

Kaupunginhallituksen esitys maalentokentän rakentamista koskevan sopimuksen hyväksymisestä.

HELSINGIN
KAUPUNGINHALLITUS.

*Helsingissä
helmikuun 21 p:nä 1935.*

Helsingin Kaupunginvaltuustolle.

Käsitellessään ²³/₅ 1934 kaupunginhallituksen esitystä maalentokentän rakentamisesta Helsinkiin (Kvston pain. asiakirj. N:o 6 v. 1934) Kaupunginvaltuusto päätti, että kaupunki

I. ei luovuta lentokentän paikaksi Tuomarinkylää, koska tämä alue tarvitaan kaupungin asutukseen;

II. luovuttaa korvauksetta lentokentäksi tarvittavan, noin 55 hehtaarin suuruisen alueen Tattarinsuon viljelysalueelta Malmin kylässä, mikä alue ennen sopimuksen tekoa on kartalle merkittävä, käytettäväksi posti- ja siviili-ilmailuliikenteeseen, niin pitkäksi ajaksi kuin valtio katsoo sen tarpeelliseksi ja sitä käytetään sanottuun tarkoitukseen, ei kuitenkaan 50 vuotta pitemmäksi ajaksi; jos aluetta tai osaa siitä ei 5 vuoden aikana käytetä edellämainittuun tarkoitukseen, on se korvauksetta luovutettava takaisin kaupungin haltuun;

III. osallistuu lentokentän kuivatus-, tasointu-, pintavahvistus- ja nurmetustöiden sekä kiitoteiden rakennuskustannuksiin 50 %:lla niiden todellisista kustannuksista, kuitenkin korkeintaan 2,350,000 markalla;

IV. osallistuu vuoden 1939 loppuun saakka 50 % niihin kustannuksiin, jotka kenttäpinnan mahdollisesti välttämättömäksi havaittu lisävahvistus saattaa aiheuttaa;

V. rakentaa yhdystien yleiseltä maantieltä lentokentän hallintorakennukselle, valtion osallistuessa 50 % rakennuskustannuksiin;

VI. kaataa omalla alueellaan metsän lentokentän ympärillä 200 metrin leveydeltä ja kahdeksaan ilmansuuntaan noususuhteessa 1:15, 800 m. pitkien kiitomatkojen loppupäästä laskien, sekä sitoutuu siihen, että lentokenttäalueen ympärillä kaupungin omistamalla maalla yhden kilometrin säteellä, kentän keskipisteestä lukien, rakennettavien rakennusten ynnä muiden sinne tulevien rakenteiden tulee samoilla 200 metrin levyisillä alueilla, joilla metsä edellisen

mukaan on kaadettava, olla sen kaltevuuden alapuolella, joka 800 m. pitkien kiitoteiden loppupäästä nousee suhteessa 1: 15;

VII. oikeuttaa valtion kaupungin kanssa erityisesti sovituille paikalle lentokenttäalueella tai, jos se näyttäytyy välttämättömäksi, sen välittömään yhteyteen omalla kustannuksellaan, mutta ilman kaupungille suoritettavaa korvausta rakennuttamaan lentokoneensuojia, hallintorakennuksia y. m. posti- ja siviili-ilmailuliikenteen hyväksi tarvittavia laitteita; sotilaallisiin tarkoituksiin tarvittavien rakennusten ja laitteiden rakentamisesta on kaupungin kanssa tehtävä eri sopimus; sekä

VIII. luovuttaa lentokentän hallinnan valtiolle, joten Valtioneuvoston asiaksi jää antaa lentokentän ja sen laitteiden käytöstä ohjeet, joita kaikkien kenttää käyttävien ja siellä oleskelevien on noudatettava, samoin kuin määrätä lentomaksujen suuruuden ja keneltä niitä on perittävä; kaikki tulot lentokentästä lankeavat valtiolle.

Lisäksi hyväksyi Kaupunginvaltuusto seuraavat ponnet:

1) että III ja V kohdassa mainitut työt loppuunsaoritetaan 1936 syksyyn mennessä;

2) että työntekijät otetaan työhön ensi sijassa Helsingin kaupungin työnvälitystoimiston kautta; sekä

3) että kaupunki osaltaan saa valvoa III ja IV kohdassa mainittujen töiden suoritusta.

Samalla kuin Kaupunginvaltuusto valtuutti kaupunginhallituksen laatimaan edellämämainituista päätöksistä aiheutuvan sopimuksen valtion kanssa, Valtuusto päätti:

a) että edellämämainittu kaupungin avustus saadaan suorittaa tarkoitukseen osoitetuista varoista sitä mukaa kuin työt edistyvät, kuukausittain, tilitysten perusteella, jotka kaupungin asettama edustaja tarkastaa ja hyväksyy;

b) että mahdolliset erimielisyydet, jotka koskevat rakennusaluetta tai työn laatua tai tehtävän sopimuksen oikeata tulkintaa, saadaan jättää välimiesten ratkaistavaksi $\frac{4}{2}$ 1928 välimiesmenettelystä annetun lain mukaisesti; sekä

c) että sopimus tulee voimaan heti, kun se on valtion puolesta hyväksytty.

