



11

Lausunto kaupunkisuunnitteluvirastolle Malmin lentokentän alueen kaavarungosta

HEL 2011-005466 T 10 03 02 00

Lausuntoehdotus

Ympäristölautakunta antaa seuraavan lausunnon.

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

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

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

Suunnittelualueen vesien hallintaa on lähdetty suunnittelemaan ajoissa. Vesien hallinnan lähtökohtana tulee olla se, ettei ekologisesti arvokkaan Longinojan tilaa heikennetä tai sen luonto- ja virkistysarvoja vaaranneta. Alueen pienvedet sekä hule- ja pohjavedet antavat erittäin hyvän mahdollisuuden kehittää viihtyisää ja monimuotoista viher- ja virkistysympäristöä.

Luonto ja virkistys



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

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

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

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

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



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

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

Ilmasto

Malmin lentokentän alue sijaitsee olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisällä. Alueen asuinrakentaminen ja liittäminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen tukee sekä koko seudun aluerakenteen että Helsingin kaupunkirakenteen kestävästä kehittämisestä. Tiivistäminen mahdollistaa kestävien liikkumismuotojen tarjonnan lisäämisen ja toisaalta palvelujen tuominen alueelle vähentää liikkumistarvetta. Nämä yhdessä vaikuttavat positiivisesti liikkumisen energiankulutukseen, hiilidioksidipäästöihin, ilmanlaatuun ja meluun. Samalla tulee ottaa huomioon, että korkeat rakentamistehokkuudet kompensoidaan jättämällä alueelle ja kortteleihin myös riittävästi viherpinta-alaa esimerkiksi hulevesien viivyttämiseksi, tulvavesien ohjaukselle ja virkistykseen.

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

Helsingin kaupunginvaltuuston 2012 hyväksymässä ympäristöpolitiikassa on asetettu tavoitteeksi hiilineutraali Helsinki 2050. Malmin lentokentän alue on valmisteilla olevan uuden yleiskaavan merkittävin uusi rakentamisalue. Alueelle on täydet edellytykset suunnitella kaupunginosa, joka liikennetarkaisujen, rakennuskannan ja energiatarkaisujen osalta hillitsee ilmastonmuutosta. Malmin lentokentän alueen tulee ko-



konaisuudessaan olla alue, jolla tähdätään mahdollisimman suureen energiaomavaraisuuteen ja hiilineutraalisuuteen. Näiden tavoitteiden tulee olla läpäisevänä näkökulmana koko suunnittelutyössä ja myös kaavarungon tavoitteena. Seuraavien vuosikymmenten aikana toteutettavan uuden rakentamisen tulee mahdollistaa kaupunkirakenteen hiilineutraalisuus, jotta koko kaupunkia koskeva tavoite voidaan saavuttaa viimeistään 2050.

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

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

Vedet

Malmin lentokenttäalueella on merkittävä vaikutus Longinojaan sekä rakentamisen aikana että alueen valmistuttua. Selostuksessa tuodaankin nyt hyvin esiin, että Malmin lentokenttäalueen hulevesien hallinnan yleisenä lähtökohtana tulee olla se, ettei alueelta alkunsa saavan ekologisesti arvokkaan Longinojan tilaa heikennetä tai sen luonto- ja virkistysarvoja vaaranneta. Longinoja laskee Vantaanjoen pääuomaan, joka kuuluu Natura 2000 -verkostoon. Vantaanjoessa esiintyy EU:n luontodirektiivin liitteiden II ja IV lajeista vuollejokisimpukka ja saukko. Myös Helsingin pienvesiohjelman tavoitteet olisi hyvä tuoda esiin kaavarunkoselostuksessa. Ohjelmassa todetaan Longinojan kohdalla mm., että ojamaiset osuudet tulisi pyrkiä palauttamaan luontaisen kaltaiseksi puoruomastoiksi.

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

Kaavarungossa ja selostuksessa jää epäselväksi, miten suunnittelualueen pohjois- ja koillisosien vesien johtaminen Longinojaan on tarkoitus tehdä. Tämän esiin tuominen selventäisi tilannetta. Jos uoma yläjuoksulla säilytetään nykyisellä paikallaan avouomana, tulee sen ympärille jättää riittävä vihervyöhyke, jotta uoman kunnostamiseen mutkittelevak-



si ja viipyileväksi (tulvatasanteet) jää tilaa. Putkeen laitettuna uomalla ei ole ekologista tai virkistyksestä arvoa.

