

Kuva on keskeneräisestä tutkielmasta



---

## Malmi City Airpark

### Idealuonnos lentokenttätoimintojen integroimisesta metropolirakenteeseen

9.12.2014

ENNAKKOTULOSTE  
arkkitehti SAFA

**muuta**

## SISÄLLYSLUETTELO

1	YLEISTÄ .....	2
2	LÄHTÖAINEISTO.....	2
3	TARKASTELUALUE .....	2
4	LENTOKENTÄN ASEMA SUOMEN MITTAKAAVASSA.....	2
5	IDEALUONNOS MALMI CITY AIRPARK .....	5
6	LIIKENNESUUNNITTELU .....	7
7	RAKENTEELLISET JA TALOTEKNISET TARKASTELU.....	7
8	KUSTANNUKSET .....	7
9	YHTEENVETO.....	7
10	JATKOTOIMENPITEET .....	7
11	LIITTEET.....	7

### 1 YLEISTÄ

Tämän pohdinnan taustalla on pitkään jatkunut ja alkuvuodesta 2014 yllättävästi kulminoitunut keskustelu Malmin lentokentän asemasta ja merkityksestä metropoli-alueella

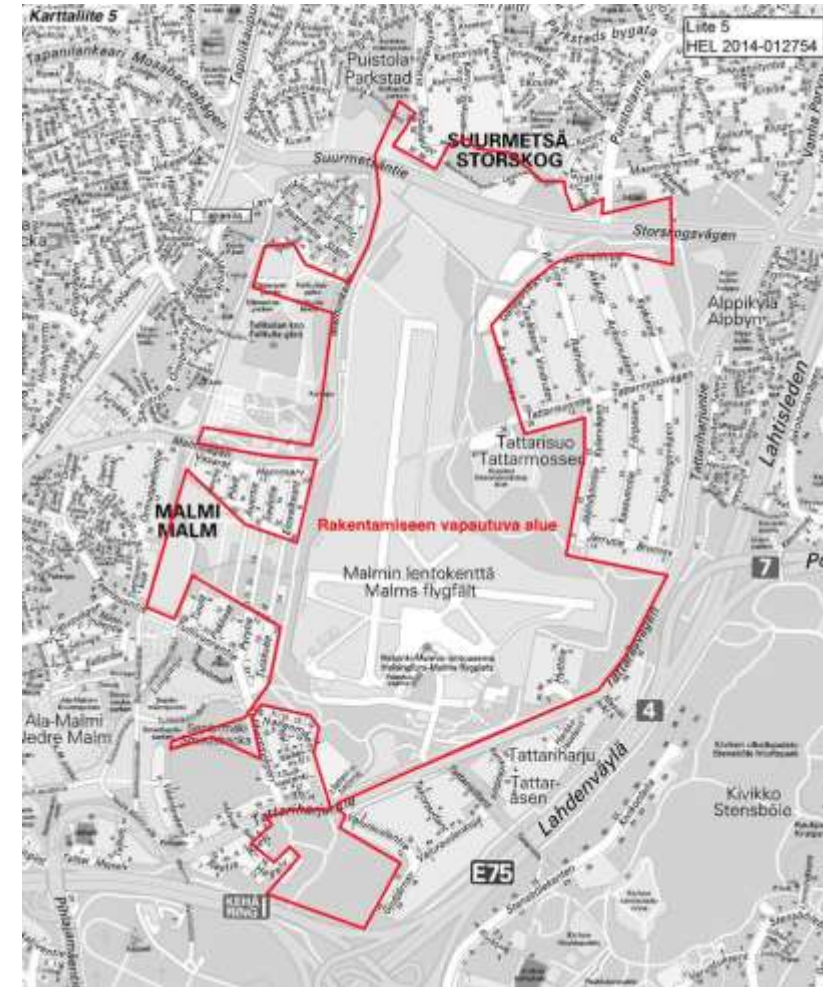
### 2 LÄHTÖAINEISTO

Lähtötietoina on käytetty julkisia lähteitä ja Malmin kentän toimijoilta suoraan kerättyä tietoa.