Kaupunginvaltuuston saatettua edellämämainitut päätöksensä Valtioneuvoston tietoon, on Hallitus ³¹/₈ 1934 antanut Eduskunnalle esityksen maalentokentän rakentamisesta. Esityksessä huomautetaan m. m. että tie- ja vesirakennushallituksen laskelmien mukaan lentokentän rakennuskustannukset Tuomarinkylän alueella olisivat lähes 2,000,000 markkaa suuremmat kuin Tattarin-suolla. Laskelmat on kuitenkin tehty sillä edellytyksellä, että kentät eivät olisi kauttaaltaan, vaan ainoastaan kiitoteiden kohdalla ja niiden kahden puolen kautta vuoden liikennöitävässä kunnossa. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön toimesta hankittiin vielä asiantuntijalausunto Tuomarinkylän alueen ja Tattarin-suon alueen soveltuvaisuudesta lentokentäksi, ja huomautetaan lausunnossa,

että molemmat ehdotetut alueet, edellyttäen, että kentille rakennetaan kiitotiet, ovat lentokentäksi sopivat, joskin Tuomarinkylän kenttä geoteknisessä suhteessa on katsottava paremmaksi kuin Tattarinsuon alue. Vaikkakin siis on katsottava, että Tuomarinkylän alue soveltuisi paremmin lentokentäksi kuin Tattarinsuon alue, oli Valtioneuvoston mielestä lentokenttä kuitenkin järjestettävä viimeksimainitulle alueelle, koska rakennuskustannukset tulisivat halvemmiksi ja kun kaupunki ei katsonut voivansa luovuttaa lentokentän paikaksi Tuomarinkylää. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön laadittaman lopullisen laskelman mukaan nousisivat Tattarinsuon alueelle rakennettavan maalentoaseman kustannukset seuraaviin määriin:

	Kokonaiskustannukset, mk.	Ensi vaihe, mk.	Toinen vaihe, mk.
Lentokenttä.....	9,100,000	5,575,000	3,525,000
Vesi- ja viemärijohdot	440,000	440,000	—
Kentälle johtava tie	75,000	75,000	—
Rakennukset	8,200,000	5,200,000	3,000,000
Radioasema	400,000	400,000	—
Liikenne-esteiden merkintä- ja kentän valaistuslaitteet	900,000	900,000	—
Edeltäpäin arvaamattomat työt.....	285,000	285,000	—
Yhteensä Smk.	19,400,000	12,875,000	6,525,000

Ensimmäinen vaihe käsittäisi itse lentokentän rakentamisen sorapäälysteisine kiitoteineen sekä kaikki rakennukset ja laitteet, jotka ovat tarpeelliset lentoaseman täyteen käyttökuntoon saattamiseksi. Toiseen vaiheeseen kuuluisivat kiitoteiden ja hallin edustan päällystäminen kestopeitteellä sekä lentokonehallin, josta ensi vaiheessa rakennettaisiin vain puolet, toisen puolen rakentaminen. Kun Kaupunginvaltuuston edellämmainitun päätöksen mukaan kaupunki osallistuisi korkeintaan 2,350,000 markalla lentokentän kuivatus-, tasoitus-, pinta- vahvistus- ja nurmetustöiden kustannuksiin, tulisi valtion osalle rakennustyön kokonaiskustannuksista 17,050,000 markkaa, minkä lisäksi valtiolle voi aiheutua menoja varalaskukenttien ja lentomajakoiden rakentamisesta ja hoidosta, mikäli kokemus vastaisuudessa osoittaisi, että nämä ovat välttämättömiä. Majakoiden rakennuskustannukset on arvioitu n. 2,000,000 markaksi. Kun Kaupunginvaltuuston päätöksen mukaan lentokentän hallinto luovutettaisiin valtiolle, aiheutuisi tästäkin valtiolle menoja, jotka on arvioitu seuraavasti:

Palkkaukset	Smk.	350,000: —
Käyttö- ja kunnossapitokustannukset	»	550,000: —
Kentän, rakennusten sekä valaistus- ja radiolaitteiden korko- ja kuoletusmenot,	»	724,000: —
	Smk.	1,624,000: —

Kun tulot on laskettu n. 300,000 markaksi vuodessa, koituisi siis valtiolle yhteensä n. 1,324,000 markan vuotuinen nettomeno. Tämän lisäksi joutuisi valtio todennäköisesti vastaisuudessaakin maksamaan lentoliikennettä harjoittavalle yhtiölle vuotuista avustusta, jota on kahtena viime vuotena suoritettu Aero O. Y:lle n. 2,000,000 markkaa vuodessa. Hallituksen mielestä Kaupunginvaltuuston asettamia ehtoja ei voitu semmoisinaan hyväksyä. Kaupungin pitäisi huomattavammin ottaa osaa aseman rakennus- ja hoitokustannuksiin, koska kaupunki tähän asti yksin on hoitanut lentoasemansa ja kun lentokoneilla matkustavat lienevät pääasiallisesti helsinkiläisiä tai Helsingissä kävijöitä. Kun kaupunki kuitenkin periaatteessa on suostunut maksamaan 50 % itse kentän rakennuskustannuksista, olisi kaupungin kanssa ensin tehtävä sopimus vain näistä töistä, jotka ovat kiireelliset ja joiden on laskettu tulevan maksamaan 9,215,000 markkaa. Työn kestäessä voitaisiin neuvotella ja sopia huonerakennusten rakentamisesta ja lentoaseman hoidosta. Myöskin olisi Hallituksen mielestä toivottavaa, että vuokra-aika pidennettäisiin 99 vuoteen, kuten on sovittu muidenkin kaupunkien kanssa, ja että kentän valmistusaika pidennettäisiin vuoteen 1937. Hallituksen mielestä ei liioin voitaisi suostua siihen, että työntekijät otetaan etupäässä Helsingin kaupungin työvälistötoimiston välityksellä, koska työttömyys näyttää olevan vähenemässä ja valtion kannalta voi käydä välttämättömäksi ainakin osaksi työhön sijoittaa vankeja. Koska kaupunki kuitenkin 50 %:lla osallistuu töiden kustannuksiin, olisi Hallituksen mielestä kohtuullista, että kaupunki näihin töihin saa sijoittaa puolet tarvittavasta työvoimasta, sikäli kuin sitä on työvälistötoimistosta saatavissa. — Hallitus esitti, että Eduskunta osoittaisi 4,100,000 markan suuruisen määrärahan maalentokentän rakentamiseen Tattarinsuolle.

