

**MALMIN LENTOKENTTÄ MAANKÄYTÖN  
KONFLIKTINA**

**Hannes Jaakko Linjama**

**Helsingin Yliopisto**

**Valtiotieteellinen tiedekunta**

**Sosiaalipolitiikka/**

**Kaupunkitutkimus**

**Pro Gradu -tutkielma**

**Marraskuu 2006**

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	TUTKIMUSKYSYMYKS JA METODISET VALINNAT	3
3	HAASTATTELUAINEISTO JA HAASTATTELUMENETELMÄT	5
	3.1 Haastatteluaineisto ja haastatellut	
	3.2 Haastattelumenetelmä	7
4	TAUSTATIETOA MALMIN LENTOKENTÄSTÄ	9
	4.1 Malmin lentokentän lyhyt kuvaus	9
	4.2 Toiminnan luonne ja laajuus	
	4.3 Malmin lentoaseman historiaa ja kulttuurihistoriaa	11
5	KONFLIKTITEORIA	12
	5.1 Konfliktin määritelmiä	12
	5.2 Prosessiulottuvuus	13
	5.3 Konfliktien intressitausta	14
	5.4 Maankäytön konfliktien erityispiirteitä	15
	5.5 Maankäytön konfliktien poliittinen luonne	17
	5.6 Maankäytön konfliktien positiivinen rooli	18
6	MALMIN KONFLIKTI	20
	6.1 Konfliktin osapuolet	20
	6.2 Kolme suunnitteluvaihetta, 1970- ja 1980-luvun episodit	21
	6.3 Nykyinen konflikti	23
	6.3.1 Helsingin kaupungin nykyiset toimet	23
	6.3.2 Helsingin intressit	25
	6.3.3 Yhteistoiminta-asiakirja	28
	6.3.4 Helsingin toimet jatkuvat	29
	6.3.5 Liikenne- ja viestintäministeriön toimet	30
	6.4 Malmin lentokentän ystävät	32
	6.4.1 Yhdistyksen toimet	33
	6.4.2 Lentokentän käyttäjien ja ystävien intressit	36
	6.5 Rahoituskiista: uusi lentokenttä vai hajasijoitusvaihtoehto?	37
	6.6 Museoviraston toimet	39
	6.7 Asukasyhdistykset ja lähiseudun asukkaat	40
	6.7.1 Asukasyhdistysten mielipiteet ja toimet	41
	6.7.2 Analyysia asukasyhdistysten ja lähiseudun asukkaiden kannoista	44
	6.8 Epäsuorasti osalliset tahot	47

6.8.1 Rakennuttajat	47
6.8.2 Asunnon tarvitsijat	48
6.8.3 Luonnonsuojelujärjestöt	49
6.8.4 Uudenmaan ja Hämeen kunnat ja liitot	50
<b>7 MALMIN TAPAUKSEN KONFLIKTITEOREETTISTA TARKASTELUA</b>	<b>53</b>
7.1 Intressinäkökulma	56
7.2 Prosessinäkökulma	57
7.2.1 Prosessin erityispiirteitä: ennalta-arvaamattomuus ja osapuolten epätietoisuus	60
7.3 Ulkoisten olosuhteiden vaikutus ja "toteutumis-ikkuna"	62
<b>8 MALMIN TAPAUS JULKISUUDESSA</b>	<b>64</b>
8.1 Analyysin metodi ja aineisto	64
8.2 Lehdistö	66
8.3 Internet-keskustelut	68
8.4 Tv ja radio	71
8.5 Mieli-pidekyselyt	71
8.6 Yhteenveto Malmin tapauksen julkisuudesta	72
<b>9 MÄÄRITTELYKAMPPAILUN TEORIA</b>	<b>74</b>
9.1 Argumentoinnin arvioinnin menetelmä	77
<b>10 MALMIN MÄÄRITTELYKAMPPAILU</b>	<b>79</b>
10.1 Osapuolten argumentit ja vasta-argumentit	81
10.2. Kentän lopettamista puoltavat argumentit	82
10.2.1 Asuntojen tarveargumentti	82
10.2.2 Yhdyskuntarakenneargumentti	85
10.2.3 Meluargumentti	90
10.3 Kentän säilyttämistä tukevat argumentit	93
10.3.1 Maapohja-argumentti	93
10.3.2 Slummi ja ongelmalähiö-argumentti	95
10.3.3 Lintu- ja luontoargumentti	97
10.3.4 Ainutlaatuisuus-argumentti	100
10.3.5 Lentotoiminnallinen argumentti	102
10.4 Johtopäätöksiä julkisesta keskustelusta	104
<b>11 PÄÄTELMÄT</b>	<b>105</b>

## LÄHTEET

## LIITTEET

Liite 1. Haastattelukysymykset

## 1. Johdanto

Pro gradu-tutkimukseni aiheena on Malmin lentokentän kohtalo. Tarkemmin sanottuna tutkin Malmin lentokentän tapausta maankäytön konfliktina. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys muodostuu pääasiassa suomalaisesta maankäytön konflikteja tutkivasta kirjallisuudesta. Maankäytön konfliktien tutkimus on nykyisin entistä tarpeellisempaa, koska konfliktit ovat lisääntyneet kaupungeissa viime vuosina muun muassa täydennysrakentamisen lisääntymisen myötä. Samanaikaisesti lainsäädännön muutos on lisännyt kansalaisten ja järjestöjen valitusmahdollisuuksia heitä koskevissa maankäytön muutoksissa.

Malmin lentokenttä on ollut viime vuosikymmeninä eräänlainen ikuisuuskytymys, joka on aika ajoin noussut puheenaiheeksi. Helsingin kaupunki on pyrkinyt muuttamaan lentokentän asuinalueeksi jo muutaman vuosikymmenen ajan. Tärkeimpänä perusteena kaupungilla on ollut puute asuntorakentamiseen sopivasta tonttimaasta. Malmin lentokenttä sijaitsee Helsingin omistamilla mailla, ja siihen on kohdistunut yhä kasvavia taloudellisia intressejä. Viime vuosina kysymys on ollut ajankohtainen, ja muodostanut konfliktitilanteen Helsingin kaupungin ja lentokentän ystävien välille. Tutkimuksessani keskityn tähän kiistan viimeisimpään, yhä käynnissä olevaan vaiheeseen.

Malmin lentokentästä on esiintynyt julkisuudessa paljon erilaisia mielipidekirjoituksia sekä uutisia kiistan eri vaiheissa. Uutisten perusteella kansalaisten on ollut vaikeaa saada kokonaiskuvaa siitä mistä kiistassa on kysymys, ja mitkä tekijät ja intressit ovat kiistan taustalla. Tutkimustieto, riippumattoman tahon tekemä puolueeton ja monipuolinen selvitys aiheesta puuttuu. Erilaiset virkamiestyönä tehdyt selvitykset ovat olleet näkökulmaltaan varsin rajoittuneita, johtuen ennalta asetetusta toimeksiannosta ja kysymyksenasettelusta.

Kiinnostukseni Malmin tapaukseen heräsi seuraamalla medioita. Niinpä tutkimukseni eräänä painopistealueena on Malmin lentokentästä julkisuudessa käyty keskustelu. Tämän esittely ja analyysi vie sivumäärissä mitattuna huomattavan osan tutkimuksestani. Kappale on sijoitettu tutkimuksen loppupuolelle, itse konfliktin kuvauksen ja analyysin jälkeen. Näin julkisuudessa esitettyjä argumentteja on mahdollista suhteuttaa aiemmin esiteltyyn tapauksen kuvaukseen, konfliktin osapuoliin ja heidän intresseihinsä.

Tutkimusaiheeni ja -menetelmäni valintaan vaikutti myös opintojeni aikana saamani "yliannostus" postmodernismia, johon eräänlaisena vastareaktiona tartuin konkreettiseen ja ajankohtaiseen aiheeseen. Luulisin että valitsemani aihe kiinnostaa mahdollisesti myös muita lukijoita kuin yliopistotutkijoita. Tämä on ollut myös eräs tavoitteeni graduani tehdessä, saada aikaan ymmärrettävää tekstiä, ja järkeenkäypiä tutkimustuloksia. Tämä siitä huolimatta, että Malmin tapaus on melko monimutkainen ja monisyinen kokonaisuus.

Tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen ja tutkimusmenetelmän valintaan vaikutti myös Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus YTK:ssa viettämäni aika korkeakouluharjoittelijana ja tutkimusapulaisena. YTK:ssa olin mukana maankäytön konflikteja koskevassa tutkimushankkeessa. Tämä ajanjakso antoi runsaasti eväitä ja mallia graduni kaltaisen tapaustutkimuksen tekemiseen.

## 2 Tutkimuskysymys ja metodiset valinnat

Pro gradu-tutkielmassani tutkin Malmin lentokenttäkysymystä maankäytön konfliktin tapaustutkimuksena.

Tutkimuskysymyksiä ovat ensinnäkin Malmin lentokenttäkiistan osapuolten ja heidän toimiansa selvittäminen, osapuolten argumentoinnin ja intressien tutkimus, julkisen keskustelun tarkastelu, sekä konfliktin prosessin tarkempi selvittäminen ja tutkiminen.

Maankäytön konflikteja tutkittaessa selvitetään ensin tapaustutkimuksen keinoin konkreettinen tapahtumaketju, ja selvitetään kiistoissa käytäviä diskursiivisia prosesseja, ja julkista keskustelua (Laine & Peltonen 2003, 81). Tämä metodisen valinnan kuvaus on samalla itse asiassa melko tarkka luonnehdinta tutkimukseni luonteesta ja kulusta. Maankäytön konfliktien tutkimuksen teoreettista pohjaa esittelen Konfliktiteoria-luvussa.

Tapaustutkimus on empiiristä tutkimusta, jossa jotakin nykyajassa tapahtuvaa ilmiötä tarkastellaan tietyssä rajatussa ympäristössä, todellisessa tapahtumakontekstissa siellä, missä ilmiö on havaittavissa (Yin 1994, 23). Tapaustutkimus on myös ensisijainen tutkimustapa, kun joudutaan esittämään kysymykset miten ja miksi, kun tutkijalla on hyvin vähän kontrollimahdollisuuksia sekä silloin, kun tutkimuksen kohde on ajankohtainen ilmiö, joka on kiinteästi sidoksissa arkipäivän kontekstiin. Tutkimuksen näkökulma on siis selittävä (explanatory), mutta osaltaan myös kuvaileva (descriptive). (Yin 1999, 1.)

Tapaustutkimus sijoittuu kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimusotteen välimaastoon. Päätelmien teko on kaksisuuntaista, tutkimuksessa edetään toisaalta yksityisestä yleiseen, toisaalta yleisestä yksityiseen. (Sairinen 1994, 57.)

Tapaustutkimus voidaan ymmärtää väljänä tutkimusotteena, johon liitetään erilaisia metodisia aineksia. Erilaisia lähteitä käyttämällä pyritään rakentamaan kuva siitä, mitä tietyssä kehityskulussa oikein tapahtui. (Laine & Peltonen 2003, 82.) Yinin mukaan tapaustutkimuksen vahvuutena onkin sen kyky käyttää erityyppisiä aineistoja, jolloin tutkittavaa ilmiötä voidaan valottaa eri puolilta (Yin 1994, 3).

Tutkimusta tehdessäni perehdyin ensin laajasti itse Malmin lentokenttään, sen historiaan ja siellä tapahtuvaan toimintaan, ja siitä tehtiin useisiin virkamiesselvityksiin. Näin olen muodostanut kattavan kuvan kiistan todellisuuspohjasta (tapauksen kulku, toimijat ja heidän tekonsa ja intressinsä). Malmin tapauksen esittelen luvussa Malmin konflikti.

Tehdessäni tutkimusta olen seurannut kentästä käytävää keskustelua eri medioissa, ja muodostanut kuvan kiistassa käydystä debatista ja argumentaatiosta. Keräämäni aineistoa olen käsitellyt sisällön erittelyllä. Tätä Malmin tapauksen saamaa julkisuutta ja argumentointia tarkastelen tutkimuksen loppupuolella, konfliktin esittelyn ja analyysin jälkeen. Tutkimustani varten tein myös 12 haastattelua käyttäen puolistrukturoitua haastattelumenetelmää, tästä kerron omassa kappaleessa.

Tutkimukseeni on myös sisällynyt myös jonkin verran osallistuvaa havainnointia, olen muun muassa käynyt tutustumassa paikan päällä Malmin lentokenttään, ja tarkkaillut lentokentän puolustajien järjestämää mielenosoitusta.

Kaiken kaikkiaan tutkimukseni lähestymistapa on monipuolinen ja sisältää monenlaisia aineksia. Tutkimukseeni soveltuu hyvin metodikirjan lausahdus: ”Sosiaalitieteissä teoriat ovat vain välineitä, joilla loputtomasti vaihtelevaa ja käsitteitä alituisen pakenevaa historiallista todellisuutta jäsennetään, luonnontieteissä ne ovat tutkimuksen tavoite ja päämäärä” (Gronow ym. 1997, 279).

Tutkimukseni validiteetti, eli kuinka tutkimus vastaa kuvattavaa ilmiötä, on muodostunut mahdollisimman suureksi käyttämällä aineiston triangulaatiota (Silverman 2000, 98-99). Kokoamani laaja kirjallinen aineisto ja tekemäni haastattelut täydentävät toisiaan. Erityyppiset aineistot paikkaavat mahdollisia aukkoja informaatioissa, ja antavat vahvistuksen olennaisimmille tulkinnoille. Käyttämäni asiakirja- ja viranomaislähteet soveltuvat myös hyvin laadulliseen tutkimukseen, koska ne edustavat niin sanottua luonnostaan syntyneitä aineistoa, johon tutkija eikä hänen mielipiteensä tai tulkintansa ole voinut vaikuttaa (Alasuutari 1999, 84). Tutkimuksen käsitevalidius on myös hyvä, koska laaja haastatteluaineisto antoi mahdollisuuden tavoittaa olennaiset piirteet tutkittavasta ilmiöstä (ks. Hirsjärvi & Hurme 1982, 129).

Tutkimuksen reliabiliteetti, eli kuinka hyvin ja luotettavasti tutkimuksen tulokset vastaavat aineiston sisältöä, on myös pyritty nostamaan mahdollisimman korkeaksi. Suurimmalle osalle tutkimustuloksista löytyy myös asiakirjapohjaista tukea, jolloin väärinkäsitysten ja virhetulkintojen mahdollisuus on minimoitu. Olen myös kontrolloinut tutkimusasetelmaa toimijoiden reflektion avulla, eli käytännössä haastattelemalla tapauksen eri osapuolia (Sairinen 1994, 58). Puhtaasti asiakirja- ja dokumenttipohjaiseen tutkimukseen verrattuna haastattelujen käyttö on mielestäni tuonut tutkimukseeni merkittävästi lisäarvoa. Haastatteluiden avulla on saatu täydennettyä tietopohjaa ja varmistettua esimerkiksi kunkin osapuolen kannat ja mielipiteet, näin mahdolliset tiedolliset väärinkäsitykset ja virhetulkinnat ovat tutkimusprosessin kuluessa karsiutuneet pois.

### **3 HAASTATTELUAINEISTO JA HAASTATTELUMENETELMÄT**

#### **3.1 Haastatteluaineisto ja haastatellut**

Tutkimuksen aikana tein yhteensä 12 haastattelua ajalla 3/2004-1/2005. Haastattelut kestivät keskimäärin 1 ½ h – 2 h, jokainen haastattelu nauhoitettiin. Tämän jälkeen purin haastattelunauhut auki haastattelunauhurin ja tietokoneen avulla.

Tutkimustani varten haastattelin seuraavia henkilöitä (organisaatio, haastateltavan asema ja haastattelupäivämäärä ovat haastateltavan nimen perässä):

- Anttila, Maija. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta, Puheenjohtaja, 10.9.2004.
- Fredriksson, Peter. Ympäristöministeriö, Asunto- ja rakennusosasto, Ylitarkastaja. 11.3.2004.
- Heinilä, Terhi, Malmin kauppakeskus Nova Oy, Kauppakeskusjohtaja. 30.5.2004.
- Härö, Mikko. Museovirasto, Rakennuskulttuuriyksikkö, Päällikkö, Yli-intendentti.  
Härö, Erkki. Museovirasto. Kulttuuriympäristöosasto, teollisuus- ja liikenneympäristöt, Tutkija. yhteishaastattelu 29.3.2004.
- Koskivaara, Matti. Ilmailulaitos, Kenttäosasto, yleissuunnitteluyksikkö, Apulaisjohtaja.
- Pelkonen, Pekka. Valtiovarainministeriö, Budjettineuvos. 6.10.2004.
- Rouhinen, Sauli. Malmi-seura, Puheenjohtaja. 12.10.2004.
- Saares, Kimmo. Tapanila-seura, Puheenjohtaja. 28.1.2005.
- Saari, Kalevi. Malmin lentokentän ystävät r.y., Puheenjohtaja (ajalla 23.3.2002-3.12.2004). 30.9.2004.
- Tantt, Anneli. Liikenne- ja viestintäministeriö, Yli-insinööri. 23.8.2004.
- Uotila, Ilkka. Puistola-seura, Puheenjohtaja. 25.10.2004.
- Visanti, Matti. Helsingin kaupunginsuunnitteluvirasto, Malmi-projekti, Projektipäällikkö. 28.10.2004.



Valitsin haastateltavat sillä perusteella, että he kattaisivat mahdollisimman edustavasti selvittämäni konfliktin keskeisimmät osapuolet ja intressiryhmät. Nämä ovat samalla ryhmiä joita lentokenttäkysymys koskettaa ja kiinnostaa.

Maankäytön konflikteja koskeva kirjallisuus tukee tätä valintametodia:

*"Maankäytön konfliktit hankkeessa voidaan alustavana listana käyttää hankkeen kaavoittajan tunnistamia osapuolia. Konfliktin osapuolten runsauden takia (suuremmissa kiistoissa on mukana kymmeniä osapuolia) on tässä hankkeessa syytä keskittyä merkittävimpiin toimijoihin ja toimijaryhmiin. Haastattelujen määrä riippuu konfliktin laajuudesta; kaikkia mahdollisia osapuolia ei ole pakko haastatella. Hyviä haastateltavia ovat eri järjestöissä tai organisaatioissa johtavissa asemassa olevat henkilöt sekä ne, joilla on erityistä asiantuntemusta tai paljon omakohtaisia kokemuksia ko. konfliktista."*

(Peltonen & Villanen 2004, 14; The Consensus Building Institute 2000)

Haastattelemani tahot ovat pitkälti samoja, joilta Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, kaavoittaja on pyytänyt mielipiteitä Malmin lentokenttäalueen yleiskaavan vuorovaikutteisessa kaavoitusprosessissa. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavoittajan on nimittäin kuultava kaikkia osapuolia, joita kaavoitettava hanke koskettaa. Tahot muodostavat myös pitkälti Malmin konfliktin keskeisimmät osapuolet.

Kaikki haastateltavani olivat siis virallisessa asemassa organisaatiossa, joka on tavalla tai toisella joutunut ottamaan kantaa Malmin lentokenttäkysymykseen. Valitsin haastateltavat mahdollisimman korkealta tasolta organisaatiossaan. Monet heistä olivat myös olleet mukana Malmia koskevissa viranomaisneuvotteluissa. Niinpä he olivat useimmiten hyvin asiantuntevia konfliktin eri aspekteissa.

Kahden ministeriön tapauksessa johtavan tason henkilö ei suostunut haastatteluun työkiireisiin vedoten. Tällöin sen sijaan haastattelin virkamiestä, joka oli toisaalta vähintään yhtä asiantunteva kiistan yksityiskohdissa.

Haastateltavat esiintyvät omalla nimellään, koska aihe ei edellytä erityistä luottamuksellisuutta, eikä tutkimuksessa käsitellä haastateltavien henkilökohtaisia asioita. Tosin muutamassa tapauksessa haastateltava pyysi olemaan käyttämättä sanomaansa, tai painotti puhuvansa kyseisessä kohtaa yksityishenkilönä, jolloin jätin kyseisen kommentin siteeraamatta.

### 3.2 Haastattelumenetelmä

Tein haastattelut puolistrukturoitua teemahaastattelumenetelmää käyttäen. Tämä tarkoitti sitä, että käytin etukäteen laadittua haastattelurunkoa, jonka pohjalta tein tarvittaessa lisäkysymyksiä ja pyrin puhuttamaan haastateltavia erityisesti asioista, joita he itse pitivät tärkeänä (Hirsjärvi & Hurme 1982, 35-36).

Toisin sanoen haastattelut toteutettiin ns. joustavuuden periaatteen mukaisesti, eli haastattelukysymykset hioituivat eräiltä osiltaan haastattelujen edetessä. Näin itselleni ja haastateltaville jäi haastattelutilanteessa tarpeeksi liikkumavaraa. Olennaisimmilta osiltaan keskeiset kysymykset olivat kuitenkin samoja kaikille osapuolille. (Hirsjärvi & Hurme 1982, 84-85.)

Haastattelurungon kysymysten lisäksi kysyin henkilön rooliin ja asemaan liittyviä kysymyksiä heidän asiantuntemukseensa liittyen, kysyin esimerkiksi asukasyhdistyksen edustajilta lähialueiden asioista, ja Malmin lentokentän ystäviltä ilmailualaan liittyviä, teknisluonteisia kysymyksiä.

Malmin lentokenttäkysymys tuntui kiinnostavan henkilökohtaisesti kaikkia haastateltavia. Muutamassa tapauksessa vaikutti että kysymykseen suhtauduttiin hyvinkin voimakkaasti ja myös tunnetasolla. Monelle haastateltavalleni kenttäkysymyksestä ja sen seuraamisesta tuntui muodostuneen lähestulkoon harrastus. Haastateltavilla oli myös paljon epävirallista tietoa kenttäkysymykseen liittyvistä henkilöistä, tapahtumista ja intresseistä.

Haastateltavat olivat pääosin varsin runsassanaisia ja innokkaita vastaamaan kysymyksiini, tällöin annoin heidän puhua vapaasti asiasta (Hirsjärvi & Hurme 1982, 88). Monesti haastateltavat myös ottivat kysymäni asian esiin oma-aloitteisesti, eikä asiaa tarvinnut sen jälkeen enää kysyä erikseen. Tämä osoitti kyseisen asian olevan olennaisen ja keskeisen kiistan osapuolille. Tällä tavoin haastateltavat toisaalta vahvistivat ennalta olennaisina pitämiäni asioita, mutta toisaalta paljastui myös uusia, odottamattomia asioita.

Haastattelujen sisällön hyväksyin sellaisenaan, tarkoitukseni ei ollut kyseenalaistaa tai kaivaa esiin piilomerkityksiä haastateltavien puheista, eikä epäillä heidän rehellisyyttään,

vaan lähinnä tarkoitukseni oli selvittää eri osapuolten argumenttien, mielipiteiden ja tietojen kirjo. (vrt. The Consensus Building Institute 2000, 28.)

Laadullisen tutkimuksen metodioppaiden mukaan haastateltavia on otettu silloin tarpeeksi, kun haastatteluista ei löydy enää uutta tietoa. Tällöin on saavutettu ns. saturaatiopiste, ja aineistosta muodostuu ”tiheää”. (mm. Alasuutari 1995, 122). Purkaessani haastattelunauhoja huomasi tiettyssä vaiheessa, ettei haastatteluistani löytynyt enää uusia, merkittäviä seikkoja vaan ainoastaan konaisuuden kannalta vähämerkityksisiä yksityiskohtia.

Haastattelurungon laatimisessa käytin apuna Peltosen ja Villasen (2004, 48) esittelemää, konfliktien arvioinnissa usein käytettyä haastattelurunkoa:

- Mikä on konfliktitilanteen historia? Miten tähän on tultu?
- Mitkä kysymykset tässä konfliktissa ovat keskeisiä? Mitkä ovat sinulle tärkeitä? miksi?
- Mitä muita osapuolia (yksilöitä tai organisaatioita) on osallisina konfliktitilanteessa?
- Mitkä ovat sinun nähdäksesi näiden toisten toimijoiden tavoitteet, intressit ja huolenaiheet?
- Miten arvelet konfliktin päättyvän ilman neuvotteluja? Mikä on arviosi mukaan saavutettavissasi oleva paras mahdollinen lopputulos ilman neuvotteluja?
- Olisitko kiinnostunut työskentelemään yhdessä muiden osapuolten kanssa konsensuksen saavuttamiseksi tässä tilanteessa?

.(Peltonen & Villanen 2004, 48; McKearnan 1997, The Consensus Building Institute 2000.)

Malmin tapaukselle epärelevantteja kysymyksiä poistaen ja toisaalta olennaisia lisäten muodostin puolistrukturoidun haastattelurungon (liite 1).

## **4 TAUSTATIETOA MALMIN LENTOKENTÄSTÄ**

### **4.1 Malmin lentokentän lyhyt kuvaus**

Tässä luvussa esittelen lyhyesti tutkimukseni kohteena olevan Malmin lentokentän taustoja, historiaa ja nykyistä toimintaa. Esittely on tarpeellista jotta syntyisi käsitys siitä, minkälaisessa käytössä alue on tällä hetkellä.

Pohjois-Helsingissä sijaitsevan Malmin lentokenttäalueen pinta-ala on 138 hehtaaria, ympäröivine suoja-alueineen yhteensä noin 210 hehtaaria. Kentällä on kaksi risteävää kiitorataa joiden pituudet ovat noin 1,3 km ja 1 kilometri, alue on siis kooltaan yli neliökilometrin kokoinen. ([http://www.ilmailulaitos.fi/lentoasema\\_helsinki-malmi?pg=5046](http://www.ilmailulaitos.fi/lentoasema_helsinki-malmi?pg=5046).)

Lentokentän noin 138 hehtaarin suuruisen maa-alueen omistaa Helsingin kaupunki, lukuunottamatta valtion omistuksessa olevaa 18,5 hehtaarin aluetta. Valtion alueella sijaitsevat funkistyylliset terminaalirakennukset. Helsinki on luovuttanut kentän alueen valtiolle lentotoimintaa varten ilman vuokraa vuoteen 2034 asti, vuonna 1935 tehdyn sopimuksen mukaisesti. Edellytyksenä luovuttamiselle on, että alueella harjoitetaan lentotoimintaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2000, 18.)

Malmin lentoaseman ylläpitäjänä toimii Ilmailulaitos, joka on Liikenne- ja viestintäministeriön alainen liikelaitos. Ilmailulaitos hoitaa lentokentän lennonjohtoa sekä muita lentotoimintaan liittyviä toimintoja. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2000, 8.)

### **4.2 Toiminnan luonne ja laajuus**

Lentosuoritteilla mitattuna Helsinki-Malmin lentokenttä on Suomen toiseksi vilkkain lentokenttä. Vuonna 2004 kentällä tapahtui 46752 laskeutumista ([http://www.ilmailulaitos.fi/lentoasema\\_helsinki-malmi?pg=5046](http://www.ilmailulaitos.fi/lentoasema_helsinki-malmi?pg=5046)).

Helsinki-Malmin lentokenttä on niin sanottu yleisilmailukenttä, jolla lentotoiminta tapahtuu pienehköillä yksityiskoneilla ja helikoptereilla. Koulutus- ja harrastelennot muodostavat

pääosan lentotoiminnasta, siten että koulutusta on noin 75-80 % lennoista, ja loppuosa on harrastusluontoista toimintaa. ([http://www.ilmailulaitos.fi/lentoasema\\_helsinki-malmi?pg=5046](http://www.ilmailulaitos.fi/lentoasema_helsinki-malmi?pg=5046).) Koulutus- ja harjoituslennoilla tehdään runsaasti ns. läpilaskuja, jolloin sama kone laskeutuu ja nousee heti perään (Liikenne- ja viestintäministeriö 2000, 12). Laskeutumislukuja ei voi siten suoraan verrata reittiliikennettä harjoittaviin lentokenttiin.

Säännöllistä reittiliikennettä kentällä ei ole enää harjoitettu vuoden 1952 jälkeen, nykyisin matkustajaliikenne rajoittuu yksityisiin tilaus- ja harrastelentoihin. Luonteeltaan lentotoiminta siis poikkeaa olennaisesti niinsanotuista liikennelentokentistä, kuten esimerkiksi Hki-Vantaan lentokentästä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2000, 7.)

Malmilla lentokentällä on kuitenkin myös oma tulli ja passintarkastuspiste, joten se voi palvella myös ulkomailta tulevia lentoja (<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/nykyisyys.html>).

Yksityisten harrastajien lisäksi kentällä toimivia tahoja ovat lentotoimintaa ja -koulutusta harjoittavat yritykset, lentoalan huoltoyritykset, Ilmailulaitos ja Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta. Helikopterilentotoiminta on kasvanut ripeästi viime vuosina. Alueella on myös Helsingin kaupungin pelastusasema ja eri ilmailuyhdistysten ja -kerhojen (mm. Malmin ilmailukerho, <http://www.mik.fi/>) toimitiloja. Kentällä voi harrastaa myös mm. laskuvarjohyppyä ja lennökkikerhotoimintaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2000, 8.)

Lentoaseman eri organisaatioissa työskentelee noin 200-500 henkilöä, hieman laskentatavasta ja lähteestä riippuen (<http://www.hel.fi/ksv/> -projektialueet/Malmi, <http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/10syyta.html>). Lentokoneita kentällä oli vuonna 2000 vakituisesti noin 120 ja helikoptereita 30 kappaletta.

Kentällä voi myös käydä vapaasti katselemassa lentokoneita, myös vanhoja museokoneita kuten DC-3:sta (<http://www.dc-ry.fi/>). Päärakennuksessa toimii ravintola, josta avautuu näköala lentokentälle. Kentällä vierailee välillä myös ulkomaisia vierailijoita kuten Zeppeliini ja Junkers (<http://pelastamalmi.org/fi/uutisia/d-aqui.html>). ([www.pelastamalmi.org](http://www.pelastamalmi.org/).)

### 4.3 Malmin lentoaseman historiaa ja kulttuurihistoriaa

Helsinki-Malmin lentoasema valmistui alun perin Helsingin seudun päälentoasemaksi, josta lennettiin säännöllisiä reittilentoja ulkomaille ja muualle Suomeen. Lentoaseman rakennustyöt aloitettiin vuonna 1935, ja vihkiäiset olivat toukokuussa 1938. Suurimittaisissa avajaisissa oli vieraina suuri osa aikansa merkkihenkilöitä, muun muassa marsalkka Mannerheim ja pääministeri Cajander. Valmistuessaan kenttä oli hyvin nykyaikainen varustelultaan ja sen rakennukset edustivat aikansa uusinta arkkitehtuuria. Lentokonehangaari oli hetken aikaa toiseksi suurin Euroopassa. (Koskimies 2004, 7.)

Jatkosodan aikana kentällä toimivat sekä Suomen että Saksan ilmavoimat. Tämän jälkeen kenttä oli muutaman vuoden valvontakomission hallussa. 1940-luvun lopulla siviili-ilmailun kasvaessa jälleen voimakkaasti alkoi Malmin kenttä käydä nopeasti pieneksi, eikä kentän kiitoratakaan enää kantanut uudempia, isompia lentokoneita. Malmin seuraajaksi valmistui olympiavuonna 1952 Seutulaan kansainvälinen Helsinki-Vantaan lentokenttä. Tällöin Malmilta toiminut säännöllinen reittiliikenne siirtyi Hki-Vantaalle, ja Malmi jäi puhtaasti yleisilmailulentoasemaksi. (Euroopan rakennusperintöpäivät 2006, 79-82.)

Malmin lentoasema on harvoja edelleen alkuperäisessä käytössään ja asussaan säilyneitä ilmailun alkuaikojen lentoasemia Euroopassa (<http://www.nba.fi/tiedostot/4973c5dc.pdf>). Museovirasto on luokitellut Malmin lentokentän rakennukset ja alueen kulttuuri- ja arkkitehtuurihistoriallisesti arvokkaaksi kokonaisuudeksi, joka on valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin kiinnostava (<http://www.museovirasto.fi/fi/lausuntotie3704>).

Lentokentän päärakennuksen funkisarkkitehtuuri edustaa oivasti aikansa ja nuoren kansakunnan optimismia. Kentän rakentaminen oli myös melkoinen satsaus senaikalaisilla, rajallisilla resursseilla (Koskimies 2004, 11). Lisää lentokentän historiasta voi lukea vaikka Sini Koskimiehen (2004) mielenkiintoisesta ”Unelma lentämisestä –Helsingin lentoasema 1932-1938 ja 1930-luvun moderni elämä” -kirjasta.

## 5 KONFLIKTITEORIA

Pro gradu-työssäni tutkin Malmin lentokenttäkiistaa konfliktiteorian avulla. Konflikteja on tutkittu viime aikoina melko paljon myös Suomessa. Esittelen seuraavassa konfliktien, ja erityisesti maankäytön konfliktien tutkimusta. Esittely perustuu pitkälti Peltosen ja Villasen (2004) keräämään hyvin kattavaan kirjallisuuskatsaukseen, lukuunottamatta ”maankäytön konfliktien poliittinen luonne”-kappaletta.

### 5.1 Konfliktin määritelmiä

Daniels & Walker (2001, 28-30) ovat haravoineet tutkimuskirjallisuudesta laajan koosteen erilaisia konfliktin määritelmiä. Näistä useimmat (Coser 1956, Schelling 1960, Deutsch 1973) korostavat kamppailua osapuolten ristiriitaisten ja yhteensopimattomien tavoitteiden välillä. Deutschin (1973) mukaan konfliktissa olennaista on toiminta, jolla jokin toimija häiritsee, keskeyttää tai estää toisen toimintaa. Joissakin määritelmissä konflikti edellyttää kamppailua samoista, niukoista resursseista, toisissa ratkaisevaa on toimijoiden oma käsitys erilaisista päämääristä, joka yksinään riittää tilanteen nimeämiseksi konfliktiksi (Ross 1993,16). Laajaan kirjallisuuskatsaukseen näkemyksensä perustavat Wall ja Callister (1995, 517) pitävät määritelmien yhteisenä piirteenä ajatusta konfliktista prosessina, jossa yksi osapuoli katsoo toisen vastustavan tai muuten vaikuttavan negatiivisesti intressiensä tai tavoitteidensa toteutumiseen. (Peltonen & Villanen 2004, 6.)

Useat määritelmät (Conrad 1990, Wilmot & Hocker 2001) painottavat enemmän osapuolten tekemien havaintojen ja tulkintojen roolia konfliktissa. Wall & Callisterin mukaan (1995, 517) konfliktin välttämätön edellytys on se, että molemmat osapuolet tiedostavat tavoitteidensa ja intressiensä olevan ristiriidassa keskenään. (Peltonen & Villanen 2004, 6.)

Konfliktien taustalla voi olla monia erilaisia syitä, mutta konfliktin ilmenemisestä ei voida puhua ennenkuin yksi osapuoli tiedostaa toisen osapuolen asettuvan omia tavoitteitaan vastaan (Peltonen & Villanen 2004, 7).

Osapuolet ovat keskenään näkyvässä konfliktiprosessissa (*manifest conflict process*), kun he tavoittelevat keskenään yhteensopimattomia päämääriä heikentämällä suoraan tai epäsuorasti

toisten mahdollisuuksia ajaa näiden omia päämääriään (Peltonen & Villanen 2004, 7; Sandole 1993, 6).

## 5.2 Prosessiulottuvuus

Konfliktien kokonaisvaltaisempaan ymmärtämiseen tarvitaan niiden tarkastelemista ajassa tapahtuvina prosesseina (Peltonen & Villanen 2004, 7). Konfliktien tutkimuksessa on prosessinäkökulmasta kehitetty erilaisia malleja konfliktin etenemisen vaiheista. Yksi keskeisiä ”klassikoita” konfliktien vaiheistuksessa on Pondyn (1967) yritys yhdistää konfliktin rakenteelliset tekijät, toimijoiden yksilölliset tekijät sekä prosessi ja lopputulokset osaksi samaa tapahtumakulkua (Lewicki ym. 1992, 212). Pandy jakoi konfliktin viiteen vaiheeseen: (Peltonen & Villanen 2004, 8.)

1. Konfliktia edeltävät olosuhteet
2. Piilevä konflikti (latent conflict)
3. Havaittu konflikti (perceived conflict)
4. Ilmeinen, näkyvä konflikti (manifest)
5. Konfliktin jälkinäytös (conflict aftermath)

Tällainen vaiheistaminen on muodostunut vahvaksi eri tieteenaloja yhdistäväksi lähestymistavaksi konfliktien tutkimuksessa. Malliin on myöhemmin ehdotettu erilaisia lisäyksiä ja huomioita. Konfliktin manifestoitumisen jälkeen voidaan malliin lisätä konfliktien käsittelyn, sovittelun ja päätöksenteon vaiheet. (Peltonen & Villanen 2004, 8; Lewicki ym. 1992, 213.)

Hieman yksinkertaisemmassa, mutta myös intuitiivisemmassa mallissa konfliktiprosessi jaetaan kolmeen osaan. Nämä muodostavat konfliktisyklin:

1. Konfliktitilanteen syyt ja edeltävät olosuhteet
2. Näkyvä konfliktiprosessi (manifest conflict process)
3. Konfliktin jälkinäytös ja pidemmän aikavälin vaikutukset

(Peltonen & Villanen 2004, 8; Wall & Callister 1995, 516, Sandole 1993, Pandy 1967).



Tämän näkemyksen mukaan konfliktit muodostavat syklejä; jokainen konflikti vaikuttaa tavalla tai toisella myös tulevan konfliktin muotoutumiseen, etenkin jos konfliktin osapuolet kohtaavat uudelleen toisen konfliktin osapuolina (Peltonen & Villanen 2004, 8).

Konfliktit päättyvät, tai lieventyvät lopulta tavalla tai toisella. Lopputulokset vaihtelevat suuresti, joskus saavutetaan neuvottelujen avulla molempia osapuolia tyydyttävä kompromissiratkaisu. Joskus taas konfliktin aiheuttanut hanke päättyy oikeusprosessiin, jolloin tuomioistuimen päätös saattaa ratkaista tilanteen. Joskus taas konfliktin aiheuttanut suunnitelma raukeaa joko toisen osapuolen vetäytymisen myötä, tai resurssien loppumiseen ja prosessin pysähtymisen, eräänlaisen ”taisteluväsymyksen” myötä. (Peltonen ym. 2006, 44-45.)

Konfliktin prosessinäkökulman hyvänä puolena on pidettävä sitä, että se mahdollistaa erilaisten selitysmallien yhdistämisen (esimerkiksi rakenne- ja toimijaselitykset, mikro- ja makroselitykset) osaksi samaa kokonaiskuvaa. Tällainen dynaaminen näkemys konfliktista tarkoittaa, että konflikti nähdään ajassa muuttuvana tilanteena, jossa konfliktin osapuolet ovat konfliktin kehittymiseen vaikuttavia aktiivisia toimijoita. (Peltonen & Villanen 2004, 9.)

Toisaalta konflikteissa on myös rakenteellisia, kulttuurisia ja ulkoisia olosuhteita koskeva ulottuvuus, joka asettaa toiminnalle puitteet, mutta muuttuu yleensä hitaasti.

Prosessinäkökulman haasteena voidaan pitää sitä, että rakenteellisten säännönmukaisuuksien jäädessä selitysmallissa syrjään jokainen konfliktiprosessi alkaa näyttää ainutlaatuiselta tapaukselta. Prosesseissa voidaan kuitenkin nähdä yhteneväisyyksiä, jotka muodostavat eräänlaisia konfliktien ”lajityyppejä”, useita tapauksia yhdistäviä narratiivisia kaaria. (Peltonen & Villanen 2004, 9.)

### **5.3 Konfliktien intressitausta**

Konflikti määritellään usein vastakkainasetteluksi kahden tai useamman toimijan välillä, jotka pyrkivät kontrolloimaan samoja resursseja. Kun toimijat tavoittelevat samanaikaisesti jotakin, mitä kaikki eivät voi saavuttaa, muodostuu intressiristiriita. (Peltonen & Villanen 2004, 22.)

Intressien ristiriita onkin yleisin näkökulma konflikteihin, ja itse asiassa intressiristiriita on yleisin selitys konfliktien syntymiselle. Suomalaiseen kyselyyn vastanneista maankäytön

suunnittelijoista ja kaavoittajista 75% arvioi maankäytön konfliktien johtuvan erilaisten intressien törmäyksistä. (Peltonen ym. 2006, 34.)

Intressien ollessa ristiriidassa jakautuvat hyödyt ja haitat epätasaisesti toimijoiden välillä. Taustaoletuksena tällöin on usein nollasummapelin idea; toisen etu on toisen tappio tilanteessa, jossa kaikki eivät voi voittaa (ks. esim. Kettunen 1998, Sairinen 1994, 27-28). (Peltonen & Villanen 2004, 22.)

#### **5.4 Maankäytön konfliktien erityispiirteitä**

Koska Malmin lentokenttäkiistassa on kysymys maankäytön konfliktista, on syytä määritellä hieman tarkemmin juuri maankäytön konfliktien erityispiirteitä.

