

Mänttä-Seura ry.  
2016

# Sassin kansanpuiston Master Plan

Loppuraportti 31.12.2016



## Sisällys

TEKIJÖILTÄ.....	2
1. Mänttä-Vilppulan kaupungin omistamat alueet Sassi-Kannusniemessä .....	3
2. Sassin kansanpuiston Master Plan –hanke: tavoitteet ja tulokset.....	4
3. Kohti kansanpuistoa.....	6
3.1 Pohjatiedon hankinta - ideoita, tutkimista ja tutustumista .....	6
3.1.1 Mäntän lentopaikka.....	6
3.1.2 Tuhkanläjitysalue .....	9
3.1.3 Maaperä ja maarakentamisen lähtökohdat Sassi-Kannusniemessä.....	11
3.1.4 Puusto- ja luontoarvot.....	13
3.1.5 Lähialueilla sijaitsevat palvelut.....	14
3.1.6 Mallia maailmalta: puisto-, lentopaikka ja maarakentaminen.....	15
3.1.6.1 Puistorakentaminen .....	15
3.1.6.2 Maataide osana kaupunkia .....	32
3.1.6.3 Ideoita lentopaikoilta Euroopasta .....	33
3.1.6.4 Air Park –konseptiasuminen Mäntän lentopaikalle.....	35
3.1.6.5 Markkinatutkimus Sassiin sijoittuvasta ilmailutoiminnasta.....	36
3.2. Sassi-Kannusniemi yleissuunnitelma (Master Plan).....	36
3.2.1 Lentopaikan kehittäminen .....	38
3.2.2 Air Park –asumiskonsepti .....	40
3.2.3 Kulttuuripääkaupunkipuisto.....	41
3.2.4 Matkailupalveluiden ja omakotiasumisen alueet.....	32
3.3 Rakentamissuunnitelman vaiheet ja aikataulutus.....	38
4. Suunnitelmasta toteutukseen ja miten? .....	40
4.1 Lupaprosesseista .....	41
5. Yhteenveto hankkeen organisaatiosta ja toiminnasta .....	43
5.1 Master Plan –hankkeen kustannukset ja rahoitus .....	44
5.2 Tiedottaminen, raportointi ja seuranta .....	44
5.3 Esitykset jatkotoimenpiteiksi.....	44
6. Liitteet .....	46
LIITE 1: Hankkeen aikana pidetyt tapaamiset, kontaktit (yksityiset ja yhteisöt).....	46
LIITE 2: Hanketyössä hyödynnetty tausta-aineisto .....	48
LIITE 3: Sassi-Kannusniemi-yleissuunnitelman kaavamerkinnot .....	49

## TEKIJÖILTÄ

Mänttä-Vilppulan kaupungin kehitys teollisuuskaupungista taidekaupungiksi on ollut 2000-luvulla ennakkoluulotonta, määrätietoista ja tuloksellista. Mänttä-Vilppula on toimillaan osoittanut oman paikkansa suomalaisen taiteen ja kulttuurin kentällä. Kaupunki- sekä matkailustrategian asettamat tavoitteet vaativat - mukaan lukien uusi haku Euroopan kulttuuripääkaupungiksi vuonna 2026 – uusia avauksia myös taideprofiilin ulkopuolelta.

Mänttä-Vilppulan kaupunki hankki omistukseensa keväällä 2015 Mäntän Sassinniemessä sijaitsevan vanhan lento- paikan, joka on tarkoitus ottaa aktiiviseen ilmailukäyttöön osaksi Mänttä-Vilppulan liikenneinfrastruktuuria. Sassin lentopaikan välittömässä läheisyydessä sijaitseva paperiteollisuuden tuhkanläjitysalue kuului kylkiäisenä tehtyihin maakauppoihin.

Kotiseutuyhdistys, Mänttä-Seura ry. teki 2016 Sassin Kansanpuiston Master Plan -suunnitelman uudesta Sassi-Kannusniemen kaupunginosasta yhteistyössä Mänttä-Vilppulan kaupungin sekä kaupunkilaisten kanssa. Tämä raportti esittelee käyttökelpoiset ideat ja niistä koostetun kokonaisuuden.

Sassin kansanpuiston Master Plan-hankkeen henkilöstö sekä Mänttä-Seura ry. esittää kiitokset Mänttä-Vilppulan kaupunkilaisille, kaupungin päättäjille ja virkamiehille, Lentävät museokoneet ry:lle, PoKo ry:lle, lukuisille hankkeessa mukana olleille yhteistyökumppaneille, Mänttä-Vilppulan kaupungin kaavoitus- sekä tekniselle osastolle. Erityiskiitos Heikki Tegelmanille sekä Vesa Kauhaselle arkkitehtisuunnittelusta sekä Visart Oy:lle Sassi-Kannusniemi-alueen visualisoinnista.

Loppuraportti on kaksiosainen: hankkeen toiminnasta kertova selosteosa (tämä osa) ja Sassi-Kannusniemi-yleisuunnitelmaluonnoksen esittelevä painettu esiteosa. Kumpikin osa on saatavana Internetistä osoitteessa [www.sassiin.fi](http://www.sassiin.fi).

Mänttä-Vilppulassa  
31.12.2016

Markus Lumenkehto  
projektipäällikkö

Otto Huttunen  
projektisuunnittelija



## 1. Mänttä-Vilppulan kaupungin omistamat alueet Sassi-Kannusniemessä



KUVA 1: Mänttä-Vilppulan kaupungin omistama alue käsittää vanhan lentopaikan sekä sen länsipuolella olevan vanhan teollisuustuhkan läjitysalueen. Näiden sekä kaupungin Myllyrannassa omistamien (mm. venesamata) alueiden yhteenlaskettu pinta-ala on noin 49 hehtaaria. SASKYn lentokoneasentajakoulu näkyy kiitoradan oikealla puolella.

Sassin vanhalle sellupuuvarastoalueelle rakennettiin 1970-luvun alussa sorapintainen lentopaikka G.A. Serlachius Oy:n lannoituslentojen tukikohdaksi (kiitotie 735 m x 18 m). Lentopaikka oli lentopaikkaluettelossa vuoteen 1982, jonka jälkeen harrastajalentotoiminta on jatkunut maanomistajan luvalla lähes keskeytyksettä viime vuosiin saakka. Vuosina 2005-2006 Mäntän kaupunki kävi alueen ostamisesta neuvotteluja, ja samanaikaisesti kentän kunnostamisen ja kehittämisen edellytyksiä tutkittiin Lentävät museokoneet ry:n hallinnoimassa Leader-rahoitetussa selvityshankkeessa. Alueen ostaminen kaupungille ei kuitenkaan tuolloin toteutunut.

Sassin maa-alueen hankinta kaupungin omistukseen aktualisoitui jälleen syksyllä 2014, kun Sastamalan koulutuskuntayhtymän (SASKY) lentokoneasentajakoulutuksen tarvitsemien uusien tilojen investointikysymys nousi ratkaistavaksi. Uuden koulutushallin sijaintipaikaksi valikoitui vanha lentokenttäalue Sassin. Lentopaikan ostamisesta neuvoteltaessa kauppaan sisällytettiin myös lentopaikan itäpuolella sijaitseva noin 14 hehtaarin laajuisen paperitehtaan vanha teollisuustuhkan läjitysmaat. Siellä läjitystoimintaa on ollut 1950- ja 1970-luvuilla. Pääosin kivihiilen ja lipeän poltosta syntynyttä tuhkaa alueella on 2-8,5 metrin vahvuinen kerros.