Käsitellessään asiaa 6/11 1934 Eduskunta päätti lisäyksenä vuoden 1934 tulo- ja menoarvioon osoittaa edellämainitun 4,100,000 markan suuruisen siirtomäärärahan puheenaolevaan tarkoitukseen. Eduskunta edellytti tällöin, »että Hallitus koettaa saada kysymyksessäolevan sopimuksen Helsingin kaupungin kanssa valtiolle mahdollisimman edullisilla ehdoilla aikaan. Lentokentän rakennuskustannuksiin on kaupungin osallistuttava 50 prosentilla, ja valtion tulee olla oikeutettu rakentamaan kentän yhteyteen puolustuslaitokselle välttämättömiä rakennuksia ilman eri korvausta kaupungille. Vuokra-ajan tulee, kuten esityksessäkin lausutaan, olla 99 vuotta.»

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö on sittemmin kaupunginhallitukselle lähettänyt ehdotuksen valtion ja Helsingin kaupungin väliseksi, maalentokentän rakentamista koskevaksi sopimukseksi, joka kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön sekä kaupunginhallituksen kesken käytyjen neuvottelujen jälkeen on saanut sellaisen, Valtioneuvoston puolesta jo hyväksytyn sisällön, kuin lähemmin selviää tämän painetun asiakirjan oheisesta ehdotuksesta. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön laadittama työselitys ja yksityiskohtainen kustannusarvio esiintyvät liitteenä 1. Oheiseen karttaan, liite 2, on merkitty lento-

kenttäsuunnitelma ja sitä varten tarkoitettu alue, käsittäen n. 55 ha, josta 0.4 ha sotilasviranomaisten vahtitupaa varten.

Mitä sopimusehdotuksen yksityiskohtiin tulee, kaupunginhallitus huomauttaa seuraavaa:

Sopimuksen mukaan osallistuisi kaupunki 50 %:lla, kuitenkin korkeintaan 2,845,000 markalla, ensimmäiseen vaiheeseen kuuluvien töiden kaikkiin kustannuksiin, käsittäen nämä työt lentokentän rakentamisen sorapäälysteisine kiitoteineen, sitä ennen suoritettavine salaojitus- ja viemärijohtotöineen sekä kentälle johtavan maantien. Samoin kaupunki 50 %:lla, kuitenkin enintään 1,762,500 markalla, osallistuisi toiseen vaiheeseen kuuluvien töiden kustannuksiin, mitkä työt käsittävät kiitoteiden sekä rakennettavien hallien ja hallintorakennuksen edustan ja niiltä kiitoteille johtavien yhdysteiden päällystämisen kokonaan tai osittain kestopelteillä, mikäli se tarpeelliseksi havaitaan. Kaupunginvaltuuston päätöksen mukaan osallistuisi kaupunki taasen lentokentän kuivatus-, tasoitus-, pintavahvistus- ja nurmetustöiden sekä kiitoteiden rakennuskustannuksiin 50 %:lla niiden todellisista kustannuksista, kuitenkin korkeintaan 2,350,000 markalla.

Kuten edelläsanotusta selviää on valtio laskenut rakennuskustannukset jonkun verran korkeammiksi kuin kaupunki aikanaan teki, riippuen tämä siitä, että suunnitelmaa on muutettu. Niinpä kiitotiet käsittävät nyt 92,500 m², niiden ollessa vain 36,000 m² aikaisemman ehdotuksen mukaan. Tähän tulee lisäksi kustannukset hallintorakennuksen ja hallien edustojen vahvistamisesta sekä näiden ja kiitoteiden välisten yhdysteiden rakentamisesta. Sitä paitsi ovat valtion viranomaiset katsonneet, että hallintorakennuksen ja hallien väliin olisi järjestettävä autojen seisonnapaikka, että rakennuksia varten tarpeellinen viemärijohto vedetään kenttätöiden yhteydessä, ja että valtio rakentaa kentälle johtavan maantien, joka aikaisemmin oli suunniteltu kaupungin rakennettavaksi. Lopuksi on, kuten edellä mainittiin, suunniteltu, että toisessa rakennusvaiheessa kiitotiet päällystettäisiin kestopelteillä, ja kaupungin olisi osallistuttava näihinkin kustannuksiin 50 %:lla, kuitenkin korkeintaan 1,762,500 markalla. Kaupunginvaltuuston tarkoitus oli tosin, että kaupunki osallistuisi 50 %:lla vain sellaisiin kustannuksiin, jotka kenttäpinnan mahdollisesti välttämättömäksi havaittu lisävahvistus saattaa aiheuttaa, mutta kaupunginhallitus katsoo kuitenkin, että kaupunki yhtä suurella syyllä voi ottaa osaa myöskin kiitoteiden sekä hallien ja hallintorakennuksen edustan ja niiltä kiitoteille johtavien yhdysteiden kestopelteillä päällystämisen aiheuttamiin lisäkustannuksiin. Kustannuslaskelmien yksityiskohtiin ei kaupungilla liene syytä puuttua, kun valtio suorittaa työt ja valtionkin edun mukaista on, että työn suorituksessa noudatetaan tarpeellista säästäväsyyttä.

