

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
PI 36
00521 HELSINKI

Viite UDELY/6622/2015

Asia **HELSINKI, Malmin lentoaseman suojelu**

Museovirasto on erityisistunnossaan 21.9.2017 käsitellyt Malmin lentoasemaa koskevan suojeluesityksen, esittäen lausuntonaan seuraavan.

SUOJELUESITYKSEN VIREILLETULO JA KOHDE

Malmin lentoaseman ystävät ry on esittänyt 9.10.2015, että Uudenmaan ELY-keskus ryhtyisi toimenpiteisiin Malmin lentoasemakokonaisuuden suojelemiseksi rakennuksineen ja lentokenttäalueineen rakennusperinnön suojelemiseksi annetun lain 4.6.2010/498 nojalla. Esitys koskee lentokenttäaluetta rakennuksineen rajauksella, joka on sama kuin Malmi lentokentän rajausta valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luettelossa (RKY 2009).

Koko alueen rakennuksineen omistaa Helsingin kaupunki.

SUOJELUN EDELLYTYKSET JA LÄHTÖKOHDAT

Lentokenttä sisältyi Museoviraston ja ympäristöministeriön 1993 julkaisemaan, valtioneuvoston valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin vuonna 2000 sisällyttämään selvitykseen "Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt" (1993). Malmin arvo liittyy niin yksittäisiin lentokenttärakennuksiin (erityisesti 1930-luvun lentoasemaan) kuin koko kentän merkitykseen Suomen siviili-, sota- ja harrasteilmailun historiassa. Luettelon tarkistuksessa (RKY 2009) Malmin merkitystä selkeytettiin, ja selvyiden vuoksi kohderajaus tarkennettiin kattamaan lentokentän koko alue.

Voimassa olevissa maakunta- ja yleiskaavoissa lentoaseman alue on osoitettu rakentamiseen, mikäli ilmailukäyttö lakkaa. Valmisteltavassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa lentokentän alue on osoitettu tiivistettäväksi alueeksi. Helsingin voimassa oleva yleiskaava 2002 sai lainvoiman 2004, rajattujen valituskohteiden osalta 2007, lukuun ottamatta Malmin lentokentän aluetta. Lentoasemalla on toistaiseksi voimassa yleiskaava 1992.

Helsingin uudessa yleiskaavassa lentokenttä on yksi suurimmista uusista rakentamisalueista. Sinne tavoitellaan jopa 25 000 asukkaan kaupunginosaa, joka

kytkettyisi kaupungin raideliikenteen verkkoon. Tullessaan lainvoimaiseksi uusi yleiskaava olisi oikeusvaikutteinen pääkartan merkintöjen ja määräysten osalta, lisäksi oikeusvaikutteisia olisivat Kulttuuriympäristöt-teemakartalla osoitetut valtakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuuriympäristöt. Suunnittelussa on siis sovittava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö ja maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Uuden yleiskaavan muutospaineeet valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin kohdistuvat Tuomarinkylänkartanon alueeseen, Malmin lentokentälle, Viikkiin ja Vartiosaareen. Kulttuurihistorialliset arvot vaarantuvat voimakkaimmin Vartiosaarella ja Malmin lentokentällä. Lentokentällä kaava mahdollistaa rakennusten säilymisen mutta ei keskeisen elementin eli kenttäalueen säilyttämistä.

Malmin lentokentän alueelle on laadittavana valmisteilla olevan yleiskaavan mukainen asemakaava. Museoviraston arvion mukaan asemakaavan valmistelussa ei ole otettu riittävästi huomioon lentokentän kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä. Tämä liittyy ensi sijassa kenttäalueen tuhoamiseen mutta myös siihen, ettei kaava ota kiitoratojen muodostamaa ristikköä kaavarakenteen ja näkymäsuuntien lähtökohdaksi. Lisäksi kaavan mitoitustas on liiallinen. On ilmeistä, että mm. perustusoloista johtuen yleis- ja asemakaavojen toteuttamisen saaminen taloudellisesti kannattaviksi edellyttää rakentamisen mitoitusta siten, että kentän maisema tuhoutuu.