Kokonaisuudessaan kaupungin omistukseen siirtynyt alue rajautuu etelässä Mäntän ratapihaan, lännessä Myllyrannan matkailu-, virkistys- ja liikealueeseen, pohjoisessa Finsilva Oy:n omistamaan metsäalueeseen ja lännessä Keurusselän vesialueeseen. Sassin niemessä kiitotien itäpäädyssä on yksi yksityisen maanomistajan kiinteistö.

## 2. Sassin kansanpuiston Master Plan –hanke: tavoitteet ja tulokset

Mänttä-Vilppulan kaupunki hankki omistukseensa keväällä 2015 Mäntän Sassin sijaitsevan vanhan lentopaikan sekä sen läheisyydessä sijaitsevan teollisuustuhkan läjitysalueen. Mänttä-Seuran piirissä kaupungin lähihistorian suurimpiin maakauppoihin lukeutuvaa prosessia seurattiin alusta saakka tarkasti. Sassinniemen kokonaisalasta kaupungille siirtyi noin 48 hehtaaria, suurimmalle omistajalla Finsilva Oy:lle jäi vielä 120 hehtaaria. Samoihin aikoihin edenneessä osayleiskaavaprosessissa nostettiin koko Sassinniemen – noin 180 hehtaarin alueen – maankäyttö suunnittelupöydälle.

Ison – Mäntän keskustataajamaa vastaavan – alueen avautuessa kehittämiselle, oli selvää, että uusille avauksille olisi tilausta. Myös viime vuosikymmenten kehitys luovaksi taidekaupungiksi velvoitti tutkimaan Sassin kehittämistä lentopaikkaa ja asuinrakentamista laajemmasta perspektiivistä. Oli siis aika ryhtyä kotiseutuyhdistyksen vetämänä, kokoamaan toiveita ja ideoita yhteen, sekä miettimään miten ilmailutoiminta voitaisiin yhdistää Sassin muihin mahdollisuuksiin mm. matkailun, liikenteen, koulutuksen ja palveluelinkeinojen näkökulmasta.

Hankkeen tavoitteiksi asetettiin Sassin tarpeiden, edellytysten ja reunaehtojen selvittäminen lentopaikan ja kansanpuiston toteuttamiseksi. Merkittävän maa-alueen käyttö aivan Mäntän keskustataajaman kupeessa oli lähtökohdiltaan vaikeasti ratkaistavissa. Vanhan lentopaikan osalta ensimmäinen kehitysnäkymä liittyi lentopaikkaan ja ilmailukäyttöön, mutta myös alueen muu käyttö oli maakauppojen yhteydessä esillä. Viereisen tuhkanläjitysalueen osalta kehittämismahdollisuudet vaikuttivat puolestaan hyvin rajatuilta. Jätealueen ympäristökuormitusta oli tutkittu kolmesti koekaivuun ja maa-ainesten analysoinnein. Käsitys, että alueen ympäristöriski olisi hallittavissa parhaiten vain jättämällä alue koskemattomaksi, oli vallitseva. Tämä taas sopi huonosti lentopaikan ja muun Sassi-Kannusniemen kehittämisen tavoitteisiin.

Alueen kehittämistä varten kerättäviä ideoita ja avauksia ei lähtökohdista huolimatta haluttu rajoittaa. Tavoitteeksi otettiin Sassi, josta tulisi elävä, monimuotoisen harrastamisen keskus. Sinne on mahdollista sijoittaa toimintoja, jotka tukevat elinkeinojen ja matkailun kehittämistä. Selvitystyö on valmistuttuaan kiinnostava, osallistava ja mielekäs kartta tulevien vuosien kehittämispolulle. Sen avulla yksityiset ja yhteisöt voivat löytää oman tapansa osallistua alueen kehittämiseen. Lisäksi työssä haluttiin hyödyntää oppilaitoksien asiantuntemusta ja tarjota mahdollisuuksia opiskelijoille.

2000-luvulla Mäntässä tapahtunut kehitys taidekaupungiksi antaa mahdollisuuden tutkia Sassin kehittämistä pelkkää lentopaikkaa laajemmasta perspektiivistä. Mänttä-Vilppulan kaupungin strategiassa ja matkailustrategiassa on esitetty tavoitteita, joiden saavuttamiseen kehitystyö Sassin alueella antaa konkreettisia vastauksia. Sassin kansanpuiston kehittämishankkeessa ilmailutoimijoiden toimintaedellytykset on yhdistetty alueen muihin mahdollisuuksiin matkailun, liikenteen, koulutuksen, yrittämisen ja palveluelinkeinojen näkökulmasta. Tuloksena on Sassin Green Business Park, jossa lentopaikan infrastruktuurin lisäksi mahdollistuvat yritystoiminta, matkailupalvelut, asuminen, virkistys- ja luontoaktiviteetit sekä näyttävä taidekaupungin taide- ja kulttuuritoiminta. Matkailupalveluista ja yritystoiminnasta osa on jo 2000-luvun mittaan syntyneen Myllyrannan kaava-alueella.

Hankkeen tuloksena syntynyt maankäytön yleissuunnitelmaluonnos käsittää viisi pääkohtaa:

1. Lentopaikan kehittäminen
2. Air Park –asumiskonsepti
3. Kulttuuripääkaupunkipuisto
4. Matkailupalveluiden alueet
5. Omakotiasumisen alueet

*Lentopaikan kehittämisen* lähtökohdana on ollut tutkimustyö, jolla on löydetty kilpailukykytekijöitä modernin ja elinvoimaisen lentopaikan rakentamiseen. Tuloksena esitellään rakentamisohjelma, jonka toteuttamisen organisoimiseksi on hahmoteltu myöhemmin esiteltävät kolme vaihtoehtoa. *Air Park –asumisen* liittäminen lentopaikan kehittämiseen avaa mahdollisuudet uudenlaisen tonttimarkkinan synnyttämiseen. Kansainvälinen ostajajoukko merkitsee uutta yritystoimintaa ja uusia asukkaita kaupunkiin.

*Teollisuustuhkan läjitysalueen muuttaminen monipuolisesti puistoalueeksi* muuttaa Sassi-Kannusniemi-alueen profiilia olennaisesti. Demonstraatorakentaminen perustuu maamassojen stabilointiin. Menetelmällä voidaan kohtuullisin kustannuksin toteuttaa suurimittakaavainen muutostyö, joka tarjoaa kaupungin taide- ja kulttuuritoimijoille tilaisuuden todellisen taidepuiston toteuttamiseen. Mänttä-Vilppulan kaupunki hakee vuoden 2026 Euroopan kulttuuripääkaupungiksi, jolloin taidepuistosta voidaan kehittää tapahtumavuoden pääkohde.

*Matkailupalveluiden kehittäminen* tapahtuu vahvasti Myllyrannan tukipisteestä käsin. Alueelle siirretään satamatoimintoja Sassinlahdelta, erilaisille tapahtumille ja perhepuistoaktiviteeteille varataan tilaa. Yritystoiminnan päälinjat kytkeytyy monipuolisesti matkailuun ja majoitusyrittämisen rakentamisinvestointeja ohjataan kaavoituksella uusille alueille Vuolleniemeeseen.

*Omakotirakentamiselle* avataan alue Kannusniemen itäosassa Kohoniemessä. Infrastruktuurin rakentaminen järkevällä kustannustasolla saavutetaan kytkemällä infrarakentaminen Air Park –alueen jatkoksi.