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

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

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

Liikennejärjestelmä

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

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



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

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

Lentokenttäalueen lähikeskustaan muodostuu tulevaisuudessa liikenteellinen solmukohta. Matkaketjut, liikkuminen ja asiointi tulee suunnitella sujuviksi ja toimiviksi. Polkupyörien liityntäpysäköinnin tarve ja sen vaatimat tilat sekä lähikeskustassa että joukkoliikennepysäkeillä tulee ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa. Etenkin raideliikennetyksien toteutuessa, alueelle voi muodostua myös henkilöautojen liityntäpysäköintitarvetta.

Liikenteen haitat

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

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

Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot

Suunnitteluala rajautuu itäosissa Tattarisuon ja Tattariharjun teollisuusalueisiin, joilla on monia ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja. Kaavarungon mukaan asuinalueet sijoittuvat paikoitellen aivan teollisuusalueiden viereen. Pienteollisuustoiminnasta mahdollisesti aiheutuvien haittojen kuten melun, pölyn, hajun tai kemikaaliriskien arviointi tulee jatkosuunnittelussa tehdä riittävän aikaisessa vaiheessa, jotta vaikutukset sekä haittojen ennaltaehkäisy ja vähentäminen voidaan ottaa huo-



mioon suunnitteluratkaisuissa. Tattarisuon mikroautoradasta aiheutuu melko voimakasta melua sen lähiympäristöön, mikä tulee ottaa huomioon asuinrakentamisen vaiheistuksen suunnittelussa niin kauan kuin rata toimii alueella.

Maaperän, pohja- ja pintavesien pilaantuneisuus

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

Esittelijän perustelut

Kaupunkisuunnitteluvirasto pyytää lausuntoa 26.2.2016 mennessä.

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

Kaavarunko on ohjeellinen maankäyttösuunnitelma, jolla ei ole oikeusvaikutuksia. Kaavarunko tulee toimimaan suunnitteluohjeena Malmin lentokentän alueen asemakaavoille ja asemakaavojen muutoksille. Helsingin uusi yleiskaava (Kslk 10.11.2015) tulee oikeusvaikutteisena yleiskaavana voimaan tulon jälkeen ohjaamaan asemakaavamuutoksia. Ennen yleiskaavan lainvoimaisuutta Malmin alueen suunnittelua ohjaa oikeusvaikutteisena ylemmän asteisena kaavana maakuntakaava.

Kaavarungossa esitetään yleispiirteissään alueen kortteli- ja viherrakennetilan, liikennetarkoitukset 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.

Malmin lentokentän alueen suunnittelun ensisijainen tavoite on liittää lentokentän alue tiiviisti sitä ympäröiviin alueisiin. Malmin lentokentälle ja sitä ympäröiville alueille suunnitellaan uutta kaupunginosaa noin 25 000 asukkaalle ja 2 000 työpaikalla. Kerrosalataavoite on 1 200 000 k-m², josta 1 100 000 k-m² on asuinrakentamista ja 100 000 k-m² toimintarakentamista ja palveluja.



Alueen rakenne perustuu puistoverkkoon, johon kuuluu rakennettuja ja luonnonkaltaisessa tilassa olevia osia. Virkistysalueita suunnitellaan niin, että syntyy sekä laadukkaita virkistyspalveluja että uutta monimuotoista kaupunkiluontoa.

Alueelle suunnitellaan 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.

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

Joukkoliikennematkaisu 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 on tavoitteena suunnitella uuden helsinkiläisen tiiviin ja kestävän kaupunkirakenteen mallialue. Alueella varaudutaan paikalliseen uusiutuvaan energiantuotantoon. Alueella hyödynnetään uusimpia teknisiä ratkaisuja osana tulevaisuuden kaupunkiympäristön rakentamista mm. pysäköintikustannusten alentamiseksi, jätteen kokonaismäärän vähentämiseksi ja paikallisen energiatuotannon mahdollistamiseksi.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Anu Haahla, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 28916
anu.haahla(a)hel.fi
Raimo Pakarinen, ympäristötarkastaja (luonto), puhelin: +358 9 310 31534
raimo.pakarinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Malmin lentokentän alueen kaavarunko, päivätty 1.12.2015
- 2 Malmin lentokentän kaavarunko selostus liitteineen.pdf

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano