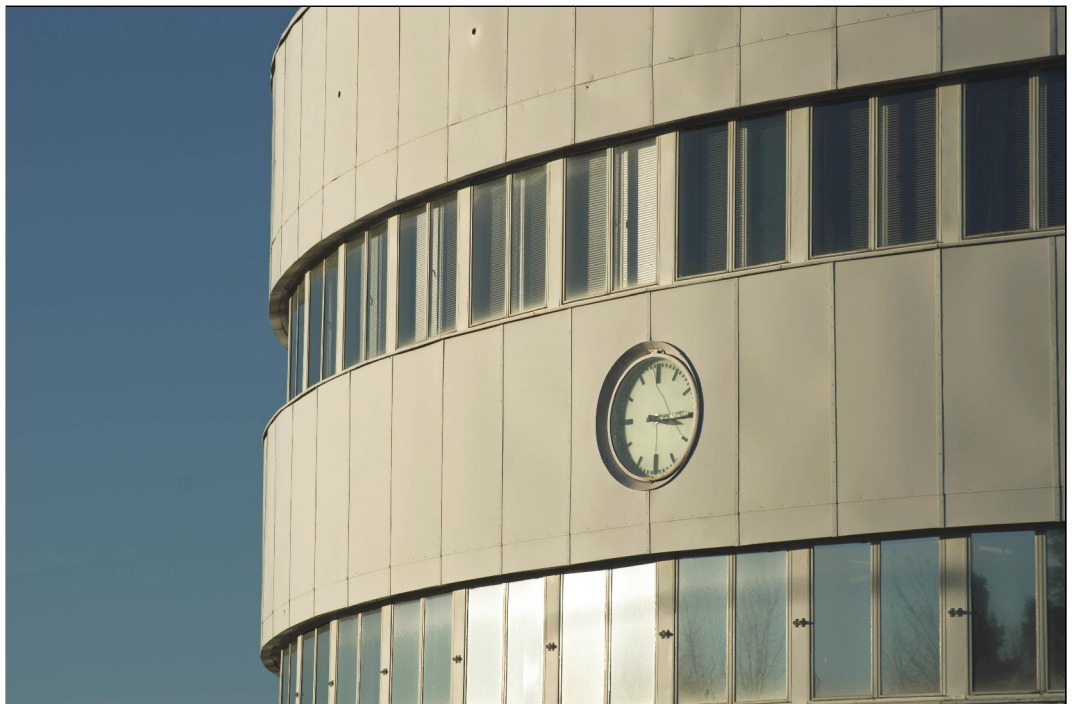




MALMIN LENTOKENTÄN ALUE

KAAVARUNGON SELOSTUS



Malmin lentokentän alueen kaavarunko

Sisällys

1 Tiivistelmä.....	3
2 Liitteet ja muu kaavarunkoa koskeva materiaali	6
3 Lähtökohdat	8
4 Nykytilanne	14
5 Tavoitteet	31
6 Kaavarungon sisältö ja sen perustelut	39
7 Kaavarungon toteuttamisen vaikutukset	55
8 Suunnitteluvaiheet	84

1 Tiivistelmä

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Koillis-Helsingissä 10,5 km linnuntietä Helsingin keskustasta koilliseen ja Malmin keskustasta 2 km itään. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 3,0 km² eli 300 ha.

Kaavarungon tarkoitus

Kaavarunko on asemakaavaa yleispiirteisempi ja yleiskaavaa yksityiskohtaisempi, ohjeellinen maankäyttösuunnitelma, jolla ei ole oikeusvaikutuksia. Kaavarunko tulee toimimaan kaupunkisuunnitteluviraston suunnitteluohjeena Malmin lentokentän alueen asemakaavoille ja asemakaavojen muutoksille.

Helsingin uusi yleiskaava (kaupunkisuunnittelulautakunta (10.11.2015) tulee oikeusvaikutteisena yleiskaavana voimaan tulon jälkeen ohjaamaan asemakaavamuutoksia. Ennen yleiskaavan lainvoimaisuutta Malmin alueen suunnittelua ohjaa oikeusvaikutteisena ylemmän asteisena kaavana maakuntakaava. Kaavarungon merkitys säilyy ohjeellisena yleiskaavaa tarkempaa maankäyttösuunnitelmana.

Kaavarungossa esitetään yleispiirteissään alueen kortteli- ja viheralue, liikennetarkistukset sekä palveluiden ja virkistysmahdollisuuksien järjestäminen. Alueen asemakaavoitus on tarkoitus toteuttaa vaiheittain siten, että alueen ensimmäisten osien rakentaminen voisi alkaa noin vuonna 2020. Koko alueen toteuttamisen arvioidaan kestävän noin 25–30 vuotta.

Kaavarungon sisältö

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan koko koillista Helsinkiä yhdistävä ja aluetta vahvistava kaupunkirakenteen nivel, jonka ensisijainen kaupunkirakenteellinen tavoite on liittää Malmin lentokentän alue tiiviisti ympäröiviin alueisiin - Malmin keskustaan, Jakomäkeen, Tattarisuohon, Kivikon ulkoilupuistoon ja edelleen Viikki-Kivikon vihersormeen, Kontulaan, Viikkiin, Pukinmäkeen, Tapanilaan ja Puistolaan.

Uusi kaupunkirakenne jaetaan 7-10 osa-alueeseen, joista jokainen suunnitellaan erikseen. Kullekin osa-alueelle luodaan sen suunnitteluajankohdalle ominainen kaupunkirakenteellinen teema.

Alue suunnitellaan noin 25 000 asukkaalle, kerrosalutavoite on 1 200 000 k-m², josta 1 100 000 k-m² on asuinrakentamista ja 100 000 k-m² on toimitilarakentamista sekä palveluita.

Alueen kokonaisrakenne perustuu ekologisesti ja toiminnallisesti kytkeytyvään puistoverkkoon, joka luo voimakkaan identiteetin alueelle. Puistoverkon osien suunnittelussa huomioidaan alueen vahvuustekijöitä, kuten muistumia kiitoradoista, avoimet tilat ja pitkät näkymät.

Puistoverkkoon kuuluu rakennettuja ja luonnonkaltaisessa tilassa olevia osia. Virkistysalueita suunnitellaan niin, että syntyy sekä laadukkaita virkistyspalveluja että uutta monimuotoista kaupunkiluontoa.

Puistoverkon osat yhdistyvät luonteviksi reiteiksi ja se mahdollistaa katuverkosta erotetun turvallisen jalankulku- ja pyöräilyreitistön rakentamisen alueelle. Alueelle suunnitellaan sujuvasti jatkuva ja kiertävä ulkoilureitti, jolla mahdollistetaan hiihtäminen. Malmin lentokentän alueen puistoverkosto yhdistetään Kivikon ulkoilupuistoon erillisellä sillalla Lahdenväylän yli. Puistoverkon välityksellä alue liittyy ympäröivään viheraluejärjestelmään ja osaksi ekologista verkostoa.

Lentoasemarakennus ja lentokonehalli sekä niiden välitön ympäristö suojellaan, lisäksi lähiympäristö suunnitellaan vanhaa kokonaisuutta kunnioittaen. Lentoaseman rakennuksiin liittyviä pitkiä näkymiä säilytetään osana uutta kaupunkirakennetta.

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan monimuotoinen ja korkeatasoinen asuinalue, joka kohottaa myös ympäröivien asuinalueiden statusta. Asuinalueet suunnitellaan väestörakenteeltaan ja asumisvaihtoehtoiltaan monipuolisiksi AM-ohjelman periaatteiden mukaisesti.

Malmin lentokentän alueella varaudutaan noin 2 000 työpaikan sijoittumiselle alueelle. Varaudutaan kahden uuden koulun ja tarvittavien päiväkotien rakentamiseen. Alueelle laaditaan erillinen palveluverkkoselvitys. Tattarisuon etelä- ja pohjoispuolelle suunnitellaan pienteollisuus/toimitilatontteja korvaamaan lentokentän alueelta ja uuden rakenteen tieltä poistuvia tontteja.

Joukkoliikennneratkaisu perustuu uuden yleiskaavan mukaisen liikennejärjestelmän mukaisesti raitioliikenteeseen – poikittaiseen Raide-Jokeri 2 -yhteyteen ja kantakaupungista Viikin kautta lentokentän alueen läpi pohjoiseen kulkevaan pikaraitiotiehen. Joukkoliikenteellä on merkittävin rooli tavoitteessa yhdistää koillisen Helsingin kaupunkirakennetta.

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan uuden helsinkiläisen tiiviin ja kestäväan kaupunkirakenteen mallialue. Alueella varaudutaan paikalliseen uusiutuvaan energiantuotantoon.

Alueella hyödynnetään uusimpia teknisiä ratkaisuja osana tulevaisuuden kaupunkiympäristön rakentamista mm. pysäköintikustannusten alentamiseksi, jätteiden kokonaismäärän vähentämiseksi ja paikallisen energiatuotannon mahdollistamiseksi.

Kaavarungon valmistelun vaiheet

Kaavarungon valmistelu on käynnistynyt Helsingin kaupungin aloitteesta. Suunnittelun käynnistymisestä tiedotettiin 12.8.2015.

Syksyn 2015 aikana järjestettiin neljä kaikille avointa tilaisuutta. Malmin infotilaisuudessa 20.8.2015 esiteltiin suunnittelun taustoja sekä päätöksenteko- ja sopimustilannetta. Tilaisuuteen osallistui noin 90 henkilöä. Malmin työhuone -suunnittelutyöpajoissa 1.9.2015 ja 3.9.2015 visioitiin

Malmin tulevaisuutta. Työpajoihin osallistui noin 80 henkilöä. Työpajojen tulokset on koottu erilliseen Malmin työhuone -työpajaraaporttiin.

Kaavarunkoluonnos, osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja muu valmisteluaineisto oli nähtävillä 21.9.–12.10.2015. Kaavarunkoa esiteltiin 30.9.2015. Tilaisuuteen osallistui noin 100 henkilöä.

2 Liitteet ja muu kaavarunkoa koskeva materiaali

Selostuksen liitteet:

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (oas)
- Sijaintikartta
- Ilmakuva
- Malmin lentokentän alueen kaavarunko
- Malmin lentokentän alueen kaavarungon havainnekuva, korttelit sekä virkistys- ja viheralueet
- Malmin lentokentän alueen kaavarungon havainnekuva, kaupunkirakenne
- Ote maakuntakaavasta
- Ote 2. vaihemaakuntakaavasta
- Ote 4. vaihemaakuntakaavaluonnoksesta
- Ote Yleiskaava 1992:sta
- Ote Yleiskaava 2002:sta
- Ote Helsingin uudesta yleiskaavaehdotuksesta (10.11.2015)
- Ote ajantasa-asemakaavasta
- Maaperäkartta
- Kulttuurihistorialliset arvokohteet
- Luontoarvokohteet
- Maisemarakenne
- Kaavarungon suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin
- Malmin lentokentän alueen asemakaavoitus, viranomaisneuvottelun muistio, 21.10.2015

Muu kaavarunkoa koskeva materiaali:

- Malmin lentokentän ja sitä ympäröivien alueiden pesimälinnustoseselvitys, 2015, Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2015
- Selvitys Malmin lentokenttäalueen hule- ja pohjavesien hallinnasta, Sito Oy, 2015
- Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Malmin lentokentän maaperän pilaantuneisuusselvitys, SCC Viatek Oy, 16.1.2003
- Helsingin kaupunki, kiinteistövirasto, Finavia Oyj, Helsinki-Malmin lentoaseman maaperän pilaantuneisuuden lisätutkimus, 2.4.2014
- Rakennettu ympäristö ja kulttuuriympäristö, kaupunkisuunnitteluvirasto, 1.12.2015
- Malmin työhuone, työpajatulosten yhteenveto, 21.9.2015

Käynnissä olevia ja kaavarungon jatkosuunnittelun yhteydessä tehtäviä lisäselvityksiä:

- Rakennettavuusselvitys, Destia Oy, valmistuu 12/2015
- Lentoasemarakennuksen, lentokonehallin, kiitoteiden ja lentokenttäalueen rakenteiden rakennushistoriallinen selvitys, 2016

- Fallkullan alueen kulttuuriympäristöselvitys, 2016
- Malmin lentokentän alueen, Tattariharjun, Tattarisuon ja Kivikon kaupallinen selvitys sekä elinkeinovaikutusten arviointi, 2016

Helsingin uuden yleiskaavan yhteydessä tehdyt raportit, selvitykset ja vaikutusten arvioinnit, jotka koskevat Malmin lentokenttäaluetta tai sen lähiympäristöä

- Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:43
- Mahdollisuuksien Malmi, Keskusta, lentokenttä, Pukinmäki ja Jakomäki; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:21
- Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:17
- Helsingin kestävä viherrakenne, miten turvata kestävä viherrakenne ja kaupunkiluonnon monimuotoisuus tiivistyvässä kaupunkirakenteessa – Kaupunkiekologinen tutkimusraportti, Helsingin yliopisto; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:27
- Ensimmäisen maailmansodan linnoitusvyöhykkeen inventointiselvitys, Museovirasto; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:32
- Luontovaikutusten arviointi, Ramboll Oy; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:39
- Yleiskaavan ilmastovaikutusten arviointi; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:42
- Kaupallisten vaikutusten arviointi, FCG; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:23
- Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset ja viihtyisyyteen liittyvät vaikutukset; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:16
- Yleiskaavaaluonnoksen KARVI-arviointi; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:36
- Yleiskaavan mukaisen raideliikenneverkon vaikutukset alueiden saavutettavuuteen; Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:41

3 Lähtökohdat

Tausta

Malmin lentokenttäalueen muuttaminen asuinkäyttöön on ollut esillä usean vuosikymmenen ajan. Helsingin kaupunki on nostanut esiin alueen rakentamisen asuinkäyttöön jo 1970-luvulla, jolloin kaupunkisuunnittelulautakunnassa todettiin, että pitkällä tähtäyksellä alue tarvittaisiin muuhun kuin lentokenttäkäyttöön. Tarkempia selvityksiä ja suunnitelmia on tehty kaupunkisuunnitteluvirastossa 1980-luvulla ja 2000-luvun alussa. 1980-luvun suunnitelmien toteutumista esti kiista Malmia korvaavan kentän rahoituksesta ja 1990-luvun alun lama, jolloin rakentaminen hidastui.

Maakunta- ja yleiskaavojen mukaan lentokentän alue on taajamatoimintojen aluetta, mikäli lentotoiminta lakkaa. Syksyllä 2014 tehdyn sopimuksen mukaan valtio lopettaa lentotoiminnan Malmilla vuoden 2016 lopussa tai viimeistään vuonna 2020. Helsingin uudessa yleiskaavaehdotuksessa (Kslk 10.11.2015) Malmin lentokentän alue on merkittävin uusi rakentamisalue.

Kaavarunko on asemakaavoituksen valmisteluaineistoa. Kaavarunko on tarkoituksenmukaista laatia yleiskaavan valmistelun rinnalla, jotta alueen laajamittainen rakentaminen voidaan aloittaa mahdollisimman nopeasti yleiskaavan voimaantulon jälkeen. Malmin lentokentän alueella on mahdollista käynnistää asemakaavan muutoksia yleiskaavatyön aikana, jos ratkaisut ovat yhtenevät Helsingin uuden yleiskaavan kanssa.

Suunnitelmat ja päätökset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaan ottaa huomioon ja niitä tulee edistää myös kuntien kaavoituksessa. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on painotettu erityisesti yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja hyviä julkisia liikenneyhteyksiä, erityisesti raideliikenneyhteyksiä, kävely- ja pyöräilyyhteyksiä, yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä, energiakysymyksiä sekä ilmastomuutokseen sopeutumista. Terveelliselle ja turvalliselle kaupunkiympäristölle tulee luoda edellytykset. Alueidenkäytön suunnittelulla on huolehdittava, että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata.

Yleisten kaikkia kuntia koskevien tavoitteiden lisäksi valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on erikseen Helsingin seutua koskevia tavoitteita. Yleistavoitteena määrätään, että Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle. Helsingin seudulla edistetään joukko liikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina.

Helsingin seutua koskevilla erityistavoitteilla määrätään, että riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys. Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön suunnittelussa on lisäksi turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus.

Kaavarungon valmistelussa on erityisesti painotettu riittävän tonttitarjonnan, olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämisen, joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamisen ja valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön arvojen säilymisnäkökulmia. Lisäksi on kiinnitetty erityistä huomiota alueen virkistyskäyttömahdollisuuksien kehittämiseen ja luonnonympäristön monimuotoisuuden säilyttämiseen.

Kaavarungon suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on käsitelty yhteenvedotaulukossa kaavaselostuksen lopussa.

Maakuntakaava

Maakuntakaavat ovat maankäyttö- ja rakennuslain mukaan ohjeena asemakaavoituksessa lentokenttäalueen osalta. Lentokenttäalueella on voimassa oikeusvaikutukseton Helsingin yleiskaava 1992.

Voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa (YM 8.11.2006) määritellään alueen maankäyttömuoto. Siinä alue on liikennealuetta, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue. Lisäksi maakuntakaavassa on merkitty pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysväli ja vaihtopaikka sekä lentomelualue. Lentokenttärakennus on merkitty kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeäksi kohteeksi. Kaavassa esitetään alueelle kaksi poikittaista ja kaksi etelä-pohjoissuuntaista viheryhteystarvetta.

Voimassa olevassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) kentän alue on kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä alue (RKY 2009). Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti ja turvattava merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on myös arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriarvot. Lentomelu on huomioitava, kunnes lentokentän toiminta päättyy.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan valmistelu on käynnissä. Siinä määritellään suuret yhteiset kehittämislinjat seuraavan teemojen osalta: elinkeinot ja innovaatiotoiminta, logistiikka, tuulivoima, viherrakenne ja kulttuuriympäristöt. Näiden lisäksi kaavassa käsitellään muita ajankohdaisia aiheita kuten Malmin lentokenttää. Kaavaluonnoksessa Malmin kentän alue on ensisijaiselta maankäyttömuodoltaan taajamatoimintojen alue. Malmin lentokenttää osoittava liikennealue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue -merkintä sekä siihen liittyvä

melualueen merkintä kumotaan ja osoitetaan taajamatoimintojen alueena. Alueella säilyy kulttuuriympäristöön liittyvä ominaisuusmerkintä (RKY 2009). Lisäksi Malmin lentokentän aluetta tulee kehittää tiiviinä alueena, josta on hyvät joukkoliikenteen yhteydet Jokeri 2-linjan ja Malmin aseman kautta. Kaavaehdotus on tulossa nähtäville keväällä 2016.

Yleiskaava

Helsingin yleiskaava 2002 (tullut voimaan 23.12.2004) on voimassa alueella lukuun ottamatta lentokenttää, jossa on voimassa yleiskaava 1992 (hyväksytty 9.12.1992). Siinä lentokenttä on osoitettu merkinnällä L(A) liikennealueeksi, joka muutetaan asuntoalueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois.

Lentokenttä oli mukana vuoden 2002 yleiskaavassa, mutta kaavasta tehdyn valituksen takia se poistettiin siitä. Yleiskaava 1992 ei ole oikeusvaikutteinen, joten maakuntakaavat ohjaavat lentokentän asemakaavoitusta.

Valmisteilla olevassa Helsingin uudessa yleiskaavassa (yleiskaavaehdotus, Kslk 10.11.2015) alue on pääosin asuntovaltaista aluetta (A2), jota kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön ja jolla korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0 - 2,0. Alue on osittain lähikeskustaa (C3), keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Alue on osittain virkistys- ja viheraluetta, aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen. Alueella on myös otettava huomioon valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovittava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Kaavarunkoa valmistellaan uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti.

Asemakaavat

Alueella ovat voimassa seuraavat asemakaavat:

- nro 11370 (tullut voimaan 13.10.2006),
- nro 11139 (tullut voimaan 25.4.2003),
- nro 9855 (tullut voimaan 11.8.2000),
- nro 10648 (tullut voimaan 26.11.1999),
- nro 9421 (tullut voimaan 25.3.1988),
- nro 9503 (tullut voimaan 25.11.1988),
- nro 9337 (tullut voimaan 31.12.1987),
- nro 9200 (tullut voimaan 28.8.1987),
- nro 9067 (tullut voimaan 7.3.1986),
- nro 8872 (tullut voimaan 28.2.1986),
- nro 8905 (tullut voimaan 16.11.1984),
- nro 8626 (tullut voimaan 16.12.1983),
- nro 8598 (tullut voimaan 22.10.1982),

- nro 7565 (vahvistunut 4.11.1977),
- nro 7452 (vahvistunut 15.7.1976),
- nro 6780 (vahvistunut 8.11.1972),
- nro 6181 (vahvistunut 6.4.1971),
- nro 5111 (vahvistunut 16.5.1964) ja
- nro 5343 (vahvistunut 21.4.1964).

Osalla alueesta ei ole voimassa olevaa asemakaavaa.

Rakennusjärjestys

Helsingin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty 22.9.2010 ja tullut voimaan 1.11.2010.

Kiinteistörekisteri

Alue on merkitty Helsingin kaupungin ylläpitämään kiinteistörekisteriin.

Rakennuskiellot

Osalla aluetta on voimassa kaupunginhallituksen 11.3.2013 asettama rakennuskielto yleiskaavan laatimiseksi 23.4.2018 saakka. Rakennuskielto on voimassa 38. kaupunginosan (Malmi, Malmin lentokenttä) lentokenttäalueella, lentokentän etelä- ja länsipuolisella puistoalueella, lumen vastaanottopaikalla ja tontilla 38173/38 sekä 41. kaupunginosassa (Suurmetsä, Tattarisuo) nuorten liikennekoulutuskeskuksen alueella, Tattarisuon teollisuusalueen länsipuolisella lähivirkistysalueella sekä tontilla 41006/29.

Tätä ennen lentokenttäalue on ollut rakennuskiellossa asemakaavan laatimista varten vuodesta 2001 lähtien.

Malmin lentokentän aluetta koskevia päätöksiä

Kaupunginvaltuusto päätti ostaa kiinteistöt ja rakennukset Malmin lentokentältä 26.11.2014.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 20.5.2014 hyväksymän toimintasuunnitelman mukaan kaupunkisuunnitteluviraston tehtävänä on laatia kaavarunkoluonnos kentän alueelle. Kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelma on hyväksytty osana Talousarvio 2015 ja taloussuunnitelma 2015–17 kaupunginvaltuustossa 12.11.2014.

Valtioneuvosto teki 20.11.2014 periaatepäätöksen valtion ja Helsingin seudun kuntien välisestä sopimuksesta suurten liikenteen infrahankkeiden tukemisesta ja asuntotuotannon edistämisestä. Sopimuksella tuetaan Helsingin seudun suuria infrastruktuurihankkeita sekä edistetään samalla alueen asuntotuotantoa ja työllisyyttä. Sopimuksella Helsingin seudun kunnat sitoutuvat kaavoituksen vauhdittamiseen ja tonttitarjonnan merkittävään lisäämiseen. Sopimuksen ja Pisara-radan hankesuunnitelman sekä rahoitusta koskevan selvityksen perusteella hallitus arvioi valtion mahdollisen osallistumisen radan rakentamiseen. Sopimuksen perusteella valtiolla on valmius sitoutua osallistumiseen länsimetron rakentamiseen Matinkylästä Kivenlahteen.

Kaupunginhallitus päätti 6.10.2014 hyväksyä ehdotetun valtion ja Helsingin seudun kuntien välisen sopimuksen suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi.

Valtioneuvosto teki 11.5.2000 päätöksen yhteistoiminta-asiakirjasta valtion, pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien välillä. Siinä valtio ilmoitti olevansa valmis luopumaan Malmin lentokentän vuoteen 2034 ulottuvasta maanvuokraoikeudestaan 1.1.2006 alkaen, mikäli Helsingin kaupunki kaavoittaa vapautuvat alueet pääosin asutuskäyttöön ja sovitaan korvauksista sekä Malmin kenttää korvaavista järjestelyistä. Valtio ei luopunut kentän käytöstä sovittuun päivämäärään mennessä.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 28.2.1985 lisätä kaupunkisuunnitteluviraston toimintasuunnitelmaan Malmin lentokenttäalueen yleiskaavoittamisen asunto- ja virkistystarkoituksiin siten, että työ suoritettaisiin vuosien 1986–1987 aikana. Lautakunta hyväksyi 13.1.1986 viraston toimintasuunnitelmaan lentokenttäalueen suunnittelutyön.

Valtioneuvosto teki 11.7.1985 periaatepäätöksen pääkaupunkiseudun erityisongelmien toimenpideohjelmaksi ja tähän liittyen selvitettiin Malmin lentokentän tulevaan käyttöä ja käyttösopimusten lyhentämistä.

1980-luvulla kaupunkisuunnittelulautakunta päätti kenttäalueen kaavoittamisesta asunto- ja virkistyskäyttöön. Alueelle laadittiin suunnitelmia osayleiskaavan pohjaksi.

Maa-alueen käyttösopimukset

Helsingin kaupunki on 10.5.1935 allekirjoitetulla sopimuksella luovuttanut korvauksetta Suomen valtion käyttöön noin 55 hehtaaria Tattari-suon viljelysalueesta käytettäväksi ilmaliikenteeseen, ensisijassa posti- ja siviili-ilmaliikenteeseen, niin pitkäksi aikaa kuin valtio katsoo sen tarpeelliseksi ja sitä käytetään mainittuun tarkoitukseen, ei kuitenkaan pidemmäksi aikaa kuin 99 vuodeksi eli 10.5.2034 saakka.

Lentokentän laajentamiseksi tehtiin 17.7.1939 toinen sopimus, jossa kaupunki antoi valtiolle käyttöön noin 66,5 hehtaarin alueen. Lentokentän pohjoispuolelta Puistolasta annettiin 0,27 hehtaarin kokoinen alue radiosuuntimen sijoituspaikaksi 15.11.1948 solmitulla sopimuksella. Lentokentän aluetta laajennettiin vielä 4,4 hehtaaria 19.11.1951 solmitulla sopimuksella. Viimeisin sopimus on tehty 21.12.1995. Siinä kirjattiin ne alueet, joita ilmailulaitos (nykyinen Finavia Oyj) sai luvan luovuttaa 20 vuodeksi ilman erillistä lupaa kolmannelle ilmailuun liittyvään käyttöön. Samalla sopimuksella rajattiin ne alueet, jotka voitiin luovuttaa rakennettaviksi. Kaupungin korvausvelvollisuus ilmailulaitoksen vuokralaisille rakennuksista yms. lakkasi 1.1.2010. Vuoden 1995 sopimuksen yhteydessä tehtiin aluevaihto, jossa lentokentän päärakennuksen ja hangaarin maa-alueet jäivät valtiolle ja kaupunki sai Fallkullan maa-alueita.

Pohjakartta

Kaavarunkoehdotuksen pohjakarttana on käytetty Helsingin kaupungin kiinteistöviraston kaupunkimittausosaston laatimaa kantakarttaa.

Maanomistus

Alue on pääosin Helsingin kaupungin omistuksessa. Yksityisomistuksessa on alueita Suurmetsäntien pohjoispuolella, Hyttitien varressa, Nallenmäessä ja Sunnuntaipalstoilla.

4 Nykytilanne

Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueeseen kuuluu Malmin lentokenttä sekä sitä ympäröivät alueet Helsingin koillisessa suurpiirissä. Suurin osa alueesta on Malmin kaupunginosaa (38), pohjoinen ja koillinen osa kuuluu 41. kaupunginosaan Suurmetsä. Suunnittelualueita rajaavat lännessä Fallkullan uusi asuinalue, Longinojan laakso ja Tullivuorentie, etelässä ja idässä Tattariharjuntie ja Tattarisuon teollisuusalue ja pohjoisessa Puistolan, Suurmetsän ja Heikinlaakson asuinalueet. Aluetta reunustavat metsiköt ja pienet kukkulat. Alueen eteläosan maisemaa hallitsevat lentokentän rakennukset. Valtaosan suunnittelualueesta muodostaa maisemallisesti avoin, lentotoiminnan takia aidattu tasainen kenttä, mutta alueeseen kuuluu myös ns. Sunnuntaipalstojen pientaloalue, Fallkullan kartano ja kotieläintila sekä Nallenmäen asuinalue.

Nykyinen yhdyskuntarakenne

Helsingin seudulle on ominaista hajaantuminen laajalle alueelle ja rakentamisen leviäminen taajamarakenteen ulkopuolelle. Tiiviisti rakentunut kantakaupunki on pinta-alaltaan ja asukasmäärältään verrattain pieni. Lähiörakentamisen myötä seudulle on muodostunut melko väljä yhdyskuntarakenne, joka on kasvanut ja tiivistynyt sormimaisesti lähinnä säteittäisten liikenneväylien varassa.

Pääkaupunkiseudulla on useiden aluekeskusten muodostama verkostomainen rakenne. Helsingin tärkeimpiä keskuksia ovat kantakaupungin ja sen pohjoisen laajentumisalueen Pasilan lisäksi Malmi ja Itäkeskus.

Malmi on koillisen Helsingin aluekeskus ja se toimii alueen palvelukeskittymänä. Se sijaitsee neljän pääväylän (Kehä I, Lahdenväylä, Tuusulanväylä, Kehä III) rajaamalla alueella ja jakautuu pääradan molemmille puolille (Ylä- ja Ala-Malmi). Matkaa Malmin keskustasta Helsingin keskustaan on noin kymmenen kilometriä. Malmi on jäänyt jälkeen muiden aluekeskusten, kuten Leppävaaran, Itäkeskuksen, Tikkurilan ja Kehä III kaupallisten keskittymien kehityksestä.

Malmin lentokentän alueen keskeiset osat sijaitsevat 1,5–2 kilometrin päässä Malmin rautatieasemasta, alueen pohjoisosa on lähempänä Tapanilan asemaa. Lentokenttäalueen ympärillä oleva kaupunkirakenne on vaihtelevaa ja osin hajanaista.

Malmin lentokenttä vaikutusalueineen on suuri aukko koillisen Helsingin kaupunkirakenteessa. Lentokenttäalueen lisäksi Lahdenväylä ja Kehä I muodostavat vahvan estevaikutuksen alueella. Erityisesti Jakomäki ja Alppikylä jäävät näiden takia irrallisiksi muusta rakenteesta.

Maisema ja ympäristö

Maisema

Suunnittelualue on suurelta osin Koillis-Helsingin savikkotasankoa. Maisemaa leimaa tasaisuus, avoimuus ja kaupunkiympäristössä poikkeuksellisen pitkät näkymät. Avoin ja tasainen lentokenttämaisema lähestyy luonteeltaan ja mittakaavaltaan maaseudun kulttuurimaisemia. Lentokentän maisematilassa terminaalirakennuksella on maamerkin asema. Avaraa lentokentän maisemaa kehystää vaihteleva selänne- ja mäkialueiden sekä metsien ja rakennettujen alueiden sarja. Erityisesti Lentokentän itäpuolisella kumpareella sekä Sepänmäen ja Nallenmäen selänteellä on merkitystä laajassa maisemassa, ne muodostavat metsäistä siluettia.

Kentän alava tasanko liittyy Longinojan laaksoon. Longinoja on vesiuoma vaatimaton, mutta maisemallisesti merkittävä, tosin pitkät näkymät ovat paikoin umpeenkasvaneita.

Fallkullan tila ympäristöineen muodostaa oman maisemallisen kokonaisuutensa, joka on maisemallisesti, näkymiltään ja historialliselta arvoltaan merkittävä. Fallkullan alueella on säilynyt viitteitä kartanopuistosta tai puutarhasta. Päärakennukselle johdattaa puukujanne.

Pinnanmuodostus ja maaperä

Suunnittelualue on pinnanmuodoiltaan varsin tasainen. Maanpinnan korkeusasema vaihtelee välillä +13 ... +38 m, mutta kiitoteiden ja niitä ympäröivän alueen sekä Fallkullan ja Longinojan niittyjen ja peltojen pinta jää pääosin välille +14 ... +16 m. Korkeimmat kohdat sijoittuvat Suurmetsäntien pohjoispuolelle ja alueen eteläosaan, jossa maasto alkaa selvästi nousta kentän reunasta. Nallenmäellä on suunnittelualueen korkein kohta. Alueen itä- ja pohjoisosissa on useita pienehköjä kumpareita, jotka ovat yli 20 metrin korkuisia.

Suunnittelualueen maaperä on pääosin savea, jonka syvyys on suurimmalla osalla aluetta 5–15 metriä. Kiitoratojen kohdalla on saven päällä rakennekerroksia n. 0,5–1 metriä. Suunnittelualueen eteläosan selännealueella, Suurmetsäntien pohjoispuolella, Fallkullan kartanon alueella, Sunnuntaipalstojen eteläreunassa ja kentän keskiosassa olevalla metsäalueella ovat harjanne-alueet ovat kitkamaata, jossa on siellä täällä kalliopaljastumia. Ajoharjoitteluradan täyttömaa-alue on sortunut 1960-luvulla ja on nykyään saven ja täyttömaan sekaista maata, jonka alla on noin 5–10 metriä savea. Ajoharjoitteluradan ja Tattarisuon pienteollisuusalueen välisellä alueella on saven päällä turvetta noin 1–3 metriä.

Pohjavesi on alueella lähellä maanpintaa ja se on osin paineellista.

Vesiolosuhteet

Koko suunnittelualue kuuluu Tattarisuolta lähtevän, Vantaanjoen pääuomaan laskevan Longinojan valuma-alueeseen. Longinojan laakso

rajaa suunnittelualueetta länsireunalla. Suunnittelualueella tehtävillä ratkaisuihin on merkittävä vaikutus ekologisesti arvokkaan Longinojan kunnan kannalta: hankealue muodostaa noin kolmanneksen Longinojan valuma-alueen pinta-alasta. Longinojaa on kunnostettu ja aikaisemmin oikaistua purouomaa palautettu mutkittlevaksi.

Lentokentän alueen vedet laskevat avo-ojien ja hulevesiviemärien kautta pohjoisessa suoraan Longinojaan, etelässä osa vesistä kulkee Lentokentänojan kautta. Tattarisuon pohjavesialueelta purkautuu vettä kenttäalueelle ja Tattarisuon pienteollisuusalueelta orsivettä ainakin Jarrutienojaan.

Tattarisuon pohjavesialueella on lähteikkö, joka on luontotietojärjestelmässä merkitty arvokkaaksi vesistökohteeksi.

Kasvillisuus

Suunnittelualueen kasvilajisto on rikasta ja alueella esiintyy osin Helsingin kaupungille harvinaisia lajeja. Kentällä on kaupunkiympäristössä erityinen merkitys rakentamattomana, avoimena ja matalana pidettävänä biotooppina. Varsinaisia kasvillisuuden kannalta arvokkaita luontokohteita ei alueelta ole rajattu kaupungin luontotietojärjestelmään, lukuun ottamatta pientä, ojatädykettä kasvavaa Autotallintien ojaa (28/92), joka on luokiteltu arvoluokkaan II (huomattavan arvokas). Helsingin kaupungin omistamat arvokkaat metsäluonnon monimuotoisuuskohteet (Metso-ohjelman mukaiset kriteerit) on kartoitettu vuosina 2011 ja 2013. Tattarisuon ja Sepänmäen metsäalueet on lähialueen viimeisinä luonnontilaisen kaltaisina metsinä määritelty arvokkaiksi. Tattarisuon metsäalue on lehtomaista, paikoin kosteaa, lajistoltaan rikasta metsää.

Eläimistö

Lentokentän alueella ja ympäröivissä metsissä on runsas eläinlajisto, ja alue on arvioitu erityisesti linnuston kannalta arvokkaaksi.

Lentokentän alueella (313/99) on monipuolinen avo- ja pensaikkomaiden linnusto ja sen on kaupungin luontotietojärjestelmässä arvioitu linnuston kannalta kuuluvan arvokkaimpaan luokkaan (I). Tattarisuon pohjoispuolinen peltoalue (316/99), Tattariharjun niitty (312/99) sekä Tattarisuon lehtomainen metsäalue (314/99) kuuluvat luokkaan II.

Suunnittelualueen länsiosassa olevat kohteet lentokentän länsiniitty (320/99), Fallkullan eläintilan alue (319/99), Fallkullan kartano (318/99) sekä Fallkullan pellot (317/99) kuuluvat alimpaan arvoluokkaan III. Samaan luokkaan kuuluvat Suurmetsäntien pohjoispuoliset maisemapellot (323/99), Alppikylän pohjoismetsä (322/99) sekä Tattarisuon pohjoismetsä (315/99).

Suunnittelualueen pesimälinnustoa selvitettiin keväällä ja kesällä 2015 (Ympäristötutkimus Yrjölä). Selvitys täydensi vuonna 2003 tehdyn linnustaselvityksen tietoja. Vuonna 2015 alueelta ei löytynyt erityisesti suojeltavia lajeja. Alue todettiin linnustoltaan monipuoliseksi. Pesimälin-

nuista kivitasku on uhanalaisuustarkastelussa luokiteltu vaarantuneeksi, käenpiika, niittykirvinen, sirittäjä ja punavarpuksen silmälläpidettäviksi. Malmin lentokentän merkitys korostuu kiurun ja niittykirvisen osalta. Ainoa alueella pesivänä havaittu kahlaaja oli pikkutylli, kuovi ja töyhtöhyppä eivät selvityksen mukaan enää pesi alueella. Kivitaskuja pesii kentän alueella ja Fallkullassa, jälkimmäisessä tiheämmin. Punavarpuksen ja pikkulepinkäinen elävät pääosin reunapensaistossa, punavarpuksen myös lehtipuuvaltaisissa metsänreunoissa. Sirittäjä oli runsas erityisesti eteläosan metsäalueilla.

Koko suunnittelualueen runsaimpien lajien joukossa oli Suomessa viime vuosina runsastuneita lajeja jotka elävät taajamametsissä, puistoissa ja pihapiireissä ja sietävät hyvin ihmistoiminnan läheisyyttä.

Jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään tarvittaessa vielä kentän merkitystä muuttaville linnuille.

Helsingin alueen arvokkaiden lepakkoalueiden selvitys päivitettiin vuonna 2014. Kentän reunametsissä esiintyy lepakoita, mutta suunnittelualueella ei ole tärkeiksi lepakkoalueiksi tunnistettuja kohteita. Lepakoiden esiintymistä ja alueen merkitystä saalistusalueena tarkastellaan tarvittaessa jatkosuunnittelun yhteydessä edelleen.

Tarvittaessa jatkosuunnittelussa selvitetään myös lentokentän alueen hyönteisarvoja. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen inventoinnin mukaan alueella ei ole kaupungin tärkeiden matelija- ja sammakkoeläin kohteiden joukkoon luokiteltuja paikkoja.

Suunnittelualueelle osittain sijoittuvan Longinojan uomaa on kunnostettu vuodesta 2001 alkaen ja sinne on tehty kutusoraikkoja. Taimenet nousevat nykyään ojaan kutemaan. Meritaimen on määritelty Suomen lajien uhanalaisuusluokituksessa äärimmäisen uhanalaiseksi. Longinaja laskee Vantaanjoen pääuomaan, jossa esiintyy runsaana EU:n luontodirektiivin liitteen IV(a) laji vollejäkijä ja saukko.

Luonnonsuojelualueet

Alueella ei ole luonnonsuojelualueita, suojeltuja luontotyypppejä tai luonnonmuistomerkkejä. Longinaja laskee Vantaanjoen pääuomaan, joka on mukana ympäristöministeriön Natura-alueiden täydennysehdotuksessa, joka on jätetty Valtioneuvostolle 1.4.2009.

Geologisesti arvokkaat kohteet

Lentokentän pelastusaseman eteläpuolella tien varressa on pieni, geologiselta arvoltaan kohtalainen kordieriittigneissi- ja graniittiesiintymä (11–11), jossa on myös silokalliota. Kohteella on maakunnallista suojeluarvoa. Suunnittelualueen itäpuolella, osittain suunnittelualueella, on geologisesti kohtalaisen arvokas hiekkaharju, Tattariharju (21–02). Lisäksi lyhemmän kiitoradan itäpäähän sijoittuu osa geologisesti arvokkaasta saraturvekerrostumasta (Tattarisuo-Kivikko 23–08). Kerrostuma jatkuu Lahdenväylän toiselle puolelle.

Virkistys

Suunnittelualueen nykyiset virkistysalueet sijoittuvat alueen reunoille. Luonteeltaan alueet ovat pääasiassa lähimetsiä, avoimia peltoja ja niittyjä. Rakennettuja puistoja ei juuri ole. Suurin virkistysmerkitys on lentokentän aita seuraavalla metsien ja reunavyöhykkeiden ketjulla ja sen ulkoilu- ja hiihtoreiteillä, jotka ovat paikallisesti hyvin tärkeät. Myös Longinojan laakson vartta käytetään runsaasti virkistykseen.

Suunnittelualueen läheisyydessä, Lahdenväylän toisella puolella, sijaitsee Viikki-Kivikon vihersormi ja Kivikon ulkoilupuisto, mutta sen saavutettavuus suunnittelualueelta on nykyisellään huono.

Rakennettu ympäristö

Asutushistoriasta

Malmi oli Helsingin pitäjän merkittävimpiä ja vanhimpia kyliä. Kylän asutus oli keskittynyt nykyisen Longinojan molemmille puolille. Kylän maat jakaantuivat jo 1500-luvulla usean talonpoikaistalon kesken. Isojaossa 1770-luvulla kylä jaettiin 8 maakirjataloon: Pehrs, Starens, Örskis, Ströms, Sonaby, Busas, Bocksbackan ja Stensböle. Nämä jakaantuivat useiksi erillisiksi tiloiksi 1900-luvun alkuun mennessä. Helsingin pitäjästä tuli Helsingin maalaiskunta 1865 ja Malmista Helsingin maalaiskunnan hallinnollinen keskus 1896. Rautatien valmistuttua oli tullut aiheelliseksi harkita uutta keskustaa entisen keskiaikaisen kirkon (Helsingin pitäjän kirkonkylä) vieressä sijainneelle keskukselle. Maanviljely vähentyi 1800-luvun lopusta lähtien ja teollisuudesta tuli merkittävää alueella. Taajaväkiseksi yhdyskunnaksi Malminkylä julistettiin vuonna 1908 ja se yhdistettiin vuonna 1915 Malmi-Tapanilan yhdyskunnaksi.

Helsingin kaupungista tuli huomattava maanomistaja 1930-luvulla. Alueliitoksessa vuonna 1946 Malmin kylä liitettiin Helsinkiin ja siitä tuli erillinen kaupunginosa. Samalla sen asema muuttui kuntakeskuksesta syrjäiseksi kaupunginosaksi. Malmin alue kehittyi ja kasvoi, mutta määrätietoinen aluekeskuksen kehittäminen ja rakentaminen alkoi vasta 1980-luvulla. Nykyinen asemarakennus valmistui 1986 entisen aseman pohjoispuolelle ja yhdisti radan itä- ja länsipuolen liiketilat toisiinsa (Ylä- ja Ala-Malmi). Liiketilojen lisäksi Malmin keskustaan rakennettiin mm. uimahalli ja kulttuurikeskus Malmitalo, joka aloitti toimintansa 1994.

Malmin kehitykseen on vaikuttanut huomattavasti sen sijainti kulkuväylien risteyksessä. Tie Hämeenlinnaan kulki Malmin hautausmaan luota ja vei Malmin ja Tapaninkylän kautta Helsingin pitäjän kirkolle. Siitä haarautui hautausmaan kohdalla Porvoontie, joka liittyi Hakkilassa Turusta Viipuriin kulkeneeseen tiehen. Nykyinen Tattariharjuntie seuraa entistä tielinjaa. Helsingin ja Hämeenlinnan välisen rautatien valmistuminen 1862 ja Malmin aseman avautuminen 1873 vauhdittivat asutuksen leviämistä. Ennen maa- ja rautatieliikenteen kehittymistä Vantaanjoella oli tärkeä merkitys liikenneväylänä.

Lentokenttä

Maalentokentän sijoittumista pääkaupunkiin ryhdyttiin selvittämään toden teolla 1930-luvun alkuvuosina. Esillä oli kymmenkunta eri sijoituspaikkaa: Vanhakaupunki, Laajalahti, Konala, Tali, Viikki, Haltiala, Tapiola, Suursuo, Ylä-Mankkaa, Tuomarinkylä ja Tattarisuo. Vahvimmin ehdolla olivat Tuomarinkylä ja Tattarisuon alue, jota kaupunki puolsi. Valtio ja kaupunki väänsivät kättä kentän sijainnin lisäksi sen rakentamiskulujen jakautumisesta. Tattarisuon alue oli laajalti peltoa eikä siellä juuri ollut rakennuksia. Kaupunkiin oli hankkinut maan omistukseensa ja vuonna 1935 tehdyssä sopimuksessa kaupunki antoi maan valtion käytettäväksi ilmaliikennettä varten niin pitkäksi aikaa kuin tarpeen, ei kuitenkaan pidemmäksi aikaa kuin 99 vuodeksi. Liikennöinti uudella kentällä aloitettiin 1936 ja vihkiäisjuhla pidettiin 1938. Siviililiikenne katkesi sodan sytyttyä 1939 ja ilmavoimat käyttivät kenttää etenkin jatkosodan aikana kuten myös saksalaiset 1941–1944. Kenttä luovutettiin valvontakomission käyttöön 1944 ja aina vuoteen 1947 asti siviililiikenteen oli käytettävä Hyvinkään kenttää. Seutulan (Helsinki-Vantaa) lentokenttä otettiin käyttöön 1952 ja Malmi siirtyi pienilmailukäyttöön. Terminaalin ja lentokonehallin lisäksi kentälle on rakennettu vuosien saatossa huolto- ja säilytysshalleja sekä varastotiloja. Pelastusaseman rakennus valmistui 1977.

Tattariharjuntien ja lentokentän välissä on myös asuinrakennuksia, jotka ovat valmistuneet ennen lentokentän rakentamista tai 1940-luvulla.

Nykyinen rakennuskanta ja alueet

Sunnuntaipalstat

Sunnuntaipalstojen omakotialue on rakennettu 1910–1920-luvulla. Alue on uudistunut ja merkittävä osa rakennuksista on vuosilta 1975–2000. Lentokentän rakentaminen jakoi alueen kahteen osaan ja katkaisi niiden välisen katuyhteyden. Välialuetta voi nykyään luonnehtia lähinnä joutomaaksi, jonka halki kulkee Lentokentänoja ja jossa on muutama rakennus.

Nallenmäki

Nallenmäki on iältään vaihteleva omakotialue, jossa on muutamia rivitaloja. Vanhimmat rakennukset ovat 1910-luvulta ja uusimmat 2000-luvun alusta. Lentokenttätöiminnan takia alueen laajentumismahdollisuudet ovat olleet rajalliset

Hyttitie

Hyttien varressa on pienteollisuus- ja varastorakennuksia, jotka on rakennettu 1970- ja 1980-luvuilla. Lentokentän lähistölle on kehittynyt laajemminkin pienteollisuus- ja varastointitoimintaa Tattarisuolle ja Tattariharjuun. Tähän ovat vaikuttaneet melumääräykset, jotka ovat estäneet asuinrakentamista, muiden teollisuusalueitten muuttaminen asuinikäyttöön Malmin ja Tapanilan alueella ja alueen hyvä sijainti ja saavutettavuus liikenteellisesti.

Liikennekoulutusalue

Alueella sijaitsee kartingrata, johon liittyy tuomaritorni ja yleisö- ja huoltiloja. Nuorisoasiainkeskus toimii vuonna 2001 valmistuneessa rakennuksessa, jossa on mm. autojen korjaushalli. Piha-alueella on pieni skeittipaikka.

Suurmetsäntien pohjoispuoli

Suurmetsäntie toimii pääkatuna Tapanilan, Puistolan ja Jakomäen välillä. Suurmetsäntien pohjoispuolella rakennuskanta on lähinnä pientaloja. Tietä reunustavat osin peltoaukeat ja toisaalta metsäiset osuudet. Alueella kulkee historiallinen tielinjaus (Maamiehenpolku). Puistolan liikuntapuisto pururatoineen sijaitsee Puistolan peruskoulun yhteydessä.

Fallkullan tila

Fallkullan tilan historia ulottuu 1800-luvulle. Päärakennus on 1900-luvun alusta. Alkuperäinen paikalla sijainnut rakennus on tiettävästi rakennettu 1860-luvulla. Osa alueen talousrakennuksista on peräisin 1800-luvulta.

Fallkullan kartano on toiminut puutarhakaupunkiyhtiön Ab Parkstad Wanda- Puistokylä Oy:n keskuksena ja yksi sen alullepanijoista Konrad (Konni) Zilliacus on asunut siellä. Vuonna 1934 Helsingin kaupunki lunasti yhtiön osakekannan ja ilmeisesti tuolloin tila siirtyi Helsingin kaupungin omistukseen. Päärakennus liittyy puutarhaan, viljelymaisemaan ja talousrakennuksiin monin tavoin, ja ympäristössä on säilynyt alkupe räisiä arvoja. Päärakennuksen ja työväenasuntojen välillä on puukuja. Kastelualtaan jäänteet muistuttavat puutarhanhoidosta ja mm. kurkkujen kasvattamisesta. Puuistutuksista on jäljellä siperianlehtikuusia, vuorijalavia ja vaahteroita. Tilan navetassa ja sen ympärillä toimii nykyisin kotieläintila.

Rakennetun ympäristön arvokohteet

Lentokenttä on valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY, Museovirasto 2009). RKY-alueen arvoytimenä on terminaalirakennus, mutta kenttäkokonaisuuteen ja rajaukseen kuuluu lisäksi lentokonehalli ja kiitoradat ympäröivine avoimine alueineen. Kiitoratoja on kentän rakentamisen jälkeen jatkettu ja päällystetty uudelleen. RKY-alueen kuvauksessa katsotaan, että terminaalirakennus on kansainvälisestikin arvioiden harvinaisen hyvin alkuperäisessä asussa ja käytössä säilynyt 1930-luvun lentoasemarakennus.

RKY on maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen inventointi kulttuuriympäristöjen osalta. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) RKY-alue on osoitettu ominaisuusmerkinnällä. Maakuntakaavan suunnittelumääräys edellyttää, että maakuntakaavassa osoitettu käyttötarkoitus (taajama) sovitetaan yhteen maisema- ja kulttuuriarvojen kanssa.

Lentoasema on valittu suomalaisen modernismin merkkiteosten DoCoMoMo-valikoimaan sekä joitakin kertoja myös yleishyödyllisen World Monuments Fund -yhteisön uhatuimpien rakennusten ja kulttuurimaisemien listalle.

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

Lahdenväylän itäpuolella olevien linnoitteiden alue kuuluu RKY-kohteeseen Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet. Nallenmäellä suunnittelualueen eteläosassa ja Fallkullassa on muinaismuistorekisterissä kivikautisia esinelöytöjä. Suunnittelualueen pohjoisosan rajalla on vanhan maantien linja, Maamiehenpolku.

Fallkullan tila ympäristöineen on maisemallisesti, näkymiltään ja historialliselta arvoltaan merkittävä. Fallkullan alueella on säilynyt viitteitä kartanopuistosta ja puutarhasta. Päärakennukselle johdattaa puukujanne. Fallkullan maisemakokonaisuuteen kuuluvat Fallkullan kartanon rakennusten ja sen eteläpuolisella mäellä olevan maatalousrakennusryhmän lisäksi näitä ympäröivä peltoaukea ja Longinojan puronvarsi. Rakennusryhmät sijaitsevat kahdella metsäsaarekkeella. Fallkullan alue ja suunnittelualueen pohjoispuoliset Aurinkomäen maisemapellot on merkitty Yleiskaava 2002:ssa kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti tai maisemakulttuurin kannalta merkittäviksi alueiksi.

Väestö

Alueen väkiluku oli vuoden 2015 alussa 1 002 henkeä. Asutus on keskittynyt Sunnuntaipalstojen ja Nallenmäen omakotialueille, joissa on myös joitakin rivitaloja. Joka viides alueen asukas on 50–59-vuotias (koko Helsinki 13 %, Malmin peruspiiri 15 %). Väestönrakenne mukaillee koko kaupungin ja Malmin peruspiirin väestörakennetta. Eroavaisuuksia selittänee alueen rakennuskanta.

Malmin peruspiirin väestö oli vuoden 2015 alussa noin 29 000, joista ruotsinkielisiä 3 % ja vieraskielisiä 11 %. Tietokeskuksen ennusteen mukaan vuonna 2025 väkiluku on 31 133 ja yli 70-vuotiaitten määrä on kasvanut merkittävästi. Väestönkasvu johtuu pitkälti ikääntymisestä, mutta alueelle suuntautuu myös muuttoliikettä, mistä kertoo 30–39-vuotiaiden määrän kasvaminen ja alle 7-vuotiaitten lasten suhteellisen määrän pysyminen ennallaan. Väestönmäärään ja -rakenteeseen voidaan vaikuttaa merkittävästi asuntotuotannolla. Monimuotoisella asuntojakaumalla ja pitkäaikaisella rakentamisella voidaan ehkäistä kehitystä, jossa väestö vähenee ja ikääntyneiden määrä kasvaa ja palveluiden tarjonta heikkenee.