### 3 TARKASTELUALUE

Tarkastelualue sijaitsee Helsingin Malmilla, lentokenttäalueella ja sen vaikutusalueella.

2



### 4 LENTOKENTÄN ASEMA SUOMEN MITTAKAAVASSA

#### Toiminnallinen asema

Malmin kenttä on Suomen toiseksi vilkkain lentokenttä, joka laskeutumismääriltään on yli kaksinkertainen kolmanneksi aktiivisimpaan Tampereen kenttään nähden. Lennonjohdon aukioloaikoihin suhteutettuna Malmi on Suomen vilkkain. Kentän toiminta on Suomen mittakaavassa ainutkertainen kahdesta syystä:

- Suomen muiden kaupunkien yhteydessä sijaitsevat kentät voivat vähäisten liikennemäärien ansiosta toimia sekä liikenneilmailun että muun ilmailun tukikohtina. Pääkaupunkiseudulla Helsinki-Vantaan liikennemäärät eivät tätä salli (ks. lentokenttäselvitys 2008), vaan kaikki liikenneilmailuun kuulumaton toiminta on ohjattava erilliselle monitoimikentälle.
- Malmin kenttä Suomen laajimman väestökeskittymän tukemana on maan monipuolisin koulutuskenttä, jonka sijainti intensiivisesti operoidun ilmatilan yhteydessä mahdollistaa keskieurooppalaisen ilmatilan aktiviteettia vastaavan koulutusympäristön.



## Hallituksen kehysriihen 2014 päätös seuraamuksineen

Hallitus päätti kevään 2014 kehysriihessä Helsingin kaupungin aloitteesta, että valtio siirtää toimintansa (Rajavartioston Vartiolentolaivueen) Malmilta Helsinki-Vantaalle vuonna 2016. Tämän takia Finavia totesi, ettei sillä ole enää velvollisuutta ylläpitää ja operoida kenttää eikä antaa siellä lennonvarmistuspalvelua. Helsingin kaupungin johto on ilmoittanut haluavansa aleen kokonaan asuinkäyttöön 25 000 – 30 000 asukkaalle, mikä vastaa n. 5 vuoden asutustavoitteita.

LVM ilmoitti tapahtuneen johdosta järjestetyssä Malmin toimijoiden keskustelutilaisuudessa 4.12.2014, että ao. kehysriihipäätös oli ylhäältä saneltu poliittinen linjaus, joka ei perustunut laajaan virkamiestason valmisteluun. Päätöksen jälkeen on ilmennyt seuraavaa:

- Julkishallinnolla ei tällä hetkellä ole mitään organisaatiota, joka vastaisi Euroopan parlamentin päätöslauselman mukaisesta ilmailun kokonaisuudesta:

P6\_TA(2009)0036

Yleisilmailun ja liikentotoiminnan kestävä tulevaisuus

Euroopan parlamentin päätöslauselma 3. helmikuuta 2009 yleisilmailun ja liikentotoiminnan kestävästä tulevaisuudesta (2008/2134(INI))

- Vartiolentolaivueen siirto Helsinki-Vantaalle on päätetty vastoin vuoden 2007 selvitystä, jossa nimenomaan todetaan:

### ” 3.4 Lentokenttätoimintojen kehittämistavoitteet

*Malmin toimintojen siirto Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei ole miltään osin realistinen vaihtoehto. Helsinki-Vantaan nykyiset operaatiomäärät rajoittaisivat jo pelkästään Rajavartiolaitoksen toimintaa huomattavasti. Näin ollen on tarpeen selvittää edellytykset ja tavoitteet nykyisen Malmin lentokentän kehittämiselle sekä uuden lentokentän rakentamiselle ja toiminnalle siinä tapauksessa että Malmin lentokentän toiminta mahdollisesti lopetettaisiin.”*