Seuraava pitkäkökinä lainaus Yhdysvaltalaiselta Consensus Building Institute:lta tiivistää oivallisesti maankäytön konfliktien erityispiirteitä:

"Maankäytön konfliktit ovat erityislaatuisia julkisia konflikteja. Verrattuna muihin poliittisen päätöksenteon konflikteihin kuten sosiaalipolitiikan kysymyksiin tai budjettikiistoihin maankäytön konfliktit tuovat saman pöydän ääreen useampia osapuolia, joilla on vähemmän käsityksiä siitä miten heidän kiistansa tulisi ratkaista. Maankäytön konfliktit edellyttävät myös tieteellisten ja teknisten kysymysten harkintaa, niihin liittyy ratkaisujen pitkäaikaisia vaikutuksia ja ne voivat pahimmillaan johtaa vuosisatoja kestäneiden omistus- ja hallintaoikeuksien loukkaamiseen tai korvaamattomiin ekologisiin tuhoihin. Tämän lisäksi maankäytön konflikteihin sisältyy kolmenlaisia julkisen päätöksenteon kiistoja: kiistoja kiinteiden resurssien jaosta, poliittisten (policy) prioriteettien asettamisesta sekä ympäristön laadun, terveellisyyden ja turvallisuuden standardeista.

Kaikissa maankäytön konflikteissa on mukana useita osapuolia, joiden edessä on kirjo monimutkaisia, toisiinsa kietoutuneita kysymyksiä. Osapuolten joukossa on tyypillisesti hallinto-organisaatioita, maanomistajia, naapureita ja hyvin järjestäytyneitä intressiryhmiä kuten ympäristöjärjestöjä. [...] Sanalla sanoen maankäytön kiistat näyttävät toivottoman monitahoisilta."

(The Consensus Building Institute & Pace University Land Use Law Center 2000, 3-4)

Maankäytön konflikteissa ristiriidat kiinnittyvät konkreettisesti tilaan ja paikkaan. Varsinkin kaupungeissa tila on hyvin rajallinen luonnonvara, josta syntyy pulaa ja kilpailua. Tilasta tulee toisin sanottuna "niukkuustekijä". Samaan maa-alueeseen kohdistuu monesti hyvin erilaisia intressejä ja arvostuksia, mikä johtaa helposti osapuolten välisiin ristiriitoihin ja konfliktiin. (Peltonen & Villanen 2004, 9.)

Aylingin ja Kellyn (1997) mukaan mitään vapaasti hyödynnettäviä resurssivarantoja tai rajattomia erämaita ei enää ole olemassa. Tästä syystä käytännössä kaikki maankäytön muutokset, kuten rakentaminen tai luonnonvarojen hyödyntäminen, törmäävät lähes poikkeuksetta jonkinasteisiin konflikteihin. Tyypillisesti maankäytön konflikteissa kiistellään siitä, mitä tietylle paikalle tulisi tehdä, ja mitä sille ei saisi tehdä. Samalle paikalle esimerkiksi ei voi yhtäaikaan sekä rakentaa että jättää rakentamatta. Paikat eivät myöskään ole samalla tavalla keskenään vaihdettavissa kuten monet muut hyödykkeet. Erilaiset rakentamisen sijoituspäätökset ovatkin tyypillisimpiä maankäytön konfliktitapauksia. (Peltonen & Villanen 2004, 9.)

Maankäytön konfliktit voidaan siis määritellä prosesseiksi, jotka sisältävät erimielisyyksiä tietyn maa-alan käytöstä, osapuolten välisiä ristiriitoja ja tähän liittyvää strategista toimintaa sekä ristiriitojen kärjistymistä (Peltonen & Villanen 2004, 10). Konfliktit johtavat usein myös päätöksenteon ja suunnittelun prosessien lukkiutumiseen (Peltonen & Villanen 2004, 13; Arola 2002).

Maankäytön konflikteissa tulevat selvästi esille erilaiset hallinnon sektorit, yhteiskunnalliset intressit ja niiden väliset jännitteet ja toimivaltasuhteet (Peltonen & Villanen 2004, 11). Maankäytön konfliktit ovatkin tyypillisesti useamman kuin kahden osapuolen välisiä konflikteja (Peltonen 2006, 2).

Keskeisessä roolissa konflikteissa on yleensä myös tiedon politiikka ja tiedon luonne. Esimerkiksi tarvitaanko kaupunkiin lisää asukkaita? Onko tietyllä rakennuksella aitoa historiallista arvoa? Tämänkaltaisten väittämien ja ennusteiden totuusarvosta käydään kiistaa osapuolten välillä. Puhtaan ja ”oikean” tiedon, ja likaisen politiikan erottaminen toisistaan osoittautuu konfliktissa hyvin vaikeaksi. Tieto ja valta siis sekoittuvat toisiinsa, hieman Foucaultia mukaellen. Tämä kertoo myös suunnitteluun liittyvistä tiedollisista jännitteistä. Osapuolten argumentaation analyysi auttaa löytämään näiden takana olevia arvostuksia ja niihin liittyviä sitoumuksia. Samankaltaisilla argumenteilla voidaan konfliktin kuluessa yhtä hyvin sekä puolustaa että vastustaa jotakin hanketta. (Peltonen & Villanen 2004, 36-38.)

Osapuolten käyttämä tieto on toisin sanottuna yhteismitatonta, se on kiinnittynyt tiettyihin tilanteisiin jotka ovat historiallisesti rakentuneita, ja muodostaa intressien ja arvojen ”kimpun” (Peltonen & Villanen 2004, 58).

Paikkaan sitoutuneista intresseistä on puhunut myös Harvey Molotch (1976, 1-2). Molotchin jo klassikon asemaan nousseen kaupunki kasvukoneena-teorian mukaan jokainen paikallinen alue, esimerkiksi kaupunki tai kaupunginosa, voidaan nähdä lukuisten keskenään kilpailevien maahan kohdistuvien intressien mosaiikkina. Kaupungissa sijaitsevat maa-alueet ovat Molotchin mukaan aina osa paikallista poliittista taloutta.

Maankäytön konflikteissa muodostuu lähes aina koalitioita yhteisiä intressejä jakavien osapuolten välille. Näillä ryhmittymillä voi olla konkreettista yhteistyötä, tai he muodostavat ainakin diskursiivisen koalition julkisessa keskustelussa. Suomalaisen tutkimuksen mukaan yleisimmät ryhmittymät maankäytön konflikteissa ovat ”rakentajakoaalitio”, johon kuuluu yleisimmin kunta, yrityksiä ja maanomistajia. Toinen yleinen liittolaissuhde muodostuu usein ympäristöjärjestöjen, kansalaisten ja usein myös Museoviraston välille. Nämä muodostavat niinkutsutun ympäristökoalition. (Peltonen ym. 2006, 18.)

## **5.5 Maankäytön konfliktien poliittinen luonne**

Maankäytön konfliktit ovat luonteeltaan myös enemmän tai vähemmän poliittisia. Päätöksenteko siitä, miten maata tulisi käyttää ja kehittää, sisältää väistämättä valintoja jotka koskettavat eri ryhmien intressejä, joten tässä mielessä on kyse poliittisista valinnoista maankäytön vaihtoehtojen välillä (Taylor 1998, 7). Myös itse maankäytön suunnittelu ja kaavoitus ovat näin ollen väistämättä luonteeltaan poliittista toimintaa.

Tämä on tiedostettu entistä paremmin viime vuosikymmenien aikana. Aikaisemmin, vielä 1950-luvulla yleinen käsitys oli, että jonkinlainen yleispätevä asiantuntijaelin kykenisi ratkaisemaan maankäyttöön ja kaavoitukseen liittyvät kysymykset puolueettomasti ja puhtaan rationaalisesti sekä ”yleisen hyvän” edun mukaisesti. (Taylor 1998, 8.)

Sen sijaan nykyaikaisessa urbaanissa, monimutkaisessa kaupungissa ei ole olemassa vain yhtä yhteisöä. Hankkeiden arvioimiselle ei välttämättä löydy yhteistä arvokriteeriä, koska

kilpailevat yhteisöt arvottavat asioita monin eri tavoin omista lähtökohdistaan. Kaupungissa on siis koko ajan olemassa monentyyppisiä tilan käyttöön osallisia ryhmiä, joilla on useita keskenään kilpailevia arvoja. (Taylor 1998, 51.)

Maankäytön suunnittelu sisältää siis toisin sanoen myös merkittäviä arvokysymyksiä (Taylor 1998, 83), ja kaiken lisäksi arvotkin voivat muuttua ajan myötä (McConnell 1981, 7). Tämän tiedosti jo Eliel Saarinen vuonna 1943: *"Koska nykyaikaisen kaupungin ongelmat – olosuhteiden nopeasta kehityksestä johtuen – ovat jatkuvan muutoksen kohteena, on mahdotonta vastata kaikkiin kysymyksiin tavalla, joka saavuttaisi yleisen hyväksymisen."* (Mikkola 1984, 13).

Entisen kaupunkisuunnittelutieteen käsitteen sijasta kaupunkisuunnittelua olisikin parempi luonnehtia poliittisen toiminnan muodoksi, joka on suunnattu tiettyjen arvojen toteuttamiseksi (Taylor 1998, 77).

Niinpä Helsingissäkin maankäyttöasioista päätetään edustuksellisessa poliittisessa prosessissa; kaupunkisuunnittelulautakunta ja kaupunginvaltuusto päättävät yleiskaavoista, ja kaupunkisuunnitteluvirasto suunnittelee ja toteuttaa ne virkamiestyönä (mm. [www.hel.fi/ksv/](http://www.hel.fi/ksv/) - päätöksenteko). Tämä on itse asiassa määritelty myös lainsäädännössä, maankäyttö- ja rakennuslaissa.

Helsingin kaltaisessa kaupungissa maankäytön konfliktit ja erilaiset kaavoituksesta tehdyt valitukset ovat arkipäivää. Haastattelemani kaupunkisuunnitteluviraston edustajakin toteaaakin, ettei Helsingissä nykyisin edes ole varsinaisesti ristiriidattomia suunnittelualueita.

## **5.6 Maankäytön konfliktien positiivinen rooli**

Vastoin yleistä arkiajattelua, maankäytön konflikteilla on usein myös ”positiivisia” vaikutuksia. Useimmiten konflikti mielletään yksiselitteisesti kielteiseksi ja ongelmalliseksi tilanteeksi, mutta konflikti voidaan myös määritellä luonnolliseksi osaksi ryhmien ongelmaratkaisu- ja päätöksentekoprosesseja, sekä ryhmien muotoutumista ja kehittymistä. Konfliktia voidaan hyödyntää esimerkiksi kriittisen keskustelun herättäjänä. (Peltonen & Villanen 2004, 12.)

Konfliktien kuluessa annettu kritiikki voi myös parantaa suunnitelmien laatua jatkossa, ja lisätä tietoisuutta suunnittelun moniarvoisuudesta. Konfliktit tuovat myös esiin uusia näkökulmia ja tietoja, ja antavat aikaa pohtia asioita perusteellisemmin ja useammalta kannalta. (Peltonen ym. 2006, 47.)

Seuraavaan taulukkoon on koottu maankäytön konfliktien hyviä ja huonoja puolia Peltosen ym. (2006, 47) mukaan:

**Taulukko 1: Maankäytön konfliktien hyvät ja huonot puolet**

<b>Konfliktien hyviä puolia</b>	<b>Konfliktien huonoja puolia</b>
<p>Ristiriidat tuovat esiin suunnittelun moniarvoisuuden ja moniulotteisuuden, ja ne nostavat eri näkökulmia ja tietoja esille ja voivat parantaa suunnitelmien laatua.</p> <p>Konfliktit voivat antaa kaavoittajalle mahdollisuuksia tuoda laatuasioita esille ja voivat mahdollistaa tavoitteenasettelun laajentamisen..</p> <p>Ristiriidat kertovat suunnittelun ”avautumisesta”, maankäytön suunnitteluun toisaalta voi kanavoitua myös muuta osallistumisen tarvetta.</p> <p>Konfliktit voivat antaa aikaa muuttaa yleistä suhtautumista asiaan.</p> <p>Prosessin pitkittyminen voi antaa enemmän aikaa pohtia asioita.</p> <p>Konfliktit tai niiden pelko parantavat lisäselvitysten määrää ja laatua.</p> <p>Konfliktien kautta voi avautua uusia arvokkaita näkökulmia, joita konsensushakuinen suunnittelu ei tavoita.</p>	<p>Konfliktit voivat estää positiivista kehitystä, kun ympäristön laatua ei voida kehittää kaavaratkaisun junnatessa oikeudessa. Vanha kaava voi olla ympäristön laadun kannalta oikeudessa kaatunutta kaavaa huonompi.</p> <p>Konfliktit voivat edistää yhdyskuntarakenteen hajautumista.</p> <p>Kiistan kuluessa toimijat väsyvät ja kyllästyvät ja sen vuoksi suunnitelmien laatu heikkenee (”väsytystaktiikka”).</p> <p>Konflikti syö resursseja suunnittelusta: lukkiutuneet tilanteet ja toimijasuhteet voivat estää parempien ratkaisujen kehittelyn.</p> <p>Oikeuskäsittelyssä ei keskustella suunnittelun laadusta vaan prosessin muutoseikoista.</p>

## 6 MALMIN KONFLIKTI

Konfliktien arvioinnilla selvitetään ketkä ovat kiistan osapuolia, mitkä ovat näiden intressit, pyritään kartoittamaan konfliktin historia ja asiakysymykset. Tässä luvussa selvitän tapaustutkimuksena Malmin kiistan kulun pääpiirteissään, osapuolet, intressit ja pohdin tarkemmin konfliktin luonnetta ja erityispiirteitä.

Kuvaan Malmin konfliktia tarinanomaisesti, kronologisesti etenevänä kertomuksena. Alaluvuissa esittelen erikseen yksityiskohtaisemmin esimerkiksi osapuolten intressejä, ja konfliktin kulun kannalta merkittäviä käännekohtia. Hieman samankaltaista rakennetta ovat käyttäneet Sairinen (1994) ja Laine & Peltonen (2003) ja Peltonen et al. (2006) kuvatessaan suomalaisia maankäytön- ja ympäristökonflikteja.

### 6.1 Konfliktin osapuolet

Olen ensin selvittänyt kiistan eri osapuolet perehtymällä erilaisiin viranomaisselvityksiin joita erilaiset tahot, kuten Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Ympäristöministeriö ovat tehneet. Tietoa olen myös saanut seuraamalla aktiivisesti erilaisia medioita, joissa on julkaistu Malmiin liittyviä uutisia ja artikkeleita. Näin hankitun tiedon lisäksi olen haastatteluissani varmistanut tahoilta itseltään keitä he pitävät keskeisimpinä kiistan osapuolina.

Keskeisimmät osapuolet ja toimijat kiistassa ovat toisaalla kentän käyttäjät ja puolustajat, jotka ovat muodostaneet Malmin lentokentän ystävät ry:n (MLY), ja toisaalla Helsingin kaupunki, mukaanlukien kaupungin erilaiset organisaatiot kuten kaupunkisuunnittelu-virasto (KSV) ja Kiinteistövirasto, jotka toteuttavat kaupunginvaltuuston ja -hallituksen päätöksiä.

Tärkeänä osapuolena kiistassa on myös myös valtio, erityisesti Liikenne- ja viestintäministeriö ja sen alainen Ilmailulaitos, joka on lentokentän ylläpitäjä, käyttäjä ja Helsingin kaupungin vuokralainen Malmilla. Valtiovarainministeriö on mukana asettamalla pitkälti taloudelliset raamit edellisten toiminnalle. Merkittävässä roolissa kiistassa on myös Museovirasto, joka haluaisi suojella lentokentän kokonaisuudessaan, ja on antanut tästä useita lausuntoja. Ympäristöministeriöllä on myös oma roolinsa, heidän tehtäviinsä kuuluu asunto-

ja rakentamisosaston toimesta toisaalta edistää asuntotuotantoa, ja alueidenkäytön osaston toimesta tehdä valtakunnallisia varauksia maakuntakaavoihin, tässä tapauksessa Malmia korvaavaa kenttää varten. Ministeriö on ilmaissut suhtautuvansa myönteisesti Malmin kentän asuntorakentamiseen.

Lähialueiden asukkaat ja asukasyhdistykset ovat tietysti myös osallisia heidän viereensä kohdistuvassa suunnitteluhankkeessa. Kiistaa ovat kommentoineet myös erilaiset luonnonsuojelujärjestöt, joista monet haluavat säilyttää kentän.

Lentokenttävarausten kautta kiista koskettaa epäsuorasti myös maakuntaliittoja, Uudenmaan, Itä-Uudenmaan ja Hämeen liittoja sekä näiden läänien kuntia. Näiltä on pyydetty erinäisiä lausuntoja liittyen Malmin lentokenttää korvaavan kentän sijaintipaikan kartoittamiseen. Myös Rakennusliikkeiden voidaan katsoa olevan välillisesti osallisia, he ovat ilmaisseet kiinnostuksensa Malmin kentän asuntorakentamisprojektiin.

Konflikti koskettaa tavalla tai toisella lisäksi lukemattomia muitakin tahoja, mutta keskityn esityksessäni näihin pääosapuoliin. Nämä ovat samalla olleet aktiivisimpia toimijoita konfliktin aikana, ja/tai heillä on selkeä intressi Malmin lentokentän suhteen.

## **6.2 Kolme suunnitteluvaihetta, 1970- ja 1980-luvun episodit**

Tutkin Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisujen, sekä muiden erilaisten viranomais selvitysten avulla Malmin konfliktin aikaisempia vaiheita. Havaitsin, että Helsingin kaupunki on tavoitellut Malmin lentokentän muuttamista asuinkäyttöön kolmessa vaiheessa.

Ensimmäisen kerran Helsingin kaupunki kiinnostui Malmin lentokentän alueen asuntorakentamismahdollisuuksista 1970-luvulla. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnassa esitettiin tällöin useaan otteeseen mielipiteitä siitä, että pitkällä tähtäyksellä Malmin lentokentän aluetta tulnaisiin tarvitsemaan muuhun kuin lentokenttäkäyttöön (Kaupunkisuunnitteluvirasto 1982, 6). Kuitenkin vielä 1970-luvulla kaupungin suunnitelmissa vältettiin selviä kannanottoja lentokenttäalueen suhteen, eikä konkreettisia suunnitelmia lentokentän lopettamiseksi vielä esitetty (Kaupunkisuunnitteluvirasto 1986, 4).



Seuraavassa vaiheessa, 1980-luvulla, kaupungilla oli jo pitemmälle meneviä kaavailuita lentokentän suhteen. Jo tällöin Helsingissä oli pulaa asuntojen rakentamiseen sopivasta tonttimaasta. Kaupunki ehti laatia jo varsin pitkälle meneviä suunnitelmia erilaisine ympäristöselvityksineen ja osayleiskaavavaihtoehtoineen. Vuonna 1985 Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lentokenttäalueen alueen kaavoittamisesta asunto- ja virkistyskäyttöön, ja kaupunkisuunnitteluvirasto aloitti alueen yleiskaavan suunnittelun. Alueelle kaavailtu asukasluku vaihteli 5-10 000 asukkaan välillä. (Kaupunkisuunnitteluvirasto 1987, 6-15.)

Valtiokin suhtautui periaatteessa suopeasti hankkeeseen. Valtioneuvosto teki periaatepäätöksen pääkaupunkiseudun erityisongelmien toimenpideohjelmaksi vuonna 1985, tähän liittyen valtiovarainministeriön työryhmä selvitti Malmin lentokenttäalueen tulevaa käyttöä, sekä ensimmäistä kertaa myös alueen vuokra-ajan lyhentämisen mahdollisuuksia (Kaupunkisuunnitteluvirasto 1986, 1).

1980-luvulla osapuolilla ei ollut kuitenkaan valmiuksia tehdä lopullisia päätöksiä lentokentän lopettamisesta tai uuden lentopaikan rakentamisesta. Valtion puolesta mahdollisuudet vuokrasopimusten muuttamiseen olisivat olemassa, mikäli Helsingin kaupunki rakentaisi korvaavan kentän omalla kustannuksellaan. (Kaupunki-suunnitteluvirasto 1986, 1.) Tällöin tuli siis ensimmäistä kertaa ilmi erimielisyys kaupungin ja valtion välillä mahdollisen uuden, Malmia korvaavan kentän rahoituksesta.

Uutta asuinaluetta suunniteltiin tuolloin vielä pääosin kerrostalovaltaiseksi (Emt, 7). Mukana oli jo jonkin verran pienkerrostalotyypistä asumista "asumisviihtyvyyden turvaamiseksi" ja alueen negatiivisen leimautumisen riskin vähentämiseksi (Kaupunkisuunnitteluvirasto 1987a, 14).

Asuntorakennussuunnitelmia vastustettiin tuolloinkin melko aktiivisesti, haastattelemani Puistola-seuran puheenjohtajan mukaan kentän lähialueilla esimerkiksi kerättiin hankkeen vastainen addressi. Nykyisen Malmin kentokentän ystävät Ry:n kaltaista kansalaisliikettä ei tuolloin kuitenkaan vielä perustettu.

1980-luvun suunnitelmat kaatuivat pitkälti 1990-luvun alun syvään lamaan, jolloin muun talouselämän taantumisen myötä asuntorakentaminenkin hidastui ja Malmi-suunnitelmatkin jäivät hyllylle.

### **6.3 Nykyinen konflikti**

Viimeisin vaihe asuinalueen suunnittelussa on ollut käynnissä 1990-luvun loppupuolelta alkaen. Nyt Helsingin kaupunki on laatinut alueelle yleiskaavan, tehnyt tarkkoja maaperä-, melu-, ympäristöselvityksiä, ja informoinut lähialueen asukkaita uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. ([www.hel.fi/ksv/projektit/Malmi](http://www.hel.fi/ksv/projektit/Malmi).)

Nykyinen suunnitteluvaihe on siis jo kolmas kerta, kun kaupunki pyrkii aktiivisin toimin muuttamaan lentokenttäalueen asuinalueeksi. Jokainen yritys on ollut edellistä pidemmälle menevä, ja sisältänyt useampia käytännön toimenpiteitä. Nykyinen suunnitteluvaihe on myös selkeimmin muodostunut konfliktiksi Helsingin kaupungin ja kentän puolustajien välille. Pro gradussani keskityn tähän konfliktiin nykyiseen ja ajankohtaiseen vaiheeseen.

#### **6.3.1 Helsingin kaupungin nykyiset toimet**

Poliittinen päätös Malmin alueen asuntorakentamisesta tehtiin Helsingin kaupunginvaltuustossa 26.11.2003, jolloin valtuutetut hyväksyivät Yleiskaava 2002:n oikeusvaikutteisena. Tällä hetkellä Malmin lentokenttä on yleiskaavavalituksen kohteena, joten sen osalta yleiskaava 2002 ei ole vielä voimassa. Malmin tilanne on kaavassa määritelty seuraavasti: "lentokenttäaluetta käytetään liikennealueena siihen asti kun korvaava sijaintipaikka tai Malmin lentokentän toimintojen sijoittaminen olemassa oleville kentille ja tukikohtiin on selvitetty". Yleiskaavapäätöksellä näytettiin kaupunkisuunnitteluvirastolle vihreää valoa alueen käyttöä tarkentavan osayleiskaavan suunnittelemiselle. ([www.hel.fi/ksv - projektit-Malmi](http://www.hel.fi/ksv/projektit-Malmi).)

Malmin kysymys on ollut aina tietyllä tavalla kiistanalainen ja herättänyt erittäin paljon keskustelua, Yleiskaava 2002:n käsittelyssä Malmin kysymys olikin haastatteleman kaupunkisuunnitteluviraston edustajan mukaan todennäköisesti eniten keskustelua herättänyt

yksittäinen aihe. Tästä huolimatta siitä saatiin kaupunginvaltuustossa aikaan selkeä enemmistö päätös, kunnallispoliittinen konsensus. Valtuuston kokouksessa kentän muuttamista asuinkäyttöön vastusti haastatteleman kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtajan mukaan *"yksittäisiä ihmisiä, eri puolueiden jäseniä ... mutta tämmöisenä niinkun yleisenä niinkun yleiskaavapäätöksenä se oli ihan yksimielinen"*.

Yleiskaavan hyväksyessään valtuusto myös hyväksyi toivomusponnen (äänin 63-15), jossa kaupunginhallitusta kehoitettiin pikaisesti käynnistämään neuvottelut valtion kanssa Malmin lentokenttäalueen saamiseksi kaupungin omaan käyttöön ([www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv) -projektit-Malmi-taustaa). Malmin lentokentän säilyttämisen puolesta tehtiin tosin ponsi, joka kaatui äänin 68-7 (Helsingin Uutiset 30.11.2003).

Vime vuosina kaupungin päättäjissä on ollut Malmin asuntorakentamishanketta aktiivisesti ajavia henkilöitä, muun muassa kaupunkisuunnittelusta vastaava apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen on ollut julkisesti aktiivinen asiassa (mm. HS 27.11.2005), ja kaupunginjohtaja Jussi Pajunen on myös ollut hankkeen kannalla kaupungin päätöksenteossa ja julkisuudessa (mm. Helsingin Uutiset 5.1.2005).

Tämän jälkeen tosin eräiden uuden kaupunginvaltuuston valtuutettujen taholta on esitetty, että kenttää ei tulisikaan rakentaa ([www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv) -projektit-Malmi). Toistaiseksi kaupunki on kuitenkin sitoutunut tekemiinsä päätöksiin.

Kaupungin suunnitelmissa alueelle on tarkoitus rakentaa pääasiassa tiivistä ja matalaa kaupunkientalorakentamista. Malmin alueella on ennestäänkin perinteistä, kylämäistä pientalorakentamista, joten kaupunkimainen pientalorakentaminen sopisi haastatteleman kaavoittajan mukaan myös siksi alueelle. Asukasmäärä alueella tulisi olemaan suunnitelmien mukaan noin 10 000 asukkaan luokkaa, ja kerrosneliömäärä noin 600 000 m<sup>2</sup> ([www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv) -projektit-Malmi).

### 6.3.2 Helsingin intressit

Tärkeänä vaikuttimena Helsingin kaupungin pyrkimyksille lopettaa lentokenttä on tietenkin Helsingin alueen nykyinen asuntotilanne. Kaupungilla on tällä hetkellä suuri pula asuntorakentamiseen kelpaavasta tonttimaasta. Helsinki ei ole päässyt asettamiinsa asuntotuotantotavoitteisiin eikä kyennyt tyydyttämään kysyntää viime vuosina, eikä tavoitteita saavuteta nykyisen tonttimaan turvin lähitulevaisuudessa

(<http://www.stadthelsinki.fi/helakanslia/Kaupunginhallitus/Esityslistat/liitteet/060380080.pdf>).

Helsingin kaupunginvaltuutetut ovat esittäneet lentokentästä seuraavanlaisia mielipiteitä:

(Paavo Arhinmäki, vas.): *"Helsingissä on huutava pula asunnoista ja Malmin lentokentän alue on hyvä paikka rakentaa lisää asuntoja"* (<http://www.yle.fi/vaalikone2004/em.php?emp=l-d-39.rt-1.ri-8648.s-5.ps-1>)

(Tatu Rauhamäki, kok.): *"Katson, että Malmin lentokenttä ympäristöineen on niin merkittävä alue tulevan asuntorakentamisen kannalta, että lentoaseman ilmailukäytöstä on syytä luopua. Helsingin kaupunki käy jo nyt kiivasta taistelua hyvistä veronmaksajista naapuri- ja lähikuntien kanssa. Meidän on pystyttävä vastaamaan tonttitarjonnalla tähän kilpailuun."* (<http://www.yle.fi/vaalikone2004/em.php?emp=l-d-39.rt-1.ri-3135.s-5.ps-1>)

Jatkuva muuttoliike pääkaupunkiseudulle, asuntojen kova kysyntä ja korkealle kohonnut hintataso, sekä kaupunkilaisten asumisväljyyden kasvaminen lisäävät myöskin kaupungin painetta saada uusia alueita asuntotuotantoon. Lisäksi helsinkiläisten keskimääräisen asumisväljyyden arvioidaan nousevan nykyisestä 33 neliömetristä henkilöä kohti 42 neliömetriin per henkilö vuoteen 2030 mennessä. Tämä vaatii huomattavaa lisärakentamista. (Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta 2004, 5-7, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta 2004, 1-2)

Tärkeä motivaatio asuntotuotannon lisäämiseen on myös kilpailu naapurikuntien kanssa asukkaista, varsinkin hyvistä veronmaksajista. Asukkaiden pysyminen ja lisääntyminen Helsingissä on tullut entistä tärkeämmäksi siksi, että valtio on muuttanut kunnallisverotulojen määrääytymisen perusteita. Jokainen asukas on siten kaupungille entistä arvokkaampi (Manninen 2005:1. 78-79)

Ongelmallista Helsingille on eräiden tutkimusten mukaan ollut se, että lapsiperheitä on viime vuosina muuttanut pois Helsingistä, koska he eivät ole löytäneet sopivaa asuntoa Helsingistä (Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta 2004, 5-6).

Helsingin tavoitteena on myös lisätä merkittävästi pientalorakentamisen osuutta asuntotuotannossaan (Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta 2004, 9). Useiden tutkimusten mukaan pientaloista on kova kysyntä Helsingin alueella (mm. Vaattovaara & Vuolteenaho (toim.) 2005, 14). Malmin alueen toteuttaminen pientalovaltaisena olisi siksi tärkeää myös pientalojen tuotannon kannalta. Pientaloihin mahtuu myös suuria perheasuntoja, joiden puutteen takia Helsinki on menettänyt asukkaita naapurikunnille (Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta 2004, 5-6).

Kaupungin tavoitteena on myös kehittää Malmin keskusta aluekeskuksena. Malmin alueen väestömäärän kasvattaminen ja samalla asukasrakenteen monipuolistuminen mahdollistaisi palvelujen kehittymisen ja muun muassa koulujen säilymisen alueella.

Asuntorakentamista puoltaa myös Malmin lentokentän sijainti kaupungin omistamalla maalla, yhdyskuntarakenteen ja liikenneyhteyksien kannalta erinomaisella paikalla pääradan ja Lahdentien tuntumassa.

Tärkeää kaupungin kannalta on myös se, että Malmin hanke olisi sille ilmeisesti taloudellisesti hyvinkin kannattava. Kentän saaminen asuinkäyttöön merkitsisi huomattavia tuloja Helsingin kaupungille, kyse on muun muassa haastattelemani ympäristöministeriön edustajan mukaan miljardiluokan hankkeesta.

Kentälle "tulevien tonttien vuokraaminen (tai myyminen) toisi kaupungille satojen miljoonien eurojen tuloja. Tyhmähän sellainen kaupunki olisi, joka ei tätä mahdollisuutta hyväkseen käyttäisi", toteaa Rikhard Manninen Yhdyskuntasuunnittelu-lehden vapaamuotoisessa ProTeesi-kolumnissa (2005, 78-79).

Arvion hankkeen arvosta on esittänyt myös tonttiasiamies Tuomas Kivelä Helsingin kiinteistövirastosta, joka laskee että tonteista saisi noin 200 miljoonaa euroa. Helsingin kaupungilla on kuitenkin ollut tapana vuokrata melkoinen osa tonteistaan ja myydä vain osa, joten todennäköisesti suuri osa Malminkin taloista nousee vuokratontille. (Taloussanomien 10.12.2004.)

Vaikka tarkkaa tietoa kentän siirrosta koituvista kustannuksista ja maanparannuksen kustannuksista ei vielä ole, taloudelliset hyödyt kaupungille näyttäisivät joka tapauksessa olevan suuremmat kuin mahdolliset menoerät. Näin ainakin nykyiseen tilanteeseen verrattuna, jolloin kaupunki ei taloudellisesti hyödy maa-alastaan, lukuunottamatta kentällä toimivien yritysten taloudellista merkitystä. Voimassaolevan vuokrasopimuksen mukaisesti Ilmailulaitos ei maksa kentästä vuokraa kaupungille.

Kiteytettynä kaupungin intressit Malmin lentokenttää kohtaan koostuvat ensinnäkin asuntotuotannollisesta intressistä, joka koostuu yleisestä asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisesta, pientaloasumisen lisäämistavoitteesta, hyvien veronmaksajien houkuttelemisesta, asumisväljyyden lisäämistavoitteesta, väkiluvun kasvattamisesta sekä myös asuntojen hintatason hillitsemisestä.

Kaupungilla on erityisesti Malmin aluetta kohtaan kaupunkisuunnittelullinen intressi, joka koostuu Malmin aluekeskuksen kehittämisestä ja Malmin alueen asukasrakenteen monipuolistamisesta. Tähän sisältyy myös yhdyskuntarakenteen eheyden kehittäminen, joka on myös ekologinen tavoite ja sisältää liikenteen toimivan järjestelyn kaltaisia asioita. Lopulta kaupungilla on lentokentän alueella myös suuri taloudellinen intressi, joka syntyy alueen tuotosta asuntokäyttöön muutettaessa.

## **Taulukko 2: Helsingin kaupungin intressit Malmin lentokenttää kohtaan:**

Helsingin kaupungin intressit kategorioittain
Taloudellinen intressi Kaupunkisuunnittelullinen intressi, yhdyskuntarakenne Asuntotuotanto-intressi

### 6.3.3 Yhteistoiminta-asiakirja

Merkittävä askel, ja eräänlainen käännekohta konfliktin etenemisessä oli valtion, pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien välinen yhteistoiminta-asiakirja, joka julkaistiin 27.4.2000. Sopimuksella pyrittiin edistämään pääkaupunkiseudun asuntotuotantoa ja tehostamaan maankäyttöä. Yhtenä konkreettisena toimenpiteenä mukana on Malmin lentokenttäalueen muuttaminen asuinalueeksi.

Sopimuksen mukaan valtio on valmis luopumaan vuoteen 2034 ulottuvasta vuokraoikeudestaan jo 1.1.2006 alkaen, mikäli *"vapautuvat alueet kaavoitetaan pääosin asuntokäyttöön ja että valtio ja Helsingin kaupunki sopivat korvauksesta jonka kaupunki suorittaa vuokraoikeudesta luopumisesta, sekä laaditaan suunnitelma Malmin kenttää korvaavista järjestelyistä"* (Liikenne- ja viestintäministeriö 2000, 4). Vaikka alkuperäinen tavoitepäivämäärä on jo ohitettu, sopimuksen periaatelausuma on edelleen voimassa, tämän vahvisti myös haastattelemani valtiovarainministeriön virkamies (myös [www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv) -projektit-Malmi-taustaa).

Yhteistoiminta-asiakirjassa linjataan myös yleisiä periaatteita uusien asuntotonttien hankinnalle: *"Pääkaupunkiseudun asunto- ja tonttimarkkinoilla vallitsevan ylikysynnän ripeäksi tasapainottamiseksi valtio laajentaa rakentamisvalmiuteen saatettujen asuntotonttien tarjontaa yhteistyössä kuntien kanssa. Toimenpiteissä asetetaan kiireellisimmiksi sellaiset, jotka lisäävät tarjontaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella"*. (Ympäristöministeriö 2003, 22.)

Malmin lentokenttä katsottiin siis nämä ehdot täyttäväksi alueeksi, ja valtio katsoi voitavansa luovuttaa sen Helsingille asuntotuotantokäyttöön.

Yhteistoiminta-asiakirjan lausuma oli merkittävä askel kentän toiminnan lopettamisen suuntaan. Tekstin mukaanhan asiasta olisi jo periaatteen tasolla sovittu valtion kanssa (mukaanlukien Liikenne- ja viestintäministeriö ja sen alainen Ilmailulaitos). Kenttä muuttuisi asuinalueeksi mikäli käytännön järjestelyt saataisiin hoidettua ja päästäisiin sopimukseen rahoituskysymyksistä.

Sopimuksen antamin valtuuksin Helsinki alkoi toden teolla viedä uuden asuinalueen suunnittelua eteenpäin, ja sisällytti alueen suunnittelemaansa Yleiskaava 2002:een.

Kaupunkisuunnitteluviraston Malmi-sivuilla todetaan: "Yleiskaava perustuu lentokentän osalta valtioneuvoston 11.5.2000 tekemään päätökseen yhteistoiminta-asiakirjaksi valtion, pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien välillä", ja virasto jatkaa alueen suunnittelua kaupunginhallituksen päätöksen edellyttämän suunnitteluaiakataulun mukaisesti ([www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv) -projektit-Malmi).

#### 6.3.4 Helsingin toimet jatkuvat

Helsinki on asettanut Malmin lentokenttäalueen rakennuskieltoon. Rakennuskiellolla varmistetaan, ettei asuinkäyttöön joka tapauksessa muutettavalle alueelle tehtäisi turhaan suuria ja kalliita investointeja (Helsingin Uutiset 14.9.2004).

Rakennuskielto estää kentällä toimivien yritysten suuremmat investoinnit tulevaisuuteen ja rakennuskantaan. Näin se luo epävarmuutta yrittäjien toimintaan, ja edesauttaa myös kenttäalueen suoranaista ränsistymistä. Haastatteleman lentokentän ystävien puheenjohtajan mielestä kielto näivettää kenttää: *"Tää on ovela veto Helsingin kaupungilta, näivettää se toisin sanoen."*

Helsingin kiinteistölautakunta päätti, kaupunginhallituksen valtuuttamana, konkreettisena toimenpiteenä 8.12.2004 irtisanoa Malmin lentokentän vuokrasopimuksen päättymään vuonna 2010. Perusteluna oli edellä mainitun yhteistoiminta-asiakirjan lisäksi se, että kentän käyttötarkoitus on olennaisesti muuttunut alkuperäisen vuokrasopimuksen tarkoittamasta reittiliikenteestä ja siviili-ilmailusta nykyiseen harrastus- ja koulutustoimintaan. ([http://www.hel2.fi/helakanslia/Kaupunginhallitus/Esityslistat/050130037.htm#P606\\_30710](http://www.hel2.fi/helakanslia/Kaupunginhallitus/Esityslistat/050130037.htm#P606_30710).)

Tämä tulkinta on hieman kyseenalainen, ja Malmin lentokentän ystävät jättivät tästä oikaisuvaatimuksen, ja katsoivat Helsingin kaupunginhallituksen ylittäneen toimivaltansa ([http://pelastamalmi.org/fi/uutisia/kh\\_toimivalta.html](http://pelastamalmi.org/fi/uutisia/kh_toimivalta.html)). Irtisanomispäätöstä kritisoitiin lähinnä, arkaluontoisen asian julkistus oli siirretty kunnallisvaalien jälkeiseen aikaan. Tämä myönnettiin Helsingin sanomien haastattelussa: *"Kai Hagelberg, kiinteistölautakunnan puheenjohtaja paljastaa, että irtisanomista on valmisteltu jo pitkään. Sitä ei vain haluttu tuoda käsittelyyn ennen kunnallisvaaleja"* (HS 4.12.2004.).



Kinteistölautakunnan menettelytapoja kritisoitiin julkisuudessakin:

*”70 vuotta sitten laaditun sopimuksen [...] sanamuotojen pikkunäppärä ylijuridisointi ei anna hyvää kuvaa pääkaupungin hallintokulttuurista.”* (Jan Vapaavuori, kolumni Helsingin Uutiset 20.1.2005).

Käytännössä irtisanominen lieveni kuitenkin tarkempien neuvottelujen käynnistämiseksi valtion kanssa, jotta saataisiin aikaan kumpaakin osapuolta tyydyttävä ratkaisu (Jussi Pajunen, Helsingin Uutiset 5.1.2005).

Kentän vuokrasopimuksen irtisanominen mahdollistui Helsingin mielestä siksi, että Kiikalan kunta oli esittänyt valmiutensa ottaa vastaan pääosan Malmin kentän toiminnoista. Näin täytyisi ehto Malmin toimintoja korvaavista järjestelyistä.

([http://www.hel2.fi/helakanslia/Kaupunginhallitus/Esityslistat/050130037.htm#P606\\_30710](http://www.hel2.fi/helakanslia/Kaupunginhallitus/Esityslistat/050130037.htm#P606_30710).)

Kiikalassa on jo olemassa oleva pienlentokonekenttä, joten uutta ei tarvitsisi rakentaa. Kiikala sijaitsee kuitenkin varsin kaukana, noin 100 km päässä, ja lentokenttää jouduttaisiin varustelemaan runsaasti jotta se vastaisi teknisesti Malmia. Lentokentän ystävät ja käyttäjät ovatkin kritisoineet ankarasti Kiikala-vaihtoehtoa, pitäen sitä täysin sopimattomana Malmin toiminnoille. Useimmat lentoyrittäjät ovat ilmoittaneet, etteivät tulisi siirtymään Kiikalaan. Jotkut yritykset harkitsevat jopa siirtymistä Tallinnaan. (Uudenmaan Uutiset 2.2.2005.) Kiikalan vaihtoehto näyttääkin tällä hetkellä entistä epätodennäköisemmältä.

