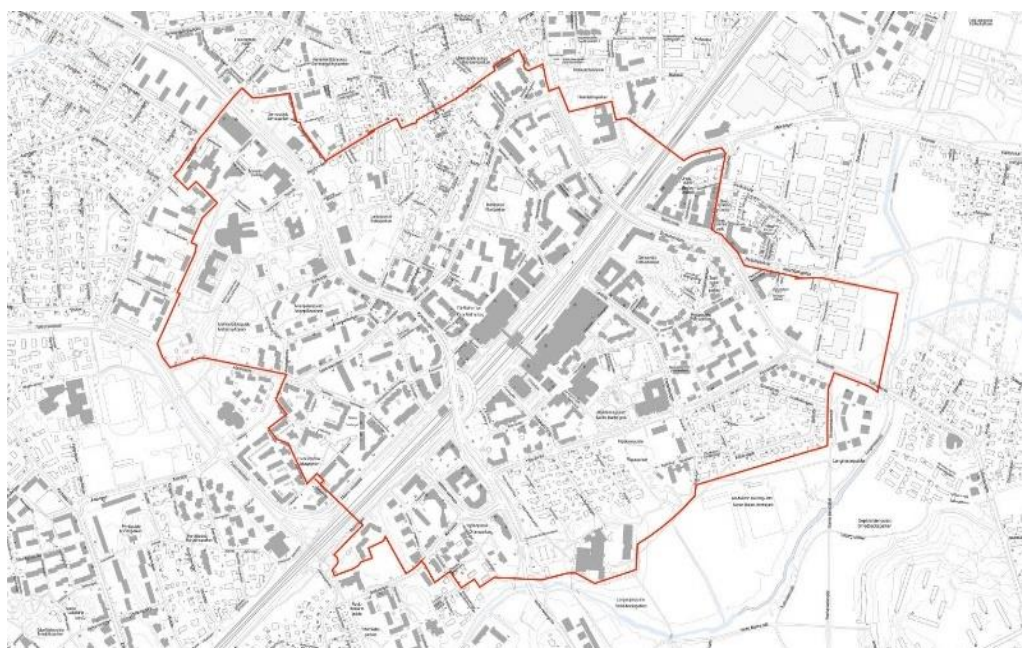


## Vuorovaikutusraportti

### Malmin keskustan suunnitteluperiaatteet

Päivätty 1.6.2021  
Diaarinumero HEL 2021-001338  
Hankenumero 4003\_10



Suunnittelualueen rajaus.

### Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot suunnitteluperiaatteiden valmisteluajana saaduista kannanotoista ja mielipiteistä sekä vastineet niihin.

Jäljennökset kaikista suunnitteluperiaatteiden valmisteluajana saaduista kannanotoista ja mielipiteistä ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käytiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelimitse 09 310 13700 ja sähköpostilla [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi).

### Liitteet

Asukastilaisuuden 25.3.2021 muistio

---

## Suunnitteluperiaatteiden laatimisen eteneminen

### Vireilletulo

- Malmin keskustaan 2018–2020 laaditun keskustavision yhteydessä todettiin tarpeelliseksi tiivistää keskustavision keskeiset johtopäätökset suunnitteluperiaatteiksi. Kaupunkiympäristölautakunta päätti 3.3.2020 merkitä keskustavision esittelyn tiedoksi.
- suunnitteluperiaatteet (aiempi nimi kehittämisperiaatteet) on tullut vireille vuonna 2019 kaupungin aloitteesta
- suunnittelusta on tiedotettu vuoden 2020 kaavoituskatsauksessa



### Saatekirje ja luonnos

- suunnitteluperiaatteiden luonnos oli nähtävillä 15.3.–12.4.2021, asukastilaisuus järjestettiin 25.3.2021 Teams-verkkotilaisuutena
- nähtävilläolosta ilmoitettiin verkkosivuilla [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat), uutiskirjeessä, kaupungin sosiaalisen median -kanavilla ja Koillis-Helsingin Lähtieto -lehdessä
- aineisto oli kommentoitavana ”Kerro kantasi –kyselyssä” nähtävänäoloaikana
- mahdollisuus esittää mielipiteitä



### Hyväksyminen

- suunnitteluperiaatteet esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle kesällä 2021
- suunnitteluperiaatteiden aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta [kartta.hel.fi/suunnitelmat](http://kartta.hel.fi/suunnitelmat)
- kaupunkiympäristölautakunta hyväksyy suunnitteluperiaatteet alueen jatkosuunnittelun pohjaksi
- tieto suunnitteluperiaatteiden hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet nähtävilläolon aikana

## Vuorovaikutus keskustavision ja suunnitteluperiaatteiden valmistelun aikana

### Verkkokarttakysely ja sparrausryhmä

Keskustan uudistustyön lähtötiedoksi järjestettiin loppuvuodesta 2018 verkkokarttakysely, joka oli avoinna 9.11.–9.12.2018 välisenä aikana. Kyselyssä kerättiin näkemyksiä alueen nykytilasta sekä toiveista tulevaisuuden suhteen. Alueen suunnittelijat mainostivat kyselyä jakamalla Malmin keskustassa mainoslehtisiä ja kysymällä ihmisten ajatuksia keskustan nykytilanteesta viitenä eri ajankohtana.

Kyselyyn vastasi 1155 kaupunkilaista, ja kartalle merkittyjä vastauksia kertyi n. 6 800. Kyselyyn vastanneet arvostivat erityisesti Malmin palveluja ja joukkoliikenneyhteyksiä. Kehittämistä toivottiin mm. alueen siisteyteen ja turvallisuuteen. Radan nykyisiä ylityksiä haluttiin parantaa, minkä lisäksi ideoitiin uutta ylitysmahdollisuutta keskustan pohjoisosaan. Tulevaisuuden Malmin visioitiin olevan viihtyisä, siisti ja vehreä - monipuolinen, eläväinen ja kaunis keskus kaikille kaupunkilaisille. Kyselyn tuloksia esiteltiin Malmitalolla järjestetyssä näyttelyssä 1.–11.4.2019 välisenä aikana. Malmitalolla järjestettiin lisäksi kyselyn tuloksia esittelevä asukasilta.

Karttakyselyn yhteydessä kiinnostuneet vastaajat saattoivat ilmoittautua suunnittelemaan sparraavaan ryhmään. Paikallisista asukkaista muodostettu ryhmä analysoi neljässä tapaamisessa kevään 2019 mittaan kyselyn tuloksia. Tavoitteena oli saada mahdollisimman monipuolista tietoa, paikallistuntemusta ja näkemystä alueen suunnittelun tueksi. Ryhmän työn tuloksena syntyi alueen suunnittelun asukkaiden tavoitevisio, joka liitettiin keskeiseksi lähtökohdaksi osaksi laadittua keskustavisiota.

### Vuorovaikutustilaisuudet

Keskustavision ja suunnitteluperiaatteiden laatimisen aikana valmisteilla olevaa aineistoa on esitelty useissa julkisissa asukastilaisuuksissa ja muissa paikallisten osallisten tapaamisissa. Alla mainittujen tapaamisten lisäksi valmisteilla olevaa suunnitteluaineistoa on esitelty kutsuttuna paikallisten asukas- ja yrittäjäyhdistysten tapaamisissa.

- 9.11.– 9.12.2018 Verkkokarttakysely keskustavision lähtötiedoksi
- 4.4.2019 Paikallisten pienyrittäjien aamiaisseminaari
- 10.4.2019 Paikallisten kiinteistönomistajien aamiaisseminaari
- 11.4.2019 Keskusteluilta karttakyselyn tuloksista
- 18.5.2019 Malmi-päivä, keskustavisiotyön ja sparrausvision esittely
- 14.9.2019 Malmitalon 25-vuotisjuhlat, keskustavisiotyön ja sparrausvision esittely
- 13.12.2019 Malmin peruskoulu, keskustavision esittely (yhteiskuntaoppi, 8. luokka)
- 17.12.2019 Uutta Koillis-Helsinkiä -tilaisuus Malmitalolla, keskustavision esittely
- 1.6.2020 Uutta Koillis-Helsinkiä, verkkotilaisuus; keskustavision ja suunnitteluperiaatteiden tilannekatsaus

- 19.9.2020 Perho Liiketalousopiston Sadonkorjuumarkkinat Malmin kampuksella, keskustavision esittely ja suunnitteluperiaatteiden tiedon keruuta
- 9.12.2020 Uutta Koillis-Helsinkiä, alustavien suunnitteluperiaatteiden esittely verkkotilaisuudessa
- 25.4.2021 Suunnitteluperiaatteiden nähtävilläolon asukastilaisuus verkossa
- 15.3.-12.4.2021 Kerro kantasi –verkkokysely suunnitteluperiaatteista
- 5.5.2021 Uutta Koillis-Helsinkiä, suunnitteluperiaatteiden esittely verkkotilaisuudessa

### Viranomaisyhteistyö

Keskustavision ja suunnitteluperiaatteiden valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan eri tahojen lisäksi muun muassa sosiaali- ja terveystoimialan, kasvatuksen ja koulutuksen toimialan, kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan, kaupunginmuseon, kaupunginkanslian elinkeino- sekä talous- ja suunnitteluosaston, Väyläviraston, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL) ja Helsingin seudun ympäristöpalvelujen (HSY) / ilmastoyksikön kanssa.