- Siirtohankkeesta ovat olleet huolissaan myös Helsinki-Vantaan lennonjohtajat, jotka pohtivat tästä koituvia porrastusongelmia reittiliikenteen kanssa.
- Seurauksia lentotoiminnalle on selvitelty vasta jälkeinpäin ja raportoinnissa tukeuduttu virheellisiin ja puutteellisiin tietoihin, kysymättä lähtötietoja Malmin toimijoilta tai korvaaviksi ajatelluilta lentopaikoilta.
- Valmisteluun ei ole integroitu Helsingin kaupungin ilmoittamaa tarvetta uudesta helikopterikentästä. Tämä olisi mielekästä yhdistää Rajavartiolaitoksen tarpeisiin.
- Päätösketju on viritetty niin kiireiseksi, että muutosprosessien hallintaan jää niukasti aikaa.
- Mikäli suunniteltu muutos tapahtuu ym. ajassa:
  - o merkittävä osa kentällä toimivista yhteisöistä ja yrityksistä joutuu lopettamaan toimintansa, koska
    - asiakas/sidosryhmät eivät siirry mahdolliseen uuteen toimipisteeseen eikä väestöpohja siellä olisi riittävä
    - resurssit/aikataulut eivät salli muuttoa
    - menetetään symbioottinen yhteys kentän muihin toimijoihin
  - o metropolialue menettää lyhyessä ajassa pysyvästi ainoan monitoimikenttänsä ja kaikki mahdollisuudet vastata ilmailun ja ilmaliikenteen tulevaisuuden tarpeisiin, kuten
    - Aikataulutamaton mikrojet(VLJ)-liikenne, sukkulaliikenne

- Lisääntyvä ilmailupalveluiden ja harrastusmahdollisuuksien kysyntä metropolialueella
- Tulevaisuuden pienimuotoisten ilmailulajien nousu: droonipalvelut, sähkömoottori-ilmailu
- Em. ilmailumuotoihin tukeutuva innovaatio-, kehittämis- ja liiketoiminta
- Ilmailuun tukeutuva hybridirakentaminen, Airpark-asuminen, Air Hotel-palvelut
- Ilmailun historian ja kulttuurin vaaliminen, lentävä museotoiminta, rakennetun kulttuuriympäristön kunnioittaminen
- Kaikki lentoharrastuksen mahdollisuudet (vrt. kaikkien venesatamien sulkeminen)
- o Kenttää, joka pystyisi ottamaan vastaan Malmin koko rikkaan ilmailukulttuurin, ei ole olemassa eikä sitä ehdittäisi rakentamaan, mikäli sille löytyisi resurssitkin. Tämä on laajasti käynyt ilmi aiempien vuosikymmenten selvityksissä ja niiden aiheuttamista keskusteluista. Myös Suomen luontoliiton kanta on, että kenttä on ekologisinta säilyttää nykyisessä olinpaikassaan.
- o Mikäli korvaava kenttä löytyisikin, se tuskin sijaitsisi samalla tavoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien päässä, mikä eriarvoistaisi palveltavia sidosryhmiä.

Keskustelutilaisuudessa 4.12.2014 Trafín ylijohtaja Pekka Henttu esitteli riskikartoituksen, joka määrittä ehdot, joilla lentotoiminta Malmilla voisi jatkua myös lennonjohdopalvelujen päätyttyä. Selvitys perustui alkutoteamukseen, että Malmi on urbaanisessa asemassaan ollut turvallisuustasoltaan hyvä kenttä varsinkin, kun ottaa huomioon lentotoiminnan jatkumisen myös lennonvarmistuspalveluaikojen ulkopuolelle.

Kaupunkirakenteellisesti merkittävä kohta selvityksestä on esitys poistaa poikittaiskiitotie 09/27 käytöstä. Tämä sisältää avaimen kentän toiminnan pidempiinkin jatkomahdollisuuksiin.