Muut muutokset, joita valtioneuvosto, Eduskunnan päätökseen nojautuen, on Valtuuston aikaisempaan päätökseen vaatinut, eivät ole sellaisia, että kau-

pungin olisi niitä ehdottomasti vastustettava. Niinpä kentän käyttöoikeuden pidentäminen 50 vuodesta 99 vuoteen on käytännöllisesti katsoen suurempaa merkitystä vailla, muun muassa koska sopimuksen mukaan luovutettu alue, milloin sitä ei enään lentoliikenteeseen käytetä, samoin kuin ne sen osat, joita sanottuun tarkoitukseen ei enään tarvita, palautuvat korvauksetta kaupungille. Mitään haittaa ei kaupungilla myöskään ole siitä, että tarpeen vaatiessa kentälle rakennetaan puolustuslaitoksen lentotoimintaa varten tarpeellisia rakennuksia ja laitteita — ei kuitenkaan kasarmirakennuksia, — eritoten, jos kentän hallinta ja hoito jäävät valtiolle. Viimeksimainitun kysymyksen sopimusehdotus tosin jättää ratkaisematta, mutta kaupungin mahdollisuus vapaasti sopia siitä samoin kuin niistä ehdoista, joilla kaupunki ottaisi tästä hoidosta ja hallinnosta huolehtiaakseen, on lentokentän valmistuttuakin epäilemättä yhtä suuri kuin nykyään. Valtion rakentaessa lentokentän ei kaupungilla myöskään ole syytä vastustaa vankityövoiman käyttämistä rakennustyössä, varsinkin kun kustannukset sen kautta tulevat supistumaan. Mitä vihdoin tulee sen alueen määräämiseen Valtuuston aikaisemmasta päätöksestä jossain määrin poikkeavalla tavalla, jonka tulee olla lentoesteistä vapaana, ei sekään tosiasiallisesti vähennä kaupungin mahdollisuutta käyttää lentokenttää ympäröiviä alueita, päinvastoin eräissä suhteissa lisääkin sitä.

Sopimusehdotuksen 9 §:n mukaan määräisi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, kaupunkia kuultuaan, lentokenttämaksujen suuruuden ja keneltä niitä peritään. Siinä tapauksessa, että kentän hoito ja hallinto tulisi kaupungille, tietäisi tämä muodollista poikkeusta kaupunkien kunnallislain 41 §:n määräyksistä, jonka mukaan valtuusto päättää ehdotuksista uusiksi tai lisätyiksi maksuiksi yleisestä liikenteestä, mutta valtuuston päätös on alistettava valtioneuvoston tutkittavaksi ja vahvistettavaksi. Kun niihin sopimukseen, jotka valtio on tehnyt eräiden muiden kaupunkien lentokentistä, lienee otettu samalainen määräys, ja se asiallisesti johtanee samaan tulokseen kuin lain edellyttämä käsittelyjärjestys, ei kaupungilla liene syytä senkään vuoksi sopimuksen hyväksymistä ehdottomasti vastustaa. Sensijaan kaupunki jo tässä yhteydessä ilmoittanee sen varauksen, että jos lentokentän hallinto tulee kaupungille, kaupunki ei voi suostua siihen, että jotkut kentän käyttäjät kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päätöksellä kokonaan vapautettaisiin lentokenttämaksuista.

Kaupunginhallitus on näin ollen sitä mieltä, että kaupunki puolestaan voisi, äskenmainituin varauksin, hyväksyä Helsingin lentokentän rakentamista koskevan oheisen sopimuksen. Tarkoitukseen tarvittavista määrärahoista, on Kaupunginvaltuusto ⁵/₁₂ 1934 päättänyt, että v. 1930 siirtomäärärahaa 13 Pl. IX. 30, »lentosatama Kellosaarella, sillat ja toimisto- y. m. rakennukset», sekä v. 1931 tilillä 13 Pl. IX. 32, »Kellosaaren lentosatama, tasoitustöiden viimeistely, valaistus», jäljellä olevat varat, yhteensä 985,000 markkaa, siirretään kuluvaan vuoteen käytettäväksi lentokentän kuivatus-, tasoitus-, pintavahvistus- ja nurmetustöiden sekä kiitoteiden