## **Yhteenvedot esitetyistä huomautuksista ja vastineet niihin**

### **Suunnitteluperiaatteiden luonnoksen nähtävilläolo 15.3.–12.4.2021**

#### **Yhteenvedo viranomaisten kannanotoista**

Viranomaisten kannanotot suunnitteluperiaateluonnoksesta kohdistuivat liikennejärjestelyihin, radan päälle rakentamiseen, raideliikenteen ympäristöhäiriöiden torjuntaan, vesihuollon suunnitteluun, hiilineutraaliustavoitteisiin, sekä sosiaali- ja terveystoimialan uudisrakennushankkeisiin sekä kulttuurin ja vapaa-ajan palveluihin. Viranomaiset antoivat jatkosuunnitteluohjeita ja pitivät yhteistyötä jatkosuunnittelussa tärkeänä.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon siten, että suunnitteluperiaatteisiin on tehty alla luetellut täsmennykset. Useita kannanotoissa esitettyjä asioita edistetään tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

- Periaatteiden liikkuminen-osiossa on määrätty, että kadunvarsi-pysäköintipaikkojen sijoittamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, etteivät ne haittaa joukkoliikenteen sujuvuutta.
- Maankäyttö- ja kaupunkirakennekartan asemakeskuksen liitosvyöhykkeeseen on lisätty määräys, jonka mukaan julkisen liikenteen keskeisten vaihtoyhteyksien tulee olla esteettömiä ja ympäri vuorokauden käytettävissä.
- Periaatteisiin on lisätty kohta, jonka mukaan Kirkonkyläntien sillan uusimiselle tulee luoda edellytykset ennen pikaraitiotien ja pääradan mahdollisten lisäraiteiden rakentamista.

- Suunnitteluperiaatteissa esitettyä autopaikattomien kortteleiden kaavoitusta koskevaa kohtaa on tarkennettu niin, että sen osalta edellytetään tapauskohtaista harkintaa ja tähän liittyviä ehtoja.
- Periaatteiden liitteen 1 katutypologioiden tyyppiokkileikkauksiin on lisätty maininta, että tonttikaduilla pyöräliikenne osoitetaan ajoradalle.

Kannanotot suunnitteluperiaateluonnoksesta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) vesihuolto
- Museovirasto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
- sosiaali- ja terveystoimiala

Lisäksi seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: kasvatuksen ja koulutuksen toimiala.

## Vastineet viranomaisten kannanottoihin

### Päärata

Väylävirasto kehottaa kannanotossaan korjaamaan pääradan lisäraiteiden sijoittamispaikan 2018 tehdyn lisäraiteiden aluevaraus selvityksen mukaiseksi. Väylävirasto korjasi kannanottoaan 25.3. ja totesi, että lisäraiteet voidaan myöhemmin tehtyjen tarkastelujen perusteella sijoittaa myös suunnitteluperiaatteissa esitetyn mukaisesti nykyisten raiteiden länsipuolelle.

Kirkonkyläntien silta joudutaan nykyisen tiedon perusteella uusimaan pikaraitiotien rakentamisen myötä. Jatkotarkastelussa tullaan tutkimaan sillan uusimisesta saatavia tilasäästöjä, jolloin lisäraiteet voitaisiin sijoittaa suppeammin nykyisistä siltapilarilinjoista riippumatta, eikä rata-alue tarvitsisi laajentaa aikaisemmin esitetystä laajuudesta. Suunnitteluperiaatteisiin on tähän liittyen lisätty kohta, jonka mukaan Kirkonkyläntien sillan uusimiselle tulee luoda edellytykset ennen pikaraitiotien ja pääradan mahdollisten lisäraiteiden rakentamista.

Väyläviraston esityksen mukaisesti radan päälle rakentamisen edellytyksiä selvitetään jatkosuunnittelussa yhteistyössä Väyläviraston kanssa. Jatkosuunnittelussa tarkastellaan myös radan päälle rakentamisen vaikutuksia, riskejä ja toteuttamisedellytyksiä.

## Melun, runkomelun ja tärinän torjunta

Uudenmaan ELY-keskus ja väylävirasto nostivat kannanotoissaan esille melun- ja tärinätorjunnan tärkeyden Malmin keskustan maankäyttöä kehitettäessä.

Tarkemmassa jatkosuunnittelussa tehdään viranomaisten esiin nostamat melu- ja tärinäselvitykset ja vaikutusten arviointi, sekä määritellään tarvittavat haittojen torjumis- ja lieventämistoimet. Melun- ja tärinätorjuntavastuu kuuluu lähtökohtaisesti sille toimijalle, jonka suunnittelusta toimenpiteistä melun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Melun ja tärinän torjunta kuuluu olennaisesti myös pikaraitiotiehankkeen suunnittelun vaatimuksiin. Viima-raiotien yleissuunnitelmaa on laadittu suunnitteluperiaatteiden kanssa samanaikaisesti ja suunnitelmat ovat vaikuttaneet toisiinsa.

## Pysäköinti

Kannanotoissa kiinnitetään huomiota aseman liityntäpysäköinnin tärkeyteen. Väylävirasto painottaa erityisesti laadukkaan pyöräpysäköinnin merkitystä.

Suunnitteluperiaatteissa on määritelty asemakeskuksen liitosvyöhyke, jota koskevassa määräyksessä edellytetään selvittämään pyöräpysäköinnin keskitetty sijainti. Asemakeskuksen pyöräpysäköinti on pitkälti liityntäpysäköintiä, mutta myös asiakaspysäköintiä. Asiakaspysäköintiä suunnitellaan jatkossa yhdessä liiketilatoimijoiden ja kiinteistön omistajien kanssa muun muassa erillisten asemakaavahankkeiden yhteydessä.

Väyläviraston mukaan nykyinen autojen liityntäpysäköintipaikkamäärä on jokseenkin riittävä, mutta lyhytaikaiselle saattoliikenteelle tarvitaan tulevaisuudessakin tilaa radan molemmin puolin. Autojen liityntäpysäköinnin kehittämisessä Väylävirasto keskittyisi toteuttamaan esteettömiä yhteyksiä pysäköintialueilta laitureille.

Suunnitteluperiaatteissa on määritelty autojen liityntäpysäköinnin sijoittuminen, muttei määrää. Liityntäpysäköinnin ja lyhytaikaisen saattoliikenteen järjestelyjä ratkotaan tarkemmassa suunnittelussa huomioiden muun muassa Helsingin liikennesuunnittelun eri kulkumuotojen priorisoinnit.

Maankäytön kehittyessä bussiliikenteen määrä alueella säilyy HSL:n mukaan pikaraitiotiestä huolimatta suurena. Bussiliikenteen sujuvuus ja toimintaedellytykset on tärkeää varmistaa. Tähän liittyen suunnitteluperiaatteiden tulisi HSL:n mukaan ohjata välttämään pysäköintiä joukkoliikennekaduilla samoin kuin lumen varastointiin tulisi osoittaa riittävät tilat.

Suunnitteluperiaatteita on täydennetty lauseella, jonka mukaan kadunvarsipysäköintipaikkojen sijoittamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, etteivät ne haittaa joukkoliikenteen sujuvuutta. Lumen varastointipaikkoja tutkitaan tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

### **Autottomat korttelit**

Väylävirasto tuo esiin autottomiin kortteleihin sisältyviä kapasiteettiriskejä kiinnittäen huomiota siihen, etteivät autottomat korttelit kuormita alueen muuta pysäköintiä mukaan lukien liityntäpysäköintiä.

Suunnitteluperiaatteissa esitettyä autopaikattomien kortteleiden kaavoitusta koskevaa kohtaa on tarkennettu niin, että sen osalta edellytetään tapauskohtaista harkintaa ja tähän liittyviä ehtoja. Jatkosuunnittelussa asiaan tulee kiinnittää erityistä huomiota, ja yhtenä keinona ovat Väylävirastonkin esiin nostamat tunnistautumismenetelmät.

### **Pikaraitiotie ja kadut**

HSL korostaisi suunnitteluperiaatteissa vielä vahvemmin pikaraitiotien priorisointitarvetta ja esittää, että pikaraitiotieliikennettä priorisoidaan myös esimerkiksi liittymäjärjestelyissä, jotta pikaraitiovaunut lähtökohdaisesti pysähtyisivät vain pysäkeillä. Lisäksi HSL toteaa, että raitiotiepysäkkien tarkoituksenmukainen pysäkkiverkko selvitetään Viikin-Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelmaa seuraavissa alueen käyttöönottoa ja vaiheistusta luotaavissa selvityksissä.

Suunnitteluperiaatteissa on esitetty erityisesti paikallisia Malmin olosuhteita koskevat ohjeet, eikä niissä ole esitetty tyypillisiä Helsingissä käytettäviä liikennesuunnittelun yleisiä periaatteita, joilla huomioidaan pikaraitioteiden merkitys toimivan liikenneverkon osana. HSL:n toteamasti Viikin-Malmin pikaraitiotien laadittavana olevaa yleissuunnitelmaa seuraavat tarkemmat suunnitteluvaiheet, missä yhteydessä tarkastellaan myös tarkemmin liittymäjärjestelyjä ja pikaraitiotien liikennevaloetuuksia.

HSL toteaa lisäksi, että tonttikaduilla pyöräily tulee osoittaa ajoradalle. Periaatteiden liitteen 1 katutypologioiden tyyppipoikkileikkauksiin on lisätty tästä maininta.