Työpaikat

Alueella on 78 yritystä tai yrityksen toimipistettä, joiden henkilölukumäärä on 260. (SeutuCd 14). Huomattava osa työpaikoista sijaitsee Hyttitien pienteollisuusalueella, jossa toimii mm. muutto- ja varastointi-

palvelu Victor Ek. Lentokentällä työpaikkoja on noin 60 ja merkittävimmät työllistäjät ovat Finavia ja Patria. Yritykset voivat tarjota palveluita tai harjoittaa toimintaansa myös muualla kuin omassa toimipisteessään.

Malmin peruspiirissä on yhteensä noin 11 700 työpaikkaa ja työpaikkatiheys on noin 1060/km². Suurin osa näistä työpaikoista sijaitsee Malmin asemanseudun ympäristössä sekä Ylä- ja Ala-Malmilla. Tattariharju ja Tattarisuo ovat toimivia yritysalueita, jotka tarjoavat "jalostamattomia" alueita yrityskäyttöön ja mahdollistavat osaltaan monipuolista elinkeinorakennetta.

Palvelut

Peltojen ympäröimä Fallkullan kotieläintila on lapsien ja lapsiperheitten suosima retkikohde, jonne saavutaan kauempaakin. Kotieläintilalla on nuorisotila, ja nuorisoasiankeskus järjestää tilalla 9-17-vuotiaille toimintaa; nuoret pääsevät hoitamaan eläimiä ja tekemään navettatöitä, pihatöitä ja käsitöitä. Kahvila on auki kesäisin ja sunnuntaisin. Tilan kokonaiskäyntimäärä vuonna 2014 oli noin 78 000. Näistä nuorten osuus oli 19 000 ja lasten ja aikuisten 59 000.

Koirapuisto on Malminkaaren varressa Fallkullan kotieläintilan itäpuolella.

Nuorten liikennekoulutusalueella Tattarisuolla on kartingrata, mopoharjoitusalue, rc-rata ja moottorihalli. Moottorihalli on tarkoitettu alle 23-vuotiaille omien ajoneuvojen huoltoon ja korjaukseen. Toimintaa alueella järjestää nuorisoasiainkeskus ja järjestöt. Liikennekoulutusalueen toiminta on seudullista, käyttäjät tulevat laajalta alueelta.

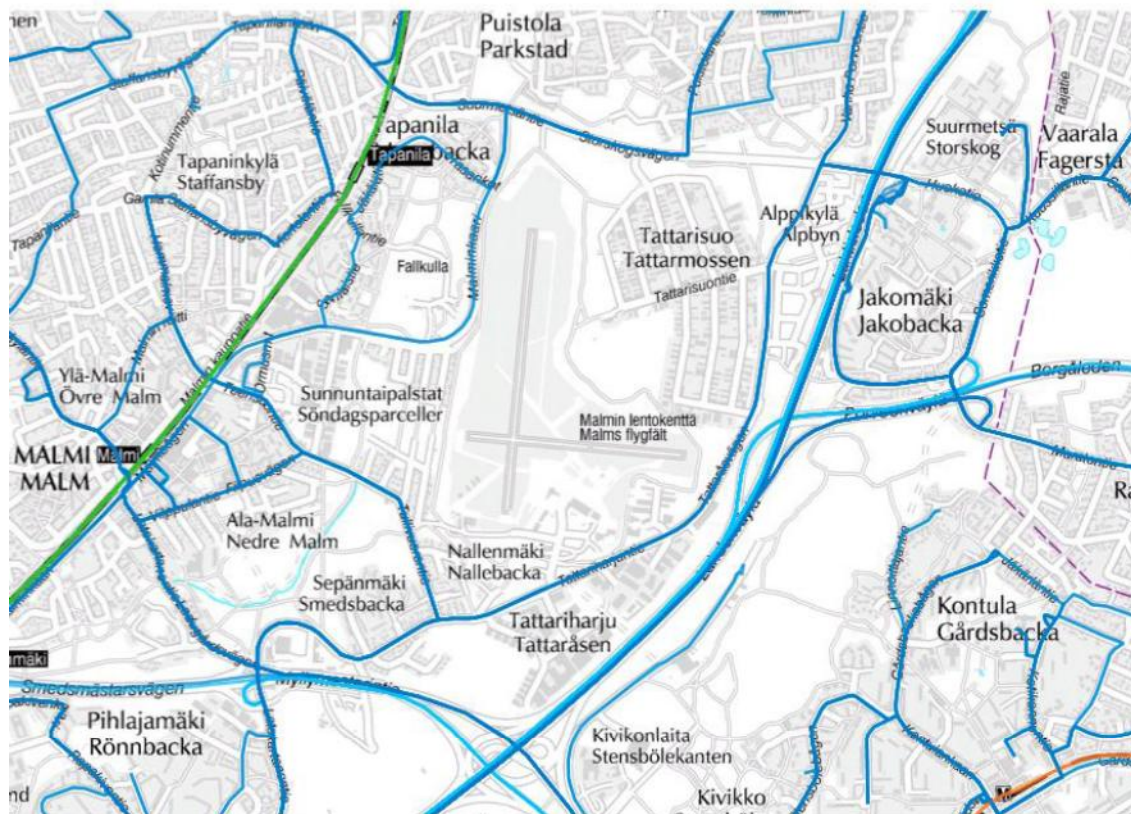
Lentokentän terminaalirakennuksessa toimii kahvila-ravintola. Lentoterminalilla toimivat yritykset tarjoavat pääasiassa lentämiseen liittyviä palveluita: huvilentoja, koulutusta sekä koneiden korjausta ja huoltoa.

Malmin keskustassa on monipuolinen palvelurakenne. Kauppakeskusten lisäksi keskustaan on sijoittunut useita päiväkoteja, kouluja ja oppilaitoksia, posti, liikuntapalveluja, vanhusten palveluja ja nuorisotalo. Kulttuuripalveluista suurin on Malmitalo sekä kirjasto. Malmin keskustan länsipuolella sijaitsee Malmin sairaala, joka palvelee koillisen lisäksi koko Itä-Helsingin päivystyssairaalana. Sairaalan yhteydessä toimii terveysasema.

Liikkuminen suunnittelualueella nykytilanteessa

Joukkoliikenne

Alueen joukkoliikenne tukeutuu nykytilanteessa bussiliikenteeseen ja alueen länsipuolella kulkevan pääradan junaliikenteeseen.



Kuva 1. Malmin lentokentän ympäristön bussiverkko ja päärata (Lähde: HSL)

Nykyisin alueelta pääsee bussilla suoraan Helsingin keskustaan Rautatientorille tai Hakaniemeen. Osa bussiliikenteestä on Koillis-Helsingin sisäistä liikennettä, joka tarjoaa yhteydet Malmin keskustaan ja liityntäyhteyden lähijuniin Malmin tai Puistolan asemille. Paras tarjonta on linjalla 75 (Puistolan asema–Tattarisuo–Pihlajamäki–Rautatientori), joka kulkee ruuhkassa 8 minuutin vuorovälillä. Muut linjat kulkevat ruuhka-aikana 15–30 minuutin vuorovälein.

Koko lentokentän alue on enimmillään 2,1 kilometrin linnuntie-etäisyydellä Malmin tai Tapanilan rautatieasemista. Pääradan junat pysähtyvät ruuhka-aikana Malmilla 5 minuutin välein ja Tapanilassa 10 minuutin välein. Kesällä 2015 junaliikenteen tarjonta monipuolistui. Tällöin käynnistyi junaliikenne kehäradalla, joka tarjoaa yhteyden Helsinki–Vantaan lentoasemalle. Kehäradan junat pysähtyvät sekä Malmin että Tapanilan asemilla.

Alueen poikittaisyhteydet vahvistuivat syksyllä 2015. Tällöin alkoi uuden poikittaisen runkobussilinjan 560 (Jokeri 2) liikennöinti reitillä Vuosaari–Kontula–Malmi–Myyrmäki. Linjan reitti kulkee alueen eteläpuolelta Kehä I:tä ja Latokartanontietä pitkin.

Pyöräliikenne

Malmin lentokentän alueella on tällä hetkellä lähinnä virkistyskäytössä olevia yhdistettyjä jalankulku- ja pyörätieyhteyksiä. Pyörätieverkko on jokseenkin epäjatkua. Pyörätiejärjestelyt ovat suunnittelualueen lähistöllä pääsääntöisesti perinteisiä kaksisuuntaisia eroteltuja tai yhdistetty jalankulku- ja pyöräteitä ja ne sijaitsevat vaihtelevasti joko toisella tai molemmilla puolilla katua. Pyöräliikenteen pääreitit sijoittuvat pää- ja kokoojakatujen varsille. Nämä pyörätiet on rakennettu parantamaan pyöräilijöiden turvallisuuden tunnetta ja niiden tulevaisuus tullaan arvioimaan myöhemmin erikseen. Jonkin verran pyöräteitä on merkitty veraten rauhallisten katujen varsille vastoin nykyisiä pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita.



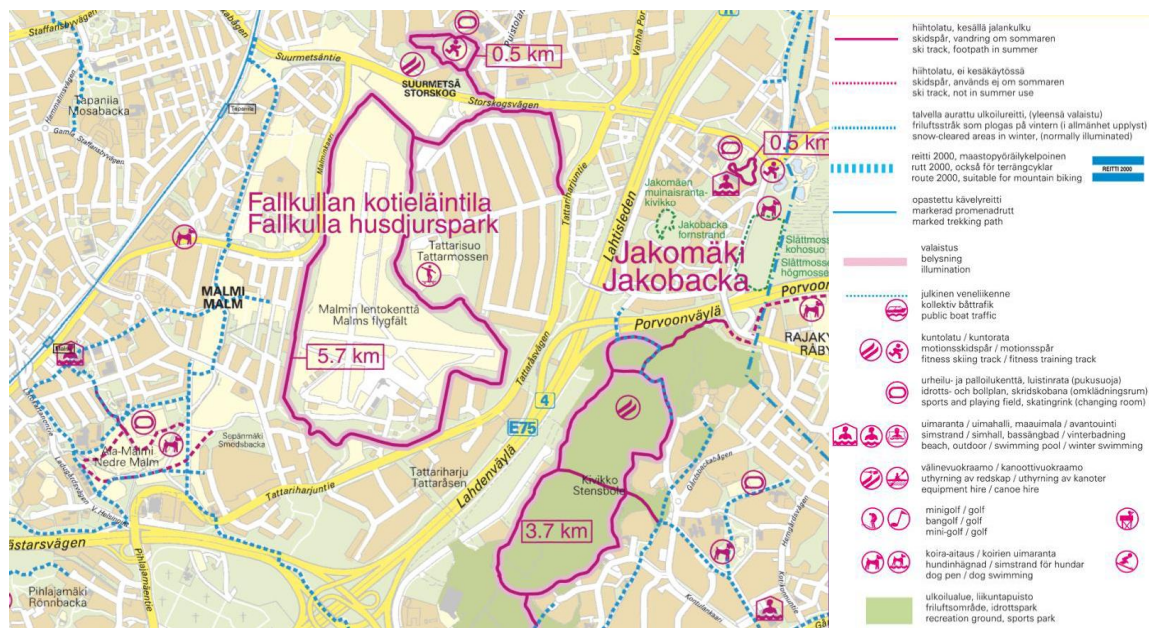
Kuva 2. Malmin lentokentän ympäristön nykyiset pyöräliikennereitit

Virkistysreitit

Lentokenttää ympäröivien alueiden asukkaat käyttävät ympäristöä paljon virkistyskäyttöön. Nykyiset virkistysreitit ovat kohtuulliset, joskin lentokenttää estää kulkua alueen läpi. Kenttää kiertää aktiivisesti käytetty 5,7 kilometriä pitkä virkistysreitti, jonka varrelle on rakennettu muutama kuntoilupiste. Kesäisin reitti on suosittu lenkkeily- ja pyöräilyreitti ja talvisin se on varattu hiihtämiselle. Alueesta pidetään mm. sen rauhallisuuden, luontoarvojen ja maiseman vuoksi.

Viikki–Kivikko-vihersormi kulkee Malmin lentokentän eteläpuolella, mutta jää suunnittelualueen kannalta Lahdenväylän eristämäksi. Kivikon ulkoilureiteille pääsee suunnittelualueelta nykytilanteessa vain kiertäen Jakomäen kautta ylittämällä ensin Lahdenväylän ja sen jälkeen Porvoonväylän. Suurmetsäntien pohjoispuolella on lyhyt ulkoilureitti.

Lentokenttäalueen länsipuolella sijaitsee Fallkullan tilan alue, joka on suosittu retkeilykohde. Luontokokemukset ja virkistäytyminen tapahtuu pääsääntöisesti Longinojan ja Vantaanjoen laaksoissa ja lentokentän ympäristössä. (Lehto, 2015)

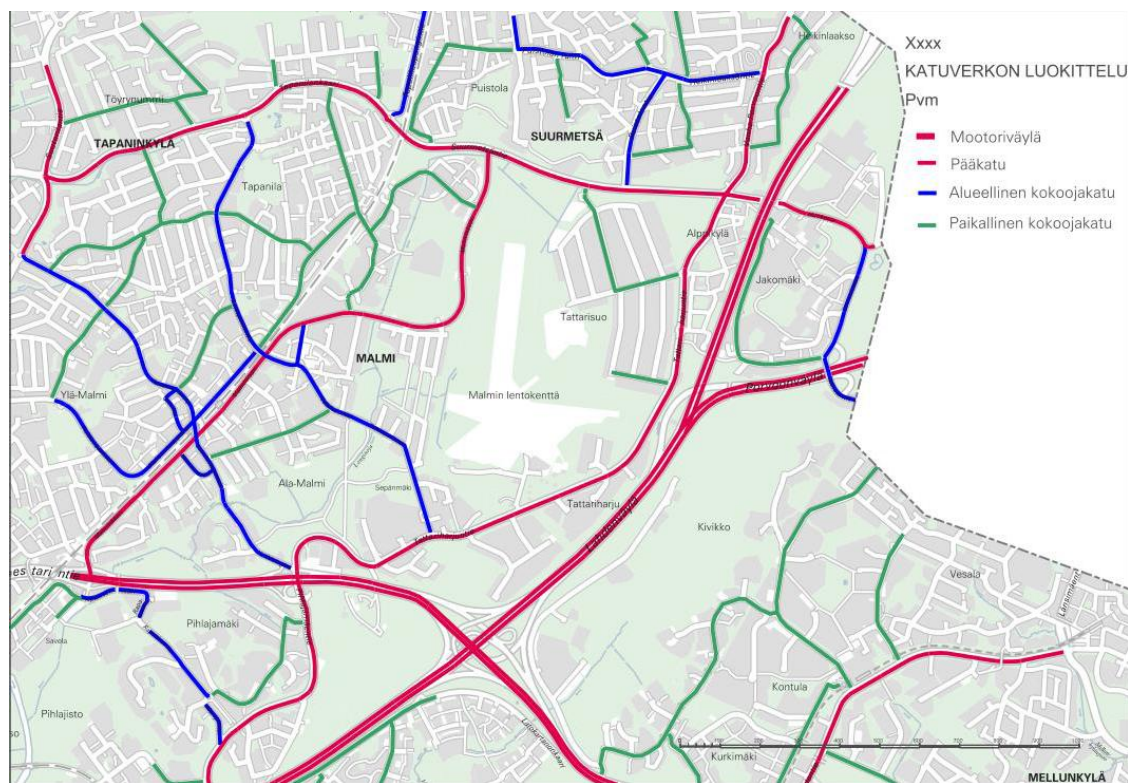


Kuva 3. Malmin lentokentän ympäristön ulkoilureitit

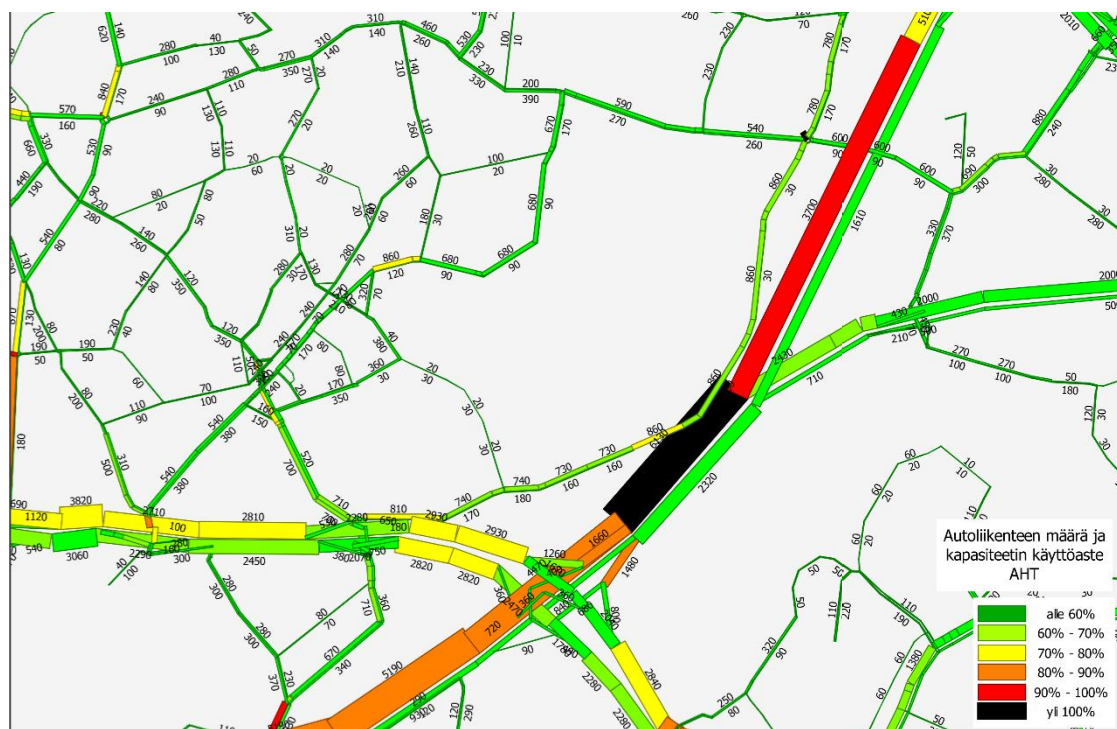
Autoliikenne ja katuverkko

Malmin lentokentällä ei ole nykyään katuja. Lentokentän eteläpuolella sijaitsee Kehä I ja itäpuolella Lahdenväylä, jotka ovat valtion maanteitä. Alueelta liitytään Kehä I:lle Tattariharjuntien kautta tai Malminkaaren kautta. Lahdenväylälle liitytään Kehä I:n kautta tai Vanhan Porvoontien ja Kehä III:n liittymän kautta.

Kehä I:n liikennemäärä on nykyään Lahdenväylän länsipuolella noin 70 000 ajon/vrk. Lahdenväylällä liikennettä on Porvoonväylän eteläpuolella noin 78 000 ajon/vrk ja Porvoonväylän pohjoispuolella 57 000 ajon/vrk. Lentokenttäaluetta ympäröivät pääkadut: Tattariharjuntie, Suurmetsäntie sekä Malminkaari. Tattariharjuntien liikennettä on noin 4 000–14 000 ajon/vrk, Suurmetsäntien 10 000–14 000 ajon/vrk ja Malminkaarella noin 8 000 ajon/vrk. Alueen ympärillä on lisäksi pienempiä kokooja- sekä tonttikatuja.



Kuva 4. Malmi lentokentän ympäristön nykyinen katuverkko

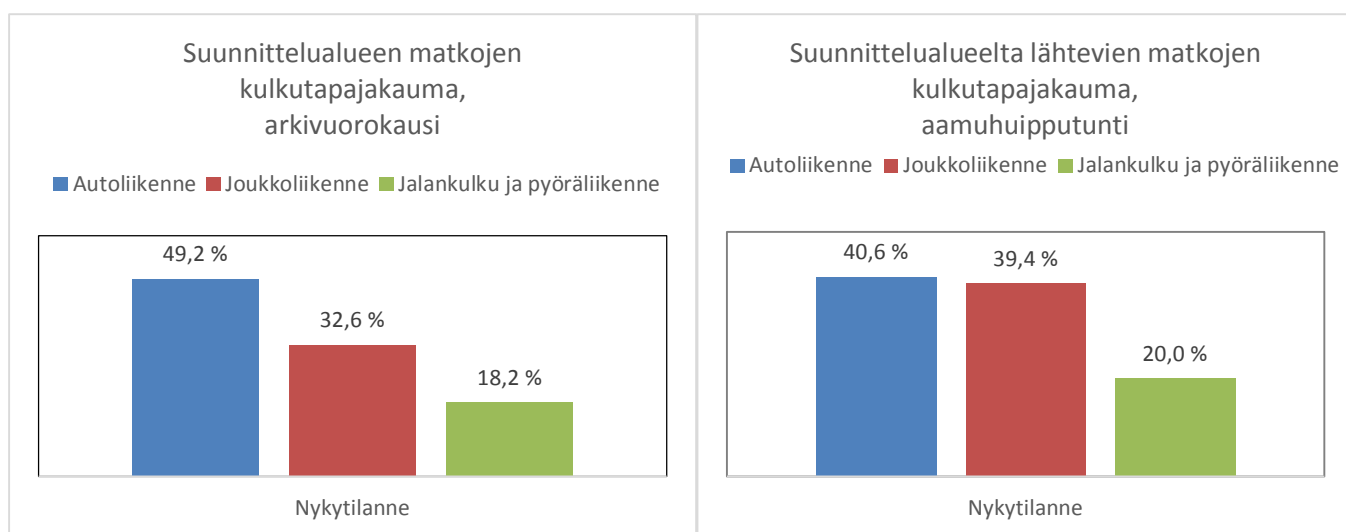


Kuva 5. Nykyisen katuverkon kapasiteetin käyttöaste

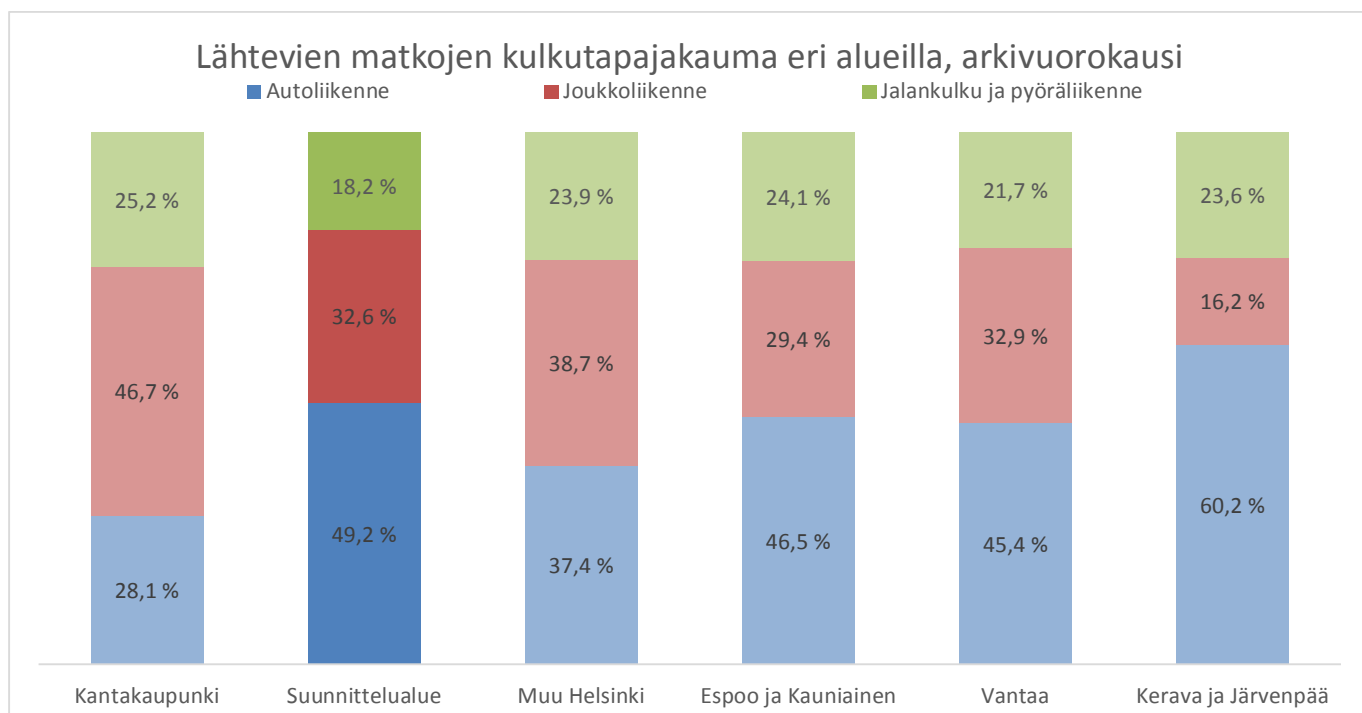
Kulikutapajakauma

Alueen arkivuorokauden matkoista tehdään nykyennusteen mukaan noin puolet henkilöautolla, 33 % joukkoliikenteellä ja 18 % jalan tai pyörällä (kuva 6). Aamuhuipputuntina alueelta lähtevien matkojen osuus autoliikenteellä on noin 49 %, joukkoliikenteellä noin 33 % ja kävellen tai pyörällä noin 18 % (kuva 6).

Vertailun vuoksi on mielenkiintoista verrata suunnittelualueetta muuhun Helsinkiin ja Helsingin seutuun. Nykytilanteessa Helsingissä esikau-punkialueella arkivuorokaudessa henkilöautomatkojen osuus noin 37 %, joukkoliikennematkojen osuus noin 39 % ja jalankulku- ja pyörä-matkojen osuus noin 24 % (kuva 7). Nykytilanteessa suunnittelualueen matkojen kulikutapajakauma on lähellä Espoon ja Vantaan kulikutapaja-kaumia.



Kuva 6. Vasemman puoleisessa kuvassa suunnittelualueen nykytilanteen arkivuorokauden matkojen kulikutapajakauma ja oikean puoleisessa kuvassa suunnittelualueelta alkavien matkojen (lähtevät ja sisäiset matkat) jakautuminen kulutavoittain aamuruuhkassa

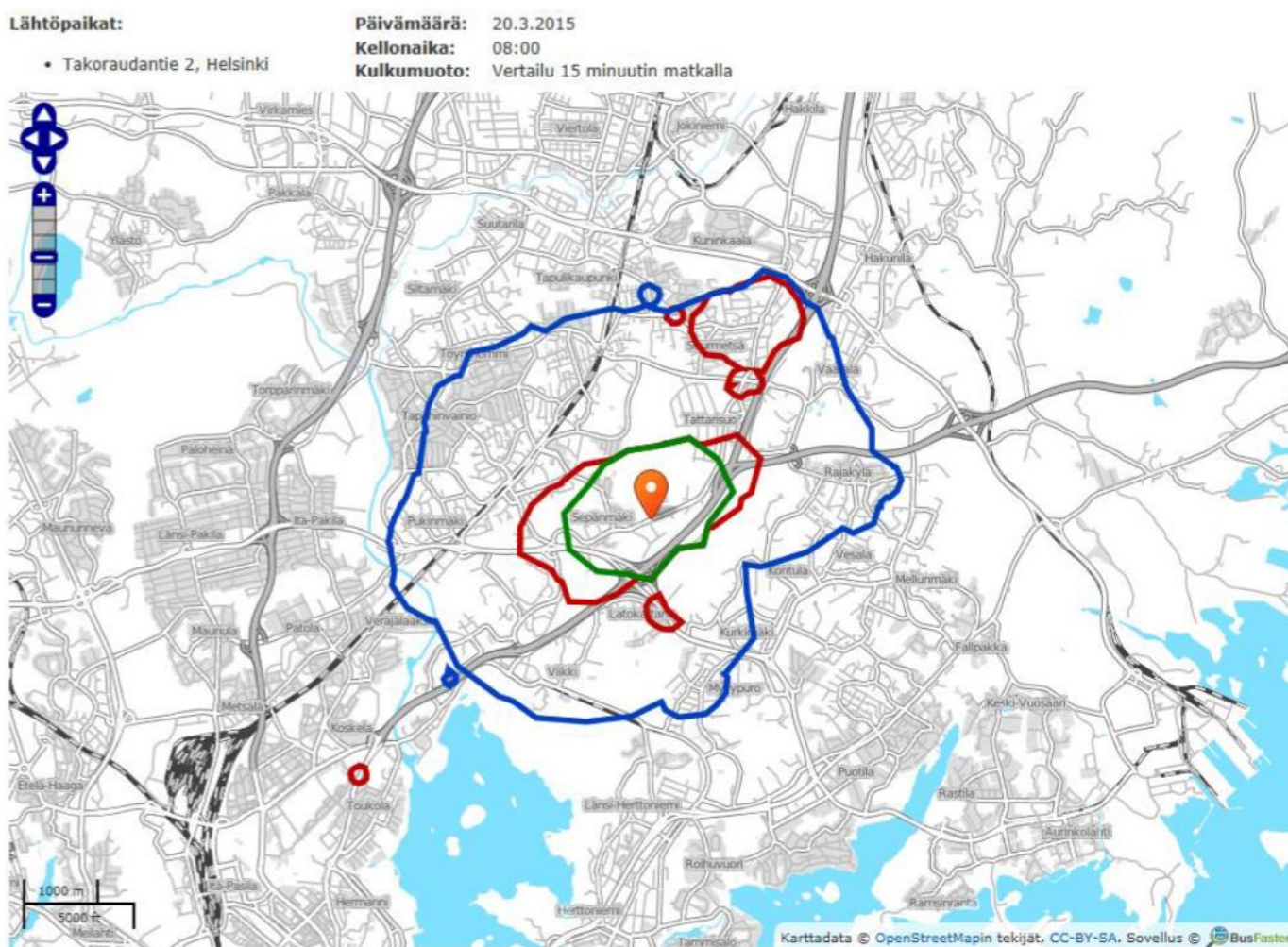


Kuva 7. Arkivuorokauden kulikutapajakaumat eri alueilla

Saavutettavuus

Malmin lentokenttäalueen saavutettavuus julkisella liikenteellä ei nykytilanteessa ole kovin hyvä. Sen sijaan saavutettavuus autolla koko pääkaupunkiseudulla on erinomainen.

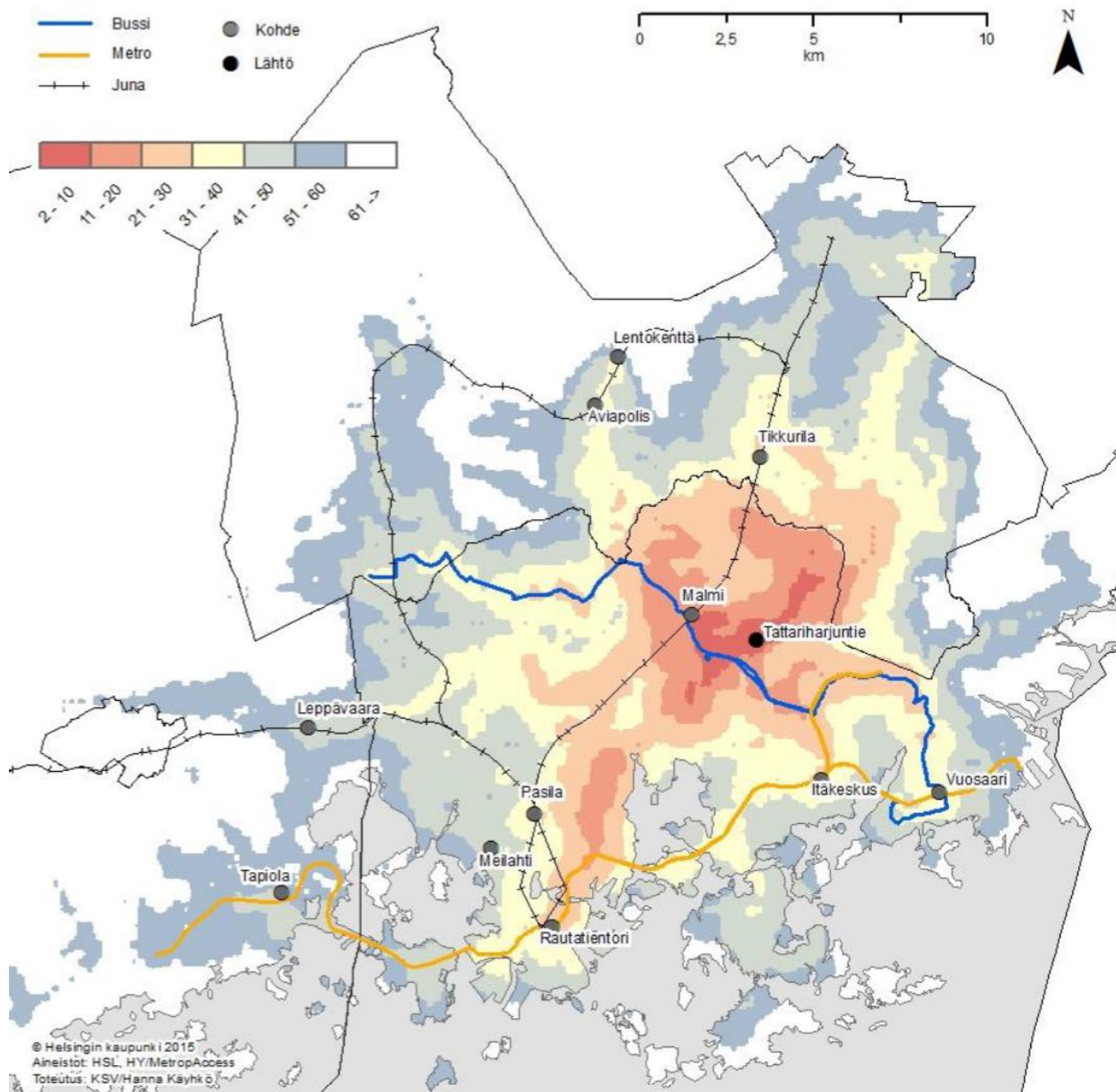
Kuvassa 8 on tarkasteltu 15 minuutin saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla eli kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä Takoraudantieltä. Tarkasteluajankohdaksi on valittu klo 8.00. Tähän kellonaikaan euklidisesti pisimmälle pääsee joukkoliikenteellä. Tämä tulos saadaan Lahdenväylällä kulkevien bussien perusteella. Tasaisesti pisimmälle lähtöpisimmästä pääsee tällä hetkellä polkupyörällä.



Kartalla olevat käyrät rajaavat 15 minuutissa saavutettavan alueen eri kulkutavoilla. Niiden värit vastaavat kulkumuotoja seuraavasti:

■ Kävely
 ■ Pyöräily
 ■ Joukkoliikenne

Kuva 8. Saavutettavuudet Takoraudantie 2:sta 15 minuutissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä



Kuva 9. Malmin lentokentän (Takorautantie 2) nykyinen saavutettavuus 10 minuutin vyöhykkeissä. Laskelmissa on mukana runkolinja 560 ja kehärata.

Kuvassa 9 on laskettu nykyisellä joukkoliikenneverkostolla ajalliset saavutettavuusvyöhykkeet ja esitetty ne kartalla kymmenen minuutin välein. Mukana laskelmissa ovat myös runkolinja 560 ja kehärata. Nykyisessä ajallisessa saavutettavuudessa näkyy erityisesti runkolinja 560 vaikutus seudun poikittaisessa saavutettavuudessa. Toisaalta seudun läntisen osan saavutettavuus Malmin lentokentän alueelta on melko heikko.

Yhdyskuntatekninen huolto

Alueella sijaitsee nykyistä lentokenttää palveleva teknisen huollon verkosto sekä alueellista kuivatusta palvelevia hulevesiviemäreitä ja avo-ojia. Lentoaseman eteläpuolella sijaitsee DN 800 jätevesiviemäri. DN 400 maakaasuputki sijaitsee reitillä Puistolantie-Suurmetsäntie-Tattariharjuntie-Tullivuorenraitti.

Maaperän pilaantuneisuus

Malmin lentokentän alueella on alustavan arvioinnin perusteella pilaantunutta maata muutamissa paikoissa, joissa on vuosien saatossa ollut lentokenttätoimintaan liittyviä maaperää kuormittavia toimintoja. Tällaisia tiedossa olevia alueita ovat mm. entinen paloharjoitusalue, lentokoneiden tankkaus- ja pysäköintialueet sekä vanhat jäteveden puhdistamon ja lämpökeskuksen alueet. Tyypillisiä haitta-aineita ovat metallit, öljyhiilivedyt ja polysykliset aromaattiset yhdisteet, eli PAH-yhdisteet. Suurimmalla osalla lentokenttäaluetta ei ole nykyisten tietojen perusteella merkittäviä terveys- tai ympäristöhaittaa aiheuttavia maaperän haitta-aineita.

Ympäristöhäiriöt

Malmin lentokenttä rajoittuu Tattariharjun ja Tattarisuon teollisuusalueisiin. Teollisesta toiminnasta voi aiheutua ympäristöön epäedullisia vaikutuksia, kuten esimerkiksi melua, hajua tai pölyä tai kemikaalien käsittelystä aiheutuvia riskejä. Alueella ei ole suuronnettomuusvaaraa aiheuttaviksi luokiteltuja laitoksia.

5 Tavoitteet

MALMIN LENTOKENTÄN ALUEEN SUUNNITTELUN TAVOITTEET

Kaupunkirakenne

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan koko koillista Helsinkiä yhdistävä ja alueen identiteettiä vahvistava kaupunkirakenteen nivel.

Ensisijainen kaupunkirakenteellinen tavoite on liittää Malmin lentokentän alue tiiviisti ympäröiviin alueisiin - Malmin keskustaan, Jakomäkeen, Tattarisuohon, Kivikon ulkoilupuistoon ja edelleen Viikki-Kivikon vihersormeen, Kontulaan, Viikkiin, Pukinmäkeen ja Tapanilaan.

Uusi kaupunkirakenne jaetaan 7-10 osa-alueeseen, joista jokainen suunnitellaan erikseen. Kullekin osa-alueelle luodaan sen suunniteluajankohdalle ominainen kaupunkirakenteellinen teema. Osa-alueet liitetään ympäröiviin alueisiin sopivalla mittakaavalla.

Mitoitus

Alue suunnitellaan noin 25 000 asukkaalle, kerrosalatavoite on 1 200 000 k-m², josta 1 100 000 k-m² on asuinrakentamista ja 100 000 k-m² on toimitilarakentamista sekä palveluita.

Puistoverkko ja virkistys

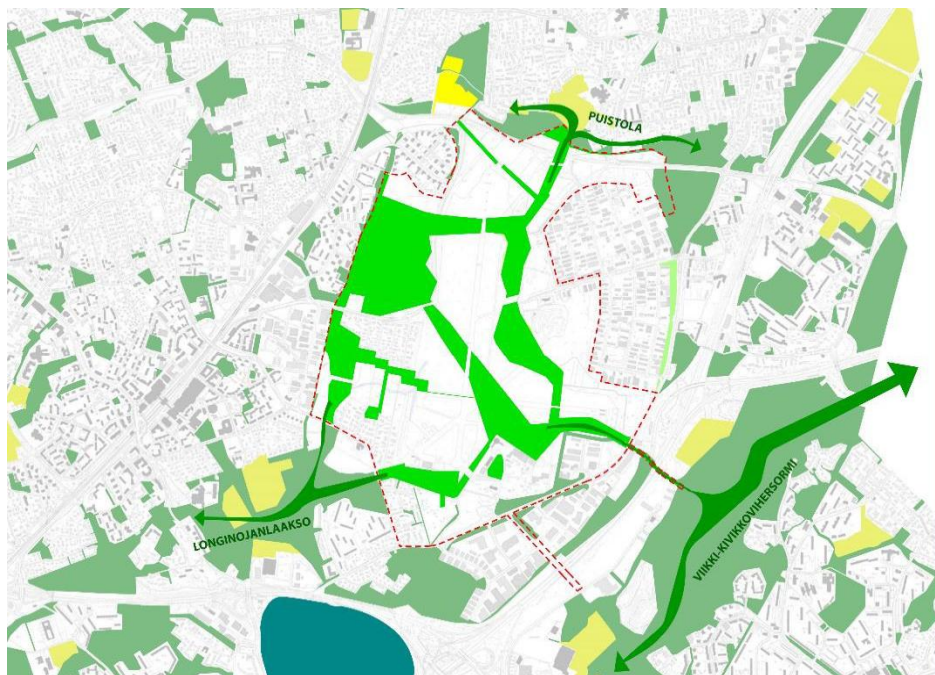
Alueen kokonaisrakenne perustuu ekologisesti ja toiminnallisesti kytkeytyvään puistoverkkoon, joka luo voimakkaan identiteetin alueelle. Puistoverkon osien suunnittelussa huomioidaan alueen vahvuustekijöitä, kuten muistumia kiitoradoista, avaria tiloja ja pitkiä näkymiä. Puistoverkkoon kuuluu rakennettuja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

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

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

Lentokenttärakennusten yhteyteen rakennetaan tapahtumakenttä, joka mahdollistaa pienimuotoiset ja keskisuuret kaupunkitapahtumat.

Puistoverkon suunnittelussa huomioidaan alueen vesien hallinnan vaatimukset, tavoitteena on ratkaista hulevesien hallinta luonnonmukaisesti, maisemallisesti korkeatasoisissa vesiaiheissa; keskeiselle puistoalueelle rakennetaan suurempi vesiallas.



Kuva 10. Alueen uudet puistot ja niiden tärkeimmät liittymissuunnat ympäristön viheraluerakenteeseen

Luonto ja kulttuuriympäristö

Rakentaminen sijoitetaan siten, että alueen luontoarvoille aiheutettu haitta minimoidaan. Avoimeen kenttäalueeseen liittyvät luontoarvot tulevat taantumaan, mutta metsäisten alueiden ja reunavyöhykkeiden arvoja voidaan säilyttää osana virkistysympäristöä. Longinojan luontoarvojen säilyminen turvataan jo rakentamisen aikana.

Lentoasemarakennus ja lentokonehalli sekä niiden välitön ympäristö suojellaan, lisäksi lähiympäristö suunnitellaan vanhaa kokonaisuutta kunnioittaen. Lentoaseman rakennuksiin liittyviä pitkiä näkymiä säilytetään osana uutta kaupunkirakennetta.

Kiitoratojen linjauksia hyödynnetään alueen kokonaisrakenteen suunnittelussa. Muistumat kiitoradoista ja niihin liittyvistä rakenteista luovat oman kerroksen alueelle, joka liittyy uuteen rakenteeseen.

Fallkullan tilaa ympäristöineen kehitetään opetuksen, urheilun ja kulttuurin monipuoliseen käyttöön kulttuuriympäristön suojelutavoitteet huomioiden.

Alueen imagon vahvistamisessa hyödynnetään historiallisia rakennuksia ja rakenteita.

Asuminen

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan monimuotoinen ja urbaani asuinalue, joka kohottaa myös ympäröivien asuinalueiden statusta.

Asuinalueet suunnitellaan väestörakenteeltaan ja asumisvaihtoehtoiltaan monipuolisiksi AM-ohjelman periaatteiden mukaisesti.

Asuinkortteleiden suunnittelussa huomioidaan pohjarakentamisolosuhteet ja muut kustannuksia nostavat tekijät, jotta voidaan edesauttaa kohtuuhintaisen asuntorakentamisen edellytyksiä.

Asuinrakennusten yhteyteen rakennetaan korkeatasoista ja monimuotoista pihaympäristöä, jonka suunnittelussa otetaan huomioon kortteli-alueen, puistojen ja luonnonkaltaisten alueiden muodostama toiminnallinen kokonaisuus. Hulevesien luonnonmukainen käsittely aloitetaan jo tontti- ja korttelitasolla ennen johtamista yleisten alueiden keskitettyihin rakenteisiin.

Alueella toteutetaan prosenttiperiaatetta korkeatasoisen ympäristöaitteen aikaan saamiseksi alueelle.

Työpaikat ja palvelut

Malmin lentokentän alueella varaudutaan noin 2 000 työpaikan sijoittumiselle alueelle.

Varaudutaan kahden uuden koulun ja tarvittavien päiväkotien rakentamiseen. Alueelle laaditaan erillinen palveluverkkoselvitys.

Tattarisuon etelä- ja pohjoispuolelle suunnitellaan pienteollisuus/toimitilatontteja korvaamaan lentokentän alueelta ja uuden rakenteen tieltä poistuvia tontteja.

Lentokentän alue liitetään kiinteästi ympäristön merkittävimpiin työpaikka-alueisiin, Tattariharjuun, Tattarisuohon ja Malmin keskusta.

Liikenne

Joukkoliikennetarkaisu perustuu raitioliikenteeseen – poikittaiseen Raide-Jokeri 2 -yhteyteen ja kantakaupungista Viikin kautta lentokentän alueen läpi pohjoiseen kulkevaan pikaraitiotiehen. Joukkoliikenteellä on merkittävin rooli tavoitteessa yhdistää koillisen Helsingin kaupunkirakennetta.

Katuverkko jäsennetään selkeästi. Alueelle muodostetaan selkeä katuverkko joka jakautuu rauhallisiin asuntokatuihin ja liikennettä välittäviin katuihin.

Jalankulkuympäristö on turvallinen, sujuva ja virikkeellinen. Pyöräliikenne sijoittuu luontevasti katuympäristöön ja on luonteva ja turvallinen tapa liikkua.

Pysäköinnin lähtökohtana ovat keskitetyt pysäköintiratkaisut ja nimeämättömät paikat. Tavoitteena on erottaa pysäköinnin kustannukset muista asumiskustannuksista. Jokaiseen erilliseen pysäköintilaitokseen liitetään jokin aktiviteetti, esim. kiipeilyseinä tai pelikenttä katolla. Keskeisimpien katujen varrella maantasokerrokseen rakennetaan liiketiloja.

Kaupunkikuva

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan kaupunkikuvaltaan monimuotoinen ja vaihteleva 2020-luvun uusi kaupunginosa. Alueen ilmettä sitoo yhtenäinen, korkeatasoisesti toteutettu puistoverkosto sekä lentotasearakennuksen, lentokonehallin ja muiden alueen historiaa esille tuovien elementtien korostaminen.

Alueen lähikeskusta ja keskeisimmät kadut suunnitellaan elämyksellisenä ja vaihtelevana kävely-ympäristönä niin, että maantasokerrokset ovat kivijalkaliiketilaa.

Kestävä Malmin lentokentän alue

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan uuden helsinkiläisen tiiviin ja kestävän kaupunkirakenteen mallialue, joka toteuttaa jatkosuunnittelun pohjalta valittuja ympäristötavoitteita. Suunnittelun ja toteutuksen aikana käytetään parhaita mahdollisia arviointityökaluja. Alueelle määritellään viherkerrointavoite.

Alueella varaudutaan paikalliseen uusiutuvaan energiantuotantoon. Energiataseselvityksen pohjalta määritellään yksityiskohtaisemmat tavoitteet alueelle.

Alue suunnitellaan ilmastomuutokseen joustavasti sopeutuvaksi ja suunnittelussa varaudutaan sään ääri-ilmiöihin. Tonteilla ja yleisillä alueilla viivytetään ja käsitellään hulevesiä kestävästi. Hulevedet johdetaan Longinojaan niin, että sen vedenlaatu tai virtausolosuhteet eivät heikkene.

Puurakentamista ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavien rakennusmateriaalien käyttöä pyritään edistämään.

Smart-Malmin lentokentän alue

Smart Parking - Tavoitteena on pysäköintikustannusten alentaminen käyttöastetta nostamalla, alueellisella pysäköintipaikkojen hallinnoinnilla, pysäköintilaitosten tehokkuutta nostamalla, paikkojen nimeämättömyydellä ja käyttäjää avustavilla järjestelmillä.

Jätteiden putkikeräysjärjestelmä - Järjestelmä rakennetaan interaktiiviseksi tavoitteena jätteiden kokonaismäärän vähentäminen.

Smart Grid - Järjestelmä mahdollistaa paikallisen energiantuotannon. Erityisesti läheisillä työpaikka-alueilla laajojen kattopintojen hyödyntäminen aurinkopaneelien sijoituspaikkoina tehdään houkuttelevaksi.

Älyvalaistus - Puistoalueille rakennetaan älykäs valaistusjärjestelmä, joka huomioi eri käyttäjäryhmät ja eri vuorokausi- ja vuodenaajat.

Muut suunnittelutavoitteet

Helsingin kaupungin strategiaohjelma 2013–2016

Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa on seuraavat strategiset tavoitteet, jotka koskevat Malmin lentokenttäalueen suunnittelua tai jotka tulisi huomioida tässä vaiheessa kokonaisuutta suunniteltaessa:

Kansainvälisesti tunnettu ja vetovoimainen kaupunki, tapahtumien Helsinki on hauska kaupunki - mahdollistetaan laaja tapahtumien kirjo koko kaupungissa yhteisöllisyyden tukemiseksi.

Helsinki on Suomen yritysmuotoisin kaupunki, vuonna 2016. Yrityksille tarjotaan monipuolisia sijoittumismahdollisuuksia kaupungin eri osissa - huolehditaan tonttitarjonnan riittävyydestä varaamalla erilaisia alueita yritystoiminnan tarpeisiin. Tuotannollisen toiminnan mahdollisuudet säilyä ja laajentua varmistetaan kaupunkisuunnittelulla ja tonttipolitiikalla; sekä kaikkien merkittävien maankäytön ja rakentamisen hankkeiden osalta toteutetaan elinkeinovaikutusten arviointi.

Uudistamalla kilpailukykyä, Helsinki on kansainvälisesti tunnettu kehittämis- ja kokeilu ympäristö uusille tuotteille ja palveluille - aluerakentamisprojekteissa hyödynnetään alueiden erityispiirteet uuden liiketoiminnan edistämiseksi. Uusia asuin- ja työpaikka-alueita hyödynnetään uusien tuotteiden ja palvelujen kehittämis-, kokeilu- ja käyttöönottoympäristöinä sekä käynnistetään uusiutuvan energian käyttöön ja tuotantoon sekä energiatehokkuuteen liittyviä kokeiluja.

Kulttuurista iloa ja vetovoimaa, Helsingin omaleimainen kaupunkikulttuuri kehittyy. Kulttuuri on kaikkien ulottuvilla. Lasten ja nuorten kulttuuri- ja taidekasvatukseen kiinnitetään huomiota niin kouluissa kuin muissa kaupungin toiminnoissa. Kulttuuri- ja liikuntapalveluissa huolehditaan sukupuolten tasa-arvoisesta kohtelusta - taiteen näkymistä kaupunkiympäristössä vahvistetaan uudistettujen prosenttiperiaatteiden myötä.

Kaupunginosat kehittyvät eloisina ja houkuttelevina, uusista alueista rakentuu toiminnoiltaan ja rakennetulta ympäristöltään persoonallisia sekä asukasrakenteeltaan monipuolisia kaupunginosia - uusien alueiden suunnittelussa ja rakentamisessa luodaan kaupunkimaista ympäristöä ja alueiden identiteettiä vahvistavia paikkoja; sekä uusilla alueilla huolehditaan julkisten ja yksityisten palvelujen oikea-aikaisesta toteuttamisesta. Alueellisten palvelukonseptien suunnittelussa otetaan huomioon alueen tarpeiden muuttuminen elinkaaren aikana.

Helsinki on hauska ja houkutteleva kaupunki - asukkaiden vastuunottoa lähiympäristöstään vahvistetaan lisäämällä mahdollisuuksia pitää huolta yhteisestä kaupungista sekä hyödyntää kaupunkitilaa tilapäiskäyttöön kuten tapahtumien järjestämiseen ja kaupunkiviljelyyn.

Kaupunkirakenteen eheytyminen parantaa saavutettavuutta ja sujuvuutta, toiminnallista eheyttä vahvistetaan sekä rakentamalla uusia kaupunginosia että tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta joukkoliikennenyhteyksien varteen. Kehitetään kaupunginosien keskuksista monitoimintaisia ja viihtyisiä sijoittamalla asumista, palveluita ja työpaikkoja limittäin - Jokerivyyöhykkeitä kehitetään liikenteen, asumisen ja työpaikkojen alueina.

Kaupungin toiminta on kestävä, vaikuttavaa ja tehokasta, ympäristökriteerien käyttöä lisätään ja resurssitehokkuutta parannetaan - asemakaavoituksella turvataan energiatehokkaan rakentamisen toteutusedellytykset. Kaupunki myös edistää uudenlaisten ympäristö- ja energiateknologioiden käyttöönottoa rakentamisen kehittämishankkeissa.

Kaupunki sopeutuu ilmastonmuutokseen - parannetaan tulva- ja huulesien sekä lumen hallintaa sekä sään ääri-ilmiöihin varautumista. Tarpeelliset tilavaraukset otetaan huomioon kaupunkisuunnittelussa.

Monipuolisia asumisvaihtoehtoja kasvavassa kaupungissa, asuntotuotannolla vastataan kasvavan Helsingin tarpeisiin - kaupungin asumisen ja maankäytön ohjaamisessa noudatetaan voimassa olevan AM-ohjelman linjauksia.

Erilaisille kotitalouksille on tarjolla laadukkaita, kohtuuhintaisia ja elämäntilanteeseen sopivia asumisvaihtoehtoja - eri puolille kaupunkia sijoittuvan kohtuuhintaisen asuntotuotannon turvaamiseksi tulee kaupunkisuunnittelun ja asuntorakentamisen tukea jokaisessa vaiheessa kohtuuhintaisiin asumiskustannuksiin tähtäävää toteutustapaa; sekä kaupunkisuunnitteluviraston selvityksen pohjalta linjataan autopaikkojen rakentamista tavoitteena kohdistaa kustannukset paremmin autopaikkojen käyttäjille.