rakennuskustannuksiin, minkä lisäksi varatyölainan varoista 1,365,000 markkaa on varattu lentokentän rakentamista varten. Kun työ valtioneuvoston päätöksen mukaan suurimmalta osalta tulee suoritettavaksi vapaana työnä, ei liene asianmukaista, että nimenomaan varatöitä varten otettuja lainavaroja käytetään tähän tarkoitukseen, minkä johdosta viimeksimainittu rahamäärä Smk. 1,365,000: —, olisi jätettävä vastaisia varatöitä varten käytettäväksi ja uusi määräraha osoitettava lentokentän rakentamiseksi. Ensimmäisen rakennusvaiheen aikana tarvittava määräraha on korkeintaan 1,860,000 markkaa. Kun kuitenkin ei ole todennäköistä, että kuluvana vuonna tarkoitukseen tarvitaan enemmän kuin edellämainittu jo käytettävissä oleva 985,000 markan määräraha, kaupunginhallitus esittää, että Kaupunginvaltuusto nyt päättäisi 1936 vuoden talousarvioon merkitä 1,860,000 markkaa maalentokentän rakentamista varten. Siinä tapauksessa, että kuluvana vuonna käytettävissä olevat varat eivät riittäisi, tulee kaupunginhallitus aikanaan tekemään esityksen viimeksimainitun määrärahan osittaisesta käyttämisestä jo kuluvana vuonna.

Edelläolevaan viitaten kaupunginhallitus ehdottaa, että Kaupunginvaltuusto päättäisi

hyväksyä ylempänä mainituin varauksin oheisen, Helsingin maalentokentän rakentamista koskevan sopimuksen; sekä

vuoden 1936 talousarvioon tarkoitukseen merkitä 1,860,000 markan määrärahan.

Mikäli koske 3 § 1 momenttia ja toista pontta vaaditaan päätöksen tekoon määräenemmistö.

Kaupunginhallituksen puolesta:

Antti Tulenheimo.

Einar Moring.

Ehdotus.

Sopimus.

Sittenkun Eduskunta hallituksen esityksen mukaisesti oli osoittanut 4,100,000 markan suuruisen siirtomäärärahan Helsingin maalentokentän rakentamiseen Tattarinsuon viljelysalueella Helsingin pitäjän Malmin kylässä, ovat kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, jonka valtioneuvosto 14 päivänä helmikuuta 1935 on siihen valtuuttanut, ja Helsingin kaupunki tehneet Helsingin maalentokentän rakentamisesta seuraavan sopimuksen:

1 §.

Helsingin kaupunki luovuttaa valtiolle korvauksetta Helsingin lentokentäksi nykyisin tarvittavan, oheenliitetylle kartalle punaisella viivalla sekä numeroilla 1—2—3—4—5—6—7—8—9—10—11—12—13—14—15—16—17 ja 1 merkityn, noin 55 hehtaarin suuruisen alueen kaupungin omistamasta Tattarinsuon viljelys-alueesta Helsingin pitäjän Malmin kylässä, kuin myöskin karttaan merkityn tie-alueen käytettäväksi ilmaliikenteeseen, ensisijassa posti- ja siviili-ilmaliikenteeseen, niin pitkäksi aikaa kuin valtio katsoo sen tarpeelliseksi ja sitä käytetään sanottuun tarkoitukseen, ei kuitenkaan pitemmäksi aikaa kuin 99 vuodeksi; jos aluetta tai huomattavaa osaa siitä ei 5 vuoden aikana ole käytetty eikä vastaisuudessa todennäköisesti käytetä edellämainittuun tarkoitukseen, on sanottu alue tai sen osa korvauksetta luovutettava takaisin kaupungin haltuun.

Kaupunki antaa myös alueeltaan lentokentän läheisyydestä korvauksetta ottaa lentokentän rakentamiseen tarvittavaa kiveä, someroa ja savensekaista hietaa kaupungin kanssa sovittavista paikoista, mikäli ei aikaisemmin tehdyt kaupunkia sitovat sopimukset ole siinä esteenä.

Kaupunki vastaa siitä, ettei lentokenttäalueen ympärille kaupungin omistamalle maalle 1 kilometrin säteellä kentän keskipisteestä lukien rakennettavat rakennukset ynnä muut sinne tulevat laitteet kohoa kaltevuuden 1: 15 yläpuolelle. Kaltevuuskulman kärkipiste on 300 m. etäisyydellä kentän keskipisteestä.

Liikekannallepanon ajaksi siirtyy kenttä laitteineen ja rakennuksineen ilman erityistä kaupungille tulevaa korvausta puolustuslaitoksen yksinomaiseen käyttöön ja määräysvallan alaiseksi.

2 §.

Lentokenttä kiitoteineen rakennetaan tähän sopimukseen liitettyjen piirustusten, työselityksen ja kustannusarvion mukaan sekä siten, että se vastaa kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 14 päivänä kesäkuuta 1934 siviililentokentistä antamassa päätöksessä I luokan lentokentille vahvistamia vaatimuksia, kuitenkin huomioonottaen edellisen pykälän kolmannessa momentissa olevan muutoksen.

Lentokenttä rakennetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäinen vaihe käsittää lentokentän rakentamisen sorapäälysteisine kiitoteineen, sitä ennen suoritettavine salaojitus- ja viemärijohtotöineen sekä kentälle johtavan maantien. Toiseen vaiheeseen kuuluvat kiitoteiden sekä rakennettavien hallien ja hallintorakennuksen edustan kuin myöskin niiltä kiitoteille johtavien yhdysteiden päälylystäminen kokonaan tai osittain kestopelteellä, mikäli se tarpeelliseksi havaitaan.

3 §.