Sinänsä Kiikalan tarjous oli helpotus Helsingin kaupungille, sillä korvaavaa kenttää oli etsitty pitkään ympäri Uuttamaata. Tähän asti lähes kaikki kunnat olivat kieltäytyneet kunniaista vedoten ympäristöhaittoihin ja kuntalaisten vastustukseen, muutama aiemmin varovaisen myönteisesti suhtautunut ehdokas oli pian peruuttanut suostumuksensa.

### **6.3.5 Liikenne- ja viestintäministeriön toimet**

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ja sen alaisella liikelaitoksella Ilmailulaitoksella on Malmin lentokentän toimintojen ylläpitäjänä tärkeä rooli konfliktissa. Ministeriöllä ei kuitenkaan ole ollut aikaisemmin kovin selkeää linjaa Malmin suhteen, ministeriö on muun muassa tehnyt selvityksen Malmin toimintojen sijoittamisesta muualle (Liikenne- ja viestintäministeriö 2000). Myös Ilmailulaitos on ilmaissut eräissä lausunnoissaan olevansa valmis luopumaan

Malmin kentän hoitamisesta, koska kenttä ei ole taloudellisesti kannattava. Toisaalta laitoksen edellinen johtaja on vaatinut kentän säilyttämistä, ja kutsunut sitä ”harrasteilmailun pyhätöksi” (<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/talvitie.html>). Haastattelemallani Ilmailulaitoksen edustajalla ei ollut myöskään kovin selkeää kantaa kentän suhteen, hän painotti että asiasta päättää viime kädessä Liikenne- ja viestintäministeriö.

Kesällä 2005 Liikenne- ja viestintäministeriö otti Malmin kysymykseen uuden kannan, jossa todettiin entistä selvemmin valtiolla ja rajavartiolaitoksella olevan intressejä Malmin kentän suhteen. Näitä ovat erityisesti hyvät liikenneyhteydet ja Rajavartiolaitoksen helikoptereiden esteetön pääsy merelle ja ammatillisen lentokoulutuksen säilyttäminen pääkaupunkiseudulla. Vaihtoehtona Malmille voisi ministeriön mielestä toimia ainoastaan pääkaupunkiseudun lähialueella sijaitseva kenttä (tämä rajaisi pois mm. Kiikalan vaihtoehdon), tai sitten kenttä saisi jatkaa toimintaansa Malmilla myös vuoden 2034 jälkeen. Tämä kanta ilmaistiin Liikenne- ja Viestintäministeriön Ilmailulaitokselle antaman, Malmin lentokentän tulevaisuutta ja mahdollista uutta kenttää koskevan selvitystyön toimeksiannossa. Selvityksen on määrä valmistua vuoden 2006 loppuun mennessä.

(<http://www.lvm.fi/scripts/cgiip.exe/WService=lvm/cm/pub/showdoc.p?docid=1870&menuid=88&channelitemid=11362&channelid=55>.)

Kuten edellisestä käy ilmi, erilaisia selvitystöitä on tehty aikaisemminkin, mutta tulokset ovat jääneet väliaikaisiksi eikä ratkaisua kentän suhteen ole syntynyt. Nyt meneillään olevan selvitystyön toimeksiannossa todetaankin, että *“Malmin toimintojen sijoittamiselle halutaan nyt löytää kestävä ratkaisu, koska väliaikaisratkaisut eivät tue yritysten investointihalukkuutta.”*

## 6.4 Malmin lentokentän ystävät

Nykyinen konflikti eroaa esimerkiksi 1980-luvun suunnitteluvaiheesta siinä, että lentokentän käyttäjät ja ystävät ovat aktivoituneet ja organisoituneet huomattavasti aikaisempaa tehokkaammin.

Malmin lentokentän puolustajat ja taustavoimat perustivat yhteisen yhdistyksen nimeltään Malmin lentokentän ystävät r.y:n (MLY) 23.3.2002. Yhdistyksen tavoitteena on pelastaa Malmin lentokenttä asuntorakentamiselta, tukea nykyistä lentokenttätoimintaa, ja myös edistää ja kehittää sitä tulevaisuudessa. Jäseniä yhdistyksessä on yli 800 kpl.

([www.pelastamalmi.org](http://www.pelastamalmi.org).)

Keinona tähän he näkevät haastatteleman puheenjohtajan mukaan pääasiassa aktiivisen tiedotustoiminnan ja julkisen keskustelun herättämisen. Yhdistyksen jäsenistössä on asiantuntevia toimijoita, kuten entinen kaupunginjohtaja Raimo Ilaskivi (<http://pelastamalmi.org/fi/luettavaa/ilaskivi2.html>), jotka vaikuttavat myös yksityishenkilöinä Malmin puolesta muun muassa kirjoittamalla mielipidekirjoituksia lehtiin ja internettiin.

Järjestö on kerännyt lentokentän säilyttämisen puolesta addressin, jonka on allekirjoittanut jo yli 42 000 henkilöä ympäri Suomea (tilanne 10/2006). Yhdistys järjestää avoimien ovien päiviä, antaa lehdistötiedotteita, ja ylläpitää suosittua internet-sivustoa osoitteessa [www.pelastamalmi.org](http://www.pelastamalmi.org). Yhdistys järjestää myös keskustelutilaisuuksia ja osallistuu erilaisiin tapahtumiin kuten jokavuotisille Malmin markkinoille.

Yhdistys on pyrkinyt käyttämään julkisuutta hyväkseen, ja kentän puolustajat ovat myös verkostoituneet strategisesti Malmin säilyttämistä tukevien tahojen kanssa, kuten Museoviraston ja eräiden luonnonsuojelu- ja lintuyhdistysten kanssa (vrt. Staffans 2004, 292). Yhdistys ja sen jäsenet ovat useiden arvoiden mukaan erittäin vahvoja kansalaisvaikuttajia.

Malmin lentokentän ystävät toteavat, että "Helsingin kaupungin näkemys ei perustu ilmailualan asiantuntemukseen vaan kiinteistö- ja kaupunkisuunnittelualojen intresseille" (<http://www.pelastamalmi.org/fi/uutisia/kh0105.html>).

Yhdistys keräsi yhteen perustelunsa kentän säilyttämisen puolesta yleiskaava 2002:n yhteydessä jättämässään mielipiteessä:

- Malmin kenttä edustaa ainutlaatuista liikenne- ja ilmailuhistoriaa
- Malmin kenttä luo Koillis-Helsingin alueilmettä
- Malmin kenttä on arvokas luonto- ja ympäristökohde
- Malmin kentälle ei ole olemassa korvaavaa vaihtoehtoa
- Malmin lentokentän rakentaminen ei ole ratkaisu tonttipulaan
- Malmi on suomalaisen yleisilmailun korkeakoulu
- Malmin kentän säilyttäminen on valtakunnallinen asia.

.(Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2003, 173.)

#### **6.4.1 Yhdistyksen toimet**

MLY on tehnyt valituksia hallinto-oikeuteen Helsingin kaupungin kaavoituksesta ja muun muassa kaupunginhallituksen yksipuolisesta vuokrasopimuksen irtisanomisilmoituksesta. He ovat valittaneet yleiskaavasta korkeimpaan hallinto-oikeuteen asti

23.8.2005. [.\(http://www.pelastamalmi.org.\)](http://www.pelastamalmi.org) Korkeimman hallinto-oikeuden valitus on vielä ratkaisematta.

Yhdistys jätti myös vuonna 2003 silloisesta kaupunginhallituksen puheenjohtaja Jussi Pajusesta jääviysvalituksen hallinto-oikeuteen. MLY katsoo Pajusella olevan asiassa oma intressi, koska hän on omistajana ja hallituksen puheenjohtajana Malmin kauppakeskus Novassa. Oletettavasti kauppakeskus saisi lisää asiakkaita Malmin lentokentälle rakennettavalta asuinalueelta. (Haastatteleman kauppakeskuksen johtaja tosin totesi, ettei kauppakeskus laske tämän varaan, kauppa käy nykyiselläkin väestöpohjalla, muttei kiellä että olisi hyvä saada asukkaita alueelle.)

Yhdistyksen toiminnan yksi näkyvimpiä saavutuksia on ollut Malmin lentokentän nimittäminen yksityisen, New Yorkissa toimivan World Monument Fundin maailman sadan uhanalaisimman kulttuurikohteen listalle 2004-2005, ja uudelleen kaksivuotiskaudelle 2006-2007. ([http://wmf.org/resources/sitepages/finland\\_helsinki\\_malmi\\_airport.html](http://wmf.org/resources/sitepages/finland_helsinki_malmi_airport.html)). Hakemuksen laatimisessa he saivat haastatteleman Museoviraston edustajan mukaan asiantuntija-apua Museovirastolta. Tämä nimitys herätti paljon huomiota, ja varmasti lisäsi ihmisten tietoisuutta lentokentän kulttuurihistoriallisista arvoista.

Haastatteleman MLY:n puheenjohtaja vertaa lentokentän kulttuurihistoriallista merkitystä suuren luokan kansainvälisiin kulttuuriaarteisiin:

*"nostettiin hirvee meteli kun Talebanit räjäytti niitä kuvia siellä kallioissa, mutta kun meillä on itte tällä maaperällä tällainen aarre, jota pidetään tosiaan kansainvälisesti, eri piireissä ei pelkästään WMF, esim. kansainvälinen ilmailujärjestö FAI pitää tätä ainutlaatuisena lentokenttänä maailmassa."*

Nimitys WMF:n listalle herätti epäilemättä kiinnostusta myös ulkomailla, ja myös tähän lentokentän ystävät ovat viitanneet puhuessaan Malmin lentokentästä kansainvälisen luokan kysymyksenä.

Yhdistyksen työn tuloksena kentän arvo on ymmärretty yhä laajemmin, ja kenttä on saanut osakseen myös kansainvälistä huomiota.

Lentokentän puolustajat, mukaanlukien MLY:n jäseniä, järjestivät mielenosoituksen juuri ennen edellämainittua kentän vuokrasopimuksen irtisanomisen käsittelyä Helsingin elimissä. Mielenosoitus pidettiin ensin Helsingin kiinteistölautakunnan edessä 20.12.2004, sitten kaupunginhallituksen edessä Kauppatorilla 10.1.2005 ja 17.1.2005. Olin paikalla yhdessä mielenosoituksessa tarkkailijana, otin myös valokuvia tilanteesta. Poliisin arvion mukaan paikalla oli noin 150 henkilöä. Havaintojeni mukaan mielenosoitus oli suhteellisen näkyvä ja kuuluva banderolleineen ja lentokoneen pienoismalleineen, ja se uutisoitiin erilaisissa tiedotusvälineissä.

Yhdistyksen tiedotustoiminta on myös ollut näkyvää, yhdistys julkaisi mm. 8-sivuisen liitteen Koillis-Helsingin Sanomissa 10.6.2005. Liitteessä oli artikkeleita ja malmilaisten yritysten mainoksia. Ilmoitus löytyy MLY:n internet-sivuilta osoitteesta <http://www.pelastamalmi.org/files/kenttapostia.pdf>. Yhdistys julkaisi myös suuren ilmoituksen Helsingin sanomissa ennen kunnallisvaaleja 2004, ilmoituksessa lueteltiin Malmin lentokentän säilyttämistä kannattavat kunnallisvaaliehdokkaat Helsingissä. Kentän kannattajat pystyisivät näin kanavoimaan mielipiteensä Helsingin päättäjille osallistumalla heidän valitsemiseensa.

Merkillepantavaa on, että Malmin lentokentän ystävillä on ollut myös aktiivista vastasiantuntijuutta, vaihtoehtoisen vision tarjomista Helsingin kaupungin asuinrakennussuunnitelmille. Yhdistys järjesti vuonna 2004 visioseminaarin "Malmin

lentoasema huomenna", missä he esittelivät ajatuksia siitä, kuinka Malmin lentoasema voisi muodostua maailmanluokan matkailukohteeksi (<http://www.pelastamalmi.org/fi/tiedotteet/visioseminaari.html>). Yhdistyksen puheenjohtaja uskoi myös haastattelussani Malmin potentiaaliin turistikohteena, hänen mukaansa lentokenttä voisi muodostua yhtä suosituksi turistikohteeksi kuin Suomenlinna, näin kentän talouskin saataisiin turvattua pääsylipputulojen avulla (Saari, haastattelu 30.9.2004).

Kentän ystävät jatkavat suunnittelutyötään visiosuunnitelmalla, joka kattaa ilmailun, kaupunki-identiteetin ja luonnon, kulttuurin ja historian sekä talouden. Heidän tavoitteensa on, että kenttä on vuoteen 2034 mennessä niin mielenkiintoinen ja kannattava kokonaisuus, että myös kaupunki haluaa silloin uudistaa maa-alueen käyttösopimuksen. (Koillis-Helsingin Lähisanomat 9.2.2005, 11.)

Kentän ystävät siis pyrkivät tavallaan ”myymään” kenttää päättäjille, jotta nämäkin ymmärtäisivät kentän arvon ja mahdollisuudet toimia taloudellisestikin elinkelpoisena kulttuuri- ja matkailukohteena. Yhdistyksen jättämässä Yleiskaava 2002:n mielipiteessä ehdotetaan, että: *"kaupunki ryhtyy yhdessä eri viranomaisten, kentän käyttäjien ja sidosryhmien kanssa määrätietoisesti kehittämään Malmin lentokentästä monipuolista ilmailuun, liikennehistoriaan ja alueen monimuotoiseen säilyttämiseen keskittyvää toiminnallista keskusta"* (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2003, 173).

Jo nyt kentällä järjestetään erilaisia tapahtumia, esimerkiksi useana vuotena järjestetty Xtreme Festival -moottoritapahtuma, jossa on mm. stunt-ohjelmaa ja jokamiehen kiihdytysajoa (<http://www.pelastamalmi.org/fi/uutisia/x-treme06.html>). Tämänkaltaisia paljon tilaa vieviä, ja mahdollisesti ääntä synnyttäviä tapahtumia ei pystytä järjestämään monessa muussa paikassa Helsingissä.

Kentän ystävät ovat ilmoittaneet taistelevansa loppuun asti, ja käyttävänsä kaikki keinot puolustaakseen kenttää. Haastattelemani lentokentän ystävien puheenjohtaja puhui jopa ”järeämpien aseiden” käyttöönottamisesta mikäli päättäjät eivät ymmärrä säilyttää kenttää, viitaten muun muassa mahdollisuuteen tehdä kansainvälisiä valituksia Malmin kentän puolesta. Tämä on odotettua konfliktintutkimuksen valossa, jonka mukaan osapuolen aseman ollessa uhattuna turvaudutaan helposti yhä järeämpiin vaatimuksiin ja keinoihin (Peltonen ym. 2006, 111).

#### 6.4.2 Lentokentän käyttäjien ja ystävien intressit

Malmin lentokentällä on tietysti suuri käyttöarvo sen nykyisille käyttäjille. Kenttä sijaitsee sen käyttäjien kannalta erinomaisella paikalla, ja on helposti suuren käyttäjäkunnan saavutettavissa. Kentällä tapahtuvassa lentäjäkoulutuksessa käy paljon opiskelijoita nimenomaan pääkaupunkiseudulta. Lentokoulutuksella on suuri merkitys koko ilmailualalle. Malmin kentällä ja Hki-Vantaan kentän läheisyydellä on myös synergiaetuja lentokouluttajien ja muun henkilökunnan liikkuvuuden kannalta. Myös lentoharrastuksen ja monenlaisten harrastekerhojen, sekä yleisötapahtumiin pääsee nopeasti kentän nykyisen sijainnin ansiosta. Kentällä toimiva Rajavartiolaitos on myös painottanut nykyisen sijainnin toimivuutta viranomaistoimintojen kannalta. Lentokentälle pienkoneella tuleva pääsee myös suoraan Helsingin rajojen sisäpuolelle, mikä lyhentää useimmiten kokonaismatkoja. Näitä edellä mainittuja seikkoja kutsun yhteisesti käyttöintressiksi.

Hyvään sijaintiin liittyy myös taloudellinen intressi. Kovin kauas siirtyessään lentokentän käyttäjille koituisi huomattavia matkakuluja sekä myös ajallista tappiota matka-aikoina mitattuna. Kentällä toimivien lentoalan yritysten toimintaedellytykset myös heikkeisivät huomattavasti, tai niiden toiminta uhkaa loppua kokonaan mikäli kenttä siirtyy kauas pääkaupunkiseudulta. Tämä johtuu asiakaspohjan kapenemisesta toimittaessa kauempana pk-seudulta (mm. <http://pelastamalmi.org/fi/luettavaa/harhaluulot.html#kolme>). Lentokentän säilymisestä ovat siis riippuvaisia myös yritysten työpaikat, mikä on myös taloudellinen intressi.

Malmin lentokentällä on myös merkittävää kulttuurihistoriallista, symbolista ja tunnearvoa varsinkin sen käyttäjien parissa. Toisin sanottuna kenttään kohdistuu säilyttävä, konservatiivinen intressi.

Monet lentokentän ystävät kertovat kenttäalueella olevan myös merkittäviä luonto- ja virkistysarvoja. Lentokentän viereisten alueiden asukkaat käyttävät lentokentän ympäri kulkevaa lenkkipolkua virkistyskäytössä. Useat luonnonsuojelujärjestöt sekä lintuharrastajat ovat myös painottaneet alueen luontoarvoja. Lentokenttään kohdistuu siis konservatiivinen luontointressi.

### Taulukko 3: Malmin lentokentän käyttäjien ja ystävien intressit kategorioittain

Lentokentän käyttäjien intressit
Käyttöintressi, saavutettavuus
Taloudellinen intressi
Konservatiivinen – historiallinen intressi
Konservatiivinen - luontointressi

#### 6.5 Rahoituskiista: uusi lentokenttä vai hajasijoitusvaihtoehto

Konfliktin olennaisena sivujuonteena on ollut jatkuvasti kysymys Malmin kenttää korvaavien ratkaisujen rahoituksesta. Rahoituksesta sopiminen oli yhtenä edellytyksenä lentokentän lopettamiselle edellä esitellyssä yhteistoiminta-asiakirjassa

(<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=11752&lan=fi> , 4).

Kysymys on siitä, kuka maksaa mahdollisen uuden kentän tai hajasijoitusmallin investointi- ja käyttökulut. Erimielisyys saattaa estää mahdollisen uuden lentokentän rakentamisen, ja on ainakin hidastanut kentän lakkauttamiseen tähtäävää prosessia.

Valtion kantana on ollut se, että Helsingin kaupungin tulisi suurelta osin kustantaa uuden kentän rakentaminen, kun taas Helsinki olisi valmis ainoastaan osallistumaan pienemmällä panoksella asiaan. Haastatteleman Liikenne- ja viestintäministeriön edustajan mukaan uuden lentokentän rakentamisen on arvioitu maksavan vähintään 35 miljoonaa euroa, ilman lentotoimintaa harjoittavien yritysten toimitilojen rakennuskustannuksia.

Hinnanmuodostus riippuu haastatteleman kaupunkisuunnitteluviraston edustajan mukaan paljolti myös valittavasta paikasta ja sen maaperästä. Toistaiseksi Helsingin tarjous osallistumisesta korvaavan kentän rakentamiseen on ollut noin kaksi-kolme miljoonaa euroa (HS 22.1.2003). Toisaalta Helsinki katsoo jo tukeneensa lentotoimintaa antamalla kenttäalueen vastikkeetta lentotoiminnan käyttöön 70 vuodeksi. Valtion kannan takana on varmasti myös tieto siitä, että kaupunki saa alueen asuntokäyttöön muuttamisesta huomattavaa hyötyä ja tuloja.



Toistaiseksi ei ole ylipäättään selvää, rakennettaisiinko uutta lentokenttää laisinkaan, vaikka lentotoiminta Malmilla lopetettaisiinkin. Toinen vaihtoehto on niinsanottu hajasijoitusmalli, jossa lentokentän toiminnot jaettaisiin jo olemassaoleville lentokentille. Tätä on pidetty todennäköisempänä kuin uuden kentän rakentamista muun muassa Ympäristöministeriön ja aikaisemmissa Liikenne- ja viestintäministeriön kannanotoissa Varsinkin Helsinki kannattaa tätä mallia, ja on ilmoittanut ettei yhteistoiminta-asiakirja edellytä uuden lentokentän rakentamista. (Helsingin kaupunginhallituksen esityslista 1/2005.)

Rahoituskysymys tulee eteen myös siinä vaihtoehdossa että Malmin toiminnot hajasijoitetaan. Olemassaoleviin kenttiin olisi tehtävä mittavia ja kalliita muutostöitä, muun muassa uusi lennonjohtotorni sekä hangaari- ja toimitilarakennukset.

Kentän käyttäjiä ei ylipäänsä voida pakottaa siirtymään tietylle kentälle, vaan siirtyminen perustuu vapaaehtoisuuteen. Ote Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksestä tarkentaa tätä:

"Kentän toiminnoista vain Ilmailulaitoksen toiminnot ja Rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta ovat siirrettävissä valtion päätöksellä. Muut kentällä toimivat tahot, sekä harrasteilmailun että kaupallisen koulutuksen ja liikentotoiminnan osalta, ovat sellaisia että ne hakeutuvat parhaaksi katsomalleen kentälle jossa k.o toiminnan harjoittaminen on mahdollista, tai mahdollisesti niiden toiminta lakkaa kokonaan." (Liikenne- ja viestintäministeriö 2000, 12)

Useille Malmin yrittäjille olisi myös maksettava korvauksia vuokrasopimuksen ennenaikaisesta loppumisesta.

Haastattelemani kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtajan mukaan rahoituskysymys muodostaakin eräänlaisen hiljaisen konfliktin valtion ja Helsingin kaupungin välille (sekä kustannuksista että myöskin kentän toimintojen siirtämisestä).

Haastattelemani ympäristöministeriön edustajan mukaan kentän lopettaminen on rahoituksen kannalta vielä varsin kaukana toteutumisesta, *"maksajia ei välittömästi ole näköpiirissä"*. Tilanne voi tietysti muuttua, mutta merkkejä siitä ei ole tällä hetkellä näkyvissä.

Toinen näkökulma Malmin kentän taloustilanteeseen on se, että nykyisin kenttä tuottaa valtiolle noin miljoona euroa tappiota vuodessa. Haastattelemani Ilmailulaitoksen edustajan mukaan *"Fakta on se, että muistaakseni miljoonan euron suuruusluokkaa vuositasolla se syö meidän käyttökattamme, elikkä on tappiollinen tässä mielessä."*

Eräiden toisten tietojen mukaan tappio olisi 750 000 euron luokkaa (mm. HS 21.1.2005).

Valtion laitoksiltakin edellytetään nykyisin kustannustehokkuutta. Ilmailulaitos on liikelaitos, jonka toiminnan tulee oltava taloudellisesti kestäväällä pohjalla. Halutaanko Malmin kentän ylläpitoa jatkaa on Liikenne- ja viestintäministeriön päätettävissä, Ilmailulaitoksen ylitarkastaja toteaa Helsingin sanomien haastattelussa (HS 5.12.2004).

Malmin toimintojen liiketaloudellinen tappiollisuus saattaa tuoda omalta osaltaan paineita löytää uudenlaisia ratkaisuja Malmin kentän toiminnoille ja niiden rahoitukselle.

## **6.6 Museoviraston toimet**

Malmin kiistassa on huomioitava myös Museoviraston rooli. Museovirasto on tuonut viranomaistehtäviensä mukaisesti esiin kentän kulttuurihistoriallisen arvon, ja toivoo kentän säilyvän lentokenttänä. Haastatteleman viraston edustajan mukaan kulttuurihistorialliset arvot säilyisivät parhaiten, mikäli kentällä harjoitetaan alkuperäistä toimintaa. Tällöin kenttämiljöö muodostaa toiminnallisen kokonaisuuden. Pelkkä rakennusten säilyttäminen ei olisi yhtä arvokasta. (myös <http://www.museovirasto.fi/fi/lausuntotie3704>.)

Museoviraston rooli saattaa olla konfliktin lopputuloksen kannalta jopa ratkaiseva, koska virasto on ehdottanut Malmin lentokenttää kiitoratoineen sisällytettäväksi valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon. Mikäli valtioneuvosto hyväksyy nimityksen, tekisi se alueelle rakentamisen hankalaksi ellei mahdottomaksi. Helsingin kaupungin edustajat ovat tyrmänneet ehdotuksen, ja katsovat sen olevan liian vahvaa puuttumista Helsingin sisäisiin asioihin. (HS 22.11.2005.)

Uuden maankäyttö- ja rakennuslain ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden myötä Museoviraston mahdollisuudet vaikuttaa valtakunnallisesti merkittäviä kohteita uhkaaviin hankkeisiin ovat joka tapauksessa parantuneet (Peltonen ym. 2006, 88-89).

## 6.7 Asukasyhdistykset ja lähiseudun asukkaat

Malmin konfliktissa on otettava huomioon vielä lentokentän naapurit. Tässä kappaleessa tarkastelen Malmin lentokenttäalueen ja sen läheisten alueiden asukasyhdistysten ja asukkaiden roolia. Heille kysymys on paikallinen, kotiseutua ja siihen liittyviä intressejä koskeva. He eivät ole olleet konfliktin kuluessa kovin merkittävässä päätöksentekijän roolissa, mutta heillä on oma vaikutusmahdollisuutensa yleiskaavan yhteydessä lausuntojen, muistutusten ja valitusten muodossa..

Tehdessäni tutkimusta haastattelin Malmin lentokentän viereisten alueiden asukasyhdistysten puheenjohtajia. Haastatteleman puheenjohtajat edustivat Malmi-seuraa, Puistola-seuraa ja Tapanila-seuraa. Kaikilla puheenjohtajilla oli vahva mielipide Malmin lentokenttäkysymykseen. Suurmetsä-Jakomäki-seuran edustajalta sain sähköpostivastauksen kysymyksiini.

Asukasyhdistysten tehtävänä on toimia alueensa edunvalvojana, ja edustaa asuinalueensa asukkaiden mielipiteitä. Toiminta muodostuu pääasiassa lausuntojen ja mielipiteiden antamisesta, sekä erilaisten keskustelutilaisuuksien ja tapahtumien järjestämisestä, kertovat haastattamani puheenjohtajat.

Asukasyhdistykset ovat olleet paikalla keskustelutilaisuuksissa, joissa kaupungin edustajat esittelivät rakennussuunnitelmia. Näissä yleisötilaisuuksissa paikalla olleet alueen asukkaat ja yhdistykset saivat tuoda mielipiteensä julki. Asukasyhdistykset ovat myös itse järjestäneet keskustelutilaisuuksia, joissa lentokentän kysymys ollut vahvasti esillä. Keskustelut ovat Puistola-seuran puheenjohtajan mukaan olleet välillä melko kiivassävyisiäkin. Varsinkin lentokentän puolustajat ovat olleet hyvin edustettuina näissä tilaisuuksissa.

Keskustelutilaisuudesta kertoo värikkään esimerkin haastatteleman Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja:

*“kyllä minäkin oon ollut muutamissa sellaisissa tilaisuuksissa[...] Malmin lentokentän siellä asemalla, niin suurin piirtein ne jotka uskalsivat olla toista mieltä niin hyvä ettei niitä lynkattu sinne [...] Kyl tällöisissä tilanteissa on aina niin, että ne jotka ovat kiihkeästi asian puolesta tulevat paikalle ja käyttävät koko tilaisuuden arsenaalin asiansa puolustamiseen”*

Malmin lentokenttäkysymys on aiheuttanut vastakkainasettelua alueen asukasyhdisten ja asukkaidenkin välillä. Kysymys on siis aiheuttanut henkilökohtaisiakin jännitteitä, haastattelemani Tapanila seuran puheenjohtajan mukaan ei kuitenkaan ylitsepääsemättömiä:

*"on ollut joitain jännitteitä, mutta ei sellaista ettei suostuttais samoihin tiloihin",  
"mä uskon et kuitenkin Koillisten asukasyhdistysten yhteistyön kannalta.. mä luulen että kaikilla on kuitenkin suhteellisuudentaju tallella [...] on tietty asia jonka suhteen on ollut vähän niinkun jännitettyä, mut ei se niinkun blokkaa mitään, ei se estä yhteistyötä muissa asioissa".*

### 6.7.1 Asukasyhdistysten mielipiteet ja toimet

Asukasyhdistysten mielipiteet ovat jakaantuneet mielenkiintoisella tavalla. Malmi-seura ja Suurmetsä-Jakomäki-seura ovat ilmoittaneet kannattavansa uuden asuinalueen rakentamista, kun taas Puistola-seura ja Tapanila-seura ovat selkeästi kentän säilyttämisen kannalla (mm.Rouhinen, haastattelu 12.10.2004, Saares, haastattelu 28.1.2005.).

**Malmi-seura** kannattaa lentokentän muuttamista asumiskäyttöön. Puheenjohtaja argumentoi kentän lopettamisen puolesta pitkälti täydennysrakentamista ja yhdyskuntarakenteen eheytymistä tukevin perusteluin.

Puheenjohtajan mielestä koko Malmin alue kehittyisi, alueen palvelut ja kilpailukyky paranisivat, mikäli uusi asuinalue rakennetaan. Tämä saavutettaisiin kentän alueelle tulevien n. 10 000 uuden asukkaan myötä. Nyt Malmin keskus ei ole pj:n mukaan menestynyt samalla tavoin kuin esimerkiksi Itäkeskus, koska mm. Tammiston ja Kehä III:n palvelut houkuttelevat asiakkaita pois Malmilta.

Seuran puheenjohtaja on ollut konfliktin aikana aktiivinen toimija joka on antanut paljon Malmi-aiheisia lehtihaastatteluja, joista poimintoja: *"Muut kehittyvät ympärillä, mutta meillä ei tapahdu mitään"* (HS 10.1.2005). *"Malmille tarvitaan nuorten perheiden ja korkeatasoisten työpaikkojen tuomaa uutta verta väestörakenteen vinoutumisen ehkäisemiseksi"* (Helsingin Uutiset 14.9.2004, 2).

Malmi-seuran Yleiskaava 2002:n yhteydessä jättämässä mielipiteessä todetaan, että "Lentotoiminta ja Malmin lentokenttää ympäröivien asuinalueiden asuinympäristön

laadullinen kehittäminen ovat jyrkässä ristiriidassa. Se syvenee, mikäli lentotoiminta Malmilla jatkuu." (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2002, 175).

Eräissä lehtiartikkeleissa puheenjohtaja on jopa esitetty lentokentän rohkeana vastustajana, joka on joutunut kentän puolustajien rummutuksen keskelle: ”*Aggressiivisen lentokentän säilyttämiskampanjan keskellä Rouhinen tuntuu olevan lentokentän ympäristössä ainoa, joka uskaltaa puolustaa sen rakentamista.*” (HS 10.1.2005), ”*Sylkykupin rooli ei näytä Rouhista haittaavan.*” (HS 10.2005).

Malmi-seuran kanta on ollut jo pitempään kentän poistamisen kannalla, seuran edellisenkin puheenjohtaja, alueella hyvin tunnettu Arvi Laurila oli samoilla linjoilla (Rouhinen, haastattelu 12.10.2004., Uotila, haastattelu 24.10.2004.).

**Tapanila-seura** kannattaa taas lentokentän säilyttämistä. Seuran kanta ja myös argumentit ovat täsmälleen päinvastaisia kuin Malmi-seuran.

Seura jätti kirjallisen lausunnon Yleiskaava 2002:n ehdotusvaiheessa, jossa todetaan että: ”Tapanila-Seura korostaa lentokenttäalueen säilyttämisen erinomaisen tärkeää merkitystä koko koillisen alueen, Malmin aluekeskuksen ja läheisten kaupunginosien kehittämiseksi”, ”Rakentamalla alueen viimeinen avoin kohta tuhotaan alueen omaleimainen viihtyvyys, historiallinen perintö ja kiihdytetään poismuuttoa.”

(<http://www.tapanila.fi/malmi/yleiskaava2002.html>).

Haastatteleman seuran puheenjohtajan mukaan lentokenttä on arvokas aluetta yhdistävänä ja identiteettiä luovana tekijänä, ja kentän luomaa avaruutta pidetään kaupunkikuvaa väljentävänä tekijänä. Lisäksi kenttäalueella on luontoarvoja.

Kenttäkysymys ei kuitenkaan ole kaikista tärkein asia heidän ”agendallaan”. Haastatteleman puheenjohtaja kertoo: ”*mä oon ollut jopa välillä rauhoittamassa sitä keskustelua, koska [...] en halua että Tapanila-seura leimautuu lentokentän puolustamisen kautta, koska niinkun sanottu meillä on niin paljon tärkeämpiäkin teemoja*” . Vielä tärkeämmäksi taisteluksi on koettu esimerkiksi oman paikalliskirjaston ja ala-asteen säilyttäminen.

Seuran puheenjohtaja ei usko, että asuntojen rakentaminen kentän alueelle toisi ratkaisun Malmin alueen status- tai imago-ongelmiin. Hän epäilee että uusi lentokentän alue

muodostuisi omaksi, erilliseksi alueekseen, joka ei vaikuttaisi kovin paljoa Malmin statusta kohottavasti. Puheenjohtaja on myös hieman skeptinen uuden asuinalueen toteuttamisen laadusta, ja epäilee rakennusoikeuksien nousevan siinä vaiheessa kun rakennusliikkeet pääsevät neuvottelemaan: *”et ne kuvat näyttää idyllisiltä ja mukavilta, mut et tuleeks se oikeesti olemaan sellainen, en usko”* (Saares, haastattelu 28.1.2005)

**Puistola-seura** on ilmaissut selkeästi kannattavansa kentän säilyttämistä paikallaan. Seuran puheenjohtaja kertoo kentän olevan olennainen osa alueen identiteettiä ja historiaa, ja se toimii myös retkeilykohteena ja virkistysalueena. *”siellä käy hirveen paljon lapsiperheitä ihan vaan kattelemassa lentokoneita ja syömässä jätskiä, et se on semmoinen tietyllä tavalla nähtävyys”*.

Puistola-seuran puheenjohtaja kertoo haastattelussani osallistuneensa melko aktiivisesti erilaisiin tilaisuuksiin, erityisalanaan hän on perehtynyt lentokenttäalueen kasvillisuuteen.

Seura on esittänyt Malmin kenttää tukevan mielipiteen Helsingin päättäjille: ”Puistola-seura esittää kaupunginhallitukselle aikalisää kenttäpäättökseen. Seura esittää kaupunginhallitukselle, että se ei hyväksyisi kiinteistölautakunnan ehdotusta Malmin lentokentän vuokrasopimuksen irtisanomisesta.”, ”Tämä tienoo on meidän keskuspuistomme”. (Koillis-Helsingin lähisanomat 12.1.2005.)

Puistola-seuran puheenjohtaja kertoo oman alueensa ylivoimaisen enemmistön kannattavan kentän säilyttämistä: *”tunnen paljon ihmisiä ja joutunut paljon keskustelemaan, että tässä lähialueilla se (kentän vastustajien) prosentti on vielä pienempi, se saattais olla 10%”*.

Kentän meluhaittoihin on puheenjohtajan mukaan ajan mittaan totuttu, eikä niitä pidetä kovin pahoina. Melusta valittavat ovat hänen mielestään lähinnä muualta muuttaneita, ja että *”vanhemman polven ihmiset on hyvinkin pontevasti puolustamassa tota kenttää”*. Tämä huolimatta siitä, että lentokentän kiitoradan pohjoinen pääty on aivan Puistolan omakotialueen tuntumassa, ja koneet lentävät huomattavan matalalta tämän alueen ylitse.

Lentokentän rakentamista ei seuran puheenjohtajan mielestä kannata perustella myöskään alueen palvelujen parantumisella: *”Palveluitten säilyminen, en mä kyllä katso että ne on uhanalaisia”*. Pohjoisen alueen asumisväljyys olisi myös uhattuna, jos kenttäalue

muutettaisiin asuinalueeksi: *"Kyllähän se jollain tavalla on kääntäen verrannollista tohon asumisviihtyvyyteen se että kuinka tiiviisti ollaan"*.

Puistola-seura ja ilmeisesti valtaosa alueen asukkaista ovat tukeneet kentän säilymistä jo pitempään. Puistolan alueoppaassa ilmestyi jo vuonna 1988 artikkeli jossa Antero Kuittinen kirjoittaa: *"On ollut mielenkiintoista ja miellyttävää havaita, että samanaikaisesti kun lentokentän siirtäjät ovat kuumeisesti pyrkineet omiin tavoitteisiinsa, paikallinen väestö on lähes yksimielisesti kääntynyt hanketta vastaan."*

### **Suurmetsä-Jakomäki seura**

Lentokenttää melko lähellä sijaitsevan, ja lentoreittien alla sijaitsevan Jakomäen alueen asukasyhdistys Suurmetsä-Jakomäki Seura on suhtautunut varovaisen myönteisesti kentän asuinrakentamiseen (Järvinen, sähköpostiviesti 21.4.2005).

Seura järjesti vuonna 2002 asukasillan, jossa lentokentän alueen suunnitelmia oli esittelemässä Malmi-projektin vetäjä Matti Visanti. Illan yleinen mielipide kallistui enemmänkin rakentamista kannattavaksi. (Järvinen, sähköpostiviesti 21.4.2005.)

Seuran lausunnossa Yleiskaava 2002:n yhteydessä todetaan selkeästi: *"Lentokentän, ja sen ympäristön muodostaminen suunnittelualueeksi on ollut oikea päätös."* (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2002, 175).

### **6.7.2 Analyysia asukasyhdistysten ja lähiseudun asukkaiden kannoista**

Malmin lentokentän viereisten asukasyhdistysten keskinäinen erimielisyys on mielenkiintoinen ilmiö, jolle ei ole tähän mennessä esitetty julkisuudessa eikä tutkimuksissa selitystä. Analysoin kysymystä lyhyesti tässä kappaleessa.

Asukasyhdistysten kannanotoista ja haastatteluistani ilmenee seikkoja, jotka kertovat mielipide-erojen syistä. Malmi-seura painottaa alueensa palveluiden kehittämistä ja väestörakenteen monipuolistamista uuden asuinalueen avulla. Uuden asuinalueen pientalovaltainen toteuttaminen toisi alueelle myös lisää lapsiperheitä joka turvaisi

koulupalvelut, ja lisäväesto (joka olisi todennäköisesti lisäksi taloudellisesti suhteellisen hyvin toimeentulevaa) mahdollistaisi Malmin keskuksen kaupallisten palveluiden kehittämisen. Alueen korkeatasoinen toteuttaminen kohentaisi alueen ulkonäköäkin.

Uusi asuinalue nähdään siis voimavarana joka parantaisi Malmin aluekeskuksen asemaa, kilpailukykyä ja myös nykyisin heikohkoa statusta. Toisin sanottuna uuden asuinalueen toivotaan johtavan koko Malmin alueen gentrifikaatioon, sosiaaliseen kohentumiseen. Ehkä Malmin lentokenttäalue ei myöskään toimi malmilaisille yhtä suuressa määrin virkistysalueena kuin esimerkiksi kentän viereisille Puistolalaisille. Malmin alueesta tehty selvitys (Kopomaa & Manninen 2000, 33) tukee tätä oletusta: *”Kenttäaluetta kiertää aita. Kiito- ja rullausalueille on rajoitettu pääsy. Sijainniltaan ja toiminnaltaan (lentokenttä) paikka on useimmille Malmilaisille ollut jokapäiväisenä toimintaympäristönä syrjäinen”*.

Sen sijaan Puistola (ilman Tapulikaupunkia) ja Tapanila ovat statukseltaan suhteellisen arvostettuja, rakennuskannaltaan pääosin omakoti- ja rivitalovaltaisia, rauhallisia ja verrattain hyvintoimeentulevia asuinalueita (mm. <http://www.aluesarjat.fi/>). Niillä ei myöskään ole suurta kaupallista keskusta, joka hyötyisi väestönkasvusta.

Uuteen asuinalueeseen suhtaudutaan epäilevästi, ja sen väestörakenne ei esimerkiksi kohottaisi näiden jo valmiiksi keskituloisten asuinalueiden statusta. Päinvastoin alueella pelätään uuden asuinalueen tuovan mukanaan rauhattomuutta, liikennettä ja sosiaalisesti epätoivottavaa ainesta. Tässä lentomelulla ei tunnu olevan osaa, vaikka varsinkin Puistolassa se onkin paikoin merkittävää.