Valtio on luopunut 2016 lopussa Malmin lentokentästä. Ratkaisu perustuu valtion ja kaupungin yhteisiin linjauksiin vahvistaa Helsingin seudun toimivuutta ja kilpailukykyä lisäämällä seudun asuntotuotantoa ja sen edellytyksiä. Toiminnoiltaan korvaavan kentän sijoitusta on useastikin selvitetty, myös Uudenmaan ulkopuolisissa maakuntakaavoissa, mutta tyydyttävää ratkaisua ole löytynyt. Finavian lopetettua toimintansa Malmin lentokentällä sen lentotoiminta on jatkunut Malmin lentokenttäyhdistys ry:n operoimana.

Malmin lentoasema on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvun lopulta 1970-luvulle. DOCOMOMO on 1989 perustettu kansainvälinen modernin arkkitehtuurin tutkimus- ja suojelujärjestö.

World Monuments Fund (WMF) on vuosina 2004 ja 2006 sisällyttänyt Malmin lentoaseman luettelonsa sadasta maailman uhanalaisimmasta kulttuuriperintökohteesta. Esityksen asiassa teki Malmin lentoaseman ystävät ry, Museoviraston ja Ilmailumuseoyhdistys ry:n ilmoittaessa tukensa esitykselle. WMF:n perusteluissa on todettu mm. seuraavaa:

Finland's Helsinki-Malmi Airport is a rare surviving example of an architecturally significant airport in the 1930s Modernist style that has been in use since its construction. This airport played a key role in the defense of Finland's capital in World War II. Today, the architectural complex retains not only its original purpose, but many of its original details. In addition to its architectural significance, the Malmi Airport is a cherished part of the locality's identity and is valued as the last remaining large open space in the city. A nature path around the aerodrome is widely popular, and the airport offers aviation enthusiasts a chance to experience a uniquely well-preserved 1930s international airport.

Europa Nostra Finland on valinnut Malmin lentoaseman Suomen uhanalaisimmaksi kulttuuriperintökohteeksi 2015 ja esittänyt sitä Euroopan seitsemän uhanalaisimman kulttuuriperintökohteen luetteloon. Lentoasema hyväksyttiin 2016 tähän Europa Nostran ja Euroopan investointipankin instituutin ohjelmaan. Aloite kokoaa julkisia ja yksityisiä yhteistyökumppaneita etsimään kestäviä ratkaisuja kohteiden pelastamiseksi.

Eduskunnalle jätettiin helmikuussa 2017 kansalaisaloite Lex Malmi. Aloite tähtää nykyisin 138 ha:n lentokenttäalueen säilymiseen ilmailukäytössä. Tämä todennäköisesti tarkoittaisi

kentän lunastamista kaupungilta valtiolle tai maanvaihtoa lentokentän toiminnan jatkamiseksi. Aloitteen käsittely on kesken.

Helsinki-Malmin lentoasema on Finavian väistymisen ja rajavartioston Vantaalle siirtymisen jälkeenkin jatkanut toimintaansa yleisilmailun kansainvälisenä lentoasemana. Kentältä lennetään koulutus-, ammatti- ja harrastelentoja ja siellä on kattava valikoima ilmailupalveluita lentokouluista ja huolloista koneiden vuokraukseen ja ilmailukerhoihin asti. Helsingin kaupunki on heikentänyt olennaisesti lentoaseman toimintaedellytyksiä irtisanomalla lentoyritysten vuokrasopimukset hangaarissa päättyviksi elokuuhun 2017. Osalle lentokoneista on hangaaritila muualla lentokentällä, osaa säilytetään nyt ulkona.

LENTOASEMAN HISTORIA JA RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Malmin varsinainen lentokenttäalue on lentoaseman keskeisin osa. Siihen sisältyy liikennealue eli lentoonlähde ja laskuissa käytettävät kiitotiet sekä niihin liittyvät rullautiet. Lisäksi kenttäalueeseen sisältyy asemataso sekä näitä kaikkia ympäröivä avoimena pidettävä maasto.

Kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta lentoaseman keskeisiä rakennuksia ovat sen 1930-luvun terminaali- ja hallintorakennus sekä lentokonehalli eli hangaari (jatkossa terminaali ja hangaari). Kenttäalueella on lisäksi joukko muita koneiden säilytys- ja huoltohalleja sekä lennonjohto- ja turvallisuusrakennuksia ja rakenteita, joita ei tässä lausunnossa juurikaan käsitellä. Myös vanhempaa teknistä laitteistoa tai sen jäänteitä on jonkin verran säilynyt. Kentän maaliikennealue rajautuu terminaalin ja hangaarin eteläpuolelle, jatkuen osin rakennettuna, osin viheralueena Tattarinharjuntielle asti.