Edellisessä pykälässä mainitut ensimmäisen vaiheen työt suorittaa valtio, Helsingin kaupungin osallistuessa kaikkiin kustannuksiin 50 %:lla niiden todellisesta määrästä, kuitenkin enintään 2,845,000 markalla. Toisen vaiheen työt

suorittaa niinkään valtio, kaupungin osallistuessa näiden töiden kustannuksiin 50 %:lla niiden todellisesta määrästä, kuitenkin enintään 1,762,500 markalla.

Kaupunki suorittaa osuutensa kustannuksista kunkin tilikauden jälkeen, joka käsittää puoli kuukautta, 5 päivän kuluessa siitä kuin tili on maksettu, asianomaisen työpäällikön esittämän tiliyhdistelmän perusteella ja kaupungin asettaman edustajan tarkastettua ja hyväksyttyä tämän, maksaen tie- ja vesirakennushallitukselle 50 % työhön sanotun yhdistelmän mukaan käytetyistä varoista. Työn valmistuttua suoritetaan 1 momentissa mainittuihin perusteisiin nojautuen lopullinen tiliselvitys.

4 §.

Valtio on oikeutettu suorittamaan enintään neljännosen osan 2 pykälässä mainituista töistä käyttämällä niihin vankityövoimaa. Muilta osilta työ suoritetaan vapaana työnä. Vapaisiin töihin tarvittavista työntekijöistä otetaan, paitsi erikoisammattimiehiä ja hevosmiehiä, jotka saadaan ottaa vapaasti, kaksi kolmannesta Helsingin kaupungin työnvälitystoimiston välityksellä, mikäli sieltä on saatavissa työkykyisiä, työhaluisia ja maatoihin pystyviä työntekijöitä. Kulklaitosten ja yleisten töiden ministeriön asiana on määrätä, mistä kunnista jäljellä oleva kolmasosa työntekijöistä on otettava.

5 §.

Kaupunki kaataa omalla kustannuksellaan metsän ja poistaa kaikki rakenteelliset esteet omalla alueellaan lentokentän ulkopuolelta 200 metrin leveydeltä kahdeksassa ilmansuunnassa kiitoteiden kohdalla kaltevuuden 1:15 yläpuolelta. Kaltevuuskulman kärkipiste sijaitsee kuten 1 §:ssä on määrätty.

6 §.

Kaupunki oikeuttaa valtion lentokenttäalueelle tai, jos se osoittautuu taroituksenmukaisemmaksi, kaupungin kanssa erityisesti sovituille tarkoitukseen sopiville alueille lentokentän välittömään yhteyteen, ilman kaupungille suoritettavaa korvausta rakentamaan lentokonesuojia, korjauspajoja, hallintorakennuksia, y. m. posti- ja siviili-ilmailiikenteen hyväksi tarvittavia laitteita kuin myöskin puolustuslaitokselle lentotoimintaa varten tarpeellisia rakennuksia ja laitteita, ei kuitenkaan kasarmirakennuksia.

7 §.

Edellisessä pykälässä mainittujen siviili-ilmailiikennettä varten tarpeellisten rakennuksien ja laitteiden rakentamisesta ja kustantamisesta sekä koko lentoaseman rakennuksineen hoidon, laajentamisen, uusimisen ja kunnossapidon kustannuksista on valtion ja Helsingin kaupungin sovittava erikseen, mutta voi valtio myös pidättää nämä tehtävät kokonaan tai osittain kuin myöskin koko lentoaseman hallinnon itselleen.

8 §.

Lentoaseman ja sen laitteiden käytölle vahvistaa kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ohjeet, ja on kaikkien kenttää käyttävien ja siellä oleskelevien niitä noudatettava.

9 §.

Lentokenttämaksujen suuruuden ja keneltä niitä peritään, määrää, kaupunkia kuultuaan, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö. Kenelle tulot lankeavat, riippuu siitä, kenelle kentän kunnossapito ja hallinto 7 §:ssä edellytetyn eri sopimuksen mukaan joutuu, ja sovitaan siitä sopimuksen teon yhteydessä.

10 §.

Kaupunki on oikeutettu asettamaan edustajan seuraamaan 2 §:ssä mainittujen töiden suoritusta.

11 §.

Tähän sopimukseen sisältyvät lentokentän ensimmäisen vaiheen rakennustyöt kiito- y. m. teineen ja viemärijohtoineen kuin myös kentälle johtavan maantien rakentaminen loppuunsaoritetaan viimeistään vuoden 1937 loppuun mennessä.

Tämä sopimus, jota on tehty kaksi samanlaista kappaletta, tulee voimaan heti kun se on molemmin puolin hyväksytty ja allekirjoitettu.

Helsingissä, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriössä, kuun
päivänä 1935.

**Suomen valtio,
edustajanaan**

**Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö
Ministeri**

**Helsingin kaupunki,
edustajanaan**

Liitteet Kaupunginvaltuuston pain. asiak. n:o 4 v:lta 1935.

Liite 1.

Työselitys ja kustannusarvio lentokentän rakentamista varten Tattarinsuon viljelys-alueelle Helsingin pitäjän Malmin kylässä.