Asukasyhdistysten tehtävänä on toimia alueensa edunvalvojana, Puistolalan ja Tapanilan kaltaisten rauhallisten omakotialueiden asukkaiden intresseissä on nykyisen tilanteen säilyminen. Alueen asukkaat arvostavat asukasyhdistysten puheenjohtajien mukaan väljyyttä asuinympäristössään, ja tätä lentokenttä nykyisellään edustaa. Lentokenttä koetaan myös Tapanila-seuran puheenjohtajan mukaan osaksi alueen historiaa ja identiteettiä, jopa vahvemmin kuin Malmilla. Puheenjohtaja arvelee myös, että Malmilla on enemmän lentokentän historiaan perehtymättömiä asukkaita, koska mm. vuokra-asumisen suuren osuuden vuoksi alueen väestö vaihtuu useammin. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston teettämässä MalmiNoLogo-tutkimuksessa todetaan, että Tapanilalla on vahvempi, selkeämpi kaupunginosaidentiteetti kuin esim. Malmilla (Kopomaa & Manninen 2002, 14).

10 000:n asukkaan alueen rakentaminen naapuriin on niin merkittävä muutos, että sitä kohtaan esiintyy ymmärrettävästi myös vastustusta. Puistolalan ja Tapanilan asukasyhdistysten



ja asukkaiden mielipiteitä uutta asuntoaluetta kohtaan voidaan rinnastaa muiden vanhojen alueiden asukkaiden suhtautumiseen täydennysrakentamista kohtaan. Santaoja (2004, 50) toteaa: ”*Yleinen täydennysrakentamisen ongelma on kohdealueen asukkaiden asenne uutta rakentamista kohtaan. Asukkaat ovat tottuneet ympäristöönsä ja mieltävät sen omakseen. Heidän suhteensa lähiympäristöönsä on vahva ja tunneperäinen.*” Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen arvioi Malmin lähialueiden kantojen taustoja samansuuntaisesti kolumnissaan Metro-lehdessä (5.12.2002.): ”*Malmin kenttää on vastustettu melun takia, mutta myöhemmin se muuttuikin rakkaaksi, kun tiedossa oli uusia asukkaita alueelle.*”

Ralf Pendall (1999, 112) toteaa tähän yhteyteen relevantisti:

*”Uusia asuntoalueita vastustetaan monesti, vaikka ne eivät olisikaan sosiaalisesti huonoja. Vastustus perustuu uuden alueen vaikutuksiin lähialueilleen, kasvun ja tiiviyyden lisääntymiseen, avariiden maisemien katoamiseen ja maailman hallitsemattoman muuttumisen (growth) vastustamiseen. Vakiintuneet asukkaat vastustavat usein muutoksia hyväksi koettuun kokonaisuuteen, ja he vastustavat monesti jyrkästi uutta asuntorakentamista”*

Kaiken kaikkiaan vaikuttaa siltä, että lentokentän säilyttämisen toivomisen takana on enemmänkin se, mitä vaikutuksia kentän poistuminen toisi tullessaan, ei siis pelkästään lentokentän ja lentotoiminnan säilyminen itsessään. Hiukan paradoksaalisesti lentokenttä mahdollistaa näiden alueiden asukkaille rauhallisuuden ja status quo:n säilymisen.

Vastaavasti Malmin asukasyhdistys toivoo kentän poistumista siksi, että se mahdollistaisi asuntorakentamisen alueelle, mikä oletettavasti vaikuttaisi positiivisesti alueen palveluihin, imagoon ja asukasrakenteeseen. Sekä lentokentän asuntorakentamista kannattavat että kentän säilyttämistä puoltavat näkevät siis nykyisen lentokentän arvon välineellisenä: lentokentän poistuminen tai säilyttäminen mahdollistaisi toisten, asukasyhdistyksille vielä tärkeämpien tavoitteiden saavuttamisen tai säilyttämisen. Tämä ei tietenkään sulje pois sitä, että kentän säilyttämistä toivovat näkevät kentässä itsessäänkin merkittäviä arvoja.

Edellisten selitysten lisäksi asukasyhdistysten erilaisiin kantoihin saattaa vaikuttaa myös henkilökysymykset, asukasyhdistysten puheenjohtajien rooli asukasyhdistyksen kannan muotoutumisessa, mutta tämän tutkiminen ei ole tässä yhteydessä mahdollista.

Asukasyhdistysten kannat muodostetaan sitä paitsi yhdistysten hallitusten kokouksissa äänestämällä, joten puheenjohtajien rooli ei periaatteessa ole määräävä.

Malmin lähialueiden asukkaiden erot kenttään suhtautumisessa eivät myöskään ole välttämättä niin selkeitä kuin asukasyhdistysten kannoista voisi päätellä. Tapanila-seuran

puheenjohtaja toteaa: *"mä tunnen aika paljon malmilaisia jotka haluavat kentän säilyvän, eli ei mikään näistä asukasyhdistyksistä ole yksimielinen, tai asukasyhdistykset voi olla mutta ei asukkaat"*. Myös Malmi-seuran puheenjohtaja kertoo saaneensa paljon yhteydenottoja kentän rakentamista kannattavilta ihmisiltä alueilta, joiden omat asukasyhdistykset ovat vastustaneet rakentamista.

## **6.8 Epäsuorasti osalliset tahot**

Malmin konflikti koskettaa useita muitakin ryhmiä epäsuorasti. Nämä eivät ole varsinaisesti mukana konfliktin prosessissa, mutta heillä on joka tapauksessa merkittäviä intressejä Malmin lentokentän kohtalon suhteen. Heillä voi myös olla vaikutusvaltaa päättäjiin. Esittelen lyhyesti seuraavassa keskeisimmät epäsuorasti osalliset tahot.

### **6.8.1 Rakennuttajat**

Yhtenä konfliktin epäsuorana osapuolena voidaan katsoa olevan rakennuttajat ja rakennusliikkeet. Heillä on taloudellinen intressi Malmin lentokenttäalueen suhteen, sillä alueen asuntorakentaminen olisi varsin merkittävä urakka rakennusosalalle.

Eräät yhtiöt ovat jo ilmaisseet mielenkiintonsa hanketta kohtaan, Sato-yhtymän toimitusjohtaja Erkka Valkila kertoo Taloussanomien haastattelussa: *"Totta kai se kiinnostaa meitä, onhan lentokenttäalue todella hyvällä paikalla asutuksen keskellä Helsingissä"* (Taloussanomat 10.12.2004). Myös YIT:n konsernijohtaja on ilmaissut yhtiön mielenkiinnon tv-haastattelussa, kertoo haastattelemani Malmin lentokentän ystävien puheenjohtaja.

Taloussanomien artikkelin mukaan Malmille rakennusprojekti merkitsisi keskimääräisellä 2 500 euron neliöhinnalla tuhannen miljoonan euron asuntokauppoja (Taloussanomat 10.12.2004).

Rakennuttajilla ei kuitenkaan ole virallista asemaa konfliktissa. Kentän puolustajat ovat tosin epäilleet rakennuttajien ja poliitikkojen välillä olevan kytköksiä. Tämänkaltaisia "salaliittoteorioita" on esitetty internet-keskusteluissa, josta esimerkkinä nimim.

”Lentoaseman käyttäjä, golfiakin harrastanut” kommentti: "*Taustalla taitaa jyllätä grynderien rahanhimo*" <http://www.helsinginsanomat.fi/keskustelu/message.jspa?messageID=377890>.)

Helsingin kaupunkia ja rakennuttajia yhdistävät taloudelliset intressit. Usein kaupungin kaavoittajat ja rakennuttajat katsotaan kuuluvaksi ”samaan leiriin” siinä mielessä, että kumpikin osapuoli ajaa rakentamista usein esimerkiksi ympäristönäkökohtien vastaisesti (Peltonen ym. 2006, 17).

Peltosen ym. (2006, 17) mukaan suomalaisissa maankäytön konflikteissa useimmiten muodostuvat liittolaisuussuhteet, ryhmittymät ovat "rakentajakoalitiio" ja "ympäristökoalitiio". Rakentajakoalitiioon kuuluu yleisimmin kunta, yrityksiä ja maanomistajia.

Malmin tapauksessa rakentajakoalitiio muodostuisi siten Helsingin kaupungin (joka on samalla maanomistaja) ja rakennusliikkeiden sekä muiden asuntorakentamista kannattavien yritysten välille.

Ympäristökoalitiio muodostuu usein ympäristöjärjestöjen, kansalaisten ja usein myös Museoviraston välille, jotka muodostavat niinkutsutun "ympäristökoalitiion" (Peltonen 2006, 17).

Rakentajakoalitiio on käsitteenä läheinen Molotchin (1976, 1-2) esittelemälle "kasvukoalitiolle", jonka tavoitteena on jatkuva kasvu ja rakentaminen ja tämän tuottama taloudellinen hyöty.

### **6.8.2 Asunnon tarvitsijat**

Edellä mainittua rakentajakoalitiota lähellä ovat asunnon tarvitsijat, potentiaaliset ostajat ja vuokraajat. Ottaen huomioon kaupungin asuntotilanteen, kovan kysynnän asunnoista, ovat asunnon tarvitsijat todellinen ryhmä ja heillä on yhteinen intressi kaupungin ja rakennuttajien kanssa, toisin sanoen intressi Malmin lentokentän saamiseksi asuinkäyttöön. He ovat myös riippuvuussuhteessa rakentajiin, koska ovat rakennuttajien tuotteiden kuluttajia ja asiakkaita.

Asuntojen kysynnällä on myös paikallinen ulottuvuutensa. Haastattelemani Malmi-seuran puheenjohtajan mukaan alueella on paljon asukkaita, jotka syystä tai toisesta tarvitsisivat esimerkiksi suuremman asunnon, mutta haluaisivat silti jäädä asumaan kotikulmille. He olisivat kiinnostuneita muuttamaan uudelle Malmin lentokentän asuinalueelle. Tätä viereisten

asuinalueiden välistä dynamiikkaa tukee myös Erkki Korhosen tutkimustulos, jonka mukaan uusille alueille muutetaan paljolti naapurikaupunginosista. Esimerkiksi lähes joka toinen uusille Ruoholahden ja Pikku-Huopalahden asuinalueille muuttanut oli kotoisin lähialueilta ja kantakaupungista (Korhonen 1998, 107).

Asunnon tarvitsijoiden on usein katsottu olevan "unohdettu" ryhmä. Haastatteleman kaupunkisuunnitteluviraston edustajan mukaan asunnon tarvitsijat eivät saa yleensä ääntään kuuluviin Malmin kaltaisissa konflikteissa, *"jos joku ihminen haluaa jotain vastustaa niin se on äänekkäämpi kuin se joka hyväksyy asiat eikä tee mitään"*. Niinpä asunnon tarvitsijoiden etujen ajaminen jää Kaupunkisuunnitteluvirastolle ja Helsingin kaupungille.

#### **6.8.4 Luonnonsuojelujärjestöt**

Useat luonnonsuojelujärjestöt ovat antaneet lausuntoja, joissa toivotaan Malmin lentokentän säilyttämistä nykyisellä paikallaan. Malmin säilyttämistä ovat lausunnoissaan tukeneet Suomen luonnonsuojeluliitto piirijärjestöineen sekä Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, ja paikalliset luontoyhdistykset (<http://pelastamalmi.org/fi/luettavaa/10syyta.html#kuusi>)

Lentokentän kiitoratojen viereisellä niityllä esiintyy runsaasti lintuja, muun muassa Koillis-Helsingin lintuharrastajien seura MaTaPuPu Birding Society tiedottanut kentän linnustosta. Kentällä esiintyy ainakin kiuruja että niittykirvisiä, pensastasku, pensaskerttu ja pikkulepinkäinen, sekä isokuovi, jonka ainoa säännöllinen pesimäpaikka Helsingissä löytyy alueelta. Niityt ovat myös monipuolisen hyönteislajiston esiintymäalueita. (<http://www.etv-systeemit.fi/MBS/>.)

Kentällä ei kuitenkaan esiinny sellaisia luontoarvoja, direktiivilajeja, jotka voisivat lainvoimaisesti estää lentokentän kaavoittamisen asuinkäyttöön.

Luonnonsuojelujärjestöt ja lintuharrastajat sekä kentän ympäristöä virkistyskäytössä hyödyntävät tahot voidaan katsoa muodostavan yhdessä MLY:n ja Museoviraston kanssa edellä esitellyn "ympäristökoalition". Luonnonsuojelujärjestöt ja Museovirasto ovat toimineet toisistaan riippumatta, mutta ovat siis samalla puolella julkilausumissaan lentokenttäkäsytksen suhteen. Sen sijaan lentokentän ystävät ovat käyttäneet luonnonsuojelujärjestöjen ja Museoviraston lausuntoja muun muassa internet-sivuillaan

#### 6.8.4 Uudenmaan ja Hämeen kunnat ja liitot

Mahdollisen Malmia korvaavan lentokentän aluevarausten kautta kiista koskettaa myös maakuntaliittoja, Uudenmaan, Itä-Uudenmaan ja Hämeen liittoja sekä näiden läänien kuntia. Näiltä on pyydetty lausuntoja liittyen Malmin lentokenttää korvaavan kentän sijaintipaikan kartoittamiseen.

Monissa kunnissa on jo noussut kansalaisten vastustus mahdollista lentokenttää vastaan. Liikenneministeriön virkamies kertoo haastattelussani kuntien suhtautumisesta Malmia korvaavaan kenttään: *"siellä on sitten kunnat aivan takajaloillaan", "vapaa-ajan asukkaat ja kuntalaiset [...] siellä on niinkun hirvee pelko siitä kentästä mitä ei koskaan ehkä tulekaan"*. Tämä viittaa siihen, että Malmin kaltainen yleisilmailukenttä ei ole kuntien kannalta kaikista halutuimpia toimintoja, ei vähiten sen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden takia.

Edellä lueteltujen osapuolten lisäksi kenttäkiista koskettaa lukuisia muitakin tahoja. Yksi esimerkki on Nuorisoasiainkeskus jolla on nuorten ajoharjoittelurata lentokentän vieressä Tattarisuolla, rata joutuu lopettamaan mikäli lentokenttä poistuu. Toinen esimerkki voisi olla viereinen Tattarisuon teollisuusalue, jonka käytölle saatetaan mahdollisesti asettaa tarkempia rajoituksia mikäli viereen tulee runsaasti asutusta.

Oheiset taulukot kiteyttävät konfliktin osapuolet ja heidän kantansa ja intressinsä Malmin lentokentän suhteen:

**Taulukko 4: Kiistan pääosapuolet ja heidän kantansa kentän asuntorakentamiseen:**

Säilyttämisen kannalla	Asuntorakentamisen kannalla
<p>Kentän käyttäjät ja puolustajat, ilmailuala (= Malmin lentokentän ystävät ry.) Museovirasto Rajavartiolaitos ja Puolustusvoimat Osa lähiseudun asukasyhdistyksistä ja asukkaista (Puistola ja Tapanila-seurat) Suomen luonnonsuojeluliitto sekä muita ympäristöjärjestöjä Uudenmaan läänin kunnat</p>	<p>Helsingin kaupunki Osa lähiseudun asukasyhdistyksistä ja asukkaista (Malmi- ja Suurmetsä-Jakomäki seurat) Valtio, sis. valtioneuvosto v. 2000: (Valtiovarainministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö ja Ilmailulaitos, Ympäristöministeriö, Taluspoliittinen ministerivaliokunta.) Potentiaaliset asunnon ostajat Rakennusyritykset</p>

**Taulukko 5: Osapuolten intressit ja hyödyt tai haitat Malmin lentokentästä nykyisellään:**

Kentän käyttäjät ja puolustajat Hyödyt ja intressit	Asuntorakentamisen kannattajat sekä Helsingin kaupunki: haitat
<p>Käyttää arvo yleisilmailussa (koulutus, harrastus, Rajavartiolaitos) Monenlainen muu harrastetoiminta On erinomaisesti saavutettavissa Taloudellinen edullisuus lentotoimintapaikkana Tarjoaa työpaikkoja ilmailualan yrityksissä Tuo uusia ihmisiä ilmailun pariin Luo väljyyttä kaupunkitilaan Kulttuurihistoriallinen paikka Virkistyskäyttö myös alueen reunoilla On osa Malmin identiteettiä Toimii viheralueena ja on lintuharrastajien bongauspaikka Kentällä mahdollista järjestää suuria yleisötilaisuuksia</p>	<p>Vie suuren alueen kaupungin sisältä, ehkäisee Malmin alueen kehittymistä Kaupunki ei saa alueesta taloudellista tuottoa Lentomelu häiritsee lähiasukkaita ja laajemmaltikin Lentotoiminnan asettamat rajoitukset lähialueille Turvallisuusriski lentotoiminnassa olemassa Asukkaita muuttaa naapurikuntiin kun Malmilla ei ole tarjolla asuntoja Ei edistä tiivistä yhdyskuntarakennetta Ei mahdollista asuntotuotantoa, joka rajoittaisi asuntojen hintojen nousua</p>

**Taulukko 6: Osapuolten intressit ja hyödyt tai menetykset mikäli Malmin lentokenttä muutettaisiin asutokäyttöön:**

Kentän käyttäjät ja puolustajat Haitat	Asuntorakentamisen kannattajat sekä Helsingin kaupunki: hyödyt ja intressit
Koko ilmailuala kärsisi lentäjien koulutuksen siirrosta Pk-seudun ilmailuharrastus kärsisi suuresti Nykyiset ilmailualan synergiaedut menetettäisiin Kulttuurihistoriallinen menetys korvaamaton Pääkaupunkiseutu menettäisi varakentän Rajavartiolaitoksen helikopteritoiminnot kärsivät mikäli siirtyvät kauemmaksi Uudet asukkaat toisivat mukanaan ruuhkia ja mahdollisesti sosiaalisia ongelmia lähialueille Luontoarvot kärsisivät varsinkin avoimen niittyluonnon ja lintujen osalta	Asuntoja tuhansille tarvitseville Pientaloasuntoja Helsinkiin Taloudellinen hyöty kaupungille asuinkäytössä (tonttien vuokra- ja myyntitulot, lisää veronmaksajia) Yhdyskuntarakenteen eheytyminen ja sen tuomat ekologiset säästöt Malmin aluekeskuksen palveluiden kehittyminen ja turvaaminen Malmin asukasrakenteen kehittyminen Helsingin kilpailuasema naapurikuntiin nähden parantuisi Asuntotuotantotavoitteisiin pääseminen ja asumisväljyyden lisääntyminen Asuntotarjonnan lisääminen pitäisi hintatasoa kurissa

**Taulukko 7: Intressit kategorioittain:**

Kentän käyttäjät ja ystävät	Helsingin kaupunki
Käyttöintressi, saavutettavuus Taloudellinen intressi Konservatiivinen - historiallinen intressi Konservatiivinen - luonto-intressi	Taloudellinen intressi Kaupunkisuunnittelullinen intressi, yhdyskuntarakenne Asuntotuotanto-intressi

## 7 MALMIN TAPAUKSEN KONFLIKTITEOREETTISTA TARKASTELUA

Konflikteja tutkineesta kirjallisuudesta löytyy useita välineitä, joiden avulla Malmin tapausta voidaan arvioida. Nämä mahdollistavat myös vertailun muihin maankäytön konflikteihin, jolloin on löydettävissä tapaukselle ominaisia erityispiirteitä.

Tässä kappaleessa tarkastelen Malmin konfliktia kokonaisuutena, sekä myös rajatummissa intressi- sekä prosessinäkökuulmista, ja teen myös huomioita konfliktin poliittisesta luonteesta. Tarkastelen myös Malmin tapauksen erityispiirteitä ja toisaalta yhtäläisyyksiä muihin maankäytön konflikteihin, sekä ulkoisten tekijöiden vaikutusta Malmin tilanteessa.

Konfliktin vakavuuden eräs mittarin on se, miten suuria joukkoja ihmisiä se koskettaa (Peltonen & Villanen 2004, 10). Tällä mittarilla mitattuna Malmin tapaus on siis vakava, suuren mittakaavan konflikti. Tapaukseen on kietoutunut suuri määrä erilaisia toimijoita, viranomaisia ja ihmisryhmiä. Malmin konflikti on osapuolten ja toimijoiden määrällä mitattuna yksi mittavimmista maankäytön konflikteista Suomessa. Esimerkiksi Peltosen ym. (2006) tekemässä tuoreessa suomalaisia maankäytön konflikteja koskevassa tutkimuksessa yksikään esitelty konflikti ei ollut toimijoiden määrällä mitattuna yhtä laaja kuin Malmin tapaus. Toimijoiden runsaus on omiaan antamaan kuvan tapauksesta joka on sekava vyyhti, ja joka vaatii keskimääräistä enemmän perehtymistä.

Malmin tapaus täyttää useimmat Peltosen ym. (2006, 25-30) tuoreen tutkimuksen tunnistamat vaikean maankäytön konfliktin tunnusmerkit:

Malmin kenttä on infrastruktuuriin ja liikenteeseen liittyvä kysymys, täydennysrakentamista koskeva ja viereisiä asukkaita koskeva ns. Nimby-ilmiötä sisältävä hanke, virkistysalueita koskeva ja vielä kulttuuriperintöön kohdistuva hanke, jonka osapuolilla on lisäksi erilaisia arvoja ja tunnepitoista suhtautumista.

Tämänkaltaiset hankkeet kohtaavat lähes poikkeuksetta jonkinasteista vastarintaa. Konfliktin puhkeaminen tällaisessa tilanteessa oli siten todennäköistä. Voidaan siis sanoa, että Helsingin toimet johtivat hyvin arvattavasti ja väistämättömästi konfliktiin kentän käyttäjien ja puolustajien kanssa. Hankkeiden ajautuminen konflikteihin on nykyisin kaupungeissa arkipäiväistä, Peltosen ym. (2006, 14) tekemän tutkimuksen mukaan kuntien kaavoittajista noin 80 % arvelee ettei konflikteja edes voi välttää.



Maankäytön konflikteissa tulevat selvästi esille erilaiset yhteiskunnalliset intressit ja hallinnon sektorit ja niiden väliset jännitteet ja toimivaltasuhteet (Peltonen & Villanen 2004, 11). Malmin tapauksessa jännitteitä on esiintynyt valtion eri toimielinten välillä, vastakkaisilla puolilla ovat olleet muun muassa Museovirasto, Liikenne- ja viestintäministeriö ja Ympäristöministeriö.

Malmin konfliktin merkittävydestä kertoo myös sen saama erittäin laaja huomio medioissa, konfliktin synnyttämä laaja mielipidekirjoittelu ja muu julkinen keskustelu. Näitä esittelen myöhemmin Malmin tapaus julkisuudessa-luvussa.

Maankäytön konflikteissa nousee usein esiin myös niin sanotun ”yleisen edun” ja yksityisten intressien välinen jännite (Peltonen ym. 2006, 107). Yksityiset ihmiset ja kiistanalaisen rakennushankkeen viereiset asukkaat puolustavat usein omaa yksityistä etuaan vastustamalla erilaisia hankkeita, kun taas yleinen etu vaatisi rakentamisen toteuttamista (Päivänen 2000, 34). Kaupunki ja kaavoittajat katsovat yleensä edustavansa ”yleistä etua”, ja ajavansa koko kaupungin ja sen asukkaiden etua (Peltonen ym. 2006, 118).

Konfliktitilanteissa tämä puolueettomuus yleensä kyseenalaistetaan (Peltonen ym. 2006, 118), varsinkin maankäytön muutoksessa ”tappiolle” jäävän osapuolen taholta.

Malmin tapauksessa asettuisi tästä näkökulmasta vastakkain kaupungin edustama, laajempi yleinen etu johon sisältyy yleishyödyllinen asuntojen tuotanto ja yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen eheys. Yksityisiä intressejä edustaisi tässä katsannossa lentokentän käyttäjien ja naapurialueiden asukkaiden erityisintressejä palveleva kentän säilyttäminen. Toisaalta lentokentänkin voidaan katsoa edustavan yleistä etua muun muassa valtakunnallisena lentäjien koulutuspaikkana, ilmailualalle ja koko kansakunnalle kulttuurihistoriallisesti arvokkaana paikkana.

Malmin alueen suunnittelu asuinkäyttöön oli Helsingin päättäjien tekemä poliittinen valinta. Asunto-ongelmaa voidaan lievittää useammalla eri tavalla tekemällä valintoja rakennuspaikkojen suhteen. Kaupungin alueella sijaitsee monia muitakin paljon tilaa vieviä toimintoja, kuten golf-kenttä, useita siirtolapuutarhoja, laajoja peltoalueita sekä runsaasti viheralueita. Tällöin rakennuspaikan valintaan vaikuttavat myös päättäjien arvot. Malmin tapauksessa lentoharrastus, -koulutus ja muut toiminnot selvästikin katsottiin olevan helpommin "uhrattavissa" ja muualle siirrettävissä, kuin esimerkiksi kansalaisten parissa

suositut viheralueet. Kaupunginvaltuuston keskustelussa suuri enemmistö kallistui vilkkaan debatin jälkeen arvottamaan asuntotuotannon lentokentän toimintoja tärkeämmäksi asiaksi Helsingin rajojen sisällä.

Valinnat ovat kuitenkin vaikeita, ja käyvät todennäköisesti jatkossa entistä vaikeammiksi Helsingin rajallisten maa-alueiden tiivistyessä entisestään. Tonttimaan on ”niukkuustekijä”, rajallinen resurssi jonka käyttöön kohdistuu keskenään ristiriitaisia intressejä ja toiveita. Tuoreen kyselyn (Peltonen ym. 2006, 101) mukaan maankäytön konfliktien koetaan lisääntyneen viime vuosina Suomessa. Tätä taustaa vasten on todennäköistä, että Malmin tapauksen tyyppiin ristiriitaisen maaintressien aiheuttamiin konflikteihin törmätään jatkossa yhä useammin.

Helsingin asuntorakentamistavoitteita voidaan tarkastella myös kriittisesti. Mäenpään ym. (2000, 9) mukaan väestönkasvu on ollut Helsingissä tärkein suunnittelua ohjaava tekijä 1960-luvulta lähtien. Kasvumyönteisyydestä kertoo myös Helsingin yleiskaava 2002:n keskusteluaineisto, jossa todetaan muun muassa ”*Suomi tarvitsee vahvan metropolin*”, ja katsotaan selkeästi että ”*kasvu nähdään voimavarana*”, ja kasvun tuoma ”*suurempi väestöpohja vahvistaa kaupungin painoarvoa suhteessa muihin.*” (Kaupunkisuunnitteluvirasto 2001, 7). Tästä näkökulmasta tarkasteltuna Helsingin suunnittelua ohjaa siis ”kasvun ideologia” (vrt. Molotch 1976, 6-7), vaikka tätä ei tuodakaan esiin asuntorakentamisesta puhuttaessa.

Yhtä lailla lentokentän ystävien julkituomia perusteluja voidaan katsoa kriittisesti, voidaan olettaa että lentäjien ja lentoharrastajien työ- ja harrastusmatkojen pitenemisellä on huomattavasti suurempi merkitys kentän säilyttämisen perusteena kuin on annettu julkisuudessa ymmärtää. Nykyisin kenttä sijaitsee niin keskeisellä paikalla, että mikä tahansa muu sijainti olisi ilmailun harrastajille merkittävä olosuhteiden huononnut.

Mielenkiintoista Malmin konfliktissa on myös kentän säilyttämisen puolella olevien osapuolten kirjavuus. Julkilausumien tasolla samaan puolustusrintamaan kuuluvat Malmin lentokentän ystävät, luonnonsuojeluyhdistyksiä sekä Museovirasto. Varsinkin ilmailualan, lentäjien ja luonnonsuojelijoiden asettuminen samalle puolelle on ilmeisen harvinaista. Internet-kommentoija on myös huomannut tämän:

*”Tämä Malmin tapaus on saanut kerrankin luonnonsuojelu- ja ilmailuväen samanpöydän ääreen. Tosin intressit hieman erit, muttei siltäkään kait ole silleensä suurta merkitystä.”*  
(Nimim. niinjoo 9.12.2004 ,<http://www.jippii.fi/jsp/forum/thread.jsp?b=ilmailu&t=1097>)

## **7.1 Intressinäkökulma**

Intressinäkökulmasta tarkasteltuna konfliktien osapuolet siis tavoittelevat samanaikaisesti jotakin sellaista, mitä eivät yhtäaikaaisesti voi saavuttaa. Taustaoletuksena intressinäkökulmassa on usein nollasummapelin idea, toisen etu on toisen tappio tilanteessa jossa kaikki eivät voi voittaa (Peltonen & Villanen 2004, Sairinen 1994, 27-28).

Tuoreen tutkimuksen mukaan myös suomalaisten maankäytön konfliktien perussyynä ovat yleisimmin kilpailevat intressit. Toiselle sijalle tulevat erilaiset arvokysymykset, tätä vähäisempiä syitä ovat muun muassa menettelytapojen ja tiedon puutteet sekä toimijoiden henkilökohtaiset ominaisuudet (Peltonen ym. 2006, 102).

Intressiristiriita on myös Malmin konfliktin syntyminen pääasiallinen syy. Pelkistetysti kiistan ytimessä ovat vastakkain toisaalta Helsingin kaupungin asuntorakentamistavoitteet ja niihin liittyvät edellä mainitut intressit, ja toisaalta lentokentän käyttäjien ja ystävien ilmailutoiminnot ja niihin liittyvät erilaiset säilyttävät käyttö- ja historialliset intressit.

Kysymyksessä on klassinen nollasummapeli siinä mielessä, että kumpikaan osapuoli ei voi saavuttaa tavoitteitaan samanaikaisesti. Minkäänlaista yritysmaailmasta tuttua win-win tilannetta, jossa kaikki hyötyvät tilanteesta, ei ole mahdollista toteuttaa. Helsingin kaupungin saavuttaessa tavoitteensa kentän asuntorakentamisesta lentäjät joutuvat väistymään, kun taas lentokentän säilyessä paikallaan menettää Helsingin kaupunki tavoittelemansa rakennuspotentiaalin alueelta.

Maankäytön konfliktit ovat luonteeltaan moniulotteisia, ja niiden syntyyn vaikuttavat myös ulkoiset, kaavoituksesta ja maankäytön suunnittelusta riippumattomat tekijät (Peltonen ym. 2006, 77). Malmin konfliktin ja Helsingin intressien sekä toimien taustalla on useita tekijöitä, joista tärkeimmäksi haastattelemani virkamiehet ja useat muut osapuolet tunnistavat ongelmallisen asuntotilanteen. Asuntorakentamisen tarve pakottaa Helsinkiä etsimään yhä

uusia rakentamiseen sopivia alueita. Tähän taas vaikuttaa myös esimerkiksi muuttoliike muualta Suomesta ja muut, usein osapuolten kontrollin ulkopuolella olevat tekijät.

## 7.2 Prosessinäkökulma

Prosessinäkökulmasta tarkasteltuna Malmin konfliktissa ollaan tällä hetkellä aikaisemmin esitellyn Pondyn jaottelun (Peltonen & Villanen 2004, 8) mukaisesti ilmeisen ja näkyvän (manifest) konfliktin vaiheessa.

Konfliktin olemassaolo tiedostettiin lentokentän käyttäjien taholta viimeistään kaupungin lähestyessä heitä informaatiolla suunnitelmistaan alueelle. Näin täyttyi Wall & Callisterin (1995) asettama tiedostamisen ehto konfliktin olemassaololle. Maankäytön konfliktit puhkeavat useimmiten juuri toisen osapuolen suunnitelmien julkitulon myötä (Peltonen ym. 2006, 14). Kaupungin julkistettua suunnitelmansa lentokentän puolustajat aloittivat voimavarojensa mobilisoinnin ja perustivat Malmin lentokentän ystävät Ry:n.

Konfliktiteorian tarkoittama toisen osapuolen toiminnan estäminen, häiritseminen tai keskeyttäminen toteutuu suomalaisessa käytännössä useimmiten tekemällä erilaisia kaavavalituksia hallinto-oikeuteen (Peltonen & Villanen 2004, 9). Malmin lentokentän ystävät ovat käyttäneet tätä valitusoikeutta useamman kerran. Malmin lentokentän ystävien puheenjohtaja kertoi myös haastattelussani yhdistyksen käyttävän kaikki sallitut keinot asiansa puolustamisessa.

Valituksilla on jo saavutettu ainakin yksi merkittävä tavoite, nimittäin prosessin viivyttäminen. Korkeimmassa hallinto-oikeudessa olevan valituksen ansiosta yleiskaava ei ole vielä astunut voimaan Malmin lentokentän kohdalla, eikä Helsinki ole päässyt rakentamaan alueelle. Rakentaminen vaatisi tosin myös ratkaisun löytymisen nykyisten toimintojen siirrolle.

Viivytyksen ansiosta on myös mahdollista, että riittävän pitkän ajan kuluessa, ja ulkoisten olosuhteiden ja päättäjien vaihtuessa koko hanke jää toteuttamatta. Tätä puolustajat toivovatkin, haastattelemani yhdistyksen puheenjohtaja uskoo että *"silloin on eri sukupolvi kun nyt tekemässä päätöksiä"*. Kentän puolustajat toivovat siis konfliktin raukeavan kaupungin vetäytymisen myötä. Kiistan raukeaminen on yksi yleisimmistä konfliktin loppumisen tavoista (Peltonen 2006, 49).

Helsingin kaupungin puolelta toisen osapuolen toiminnan häiritseminen on tapahtunut jo lähtökohtaisesti kentän toiminnan lopettamiseen pyrkimisellä. Erilaisia käytännön toimia ovat olleet kaavoituksen suunnittelu ja siitä tiedottaminen, erilaiset selvitykset ja neuvottelut, kentän alueen asettaminen rakennuskieltoon mikä on ollut omiaan ehkäisemään investointeja kentän tulevaisuuteen ja siten ”näivettänyt” kentän toimintoja ja rakennuskantaa.

Näyttää siltä, että joidenkin muiden konfliktien loppumiseen johtanut mielenkiinnon tai resurssien puute, väsymys ei ole vielä iskenyt kumpaankaan pääosapuoleen. Näin, vaikka itse asiassa voisi katsoa että kumpikin osapuoli pyrkii käyttämään ”väsytystaktiikkaa” konfliktissa (Peltonen ym. 2006, 47); Helsingin kaupunki muun muassa kentän rakennuskiellon avulla, ja lentokentän ystävät käyttämällä kaikki oikeustiet ja valitusmahdollisuudet hyväkseen.

Helsingin kaupunki on ainakin tähän asti pitänyt johdonmukaisesti kiinni tavoitteestaan muuttaa lentokenttä asuinalueeksi. Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen kuvasi prosessin kulkua Helsingin sanomien haastattelussa 2.12.2004: ”Hanke etenee pienin askelin, ja tässä menee vuosia. 2010 voisi olla mahdollinen”.

Peltosen (2006, 111) mukaan useita maankäytön konflikteja syventävä tekijänä on tavoitteiden lukkiutuminen, osapuolet jotka lyövät kantansa lukkoon jo prosessin alkuvaiheessa ja joiden kannat ovat jyrkkiä ja ehdottomia, ajautuvat muita todennäköisemmin syvään konfliktiin ja niinsanottuun vaihtoehdottomuuden tilaan. Sen sijaan suunnitelmat jotka sisältävät useita vaihtoehtoja, ja joiden yksityiskohtiin sisältyy liikkumavaraa, mahdollistavat helpommin konfliktin purkautumisen tai ratkaisun. Toisen osapuolen tiukat tavoitteet ilmenevät toiselle uhkana, johon täytyy reagoida. (Peltonen ym. 2006, 111)

Malmin tapauksessa osapuolten tavoitteet ovat selkeät, ja niihin ollaan vahvasti sitoutuneita. Haastattelemani Malmin lentokentän ystävien puheenjohtajan mukaan osapuolten kannat ovatkin lukkiutuneet. Lentokentän käyttäjien näkökulmasta minkäänlainen ilmailutoimintaan liittyvä lisätieto ei näytä vaikuttavan Helsingin päättäjiin, jotka ovat päättäneet toteuttaa suunnitelmansa kapeasta maankäytön intressinäkökulmasta kiinni pitäen. Puheenjohtaja kritisoi suunnitteluprosessia juuri vaihtoehdottomaksi ja lukkoonlyödyksi. Prosessi on vieläpä tuhlanut veronmaksajien rahoja ”turhaan” suunnitteluun.

Kaupunkisuunnitteluviraston edustajan mukaan taas lentokentän ystäville ei käy minkäänlaiset muutokset lentotoimintaan. Tämä täsmää Peltosen (2006, 111) havaintoon,

jonka mukaan tavoitteiden lukkiutuminen johtaa pian tilanteeseen, jossa osapuolet katsovat ettei toisen kanssa voi enää neuvotella.

Eräänlaista kompromissia Malmin kiistassa on kuitenkin ehdotettu, tällainen oli Ilmailulaitoksen ehdottama ns. yhden kiitotien malli, jossa toisen kiitoradan alue olisi vapautunut asuntokäyttöön. Haastatteleman Liikenneministeriön virkamies toteaa tästä mallista: *"ei meillä niin voimakasta kantaa ole (Malmin kenttään), että yritettiin niinkun kompromissiakin siinä jossain vaiheessa hakea."*

Tämä vaihtoehto ei kuitenkaan tyydyttänyt lentokentän käyttäjiä, koska malli olisi rajoittanut kentän käyttöä huomattavasti, ja olisi heidän mielestään "yksiselitteinen lopun alku koko lentoasemalle" (<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/tulevaisuus.html>). Malli olisi myös rajoittanut asuntorakentamispotentiaalin pieneksi, joten Helsingillekään tämä ei sopinut.

Helsingin eräissä osayleiskaava- ja suunnitteluvaihtoehtoissa on mukana lyhyt kiitorata ultrakevyille lentokoneille, mahdollisesti myönnytyksenä lentotoiminnalle ([www.hel.fi/ksy/projektit/Malmi](http://www.hel.fi/ksy/projektit/Malmi)), mutta tämäkin malli oli kompromissivaihtoehtona epärealistinen, koska se olisi sulkenut pois valtaosan kentän nykyisestä toiminnasta. Haastatteleman kaupunkisuunnitteluviraston edustaja totesi: *"olishan se mukavaa jos sen asuntotuotannon ja tän lentämisen vois yhdistää tavalla tai toisella [...] kaavoittajan kannalta niin ei oo oikein ollut hedelmällistä."*

Malmin konflikti on siten lukkiutunut siltä kannalta, että kaupunki ja lentokentän ystävät eivät pysty tai halua tehdä sopua tai kompromissia keskenään. Useissa kentän konfliktia käsittelevissä artikkeleissa tilannetta on kuvattu "pattitilanteeksi" (mm. HS 22.1.2003), mikä onkin varsin kuvaava ilmaisu nykyisestä tilanteesta. Pattitilanteella on tarkoitettu myös Helsingin ja valtion (Liikenne- ja viestintäministeriön ja sen alaisen Ilmailulaitoksen, ja taustalla Valtiovarainministeriön) välistä kiistaa rahoitus- ja kentän siirtokysymyksistä. Haastatteleman valtiovarainministeriön edustaja totesikin haastattelussani: *"Nää on aidosti erittäin vaikeita kysymyksiä"*.

Varsinkaan Helsingillä ei ilmeisesti ole ollut intressiä tai halua ottaa huomioon kentän käyttäjien toivomuksia. Näitä ei tietenkään voida ottaa huomioon, koska ne kohdistuvat jo prosessin lähtökohtiin. Kompromissi tarkoittaisi todennäköisesti luopumista ratkaisevan

suuresta osasta omia tavoitteita. Asuinalueen suunnittelu on lähtenyt kaupungin lähtökohdista, tähän on varmasti vaikuttanut myös se, että kenttä sijaitsee kaupungin omistamalla maalla.

Konfliktissa ollaan kuitenkin tällä hetkellä vielä sen elinkaaren kannalta ”kuumassa” vaiheessa, joten tapauksen koko elinkaari ei ole vielä nähtävissä eikä analysoitavissa (Peltonen ym. 2004, 77).

### **7.2.1 Prosessin erityispiirteitä: ennalta-arvaamattomuus ja osapuolten epätietoisuus**

Malmin konfliktin luonteeseen on kuulunut tietty ennalta-arvaamattomuus. Osapuolet ovat olleet jatkuvasti epätietoisia siitä missä vaiheessa konflikti on päätöksentekoprosessissa, ”kulissien takana”. Tähän on varmasti osasyynä toimijoiden runsaus, ja epätietoisuus siitä kuka asioista loppujen lopuksi päättää. Erilaisten ministeriöiden, virastojen ja laitosten toimivaltakin on varsinkin lentokentän ystäville usein epäselvä. Yhdelläkään haastattelemistani eri ministeriöiden ja virastojen edustajista ei ollut selkeää käsitystä tai uskomusta siitä, mikä tulisi olemaan konfliktin lopputulos. Poikkeus tästä oli ainoastaan Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja, joka uskoi melko vahvasti asuinalueen toteutumiseen. Konflikti ei ole selvästikään yhden osapuolen ”vietävissä” tai ratkaistavissa, vaan on riippuvainen eri osapuolten toimista.

