

Lausunto Helsingin yleiskaavaluonnoksesta

Kaavaluonnoksessa ehdotetaan Malmin lentoasemaa koskevan kaavamerkinnän kumoamista ja nykyisen liikennealuemerkinnän muuttamista taajamatoimintojen alueeksi. Uudenmaan maakuntakaavassa ei kuitenkaan ole osoitettu lentoasemalle korvaavaa paikkaa, mikä on linjattu edellytyksenä tällaiselle kaavamuutokselle.

Voimassa olevassa maakuntakaavassa Malmin lentoaseman kaavamerkintä on yleiskaavan hyväksymisen aikaan edelleen liikennealue, joten se on säilytettävä yleiskaavassakin. Yleiskaava ei saa olla ristiriidassa maakuntakaavan kanssa (KHO 2012:67).

Malmin lentoaseman ystävät ry. esittää, että merkinnän muuttamisesta luovutaan ja alue säilytetään edelleen liikennealueena. Perusteluina esitämme seuraavaa:

1. Lentoliikenteen kasvu ja EU:n linjaukset puoltavat Malmin säilyttämistä

Asiantuntijaennusteiden mukaan lentoliikenne tulee kasvamaan voimakkaasti. EU-alueen lentoliikenteen arvioidaan kasvavan jopa 2-3 -kertaiseksi vuoteen 2050 mennessä ([1] s. 20). Erityisen voimakasta kasvu on viime vuosina ollut yleisilmailussa, johon kuuluu mm. aikatauluttamaton lentoliikenne, esimerkiksi liikelennot, koulutus, lentotyö sekä harrasteilmailu.

Tähän on kiinnittänyt huomiota myös EU:n parlamentti julkilausumassaan ”Yleisilmailun ja liikelentotoiminnan kestävä tulevaisuus” P6_TA(2009)0036 [2]. EU-parlamentti korostaa, että yleisilmailun kysyntä kasvaa voimakkaasti tulevina vuosina samalla kun uusi teknologia tekee ilma-aluksista tehokkaampia ja vähentää niiden kustannuksia ja ympäristövaikutuksia, ja suosittaa jäsenvaltioille painokkaasti olemassa olevan yleisilmailua palvelevan kiitotiekapasiteetin säilyttämistä ja jopa lisäämistä.

EU-komission tiedonannon KOM(2007) 869 [3] mukaan eurooppalaisista lentoasemista yli 60 saattaa ruuhkautua pahoin vuoteen 2025 mennessä. Vuonna 2006 noin 10% Eurocontrolin rekisteröimistä lennoista oli yleisilmailua ja liikelentotoimintaa, ja niiden kasvunopeus ennen nykyistä lamaa oli yli kaksinkertainen muuhun lentoliikenteeseen nähden. Kehitys tulee mitä ilmeisimmin jatkumaan laman väistyttyä. Komissio suosittaa, että ruuhkien välttämiseksi olemassa olevaa lentoasemakapasiteettia pitäisi hyödyntää mahdollisimman paljon. ”Tähän sisältyy erityisesti yleisilmailun ja liikelentotoiminnan tarpeisiin varattujen varakiitoteiden ja lentoaseman tai lentopaikan alueiden käyttö”.

Edelleen komissio korostaa sitä, kuinka ensisijaisen tärkeää tasokas koulutus on tehokkaan ja turvallisen ilmailun kannalta. Lentoyhtiöt ja ilmailun tukipalvelut saavat runsaasti pätevää henkilökuntaa juuri yleisilmailun piiristä.

Malmin lentoasemasta on muodostunut suomalaisen ammatti- ja yleisilmailun tärkein keskus. Kun otetaan huomioon kasvavat liikennemäärät ja yhä tiukentuvat ympäristö- ja koulutusmääräykset, suunnitelmat Malmin lentoaseman lakkauttamisesta ovat selkeässä ristiriidassa EU:n komission ja EU-parlamentin painokkaiden linjausten kanssa.