### **Joukkoliikenteen vaihto-olosuhteet**

HSL pitää Malmin aseman ympäristön ja joukkoliikenneterminaalin vaihto-olosuhteiden kehittämistä ensiarvoisen tärkeänä. Joukkoliikennematkustusta palvelevien tilojen tulee olla käytettävissä siten, ettei esimerkiksi yöaikaan matkustajille aiheudu pitkiä kävelymatkoja osan kulkureiteistä ollessa suljettuna.

Suunnitteluperiaatteisiin on lisätty asemakeskuksen liitosvyöhykettä koskemaan lause, jonka mukaan julkisen liikenteen keskeisten vaihtoyhteyksien tulee olla esteettömiä ja ympäri vuorokauden käytettävissä.

Vaihtoyhteyksissä tulee huomioida kulku- ja odotustilojen viihtyisyys ja säältä suojautuminen.

### **Vesihuolto**

HSY kiinnitti huomiota vesihuoltojärjestelmien ja hulevesien huomioimiseen, ja nosti esiin muun muassa alueella sijaitsevan tärkeän päävesijohdon.

Vesihuoltojärjestelmien muutostarpeita suunnitellaan ja niistä sovitaan jatkosuunnittelussa yhdessä HSY:n kanssa. Vesihuoltojärjestelmät ja muu kunnallistekniikka tullaan huomioimaan alueella jatkossa käynnistytävien kaavahankkeiden yhteydessä.

### **Kulttuuriperintö**

Alueelle sijoittuvien RKY-kohteiden vuoksi suunnitteluperiaatteista oli pyydetty kannanottoa Museovirastolta. Museovirasto ilmoitti että, keskinäisen työnjaon mukaisesti kannanoton antaa Helsingin kaupunginmuseo. Suunnitteluperiaatteita on valmisteltu yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa ja kaupunginmuseo on kommentoinut luonnosta ennen nähtäville asettamista.

### **Sosiaali- ja terveystoimialan uudisrakennushankkeet**

Sosiaali- ja terveystoimiala antoi uudisrakennushankkeisiinsa liittyviä jatkosuunnitteluohjeita korostaen toiminnallisuutta, esteettömyyttä ja hankkeiden suunnittelua niin, että ne eivät ole riippuvaisia muiden käynnissä olevien hankkeiden aikatauluista. Malmin uuden sairaalan osalta nostettiin esille, että sairaala-alue ei saa pienentyä joukkoliikenteen järjestelyjen vuoksi.

Sosiaali- ja terveystoimialan uudisrakennushankkeiden asemakaavoituksessa ja muussa jatkosuunnittelussa huomioidaan saavutettavuus, toiminnallisuus, esteettömyys ja hankkeiden aikataulu keskeisinä tekijöinä. Joukkoliikenteen suunnittelu sovitetaan samaten yhteen toimialan hankkeen suunnittelun kanssa.

### **Hiilineutraalius**

Uudenmaan ELY-keskus totesi, että suunnitteluperiaatteiden tulee olla Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman mukaisia, ja että keskustan asemakaavoituksen ja muun kehittämisen tulee tukea ohjelman edistymistä seuraavan Helsingin ilmastovahdin toimenpiteitä. Erityisesti on syytä kiinnittää huomiota rakentamiseen ja rakennusten käyttöön, liikenteeseen sekä hiilinieluihin ja päästöjen kompensointiin.

Ilmastoviisaus on ollut mukana keskeisenä teemana Malmin keskustavision ja suunnitteluperiaatteiden laatimisessa. Keskustavision valmistelun yhteydessä ilmastoviisauden osatekijöitä ja niiden vaikuttavuutta on tutkittu Helsingin kaupungin, Helsingin seudun ympäristöpalvelujen

---



sekä Aalto-yliopiston selvityksissä. Keskustavisiassa tunnistetut keskeisimmät asiat on nostettu suunnitteluperiaatteiden ilmastoviisaus-otsikon alle keskustan maankäyttöä ohjaaviksi linjauksiksi. Linjauksissa otetaan kantaa mm. rakennuskannan energiatehokkuuteen, paikallisen uusiutuvan energian tuottamiseen, hiilijalanjälkitarkastelujen laatimiseen, ilmastovaikutusten arviointiin, viherkerroinmenetelmän käyttöön, olemassa olevan maaperän ja kasvillisuuden säästämiseen, hulevesien käsittelyyn, rakennusmateriaalien ilmastokestävyys- ja kierrätettävyyteen, puurakentamiseen, viherkattoihin sekä kiertotalouteen. Suunnitteluperiaatteet ovat linjassa Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman kanssa. Alueen asemakaavoituksessa ja muussa tarkemmassa suunnittelussa viedään käytäntöön suunnitteluperiaatteissa linjattuja asioita.

### **Viheralueet sekä kulttuurin ja vapaa-ajan palvelut**

Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala totesi, että tutkittaessa Malmitalon suojelemisen edellytyksiä tulee varmistaa myös Malmitalon laajentamisen mahdollisuudet asemakaavoituksen yhteydessä. Ala-Malmin liikuntapuiston ja Malmitalon kehittämistä ja energiatehokkuuden parantamista pidettiin hyvänä.

Tilojen yhteiskäytön edistämistä koulutuksen tarjoajien, erityisesti kasvatuksen ja koulutuksen toimialan, sekä kulttuurin ja vapaa-ajan toiminoissa pidettiin hyvänä näkökulmana palveluiden jatkokehittämiseksi. Liikuntapaikkojen ja väliaikaiskäytön paikkojen lisäämistä ja toteuttamista myös puistoihin ja toreille pidettiin keskeisenä, kun Ala-Malmin torin ja puiston käyttöä kehitetään edelleen kulttuurin näyttämöinä.

Malmitalo on Malmin keskeisin kulttuurin keskittymä, jolla on suuri merkitys koko alueen näkökulmasta. Asemakaavoituksen yhteydessä luodaan mahdollisuudet nykyisen toiminnan kehittämiseksi ja laajentamiseksi yhteistyössä kulttuurin ja vapaa-ajan toimialan kanssa. Palvelutilojen yhteiskäyttöä edistetään suunnitteluperiaatteissa linjatun mukaisesti. Liikuntapaikkojen ja väliaikaisten toimintojen sijoittumista tuetaan aukioiden ja puistojen tarkemmassa suunnittelussa.

Uudenmaan ELY-keskus nosti lisäksi esille tarpeen arvioida viheralueiden riittävyttä alueen kokonaisuudenhallinnan näkökulmasta. Malmin keskustavision yhteydessä on keskustan viherympäristökokonaisuutta selvitetty muun muassa laaditussa Malmin keskustan urbaani viherverkosto & julkisten tilojen ideasuunnitelmassa. Samanaikaisesti laaditussa Malmin ja Pukinmäen yleisten alueiden suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä viheralueiden hoidolle ja kehittämiseksi seuraavalle 10-vuotiskaudelle huomioiden tulevat maankäytön muutokset ja tiivistyminen.

Alueen viher- ja virkistysverkoston nykytilaa ja kehittämismahdollisuuksia tarkastelleiden selvitysten perusteella on todettu, että keskustan nykyiset viher- ja lähivirkistys alueet ovat entistä tärkeämpiä tulevaisuudessa, kun alueen maankäyttö tiivistyy. Suunnitteluperiaatteisiin on

merkitty kaikki keskustan nykyiset puistot ja aukiot säilytettäviksi. Kaupungilla on vahva tahtotila toteuttaa Malmin kaupunkiuudistusalueen viheralueiden kehitystoimenpiteitä, joita on jo mukana kaupungin investiohjelmassa.

### **Yhteenveto mielipiteistä**

Suunnitteluperiaateluonnoksesta saatu palaute oli yleisellä tasolla positiivista ja suunnitelman lähtökohtia kannatettiin. Mielipiteissä nostettiin esiin samoja teemoja, jotka ovat olleet suunnitteluperiaatteiden valmistelun keskiössä. Prosessin kannalta pidettiin erittäin hyvänä, että suunnittelua on tehty perusteellisesti asukkaita kuullen, ja että suunnitteluperiaatteissa on käsitelty aluetta perusteellisesti monesta näkökulmasta.

Saatu palaute koski erityisesti julkisen liikenteen järjestelyjä, esteettömyyttä ja saavutettavuutta. Keskustan kehittämisen käynnistymistä on odotettu, ja yleisesti ottaen keskustan tiivistämistä pidettiin positiivisena. Kehittäminen nähtiin välttämättömänä, jotta väestöpohja on kyllin iso palveluiden kannalta. Myös entisen lentokenttäalueen uudisrakentamisen ja asukasmäärän kasvun nähtiin vaativan keskustan kehittämistä. Lähipalvelut haluttiin pitää lähellä asuinalueita, ja esimerkiksi laajan koillisen suurpiirin sosiaali- ja terveydenhuollon pienimuotoisia alueellisia lähipalveluja haluttiin säilyttävän.

Mielipiteet on otettu huomioon siten, että suunnitteluperiaatteisiin on tehty alla luetellut täsmennykset. Useita mielipiteissä esitettyjä asioita edistetään jatkosuunnittelussa.

- Malmin keskustan merkitys raideliikenteen keskuksena on huomioitu muokkaamalla suunnitteluperiaatteiden ensimmäistä kappaletta muotoon: Malmin keskustaa kehitetään alueensa tärkeimpänä kaupankäynnin ja julkisten palvelujen keskittymänä, joka toimii myös merkittävänä raideliikenteen keskuksena.
- Autopaikkavaatimuksettomien kortteleiden periaatetta on täsmennetty niin, että ne ovat mahdollisia tietyin ehdoin tapauskohtaiseen harkintaan perustuen.