Säännöllisen siviili-ilmailun kehitys 1920-luvulta alkaen pienensi maailmaa ajan oloissa dramaattisesti. Lentoasemille kehittyi 1930-luvulta alkaen oma tunnusomainen arkkitehtuurinsa, josta on tullut olennainen osa uutta rakennustaidetta ja rakennustekniikan historiaan. Kentät muodostivat viimeistään 1930-luvulla nykyaikaisen logistisen ilmasatamien verkoston. Helsingin ja Tukholman välillä ylläpidettiin säännöllistä merilentoyhteyttä 1920-luvulta alkaen. Helsingin lentosatama sijaitsi Katajanokalla. Siviili-ilmailukenttien alkaessa yleistyä ja Tukholma Bromman (1936) rakentamisen ollessa tiedossa oli Suomessakin reagoitava.

Lentokentän rakentaminen kytkeytyi siis laajempaan ilmailun kehittymiseen 1920 - 1930 - luvuilla. Malmin aikaansaaminen oli 1933 asetetun lentokenttäkomitean keskeinen tavoite. Siviilikentät lisääntyivät ja lentokoneiden teknologia parantui. Malmi oli osa eurooppalaista verkostoa, painopisteenään Ruotsi, Baltia ja Saksa. Malmin lentoasema rakennettiin portiksi muualle Eurooppaan ja muualta maailmasta Suomeen.

Itse kenttä valmistui vuoden 1936 joulukuuhun mennessä yhtenä Euroopan parhaista ja uudenaikaisemmista lajissaan. Lentokenttä oli Helsingille ja koko maalle symbolisesti merkittävä. Malmin lentoasema oli yksi ensimmäisiä maailmassa, jossa terminaali siipineen, lentokonesuoja sekä kompassiruusun tapaan toisiaan leikkaavat kestopäällystetyt kiitoradat on sommiteltu yhtenäisen ja keskitetyn kokonaissuunnitelman mukaan.

Malmin lentoaseman vaiheet liittyvät historiamme murroksiin ja arkeen; valmistautumiseen 1940 toteutumattomiin olympialaisiin, sotavuosien ilmapuolustukseen, valvontakomission aikaan, Helsingin 1952 olympialaisiin ja vähitellen yleisilmailumme kehitykseen. Seutulan (Helsinki-Vantaan) lentoasema korvasi Malmin siviili-ilmailussa 1950-luvun mittaan. Sotavuosina 1939 – 44 Malmilla oli keskeinen merkitys Helsingin ja koko etelärannikon ilmapuolustuksessa. Malmilla oli suomalaisten ohella saksalaisia lentojoukkoja. Sodan jälkeen Malmi oli liittoutuneiden valvontakomission käytössä. Saksalaiset ja venäläiset rakensivat kentän läheisyyteen omia uudisrakennuksiaan.

Malmin merkitys matkustajaliikenteelle väheni, kun uusi lentoasema valmistui Seutulaan olympiavuonna 1952. Malmin kenttä jatkoi yleisilmailukenttänä ja on ollut sen ehdoton keskus koko maassa tähän hetkeen asti ja edelleen.

Lentoaseman rakentamista valmisteltiin 1932 alkaen. Se toteutettiin 1935 alkaen Helsingin kaupungin vuokraamalle 55 ha maa-alueelle Tattarinsuolla. Itse kenttä otettiin käyttöön 1936, lentokonehalli (hangaari) seuraavana vuonna sekä hallinto- ja terminaalirakennus 1938. Järjestys kuvaa myös olevan rakennetun ympäristön elementtien merkitystä, kenttäalue kiitoratoineen oli ja on tietysti tärkein.

Tie- ja vesirakennushallituksen toteuttama kentän rakentaminen kiitoratoineen, yhdysteineen ja seisonta-alueineen oli oloissamme tavattoman suuri ja vaativa operaatio salaojituksineen, kuivatuksineen, maarakennustöineen ja pinnoituksineen. Kiitoradat olivat aluksi sorapintaisia. Lentokoneiden vaatimusten takia niitä osin pidennettiin 1939 alkaen aina 1940-luvun loppuun. Radat, yhdystiet ja seisonta-alueet päällystettiin betonilla 1939. Myöhemmin betoni on pääosin korvattu asfalttipäällysteellä.