Hetkellisesti konflikti on saattanut näyttää jo lähes ratkaistulta toisen osapuolen saatua ”erävoiton”. Seuraavan käänteen myötä konfliktin asetelma on saattanut taas muuttua erinäköiseksi. Esimerkkeinä tällaisista käännekohdista ovat esimerkiksi yhteistoiminta-asiakirjasta sopiminen, uusi Liikenne- ja viestintäministeriön selvitystyö, tai Museoviraston selkeä kannanotto Malmin kentän puolesta.

Konflikti on näyttänyt ennalta-arvaamattomalta myös sitä ulkoapäin seuraavalle, julkisuudessa on nimittäin esiintynyt välillä hyvinkin varman tuntuisia uutisia ja tietoja kentän lakkauttamisesta. Hyvänä esimerkkinä on Helsingin Sanomien uutisotsikko 17.1.2005: ”*Malmin kenttä väistyy asuntojen tieltä.*”. Tämän raflaavan uutisen jälkeen ilmestyikin pian toinen uutinen, jonka mukaan kenttä saakin todennäköisesti jäädä paikalleen.

Kiistassa mukana olleille prosessi onkin ollut varsinainen trilleri, jännitysnäytelmä. Konfliktin tulevaisuudennäkymien muuttumisen myötä ainakin eräiden lentokentän puolustajien tunnelmat ovat vaihtuneet optimismista pessimismiin ja takaisin. Kuvaavia olivat kentän puolustajien reaktiot kesällä 2005, jolloin Liikenne- ja viestintäministeriön ilmoitti selvittävänsä uudelleen Malmin kentän tulevaisuuden vaihtoehdot, ja totesi valtiollakin olevan selkeitä intressejä alueella. Niinpä tilanne näytti pitkästä ajasta melko suotuisalta kentän säilyttämisen kannalta. Selvitystyön alkamisesta kuultuaan kentän ystävät olivat internet-keskustelupalstalla jo jopa voitonriemuisia:

*”Kyseessä on murskavoitto Malmin puolustajille. Kiitos kaikille kortensa kekoon kantaneille ! Työ ei ole vielä loppu, mutta jotta ei jää väärinkäsityksiä, niin tänäpäiväinen oli märkä rätti Helsingin kaupungin naamalle ja kaikin puolin positiivinen. Voimme siis julistautua voittajiksi, mutta se ei tarkoita sitä, ettäkö esim. MLY:n työ olisi ohi....” t. tero (Tero Auranen, MLY:n puheenjohtaja) 14.06.05.*

<http://www.fsnordic.net/discussion/index.php/topic,32124.msg417288.html#msg417288>

Pitkittyessään konfliktit aiheuttavat myös tahattomia seurauksia, Malmin tapauksessa seurauksena on kentän käyttäjille aiheutuva jatkuva epävarmuus oman harrastuksen, työn ja koulutuksen tulevaisuudesta Malmilla.

Osapuolten epätietoisuutta konfliktiprosessin suunnasta kuvastaa myös haastattelemani Ilmailulaitoksen edustajan kommentti Malmin kentän tulevaisuudesta: *”Ei aavistustakaan, lyhyesti sanottuna, en minä usko yhtään mitään, ei oo mitään kristallipalloa [...] mutta jos nyt jotakin pitää ennakoida, niin tätä asiaa selvitetään varmasti vielä pitkään.”*

Konfliktin luonteeseen on ollut myös se, että monet asuntorakentamisen kannattajat ilmoittavat että asiasta on jo päätetty, kuten Paavo Arhinmäki *”Tämä asia päätettiin jo yleiskaavan yhteydessä.”* (<http://www.yle.fi/vaalikone2004/em.php?emp=l-d-39.rt-1.ri-8648.s-5.ps-1>). Päätökset ovatkin olemassa, mutta niiden toteutuminen on ehdollista.

Samanaikaisesti kentän puolustajat puhuvat vain suunnitelmista. Suunnitelmista puhuminen onkin perusteltua siinä vaiheessa, kun ei ole varmuutta tehdyn päätöksen lopullisuudesta, eikä varsinkaan sen käytännön toteutumisesta. Malmin kentälle suunniteltiin asuntoja jo 1980-luvulla, eikä tämä toteutunut. Haastattelemani Tapanila-seuran puheenjohtaja totesikin: *”Suunnitelmat ei vielä itsessään merkkää mitään”.*



Helsingin kaupungin yleiskaavapäätöksen kumoaminen näyttää kuitenkin tällä hetkellä epätodennäköiseltä, tehtyä yleiskaavaa ei kaupunkisuunniteluviraston kaavoittajan mukaan yleensä ruveta "repimään auki": Haastattelija: *"Onko harvinaista, että seuraava valtuusto kumoaisi edellisen yleiskaavan?"* Kaavoittaja: *"No ei ainakaan sitä yleiskaavaa, eihän se asia tietysti voi mennä sinne, edes nousta esityslistalle, ellei joku halua teettää uutta yleiskaavaa"*. Kaupungin päätöksen ja käytännön toteutumisen välissä on tällä hetkellä monta avointa kysymystä, toteuminen kun on riippuvainen useammasta kuin yhdestä osapuolesta ja lisäksi myös rahoituksen järjestymisestä.

### **7.3 Ulkoisten olosuhteiden vaikutus hankkeeseen ja "toteutumis-ikkuna"**

Joissakin tapauksissa vasta selkeä muutos ulkoisissa olosuhteissa, kuten taloudellisen tilanteen muuttuminen on tekijä, joka pysäyttävät suunnitteluhankkeen, kun "suunnittelujuna" on jo käynnistynyt (Peltonen ym. 2006, 103).

Malmin tapauksessa näin on käynyt jo kertaalleen 1990-luvun alussa. Tällöin jo suhteellisen pitkälle ehtinyt 1980-luvun suunnitteluprosessi hyllytettiin ulkoisten olosuhteiden, käytännössä syvän laman, muutettua koko hankkeen toimintaympäristön epäedulliseksi. Silloisessa taloudellisessa tilanteessa ei olisi ilmeisesti löytynyt tarpeeksi yksityistä rahoitusta uuden asuinalueen toteuttamiselle.

Tämän jälkeen 1990-luvun lopussa hanke herätettiin henkiin uudestaan, pitkälti "puhtaalta pöydältä", alueella aloitettiin kokonaan uusi yleiskaavasunnittelu ja alueen visuaalinen ilme uudistettiin. Entiset suunnitelmat olivat ilmeisesti eräiltä osin vanhentuneet, ainakin arkkitehtuurin mutta myös suunnitteluideologioiden osalta, nyt alue on suunniteltu pääosin pientalovaltaiseksi.

Näyttää siis siltä, että ellei projekti ole toteutunut tietyssä ajallisessa "ikkunassa" jolloin ulkoiset olosuhteet ovat suotuisat, on hankkeen aika mennyt ohitse. Malmin tapaisen hankkeen toteutumiseen vaikuttavia ulkoisia tekijöitä ovat muun muassa yleinen taloudellinen tilanne, asuntojen kysyntätaso, muuttoliike pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudun kuntien yhteistyön tai kuntien mahdollisen yhdistymisen kaltaiset tekijät. Uusin mahdollinen

toimintaympäristön muutos on maa-alueiden liittäminen Sipoosta Helsinkiin, joka antaisi mahdollisuuksia toteuttaa pientalorakentamista muuallakin kuin Malmilla.

Tätä taustaa vasten lentokentän ystävien toiminta saattaa olla hyvinkin tuloksellista, mikäli he saavat viivytettyä suunnitteluprosessia tarpeeksi pitkään. Nykyisten kaavavalitusten johdosta yleiskaava ei ole vielä astunut voimaan.

Mielenkiintoista Malmin tapauksessa on myös se, että yhden ”epäonnistumisen” jälkeen kaupunki on taas aloittanut prosessin alusta. Tämä on ymmärrettävää siitä näkökulmasta, että hankkeen takana olevat intressit ovat säilyneet ennallaan, tai jopa voimistuneet. Tämä konfliktin uusiutuminen tukee konfliktintutkimuksessa esitettyä syklisten, peräkkäisten konfliktien esiintymistä (Peltonen & Villanen 2004, 8).

Epäonnistuneen suunnitteluprosessin negatiivisiin seurauksiin kuuluu ainakin siihen uhratut resurssit. Tätä kritisoi myös haastattelemani lentokentän ystävien puheenjohtaja, joka halusi suunnitteluun käytetyn rahamäärän julkistamista.

## 8 MALMIN TAPAUS JULKISUUDESSA

Tässä kappaleessa tarkastelen Malmin tapauksen saamaa julkisuuden määrää ja laatua erilaisissa medioissa. Malmin lentokentästä käytävä kiista ja mielipiteiden vaihto on saanut erittäin paljon tilaa julkisuudessa. Tavallisille helsinkiläisille kiista on näyttäytynyt nimenomaan julkisuudessa, lähinnä erilaisissa medioissa tapahtuvana uutisointina ja mielipidekirjoitteluna.

Julkisuuteen voidaan laskea mediat mukaanluettuna lehdistö, televisio ja radio. Lisäksi julkisuuteen katsotaan kuuluvaksi internet ja sen keskustelufoorumit. (Liikenneministeriö 1997, 13.)

Virallisemmän määritelmän julkisuudesta ja joukkoviestinnän kentästä antaa Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raportti:

*”Joukkoviestinnällä tarkoitetaan tiedon lähettämistä rajoittamattomalle tai suurelle määrälle vastaanottajia. Joukkoviestintä on lähtökohtaisesti julkista, ei-luottamuksellista viestintää. Joukkoviestinnän perinteiset muodot ovat lehdistö, radio, TV sekä erilaiset painojulkaisut ja aineistojen levittäminen tietovälineillä. Sähköisen joukkoviestinnän muotoja ovat radio, TV ja tietovälineet”.* (Liikenneministeriö 1997, 14.)

Tutkimusta tehdessäni seurasin ajalla 1/2003-10/2006 tiiviisti lehdistöä, internet-keskusteluja ja muita internet-sivuja, sekä radiota ja televisiota. Lehtileikkeitä sain myös useilta tuttaviltani. Tämän aineistoin pohjalta syntyi katsaus kiistan saamaan julkisuuteen.

### 8.1 Analyysin metodi ja aineisto

Käsittelin erilaisista medioista keräämääni aineistoa sisällön erittelyllä. Sisällön erittelyn avulla saadaan kuva laajastakin dokumenttiaineistosta laskemalla ensi vaiheessa aiheesta kirjoitettujen artikkeleiden/kirjoitusten määrä (Väliaverron 1998, 15). Näin saadaan ensi vaiheessa *”objektiivinen, määrällinen ja todennettavissa oleva kuvaus sanomien ilmissisällöstä”* (Väliaverron 1996,18; Fiske 1992, 179).

Sisällön erittelyn avulla voidaan seuravaksi luokitella tekstien sisältämiä aiheita, mielipiteitä, toimijoita ja näiden välisiä suhteita. Sen avulla tutkitaan mitä teksti esittää, miten se kuvaa maailmaa tai millaisia asioita se välittää (Kuparinen 2000, 94-95; Eskola & Suoranta 1998, 186). Samalla saadaan luotua yleiskuva aineistossa esiintyvistä toimijoista, tärkeimmistä teemoista ja tavoista, joilla teemoja käsitellään (Väliverronen 1996, 18).

Sisällön erittelyä käytetään sanallista kuvailua jäsentävänä kehyksenä. Sisällön erittelyn ansiona on, että se takaa havaintojen teon ja tiedon keruun systemaattisuuden. Tällöin tulkintaan saadaan luotettavuutta ja tutkijasta riippumatonta objektiivisuutta. (Kuparinen 2005, 94-95; Rasila 1977, 105-107, Pietilä 1976, 33.)

Käytännössä käsittelin aineistoni lukemalla sen läpi useaan kertaan, jotta hahmottaisin useimmin toistuvat ja relevantit teemat. Sen jälkeen luokittelin nämä argumentteihin, ja laskin myös yhteen erilaisten aineistojen määriä. Näin sain muodostettua kokonaiskuvan medioissa käydyin keskustelun määrästä ja mielipiteiden jakautumisesta, ja tietysti itse kirjoitusten sisällöistä.

Koska lehtileikekokoelmani eikä muukaan aineistoni ole läheskään kattava kuva median kentästä, pidättäydyn pidemmälle menevistä kvantitatiivisista vertailuista ja ristiintaulukoinneista. Aineistoni mahdollistaa kuitenkin varsin hyvän kokonaiskuvan muodostamisen Malmin kiistan saamasta julkisuudesta ja sen painotuksista erilaisissa medioissa.

Lehtiaineistoni perusteella oli esimerkiksi mahdollista luoda katsaus tietyn lehden asennoitumiseen Malmin kysymyksessä, mikäli sellainen oli havaittavissa.

## 8.2 Lehdistö

Lehdistöaineistoni koostuu 131:stä artikkelista, uutisesta, kolumnista, pääkirjoituksesta ja mielipidekirjoituksesta. Seuraamani lehdet ja lehtileikkeiden määrät on esitetty seuraavassa:

### Lehtiaineisto:

Helsingin Sanomat	42 kpl
Helsingin Uutiset	49 kpl
Koillis-Helsingin lähisanomat	17 kpl
Uutislehti 100	8 kpl
Metro	5 kpl
Alueuutiset	5 kpl
Ilta-Sanomat	5 kpl
<b>Yhteensä</b>	<b>131 kpl</b>

Aukottominta aineistoni on Helsingin sanomien, Helsingin Uutisten ja Koillis-Helsingin lähisanomien kohdalla. Aineiston perusteella Malmin lentokenttä oli viime vuosien aikana todennäköisesti yksi eniten julkisuutta saanut paikallinen kysymys. Malmin lentokenttää koskevia uutisia, artikkeleita, kolumneja ja mielipidekirjoituksia esiintyi tutkimukseni aikana lehdistössä jatkuvasti.

Erityisesti Pohjois-Helsingin paikallislehdissä (Koillis-Helsingin lähisanomat, Helsingin Uutiset) oli kiistaa koskeva uutisointi, kolumnit ja mielipidekirjoittelu vuosien 2003-2005 aikana hyvin runsasta. Kun kiistassa tapahtui jokin uutinen, lähestulkoon jokaisessa ilmestyneessä lehdessä oli artikkeleita aiheesta, ja mielipideosastot olivat täynnä lentokenttää koskevaa kirjoittelua. Yhdellä mielipidepalstalla saattoi olla samanaikaisesti useampia sekä kentän puolesta että vastaan olevia kirjoituksia (mm. Helsingin uutiset 16.2.2003, 17.10.2004 ja 20.10.2004).

Helsingin Uutiset otti kantaa kentän säilyttämisen puolesta myös pääkirjoituksessaan 8.1.2003, mikä oli selvä linjanveto lehdeltä. Lehti järjesti myös mielipidekyselyn kentän kohtalosta 1/2003. Lehden lukijamäärä on Taloustutkimuksen mukaan 221.000 lukijaa ([http://www.helsinginuutiset.fi/he\\_jakelu.html](http://www.helsinginuutiset.fi/he_jakelu.html)).

Koillis-Helsingin Lähisanomat on kerran viikossa ilmestyvä paikallislehti, jonka levikki on 41 500 kappaletta ([http://www.sanomawsoy.fi/ourbusinesses/default.asp?folder\\_id=28](http://www.sanomawsoy.fi/ourbusinesses/default.asp?folder_id=28)). Lehti on

julkaissut runsaasti Malmi-aiheisia kolumneja, uutisia ja artikkeleita, joista suurempi osa on ollut lentokentän säilyttämisen kannalla. Lehdessä julkaistiin 10.6.2005 suuri Malmin lentokentän ystävien kustantama 8-sivuinen liite, liitteen otsikkona oli "*Suosta maailmanluokan kulttuuriteoksi 70 vuodessa*", ja se sisälsi artikkeleita ja Malmin alueen sekä ilmailualan yritysten mainoksia.

Helsingin sanomat, alueen ja valtakunnan suurin painettu media on seurannut ja uutisoinut kenttäkiistaa aktiivisesti. "Hesarilla" on vahvat toimintaresurssit ja erityisasema suomalaisessa yhteiskunnallisen keskustelun muotoutumisessa (Kantola 1998, 50). Lehden pääkirjoitus 13.12.2004 suhtautui myönteisesti lentokentän asuntorakentamiseen. Lehti on julkaissut myös kentän rakentamisen kyseenalaistavia mielipiteitä ja artikkeleita, joten lehti ei ole yksiselitteisesti asettunut kentän rakentamisen kannalle.

Useat lentokentän puolustajat ovat joka tapauksessa epäilleet, ja kritisoineet Helsingin sanomia puolueellisuudesta, koska lehti ei ollut julkaissut riittävästi heidän lähettämäänsä materiaalia eikä mielipidekirjoituksia. Malmin lentokentän ystävät ry:n puheenjohtaja otti asian esille haastattelussani: "*(HS) on nimenomaan ilmoittanut meille yhdistyksenä että ne eivät halua julkaista tästä asiasta aineistoja, suurin media*".

Internet-keskusteluissakin on puitu HS:n roolia:

*"Onko tämä lehden johdon valitsema kenties poliittisin syin perusteltu linja? Tietty asenne ilmenee muissakin kuin Malmin kenttää koskevissa kirjoituksissa. HS myös julkaisee enemmän omaa kantaansa puolustavia yleisökirjoituksia kuin vastakkaisia."* (nimim. "Sepponen", HS kaupunki 30.11.2005).

Viime aikoina kritiikki on lieventynyt, HS:ssä on nimittäin ilmestynyt myös kriittisesti kentän rakentamiseen suhtautuvia kirjoituksia.

*"Älkääs nyt, kyllähän hesarin kanta tässä asiassa on jo jonkin aikaa sitten kääntynyt selkeästi puolueettomampaan ja neutraalimpaan suuntaan...samoin kyseinen toimittaja on aiemminkin kirjoittanut ihan asiallisia HS-juttuja Malmista."* (Tero Auranen, 9.1.2006. <http://www.fsnordic.net/discussion/index.php/topic,40482.60.html>)

Vaikuttaa siltä, että ainakin eräät Helsingin sanomien toimittajat ovat saaneet "yliannostuksen" Malmi-kysymyksestä, ja siitä saamistaan yhteydenotoista. Helsingin sanomien toimittaja Kari Räisänen kirjoitti 2.12.2004 uutisartikkelin "Kiikala haluaa Malmin kentän korvaajaksi". Toimittaja kertoo artikkelin julkaisun jälkeisestä ajasta seuraavasti:

*”puhelin soi, ja soi - sähköpostiakin tuli, pitkiä sellaisia. Niistä ymmärsin, että Malmi-uutisessa ei tainnut olla – jälleen kerran – yhtään ainutta faktaa oikein [...] muutamaa sähköpostia myöhemmin ymmärsin, että Malmi-keskustelussa tosiasioilla ei ole enää väliä. Kyse on siitä, oletko puolesta vai vastaan.” (HS 12.12.2004).*

### **8.3 Internet-keskustelut**

Internetin avoimet keskustelupalstat ovat mielenkiintoinen alue, jonka merkitys on kasvanut viime aikoina. Internet-aikakaudella keskustelupalstat voidaan katsoa julkisuuden ja julkisen keskustelun erääksi muodoksi. Oman kokemukseni mukaan ihmiset ohjautuvat helposti näille keskustelupalstoille esimerkiksi etsiessään tietoa Google:n tai muun hakukoneen avulla, tai vieraillessaan sanomalehtien internet-sivuilla.

Foorumien kasvavan merkityksen ovat tiedostaneet myös viranomaiset, kuten liikenne- ja viestintäministeriön selvitys osoittaa: *”Tietoverkot ovat muodostumassa vakavaksi kilpailijaksi perinteisille medioille kuten lehdistölle, radiolle ja televisiolle [...] Verkot mahdollistavat myös henkilöiden välisen paikasta riippumattoman keskustelun.”* (Liikenneministeriö 1997, 15).

Keskustelupalstat mahdollistavat henkilöiden välisen julkisen keskustelun, eli viestinnän jossa jokainen tiedon tuottaja on myös tiedon vastaanottaja (viestintä monelta-monelle). Julkinen viestintä tietoverkoissa kattaa myös joukkoviestintään rinnastettavat viestinnän muodot (viestintä yhdeltä-monelle) . (Liikenneministeriö 1997, 14.)

Internetin käyttökelpoisuutta ja merkitystä julkisena viestimenä lisää myös siellä tapahtuvan viestinnän pidempi aikajänne esimerkiksi lehdistöön ja televisioon verrattuna. Muissa medioissa viesti on pitkälti kertakäyttöinen, esimerkiksi sanomalehti heitetään yleensä pois lukemisen jälkeen. Sen sijaan internetissä viesti on samanaikaisesti tosiaikainen ja periaatteessa ikuinen, yksittäinen viesti tai uutinen saattaa säilyä verkossa hyvinkin pitkiä aikoja. Se myös löytyy helposti käyttämällä hakukoneita. (Heinonen 2002, 171-172.)

Tutkimusta varten seurasin seuraavia Internetin keskustelupalstoja:

Helsingin sanomien verkkokeskustelu, kaupunkiosio:

<http://www.helsinginsanomat.fi/keskustelu/forum.jspa?forumID=17> ,

Helsingin Kaupunkisuunnitteluviraston Malmi-keskustelukanava

(<http://www.hel2.fi/ksv/keskustelu/index2.htm> - Malmi), Helsingin kaupungin yleinen

keskustelupalsta ”Suoraan stadista” (<http://www.hel.fi/keskustelu/>),

YTV:n Netropoli-keskustelukanava (<http://www.netropoli.kaapeli.fi/forum/>) ja Sfnet Suur-

Helsinki keskustelu (<http://groups.google.fi/group/sfnet.alueet.suur-helsinki>)

Seurasin myös eräitä muita satunnaisia internet-sivustoja, esimerkiksi poliitikkojen kotisivuja.

Lisäksi seurasin ilmailualan omia keskustelufoorumeita, näiden linkit löytyvät

lähdeluettelosta

Internetissäkin debatti on ollut erittäin runsasta. Malmin lentokenttä on tällä hetkellä eniten keskustelua herättänyt yksittäinen aihe suosituilla Helsingin sanomien

kaupunkikeskustelufoorumeilla, eräässä viestiketjussa oli jopa 320 viestiä

(<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?threadID=11619&tstart=300>), kun palstalla yli 200 viestin

ketjut ovat harvinaisia. Helsingin yleiskaava 2002:n internet-keskustelufoorumeilla Malmin

lentokenttä oli toiseksi vilkkain keskustelunaihe, vilkkain aihe oli ketju nimeltä ”Pientaloja

Helsinkiin” (jossa myöskin sivuttiin Malmin lentokenttäkysymystä) (Helsingin

kaupunkisuunnitteluvirasto 2002, 9).

Kynnys internet-keskusteluihin osallistumiseen näyttää havaintojeni mukaan olevan lehdistöä matalampi, todennäköisesti koska internetissä ei yleensä tarvitse esiintyä omalla nimellään.

Suurin osa keskustelupalstojen kirjoittajista kirjoittaaakin syystä tai toisesta anonyymisti,

nimimerkillä. Eräs internet-kirjoittaja kommentoi Helsingin sanomien blogissa anonyymiyden merkitystä näin:

*“Aihe on sen verran kuuma ja täynnä tunnetta. Mielestäni yleisönosastopuheenvuorot sekä netissä että lehdistöissä sopivat tähän tarkoitukseen paljon paremmin, koska täällä jokainen voi esittää mielipiteensä rauhasa ja viileää harkintaa käyttäen [...] Näin tunteita herättävään ja paljon taloudellisia arvoja sisältävään asiaan on hyvä voida ottaa kantaa asettamatta oma nimeään tai virkauraansa uhanalaiseksi”* (Nimim. “EM” 11.1.2006.

(<http://blogit.hs.fi/helsinki/?p=74#comments>).

Malmin lentokenttä-aiheista keskustelua käytiin edellisten lisäksi lukemattomissa muissa

internetin viestiketjussa, ei ainoastaan Malmi-otsikolla varustetuissa. Esimerkkejä on

mahdollista löytää useammastakin kaupunki- tai asumisaiheisesta keskustelusta, vain yhtenä



esimerkkinä "Helsinki kärsii hyvien veronmaksajien puutteesta"-keskustelu Helsingin sanomien internet-keskustelussa, jossa Malmia ehdotettiin pientaloalueeksi hyvälle veronmaksajille

(<http://www.helsinginsanomat.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=0&threadID=8070&tstart=20&start=10>). Aktiivisimmat Malmin puolustajat ja vastustajat osallistuivat näihinkin ketjuihin, ja jatkoivat argumentointiaan näissä viestiketjuissa. Malmin kiistalla on siten ollut eräänlainen säteilyvaikutus moneen kaupunkia, ympäristöä, asuntopolitiikkaa ja monia muita aiheita käsitteleviin keskusteluihin.

Keskusteluissa oli merkillepantavaa samoilla nimimerkeillä kirjoittavien aktivistien suuri rooli, he erottuivat viestiensä määrällä satunnaisemmista keskustelijoista. Useita keskusteluja voisi luonnehtia jopa pienen aktivistiryhmän dominoimiksi.

Erityisesti kentän puolustajat ovat kunnostautuneet väsymättöminä internet-keskusteluihin osallistujina. He ovat ilmeisesti tiedostaneet internetin merkityksen viestintäkänävänä.

Useassa seuraamassani viestiketjussa jokaista kentän rakentamista kannattavaa kirjoitusta kohti ilmestyi useita perusteellisia vastauksia, joissa pyrittiin kumoamaan rakentamista kannattavat argumentit ja tuotiin esille monta hyvää syytä säilyttää lentokenttä.

Myös eräät internet-foorumille osallistujat ovat huomanneet kommenttien enemmistön edustavan kentän säilyttämistä:

*"Näköjään tämänkin keskustelun "huutoäänestyksen" tulos on Malmin kentän säilyttämisen puolesta"* (Pekka Tarvainen, HS kaupunki 13.1.2006.

<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=240&threadID=14424&tstart=140&start=250>)

*"Jokainen on varmaan huomannut, mikä valtava vyörytys on viime aikoina ollut yleisöosastoissa ym. Malmin lentokentän puolesta [...] Muutama henkilö on ottanut lähes elämäntyökseen asian"* (Risto Larjavaara, <http://www.enemmisto.kaapeli.fi/debat/malmi1.htm>)

Harrasteryhmien omia internet-foorumeja käytetään myös ryhmän sisäiseen viestintään, ilmailupiirien omilla foorumeilla on muun muassa tiedotettu Malmin puolesta järjestettävistä mielenosoituksista, ja viitattu muilla keskustelufoorumeilla käytäviin Malmi-keskusteluihin.

## 8.4 TV ja radio

Tunnetun sanonnan mukaan tietty asia ei ole kansan parissa ”olemassa” ennenkuin siitä on puhuttu televisiossa. Television merkitys on tietenkin siinäkin mielessä huomattava, että se on koko valtakunnassa näkyvä media. Malmin kenttää on käsitelty televisiossa useaan otteeseen erilaisissa uutislähetyksissä. Malmin kenttää tehtiin tv-dokumentti ”Tosi tarina: Malmin lentoasema” joka esitettiin TV1:ssä 21.9.2004. Tämä dokumentti asettui selkeästi tukemaan Malmin lentokentän säilyttämistä. Myös YLE:n Uudenmaan uutisissa on käsitelty kenttää muutamassa laajemmassa, taustoja selvittävässä jutussa. Näiden ohjelmien myötä kiista on saanut valtakunnallista näkyvyyttä.

Radiossakin kiistaa on puitu useaan otteeseen, muun muassa kahteen otteeseen kaupunkiaiheisiin keskittyneessä "Unelmien Helsinki"-keskusteluohjelmassa Radio Helsingissä (<http://www.radiohelsinki.fi/unelmien.phtml>).

## 8.5 Mieliäidkyselyt

Malmin lentokentän kohtalosta on järjestetty useita mieliäidkyselyitä. Kaikkien kyselyiden tulokset ovat olleet selkeästi lentokentän säilymistä kannattavia.

Uutislehti 100:n tekstiviestigallupiin 3.9.2001 osallistuneista 93% kannatti lentokentän säilyttämistä ([www.pelastamalmi.org](http://www.pelastamalmi.org)). Vastaavasti Helsingin uutisten tekstiviestikyselyssä 12.1.2003, johon vastasi 757 ihmistä, 91% kannatti kentän säilyttämistä lentokäytössä.

Näitä vapaaehtoisia kyselyitä, joihin voi osallistua tekstiviestillä, on joskus arvosteltu sillä perusteella, että niihin osallistuvat yleensä vain aktiivisimmat ihmiset joilla on selkeä mieliäidkiasia. Tästä ei ole kuitenkaan näyttöä ja kyselyyn oli kaikkien mahdollista osallistua. Malmin lentokentän ystävien puheenjohtaja kiistää haastattelussani tämänkaltaiset epäilykset: *"sit sanottiin että me oltiin sitä manipuloitu. Siihen ei oltu koskettu yhtään, se oli meillekin yllätys, kun me ajateltiin et se on jotain 50-50"*.

Helsingin Sanomien Suomen Gallupilta lokakuussa 2004 tilaamassa suuremmissa, satunnaisotantaan perustuvassa kyselyssä 58 % vastanneista helsinkiläisistä kannatti Malmin lentokentän säilyttämistä (HS 20.10.2004). Uudemmissa 9.1.2006 jälleen HS:n Suomen

gallupilla teettämässä tutkimuksessa 65 % vastanneista pääkaupunkiseudun asukkaista halusi säilyttää Malmin lentokentän (HS 9.1.2006).

Eräät asuntorakentamisen kannattajat ovat kritisoineet näitä gallupeita niiden kysymyksenasettelusta, joka ei asettanut vastakkain esimerkiksi asuntopulaa ja kentän säilyttämistä, kysyttiin ainoastaan mielipidettä säilyttämisestä. Tällöin yleisesti hyväksi koettu vanhan säilyttäminen saa useimmiten kannatusta. Suomen gallupin kysely on kuitenkin luotettavin ja laajin tähän mennessä tehty, ja osoittaa kentän säilyttämisellä olevan laajaa kannatusta.

Malmin lentokenttä sai myös Radio Helsingin "Unelmien Helsinki"-palkinnon yleisöäänestyksen perusteella ([http://pelastamalmi.org/fi/luettavaa/unelmien\\_helsinki.html](http://pelastamalmi.org/fi/luettavaa/unelmien_helsinki.html)).

## **8.6 Yhteenveto Malmin tapauksen julkisuudesta**

Yhteenvetona voisi todeta, että kiistan saama julkisuus on ollut määrällisesti hyvinkin runsasta. Vähänkään medioita seuraavan on ollut lähes mahdotonta olla törmäämättä Malmin kysymykseen.

Medialla on valta päättää, mitkä asiat ylittävät uutiskynnyksen ja millaiset mielipiteet pääsevät julkisuuteen (Kuparinen 2006, 160; Hakkarainen 1998a, 201-202). Laajempi huomio lehdistössä näyttää edellyttävän asian poliittista tai muuta periaatteellista merkittävyyttä (Staffans 2004, 269). Kiistalla onkin ollut yhteiskunnallinen ulottuvuutensa joka on kiinnostanut tiedotusvälineitä ja toimittajia.

Kiistaa koskevan mielipidekirjoittelun määrää voidaan pitää yhtenä indikaattorina kansalaiskeskustelusta (Staffans 2004, 264). Malmin kiistan mielipidekirjoittelun suuri määrä ja intensiteetti kertoo siis tapauksen olevan merkittävä ja tunteita herättävä kansalaisten parissa. Suuri osa näistä kirjoituksista on osapuolten intressidonnaisia, määrittelykamppailuun kuuluvia kirjoituksia. (Tästä lisää myöhemmin luvussa "Malmin määrittelykamppailu").

Keräämäni aineisto osoittaa, että Malmin tapauksen saama julkisuus on ollut myös sisällöllisesti monipuolista. Eri toimijat ja osapuolet ovat saaneet äänensä kuuluviin, ja

kumpaakin puolta kannattavia uutisointeja ja mielipiteitä on julkaistu kaikissa seuraamissani lehdissä. Haastattelemani henkilöt tukivat tätä tulkintaa varsinkin lehdistön kirjoittelun osalta, Liikenne- ja viestintäministeriön edustajan mukaan: ”*siellä on aika monipuolisesti ollut, monelta kantilta ollut näitä, säilyttämisen kannalta ja sitten on ollut näitä yksittäisiä vastustajia ja sitten on ihan asiallista uutisointia että mitä on tapahtunut, yhtä monipuolista kun mitä tää hanke on.*”

Tämä on myös konfliktiteoreettisesti huomionarvoinen tulos. Julkisuuden rooli konfliktin kuluessa on yksi konfliktintutkimuksen mielenkiinnon aiheista. Myös tiedon kulun pitäisi olla mahdollisimman avointa (Laine & Peltonen 2004, 63). Malmin kiistan aikana ei voida sanoa julkisuuden toimineen tiedon kulkua vääristävästi, mikä olisi konfliktia kärjistävä tekijä.

Kun käytettävissä on useita erilaisia tiedonvälityskanavia, osapuolet saavat oletettavasti äänensä varmemmin kuuluviin. Erityisesti internet on tarjonnut oivan kanavan mielipiteenvaihtoon ja myös työkaluja mielipidevaikuttamiseen julkisuudessa. Seuraamieni internet-keskustelujen perusteella lentokentän ystävät ovat olleet erittäin aktiivisia keskustelijoita, ja saaneet mielipiteensä kuuluviin. Itse asiassa he muodostavat mielipidekirjoitusten enemmistön useimmissa seuraamissani viestiketjuissa.

Nykyisenä internet-aikakautena ei voi myöskään enää harrastaa tiedon pimittämistä samalla tavoin kuin ehkä aikaisemmin on ollut mahdollista. Erilaiset viranomaisten raportit, selvitykset ja kokouspöytäkirjat löytyvät nykyisin internetistä. Tämä on parantanut tiedonkulkua ja antanut tasa-arvoisemman tietopohjan keskusteluille. Näiden internet-aineistojen avulla eri tahot ovat kyenneet keskustelemaan julkisuudessa asiantuntevasti konfliktin eri osa-alueista.

## 9 MÄÄRITTELYKAMPPAILUN TEORIA

Maankäytön konflikteja tutkittaessa selvitetään yleensä myös konfliktin yhteydessä käyty julkinen debatti ja siinä käytetyt argumentit. Maankäytön konfliktitilanteissa asioiden käsittely, lausuntojen antaminen ja jopa eri tahojen välinen keskustelu tapahtuu julkisuuden kautta (Sairinen 1994, 11). Tätä julkisuudessa käytävää konfliktin osapuolten välistä keskustelua ja argumentointia kutsutaan myös määrittelykamppailuksi. Varsinkin kun tutkitaan Malmin lentokentän konfliktin kaltaista, valtavan mediajulkisuuden saanutta tapausta, ei julkista keskustelua ja määrittelykamppailua voida sivuuttaa.

Aikaisemmin esitellyistä konfliktien tutkimuksen intressi- ja prosessinäkökuilista puuttuu tämä toimijoiden keskinäiseen vuorovaikutukseen perustuva symbolinen ulottuvuus (Laine & Peltonen 2004, 57).

Konfliktin yhteydessä julkisuudessa käydyssä keskustelussa on kyse paitsi osapuolten ja yksittäisten keskustelijoiden oman kannan puolustamisesta ja lobbaamisesta, niin myös koko kiistan käsitteellistämisestä konstruktiivistisen perinteen mukaisesti. Tällöin keskustelun avulla ei pelkästään kuvata todellisuutta vaan luodaan sitä, konstituoidaan todellisuuden määritelmiä. (Väyrynen 2001, 40-41.)

Julkisen keskustelun tärkeänä funktiona on nostaa kysymys yhteiskunnallisen keskustelun kohteeksi. Pyritään saamaan julkisuutta omalle asialle ja nostamaan puolustettava asia ”julkiseksi ongelmaksi”. Tässä on mahdollista nähdä yhtymäkohtia tapaan, jolla sosiaaliset ongelmat nostetaan yleiseen tietoisuuteen määrittämällä ne kansalaisten hyvinvointia koskeviksi ongelmiksi. (Kuparinen 2005, 77.)

Julkinen määrittelykamppailu on diskursiivinen prosessi, jossa konfliktin osapuolet pyrkivät luomaan halutun mielikuvan siitä, mistä kiistassa on oikeastaan kysymys.

Määrittelykamppailun käsite sisältää siis elementtejä diskurssianalyysistä ja retoristista analyysistä. (Laine & Peltonen 2003, 70.)

Määrittelykamppailussa konfliktin osapuoli pyrkii julkisen argumentaation avulla voittamaan yleisen mielipiteen puolelleen. Päämääränä on myös vaikuttaa päättäjien kantoihin. Päättäjiin

on mahdollista vaikuttaa varsinkin jos he eivät tunne asiaa eivätkä ole vielä muodostaneet kantaansa. (Sairinen 1994, 60.)

Julkinen argumentaatio nähdään nykyisin entistä tärkeämpänä vaikuttamisen välineenä. Tärkeässä roolissa prosessin kuluessa on yleisö ja argumentoinnin yleisösuhte. Konfliktin kuluessa kiistan osapuolet pyrkivät argumentaation avulla vakuuttamaan yleisöä omien kantojensa, intressien ja arvojensa legitimiudesta ja paremmuudesta. Prosessissa pyritään lisäämään omien väitteiden uskottavuutta, ja samalla heikentämään vastapuolen väitteiden uskottavuutta. (Laine & Peltonen 2003, 70.) Samalla pyritään myös laajentamaan ja mobilisoimaan omaa kannattajakuntaa (Väyrynen 2001, 40).

Ylipäänsä nykyisissä demokraattisissa, moderneissa yhteiskunnissa valta on luonteeltaan edustuksellista, ja samanaikaisesti väistämättä myös viestinnällistä. Julkisen argumentaation avulla on siten mahdollista saada todellista valtaa, mikäli saa julkisuuden ja yleisen mielipiteen kääntymään puolelleen. (Kivikuru & Kunelius 1998, 10.)

Konfliktien lisäksi koko yhteiskunnallisen elämän yleensä uskotaan muuttuneen entistä selvemmin mediavälitteiseksi (Emt. 1998, 189). Julkisuuden valtaamisesta on tullut myös uudenlainen toimintatapa kansalaisaktiivisille, eräiden arvioiden mukaan mediajulkisuus on suoraan päättäjiin vaikuttamisen ohella syrjäyttämässä perinteisemmät vaikuttamisen tavat (Kuparinen 2005, 161; Astikainen 2000).

Yhteiskunta voidaan myös nähdä paikkana, jossa eri asemissa olevat ihmiset käyvät kamppailua tavoista, joilla todellisuus määritellään tai merkityksellistetään. Erilaiset määrittelyt nimittäin palvelevat yksien etuja, mutta saattavat toisten näkökulmasta esittää asiat täysin ”väärin” ja puolueellisesti. Yhteiskunnallinen elämä on siten käytännössä jatkuvaa kädenvääntöä käytetystä kielestä ja retoriikasta (Kivukuru & Kunelius 1998, 35), näiden taustalla vastakkain ovat myös erilaiset arvomaailmat, todellisuuskäsitykset ja intressit (Sairinen 1994, 10).

Tiedotusvälineiden ja muiden medioiden tuottama julkisuus tarjoaa näille pyrkimyksille foorumin, ja toimii siis toisin sanottuna eräänlaisena määrittelykamppailujen arenana (Laine & Peltonen 2003, 80).

Yleisönä määrittelykamppailussa voi olla joko määritelty erityisyleisö tai määrittelemätön universaaliyleisö (Kuparinen 2005, 103; Summa 1996, 66). Julkisen keskustelun kohteena olevan määrittämättömän universaaliyleisön vakuuttamiseksi voidaan vedota yleiseen mielipiteeseen, terveeseen järkeen tai kulttuurissa vallitsevaan legitiimiin arvopohjaan (Kuparinen 2005, 103; Perelman 1996, 16-21). Yleiset arvot kuten hyvinvointi, oikeudenmukaisuus tai tehokkuus saavuttavat faktaluonteen, kun ne ilmaistaan korkealla abstraktitasolla (Kuparinen 2000, 103; Summa 1996, 70).

Julkisessa argumentaatiossa on siis kyse myös retoriikasta, ”puhujan” on kyettävä vakuuttamaan muut ajamansa näkökulman paremmuudesta, ja pyrittävä esittämään vakuuttavia perusteita näkemystensä tueksi. Oleellista on saada yleisö vakuuttumaan jonkin argumentin pätevydestä ja sitoutumaan siihen. (Kuparinen 2000, 103; Sihvola 1999, 46.)

Tarkemmin ja konkreettisemmin määriteltynä, määrittelyvallan avulla on mahdollista argumentaation ja kommunikaation keinoin määrittää suunnittelun ja politiikan tavoitteita, sekä vaikuttaa käsityksiin todellisuuden asettamista ehdoista, ongelmista ja muutosten mahdollisuuksista (Sairinen 1994, 60).