Kirjallisia mielipiteitä saapui eri yhteisöiltä 4 kpl.

### **Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin**

Mielipiteitä esitettiin liittyen rakentamisen tehokkuuteen, liikenneverkkoon ja saavutettavuuteen, eri liikenteen kulkumuotoihin, viihtyisyyteen ja turvallisuuteen, palveluihin ja työpaikkoihin, asumiseen sekä historian kerrostuneisuuteen. Mielipiteet olivat pääosin suunnitteluperiaatteiden tavoitteita puoltavia. Vastineisiin on poimittu aihepiirejä, joihin liittyi tarkennus- tai kehitysehdotuksia, tai joissa on laajaa kaupunkikehittämisen ulottuvuutta yli paikallisten suunnitteluperiaatteiden.

## Tiivistäminen ja rakentamisen tehokkuus

Mielipiteissä haluttiin tiivistää keskustaa ja keskittää tiivis rakentaminen erityisesti Malmin keskusta-alueelle. Ydinkeskustan voimakastakin asuntorakentamista radan ylle ja sen lähikortteleihin pidettiin oikeasuuntaisena. Asemakeskuksen alueella toivottiin sallittavan myös yli 16-kerroksia rakennuksia, mikä lisäisi kiinteistösijoittajien kiinnostusta työpaikkarakentamisen toteuttamiseen. Malmin keskustan muuttaminen korkeamman tehokkuuden alueeksi nähtiin ensisijaisena ja aiemmin toteutettavana vaihtoehtona verrattuna entisen lentokentän alueen asuinrakentamiseen.

Osassa palautteesta muistutettiin, että rakentaminen ei saa olla ylimitoitettua, jottei päädytä liian tiiviiseen kaupunkirakenteeseen. Alueella haluttiin ylläpitää riittävää väljyyttä, ja kytkeä keskusta luontevasti ympäröiviin pientaloalueisiin ja virkistysalueisiin. Väljyyden nähtiin edellyttävän kohtuullisen matalaa rakentamista jatkossakin, ja että tiiviin rakentamisen tulee keskittyä erityisesti Malmin keskusta-alueelle.

### Vastine:

Helsingin yleiskaavassa 2016 Malmin nykyiseen keskustaan osoitettu liike- ja palvelukeskusta (C1) esitetään tiivistettävänä ja ympäristöään tehokkaampana. Yleiskaava ei kuitenkaan esitä rakentamistehokkuudelle enimmäismäärää, ja Malmin liike- ja palvelukeskusta on yleiskaavassa varsin laaja. Suunnitteluperiaatteet tarkentavat keskeisimmän ja tehokkaimmin rakennettavan alueen sijoittumista Malmin keskustassa. Periaatteiden maankäyttö- ja kaupunkirakenne -kartalla on osoitettu erilaisia vyöhykkeitä, joiden avulla rakentamisen tehokkuutta ja kerroslujuja ohjataan kunkin vyöhykkeen kehittämispotentiaalin ja lähiympäristöön soveltuvan täydentämisen välisen tasapainon löytämiseksi.

Suunnitteluperiaatteiden ydinkeskusta, Sydän-Malmi, sijoittuu perinteisesti keskustan tiiveimmälle ja keskeisimmälle alueelle, jolta löytyy toisaalta myös väljyyttä edesauttavia puistoja ja aukioita. Rakentamisen osalta on määrätty, että Sydän-Malmin uuden rakentamisen tulee huomioida ympäristön mittakaava.

Kaikkein tehokkain rakentaminen on suunnitteluperiaatteissa sijoitettu asemakeskuksen liitosvyöhyke -nimiselle Sydän-Malmin osa-alueelle, joka sijoittuu nykyisen aseman lähetyville radan päälle ja sen viereisiin kortteleihin molemmin puolin rataa. Korttelitehokkuudet ja kerrosluvut tulee sovittaa kaupunkikuvaan, ja suunnitteluperiaatteissa asetettu kerrosluvun vaihteluväli pyrkii huomioimaan tämän. Myös Sydän-Malmin muita tehostuvan rakentamisen vyöhykkeitä koskee ohje ympäristön mittakaavan huomioimisesta.

Suunnitteluperiaatteiden maankäyttö- ja kaupunkirakenne -kartalla matalimmin ja väljimmin rakennettuihin osa-alueisiin (suunnitteluperiaatekartan vaaleat alueet) rajautuen on osoitettu keskustakortteliksi nimettyä vyöhykettä, joka on nykytilanteen mukaisesti kerrostalovaltaista.

Myös tällä vyöhykkeellä kerrosluvut tulee suunnitella kunkin osa-alueen ominaispiirteet huomioiden.

### **Liikenneverkko ja saavutettavuus**

Tarkastelualueetta toivottiin laajennettavan niin, että yhteys Pukinmäkeen ja sitä kautta Kehä I:een tulisi tarkasteluun mukaan. Helsingin Yrittäjien mukaan ilman sitä on vaarana, että Malmin merkitys pääkaupunkiseudun yhtenä suurena keskuksena jää ilman selkeitä liikenteellisiä yhteyksiä, mikä jarruttaa mm. kaavojen toteutumista.

Mielipiteissä korostettiin, että saavutettavuuden tulee olla lähtökohtana suunnittelulle. Tähän liittyen esitettiin, että kun palvelut keskitetään Malmin ydinkeskustaan, on liikkuminen sinne turvattava kaikissa vaiheissa pitkällä aikavälillä tapahtuvan rakentumisen aikana. Ylä- ja Ala-Malmin kytköstä todettiin voitavan parantaa lisäämällä jalankulku- ja pyöräliikenneyhteyksiä radan yli. Mielipiteissä myös huomautettiin, että on varmistettava, että Malmin lentokentän uuden asuinalueen tuhansien asukkaiden liikkuminen keskustan palveluihin on sujuvaa.

Mielipiteissä esitettiin, että suunnitteluperiaatteissa tulisi nostaa keskeiseksi elementiksi Malmin asema yhtenä raideliikenteen keskuksena, josta on sujuva yhteys koko pääkaupunkiseudulle ja erityisesti Vantaa-Helsinki –lentoasemalle.

### **Vastine:**

Helsingin yleiskaavassa 2016 ja Malmin keskustavisiossa on tarkasteltu Malmin keskustaan liittyvää liikenneverkostoa ja tärkeitä yhteyksiä laajemmin. Liikenneverkoston kehittämisperiaatteet hahmottuvat yleiskaavan ja sen pohjalta tehtävien liikenneverkkotarkastelujen kautta.

Suunnitteluperiaatteiden suunnittelualue on määritelty aseman jalankulussaavutettavuuden näkökulmaa painottaen noin 600 m etäisyydelle asemasta. Alue käsittää Malmin keskustaksi mielletävän alueen. Alue on suppeampi kuin periaatteiden pohjatarkasteluna toiminut keskustavisio, jotta työssä on voitu keskittyä ydinkeskustalle tärkeisiin kysymyksiin ja erityisesti täydennysrakentamisen reunaehtoihin. Keskeiset saapumissuunnat on suunnitteluperiaatekartalla osoitettu omalla merkinnällään Malmin keskustaan johtavina kokoojakatuina, joita kehitetään rakenteellisena osana keskustan toiminnallista kokonaisuutta. Katujen kaupunkikuvallista ilmettä kehitetään niiden ominaispiirteet huomioiden esimerkiksi uutta rakentamista ja uusia toimintoja sijoittamalla, sekä kiinnittämällä erityishuomiota vihermaiseman hoitoon ja kehittämiseen.

Periaatteiden mukaan Malmin keskustaa kehitetään alueensa tärkeimpänä kaupankäynnin ja julkisten palvelujen keskittymänä, mistä syystä saavutettavuuden kehittäminen ja parantaminen ovat jatkossa keskeisessä asemassa. Yksi Malmin keskustavision ja suunnitteluperiaattei-

den kantava ajatus on rakentaa Ylä- ja Ala-Malmista nykyistä yhdistyneempi kokonaisuus, Sydän-Malmi, joka on mahdollisimman hyvin saavutettavissa.

Malmin keskustavision ja suunnitteluperiaatteiden laatimisessa on ollut tavoitteena, että keskustassa pyritään parantamaan kaikkien eri kulkumuotojen verkostojen selkeyttä ja käytettävyyttä. Erityisesti uusi pikaraitiotie tulee parantamaan Malmin saavutettavuutta osana laajempaa raideliikenteen verkostoa.

Keskustaa kehitettäessä on tärkeää turvata Malmin ydinkeskustaan liikuminen kaikissa vaiheissa, myös pitkän täydennysrakennusvaiheen aikana. Tarpeen ovat todennäköisesti erilaiset rakentamisen aikaiset tilapäisjärjestelyt. Uuden, radan ylittävän jalankulku- ja pyöräilyillan rakentaminen jo alkuvaiheessa saattaa muodostua erityisen tarpeelliseksi. Tilapäisjärjestelyille muodostetaan tarkemmassa suunnitteluvaiheessa kokonaisuutena toimivat järjestelyt.