Asuntorakentamisella tuetaan kaupungin vetovoimaisuutta sekä kestävästä kaupunkikehitystä. Kaupunkisuunnittelun ja asuntokonseptien kehittämisen keinoin turvataan Helsingin houkuttelevuus seudun omistus-asutomarkkinoilla - puurakentamista sekä uusiutuvien ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavien rakennusmateriaalien käyttöä edistetään.

Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava

Valmisteilla olevassa Helsingin uudessa yleiskaavassa (yleiskaavaehdotus, Kslk 10.11.2015) on esitetty yleisiä Malmin lentokenttäaluetta koskevia tavoitteita sekä aluetta koskevia erityistavoitteita.

Yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on mahdollistaa kaupunkilaisille jatkossakin hyvän kaupunkielämän puitteet ja yrittämiselle vahva perusta tiivistyvän, kestävän, joukkoliikenteeseen tukeutuvan kaupunkirakentamisen keinoin Helsingin erityispiirteet säilyttäen. Hyvään kaupunkielämäänsä liittyy riittävä asuntotuotanto, palvelujen saatavuus, palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus sekä viihtyisä ja turvallinen kaupunkiympäristö ja riittävät virkistysalueet.

Malmin lentokentän alue on Helsingin uuden yleiskaavan merkittävin uusi rakentamisalue. Alueesta visioidaan urbaania kaupunginosaa, josta löytyy niin uusia asumismuotoja kuin kiinnostavia puistoalueita ja vapaa-ajantoimintoja, palveluita ja työpaikkoja. Alueelle on yleiskaavassa määritelty asuntoja noin 25 000 asukkaalle.

Aluetta rakennettaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota vanhojen ja uusien alueiden yhdistämiseen luontevaksi kaupunkirakenteeksi. Taavoitteena tulee olla sosiaalisesti ja ekologisesti tasapainoinen tiivis ja omaleimainen kaupunginosa. Tasapainoinen kehitys mahdollistuu, kun uudistetaan Malmin kaupunginosakeskustaa samanaikaisesti uuden alueen rakentamisen kanssa.

Lentokentän alueelle tulee suunnitella lähikeskusta sekä selkeät reitit ja sujuvat joukkoliikenneyhteydet Malmin keskustan palveluihin. Riittävän tiivis rakentaminen mahdollistaa palveluiden ja elävän ympäristön muostumisen uudella alueella. Lähikeskusta tulee rakentaa kävely-ympäristönä niin, että ainakin kaupunginosan keskeisten katujen maantaserrokset ovat kivijalkaliiketilaa.

Vanha lentokenttä tulisi näkyä uuden alueen kaupunkirakenteessa ja kaupunkikuvassa. Merkittävät vanhat rakennukset, kuten lentoasamarakennus ja suuri lentokonehalli tulisi nostaa keskeiseen asemaan uuden alueen keskustassa.

Liikenteen osalta yleiskaavassa nostetaan kävely- ja pyöräily- sekä joukkoliikennesaavutettavuus keskeiseen asemaan. Poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä parannetaan merkittävästi. Kaavakarttaan on merkitty Jokeri 1 ja Jokeri 2 -linjaukset, sekä ns. Tiederatikka ja Saaristoratikka pikaraitiotieyhteyksinä.

Malmin työpaikka-alueet tukevat aluetta tulevaisuudessakin. Tattari-suon ja Tattariharjun elinkeinoalueet kehittyvät tarjoten uutta ja vanhaa, pysyvää ja väliaikaista - aikaan sopeutuvia tiloja ja toimintoja.

Yleiskaavan liitteessä *Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet* esitetään Malmin lentokenttäaluetta koskevat erityistavoitteet:

- Malmin lentokentän keskusta-alueesta rakennetaan alueen toiminnallinen ja monipuolinen ydin
- Lentokentän alueen rakentuessa kiinnitetään erityistä huomiota vanhojen ja uusien alueiden yhdistymiseen luontevasti kaupunkirakenteessa
- Jokeri 2 jatkuu kentän alueelle rakentuvasta kaupunginosasta Malmin keskustaan
- Toinen Malmin lentokentän poikki kulkeva raideyhteys suuntautuu kantakaupungista Jakomäkeen.

Osallisten asettamia tavoitteita ja kehittämisideoita

Helsingin uuden yleiskaavan luonnoksesta keväällä 2015 saatujen mielipiteiden ja syyskuussa 2015 järjestettyjen Malmin työhuone -suunnittelutyöpajojen keskeinen viesti kaavarunkotyölle on, että kenttää kiertävä ulkoilureitti, virkistysalueet, luontoarvot ja kulttuurihistorialliset arvot ovat tärkeitä suunnittelutyössä huomioitavia asioita.

Osana Malmin lentokentän alueen suunnittelua järjestettiin syyskuussa kaksi suunnittelutyöpajaa lähialueen asukkaille, yrittäjille, käyttäjille ja muille kiinnostuneille. Työpajoihin osallistui yhteensä noin 80 henkilöä. Työpajoissa valmisteltiin pienryhmissä visiot Malmin kentän tulevaisuudesta. Tavoitteena oli saada osallistujilta tietoa, kokemuksia ja visioita kaavarunkotyöhön.

Useissa visiossa käsiteltiin virkistysalueita, muun muassa kenttää ympäröivän reitin kehittämistä ja hiihtomahdollisuuden säilyttämistä, muita hyötyliikuntamahdollisuuksia, viheryhteyksiä naapurustoon ja Kivikon ulkoilualueelle, virkistysalueiden väljyyttä ja pitkiä avaria näkymiä, puistojen vesiaiheita ja niiden tuomia virkistysmahdollisuuksia (esim. kentän ali kulkevien vesireittien ottamista esille osaksi puistoja).

Monessa visiossa ehdotettiin alueelle vaihtelevaa, monimuotoista ja sekoittunutta kaupunkirakennetta. Toteuttamisesta oli erilaisia ajatuksia: kukkulamaisessa kaupunkiprofiilissa rakentaminen olisi korkeinta alueen keskellä ja madaltuisi reunan viheralueille päin kun taas toisessa visiossa rakentaminen olisi korkeinta alueen itäosassa ja madaltuisi länteen. Visioissa, joissa lentotoiminnan oletettiin säilyvän, ehdotettiin mahdollisimman tehokasta rakentamista kaikille aluetta ympäröiville rakentamiseen kelpaaville alueille.

Lentokentän kiitoteiden näkymiseksi uudessa kaupunkirakenteessa oli erilaisia ehdotuksia. Kiitoteiden paikalla voisi olla puistomaiset pääväylät tai kiitoratojen linjoja nostettaisiin esiin vesiaiheilla.

Nykyisen lentoterminalin alue nähtiin alueen keskuksena ja kulttuuri- ja tapahtumakeskuksena. Suojeltaviin rakennuksiin ehdotettiin kulttuuri-toimintoja ja palveluja, esimerkiksi näyttelytilaa, ravintoloita, antiikki- ja herkkukauppahallia, ravintoloita, ilmailumuseota ja koulua. Ulkotilassa voisi olla puisto, tapahtumatori tai ulkoilmalava.

Tattarisuon viereen visioitiin urbaania yritys- ja asuinalueita, korkean teknologian yritysvyöhykettä ja uusia teollisuus- ja toimitilatontteja sisääntulojen yhteyteen.

Työpajojen tulokset on koottu Malmin työhuone -työpajaraporttiin. Visiot toivat suunnitteluun paikallistuntemusta, vahvistivat monia tavoitteiksi otettuja suunnitteluratkaisuja sekä listasivat ehdotuksia myöhempiä suunnittelua varten.

6 Kaavarungon sisältö ja sen perustelut

Kaavarungon yleisperustelu ja -kuvaus

Kaavarungossa esitetään pääpiirteissään alueen korttelirakenne ja rakentamismahdollisuudet, lähikeskustan sijoittuminen, liikenneverkko, palveluiden ja virkistysmahdollisuuksien sijoittaminen sekä alueen viher rakenne.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava on ehdotusvaiheessa. Siinä Malmin kentän alue tullaan esittämään *taajamatoimintojen alueena*, johon osoitetaan lisäksi *tiivistettävän alueen* kehittämisperiaatemerkintä. Alueella säilyy kulttuuriympäristöön liittyvä ominaisuusmerkintä. Lähtöoletuksena on, että tällä alueella valtakunnalliset rakennetun kulttuuriympäristön arvot ja tiivis kaupunkirakenne pystytään sovittamaan yhteen.

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

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

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan koko koillista Helsinkiä yhdistävä ja aluetta vahvistava kaupunkirakenteen nivel, jonka ensisijainen kaupunkirakenteellinen tavoite on liittää Malmin lentokentän alue tiiviisti ympäröiviin alueisiin - Malmin keskustaan, Jakomäkeen, Tattari-suohon, Kivikon ulkoilupuistoon ja edelleen Viikki-Kivikon vihersormeen, Kontulaan, Viikkiin, Pukinmäkeen ja Tapanilaan. Alueita yhdistetään kaupunkirakennetta täydentämällä, liikenneyhteyksiä luomalla sekä yhdistämällä alueen viheralueista yhtenäisesti jatkuvia kokonaisuuksia, jotka palvelevat ekologisina käytävinä sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksinä.

Mitoitus

Alue suunnitellaan noin 25 000 asukkaalle, kerrosalatavoite on 1 200 000 k-m², josta 1 100 000 k-m² on asuinrakentamista ja 100 000 k-m² on toimitilarakentamista sekä palveluita.

	Pinta-ala	Kerrosala-arvio
Asuinalue (A)	280 060 m ²	150 000 k-m ²
Kerrostalovaltainen asuntoalue (AK)	933 612 m ²	725 000 k-m ²
Kerrostalovaltainen ja palvelujen sekä hallinnon alue (AK/P)	30 461 m ²	50 000 k-m ²
Pientalovaltainen asuntoalue (AP)	248 409 m ²	50 000 k-m ²
Keskustatoimintojen alue sekä kerrostalovaltainen asuntoalue (C/AK)	42 282 m ²	80 000 k-m ²
Julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY)	38 779 m ²	20 000 k-m ²
Palvelujen ja hallinnon alue, jolla ovat rakennukset suojellaan (P/SR)	35 403 m ²	5 000 k-m ²
Teollisuus- ja varastorakennusten kortteli-alue (T)	66 396 m ²	30 000 k-m ²
Teollisuus- ja varastorakennusten sekä palvelujen ja hallinnon alue (T/P)	173 264 m ²	70 000 k-m ²
Puisto (VP)	515 349 m ²	- k-m ²
Virkistysalue, jota kehitetään opetuksen, urheilun ja kulttuurin käyttöön (V/VU/Y)	299 724 m ²	5 000 k-m ²
Kadut, tiealueet, jalankulkualueet	262 042 m ²	- k-m ²
Torit ja aukiot	71 526 m ²	- k-m ²
Yhteensä	2 997 307 m ²	1 200 000 k-m ²

Suunnittelualue on Helsingin uuden yleiskaavaehdotuksen mukaan pääosin Asuntovaltainen alue A2 -merkinnällä. Yleiskaavan määräyksen mukaan aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuuden tulee olla pääasiassa 1,0 - 2,0. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Yleiskaavan mitoitus tarkoittaa tiivistä rakennetta, joka mahdollistaa keskeisten katujen varsille liiketilaa, joka on huomioitava asemakaavoituksessa tapauskohtaisesti mm. sijainti ja joukkoliikenneyhteydet huomioon ottaen. Mitoitusta käsitellään suurempina korttelikokonaisuuksia, ei yhden ruudun tai tontin tasolla.

Virkistys- ja viherrakenne

Uuden puistoverkoston olemus muodostuu alueen nykyisistä maisemaidentiteeteistä. Verkoston eri osilla on omat selkeät luonteensa. Ne kytkeytyvät yhteen ja muodostavat uudelle alueelle kattavan ja sujuvan ulkoilureittiverkoston.

Rakenteen pääosat ovat lentokenttäpuisto, joka säilyttää lentokenttämaisemalle tyypillisiä avoimia näkymiä ja lentokentän historiallisesti ar-

vokkaita rakenteita sekä linjoja, Fallkullan kartanon alue, jonka ympäristössä säilyy viljelykulttuurimaiseman piirteitä ja Tattarinsuon metsäinen selännealue, jossa on metsäverkostolle arvokkaita alueita. Nämä viheralueiden pääalueet liittyvät laajempiin virkistysverkkoihin viherkäytävillä. Viheralue liittyy suunnitelmassa Longinojan laaksoon, joka jatkuu Longinojan viherkäytävänä Fallkullan puistoon ja pohjoisessa Suurmetsän virkistysalueisiin. Merkittävänä virkistysyhteytenä toimii uusi vihersilta, joka ylittää Lahdenväylän ja liittyy Viikki-Kivikko vihersormeen. Siltaa on mahdollista kehittää myös ekologisena yhteytenä.

Viherrakenteessa käsitellään ja johdetaan myös alueen hulevedet. Viherkäytävissä vesiä on mahdollista viivyttää niiden liikkuesssa Verkoston laajemmille viivytysalueille ja siitä edelleen Longinojaan. Laajimmat viivytysalueet sijaitsevat lentokenttäpuistossa ja pohjoisessa viherkäytävien risteyksessä.

Lentokenttäpuisto

Viherrakenteen sydämen muodostaa Lentokenttäpuisto, joka alkaa terminaalirakennukselta ja jatkuu kiilamaisesti Falkullan puistoon sekä Lahdenväylän ylittävälle virkistysillalle. Puistossa säilytetään lentokenttämaisemalle tyypillistä avointa maisemaa ja pitkiä näkymiä. Kiitoratojen linjauksia näkyy puistorakenteessa ja osa näistä linjoista jatkuu kaupunkirakenteeseen jalankulku- ja pyöräilyväylinä. Kiitoratojen osia ja rakenteita on myös mahdollista säilyttää puistoalueella. Lentokenttäpuiston kasvillisuus on luonteeltaan avointa niittyä ja nurmea. Niittyekologian kehittäminen lentokenttäpuiston alueella tukee myös yleiskavassa esitettyä tavoiteltua länsi-itäsuuntaista niittyverkostoa. Puistossa on mahdollista järjestää laaja-alaisesti eri toimintoja. Kiitoratojen linjoille muodostuville kovalle pinnoille voidaan suunnitella erilaisia peli- ja urheilukenttiä. Laajoilla nurmikentillä terminaalirakennuksen edessä on mahdollista pelata ja järjestää laajojakin tapahtumia. Lentokenttäpuisto muodostaa koko Helsingin mittakaavassa uudentyyppisen avoimen, laajan ja rakennetun puistotilan, joka luo uudelle alueelle identiteettiä.

Viljelykulttuurimaisemaa ja malmin perinnemaisemaa

Fallkullan kartanonpuisto ja Longinojan viherkäytävä säilyttävät alueella viljelykulttuurimaiseman piirteitä. Longinojan viherkäytävä liittyy etelässä Longinojan laaksoon ja pohjoisessa Fallkullan tilan ja kartanon alueisiin. Fallkullan kartanon ja Longinojan ympärillä säilytetään maisemapeltoja sekä niittyä. Lisäksi Fallkullan pieneläintilan laitumet sekä alueella jo nyt toimiva pienviljely pitävät maiseman avoimena. Fallkullan kartanon ympäristöä pyritään palauttamaan alkuperäisempään asuunsa sekä tekemään alueesta aktiivinen kartanopuisto. Alueelle on mahdollista sijoittaa nykyisten toimintojen lisäksi päiväkotipalveluja, kulttuuripalveluja tai liikuntapalveluja sovittaen uudisrakentaminen ja muut toimenpiteet kulttuuriympäristön arvoihin. Palstaviljelyalueita on mahdollista lisätä Fallkullan alueen ja Tattarinsuon yhdistävällä viherkäytävällä.

Tattarimetsä

Tattarisuon metsäinen selännealue, jossa on arvokkaita metsäalueita, säilyy merkittävältä osin ja siitä muodostuu oleellinen osa viher- ja virkistysverkostoa. Alueen metsäiset osat pyritään säilyttämään nykyisessä muodossaan ja länsipuolella säilytetään metsän lisäksi avointa niittyä, joka mahdollistaa metsän rajavyöhykebiotoopin säilymisen jossain määrin. Alueen saavutettavuutta parannetaan ja kulkuyhteyksiä lisätään uusille viereisille asuinalueille. Paikalla on suhteessa lähiympäristöön alueen selkeimmät maastonmuodot, joka mahdollistaa siihen soveltuvia virkistystoimintoja, kuten pulkkamäen, kiipeilypuiston ja näköalapaikan.

Pohjoinen hulevesikäytävä

Alueen pohjoisosan merkittävämmäksi viheralueeksi muodostuu Puistolaan jatkuva viherkäytävä, joka jatkuu Tattarimetsän ohi Fallkullan tilalle. Viherkäytävällä kulkee tärkeä hulevesireitti ja alueella on tarkoitus viivyttää hulevesiä laajalta valuma-alueelta. Viivytyspainanteista ja uomista muodostuu viheralueelle oma identiteettiä antava maisemaelementti, joka suunnitellaan ekologiseksi, toiminnalliseksi sekä osaksi viereisiä asuinalueita. Fallkullan puoleiseen viherkäytävän pätyyn sijoitetaan uusi palstaviljelyalue palvelemaan tulevia asukkaista.

Korttelirakenne

Alueen suunnittelussa yhdistetään kantakaupungin ja esikaupunkien ominaisuuksia uudella tavalla. Rakentaminen on vaihtelevaa sekä tiivistä, ja katuympäristöä jäsennetään kantakaupungista tuttuun tapaan. Samanaikaisesti kaikista kortteleista on lyhyt kävelymatka, ja usein myös näkymä, laajoille viheralueille joiden rooli kaupunkirakenteen ja alueen luonteen luomisessa on keskeinen. Elämä alueelle rakentuu tiiviin kaupunkirakenteen ja laajan puistoverkoston välille.

Uusi kaupunkirakenne jaetaan 7-10 osa-alueeseen, jotka suunnitellaan toisistaan poikkeaviksi omista lähtökohdistaan. Erilaisuutta osa-alueiden välille tulee ennen kaikkea lähiympäristön lähtökohdista. Esimerkiksi Sunnuntaipalstojen pientaloalueiden läheisyys antaa hyvin erilaiset lähtökohdat suunnittelulle kuin Tattarisuon teollisuusalue tai suojeltavat lentokenttärakennukset. Tavoitteena on suunnitella liittymiset olemassa olevaan rakenteeseen mahdollisimman luonteviksi esimerkiksi korttelirakenteen mittakaavaa varioimalla.

Erilaisuutta osa-alueiden välille luo myös aikaperspektiivi. Ensimmäisen ja viimeisen osa-alueen rakentamisen välinen aika on 20–30 vuotta. Tuona aikana kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin ihanteet ehtivät muuttua ja jokainen osa-alue saa edustaa rakentamisaikansa parasta näkemystä. Tämän lisäksi eri osa-alueille voidaan antaa erityisiä teemoja: voidaan tehdä esimerkiksi puurakentamisen mallialue tai suunnata jokin alue erityisesti ryhmä-, omatoimi- ja muuhun pienimuotoisempaan rakennuttamiseen.

Tavoitteena on, että ympäröivän rakenteen monipuolisuuden, pitkän toteuttamisajan ja osa-alueille suunniteltavien teemojen myötä Malmin

lentokentän alueesta rakentuu monimuotoinen osa elävää kaupunkia, jonka korkeatasoinen kaupunkikehitys kohottaa myös ympäröivien alueiden statusta.

Vaihteleva korttelirakenne ja korttelitehokkuuden variointi luo edellytykset monimuotoisen asuntorakenteen syntymiselle. Alueella yhdistetään tiivistä pientalorakennetta mittakaavaltaan vaihteleviin kerrostalokortteleihin. Maantasokerrosten, pihojen ja katu- sekä puistotiloihin liittymisen huolellisella suunnittelulla edistetään yhteisöllisyyden syntymistä. Näkymiä laajaan ja monipuoliseen viheralueverkkoon hyödynnetään asuminen vetovoimatekijänä.

Keskustatoimintojen alue

Keskustatoimintojen korttelialue on sijoitettu keskeisimpään alueen kortteliin, johon on hyvät liikenneyhteydet kaikilla liikennemuodoilla. Kortteliratkaisussa on myös merkittävää, että huoltoajon pystyy hoitamaan korttelin kaikilla sivuilla tarvittaessa, mikä osaltaan vapauttaa suunnittelua ja antaa erilaisia mahdollisuuksia korttelin rakentamiselle.

Tavoitteena on että kortteliin sijoittuisi liiketiloja ainakin sen ensimmäiseen kerrokseen koko korttelin pinta-alalta ja ylempiin kerroksiin olisi mahdollista rakentaa asumista.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tehdään alueen osalta kaupallinen selvitys ja yritysvaikutusten arviointi, jonka perusteella määritellään tarkemmin kaupallisten tilojen mitoitus.

Palvelut ja toimitilat

Malmin lentokentän alueella varaudutaan noin 2 000 työpaikan sijoittumiselle alueelle. Merkittävin osa työpaikoista sijoittuu yksityisten ja julkisten palveluiden aloille.

Tattarisuon pienteollisuus- ja varastointialueen reuna-alueille on sijoitettu palvelujen ja hallinnon korttelialuetta (P). Nykyistä teollisuusaluetta tehokkaammat uudet toimitilarakennukset muodostavat hyvän reunavyöhykkeen nykyisen teollisuuden ja uuden asuinrakentamisen väliin.

Kaavarungossa on esitetty kaksi julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta olevaa korttelia koulun mahdolliseksi sijoittumispaikaksi ja kaksi korttelia alueellista päiväkotia varten. Lisäksi Fallkullan puistoaluetta voi kehittää virkistyskäytön lisäksi julkisten lähipalvelujen ja opetuksen tarpeisiin.

Mikäli tulee tarve sijoittaa julkisia palveluita muualle kuin niille osoitetuille alueille, se on kaavarungon puitteissa täysin mahdollista. Kaavarungossa on ensisijaisesti haluttu turvata julkisten palvelujen mahdollisuus sijoittua kokonaisrakenteeseen optimaalisesti.

Liikennejärjestelmän tavoitetilanne

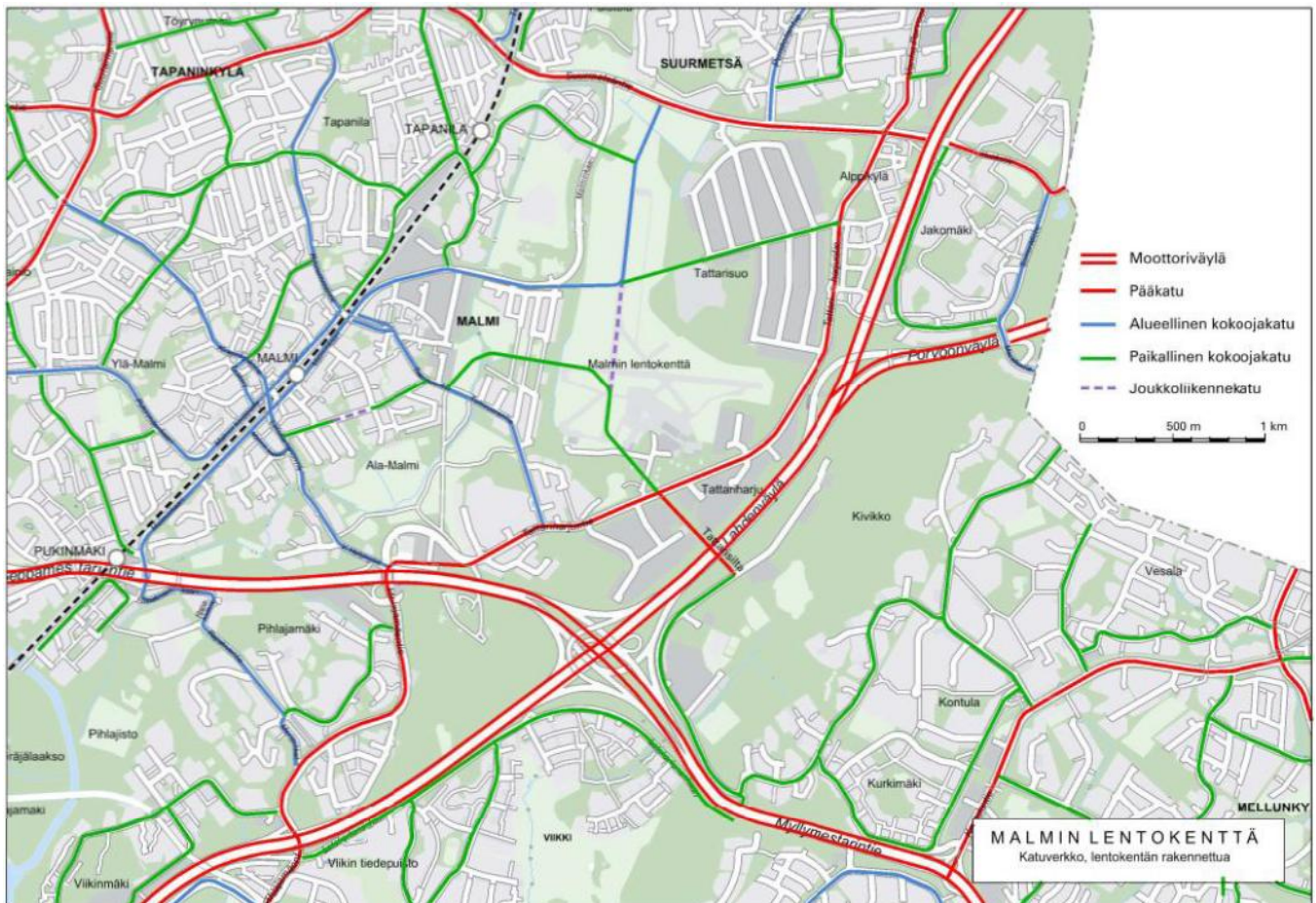
Lentokenttäalueen rakennuttua liikkuminen tukeutuu ensisijaisesti kestäviin kulkumuotoihin ja toissijaisesti auton käyttöön. Tämä tarkoittaa, että jalankulkuympäristö on turvallinen, sujuva ja virikkeellinen. Pyöräliikenteen osalta sitä, että pyöräliikenne sijoittuu luontevasti katu ympäristöön ja on luonteva ja turvallinen tapa liikkua. Joukkoliikenteen osalta tavoitteena on, että joukkoliikenne on sujuvaa sekä helppokäyttöistä ja että niin Raide-Jokeri 2 kuin Lahdenväylän suuntainen raitiotie Viikin kautta lentokentän läpi pohjoiseen kulkevat raiteilla lopputilanteessa.

Katuverkko

Malmin lentokentän alue kytkeytyy katuverkolla lännessä Malmin keskusta ja Malminkaaren pääkatuun, pohjoisessa Suurmetsäntien pääkatuun. Malmin lentokenttäalueen itäpuolella on uusi liittymä Lahdenväylälle, josta on yhteys myös Lahdenväylän yli Kivikkoon. Etelässä lentokenttäalueelta on yhteys Pihlajamäkeen ja Kehä I:lle.

Katuverkko jäsennetään selkeästi. Alueella muodostetaan selkeä jako rauhallisiin asuntokatuuihin ja liikennettä välittäviin katuihin. Rauhallisilla kaduilla kaikki ajoneuvoliikenne on ajoradalla. Rauhallisten katujen viihtyisyyttä edistetään erilaisilla rauhoittamistoimenpiteillä.

Moottoriajoneuvoliikenteen nopeuksia hidastetaan, jolloin mm. pyöräliikenne sopeutuu ajoradalle hyvin. Niin kutsutuilla liikennekaduilla jalankulkijoille, pyörä- ja joukkoliikenteelle toteutetaan hyvät järjestelyt, jotta vilkkaamman autoliikenteen haitta on mahdollisimman vähäinen kaikille osapuolille. Katuverkon jäsenyisyyttä korostetaan risteysjärjestelyillä, mm. liikennevalottomien risteysien yli jatketuilla jalkakäytävillä ja pyöräteillä.



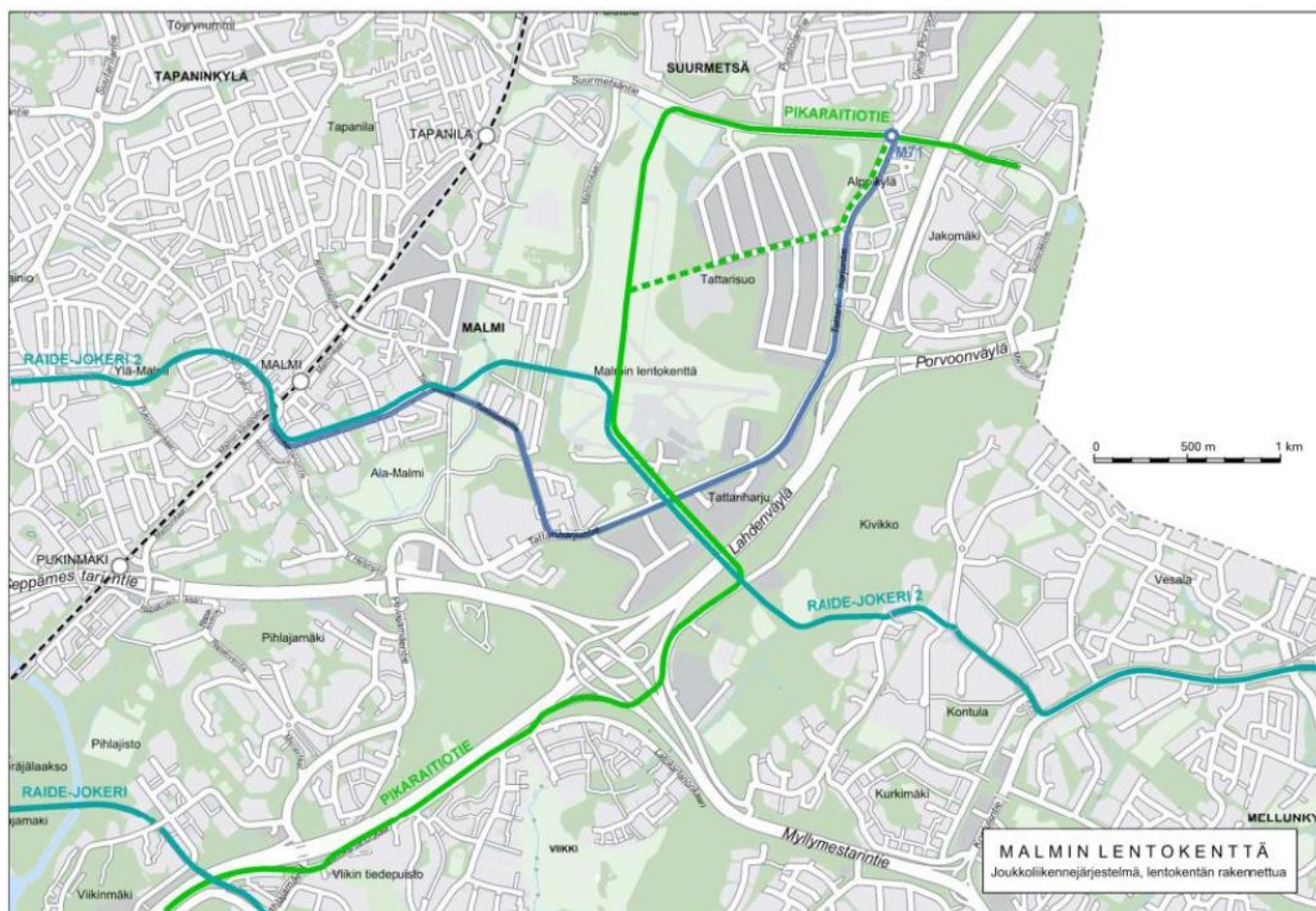
Kuva 10. Malmin lentokentän ympäristön katuverkko alueen rakennuttua

Joukkoliikennejärjestelmä

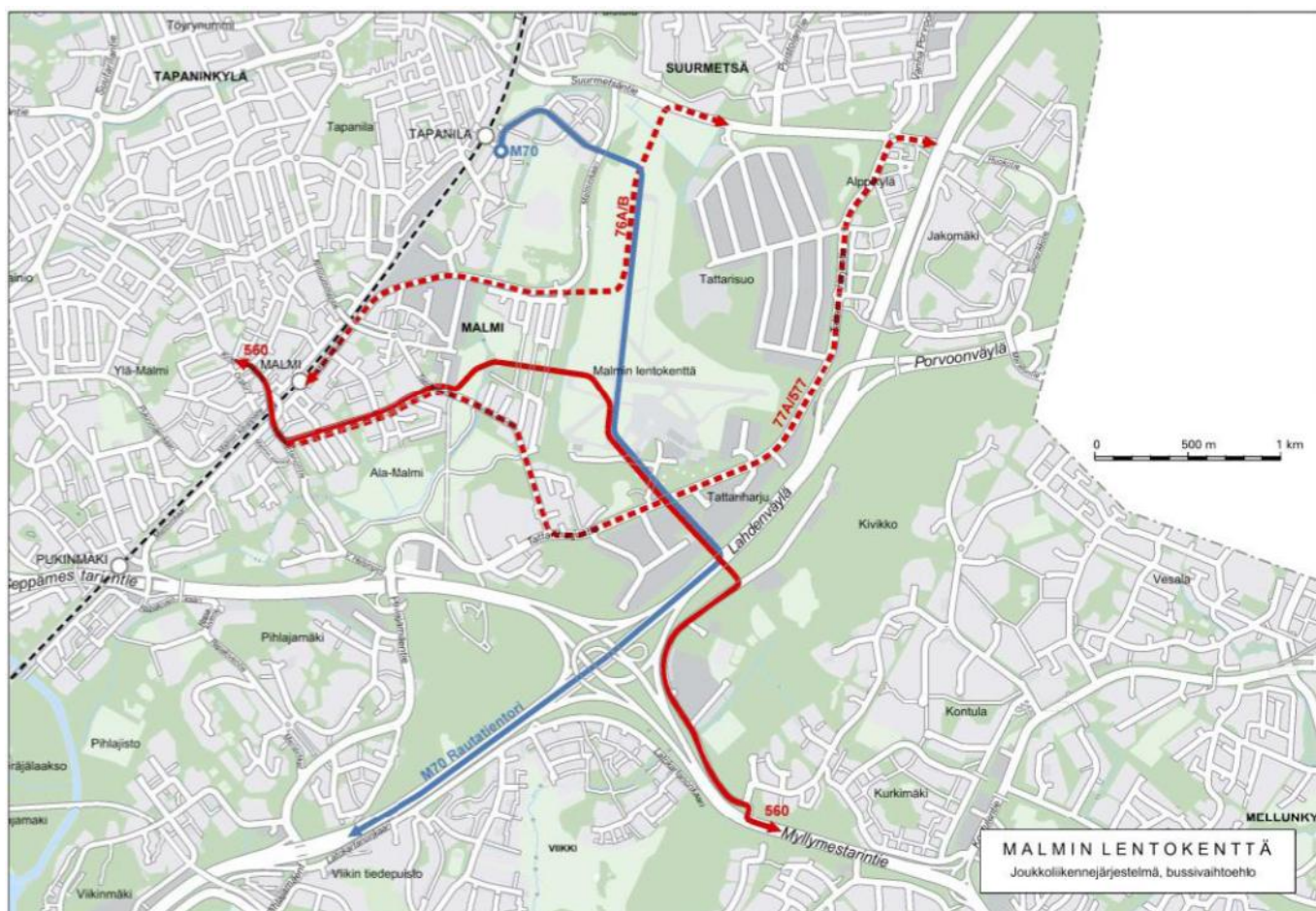
Malmin lentokentän liikumistavoitteiden toteuttamiseksi tarvitaan laadukasta raiteisiin perustuvaa joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen pitää myös olla alueella valmiina, kun ensimmäiset uudet asukkaat muuttavat sinne. Alueen rakentamisen alkuvaiheessa joukkoliikennettä voidaan hoitaa busseilla.

Malmin lentokentän alueen joukkoliikenne perustuu kahteen runkolinjaan. Näistä toinen on nopea raitiotieyhteys Helsingin keskustaan ja toinen nopea poikittainen yhteys Raide-Jokeri 2, joka yhdistää lentokenttäalueen aluksi vähintään Malmin asemalle ja Kontulaan/Vuosaareen. Poikittainen yhteys mahdollistaa vaihtoyhteydet raskaan raideliikenteen verkkoon. Pikaraitiotiet ovat osa uuden yleiskaavan mukaista koko kaupungin kattavaa pikaraitiotieverkkoa, ja siten tarjoavat vaihdollisia yhteyksiä myös muualle seudulle. Lisäksi aluetta palvelevat täydentävillä bussilinjalla. Nopeat yhteydet Malmilta Helsingin keskustaan muodostuu Raide-Jokeri 2:n ja lähijunan vaihtoyhteydestä.

Työssä on laadittu raitiotieyhteyksiä alkuvaiheessa korvaava bussijärjestelmä, joka on muutettavissa joustavasti raitiotieyhteyksiksi.



Kuva 11. Malmin lentokentän ympäristön lopputilanteen joukkoliikenneverkko



Kuva 12. Malmin lentokentän ympäristön ensivaiheen joukkoliikenneverkko

Raitioteiden sijoittelu alueella

Raitiotiet sijoitetaan alueella siten, että niiden reitit muodostuvat suoriksi, nopeasti liikennöitäviksi ja selkeiksi. Maankäytön painopisteet tulee toteuttaa pysäkkien yhteyteen. Erityisesti linjojen haarautumiskohdat ovat selkeitä painotettavia kohteita.

Raitiotien tulee kulkea omalla, muusta liikenteestä erotellulla, väylällä sujuvan ja luotettavan liikennöinnin varmistamiseksi. Raitiotiet voivat seurata suurimpien katujen linjauksia, mutta ne voivat kulkea myös kävelyalueella. Raitiotien reitin tulee olla suora, vaikka autoliikenteen reitistä tehtäisiinkin mutkittelevampi läpiajoliikenteen vähentämiseksi.

Raitiotiepysäkin tehokas palvelualue on noin 300 metrin säde pysäkestä, mikä vastaa korkeintaan 400–500 metrin kävelyetäisyyttä. Tästä seuraa, että raitiotien tehokas pysäkkiväli kaupunkirakenteen sisällä on noin 500 metriä. Alueiden välisillä siirtymäosuuksilla pysäkkiväli voi olla reilusti pidempikin.

Sekä keskustan nopea raitiotieyhteys että poikittainen Raide-Jokeri 2 ovat yhteydessä alueelle etelän suunnasta (keskustasta/Viikistä, Kontulasta) Tattarisillalta. Keskustayhteys jatkaa alueen keskellä pohjoiseen ja kääntyy myöhemmin kohti Jakomäkeä. Poikittainen raitiotie kääntyy alueen keskellä kohti Malmin asemaa. Reittien haarautumiskohta on luonteva paikka alueen keskuspysäkillä. Maankäytön osalta se tarkoittaa tiiveintä osuutta niin asutuksen kuin palveluidenkin osalta.

Jalankulku

Malmin lentokentän ympäristöön suunnitellaan hyvät jalankulkuyhteydet sisäisesti ja siten, että yhteydet jatkuvat luontevasti jo rakennettuun ympäristöön. Jalankulun turvallisuutta, sujuvuutta ja virikkeellisyyttä painotetaan yhteyksien suunnittelussa.

Lentokentän sisäisiin matkoihin luonteva kulkutapa on jalankulku. Jalan pääsee aina helposti ja nopeasti perille. Joukkoliikenteen pysäkkien ja erilaisten palveluiden lähistöjen jalankulkuyhteyksiin kiinnitetään suunnittelussa erityistä huomiota. Jalankulkuyhteydet suunnitellaan turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi. Alueen keskelle suunnitelluilla viheralueilla sijoittuu jalankulun virkistysreitit. Malmin keskuksen palvelut ovat joka paikasta lentokenttää alle kolmen kilometrin päässä.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen edellytykset Malmin lentokentän ympäristössä ovat hyvät maanpinnan tasaisuuden vuoksi. Alueen suunnittelussa tehdään sellaisia valintoja, jotka edistävät pyörän käyttöä arkisena kulkumuotona. Pyöräliikenteen houkuttelevuutta lisätään katuverkkotason suunnittelulla, mm. joukko- ja pyöräliikenneosuuksilla. Katuverkon ulkopuoliset pääreitit toteutetaan suorina palvelemaan arkisten matkojen sujuvuutta. Pyöräliikenteen järjestelyt toteutetaan laadukkaasti, jotta järjestelyt palvelevat samanaikaisesti työmatkapyöräilijöitä ja kiireettömiä kulkijoita.

Alueen länsipuolella pääradan suuntaisesti kulkee vilkas Helsingin keskustan ja Tikkurilan välinen pyöräliikenteen pääreitti. Tämä reitti nostetaan asteittain baanatasoiseksi. Alueen itäpuolella on Lahdenväylän suuntainen baanavaraus. Alueen eteläosaan suunnitellaan poikittainen baanayhteys. Eteläosan baana yhdistää suunnittelualueen pääradan ja Lahdenväylän varren baanoihin sekä runkoreitit Itäkeskuksen ja Kannelmäen suuntiin. Alueen pyöräliikenteen pääreitit suunnitellaan pääsääntöisesti vilkkaiden katujen varsille ja joukkoliikennekatujen varsille. Katuverkon ulkopuoliset pyöräliikenteen ja virkistyksen yhteydet täydentävät pyöräliikenteen pääverkkoa.

Pyöräliikenteelle muodostetaan suorat yhteydet merkittävimpien toimintojen ja palveluiden välille ja kaikkiin oleellisiin suuntiin, myös kaava-alueen ulkopuolelle. Erittäin merkittävässä roolissa ovat Malmin ja Tapanilan juna-asemat. Kilpailukykyisen reitin toteutus kaava-alueen ja aseman välillä edellyttää toimenpiteitä myös suunnittelualueen ulkopuolella.

Suunnittelualueen pyöräliikenteen järjestelyt toteutetaan vilkkaimmilla kaduilla kadun molemmin puolin ja pääsääntöisesti yksisuuntaisina. Hiljaisimmilla kaduilla pyöräliikenne on ajoradalla sekaliikenteenä. Jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan rakenteellisesti. Risteysjärjestelyistä tehdään turvalliset, sujuvat ja selkeät. Kaava-aluetta ympäröivien alueiden nykyisiä pyöräliikenteen järjestelyjä korjataan saumattomasti yhteensopiviksi kaava-alueen pyöräliikenteen järjestelyjen kanssa. Liikennevalotomissa risteyksissä jalkakäytävät ja pyörätiet jatketaan sivusuunnan katuhaaran yli katkeamattomana.

Virkistysreitit

Malmin lentokenttäalueen rakentaminen mahdollistaa alueen virkistysreittien monipuolistumisen sekä erilaiset reittivariaatiot nykyiseen verrattuna. Suurin muutos suunnittelualueen virkistysmahdollisuuksiin tulee kun alueen läpikulkeminen mahdollistuu. Alueen lävitse kulkevat reitit tuovat lisän aluetta kiertävään reittiin ja parantavat huomattavasti paikallisia ja myös seudullisia liikkumismahdollisuuksia jalan ja pyörällä. Alueen kiertävä virkistysreitti on eritasossa risteävien katujen kanssa ja siten mahdollistaa talvisin myös hiihtämisen.

Virkistysalueella on luonteeltaan eri tunnelmaisista alueita. Alueella on tunnistettavissa metsäinen reitti, lentokenttäalueen lävitse kulkeva niitymäinen ja puistomainen reitti, peltomainen reitti ja Longinojaa pitkin kulkevan viherkäytävän reitti.

Lentokenttäalueen yhdistäminen Kivikon virkistysalueeseen mahdollistuu kun Lahdenväylän yli rakennetaan jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettu vihersilta. Silta laajentaa nykyisten ja tulevien asukkaiden virkistysmahdollisuuksia ja liittää alueen paremmin seudullisiin virkistysreitteihin, Kivikon metsäiseen virkistysalueeseen ja Viikki–Kivikko -viher-sormeen. Myös Tattarisillan kautta on jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys Lahdenväylän yli.

Autoliikenne

Autoliikenteelle varataan lentokenttäalueella riittävät olosuhteet. Autoliikenteen yhteydet palvelevat asukkaiden ja vieraiden lisäksi mm. huolto- ja pelastusliikennettä. Vaikka tavoitteena on tehdä alueesta ensisijaisesti kestäviin kulkumuotoihin tukeutuva, tehdään osa alueen työ- ja vapaa-ajan matkoista autolla.

Malmin lentokenttäalue on saavutettavissa autoliikenteellä melko hyvin. Alueen rakentumisen yhtenä lähtökohtana on Tattarisilta, johon on yhteys Tattariharjuntieltä. Tattarisillalta on yhteys Lahdenväylää pohjoiseen ja etelään. Lentokenttäalueen pohjoisosasta on yhteys Suurmet-säntielle. Etelään suuntautuva autoliikenne käyttää jo olemassa olevaa Malmin Kehä I:n liittymää Tattariharjuntien kautta. Lännen suunnan liikenteelle rakennetaan uusia yhteyksiä, jotka johtavat aina Malmin asemalle asti ja liittävät näin Malmin lentokentän alueen Malmin asemaan.

Myös alueen logistiset ja raskaan liikenteen yhteydet huomioidaan suunnittelussa. Esimerkiksi erikoiskuljetusreittien tarvetta ja sijaintia selvitetään katuverkon ja maankäytön suunnittelun yhteydessä.

Pysäköinti

Malmin lentokenttäalueen henkilöautojen pysäköinnin osalta lähtökohtana on asuinkerrostalojen osalta keskitetyt pysäköintiratkaisut ja nimeämättömät paikat. Tämä mahdollistaa pysäköinnin tehostamisen ja vuorottaispysäköinnin asuntojen sekä työpaikkojen kesken. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys ja keskitetty pysäköinti ovat kaupunginhallituksessa vuoden 2014 helmikuussa hyväksytyn Helsingin pysäköintipoliitiikan kärkitoimenpiteitä. Lähtökohtaisesti asuinkerrostalojen pysäköinti sijoitetaan pysäköintitaloihin ja pientalojen osalta pysäköinti järjestetään tontilla.

Tavoitteena on erottaa pysäköinnin kustannukset muista asumiskustannuksista ja pysäköintikustannusten alentaminen käyttöastetta nostamalla, alueellisella pysäköintipaikkojen hallinnoinnilla, pysäköintilaitosten tehokkuutta nostamalla, paikkojen nimeämättömyydellä ja käyttäjää avustavilla järjestelmillä.

Jokaiseen erilliseen pysäköintilaitokseen liitetään jokin aktiviteetti, esim. kiipeilyseinä tai pelikenttä katolla. Keskeisimpien katujen varrella maantasokerrokseen rakennetaan liiketiloja.

Työpaikkojen autopaikkatarvetta tulee analysoida tarkemmin, kun tiedetään, kuinka ne sijoittuvat joukkoliikenneyhteyksiin nähden. Jatko-suunnittelun edetessä selviää myös tarkemmin, millaisia työpaikkoja alueelle tulee. Keskitettyjen pysäköintilaitosten kokoon vaikuttavat paikalliset olosuhteet, esimerkiksi kävelyetäisyydet laitoksiin. Laitosten koko ja lukumäärä tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa.

Malmin lentokenttäalueen asemakaavoitus tehdään käyttäen sillä hetkellä voimassa olevaa autopaikkamäärien laskentaohjetta. Asukkaille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen lisäksi tulee varata pysäköintipaikkoja asukkaiden vieraille ja asukkaiden kuorma-autoille. Vieraspaidat ja

asukkaiden kuorma-autojen paikat voivat sijaita katu- tai yleisillä alueilla.

Asemakaavoituksen yhteydessä varmistetaan riittävä ja laadukas pyöräpysäköinti tonteille. Julkista vieras- ja asiointipyöräpysäköintiä sijoitetaan katujen varsille. Paikat sijoitetaan hajautetusti kadun varrelle kadunvarsitoimintojen läheisyyteen. Joukkoliikenteen pysäkkien yhteyteen varataan pyöräpysäköintiä riittävästi matkaketjuja varten. Asiakaspyöräpysäköinnit sijoitetaan aina pääsisäänkäynnin viereen.

Kestävä Malmin lentokentän alue

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan uuden helsinkiläisen tiiviin ja kestävän kaupunkirakenteen mallialue. Tavoitteena on jatkosuunnittelussa löytää ja osoittaa olennaiset ympäristökysymykset, joihin maankäytön ja liikenteen suunnittelulla voidaan vaikuttaa. Suunnittelun ja toteutuksen aikana käytetään parhaita mahdollisia arviointityökaluja. Alueelle määritellään viherkerrointavoite.

Alueella varaudutaan paikalliseen uusiutuvaan energiantuotantoon. Alueelle pyritään tekemään yhteistyössä ympäristökeskuksen kanssa energiataseselvitys jatkosuunnittelun yhteydessä. Sen pohjalta määritellään yksityiskohtaisemmat keinot tavoitteisiin pääsemiseksi.

Alue suunnitellaan ilmastonmuutokseen joustavasti sopeutuvaksi ja suunnittelussa varaudutaan sään ääri-ilmiöihin. Tonteilla ja yleisillä alueilla viivytetään ja käsitellään hulevesiä kestävästi. Hulevedet johdetaan Longinojaan niin, että sen vedenlaatu tai virtausolosuhteet eivät heikkene.

Puurakentamista ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavien rakennusmateriaalien käyttöä pyritään edistämään.

Smart-Malmin lentokentän alue

Aluetta kehitetään älykkään kaupunkirakentamisen alueena. Tavoitteena on saada alueelle uusia asumisen ja työnteon innovaatioita sekä mahdollisesti uutta liiketoimintaa. Aluetta kehitetään joustavasti ja ko-keilujen kautta, yhdessä asukkaiden, yritysten, kaupungin ja muiden toimijoiden kanssa. Alueelle on tässä vaiheessa esitetty neljä älykkäisiin järjestelmiin lukeutuvaa tavoitetta:

Smart Parking - Tavoitteena on pysäköintikustannusten alentaminen käyttöastetta nostamalla, alueellisella pysäköintipaikkojen hallinnoinnilla, pysäköintilaitosten tehokkuutta nostamalla, paikkojen nimeäminen tömyydellä ja käyttäjää avustavilla järjestelmillä.

Jätteiden putkikeräysjärjestelmä - Järjestelmä rakennetaan interaktiiviseksi tavoitteena jätteiden kokonaismäärän vähentäminen.

Smart Grid - Järjestelmä mahdollistaa paikallisen energiantuotannon. Erityisesti läheisillä työpaikka-alueilla laajojen kattopintojen hyödyntäminen aurinkopaneelien sijoituspaikkoina tehdään houkuttelevaksi.

Älyvalaistus - Puistoalueille rakennetaan älykäs valaistusjärjestelmä, joka huomioi eri käyttäjäryhmät ja eri vuorokausi- ja vuodenaajat.

Suojelukohteet

Suunnittelualueen merkittävimmät kulttuuriympäristökohteet ovat lentokenttäalue rakennuksineen (terminaali, lentokonehalli sekä kiitoradat), jotka on listattu Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen joukkoon (RKY 2009). Alue on mukana myös kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymässä valikoimassa suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvulta 1970-luvulle. Se on listattu World Monument Fundin uhanalaisten kulttuuriympäristöjen joukkoon. Lisäksi se on Europa Nostra Finlandin 2015 listaama Suomen uhanalaisin kulttuuriperintökohde.

Kaavarungon lähtökohtana on säilyttää kiitoratojen linjaukset osittain näkyvissä kaupunkirakenteessa muistumana alueen historiasta. Kiitoratojen pinnoitetta ei tulla säilyttämään, mutta niiden paikat säilytetään avoimena, pitkät näkymät mahdollistavina rakentamattomina aiheina alueella. Niihin on suunniteltu julkisia toriaukioita, viher- ja virkistysalueita sekä vesiaiheita. Terminaalirakennus ja lentokonehalli tullaan suojelemaan asemakaavalla. Asemakaava laaditaan yhteistyössä museoviranomaisten kanssa. Kaavarungossa alue on osoitettu Palvelujen ja hallinnon alueeksi, jolla olevat rakennukset, lentoasemarakennus ja lentokonehalli suojellaan (P/SR). Rakennussuojelun lisäksi alueelle mahdollistetaan ympäristöönsä sopivien uudisrakennusten rakentaminen nykyisten rakennusten ehdoilla. Mahdolliset uudisrakennukset voisivat muodostaa suojeltavien rakennusten kanssa kokonaisuuden. Esimerkiksi ilmailuun liittyvä museo, asukastilat ja kahvila/ravintolatoiminta sopisi alueelle.