Asetettujen vaatimusten ja siitä johtuvan erilaisen rakennustavan mukaan jaetaan varsinainen kenttäalue, joka on noin 55.0 ha, seuraavaan kolmeen osaan:

- | | |
|--|-----------|
| 1. kiitotiet, hallintorakennuksen ja hallien edustat sekä näiltä kiitoteille johtavat yhdystiet | 11,328 ha |
| 2. kiitoteiden jatkot ja levitykset sekä kiitoteiden ja yhdysteiden ympäröimät alueet | 23,168 » |
| 3. kiitoteiden jatkoineen ja levityksineen ulkopuolelle jäävä osa varsinaista kenttää ja autojen pysäköimisalue noin | 20,550 » |

Tämän työselityksen edellyttämät työt suoritetaan kahdessa osassa eli rakennusvaiheessa. Ensimmäiseen rakennusvaiheeseen kuuluu lentokentän rakentaminen lentoliikenteen vaatimaan käyttökuntoon sorapäälysteisine kiitoteineen. Toiseen rakennusvaiheeseen kuuluu 500 m pitkien ja 60 m leveiden kiitoteiden, myöhemmin rakennettavien hallintorakennuksen ja hallien edustojen, sekä niiltä kiitoteille johtavien yhdysteiden päälylystäminen kestopelteillä.

I rakennusvaihe.

Lentokenttäalueen ympäri kaivetaan eristysoja ja suoritetaan alueen sala-

Salaojitus ja tasoitus.

ojitus Suomen Salaojitusyhdistyksen laatiman suunnitelman mukaan. Salaojituksen valmistuttua täytetään entiset avo-ojat hyvin huolellisesti. Kun kenttä luonnostaan on tasainen, ei varsinaisia leikkaus- ja täytetöitä tule esiintymään.

Varsinaiset kiitotiet, hallintorakennuksen ja hallien edustat sekä niiltä kiitoteille johtavat yhdystiet rakennetaan siten, että routa ei pääse niihin vaikuttamaan ja että ne ovat käyttökelpoiset ympäri vuoden kuin myöskin siten, että niiden kantokyky kaikkina vuodenaikoina on vähintään 2 kg/m². Tätä tarkoitusta varten varustetaan kysymyksessä olevat osat kenttää erityisellä eristys- ja vahvistuskerroksella.

Kiitotiet, hallien ja hallintorakennuksen edustat sekä yhdystiet.

Jotta varsinaisten kiitoteiden vahvistuskerros saadaan kauttaaltaan yhtä paksuksi ja samalla tarpeellisine kaltevuuksineen joustavasti liittymään niiden levityksiin ja jatkoihin, leikataan osa turvemultaa pois kiitoteiden alta. Jäljelle jäävän turvekerroksen paksuuden pitää olla kuitenkin vähintään 25 cm. Kiitoteiden reunojen kohdalla on leikkauspaksuus noin 5 cm suurempi kuin keskikohdalla. Näin saatu multa varataan ruokamullaksi kiitoteiden levityksille ja jatkoille. Kiitoteidenkin kohdalla kenttä tasoitetaan kyntämällä ja turpeet hienonnetaan äestämällä ja haraamalla. Pinta tiivistetään keveästi jyräämällä. Vahvistuskerroksen tulee olla kauttaaltaan 35 cm paksu ja siihen käytetään soraa ja keskikarheaa hiekkaa. Sittenkun vahvistuskerros on raskaasti jyräämällä tiivistetty, levitetään sen päälle noin 7 cm paksu savensekainen sorakerros ja sen päälle noin 2 cm paksu,

Kiitoteiden
jatkot ja levi-
tykset sekä
kiitoteiden ja
yhdysteiden
ympäröimät
alueet.

mahdollisimman tasarakeinen pintasorakerros. Kiitoteiden kaltevuus keskeltä reunoille päin on 1: 200. Jyrätty pinta pintakäsitellään pölyämisen estämiseksi. 30 metriä leveät kiitoteiden levitykset ja myöskin kiitoteiden jatkot sekä kiitoteiden ja yhdysteiden väliin jäävät alueet vahvistetaan niin, että ne ovat muina aikoina paitsi ei välttämättömästi kelirikon aikana käyttökelpoiset lentokoneiden nousuun ja laskuun ja että ne joustavasti liittyvät sekä varsinaisiin kiitoteihin että myöskin niiden ulkopuolelle jäävään kenttään. Näiden vahvistaminen tapahtuu siten, että alus tasoitetaan samalla tavalla kuin kiitoteiden alus, mutta vahvistuskerrokseen käytetään savensekaista soraa, jonka kerroksen paksuus kiitotien reunan puolella on 30 cm ja kentän puolella 25 cm. Vahvistuskerroksen päälle tulee noin 10 cm paksu saven ja hiekan sekainen multakerros ruohon kasvattamista varten. Kaltevuus ruohotetuilla kiitoteiden levityksillä ja jatkoilla tulee olemaan 1: 150 varsinaisen kiitotien reunasta kentälle päin.

Kiitoteiden
jatkoineen ja
levityksineen
ulkopuolelle
jäävä osa
varsinaista
kenttää.
Autojen pysäköimis-
paikka.

Kun kiitoteiden jatkoineen ja levityksineen ulkopuolelle jäävää osaa kentästä ei ole tarkoitus käyttää lentokoneiden liikehtimiseen kelirikon aikana eikä pitempiaikaisten sateiden jälkeen, voidaan niiden vahvistaminen suorittaa heikommin. Vahvistaminen tapahtuu siten, että tasoitetulle alustalle levitetään savensekainen hiekkakerros, joka sekoitetaan alla olevan multakerroksen kanssa. Tämän jälkeen suoritetaan mahdollinen kalkitus, muokkaus ja nurmetus.