Malmin entisen lentokentän uuden asuinalueen asukkailla tulee olla sujuvat yhteydet keskustan palveluihin jo rakentamisen alkuvaiheissa. Suunnitteluperiaatteisiin on kirjattu, että keskustan ja entisen lentokentän alueita yhdistäville keskeisille kulkuyhteyksille tulee luoda toteuttamisedellytykset mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Keskustavisiassa tavoitellun ja suunnitteluperiaatteissa ohjeistetun tulevaisuuden toteutuessa Malmin merkitys raideliikenteen keskuksena korostuu entisestään. Erityisesti uusi pikaraitiotie lisää Malmin merkitystä raideliikenteen verkostokaupungissa. Tätä tavoitetta on korostettu täydentämällä suunnitteluperiaatteiden ensimmäistä kappaletta muotoon: Malmin keskustaa kehitetään alueensa tärkeimpänä kaupankäynnin ja julkisten palvelujen keskittymänä, joka toimii myös merkittävänä raide liikenteen keskuksena.

### **Kävely ja pyöräliikenne**

Esitetyissä mielipiteissä tuetaan tavoitetta kävelykeskustan muodostamiseksi, mutta toivotaan samalla, että sen ohella tulee panostaa katumiljöön viihtyisyyteen ja ympärivuotiseen käytettävyyteen esimerkiksi suosimalla katettuja jalkakäytäviä, jolloin mm. katutason myymälät ovat miellyttävästi tavoitettavissa ympäri vuoden. Tärkeänä pidettiin myös luontevia yhteyksiä pysäköintilaitosten ja jalkakäytäväverkoston välillä.

Lisäksi tuotiin esille tarve turvalliselle polkupyöräpaikoitukselle Malmin ydinkeskustassa.

### **Vastine:**

Kävelykeskustan tarkemmassa suunnitteluvaiheessa ja erityisesti kauppakeskusten ja liiketilojen suunnittelun yhteydessä pohditaan erilaisia mahdollisuuksia säältä suojautumiseen. Suunnitteluperiaatteisiin on asemakeskuksen liitosvyöhykkeen osalta kirjattu uutena mainintana,

että vaihtoyhteyksissä tulee huomioida kulku- ja odotustilojen viihtyisyys ja säältä suojautuminen. Pysäköinnin ja kävelyreittien yhteensovittamista tehdään suunnitteluperiaatteita seuraavassa jatkosuunnittelussa.

Pyöräpysäköinnin uudet ratkaisut ovat keskeisessä asemassa ja turvallisen pyöräpysäköinnin tarve on tunnistettu. Suunnitteluperiaatteissa todetaan, että asemakeskuksen liitosvyöhykkeellä tulee selvittää pyöräpysäköinnille keskitetty sijainti.

### **Julkinen liikenne**

Mielipiteissä korostettiin esteetöntä julkista liikennettä sekä julkisen liikenteen kattavuutta eri suunnista pientaloalueet mukaan lukien. Esitettyjen pikaraitiotiepysäkkien ei nähty palvelevan parhaalla mahdollisella tavalla pientaloasukkaita. Pysäkkivälit eivät saa olla liian pitkiä. Pikaraitiotien pysäkkiä toivottiin lisättäväksi Malminraitin risteuksen yhteyteen ja vastaavasti läntisintä pysäkkiä siirrettäväksi koulukeskuksen risteuksen länsipuolelle, millä voitaisiin parantaa Ylä-Malmin toimitilojen saavutettavuutta myös poikittaissuunnassa.

Yhteyksien keskustaan todettiin olevan riippuvaisia rautatieaseman toimivuudesta ja bussiliikenteestä.

### **Vastine:**

Julkisen liikenteen esteettömyyteen, saavutettavuuteen ja toimivuuteen kiinnitetään jatkosuunnittelussa erityistä huomiota. Malmin keskustan ja sen lähialueiden maankäytön kehittyessä alueen bussiliikenteen määrä säilyy pikaraitiotiestä huolimatta suurena. Pientaloalueita palveleva julkinen liikenne järjestetään niin, ettei raskas bussi- tai raitiovaunuliikenne käytä tonttikatuja. Tiheällä ja viihtyisällä jalankulku- ja pyörätieverkostolla on varsinaisten bussi- ja raitiotiereittien lisäksi suuri merkitys julkisen liikenteen pysäkkien käytettävyydelle. Suunnitteluperiaatteissa painotetaan keskustan kävely-ympäristön kehittämistä.

Pikaraitiotien pysäkkien tarkoituksenmukaista sijoittamista ohjaa maankäytön ratkaisujen lisäksi raideverkoston kehittyminen sekä linjaston vaiheistus ja toteutuslaajuus. Malmin keskustan ja rakentuvan lentokenttäalueen välistä rataosuutta on hahmoteltu liikennöitävän joko Viikin-Malmin pikaraitiotiellä tai poikittaisella runkoraitiolinjalla Raide-jokeri 2:lla. Tarkoituksenmukaisen pysäkkiverkon muodostavat periaatteet selviävät Viikin-Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelmaa seuraavissa alueen raitioverkoston käyttöönottoa ja vaiheistusta luotaavissa selviyksissä.

Suunnitteluperiaatteissa on linjattu asemakeskuksen liitosvyöhykkeen osalta, että alueen suunnittelussa tulee ottaa erityisesti huomioon kävelyn ja joukkoliikenteen tarpeet ja liikennealueen käyttö. Julkisen liikenteen

teen keskeisten vaihtoyhteyksien tulee olla esteettömiä ja ympäri vuorokauden käytettävissä. Liikkuminen-karttaan on lisäksi merkitty erikseen joukkoliikenteen keskeinen vaihtoalue.

### **Autoilu ja pysäköinti**

Mielipiteissä todettiin, että pientaloasukkaiden sujuva saapuminen autolla Malmin ydinkeskustaan voidaan taata hyvillä paikoitusratkaisulla.

Katumitoituksessa toivottiin huomioitavan, että mikäli ydinkeskustan ulkopuolelle asetetaan kaavoissa toimitilarakentamisvelvoitteita asunorakennusten yhteyteen, on niiden toimintaedellytysten mahdollistamiseksi vastaavasti varattava katutilaan asiointipysäköintimahdollisuus.

Mielipiteessä esitettiin, että Malmin keskusta-alueelle voidaan luoda myös autoton alue edellyttäen, että pysäköinti- ja muut saavutettavuustoiminnot varmistetaan.

### **Vastine:**

Ydinkeskustan uudistamisen näkökulmasta hyvin sijoitelluilla, riittävillä, nykyaikaisilla ja turvallisilla pysäköintitiloilla on suuri merkitys. Pysäköintiä tarvitaan asiakkaille ja joukkoliikenteen käyttäjille sekä alueen asukkaille ja heidän vierailleen. Keskustan pysäköintilaitoksia joudutaan uusimaan ja yhteistyössä kauppakeskusten kanssa kehittämään muun muassa vuorottaispysäköintiä. Kadunvarsipysäköinnin sijoittuminen tutkitaan tarkemman suunnittelun yhteydessä, jolloin voidaan huomioida liiketilojen tarvitsema lyhytaikainen asiakaspysäköinti.

Suunnitteluperiaatteissa halutaan jalostaa aiemmin kaupunkisuunnitteluviraston tekemää linjausta, jonka mukaan Malmilla 200 metrin etäisyydellä asemasta voidaan myöntää tapauskohtaisesti poikkeamisia autopaikkojen laskentaohjeista niin, ettei autopaikkoja vaadittaisi. Suunnitteluperiaatteissa harkinta ehdotetaan kohdistettavaksi kaavoitukseen. Nähtävillä olleen suunnitteluperiaatteen termi "autoton" herätti jonkin verran väärinkäsityksiä. Lisäksi Väylävirasto kiinnitti kannanotosaan huomiota autopaikkavaatimuksettomien kaavoituksen riskeihin esimerkiksi liityntäpysäköinnin kannalta.

Periaatetta on nyt täsmennetty muotoon, jonka mukaan Malmin asemasta 200 metrin säteellä voidaan tapauskohtaisen harkinnan perusteella kaavoittaa kortteleita, joille ei tarvitse osoittaa autoille tarkoitettua pysäköintitilaa. Tällöin kiinteistöllä tulee olla vähimmäisvaatimuksia paremmat pyörien säilytys- ja huoltotilat sekä turvalliset autoliikenteen huolto- ja saattoliikennejärjestelyt.

### **Viihtyisyys, turvallisuus ja rakentamisen laatu**

Mielipiteissä tuotiin esiin tarve keskustan viihtyisyyden parantamiseen sekä rakennetun ympäristön laadun nostamiseen. Malmin todettiin kai-

paavan kunnollista profiilin korotusta, mihin rakentamisella on suuri vaikutus. Kävelykeskustan luomisen lisäksi haluttiin panostaa yleensäkin katumiljöön viihtyisyyteen.

Mielipiteessä nostettiin esiin torien merkitys keskustaelämälle: erityisen tärkeitä keskustan elävöittämisessä ovat Ala- ja Ylä-Malmin torit. Torreja tulee kehittää nykyistä toimivimmiksi kuntalaisten kohtauspaikoiksi.

Ylä-Malmin toria pidettiin nykyisin luotaantyöntävänä, liian suurena eikä sen nähty tukevan kivijalkatoimitilojen menestystä asiakkaiden vältellessä aukiota. Toisessa mielipiteessä ehdotettiin kevyttä liikuntatoimintaa ja muuta vastaavaa harkittavaksi erityisesti Ylä-Malmin torille. Ala-Malmin torimainen tunnelma tulee mielipiteen mukaan säilyttää kehittämällä aluetta puistomaisemmaksi ja viihtyisämmäksi kaikille.