## Päätelmiä

- Koska kehysriihen linjapäätös taustavaikutusmekanismeineen on perustunut puutteelliseen ja kapea-alaiseen valmisteluun, kaikkein tärkein asia on rauhoittaa päätöksentekoprosessin vauhtia, jotta punnituille ratkaisuille jäisi riittävästi selvitysaikaa.
- Päätöksenteossa tulee ottaa laaja näkökulma kenttäalueen potentiaaliin, koska asia ei koske vain yhtä kuntaa, vaan koko metropolialuetta.
- Valmistelun tulee olla aiempaa laaja-alaisempaa, jotta vältetään nyt koetuilta puutteilta.
- Jo tehtyjä selvityksiä tulee hyödyntää ja niiden sisällön ajankohtaisuutta arvioida
- Tehtyjen ratkaisujen tulee olla sellaisia, että muuttuvien tarpeiden myötä alueen kehittämispainotuksia voidaan säätää.
- Toistaiseksi edullisin ja luontevin ratkaisu on jatkaa Malmin kentän toimintaa katkotta, minimi-investoinnilla turvata siellä Rajavartiolaitoksen uudet tilat seuraaviksi 20 vuodeksi (alkuperäisen sopimuksen puitteissa, hyödyntää kentän jo olemassa olevat tilat Helsingin helikopteritoiminnan tarpeisiin ja näiden ratkaisu-

jen myötä kiistattomasti mahdollistaa lennonvarmistustoiminnan jatkuminen Malmilla.

### Ehdotuksia

- Vuosi 2015 hyödynnetään laajapohjaiseen suunnittelutyöhön, jonka fokuksena ovat uudet innovaatiot ja kasvumahdollisuudet alueella samalla, kun vahvistetaan väestöpohjaa ja terävöitetään alueen genius locia.
- Selvitetään toimintamalli, jossa kiitotie 09/27 suoja-alueineen on poistettu lentoasemakäytöstä ja vapautettu asuinrakentamiseen
- Selvitetään lentoasematoiminnan kestävä taloudellinen pohja ja valtion, Helsingin kaupungin, Finavian sekä Malmin toimijoiden roolit siinä. Tarkastelu lienee aiheellista tehdä YTV-laajuudella.
- Selvitetään mahdollisuus innovoivaan hybridirakentamiseen kiitotie 18/36:n länsipuolelle
- Vastaavasti selvitetään Tattarisuon teollisuusalueen kehittämistä siten, että se voisi hyötyä lentotoiminnasta
- Tutkitaan alueen nykyisten luonnonarvojen ja ulkoilureittien jalostamismahdollisuudet
- Lentoasemantien ja suojeltavien rakennusten ympäristön täydennysrakentamista myös kulttuuri-, koulutus-, palvelu- ja museotoimintaan tutkitaan
- Vaiheistetaan alueen rakentaminen siten, että nykyiset rakenteet ja toiminnat tarvittaessa väistyvät mahdollisimman rauhalliseen ja ennakoitavaan tahtiin.
- **Luodaan uniikki alue, jolla on erottuvuutta kansainvälisessäkin mittakaavassa ja joka myös kykenee hyödyntämään vetovoimaansa taloudellisesti.**

## 5 IDEALUONNOS MALMI CITY AIRPARK

”Malmi City Airpark” on hybridi-idea, jossa yhdistetään monipuoliset aluetoiminnot ilmailukeskeiseen ympäristöön alueen historiallista rakennetta kunnioittaen. Ratkaisu perustuu siihen, että kentän varsinainen liikennealue kapenee säilytettävän kiitotien 18/36 varteen. Muu osan kentästä ympäristöineen voidaan rakentaa halutulla tavalla. Rakentaminen vaiheistetaan siten, että sen painotusta voidaan muuttaa tavoitteiden muuttuessa.

### **Luontoon suhteuttaminen**

Luonnoksessa ehdotetaan, että kenttää ympäröivät vihervyöhykkeet ja niitä yhdistävä luontopolku pääosin säilytetään luonnontilassa, vain reuna-alueiltaan trimmatun ja uuteen miljööseen sovittaen. Polku tulee muodostamaan uutta ja vanhaa yhdistävän tarinan, josta avautuu vaihtelevia näkymiä ao. liitealueille.

### **Malmi Airpark Wall**

Luonnoksessa ehdotetaan, että kiitotien länsipuolelle rakennetaan uusi rullaus-tie/asematasonauha, johon tukeutuu asumispainotteinen ”Malmi Airpark Wall”. Muurimaiseen rakennusmassaan kuuluu kentän puolelle avautuva pienkonehangaari,

jossa asukkaat ja erilliset vuokralaiset voivat säilyttää lentokoneitaan. Rakennusmassan pohjakerroksessa Malminkaaren puolella on vastaavasti näihin liittyviä yhteis-, liike- ja palvelutiloja.