Terminaali suunniteltiin Rakennushallituksessa. Suunnittelussa olivat mukana arkkitehdit Yrjö Waskinen, Dag Englund, Vera Rosendahl, Onni Ermala ja Martti Välikangas. Verrokkeihin tutustuttiin muualla Euroopassa.

Rakennuksessa on kolmiokerroksinen, sylinterimäinen pääosa mataline, 90 asteen kulmassa olevine siipineen. Siivet ovat yksikerroksiset mutta niiden korottamiseenkin varauduttiin. Pyöreä pohjamuoto ei ole ainutlaatuinen mutta hyvin poikkeuksellinen. Se vastaa Budapestin lentoaseman 1937 valmistunutta terminaalia mutta on rakennusteknisesti sitä edistyneempi ja mm. nauhaikkunoineen arkkitehtonisesti vaikuttavampi. Terminaalirakennuksen muotokieli heijastaa myös ilmailusta omaksuttuja vaikutteita (pyöreät muodot, siivet) yhdistyneenä ajan funktionalistiseen arkkitehtuuriin.

Koko rakennuksen korkuinen keskihalli saa päävalonsa katon lanterniini-ikkunoista ja hallin sivuilta. Hallin sisäseinät muodostavat oman, kerroksittain ja aukotukseltaan eri suuntiin varioivan sisäjulkisivun, joka on yksi rakennuksen arkkitehtuurin keskeisistä elementeistä. Kerrosten huoneet ja sisäparvekkeet kiertävät keskushallia. Kulku kerrokseen ratkaistiin kahdella pyöröportaalla, käynti toisen kerroksen ravintolan kahdella kaarevalla portaalla. Rakennusratkaisuna ovat pilarit ja kaksoislaattavälipohjat. Ratkaisu mahdollisti väliseinien joustavat muutokset ja mm. julkisivujen nauhaikkunat. Pohjakerroksessa on hyvin säilyneenä alkuperäinen musta mosaiikkibetonilattia, ja hienona yksityiskohtana lattian keskellä sijaitseva 1930 - 40 -lukujen vaihteesta oleva sohvasaareke.

Rakennus tarjosi matkustajille modernit puitteet ja lentoaseman toiminnalle lyhyet etäisyydet liikennealueille sekä hyvät näköalat. Pohjakerroksessa olivat mm. tulli, lentoyhtiöt, poliisi sekä kulun saapuville ja lähteville matkustajille. Toisen kerroksen ravintolasta oli siipirakennusten kattoterasseille ja kerroksen ympäri kiertävälle parvekkeelle. Kolmannessa kerroksessa olivat lentoaseman johdon tilat, ylimpänä lennonjohdon torni ja myös käynti kattoterassille. Keskeiset kalusteet toimitti vastaperustettu Artek.

Rakennuksen olennaisimpia muutoksia ovat olleet alkuaan yksikerroksisen lennonjohtotornin korottaminen 1960-luvulla, rakennuksen terasseille vieneiden ulkoportaiden poistaminen, toisen ravintolaan vieneen portaan sulkeminen, pohjakerroksen keskushallin sisäseinän rakentaminen umpeen myös kentän suuntaan sekä kerrosten väliseinien muutokset. Muutokset istuvat luontevasti terminaalin rakennusratkaisuihin ja ovat haluttaessa myös poistettavissa. Julkisivuissa alkuperäinen terrastirappaus on kahdessa ylimmässä kerroksessa korvattu pellityksellä ja pohjakerroksessa kahitiiliverhoilulla. Terminaalirakennus perustettiin 420 paalulle ja on säilyttänyt korkeusasemansa, viereinen kenttä on sen sijaan painunut lähes metrin.

Terminaalin siipiosat rakennettiin apu- ja tukitoiminnoille, myös lentäjien majoitukseen ja poliisin tarpeisiin. Pohjaratkaisuna on sisäsivun sivukäytävä kentän puolella olevine huonesarjoineen.

Terminaalin edusta suunniteltiin osaksi lentoaseman kokonaisuutta. Siipien väliin sijoittuva pyöreä, betonirakenteinen vesiallas istutuksineen toimi liikenteenjakajana. Allas valmistui vuoden 1938 avajaisten jälkeen mutta oli olemassa jo ennen sotia. Piha-alueetta istutettiin sotien jälkeen, ennen vuoden 1952 olympialaisia.