Lisäksi pidettiin tärkeänä, että suunnittelussa ja toteutuksessa otetaan huomioon ihmisten turvallisuus. Yhtenä esimerkkinä mainittiin, ettei nykyinen kävelyputki ole aina turvallinen. Toivottavana pidettiin uutta asematerminaalia kattavaa kantta, jonka päälle voisi syntyä ympäri vuorokauden toimiva ja turvallinen oleskelualue.

Lemmikkieläimille toivottiin löydettävien ulkoilutuspaikkoja ja luonnoneläimille lisää puita ja kasvillisuutta, jotta eläimet saavat pesäpaikkoja, suojaa sääolosuhteilta ja rauhaa ihmisiltä.

### **Vastine:**

Viihtyisyyden lisääminen on yksi suunnitteluperiaatteiden keskeinen tavoite. Turvallisuuden parantamisen perustana toimii asumisen lisääminen Sydän-Malmilla. Myös kävelykeskustan jalostaminen parantaa omalta osaltaan turvallisuutta. Eräiksi keskeisiksi kehittämiskohteiksi on jo pitkään tunnistettu radan ylittävä putki ja torit.

Suunnitteluperiaatteissa Ylä- ja Ala-Malmin torit on esitetty säilyvinä julkisina aukioina, joiden raja-alue on ohjeellinen. Aukiomerkin selitteen mukaan aukioilla tulee mahdollistaa joustava yhteisöllinen ja kaupallinen käyttö, ja siellä tulee olla riittävät liitynnät kunnallistekniikkaan. Lisäksi tulee huomioida aukion riittävä valoisuus suunniteltaessa uusia rakennuksia aukion äärelle.

Esitetyillä periaatteilla pyritään lisäämään aukioiden monipuolista käyttöä ja takaamaan niiden viihtyisyys niitä ympäröivien kortteleiden tehostuessa. Ydinkeskustan asukasmäärän lisääminen lisää aukioiden käyttäjiä, jolloin viihtyisyyskysymysten painoarvo nousee ennestänsä. Malmin keskeisiä aukioita ja puistoja on nostettu esille tulevina kehityskohteina alueelle laadittavana olevassa Malmin ja Pukinmäen yleisten alueiden suunnitelmassa.

Osaa asemaympäristöstä kehitetään pidemmän aikajakson päässä olevien suurten uudistusten lisäksi myös nopeammin toimin. Keväällä



2021 on alkanut kaupungin, valtion ja muiden asemanseutujen keskeisten toimijoiden käynnistämä asemanseutujen facelift-työ, jolla pyritään toteuttamaan asemille nopean aikajänteen uudistuksia.

Suunnitteluperiaatteissa on korostettu laatu- ja viihtyisyystavoitteita muun muassa Sydän-Malmin alueella, jolla tulee suunnitteluperiaate-merkinnän mukaan erityisesti panostaa käyttötarkoitusten monipuolisuuteen, arkkitehtuurin ja rakentamisen laatuun sekä kaupunkivihreään. Suunnitteluperiaatteet pyrkivät nostamaan keskustan laatutasoa vahvistamalla laatutavoitteiden merkitystä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Suunnitteluperiaatealueella ei ole varsinaisia koirapuistoja tällä hetkellä. Lähimmät ulkoilupuistot ovat kuitenkin lähellä: Malmin kirkkopuiston ja Longinojanpuiston koiraitaukset. Lemmikkejä voi ulkoiluttaa myös kehittyvässä keskustassa. Mahdolliset uudet radan ylitykset tuovat myös uusia ulkoilureittivaihtoehtoja lemmikin omistajille.

Suunnitteluperiaatteissa on huomioitu luonnonvaraisten eläinten elinolosuhteita luonnon monimuotoisuustavoitteilla. Suunnitteluperiaatteiden puistomerkinnän mukaan puistoja kehitetään myös luonnon monimuotoisuuden näkökohdista ja yhtenä suunnitteluperiaatteena on kerroksellisen ja monimuotoisen kasvillisuuden lisäämistavoite laajemmilla puistoalueilla. Pölyttäjät on erikseen nostettu periaatteissa esiin laaditun alueellisen viherkerroin selvityksen perusteella.

### **Palvelut, työpaikat, muuntojoustavuus ja etätyö**

Väestön kasvun Malmin keskustassa sekä entisen lentokentän alueella todettiin edellyttävän riittäviä panostuksia mm. varhaiskasvatus-, koulu-, liikunta-, kulttuuri- ja nuorisopalveluihin. Julkisten ja kaupallisten palvelujen osalta pidettiin tärkeänä, että niitä löytyy myös ydinkeskustan ulkopuolelta läheltä pientaloalueita. Suunnitteluperiaatteiden eteläosaan osoitetun palveluvyöhykkeen esitettyä laajuutta pidettiin hyvänä.

Mielipiteissä oltiin huolissaan sosiaali- ja terveyspalveluverkon kattavuudesta koillisessa suurpiirissä, vaikka perhekeskus, terveys- ja hyvinvointikeskuksen (PKTHK) sijoittumista keskeiselle paikalle aseman ja bussiterminaalin läheisyyteen pidettiin hyvänä. Mielipiteissä korostettiin, että sosiaali- ja terveystoimialan hankkeiden tulee olla esteettömiä ja saavutettavia. Julkisen liikenteen yhteyksien reuna-alueilta ydinkeskustan PKTHK:lle ja sairaala-alueelle tulee olla hyvin suunniteltuja.

Palautteessa todettiin koillisen suurpiirin olevan maantieteellisesti laaja. Sosiaali- ja terveydenhuollon pienimuotoisia lähipalveluja alueelliset sosiaali- ja terveyskeskukset mukaan lukien esitettiin säilytettäväksi. Koronavuoteen viitaten pidettiin hyvänä, että julkiset palvelut olisivat lähellä asukkaita, jotta pandemian aikana asukkaat välttäisivät tarpeentonta suurpiirin sisällä liikkumista.

Keskustan korostamista nimenomaan työpaikka-alueena pidettiin osassa mielipiteistä hyvänä. Rakennusten muuntojoustavuuden osoittamista kaavallisesti pidettiin hankalana, mutta tavoitetta asumisen ja toimitilojen hybridiratkaisuista kannatettiin. Etätyön osalta todettiin, että sen käyttöön ottaminen laajassa mitassa edellyttää siihen soveltuvia kodin tiloja, joustavia toimitiloja ja niihin liittyviä palveluja sekä infrastruktuuria, joita voidaan myös kaavallisesti tukea.

Mielipiteessä esitettiin, että periaatteissa olisi hyvä antaa viite siitä, että asemakaavoituksessa muodostetaan laaja keskustatoimintojen alue C-merkinnällä, joka käynnistää toimitilainvestointien suunnittelun yksityisillä toimijoilla.

### **Vastine:**

Suunnitteluperiaatteilla on haluttu korostaa ja säilyttää Malmin keskustan asema paikallisena palvelujen ja työpaikkojen keskittymänä. Julkiset palvelut alueella tulevat vahvistumaan mm. uusien koulujen ja päiväkotien sekä laajenevien liikuntapalvelujen myötä. Päiväkoteja ja kouluja sijoittaa myös ydinkeskustan ulkopuolelle, ja päivittäistavarakaupan alueellisina keskittymä toimivat nykyisen mukaisesti Kirkonkyläntien ja Syystien risteyksen keskittymä, sekä uutena alueen Pikitehtaan korttelien vyöhyke ydinkeskustan itäpuolella.

Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveystoimiala määrittää laajemman palveluverkon kehittämistarpeet. Suunnitteluperiaatteissa esitetyt sosiaali- ja terveystoimialan hankkeet ovat tämän hetkisen palveluverkkotarkastelun mukaisia. Sosiaali- ja terveystoimialan hankkeita huomioidaan julkisen liikenteen suunnittelussa, erityisesti pysäkkien sijoittelussa.

Asemakeskuksen liitosvyöhykkeellä ja ydinkeskustan jatkovyöhykkeellä on asetettu rajoituksia nykyisen toimitilan muuttamiseksi kokonaan muuhun käyttöön. Suunnitteluperiaatteilla halutaan sekä rakennusten elinkaaren että hiilipäästöjen vähentämisen näkökulmasta edistää rakennusten muuntojoustavuutta. Tavoitteena on myös tuottaa mielenkiintoista ja helposti lähestyttävää kävely-ympäristöä katutasolle. Tästä syystä Sydän-Malmin alueella on ohjattu rakennusten monipuolisen käytön mahdollistamiseen erityisesti maantasokerroksissa. Tilojen käyttötarkoituksista määrätään tarkemmin suunnitteluperiaatteita seuraavissa asemakaavamuutoksissa.

Asemakaavoituksen tarkat sisältökysymykset ja käyttötarkoitukset ratkaistaan myöhemmin alueen asemakaavamuutosten käynnistyessä. Sinänsä joustavalla C-käyttötarkoituserkinnällä on hyvät puolensa ja sitä on käytetty Malmin keskustan viimeaikaisessa kaavoituksessa.

## **Asuminen**

Mielipiteissä esitettiin toiveita ja tarpeita asuntotuotannosta. Palautteessa painotettiin asuntotuotannon monipuolisuutta ja kohtuuhintaisen omistusasuntotuotannon varmistamista myös lapsiperheille.

