

Malmin lentokenttä

Lentotoiminnan ja asuinrakentamisen yhdistäminen

Lentotoiminnan ja uuden asuinrakentamisen yhdistämiseksi Malmin lentokenttäalueella on esitetty vaihtoehtoa, jossa poikittaiskiitotie poistettaisiin käytöstä ja lentotoiminta keskitettäisiin etelä-pohjoissuuntaiselle kiitotielle.

Yhden kiitotien toimintamallin vaikutuksia tutkittiin jossain määrin 2000-luvun alussa. Vaikutuksia arvioitiin laatimalla aiempia meluselvityksiä graafisesti manipuloimalla tuotettu arvio. Silloin voimassa ollut L_{DEN} 55 dB melualue on ollut jonkun verran nykyisen ympäristöluvan mukaista suppeampi.

Selvityksessä lähdettiin siitä, että lentotoiminta jatkuisi etelä-pohjoissuuntaisella kiitotiellä jokseenkin nykyisenlaisena. Kevyelle lentotoiminnalle poikittaisen kiitotien puuttuminen todennäköisesti aiheuttaisi joidenkin lentojen peruuntumista voimakkaiden sivutuulten vallitessa.

Lentotoiminnan ja rakentamisen yhteensovittamisesta seuraisi ihmisten kokemien meluhäiriöiden lisäksi vaikeuksia jatkossa asemakaavoitukselle ja lentotoiminnan vaatimien ympäristöluvien saamiselle.

Itä-länsisuuntaisen poikkikiitotien suuntaiset melukäyrät supistuisivat, jos se jäisi pois käytöstä. Jos liikennemäärät säilyisivät nykyisen kaltaisina, laajentuisivat pohjois-etelä -suuntaisen pääkiitotien melukäyrät nykyisestä arvioista. Pääkiitotien liikenteen lisääntyminen lisää melualueutta pohjois- ja eteläsuunnassa jossain määrin. Melualue ulottuu pohjoisessa jo nykyisessä ennusteessa asuinalueelle, eikä sen laajeneminen edelleen sinne ole automaattisesti hyväksyttävä lähtökohta - ennemminkin päinvastoin.

Selvityksen ja toisaalta nykyisen melualueen (Helsinki-Malmin lentoaseman voimassa olevan ympäristöluvan liitteen 3 mukainen melualue $L_{Aeq, (7-22)} > 55$ dB, joka perustuu ennustetilanteeseen, jossa liikenne saa kasvaa 25%) perusteella voidaan tehdä hyvin suuntaa-antava arvio rakentamiselle mahdollisesti vapautuvista alueista. Näitä voisi laajimmillaan olla vajaa 40 ha, josta noin 21,5 ha kentän länsipuolella Sunnuntaipalstan nykyisten omakotialueiden välissä ja 18,5 ha itäpuolella. Kentän itäpuolella oleva alue ei olisi käytännössä asuinrakentamiseen soveltuvaa Lahdenväylästä johtuen, mutta olisi käytettävissä toimitilarakentamiseen. Näinkin laajojen alueiden saaminen rakentamiseen vaatisi myös etelä-pohjoissuuntaisen melualueen kaventumista nykyisestä (eli lentotoiminnan rajoittamista). Samalla ympäröivien alueiden muutos jäisi hyvin vähäiseksi, eikä alueen houkuttelevuus kasvaisi nykyisestä. Lopputuloksena lentotoiminnalle aiheutettujen rajoitusten avulla mahdollistettaisiin jonkin verran lisää hajanaista asunto- ja toimitilarakentamista.

Kaupunkisuunnitteluvirastoon on saapunut yhdeksän erilaista versiota lentotoiminnan ja asumisen yhdistämisestä. Jotta pystyisimme vastaamaan asiaan, niin olemme katsoneet mahdollisia reunaehdoja toimintojen yhdistämiseksi ja tehneet siitä luonnosmaisen kaavion, mitä toimintojen yhdistäminen voisi mahdollisesti tarkoittaa. Liitteenä oleva luonnos ei ole varsinainen suunnitelma, vaan pyrkii havainnollistamaan tilannetta, jossa huomioidaan myös toiminnoista aiheutuvia reunaehdoja.

Toimintojen yhdistäminen ei vastaa valmisteilla olevan yleiskaavan tavoitteita.

Terveisin,

Tuomas Hakala