Fallkullan tila ympäristöineen on maisemallisesti, näkymiltään ja historialliselta arvoltaan merkittävä. Fallkullan päärakennus on voimassa olevassa kaavassa suojeltu sr-2 merkinnällä ja koko Fallkullan tila Y/s-merkinnällä. Tilalla toimii nuorisoasiainkeskuksen ylläpitämä kotieläintila. Alue tulee säilymään tässä käytössä ja sen toimintaa tullaan kehittämään. Alueesta tullaan laatimaan ympäristöhistoriallinen selvitys asemakaavoituksen pohjaksi, ja uudet toiminnot tullaan sovittamaan alueelle selvityksen pohjalta saatuihin reunaehtoihin. Kaavarungossa alue on osoitettu Virkistysalueeksi (V/VU/Y), jota kehitetään opetuksen, urheilun ja kulttuurin monipuoliseen käyttöön kulttuuriympäristön suojelutarpeet huomioiden.

Suunnittelualueen eteläosassa mäkialueilla on muinaismuistolain (295/1963) nojalla suojeltuja ensimmäisen maailmansodan linnoitusketjun tukikohta IX:n linnoituslaitteita. Linnoitteet ovat katkelmallisia, mutta oletettavasti rakenteita on säilynyt lisää täyttömaiden alla.

Historiallinen maantie, Suuren Rantatien eteläinen haara Helsingistä Viipuriin, sijaitsee suunnittelualueen eteläosassa Tattarinharjunkujan linjalla. Jälkimmäisen itäosa on merkitty myös säilyneeksi ensimmäisen maailmansodan tykkitieksi. Suunnittelualueen pohjoisosan rajalla on vanhan maantien linja, Maamiehenpolku. Osa linnoitteista on VP-

alueilla ja osa AK-alueilla. Tiet ovat AK- ja A-alueilla. AK-alueilla sijaitsevat linnoitteet ja tie tulevat todennäköisesti tuhoutumaan. Kiinteän muinaisjäännöksen kajoamismenettelyn mukaisesti kajoamisen salliminen ja ehdot on käsiteltävä kaavoitusneuvotteluissa Museoviraston kanssa. Fallkullassa ja Nallenmäellä suunnittelualan eteläpuolella on kivikautisia esinelöytöjä.

Alueella on lisäksi kaksi paikallishistoriallisesti merkittävää pientaloaluetta, Sunnuntaipalstojen alue sekä Nallenmäen alue. Näistä alueista tullaan laatimaan tarkemmat historiaselvitykset asemakaavoituksen yhteydessä. Asukkaiden kanssa yhteistyössä tullaan selvittämään myös mahdolliset lisärakentamistarpeet.

Yhdyskuntatekninen huolto

Kaavarunkoalue on liitettävissä alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitseviin teknisen huollon verkostoihin. Alueen toteuttaminen vaatii teknisen huollon verkoston lisärakentamista sekä muutoksia olemassa oleviin verkostoihin.

Vesihuolto

Vesijohtoverkosto tullaan rakentamaan neljästä kohdasta ympäristössä olevista DN 200–300 mm runkovesijohdoista, jolloin muodostuu myös käyttö- ja sammutusveden saannin turvaava rengasyhteys.

Jätevedet johdetaan pääosin lentoaseman eteläpuolella olemassa olevaan DN 800 mm jätevesiviemäriin. Pohjoisosan jätevedet johdetaan Suurmetsäntien etäpuolella sijaitsevaan DN 800 mm jätevesiviemäriin.

Hulevedet johdetaan viettoviemäreiden, avo-ojien ja painanteiden kautta Longinojaan.

Sähkö

Sähkönjakelua varten alueelle rakennetaan keskijänniteverkosto Suurmetsän sähköasemalta.

Lämpö

Alueen kaukolämpöverkosto rakennetaan Tattarinharjunttiellä, Suurmetsäntiellä ja Malminkaarella olemassa olevista kaukolämmön runkoverkoista

Jätehuolto

Alueen jätehuolto toteutetaan pääkaupunkiseudun yleisten jätehuoltomääräysten mukaisesti.

Maakaasu

Alueella sijaitseva DN 400 maakaasuputki tulee osittain siirtää ja vahvistaa.

Maaperän rakennettavuus ja pohjarakentaminen

Alue on pääosin normaalisti rakennettavaa savialuetta. Eteläosa sekä keski- ja länsiosan harjannealueet ovat kantavaa kitkamaa-aluetta, jossa maanvarainen perustaminen on mahdollista. Savialueella rakennukset perustetaan paaluilla.

Kadut ja kunnallistekniikka voidaan suurelta osin perustaa syvästabi-loinnilla. Piha-alueet vaativat pääosin esirakentamista.

Alueen esirakentamisen ja perustamisen kustannuksia tullaan tarkastelemaan meneillään olevassa rakennettavuusselvityksessä.

Maaperän pilaantuneisuus

Alueen maankäytön muuttuminen nykyistä herkempään toimintaan aiheuttaa paikoin tarvetta kunnostaa pilaantunutta maaperää. Nykytiedon perusteella kunnostustarve kohdentuu kuormittavan toiminnan vaikutuspiirissä olleille ja oleville varsin pienille osa-alueille.

Maaperän, pohja- ja pintavesien pilaantuneisuustietoja täydennetään jatkosuunnittelun aikana. Pilaantuneisuuden kunnostustarve arvioidaan riittäviin tutkimuksiin perustuvien riskienarviointien avulla. Mahdollisissa tulevaisuuden asemakaavoissa voidaan antaa tarvittavia maaperän puhdistamista koskevia kaavamääräyksiä, joilla varmistetaan terveellisuuden ja turvallisuuden edellytysten täytyminen.

Hulevesien hallinta ja tulvien torjunta

Alueelle on laadittu hulevesien hallintasuunnitelma, jossa hulevedet johdetaan viettoviemäreissä tai avoumana ja puretaan Longinojaan. Muodostuvien hulevesien määrän minimoimiseksi rakennuksien katot toteutettaneen viherkattoina. Alueen maaperäolosuhteista johtuen hulevesien imeyttäminen maaperään ei ole mahdollista. Hulevesien hallinnassa noudatetaan Helsingin kaupungin hulevesistrategiaa. Tavoitteena on maisemallisesti korkeatasoinen järjestelmä, joka tuottaa alueelle lisäarvoa.

Tulvatilanteita varten alueen kadut ja osa viheralueista pyritään toteuttamaan tulvareitteinä.

Rakennusaikaisien hulevesien hallinnan suunnitteluun ja toteuttamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta estetään kiintoaineksen kulkeutuminen Longinojaan.

Ympäristönhäiriöt

Malmin lentokentän lähellä sijaitsevien teollisuusalueiden kemikaaleja käyttävät ja varastoivat kohteet on alustavasti käyty läpi. Tiedossa ei ole toimintoja, joista aiheutuisi laajalle ulottuvia rajoituksia lähialueen muuhun maankäyttöön. Teollisuusalueiden kemikaalien, melun ja muiden häiriöiden arviointia tarkennetaan jatkosuunnittelun aikana.

Nimistö

Nimistötoimikunta on käsitellyt Malmin lentokentän alueen nimistöä kokouksessaan 19.8.2015. Nimistötoimikunta päätti alustavasti esittää, että koko projektialueesta käytetään nimeä Malmin lentokentän alue ja että sen suunnittelualueiden niminä käytetään nyt käytössä olevia sekä käytöstä poistuneita paikan- ja alueennimiä. Suunnittelualueiden niminä voisi näin ollen esiintyä esimerkiksi Tattarisuo, Tattariharju, Nallenmäki, Tullivuori, Sepänmäki, Sunnuntaipalstat, Fallkulla ja ainakin vielä vuoden 1945 topografikartasta löytyvä Ukonniitty. Nimistötoimikunta palaa alueen tarkempiin nimistösuunnitelmiin myöhemmässä vaiheessa.

7 Kaavarungon toteuttamisen vaikutukset

Vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arvioina. Arvioinnin lähtöaineistona on käytetty kaava-aineistoa ja siihen liittyviä selvityksiä, inventointiaineistoja, Museoviraston, Helsingin kaupungin ja ympäristöhallinnon paikkatietoaineistoja sekä kartta-aineistoja. Lisäksi arviointia varten on tehty apuaineistoa, vaihtoehtoisia suunnitelmia sekä tarkasteluja maastossa. Vaikutuksia on arvioitu koko siltä alueelta, johon kaavarungolla voidaan olettaa olevan olennaisia vaikutuksia. Pääosin vaikutusalueen laajuus on Malmin lentokentän alue, mutta esimerkiksi liikenteen elinkeinojen ja palvelujen kannalta vaikutusalue on laajempi ulottuen koko Koillis-Helsingin alueelle.

Arviointityössä on huomioitu kaavarungon välillisiä ja välittömiä vaikutuksia sekä tarkasteltu kaavarungon tuomia pysyviä muutoksia. Yleisesti ottaen lyhytaikaisia muutoksia, kuten rakentamisen aikaisia vaikutuksia ei ole käsitelty. Arvioinnissa on lisäksi kiinnitetty huomiota keinoihin, joilla haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää. Vaikutuksia on arvioitu tilanteeseen, jossa lentotoiminta on jo päättynyt.

Vaikutusten arviointiin sisältyy epävarmuuksia. Kaikkia arviointiin liittyviä kysymyksiä ei tunneta riittävän tarkasti, mikä aiheuttaa epävarmuutta vaikutusten tunnistamisessa. Kaikki vaikutukset eivät myöskään ole mitattavia tai yksiselitteisiä. Kaavaprosessin aikana käytävän vuoropuhelun eräänä tarkoituksena on tuoda esiin erilaisia näkemyksiä vaikutuksista ja niiden merkittävydestä. Vaikutusten arviointi jatkuu suunnittelun tarkentuessa. Vuoden 2016 aikana tehdään lisätarkasteluja ja selvityksiä vaikutuksista yhdyskuntarakenteen, rakennetun ympäristön ja hulevesijärjestelmän osalta sekä tullaan laatimaan elinkeinovaikutusten arviointi. Ympäristön tarkemmat muutokset tulevat määritellyiksi vasta asemakaavoissa.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteessa

Kaavarunko eheyttää yhdyskuntarakennetta yhdistämällä ympäröiviä, erillisiä kaupungin osia toisiinsa ja täydentämällä yhdyskuntarakennetta sisältä päin. Rakentaminen olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään vähentää liikkumisen tarvetta myös seudullisesti.

Malmin lentokentän alue on tällä hetkellä aidalla rajattu alue, joka erottaa ympäröivät kaupunginosat toisistaan. Toteutuessaan kaavarunko vahvistaa Koillis-Helsingin positiivista kehitystä. Estevaikutuksen poistuu uusi asuinalue rakentuu kiinni ympäristöönsä, kaupunkirakenne yhtenäistyy ja välimatkat osa-alueiden välillä lyhenevät. Tuleva asukasmäärä edesauttaa palveluiden ja työpaikkojen toteutumista alueelle ja mahdollistaa uusia joukkoliikenteen investointeja.

Vaikutukset liikennejärjestelmässä

Tulevaisuuden liikkumiskäyttäytymisen mallintaminen

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

Suunnittelualue jakautuu liikennemallissa kahteen ennustealueeseen, joka on tässä työssä jaettu pienempiin sijoittelussa käytettyihin alueisiin. Ennustemallin maankäyttö sisältää nykyisen ja uuden maankäytön suunnittelualueella. Sijoittelualueiden maankäyttö on kuvattuna erikseen asukkaiden ja työpaikkojen osalta kuvassa 14. Sijoittelualueiden rajat muuttuvat suunnittelun edetessä, joten luvut ovat suuntaa antavia. Ennusteen kannalta oleellista on, että maankäyttö kokonaisuudessaan suunnittelualueella pysyy samassa suuruusluokassa.

Kulkutapajakaumaan vaikuttaa osaltaan myös henkilöautotiheys, jonka malli ennustaa mediaanitulojen kehityksen, maankäytön tehokkuuden sekä joukko- ja henkilöautoliikenteen palvelutaso- ja kustannustekijöiden perusteella. Tässä työssä henkilöautotiheyden kasvu on oletettu pysähtyneen Helsingissä nykytasolle helsinkiläisten autonomistuksen nykytrendin mukaisesti, muualla seudulla henkilöautotiheys kasvaa HSL:n mallin mukaisesti (kuva 15). Käytännössä tämä on tehty mallissa mediaanitulojen muuttamisella nykytilanteen mukaisiksi Helsingin osalta.

Malli tehtiin Helmet 2.1-malliin vuodelle 2040 v1L. Malliin tehtiin 4 erillistä skenaariota, joissa versiossa 0 on joukkoliikenne toteutettu vain bussein, versiossa 1a bussiliikenteen lisäksi alueella kulkee vain Raide-Jokeri 2 pikaraitiotienä ja versiossa 1b bussiliikenteen lisäksi alueella kulkee vain Lahdenväylän suuntainen pikaraitiotie. Versio 2 sisältää molemmat pikaraitiotiet ja bussiliikennettä joukkoliikennekohdassa kuvatun joukkoliikenteen verkon mukaisesti. Pikaraitiotiet mallinnettiin Jakomäki-Rautatieasema välille ja Vuosaari-Malmin sairaala välille. Versio 2 vastaa suunnittelun lopputilannetta ja siksi vain siitä on esitetty tarkemmat tarkastelut. Joukkoliikenteen vaiheistamista on tarkasteltu herkkyystarkasteluna.

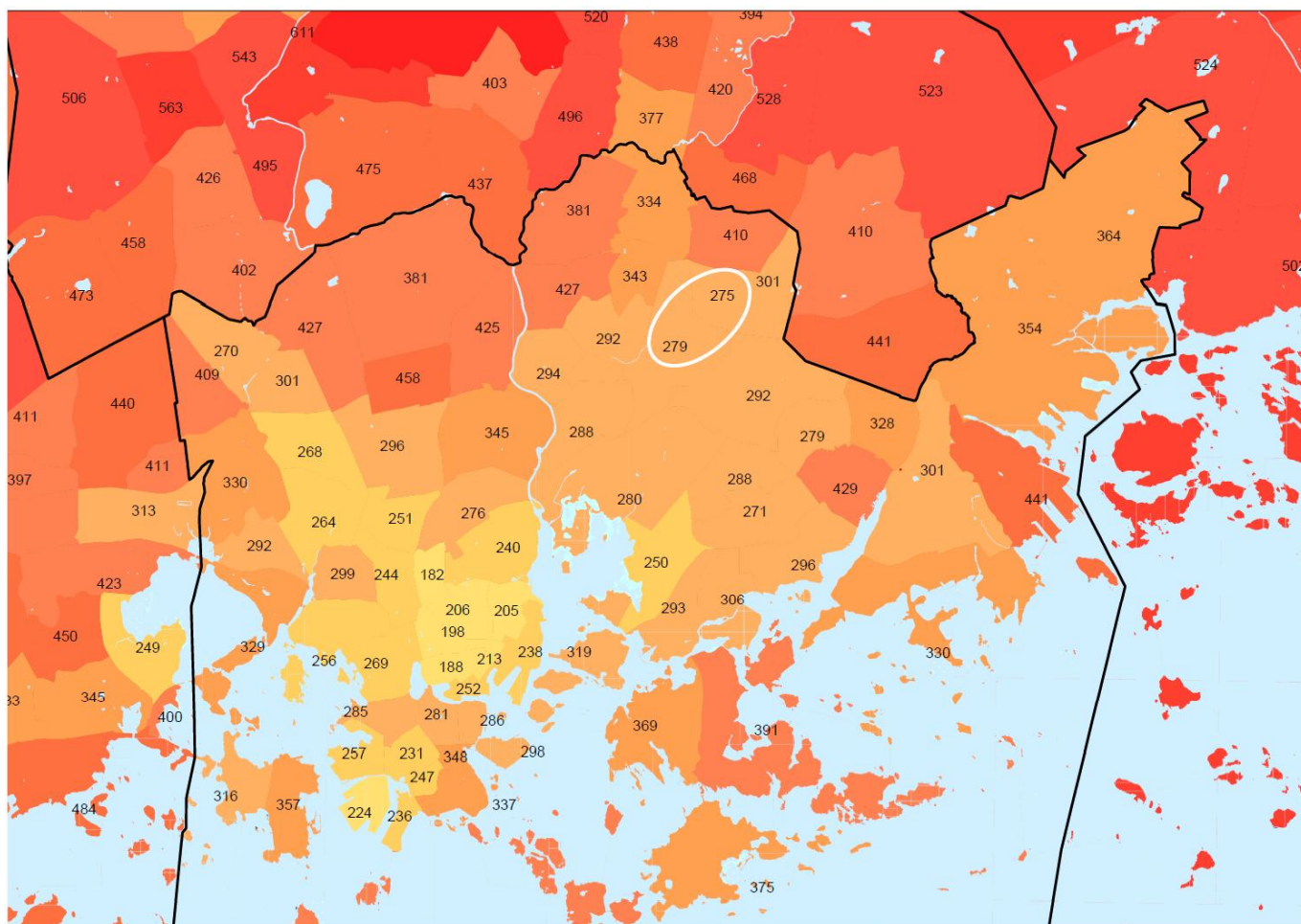
Vuoden 2040 perusennusteen lisäksi tutkittiin herkkyystarkasteluna ajoneuvoliikenteen hinnoittelun poistamisen ja ennustemallin mukaisen autonomistuksen vaikutusta liikennemääriin. Suunnittelualueen seudullisia vaikutuksia arvioitiin myös erikseen.

Liikenne-ennusteet laadittiin lisäksi yleiskaavan tavoitetilanteessa vuodelle 2050. Kyseisessä mallissa on yleiskaavan mukainen maankäyttö

ja liikenneverkko, sisältäen esimerkiksi kaupunkibulevardit ja laajemman raideverkon. Pikaraitiotiet mallinnettiin Jakomäki-Rautatieasema ja Vuosaari-Myyrmäki välille.



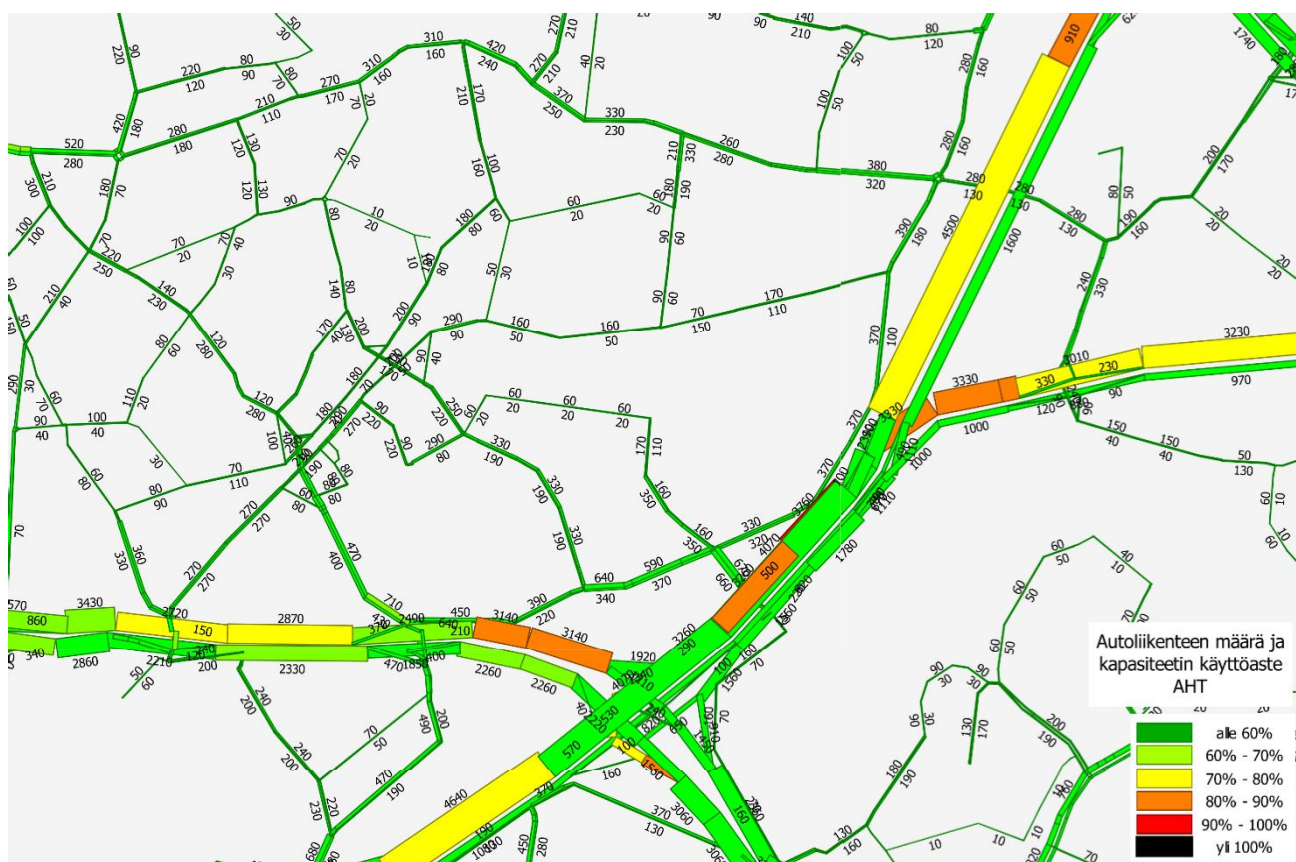
Kuva 14. Vasemmalla suunnittelualueen asukasmäärät ja oikealla työpaikkamäärät ennustemallin sijoittelualueissa. Luvut sisältävät nykyiset ja uudet asukkaat ja työpaikat



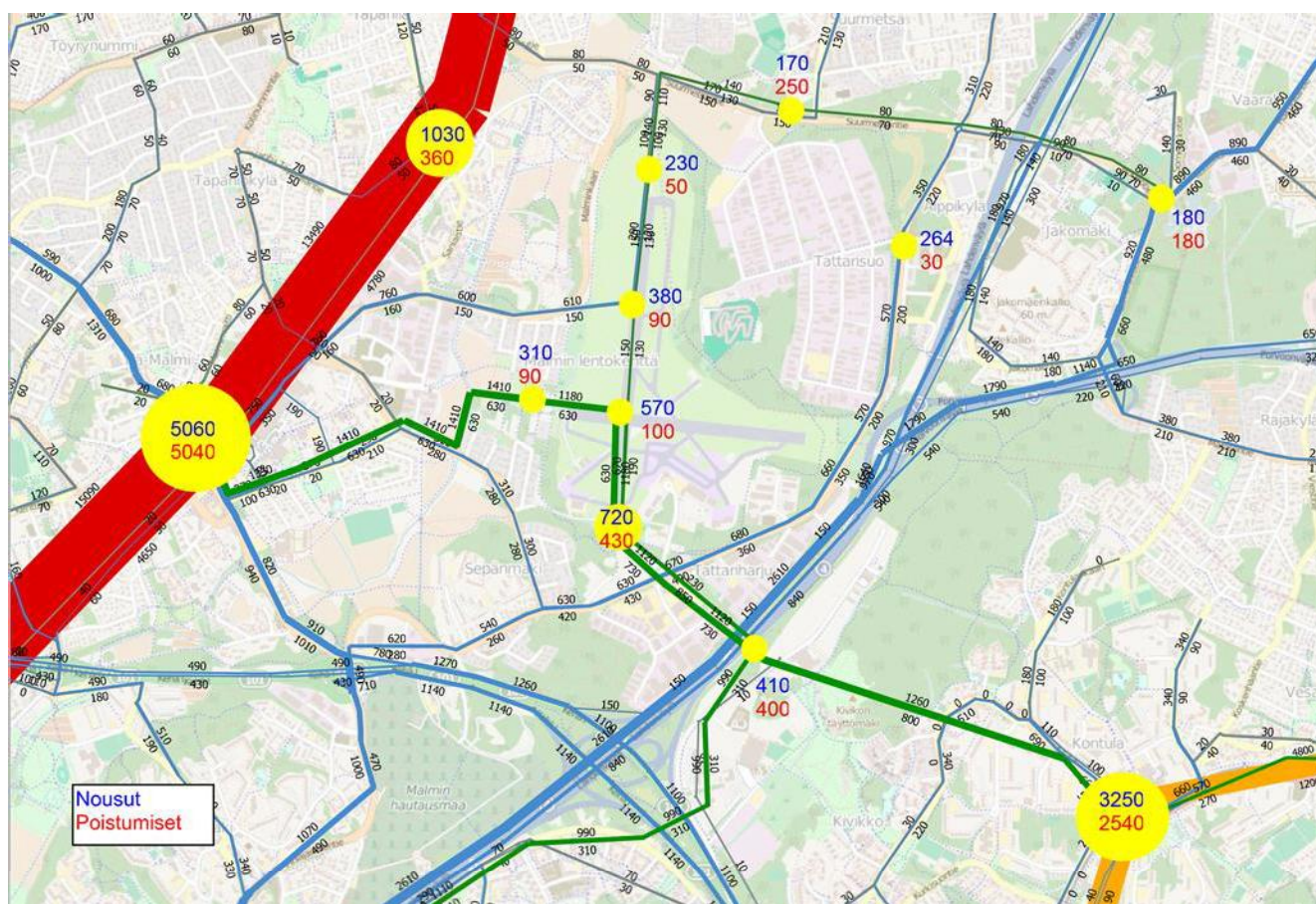
Kuva 15. Vuoden 2040 ennusteen mukaisia henkilöautotiheyksiä ennustealueittain (autoa/1000 asukasta)

Liikennemäärät

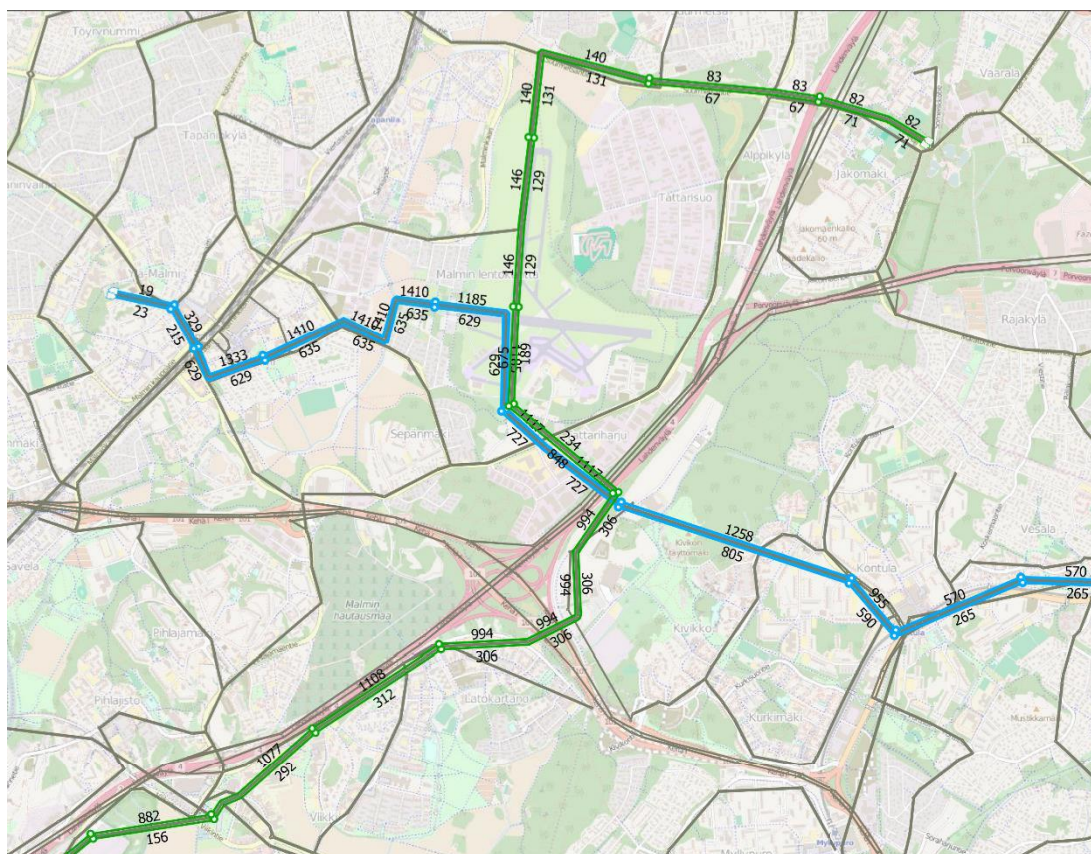
Alueelle tuleva uusi maankäyttö synnyttää liikennettä uudella katuverkolla, mutta myös lisää liikennettä jo olemassa olevilla kaduilla. Liikennemäärät ovat lopputilanteesta vuodelta 2040. Kapasiteetti katuverkolla on riittävä. Liikenteen ohjaamisella pääkaduille ja kokoojakaduille voidaan vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja pienemmillä tonttikaduilla. Lahdenväylän ruuhkautuminen paikoin paranee suunniteltujen lisäkaistojen myötä, joka näkyy Helmet mallissa lisättynä kapasiteettina Lahdenväylällä erityisesti Malmin lentokenttäalueen eteläpuolella (kuva 16). Lisäksi hyvillä joukkoliikenneyhteyksillä voidaan osaltaan vähentää autoliikenteen ruuhkautumista.



Kuva 16. Autoliikenteen määrä ja kapasiteetin käyttöaste aamuhuipputuntina 2040



Kuva 17. Suunnittelualueen ja sen lähiympäristön vilkkaimmat pysäkit ja asemat aamuhuipputuntina 2040



Kuva 18. Raitioteiden kuormittuminen aamuhuipputuntina 2040

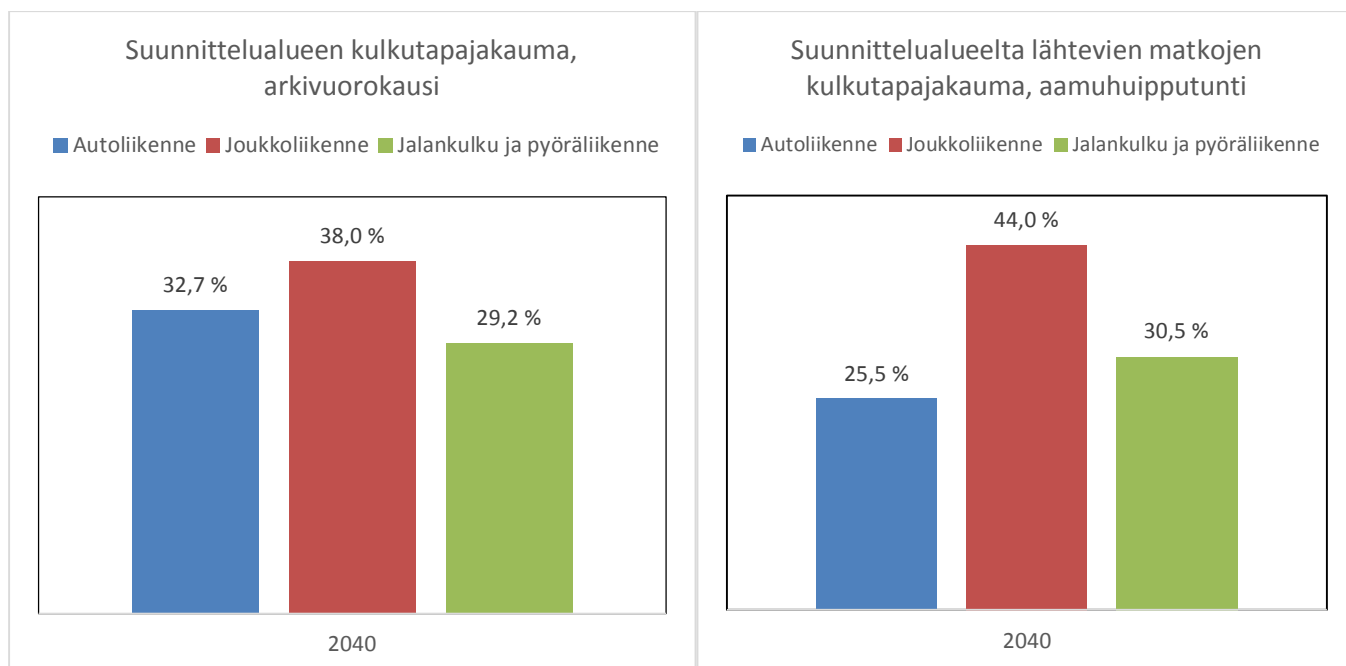
Joukkoliikenteen matkamäärät ovat ennusteessa hyvällä tasolla; yksikään yksittäinen linja ei ruuhkaudu, mutta saa kuitenkin riittävästi matkoja ollakseen kannattava (kuva 17, 18). Suunnittelualueen sisällä vilkkaimmaksi pysäkiksi muodostuu alueen eteläosan pysäkki, jonka kautta molemmat pikaraitiotielinjat kulkevat. Tärkeitä vaihtoasemia ovat sekä Kontulan metroasema että Malmin juna-asema (kuva 17). Molempien raitiotielinjojen matkustajamäärät ovat riittävän suuria linjan keski-osassa aamuhuipputunnin aikana. Liikennemäärät linjan alku- ja loppupäissä ovat pienempiä. Tämä johtuu osittain mallinnuksesta, mutta kuvaa myös todellista tilannetta, sillä harvoin matkustaja matkustaa linjaa päästä päähän. Pikaraitiotien lopulliseen linjaukseen vaikuttaa muutkin asiat kuin vain potentiaalinen matkustajamäärä linjalla, eikä siksi linjan alku- ja loppupään matkustajamääriin kannata kiinnittää liikaa huomiota.

Kulikutapajakauma

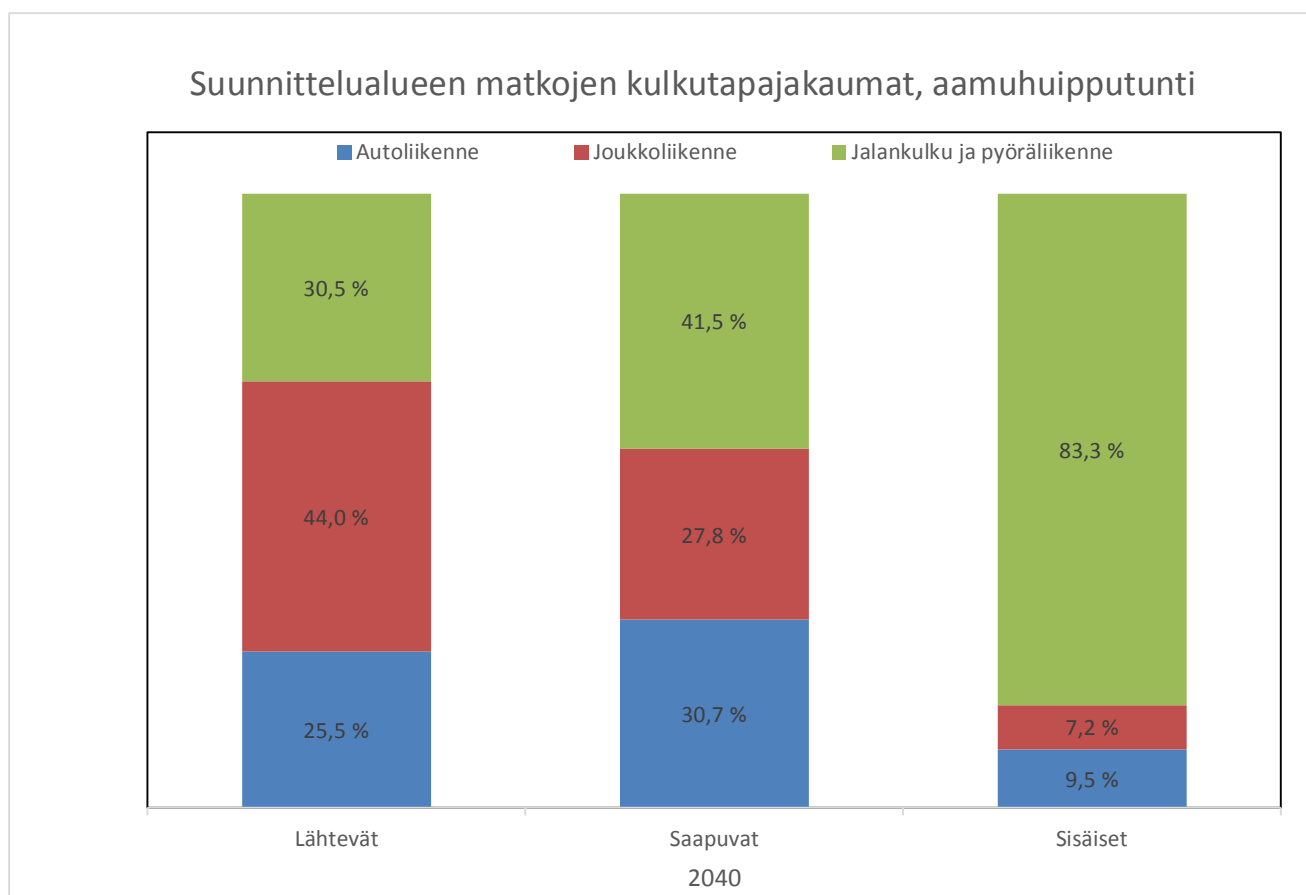
Malmin lentokentän alueen liikkumisen tavoitteiden toteutumista voidaan tutkia mm. liikenne-ennusteiden kulkutapaosuuksia tarkastelemalla. Malmin lentokenttäalueen arkivuorokauden matkoista tavoitekenaariossa tehdään 33 % henkilöautolla matkustajana tai kuljettajana, 38 % joukkoliikenteellä ja 29 % jalan tai pyörällä (kuva 19).

Suunnitteluratkaisuilla voidaan helpoiten vaikuttaa alueen asukkaiden tekemiin matkoihin ja alueella sisäisesti tehtäviin matkoihin. Ennusteiden osalta tällöin on mielekästä tarkastella erikseen aamuruuhkassa alueelta tehtävien matkojen kulkutapaa.

Aamuhuipputuntina joukkoliikenteen osuus on lähtevistä matkoista selvästi suurin, 44 %, kun henkilöautomatkojen osuus on 26 % ja jalankulun ja pyöräliikenteen osuudet hieman yli 30 % (kuva 19). Alueelle saapuvissa matkoissa merkittävin osuus on jalankululla ja pyöräliikenteellä, joiden osuus matkoista on noin 40 % (kuva 20). Aamuhuipputunninliikenteessä alueen sisäisistä matkoista suurin osa tehdään kävellen tai pyörällä (kuva 20). Alueen suunnittelussa lähiyhteydet ovat pääosassa ja niiden tulisi olla tavoitteiden mukaisesti turvallisia, sujuvia ja virikkeellisiä.



Kuva 19. Vasemman puoleisessa kuvassa suunnittelualueen arkivuorokauden matkojen kulkutapajakauma ja oikean puoleisessa kuvassa suunnittelualueelta alkavien matkojen (lähtevät ja sisäiset matkat) jakautuminen kulkutavoittain aamuhuipputuntina 2040

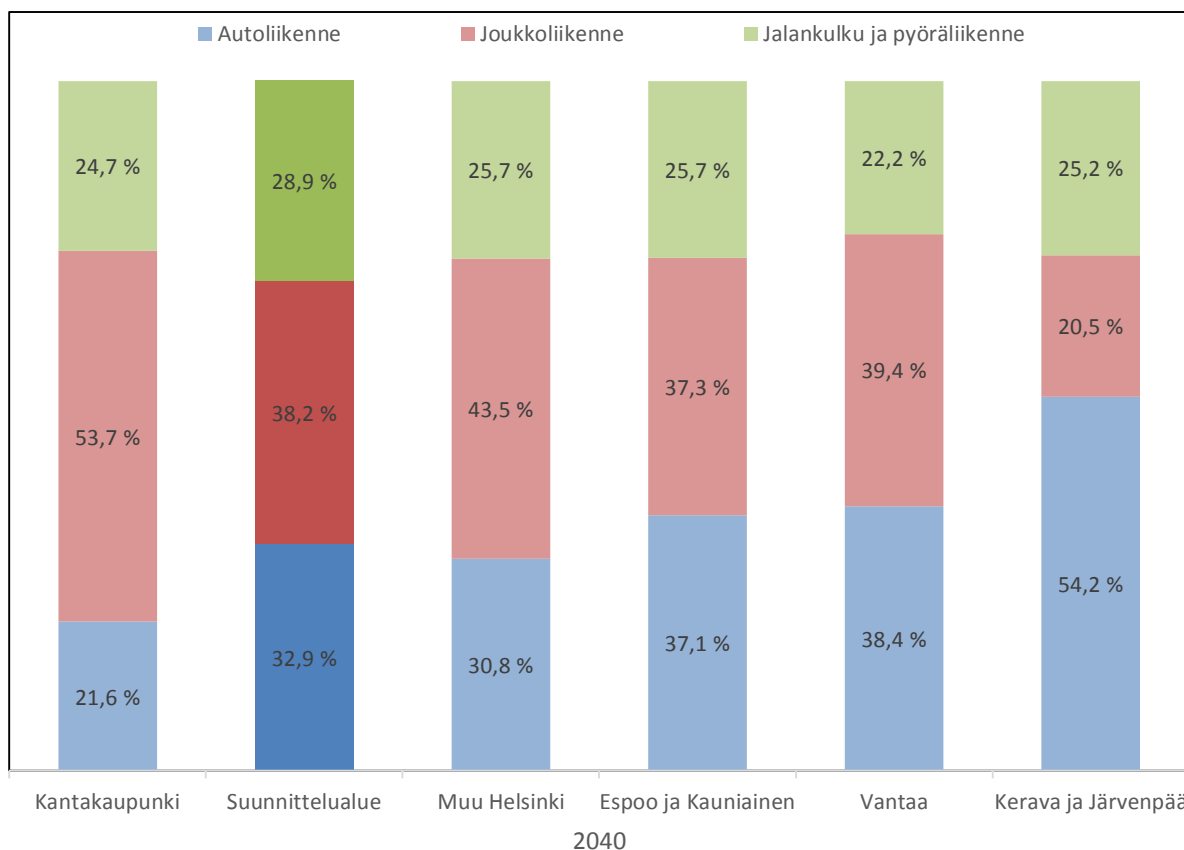


Kuva 20. Suunnittelualueen lähtevien, saapuvien ja sisäisten matkojen kulkutapajakaumat aamuhuipputuntina 2040

Ennustevuoden kulkutapajakauma on lähellä esikaupunkialueiden keskimääräisiä lukuja (kuva 21). Kulkutapajakaumasta voidaan todeta, että lentokenttäalue on hyvin saavutettavissa niin joukkoliikenteellä kuin

henkilöautollakin. Jalankulun ja pyöräliikenteen osuus kaikista matkoista on hieman keskimääräistä suurempi. Alueen joukkoliikennejärjestelmälle syntyy hyvin kysyntää vaikka alueelta on henkilöautolla hyvät yhteydet pääväylille ja siten muualle Helsinkiin ja Helsingin seudulle.

Suunnittelualueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma, arkivuorokausi

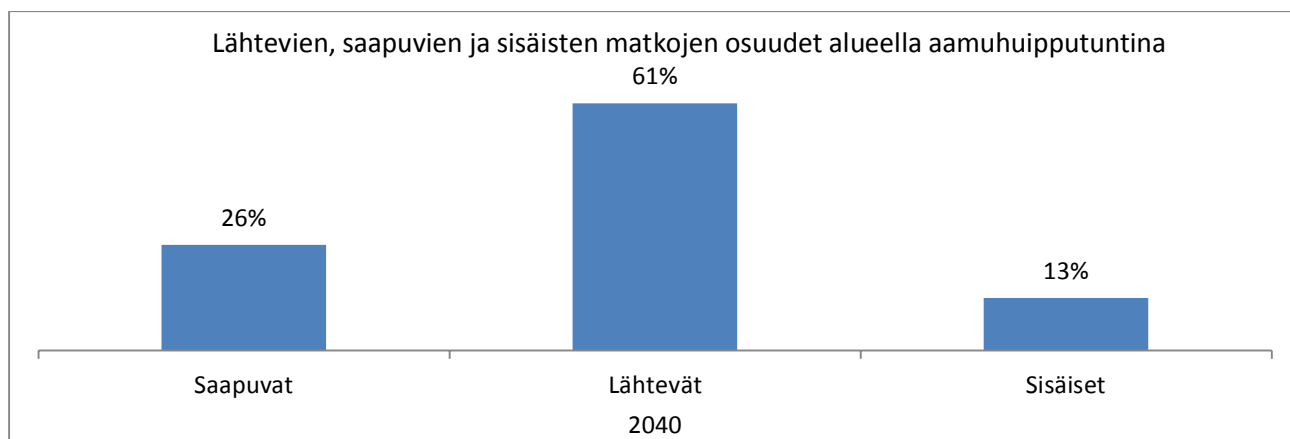


Kuva 21. Arkivuorokauden kulkutapajakaumat 2040

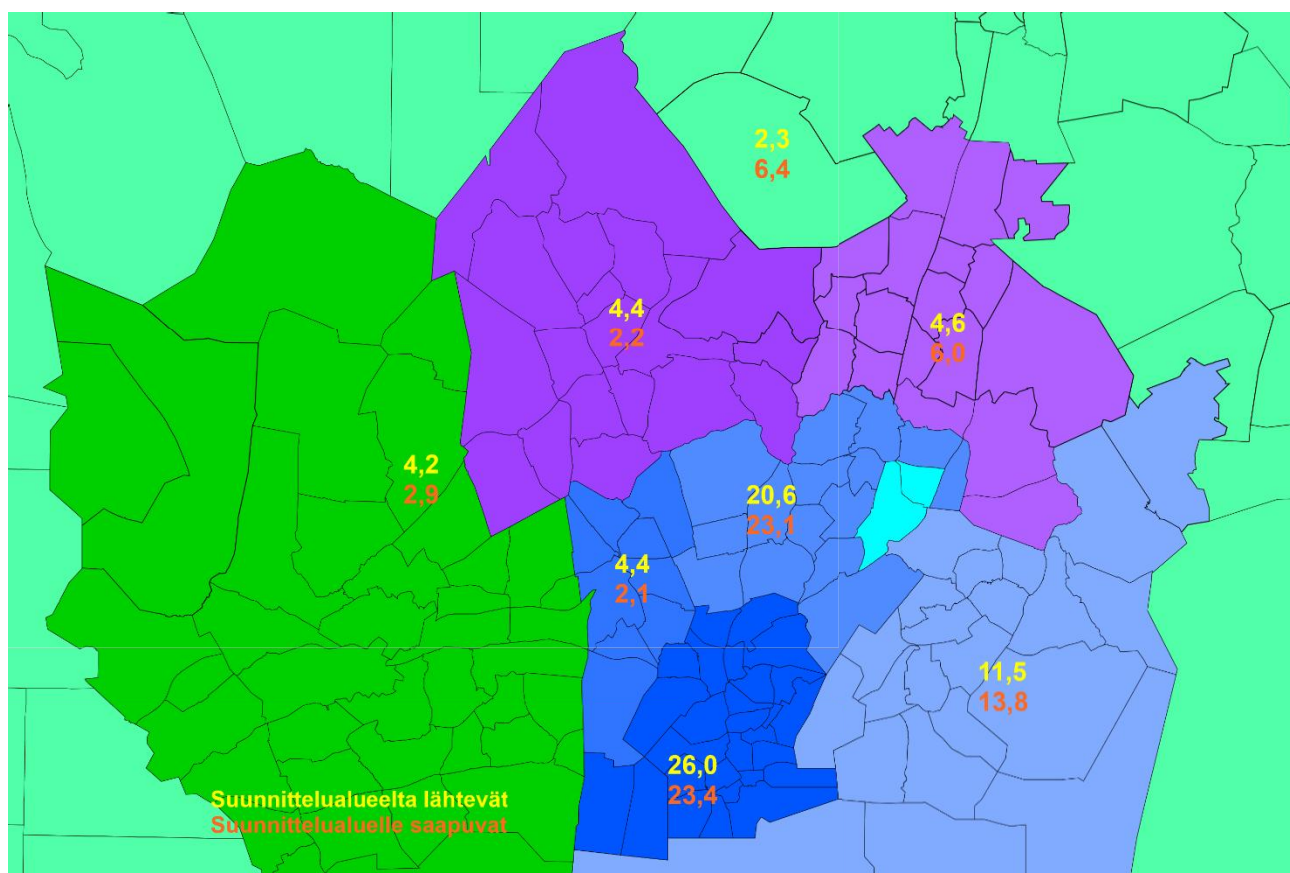
Nykytilanteessa noin puolet suunnittelualueen matkoista arkivuorokautena tehdään henkilöautolla. Suunnittelualueen nykytilanteeseen verrattuna henkilöautoliikenteen osuus vähenee huomattavasti, kun alueelle luodaan hyvät joukkoliikenneyhteydet.

Matkojen suuntautuminen

Matkojen suuntautumista tarkasteltiin vuoden 2040 lopputilanteessa. Aamun huipputunnin aikana suunnittelualueen matkoista suurin osa, 61 %, on alueelta poispäin (kuva 22). Alueelle saapuvia matkoja on 26 % ja alueen sisäisiä matkoja 13 % (kuva 22). Mallissa matkojen suuntautumiseen vaikuttaa kohteen houkuttelevuus, kuten työpaikkojen määrä sekä matka-aika kohteeseen. Matkojen suuntautuminen kuvaa siis todennäköisyyttä, jolla matkat kohteeseen tehdään.



Kuva 22. Alueen lähtevien, saapuvien ja sisäisten matkojen osuudet kokonaismatkamäärästä vuonna 2040

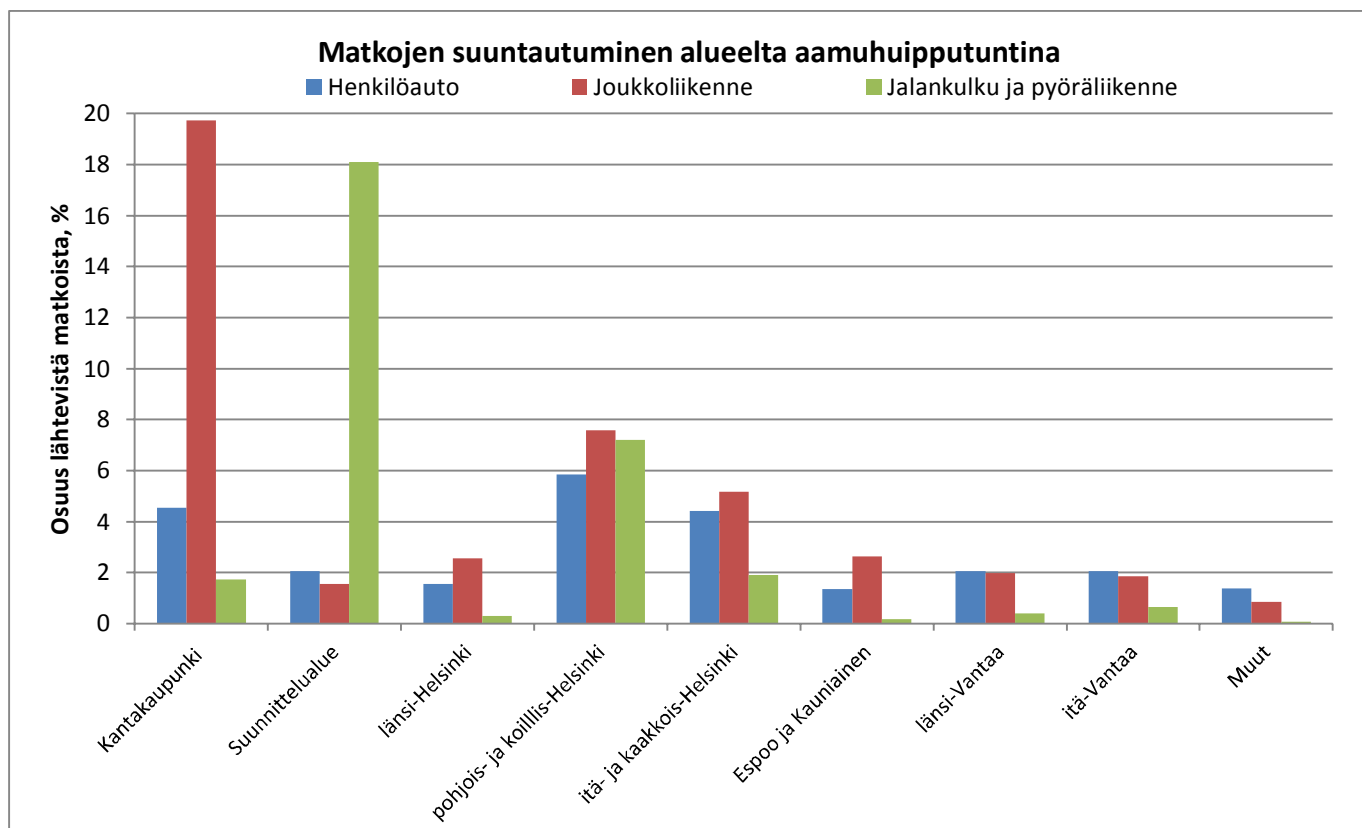


Kuva 23. Matkojen suuntautuminen aamulla suunnittelualueelta (keltainen) ja suunnittelualueelle (oranssi) osuuk-
sina kokonaismäärästä 2040

Aamun huipputunnin matkoista noin 26 % suuntautuu kantakaupunkiin, jossa työpaikkojen ja palvelujen määrä on suuri (kuva 23). Kantakaupunkiin suuntautuvista matkoista suurin osa tehdään joukkoliikenteellä (kuva 24). Noin 20 % matkoista suuntautuu Pohjois- ja Koillis-Helsinkiin (kuva 23). Näissä matkoissa joukkoliikenteen osuus on hieman suurempi kuin autoliikenteen ja kävelyn ja pyöräliikenteen osuus (kuva 24). Alueelle myös saapuu eniten matkoja kantakaupungista ja Pohjois- sekä Koillis-Helsingistä.