Asumisen paikkoina nostettiin esiin voimakas asuntorakentaminen aseman kattavalle kannelle ja sen lähikortteleihin. Senioreiden erityisasumista sisältävä seniorikeskus haluttiin sijoittaa radan varteen. Mielipiteissä muistutettiin, että myös vammaisille henkilöille tulee rakentaa tuettua palveluasumista.

Pientaloasuminen asumisen vaihtoehtona haluttiin säilyttää ja esitettiin, että välittömästi korkean tehokkuuden alueiden vieressä ja lomassa tulee tukea myös pientalorakentamista.

### **Vastine:**

Malmin alueelle tavoitellaan monipuolista asuntotuotantoa. Yhdeksi suunnitteluperiaatteeksi on otettu kohtuuhintainen asuminen myös keskeisimmällä Sydän-Malmilla. Malmi on ”Asuminen ja siihen liittyvä maankäytön toteutusohjelma 2020”:ssa kaupunkiuudistusalueetta, ja myös keskustan asuntotuotantoa ohjailaan AM-ohjelman linjauksilla. Määrällisenä tavoitteena on varmistaa edellytykset rakentaa kaupunkiuudistusalueille kolmannes lisää asuntoja vuoteen 2035 mennessä niin, että alueiden asuntokannan hallinta- ja rahoitusmuotojakauma kehittyi kohti kaupungin hallinta- ja rahoitusmuototavoitetta.

Asemakeskuksen kortteleiden ja rata-alueen osalta suunnitteluperiaatteet mahdollistavat uutta toiminnoiltaan sekoittunutta rakentamista, jossa on myös asuminen keskeisessä roolissa. Asuminen sijoittaminen aseman lähelle on oma erityinen suunnittelukohteensa, ja jatkosuunnittelussa etsitään luontevia paikkoja myös eri luonteiselle erityisasumiselle niiden erityisvaatimusten mukaisesti.

Malmin rikkaus on monipuolinen kaupunkirakenne, jossa tiiviisti rakennettujen asemakortteleiden välittömästä läheisyydestä löytyy niin väljempää kerrostalorakentamista, townhouseja kuin pientalojakin. Suunnitteluperiaatteissa esitetyt rakentamisen vyöhykkeet tukevat nykyisen kaupunkirakenteen säilymistä alueen tiivistyessä. Vyöhykkeiden sisällä rakennusten on sallittua olla eri kokoisia ja korkuisia. Nykyisiä pientaloympäristöjä on tarkoitus kehittää maltillisesti niin, että pientalo on tulevaisuudessakin yksi Malmin keskustan tuntumassa tarjolla oleva asuinmuoto.

### **Historialliset kerrostumat**

Mielipiteissä pidettiin kannatettavana suunnitteluperiaatteena keskustan täydennysrakentamista niin, että samalla säilytetään mahdollisuuk-

sien mukaan myös alueen historiaa. Malmin aluetta tulee kehittää kokonaisvaltaisesti ja niin, että erityisesti historialliset ja alueen omaleimaiset toiminnot säilytetään.

Mielipiteissä nostettiin esiin erityisesti Ylä-Malmin torin vierelle sijoittuva entinen Malmin nuorisotalo. Se haluttiin säilyttää ja peruskorjata mahdollisimman pikaisesti, jottei rakennus ehdi mennä liian huonoon kuntoon.

Toisena yksittäisenä huomion arvoisen rakennuksena tuotiin esiin vanha Malmin asemarakennus, jonka säilyttämistä, peruskorjaamista ja saamista yleiseen käyttöön pidettiin tärkeänä.

### **Vastine:**

Suunnitteluperiaatteissa kaupungin omistama entinen nuorisotalo on esitetty yhtenä keskustan historiallisen kerrostuneisuuden näkökulmasta erityisen tärkeänä rakennuksena, jonka suojelemisen edellytykset tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä. Rakennusta ei ole nykyisin suojeltu asemakaavalla.

Malmin vanha asema on suojeltu asemakaavalla, ja se on myös osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Aluetta hallinnoi Väylävirasto ja rakennuksessa on myös rautatien teknistä laitteistoa. Malmin historiallisen kerrostuneisuuden näkökulmasta on erittäin toivottavaa, että vanha asemarakennus säilyy aktiivisessa käytössä.

### **Kerro kantasi -kysely 15.3.–12.4.2021**

Kerro kantasi -palvelussa oli nähtävillä olon aikana mahdollisuus kommentoida suunnitteluperiaatteita. Palveluun saapui 311 kommenttia, joista 48 % koski suunnittelualueeseen kuulumatonta Malmin entistä lentokenttää.

Kommenteissa pidettiin yleisesti keskustan kehittämistä hyvänä asiana, suunnitteluperiaatteita kannatettavina ja kiirehdiin erityisesti asemaympäristön uudistamista. Palautteessa oltiin kiinnostuneita uudistamisen aikatauluista, ja ehdotettiin keskustan kehittämistä ennen entisen lentokenttäalueen rakentamista. Asemakeskuksesta kaivattiin tarkempia suunnitelmia. Uusien hissillisten asuinkerrostalojen rakentamista alueelle kiirehdiin.

Liikennekysymyksistä tuli runsaasti palautetta. Keskustelua käytiin muun muassa raitiotieliikenteen tarpeellisuudesta ja reitistä sekä pyöräliikenteen korostumisesta. Malmin Kauppatien katkaisemista läpiajavalta henkilöautoliikenteeltä ei pidetty perusteltuna. Suunnitteluperiaatteiden eteläosaan esitettyä nykyisiä tonttikatuja yhdistävää uutta ajoyhteyttä pidettiin koululaisten liikkumisen kannalta huolestuttavana. Esiityksen autopaikattomaksi kaavoitettavista kortteleista ymmärrettiin tarkoittavan kaikenlaisen auton käyttämisen kieltämistä.

Ylä- ja Ala-Malmin yhdistämistavoite sai kannatusta ja voimakastakin radan päälle rakentamista kannen avulla ehdotettiin. Joukkoliikenteen vaihto-olosuhteiden parantamista kaivattiin.

Palautteissa haluttiin kohentaa Malmin mainetta. Sosiaalisista ongelmista ja koetusta turvallisuudesta kannettiin huolta, ja häiriökäyttäytymiseen haluttiin puututtavan. Keskustaa haluttiin muuttaa lapsiperheiden kannalta houkuttelevammaksi, ja alueelle kaivattiin lisää kahvila-, ravintola- ja vapaa-ajanviettopalveluita.

Täydennysrakentamistavasta keskusteltiin aktiivisesti. Sekä purkava että mahdollisimman paljon olemassa olevaa rakennuskantaa säilyttävä täydennysrakentaminen sai puolestapuhujia. Palautteissa ehdotettiin lisäksi esimerkiksi jo purettujen rakennusten uudelleen rakentamista. Myös korkean rakentamisen nähtiin paikoitellen soveltuvan alueelle. Esimerkiksi Vilppulantien ympäristössä tuotiin esiin myös tarve sopeuttaa täydennysrakentaminen pientalomittakaavaan. Kirkonkyläntien kehittäminen entistäkin urbaanimmaksi sai laajaa kannatusta ja siihen liittyen tehtiin ehdotuksia.

Erityiskysymyksenä nousivat voimakkaasti esiin ehdotukset suojella ja säilyttää Ylä-Malmin torin äärellä sijaitseva aiemmin nuorisotalokäytössä ollut rakennus.

Rakennusten värimaailma oli yksi erityismielenkiinnon kohde. Viimeaikaisia yleisilmeeltään tummia uusia asuinalueita ei pidetty Malmille sopivina esikuvina. Kommenteissa annettiin myös ehdotuksia esikuviksi sopivista alueista. Mainituiksi tulivat muun muassa Kartanonkoski, Kuninkaantammi, Tikkurila, Hollannin Zaandam, Lontoon Camden ja Fukuokan Hakata station.

Vehreys ja viherympäristön tärkeys tuotiin esiin. Julkisista tiloista muun muassa Ylä-Malmin toria ja ”putkea” haluttiin parantaa voimakkaasti.

Suunnitteluperiaatteisiin on tehty tarkentavia täsmennyksiä kerro kantasi –kyselyn kautta saadun palautteen perusteella sen lisäksi, että muutoksia on tehty saatujen kannanottojen ja mielipiteiden pohjalta. Näihin lukeutuvat autottomien kortteleiden määritelmän selkeyttäminen, Vilppulantien varren rakentamisen mittakaavan tarkempi määrittäminen ja julkisen liikenteen vaihtoyhteyksien viihtyisyyden tarkempi määrittely. Lisäksi karttoihin on lisätty kadunnimiä selkeyttämään suunnitelman hahmottamista.

Kysymyksiä herättäneen Malmin kauppaticn roolin muutoksessa on huomioitu pääradan lisäraiteiden vaatima tilavaraus, jonka perusteella katualue kaventuu niin, ettei läpiajoliikenteen edellyttämät sujuvat ja turvalliset liikennejärjestelyt enää mahdu katualueelle. Lisäksi on todettu, että läpiajotyhteys palvelee pääasiassa Pukinmäen ja Tapanilan välistä liikennettä, jolle löytyy useita vaihtoehtoisia reittejä.