Malmin lentoasemalta lennetään vuosittain noin 55 000 operaatiota, mikä tekee siitä maamme toiseksi vilkkaimman lentokentän Helsinki-Vantaan jälkeen. Finavian tilastojen mukaan [4] lähes puolet koko Suomen yleisilmailun lennoista (pois lukien reittiliikenne ja sotilasilmailu) lennetään Malmilta. Lentoasemalla työskentelee noin 300 työntekijää ja yritysten liikevaihto on vuosittain noin 20 miljoonaa euroa. Pelkästään ammattilentäjiksi koulutautuvat maksavat vuosittain arvonlisäveroa valtiolle yli kaksi miljoonaa euroa. Malmilla on myös korkeaan osaamiseen perustuvaa lentokoneiden ja helikoptereiden huoltotoimintaa. Kentän vuosikymmeniä hioutunut monipuolinen infrastruktuuri ja hyvä sijainti tarjoavat kaikki mahdollisuudet kehittää edelleen kaupallista toimintaa.

Aluevalvontalain edellytykset sekä vireillä olevat muutolinjaukset [5] on tutkittava kansainvälinen kehitys huomioiden ennen Malmin lentoaseman yleiskaavamerkinnän muuttamista. Ilman Malmin lentoasemaa Finavia tai mikään muukaan ilmaliikennepalvelun tarjoaja ei pysty tarjoamaan soveliaista tukikohtaa mittaviin Helsingin edustalla tapahtuviin etsintä- ja pelastustehtäviin eikä suuriin kiireellisiin aluevalvonta- tai kriisitilahallintaoperaatioihin.

2. Suomen ja pääkaupunkiseudun saavutettavuus ja ilmailun turvallisuus heikkenisivät Malmin lentoaseman lakkauttamisen myötä

Lentoliikenteen tai Malmin lentoaseman merkitystä pääkaupunkiseudun saavutettavuudelle erityisesti tulevaisuudessa ei ole huomioitu Yleiskaavaa varten tehdyissä selvityksissä mitenkään.

Malmin lentoasema on ainoa vapaalla aikataululla palveleva kansainvälinen lentoasema 150 km säteellä pääkaupunkiseudun kasvavasta metropolialueesta. Euroopasta katsottuna Suomi on saari meren takana. Malmin menettämisen myötä metropolialueen saavutettavuus heikkenisi selvästi erityisesti kansainvälisen liikelentotoiminnan näkökulmasta, joka nojautuu enenevässä määrin pieniin, vapaalla aikataululla palveleviin paikalliskenttiin ruuhkaisten suurkenttien sijasta.

Malmin lakkauttamishanke on selkeässä ristiriidassa Uudenmaan kärkitavoitteiden kanssa: ”Uusimaa on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti hyvin saavutettavissa. Logistiikkaa palvelevien toimintojen sijoittumiselle luodaan edellytykset. Logistiikkaverkosto on kansainvälisesti kilpailukykyinen ja tukeutuu nykyiseen liikennejärjestelmään.” Malmin lentoasema on ainoa yleisilmailua riittävällä laatutasolla palveleva lentokenttä Uudellamaalla.

Mikäli Malmin lentoasema suljettaisiin, pääkaupunkiseutu olisi eurooppalaisten metropolien joukossa selkeän takapajuinen poikkeus. Metropolialueelle ei olisi käytännössä mahdollista saapua kevyemmällä lentokalustolla vapaalla aikataululla, vaikka tällainen liikenne on kasvavan liikelentotoiminnan painopistealue. Helsinki-Vantaa tulee liikenteen kasvaessa profiloitumaan jatkossa yhä vahvemmin raskaan reittiliikenteen kentäksi. Aikatauluttoman lentoliikenteen on

siellä jo nyt anottava aika kiitoteiden käyttöön tunteja etukäteen [6]. Malmin tarjoaman vapaalla aikataululla palvelevan kansainvälisen ilmatien poistuessa tällainen järjestely hankaloittaisi merkittävästi pääkaupunkiseudun saavutettavuutta liikelentotoiminnan näkökulmasta.