Noin 20 % matkoista suuntautuu suunnittelualueen sisälle, ja näissä matkoissa jalankulun ja pyöräliikenteen osuus on suurin (kuva 24).

Huomattavaa on, että jokaiseen muuhun suuntaan henkilöautomatkojen ja joukkoliikennematkojen osuudet ovat lähes yhtä suuria, eli alueelta on kohtuullisen hyvät yhteydet joukkoliikenteellä lähes joka paikkaan.



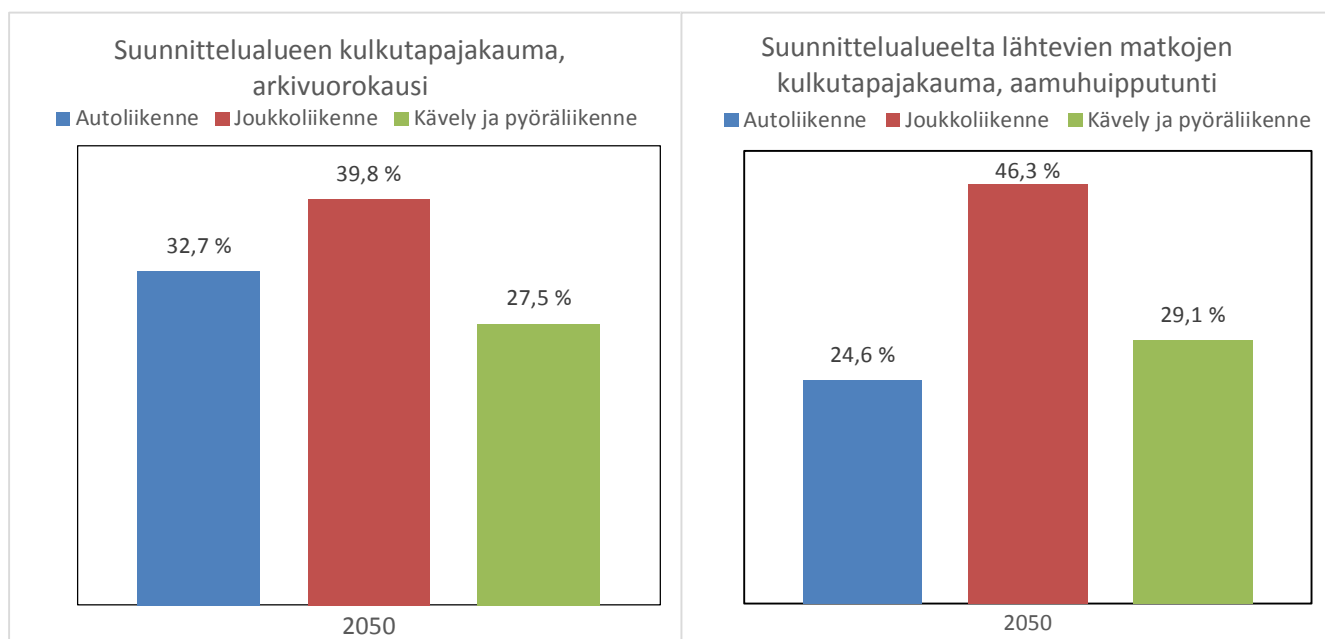
Kuva 24. Suunnittelualueelta aamuhuipputuntina suuntautuvien matkojen määränpää kulkutavoittain 2040

Suunnittelualue vuonna 2050 yleiskaavaehdotuksen mukaisessa tavoitetilanteessa

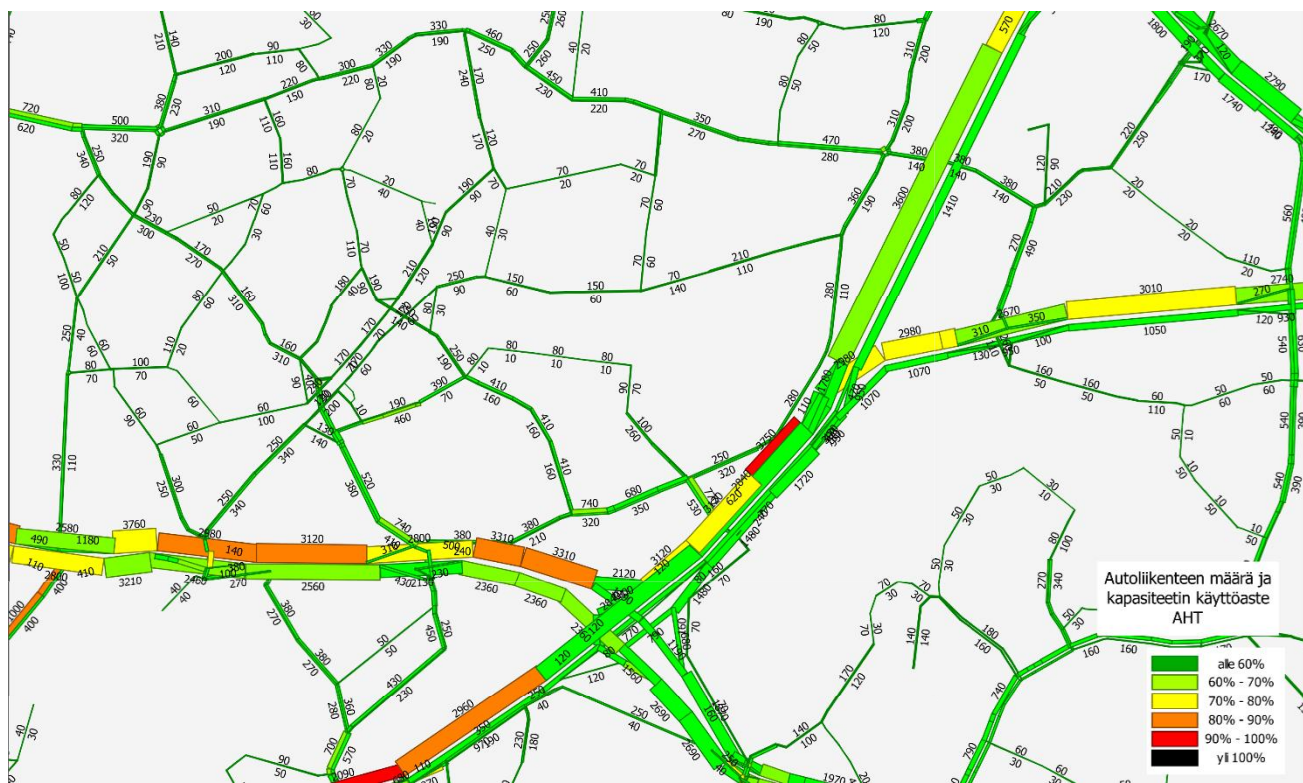
HLJ2015 -työhön perustuvan 2040 vuoden mallin lisäksi tehtiin erillinen tarkastelu suunnittelualueesta vuoden 2050 yleiskaavaehdotuksen mukaisessa tavoitetilanteessa. 2050 vuoden mallissa on suunnittelualue mukana samoin lähtötiedoin kuin 2040 mallissa, mutta muutoin mallissa on yleiskaavan mukainen maankäyttö sekä liikenneverkko. Yleiskaavan liikenneverkkoon sisältyy muun muassa kaupunkibulevardit sekä Raveli2 -työn mukainen laaja 1A vaihtoehtoinen raideverkko. Autonomistuksen on oletettua pysyvän nykytasolla Kehä I:n sisällä, ja muualla se on Helmet-mallin mukainen. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu on oletettu toteutuneeksi.

Yleiskaavan mukaisessa 2050 vuoden mallissa kulkutapajakauma on lähes samanlainen kuin 2040 vuoden mallissa, mutta joukkoliikenteen osuus on hieman suurempi (kuva 25). Arkivuorokauden liikenteestä vuoden 2050 mallissa suunnittelualueella on joukkoliikenteen osuus lähes 2 prosenttiyksikköä suurempi kuin 2040 mallissa. Aamuhuipputuntin liikenteessä joukkoliikenteen osuus on 2 prosenttiyksikköä suurempi vuoden 2050 mallissa. Vastaavasti autoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyliikenteen osuudet ovat 1 % -yksikön pienempiä.

Suuntautuminen 2050 mallissa on lähellä 2040 vuoden mallia. Aamuhuipputuntina lähtevistä matkoista suuntautuu 2050 vuoden mallissa hieman vähemmän kantakaupunkiin ja vastaavasti hieman enemmän suunnittelualueen lähelle Pohjois- ja Koillis-Helsinkiin sekä Itä- ja Kaakkois-Helsinkiin. Alueelle myös suuntautuu muutama prosenttiyksikkö enemmän matkoja kyseisiltä alueilta.



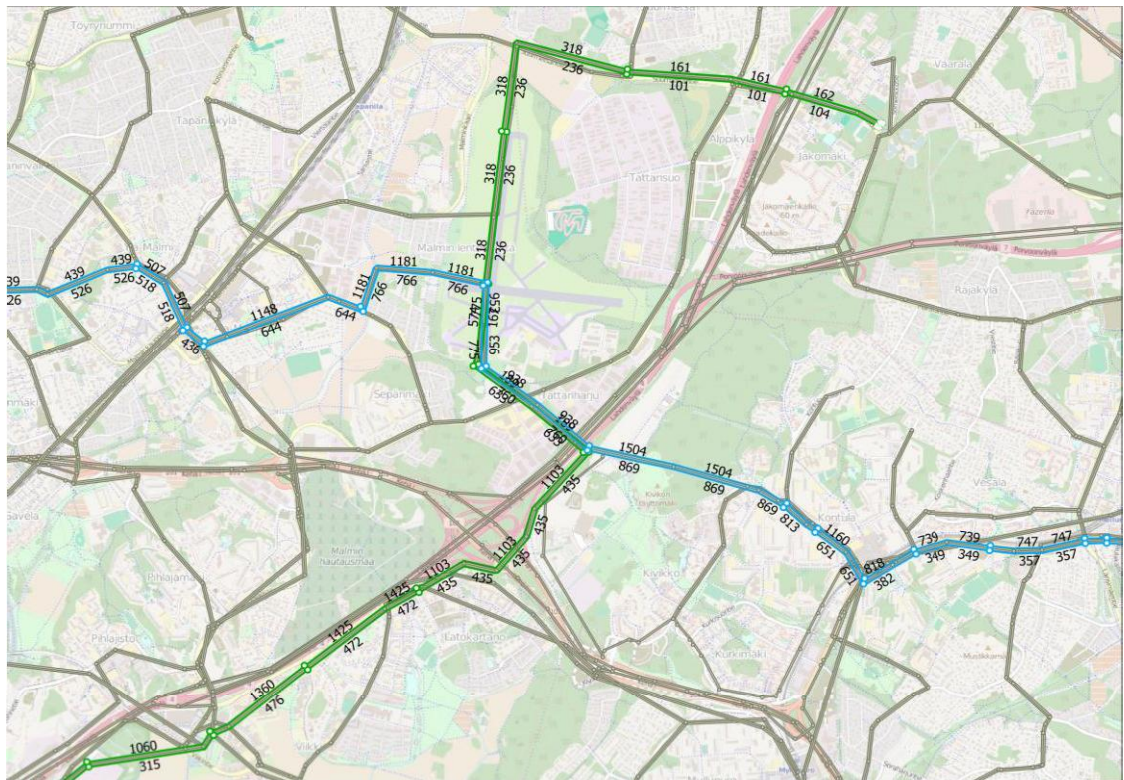
Kuva 25. Vasemman puoleisessa kuvassa suunnittelualueen arkivuorokauden matkojen kulkutapajakauma ja oikean puoleisessa kuvassa suunnittelualueelta alkavien matkojen (lähtevät ja sisäiset matkat) jakautuminen kulkutavoin aamuhuipputuntina 2050



Kuva

26. Autoliikenteen määrä ja kapasiteetin käyttöaste aamuhuipputuntina 2050

Joukkoliikenteen osuuden hieman kasvaessa, ei kapasiteetin käyttöasteessa tapahdu suuria muutoksia 2040 vuoden malliin verrattuna (kuva 26). Autoliikenteen määrä on paikoin 2050 mallissa pienempi kuin 2040 mallissa. Tätä selittää mallissa oleva laajempi joukkoliikenteen verkosto, joka kannustaa käyttämään joukkoliikennettä autoliikenteen sijaan. Kaupunkibulevardeja ja niiden vaikutuksia tullaan selvittämään lisää yleiskaavan toteuttamissuunnitelman yhteydessä. Pikaraitioteiden kuormittuminen on pääasiassa suurempaa 2050 mallissa (kuva 27). Aamuhuipputuntina suurimpien matkustajamäärien kohdalla 2050 vuoden mallissa lisäys on 200–300 matkustajaa enemmän kuin 2040 mallissa.



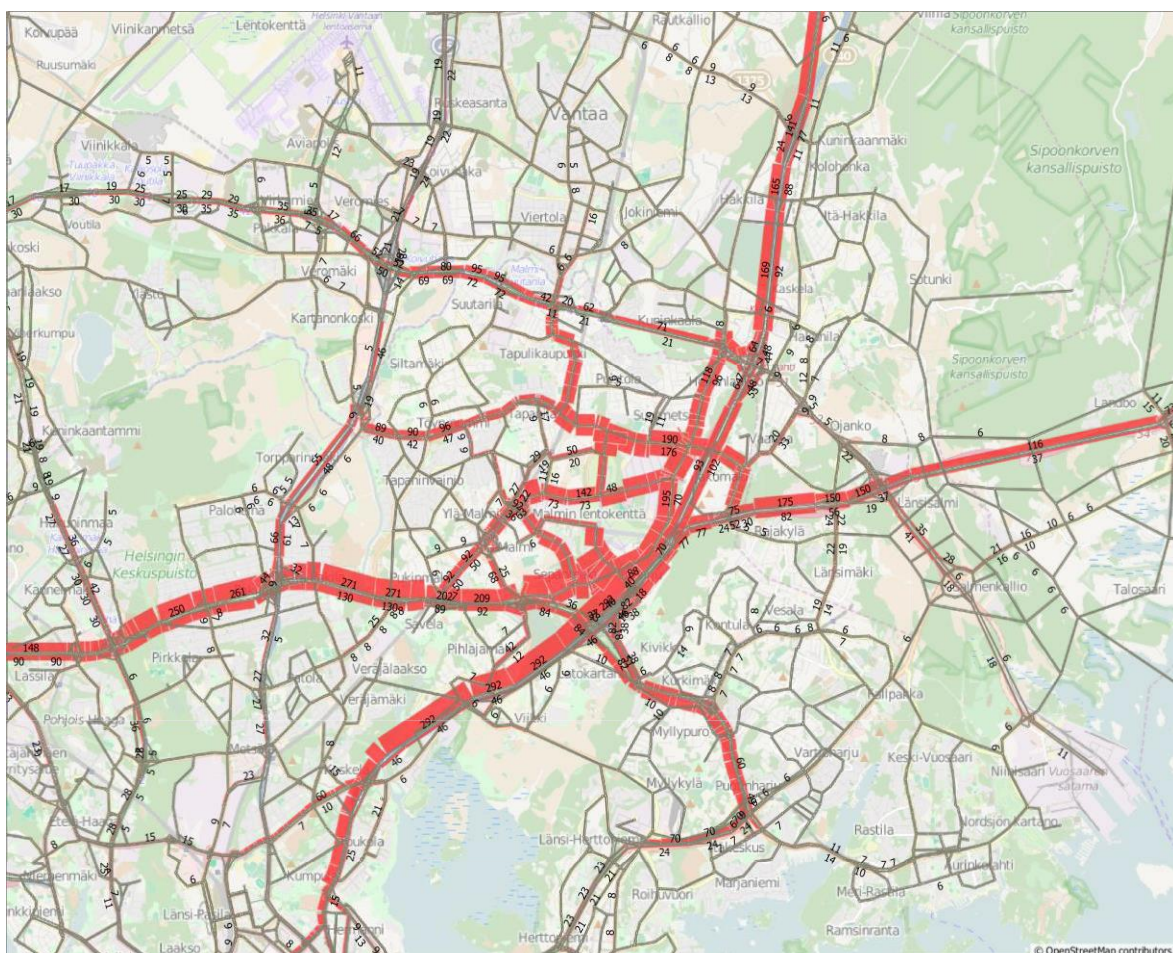
Kuva 27. Raitioteiden kuormittuminen aamuhuipputuntina 2050

Suunnittelualueen liikenteen seudulliset vaikutukset

Autoliikenteen seudulliset vaikutukset

Vuoden 2040 mallissa suunnittelualueelta aamuhuipputuntina lähtevistä matkoista 84,5 % suuntautuu Helsinkiin (kuva 23). Aamuhuipputuntina alueelle saapuvista matkoista 82,5 % on Helsingistä. Suunnittelualue synnyttää seudullisia matkoja alle 20 % kaikista alueelle saapuvista ja alueelta lähtevistä matkoista. Alueen matkojen seudullinen vaikuttavuus on siis vähäinen.

Suunnittelualueen synnyttämät matkat lisäävät liikennettä suunnittelualueen läheisellä pääkatuverkolla ja alueellisilla kokoojakaduilla (kuva 28). Näiden lisäksi suunnittelualueen liikenne ohjautuu pääväylille: Kehä I:lle ja Lahden- ja Porvoonväylille. Näillä väylillä on merkittävä seudullinen rooli. Pääväylillä käyttöaste ei merkittävästi muutu nykytilanteesta (kuva 26). Herkkyystarkasteluna on tutkittu ruuhkamaksujen vaikutusta liikennemääriin. Herkkyystarkastelujen tulokset esitellään seuraavassa osiossa.



Kuva 28. Suunnittelualueelta lähtevät ja sinne saapuvat autoliikenteen matkat aamuhuipputuntina 2040

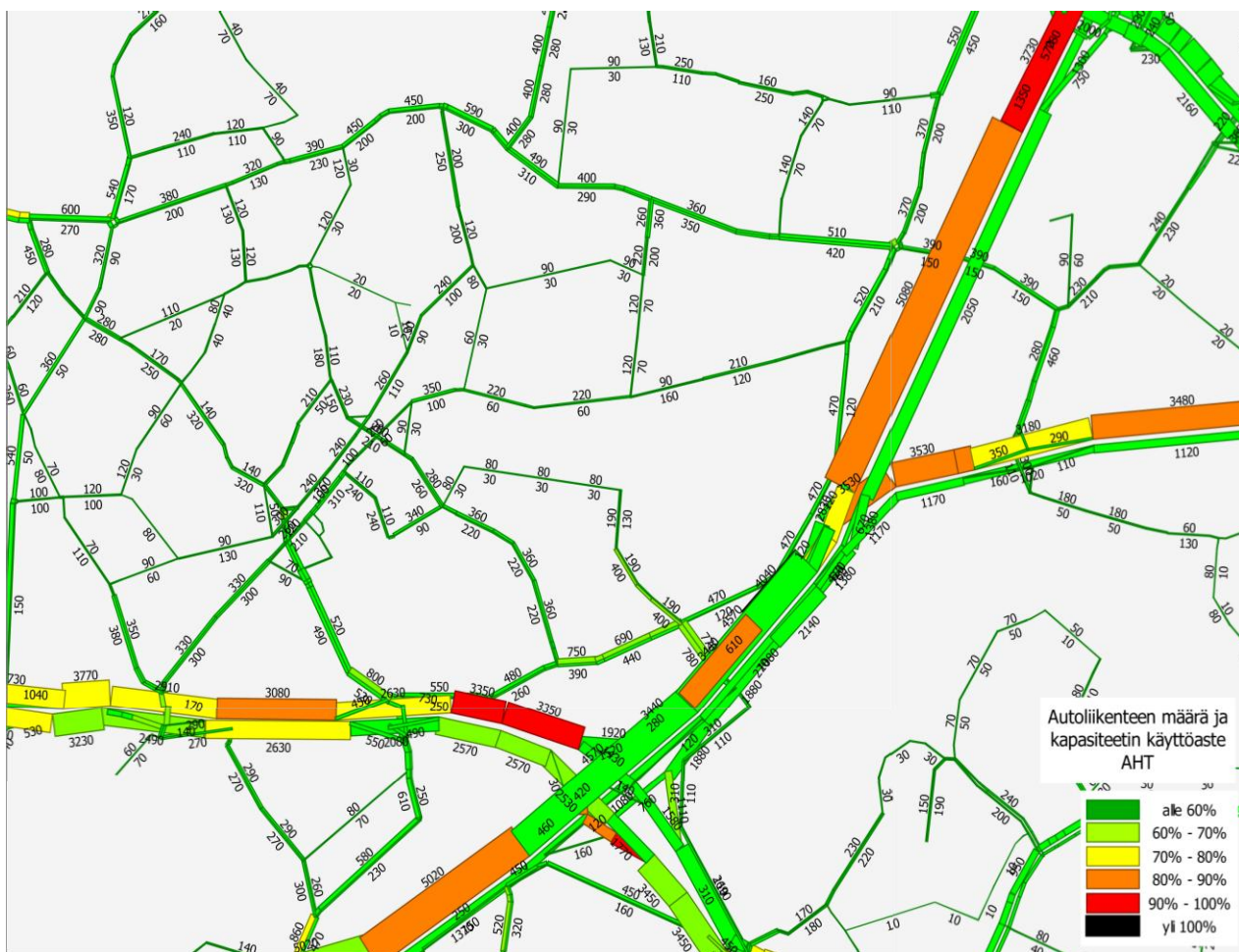
Joukkoliikenteen seudulliset bussiyhteydet

Östersundomin osayleiskaavatyön yhteydessä kaavaehdotusvaiheen liikennejärjestelmäselvityksessä on tutkittu Porvoonväylän bussien liittymistä Malmin asemalle. Tätä tutkittiin tarkemmin suunnittelualueen osalta myös tässä työssä. Bussien vaihtoehtoiset reitit suunnittelualueen läpi, Kehä I:stä pitkin, Tattariharjuntietä pitkin ja Suurmetsäntietä ja Malminkaarta pitkin Malmin asemalle tutkittiin. Mallinnuksessa ei 1,5 minuutin vuorovälillä eli 40 bussilla tunnissa ole merkittävää vaikutusta kapasiteetin käyttöasteeseen millään tutkitulla reitillä. Alustavien tarkastelujen perusteella Malmin aseman läheisyydessä on tilaa terminaalille. Terminaalin tarkempi sijainti ja bussien reitit tarkentuvat suunnittelun edetessä.

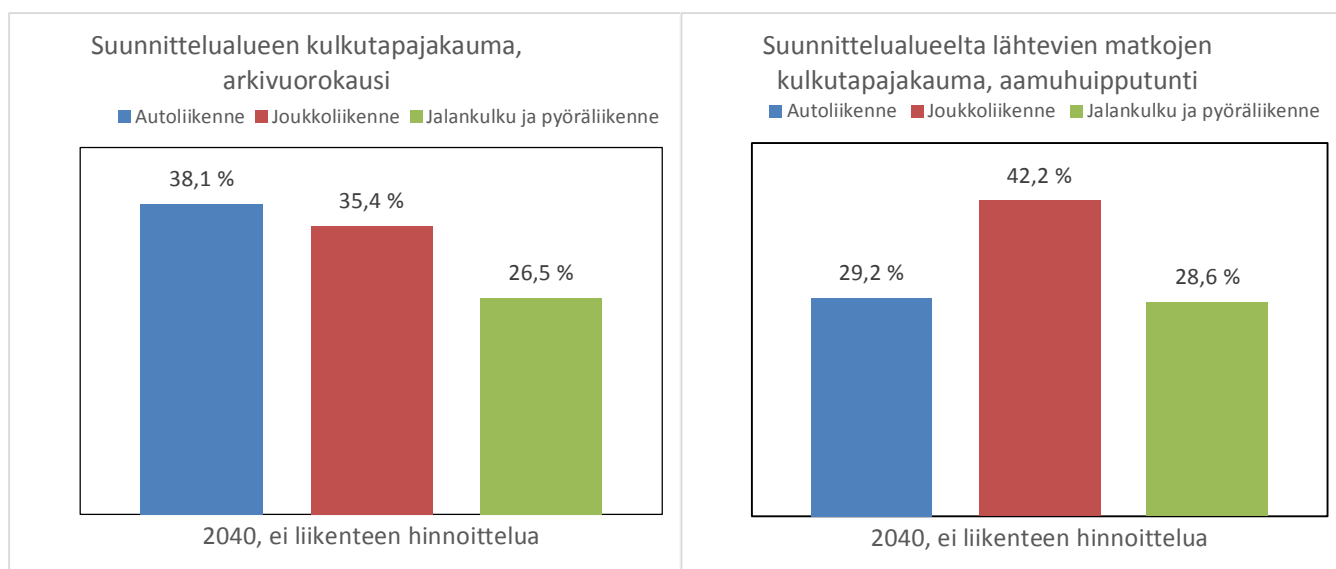
Liikennejärjestelmän mallin herkkyytstarkastelut

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu

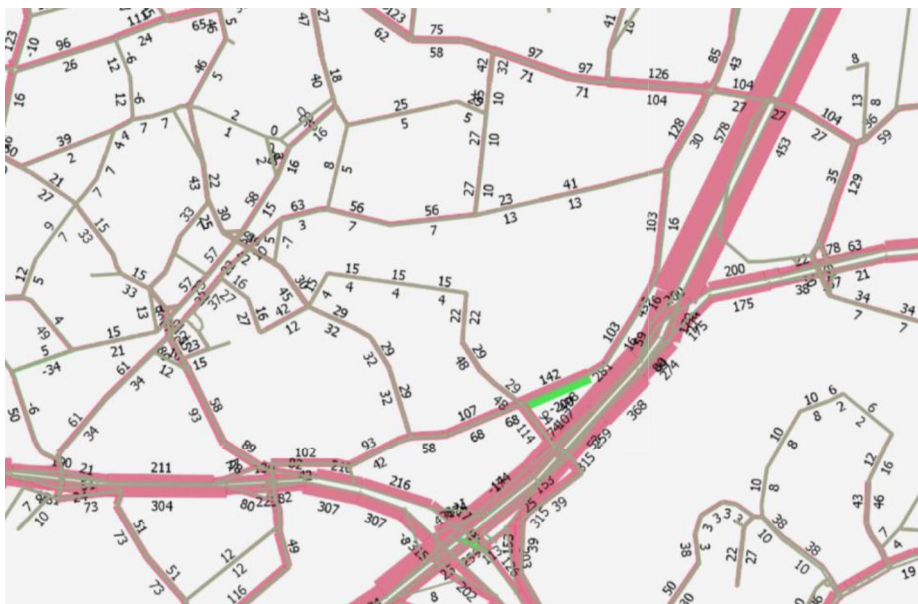
Lopputilanteen ennustemalli vuodelle 2040 (Helmet 2040_v1L) sisältää autoliikenteen hinnoittelun, ja herkkyytstarkasteluna tutkittiin myös vaihtoehto, jossa hinnoittelua ei ole. Autoliikenteen hinnoittelulla on vaikutusta kulkutapajakaumaan. Hinnoittelun poistaminen nostaa suunnittelualueen arkivuorokauden kaikkien matkojen henkilöautoilun osuutta 32,7 prosentista 38,1 prosenttiin (kuva 29). Vastaavasti joukkoliikenteen ja jalankulun ja pyöräliikenteen osuus pienenee muutamia prosentteja. Aamuhuipputuntin liikenteessä ero autoliikenteen osuudessa on 3,7 prosenttiyksikköä lopputilanteen mukaisessa ennusteessa ja ruuhkamaksullisen version välillä (kuva 29).



Kuva 29. Autoliikenteen määrä ja kapasiteetin käyttöaste aamuhuipputuntina 2040 ilman liikenteen hinnoittelua



Kuva 30. Vasemman puoleisessa kuvassa suunnittelualueen arkivuorokauden matkojen kulkutapajakauma ja oikean puoleisessa kuvassa suunnittelualueelta alkavien matkojen (lähtevät ja sisäiset matkat) jakautuminen kulkutavoin aamuhuipputuntina 2040 ilman liikenteen hinnoittelua



Kuva 31. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun poistamisesta syntynyt kasvu autoliikenteeseen aamuhuipputuntina 2040

Katuverkolla kapasiteetti on riittävä, vaikka ajoneuvoliikenteen hinnoittelua ei ole, ja autoliikenteen määrä on täten hieman suurempi. Lahdenväylällä ja Kehä I:llä käyttöaste on aamuhuipputuntina hieman korkeampi kuin versiossa, jossa on mukana autoliikenteen hinnoittelu (kuva 30). Ero liikennemäärissä on kuitenkin aamuhuipputuntina melko pieni (kuva 31). Ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla on hieman suurempi vaikutus pääväylien liikennemääriin kuin suunnittelualueella. Liikenteen hinnoittelun poistaminen tuottaa pääväylille mallissa enemmän liikennettä kuin mitä suunnittelualueen toteutumisesta aiheutuu liikennettä (kuva 28 ja 31).

Autonomistus

HLJ2015 mukainen Helmet malli ennustaa autonomistuksen kasvavan. Helsingissä trendi näyttää kuitenkin olevan nykytietojen perusteella maltillisempi, jopa pysähtynyt. Mallissa tehtiin autonomistuksen jäädyttäminen nykytilaan, mutta myös HLJ:n mallin mukaista kasvua tarkasteltiin. HLJ:n mukainen autonomistus tuottaa hieman suuremman osuuden, noin 1 prosenttiyksikön enemmän, autoliikennettä. Vastaavasti joukkoliikenteen osuus on tällöin HLJ:n mukaisella autonomistuksella noin 1 prosenttiyksikköä vähemmän jäädytettyyn autonomistumalliin verrattuna.

Joukkoliikenteen järjestelyt

Herkkyystarkasteluna tarkasteltiin kolmea lopputilanteesta poikkeavaa joukkoliikenneversiota. Versiossa 0 suunnittelualueen joukkoliikenne on toteutettu pelkillä busseilla. Versiossa 1a pikaraitiotienä on Raide-Jokeri 2 ja Lahdenväylän suunta liikennöidään vain busseilla. Versiossa 1b Lahdenväylän suunnalla on pikaraitiotie ja säteittäistä suuntaa liikennöi runkolinjabussi. Näitä versioita verrattiin lopputilanteen ennusteeseen, versioon 2, joka sisältää molemmat pikaraitiotiet sekä liityntäbussilinjat. Mallissa ei synny merkittävää eroa kulkutapajakaumaan vaihtoehtojilla 0, 1a, 1b tai 2. Linjat kuormittuvat hieman erilailla eri versioissa, mutta joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen kokonaismäärä on lähes samansuuruinen kaikissa versioissa.

Vaikka mallinnuksessa ei synny selvää eroa eri joukkoliikenneversioiden välillä, on todellisuudessa riittävää kapasiteettia vaikeampi toteuttaa pelkillä busseilla. Raitioteiden linjauksella on merkittävä vaikutus niiden kuormitukseen. Mallinnettujen raitioteiden linjaus on alustava, ja niiden tarkempaa reittiä selvitetään jatkossa lisää. Malli ei myöskään huomioi esimerkiksi kaupunkikuvallisia- tai ympäristöarvoja, jotka osaltaan perustelevat raitioiteita.

Saavutettavuus

Helsingin uudessa yleiskaavassa Helsingistä suunnitellaan raideliikenteen verkostokaupunkia, jossa saavutettavuus joukkoliikenteellä on kilpailukykyinen verrattuna saavutettavuuteen autolla. Verkostokaupungissa alueiden kytkeytyminen toisiinsa julkisella liikenteellä on oleellinen osa saavutettavuutta. Tämän vuoksi Malmin lentokentän alueen ajallinen saavutettavuus paranee huomattavasti, kun sen läpi rakennetaan kulkemaan Raide-Jokeri 2 ja Lahdenväylän suuntainen pikaraitiotie. Näin alue kytkeytyy Malmin kasvavaan keskukseen, sen rautatieasemaan sekä idässä metroon. Lahdenväylän pikaraitiotie puolestaan parantaa saavutettavuutta erityisesti Sörnäisiin ja Hakaniemeen. Alueen kehittyessä myös pyöräliikenteen ja jalankulun mahdollisuudet paranevat.

Taulukko 1. Viitteelliset matka-ajat suunnittelualueen etelä-osasta aamulla klo 8. Joukkoliikenteen ajat saavutettavuustarkastelusta ja autoliikenteen ajat ovat MetropAccess-matka-aikamatriisista

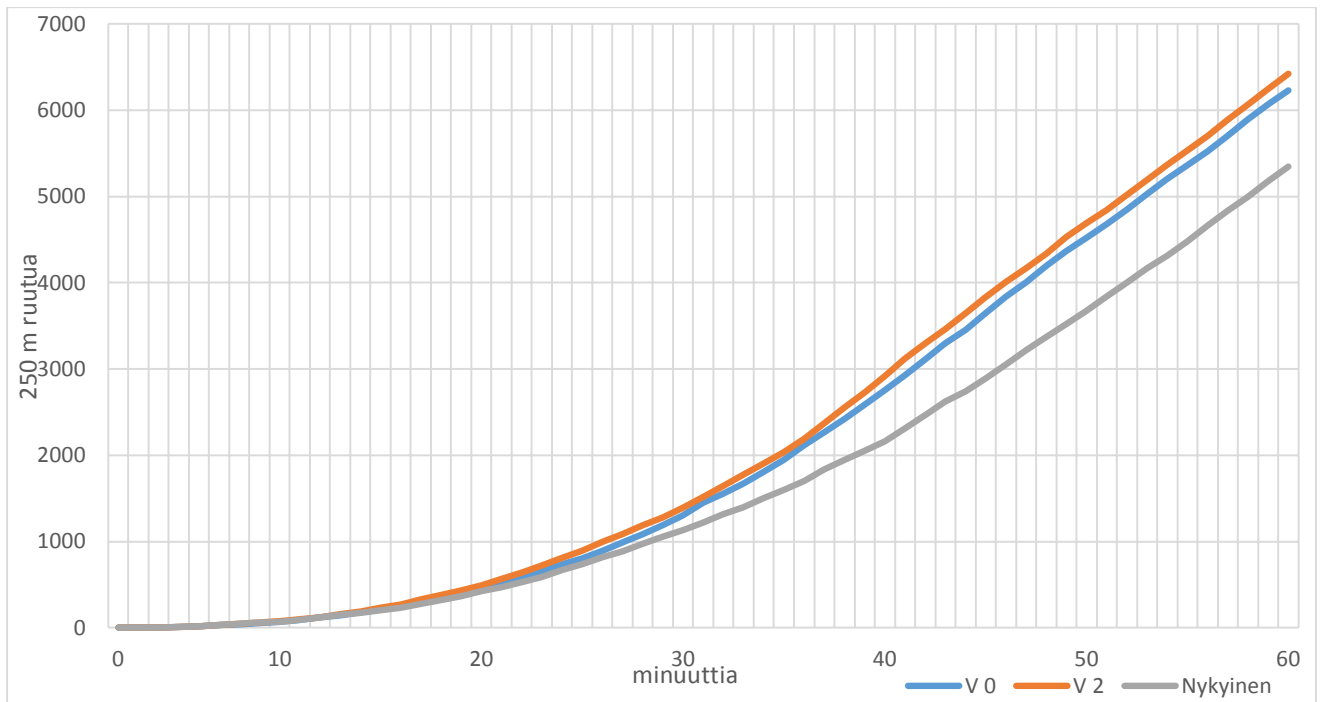
Määränpää	Joukkoliikenteellä			Autolla
	Nykyisin	Versio 0: Pelkät bussit	Versio 2: Raitiotiet ja bussit	MetropAccess-matka-aika
Malmin asema	10	13	9	14
Itäkeskus	28	24	24	17
Rautatientori	25	25	25	27
Pasilan asema	35	32	29	24
Meilahden kampus	43	25	22	24
Tikkurila	33	25	25	21
Leppävaara	43	43	38	27
Aviapolis	45	45	42	22
Tapiola	50	46	46	31

Taulukossa 1 on esitetty keskimääräisiä matka-aikoja suunnittelualueen eteläosasta keskeisiin työpaikka ja vapaa-ajan kohteisiin. Joukkoliikenteen matka-ajat ovat saavutettavuustarkasteluista ja henkilöautoliikenteen matka-ajat ovat MetropAccess-matka-aikamatriisista. Suunnittelualueen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee nykyiseen joukkoliikennesaavutettavuuteen verrattuna. Raideliikenneversiolla matka-ajat ovat bussiversiota lyhyempiä. Joukkoliikenne on kilpailukykyinen myös henkilöautoon verrattuna, sillä erot matka-ajoissa, esimerkiksi Malmin asemalle tai Tikkurilaan, eivät ole kovin merkittäviä. Rautatientorille ja Meilahteen matka-aika joukkoliikenteellä on jopa henkilöauton matka-aikaa lyhyempi.

Kuvassa 32 on esitetty kolmen eri joukkoliikennevaihtoehdon vertailu pääkaupunkiseudun YKR-ruutujen saavutettavuudessa. Yhteensä ruutuja, joihin on voitu laskea saavutettavuusaika, on 11602. Kuva esittää ruutujen saavutettavuuden tuntiin asti. Noin 20 minuuttiin asti kaikilla

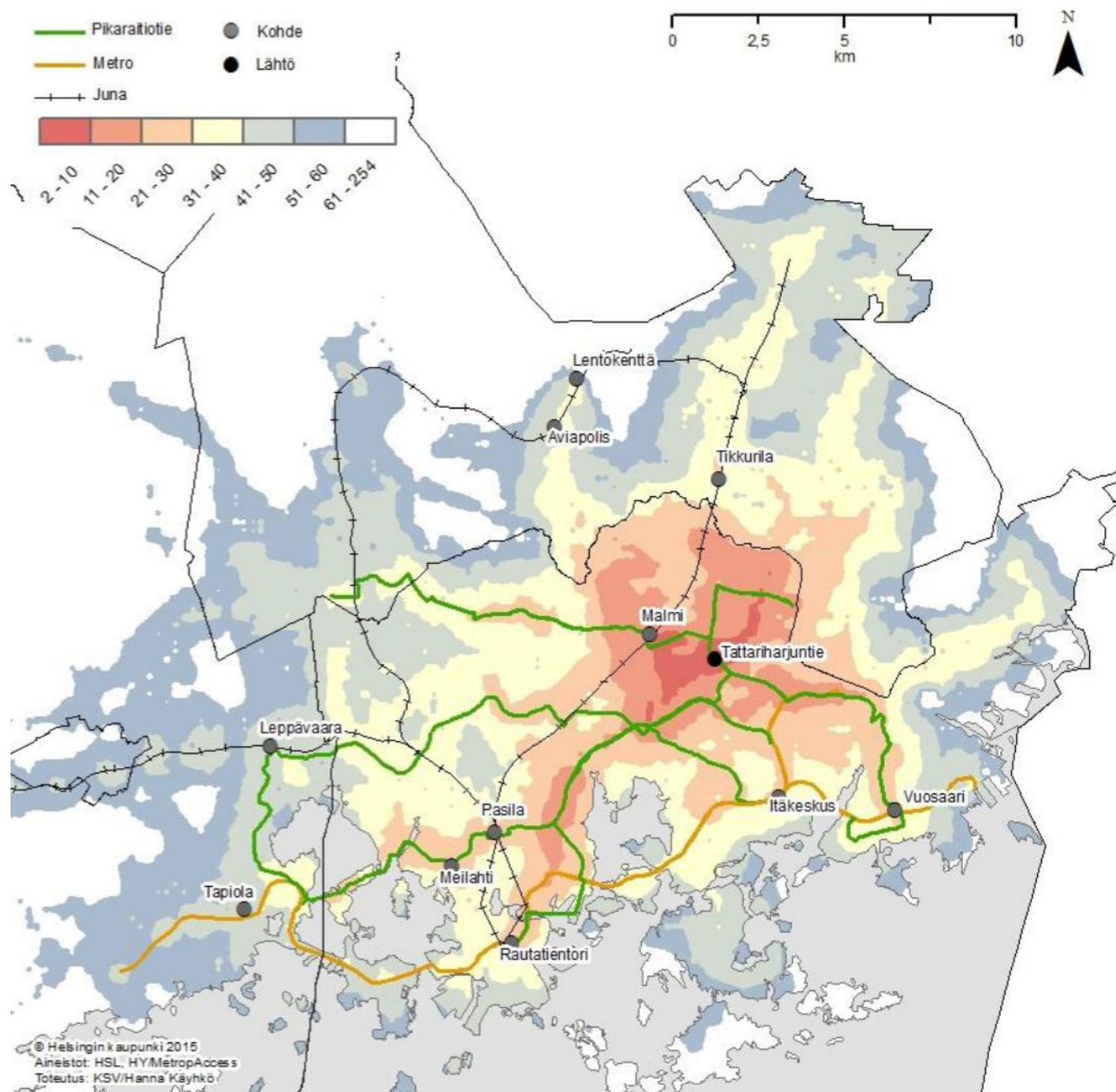
vaihtoehtoilla saavutetaan suunnilleen saman määrän ruutuja, mutta tämän jälkeen V2 -vaihtoehdolla, eli lopputilanteen mukaisella joukkoliikenneverkolla, saavutetaan enemmän ruutuja.

Saavutettavuusajat riippuvat mm. pysäkitiheydestä, pysäkkien välistä matka-ajoista ja vuorovälistä. Tämän vuoksi saavutettavuusajat esimerkiksi Rautatientorille ovat samat kaikissa joukkoliikennelaskelmissa.

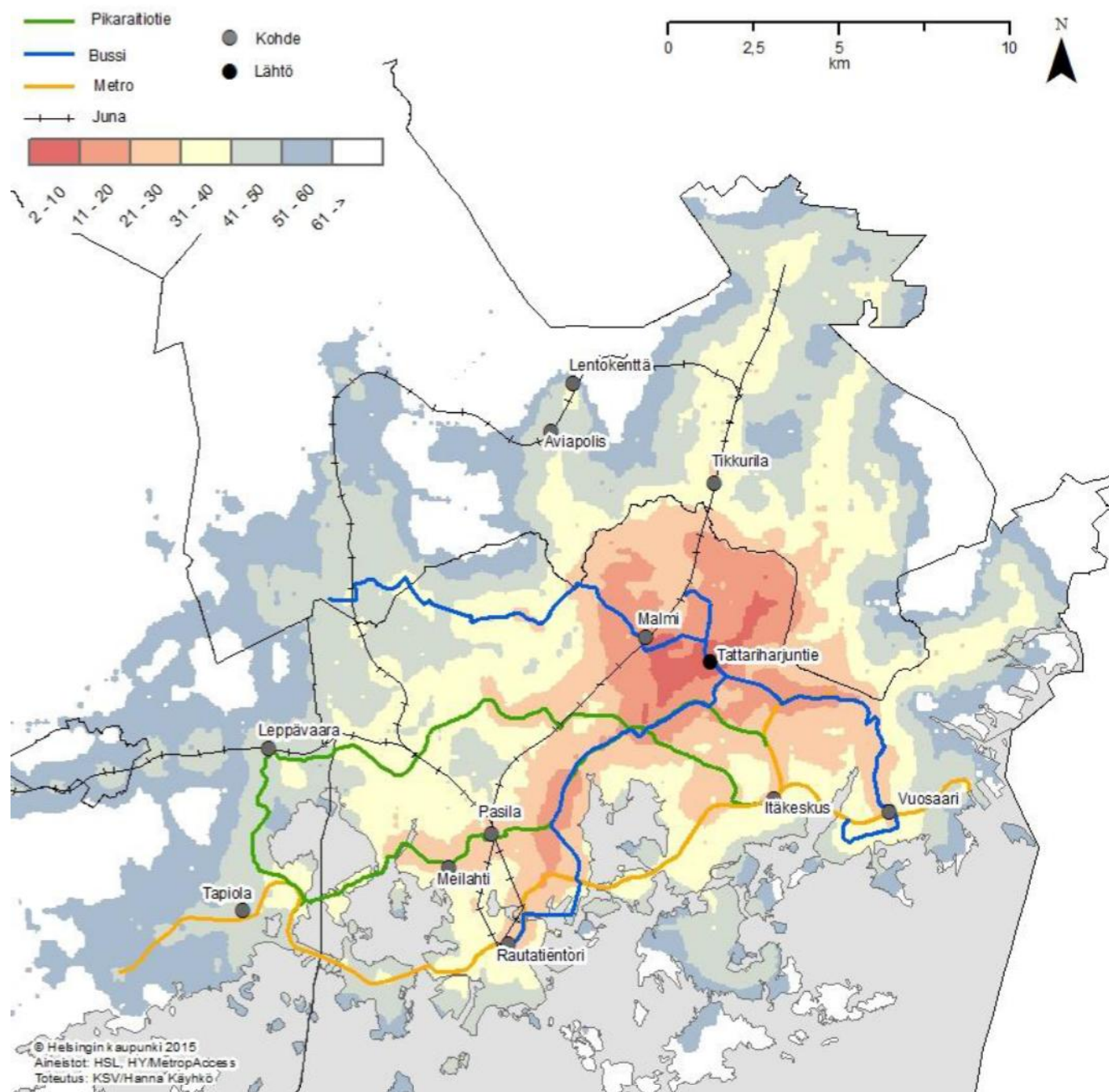


Kuva 32. Eri joukkoliikennevaihtoehtojen vertailu pääkaupunkiseudun YKR-ruutujen saavutettavuudessa

Kuvassa 33 on esitetty matka-ajat Tattarisuontieltä 10 minuutin saavutettavuusvyöhykkeissä versiolla 2 eli lopputilanteessa, kun mukana on molemmat raitiotiet. Kuvassa 34 on esitetty matka-ajat samasta paikasta 10 minuutin saavutettavuusvyöhykkeillä versio 0:lla eli pelkillä busseilla.



Kuva 33. Matka-aikavyöhykkeet 10 minuutin välein Versio 2:lla eli lopputilanteen mukaisella joukkoliikennejärjestelmällä (sis. mm. Raide-Jokeri 2 ja Lahdenväylän suuntaisen pikaraitiotien)



Kuva 34. Matka-aikavyöhykkeet 10 minuutin välein Versio 0:lla eli busseihin perustuvalla joukkoliikennejärjestelmällä (ei sisällä pikaraitioiteita)

Saavutettavuustyökalu

Joukkoliikenteen matka-aikojen laskemiseen käytettiin MetropAccessin Reititintä (MetropAccess & BusFaster 2014), joka käyttää HSL:n joukkoliikenneaikataulutietoja. Reititin laskee mukaan kävelyn kohteesta bussipysäkille, mahdollisen odottamisen, matkan liikennevälineessä, mahdollisen välineen vaihdon odottamisen ja kävelyn valittuun kohteeseen. Reitittimeen voi lisätä uusia reittejä, jolloin niille pitää määritellä pysäkkien välisten janojen järjestys, vuoroväli ja pysäkkien välinen aika. Matkat laskettiin määritellystä pisteestä 250 metrin ruutujen keskipisteisiin.

Versio 0:ssa eli pelkät bussit -vaihtoehdossa mukana ovat kaikki nykyiset joukkoliikennelinjastot, Kehärata, Pisararata, runkolinja 560, Länsimetro, alueelle suunnitellut vaihtoehtoiset bussilinjat sekä yleiskaavan linjoista Raide-Jokeri ja Tiederatikka.

Versio 2:ssa eli pikaraitiotiet ja bussit -vaihtoehdossa mukana laskennassa ovat kaikki nykyiset joukkoliikennelinjastot, Kehärata, Pisararata, Länsimetro, alueelle suunnitellut bussilinjat sekä yleiskaavan linjoista Raide-Jokeri, Raide-Jokeri 2, Tiederatikka ja Lahdenväylän pikaraitiotie.

Autoliikenteen matka-aikoihin on käytetty MetropAccess-matka-aikamatriisia, jossa tietoverkkoaineistona on käytetty Liikenneviraston Digiroadin perustalta muokattua MetropAccess-Digiroadia (MetropAccess 2014). Tässä aineistossa segmenttien läpikulkuajat on muutettu realistisemmiksi määrittämällä tieluokkakohtaisia risteyshidasteita. Tämän lisäksi laskennassa on huomioitu kokonaismatkaketjut eli keskimääräinen kävelymatka autolle, ajoaika kohteeseen, keskimääräinen pysäköintipaikan etsimiseen kuluva aika ja kävely pysäköintipaikalta kohteeseen. Tällöin joukkoliikenteen matka-ajat ovat verrattavissa autoliikenteen matka-aikoihin.

Lähteet

MetropAccess (2014). Multimodaalista saavutettavuuslaskentaa pääkaupunkiseudulla: MetropAccess-matka-aikamatriisi. *Helsingin yliopisto, Geotieteiden ja maantieteen laitos*. <http://blogs.helsinki.fi/saavutettavuus/data/>

MetropAccess & BusFaster (2014). Saavutettavuuslaskentaa joukkoliikenteen näkökulmasta: MetropAccess-Reititin. Helsingin yliopiston Geotieteiden ja maantieteen laitos & BusFaster Oy, <http://blogs.helsinki.fi/saavutettavuus/tyokaluja/metropaccess-reititin/>

Vaikutukset luonnonvaroihin ja ilmastonmuutoksen hallintaan

Vaikutukset luonnonvaroihin

Luonnonvaroiksi voidaan luokitella pohjavesi, metsän tuottamat raaka-aineet (mm. puuntuotanto, marjat, sienet), viljelymaa ja maa- ja kallioaines.

Alueen rakentaminen mahdollistaa pohja- ja orsivesien suojaamisen suunnitelmallisen tarkastelun osana koko alueen vesienhallintasuunnitelmaa.

Rakentaminen ei aiheuta louhintaa eikä merkittävässä määrin maankaivua. Vesiaiheiden ja ojien uudelleenjärjestelyjen osalta joudutaan maapohjaa paikallisesti jonkin verran kaivamaan.

Alue rakentuu useiden vuosikymmenien aikana. Alueen maanpintaa tullaan nostamaan mm. kuivatuksen viettokaltevuuksien järjestämiseksi. Alueella ei synny riittävästi kaivumassoja pinnan muotoiluun, mutta täyttöihin voidaan käyttää Helsingin alueella muodostuvia rakentamiseen soveltuvia ylijäämämaita, jotka muuten jouduttaisiin viemään kauemmas maankaatopaikoille.

Alueen suunnittelun lähtökohtana on säilyttää pohja- ja orsivedenpintojen taso nykyisellään. Vesipintojen tason säilyttämiseen tullaan suunnittelussa kiinnittämään erityistä huomiota, jottei savialueille aiheuteta painumariskiä.

Metsän tuottamien luonnonvarojen hyödyntämiseen kaavarungolla on vain vähäisiä vaikutuksia.

Ilmastonmuutoksen hillitseminen

Kaavarungon vaikutukset kasvihuonepäästöihin liittyvät pääasiallisesti kasvavaan väestömäärään, liikenteeseen ja alueen energiankäyttöön. Liikkuminen muodostaa merkittävän osan yhdyskuntarakenteen hiilijalanjäljestä. Yksityisautoilun varassa olevalla alueella liikennesuoritteet ovat korkeat ja liikenteen energiankulutuksella ja pakokaasupäästöillä on haitallisia ilmastovaikutuksia. Tiivistyvä yhdyskuntarakenne tuottaa hajaantunutta rakennetta pienemmät päästöt. Joukkoliikenneyhteyksien parantaminen sekä palvelujen tuominen alueelle vaikuttavat yksityisautoilua vähentävästi.

Kiinteistöjen ja kerrosalan lisääntyvä määrä kasvattaa energiankulutusta. Toisaalta täydennysrakentaminen pienentää alueen rakennusten pinta-alan suhteutettua energiankulutusta (kWh/k-m²), koska uusien rakennusten energiantarve on vähäisempi kuin vanhoilla rakennuksilla.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Malmin lentokenttäalueella varaudutaan ilmaston lämpenemisen myötä kasvaviin sademääriin sekä tuulisuuden ja myrskyisyyden lisääntymiseen. Hulevesien hallinnassa noudatetaan Helsingin hulevesistrategian mukaista prioriteettijärjestystä, jossa hulevesiä hallitaan viivyttämällä ja puhdistamalla ensisijaisesti syntypaikoillaan.

Haitallisten vaikutusten lieventäminen

- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen
- Kävely- ja pyöräily-yhteyksien priorisointi ja laatu
- Tehokas korttelirakenne, joka mahdollistaa lähipalvelut ja hyvän joukkoliikenteen
- Hajautetun uusiutuviin energialähteisiin perustuvan energiatuotannon (mm. aurinkosähkö ja -lämpö) mahdollistaminen
- Aluetason energiatarkastelu ja energiahuollon yleissuunnitelma, jonka avulla valvotaan myös kaupungin energiatehokkuus- ja päästötavoitteiden toteutumista
- Arvokkaimpien metsäalueiden säilyminen
- Hulevesien luonnonmukainen hallinta
- Kaavarungon ja asemakaavojen arviointi parhailla käytettävissä olevilla menetelmillä (esimerkiksi kaupunkien ja kuntien alueellinen ekolaskuri - KEKO B)

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan, rakennettuun ympäristöön ja kulttuuriperintöön

Vaikutukset maisemaan, maisemarakenteeseen ja kaupunkikuvaan

Maisemaan kohdistuu merkittäviä vaikutuksia, koska pitkään avoimena säilynyt niittymäinen lentokenttäalue tullaan rakentamaan vehreäksi asuinalueeksi. Lentokenttä on tasaisena ja puuttomana alueena tarjonnut avaria näkymiä ja jotkut lähiympäristön asukkaat ovat kuvailleet kenttää Malmin merenä. Pitkiä avaria näkymiä on pyritty kaavarungossa säilyttämään mm. lentokentän päärakennuksen ja Fallkullan välillä.