Parhaiten osapuoli onnistuu näissä tavoitteissaan, mikäli sen onnistuu tuottaa ja vakiinnuttaa todellisuuden määritelmä omista intresseistään käsin niin, että se koetaan itsestäänselväksi arkijärjeksi koko yhteiskunnassa (Kivikuru & Kunelius 1998, 36). Tällaisen todellisuusmääritelmän luomisen onnistuminen, tai edes mahdollisuus siihen, muistuttaa siitä että niin kutsutulla "todellisuudella" ei ole olemassa kiistatonta, objektiivista perustaa josta voisi syntyä yksimielisyys (mm. Laine & Peltonen 2003, 70), ja siitä että todellisuuskäsitykset muotoutuvat ja välittyvät eteenpäin sosiaalisissa prosesseissa (Kuparinen 2005, 77; Toivonen 1998b, 28; Anttola ja Raiskila 1994, 226). Tällöin ei tietenkään ole kyse luonnontieteellisestä, fyysisestä todellisuudesta ja ympäristöstä vaan yhteiskunnallisesta, sosiaalisesti tuotetusta todellisuudesta.

Tehokkaasti toteutettuna jonkin osapuolen julkinen argumentointi, onnistunut määrittelykamppailu, voi itse asiassa viestinnän tyyliltään lähestyä jo propagandaa. Lauri Halosen kirjassa "Mielikuvat ovat tärkeämpiä kuin totuus" määritellään propaganda seuraavasti: *"Propaganda on mitä tahansa viestintää, joka tukee rajatusta näkökulmasta levittäjän päämääriä ja siten hyödyttää sitä"*, ja *"Propaganda on rajatun uskon ja totuuden*

*viestintää*”. Propagandan tarkoituksena on vaikuttaa yleisöön jotakin ennalta määrättyä tarkoituksperää tavoitellen, vetoamalla ihmisten ajatuksiin ja tunteisiin. (Halonen 2005, 16.)

Normaalioloissa ja -medioissa käytävän määrittelykamppailun ja propagandan erona on se, että jälkimmäinen on tietoisesti tapahtuvaa harhaanjohtamista, luonteeltaan kiihkeämpää, aggressiivisempää, ja enemmän välittömään toimintaan suuntautunutta. Propagandan sisältö ei kuitenkaan välttämättä ole suoranaisesti valheellista, vaan pikemminkin tarkasti ja tarkoitushakuisesti valikoitua tietoa. (Halonen 2005, 16.)

### **9.1 Argumentoinnin arvioinnin menetelmä**

Tutkimusta tehdessäni olen perehtynyt Malmin kenttäkiistan ympärillä käytyyn laajaan julkiseen keskusteluun, ja eritellyt osapuolten keskustelussa käyttämät keskeisimmät argumentit. Käsittelin aineistoani sisällön erittelyä käyttäen, jonka esittelin edellisessä Malmin tapaus julkisuudessa-kappaleessa. Vaihtoehtoisesti olisin voinut käyttää myös diskurssianalyysia analysoimaan sitä, miten sosiaalista todellisuutta on tuotettu (Kuparinen 2005, 100; Jokinen ym. 1993). Ennen kuin paneudun tarkemmin konfliktin yhteydessä käytävään argumentointiin, määrittelykamppailuun, tarkennan hieman tapaani käyttää sisällön erittelyä tässä yhteydessä.

Tutkijan on voitava arvioida eri keskustelussa esiintyvien eri käsitysten ja näkemysten välisiä suhteita (Kuparinen 2005, 43). Julkisessa keskustelussa, määrittelykamppailussa esitettyjä argumentteja voidaan tarkastella sillä silmällä, kenen intressit ja arvot korostuvat merkitysten muotoutumisessa ja muuttumisessa (Sairinen 1994, 63). Yleensä osa argumenteista on selvemmin faktuaalisia, osa perustuu enemmän arvostuksiin tai ideologisiin sitoumuksiin (Peltonen & Villanen 2004, 36).

Olenkin tarkastellut esitettyjä argumentteja myös osin kriittisesti, mikäli niissä on ollut havaittavissa selviä loogisia aukkoja, tai ne ovat niin selkeästi intressilähtöisiä, intressien läpikutkemia, että asiaan perehtymätönkin lukija huomaa niiden puutteet tai puolueellisen tarkastelutavan. Tällöin argumentti ei ole enää kovin uskottava varsinkaan yleiseen hyvään vetoavana legitimaationa, eikä toimi tehokkaana mielipiteen muokkaajana varsinkaan



kriittisemmälle lukijakunnalle. Vastaavasti jos argumentti kestää kriittisenkin tarkastelun, ja vetoaa lisäksi laajaan yleisöön, on tämä argumentti tehokas väline määrittelykamppailussa.

Analysoitaessa tietyn konfliktin yhteydessä käytyä keskustelua huomioidaan yleensä myös esitettyjen argumenttien havaittu vastaanotto (Kuparinen 2005, 80; Spector & Kitsuse 1977; Best 1989).

Aivan kaikkien argumenttien kohdalla aineistoni ei anna mahdollisuutta vetää kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä, mutta eräissä tapauksissa on ollut selvästi havaittavissa argumentin suuri teho, tai tehottomuus keskustelun kuluessa. Tilanne on myös saattanut elää ajan kuluessa; eräät argumentit ovat menettäneet legitimaatiotaan toisten noustessa etualalle.

Julkisuudessa, lähinnä lehtien mielipidekirjoituksissa, kolumneissa ja internetissä käytyihin keskusteluihin osallistuvat myös organisaatioiden ulkopuoliset yksityiset ihmiset, toimittajat ja jotakin kantaa puolustavat aktivistit. Myös nämä äänet voivat saavuttaa merkittävää näkyvyyttä julkisuudessa, joten olen ottanut heidät huomioon keskustelun arvioinnissa. Myös yksityishenkilöiden tuottamat yleisönosaston kirjoitukset tavoittavat universaaliyleisön, joka voi olla kiistan ulkopuolella, mutta jonka avulla haetaan kannatusta ja legitimaatioita omalle kannalle (Laine & Peltonen 2003, 195). Toisaalta yksityishenkilöinä kirjoittavat henkilöt saattavat olla samanaikaisesti jonkin osapuolen ja organisaation leirissä, joten erottelu olisi myös sikäli hankalaa.

Oman huomioni mukaan yksityishenkilöt käyvät määrittelykamppailua julkisuudessa monesti jopa näkyvämmän kuin viralliset organisaatiot, heidän kirjoituksensa eri medioissa muodostavat määrällisestikin suurimman osan kannanotoista. Tietysti heidän uskottavuutensa ja auktoriteettiasemansa vaihtelevat merkittävästi, omalla nimellä ja tittelillä esitetyistä kolumneista nimimerkillä esitettyyn lyhyeen mielipidepalstan kirjoitukseen. Jää lukijan arvioitavaksi, kuinka uskottavina pitää heidän esittämiään argumentteja ja retorista vakuuttelua.

Yksityishenkilöiden vaikutusmahdollisuuksiin kuuluu nykyisin uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukaan myös mahdollisuus vaikuttaa kaavoitusprosessiin jättämällä muistutuksia ja kannanottoja (mm. Kaupunkisuunnitteluvirasto 2002, 3). Näin yksityiset ihmiset voivat olla mukana konfliktissa ja määrittelykamppailussa varsin huomattavalla panoksella, varsinkin jos heitä on runsaasti jonkin mielipiteen tai intressin takana.

## 10 MALMIN MÄÄRITTELYKAMPPAILU

Tutustumalla Malmin kentästä julkisuudessa käytyyn keskusteluun, avautuu konflikti lukijan eteen entistä konkreettisempänä ja värikkäämpänä. Keskustelussa käytetyt argumentit tuovat esiin myös kiistan taustalta löytyviä intressejä, arvoja ja käsityksiä. Tässä luvussa esittelen ja arvioin Malmin lentokentän konfliktin yhteydessä käytyä määrittelykamppailua.

On tärkeää huomata, että konfliktiin kulkuun vaikuttavat päätökset ja konkreettiset toimenpiteet tapahtuvat monesti riippumatta käydyistä julkisista keskustelusta, vaikka keskustelulla onkin yhä tärkeämpi rooli konfliktien kulussa, ja eri osapuolet pyrkivät käyttämään julkisuutta hyväkseen omien päämääriensä tavoittelussa. Määrittelykamppailu ei ole kuitenkaan suoranaisesti kytköksissä edellisessä kappaleessa esiteltyyn konfliktin prosessiin, vaan elää jossain määrin omaa elämäänsä.

Julkisen keskustelun ja määrittelykamppailun osapuolet eroavat jossain määrin Malmin konflikti -luvussa esitellyistä tahoista. Määrittelykamppailussa olen katsonut osapuoliksi yksinkertaisesti toisaalla kentän rakentamista kannattavat ja toisaalla lentokentän säilyttämistä kannattavat kirjoittajat, henkilöt ja tahot. Kenttää puolustavat tahot ovat siten Malmin lentokentän ystävien puolella, ja asuntorakentamista kannattavat ovat Helsingin kaupungin suunnitelmien puolella. Erilaiset ministeriöt, kuten Liikenne- ja viestintäministeriö ja Ympäristöministeriö, eivät ole mukana tässä yhteydessä, koska ne eivät kirjoittele tai ota kantaa julkisuudessa Malmin kentän tapaisista aiheista. Sen sijaan esimerkiksi asukasyhdistykset ovat olleet aktiivisia julkisuudessa käydyssä keskustelussa.

On selvästi havaittavissa, että kiistan pääosapuolet, Helsingin kaupunki ja lentokentän puolustajat, tiedostavat hyvin julkisuuden ja määrittelykamppailun roolin kiistassa. Tiedottaminen ja vaikuttaminen yleiseen mielipiteeseen ovat olleet keskeisiä aktiviteetteja konfliktin osapuolille.

Lentokentän puolustajille kentän kohtalon nostaminen julkiseen keskusteluun ja mahdollisimman näkyvä julkinen argumentointi on ollut keskeinen keino pyrkiä vaikuttamaan kentän puolesta. Malmin lentokentän ystävien puheenjohtaja kertoi haastattelussani:

*Haastattelija: "Eli mikä teillä on keinona sitten?" PJ: "Nostaa tää esiin keskusteluun, kyllä se puree aika hyvin näköjään, tällainen julkinen keskustelu on tänä päivänä monesti monta kertaa parempi kuin mennä.. lyödä pänsä seinään viranomaisten kanssa."*

Malmin lentokentän ystävät ry:n perustamisen myötä kentän puolustajat loivat virallisen tiedotuskanavan, ja samalla yksittäiset kentän puolustajat aktivoituivat entisestään. Toisin sanottuna kentän puolustajat verkostoituivat strategisesti ja alkoivat käyttää julkisuutta tehokkaammin hyväkseen (vrt. Staffans 2004, 292). Monien arvioiden mukaan he ovatkin erittäin vahvoja kansalaisvaikuttajia.

Myös Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja noteeraa lentokentän puolustajien aktiivisen toiminnan julkisuudessa:

*"tää Malmin lentokentän ystävät alkoi tiivistää rivejään, ja sillä tapaa [...] muokkaamaan niinkun ihmisten mielipiteitä - - niin kyl tässä tietysti pelataan niinkun ihmisten mielikuvilla ja tuntemuksilla ja lapsuuden aikaisilla kokemuksilla ja kaikilla muillakin."*

Kiistan toinen pääosapuoli, Helsingin kaupunki, käytännössä pitkälti kaupunkisuunnitteluviraston toteuttamana, ja kentän rakentamista eniten kannattavat yksityishenkilöt ovat myös pyrkineet vaikuttamaan yleiseen mielipiteeseen ja käsityksiin. Tietysti jo kaupunkisuunnitteluviraston viranomaistehtäviin kuuluu tiedottaminen tulevista hankkeista. Virasto on tiedottanut lentokenttäalueen kaavoituksen kulusta ja pyrkinyt samalla vähentämään ennakkoluuloja hanketta kohtaan. Myönteisiä mielikuvia on saatu luotua esimerkiksi joka talouteen jaettavalla Kaavoituskatsaus-lehdellä, jossa oli edustavia kuvia uudesta asuinalueesta.

*Haastattelija: "Ja sit kun joka kotiin on jaettu se kaavoituskatsaus, ja KSV:n sivuilla on hienoja kuvia, et se niinkun tiedotus on mennyt aika hyvin?" puheenjohtaja: "Niin, ja se on.. se ei ole ollut sattuma, vaan se oli niinkun tietoinen valinta", "mä sanoin että täytyy tehdä semmoisia illustraatioita joita esitellään ihmisille, alueesta täytyy tehdä houkutteleva ja ilmeeltään hyvä", "Mä oon itse edustanut sitä että antaa.. niihin vastataan, tällaisiin mielikuviin, niitä ei torjuta, mutta niihin vastataan niinkun tosiasiatiedolla."*  
(kaupunkisuunnittelulautakunnan pj, haastattelu 10.9.2004.)

Helsingin kaupunki kaupunkisuunnittelujoinen pyrkii siis luomaan positiivisia mielikuvia tulevasta asuinalueesta. Mielikuvat tulevaisuudesta ja kehitysnäkemykset sisältävät valtaa, ja

valta taas muovaa mielikuvia (Viljamaa 2003, 3). Mielikuvien luominen ja onnistunut tiedotus on siis tärkeää myös viranomaisille.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaltaiset suunnitteluorganisaatiot eivät olekaan vain mekaanisia ongelmanratkaisukoneita, vaan ne ovat itsessään valtarakenteita, jotka sisältävät ja tuottavat myös systemaattisesti suuntautunutta informaatiota (Sairinen 1994, 52).

## 10.1 Osapuolten argumentit ja vasta-argumentit

Esittelen tässä luvussa keskeisimpiä argumentteja, joita kiistan osapuolet ovat käyttäneet määrittelykamppailussaan. Nämä muodostavat samalla keskeisimmät teemat joiden ympärillä keskustelua on käyty julkisuudessa. Näiden argumenttien avulla lukijaa on pyritty vakuuttamaan siitä, miksi kenttä on säilyttämisen arvoinen tai siitä, miksi se tulisi muuttaa asuinalueeksi.

Päädyin valikoituihin argumentteihin siksi, että ne esiintyivät keskusteluissa määrällisesti runsaiten, ja olivat myös sisällöltään keskeisimpiä ja vakavimmin otettavia argumentteja.

Olen ryhmitellyt julkisuudessa esitetyt argumentit kahteen ryhmään, kentän lopettamista puoltaviin argumentteihin, ja toisaalta kentän säilyttämistä tukeviin.

**Kentän lopettamista puoltavat argumentit ovat:** Asuntojen tarve-argumentti, yhdyskuntarakenne- ja meluargumentit.

**Kentän säilyttämistä tukevat argumentit ovat:** Maapohja-argumentti, slummi- ja ongelmalähiöargumentti, lintu- ja luontoargumentti, ainutlaatuisuusargumentti, lentotoiminnallinen argumentti.

Useat näistä sisältävät useita lisäperusteluita, jotka tukevat pääargumenttia erilaisin lisäyksin ja huomioin.

Näihin julkisuudessa esitettyihin argumentteihin on yleensä esitetty myös vasta-argumentteja, joita on käytetty esitetyn argumentin legitimaation kumoamiseen. Esitän vasta-argumentit välittömästi alkuperäisen argumentin jälkeen alakappaleissa ”vasta-argumentit”. Olen myös tarkastellut argumentin käytön yleisyyttä, ja arvioinut argumentin uskottavuutta ja sekä

vastaanottoa keskustelussa niin laajasti kuin aineistoni mahdollisti alakappaleissa ”argumentin uskottavuus”.

Argumenttien käytön yleisyyden arvioimisessa en kokenut mielekkääksi tehdä numeraalisia vertailuita, koska liian täsmällisten lukujen esittäminen ei mielestäni kerro esimerkiksi yksittäisten kirjoitusten vaikuttavuudesta, eivätkä kirjoitukset ole riittävän vertailukelpoisia keskenään. Numeraalinen esittely ei myöskään tavoittaisi keskustelun verbaalista eikä retorista ulottuvuutta. Olen kuitenkin laskenut kirjoitusten määrällisiä painotuksia, ja totean mitkä argumentit ovat olleet keskustelussa määrällisestikin dominoivia. Kaikki käyttämäni sitaatit on poimittu nimenomaan Malmin lentokenttää koskevista mielipidekirjoituksista, ellei toisin ole mainittu.

## **10.2 Kentän lopettamista puoltavat argumentit**

### **10.2.1 Asuntojen tarveargumentti**

Asuntojen tarpeellisuus on yksi keskeisimpiä Malmin lentokentän lopettamisen puolesta käytettyjä argumentteja. Asuntojen rakentamistarveargumentti muodostaa myös määrällisesti merkittävimmän osan kentän rakentamista kannattavista kommentteista. Perustelu mainitaan suurimmassa osassa kentän asuinrakentamista kannattavista kommentteista.

Asuntojen tarveargumentin mukaan Helsingin alueelle tulee rakentaa merkittävästi lisää asuntoja. Asuntojen rakentamista tarvitaan useammastakin syystä, joihin kaikkiin Malmin lentokentän muuttaminen asuinkäyttöön toisi helpotusta.

Argumentin mukaan Helsinkiä vaivaa asuntopula. Suuren asuntojen kysynnän tyydyttämiseksi tarvitaan myös Malmin kentän kaltainen suuri, rakennusmaaksi kelpaava alue. Argumenttiin liittyy usein arvio, jonka mukaan suuren kysynnän takia myös asuntojen hintataso on noussut kohtuuttoman suureksi. Muuttoliike pk-seudulle lisää asuntojen kysyntää entisestään. Malmin alueen rakentaminen auttaisi hillitsemään korkealle kohonnutta hintatasoa.

Alueen toteuttaminen pääasiassa kaupunkimaisina pientaloina lisää alueen houkuttelevuutta; pientaloista on jatkuvasti kova kysyntä Helsingin alueella (mm. Vaattovaara & Vuolteenaho 2005, 14). Malmin alueelle voitaisiin rakentaa viime aikoina kysyttyjä suuria perheasuntoja, joista on pulaa Helsingissä.

Sopivien perheasuntojen puutteen takia Helsinki menettää asukkaita naapurikunnille. Asuntojen rakentamista tarvitaan myös kasvattamaan kaupunkilaisten asumisväljyyttä, jonka ennustetaan kasvavan tulevaisuudessa huomattavasti. (Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta 2004, 5-6.)

Näitä seikkoja painottavia mielipidekirjoituksia on esiintynyt erilaisissa medioissa, esimerkkeinä:

*”Voitaisiin kysyä niiden 10 000 ihmisen mielipidettä, jotka alueelle voisivat muuttaa.”* (Petteri Oksa & Mirja Vainikka, Helsingin Uutiset 16.2.2003).

*”Pääkaupunkiseudulle olisi tulossa runsaasti työn perässä muuttajia.”* (Eero Hiltunen, Helsingin Uutiset 31.10.2004.)

*”Helsingissä asutaan ahtaimmin ja melkein kalliimmin kaikista pääkaupungeista koko Euroopassa ja nykyinen asuntotuotanto ei tuo siihen helpotusta.”* (nimim. "Samuli" HS kaupunki 14.1.2006  
<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=280&threadID=14424&tstart=140&start=290>).

Helsingin kiinteistöviraston virastopäällikkö Matti Rytkölen mielipidekirjoitus HS:ssä 12.3.2005 tuo esiin asuntotuotannon vaikutuksen asuntojen hintoihin (kirjoitus ei ole Malmia koskevasta keskustelusta):

*”Asuntojen hintatason määrittelee markkinoilla pääosin asuntojen kysyntä ja tarjonta [...] Jos pk-seudulla tuotettaisiin kysyntään nähden riittävästi asuntoja ja saataisiin käyttöön tarpeeksi asuntotontteja, ei hintatilanne olisi nykyisen kaltainen”.*

Samansuuntaisen yleiseen asuntotilanteeseen liittyvän mielipidekirjoituksen esitti yhdyskuntasuunnittelun emeritusprofessori Pekka V. Virtanen HS:ssä 13.4.2005 otsikolla *”Niukka tarjonta luo kalliita asuntoja.”*

## Vasta-argumentit

Kentän puolustajat pyrkivät kirjoituksillaan kumoamaan nämä perusteet argumentoimalla, ettei Malmin alueen n. 10 000 asukkaan asuntotuotanto yksin ratkaise asuntopulaa. Helsingin yleiskaavaan on sitä paitsi jo nyt merkitty suuria tulevia asuinalueita, kuten Kalasatama ja Jätkäsaari, joten Malmia ei näiden lisäksi enää tarvittaisi.

(<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/harhaluulot.html#kahdeksan.>)

*"Kyllä on hyvin saatu iskostettua valheet joidenkin päähän liittyen Helsingin asunto/tonttipulaan. Pula on kyllä täysin väärä sana tässä yhteydessä. Jotkut ovat vaan helpommin johdateltavissa, kuin toiset. Sääli, että tällä varjolla sitten jotkut päättäjät saavat tehdä ihan päättömiä päätöksiä ja joskus suoranaisia virkavirheitä."* (nimim. "T", HS kaupunki, 25.11.2005

<http://www.helsinginsanomat.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=180&threadID=11619&tstart=0&tart=190.>)

*"Malmin lentokenttää ollaan sulkemassa Helsingin väitetyn tonttipulan ja asuntorakentamistarpeen vuoksi"* kyseenalaistetaan Malmin lentokentän ystävien internetsivuilla (<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/10syyta.html>).

Asuntopula-argumentti on siis kentän puolustajien mielestä riittämätön peruste Malmin kentän lopettamiselle. Asuntopulaa ei heidän mielestään todellisuudessa ole, ja jos onkin, niin asuntoja voi rakentaa muuallekin.

Eräiden kommentaattorien mielestä asuntopula on pikemminkin tekosyy, jolla rakentajat pyrkivät legitimoimaan rakentamisintonsa. Todellinen syy olisi esimerkiksi taloudellinen hyöty gryndereille ja sisäpiirin poliitikoille. Tämäntyyppisiä salaliittoteoriota poliitikkojen ja rakennusliikkeiden kytköksistä on esitetty julkisuudessa jonkin verran, esimerkkinä nimimerkki "Luonnonystävä":n kirjoitus:

*"Sitäpaitsi Helsingillä ei todellisuudessa ole sellaista tonttipulaa mitä eräät suurkauppiat ja grynderit jatkuvasti toittavat. Helsingin alueella on paljon parempaa tonttimaata rakentamiseen kuin Tattarisuo. Täällä on onneksi riittävästi viheralueita, vaikka esimerkiksi osa maan ehkä suurimman maanviljelystilan, Helsingin kaupungin, pelloista varattaisiin asuintalorakentamiseen."* (HS kaupunki,

<http://www.helsinginsanomat.fi/keskustelu/message.jspa?messageID=377890.>)

## Argumentin uskottavuus

Helsingin alueella vallitseva jonkinasteinen asuntopula on tällä hetkellä varsin yleisesti tunnustettu asia. Asuntojen hinnat ovat osaltaan tarjonnan puutteen vuoksi nousseet monien

mielestä jo kestävämmälle tasolle. Tuoreen Ympäristöministeriön tonttitarjontatyöryhmän mietinnön mukaan kerrostaloasuntojen hinnat ovat yli kaksinkertaistuneet, ja omakotitonttien hinnat kolminkertaistuneet viimeisen 10 vuoden aikana Helsingin seudulla. Raportin mukaan tämä on johtunut ennen muuta kasvaneesta asuntokysynnästä. (Ympäristöministeriö 2006, 14.)

Asuntojen tuotannon asuntojen hintatasoa hillitsevä vaikutus perustuu yleisesti hyväksytyyn markkinoiden kysynnän ja tarjonnan "tasapainon lakiin". Jos tietyn tuotteen tarjonta ei tyydytä siihen kohdistuvaa kysyntää, kohoaa tuotteen hinta vääjäämättä. Tosin eräät asiantuntijat eivät pidä tätä mekanismia asuntojen kohdalla aivan yhtä itsestäänselvänä, niin että uusien asuntojen rakentaminen ei välttämättä ainakaan laskisi asuntojen hintatasoa (esim. Logan 1987, 26-27).

Vaikka asuntopulan taustalla on monia tekijöitä, kuten muuttoliike muualta Suomesta pääkaupunkiseudulle, pk-seudun väestönkasvu, lisääntyneen varallisuuden mahdollistama asumisväljyyden kasvu (Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta 2004, 5-6), lääkkeeksi näihin kaikkiin on tarjottu asunnontuotannon lisäämistä vähintäänkin kysyntää vastaavalle tasolle.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston edustajat ovat asuntopulan ja -rakentamisen arvioimisen asiantuntijoita työnsä puolesta, niinpä heidän esittämillään argumenteilla on tietty auktoriteetti ja uskottavuus. Toisaalta lentokentän puolustajien on helppo leimata heidät puolueellisiksi Malmi-kysymyksessä, koska he edustavat kaupungin intressiä.

Lentokentän ystävät pyrkivät julkisessa keskustelussa parhaansa mukaan minimoimaan argumentin legitimaatiota. Asuntojen tarve on kuitenkin vahvimpia argumentteja kentän lopettamisen takana, eikä sen kumoaminen näytä onnistuneen kovinkaan hyvin. Argumentti on edelleen keskeisin perustelu julkisessa keskustelussa. Perustelun voima on suuri, koska se on yleiseen hyvään vetoava syy, jolla on laaja kannatus universaaliyleisön eli tavallisten helsinkiläisten parissa.

### **10.2.2 Yhdyskuntarakenne-argumentti**

Tämä on asuntopulan ohella yksi vahvimista perusteluista Malmin alueen asuntorakentamisen puolesta. Yhdyskuntasuunnittelijat, kaupunkitutkijat, kaavoittajat ja kaupungin edustajat puhuvat nykyisin paljon kaupunkirakenteen eheydestä, ja järkevällä



tavalla tiiviin kaupunkirakenteen monista taloudellisista ja ekologisista hyödyistä.

Yhdyskunta-rakenteen eheys on hyväksytty yleisesti tavoiteltavaksi asiaksi (mm. Sairinen 1994, 67).

Tämäntyyppisiä linjauksia on esitetty viime vuosina runsaasti, muun muassa kaupunkipolitiikan yhteistyöryhmän julkaisussa todetaan: ”Hajautuva kaupunkirakenne ja sen mukana väistämättä seuraava taloudellinen tuhlaus ja palvelujen harveneminen on saatava pysäytetyksi” (Lindroos 1999, 3).

Argumentin mukaan kaupunkirakenteen eheyden ja tiiviiden kannalta on tarkoituksenmukaista rakentaa asuntoja logistisesti ja liikenteellisesti toimiville paikoille. Niinkin keskeisellä paikalla kuin Malmilla sijaitseva alue on siten järkevää käyttää asuntojen täydennysrakentamiseen. Asutuksen tiivistämisellä ja täydennysrakentamisella ehkäistäisiin kaupunkirakenteen ja infrastruktuurin haitallista ja kalliiksi tulevaa hajoamista. Asutuksen levittäytyminen ympäristökuntiin merkitsisi myös työmatkojen keskimääräistä pidentymistä. Malmin soveltuvuutta asuntorakennuskäyttöön lisäävät argumentin käyttäjien mielestä alueen erinomainen logistinen sijainti olemassaolevien liikenneyhteyksien varrella, sekä kattavat lähipalvelut Malmin aluekeskuksessa.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tavoiteohjelmassa todetaan:

*”Laajeneva periferia merkitsee sitä, että tehokkaan joukkoliikenteen järjestäminen ei ole taloudellisesti mahdollista. Näin jouduttaisiin rakentamaan autoriippuvaista yhteiskuntaa, jonka aiheuttamia liikenteellisiä paineita nykyinen kaupunkirakenne ei kestä.”* (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2001, 17.)

Helsingin kaupunki antoi Yleiskaava 2002:ssa Malmin lentokentästä saamiinsa muistutuksiin vastauksen, jossa kentän rakentamista perustellaan yhdyskuntarakenteellisilla argumenteilla:

*”Yhdyskuntarakenteen kannalta lentokenttäalueen varaaminen asumiseen on perusteltu ja tarkoituksenmukainen ratkaisu.”*, *”Asuinaluevaraus sijaitsee kaupunkirakenteellisesti keskeisellä paikalla ja eheyttää nykyistä kaupunkirakennetta. Uusi asuinalue tukeutuisi hyvien joukkoliikenneyhteyksien varaan.”* (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2003, 177.)

Argumenttiin liittyy myös asuinalueiden palvelutason parantumisen idea. Paikallisesti riittävä väestöpohja takaa myös lähipalveluiden säilymisen ja kehittymisen, palveluiden parantaminen ja ylläpitäminen onkin tärkeä perustelu täydennysrakentamiselle ja tiiviille yhdyskuntarakenteelle. (Santaoja 2004, 42.)

Vaihtoehtona Malmin pientalorakentamiselle olisikin todennäköisesti väkiluvun kasvaminen muualla pääkaupunkiseudulla ja kehyskunnissa. Kaupunkisuunnitteluviraston arkkitehti Sakari Pulkkinen toteaa Helsingin Sanomissa 15.4.2004: *"Toivottavaa olisi, että Helsingissä työskentelevien ei tarvitsisi välttämättä muuttaa asunnon perässä kauas ympäristökuntiin."*

Näitä yhdyskuntarakenteen eheysargumentteja on käytetty julkisessa keskustelussa tukemaan Malmin kentän asuntorakentamista. Nimimerkki "Ehdoton auktoriteetti" kiteyttää tämän argumentaation ytimen:

*"Maa-alueen tarjoamat mahdollisuudet asunto- ja työpaikkarakentamiseen liikenteellisesti edullisella paikalla, valmiin infraverkon sisällä. Ne perustelut ajavat ohitse lentotoiminnan suojelupyrkimyksen."* (HS-kaupunki 12.1.2006 <http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=220&threadID=14424&tstart=140&start=230>.)

Samoilla linjoilla on nimim. "Tullivuorelainen":

*"lentokenttä rakennettiin keskelle asutusta. Tämän virheen poistaminen on nyt ajankohtaista."* (KSV Malmi-keskustelu 25.10.2006 <http://www.hel2.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>).

Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen kirjoittaa Malmin kentän rakentamista kannattavassa mielipidekirjoituksessa Helsingin Sanomissa 23.5.2004:

*"Yhdyskuntarakenteen hajanaisuudella on suora yhteys öljyn ja bensiinin kulutukseen. Kun Helsingissä asuu 30 henkeä hehtaarilla ja Wienissä 140 henkeä, kulutetaan Helsingissä kolme kertaa enemmän bensiiniä vuodessa henkeä kohti."*

Malmi-seuran puheenjohtajan mielipidekirjoitus Helsingin Uutisissa 13.10.2004. tiivistää:

*"Tehokkaalla ja eheällä yhdyskuntasuunnittelulla luodaan laadukkaita asuinympäristöjä, vähennetään luonnonvarojen kulutusta ja ympäristöhaittoja."*

## **Vasta-argumentit**

Lentokentän puolustajat pyrkivät luonnollisesti kumoamaan yhdyskuntarakenne-argumentin legitimaatiota omilla näkökannoillaan kaupunkirakenteesta:

*"Helsingin ei tarvitse täyttää koko maan asumistarpeita [...] Helsingissä on rakennuskelpoista maata vaikka kuinka paljon, tontteja joille rakentaminen voitaisiin aloittaa heti ja ilman, että pitäisi arvokasta ilmailuhistoriaa ja kulttuuria tuhota"* (Marja-Liisa Uuttu,

HS kaupunkikeskustelu 22.11.2005.

<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=30&threadID=11619&tstart=300&start=40>).

Koillis-Helsingin väljä rakenne Malmin ympärillä koetaan myös usein tärkeämmäksi kuin uuden asuinalueen saaminen:

*“Seudun tiheään asutut asuinalueet on tosiaan jo rakennettu aivan riittävän tiheiksi.”*

(Nimim. “S.” HS kaupunki 17.1.2006

<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=310&threadID=14424&tstart=140&start=320>)

Tätä mieltä ovat olleet myös Puistola- ja Tapanila-seurat julkilausumissaan *”Liian tiivis rakentaminen ei kuulu suomalaiseen yhteiskuntaan.”* (Helsingin Uutiset 4.5.2003),

*”Koillis-Helsingin viimeistä aukeaa aluetta ei tule ottaa asuinrakennuskäyttöön”*

(<http://www.tapanila.fi/malmi/>).

(Malmi- ja Suurmetsä-Jakomäki seurat sen sijaan kannattavat asuntorakentamista.)

Kentän puolustajat ihmettelevät myös, miksei Malmin sijasta esimerkiksi paljon tilaa vieviä siirtolapuutarhoja tai Talin golfkenttää "uhrata" asuntojen tieltä. Nimimerkki "S." HS:n kaupunkikeskustelussa 22.11.2005:

*“...täällä on varaa ylläpitää mm. pikkuruisen eliitin täysimittaista golfkenttää”*

(<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=20&threadID=11619&tstart=300&start=30>)

*”...siirtolapuutarhojen harrastajia on \_vieläkin\_ vähemmän, kuin lentämistä harrastavia”*

(<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=60&threadID=11619&tstart=300&start=70>)

Kentän puolustajat myös epäilevät yhdyskuntarakenneargumentin legitimitettä ja sen käyttäjien rehellisyyttä, taustalla arvellaan olevan muita, huomattavasti raadollisempia motiiveja:

*“Väitän, että Malmin aluerakentamishankkeen kova kiire ja ne juristeriset argumentit, joilla kaikkea perustellaan, viittaavat vahvasti siihen, että joku aikoo pistää alueella rahoiksi. Ei siinä kaupungin ympäristörakenne ole etusijalla niin kuin ei ollut gryndauksen hulluina vuosinakaan (nimim."BD" 19.1.2005. <http://www.jippii.fi/jsp/forum/thread.jsp?b=ilmailu&t=1142>).*

## **Argumentin uskottavuus**

Yhdyskuntarakenne-argumentin käyttäjät tuntuvat olevan keskimääräisiä mielipidekirjoittajia perehtyneempiä kaupunkisuunnitteluun liittyviin kysymyksiin. Yhdyskuntarakenteellinen termistö ei kuulu niinkään tavallisen kansan sanastoon, eikä argumenttia esiinny keskusteluissa määrällisesti yhtä paljoa kuin esimerkiksi asuntojen tarveargumenttia. Yhdyskuntarakenneargumentilla on kuitenkin olemassa laaja, myös tieteellinen ja tutkimustuloksiin nojautuva tuki. Se on myös laajasti eri viranomaisten ja poliitikkojen käyttämä ja hyväksymä perustelu. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on myös kirjattu tavoitteeksi eri valtionalojen asiantuntijoita edustaneeseen valtioneuvoston ja pk-seudun kuntien väliseen yhteistoiminta-asiakirjaan (Ympäristöministeriö 2003, 7). Niinpä sitä ei voida sivuuttaa täysin konfliktin yhden osapuolen intressilähtöisenä tai puolueellisena perusteluna.

Yhdyskuntarakenne-argumentti on kuitenkin arkikäytössä melko väljärajainen, ja antaa mahdollisuuksia tulkita asia Malmin kohdalla monella tavalla. Esimerkiksi lentokenttää voidaan pitää positiivista väljyyttä tuovana tekijänä. Useissa kommentteissa toivotaan väljyyden säilyttämistä kaupunkirakenteessa, ja vastustetaan lisääntyvää asukasmäärää. Selkeästi useammin yhdyskuntarakenne-argumenttia on keskustelussa kuitenkin käytetty lentokentän vastustamisessa, lentokenttä on nähty kielteisesti kaupungin yhdyskuntarakennetta hajoittavana ja jakavana tekijänä.

Yhdyskuntarakenteesta käyty keskustelu on näyttäytynyt suhteellisen hedelmällisenä, myös yleisesti tavoiteltavaa kaupunkirakennetta koskevana keskusteluna jolla on relevanttiutta muuallakin kuin Malmin yhteydessä. Kentän puolustajat ovat tuoneet esiin monia hyviä ja päteviä huomioita. Tällainen on muun muassa se, miten Helsingissä on samanaikaisesti varaa pitää asuntorakentamisen ulkopuolella monia muitakin paljon tilaa vieviä toimintoja, kuten golf-kenttä ja useita siirtolapuutarhoja.

Yhdyskuntarakenteesta käyty keskustelu tukee myös käsitystä konfliktien hyödyistä erilaisten näkemysten ja arvojen esiintuojana yhteiskunnallisessa keskustelussa ja kaupunkien kehittämisessä.

### 10.2.3 Meluargumentti

Meluargumentti on ollut yksi yleisimpiä argumentteja kentän vastustajilla koko kiistan ajan. Lentomelu on yleinen ongelma lentokenttien läheisyydessä. Malmin tapauksessa kenttä on asutuksen saartama, joten melusta valittaminen on siksi odotettavaa. Lentokoneiden aiheuttamasta melusta on kirjoitettu paljon yleisönosastoille ja internettiin, esimerkkinä tästä keskustelusta:

*"Pienkoneiden lentomelu on todella häiritsevää, laskukierrosharjoittelua tekevät koneet kiertävät pientä kehää matalalla kentän pohjois-itäpuolta aamusta iltaan."*

(Nimim. "Kuka lentomelua kaippaa", HS kaupunki 22.11.2005.

<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=30&threadID=11619&tstart=300&start=40>)

*"Jopa skootterikin täällä alhaalla maanpinnalla varustetaan vaimentimilla. Pienkoneet siten voivat rauhassa siellä yläilmoissa pörrätä ilman vaimentimia."* (Nimim. "Raikku", HS kaupunki 22.11.2005.

<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=40&threadID=11619&tstart=300&start=50>)

*"Pieni eliittiryhmä hallitsee harrastuksillaan kokonaisen lentokentän aluetta, sekä melusaasteillaan koko itäisen pohjois-Helsingin ilmanaluetta aiheuttaen jatkuvaa melua laskeutumis- ja nousureittien asuinalueille. Mikä muu ryhmä Helsingissä saa mellastaa tällä tavoin."* (Nimim. "Matti" 9.1.2006 HS kaupunki,

<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=0&threadID=14424&tstart=140&start=10>)

*"Lentokenttä, tarkemmin kentän ympärillä lentävät häiriöntuottajat ovat syy minkä takia lentokentän tulisi käytännön järjen mukaan sijaita jossakin aivan muualla kuin asutuksen keskellä."* (Nimim. "Rauhallisuutta elinympäristöön", HS kaupunki,

<http://www.helsinginsanommat.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=0&threadID=14424&tstart=0&start=10>)

Myös se fakta, että kentän liikenteestä noin 75 – 80 % on koulutuslentoja, tuntuu vaikuttavan melun koettuun häiritsevyyteen. Koulutuslennossa sama kone saattaa lentää useamman kerran peräkkäin ns. läpilentoja.

*"Kivikossa meteli on todella järjetöntä, viikonloppuisin on turha mennä parvekkeelle lukemaan melun takia. Suurimman melun aiheuttavat juuri koulukoneet tehdessään laskeutumisharjoituksia."* Mikael Varila, KSV Malmi-keskustelu

<http://www.hel2.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>)

*"Hyvin suuri osa lennoista on nousu- ja laskuharjoittelua. Nämä matalalennot ovat aikamoinen ärsyke suurelle osaa ympäröivää asutusta. Varsinkin virkistysalueilla lämpimämpinä vuodenaikoina tämä on erityisen ärsyttävää"*. (Larjavaara, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2002, 172.)

## Vasta-argumentit

Lentokentän puolustajat ovat vastanneet lentomelukirjoituksiin usein "me olimme täällä ensin" -argumentaatiolla. Tämän perustelun mukaan lentoasema on ollut paikallaan jo kauan ennen kuin melusta valittajat muuttivat alueelle. Valittajat ovat sitten muuttaneet kentän lähistölle tietoisina lentokentän aiheuttamasta melusta. Tällöin alueelle muuttajilla ei olisi moraalista oikeutta valittaa melusta, koska ovat itse valinneet asuinpaikkansa.

Muutama internet-keskusteluista poimittu esimerkki kuvastaa tätä vasta-argumenttia:

*"Useimmat lentokentän ympärillä asuvat ihmiset ovat itse hakeutuneet asumaan kentän vaikutuspiiriin ja sopeutuneet lentokoneiden ääniin. Ja ne jotka eivät ole, syyttäkööt itseään, että vielä asuvat siellä, vaikka äänettömämpiä ja halvempia asuinpaikkoja löytyy muualta Helsingistä tai sen ulkopuolelta." Erkki Mikola, 7.12.2002. sfnet/suur-helsinki.*  
<http://groups.google.fi/group/sfnet.tiede.historia/msg/be39cd2ee3fe3d2d>

*"Kuka hemmetti on koskaan pakottanut ääniherkkiä ihmisiä muuttamaan alueelle."* (Mikael Jurvela, HS kaupunki 22.11.2005,  
<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=60&threadID=11619&tstart=300&start=70>).