Malmin lentoasema on myös ainoa vapaan aikataulun ilmatie pääkaupunkiseudulle Suomen maakuntien lentoasemilta ja lukuisilta pieniltä lentopaikoilta. Malmin kentän kaavoittaminen taajamatoimintojen alueeksi heikentäisi siten merkittävästi myös Suomen sisäisiä lentoliikenneyhteyksiä ja maakuntien houkuttelevuutta kansainvälisen liike-elämän näkökulmasta. Tämä olisi omiaan kiihdyttämään Suomen muiden maakuntien eriarvoistumista pääkaupunkiseutuun nähden.

Merkille pantavaa on sekin, että Suomen lennonjohtajien yhdistys ry on antanut 4.11.2014 julkisuuteen lausunnon [7], jonka mukaan Malmin lentoaseman lakkautus olisi ilmailulle merkittävä turvallisuusriski ilman asianmukaista korvaavaa lentoasemaa pääkaupunkiseudulla. Mitään tällaista korvaavaa lentopaikkaa pääkaupunkiseudun ilmailutarpeille ei ole osoitettu.

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston uutta Yleiskaavaa varten laatima selvitys 2014:34 Helsinkiin tulevan helikopterikentän paikasta [8] ei liioin löytänyt kelpoista uutta sijoituspaikkaa kaupungille tarpeelliselle liikenneinfrastruktuurille. Malmin lentoasemalla kaikki helikopteriliikenteen tarvitsema infrastruktuuri on valmiiksi rakennettuna toiminnallisesti erinomaisessa paikassa ja arkkitehtonisesti arvokkaassa lentoasemaympäristössä.

Malmilla toimii Rajavartiolaitoksen vartiolentue, viisi kaupallista lentokoulua ja noin kymmenen ilmailukerho. Näistä vain Rajavartiolaitokselle on osoitettu uusi, toiminnallisesti huonompi paikka ruuhkautuvalta Helsinki-Vantaalta. *Kaikki muut toimijat ovat vailla asiakaspohjaltaan elinkelpoista tai kapasiteetiltaan riittävää korvaavaa toimipaikkaa.* Lentokoulut ovat antamissaan lausunnoissa todenneet, ettei niiden toiminnalle ole liiketaloudellisia edellytyksiä kauempana pääkaupunkiseudusta asiakaspohjan puuttuessa, ja ilmailukerhoille esitetyt Hyvinkää ja Nummela ovat kieltäytyneet ottamasta vastaan Malmin harrasteilmailua sen liian suuren volyymin vuoksi. Korvaavan paikan osoittaminen Malmin toiminnoille on 2000-luvulla kaatunut säännönmukaisesti viimeistään esitettyjen paikkakuntien asukkaiden vastustukseen.

3. Kaavamerkinnän muutos olisi vastoin valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja EU:n maisemasopimusta

Voimassa olevien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden [9] mukaan alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Kulttuuriympäristöä ovat kulttuurimaisemat, rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaisjäännökset. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit on otettava huomioon *alueiden käytön suunnittelun lähtökohtina* (s. 12). Nämä vaatimukset toistetaan selkeästi myös Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston uuden Yleiskaavaluonnoksen aineistoksi laatimassa selvityksessä 2014:17 [10] ss. 18-19.

Museoviraston laatima inventointi ”Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt” (RKY) on valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskeva valtioneuvoston päätös on tullut voimaan 30.11.2000 ja sen tarkistus 1.3.2009.

Malmin lentoaseman rakennukset on merkitty RKY-kohteiksi jo vuonna 2000. Viimeisimmässä tarkistuksessa vuonna 2009 Malmin lentoaseman RKY-inventointi laajennettiin kattamaan koko lentokenttä aluekokonaisuutena, joka ilmenee yksityiselitteisesti RKY-kohdekartasta [11].