Mänttä-Vilppulan kaupunki laatii Sassi-Kannusniemi-alueen yleiskaavan vuoden 2017 aikana. Erillisiä osia on mahdollista asemakaavoittaa jo ennen yleissuunnitelman valmistumista hankkeessa tehdyn yleissuunnitelmaluonnoksen pohjalta (esim. lentopaikka, teollisuuskiinteistöt ja Air Park 1-alue).

Master Plan -hankkeen vastuullinen toteuttaja Mänttä-Seura ry. on vuonna 1963 perustettu sitoutumaton kotiseutuyhdistys. Sen toimintaan on vuosikymmenten varrella kuulunut mm. Mänttä-päivien järjestäminen sekä kotiseutuariston ylläpitäminen. 2000-luvulla seura on erilaissa investointi- ja kehittämishankkeissa toteuttanut rakennusten ja kaupunkikuvallisten kohteiden entistämistä sekä edistänyt niiden suojelua.

### 3. Kohti kansanpuistoa

Mänttä-Seura ry:n toteuttamassa hankkeessa koottiin kaupunkilaisten Sassin kehittämisen toiveet ja ideat yhteen. Yleissuunnitelmaluonnoksen työstäminen toteutettiin hankesuunnitelmassa esitetyn työsuunnitelman mukaisesti. Hankkeen toimenpiteet jakautuivat kolmeen osaan:

TOIMENPITEET
<b>1. Pohjatietojen hankkiminen yleissuunnitelman tekemiseksi:</b>
1.1 Kaupungin omistaman Sassin alueen (myöhemmin Sassi) maaperän tutkiminen ja maarakentamisen reunaehtojen selvittäminen + puustokartoitus / luontoarvojen selvittäminen
1.2. Vertailutiedon hankkiminen maarakentamisesta, lentokenttätoiminnasta, kansan- / kaupunkipuistoalueista. a. Sassin lähialueilla sijaitsevien palveluiden kartoittaminen. b. Toteutetaan tutustumismatkat lentokenttä- ja maarakentamiskohteisiin
1.3 Markkinatutkimus Sassiin sijoittuvasta ilmailutoiminnasta.
1.4 Neljän yleisökeskustelutilaisuuden sarjassa etsitään ja valikoidaan elinkelpoisia ideoita ja sijoitetaan ne fyysisille paikoille yleissuunnitelmaan.
1.5 Monipuolista tiedottamista avoimen ja osallistavan kehittämisprosessin aikaansaamiseksi.
<b>2. Sassin alueen yleissuunnitelman (Master Plan) laatiminen. Tehdään tiiviissä yhteistyössä Mänttä-Vilppulan kaupungin kanssa. Tuetaan kaupungin asemakaavoitusta.</b>
a. Lentokentän alueen käyttäjäryhmien tarpeista lähtevä maankäyttö- ja rakentamissuunnitelma. b. Maataiteen ja kansanpuiston toteuttamissuunnitelma, sisältäen ehdotukset rakentamisen muodosta, laajuudesta ja sijainnista.
<b>3. Yleissuunnitelman toteuttamismallien ja rahoituksen tarkastelu</b>

Seuraavaksi käsitellään jokaisen tehtäväosan toteuttamista hankeaikana.

#### 3.1 Pohjatiedon hankinta - ideoita, tutkimista ja tutustumista

##### 3.1.1 Mäntän lentopaikka

Mäntän lentopaikan kehittämisestä on olemassa aiempi selvitys vuodelta 2006 (Skogberg & Vänskä). Selvitys tehtiin paikallisen ilmailuyhdistyksen, Lentävät museokoneet ry:n hallinnoimassa hankkeessa. Tuolloin vauhdittajana oli voimakkaasti aktivoitunut ilmailuharrastus lentopaikalla. Jo tuolloin tavoitteeksi otettiin reunaehtojen selvittäminen lentopaikan virallisen pitoluvan hakemiselle. Selvitys keskittyi yksinomaan lentopaikan kehittämiseen ja siihen liittyviin toimintoihin. Siinä ei noussut esiin vakavia esteitä toiminnan kehittämiseksi. Raportissa esitetyt toimenpiteet jäivät kuitenkin toteutumatta maanomistuskysymyksen jäätyä ratkaisematta.



KUVA: Sassin sellupuuvarastoalue 1920-luvulla, jolle lentopaikka toteutettiin 1970-luvulla puun uittojen ja varastoinnin loputtua. Edessä saha ja sen takana tiilinen kattilahuone. (Gösta Serlachiuksen taidesäätiön kuva-arkisto).

Mänttä-Vilppulan kaupungin hankittua omistukseensa lentopaikan keväällä 2015 on maanomistajan luvalla tapahtuva lentotoiminta alueella jälleen lisääntynyt voimakkaasti. Lentopaikkaa käytetään pääasiassa kevytilmailuun sekä moottorilento- ja lennokkitoimintaan. Mänttä-Vilppulan kaupungin tekninen lautakunta on hyväksynyt toukokuussa 2015 kenttää koskevan toimintaohjeen, joka on julkaistu kentän käyttäjille yleisenä toiminta- ja järjestysohjeena. Paikallisena ilmailuyhdistyksenä toimii Lentävät museokoneet ry., joka on vahvasti sitoutunut lentotoiminnan kehittämiseen.

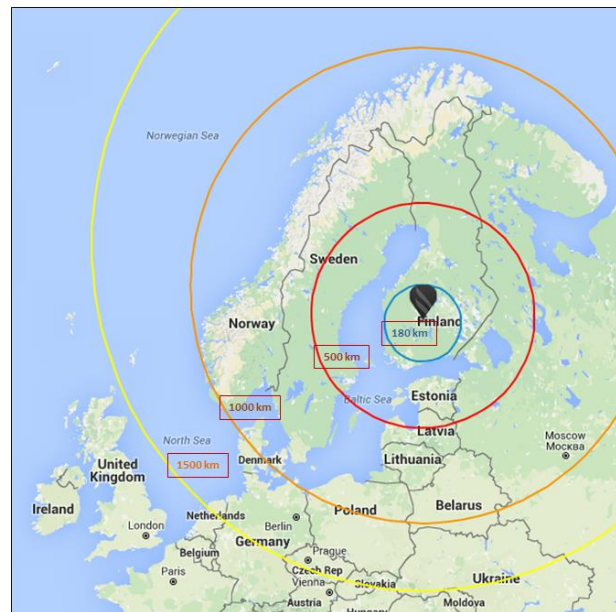




KUVA: Lentopaikalla ilmailutoiminta tapahtuu maanomistajan luvalla. Etelä-pohjalaisten torstailento keräsi 26.5.2016 paikallisia ilmailuharrastajia ja -bongareita kentälle. Kentän kiitoalueilla kasvaa määräysten vastaisesti täysikokoista puustoa.

Lentopaikan edellytykset kehittyä vetovoimaiseksi ja aktiiviseksi pienlentopaikaksi Suomen 61 valvomattoman virallisen pienlentopaikan joukossa ovat hyvät. Lentopaikalle on tavoitteena hakea virallista pitolupaa ja asiasta neuvotellaan Liikenteen turvallisuusviraston (Trafin) kanssa.

- Kuopio 192 km
- Helsinki 199 km
- Turku 211 km
- Lappeenranta 217 km
- Tallinna 289 km
- Oulu 325 km
- Tukholma 467 km
- Rovaniemi 508 km
- Riika 570 km
- Kiiruna 680 km
- Oslo 754 km
- Göteborg 853 km
- Nordkapp 998 km
- Hampuri 1269 km
- Praha 1470 km



KUVA: Mäntän lentopaikka on sijainniltaan keskeisimpiä koko Etelä-Suomen alueella. Huomionarvoista on, että Keski-Euroopasta lentävä tavallinen pienkonekin saavuttaa sen vain yhdellä välilaskulla.

Sastamalan koulutuskuntayhtymän uuden lentokoneasentajakoulun myötä Mäntän lentopaikan kehittäminen on jo ottanut ison kehitysaskelen. SASKY:n/MSKK:n uuden koulutushallin rakennustyöt alkoivat syksyllä 2015, ja koulutustoiminta käynnistyi Sassissa elokuussa 2016. Oppilaitos luo alueelle elämää ja kouluttaa ilmailualalle työvoimaa. Suorat kytkökset yritys-elämän kehittämiselle ovat olemassa.



KUVA: SASKY:n uudessa lentokoneasentajakoulussa alkoi opetus elokuussa 2016. Yhteistyö Tampereen korkeakoulujen insinöörikoulutuksen kanssa tuo myös korkeakouluopiskelijat Mäntän lentopaikalle.

Pienlentopaikkojen merkitys liikenneinfrastruktuurin osana on vahvistumassa myös Suomessa. Maissa, joissa tie- tai rataverkkoa on vaikea rakentaa (esim. Norja) tai, joissa pitkät välimatkat johtavat lentoliikennetkaisuun (Australia), pienlentopaikat ovat tärkeitä liikenteen solmukohtia. Kaupallisessa ilmailukentässä Suomeenkin on syntynyt useita pieniä liikennelentoyhtiöitä, joiden hinnoittelumallit ovat kilpailukykyisiä ja pienlentopaikoilta tapahtuvalle kaupalliselle liikenteelle on odotettavissa kasvua.



KUVA: Kymmenen matkustajan Pilatus PC-12 (max. toimintasäde 3.400 km, matkanopeus 500 km/h) voi operoida Mäntän lentopaikalta.

### 3.1.2 Tuhkanlajitusalue

Keskellä kaupungin omistamaa aluetta sijaitsee noin 14 hehtaarin laajuinen tuhkanlajituspaikka. Aluetta on käytetty läheisellä pehmpaperitehtaalla syntyneen tuhkan ja kuoren läjitykseen 1950-70-luvuilla. Varsinaisen läjityksen kokonaispinta-ala on noin 8,65 ha. Aluetta ei ole täyttötoiminnan jälkeen muotoiltu eikä maisemoitu. Alueen itäosa on tiheästi metsittyä, länsiosa on vielä osittain avointa heinittyä aluetta. Täyttöalueen poikki kulkee pohjois-eteläsuunnassa oja, joka jakaa täyttöalueen kahteen erilliseen lohkokseen. Alueella ei ole rakennuksia eikä nykyisellään mitään toimintaa. Alueen eteläpuolella on rata-alue, länsipuolella varasto- ja yritys kiinteistöjä, itäpuolella lentopaikka



ja pohjois- sekä koillispuolella metsäaluetta. Lähimmät asuinalueet sijaitsevat rata-alueen toisella puolella kohteesta noin 200 m lounaaseen. Oikeusvaikutuksettomassa Mäntän yleiskaavassa alue on merkitty osittain teollisuusalueeksi (T) ja osittain metsätalousalueeksi (M). Voimassa olevassa asemakaavassa läjitysalue on osoitettu puistoalueeksi. Kohde ei sijaitse luokitellulla pohjavesialueella.



KUVA: Mäntän tehtaat 1967. Sassin tuhkanlajitusalue näkyy kuvan yläreunassa.

Aluetta on tutkittu (Suomen IP-Tekniikka 2003, Groundia 2010, Ramboll 2014) koekaivuin ja näyteenotoin. Pääosin kivihiilen ja lipeän poltosta syntyneitä tuhkaa alueella on 2-8,5 metrin vahvuinen kerros. Tuhkatäyttöalueelta tutkituista haitta-aineista arseenin, koboltin, nikkelin ja sinkin maksimipitoisuudet ylittävät Vna 214/2007 mukaisen kynnysarvotason. Kynnysarvon ylittäviä pitoisuuksia esiintyy ainoastaan yksittäisissä näytteissä ja suurimmassa osassa tuhkatäyttöä edustaneissa näytteissä tutkittujen haitta-aineiden pitoisuudet alittivat kynnysarvot. Näin ollen keskimääräiset tutkittujen haitta-aineiden pitoisuudet alittavat kynnysarvot ja tutkittua aluetta ei luokitella pilaantuneeksi.



KUVA: Tuhkanlajitusalueella on vuosina 2003, 2010 ja 2014 tutkittu täyttökerroksia yhteensä 30 pisteessä. Tässä tutkimuskuopassa vuonna 2014 oli tuhkakerroksen päällä 1,2 metrin paksuudelta purua, turvetta ja kuorta.



Ensi käden tietoa tuhkan läjityksestä Sassiin ja maarakentamisesta saatiin SASSISSA työskennelleiltä ja siellä asuneilta paikkakuntalaisilta (Antti Järvinen, Tauno Riihisaari, Pentti Kauppinen). Alueet dokumentoitiin karttoihin.



KUVA: Mäntän paperitehtaan vanha teollisuustuhkan läjitysalue. Alue on mahdollista muokata uudestaan puisto- ja maataiderakentamisen keinoin.

### 3.1.3 Maaperä ja maarakentamisen lähtökohdat Sassi-Kannusniemessä

Maarakentamisessa konsultoitiin Tampereen ammattikorkeakoulun ja Tampereen teknillisen yliopiston asiantuntijoita. Oppilaitostyön hitauden vuoksi päädyttiin kuitenkin kilpailuttamaan maarakentamisen suunnittelutyö alan yritysten kesken. Samalla suunnittelualan laajuuden vuoksi tarkastelu jouduttiin rajaamaan koskemaan vain lentoa-aluea.

Saskyn lentokoneasentajakoulun rakentamisen yhteydessä rakennuspaikalta poistettiin saastuneita (tuhkaa/kuorta) maa-aineksia läjittämällä pilaantuneet maa-ainekset tontin viereen. Maa-ainekset tutkittiin ja niiden todettiin soveltuvan SASSISSA myöhemmin toteutettaviin maantäyttöihin. Rakennusten alle maamassoja ei kantavuuden vuoksi voi sijoittaa.

Kiitotien länsipäätyyn on ajettu 1970-luvulla kiviainesta. Alue on varsin laaja ja kohoaa ympäristöstä useita metrejä. Täyttöillä on jatkettu kiitotien pituutta samalla pitäen pituusprofiili suorana. Täyttöjä on tehty myös kiitotien keskiosalle, mutta vain vähän itäpuolelle järven päätyyn. Järven puoleinen kolmannes on kantavuudeltaan heikointa ja siellä esiintyy myös routimista. Hanke tilasi kilpailutuksen jälkeen A-Insinöörit Oy:ltä tarkemman maaperätutkimuksen kiitotien ja kiitoalueen osalta. Tutkimus tehtiin 22 kairauspisteen avulla. Tuloksena saatiin tarkka pohjatieto kiitoalueen alla olevista maakerroksista. Tulokset toimivat tulevan kiitoalueen rakentamissuunnitelman pohjana.