Toiminnallisesti rakennuskompleksi on koko maan mittakaavassa ainutkertainen, joten se tulee vetämään puoleensa myös sellaista väkeä, jota tavanomainen lähiöelämä Malmilla ei kiinnosta. Täten rakennukseen kannattaa sijoittaa myös poikkeuksellisia kokeilevia asuntoratkaisuja. Näiden ja kompleksin hangaari- ja liiketilojen subventoimana samaan yhteyteen voidaan myös toteuttaa runsaasti pienempiä ja edullisempia asuntoja

Arkkitehtonisesti kiitotietä myötäilevä rakennus voidaan haluttaessa toteuttaa harvinaisen suurimittakaavaisena ja suoralinjaisena. Tällaista suurimittakaavaista rakenteellisuutta puoltavat myös alueen kyseenalaiset pohjaolosuhteet. Toisaalta rakennuskompleksi on toteutettavissa tulkiten kuuluisan Byker Wallin artikulaatiota ja vaihtelevuutta. Rakennuksen luonnolliset valot luovat ilmastakin selvästi tunnistettavan valoviivan kenttäalueelle.



*Byker Wall, Newcastle, Arkkite. Ralph Erskine*

Rakennus on ideoitu jättimäisenä siipinä, keskiosaltaan esimerkiksi 5-kerroksisena ja kärjiltään 7-kerroksisena. Tällöin se myös tehokkaimmin toimii meluvallina lännen suuntaan. Rakennus kuitenkin toteutetaan vähintään kahtena massana, joiden väliltä Malminkaarelta avautuu näkymä itse kentälle.

Kentän puoleinen rakenne toteutetaan samoin periaattein kuin nykyään rakennetaan vilkkaasti liikennöityjen pääteiden varsille:

- käytetään massiivisia seinärakenteita
- käytetään kohtuullisia ikkunakokoja
- sijoitetaan kentän puolelle
  - o häiriintymättömiä tiloja
  - o luhtikäytäviä tai lasitettuja vihertiloja

Kontrastina kiitotien puoleiselle suurelle mittakaavalle kompleksin länsipuoli, jonne asuntopihat sijoittuvat, toteutetaan pienirakeisena ja rikkaasti detaljoituna. Asuinhuoneet avautuvat luontevasti tähän läntiseen ilmansuuntaan. Tämän lisäksi itse muurirakennuksen ja Malminkaaren väliin sijoitetaan massaltaan rikkaita pistetaloja, jotka

ovat kerroksen pari muuriahetta korkeampia. Kun kattomaisemat viettävät kentälle päin tämä kokonaisratkaisu tarjoaa parhaat mahdollisuudet myös meluntorjuntaan.

Rakennuskompleksin rakentaminen voi alkaa välittömästi kaavoituksen sallimassa aikaikkunassa pohjoisen päästä aloittaen ja edetä etelään talouden ja aluekehityksen tarpeita seuraten. Koko rakennusta ei ole pakko toteuttaa yhdellä ainoalla reseptillä vaan esim. rakennettavien hangaaritilojen määrää voi säädellä.

Nopean käsivaraistarkastelun perusteella alueen koko voisi olla 171000 m<sup>2</sup>, joten korttelitehokkuusmitoituksella 0,7 sekä henkilömitoituksella 50 m<sup>2</sup>/as rakennuskompleksiin mahtuisi n. 2400 asukasta

### **Länsipuoliset asuinalueet**

Muurialueen länsipuolelle sijoittuvat alueet täydennysrakennetaan nykyiseen ympäristöön sopeuttaen, mutta samalla kaupunkirakenneta tiivistäen. Kyseeseen tulevat kytketyt pientalot, rivitalot ja pienkerrostalot. Alueella voidaan kokeilla uutta puurakentamistekniikkaa, esimerkiksi clt-tekniikkaa. Alueille sijoittuisi noin 2200 uutta asukasta.

### **Eteläpuolinen rakentamisalue**

Tämä alue sijaitsee puolittain kiitotien 18 jatkolla, mutta sekin voitaisiin osin rakentaa osana Tattariharjuntien jalostamista urbaanimmaksi katutilaksi, jolloin asukasmäärä alueella nousisi n. 400 asukkaalla.