Maanpinnan korkeustason muutokset vaikuttavat pintavesien imeytymiseen ja kulkuun. Kaavarungossa on esitetty hulevesien luonnonmukaisen käsittelyn kannalta tarpeelliset aluevaraukset.

Kaupunkirakenteessa korostetaan lentoasemarakennuksen ja lentokonehallin sekä muiden alueen historiaa esille tuovien elementtien merkitystä.

Vaikutukset kulttuuriperintöön

Kaavarungon vaikutukset kulttuuriperintöön ovat merkittäviä. Kulttuuriympäristön luonteen ja arvojen yhteensovittaminen uuden maankäyttömuodon kanssa on haastavaa. Maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteiden toteuttaminen ei mahdollista kokonaisuuden säilyttämistä sellaisenaan. Muistumat alueen menneisyydestä historiallisena lentokenttänä voivat rikastuttaa ja luoda omaleimaista ja viihtyisää asuin- ja toimintaympäristöä. Historiallisia rakennuksia ja rakenteita hyödynnetään alueen imagon vahvistamisessa.

RKY-alueen ytimenä on terminaalirakennus, mutta kenttäkokonaisuuteen ja rajaukseen kuuluu lisäksi lentokonehalli ja kiitoradat ympäröivine avoimine alueineen. Hyvin säilynyt terminaalirakennus sekä lentokonehalli tullaan suojelemaan asemakaavalla. Lentokenttämaisemalle tyypillistä avointa maisemaa ja pitkiä näkymiä säilyy puistossa ja uudessa kaupunkirakenteessa. Kiitoratojen osia ja rakenteita on mahdollista säilyttää puistoalueilla.

Suunnittelualueen eteläosan mäkialueilla on muinaismuistolain (295/1963) nojalla suojeltuja ensimmäisen maailmansodan linnoitusketjun tukikohta IX:n linnoituslaitteita. Osa linnoituslaitteista on VP-alueilla ja osa AK-alueilla. AK-alueilla sijaitsevat linnoituslaitteet tulevat todennäköisesti tuhoutumaan. Kiinteän muinaisjäännöksen kajoamismenetelyn mukaisesti kajoamisen salliminen ja ehdot käsitellään kaavoitusneuvotteluissa Museoviraston kanssa.

Fallkullan tilan aluetta tarkastellaan rakennussuojelun ja maiseman vaalimisen kannalta merkittävänä kokonaisuutena. Alueelle sijoittuvat uudet toiminnot suunnitellaan historiallisten arvojen ehdoilla.

Yksityiskohtaisemmat suojelutavoitteet laaditaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Vaikutukset pienilmastoon

Rakentamisen sijoittamisella ja massoittelulla on vaikutusta pienilmastoon ja tuulien suuntautumiseen alueen sisällä. Kaavarunko ei ota kantaa rakennusten tarkempaan sijoitteluun, mutta yleisesti voidaan sanoa, että kasvillisuuden väheneminen ja lisärakentaminen vaikuttavat pienilmaston ohella tuulisuuteen. Lentokenttäalueella vallitseva tuulen suunta on lounaasta. Tarkemmassa suunnittelussa tulisi välttää tuulitunneleiden ja pyörteisten alueiden muodostamista erityisesti julkisille aukioille, pihakaduille ja kortteleiden oleskelualueille.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Malmin lentokentän ympäristö on nykyään rakentamistavoiltaan vaihtelevaa. Laajan rakentamattoman alueen ympärillä on pientaloalueita, asuinkerrostaloja ja pienteollisuutta. Kaavarungon vaikutukset rakennettuun ympäristöön ovat väistämättä merkittäviä, koska muutos on suuri. Laaja rakentamaton alue toimii myös estevaikutuksena, koska lentokentän alueen läpi ei pääse. Alueen rakentamisen myötä menetetään mittava avoin ympäristö, mutta samalla ympäröivät rakennetut alueet voidaan yhdistää toisiinsa ja niiden saavutettavuus paranee.

Kaavarunko mahdollistaa lentokentän kiitoratojen hahmon sekä tärkeinä pidettyjen rakennusten säilyttämisen kaupunkirakenteessa. Terminaalirakennus sekä lentokonehalli lähiympäristöineen tullaan suojelemaan muistumana alueen historiasta.

Haitallisten vaikutusten lieventäminen

- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa hulevesien käsittelyn huomioiminen ja Helsingin kaupungin hulevesistrategian noudattaminen
- Rakennusten sovittaminen maastonmuotoihin
- Louhintojen ja täyttöjen minimoiminen
- Kulttuuriympäristöjen arvokohteiden hierarkian säilyttäminen ympäristössä
- Rakentamisen mittakaavan sovittaminen olemassa olevaan rakennuskantaan.

Vaikutukset luontoon ja luonnon monimuotoisuuteen

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

Vaikutukset eläimistöön

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

Vaikutukset kasvillisuuteen

Kasvillisuusaluetta muuttuu rakennetuksi alueeksi laajoilla alueilla. Osa nykyisestä kentän alueesta ja metsäalueesta rakennetaan puistoiksi, toisaalta osa virkistysalueista säilytetään luonnontilaisen kaltaisessa tilassa. Puistoverkon osiin syntyy myös uusia elinympäristöjä, tavoitteena on esimerkiksi kehittää niittyekologiaa aluetta halkovassa lentokenttäpuistossa, samoin hulevesien käsittely avouomissa ja viivytysaltaisissa mahdollistaa uudenlaista luonnon monimuotoisuutta alueella. Suunnittelualueen pieni arvokas kasvillisuusalue otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Kaikki METSO-kriteerit täyttävät metsäalueet, luontotietojärjestelmän metsäkohteet, kaventuvat jossain määrin. Tattariharjun ja Lahdenväylän välinen metsäalue jäänee kokonaan rakentamisen alle, mutta Tattarisuon metsäaluetta säilyy osana virkistysympäristöä. Suunnittelualueella ei ole Helsingin valmisteilla olevan metsäisen suojeluverkon kohteita.

Vaikutukset vesistöihin

Suunniteltu maankäyttö lisää alueen läpäisemättömän pinnan määrää ja kasvattaa siten myös alueelta syntyvien hulevesien määrää. Uuden maankäytön myötä hulevesien purkureitit ja valuma-alueiden rajat tulevat muuttumaan nykytilanteesta selvästi. Voidaan arvioida, että suunnittelualueen sisällä kaikkiin nykyisiin uomiin tulee kohdistumaan jonkinasteisia vaikutuksia, kuten putkitus tai uoman siirto. Vaikka muutoksia ei tehdä Longinojan pääuomassa suunnittelualueen länsireunalla, muutokset suunnittelualueella tulevat vaikuttamaan virtaamiin ja sitä myötä myös Longinojan pääuomaan. Jos tarkastellaan Longinojaa ja sen valuma-aluetta kokonaisuudessaan, muutokset eivät ole yhtä suuria, sillä vaikutukset ehtivät tasaantua alajuoksulle päin mentäessä.

Lentokenttäalueen hulevesien hallinnan yleisenä lähtökohtana on, ettei ekologisesti arvokkaan Longinojan tila heikkene tai sen luonto- ja virkistysarvot vaarannu. Valuma-aluetta on tarkasteltu hulevesien hallinnan suunnittelussa kokonaisuutena. Tavoitteena on, että valuma-alueelle

kohdistuvien maankäytöllisten muutosten myötä vesitaloudellinen tasapaino muuttuu mahdollisimman vähän, eikä hulevesistä aiheudu haittaa terveydelle, turvallisuudelle, luonnolle, viihtyisyydelle tai yhdyskuntarakenteen toimivuudelle.

Laaditussa hule- ja pohjavesiselvityksessä on esitetty alustava yleispiirteinen suunnitelma yleisillä alueilla toteutettavista hulevesien hallintatoimenpiteistä. Hulevesien luonnonmukaisen käsittelyn tavoitteet konkretisoituvat alueen asemakaavoissa, joissa varataan riittävästi tilaa sekä tontti- ja korttelitasolla että yleisillä alueilla.

Lentokentänojan linjausta muutetaan hieman pohjoisemmaksi, jotta katu yhteyden rakentaminen Malmin aseman suuntaan helpottuu. Perustamistavan, kuten paalutuksen vaikutuksia tutkitaan tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä.

Rakentamisen aikainen hulevesien hallinta on erittäin olennaista Longinojan vedenlaadun ja kalaston sekä muun vesieliöstön kannalta. Alustavassa hule- ja pohjavesiselvityksessä on esitetty lähtökohdat ja alustava suunnitelma rakentamisen aikaisista toimenpiteistä.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemipalveluihin

Malmin lentokentän alueen rakentamisella on suuria vaikutuksia paikallisiin luonto-olosuhteisiin ja luonnon monimuotoisuuteen erityisesti nykyisin avoimen kentän osalta. Rakennettavasta puistoverkostosta on tarkoitus suunnitella monimuotoista kaupunkiluontoa. Luontoalueiden menetyistä kompensoidaan kiinnittämällä huomiota viheralueiden toiminnallisuuteen ja ekologiseen laatuun, ennallistamalla luontokohteita ja luomalla uusia lähiviherympäristöjä.

Vaikutuksia ekosysteemipalveluihin arvioidaan tarkemmin kaavarungon jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset luonnonsuojeluun

Malmin lentokentän asuinrakentamisella ei ole suoraa vaikutusta luonnonsuojelualueisiin eikä Helsingin valmisteilla olevan luonnonsuojeluohjelman alueisiin. Jatkosuunnittelussa arvioidaan vaikutuksia lintudirektiivin lajien suotuisan suojelun tason toteutumiseen.

Haitallisten vaikutusten lieventäminen

- Rakentamisen ja käytön aikaisia vaikutuksia Longinojaan ja Vantaanjoen pääuomaan hallitaan suunnitteluratkaisuilla.
- Viheralueiden sijoittumisen, tilavarausten ja luonteen jatkosuunnittelussa pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita ja toisaalta muodostamaan uutta monimuotoista kaupunkiluontoa.
- Alueen pienvedet sekä hule- ja pohjavedet antavat hyvän mahdollisuuden kehittää viihtyisää ja monimuotoista viher- ja virkistysympäristöä.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön ja toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä

Vaikutukset asuinympäristöön

Kaavarungon toteuttaminen tuo alueelle asuntoja noin 25 000 asukkaalle.

Asuntokannan monipuolistuessa ja uudistuessa eri elämäntilanteissa olevien ihmisten on helpompi muuttaa alueelle. Väestörakenne monipuolistuu ja palvelutarjonta kehittyy. Alueelle on suunniteltu oma lähi-keskusta ja kaavarungon tavoitteena on, että lähiympäristö olisi hyvin toimiva ja palvelisi mahdollisimman hyvin monenlaisia ihmisiä. Helsingissä on sekoitettu hallintatyyppiltään erilaisia asuntoja määrätietoisesti saman asuinalueen sisällä. Osittain tämän menetelmän ansiosta on onnistuttu välttämään asuinalueiden laajamittainen segregoituminen. Rakentamisella voidaan edistää koko Koillis-Helsingin kehittymistä ja ehkäistä sen eriytymistä muun kaupungin kehityksestä.

Asuinalueen rakentaminen 25 000 asukkaalle on väistämättä suuri muutos lähiympäristön asukkaille ja vaatii sopeutumista. Haittoja voidaan vähentää mm. rakentamisen vaiheistuksella, tiedotuksella ja pitämällä lentokentän virkistysreitit ja rakennukset aktiivisesti käytössä lentotoiminnan loputtua ja ennen uusien, pysyväisluonteisten toimintojen alkua.

Vaikutukset virkistykseen

Lentokenttää kiertävä ulkoilureitti on alueen tärkein virkistysreitti, joka on lähiympäristön asukkaiden ahkerassa käytössä. Talvella reitillä on kaupungin ylläpitämä valaistu hiihtolatu.

Kaavarunko antaa mahdollisuuden monipuolistaa koillisen Helsingin virkistysolosuhteita nykytilanteesta. Aidatun lentokentän estevaikutus poistuu, jolloin itä-länsi -suuntaisia yhteyksiä voidaan parantaa. Alueelle tulee uusia laajoja kaupunkipuistoja. Kiertävä ulkoilureitti säilytetään osana kaupunkirakennetta, vaikka reitti osin muuttuu nykyisestä. Lentokentän poikki on esitetty uusia yhteyksiä. Lisäksi on esitetty virkistysyhteys Kivikon ulkoilupuistoon. Tätä kautta lentokentän virkistysalueet liittyvät osaksi laajempaa viher- ja virkistysalueiden verkostoa.

Fallkullan kotieläintila on etenkin lasten ja lapsiperheitten suosiossa ja siellä on myös nuorisotoimintaa. Tilaa ympäristöineen kehitetään edelleen virkistys- ja opetuskäytössä.

Suunnitellun viherrakenteen ja jalankulun sekä pyöräilyreittien toteuttaminen monipuolistaa ja lisää reittivaihtoehtoja ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksia. Toisaalta uudet asukkaat lisäävät käyttäjämääriä. Pitämällä ulkoilureitit käytössä ja hyvässä kunnossa myös rakentamisen aikana voidaan vähentää haittavaikutuksia.

Vaikutukset ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen

Kaavarunko antaa edellytykset melun- ja ilmalaadun ohje- ja raja-arvojen mukaiselle jatkosuunnittelulle ja toteutukselle.

Kaavarunko luo edellytykset teollisuuden ympäristöhäiriöiden ja riskien huomioon ottamiselle jatkosuunnittelussa siten, että terveellisuuden ja turvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

Melu ja ilmanlaatu

Liikenteen aiheuttamat melu- ja ilmalaatuselvitykset laaditaan kaavoitustyön aikana.

Maaperän rakennettavuus ja pohjarakentaminen

Maaperä on pääosin savipehmeikköä, joka vaatii sekä esirakentamista syvästabiloimalla että rakennusten ja rakenteiden osalta paaluperustuksia. Pohjavedenpinta alueella on lähellä maan pintaa. Alueen rakentua tullaan huolehtimaan pohjavesipinnan säilyttämisestä ennallaan ja hulevesien käsittelystä alueella siten, ettei Longinojan olosuhteisiin aiheudu haitallisia muutoksia.

Alue tulee rakentumaan osa-alue kerrallaan, jolloin esirakentamista ja pohjarakentamista tullaan tekemään alueittain useassa vaiheessa kaava-alueen rakentumisen myötä. Joka vaiheessa tullaan tarkastelemaan sekä hulevesien käsittely työn aikana että kunkin rakentamisvaiheen mukaisesti.

Alueen esirakentamisen kustannuksia tullaan tarkastelemaan meneillään olevassa rakennettavuusselvityksessä.

Maaperän pilaantuneisuus

Kaavarunko luo edellytykset maaperän pilaantuneisuuden huomioon ottamiselle jatkosuunnittelussa ja -kaavoituksessa. Maankäytön muutos aiheuttaa paikoin maaperän kunnostustarpeen. Kunnostaminen poistaa haitta-aineiden vaikutukset.

Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Alueen vaatimat teknisen huollon verkostot tullaan suunnittelemaan kaavoitustyön yhteydessä yhdessä verkostojen omistajien kanssa.

Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

Kaavarungon suunnittelun yhteydessä on laadittu alustavia kustannusarvioita alueen taloudellisesta toteutettavuudesta.

Alueen maaperä edellyttää huomattavaa alueellista esirakentamista katu-, puisto- ja piha-alueilla. Esirakentamisen kustannuksiksi on arvioitu käynnissä olevan rakennettavuusselvityksen pohjalta alustavasti noin 270–320 miljoonaa euroa, joka jakautuu alueen toteuttamisajalle.

Uutta kerrosalaa kohden esirakentamisen osuus on noin 225–270 €/k-m².

Katujen ja aukoiden, puistojen ja viheralueiden, sekä hulevesijärjestelmien rakentamisen kustannuksiksi on alustavasti arvioitu 125–150 milj. euroa.

Julkisten palvelujen tarve täsmentyy lopullisesti vasta alueen toteutusvaiheessa, mutta alustavasti koulujen ja päiväkotien kustannuksiksi on arvioitu noin 50 milj. euroa.

Kokonaisuudessaan alueen rakentamiskustannuksiksi on alustavasti arvioitu 450–520 milj. euroa. Tämä kuitenkin täsmentyy jatkosuunnittelun yhteydessä, jolloin määritellään tarkemmin muun muassa kortteli-alueet. Uutta kerrosalaa kohden kustannuksia kertyy noin 370–430 €/k-m².

Tonttituloja alueen maankäytöstä on alustavasti arvioitu kokonaisuudessaan noin 540–590 milj. euroa. Arviot täsmentyvät tarkemmassa suunnittelussa ja jatkossa tulisi alueen kokonaistaloudellisuutta tutkia yhdessä mahdollisen rakentamisen tehokkuuden lisäämisen kanssa.

Raitiotieyhteyden, sekä Lahdenväylään ylittävien siltojen kustannukset selvitetään jatkosuunnittelun yhteydessä.

Rakennustyyppien viitteellisiä perustamistapoja on alustavasti selvitetty, mutta varsinaisten tonttitaloustarkastelujen laatiminen on mahdollista vasta tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Finavian päätös lopettaa lentotoiminta Malmin lentokentällä vuoden 2016 lopussa estää lentotoimintaan liittyvän yritystoiminnan jatkamisen Malmille. Kaavarunko edesauttaa muun yritystoiminnan toimintaedellytysten parantumista Malmilla. Lisäksi erityisesti liikenneyhteyksien parantumisen myötä ja Helsingin asukasmäärän kasvaessa Tattarisuon, Tattariharjun ja Kivikon työpaikka-alueiden toimintaedellytykset ja kehittymismahdollisuudet parantuvat.

Kaavarungon jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan vuoden 2016 aikana Malmin lentokentän alueen, Tattariharjun ja Tattarisuon alueiden kaupallinen selvitys sekä elinkeinovaikutusten arviointi ja vaikutukset yritysten toimintaedellytyksiin.

8 Suunnitteluvaiheet

Vireilletulo ja vuorovaikutus

Kaavarungon valmistelu on käynnistynyt Helsingin kaupungin aloitteesta. Suunnittelusta on ilmoitettu vuoden 2015 kaavoituskatsauksessa. Suunnittelun aloittamisesta tiedotettiin 12.8.2015 alkaen naapuruston asukkaille kotiin jaetuilla postikorteilla (jakelu noin 1 900 kpl), viidessä sanomalehdessä julkaistulla ilmoituksella, sähköpostilla yhdistyksille sekä kaupunkisuunnitteluviraston nettisivuilla. Somessa suunnittelusta kerrottiin Helsinki suunnittelee -profiilin alla Twitterissä ja Facebookissa avainsanalla #malmintyöhuone. Tietoa suunnittelusta on verkkosivuilla osoitteessa www.hel.fi/malmi. Malmin uutiskirjeellä on 145 tilaajaa (tilanne 17.9.2015).

Osallistuminen järjestetään 12.8.2015 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Syksyllä 2015 oli yhteensä neljä kaikille avointa tilaisuutta. Kaikki tilaisuudet pidettiin suunnittelualueen lähellä Stadin ammattiopistossa, Vilppulantie 14:ssä.

Malmin infotilaisuudessa 20.8.2015 esiteltiin suunnittelun taustoja sekä päätöksenteko- ja sopimustilannetta. Tilaisuuteen osallistui noin 90 henkilöä.

Malmin työhuone -suunnittelutyöpajoihin 1.9.2015 ja 3.9.2015 osallistui yhteensä noin 80 henkilöä. Työpajojen tarkoituksena oli saada lähialueen asukkaiden, yrittäjien, käyttäjien ja muiden kiinnostuneiden kokemuksia, tietoa ja visioita siitä, minkälainen Malmin lentokentän alue on tulevaisuuden asuinalueena. Työpajojen tulokset on koottu erilliseen Malmin työhuone -työpajaraporttiin. Yhteenveto tuloksista on tämän selostuksen kohdassa Tavoitteet, osallisten asettamia tavoitteita ja kehittämisideoita.

Kaavarunkoluonnos ja muu valmisteluaineisto oli nähtävillä 21.9.–12.10.2015 Malmitalolla, lähialueen kirjastoissa (Malmi, Puistola, Tapanila, Jakomäki), Helsingin kaupungintalolla sekä kaupunkisuunnitteluviraston info- ja näyttelytila Laiturilla sekä verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat. Kaavarunkoa koskeva keskustelutilaisuus oli 30.9.2015. Tilaisuuteen osallistui noin 100 henkilöä.

Viranomaisyhteistyö

Kaavarungon valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä Helsingin kaupungin eri hallintokuntien kanssa ja ennen lautakuntakäsittelyä on pyydetty kannanotot seuraavilta: asuntotuotantotoimisto, kaupunginkanslia (elinkeino-osasto), kaupunginkirjasto, kaupunginmuseo, kiinteistövirasto (geotekninen osasto, tilakeskus ja tonttiosasto), liikuntavirasto, nuorisoasiainkeskus, opetusvirasto, pelastuslaitos, rakennusvalvontavirasto, rakennusvirasto, sosiaali- ja terveysvirasto, varhaiskasvatustavirasto ja ympäristökeskus sekä Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL).

Maankäyttö- ja rakennuslain 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu Malmin lentokentän alueen asemakaavoituksesta käytiin 21.10.2015. Muistio on selostuksen liitteenä.

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse 64 mielipidettä, jotka koskivat kaavarunkoluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Saadut mielipiteet kohdistuivat kattavasti kaikille osa-alueille lentotoiminnan, yritystoiminnan, kulttuurihistorian, maaperän, viheralueiden ja luontokohteiden, kaavarunгон sisällön, liikennetarkaisuiden, kaavarunгон valmistelun, rakentamisen vaikutusten, vaihtoehtoisten suunnitelmien, asukasmielipiteen, Helsingin maankäytön ja päätöksentekoprosessin alueilla.

Osa mielipiteistä on voitu ottaa kaavarunгон valmistelussa huomioon ja osa voidaan ottaa huomioon tarkemman suunnittelun yhteydessä. Mielipiteitä lentoliikenteen jatkamiseksi ei voida ottaa huomioon valitun lähtökohdan johdosta.

Vuorovaikutusraportissa esitetään tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja mielipiteistä sekä niiden vastineet laajemmin. Vuorovaikutusraportin liitteenä on muistio keskustelutilaisuudesta.

9 Käsittelyvaiheet

Kaavarunko esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 1.12.2015.

Helsingissä 1.12.2015

Olavi Veltheim



MALMIN LENTOKENTÄN ALUEEN KAAVARUNKO

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Malmin lentokentälle ja sitä ympäröiville alueille suunnitellaan uutta kaupunginosaa noin 25 000 asukkaalle. Alueelle laaditaan kaavarunko, jossa määritellään hankkeen tavoitteet sekä merkittävimmät suunnittelun linjaukset, kuten kortteli- ja viherrakenne sekä liikennejärjestelyt. Kaavarunko toimii alueen asemakaavoituksen lähtökohtana.

Kaavarunkoa valmistellaan yhdessä kaupunkilaisten kanssa. Syksyllä 2015 järjestetään neljä kaikille avointa tilaisuutta. Kaavarunko on tarkoitus esitellä kaupunkisuunnittelulautakunnalle joulukuussa 2015.

Suunnittelualue ja tavoitteet

Suunnittelualueeseen kuuluu Malmin lentokentän lisäksi alueita, jotka liittyvät oleellisesti uuden kaupunginosan suunnitteluun. Tällaisia ovat esimerkiksi Suurmetsäntien ja Tattariharjuntien pohjoispuolilla sijaitsevat alueet sekä Fallkullan alue. Sunnuntaipalstojen ja Nallenmäen asuinalueet ovat mukana suunnittelualueessa, mutta nykyisille pientalotonteille ei kaavarunkotyössä ole suunnitteilla muutoksia. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 310 ha. Suunnittelualueen raja-alue on liitteenä kartassa.

Malmin lentokenttä on Helsingin uuden yleiskaavaluonnoksen merkittävin uusi rakentamisalue. Tavoitteena on, että alueesta tulee kaupunkirakenteeltaan monipuolinen. Kerrostalojen lisäksi alueelle suunnitellaan esimerkiksi pientaloja, rivitaloja ja muita asumisratkaisuja. 25 000 asukkaan kaupunginosaan suunnitellaan myös lähikeskustaa palveluihin ja työpaikkoineen.

Tavoitteena on, että Malmin alueen virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet lisääntyvät ja monipuolistuvat. Lentokentän alueelle tulee asuinrakentamisen lisäksi uusia viheralueita ja puistoja. Viherkannetta suunnitellaan huomioiden nykyiset virkistysverkostot ja luontokohteet. Nykyistä, lentokenttää kiertävää ulkoilureittiä kehitetään yhtenäisenä kokonaisuutena. Uusia virkistysyhteyksiä on suunnitteilla esimerkiksi Fallkullan ja terminaalirakennuksen sekä lentokentän alueen ja Kivikon ulkoilupuiston välille.

Suunnittelussa huomioidaan kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti, ja turvataan tärkeimpien mai-





sema- ja kulttuuriarvojen säilyminen sovittaen niitä yhteen uuden maankäyttöratkaisun kanssa. Lentoaseman terminaalirakennus ja lentokonehalli suojellaan asemakaavalla ja Fallkullan tilan alue säilyy virkistys- ja opetuskäytössä.

Joukkoliikennetarkoituksista tutkitaan muun muassa pikaraitiotieyhteyksiä Helsingin keskustan ja Jakomäen suuntiin sekä Malmin kautta kulkevaa poikittaisyhteyttä Myyrmäen ja Vuosaaren välillä.

Pien- ja hulevesien käsittely on osa viheralueiden ja asuinkortteleiden suunnittelua. Suunnittelussa huomioidaan myös pohjavesiolosuhteiden ja Longinojan hydrologisen tilan säilyminen ennallaan.

Valmistelun eteneminen

Alueelle laaditaan ensin kaavarunko ja sen pohjalta myöhemmin asemakaavoja. Kaavarunkoa valmistellaan Helsingin kaupungin aloitteesta. Tavoitteena on, että kaavarunko valmistuu syksyllä 2015 ja se voidaan esitellä kaupunkisuunnittelulautakunnalle joulukuussa 2015. Kaavarunkoa ei viedä kaupunginhallituksen tai -valtuuston käsittelyyn.

Osallistuminen

Kaavarunkoa valmistellaan yhdessä asukkaiden, käyttäjien, toimijoiden, yritysten, yhdistysten ja muiden alueen suunnittelusta kiinnostuneiden kanssa.

Syksyllä 2015 järjestetään neljä tilaisuutta Stadin ammattiopistossa osoitteessa Vilppulantie 14:

- Infotilaisuus suunnittelusta torstaina 20.8.2015 klo 18 alkaen
- Malmin työhuone 1 tiistaina 1.9.2015 klo 17–20
- Malmin työhuone 2 torstaina 3.9.2015 klo 17–20
- Kaavarunon esittely keskiviikkona 30.9.2015 klo 17 alkaen

Infotilaisuudessa 20.8. käydään läpi suunnittelun lähtötilanne, tavoitteet ja eteneminen sekä keskustellaan siitä, miksi lentokentän alueelle suunnitellaan uutta kaupunginosaa.

Malmin työhuoneella 1.9. ja 3.9. kootaan osallistujien kokemuksia ja tietoa alueesta sekä keskitytään siihen, millainen kaupunginosa Malmin kentästä tulee parhaimmillaan.

Ilmoittaudu Malmin työhuoneelle viimeistään 26. elokuuta osoitteessa www.hel.fi/malmi.





Kaavarunko ja muu valmisteluaineisto on nähtävillä 21.9–12.10.2015 seuraavissa paikoissa:

- info- ja näyttelytila Laituri, Narinkka 2
- Malmitalo, Ala-Malmin tori 1
- Malmin, Tapanilan ja Jakomäen kirjastot
- Verkkosivulla www.hel.fi/suunnitelmat

Nähtävillä olevasta kaavarungosta keskustellaan keskiviikkona 30.9.2015 klo 17 alkaen Stadin ammattiopistossa. Mielipiteet kaavarungosta ja valmistelusta pyydetään esittämään viimeistään 12.10.2015.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään osoitteeseen Helsingin kaupunki, Kirjaamo, Kaupunkisuunnitteluvirasto, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13) tai sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

Mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä suunnittelussa huomioitavista asioista voi esittää koko valmistelun ajan. Suullisia mielipiteitä voi esittää järjestettyjen tilaisuuksien lisäksi suoraan suunnittelijoille. Tapaamisaika tulee sopia etukäteen. Viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillisiä neuvotteluja ja heiltä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Tietoa suunnittelusta saa verkkosivulta www.hel.fi/malmi Sivulta voi myös tilata hankkeen uutiskirjeen. Suunnitteluaineisto löytyy koko valmistelun ajan karttapalvelusta osoitteessa karta.hel.fi/suunnitelmat. Suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2015 kaavoituskatsauksessa sekä lehti-ilmoituksilla Koillis-Helsingin Lähtiedossa, Helsingin sanomissa, Hufvudstadsbladetissa ja Helsingin Uutisissa.

Suunnittelua voi seurata myös kaupunkisuunnitteluviraston sosiaalisen median kanavissa avainsanalla #malmintyöhuone
Facebookissa: facebook.com/helsinkisuunnittelee
Twitterissä: twitter.com/ksvhelsinki

Osalliset

Osallisia ovat suunnittelualueen ja sen vaikutusalueen maanomistajat ja -haltijat, asukkaat ja asuinosa- ja kiinteistöyhtiöt, alueella toimivat yritykset ja elinkeinon harjoittajat ja työssäkäyvät eli kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Lisäksi osallisia ovat yhdistykset, järjestöt, yhteisöt ja viran-





omaiset, jotka toimivat alueella tai joiden toimialaa kaavassa käsitellään. Osalliset eriteltynä:

- Suunnittelualueen yritykset ja yhdistykset sekä lähialueen yritykset esimerkiksi Tattariharjun, Tattarisuon ja Ormuspellon alueilla
- Yrittäjien yhdistykset kuten Helsingin Yrittäjät, Koillis-Helsingin yrittäjät ja Malmin seudun yritysyhdistys ry
- Suunnittelualueen ja lähialueen maanomistajat, haltijat ja asukkaat mm. Ala-Malmilla, Fallkullassa, Nallenmäessä, Ormuspellossa, Puistolassa, Sepänmäessä ja Sunnuntaipalstojen alueella
- Yhdistykset ja seurat kuten Helsingin kaupunginosayhdistykset ry Helka, Suurmetsä-Jakomäki-seura, Malmin lentoaseman ystävät ry, Malmi-seura, Puistolan omakotiyhdistys, Puistolan urheilijat, Puistola-seura, Pukinmäki-seura, Tapanilan Erä ry, Tapanila-seura, Tapaninvainion kaupunginosayhdistys, Tapulikaupunki-seura,
- Luontojärjestöt kuten Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, MaTaPuPu Birding Society, Tringa, Suomalaisen kalastusmatkailun edistämisseura, Suomen luonnonsuojeluliitto, Virtavesien hoitoyhdistys ry
- Helsingin kaupungin hallintokunnat: asuntotuotantotoimisto, Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos, kaupunginkanslia, kaupungin museo, kiinteistövirasto (geotekninen osasto, tilakeskus, tontti-osasto ja elinkeinopalvelut), liikuntavirasto, nuorisoasiainkeskus, opetusvirasto, pelastuslaitos, rakennusvalvontavirasto, rakennusvirasto, sosiaali- ja terveysvirasto, ympäristökeskus ja varhaiskasvatustavirasto
- Asiantuntijaviranomaiset kuten Finavia Oyj, Helen Oy, Helsingin seudun liikenne, Helsingin seudun ympäristöpalvelut, Museovirasto, puolustusvoimat, rajavartiolaitos, tullit ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Vaikutusten arviointi

Kaupunkisuunnitteluvirasto ja tarvittaessa muut asiantuntijat arvioivat kaavarungon vaikutuksia mm. seuraaviin asioihin:

- yhdyskuntarakenteeseen
- liikenteeseen
- maisemaan ja kaupunkikuvaan,
- rakennettuun ympäristöön ja kulttuuriperintöön
- luontoon ja luonnon monimuotoisuuteen
- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön sekä toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä
- teknisen huollon järjestämiseen
- yhdyskuntatalouteen





- elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin
- terveyteen ja turvallisuuteen (melu, ilmanlaatu, maaperän pilaantuneisuus)

Suunnittelun taustatietoa

Maapohja ja pohjavesi

Alueen maaperä on pääosin savialuetta, jonka syvyys on suurimmalla osalla aluetta 5–15 metriä. Rakennettavuudeltaan alue on normaalisti rakennettavaa savialuetta. Alueella on yli 1000 kairauspistettä, joiden avulla maaperää on tutkittu. Alueella tehdään parhaillaan lisätutkimuksia ja tullaan teettämään rakennettavuusselvitys.

Alueen maaperä on maaperätutkimusten mukaan todettu paikoin pilaantuneeksi, mutta suurimmalla osalla aluetta ei oleteta olevan kunnostustarvetta. Alueen pilaantuneisuus keskittyy muutamiin kohtiin, joissa lentoaseman toiminnot ovat aiheuttaneet päästöjä maaperään.

Pohjavesi virtaa alueelle laajalta alueelta, pohjavedenpinta on lähellä nykyistä maanpintaa. Alueen itäreunalla on lähteitä ja pumppaamo. Alueelle kertyy hulevesiä laajalta alueelta.

Maanomistus

Suurimman osan alueesta omistaa Helsingin kaupunki. Yksityisomistuksessa on alueita ja tontteja Sunnuntaipalstoilla, Nallenmäessä, Hyttitien varressa ja Suurmetsäntien pohjoispuolella.

Kaavatilanne

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa Helsingin seudun erityiskysymyksissä yleistavoitteena on muun muassa, että Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina. Erityistavoitteina on muun muassa seuraavaa: Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys. Merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle ja mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (2014) kentän alue on merkitty kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi (RKY 2009). Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan alueen yksityis-





kohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti ja turvattava merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on myös arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriarvot. Alueen maankäyttömuoto määritellään Uudenmaan maakuntakaavassa (2006), jossa alue on liikennealuetta, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue.

Lisäksi maakuntakaavassa on merkitty pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysväli ja vaihtopaikka sekä lentomelualue. Lentokenttärakennus on merkitty kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeäksi kohteeksi.

Alueella on voimassa kaupunginvaltuuston hyväksymä yleiskaava 1992. Siinä lentokentän alue on osoitettu L(A) merkinnällä eli liikennealueeksi, joka muutetaan asuntoalueeksi, jos yleiskaavakartalla osoitettu muu toiminta siirtyy alueelta pois. Helsingin yleiskaava 2002 ei ole voimassa Malmin lentokentän alueella.

Helsingin uudessa yleiskaavaluonnoksessa (2014) lentokentän alue on osoitettu asuinrakentamiseen, jolla on oma lähikeskusta.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja vuosilta 1964–2000. Osalla aluetta ei ole asemakaavaa. Lentokentän alue on merkitty lentokenttäalueeksi vuoden 1964 asemakaavassa.

Suunnittelualuetta koskevia sopimuksia, päätöksiä ja erillisiä selvityksiä:

- Vuokrasopimus. Helsingin kaupunki on luovuttanut Malmin Lentokentän maa-alueen 10.5.1935 allekirjoitetulla sopimuksella sekä 17.7.1939, 15.11.1948, 19.11.1951 ja 21.12.1995 allekirjoitetuilla sopimuksen täydennyksillä valtiolle ilmaliikennekäyttöön. Sopimus on voimassa niin pitkään kun valtio käyttää aluetta ilmaliikenteeseen, kuitenkin enintään 10.5.2034 saakka. Vuoden 1995 sopimuksella valtiolle annettiin oikeus luovuttaa alueita kolmannelle osapuolelle 20 vuodeksi ilmailuun liittyviin tarkoituksiin.
- Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infra-hankkeiden tulemiseksi ja asumisen edistämiseksi (ympäristöministeriön ja valtiovarainministeriön tiedote 25.8.2014, kaupunginhallitus 6.10.2014, valtioneuvosto 20.11.2014). Valtio lopettaa toimintonsa





Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016 mutta viimeistään 2020 loppuun mennessä.

- Kiinteistöjen ja rakennusten omistus. Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 26.11.2014 Finavian Oyj:n ja Senaattikiinteistöjen omistamien kiinteistöjen ja rakennusten ostamisesta Malmin lentokenttäalueelta. Samalla Finavia Oyj luopuu Malmin lentokenttäaluetta koskevasta käyttöoikeudesta viimeistään 1.1.2017.
- Rakennuskielto. Malmin lentokentän alue ympäristöineen on rakennuskiellossa yleiskaavan laatimista varten (Kaupunginhallitus 11.3.2013).

Helsingin yleiskaavaan valmistelun yhteydessä kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston tekemiä selvityksiä, jotka liittyvät myös Malmin lentokentän alueen suunnitteluun. Kaikki yleiskaavaselvitykset löytyvät osoitteesta www.yleiskaava.fi.

- Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet. (2014:43)
- Yleiskaavan mukaisen raideliikenneverkon vaikutukset alueiden saavutettavuuteen. (2014:41)
- Helsingin kestävä viherrakenne. Miten turvata kestävä viherrakenne ja kaupunkiluonnon monimuotoisuus tiivistyvässä kaupunkirakenteessa – Kaupunkiekologinen tutkimusraportti. (2014:27)
- Ensimmäisen maailmansodan linnoitusvyöhykkeen inventointiselvitys. Museovirasto. (2014:32)
- Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt. (2014:17)
- Mahdollisuuksien Malmi. (2014:21)
- Jokeri 2 – Maankäytön kehittämisperiaatteet. (2013:7)
- Esikaupunkien asemanseutujen kehittämisen edellytykset. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:3.
- Helsingin palveluverkkoselvitys sekä tavoiteverkko 2050. (2013:10)

Lisätiedot

Sähköpostit ovat muotoa: etunimi.sukunimi@hel.fi

Maankäyttö

Tuomas Hakala, projektipäällikkö, p. (09) 310 37205

Crista Toivola, p. (09) 310 37334

Valtteri Heinonen, p. (09) 310 64795





Liikenne

Anna Pätynen, p. (09) 310 37110

Topi Vuorio, p. (09) 310 37193

Teknistaloudelliset asiat

Helena Färkkilä-Korjus (geotekniikka, maaperärakentaminen), p. (09) 310 37325

Kaarina Laakso (maaperän pilaantuneisuus), p. (09) 310 37250

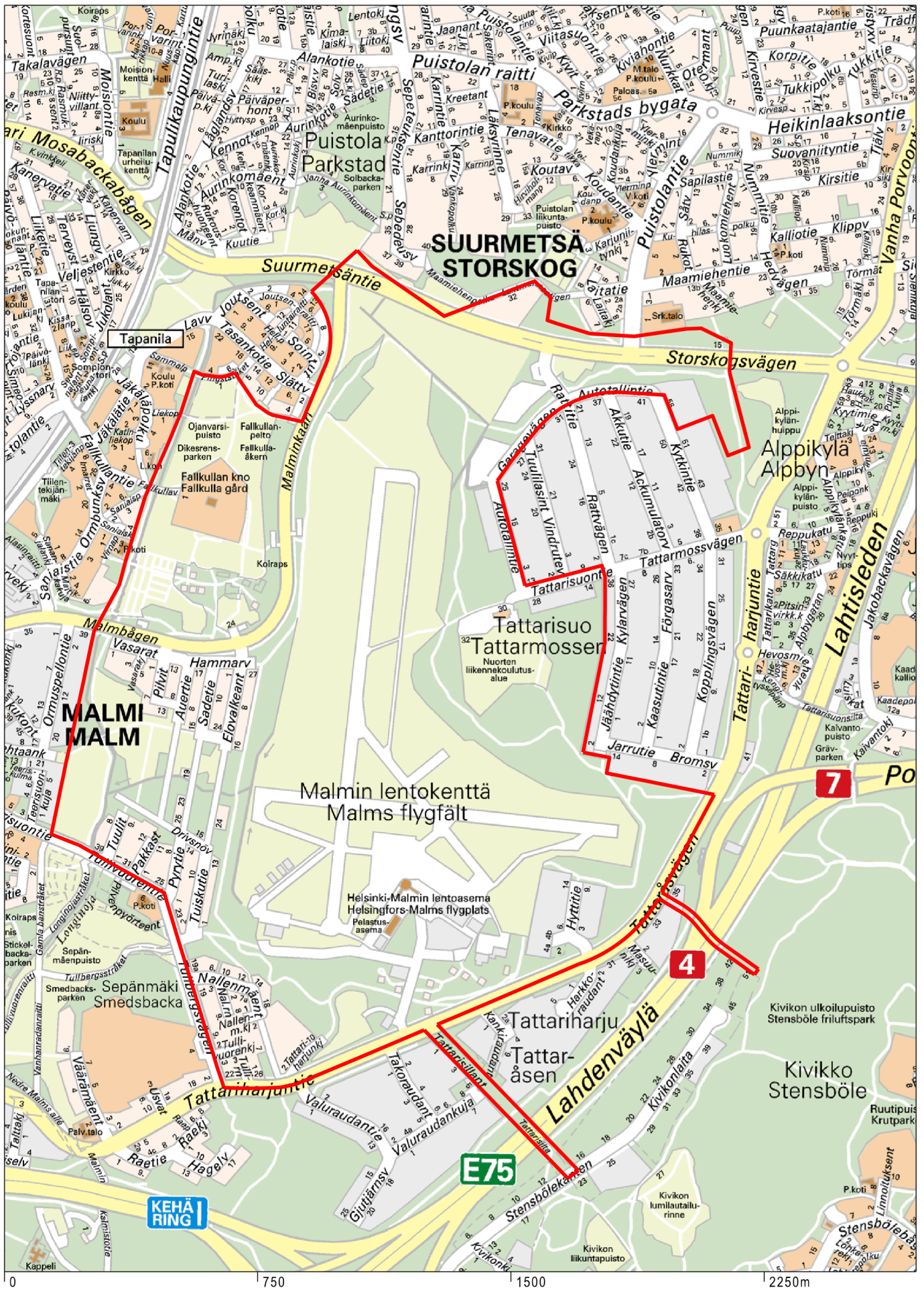
Peik Salonen (vesihuolto), p. (09) 310 37248

Viestintä

Maija Mattila (vuorovaikutus), p. (09) 310 37435

Marja Lintula (viestintä), p. (09) 310 37462





Sijaintikartta

Suunnittelualueen raja



Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Asemakaavaosasto

Kalasatama–Malmi-projekti





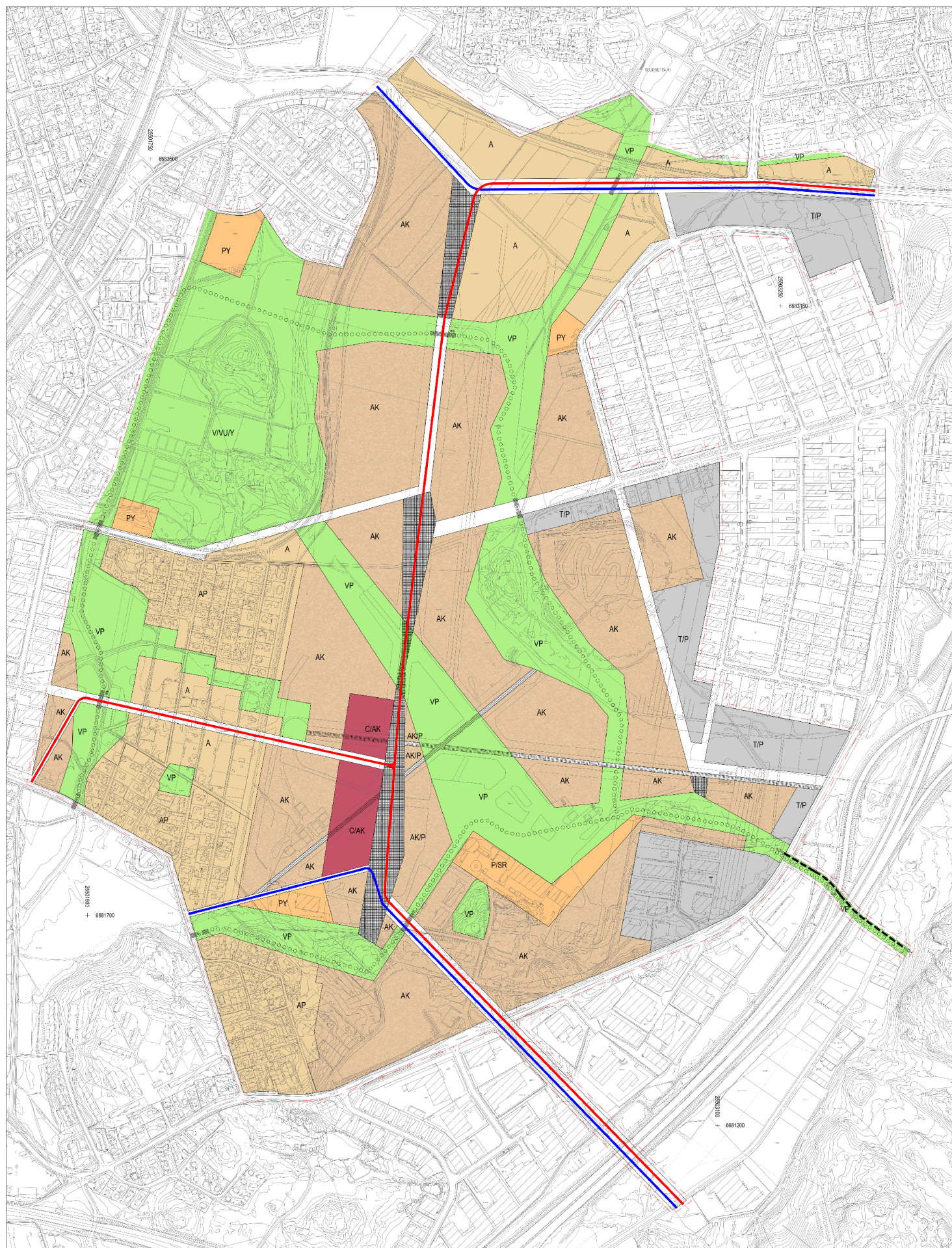
Ilmakuva

Suunnittelualueen rajaus



Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Kalasatama–Malmi-projekti





— · · · — 8 m suunnittelualueen ulkopuolella oleva viiva.

A Asuntoalue. Alueelle saa rakentaa pientaloja ja kerrostaloja. Aluetta kehitetään asumisen, palvelujen, virkistys- ja asuinympäristöön soveltuvien toimintojen ja alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

AK Kerrostalovaltainen asuntoalue. Aluetta kehitetään asumisen, palvelujen, virkistys- ja asuinympäristöön soveltuvien toimintojen ja alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa.

AK/P Kerrostalovaltainen ja palvelujen sekä hallinnon alue. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa.

AP Pientalovaltainen asuntoalue.

C/AK Keskustatoimintojen alue sekä kerrostalovaltainen asuntoalue.

PY Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.

P/SR Palvelujen ja hallinnon alue, jolla ovat rakennukset, lentoasemarakennus ja lentokonehalli, suojellaan.

T Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

T/P Teollisuus- ja varastorakennusten sekä palvelujen ja hallinnon alue.

VP Puisto.

V/VU/Y Virkistysalue, jota kehitetään opetuksen, urheilun ja kulttuurin monipuoliseen käyttöön kulttuuriympäristön suojelutavoitteet huomioiden.

———— Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

— · · · — Osa-alueen raja.

———— Katualue.

||||| Jalankululle ja pyöräliikenteelle varattu yhteys.

||||| Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.

||||| Katuaukio/tori.

○ ○ ○ ○ Ulkoilureitti, jolla mahdollistetaan hiihtäminen.

||||| a/y |||||

Virkistysyhteyden ylikulku/alikulku.

————

Raitioliikenteen yhteystarve.

— · · · —

Virkistysyhteystarve.

————

Pyöräliikenteen pääreitti.

Rakentamisessa ja yhdyskuntateknisessä huollossa on suositettava energiatehokkaita ja ympäristöystävällisiä menetelmiä, rakenteita ja materiaaleja.

Uusiutuvien energiamuotojen käyttöä tulee edistää.

Kortteli- ja yleisillä alueilla syntyvien hulevesien virtauksen hidastamista ja niiden hyödyntämistä tulee edistää.

Kaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon valtioneuvoston asettamat melutason ohjearvot. Raideliikenteen suunnittelussa tulee ottaa huomioon tärinän ja runkoäänen suositusarvot.

Maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on kaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä selvitettävä ja pilaantunut maaperä puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.