Hangaari rakennettiin 1936 - 1937 insinööri-toimisto U. Varjon suunnitelmin. Lentokonesuoja oli valmistuessaan maailman suurimpia, mitoitettu viidelle Junkers Ju-52 -matkustajakoneelle. Rakennuksen pääosa muodostaa pulpettikattoinen halli. Sen takasivulla on matala aputilaosa. Lisäksi hallista erkanee lyhyehkö kaksikerroksinen siipiosa porrastorineineen ja toimistoineen. Tornin yläosassa toimi kentän lennonjohto ennen terminaalin valmistumista.

Hangaarin erityinen piirre on sen aikanaan poikkeuksellisen suuri, betonipylonein ja teräsristikoin toteutettu katto huimine jänneväleineen. Kaksi tunnusomaista liukuovea ovat kumpikin vapaa-aukoltaan 48-metrisiä. Tiiliseinät suurine sivu- ja yläikkunoineen on pinnoitettu slammauksella. Lattia on toteutettu suurilla kuusikulmaisilla betonilaatoilla.

Terminaal- ja hangaarirakennusten ja Tattariharjutien välissä olevalla alueella on säilynyt joukko kentän historiaan liittyviä pienempiä rakennuksia. Niistä on erikseen mainittava 1940-luvulla valmistunut autotalli ja vanha paloasema, kolme asuinparakkia 1940-luvulta sekä asuinrakennukset vuosilta 1900, 1929 1941 ja 1942. Kenttäalueelta on mainittava 1960-luvun alussa valmistunut ns. Patriahalli.

Malmin lentoasema on tarjonnut lähtökohdan myös luontoarvoille, vaikka kentällä tai sen lähiympäristössä ei olekaan kohteita tai lajeja, jotka muodostaisivat esteitä alueen rakentamiselle (Tapani Veistola, Suomen luonnonsuojeluliitto/Uudenmaan piiri, 16.1.2015). Alueella on muutama arvometsä (7-17 ha) ja lähteitä, jotka ovat yhteydessä Longinojaan. Kenttä reunoineen on lintujen pesimis- ja levähdysympäristöä. Rakennetun ja luonnonympäristön yhteys on tehnyt alueesta mm. kävellen ja hiihtäen koetun virkistysympäristön.

MALMIN LENTOASEMAN KULTTUURIHISTORIALLISET ARVOT JA SUOJELUN KEINOT

Laki rakennusperinnön suojelemiseen voidaan soveltaa asemakaava-alueella, jos kohteella on valtakunnallista merkitystä, jos kohteen säilymistä ja suojelua ei voida turvata maankäyttö- ja rakennuslailla ja sen nojalla annetuilla säännöksillä tai määräyksillä tai jos kohteen suojeluun tämän lain mukaisesti on erityisiä syitä asemakaavoitustilanteen vuoksi.

Malmin lentoaseman tapauksessa kaikki nämä edellytykset täyttyvät. Se on paitsi valtakunnallisesti myös kansainvälisesti merkittävä kohde. Suojelutarve ulottuu sisätiloihin ja niiden yksityiskohtiin jäljempänä todettavalla tavalla. Vireillä oleva vaihtoehtoinen yleis- ja asemakaavoitus ei ota riittävästi huomioon Malmin lentoaseman ominaispiirteitä. Kysymys liittyy ensi sijassa lentoaseman kenttäalueen säilyttämiseen ja riittävään huomioimiseen kaavoituksessa.

Lailla voidaan suojella rakennuksia, rakennelmia, rakennusryhmiä tai rakennettuja alueita, joilla on merkitystä rakennushistorian, rakennustaiteen, rakennustekniikan, erityisten ympäristöarvojen tai rakennuksen käytön tai siihen liittyvien tapahtumien kannalta. Malmin kahdella keskeisellä rakennuksella on merkitystä kaikkien näiden kannalta, samoin kenttäalueella lukuun ottamatta rakennustaiteeseen liittyviä merkityksiä.

Rakennusperintölakiin perustuva suojelu voi koskea myös rakennuksen osaa, rakennuksen kiinteää sisustusta taikka muuta rakentamalla tai istuttamalla muodostettua aluetta. Kaikki nämä löytyvät Malmin lentoasemalta.