**Yhteenveto asukastilaisuudesta 25.3.2021**

Nähtävilläolon aikana järjestettiin torstaina 25.3.2021 verkossa asukastilaisuus, johon osallistui noin 60 alueen suunnittelusta kiinnostunutta. Esittelyjen jälkeen käytiin läpi osallistujien esittämiä kysymyksiä, jotka keskittyivät keskustan uudistamisen tapaan ja tehokkuuteen, asumiseen, julkisiin ja kaupallisiin palveluihin sekä liikkumisen järjestelyihin. Paikalla olleet suunnittelijat vastasivat kysymyksiin.

Asukastilaisuudesta on laadittu erillinen muistio, joka on vuorovaikutusraportin liitteenä.

---

## **Malmin keskustan suunnitteluperiaatteet**

HEL 2021-001338

Hankenumero 4003\_10

### **KESKUSTELUTILAISUUDEN MUISTIO**

**25.3.2021 klo 17-18**

Malmin keskustaan laaditaan suunnitteluperiaatteet, joista laadittu luonnosaineisto on nähtävillä 15.3.–12.4.2021. Nähtävilläolon aikana järjestettiin torstaina 25.3.2021 verkossa asukastilaisuus, johon osallistui noin 60 alueen suunnittelusta kiinnostunutta.

Tilaisuuden alussa tapahtuman puheenjohtajana toiminut vuorovaikutussuunnittelija Anu Hämäläinen toivotti osallistujat tervetulleiksi ja kävi läpi tilaisuuden ohjelman ja käytännön ohjeet. Kysymyksiä sai esittää sekä suullisesti että tilaisuuden chat-kentässä.

Asemakaavoituksen Malmi-tiimin päällikkö Kaisa Jama kertoi lyhyesti Malmin keskustan kaupunki uudistuksesta ja Malmin alueen laajemmasta kehittämisestä. Tämän jälkeen arkkitehdit Antti Mentula ja Teija Patrikka sekä liikennesuunnittelija Kari Tenkanen esittelivät nähtävillä olevia suunnitteluperiaatteita ja kävivät läpi niiden keskeisen sisällön.

#### **Kysymykset ja keskustelu**

Esittelyjen jälkeen käytiin läpi osallistujien esittämiä kysymyksiä, jotka keskittyivät keskustan uudistamisen tapaan ja tehokkuuteen, asumiseen, julkisiin ja kaupallisiin palveluihin sekä liikkumisen järjestelyihin. Paikalla olleet suunnittelijat vastasivat kysymyksiin sanallisesti.

Keskustan uudistumisen osalta kysyttiin paljonko alueelle olisi tulossa uusia asukkaita, asuntoja ja työpaikkoja, ja millaisia uusia julkisia palveluja alueelle on suunnitteilla. Pohdittiin, onko suunnittelussa huomioitu paljolta vaikuttavan 30 000 uuden asukkaan liikkuminen, asiointi ja virkistäytyminen alueella. Samoin kysyttiin säilyvätkö nykyiset aukiot ja puistot, eli tuleeko asumisen lisäys nykyisiä korttelialueita tehostamalla.

Palvelujen osalta mietittiin, onko suunnitelmissa kaavoittaa kauppakeskusmaista tilaa vai ohjata rakentamista kaupunkimaiseen kadulle avautuviin liiketiloihin. Radan kattamisen osalta kysyttiin, onko se vasta tulevaisuudessa vai jo aiemmin tutkittava vaihtoehto. Nykyisen rakennuskannan osalta tiedosteltiin, minkä verran uudistamisen myötä puretaan alta pois. Vanhaa nuorisotaloa Ylä-Malmin torin laidalla toivottiin kunnostettavan. Lisäksi esitettiin kysymys, kuinka keskusta-alueen turvallisuutta on tarkoitus parantaa käytännössä.

Asumisen osalta kysyttiin, miten kohtuuhintainen asuminen määritellään. Keskustelussa todettiin, että asumisjakauman viime vuonna tavoiteltu osuus ei ole toteutunut, ja tälle vuodelle tavoitteita on lisätty, ja että olisi hyvä, jos määritelty osuus täyttyy.

Liikkumiseen liittyen kysyttiin, onko Ylä- ja Ala-Malmin välisiä pyöräilyyhteyksiä ajateltu parantaa, säilyykö Kirkonkyläntie/Vanha Helsingintie myös jatkossa autoliikenteen käytössä, ja onko pysäköintiä suunniteltu sijoitettavaksi pysäköintiluolaan. Pikaraitiotien osalta tiedusteltiin, milloin päätös siitä tulee, ja mille vuosille sen rakentaminen osuu, jos hanke toteutetaan. Samaten pohdittiin, onko pikaraitiotien linjaus kauttaaltaan savikkoa, kuinka syvää savikko on, ja vaikuttaako rakentaminen lähirakennuksiin.

Ala-Malmilla sijaitsevien Pietiläntien, Hietakummuntien ja Paavolantien osalta kysyttiin, yhdistetäänkö ne loppupäistään korvaten nykyisen kevyenliikenteen väylän, mitä yhdistäminen palvelee, miten se istuu siellä olevaan puutarhavyöhykkeeseen, ja miten se huomioi Hietakummun ala-asteen läheisyydessä lasten turvallisuuden. Tähän liittyen kysyttiin lisäksi, onko luovuttu ajatuksesta linjata Paavolanpolun kevyenliikenteenväylä risteäväksi suoraan katuverkkoon Paavolantielle, ja muutuuko Vanhan Helsingintien linjaus Paavolanpolun kohdassa, johon on suunniteltu asuntoja.

Alueen suunnittelijat kertoivat, että Malmin kaupunkiudistusalueelle on suunniteltu asukasmäärän lisäämistä kolmanneksella nykyiseen asukasmäärään nähden vuoteen 2035 mennessä, eli keskustan alueella asukasmäärää pyritään lisäämään muutamalla tuhannella. Kasvava asukasmäärä huomioidaan lisäämällä kaupallisia palveluja niin kauppakeskuksissa kuin keskustan kortteleiden kivijaloissa. Uusista julkisista palveluista keskeisimmät ovat uusi perhe-, terveys- ja hyvinvointikeskus sekä uimahallin laajennus. Kaikki alueen nykyiset aukiot ja puistot on esitetty säilytettäväksi, ja niitä kehitetään palvelemaan mahdollisimman monipuolisesti alueen asukkaita.

Radan uudet ylitykset ja kattaminen mahdollistetaan suunnitteluperiaatteissa. Mahdollinen kattamisen tapahtuu todennäköisesti pidemmällä tulevaisuudessa. Keskustaa uudistetaan myös purkamalla, mutta nykyisten rakennusten säilyttämisen edellytyksiä tulee tutkia hankkeissa. Vanha kaavassa suojelematon nuorisotalo on merkitty rakennukseksi, jonka suojelemisen edellytykset tulee selvittää. Keskustan turvallisuutta voidaan parantaa kaavoituksen keinoin erityisesti julkisia tiloja ja alueen rakennuskantaa uudistamalla.



Asumisen kohtuuhintaisuutta edistetään varmistamalla, että keskustan alueelta löytyy monipuolisesti eri hintaluokan asumisvaihtoehtoja. Kaupunginkanslia seuraa ja ohjaa eri alueiden hallinta- ja rahoitusmuotojakautamaa, ja siihen voidaan vaikuttaa asemakaavoituksen keinoin.

Pyöräilyn yhteyksiä pyritään kehittämään, ja löytämään paikka uudelle kävelyn ja pyöräilyn sillalle radan ylitse. Vanha Helsingintie ja Kirkonkyläntie säilyvät nykyisellään myös autoliikenteen käytössä. Pysäköintiä pyritään ratkaisemaan keskitetysti esimerkiksi pysäköintilaitoksiin ja kansien alle nykyisen maantasovaltaisen pysäköinnin sijaan. Pikaraitiotien suunnittelu on käynnissä, ja päätöksistä riippuen sen rakentaminen voi alkaa vielä 2020-luvun aikana. Päätösten tarkasta aikataulusta ei ole vielä varmaa tietoa. Pikaraitio kulkee suunnitteluperiaatteiden alueella nykyisten katujen kohdalla osin savivaltaisella maalla, Kirkonkyläntien kohdalla maaperä on kantavampaa. Pikaraitiotiehankkeessa tulee huomioida pohjarakentamisen lähtökohtana se, että se ei aiheuta esimerkiksi tärinää olemassa olevissa rakennuksissa.

Pietiläntien, Hietakummuntien ja Paavolantien yhdistämistä on harkittu suunnitteluperiaatteissa, mutta asia ratkeaa tarkemmin vasta tulevaisuudessa, kun alueelle laaditaan asemakaavoja. Katujen yhdistämisellä on pyritty mahdollistamaan paremmat yhteydet Vilppulantielle lännen suuntaan, kun pikaraitiotien myötä tonttikaduista kaksi muuttuu todennäköisesti suuntaisliittymiksi, ja yhdellä on edelleen mahdollisuus kääntyä myös vasemmalle. Suunnittelussa huomioidaan keskeisenä asiana liikkumisen turvallisuus koulun tuntumassa. Mahdollisen yhdistävän kadun rinnalla kulkisi edelleen kävelyn ja pyöräilyn yhteys, joka jatkuisi yhdistyksen Vanhaan Helsingintiehen. Vanhan Helsingintien linjaus ei muutu alueella jo voimaan tulleen asemakaavan myötä.