Lentopaikan rakentamisessa vanhan kiitotien pituutta lisätään 850 metriin (nykyisin 750 metriä) ja leveyttä 23 metriin (nyt 18 metriä). Kiitoalueen rakentaminen voidaan toteuttaa kahdella tavalla: Perinteinen menetelmä lähtee massanvaihtoista ja ns. massastabilointimenetelmä puolestaan hyödyntää paikalla jo olevan materiaalin.

A-Insinöörit Oy:n laatiman massanvaihtoon perustuvan suunnitelman mukaan kiitotie voidaan toteuttaa routimattomaksi ja kantokyvyllään riittäväksi vaihtamalla maamassoja menetelmästä riippuen 1,7-2,1 metrin vahvuudelta. Kustannukset eri vaihtoehdoissa ovat 1,1 m€ kussakin. Tämän kaltainen rakentaminen tuottaa valtavan määrän alueelta

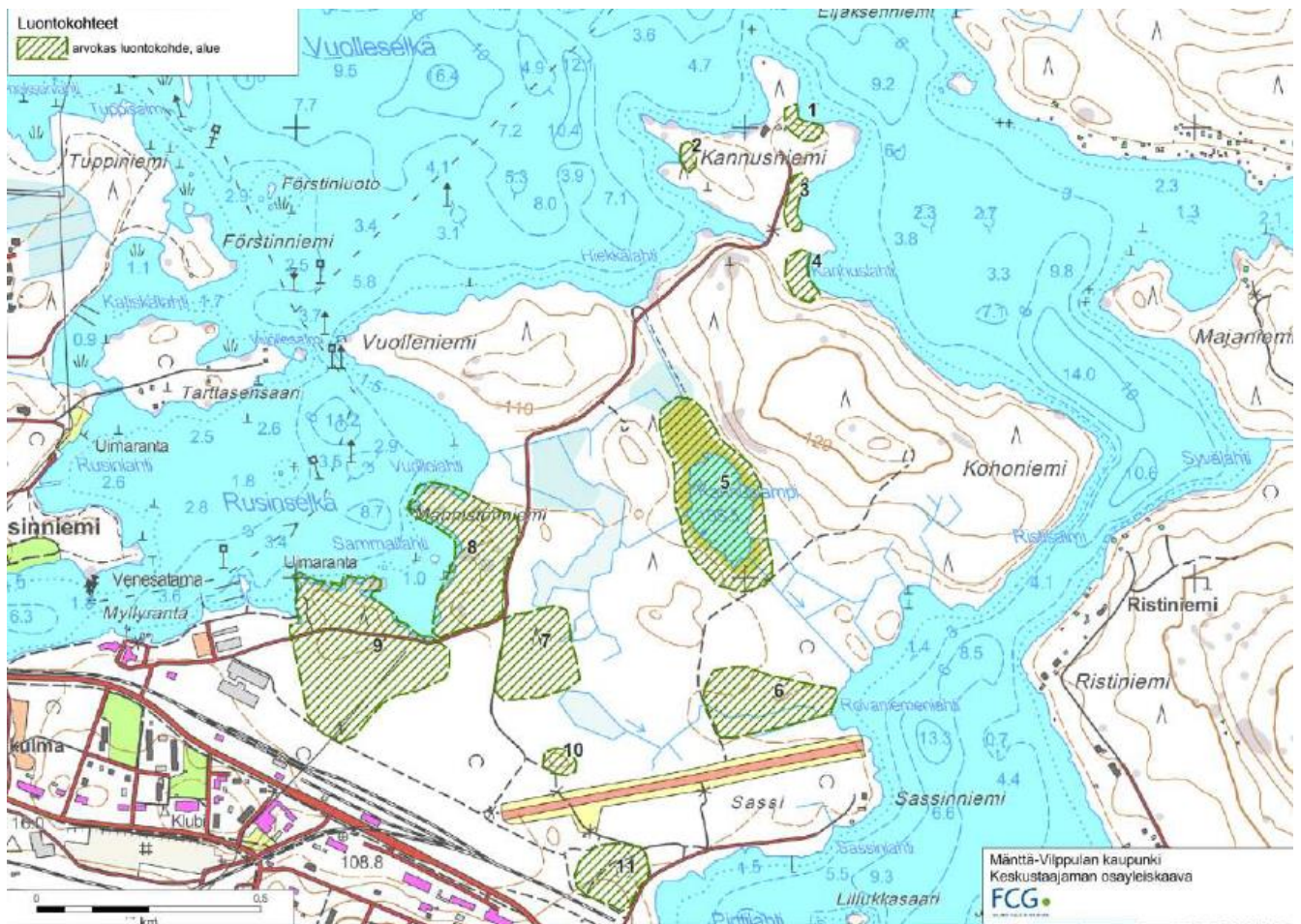


poistettavaa maata. Siinä on todennäköisesti sekoittuneena tuhkaa ja muita haitallisia aineita, jolloin aineksen läjittäminen muualle aiheuttaa uuden ongelman. Sassi-Kannusniemen muiden alueiden rakentaminen edellyttää isoja maantäyttöjä, mutta koska pilaantunutta maa-ainesta ei asuinrakennusten alla voi käyttää jää kyseenalaiseksi, kannattaako lentopaikalta poistettavaa ainesta lainkaan läjittää Sassisti. Sen kuljettamisesta pois aiheutuu myös merkittäviä kustannuksia.

Ramboll Oy:n kehittämä massastabilointimenetelmä perustuu rakentamispaikalla olevan maa-aineksen tehokkaaseen uudelleenkäyttöön. Rakentamiskelpoinen aines stabiloidaan paikalleen sekoittamalla siihen tuhkaa ja sementtiä. Sekoitussuhdetta muuttamalla vaikutetaan syntyvän maa-aineksen kantavuuteen. Menetelmä sopii hyvin lentopaikan kiitoalueen rakentamiseen. Sen avulla vältetään kaivamista syvälle, jolloin mahdollisesti pilaantuneita maa-aineksia liikutetaan mahdollisimman vähän. Stabiloitu maakerros myös hillitsee ympäristölle vahingollisen aineksen siirtymistä, jolloin voidaan rakennustavan sanoa olevan keino vähentää ympäristöriskejä tai jopa poistaa niitä kokonaan. Maantäyttöjä varten Sassi-Kannusniemessä tarvittava uusi maanrakennusaines voi olla esimerkiksi Metsä Tissue Oy:n tehtaalla syntyvä kuitusavi. Kuitusavea stabiloimalla saavutetaan maanrakennuksessa myös lämpöä eristävä vaikutus, jolloin mm. kiitoalueen routaongelma voidaan ratkaista huomattavasti perinteistä rakentamismenetelmää ohuemmin rakentein. Kuitusavi on tuhkan läjitysalueella mielenkiintoinen pintamaarakennuksen lisämateriaali. Puistorakentaminen voi yksinkertaistaen tapahtua läjittämällä olevaa tuhkaa haluttuun muotoon ja stabiloimalla pintakerros kuitusaven ja sementin avulla. Rakentamismenetelmän kustannukset ovat perinteiseen verrattuna alhaisemmat. Tarkemman kustannusarvion laatiminen kiitoalueelle ja tuhkan läjitysalueelle jää tätä hanketta seuraaviin toimiin.