HELSINKI HELSINGFORS KALASATAMA - MALMI - PROJEKTI FISKEHAMNEN - MALM - PROJEKTET

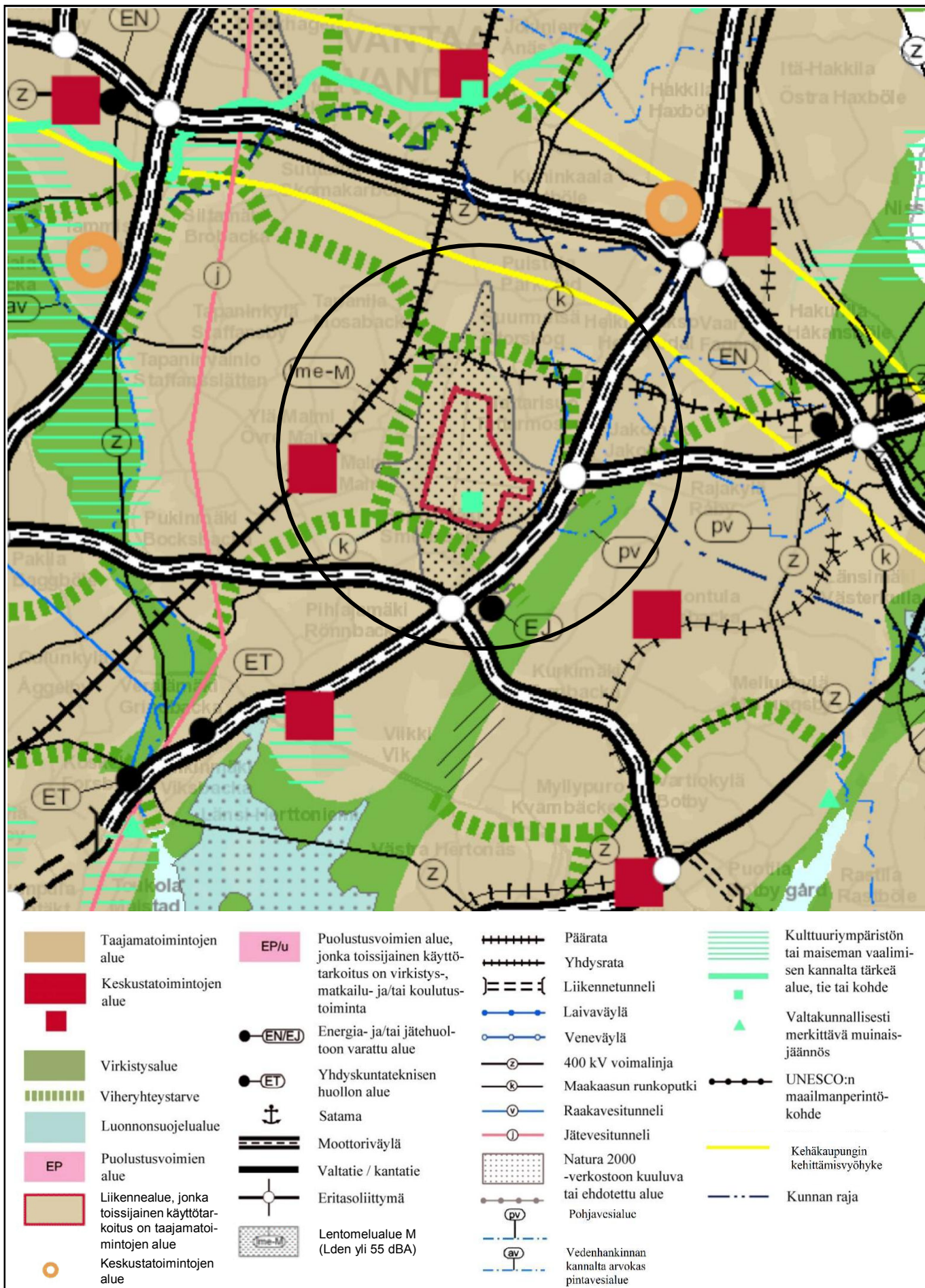
0 500 1000 1500 2000 2500 m

MALMIN LENTOKENTÄN ALUEEN KAAVARUNGON HAVAINNEKUVA, KORTTELIT SEKÄ VIRKISTYS- JA VIHERALUEET
ILLUSTRATION AV DISPOSITIONSPLANEN FÖR MALMS FLYGFÄLTSSOMRÅDE, KVARTER, FRILUFTS- OCH GRÖNOMRÅDEN

KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO 1.12.2015 STADSPLANERINGSKONTORET



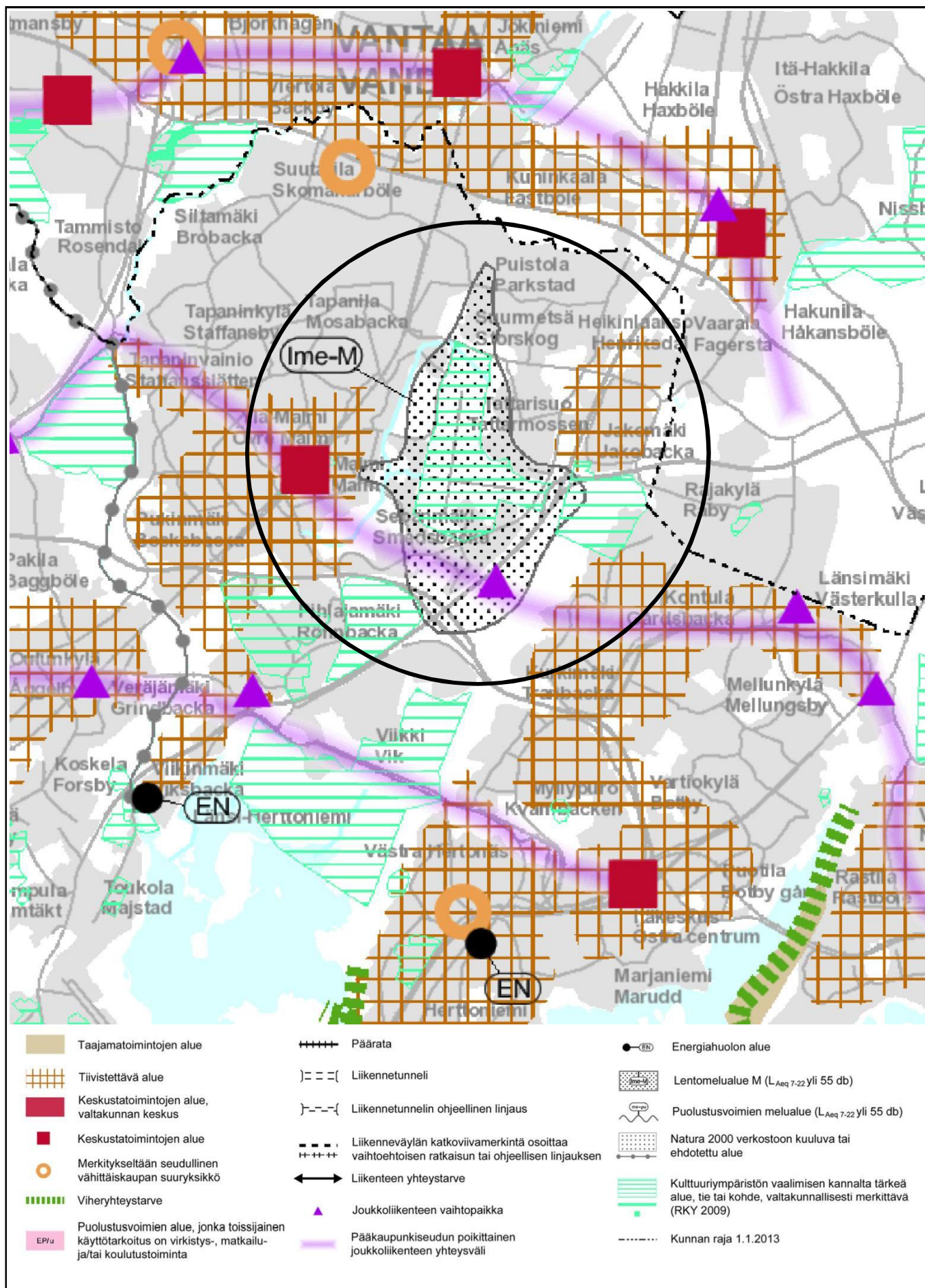




Ote maakuntakaavasta
Malmin lentokentän alue

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Kalasatama–Malmi-projekti

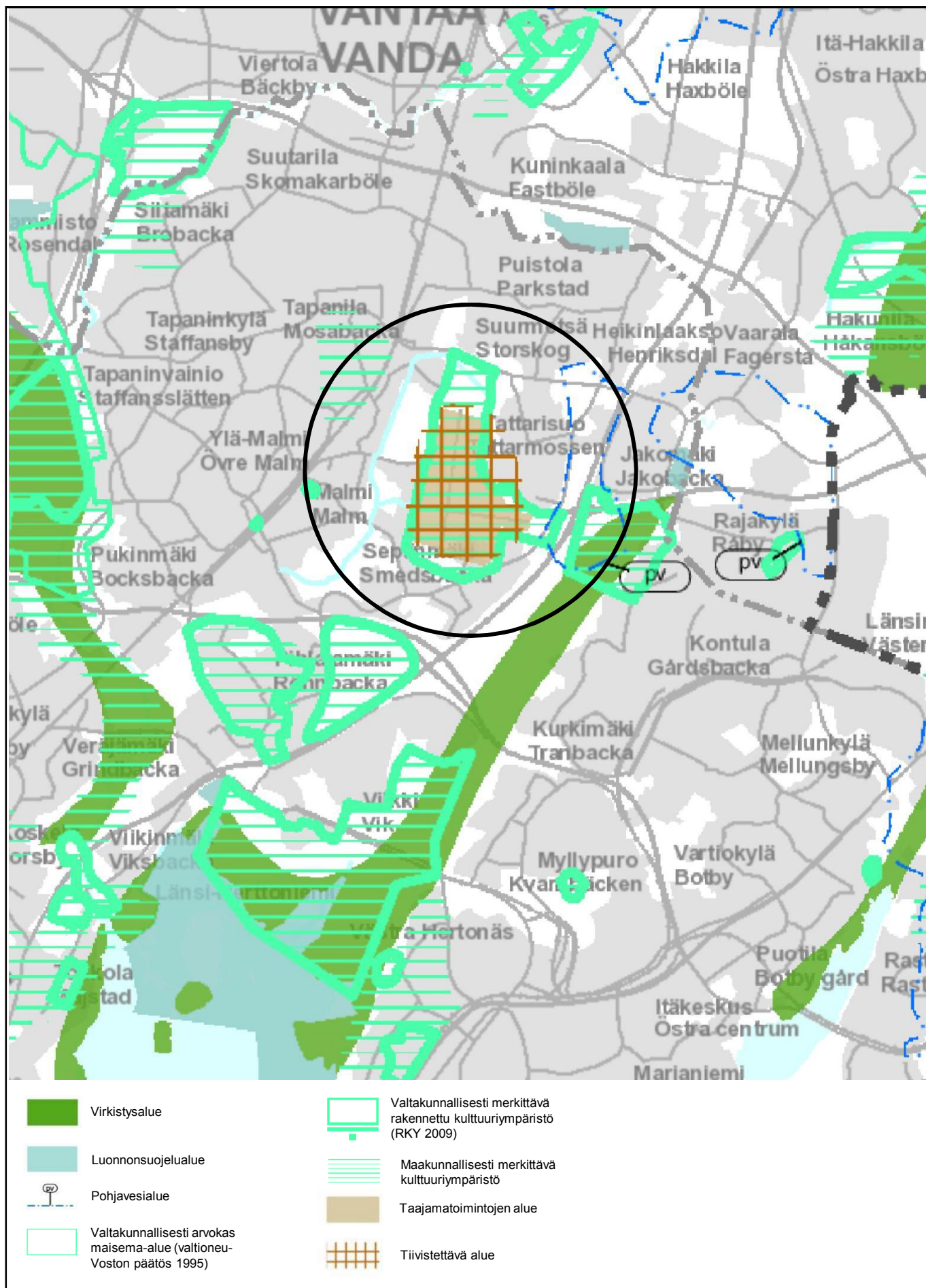




Ote 2. vaihemaakuntakaavasta
Malmin lentokentän alue

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Kalasatama–Malmi-projekti

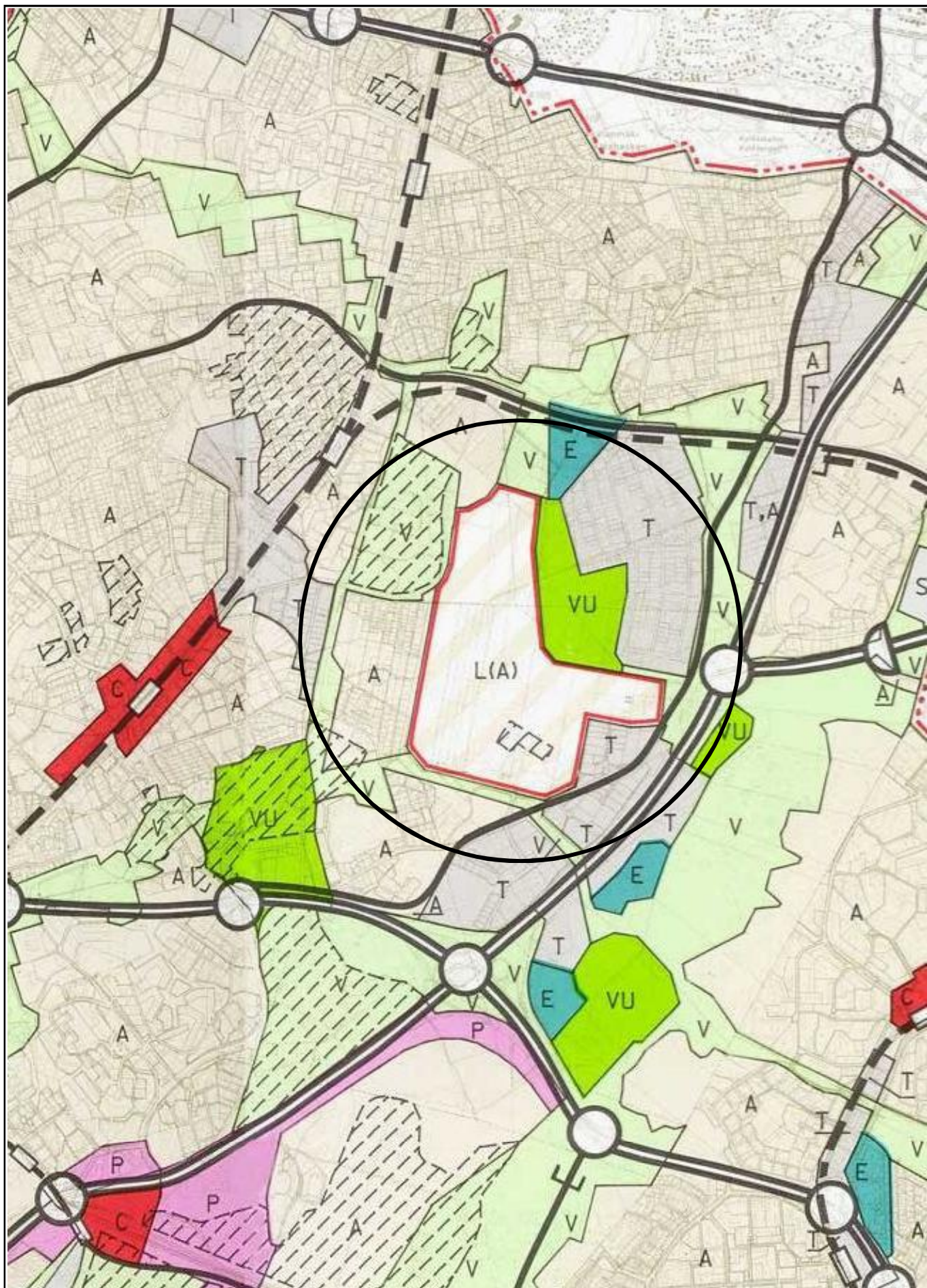




Ote 4. vaihemaakuntakaava-luonnoksesta
Malmin lentokentän alue

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Kalasatama–Malmi-projekti



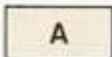
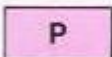
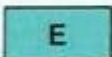
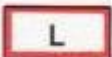
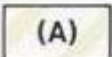
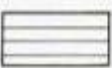
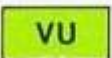


Ote Yleiskaava 1992:sta
Malmi lentokentän alue

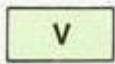
Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Kalasatama–Malmi-projekti



YLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET:

	Viiva 30 metriä sen alueen ulkopuolella, jota päätös koskee.
	ASUNTOALUE Alueelle saa rakentaa tiloja asumisen, virkistykseen ja palvelujen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.
	KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE Alueelle saa rakentaa tiloja hallinnon, kaupan palvelujen, asumisen ja virkistykseen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.
	TUOTANTO- JA VARASTOTOIMINTOJEN ALUE Alueelle saa rakentaa ympäristöhaittoja aiheuttamattoman tuotannon ja varastoinnin käyttöön sekä niille tarpeellisia palvelu- ja toimistotiloja. Lisäksi alueelle saa rakentaa tiloja julkisten palvelujen, yhdyskuntateknisen huollon, virkistykseen ja liikenteen käyttöön.
	HALLINNON JA JULKISTEN PALVELUIDEN ALUE Alueelle saa rakentaa tiloja hallinnon, julkisten palvelujen, asumisen ja virkistykseen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.
	YHDYSKUNTAHUOLLON ALUE Alueelle saa rakentaa tiloja ja laitteita yhdyskuntateknisen huollon, tietoliikenteen ja liikenteen käyttöön.
	LIIKENNEALUE Alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita sekä yhdyskuntateknisen huollon tiloja.
	ALUE, JOKA MUUTETAAN ASUNTOALUEEKSI, JOS YLEISKAAVAKARTALLA OSOITETTU MUU TOIMINTA SIIRTYY ALUEELTA POIS
	MOOTTORIKATU
	PÄÄKATU
	METRO TAI RAUTATIE ASEMINEEN
	JOUKKOLIIKENTEEN KEHÄMÄINEN RUNKOLINJA ASEMINEEN (JOKERI, bussi tai raitiotie)
	Pääliikenneverkon maanalainen osuus.
	KÄVELYKESKUSTA Alueen liikennejärjestelyissä asetetaan jalankulku etusijalle.
	VIRKISTYS- JA LIIKUNTAPALVELUJEN ALUE Alueelle saa rakentaa virkistyskeskuksia, urheilupuistoja ja muita virkistys- ja liikuntapalveluja ja alueelle tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja sekä paikallisliikenteen väyliä.



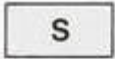


VIRKISTYSALUE

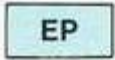
Alueelle saa rakentaa ulkoilutyyppisen virkistystoiminnan tiloja ja alueelle tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja sekä paikallisliikenteen väyliä.

V, RA

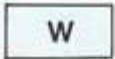
Virkistysalue, jolla on olemassa olevia loma-asuntoalueita.



LUONNONSUOJELUALUE

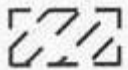


SOTILASALUE



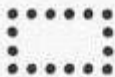
VESIALUE

Alueelle saa rakentaa tiloja ja laitteita vesiliikenteen ja virkistystoimintojen käyttöön sekä liikenteelle tarpeellisia siltoja.

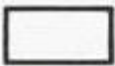


KULTTUURIHISTORIALLISTI ARVOKAS ALUE

Alueelle tapahtuvat muutokset tulee tehdä niin, että alueen kulttuurihistoriallisia, rakennustaiteellisia tai kaupunkikuvallisia ominaispiirteitä ei turmella.



MAAILMANPERINTÖKOHDE

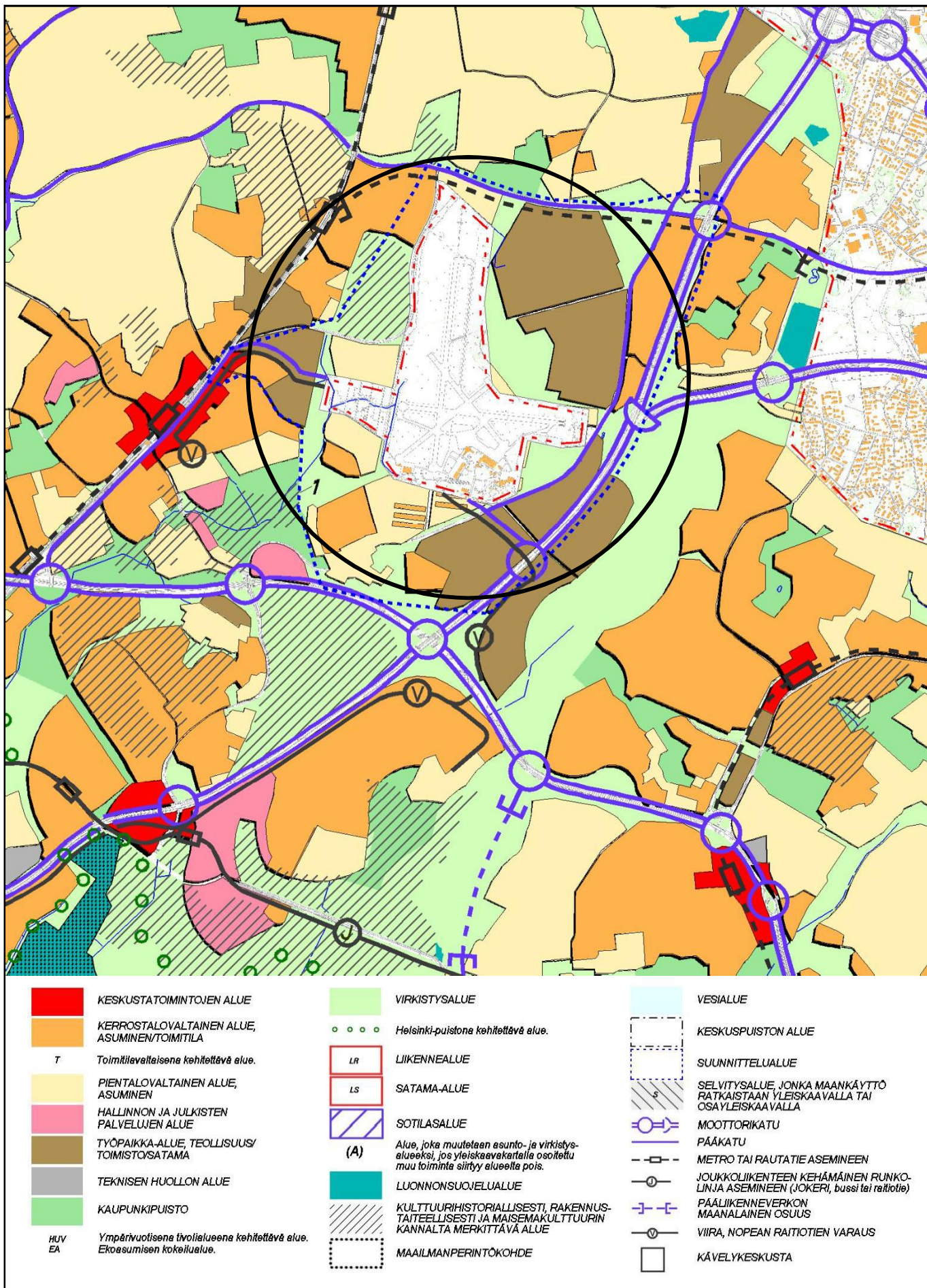


Alueella on voimassa Keskuspuiston osayleiskaava, vahvistettu 23.8.1978



Linnoituspiiri (asetus 478/74)

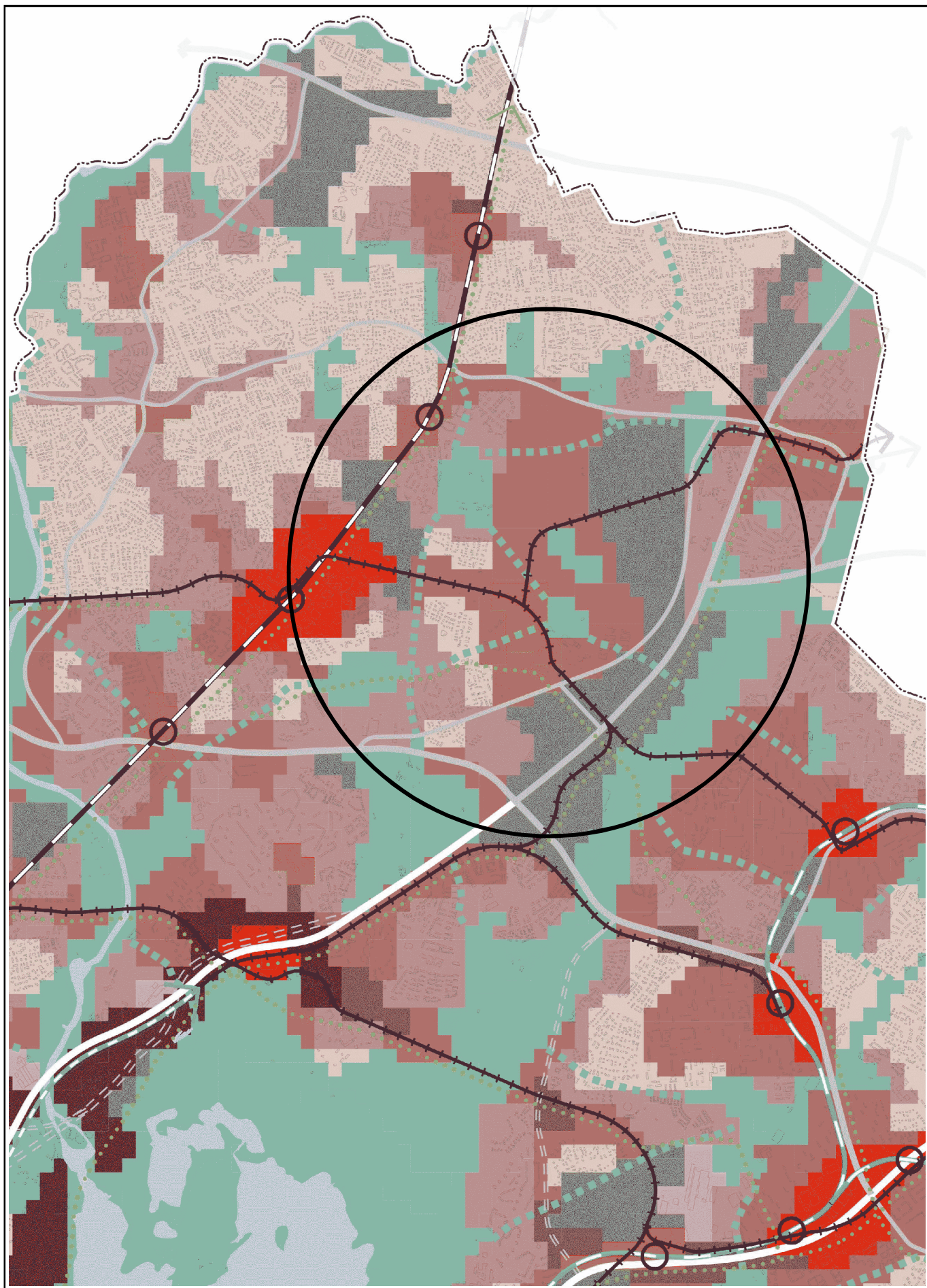




Ote Yleiskaava 2002:sta
 Malmin lentokentän alue

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
 Asemakaavaosasto
 Kalasatama–Malmi-projekti





Ote Helsingin uudesta yleiskaavasta
 Kaupunkikaava, ehdotus (Ks1k 10.11.2015)
 Malmin lentokentän alue

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
 Asemakaavaosasto
 Kalasatama – Malmi-projekti



HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA **KAUPUNKIKAAVA**, EHDOTUS

Liike- ja palvelukeskusta C1

Palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöstään tehokkaampana ja toiminnallisesti monipuolisempana. Liike- ja toimitilan kokonaismäärää ei lähtökohtaisesti tule vähentää. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava keskustalle ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu.

Kantakaupunki C2

Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoituksen muutoksissa on varmistettava kantakaupungille ominaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen rakenteen säilyminen sekä liike- ja toimitilojen riittävä määrä. Käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä tulee tehdä alueellinen tarkastelu. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla. Kaupunkibulevardeihin rajautuvilla alueilla korttelitehokkuus tulee olla pääsääntöisesti yli 1,8 ja keskeisten katujen varsilla kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi.

Lähikeskusta C3

Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on keskeisillä paikoilla osoitettava pääsääntöisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöstään tehokkaampana ja monipuolisempana. Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa yksittäisiä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä.

Kaikissa keskustoissa:

Keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsien. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet tarkoituksenmukaisille joukkoliikenteen vaihtopaikoille ja liityntäpysäköinneille.

Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen, palveluihin tai sen luonteisiin muihin toimintoihin ja rakennusten maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteen runkoyhteyteen. Päivittäistavarakaupan suuryksikköjen mitoituksen lähtökohtana tulee olla paikallinen kysyntä. Pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan.

Asuntovaltainen alue A1

Aluetta kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Alueen keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerroksiin tulee varata liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta vähintään 60 % on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A2

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A3

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 0,4–1,2. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A4

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa alle 0,40. Alueen pinta-alasta keskimäärin 70 % tai enemmän on korttelimaata.

Suomenlinnan aluekokonaisuus

Unescon maailmanperintökohdetta tulee hoitaa ja kehittää asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen, matkailun sekä puolustusvoimien käyttöön niin, että alueen maailmanperintöarvo ei heikenny.

Toimitila-alue

Aluetta kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyskäytön. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan Roihupelto–Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa osoittaa asemakaavassa sellaisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei sallita. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja toimitila-alueille.



**Yhdyskuntateknisen huollon alue**

Aluetta kehitetään yhdyskuntateknisen huollon, tietoliikenteen ja liikenteen käyttöön. Alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon ja yhdyskuntateknisen huollon kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita.

**Satama**

Aluetta kehitetään satama-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueena. Alueelle saa rakentaa sataman toiminnan kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita sekä yhdyskuntateknisen huollon tiloja.

**Puolustusvoimien alue**

Puolustusvoimien käytössä oleva alue, joka osoitetaan asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön, jos alueella oleva toiminta siirtyy alueelta pois.

**Virkistys- ja viheralue**

Aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy seudulliseen viherverkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen.

**Merellisen virkistys- ja matkailun alue**

Aluetta kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta-, luonto- ja kulttuurialueena, joka kytkeytyy mantereen virkistys- ja viheralueisiin. Merkintä sisältää loma-asumisen ja matkailun alueita.

Sekä virkistys- ja viheralueilla että merellisen virkistys- ja matkailun alueilla:

Suunnittelussa tulee turvata kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen sekä ottaa huomioon ja turvata luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeät alueet.

**Viheryhteys**

Laajojen virkistysalueiden välinen, sijainniltaan ohjeellinen yhteys, viherakseli tai puistojen sarja, joka palvelee virkistys- ja/tai ekologisena yhteytenä. Alueiden suunnittelussa viheralueet tulee liittää luontevasti toisiinsa. Kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen säilyminen, viheryhteyksien yhtenäisyys ja jatkuvuus sekä ekologinen kytkeytyneisyys on otettava huomioon. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen ja luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakennetaan vihersilloja tai -alikulkuja.

**Rantaraitti**

Seudulle jatkuva rantavyöhykettä seuraileva koko kaupungin kattava rantaraitti.

**Vesialue****Rautatie asemineen**

Tallinnaan suuntautuvan rautatietunnelin ja suoran lentoasemarakennan sijainnit ovat ohjeellisia.

**Metro asemineen****Raideliikenteen runkoyhteys**

Toteutetaan metrona tai pikaraitiotienä. Sijainti on ohjeellinen.

**Pikaraitiotie**

Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna. Sijainti on ohjeellinen.

**Raideliikenteen yhteystarve**

Yhteys voidaan toteuttaa pikaraitiotienä, metrona tai rautatienä. Varauksen tarkentaminen edellyttää maankäytön ja liikenteen selvityksiä.

**Valtakunnallisesti/seudullisesti tärkeä tie tai katu eritasoliittymineen****Kaupunkibulevardi**

Liikenneväylä, jota kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkibulevardi palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Pituus ja liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

**Pääkatu****Valtakunnallisesti tai seudullisesti tärkeän tien tai kadun, kaupunkibulevardin tai pääkadun maanalainen tai katettu osuus**

Sijainti ja pituus ovat ohjeellisia.

**Baanaverkko**

Pyöräliikenteen nopea runkoverkko. Sijainti on ohjeellinen.

**Östersundom ei kuulu kaava-alueeseen**

Viiva 30 metriä sen alueen ulkopuolella, jota päätös koskee. Yleiskaava kattaa kaupungin hallinnollisen alueen poislukien Östersundom.

Koko kaava-alueella:

Ruuduista muodostuvat alueet kuvaavat maankäytön pääkäyttötarkoitusta. Alueilla ei ole tarkkaa rajaa. Vierekkäisten eri kaavamääräysten alaisten alueiden maankäyttö sovitetaan yhteen niin, että syntyy toimiva kaupunkirakenne. Vihersormien ja muiden seudullisten viheralueiden sekä paikallisen viheralueverkoston jatkuvuus tulee turvata.

Yleiskaava-alue suunnitellaan kaikkialla toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys sekä terveellisyys ja turvallisuus, asumisen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen käyttäen hyväksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.

Kävely- ja pyöräilyolosuhteita sekä joukkoliikennesaavutettavuutta parannetaan koko kaupungin alueella.

Valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kulttuuriympäristöt-teemakartalta. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovitettava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.



Natura 2000 -verkostoon kuuluvat alueet, luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa 2015–2024 suojeltavat alueet on otettava oikeusvaikutteisina huomioon Kaupunkiluonto-teemakartalta. Virkistyspalveluja ja ekosysteemipalveluja kehitetään. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet ja turvattava arvojen säilyminen.

Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei saa rakentaa keskustojen ulkopuolelle.

Kaikille alueille saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita. Kantakaupungissa saa sijaita myös suuria energiantuotantoon liittyviä laitoksia. Rakennettavien ja rakennettujen alueiden aluevarauksiin sisältyvät seudulliset energia- ja vesihuoltoverkostot ja -laitokset suojaluokituksen.

Rantaviiva on ohjeellinen. Rannat suunnitellaan julkisina uusilla rakentamisalueilla.

Tulviin varautuminen tulee ottaa huomioon meren ja vesistöjen äärelle suunniteltaessa. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota hulevesien hallintaan. Merkittäviä vaikutuksia aiheuttavien maankäytön muutosten yhteydessä tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma.

Voimassa olevilla osayleiskaava-alueilla: Jätkäsaari, Keski-Pasila, Sörnäistenranta ja Hermanninranta, Kuninkaantammi, Pohjois-Haagan itäosa sekä Kruunuvuorenranta tämä yleiskaava ei ole oikeusvaikutteinen.

Oikeusvaikutteinen maanalainen yleiskaava on voimassa yleiskaava-alueella lukuunottamatta Katajaharjun tunnelia, Heli-rataa, Merikannontien–Mechelininkadun tunnelia, Kalasataman tunnelia, Maratontien tunnelia, Pitäjänmäenkaaren tunnelia sekä Paciuksenkadun–Nordensköldinkadun tunnelia.

Yleiskaavan tulkinta on esitetty kaavaselostuksessa.

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO
HELSINGFORS STADSPLANERINGSKONTOR

YLEISSUUNNITTELUOSASTO
ÖVERSIKTSPLANERINGSAVDELNINGEN

KSLK

STPLN

NÄHTÄVÄNÄ

TILL PÅSEENDE

MUUTETTU

ÄNDRAD

HYVÄKSYTTY

GODKÄND

TULLUT VOIMAAN

TRÄTT I KRAFT

PIIRUSTUS

RITNING

PÄIVÄYS 6.10.2015

DATUM

LAATINUT Marja Piimies

UPPGJORD AV

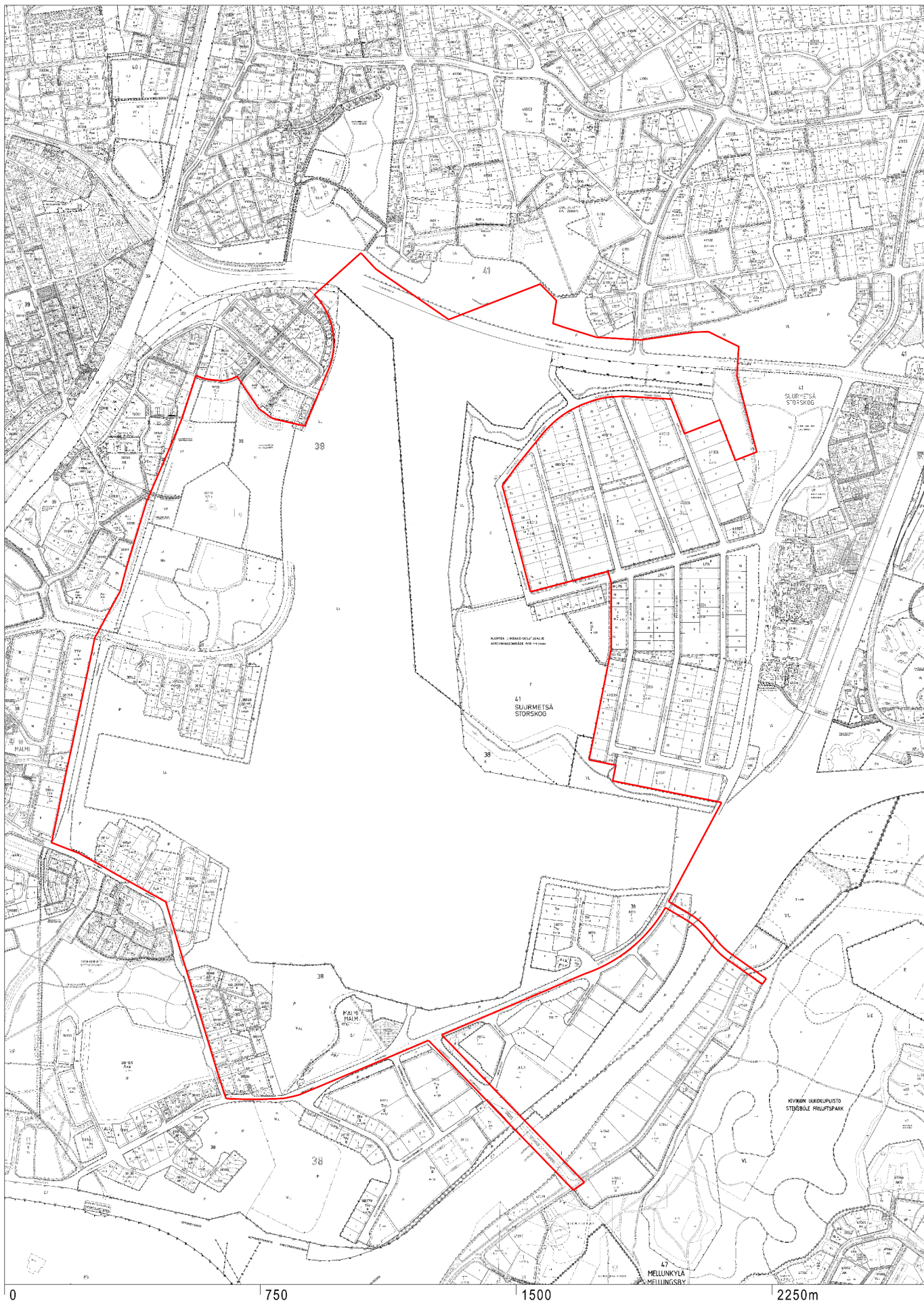
PIIRTÄNYT Sari Yli-Tolppa

RITAD AV

YLEISKAAPÄÄLLIKKÖ
GENERALPLANECHEF

RIKHARD MANNINEN

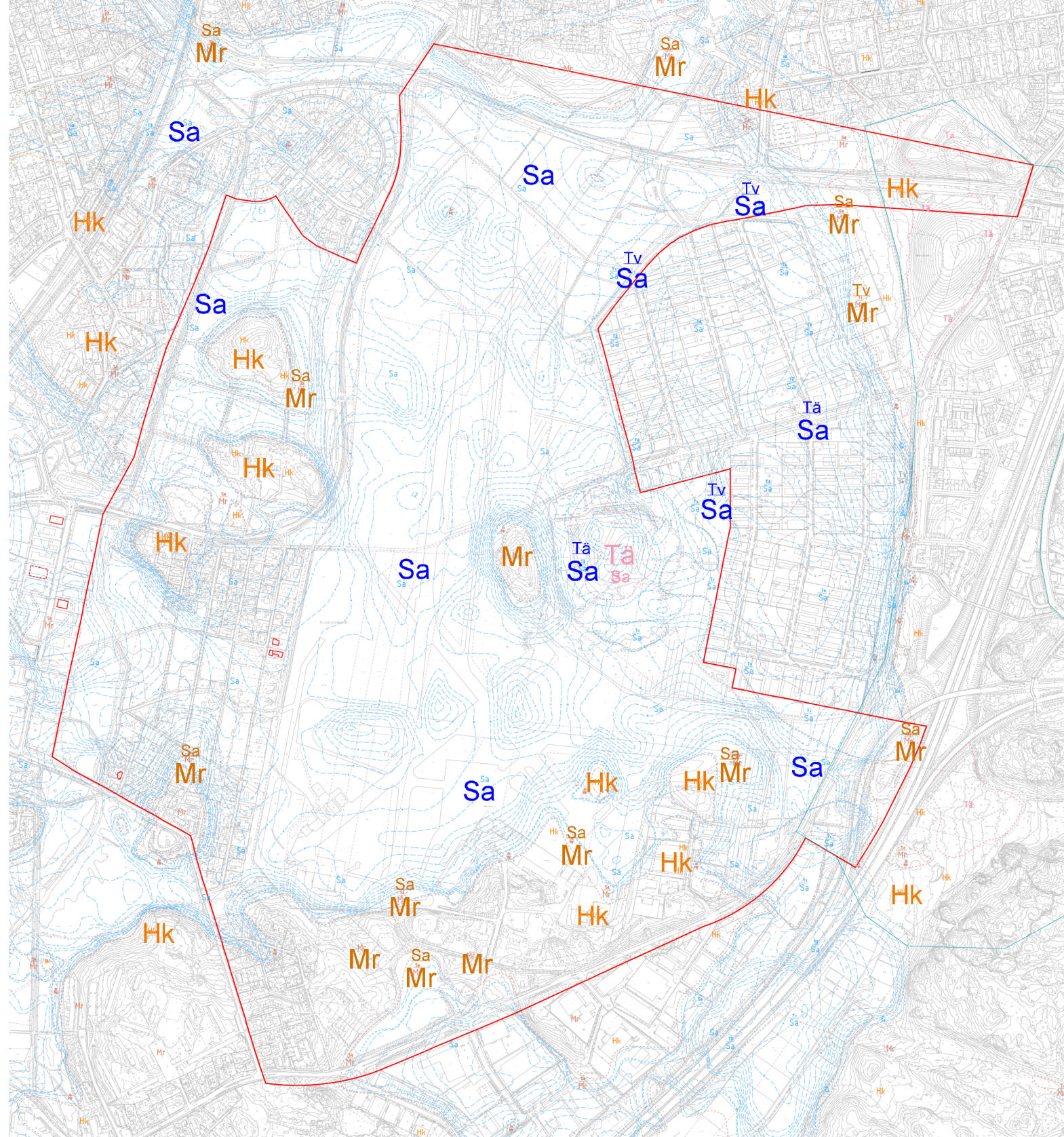




Ote ajantasa-asemakaavasta
Suunnittelualueen rajaus

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Kalasatama–Malmi-projekti

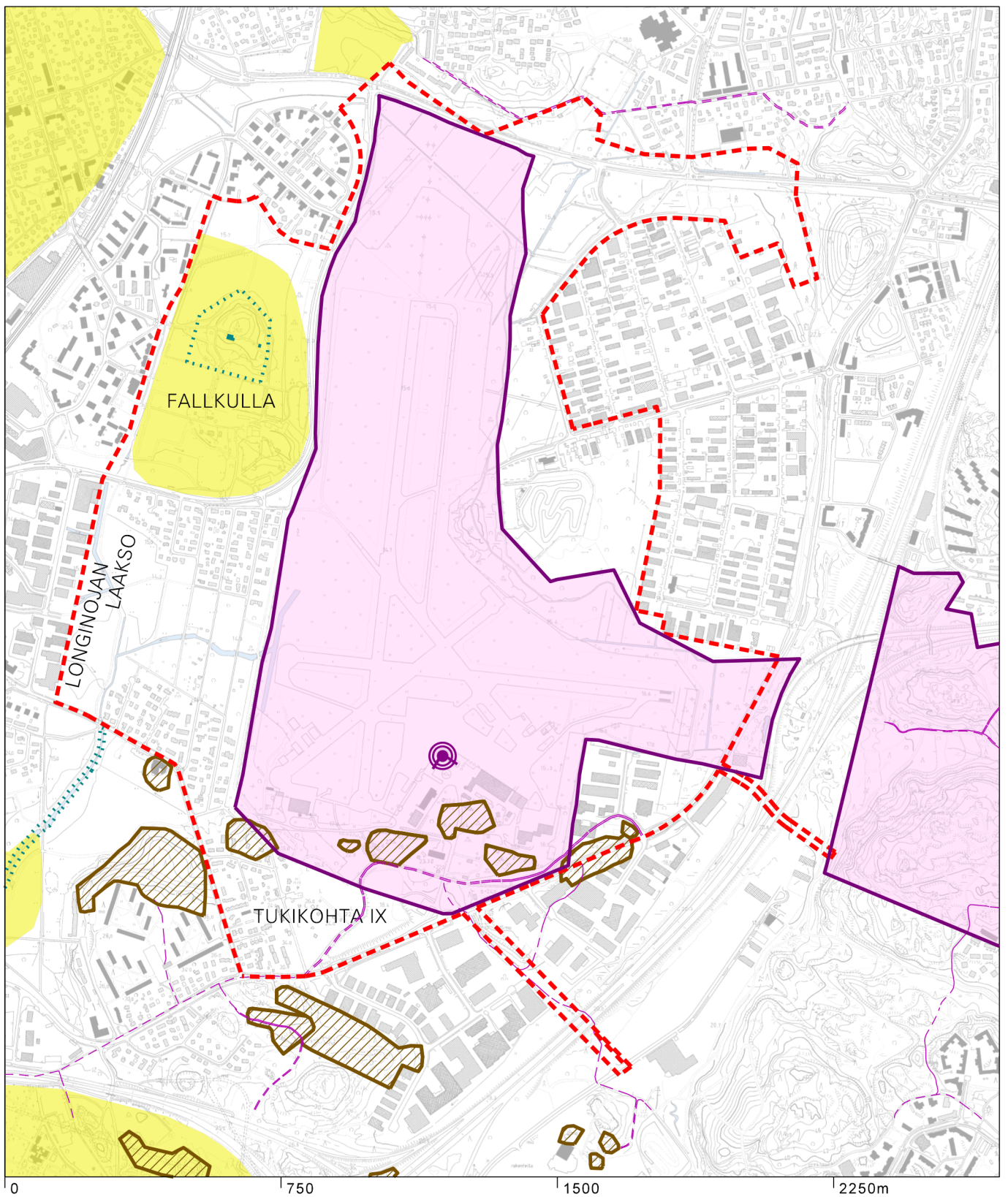




MALMIN KAAVARUNKO / MAAPERÄ

Sa	Savialue
Ta	Täytealue, täyterokoksen paksuus 1-3m
Ta	Täytealue, täyterokoksen paksuus yli 3m
Hk	Hiekka-alue
Mr	Moreenialue, maakerroksen paksuus yli 1m
Tv	Turvealue, turvekerroksen paksuus 1-3m
Sa	Savialue, savikerroksen paksuus 1-3m
Mr	

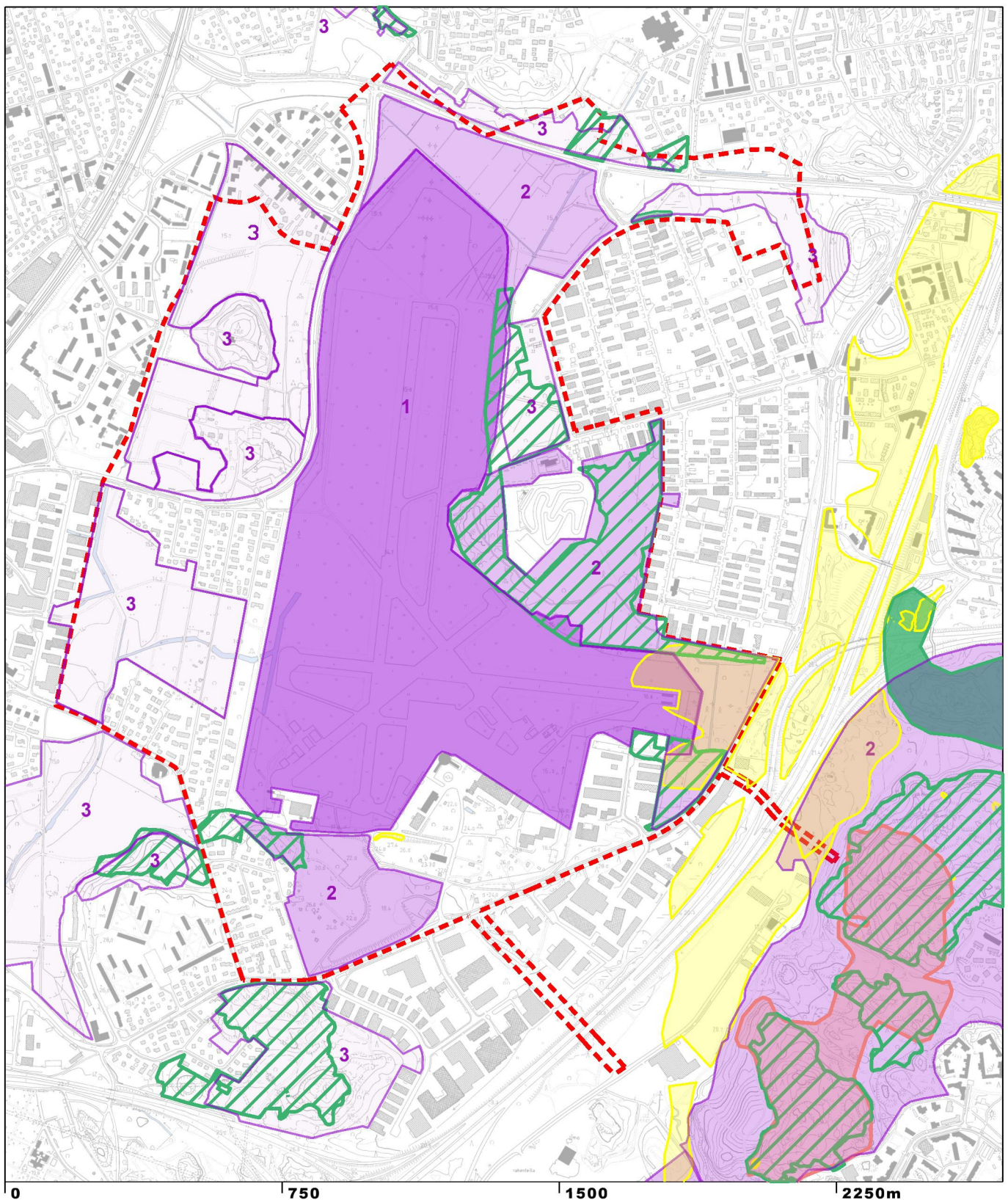
— Saven alapinnan arvioitu syvyys maanpinnasta



- - - Suunnittelualueen raja
- Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009) ja maakuntainventoinnin kohde (Uudenmaan kulttuuriympäristöt 2013)
- Muinaisjäännösrekisteri: ensimmäisen maailmansodan aikainen linnoitusketju

- Asemakaavalla suojeltuja rakennuksia tai alueita
- Yleiskaava 2002: Kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti tai maisemakulttuurin kannalta merkittävä alue
- ⊙ Docomomo-kohde
- - - Historiallinen tielinjaus





--- Suunnittelualueen rajaus

Linnustokohteet:

- Arvoluokka 1
- Arvoluokka 2
- Arvoluokka 3

Kasvillisuuskohteet:

- Arvoluokka 1
- Arvoluokka 2

Metsäkohteet

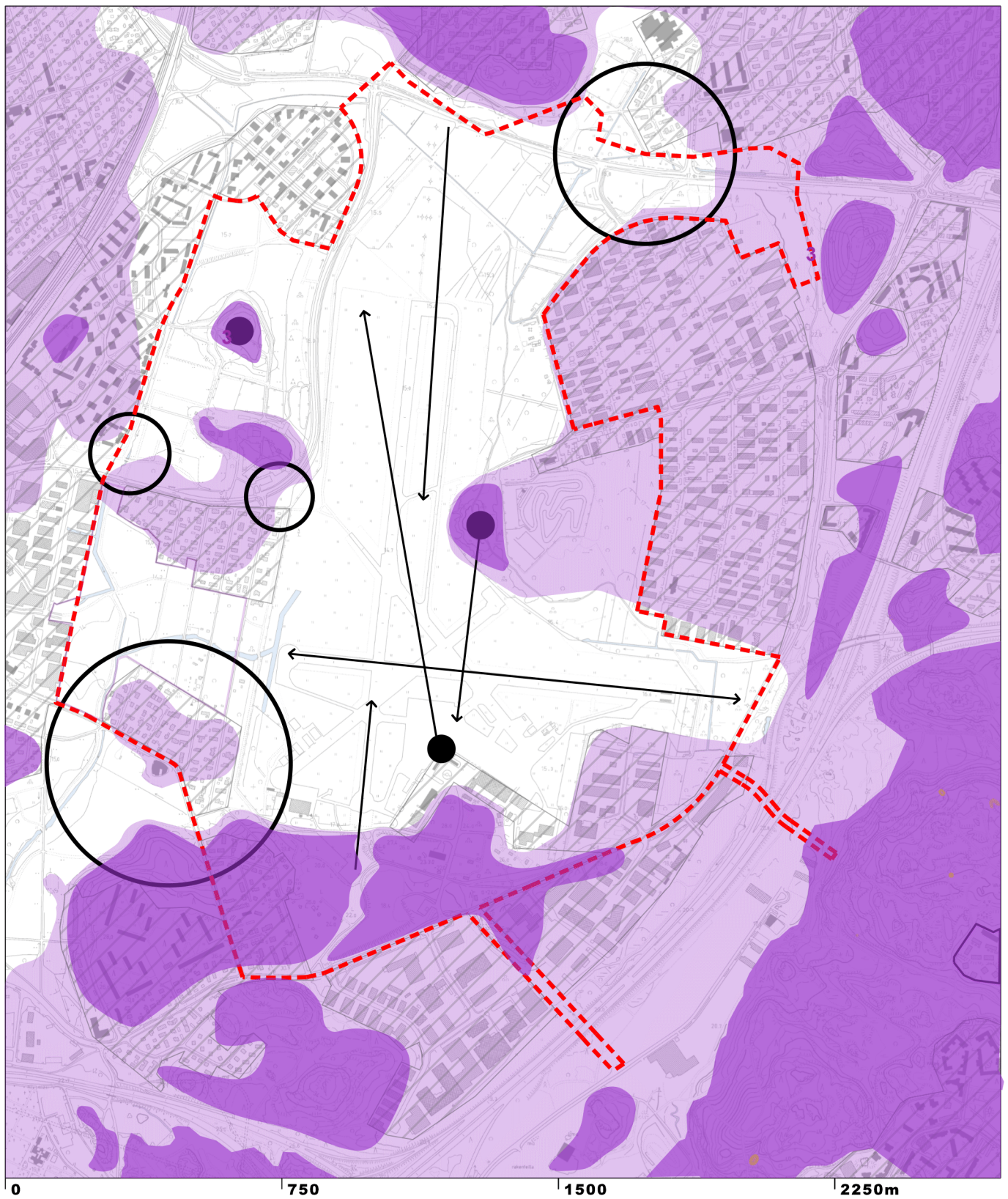
Geologiset kohteet

Käätä- ja orvakkakohteet

Malmin lentokentän kaavarunko
Luontoarvokohteet

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Kalasatama-Malmi -projekti





--- Suunnittelualan raja

Selänteiden lakialue

Rakennettu alue

Hierarkkinen piste / maamerkki

Vaihtumisvyöhyke

Maiseman solmukohta

Laakso

Merkittävä näkymälinja

Malmin lentokentän kaavarunko
Maisemarakenne

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asemakaavaosasto
Kalasatama-Malmi -projekti



LIITE / Malmin lentokentän alueen kaavarungon suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin



Edistää/myönteinen vaikutus



Ei edistä/ei vaikutusta



Ristiriita/negatiivinen

VAT	Miten/millä keinoin kaavarunko edistää toteuttamista?	Edistämistaso
EHEYTYVÄ YHDYSKUNTARAKENNE JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU		
Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua.	Kaavarunko perustuu olemassa olevan kaupunkirakenteen täydentämiseen. Eheyttämistä ja elinympäristön laadun parantamista on varsinkin asukasmäärän kasvun tuoma mahdollisuus paikallisten palveluiden parantumiseen. Tiivistämisen yhteydessä säilytetään viheralueita ja mahdollistetaan virkistysmahdollisuuksien monipuolistuminen.	
Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.	Riittävän suuri asukasmäärä mahdollistaa uusia joukkoliikenteen investointeja ja edesauttaa paikallisten palveluiden syntymistä. Kaavarungon liikennejärjestelmä tukeutuu ensisijaisesti kestäviin kulkumuotoihin ja toissijaisesti auton käyttöön. Palvelut ovat hyvin saavutettavissa niin kävellen, pyörällä kuin joukkoliikenteellä. Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ovat jatkuvia, turvallisia ja laadukkaita. Kaavarunko mahdollistaa turvallisen liikenneympäristön kaikille liikkujille.	
Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikennedyteyksien äärelle.	Kaavarunko mahdollistaa asuinalueen tarvitsemien palveluiden ja elinkeinotoiminnan sijoittumista alueelle. Kaavarunko ei mahdollista alueelle runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavia elinkeinoelämän toimintoja. Kaavarunko ei mahdollista esim. vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamista alueelle.	
Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.	Malmin lentokenttäalue rakentuu liittyen Malmin keskustaan mahdollistaen osaltaan sen kehittymisen monipuolisena Koillis-Helsingin kaupunginosakeskustana.	
Alueidenkäytössä kiinnitetään erityistä huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen.	Lentotoiminnan poistuttua alueella ei ole erityisiä ihmisten terveydelle aiheutuvia haittoja ja riskejä. Nykyinen lentoliikenteen melualue poistuu. Kaavarungossa on määräykset maaperän pilaantumisen ja puhdistustarpeen selvittämiseksi ja valtioneuvoston meluohjearvojen huomioon ottamiseksi.	
Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja niiden vaikutuksia ehkäistään. Alueidenkäytössä luodaan edellytykset ilmastomuutokseen sopeutumiselle.	Kaavarungossa varaudutaan myrskyihin, rankkasateisiin ja hulevesitulviin. Kaavarungossa on uusiutuvien energiamuotojen edistämistä ja hulevesien viivyttämistä koskevat määräykset. Jatkosuunnittelutavoitteena on käyttää alueella parhaita mahdollisia kestävyuden arviointityökaluja, määritellä alueelle viherkerrointavoite ja pyrkiä edistämään puurakentamista ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavien rakennusmateriaalien käyttöä.	