### **Kiitotien itäpuoliset alueet**

Tälle vyöhykkeelle olisi avattavissa kaikkein laajimmat rakennettavat alueet, erityisesti poikittaiskiitotien itäpään alue, noin 225 00 m<sup>2</sup>. Alueet olisi kaavoitettavissa välittömästi kiitotien 09/27 sulkemisen jälkeen. Alueen tekee mielenkiintoiseksi sen sijainti Tattarisuon pienteollisuusalueen lähetyvillä, minkä takia siitä on mahdollista kehittää lähityön, asumisen ja liikenteen hybridi. Varsinaisesta teollisuusalueesta asumistoiminnot irrotetaan nykyistä viherkaistaa hyödyntäen.

Osa rakentamisesta voidaan toteuttaa Airpark Wall –ratkaisun symmetriaparina. Säilytettävän Asemataso 1:n kehysrakennuksissa voidaan ottaa huomioon Pyöreän muoto ja sijainti kenttätilan korostepisteinä.

Tämäkin alue suunnitellaan siten, että rakennusten korkeus nousee tasaisesti kenttäalueelta pois päin, pohjoisen ja itään. Alueen kokonaisasukasmäärä valitun ratkaisun mukaan voi nousta 6500 henkilöön.

Tattariharjuntiehen liittyvä rakennuskanta muotoillaan siten, että tiestä tulee urbaani katutila, kuten kadun varteen jo rakennetut kerrostalot antavat odottaa.

### **Malmi Air Village**

Lentoasemalle johtava tie vanhoine pientaloineen rakennetaan pienimittakaavaisesti erityisen herkällä otteella ja siihen keskitetään alueen kulturellinen ja kaupallinen painopiste. Alueen merkittävimmät rakennukset ovat ”Pyöreä” ja Lentokonehalli 1, jotka palautetaan alkuperäiseen loistonsa. Erilaisten palvelujen lisäksi tälle alueelle voidaan myös sijoittaa liikelentohotelli ja kokoustiloja.