Massastabilointimenetelmä vaatii lisätutkimuksia, mutta se näyttää olevan ratkaisu tuhkanläjitysalueen rakentamiseen. Perinteisillä menetelmillä rakentamisen alta joudutaan poistamaan epästabiili maa-aines perustamista varten. Massastabiloinnin avulla voidaan olevaa tuhkaa hyödyntäen muodostaa koko alueelle rakentamista kantava kerros. Erityisen painavia kohteita voidaan lisäksi perustaa pilaristabiloinnin avulla. Tiet, rakentaminen ja esimerkiksi maataide on toteutettavissa massastabiloinnilla nykyisen tuhkanläjitysalueen alalle. Tämä antaa uuden mahdollisuuden alueen tulevan käytön suunnitteluun. Rajoituksena säilyy, ettei pilaantuneita maa-aineksia voi olla asuinrakennusten alla. Tämä rajoittaa ainakin jätteen luokitellun kuitusaven käyttöä pintaan lisättävänä aineksena. Myöskään itse tuhkan koostumus ei puolla pysyvästi asuttavia rakennuksia läjitysalueelle. Puistokäyttöön se sopii kuitenkin erinomaisesti ja sellaisena se on yhtenevä ja tyypillinen mm. Keski-Euroopassa pilaantuneille maa-alueille toteutettujen kaupunkipuistojen kategoriassa.

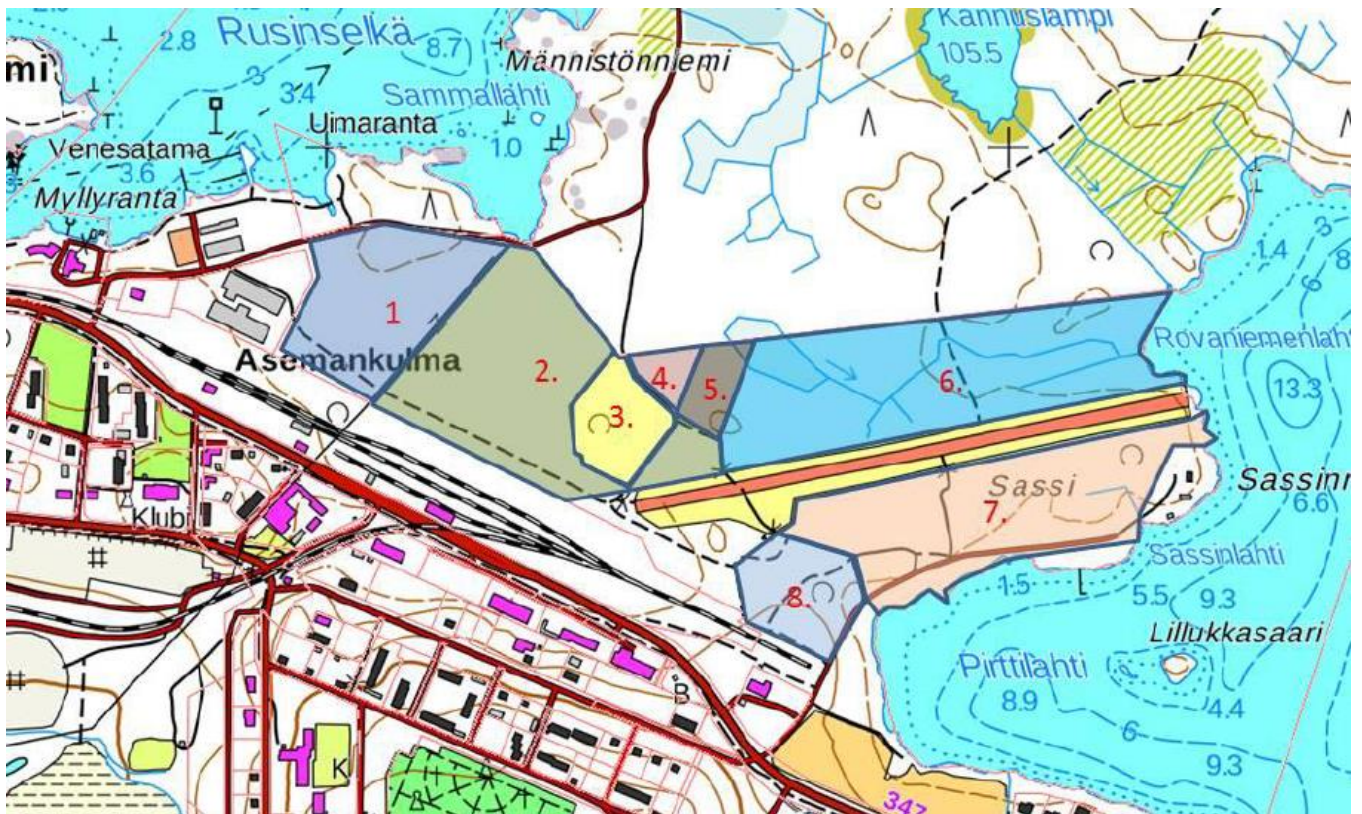
### 3.1.4 Puusto- ja luontoarvot



KUVA: Luonnonsuojelullisesti arvokkaat alueet ja kohteet Sassi-Kannusniemessä on kartoitettu ja luokiteltu suunnittelutoimisto FCG:n vuonna 2015 laatimassa luontoselvityksessä.

Luontoselvitys Sassi-Kannusniemen alueella on tehty kahdesti vuosina 2004 ja 2015. Selvitykset antavat kattavan kokonaiskuvan alueen luonnosta, sen puustosta ja eläimistöstä. Valtakunnallisesti merkittävä on liito-oravan esiintymisalue tuhkan läjitäyttöalueen keskiosasta Keurusselän rantaan ulottuvalla vyöhykkeellä. Suurin osa luontoarvoista esiintyy lehtomaisissa metsäalueissa, jotka pienehköinä laikkuina kiertävät lentopaikkaa. Ne, kuten myös vanhojen asuinpaikkojen päälle kehittyneet lehtoalueet ovat syntyneet 60-70-luvuilta lähtien. Pääosin Kannusniemi on vanhan mänty- ja kuusivaltaisen talousmetsän leimaamaa.





KUVA: Hankkeessa toteutettiin lentopaikan ja tuhkanläjitysalueen osalta puuston maisemallisesti ja dendrologisesti merkittävien kohteiden kartoitus. Kartoituksen teki puutarhuri Jussi Ingervo maastokäynnein (30.4.2016) sekä aiempien Mänttä-Vilppulan kaupungin teettämien luontoselvitysten pohjalta (Sammallahti 2004, Kannusniemi 2004). Alueen puusto vaihtelee paikoin järeästä sekametsästä taimikkoalueisiin ja osin aukeisiin alueisiin. Kartoitettu puusto on jaettu tyypeittäin kartassa merkittyihin lohkoihin. Erityisesti tuhkanläjitysalueella (2. ja 3.) on merkittävää puustoa, jota voidaan hyödyntää puistorakentamisessa.

### 3.1.5 Lähialueilla sijaitsevat palvelut

Lähialueella olevat palvelut liittyvät lentopaikan ja matkailupalvelualueiden kehittämiseen. Yleissuunnitelmassa on pyritty välttämään päällekkäisten toimintojen, palveluiden, rakenteiden sijoittamista. Lentopaikan kannalta tärkeitä ja jo saatavilla olevia palveluita on kartoitettu hankkeessa toteutetussa "Tehdään uusi lentopaikka"-tutkimuksessa.

Lähialueilla olevat palvelut, joilla on merkitystä lentopaikan kehittämisen kannalta ovat polttoainejakelu, huolto- ja rangaskorjaamo, kahvila-ravintolapalvelut sekä majoitusmahdollisuudet. Tutkimuksen perusteella ilmailuharrastajien tarvitsemia palveluita (lennonvalmistelutila, WC, sähköpiste, Wlan, hallitila) joudutaan rakentamaan uusin toimenpitein.