Edistää/ myönteinen vaikutus



Ei edistä/ei vaikutusta



Ristiriita/negatiivinen

Yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä.	Kaavarunko eheyttää yhdyskuntarakennetta yhdistämällä ympäröiviä kaupunginosia toisiinsa. Kaavarunko liikennejärjestelmä tukeutuu ensisijaisesti kestäviin kulkumuotoihin ja toissijaisesti henkilöauton käyttöön. Uudet laadukkaat joukkoliikenne- ja pyöräliikenneyhteydet sekä laadukas kävely-ympäristö lisäävät kestävien liikenne muotojen käyttöä ja vähentävät tarvetta käyttää henkilöautoa arjen matkoilla.	
Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista.	Malmin lentokentän alue sijaitsee nykyisen yhdyskuntarakenteen keskellä. Sen rakentaminen täydentää yhdyskuntarakennetta sisältä päin. Suunnittelualueelle ei ole mahdollista sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä.	
Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostojen varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.	Kaavarunko liikennejärjestelmän pääperiaatteena ovat mm. laadukkaat, jatkuvat ja turvalliset jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet. Kaavarunko edistää jalankulun ja pyöräliikenteen verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.	
Yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.	Alueen tasaussuunnittelussa, tulvareittien suunnittelussa ja viheralueiden tilavarauksissa varaudutaan lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin. Kaavarungossa on hulevesien viivyttämistä ja hyödyntämistä koskeva määräys.	
Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön. Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoihin.	Kaavarunko yhteydessä selvitetään rakennettavuutta ja esirakentamismenetelmiä. Kaavarunko määräyksissä veloitetaan selvittämään maaperän pilaantuneisuus ja pilaantunut maaperä on puhdistettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Suunnittelualueen maaperän pilaantuneisuutta on selvitetty myös ennen kaavarunkotyön aloittamista.	
Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.	Kaavarungossa on määräys ottaa huomioon valtioneuvoston asettamat melutason ohjearvot. Raideliikenteen suunnittelussa tulee ottaa huomioon tärinän ja runkoäänien suositukset.	
Alueidenkäytössä tulee edistää energian säästämistä sekä uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käytöedellytyksiä.	Kaavarungossa on määräys edistää uusiutuvien energiamuotojen käyttöä alueella.	





Edistää/ myönteinen vaikutus



Ei edistä/ei vaikutusta



Ristiriita/negatiivinen vaikutus

VAT	Miten/millä keinoin kaavarunko edistää toteuttamista?	Edistämistaso
KULTTUURI- JA LUONNONPERINTÖ, VIRKISTYSKÄYTTÖ JA LUONNONVARAT		
Alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä.	Kaavarunko toteuttaa tavoitetta alueen rakennusperinnön osalta. Kaavarunko ei mahdollista lentotoiminnan jatkumista alueella. Siltä osin kulttuuriympäristön säilyminen alueella ei ole mahdollista. Kaavarungossa on huomioitu kulttuuriympäristön arvojen ja rakennusperinnön säilyminen osana kerroksellista ja elävää kaupunkia.	 
Alueidenkäytössä edistetään vesien hyvän tilan saavuttamista ja ylläpitämistä.	Hulevesien aiheuttamaa paikalliskuormituksen muutosta Longinojaan hallitaan suunnittelulla Helsingin huleve-sistrategian mukaisesti.	
Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina. Maakuntakaavoituksessa on osoitettava valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja maisemat. Näillä alueilla alueidenkäytön on sovelluttava niiden historialliseen kehitykseen.	Kaavarunko toteuttaa tavoitetta, RKY-inventointi on huomioitu yhtenä merkittävänä alueen suunnittelun lähtökohtana. Lentoasema ja lentokonehalli sekä niiden välitön ympäristö suojellaan asemakaavalla. Lentokenttään liittyviä pitkiä näkymiä ja avointa tilaa säilytetään osana uutta kaupunkirakennetta. Historialliset rakennukset ja kentän ominaispiirteitä yhteensovitetään uuden rakenteen kanssa kerroksellisen ja elävän kaupunkikuvan saavuttamiseksi.	 
Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät ja yhtenäiset luonnonalueet. Alueidenkäyttöä on ohjattava siten, ettei näitä aluekokonaisuuksia tarpeettomasti pirstota.	Helsingin ekologisesti ja virkistyskäytön kannalta merkittävien laajojen ja yhtenäisten luonnonalueiden järjestelmälle kaavarungon toteuttamisella ei ole vaikutusta, mutta poikittaiset yhteydet Viikki-Kivikon vihersormeen paranevat kaavarungon toteuttamisen myötä. Kaavarungon toteuttamisen seurauksena lentokentän alueen ekologinen merkitys muuttuu. Kaavarungon ratkaisulla pyritään säilyttämään alueen nykyiset virkistyskäyttömahdollisuudet tai parantamaan niitä.	
Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumisen- ja muuttamisriskejä aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat veden-hankintaan.	Kaavarunko toteuttaa tavoitteita. Maankäytön suunnittelussa otetaan huomioon Helsingin pohjavesialueiden suojelusuunnitelma.	
TOIMIVAT YHTEYSVERKOSTOT JA ENERGIAHUOLTO		
Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.	Kaavarunko toteuttaa tavoitetta. Liikennejärjestelmä on suunniteltu kokonaisuutena, ja palvelee sekä asutusta että elinkeinoelämää. Kaavarungon liikennejärjestelmä perustuu ensisijaisesti kestävien kulkumuotojen käyttöön, joka tarkoittaa uusia laadukkaita joukkoliikenne-, pyöräliikenne ja jalankulku yhteyksiä. Kaavarunko mahdollistaa turvallisen liikenneympäristön kaikille liikkujille.	



VAT	Miten/millä keinoin kaavarunko edistää toteuttamista?	Edistämistä
Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.	Kaavarunko toteuttaa tavoitetta.	●
Edellä mainittuja yhteys- ja energiaverkostoja koskevasa alueidenkäytössä ja alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon sään ääri-ilmiöiden ja tulvien riskit, ympäröivä maankäyttö ja sen kehittämistarpeet sekä lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet ja -alueet sekä maiseman erityispiirteet.	Kaavarunko toteuttaa tavoitetta.	●
HELSINGIN SEUDUN ERITYISKYSYMYKSET		
Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle.	Riittävät ja monipuoliset rakentamismahdollisuudet, toimiva liikennejärjestelmä sekä hyvä elinympäristö mahdollistavat kilpailukyvyn myös kansainvälisellä tasolla. Malmin lentokentän alue on Helsingin uuden yleiskaavaehdotuksen merkittävin uusi rakentamisalue.	●
Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina.	Kaavarungossa esitetty eheytyvä yhdyskuntarakenne edistää joukko- ja raideliikennettä. Malmin lentokentän alueen asuinrakentaminen vahvistaa myös Malmin keskusta-alueen monipuolisena asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksena.	●
Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys.	Malmin lentokentän alue on merkittävä uusi rakentamisalue. Alueelle kaavaillaan 1 200 000 k-m ² , josta 1 100 000 k-m ² on asuinrakentamista ja 100 000 k-m ² on toimitilarakentamista ja palveluita.	●
Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia. Alueidenkäytössä tulee ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista.	Merkittävä rakentaminen on sijoitettu joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Tiivistyvä kaupunkirakenne parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.	●
Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueiden käyttöönotto ja jo olevien alueiden huomattava täydennysrakentaminen tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan.	Malmin lentokentän alueen asuin-, työpaikka- ja palvelutoiminnot sijoittuvat siten, että alueille hyvät joukkoliikenneyhteydet on mahdollista toteuttaa samanaikaisesti alueen rakentamisen kanssa.	●
Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus.	Kaavarungossa esitetään puistoverkon liittyminen ympäröivään viheraluejärjestelmään ja erityisesti Viikki-Kivikon vihersormeen. Lahdenväylän ylittävä ulkoilusilta parantaa yhteyksiä Kivikon metsäalueiden ja lentokenttäalueen ja muun Koillis-Helsingin välillä. Tätä kautta mahdollistuvat myös reitit Sipoonkorven suuntaan.	●



HI

23.10.2015

MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN 66 §:N MUKAINEN VIRANOMAISNEUVOTTELU
MALMIN LENTOKENTÄN ALUEEN ASEMAKAAVOITUKSESTA

Kokousaika keskiviikko 21.10.2015 kello 14.30–16.00

Kokouspaikka Kaupunkisuunnitteluvirasto, Kansakoulukatu 3, Helsinki
Areenakerros, kslk-sali

Läsnä:

Uudenmaan Ely-keskus

Brita Dahlqvist-Solin
Aimo Huhdanmäki
Maarit Saari
Kaija Savelainen
Marjo Vuola
Henrik Wager

Museovirasto

Satu Mikkonen-Hirvonen

Uudenmaan liitto

Kristiina Rinkinen

Helsingin seudun liikenne HSL

Miska Peura

Helen Oy

Kyösti Oasmaa

Helen Sähköverkko Oy

Risto Seppänen

HKL-liikelaitos

Jaakko Laurila

Gasum

Taneli Ojanen



HI

23.10.2015

Helsingin kaupunki

Katri Erroll	Kaupunginkanslia
Timo Härmälä	Kaupunginkanslia
Sirpa Kallio	Kaupunginkanslia
Kari Pudas	Kaupunginkanslia
Kristiina Vattulainen	Kaupunginkirjasto
Anne Mäkinen	Kaupunginmuseo
Markku Heikkinen	Kaupunginmuseo
Peter Haaparinne	Kiinteistövirasto
Markku Savolainen	Kiinteistövirasto
Rauno Pekonen	Liikuntavirasto
Harri Taponen	Nuorisoasiainkeskus
Ari Hasanen	Pelastuslaitos
Keijo Mäki	Pelastuslaitos
Anni Tirri	Rakennusvirasto
Jukka Kauto	Rakennusvirasto
Salla Mustonen	Rakennusvalvontavirasto
Eeva Pitkänen	Ympäristökeskus

Kaupunkisuunnitteluvirasto:

Olavi Veltheim
Rikhard Manninen
Annukka Lindroos
Kaisu Tähtinen
Irene Varila
Tuomas Hakala
Crista Toivola
Valtteri Heinonen
Hanna Ikonen
Topi Vuorio
Anna Pätynen
Helena Färkkilä-Korjus
Peik Salonen
Maija Mattila



HI

23.10.2015

Asialista

1. Kokouksen järjestäytyminen ja esittely

Olavi Veltheim avasi kokouksen ja osallistujat esittelivät itsensä.

2. Kaavarungon esittely

Tuomas Hakala esitteli kaavarungon lähtökohdat, tavoitteet, sisällön ja aikataulun sekä kävi läpi kaavarungon suhteen valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, maakuntakaavaan ja yleiskaavaan.

Malmin lentokentän alueesta suunnitellaan koko koillista Helsinkiä yhdistävä ja alueen identiteettiä vahvistava kaupunkirakenteen nivel. Ensisijainen kaupunkirakenteellinen tavoite on liittää Malmin lentokentän alue tiiviisti ympäröiviin alueisiin - Malmin keskustaan, Jakomäkeen, Tattarisuohon, Kivikon ulkoilupuistoon ja edelleen Viikki-Kivikon vihersormeen, Kontulaan, Viikkiin, Pukinmäkeen ja Tapanilaan.

Alueen kokonaisrakenne perustuu ekologisesti ja toiminnallisesti kytkeytyvään puistoverkkoon, joka luo voimakkaan identiteetin alueelle. Puistoverkon osien suunnittelussa huomioidaan alueen vahvuustekijöitä, kuten muistumia kiitoradoista, laajat tilat ja pitkät näkymät. Puistoverkkoon kuuluu rakennettuja ja luonnonkaltaisessa tilassa olevia osia. Puistoverkosto yhdistetään Kivikon ulkoilupuistoon erillisellä sillalla Lahdenväylän yli.

Puistoverkko noudattelee osin Longinojan ja Lentokentänojan kulkureittejä. Hulevesiä viivytetään puistoalueille rakennettavissa maisemallisesti korkeatasoisissa vesiaiheissa. Lentokenttärakennuksiin liittyvälle keskeiselle puistoalueelle rakennetaan suurempi vesiallas.

Lentoasemarakennus ja lentokonehalli sekä niiden välitön ympäristö suojellaan, lisäksi lähiympäristö suunnitellaan vanhaa kokonaisuutta kunnioittaen. Lentoaseman rakennuksiin liittyviä pitkiä näkymiä säilytetään osana uutta kaupunkirakennetta.

Asuinalueet suunnitellaan väestörakenteeltaan ja asumisvaihtoehtoiltaan monipuolisiksi AM-ohjelman periaatteiden mukaisesti. Asuinkortteleiden suunnittelussa huomioidaan kunkin paikan pohjarakentamisolosuhteet ja muut kustannuksia nostavat tekijät, jotta voidaan edesauttaa kohtuuhintaisen asuntorakentamisen edellytyksiä.



Malmin lentokentän alueella varaudutaan noin 2 000 työpaikan sijoittumiselle alueelle. Tattarisuon etelä- ja pohjoispuolelle suunnitellaan pienteollisuus/toimitilatontteja korvaamaan lentokentän alueelta ja uuden rakenteen tieltä poistuvia tontteja.

Alueen lähikeskusta suunnitellaan elämyksellisenä ja vaihtelevana kävely-ympäristönä niin, että keskeisten katujen maantasokerrokset ovat kivijalkaliiketilaa. Varaudutaan kahden uuden koulun ja tarvittavien päiväkotien rakentamiseen. Alueelle laaditaan erillinen palveluverkkoselvitys.

Kaavarunko on valmisteilla olevan yleiskaavan ja 4.vaihe maakunta-kaavan mukainen. Kun tarkastellaan valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteita, voidaan arvioida, että hanke edistää tai sillä on myönteinen vaikutus 24 tavoitteeseen, ei edistä tai ei ole vaikutusta 2 tavoitteeseen ja ristiriita tai negatiivinen vaikutus 1 tavoitteeseen. Tarkastelu on selostusluonnoksen liitteessä, joka oli myös ennakkomateriaalissa.

Tavoitteena on, että kaavarunko sekä siitä saadut mielipiteet ja kannanotot esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle 1.12.2015. Virastoille ja lautakunnille lausunnoille tammi-maaliskuu 2016 ja kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn kesäkuussa 2016.

Asemakaavoitus aloitetaan 2016 Fallkullan tilan ympäristöstä, lentoasemarakennuksista ja Tattarisillasta. Alueelle tehdään asemakaavoja osa-alueittain 2018-2035. Koko alueen rakentaminen kestää noin 25 vuotta.

Helena Färkkilä-Korjus kertoi alueen maaperästä ja siihen liittyvistä tutkimuksista sekä rakennettavuusselvityksestä sekä hulevesiselvityksestä.

Maaperä on pääosin savialuetta, jonka syvyys on suurimmalla osalla aluetta 5-15 metriä. Tämän vuoden aikana on tehty lisää pohjatutkimuksia; kairauksia, näytteenottoa sekä asennettu uusia pohja- ja orsivedenhavaintoputkia. Destian tekeillä oleva rakennettavuusselvitys valmistuu tämän vuoden aikana. Ensi vuodeksi on suunniteltu lisäpohjatutkimuksia, maanäytteiden ottoa ja näytteiden laboratorioanalysointia, pohja- ja orsivesiseurantaa, inklinometriä asennusta ja pilaantuneisuustutkimusta.

Sito tekee parhaillaan selvitystä lentokenttäalueen hule- ja pohjavesien hallinnasta. Työssä selvitetään alueen pohja- ja orsivesien tasot, muodostumisalueet ja virtaukset sekä hulevesien johtaminen ja ojien nykytila. Työn pohjalta esitetään miten alueen vesien hallinta rakentamisen



eri vaiheissa tulisi järjestää, jotta vesien virtaamat ja laatu eivät kärsisi. Erityisesti pyritään turvaamaan kunnostetun Longinojan virtaamien ja kunnan säilyminen nykytilassa.

Topi Vuorio puhui liikennejärjestelmän tavoitteista sekä liikenteellisistä ratkaisusta.

Tavoitteena on Koillisen Helsingin yhdistäminen. Liikkuminen tukeutuu ensisijaisesti kestäviin kulkumuotoihin ja toissijaisesti auton käyttöön. Joukkoliikenneratkaistu perustuu raitioliikenteeseen – poikittaiseen Raide-Jokeri 2 -yhteyteen ja kantakaupungista Viikin kautta lentokentän alueen läpi pohjoiseen kulkevaan pikaraitiotiehen. Joukkoliikenteellä on merkittävin rooli tavoitteessa yhdistää koillisen Helsingin kaupunkirakennetta. Katuverkko jäsenetään selkeästi. Alueelle muodostetaan selkeä katuverkko joka jakautuu rauhallisiin asuntokatuihin ja liikennettä välittäviin katuihin. Jalankulku-ympäristö on turvallinen, sujuva ja virikkeellinen. Pyöräliikenne sijoittuu luontevasti katu ympäristöön ja on luonteva ja turvallinen tapa liikkua.

Pysäköinnin lähtökohtana on keskitetyt pysäköintiratkaisut ja nimeämättömät paikat. Tavoitteena on erottaa pysäköinnin kustannukset muista asumiskustannuksista. Jokaiseen erilliseen pysäköintilaitokseen liitetään jokin aktiviteetti, esim. kiipeilyseinä tai pelikenttä katolla.

Anna Pätynen esitteli alueen kulkutapajakaumaa ja saavutettavuutta.

Malmin lentokentän alueen ajallinen saavutettavuus paranee huomattavasti, kun sen läpi rakennetaan Raide-Jokeri 2 ja Lahdenväylän suuntainen pikaraitiotie. Uudessa yleiskaavassa tavoitteena on verkostokaupunki, jossa julkinen liikenne olisi kilpailukykyinen autoon verrattuna ja esimerkiksi matka Meilahteen kestäisi nykyisen noin 40 minuutin sijasta noin 20 min vuonna 2040. Kulkutapajakaumaennusteen mukaan arkivuorokauden matkoista 33% tehtäisiin autolla, 38 % joukkoliikenteellä ja 29 % jalan tai pyörällä.



3. Viranomaisten puheenvuorot

Ympäristöministeriö

Ei edustajaa paikalla.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Ei edustajaa paikalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Ei edustajaa paikalla.

Liikennevirasto

Ei edustajaa paikalla. Maarit Saari välitti Anni Rimpiläisen kommentit.

"Alueen läpi on suunniteltu raitiotielinjaa osana koko kaupungin kattavaa linjastoa. Mikäli raitiolinjoja ei rakenneta ennen asutusta, vastaavat yhteydet on hoidettava busseilla. Tämä tulee ottaa huomioon katuverkon ratkaisuihin ja mitoituksessa. Tieliikenteen yhteyksien riittävydestä tai ruuhkautumisesta ei voi sanoa muuta kuin että liikenneselvityksiä on täydennettävä, jotta voidaan varmistaa Lahdenväylän ja Kehä I:n toimivuus. Alueen kaakkoisosassa on asuinkerrostaloalue hyvin lähellä Lahdenväylän ramppia. Sen meluntorjunta tulee esittää joko kaavarungossa tai tarkemmassa kaavoituksessa."

Liikenteen turvallisuusvirasto /Trafli Ilmailu

Ei edustajaa paikalla.

Finavia

Ei edustajaa paikalla.

Puolustusvoimat Etelä-Suomen Sotilasläänin Esikunta

Ei edustajaa paikalla.

Rajavartiolaitos

Ei edustajaa paikalla.

Tulli

Ei edustajaa paikalla.

Museovirasto (Mikkonen-Hirvonen)

Malmin lentokenttäalue on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen kohde ja ympäristö. Ilmailukäytön jatkaminen on ainoa keino turvata kokonaisvaltaisesti lentoaseman kulttuurihistoriallisten merkitysten säilyminen.



Mikäli ilmailutoiminta kuitenkin lakkaa, on aluetta luontevinta kehittää avoimena virkistys- ja liikuntaympäristönä. Suunnittelussa tulee huomioida kenttäalueen näkymät ja päälinjat ja lentokentän kiitoratojen muodostama keskeinen avoin tila jättää aukio- ja viherympäristöksi. Suunnittelualue on ainutlaatuinen niin arkkitehtuuriltaan, rakennushistorialtaan kuin käytöltäänkin ja sen vuoksi ratkaisuja voitaisiin hakea jopa arkkitehtuurikilpailulla.

Suunnittelualueella sijaitsee myös useita muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä (1.maailmansodan aikaisia linnoitteita). Kaavassa suunniteltu rakentaminen ko. kohteille on mahdollista toteuttaa riittävien arkeologisten tutkimusten jälkeen. Tutkimusten kustannuksista vastaa alueen rakennuttaja (15 §).

Uudenmaan liitto (Rinkinen)

Maakuntakaava ohjaa alueen suunnittelua lentokenttäalueen osalta, koska se poistettiin valituksen takia Helsingin yleiskaavasta 2002 ja sitä edeltävä, vuoden 1992 yleiskaava ei ole oikeusvaikutteinen.

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

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

Maakuntakaavassa suunnittelualuetta reunustavat lähes joka suunnalta *viheryhteystarpeen* merkinnät. Suunnittelualuetta rajaavat puistovyöhykkeet ja metsäalueet toteuttavat niitä osaltaan. Suunnittelualueeseen liittyy myös maakuntakaavassa osoitettu *pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysvälin* kehittämisperiaatemarkintä (Jokeri II), joka on kaavarungossa osoitettu kulkemaan Malmin keskustan ja suunniteltavan uuden asutusalueen kautta.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava on ehdotusvaiheessa. Siinä Malmin kentän alue tullaan esittämään *taajamatoimintojen alueena*, johon osoitetaan lisäksi *tiivistettävän alueen* kehittämisperiaatemarkintä. Lähetoetuksena on, että tällä alueella valtakunnalliset rakennetun kulttuu-



riympäristön arvot ja tiiviskin kaupunkirakenne pystytään sovittamaan yhteen.

HSL (Peura)

Suunnittelussa pitää huomioida vaihteisuus ja varautua bussiliikenteen järjestämiseen. Sitovia päätöksiä raitiotien rakentamisesta ei ole vielä tehty. On syytä tarkistaa, kuinka Lahdenväylän kapasiteetti riittää.

HSY

Ei edustajaa paikalla.

Helen Oy (Oasmaa)

Alue on luontevaa kytkeä sitä joka puolelta ympäröivään kaukolämpöverkkoon. Rakennettavan kiinteistökannan keräämä aurinkoenergia voidaan kerätä talteen ja hyödyntää alueellisella jäähdytysverkolla. Näin passiivisesta aurinkoenergiasta saadaan paikallinen energiatuotantotapa. Alue sopii hyvin älykkäitten energiapilottien kokeilupaijaksi hyödyntäen Fiksu Kalasatamahankkeen kokemukset. Kalastamassa Helen Oy on rakentamassa Suvilahden aurinkovoimalan yhteyteen sähkövaraston. Tällaisen hankkeen kokemuksia tulee myös edelleen kehittää suunnittelualueella. Siitä syntyy paikallista päästötöntä energiantuotantoa.

Alueelle olisi tarpeen laatia energiahuollon yleis- tai kehityssuunnitelma, joka ohjaisi asemakaavoitusta ja rakentamista. Sitä kautta voidaan ohjata valvoa myös kaupungin energiatehokkuus- ja päästötavoitteiden toteutumista. Helen Oy on valmis tekemään sen yhteistyössä kaavoitusprojektin kanssa.

Helen Sähköverkko Oy (Seppänen)

Malmin lentokentän alueen rakentaminen ei vaadi uuden sähköasemakapasiteetin investointia. Alueellista jakeluverkkoa vahvistetaan aluerakentamisen aikataulussa koillisen suunnasta Suurmetsäntien varressa olevalta sähköasemalta.

Pitkällä aikavälillä 2040-2050 -luvuilla sähköaseman lisäkapasiteetti voi olla ajankohtainen. Nykyisen kaltaisella verkkotopologialla sähköasematontti tulisi löytyä suunnittelualueen ja Kehä I:n välimaastosta. Sähköaseman tilantarve on noin 1500 k-m².

Gasum (Ojanen)

Gasum Oy:n korkeapaineinen (54 bar) maakaasun siirtoputki DN400 kulkee alueen eteläosassa asemakaavaluonnoksen mukaisten rakennuskortteleiden läpi. Lisäksi lentokenttärakennusten pohjoispuolella on maakaasuputken katodiseen suojausjärjestelmään liittyvä anodikenttä,



joka niin ikään sijaitsee korttelialueella. Maakaasuputken DN400 suo-
jaetäisyys putkesta pientaloon ym. on 8 m ja kerrostaloon ym. 16 m
(asetus 551/2009). Alueen suunnittelun yhteydessä on etsittävä uudet
paikat maakaasuputkelle ja anodikentälle. Suunnittelu on tehtävä riittä-
väällä tarkkuudella siirron toteuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi.

Helsingin kaupunki

Att

Ei edustajaa paikalla.

HKL (Laurila)

HKL näkemyksen mukaan hankkeen alkuvaiheessa parhaat edellytyk-
set toimivalle pikaraitiotieliikenteelle on alueen poikittaisella liikenneyh-
teydellä, joka on nopeammin toteutettavissa kuin etelään suuntautuva
raitiotie. Heti alkuun poikittainen joukkoliikenneyhteys voi toimia linja-
autoilla.

Malmin suunnittelualueelta tarvitaan pikaraitiotieyhteys Koskelaan.
Suunnittelussa tulisi huomioida Malmilta kaupungin suuntaan muodos-
tuva raidelinja kokonaisuutena, jotta ko. linja pystyy palvelemaan koko
reitin asukkaita. Malmin lentokentän alueen suunnittelussa on varau-
duttava siihen, että pikaraitiovaunuille on mahdollisesti sivuvaunuvarik-
kotarve alueella. Malmin pikaraitiotiehankkeisiin ei ole HKLn investoin-
tiohjelmassa (käsittää seuraavat 10v.) varauduttu. Tämä seikka saattaa
vaikuttaa päätöksiin raideliikenneosuuden toteuttamisajankohdasta.

Kanslia (Erroll, Härmälä)

Malmin lentokentän alue on tärkeä asuntorakentamiskohde Helsingille.
Kevättalvella 2014 tehtyyn hallituksen kehyspäätökseen (Julkisen ta-
louden suunnitelma vuosille 2015-2018) oli Malmin osalta kirjattu, että
asuntorakentamisen edellytysten parantamiseksi Helsingin seudulla
valtio vetäytyy toimintoineen Helsinki-Malmin lentoasemalta siten, että
alue on mahdollista ottaa asutokäyttöön viimeistään 2020-luvun alus-
sa. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välille solmittiin vastaavasti
syksyllä 2014 sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumi-
sen edistämiseksi. Sopimuksen mukaan kunnat sitoutuvat kasvatta-
maan asuntotonttien kaavoitusta ja valtio lopettaa toimintansa Malmin
lentokentällä. Lisäkaavoitus kohdistuu Helsingissä ensisijaisesti Malmin
ja Östersundomin alueelle.

Samalla kaupungin keskushallinnon puolesta esitetään toive siitä, ett-
eivät eri sektoreita edustavat viranomaiset lähestyisi asiaa pelkästään
edustamansa intressin yksinomaisesta näkökulmasta vaan pyrkisivät



puolestaan yhteistyössä hakemaan ratkaisuja, joissa myös yhdyskuntarakentamisen kokonaisuus olisi otettu huomioon.

Kirjasto (Vattulainen)

Kaupunginkirjastolla ei ole tilasuunnitelmia alueelle. Lähin aluetta palveleva kirjasto sijaitsee Malmitalossa. Nykyisellään Malmin kirjasto ei kykene palvelemaan asukasmäärältään kasvavaa aluetta. Asemakaavan toteutuessa kirjaston tiloja laajentaa Malmitalon sisäisin järjestyin.

Kaupunginmuseo (Mäkinen, Heikkinen)

Valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön (RKY 2009) rajausta tulee ottaa (paremmin) huomioon kaavan valmistelussa siten, että lentokenttäalueen rakennuksien ja kiitoratojen historia on edelleen ymmärrettävissä. Paras ratkaisu olisi säilyttää alue avoimena virkistys- ja viheralueena. Rakennettua kulttuuriympäristöä koskevia selvityksiä pitää tarkentaa ja on selvitettävä yksityiskohtaisemmin mm. lentokentän ja kiitoratojen rakenteita.

Muinaismuistolain suojaamat 1. maailmansodan linnoitteet, tykkiet ja vanhat tiet voidaan Museoviraston lausunnon mukaan poistaa fragmentaarisen alueen eteläosassa rakentamiseen tarkoitetuilla alueilla. Kaavarungon viheralueiksi osoitetuilla alueilla ne voidaan varmaan säilyttää kunnostettuina. Kaikkien kohteiden tutkimus täytyy tehdä ennen kuin alue asemakaavoitetaan. Linnoitteista on esillä vain tietyt osat, sillä osa on peitetty. Osa on jo tuhoutunut.

Kiinteistövirasto, tonttiosasto (Haaparinne)

Tarkastelualueella olisi tarpeen laajentaa. Tästä jatketaan keskustelua kaavoitusprojektin kanssa.

Joukkoliikenteeseen on panostettava ja sitä on tehostettava, erityisesti poikittaisyhteyksissä. Väkimäärän kasvaessa ja kaupungin tiivistyessä, ruuhkaton yksityisautoilu on mahdollisuus tulevaisuuden Helsingissä.

Ensimmäisen maailmansodan linnoitteita on ympäri Helsinkiä, olisi syytä käydä keskustelua siitä, mitkä niistä säilytetään, mahdollisesti kunnostetaan ja tehdään näkyväksi maisemassa ja tunnetuksi suurelle yleisölle. Loput voitaisiin poistaa.

Kiinteistövirasto, geotekninen osasto (Savolainen)

Jatkosuunnittelussa tulee selvittää mm. eri pohjanvahvistusmenetelmiä, joilla mahdollistetaan alueen yleistasausten nosto sekä arvioidaan nykyiselle liikennekoulutusalueelle sijoittuneen vanhan täyttöalueen rakennettavuutta. Lisäksi on tarpeen laatia alueellinen pohjaveden hallin-



tasuunnitelma, jossa huomioidaan rakentamisen vaikutukset myös alueen lähiympäristöön, erityisesti Tattarisuon orsiveteen.

Kiinteistövirasto, tilakeskus

Ei edustajaa paikalla.

Kulttuurikeskus

Ei edustajaa paikalla.

Liikuntavirasto (Pekonen)

Alueelle ei ole suunniteltu varsinaista liikuntapaikkaa, mutta yhteydet lähialueen liikuntapuistoihin on hyvät (Malmi, Kivikko, Latokartano). Koulujen yhteyteen olisi hyvä toteuttaa riittävän iso pelikenttä esim. Latokartanon ja Herttoniemenrannan tapaan. Ulkoilu- ja hiihtoreitit näyttävät toimivilta esitetyssä suunnitelmassa.

Nuorisoasiainkeskus (Taponen)

Nuorisoasiainkeskus näkee Malmin lentokenttäalueen kaavoituksessa lasten ja nuorten näkökulman mukana pitämisen erittäin tärkeänä. Alueelle rakennetaan suurelta osin perheasuntoja, mistä seuraa huomattavaa palvelujen kysyntää lapsille, lapsiperheille ja nuorille seuraavien vuosikymmenten aikana. Asemakaavoitettavalla alueella sijaitsee nykyisin kaksi nuorisoasiainkeskuksen toimipaikkaa, Fallkullan kotieläintila ja Tattarisuon liikennekoulutusalue.

Fallkullan kotieläintilalla nuorisotyötä tehdään kotieläinten avulla. Fallkulla jakaa maatalouteen liittyvää osaamista nuorille, tarjoaa ammatillista kokemusta harjoittelijoille ja kesätyöntekijöille sekä tutustuttaa kävijöitä suomalaisiin kotieläimiin, perinteisiin ja nykypäivään. Tilalla on hevosia, lehmiä, vuohia, lampaita, kanoja, ankkoja, sikoja ja kaneja. Myös ympäristökasvatus liittyy keskeisesti kotieläintilan kasvatustee-moihin. Kotieläintila palvelee myös nuorisotyön ohella koko pääkaupunkiseutua tarjoamalla retkikohteen kaikenikäisille. Fallkullan kotieläintila valmistui nykyiseen käyttöönsä toukokuussa 1989. Tilan kokonaiskäyntimäärä vuonna 2014 oli noin 78 000. Näistä nuorten osuus oli 19 000 ja lasten ja aikuisten 59 000.

Fallkullan kotieläintilan toiminnalle on kriittistä pysäköintialueen riittävyys laajalta alueelta tuleville lapsiperheasiakkaille. Pysäköintialue on nykyiselläänkin liian pieni erityisesti loma-aikoina ja sunnuntaisin, jolloin tilalla vierailee runsaasti perheitä. Nuorisoasiainkeskuksen näkemyksen mukaan kaavassa tulee osoittaa vieraiden autoille jokseenkin nykyisen kokoinen alue. Lisäksi katuverkon suunnittelussa tulee huomioida suuren kävijämäärän vaatimukset.



Uuden asuinalueen suunnittelussa on hyvä varmistaa se, että eläimillä on olosuhteet, joissa niillä on hyvät mahdollisuudet kehittyä lajilleen ominaisella tavalla. Lisäksi on syytä tiedostaa riski uuden asutuksen ja tilan välisen etäisyyden merkittävästi kaventumisesta, josta mahdollisesti seuraa asukkaiden valituksia eläinten aiheuttamista äänistä, haajuista ja hyönteisistä. Myös riittävän laiduntamisalueen varaaminen takaa tilan toimintamahdollisuudet.

Liikennekoulutusalue koostuu moottorihalli – kahvilarakennuksesta, harjoitteluradasta varikkoalueineen, mopoharjoitteluradasta maastossa ja pysäköintialueesta, jota käytetään ajoharjoitteluun. Lisäksi alueella sijaitsee skeittipuisto ramppeineen. Liikennekoulutuksen toiminnot palvelevat laajasti helsinkiläisiä ja koko pääkaupunkiseudun nuoria. Uutena toimintamuotona pysäköintialueella on suuri kuplahalli, joka tarjoaa tekonurmiseen laajat mahdollisuuden liikunnan ja pelaamisen eri muodoille. Halli toimii vain talviaikana. Kuplahallin toimintaa organisoii paikallinen urheiluseura usean vuoden sopimuksella.

Vuonna 2015 liikennekoulutusalueella on kirjattu nuorten käyntikertoja jo 3 800 ja muiden asiakkaiden käyntikertoja lähes 19 000. Lisäksi harjoittelurataa käyttävä ratayhdistys on tilastoinut 12 700 käyntikertaa. Yhteensä käyntejä on ollut tänä vuonna 35 500. Nuorisosiainkeskuksen näkemyksen mukaan liikennekasvatusta tulee voida jatkaa myös uudella lentokentän asuinalueella. Toimintaan soveltuva paikka voisi löytyä läheltä Tattarisuon teollisuusaluetta. Moottorikäyttöisten ajoneuvojen sijaan tulevilla vuosikymmenellä nuoret liikkuvat pääosin sähkömoottoriin perustuvilla laitteilla ja sähköavusteisilla polkupyörillä. Näin liikennekasvatuksen ja ajoharjoittelun meluhaitat käytännössä poistuvat kokonaan.

Kaiken kaikkiaan nuorisosiainkeskus pitää tärkeänä, että Malmin lentokentän asemakaavaa valmisteltaessa turvataan lasten ja nuorten toiminnot alueella. Sekä Fallkullan kotieläintila että Tattarisuon liikennekoulutusalueen kokonaisuus palvelevat helsinkiläisiä lapsia, lapsiperheitä, nuoria ja nuoria aikuisia laajasti ja monipuolisesti. Alueen tiivistyessä rakentamisen myötä, voidaan nuorisosiainkeskuksen toiminnot painottaa ympäristöystävällisiin muotoihin, kuten sähköä voimallähteenään käyttäviin ajoneuvoihin ja pyöräilyyn. Liikennekasvatuksen merkitys kasvaa myös tulevaisuudessa, kun liikenneympäristö laajenee ja monimutkaistuu.

Lisäksi kestävien elämäntapojen tukeminen ympäristökasvatuksen keinoin painottuu nuorisosiainkeskuksen toiminnassa. Ympäristökasvatusta keskitetään jatkossa Fallkullan kotieläintilalle. Nuorisosiainkeskuksen näkemyksen mukaan nuorten ja perheiden palvelut lentokent-



täällä ovat välttämättömiä. Niiden menestyksellinen organisointi edellyttää liikenne- ja ratkaisuja, jotka mahdollistavat palvelukäytön koko pääkaupunkiseudun alueelta että turvallisesti keyn liikenteen väylät ja yhteydet erityisesti Malmin keskustaan.

Opetusvirasto

Ei edustajaa paikalla.

Pelastuslaitos (Mäki, Hasanen)

Malmin lentokentällä sijaitsee pelastusasema. Hälytysajoneuvojen toimintaedellytykset heikkenevät huomattavasti kun alueen infraa aletaan rakentamaan. Asema on huonokuntoinen ja sille on suunniteltu korvaava paikka lähempänä Malmin keskustaa. Infran toteuttamisen ajankoh- ta olisi tarpeellista tietää, jotta korvaava pelastusasema ehdittäisiin rakentamaan ennen aluerakennustöiden aloittamista.

Asiaa selvitetään yhdessä kiinteistöviraston, pelastuslaitoksen ja kaupunkisuunnitteluviraston kanssa.

Rakennusvirasto (Kauto, Tirri)

Kun alue rakentuu, tulee se kaupungin ylläpitoon. Alueen eteläpäädyssä on lumen vastaanottopaikka ja sille tulee etsiä korvaava paikka ennen nykyisen paikan poistumista ja asemakaavoitusta. Lumenvaras- tointiselvitys on tekeillä.

Ajoneuvoliikenteen vaikutuksia esim. läpikulkuliikenne pitäisi tarkastella lisää. Huollon pitää päästä toimimaan.

Viheralueiden yleissuunnittelu ja katualueiden periaatesuunnittelu olisi hyvä käynnistää riittävän ajoissa asemakaavoitustyön pohjaksi.

Rakennusvalvontavirasto (Mustonen)

Ei tässä vaiheessa kommentoitavaa.

Sosiaali- ja terveysvirasto

Ei edustajaa paikalla.

Stara

Ei edustajaa paikalla.

Varhaiskasvatusvirasto

Ei edustajaa paikalla.

Ympäristökeskus (Pitkänen)



Tavoitteena on rakentaa alueesta tiivis ja kestävä kaupunkirakenteen mallialue. Tavoitetta ja keinoja siihen pääsemiseksi olisi tarkennettava ja konkretisoitava. Suunnittelun yhteydessä pitäisi laatia energiahuollon kehittämissuunnitelma ja energiataseselvitys.

Kulikutapajakaumaennusteissa on sama taso kuin nykyisin esikaupungissa, voisiko olla tehokkaampia?

Sillan rakentaminen Kivikkoon ja viheryhteyksien yhdistäminen on välttämätöntä. Voisiko silta olla myös ekologinen käytävät?

Olisi tehtävä selvitykset, joissa käy ilmi mikä on kentän merkitys muutaville linnulle, mitä lepakkolajeja alueella on missä ja niiden lisääntymis- ja levähtämispaikat ja kuinka virkistysalueita voitaisiin hyödyntää perhosten elinympäristöinä.

ELY

Kulttuuriympäristö

Malmin lentoasema on RKY 2009 kohde, mutta alueen Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet (vatit) voivat olla myös keskenään ristiriitaisia. Ristiriitojen yhteensovittaminen tärkeintä, tavoitteista on otettava keskeisin mukaan ja jonkun on joustettava.

Kulttuuriympäristöselvityksiä pitää täydentää asemakaavoituksen yhteydessä, jotta saadaan suojelutavoitteet määritettyä.

Lentokentän ja sen tunnistavuuteen pitää kiinnittää huomiota. Asemakaavavaiheessa rakennusten sijoittelua tulee harkita tarkkaan. Katujen ja viheralueitten sijoittelulla voidaan tuoda kiitoteiden aksiaalisuus näkyviin.

Elyyn on saapunut rakennussuojeluesitys Malmin lentokentästä. Se käsitellään normaaliin tapaan ja siitä tehdään päätös.

Melu ja tärinä

Jokaisessa kaavavaiheessa on otettava melu ja tärinä huomioon, koska maaperä on savea ja alueelle on suunniteltu joukkoliikennekatuja.

Liikenne

Liikenteelliset vaikutukset on selvitettävä koko liikenteelliseltä vaikutusalueelta, joka on kaava-aluetta laajempi. Uudenmaan ELYn Helsingin yleiskaavaluonnoslausunto: Kaavaselostuksen mukaan kaupunkibulevardit ja Malmin alue aiheuttavat yleiskaavan merkittävimmät vaikutuk-



set. Tämä korostaa sitä, että sekä kaupunkibulevardeista että Malmin alueesta tulee laatia perusteelliset liikenneselvitykset, joissa vaikutukset arvioidaan huolellisesti koko vaikutusalueelta.

Alueen liikennejärjestelmä on suunniteltava kattaa kaikki liikenne-
muodot: kävely ja pyöräily, joukkoliikennejärjestelmä, ajoneuvoliiken-
teen verkko (katuverkko ja maantieverkko). Maanteitä Lahdenväylä (vt
4), Porvoonväylä (vt 7) ja Kehä I (st 101), joista erityisesti Lahden-
väylän merkitys on suuri valtakunnallisena väylänä. Näiden väylien
toimivuus tulee varmistaa. Myös katuverkon ratkaisut ja mitoitus on tar-
kasteltava koko vaikutusalueelta ja suunniteltava verkko sellaiseksi, et-
tä se toimii, kun tulee 25 000 asukasta lisää (mm. yhteys länteen Vilp-
pulantie-Malminkaari-Kehä I).

Tärkeää suunnitella myös yhteyksiä ympäröiville alueille ja ympäröiviltä
alueilta. Myös yhteydet etäämmällä oleville alueille ja etäämmältä olevil-
ta alueilta on mietittävä, sillä Malmin alueen kautta kulkee muualle
suuntautuvaa liikennettä. Mahdolliset bussiyhteydet Östersundomin
alueelta Malmin lentokentän kautta Malmin asemalle on tarkasteltava.

Liikennejärjestelmän toteuttamisen vaiheistus on tärkeää suunnitella.

Joukkoliikenteellä on valmisteluaineiston mukaan merkittävin rooli pyrit-
täessä yhdistämään koillisen Helsingin kaupunkirakennetta. Miten
Malmin lentokentän alue liitetään liikenteellisesti sujuvasti ympäröiviin
alueisiin?

Alueen joukkoliikenneratkaistu perustuu raitiotieliikenteeseen. Milloin
Raide-Jokeri 2 ja kantakaupungista pohjoiseen kulkeva pikaraitiotie on
ajateltu toteuttaa? Koska raitioteiden toteuttamisesta ei ole päätöksiä,
tulee selvittää myös, miten alue olisi toteutettavissa muuhun joukkoli-
kenteeseen perustuen → selvitettykin vaihtoehtoja, joissa joukkoliiken-
ne toteutetaan pelkillä busseilla tai toteutetaan vain toinen pikaraitio-
teistä → raideliikenteellä matka-ajat bussiversiota lyhyemmät ja tarvit-
tava kapasiteetti helpommin saavutettavissa. Tämä on huomioitava
myös katuverkon suunnittelussa ja mitoituksessa. Raitiotielinjojen ja
asutuksen sijainti sekä asutuksen tehokkuus kannattaa suunnitella si-
ten, että raitiotiet palvelevat mahdollisimman suurta asukaspohjaa.
Vaihtoyhteydet Jokeri 2:n ja Lahdenväylän bussiliikenteen välillä on
tärkeää suunnitella sujuviksi.

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa tarkasteltava myös vaihtoeh-
toa, jossa kaupunkibulevardit ovat toteutuneet sekä vaihtoehtoa, jossa
ne ovat toteutuneet vain osittain. Liikenteellisten vaikutusten arvioinnis-



sa on tarkasteltava myös vaihtoehtoa, jossa seudullinen ruuhkamaksujärjestelmä ei ole toteutunut → näin on jo tehtykin

Lahdenväylän pikaparannustoimenpiteistä on käynnistynyt tiesuunnitelman laadinta Uudenmaan ELYssä. Tattarisillan asemakaavoitusta varten on laadittava tiesuunnitelma. Tattarisillan liittymän, Lahdenväylän ylittävän kevyen liikenteen sillan sekä Lahdenväylän vartta kulkevan baanin suunnittelu tulee sovittaa yhteen ELYn laatiman Lahdenväylän tiesuunnitelman kanssa.

Pohjavedet

Kaava-alueen kaakkoisreuna rajoittuu Tattariharjun I-luokan pohjavesialueeseen n:o 0109102, jolla on HSY:n Tattarisuon vedenottamo. Raja menee Tattariharjuntiessä. Vedenottamo on Helsingin olosuhteisiin nähden antoisa, mutta siinä on mm. tiesuolan johdosta ongelmia veden laadussa. Laatuongelmat eivät kuitenkaan ole niin vakavia, etteikö vettä kriisitilanteessa pystyisi käyttämään. Mielestäni tämän pohjavesialueen ja vedenottamon käyttökelpoisena säilyminen on otettava huomioon Malmin lentokenttäaluetta kaavoitettaessa. Muun muassa väärin tehdyillä paalutuksilla voi olla heikentävä vaikutus pohjavesialueen ja vedenottamon antoisuuteen. Helsinki Geo on tutkinut Tattarisuon pohjavesialueen rajaamista ja pohjavesiriskejä mm. seuraavissa tutkimuksissa:

GEO6642: Kriisiaikojen pohjavesitutkimukset, Rajausten tarkistustilanne

GEO10563: Alppikylän kaava-alue, Pohjatutkimus

Lisäksi käytettävissä on Terhi Piilon vuonna 1999 tekemä julkaisu ”Pohjaveden pilaantumisriski Helsingissä, Vuosaaren, Kallahden. Tattariharjun ja Vartiokylänlahden pohjavesialueet”, Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 9/99. Näiden tutkimuksien tietoja voi hyödyntää kaavatyössä, ja pohjarakentaminen kannattaa miettiä huolellisesti, ettei vedenottamon ja pohjavesialueen antoisuutta vaaranneta.

Kaavaluonnoksessa on kaavoitettu T-alue siten, että se rajautuu pohjavesialueeseen. Etäisyys Tattarisuon vedenottamoon on suunnitellulta teollisuusalueelta vedenottamolta alle 200 m. ELY ei pidä näillä tiedoilla hyvänä maankäyttönä tällaisen toiminnon lisäämistä vedenottamon lähialueelle. Pohjavesi on paineellista ja sen virtaussuunta nykytilanteessa vedenottamolta kohti teollisuusaluetta. Pohjavesiolosuhteet todennäköisesti muuttuvat, jos vedenottamosta otetaan vettä, vedenotolle epäedullisiksi. T-alueen sijoittaminen tuohon paikkaan tulee tutkia tähän mennessä tehtyä huolellisemmin, ja perustella, että alue ei vaaranna pohjavesialuetta ja vedenottamoa, kun näillä tiedoilla näyttää aivan muulta.



Vesienhoito

Selvityksestä ei löytynyt mainintoja Helsingin kaupungin tekemästä pienvesiohjelmasta, johon Longinoja kuuluu erittäin tärkeänä osana. Ohjelmassa on esitetty toimenpiteitä, jotka tulisi ottaa huomioon kaa-voituksessa.

Purokunnostuskohteita on Longinojalla paljon, jotka on tarpeen myös huomioida. Esimerkiksi Fallkullassa on tehty puron kokoluokkaan nähden erityisen iso, noin kilometrin mittainen, kunnostustyö vuonna 2011. Sen lisäksi on lukuisa määrä vapaaehtoisvoimin vuosittain tehtyjä kunnostustoimenpiteitä vuodesta 2001 alkaen, joiden ansiosta Longinoja on nykyään äärimmäisen uhanalaiselle meritaimenelle erittäin merkittävä lisääntymispuro.

Kentän läpi tulevan uoman osalta on myös tehty kaupungille aloite, jossa on ehdotettu sen vesien ohjaamista kentän pohjoispuolelta Longinojan latvoille ja aloite on saanut hyvän vastaanoton. Tämä on erityisesti asia, joka olisi tässä yhteydessä ajankohtaista tarkastella perusteellisesti.

Luonnonympäristö

Tehtävissä selvityksissä on syytä kiinnittää huomiota lepakkolajien esiintymiseen ja alueen merkitykseen levähtäville linnuille.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja ylemmän asteiset kaavat, OAS

Malmin asemakaavoittaminen edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden osalta erityisesti Helsingin seudun erityistavoitteiden toteuttamista. Muutoin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden osalta voi todeta, että keskenään ristiriitaiset tavoitteet sovitaan yhteen kokonaisuutena käyttäen. Tämä harkinta tehdään MRL:n mukaisessa kaavaprosessissa. ELY tuo esiin, ettei kaavarungolla ole maankäyttö- ja rakennuslaissa asemaa eikä asemakaavoitus voi näin ollen perustua siihen. Kaavarunko toimii ainoastaan laadittavien asemakaavojen taustana samalla tavalla kuin muutkin selvitykset. Vain MRL:n mukaisesti laadittu yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta. ELY suosittelee osayleiskaavan laadintaa alueelle. Mikäli kaupunki ei mainitun laista yleiskaavaa halua laatia, on kaavarungon epävirallinen rooli tuotava selkeästi esiin kaavarungon OAS:issa ja kaavaselostuksessa. Nyt niissä on harhaanjohtavia tietoja, jotka tulee korjata.

Ohjaava MRL:n mukainen ylemmän asteinen kaava tällä hetkellä on maakuntakaava. Sen kanssa ei ole ristiriitaa.

Koska kyseessä on valitusherkkä suunnittelukokonaisuus, on selvitysten ajantasaisuuteen ja vaikutusten arviointien laajuuteen syytä kiinnittää asemakaavoitettaessa huomiota.



HI

23.10.2015

Esittelyssä esiin tuotu asemakaavoituksen aloitusjärjestys, Fallkulla, lentoasema ja Tattarisilta, vaikuttaa perustellulta.

Malmin asemakaavoittaminen on yhdyskuntarakenteen tiivistämisen kannalta kannatettava hanke.

4. Keskustelu

Todettiin, että monet osallistuneista tahoista ovat jättäneet kaavarunko-luonnoksesta kannanottonsa ja niihin on kirjattu asioita yksityiskohtai-semmin.

5. Jatkotoimenpiteet

Jatkoselvitystarpeet pyritään tunnistamaan mahdollisimman varhaises-sa vaiheessa. Selvityksiä tehdään kaavarungon lisäksi yleiskaavan ja asemakaavojen yhteydessä. Osa selvityksistä on jo vireillä.

Hanketta seurataan kuukausikokouksissa.

Normaalia yhteistyötä jatketaan eri toimijoiden kesken.

Jakelu

Osallistujat ja kutsutut