*"ei meluherkän kannata muuttaa muidenkaan liikenneasemien tai liikennevarikkojen viereen ottamatta ensin asioista selvää."* (nimim. "S.", KSV Malmi-keskustelu 15.5.2006.)

Myös melun voimakkuutta on vähätelty monissa kommentteissa:

*"Naurettavaa valittaa jonku pikku cessen äänistä.. samallaista surinaa pitää ku sähköhammasharja.."* (nimim. "pndn", HS-kaupunki 11.01.2006  
(<http://www.helsinginsanomat.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=170&threadID=14424&tstart=0&start=180>))

*"Eihän siellä kentän ympäristössä juuri kukaan ole oikeasti siitä moksiskaan."* (Nimim. "M" KSV Malmi-keskustelu 12.10.2005, <http://www.hel2.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>)

Lentokoneiden ääni ei ole myöskään monien mielestä sävyltään häiritsevää,

kuten seuraava kommentti internet-keskustelusta esittää:

*"Lenkkeilen usein lentokentän ympärillä olevalla kuntoradalla ja voin sanoa että pienkoneiden pärinä on musiikkia korville."* (nimim. "Kenttä säilyköön!" HS kaupunki 22.11.2005.  
<http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=20&threadID=11619&tstart=300&start=30>)

Lisäksi eräissä kommentissa on annettu ymmärtää, että meluhäiriö ei suinkaan poistuisi lentokentän poistumisen myötä, vaan korvautuisi toisella:

*“10.000 ihmisen lähiö mopoineen, moottoripyörineen, ruohonleikkureineen, lehtipuhaltimineen, lumilinkoineen, auroineen, autoineen, busseineen, stereoineen ja kapakoineen ei sitten siitä vierestä lainkaan kuuluisi? Vuoden ympäri säästä riippumatta, ja kesällä kellonkin?”* (Seppo Sipilä, KSV:n Malmi-keskustelu 28.11.2003, <http://www.hel2.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>)

Lentokentän puolustajat muistuttavat myös siitä, että melu on vähenemään päin tekniikan kehittymisen myötä. Nämä tekniset ratkaisut, samoin kun lentokonekannan vähittäinen uudistuminen, vähentävät melua tulevaisuudessa. Esimerkin tästä tarjoaa nimimerkki ”realisti” HS:n kaupunkikeskustelusta 17.6.2005:

*“Hush Hush” dieselmoottorien myötä melusaaste vähenee [...] Kehittymistä ja perusparantumista on myös luvassa lentokoneisiin.”*  
(<http://www.hs.fi/keskustelu/message.jsps?messageID=100350>).

### **Argumentin uskottavuus**

Meluargumentti on yleisesti ymmärrettävissä oleva, melua pidetään yleisesti asuinviihtyvyydelle ja jopa terveydelle haitallisena asiana. Lentomelua mitataan säännöllisesti, ja sille on asetettu useita rajoituksia. Sen sijaan ”me olimme täällä ensin”-argumentti ei täysin kestä kriittistä tarkastelua, koska kaikki eivät kuitenkaan ole täysin tietoisia melutekijästä alueelle muuttaessaan. Alueelta asuntonsa varsinkaan talvisaikaan ostava ei ostohetkellä välttämättä tiedosta lentomelun olemassaoloa (tällöin ei lentokoneita paljoa näy). Kaikki eivät myöskään voi vapaasti valita asuinpaikkaansa, kuten esimerkiksi perheensä mukana alueelle muuttava, tai työsuhteasunnon alueelta saavat. Malmin alueella on myös ollut runsaasti asutusta jo ennen lentokentän rakentamista.

Vaikka melu koetaan yleisesti kielteiseksi asiaksi, melun kokemisesta tehdyn tutkimuksen mukaan jonkin äänen häiritsevyyys on tietyissä rajoissa subjektiivinen, henkilökohtainen ja psykologinen kysymys, jota ei voida katsoa suoraan desibelimittarista. Joku saattaa kokee tietyn äänen häiritsevänä, toisen mielestä sama ääni ei häiritse lainkaan. (Ympäristöministeriö 2004, 13-16.) ”Yksilötasolla koettu melun kiusallisuus eli asenne melulähteeseen ja herkkyys melulle selittävät enemmän kuin itse melutaso.” (Helsingin kaupunginsuunnitteluvirasto 2002b, 6). Lentomelua kuitenkin pidetään yleensä kiusallisempänä kuin tieliikenteen melua (Helsingin kaupunginsuunnitteluvirasto 2002b, 19). Malmin kentän viereisillä omakotitaloalueille relevantti on myös tutkimustulos, jonka mukaan rauhallinen

ääniympäristö on tärkeää ennen kaikkea pientalovaltaisilla alueilla, jossa käytetään melulta suojaavien rakenteiden ulkopuolista piha-aluetta (Helsingin kaupunginsuunnitteluvirasto 2002b, 7).

Meluongelma ja -argumentti lieventyisi jos äänenvaimentimet tai muut tekniset apuvälineet asennettaisiin useampaan lentokoneeseen. Asutus kentän ympärillä on kuitenkin lisääntynyt ja saartanut lentokentän, esimerkiksi uusi Fallkullan asuinalue on noussut aivan lentokentän läheisyyteen. Lähistölle rakennetaan lähivuosina myös uudet Alppikylän ja Ormuspellon asuinalueet aivan kentän viereen. Pitkällä tähtäimellä tämä voi kenties lisätä kentän vastustusta meluargumentin avulla.

Meluargumentti on ollut yksi yleisimmistä perusteluista lentokenttätöimintojen lopettamiselle Malmilla. Argumentti on universaali, melua vastustetaan yleisesti, joten argumentti on hyvin käyttökelpoinen lentokentän vastustuksessa.

### **10.3 Kentän säilyttämistä tukevat argumentit**

Seuraavaksi esittelen julkisessa keskustelussa esitetyt keskeisimmät argumentit, joilla lentokentän puolustajat perustelevat lentokentän säilyttämistä paikoillaan.

#### **10.3.1 Maapohja-argumentti**

Yksi yleisimpiä kentän säilyttämistä puoltavia argumentteja on lentokenttäalueen huono maapohja. Perustelun mukaan Malmin kenttäalueen maaperä on savea tai suota, jolle ei kannata rakentaa. Näin ollen asuntoja olisi järkevämpää rakentaa jonnekin muualle, missä maaperä olisi suotuisampaa.

Malmin lentokentän ystävät Ry:n sivuilla asia todetaan näin: *"Koruton totuus on, että omakoti- ja rivitalojen rakentaminen Malmin lentokentän syvään savikkoon ei ole taloudellisesti järkevää."* (<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/10syyta.html#viisi>).



Lehtien mielipideosastoilla, internetin keskustelupalstoilla, yleisötilaisuuksissa ja lehtikolumneissa on esiintynyt runsaasti seuraavan kaltaisia kommentteja:

*"Malmin lentokentässä kaupunkia odottaa uusi Vuosaaren satama. Tattarisuo on niin pehmeää lettosuota, ettei asuntojen rakentaminen onnistu sinne ilman järjettömiä toimenpiteitä."* (nimim. "Jarmo", Helsingin Uutiset, 8.1.2005).

*"On todettu pelkkien perustusten maksavan monin verroin enemmän kuin niiden päälle pystytettävien rakennusten."* (Seppo Sipilä, 6.12.2002, sfnet-suur-helsinki, <http://groups.google.fi/group/sfnet.alueet.suur-helsinki/msg/2d32add70c03be16>).

Maaperä-argumenttiin liittyy myös epäily maan saastuneisuudesta kenttäalueella. Maaperästä mahdollisesti löytyvien myrkkyjen sekä öljyn puhdistaminen tekisi rakentamisen entistäkin kalliimmaksi:

*"Alla oleva maa-aines on niin saastunutta, että puhdistustyö nostaisi pilviin -ainakin taivaalle- mahdollisten asuntojen hinnat"* (Tuire Häkkinen, HS-kaupunki 12.1.2006 <http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=220&threadID=14424&tstart=140&start=210>).

## **Vasta-argumentit**

Helsingin kaupungin edustajat ovat pyrkineet informoimaan, kentän pohja on savea, eikä suota niinkuin useasti on väitetty. Pohjustaminen ei tulisi edes yhtä kalliiksi kuin esimerkiksi Pikku-Huopalahden alueen kohdalla, jolla maanparannuksen kustannukseksi muodostui noin 5% asuntojen neliöhinnasta. Tämän totesi mm. kaupunkisuunnitteluviraston Malmi-Projektin vetäjä Matti Visanti Helsingin sanomissa 10.1.2005: *"Maaperä on parempi kuin Pikku-Huopalahdessa tai Arabianrannassa. Maaperä on savea, ei suota."*

Myös Helsingin kiinteistöviraston Hannu Halkola kommentoi asiaa: *"Meillä on kenttäalueella yhteensä satoja tutkimuspisteitä [...] Malmin kenttäalue on normaalisti rakennettavissa."* (Helsingin Uutiset 9.2.2005).

Helsingin kiinteistöviraston geotekniikan osaston osastopäällikkö Ilkkä Vähäholla on internet-sivu "Kolme harhaluuloa Helsingistä" - "Malmin lentokenttäalue ei ole pohjatonta

suota", jossa hän korjaa tätä kentän puolustajien käyttämää argumenttia ([http://www.geoteknik.fi/img/illuusiot\\_iva.pdf](http://www.geoteknik.fi/img/illuusiot_iva.pdf)).

### **Argumentin uskottavuus**

Kentän puolustajien mielenkiinto kentän maaperään on ymmärrettävää kentän puolustamisen ja määrittelykamppailun näkökulmasta; kyseessä olisi vahva faktapohjainen argumentti joka jo yksinään tekisi kannattamattomaksi tai estäisi kentän rakentamisen. Helsingin kaupungin asiantuntijainformaatio ja tähän tukeutuvat kirjoittajat taas pyrkivät todistamaan, ettei alueen maaperä ole aivan niin huonoa kuin väitetään, ja että alueen rakennuskustannukset jäisivät maanparantamisesta huolimatta kohtuulliseksi.

Viime aikoina maaperä-argumenttia ei ole enää käytetty aivan yhtä aktiivisesti keskusteluissa, joten kaupungin informaatiolla näyttää olleen argumentin uskottavuutta heikentänyt vaikutus.

### **10.3.2 Slummi ja ongelmalähiö-argumentti**

Tämän argumentin mukaan lentokenkentän tilalle rakennettaisiin kuitenkin taas yksi uusi erilaisia sosiaalisia ongelmia mukanaan tuova, epäviihtyisä lähiö. Puheenvuoroissa on käytetty sanoja ”betonilähiö” ja ”slummi”. Sellaista ei kukaan, ainakaan lähiseudun asukkaat haluaisi naapurikseen. Tätä argumenttia esiintyi varsinkin ennen vuotta 2004 ja Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston joka kotiin jakamaa uutta kaavoituskatsausta, jossa esiteltiin edustavia kuvia alueen pientalomaisesta ilmeestä.

Esimerkkejä tasta keskustelusta edustavat seuraavanlaiset kommentit:

*"Sitäkään ei varmasti ole ajateltu, että slummin perustaminen naapuriin toisi mukanaan muita epätoivottavia lieveilmiöitä."* (Marja-Liisa Uuttu, HS kaupunki 22.11.2005 (<http://www.helsinginsanomat.fi/keskustelu/message.jspa?messageID=465626>)).

Useissa kirjoituksissa vihjattiin jopa, että uuteen lähiöön muuttaisi sosiaalitapauksia, sekä myös somaleita ja venäläisiä (mm. Martti Huhtamäen kolumni, Helsingin Uutiset 2.1.2005).

*"Veronmaksajilla ei ole varaa kentän siirtoon ja uusiin sosiaalipummiasuntoihin Stadissa."* (Tapani Vertanen, KSV Malmin keskustelukanava, 18.6.2003)

*“Itse asun lähellä malmin lentokenttää ja en todellakaan halua sinne mitään kerrostaloja ulkomaalaisille ja kaiken maailman tuulipukukansalaisille ja ei kovin moni muukaan lähistöllä asuvista” (Nimim. Geor 17.4.2004  
<http://www.jippii.fi/jsp/forum/thread.jsp?b=ilmailu&t=777>)*

Nimimerkki "Puksu":n kirjoitus 100-lehden tekstiviestipalstalla jatkaa hieman eri näkökulmasta: *”Toivottavasti te Malmin kentän vastustajat olette sitten valittamatta, kun liikenne ja rikollisuus lisääntyvät alueella 10 000 uuden asukkaan johdosta.”*

### **Vasta-argumentit**

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto pyrkii häivyttämään kielteisiä lähiö-mielikuvia tiedotuksellaan. Joka kotiin jaettava kaavoituskatsauksen lisäksi KSV:n internetsivuilla esitellään näyttävästi alueen pientalovaltaista ja hyvinvoivaa ilmettä. Sosiaalista asuntotuotantoa alueelle ei myöskään tulisi normaalia helsinkiläisaluetta enempää.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja kertoo kannattaneensa houkuttavien mielikuvien luomista alueesta:

*"yksi semmoinen voimakas argumentti oli ennen, että Malmin lentokentästä ollaan rakentamassa slummiä", "täytyy tehdä semmoisia illustraatioita joita esitellään ihmisille...alueesta täytyy tehdä houkutteleva ja ilmeeltään hyvä", "tavallaan syrjäytetään tämä vanha ajattelu ja mielikuva siitä Malmin lentokentästä, että viedään niinkun tavallaan yksi argumentti Malmin lentokentän ystäviltä."*

### **Argumentin uskottavuus**

Slummi- ja lähiöargumentilla kentän puolustajat pyrkivät luomaan negatiivisia mielikuvia uutta asuinalueetta kohtaan. Argumentin mukaan uuden asuinalueen rakentaminen heikentäisi viereisten asuinalueiden asuinviihtyvyyttä. Näin ollen nykytilanne, lentokenttä naapurissa, olisi viereisten alueiden asukkaille ja helsinkiläisille parempi vaihtoehto. Slummiargumentin käyttö on mahdollisesti lisännyt kentän ympäristön asukkaiden vastustusta uutta asuinalueetta kohtaan. Näin varsinkin ennen tietoa asuntorakentamisen toteuttamisesta pientalovaltaisena.

On oletettavaa, että uuden asuinalueen toteuttaminen pääasiassa pientalomuotoisena helpottaa naapurialueiden suhtautumista uudisrakentamista kohtaan. Pientalorakentaminen koetaan yleensä helpommin hyväksyttäväksi ja imagoltaan miellyttävämmäksi kuin suurilla betonielementtitaloilla toteutettu rakentaminen.

Koillis-Helsinki on muutenkin aluetta, jossa omakotiasuntoperinne on Helsingin vahvinta. Pientaloalue nivoutuisi toisin sanottuna paremmin Malmin perinteiseen "urbaaniin kylämäisyyteen" (Kopomaa & Manninen 2003, 48).

Haastattelemani kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja uskoo kaupungin onnistuneen slummi-mielikuvan torjumisessa:

*"Mä luulen että tämän mielipidekeskustelun me olemme voittaneet, että nyt ei kukaan tällä hetkellä enää puhu siitä että sinne ollaan rakentamassa slummiä."*

Tämä ei näytä vielä (tilanne 03/2006) täysin toteutuneen, vaan slummi-argumenttia käytetään jossakin määrin edelleen julkisuudessa KSV:n "valistuksesta" huolimatta. Argumentin uskottavuus näyttää kuitenkin heikentyneen huomattavasti KSV:n aktiivisen tiedottamisen ja muiden julkisuudessa esiintyneiden kirjoitusten vaikutuksesta. Argumentin esiintyminen on myös jossain määrin vähentynyt muutaman vuoden takaiseen tilanteeseen verrattuna.

### 10.3.3 Lintu- ja luontoargumentti

Vuoden 2000 jälkeen julkisuudessa alkoi esiintyä kirjoituksia Malmin lentokentän alueen lintukannasta ja alueen luonnon arvokkuudesta. Malmin lentokentän ystävien internet-sivuilla linnut ja kentän toimiminen myös viheralueena on listattu yhtenä syynä säilyttää lentokenttä: *"Kenttä on huomattava alueellinen lintuparatiisi juuri avoimuutensa ja aluetta ympäröivän turva-aitansa ansiosta."* (<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/10syyta.html>).

Malmin säilyttämistä ovat lausunnoissaan tukeneet myös Suomen luonnonsuojeluliitto (piirijärjestöistä myös Etelä-Hämeen luonnonsuojelupiiri ja Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri) sekä Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ja paikalliset luontoyhdistykset (<http://pelastamalmi.org/fi/luettavaa/10syyta.html#kuusi>).

Malmin lentokentän ystävät järjestivät 2.10.2004 lentokenttärakennuksessa seminaarin nimellä "Malmin lentokenttä - Siipiparatiisi keskellä Helsinkiä", jossa muun muassa Suomen Luonnonsuojeluliiton edustaja ja Puistola-seuran puheenjohtaja puhuivat kentän linnustosta ja kasvillisuudesta. (<http://pelastamalmi.org/fi/tiedotteet/visioseminaari2.html>.)

Koillis-Helsingin lintuharrastajien seura MaTaPuPu Birding Society on myös tiedottanut kentän linnustosta. Kentän alueella esiintyy ainakin kiuruja että niittykirvisiä, pensastasku,

pensaskerttu ja pikkulepinkäinen, sekä isokuovi, jonka ainoa säännöllinen pesimäpaikka Helsingissä löytyy alueelta. Niityt ovat myös monipuolisen hyönteislajiston esiintymäalueita. Lintuharrastajat ovat havainneet, että ”*Linnut eivät myöskään näytä häiriintyvän lentoliikenteestä*”. ([http://www.etv-systeemit.fi/MBS/.](http://www.etv-systeemit.fi/MBS/))

Internetin keskustelupalstoilla luontoteema on myös ollut esillä:

*"Kenttä on huomattava alueellinen lintuparatiisi juuri avoimuutensa ja aluetta ympäröivän turva-aitansa ansiosta. Esimerkiksi isokuovi ei pesi Helsingissä missään muualla kuin Malmin lentokentällä."* (nimim. Ilmailukärpänen, HS kaupunki 13.1.2006. <http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=250&threadID=14424&tstart=140&start=260>)

### **Vasta-argumentit**

Asuntorakentamisen kannattajien vasta-argumentti lintukymykseen on yleensä se, että lentotoiminta ja lintujen pesiminen kenttäalueella ovat lähtökohtaisesti ristiriidassa keskenään. Yleensä lentokentiltä karkoitetaan tai ammutaan varsinkin suurempia lintuja, jotteivat nämä muodostaisi turvallisuusriskiä lentokoneiden toiminnalle. Siten lentokentän puolustaminen siellä viihtyvien lintujen avulla vaikuttaa keskivertolukijalle hyvinkin yllättävältä.

Myös luontoarvojen merkittävyyttä epäillään eräissä mielipidekirjoituksissa:

*"Ei siellä sen kummempaa luontoa ole kuin Suomessa jossain muuallakin. Jokunen kuovi ja kettu. Tuolla argumentilla kenttää on käsittääkseni turha puolustella."* (nimim. ”Reijo”, HS-kaupunki 13.1.2006. <http://www.hs.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=250&threadID=14424&tstart=140&start=260>.)

*"Luonnonsuojeluliittoa näyttää kiinnostavan kaikki ihmisiä pienemmät oliot, mutta nykyisten asukkaiden hyvinvoinnista ei tunnu kukaan olevan kiinnostunut"* Nimim. "malmilainen" (KSV Malmi-keskustelu 13.3.2005. <http://www.hel2.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>)

Tämäntyyppisiä kirjoituksia on esiintynyt enemmänkin. Kirjoittajat ovat ilmeisesti samaa mieltä Haverisen (1998, 25) kanssa, jonka mukaan ympäristöseikkoihin vetoaminen ei useinkaan perustu aitoon ympäristöhuoleen, vaan oman edun ja takapihan suojelemiseen, niinsanottuun Nimby-ilmiöön.

Suomen luonnonsuojeluliiton kannanoton mukaan lentotoiminta sinänsä ei ole luontoarvojen kannalta olennaista, vaan alueen niittymaiseman säilyminen:

*"Malmin lentokenttä ja alue tulisi suojella kulttuurillisesti ja ekologisesti merkittävänä viheraluekokonaisuutena. Yhdistyksemme mukaan lentotoimintaa ei ole tarve jatkaa*

*nykyisessä muodossaan, mutta alueiden käyttöä tulisi ensisijassa ohjata virkistykseen."*  
(Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2002, 166.)

Helsingin kaupungin edustajat ovat pyrkineet kertomaan, että luonto- ja virkistysalueet säilyisivät vaikka alueelle rakennettaisiin asuinalue: *"Tattarisuon viereiset metsiköt tullaan säästämään. Metsikössä pesii suuri määrä arvokkaita lintulajeja, näin asukasmielipide on huomioitu"*. (KSV:n yleiskaavapäällikkö Pertti Kare, Helsingin Uutiset 23.2.2003).

Luontoargumenttiin liittyy myös alueen käyttö virkistysalueena, lentokenttää kiertävän lenkkipolku on suosittu lähiseutujen asukkaiden parissa.

Kaupunkisuunnitteluviraston internetsivuilla informoidaan myös, että

*"Uuteen keskuspuistoon suunnitellaan myös Malmin kenttää nyt kiertävän ladun ja pururadan korvaajat. Suunnittelussa otetaan myös huomioon asukaspalautteessa esiintynyt tavoite säilyttää alueella pitkiä näkymiä, jotka muuten ovat koillisilla alueilla harvinaisia."*  
([www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv) -projektit-Malmi.)

### **Argumentin uskottavuus**

Lintu- ja luontoargumentti on tullut määrittelykamppailuun mukaan kiistan myöhäisemmässä vaiheessa. Haastatteleman kaupunkisuunnitteluviraston edustajan mukaan kiistan alkuvaiheissa argumenttia ei käytetty laisinkaan: *"Silloin kun tää projekti alkoi, niin sitä ei kukaan pitänyt minkäänlaisena arvona tätä lintupuolta"*. Lentokentän ystävien puheenjohtaja toteaa haastattelussani luontoteeman esiintulon tulleen heillekin yllätyksenä, ja olleen positiivinen yllätys että linnut ovat oppineet elämään sulassa sovussa lentokoneiden kanssa.

Luontoteema on hyödyllinen kentän puolustajille, koska se toimii lisäargumenttina kentän säilyttämisen puolesta. Luonto- ja lintuargumentti herättää ainakin vihreämmin ajattelevien parissa sympatioita ja voi vaikuttaa merkittävästi suhtautumiseen asuinrakentamista kohtaan. Kentän alueen käyttö virkistysalueena on myös hyvä argumentti viereisten asuinalueiden asukkaille, varsinkin jos oletetaan että virkistysalueet huonontuvat uuden asuinalueen myötä.

Lintuargumentin käyttö helsinkiläisessä maankäytön konfliktissa ei ole uusi ilmiö, haastatteleman kaavoittajan mukaan myös aikaisemmin Pikku-Huopalahden aluetta suunniteltaessa lintuasiana oli esillä vastustettaessa alueen rakentamista.

Lentokentän ystävät ja useat mielipidekirjoittajat eivät tunnu uskovan, tai eivät ole tietoisia kaupungin tavoitteesta säilyttää luontoarvot uudella asuinalueella.

Kaupunkisuunnitteluviraston tai muiden rakentamisen kannattajien tiedottaminen ja argumentointi luontoarvojen säilymisestä ei näytä toimineen vakuuttavasti, ja argumenttia käytetään edelleen yleisesti julkisuudessa.

#### 10.3.4 Ainutlaatuisuus-argumentti

Merkittävä argumentti kentän säilyttämisen puolesta on ollut lentokentän kulttuurihistoriallinen arvo. Museovirasto on luokitellut lentokentän rakennukset ja itse kenttäalueen yhdessä valtakunnallisesti arvokkaaksi, Suomessa ainutlaatuiseksi ja kansainvälisestikin kiinnostavaksi, kulttuuri- ja arkkitehtuurihistoriallisesti arvokkaaksi kokonaisuudeksi. Lentokentän ystävät muotoilevat asian sivuillaan näin: *"Kansainvälisen tason kulttuuriaarteeksi tunnustetun lentokentän arvokasta toimintaa ei saa lakkauttaa"* (<http://www.pelastamalmi.org/fi/adressi/index.html>).

Lentoaseman pyöreä päärakennus on valittu myös kansainvälisen modernin arkkitehtuurin suojeluun erikoistuneen järjestön DoCoMoMo:n hyväksymässä suomalaisen modernin arkkitehtuurin valikoimaan ([www.hel.fi/ksv](http://www.hel.fi/ksv) -projektialueet-Malmi-suunnittelu).

Jossakin vaiheessa keskustelua syntyi kuva, että myös kentän 1930-luvulla rakennettu päärakennuskin olisi purku-uhan alla:

*"Haastattelija" 1980-luvun suunnitelmissakin oli mukana se rakennus.*  
*S"Joo, ne itte Pelasta malmi-org. sivuilla että 1930-luvun funkishelmi tuhotaan, se muokkaa ihmisten, eikä ihmiset tajua että se ei häviä mihinkään."* (Malmi-seuran puheenjohtajan haastattelu 12.10.2004.)

Myöhemmin tämä tieto on korjaantunut, mutta kentän ystävät painottavat, että kentän arvo muodostuu toimivasta kokonaisuudesta lentokenttäkäytössä, ei pelkästään rakennuksen arkkitehtuurista.

Malmin kentän valinta Yhdysvaltalaisen World Monuments Fund-säätiön "maailman sadan uhanalaisimman kulttuurikohteen" listalle vahvisti kulttuurihistoria-argumenttiä merkittävästi.

Nimityksestä tiedotettiin näkyvästi julkisuudessa, ja kulttuurihistoria-argumentti sai näin lisää uskottavuutta. (<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/10syyta.html#seitseman.>)

Argumentin mukaan malmin kysymys on koko Suomea ja jopa koko maailmaa koskeva asia, joka ei saisi olla pelkästään Helsingin päätettävissä. Pelissä olisi silloin mukana myös Suomen maine kulttuurihistoriansa vaalijana ja jopa sivistysvaltiona.

*"Me koitamme todistaa, että koko maailman etu ja Suomen maine vaatii Malmin lentokentän säilyttämistä."* (Erkki Mikola, sfnet.keskustelu.liikenne 04.12.2002. (<http://groups.google.fi/group/sfnet.keskustelu.liikenne/msg/16826ea356c81789>).

*"Onko siis todella välttämätöntä keinotekoisesti luodun kiireen kanssa ruveta tuhoamaan WMF:n listalle kuuluvaa kulttuuriaarretta tavallisen asuinlähiön tieltä?"* (Juha Lampi, KSV Malmikeskustelu, 21.1.2005. <http://www.hel.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>).

Kentän ainutlaatuisuus mahdollistaisi eräiden kommenttien mukaan jopa alueen hyödyntämisen kansainvälisenä turistikohteena:

*"Malmille voitaisiin saada todellinen kansainvälisen kulttuuriturismin helmi - elävä historiallinen lentoasema ilmailumuseoineen, näyttelyineen, opastettuine kiertokäynteineen, matkamuistomyymälöineen ja kaikkine muine tulonlähteineen"* (Seppo Sipilä, KSV:n Malmi-keskustelu 28.11.2003, <http://www.hel.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>).

Malmin lentokentän ystävien internetsivuilla ihmetellään, että *"... jopa eräät ministeritason poliitikot ovat ilmaisseet tukensa tälle kansallisen ja kansainvälisen kulttuuriperinnön teurastukselle."* (<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/tulevaisuus.html>).

### **Vasta-argumentit**

Keskustelussa eräät asuntorakentamisen kannattajat ovat epäilleet lentokentän kulttuurihistoriallista arvoa:

*"Viittaukset loistokkaaseen historiaan (Malmi on todellisuudessa toiminut aivan tavallisena yleis- ja harrastuslentokenttänä 1950-luvulta lähtien) ja kentän lähes mittaamattomaan kulttuuriarvoon ovat paniikissa keksittyjä tekosyitä"* (nimim. Mata Pupu, 25.1.2005. KSV:n Malmi-keskustelu <http://www.hel.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>)

Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen ihmettelee lentokentän museomista Metro-lehden haastattelussa 5.12.2002: *"Pitäisikö Malmille palauttaa Helsinki-Vantaan lentokentän toiminnot ja DC3:t takaisin lentelemään?"*



## Argumentin uskottavuus

Ainutlaatuisuus-argumentti on ollut määrällisesti melko vahvasti esillä julkisessa keskustelussa. Kulttuurihistoria- ja ainutlaatuisuusargumentti on kentän puolustajille arvokas, koska se yleisluontoisena perusteluna vetoaa useampiin piireihin kuin vaikkapa lentokoulutuksen puolesta puhuminen. Kukapa haluaisi tuhota kotikaupunkinsa arvokasta kulttuuriperintöä? Argumentti toimii myös tehokkaana aseena Helsingin kaupunkia vastaan, koska argumentin mukaan Helsingin kaupungin ei pitäisi saada päättää lentokentän kohtalosta, koska kenttä kuuluu kulttuurihistoriallisen arvojen takia kaikille suomalaisille, ja myös maan rajojen ulkopuolisille.

Lentokentän ystävien voi siis sanoa käyttävän niin kutsuttua ainutlaatuisuuden diskurssia (Laine & Peltonen, 2003, 119). Tämän mukaan Malmin kenttä on täysin ainutlaatuinen ja poikkeava kokonaisuus, mikä juuri tekee siitä maailmanlaajuisestikin arvokkaan. Myöskään tämän takia Malmia ei voitaisi korvata millään muulla lentokentällä.

Kentän rakentamista kannattavien keskustelijoiden ja Helsingin kaupungin vastaus argumenttiin on se, että lentokentän rakennukset tullaan joka tapauksessa suojelemaan. Tämä riittäisi ilmailun historian muiston säilyttämiseen alueella. Rakennuksiin voisi sijoittaa vaikkapa ilmailumuseon.

(<http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/liitteet/060540311.pdf>.)

Rakennusten säästäminen olisi tietysti lauha lohtu lentokentän käyttäjille ja muun muassa Museovirastolle, joiden mukaan myös kentän kulttuurihistoriallinen arvo ja koko lentokentän idea romuttuisi ellei kentällä harjoiteta alkuperäistä toimintaa.

### 10.3.5 Lentotoiminnallinen argumentti

Kentällä tapahtuvaan lentotoimintaan perustuva argumentti perustuu lentokentän käyttäjien ilmailualan asiantuntijuuteen. Argumentin mukaan Malmin lentokenttä on tärkeä siksi, että sillä on erittäin paljon lentotoiminnallista merkitystä ilmailualalle, lentäjille, ja välillisesti koko Suomelle ja Helsingille. Argumentti tunnustaa myös itse kentän käyttäjien, lentäjien tarpeet ja intressit Malmin kentällä. ”*Malmin lentokenttä on suomalaisen yleisilmailun*

*selkäranka*” kuvataan lentokentän ystävien internet-sivuilla

<http://www.pelastamalmi.org/fi/adressi/index.html>).

Tähän asiantuntijuusdiskurssiin sisältyvät sellaiset asiat kuten lentotoiminnan luonne ja yksityiskohdat, kentän viranomaistoiminnot, kentällä tapahtuvan lentäjäkoulutuksen järjestäminen ja merkitys, ja ilmailualan tulevaisuus joka on sidoksissa Malmin lentokenttään. Myös Malmin kentän tarpeellisuus poikkeustilanteissa varakenttänä on otettava huomioon (<http://www.pelastamalmi.org/fi/luettavaa/10syyta.html#kahdeksan>).

Tähän argumenttiin liittyy myös taloudellinen rationaliteetti, jonka mukaan ei ole järkevää purkaa hyvää ja toimivaa lentokenttää. Uuden kentän rakentaminen tulisi paljon kalliimmaksi kuin entisen säilyttäminen, eikä uudelle kentälle siirtyminen olisi yksinkertainen operaatio lentokentällä toimiville yrityksille.

Julkisuudessa on esitetty paljon lentotoiminta-argumentteja, esimerkiksi:

*"Varakentän, jonka ansiosta ei jouduttaisi aivan niin noloon tilanteeseen seuraavan kerran kun Vantaalla joku eturyhmä päättää mennä lakkoon"* (Nimim. "S", KSV Malmi-keskustelu 30.10.2003, <http://www.hel2.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>)

*"jos keksit, kuinka 2/3 maan ammattilentäjäkoulutuksesta hoidetaan jossain muualla halvemmalla kuin Malmilla veronmaksajan kannalta, niin kerro ihmeessä."* (Nimim. "M", KSV Malmi-keskustelu 10.6.2005. <http://www.hel2.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>)

*"Opettajia on vaikeaa saada sitoutumaan koulutukseen, jos pitää ajaa yli 100 km päähän"* (Antti Leino, Helsingin Uutiset 12.12.2004)

### **Vasta-argumentit**

Argumentin uskottavuus on suuri jopa kentän vastustajien mielestä, monien vastustajien mielestä se onkin lähes ainoa ”oikea” kenttää puoltava argumentti, kuten nimim. "Petteri" esittää: *"kaikkien mitä villeimpien argumenttien jälkeen jää jäljelle vain lentelyharrastajien tarve saada lennellä helposti, mukavasti ja pienellä etäisyydellä H:gin keskustasta. Miten tahansa asiaa halutaankin tarkastella, taustalla on aina vain ja ainoastaan tämä tarve. Ei mikään muu."* (nimim. Petteri, 6.1.2005. <http://www.karoliinakaita.net/keskustelu.php?id=272>)

Lentotoimintaan liittyvät usein tekniset seikat ovat asioita, joihin ulkopuolisen on vaikea ottaa kantaa. Niiden pätevyyttä on vaikea kiistääkään koska tämä vaatisi erityisasiantuntemusta.

Monissa kommenteissa on kuitenkin arveltu lentotoiminnan muuttamisen muualle olevan lähinnä vain järjestelykysymys, jolle löytyisi joka tapauksessa ratkaisu tavalla tai toisella.

### **Argumentin uskottavuus**

Lentotoiminnalliset argumentit ovat ymmärrettäviä perusteluja Malmin lentokentän puolesta. Ne tunnustetaan lähtökohtaisesti kentän käyttäjien omimmaksi alueeksi, vasta-argumentaatio on ulkopuoliselle vaikeaa. Argumentin avulla kentän kriitikoita on myös voitu kutsua asiantuntemattomiksi alaan liittyvistä taustatekijöistä. Lentäjät tuntevat ilmailuun ja lentokentän toimintaan liittyvät seikat paremmin kuin lentokentän purkamista vaativat tahot. Kirjoitukset julkisuudessa korostavat usein tätä, kirjoituksissa on usein käytetty sanaa "faktat" joilla voidaan osoittaa asiantuntemattomien "siviilien" tietämättömyys kenttään liittyvissä asioissa. Malmin lentokentän ystävät toteavat myös, että *"Helsingin kaupungin näkemys ei perustu ilmailualan asiantuntemukseen vaan kiinteistö- ja kaupunkisuunnittelualojen intresseille"* (<http://www.pelastamalmi.org/fi/uutisia/kh0105.html>).

Asiantuntemattoman on vaikeaa todentaa, kuinka objektiivinen argumentti on. Kentän vastustajat ovat epäilleet argumentin osa-alueiden paikkansapitävyyttä, esimerkiksi onko toimintojen siirto niin vaikeaa tai mahdotonta kuin kentän käyttäjät esittävät. Lentokentän käyttäjät, lentäjät ovat tietenkin lähtökohtaisesti parhaita oman alansa asiantuntijoita, joten argumentin arvo ja uskottavuus on tästä lähtökohdasta suuri.

### **10.4 Johtopäätöksiä julkisesta keskustelusta**

Malmin konfliktista käyty julkinen argumentointi ei aina onnistunut vakuuttamaan keskustelua seurannutta kriittistä lukijaa. Vähemmän uskottavaa argumentointia on esiintynyt kummallakin puolella. Esimerkkeinä tästä on ollut esimerkiksi eräiden lentokentän puolustajien pyrkimys edustaa asiantuntijuutta myös yhdyskuntarakennetta ja asuntojen kaavoitusta koskevissa kysymyksissä, tämä asiantuntemus tietysti puoltaisi lentokentän säilyttämistä. Vastaavasti eräät lentokentän asuntorakentamisen kannattajat esittävät tietävänsä kuinka lentotoiminnan siirtämiseen liittyvät ongelmat ratkaistaan ilman sen suurempaa perehtymistä asiaan.

Samoja argumentteja on keskustelussa käytetty sekä kentän asuntorakentamisen puolustamisessa että vastustamisessa. Varsinkin yhdyskuntarakenneargumentti on tällainen moneen käyttöön venyvä perustelu. Peltosen ja Villasen mukaan tämä on tyypillistä maankäytön konflikteille. Kaikkia argumentteja ei edes voida osoittaa oikeiksi tai vääriksi, eikä niiden totuuspohjasta ole mahdollista päästä yhteisymmärrykseen kiistan osapuolten välillä (Peltonen & Villanen 2004, 36-38; Attfield & Dell 1996, 3-26). Medioissa käyty keskustelu toimiikin hyvänä osoituksena tiedon luonteen intressidonnaisuudesta.

Vastapuolen esittämien argumenttien legitimiä kiistetään myös niin, että ne pyritään leimaamaan intressidonnaisiksi ja tarkoitushakuisiksi. Seuraavat lentokentän lakkauttamista kannattavat esimerkit Malmin lentokenttää koskevasta internet-keskustelusta pyrkivät osoittamaan lentokentän puolustajien argumentaation heikkoutta, ja osoittamaan puolustajien argumenttien olevan ”keksittyjä”:

*"Ensin maaperä oli suota, mutta selvitysten mukaan normaalia rakennuskelpoa savimaata. Sitten alueella pesi muutama kymmen (yleinen) pikkulintu ja jänöjäkin. Vaihteeksi "suojelualue" olikin lentokemikaaleista saastunut? Kentän ympärillä saattoi jopa hölkätä tai hiihtää. Olipa Armi Kuuselakin laskeutunut. On annettu kuvaa, että kenttää tukisi isokin joukko, mutta "lentokentän ystäviä" taitaa olla vain noin 240 eli harrasteilmailijat ja heidän perheensä. Listoille on kerätty tuhansia nimiä - kuitenkin Pohjois- ja Koillis-Helsingissä asuu noin 70.000 muuta ihmistä."* (Nimim. "Ystävät", <http://www.karoliinakaita.net/keskustelu.php?id=272.>)

*"On noustu puolustamaan saavutettuja etuja. Tästä koko asiassa on kysymys, vaikka sitä yritetään epätoivoisesti naamioida luonnonsuojelulliseksi, koulutuspoliittiseksi ja kulttuurihistorialliseksi taisteluksi".* (Nimim. "Mata Pupu", KSV:n Malmi-keskustelu 25.1.2005. <http://www.hel.fi/ksv/keskustelu/index2.htm.>)

Yhtä lailla kentän puolustajat ovat kyseenalaistaneet kentän lopettamista kannattavien motiiveja. Esimerkiksi asuntopula ei ole heidän mielestään todellinen, tai ainakaan riittävä syy kentän rakentamiselle. Pikemminkin on heidän mielestään kyse väitteestä jonka avulla kentän tuhoaminen pyritään legitimoimaan. Todellinen motiivi rakentamisinnon takana olisi esimerkiksi taloudellinen hyöty poliittiselle eliitille ja rakennusyhtiöille. Eräät epäilevät jopa korruptiota poliitikkojen ja rakennusliikkeiden välillä, kuten seuraava mielipidekirjoitus esittää:

*"Enemmän tässä on kyse poliitikkojen ahneudesta eli asiaan liittyen tärkeimmät päättäjät Pajunen/Hagelberg haluavat kartuttaa omia miljoonia: Malmin Novan omistaa Pajunen*

*perheineen 100% ja Hagelbergillä on yllättäen rakennusfirma...paljonko on 1+1?"* (nimim. "Marjut", <http://www.karoliinakaita.net/keskustelu.php?id=272>.)