Matkailupalveluiden osalta Sassi-Kannusniemi-suunnitelma sisältää avauksia yritystoimintaa tukevalle kehittämiselle. Kansanpuiston olemus taide- ja aktiviteettikohteiden kotina laajenee Myllyrannassa sataman ja rantabulevardin alueilla sijaitseviin tapahtuma- ja paviljonkikohteisiin. Myllyrannan myymälät ja rantaravintolat liittyvät kokonaisuuteen ja vierasvenelaiturit ja polttoainepiste vahvistavat kävijävolyymiä. Matkailupalvelut satamassa sisältävät elementtejä, jotka voidaan toteuttaa Kannusniemi Camping –alueen infrastruktuurin kanssa yhdessä (sauna, WC, suihku, jätahuolto, septi yms). Camping-alue on toteutettava riittävän isona, jotta sillä on taloudellisesti menestymisen mahdollisuuksia. Vähintään 100 vaunupaikan lisäksi monipuolisen telttä- ja mökkimajoituksen leirintäalue elää kahteen suuntaan: toisaalta se täyttää majoituspaikkojen puutetta kaupungissa yleismatkailun tarpeisiin, toisaalta leirintäalue on olennainen majoitusreservi lentopaikkaa käyttäville ilmailuharrastajille. Näiden kahden ulottuvuuden yhteisvaikutuksesta leirintäalueelle muodostuu riittävää kysyntä ja leirintäinfran kehittäminen liiketaloudellisesti järkevällä pohjalla on mahdollista.

Edelleen kohden Vuolleniemeä varataan 36 järvimaisemaan sijoitettavaa tonttia korkealuokkaisen mökkirakentamisen tarpeisiin. Rakentaminen on mahdollista puhtaasti matkailutarkoitukseen ja yksityiseenkin käyttöön. Vuolleniemen kärjessä toteutetaan korkeatasoiset hotellirakennukset, joiden kapasiteetti on yhteensä n. 160 vuodepaikkaa.

Sassi-Kannusniemi-yleissuunnitelmassa esitetty matkailupalveluiden kehittäminen on pääosaltaan uusi avaus. Siihen sisältyvä yritysperiaate on kokonaisuuden synnyttämä uusi voimatekijä. Yksittäiset osat eivät ole muusta kau-

pungin alueella tapahtuvasta strategisesta suunnittelusta pois. Ainoastaan hotellirakentamisen vaihtoehto Vuolenniemessä on nähtävissä kannanottona ajoittain esiin nousevaan hotellikeskusteluun. Ajatuksena on eri vahvuustekijöihin perustuvan konseptin esittely kaupungin keskustaan pyrkivän ratkaisun vastapainoksi.

### 3.1.6 Mallia maailmalta: puisto-, lentopaikka ja maarakentaminen

Hankkeen henkilökunta teki Saksaan kolme tutustumismatkaa:

14.-19.3.2016 (Düsseldorf, Köln, Koblenz)

19.-23.4.2016 (Friedrichshafen, Mengen)

17.-22.5.2016 (Berlin, Cottbus, Potsdam)

Hankkeessa tutustuttiin maarakentamisen kohteisiin Suomessa:

1. Kontulan kelkkapuisto, Helsinki
2. Ida Ahlbergin puisto, Alppila, Helsinki
3. Yltä ja alta, Pinsiö, Hämeenkyrö
4. Kirjurinluodon maarakennus, Pori
5. Iso-Vilunen, Tampere

Hankkeessa tutustuttiin maarakentamisen kohteisiin Saksassa:

1. Senftenberg, Saksa, Satama ja ranta-alue, ruskohiilivouhoksen ennallistaminen
2. Park Vogelsang, Köln, Saksa, maankaatopaikalle toteutettu puistoalue
3. Park Gleisdreieck, Berliini, Saksa, entiselle ratapihalle toteutettu kansanpuisto
4. Metabolon, Lindlar, Saksa, yhdyskuntajätteen kaatopaikka, kierrätysnäyttely, matkailukohde, demonstraattorakentaminen
5. Branitzer Park, Cottbus, Saksa, vapaamuotoinen vanha puistoalue

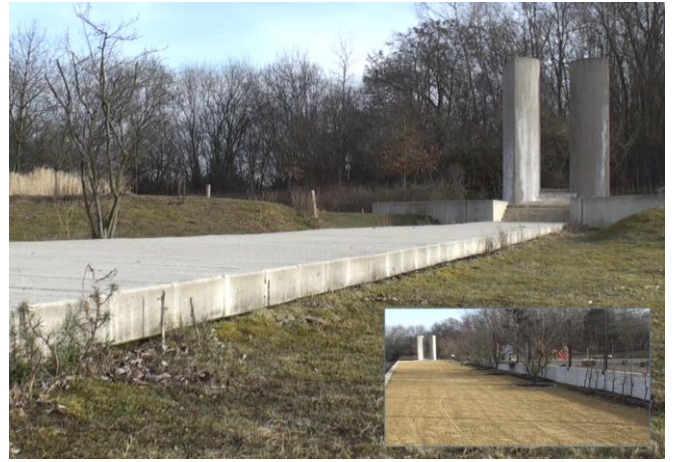
Tuhkanläjitysalueen kehittäminen on välttämätöntä Sassiin suunniteltavien toimintojen ja niiden välisen liikenteen varmistamiseksi. Läjityksen koko, läpitunkematon ja rytekköinen kasvusto, vesitalous sekä paikoin upottava pinta-maa muodostavat vakavan imagollisen ristiriidan Sassin muutoin hyvin houkuttelevan ja kauniin ympäristön välille.

#### 3.1.6.1 Puistorakentaminen

Puistorakentaminen sisältää monia mahdollisuuksia läjitysalueen todelliseen muodonmuutokseen, mutta vaatii edelleen lisätutkimuksia maan saastuneisuuden ja kantavuuden varmistamiseksi. Periaatteellinen ratkaisu lähtee olevan aineksen kapseloinnista uuden puiston alle, mikä on toteutettava huolellisesti ympäristöriskit minimoiden.







KUVA: Yllä neljä puistoesimerkkiä Saksasta, osa niistä on saastuneen maa-aineksen päälle toteutettuja: Park Pafendorf, Park Ehrenbreitstein (Koblenz), Branitzer Park (Cottbus), Park Vogelsang, (Köln)

Keveyen puisto- ja viherrakentamisen ratkaisuilla alueesta on mahdollista kehittää viihtyisä ja vehreä yhdyskäytävä Myllyrannan matkailualueen ja uuden Sassin kaupunginosan välille. Hankkeen teettämässä puustokartoituksessa todettiin, että alueelta kasvaa yllättävän monimuotoista puustoa, mm. yli 100-vuotiasta havupuustoa ja näiden dendrologisesti arvokkaiden puustoalueiden voi luontevasti nähdä muodostavan puistoalueen säilytettävän perusta. Olevan puuston hyödyntäminen, aukeiden näkymien luominen, kävelytiet, niityt ja vesielementit voidaan toteuttaa vähäisin maanmuokkauksin.