Malmin lentoasema täyttää lain harvinaisuuden, tyypillisyyden, edustavuuden, alkuperäisyyden ja historiallisen todistusvoimaisuuden sekä historiallisen kerroksisuuden kriteerit mm. seuraavasti:

Lentoaseman vaikuttavuus perustuu sen korkeatasoiseen, eurooppalaiseen yhteyteen asettuvaan ilmailuarkkitehtuuriin. Malmin lentoasema on yksi varhaisimmista, jossa terminaali siipineen, lentokonehalli ja kompassiruusun tavoin toisiinsa risteytyvät kiitotiet on sommiteltu ja toteutettu hallittuna ja myös säilyneenä kokonaissuunnitelmana.

Lentoasema on maamme ilmailuhistorian avainkohde. Sen merkitykseen siviili-ilmaisussamme rinnastuu ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasema. Se on alkuperäisine rakennuksineen ja kenttäalueineen yhtenäinen kokonaisuus. Malmin vaiheet ilmentävät Suomen nykyaikaistumista, viime sotiamme seurausvaikutuksineen sekä vuosikymmenten mittaista yleisilmailun traditiota. Lentoasema oli modernistuneen Suomen portti muualle Eurooppaan.

Malmin lentoasemalla on lähes ainutlaatuista se, että lentokentän mittakaava sekä keskeiset rakennukset ja rakenteet ovat säilyneet alkuperäistä vastaavassa asussaan myös alkuperäisessä käytössä. Tässä suhteessa paras verrokki lienee Berliinin Tempelhof, mutta siellä alueen käyttö ilmailuun on päättynyt.

Terminaalirakennus on arkkitehtuuriltaan tiukan ja puhtaan funktionalistinen. Terminaalirakennus edustaa poikkeuksellisen johdonmukaisesti ilmailuarkkitehtuurin korkeatasoista ja tinkimätöntä toteutusta. Funktionalismi ilmenee sen tilasarjoissa, pinnoissa sekä ulko- ja sisätilojen detaljeissa.

Kenttä perustamistöineen sekä hangaari rakenteineen ovat aikanaan olleet rakennusteknisesti poikkeuksellisen vaativia ja näyte korkeatasoisesta osaamisesta. Kentän kokonaisuuden ja sen osien säilyneisyys on poikkeuksellisen hyvä. Rakennuksissa ja kenttäalueella on tehty vaihteittain muutoksia ja korjauksia. Muutokset ovat palvelleet toimintojen jatkuvuutta tai liittyneet kentän historiallisiin vaiheisiin. Muutokset ovat olleet varsin luontevia ja terminaalirakennuksen alkuperäisiä menetettyjä arkkitehtonisia ominaisuuksia on helppo palauttaa.

Alkuperäisyyden keskeisin tekijä on ilmailukäytön jatkuminen alkuperäisen tilanteen hyvin säilyttäneessä kokonaisympäristössä. Tätä on myös korostettu kenttää koskevissa kansainvälisissä arvioissa.

Malmin lentoasema liittyy myös Suomen 1940-luvun sotavuosien ja rauhan käännekohtiin.

SUOJELUN TAVOITTEET JA KOHDENTUMINEN

Museovirasto ei pidä aiheellisena ehdottaa yksilöityjä suojelumääräyksiä. Keskitymme seuraavassa toteamaan ne suojelutarpeet, jotka suojelupäätöstä tehtäessä on otettava huomioon:

Suojeltava alue on rajattava suojeluesityksen mukaisesti valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä vastaten. Poikkeuksena voi harkita Tattariharjuntiestä pohjoiseen, lentoaseman pysäköintialueelle päättyvän alueen rajaamista pois suojelupäätöksestä. Lentoaseman muusta alueesta poiketen tämän osan suojelu on luontevinta turvata asemakaavoituksen keinoin. Alueella olevien 1950-lukua edeltävien rakennusten säilyminen on turvattava, vaikka tällä alueella on mahdollisuus myös

ympäristön mittakaavan sopivaan lisärakentamiseen. Suojelutarve kohdistuu tällä alueella ennen kaikkea rakennusten ulkoasuun.

Käyttö ilmailun tarpeisiin on Malmin lentoaseman kansainvälisten ja valtakunnallisten arvojen turvaamisen kannalta luontevin ratkaisu ja samalla oikea lähtökohta suojelupäätökselle.