Inventoinnin perusteluissa todetaan: ”Malmin lentoasema on valittu kansainvälisen DoCoMoMo-työryhmän hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvun lopulta 1970-luvulle. Terminaali on kansainvälisestikin arvioiden harvinaisen hyvin alkuperäisessä asussa ja käytössä säilynyt 1930-luvun lentoasemarakennus -- Terminaalirakennuksen lisäksi kenttäkokonaisuuteen kuuluvat lentokonehalli ja kiitoradat.”

Malmin lentoasemalla on vahvat näytöt kansainvälisen tason kulttuuriarvostaan. Se on kahdesti valittu World Monuments Fundin ylläpitämään maailman sadan uhanalaisimman kulttuurikohteen luetteloon (2004 ja 2006), jonka valintapaneeliin kuuluvat mm. UNESCO:n maailmanperintöohjelmalle neuvoa-antavat ICOMOS ja ICCROM.

Euroopan unionin jäsenenä olemme velvollisia huolehtimaan kansallisista kulttuuriarvoistamme. Suomi on sitoutunut Euroopan Neuvoston ja UNESCO:n jäsenenä noudattamaan kulttuuriperinnön suojelusta tehtyjä sopimuksia ja suosituksia, mm. Eurooppalaista maisemayleissopimusta [12] ja UNESCO:n julkilausumaa koskien kulttuuriperinnön tietoista tuhoamista [13].

Ehdotus Malmin lentoaseman alueen kaavamerkinnän muuttamisesta on selkeästi sekä RKY-inventoinnin ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden että Suomen kansainvälisten kulttuuriympäristönsuojeluvuorotteiden vastainen. On täysin selvää, että ehdotetun kaltaisen kymmenientuhansien asukkaiden lähiön toteutus Malmin lentokenttäalueelle tuhoaisi alueen valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriarvon täydellisesti.

Ajantasaisissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa todetaan myös (s. 13):

”Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.” Koska Malmin lentoasema on ainoa vapaalla aikataululla palveleva kansainvälinen lentoasema 150 km säteellä pääkaupunkiseudusta ja ainoa vapaan aikataulun ilmatie maakuntakentiltä ja pieniltä lentopaikoilta pääkaupunkiin, on sen merkitys liikenneinfrastruktuurina valtakunnallinen erityisesti tulevaisuudessa (ks. edellä). Tästäkin syystä kaavaluonnos on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen.

Lisäksi ajantasaisissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa todetaan (s. 14): ”Alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle tätä koskeviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen.” Mitään korvaavaa sijaintipaikkaa ei ole osoitettu, joten kaavaluonnos on tältäkin osin valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastainen. Malmin lentoaseman kaavamerkintää

ei tule muuttaa ennen kuin maakuntakaavaan on merkitty alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämä korvaava sijaintipaikka.

4. Malmin lentoaseman luontoarvot ovat selvittämättä

Myös luonnonsuojelulaki mainitaan yhtenä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden keskeisimmistä ympäristönkäytön ohjausjärjestelmään kuuluvista laeista ([8] s. 4).

Malmin lentoasema on erityisesti suojeltaviin lajeihin kuuluvan, Suomessa äärimmäisen uhanalaisen heinäkurpan (*Gallinago media*) merkittävin syyslevähdyspaikka Suomessa. Asiaa on kartoittanut vuosikaudet Uudenmaan lintuharrastajayhdistys Tringa ry:n paikallinen jäsenyhdistys MBS. Kentän reunusmetsissä on havaittu myös erittäin uhanalainen valkoselkätikka (*Dendrocopos leucotos*) [14]. Luonnonsuojelulaki ja -asetus kieltävät tällaisten erityisesti suojeltavien lajien pesimä- ja levähdyspaikkojen hävittämisen ja heikentämisen. On ilmeistä, että Malmille suunniteltu kymmenientuhansien asukkaiden tehölähiö joko heikentäisi merkittävästi tai hävittäisi 1930-luvulta asti rauhassa säilyneen niittyekosysteemin monimuotoisuuden ja luontoarvot.