Kumpikin puoli on myös syyttänyt toista vaihtelevien argumenttien käytöstä asiansa legitimoinnissa, esimerkki asuntorakentamisen kannattajalta:

*"Aiemmin kenttää verrattiin tällä samalla keskustelupalstalla nähtävyytenä mm. Kiinan muuriin ja Taj Mahaliin, nyt talvisotaan ja Helsingin olympialaisiin. Joskus vertailukohtana ovat olleet siirtolapuutarhat. Eräät ovat sitä mieltä, että kenttä ei häiritse ympäristöään, mutta jos toiminta siirtyy muualle, on häiriö siellä merkittävä. Samalla kenttää kuitenkin väitetään yhdeksi Etelä-Suomen arvokkaimmista viherkeitaista. Eli Malmia puolustetaan monin, eikä aina ehkä kovin tarkoitushakuisettominkaan argumentein."* (Nimim. "P.". KSV:n Malmi-keskustelu 30.11.2004)

Myös ihmisten tiedon tasossa voi olla todellisia puutteita, haastatteleman kaupunkisuunnitteluviraston Malmi-projektin vetäjän mukaan kiistan aikana on *"ollut vaikka kuinka paljon väärinkäsityksiä, monet [...] luuli että siihen tehdään tavallisia isoja kerrostaloja."* Vastaavasti lentokentän ystävien puheenjohtajan mukaan lentokentästä esiintyy julkisuudessa valtavasti väärää tietoa, esimerkiksi on luultu Malmin toimintojen olevan siirrettävissä helposti Hki-Vantaan lentokentälle, uskotaan lentämisen olevan ainoastaan rikkaiden harrastus ja Malmilla lentävän vain harrastuslentäjät, jolloin on unohdettu lentäjien koulutustoiminta.

Haastatteleman kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja kuvaa edustamaansa kaupungin tiedotuspolitiikkaa:

*"Mä oon itse edustanut sitä että antaa [...] niihin vastataan, tällaisiin mielikuviin, niitä ei torjuta, mutta niihin vastataan niinkun tosiasiatiedolla."*

Tämä on hyvä esimerkki konfliktiteorian mainitsemasta "oikeaan" tietoon vetoavasta argumentaatiosta, jota tuoreen tutkimuksen mukaan käyttää kaavoittaja muuallakin Suomessa (Peltonen ym. 2006, 97).

Malmin määrittelykamppailussa on esiintynyt samantyyppisiä piirteitä kun eräissä muissa viime vuosien maankäytön konflikteissa. Esimerkiksi Helsingin Marjaniemessä kehitysvammaisten asuntola vastustanut kansanliike käytti myös argumentteinaan hankkeen tarkoituksenmukaisuuden ja järkevyyden epäilyä, samoin luontoargumentti tuli mukaan

kiistan edetessä. Marjaniemessä annettiin myös Malmin tapaan ymmärtää, että alueelle ollaan tuomassa suuria kerrostaloja. (Kuparinen 2006, 125.)

Toisaalta toisen osapuolen kannalta ”väärillään” argumenteilla on mahdollista vaikuttaa yleiseen mielipiteeseen. Eräs mielipidekirjoittaja katsoo kentän puolustajien onnistuneen tällä tavalla määrittelykamppailussaan erinomaisesti:

*"Kentän puolustajilla on ollut julkisuudessa "parempi tarina" ja sen esille tuominen kuin (apulaiskaupunginjohtaja) Korpisella, ja ainakin tällä hetkellä heillä on kansan tuki. Vilpittömästi hieno suoritus, lentokentän puolustaminen ympäristö- ja kulttuuriarvoilla ei ole maailman helpoin tehtävä. En tiedä kuka on laatinut puolustajien viestintästrategian, mutta hän on tehnyt loistavaa työtä."* (nimim. "Jamo" 11.1.2006. HS:n kaupunki-keskustelu: <http://www.helsinginsanomat.fi/keskustelu/thread.jspa?sourceStart=0&threadID=14424&tstart=10&start=180>)

Kaiken kaikkiaan Malmin kentän puolustajat ovat käyttäneet kiistan aikana julkisuutta varsin onnistuneesti hyväkseen. He ovat saaneet argumenttinsa esiin erittäin monissa yhteyksissä, ja ovat onnistuneet muodostamaan määrällisen enemmistön useissa julkisilla foorumeilla käydyissä keskusteluissa, kuten esittelin "Malmin tapaus julkisuudessa"-luvussa. Monet merkit viittaavat siihen, että tällä on ollut vaikutusta myös yleiseen mielipiteeseen. Ainakin tehdyt gallup-kyselyt tukevat tätä oletusta.

Tosin suuri altistus lentokentän puolustajien argumentaatiolle on saattanut myös herättää vastareaktioita, josta esimerkkinä nimimerkki ”Kimmon” kirjoitus:

*"Tämä Malmi-liike on vain tyypillisin yhden asian liikkeen keinoin onnistunut luomaan sellaisen julkisen imagon toiminnastaan että ylittämään ärsytyskynnyksen että varmaankin äänestän kunnallisvaaleissa sellaista ehdokasta joka lupaa rakentaa Malmin piukkaan kerrostaloja. Ihan vain vastustamisen takia"* (Nimim. ”Kimmo”, 1.10.2004 <http://groups.google.fi/group/sfnet.alueet.suur-helsinki/msg/00092fa9e50abf35>.)

Lentokentän kannattajien suurella aktiivisuudella medioissa on myös saattanut olla sellainen psykologinen vaikutus, että lentokentän puolustajia vaikuttaa olevan enemmän kuin heitä tosiasiaansa onkaan.

Kentän asuntorakentamista kannattavat henkilöt eivät ole havaintojeni mukaan jaksaneet argumentoida yhtä aktiivisesti julkisuudessa kuin kentän ystävät. Tämä on useista eri yhteyksistä tuttu ilmiö, jotakin asiaa hiljaisesti kannattavat jäävät helposti näkymättömiin.

Haastattelemani kaupunkisuunnitteluviraston edustajan mukaan tietyn hankkeen vastustajat ovat aina äänekkäämpiä kuin asuntorakentamisen kannattajat: ”jos joku ihminen haluaa jotain vastustaa niin se on äänekkäämpi kuin se joka hyväksyy asiat eikä tee mitään [...] ei juurikaan ole sellaista innokkuutta joka ajaisi sitten niinkun tätä asuntorakentamisen intressiä. Näin se on aina”.

Malmin kiistan yhteydessä käyty julkinen keskustelu on myös toiminut mielenkiintoisella tavalla tiettyjen käsitysten kyseenalaistajana ja keskustelun herättäjänä. Esimerkiksi kysymys asuntopulasta ei ole käydyn keskustelun valossa itsestään selvä ja kaikkien tunnustama asiantila, vaan se on ollut aktiivisen väittelyn ja debatin kohde Malmin konfliktin yhteydessä. Myös esimerkiksi kysymykset siitä, minkälaista kaupunkia Helsingistä halutaan tulevaisuudessa kehittää, tai mitkä asiat koetaan säilyttämisen arvoisina, nousevat selkeästi esiin Malmin kiistan yhteydessä käydyissä keskusteluissa

## 11 PÄÄTELMÄT

Malmin tapaus täyttää lähes kaikki tuoreen suomalaisen tutkimuksen tunnistamat vaikean maankäytön konfliktin tunnusmerkit. Kun puhutaan maa-alueesta jonka suunnittelussa on kysymys infrastruktuurista ja liikenteeseen liittyvästä hankkeesta, joka sisältää täydennysrakentamista, on viereisiä asukkaita ja asukasyhdistyksiä koskettava ns. Nimby-ilmiötä sisältä hanke, on virkistysalueita ja luontoarvoja sisältävä, ja kaiken lisäksi vielä kansallista kulttuuriperintöä koskettava hanke, ei ole suinkaan yllättävää että Malmin lentokentän asuntorakentamishankkeesta on muodostunut näinkin laajamittainen konflikti.

Malmin konfliktin osapuolten kirjo onkin poikkeuksellisen laaja. Osapuolten välille on muodostunut yllättäviäkin liittolaisuussuhteita, esimerkiksi lentokentän käyttäjien, lentäjien ja luonnonsuojelujärjestöjen välillä. Yhdessä Museoviraston kanssa nämä muodostavat Malmin konfliktissa niinsanotun ympäristökoalition. Koalitio on olemassa julkilausumien ja mielipiteiden tasolla, tosin Museovirastolla ja MLY:llä on ollut myös laajempaa yhteistyötä.

Lentokenttäkysymys jakaa mielenkiintoisella tavalla kenttää ympäröivien asuinalueiden asukasyhdistyksiä ja niiden mielipiteitä. Asukasyhdistysten kannanotot ja perustelut ovat lähes täysin vastakkaisia keskenään. Tutkimukseni perusteella tämän taustalla ovat etupäässä odotukset, mitä seuraisi siitä, mikäli lentokenttä purettaisiin ja paikalle rakennettaisiin uusi asuinalue. Toiset asukasyhdistykset näkevät tämän mahdollisuutena oman alueensa kehittymiselle, toiset taas kokevat muutoksen uhkana nykyiseen ja hyväksi koettuun tilanteeseen.

Malmin lentokentän konfliktia on leimannut sen saama suuri julkisuus erilaisissa medioissa. Mediat ovat olleet kiinnostuneita Malmin lentokenttäkiistasta, mikä on osoitus konfliktin merkittävydestä. Kenties konfliktin uutisarvoa on lisännyt konfliktiprosessin yllätyksellinen luonne. Konfliktin prosessi on nimittäin aika ajoin lähennellyt draamaa, jännitys näytelmää ennalta-arvaamattomuudessaan. Erilaiset yllättävät käänneet ovat muuttaneet koko konfliktin näkymiä. Tämänkaltaisia käännekohtia ovat olleet esimerkiksi yhteistoiminta-asiakirjasta sopiminen, Museoviraston selkeä kannanotto Malmin kentän puolesta, Helsingin ilmoitus kentän vuokrasopimuksen päättymisestä, tai Liikenne- ja viestintäministeriön ilmoitus uudelta pohjalta tehtävästä selvitystyöstä joka sai lentotoiminnan tulevaisuuden näyttämään taas valoisammalta. Haastattelujeni perusteella lähes kaikki kiistan osapuolet ovat olleet



epätietoisia kiistan tulevaisuudennäkymistä, konflikti ei ole selvästikään ollut täysin yhden osapuolen vietävissä.

Julkinen argumentaatio on nykyisin entistä tärkeämpi vaikuttamisen väline. Konfliktin kuluessa kiistan osapuolet sekä yksityiset mielipiteiden kirjoittajat ovat pyrkineet argumentaation avulla vakuuttamaan yleisöä omien kantojensa, intressien ja arvojensa legitimiudesta ja paremmuudesta. Argumentoinnin avulla pyritään lisäämään omien väitteiden uskottavuutta, ja pyritään saamaan yleinen mielipide omalle puolelle. Samalla pyritään heikentämään vastapuolen väitteiden uskottavuutta.

Haastatteluni ja tutkimukseni osoittaa, että kiistan pääosapuolet, sekä Helsingin kaupunki että lentokentän puolustajat, tiedostavat hyvin julkisuuden merkityksen. Tiedottaminen ja vaikuttaminen yleiseen mielipiteeseen ovat olleet keskeisiä aktiviteetteja konfliktin osapuolille. Varsinkin lentokentän puolustajille kentän kohtalon nostaminen julkiseen keskusteluun ja mahdollisimman näkyvä julkinen argumentointi on ollut keskeinen keino heidän puolustustaistelussaan. Malmin lentokentän puolustajat ovat käyttäneet kiistan aikana julkisuutta varsin onnistuneesti hyväkseen. He ovat saaneet argumenttinsa esiin erittäin monissa yhteyksissä, ja ovat onnistuneet muodostamaan määrällisen enemmistön useilla julkisilla foorumeilla käydyissä keskusteluissa.

Se onko tällä ollut vaikutusta lopputulokseen, jää vielä nähtäväksi. Merkkejä on kuitenkin ollut nähtävissä esimerkiksi kaupunginvaltuutettujen kantojen muuttumisesta myönteisemmäksi lentokentän säilyttämistä kohtaan. Myös Malmin lentokentästä tehdyt mielipidekyselyt ja gallupit ovat osoittaneet laajaa tukea lentokentälle, mikä on todennäköisesti ainakin osittain asian julkisen tiedostamisen ansiota. Edellisen kaupunginvaltuuston tekemää päätöstä ei ole kuitenkaan lähdetty purkamaan. Julkinen keskustelu ja mielipidetiedustelut ovat kuitenkin jossain määrin oma sfäärinsä, joka ei välttämättä vaikuta kiistan lopputulokseen. Konfliktin taustalla on kuitenkin lähtökohtaisesti vastakkaiset intressit, joiden yhteensovittaminen ei ole kiistan kuluessa onnistunut.

Malmin tapaus voidaan nähdä myös yhtenä ilmentymänä - episodina suurempien, erityisesti Helsingissä tapahtuvien prosessien ja tekijöiden myllerryksessä. Muuttoliike pääkaupunkiseudulle, asuntotuotannon ja tonttitarjonnan sekä kaavoituksen ongelmat, asuntojen hintakehitys, kaupunkien kilpailu hyvistä veronmaksajista, yhdyskuntarakenteen

eheyden kysymykset, kaavoituksen valitusoikeuksien laajuus, kansalaisliikkeiden voima ja vaikutusmahdollisuudet medioiden välityksellä, internetin mahdollisuudet tiedotuskanavana, pientalomaisen asumisen kysyntä, kaupunkiluonnon ja kulttuurihistoriallisten arvojen kasvanut merkitys - nämä ovat vain muutamia prosesseja ja ilmiöitä, jotka tulevat esiin Malmin konfliktin kautta.

Maankäytön konflikteilla voidaan nähdä olevan myös positiivinen rooli. Malmin konflikti on tuonut julkiseen keskusteluun ja kriittisen tarkastelun kohteeksi useita kaupungissa tapahtuvia kehityskulkuja, kuten täydennysrakentamisen ja väestönkasvun problematiikan, ja kysymykset siitä mitkä alueet koetaan tärkeiksi ja mitkä ovat uhrattavissa asuntorakentamisen tieltä. Näin Malmin konflikti on rikastuttanut yhteiskunnallista keskustelua ja tuonut esiin uusia näkökulmia kaupunkiin. Asuinrakennushankkeen kohtaama kritiikki on myös oletettavasti vaikuttanut uuden asuinalueen suunnitelmien laatuun, pientalomaisen toteuttamisen myötä slummimielikuville ei ole enää sijaa, ja parantunut suunnittelu tulee mahdollisesti näkymään toteutuneen asuinalueen laadussa. Näin näkemys konfliktien hyödyistä parantuneen suunnittelun ja erilaisten arvojen ja näkökulmien esiintuomisessa saa vahvistusta.

Konfliktin osapuolet eivät välttämättä aina näe konfliktia näin positiivisessa valossa. Kentän puolustajille konflikti on kuitenkin toiminut heitä yhdistävänä tekijänä. Malmin lentokentän ystävät Ry:n perustamisen myötä lentokentän puolustajat ovat organisoituneet aiempaa tehokkaammin. Malmin lentokentän ystävien nykyisenä tavoitteena on saada kaupunki uskomaan, että kenttä on vuokrasopimuksen loppumisvuoteen 2034 mennessä niin mielenkiintoinen ja kannattava kokonaisuus, että myös kaupunki haluisi silloin uudistaa maa-alueen käyttösopimuksen. Konflikti on myös nostanut lentokentän kulttuurihistorialliset arvot laajempaan tietoisuuteen muun muassa World Monument Fundin uhanalaisten kohteiden listalle nimityksen myötä.

Joissakin konflikteissa vasta selkeä muutos ulkoisissa olosuhteissa, kuten taloudellisen tilanteen muuttuminen on tekijä, joka pysäyttää suunnitteluhankkeen kun "suunnittelujuna" on jo vauhdissa. Malmin lentokentän suunnitteluhistorian aikaisemmat vaiheet toimivat esimerkkinä tästä ilmiöstä. Helsingin kaupungin 1980-luvulla jo varsin pitkälle edenneet suunnitelmat kilpistyivät tällöin 1990-luvun alun lamaan. Näyttää siis siltä, että ellei projekti ole toteutunut tietyssä, myös hankkeen ulkoisten tekijöiden kannalta suotuisassa ajallisessa

"ikkunassa", on aika ajanut hankkeen ohitse. Malmin lentokentän asuinrakentamisprojektiin vaikuttavia ulkoisia tekijöitä ovat muun muassa yleinen taloudellinen tilanne, asuntojen kysyntätaso, muuttoliike pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudun kuntien yhteistyön tai kuntien mahdollisen yhdistymisen kaltaiset tekijät. Uusin muutos on maa-alueiden mahdollinen liittäminen Sipoosta Helsinkiin, toteutuessaan tämä antaisi mahdollisuuden suurien pientaloalueiden rakentamiseen muuallekin kuin Malmin lentokentälle. Tosin Helsingillä on Malmilla edelleen kaupunkisuunnittelullinen intressi kehittää Malmin aluekeskusta ja alueen asukasohjaa, sekä tähän liittyvä yhdyskuntarakenteellinen intressi tiivistää kaupunkirakennetta.

Malmin konfliktissa ei ole koettu eräiden muiden konfliktien raukeamiseen johtanutta kummarkaan osapuolen mielenkiinnon tai resurssien lopahtamista, "taisteluväsymys" ei ole vielä iskenyt kumpaankaan pääosapuoleen. Näin vaikka lentokentän ystävät on käyttänyt kaikki oikeustiet ja valitusmahdollisuudet hyväkseen, ja saanut tätä kautta viivytettyä yleiskaavan voimaantuloa lentokentän alueella.

Kiinnostavaa Malmin tapauksessa on myös se, että yhden "epäonnistumisen" jälkeen Helsingin kaupunki on taas aloittanut prosessin alusta. Tämä on ymmärrettävää siitä näkökulmasta, että hankkeen takana olevat intressit ovat säilyneet ennallaan, tai jopa voimistuneet. Tämä havainto tukee konfliktien tutkimuksessa esitettyä näkemystä konfliktisykleistä, peräkkäisten konfliktien esiintymisestä.

Askel suunnitelmista niiden käytännön toteutumiseen on monesti pitkä ja vaivalloinen. Malmin lentokentän lopettamiselle on asetettu useita ehtoja. Ennen kuin Malmin lentokenttä voidaan lopettaa, osapuolten on päästävä sopuun muun muassa lopettamisesta syntyvistä kustannuksista. Helsingin ja valtion välille on muodostunut rahoituskiista siitä, kuka maksaa mahdollisen uuden kentän rakentamisesta tai vaihtoehtoisesti lentotoimintojen hajasijoittamisesta aiheutuvat kustannukset. Erimielisyys saattaa olla yhtenä esteenä konfliktin ratkaisemiselle. Itse kentän toimintojen siirto on myös hankala käytännön kysymys, johon ei ole vielä löytynyt kumpaakin osapuolta tyydyttävää ratkaisua.

Siinä tapauksessa, että Malmin kenttä muutetaan asuinalueeksi, voi sitä pitää yhtenä esimerkkinä monien joukossa toiminnoista, jotka ovat korvautuneet tai korvattu asutuksella. Samantyyppiset prosessit ja paineet ovat johtaneet esimerkiksi Turun ja Tampereen vanhojen

lentokenttien lopettamiseen, ja Helsingin vanhojen satama-alueiden tilallekin on kaavoitettu uusia asuinalueita.

Joka tapauksessa myös kentän puolustajien kannalta olisi parempi saada selvyys kentän kohtalosta, jotta epävarmuus heidän toimintansa tulevaisuudesta loppuisi. Väliaikaisratkaisut eivät myöskään tue yritysten investointihalukkuutta, ja kulttuurihistoriallisesti tärkeä alue pääsee ränsistymään. Kestävän ratkaisun löytymiseen tähtää myös käynnissä oleva Ilmailulaitoksen selvitystyö.

Kaupungin päättäjillä on ollut vaikea poliittinen ratkaisu Malmin lentokentän asuinalueeksi muuttamisessa. Yleiskaavasta saatiin kuitenkin aikaan poliittinen konsensus. Poliittiset valinnat kiistanalaisten alueiden maankäytön suhteen ovat vaikeita, ja käyvät todennäköisesti jatkossa entistä vaikeammiksi rajallisten maa-alueiden tiivistyessä entisestään. Tonttimaa on selkeästi muodostunut ”niukkuustekijäksi” Helsingissä. Tonttimaa on rajallinen resurssi jonka käyttöön kohdistuu keskenään kilpailevia intressejä ja jyrkästi poikkeavia toiveita, myös kaupungin jo olemassaolevien asukkaiden taholta. Asuntorakentamisen tarve pakottaa Helsinkiä etsimään yhä uusia rakentamiseen soveltuvia maa-alueita. Asuntojen rakentamisen tarpeeseen vaikuttaa myös esimerkiksi taloudellinen suhdanne sekä muut, usein osapuolten kontrollin ulkopuolella olevat tekijät. Asuntojen rakentaminen kaupungin omistamille maille on kuitenkin taloudellisesti tuottoisaa, ja tonttien myymisestä ja vuokraamisesta syntyy Helsingille huomattavia taloudellisia intressejä.

Tätä taustaa vasten on todennäköistä, että Malmin tapauksen tyyppisiin ristiriitaisten maaintressien aiheuttamiin konflikteihin törmätään jatkossa yhä useammin. Tuoreen kuntien ja kaupunkien kaavoittajille tehdyn kyselyn mukaan maankäytön konfliktien koetaankin lisääntyneen viime vuosina.

Malmin lentokentän konfliktin tapaisesta maankäytön konfliktista saadulla tutkimustiedolla näyttäisi olevan sosiaalinen tilaus. Tätä mieltä oli myös useampi haastateltavani.

Malmin konfliktissa ollaan kuitenkin tällä hetkellä vielä sen elinkaaren kannalta ”kuumassa” ja ajankohtaisessa vaiheessa, joten tapauksen koko elinkaari ei ole vielä nähtävissä eikä analysoitavissa. Onkin hyvin mielenkiintoista seurata mitä Malmin konfliktin suhteen

tapahtuu jatkossa. Nyt kiista on erittäin kutkuttavassa vaiheessa. Tulevaisuudennäkymistä olen kuitenkin samaa mieltä erään haastateltavani kanssa, jota siteeraan sanasta sanaan:

*” lyhyesti sanottuna, en minä usko yhtään mitään, ei oo mitään kristallipalloa. Mutta jos nyt jotakin pitää ennakoida, niin tätä asiaa selvitetään varmasti vielä pitkään.”*

## LÄHTEET

Alasuutari, Pertti (1995): Laadullinen tutkimus. Tampere: Vastapaino.

Daniels, Steven E. & Walker, Gregg (2001): Working Through Environmental Conflict: The Collaborative Learning Approach. Westport: Praeger publishers.

Frey, Lawrence, Botan, Carl H. & Kreps, Gary L., (1991): Investigating communication. An introduction to research methods. New Jersey: Prentice Hall.

Gronow, Jukka & Noro, Arto & Töttö, Pertti (1997): Sosiologian klassikot. Helsinki: Gaudeamus.

Halonen, Lauri (2005): Mielikuvat ovat tärkeämpiä kuin totuus – Propaganda ja sitä säätekevät oikeussäännöt neljässä eri konfliktissa. Helsinki: Maanpuolustuskorkeakoulu.

Heinonen, Ari (2002): Joukkotiedotuksesta moniviestintään. Teoksessa Ruusunen, Aimo (toim.): Media muuttuu. Viestintä savitauluista kotisivuihin. Helsinki: Gaudeamus Kirja.

Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena (1982): Teemahaastattelu. Helsinki: Gaudeamus Oy.

Ilmonen, Mervi (1997): Mitä osoite osoittaa? Asuinalueiden erilaistuminen Helsingin seudulla. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja. B 1997:2. Helsinki: Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV).

Jonas, Andrew E.G & Wilson, David (toim.) (1999): The urban growth machine: critical perspectives, two decades later. Albany, N.Y.: State University of New York Press.

Kantola, Anu & Moring, Inka & Väliaverron, Esa (toim.) (1998): Media-analyysi. Tekstistä tulkintaan. Helsinki: Helsingin yliopiston Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus.

Kivikuru, Ullamaija & Kunelius, Risto (toim.) (1998): Viestinnän jäljillä. Näkökulmia uuden ajan ilmiöön. Helsinki: WSOY.

Kivistö, Jorma & Laitalainen, Juha (toim.) (1999): Pikku-Huopalahti – Elämää muotojen ja värien vuorovaikutuksessa. Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus.

Kopomaa, Timo & Manninen, Rikhard (2002): Malmi – No Logo ? Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Korhonen, Erkki (1998): Ruoholahti, Pikku-Huopalahti, Meri-Rastila ja Kallahti muuttaneiden silmin. Helsingin kaupungin tietokeskus 1998:8, tutkimuksia. Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus.

Koskimies, Sini (2004): Unelma lentämisestä, Helsingin lentoasema 1932-1938 ja 1930-luvun moderni elämä. Helsinki: Helsingin kaupungin museo.

Kuittinen, Antero (1979): Malmin lentoasema – hyvä vai huono naapuri. Teoksessa: Puistolan ja Pohjois-Helsingin alueopas 1979-80. Helsinki: Puistola-Seura ry.

Kuparinen, Riitta (2005): "Ei meidän naapuriin" Tapaustutkimus asukasyhteisön suhtautumisesta kehitysvammaisten asuntolan rakentamiseen. Helsinki: Kehitysvammaliitto ry.

Laine, Markus & Peltonen, Lasse (2003): Ympäristökysymys ja aseveliaksi. Ympäristön politisoituminen Tampereella vuosina 1959-1995. Tampere: Tampereen yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Lindroos, Annukka (toim.) (1999): Kaupunkimiljö - puheenvuoroja kaupunkien kehittämiseksi. Kaupunkipolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 2/99. Espoo: VTT.

Logan, John & Molotch, Harvey (1987): Urban Fortunes: The political economy of place. Berkeley: University of California press.

Martinsen, Ralf (toim.) (2004): Herää Helsinki! Kaupunkisuunnittelu kaaoksessa. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluseura.

Manninen, Rikhard (2005): ProTeesi: Malmia rikastamassa. Yhdyskuntasuunnittelu 2005:1. 78-79.

McConnell, Shean (1981): Theories for planning. Trowbridge: Redwood Burn Limited.

Mikkola, Kirjo (1984): Eliel Saarinen aikansa kaupunkisuunnittelunäkemyksen tulkkinäkökulma – Suomen aika. Espoo: HTKK, yhteiskuntasuunnittelun jatkokoulutuskeskus.

Molotch, Harvey (1976): City as a growth machine. The American Journal of Sociology 82 (2), 309–332. <http://nw-ar.com/face/molotch.html>. Haettu 4.11.2006.

Mäenpää, Pasi, Aniluoto, Arto & Manninen, Rikhard & Villanen, Sampo (2000): Sanat kivettyvät kaupungiksi. Espoo: Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus.

Pendall, Rolf (1999): Opposition to housing – Nimby and Beyond. Urban Affairs Review, 1999:1, 112-136. London: Sage Publications Ltd.

Peltonen, Lasse & Villanen, Sampo (2004): Maankäytön konfliktit ja niiden ratkaisumahdollisuudet, osa I, katsaus käsitteisiin ja kirjallisuuteen. Suomen ympäristö 723. Helsinki: Ympäristöministeriö. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=28669&lan=fi>. Haettu 4.11.2006.

Peltonen, Lasse & Hirvonen, Jukka & Manninen, Rikhard & Linjama, Hannes & Savikko, Riitta (2006): Maankäytön konfliktit ja niiden ratkaisumahdollisuudet, osa II - Suomalaisen nykytilan kartoitus. Suomen ympäristö 12/2006. Helsinki: Ympäristöministeriö.

Pietilä, Veikko (1976): Sisällön erittely. Helsinki: Gaudeamus.

Pirkkamaa, Stiina-Liisa (1988): Malmi, maineikas kautta aikojen. Helsinki: Malmi-Seura, Helsingin Kaupunginosien Liitto, Helsingin kaupunki.

- Sairinen, Rauno (1994): Ympäristökonfliktit kuntien suunnittelussa ja päätöksenteossa. Helsinki: Suomen kuntaliitto.
- Santaoja, Tero (2004): Täydennysrakentaminen kaupungin ja asuin ympäristön kehittämisessä. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Silverman, David (2000): Doing Qualitative Research. A practical handbook. London: Sage Publications Ltd
- Staffans, Aija (2004): Vaikuttavat asukkaat, vuorovaikutus ja paikallinen tieto kaupunkisuunnittelun haasteina. Espoo: Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus.
- Taylor, Nigel (1998): Urban planning theory since 1945. London: Sage Publications Ltd
- Tuominen, Elina (2001): Pitäjä-Lähiö-Kaupunginosa, Koillisen Helsingin ominaispiirteitä. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 2001:4. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Vaattovaara, Mari (1999): Pääkaupunkiseudun sosiaalinen erilaistuminen. Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Vaattovaara, Mari & Vuolteenaho (toim.) (2005): Asumisen uudet onnelat ? Tapaustutkimuksia asumismielityksistä Espoossa ja sen lähikunnissa. Espoo: Espoon kaupunki.
- Viljamaa, Kimmo (2004): Kehittämistyön näkymätön dynamiikka. Seinäjoki: Alueellisen tutkimuksen kehittämissyksikkö Sente.
- Väliverronen, Esa (1996): Ympäristöuhkan anatomia. Tiede, mediat ja metsän sairaskertomus. Tampere: Vastapaino.
- Väyrynen, Raimo (2001): Globalisaatiokritiikki ja kansalaisliikkeet. Helsinki: Gaudeamus.
- Yin, Robert K. (2003): Case Study Research : design and methods. Thousand Oaks (Calif.): Sage Publications.

### **Viranomaislähteet ja -julkaisut**

- Euroopan rakennusperintöpäivät 2006 (2006): Lähden ja saapumisen paikat. Helsinki: Museovirasto.
- Helsingin kaupunginhallitus (2001). Lausunto Liikenneministeriön asettaman työryhmän raportista "Malmin lentokenttää korvaavat järjestelyt". Helsinki: Helsingin kaupunginhallitus.
- Helsingin kaupunginhallitus (2003). Malmin lentokentän ja sen ympäristön alueiden rakennuskiellon jatkaminen. Esityslista 31.3.2005.  
[http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/050880049.htm#P1160\\_61414](http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/050880049.htm#P1160_61414)  
Haettu 4.11.2006.



Helsingin kaupunginhallitus (2005). Malmin lentokenttäaluetta koskevien käyttöoikeussopimusten päättäminen. Esityslista 17.1.2005.  
[http://www.hel2.fi/helakanslia/Kaupunginhallitus/Esityslistat/050130037.htm#P606\\_30710](http://www.hel2.fi/helakanslia/Kaupunginhallitus/Esityslistat/050130037.htm#P606_30710) Haettu 4.11.2006.

Helsingin kaupunginhallitus (2006). Valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä koekevan luettelon tarkistaminen. Lausunto 6.2.2006.  
<http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/liitteet/060540311.pdf>. Haettu 4.11.2006.

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta (2005). Malmin lentokentän ja eräiden sen ympäristön alueiden rakennuskiellon jatkaminen. Esityslista 31.3.2005.  
[http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/050880049.htm#P1160\\_61414](http://www.hel2.fi/ksv/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Esityslistat/050880049.htm#P1160_61414) Haettu 4.11.2006.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (1982). Malmin lentokenttä ja sen ympäristö. Selvitys lentokentän reuna-alueista ja yleiskaavalliset ohjeet ja suositukset. KSV yleiskaavaosasto, julkaisu YB:6/82. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (1986). Malmin lentokenttä, Maankäyttöluonnoksia. YA:13/86. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (1987a). Malmin lentokentän muutosvaihtoehdot. Vaihtoehtojen sisältö ja arviointia. YA:16/87. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (1987b). Pitkän aikavälin väestöennuste-menetelmän arviointia. Malmin lentokentälle tehdyn ennusteen vertailu Malminkartanon väestökehitykseen. YA: 11/87. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (1987c). Malmin lentokenttä, maankäytön vaihtoehtoja. KSV, yleiskaavaosasto. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (1987d). Malmin lentokenttäalue. Osayleiskaavoitus. Yhdyskuntateknisen huollon suunnitelma. YA: 13/1987. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2001). Helsingin yleiskaava 2002, maankäytön kehityskuva. Keskusteluaineisto. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2002). Helsingin yleiskaava 2002. Yhteenvedo luonnosvaiheen lausunnoista ja mielipiteistä sekä vastaukset kannanottoihin. Yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:20. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2002b). Helsingin yleiskaava 2002, ehdotus. Vaikutusten arviointi - Liikennemelun ulottuvuus Helsingissä 2020. Yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:19 Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2003). Yleiskaava 2002. Yhteenvedo ehdotuksesta annetuista lausunnoista ja muistutuksista sekä vastaukset kannanottoihin. Yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2003:2. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Liikenneministeriö, Tiveke II-työryhmä (1997): Julkinen viestintä tietoverkoissa. Liikenneministeriön julkaisuja 25/97. Helsinki: Liikenneministeriö.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2000a). Malmin lentokenttää korvaavat järjestelyt. LVM julkaisuja, 49/2000. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2000b). Malmin lentokenttää korvaavat järjestelyt: kuulemistilaisudet 28.12.2000. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, 49/2000, liitteet 5-7. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2001). Malmin lentokenttää korvaavat järjestelyt: Lausuntoyhteenveto työryhmän raportista annetuista lausunnoista. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2003). Malmin korvaamista olemassa olevalla kentällä voidaan selvittää. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 5.2.2003. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2005). Malmin lentoaseman tulevaisuudesta lisäselvitys – vaihtoehtoja etsitään pääkaupunkiseudulta. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 14.6.2005. Helsinki.  
<http://www.lvm.fi/scripts/cgiip.exe/WService=lvm/cm/pub/showdoc.p?docid=1870&menuid=88&channelitemid=11362&channelid=55>. Haettu 4.11.2006.

Museovirasto (2004). Valitus Malmin lentoaseman käsittelystä Helsingin yleiskaavassa on perusteltu. Museoviraston lausuntoja 37/2004. Helsinki: Museovirasto.  
<http://www.museovirasto.fi/fi/lausuntotie3704>. Haettu 4.11.2006.

Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta (2004). Maankäytön ja asuntopolitiikan strategisia linjauksia. Muistio 8.11.2004.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV (2004). Helsingin seudun asuntoraportti 2004. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2004:16. Helsinki: Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV).

Valtiovarainministeriö (2001). Vastaus liikenneministeriön lausuntopyyntöön: Lausunto työryhmän esityksestä Malmin lentokenttää korvaavista järjestelyistä, 4.5.2001. Helsinki: Valtiovarainministeriö.

Valtion, pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien asuntopolitiikkaryhmä (2000). Valtion, pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien välinen yhteistoiminta-asiakirja. Helsinki:  
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=11752&lan=fi>. Haettu 4.11.2006.

Ympäristöministeriö (2003). Helsingin seudun yhteistoiminta-asiakirja. Toteutumisen seuranta 2000-2003. Ympäristöministeriön moniste 115. Helsinki: Ympäristöministeriö.  
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=4255&lan=FI>. Haettu 4.11.2006.

Ympäristöministeriö (2004). Meluntorjunnan valtakunnalliset linjaukset ja toimintaohjelma. Suomen ympäristö 696. Helsinki: Ympäristöministeriö.  
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=17613>. Haettu 4.11.2006.

Ympäristöministeriö (2005). Maankäyttö- ja rakennuslain toimivuus - arvio laista saaduista kokemuksista. Suomen ympäristö 781. Helsinki: Ympäristöministeriö.  
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=40124&lan=FI>. Haettu 4.11.2006.

Ympäristöministeriö (2006). Tonttitarjonnan edellytysten parantaminen – Tonttitarjontatyöryhmän mietintö. Ympäristöministeriön raportteja 1/2006. Helsinki: Ympäristöministeriö. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=48156&lan=fi>. Haettu 4.11.2006.

## Sähköiset lähteet

DC-3 Yhdistys: <http://www.dc-ry.fi/>. Haettu 4.11.2006.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto: [www.hel.fi/ksv/](http://www.hel.fi/ksv/).  
Kaavoituskatsaus 2005: [http://www.hel.fi/ksv/kaavoitus/katsaus\\_2005/](http://www.hel.fi/ksv/kaavoitus/katsaus_2005/) haettu 4.11.2006.

Helsingin seudun aluesarjat: <http://www.aluesarjat.fi/> Haettu 4.11.2006.

Helsingin Uutiset: [http://www.helsinginuutiset.fi/he\\_jakelu.html](http://www.helsinginuutiset.fi/he_jakelu.html) Haettu 4.11.2006.

Ilkka Vähätalo, Helsingin kiinteistövirasto: “Kolme “illuusiota” eli harhaluuloa Malmista”:  
[http://www.geoteknik.fi/img/illuusiot\\_iva.pdf](http://www.geoteknik.fi/img/illuusiot_iva.pdf) Haettu 4.11.2006.

Ilmailulaitos, Malmin lentokenttä:  
[http://www.ilmailulaitos.fi/lentoasema\\_helsinki-malmi?pg=5046](http://www.ilmailulaitos.fi/lentoasema_helsinki-malmi?pg=5046). Haettu 4.11.2006.

Malmin ilmailukerho: <http://www.mik.fi/> Haettu 4.11.2006.

Malmin lentokentän ystävät Ry.: <http://pelastamalmi.org/> Haettu 4.11.2006.

MaTaPuPu Birding Society. <http://www.etv-systeemit.fi/MBS/> - Malmin lentokenttä. Haettu 4.11.2006.

Museovirasto. Rakennusperintövuosi 2003. Kuukauden talo – Malmin lentokenttä.  
<http://www.nba.fi/tiedostot/4973c5dc.pdf> Haettu 4.11.2006.

Sipilä, Seppo (2006): Ilmatie - viimeisenä rakennettu. Teoksessa Ilmoille ja vesille Rakennusperintö. Helsinki: Rakennusperintö, 74-83.  
[http://www.rakennusperinto.fi/muuta/erp/fi\\_FI/aineistot/files/74987258805223468/default/ilmoille\\_vesille.pdf](http://www.rakennusperinto.fi/muuta/erp/fi_FI/aineistot/files/74987258805223468/default/ilmoille_vesille.pdf) Haettu 4.11.2006.

Tapanila-seura (2003). Tapanila-seuran lausunto yleiskaavaehdotuksesta. Lausunto 27.04.2003. (<http://www.tapanila.fi/malmi/yleiskaava2002.html> Haettu 4.11.2006.

The Consensus Building Institute & Pace University Land Use Law Center (2000). Conducting Conflict Assessments in the Land Use Context. A Manual. The Consensus Building Institute & Pace University Land Use Law Center.  
<http://web.mit.edu/publicdisputes/practice/pacemanual-ls-111500.pdf> Haettu 4.11.2006.

World Monument Fund. 100 most endangered sites: Helsinki-Malmi Airport.  
[http://wmf.org/resources/sitepages/finland\\_helsinki\\_malmi\\_airport.html](http://wmf.org/resources/sitepages/finland_helsinki_malmi_airport.html) Haettu 4.11.2006

## Lehdet

(Käytetyt)

Helsingin Sanomat: 22.1.2003; 15.4.2004; 23.5.2004; 20.10.2004; 2.12.2004; 4.12.2004;  
5.12.2004; 12.12.2004; 13.12.2004; 10.1.2005; 21.1.2005; 12.3.2005; 13.4.2005; 6.10.2005;  
22.11.2005; 27.11.2005; 9.1.2006

Helsingin Uutiset: 8.1.2003; 12.1.2003; 16.2.2003; 23.2.2003; 4.5.2003; 14.9.2004;  
31.10.2004; 12.12.2004; 2.1.2005; 5.1.2005; 20.1.2005; 9.2.2005; 24.3.2006

Koillis-Helsingin lähisanomat: 12.1.2005; 9.2.2005; 10.6.2005

Uutislehti 100: 3.9.2001; 24.1.2005.

Metro: 5.12.2002.

Taloussanomat: 10.12.2004.

## Internet-keskustelupalstat

Helsingin sanomien internet-keskustelun kaupunkiosa:

<http://www.helsinginsanomat.fi/keskustelu/forum.jsa?forumID=17>. Haettu 4.11.2006.

Kaupunkisuunnitteluviraston Malmi-keskustelupalsta:

<http://www.hel2.fi/ksv/keskustelu/index2.htm>. Haettu 4.11.2006.

Helsingin kaupungin yleinen keskustelupalsta "Suoraan Stadista":

<http://www.hel.fi/keskustelu/>. Haettu 4.11.2006.

YTV:n Netropoli-keskustelukanava: <http://www.netropoli.kaapeli.fi/forum/>. Haettu 4.11.2006.

Sfnet Suur-Helsinki keskustelu: <http://groups.google.fi/group/sfnet.alueet.suur-helsinki> Haettu 4.11.2006.

Karoliina Kaita. Malmin lentokenttä: <http://www.karoliinakaita.net/keskustelu.php?id=272>.  
Haettu 14.4.2006.

Ilmailualan keskustelufoorumit:

sfnet.harrastus.ilmailu-keskusteluryhmä:

<http://groups.google.fi/groups?hl=fi&lr=&group=sfnet.harrastus.ilmailu>. Haettu 4.11.2006.

FSNordic ilmailukeskustelu: <http://www.fsnordic.net/>, 1/2006 alkaen:

<http://www.flightforum.fi/forum/index.php/board,17.0.html>. Haettu 4.11.2006.