Suojelulla on turvattava kenttäalueen ja kahden keskeisen perustamisvaiheen rakennuksen hoito, niiden ominaispiirteet huomioiva korjaaminen sekä kentälle ja rakennuksiin sopiva käyttö.

Määräysten on mahdollistettava lentoaseman, myös varsinaisen kenttäalueen käytettävyyden ja kehittämisen kannalta tarpeellinen, ilmailun jatkumisen mahdollistava harkintavara, suojeltavaa kokonaisuutta vaarantamatta.

Kenttäalueella on säilytettävä sen avoin maisematila rakentamattomana. Samoin on säilytettävä kiitotiet, rullautustiet ja asemataso. Ilmailukäyttöön ja kentän turvallisuuteen perustuvat muutokset teknisissä järjestelmissä ja pinnoitteissa ovat mahdollisia.

Terminaalirakennuksessa suojelun on turvattava rakennukseen sopivien käyttöjen jatkuminen ja rakennuksen nykyasun säilyminen kiinteä sisustuksen yksityiskohtiin asti. Palauttavat, riittäviin selvityksiin perustuvat muutokset ovat mahdollisia.

Terminaalirakennuksessa erityistä huomiota vaatii rakennuksen keskushallin säilyttäminen lattia, seinä- ja kattoratkaisuineen, pintoineen ja yksityiskohtineen. Toisen kerroksen ravintolatilaa on säilytettävä. Porrashuoneet A ja B kellarikerroksesta ylös asti sekä ravintolan porras on säilytettävä. Suljettu toinen ravintolaporras on mahdollista palauttaa.

Terminaalirakennuksen julkisivujen ja sisätilojen palauttavat tai rakennuksen arkkitehtuurin soveltuvat perustellut muutokset ovat mahdollisia, erityisesti muutokset joiden tavoitteena on alkuperäisten mittasuhteiden sekä julkisivujen ja sisätilojen pintamateriaalien ja pintakäsittelyiden palauttaminen. Julkisivuissa on näin ollen mahdollista palauttaa esimerkiksi alkuperäistä vastaavat ulkoportaot sekä räystäskaiteet. Sisätiloissa alkuperäistä vastaavien tilojen tai tilasarjojen palauttaminen väliseinämuutoksien ja pintoja palauttamalla on sekin mahdollista. Samalla on mahdollistettava muut rakennuksen käytön vaatimat ja rakennuksen tilajäsentelyyn luontevasti sopivat muutokset.

Terminaalin siipirakennuksissa on säilytettävä sivukäytäväratkaisu sekä säilyneet alkuperäiset ovet ja ikkunat yksityiskohtineen.

Terminaalin pihalla on säilytettävä vesiallas istutuksineen sekä puurivistö pysäköintialueen rajaajana (puut on kaadettu elokuussa ja on siis korvattava uusilla).

Hangaarissa on turvattava rakennuksen ulkoarkkitehtuuriin yksityiskohtineen, sen osana erityisesti hallin liukuovet ja ikkunat teknisine ratkaisuineen, pintoineen ja yksityiskohtineen. Rakennusrunko eli kantavat seinät sekä katon teräsristikot niitä kannattavine rakenteineen ovat julkisivujen ohella keskeinen osa rakennuksen ominaisuuksia, mukaan lukien sisäkaton alkuperäinen levytys. Hallin betonilattia on säilytettävä.

Hangaarin sisätiloissa olevat alkuperäiset teräs- ja puurakenteiset ovet yksityiskohtineen, huonetilojen säilyneet alkuperäiset lattia- ja seinälaatoitukset ovat nekin suojelutarpeen piirissä. Hallin vuonna 1943 suunniteltu tarkkailuhuone on olennainen osa tilakokemusta, samoin alkuperäisinä säilyneet varoituskyltit, monikieliset tekstimaalaukset ja muut yksityiskohdat.

Hangaarin toimistosiivessä on suojeltava porrashuone ala-auloineen ja sisäänkäynteineen sekä sivukäytävä säilyneine ovineen.

Hangaarin vieressä sijaitseva autotalli ja aiempi paloasema on säilytettävä ulkoasultaan ja rakenteiltaan yksityiskohtia myöten.

MUSEOVIRASTON KANTA

Museovirasto puoltaa Malmin lentoaseman suojelua lailla rakennusperinnön suojelemisesta edellä toteamansa mukaisesti.

Pääjohtaja

Juhani Kostet

Osastonjohtaja

Mikko Härö