Lisäksi noin 127 hehtaarin lentokenttäalueen syvän, vetisen savikon maapohjan stabilointi asuntorakentamista varten tuottaisi suunnattomat määrät saviliejuja, jonka ainoa valumareitti on taimenpuroksi kunnostettu Longinoja. Se puolestaan laskee Vantaanjokeen, jossa elää maailman runsaimmaksi arvioitu populaatio koko EU-alueella erityisesti suojeltua vuollejokisimpukkaa (*Unio crassus*). On ilmeistä, että Malmin lentokenttäalueen ottaminen asuinkäyttöön johtaisi vuollejokisimpukan elinpiirin vakavaan heikkenemiseen.

Kaavamerkinnöillä ei tule vaikeuttaa luonnonsuojelulakiin ja -asetukseen kirjattujen suojeluelvoitteiden toteuttamista etenkään, kun pitkään viivästynyttä asuntorakentamisen ympäristövaikutusten arviointia ei edelleenkään ole tehty. On myös otettava vakavasti huomioon ympäristön asukkaiden huoli koko koillisen Helsingin maiseman radikaalista muuttumisesta massiivisen rakentamisen myötä. Tähän kiinnitti huomiota kaupunkisuunnitteluvirasto jo edellisen yleiskaavaprosessin aikaan:

"Kaupunkisuunnittelijoiden saamassa asukaspalautteessa on tullut esiin, että alueella toivotaan säilyvän maisemien pitkien näkymien, jotka muutoin koillisen Helsingin alueella ovat harvinaisia, koska alue ei rajoitu ranta-alueisiin. Rakentamaton lentokenttä on toiminut tällaisena näkymäpaikkana (Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnittelulautakunta 1.11.2001). Tekemiemme asukashaastattelujen pohjalta kenttä tunnistetaan paikalliseksi infrastruktuuriksi, jota se on ennen kaikkea juuri avoimuutensa osalta." (Timo Kopomaa – Rikhard Manninen: Malmi – No logo? Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 2002:13)

5. Koillis-Helsingin kaavoitusta on arvioitu yksipuolisesti

Yleiskaavaluonnoksessa raskaita asuntomassoja on sijoitettu jo rakennetuille ja aktiivisessa käytössä oleville virkistysalueille, joita Malmin lentoaseman alueen lisäksi on mm. Tuomarinkylän alue. Koillis-Helsinki on virkistysalueiden osalta huonoimmin kohdeltuja Helsingissä.

Yleiskaava on koillisen Helsingin osalta arvioitava uudelleen ja laajemmin, esimerkiksi Longinojan eteläpuolisen alueen osalta. Tämä suojelematon ja rakentamaton alue on kokonaisuutena jätetty nyt yleiskaavassa huomioimatta, ja sen mahdollisuudet voivat hyvin korvata em. tärkeät virkistys- ja toiminta-alueet.

Yhteenveto

Yleiskaavaehdotus on kokonaisuutena tehty liian suurten väestöennusteiden pohjalta. Nykyinen kaavavaranto riittää vielä vuosikymmeniksi, joten yleiskaavan tarkastelujaksoa on lyhennettävä ja pyrittävä normaaliin rytmitykseen esitetyn vuosisadan puolivälin sijaan. Esitämme yleiskaavaluonnoksen muokkaamista tältä pohjalta, em. perusteiden mukaisesti virkistys- ja viheralueita säästävämmäksi.

Vain 15% helsinkiläisistä haluaa Malmin lentoaseman alueelle asuntorakentamista. 67% haluaa sen säilyvän ilmailukäytössä [15]. Kansalaisten mielipidettä ei saa ohittaa. Esitämme, että yleiskaavassa Malmin lentoaseman alueen kohdalla säilytetään nykyinen liikennealueen merkintä riippumatta siitä, vetäytyykö valtio toimintoinen lentoasemalta vai ei.

Edelleen esitämme edellytyksenä lentoaseman merkinnän mahdolliselle muuttamiselle, että sitä ennen on löydettävä, varmistettava ja vahvistettava korvaava alue metropolialueen liike- ja yleisilmailun toiminnoille eli korvaavalle lentokentälle pääkaupunkiseudulla niin, että se on maakuntakaavassa vahvistettuna ennen Malmin lentoaseman yleiskaavamerkinnän muuttamista.