### **Yhteenvedoksi:**

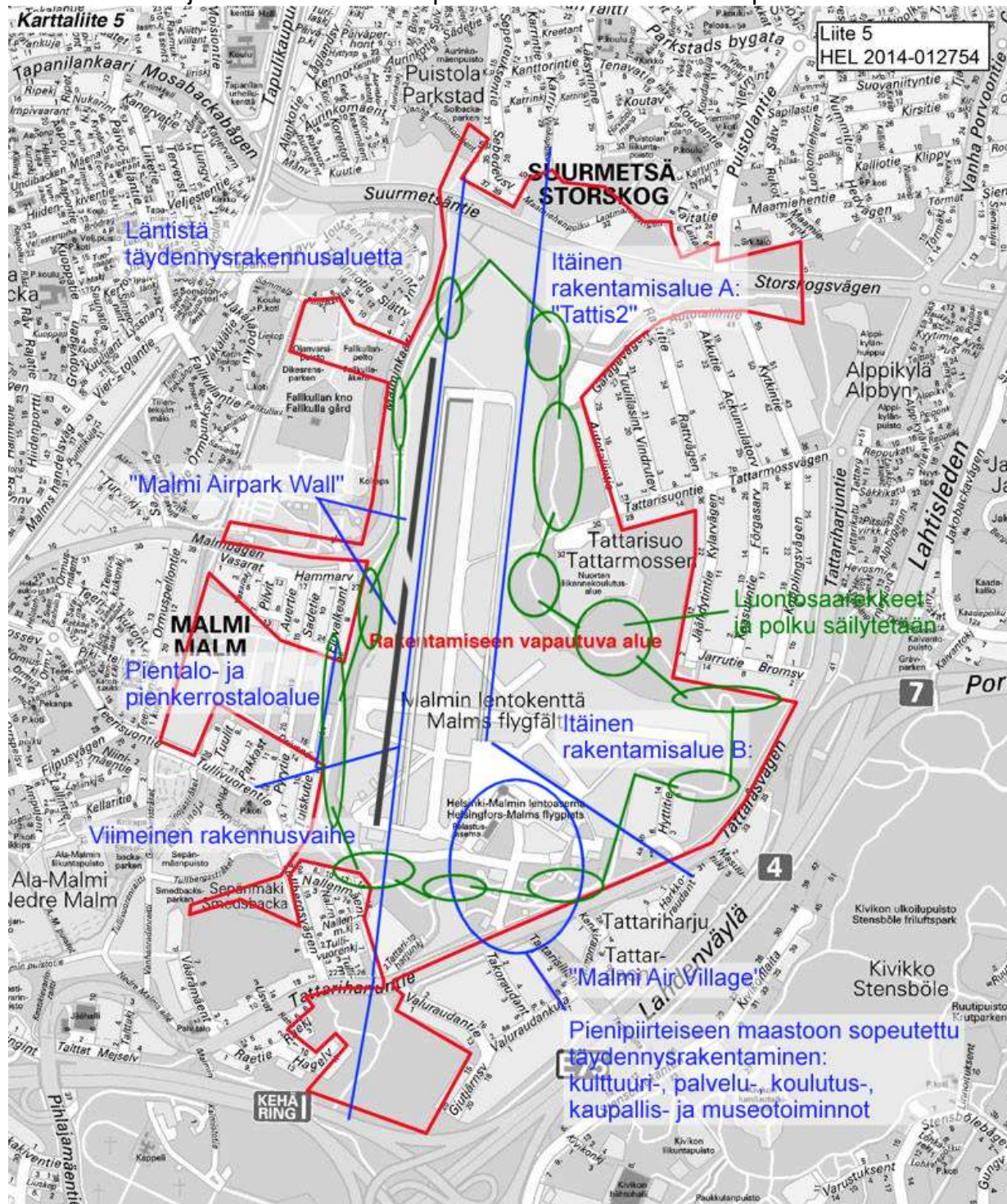
Hyvin karkean laskelman mukaan lentokenttätoiminnot säilyttäen alueelle voisi sijoittaa monipuolisten – jopa ainutkertaisten toimintojen – ohella yli 12000 asukasta. Tähän lukuun on toistaiseksi syytä suhtautua varauksin, koska varsinaisia mittaluonnoksia kohteesta ei ole vielä laadittu.

Ratkaisu kuitenkin sovittaisi yhteen risteävät vaatimukset ja parhaassa tapauksessa tuottaisi niistä jotain, mitä koko Pohjois-Euroopassa ei liene toteutettu – rakennetun kulttuuriympäristön toiminnallisen kokonaisuuden säilyttämisen ohella.

Ratkaisu säilyttäisi tulevaisuuden vielä vaikeasti ennakoitavat mahdollisuudet ilmailutoiminnoista metropolialueella ja poistaisi lopullisesti epävarmuuden kentän sijaintimahdollisuuksista. Ratkaisu olisi myös vaiheistettavissa sillä tavoin, että mitään toiminnallisia katkoja ei syntyisi, vaan alueen rakentaminen voisi edetä tarpeiden mukaan

-

Lentoasemalle johtava tie vanhoine pientaloineen rakennetaan pienimittakaavaisesti



7

## 7 RAKENTEELLISET JA TALOTEKNISET TARKASTELU

- Kesken

## 8 KUSTANNUKSET

- Kesken

## 9 YHTEENVETO

- Kesken

## 10 JATKOTOIMENPITEET

- Kesken

## 11 LIITTEET

- Puuttuvat

### ARKKITEHTIPIIRUSTUKSET:

- Asemapiirros, aluejakokaavio 1:2000
- Malmi Airpark Wall, pohjapiirros ja leikkaus 1:500
- Havainnepiirroksia

### POHJATUTKIMUS- JA POHJARAKENNEPIIRUSTUKSET:

#### LIIKENNETILASTOA

#### ALUEGALLUP

#### KENTÄN TOIMIJOILTA KOOTTUA

#### AIEMMIN TEHDYT LENTOKENTTÄSELVITYKSET

## 6 LIIKENNESUUNNITTELU

- Kesken