Hallintorakennuksen ja hallien väliin rakennetaan noin 5,500 m² suuruinen autojen pysäköimispaikka. Tämä alue vahvistetaan samalla tavalla kuin hallien edustan vahvistamisesta on sanottu ja päällystetään savensekaisella kulutussorakerroksella sekä pintakäsitellään.

Kentälle
johtava tie.
Viemärijohto.

Helsingin—Porvoon väliseltä vanhalta maantieltä rakennetaan hallintorakennuksen edustalle tulevalle autojen pysäköimispaikalle 8.00 metriä leveä sorapäällysteinen I lk:n tie.

Lentokentän rakennuksen yhteydessä tehdään hallinto- ja hallirakennusryhmää varten tarvittava noin 30 cm läpimittainen viemärijohto, jonka laskusuunta lähemmin määrätään työn suorituksen aikana.

II rakennusvaihe.

Sittenkuin mahdollinen painuminen on lakannut, päällystetään varsinaiset kiitotiet, hallintorakennuksen ja hallien edustat sekä niiltä kiitoteille johtavat yhdystiet kestopeitteellä.

Kustannusarvio.

I rakennusvaihe.

Salaojitus:

55.0 ha:n salaojitus ja kentän ympärysojan kaivu Suomen Salaojitusyhdistyksen laatiman kustannusarvion mukaan 1,000,000: —

Alustavat työt ja kentän tasoitus:

55.0 ha	kenttää paalutettava, vaakittava ja työmallit asetettava à 1,000: —	55,000: —	
13,000 m ³	maata avo-ojien täyttöön à 18: —	234,000: —	
55.0 ha	kenttää kynnettävä, muokattava ja tasoitettava à 3,500: —	192,500: —	481,500: —
			Siirto 1,481,500: —

Siirto 1,481,500: —

Kiitotiet, hallintorakennuksen ja hallien edustat sekä niiltä kiitoteille johtavat yhdystiet (11.328 ha):

3,000 m ³	turvemultaa leikataan ja siirretään kiitoteiden levityksille ja jatkoille à 8: — ..	24,000: —	
40,000 m ³	soraa ja keskikarkeaa hiekkaa eristys- ja vahvistuskerrokseksi à 18: —	720,000: —	
8,000 m ³	savensekaista soraa à 20: —	160,000: —	
3,400 m ³	tasarakeista kulutussoraa à 20: —	68,000: —	
113,280 m ²	jyräys à 2: —	226,560: —	
113,280 m ²	tieöljykasittelyä à 1: 50	169,920: —	1,368,480: —

Kiitoteiden jatkot ja levitykset sekä kiitoteiden ja yhdysteiden ympäröivät alueet (23.168 ha):

4,600 m ³	turvemultaa leikattava ja siirrettävä nurmikenttien pintakerrokseksi à 8: —	36,800: —	
70,000 m ³	savensekaista hiekkaa vahvistuskerrokseksi à 18: —	1,260,000: —	
20,200 m ³	ruokamultaa sivulta pintakerrokseksi à 20: —	404,000: —	
23.168 ha:n	muokkaus ja nurmettaminen à 4,000: —	92,672: —	1,793,472: —

Kiitoteiden jatkoineen ja levityksineen ulkopuolelle jäävä osa varsinaista kenttää (20.00 ha):

17,000 m ³	savensekaista hiekkaa vahvistuskerrokseksi à 18: —	306,000: —	
20.000 ha	kalkitus, muokkaus ja nurmetus à 4,500: —	90,000: —	396,000: —

Autojen seisontapaikka hallintorakennuksen ja hallien välissä (0.55 ha):

1,900 m ³	soraa ja keskikarkeaa hiekkaa eristys- ja vahvistuskerrokseksi à 18: —	34,200: —	
390 m ³	savensekaista soraa à 20: —	7,800: —	
170 m ³	tasarakeista kulutussoraa à 20: —	3,400: —	
5,500 m ²	jyräys à 2: —	11,000: —	
5,500 m ²	tieöljykasittely à 1: 50	8,250: —	64,650: —

Kentälle johtava tie:

n. 0.5 km	8.00 m leveää sorapäälysteistä tietä rakennettava, arviolta à 220,000: —	110,000: —
-----------	--	------------

Pääviemärijohto lentokentälle:

arviolta	40,000: —
----------------	-----------

Työnjohto, varastorakennukset, työkalut ja arvaamattomat menot:

noin 9 % kokonaiskustannuksista	435,898: —
---------------------------------------	------------

Yhteensä Smk. 5,690,000: —

II rakennusvaihe.

113,280 m ²	kiitotietä, hallintorakennuksen ja hallien edustaa sekä niiltä kiitoteille johtavia yhdysteitä päällystetään asfalttiemulsiolla kyllästetyllä sepelikerroksella à 30: —	3,398,400: —
	Työnjohto ja arvaamattomat menot noin 3 ½ % kustannuksista.....	126,600: —
		<u>Yhteensä Smk. 3,525,000: —</u>

Yhdistelmä:

I	rakennusvaihe	5,690,000: —
II	»	3,525,000: —
		<u>Yhteensä Smk. 9,215,000: —</u>