Helsingissä 27. päivänä helmikuuta 2015

Yhteyshenkilö:

Timo Hyvönen

puheenjohtaja

puheenjohtaja@malmiairport.fi

puh. 050-3748371

Allekirjoittajat ja yhteyshenkilöt

Malmin lentoaseman ystävät ry
Puheenjohtaja Timo Hyvönen

LKV Kauko Koskinen Oy
Toimitusjohtaja Kauko Koskinen

BF-Lento Oy
Toimitusjohtaja Gun Gustavsson

Mäntsälän Ilmailukerho ry
Puheenjohtaja Jorma Sucksdorff

Kevytilmailu ry
Puheenjohtaja Mikko Paalasmaa

Väriveto Oy
Toimitusjohtaja Timo Liukkonen

Raffica Oy, Better Balloons kuumailmapallolennot
Toimitusjohtaja Peter Lindholm

Suomen Kuumailmapallokerho ry.
Puheenjohtaja Peter Lindholm

Kiinteistöt E. Halttunen Oy
Toimitusjohtaja Erkki Halttunen

Lennoikkikerho Raku ry.
Puheenjohtaja Jyrki Airaksinen

Jukolan Pilotit ry.
Puheenjohtaja Tero Nurmi

Paradox aviation Oy
Toimitusjohtaja Esa Korjula

GN 113 Ltd.
Toimitusjohtaja Markku Lehti

Viitteet

- [1] Eurocontrol: "Challenges of Growth 2013: European Air Traffic in 2050", <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/content/documents/official-documents/reports/201306-challenges-of-growth-2013-task-7.pdf>
- [2] EU-parlamentin julkilausuma P6_TA(2009)0036, <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P6-TA-2009-0036+0+DOC+PDF+V0//FI>
- [3] EU-komission tiedonanto KOM(2007) 869, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0869&from=fi>
- [4] Finavian tilastoja, <https://sites.google.com/site/malminumeroina/finavian-tilastoja>
- [5] Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi alueidenkäyttölain muuttamisesta (HE 296/2014), <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2014/20140296>
- [6] Finavia: Liikentojen ja yleisilmailulentojen slot-koordinaatio ja maahuolinta Helsinki-Vantaalla, <http://www.finavia.fi/fi/lentoyhtiaille/palvelut-lentoyhtiaille-ja-liikelennoille/liikelennot-helsinkivantaalle/>
- [7] Suomen lennonjohtajien yhdistys, tiedote 4.11.2014, <https://www.slij.fi/lennonjohtajat-vastustavat-malmin-lentoaseman-lakkauttamista/>
- [8] Helsingin yleiskaava 2050: Helsinkiin tulevan helikopterikentän sijaintipaikkaselvitys. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:17, http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-34.pdf
- [9] Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (2008), http://www.ymparisto.fi/fi-Elinymparisto_ ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet
- [10] Helsingin yleiskaava 2050: Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:17, http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-17.pdf
- [11] Museovirasto: Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY), Malmin lentoasema, http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_kartta.aspx?KOHDE_ID=1560&OBJECTID=24017
- [12] Eurooppalainen maisemayleissopimus, tasavallan presidentin asetus 10.3.2006, <http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2006/20060014>
- [13] UNESCO:n julkilausuma kulttuuriperinnön tietoisesta tuhoamisesta (2003), http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=17718&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html
- [14] MBS: Malmin lentoaseman luontoarvoista, <http://www.etv-systeemit.fi/mbs/Lentokentta.htm>; <http://www.tapanila.fi/wp-content/uploads/2013/05/malmilinnut.pdf>
- [15] TNS Gallup: kysely Malmin lentoaseman tulevasta käytöstä, <http://malmiairport.fi/kysely-20-8-2014-malmi-halutaan-sailyttaa-lentokenttana/>