Kaupunkilaisilta saadusta ideapalautteesta on seuraavaan nostettu varteenotettavimmat:

- Perhepuisto aktiviteetteineen
- frisbeegolfpuisto
- krokettipuisto
- minigolf ja sulkapallostadion
- koira- ja agilitypuisto
- maasto- ja bmx-pyörärata
- vesi- ja leikkipuisto
- kiipeilypuisto
- ulkoilmaelokuvateatteri

Yrittäjävetoiset toiminnot:

- Kala-allas (lohenongintaa, savustusta, perhokalastusta)
- Vesitaksi, sisävesiristeilyt, ravintolalaiva

Yhteisölliset toiminnot ja kohteet:

- Kannuslammen lintuvesiallas lintutorneineen
- luontopolku
- taidepuisto
- sisävesisatama
- maataidealue
- suurikokoinen taideteos





KUVA: Kansanpuiston rakentaminen Sassiin. Yllä esimerkkejä Saksasta: leikkipuisto Park Gleisdreieck (Berliini), vesileikkipuisto (Trier), kiipeilypuisto (Oberhausen), kesäteatteri/amfiteatteri (Trier).





KUVA: Saastuneelle maa-alueelle ei tarvitse rakentaa raskaasti, mutta silti voidaan saavuttaa jotain hyvin näyttävää. Jätealueille toteutetuissa rakennelmissa yhdistyy usein estetiikka, arkkitehtuuri ja ihmisiä luokseen houkutteleva toiminnallisuus. Oikealta ylhäältä saksalaiset Tetraeder (Bottrop), Tiger and Turtle (Duisburg), Das Hallenhaus (Neukirchen-Vluyn), Turm Luxemburg (Trier).

### 3.1.6.2 Maataide osana kaupunkia

Maataide on usein suuren mittakaavan taidetta, joka on koettavissa sekä maalta että ilmasta. Teokset luovat uutta, vetovoimaista ja kiinnostavaa ympäristöä usein tuhotun tai pilatun tilalle. Toteuttamiskustannukset ovat myös usein varsin maltillisia, sillä rakennusaineet löytyvät usein paikan päältä. Mänttä-Vilppulassa paperitehtaan tuottama kuitusavi on sekin rakennusmateriaalina mielenkiintoinen. Taidekaupungissa maataide on mitä luontevin tapa tehdä luovaa puistorakentamista Sassiassa. Maataideprojekti tulee toteuttaa yhteistyössä paikallisten taide- ja kulttuuritoimijoiden kanssa.

Allaolevissa kuvissa näkyvät teokset ovat mittakaavaltaan häkellyttäviä, esimerkkinä Mick Pettsin Sultan (hevonen) 7 x 40 x 200 metriä. Kokonaiskustannukset Walesissa olevalla teoksella olivat 163.000 €.







KUVA: Maataiteella muokataan maisemaa taideteokseksi. Materiaali teoksiin löytyy usein paikan päältä. Valotaideteella luodut veistokset ovat valoilla lisättyjä visuaalisia tilateoksia. Ylhäältä vasemmalta: *Sultan*, Mick Petts (1996–1999), South Wales/UK; valotaideteos *Intervención en el Retiro*, Javier Riera (2012), Turia/Espanja; *Cells of Life*, Charles Jencks (2003–2010) Edinburgh/Skotlanti; *Yltä ja alta*, Nancy Holt (1998), Nokia/Suomi; *Snow Art*, Simon Beck (2013); *B52*, Rosie Leventon (2004), Kent/UK.

### 3.1.6.3 Ideoita lentopaikoilta Euroopasta

Hankkeessa tutustuttiin lentopaikkakohteisiin Suomessa:

1. Jämijärvi EFJM
2. Räyskälä EFRY
3. Immola EFIM
4. Kymi EFKY
5. Selänpää EFSE

Hankkeessa tutustuttiin lentopaikkakohteisiin Saksassa:

1. Luftsportclub Bayer Leverkusens e.V., EDKL, Saksa, nurmipäällysteinen pienlentokenttä
2. Flughafen Essen Mülheim GmbH, EDLE, Mülheim an der Ruhr, Saksa 1930-luvun lentokenttä, joka samassa tilanteessa kuin Malmi Suomessa
3. Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH, EDKB, Bonn, Saksa, pienlentokenttä, joka Mäntän lentopaikan kokoluokassa
4. Winningen, EDRK, Koblenz, Saksa, pienlentokenttä
5. Mengen, EDTM, Saksa, pienlentokenttä, jossa lentokoneteollisuutta ja iso hangaarikanta







KUVA: Mäntän lentopaikan varustelua nostetaan mm. tankkauspisteellä. Yläkuvassa tankkauspiste Kymin kentällä Kotkassa. Belgialainen AeroDisc-kääntöpöytä voidaan asentaa millaiseen halliin tahansa. Kääntöpöydän paksuus on vain 6 cm. Kuvassa ylhäällä oikealla AeroDisc-kääntöpöytä Hangelarin kentällä Bonnissa Saksassa. Sassin Terminaali toimii yleisilana alueen palveluille. Alhaalla vasemmalla monikäyttötila Panarborasta Saksan Waldbrölistä. Mäntän Myllyrantaan on toteutettavissa tankkauspiste, joka palvelee myös vesilentokoneita. Kuvassa oikealla alhaalla tankkauspiste Raumalla (98E ja Diesel + vesi).

### 3.1.6.4 Air Park –konseptiasuminen Mäntän lentopaikalle

Air Park on asumiskonsepti, jossa yksityinen omakotiasuminen on järjestetty lentopaikan välittömään läheisyyteen. Idean on rakentaa infrastruktuuri siten, että lentokoneella voidaan rullata lentopaikalta suoraan omaan pihaan ja kotitalliin. Yhdysvalloissa Air Parkeja on n. 600 ja Euroopassa kymmenkunta. Toteutetut Air Parkit ovat pääosin yksityisiä asuinalueita, joiden tonttimarkkinoista muodostuu kansainväliset, jolloin tonttien hintataso on usein muusta ympäristöstä poikkeav. Kokonaisuuteen vaikuttaa lentopaikan lisäksi keskeisesti lähellä sijaitsevien palveluiden monipuolisuus.



KUVA: Air Park –konseptiasuminen yhdistää loma- tai vakituisen asumisen ja ilmailun. Lentokentän yhteydessä oleville tonteille on rullaustieyhteys suoraan kotitalliin. USA:ssa on n. 600 Air Parkia, Suomea lähimmät Air Parkit löytyvät Ruotsista.



KUVA: Siljan Air Park Ruotsissa on Euroopan suosituin Airpark. Päälystetyltä kiitotieltä kulkee rullaustie tonttialueelle. Siljansnäsin kunnassa olevasta Siljan Air Parkista on kymmenessä vuodessa kehittynyt monipuolinen ja kansainvälinen asuinalue. Airparkin kaikki 41 tonttia on myyty ja niillä on omistajia kymmenestä eri maasta. Lentopaikalla on 850 metrin pituinen asfaltoitu kiitotie. Lisäksi kentällä on klubi-, museo- ja hallirakennuksia. Kuntakeskukseen on matkaa noin 3 km. Siljan Air Parkin alueella on 41 tonttia, joiden koko on 800-1500 m<sup>2</sup>.



### 3.1.6.5 Markkinatutkimus Sassiin sijoittuvasta ilmailutoiminnasta

Hankkeessa toteutettiin tutkimus, jossa selvitettiin Sassin ilmailun kohderyhmät, profiilit ja niiden tarvitsemat palvelurakenteet/toimintaedellytykset. Haastattelututkimuksena tehtävä selvitys kohdistui harrastajiin ja alan yrityksiin. Päivi Poskela ja Maarit Polvi-Malkki työskentelivät hankkeen markkinatutkijoina 11.1.-18.3.2016. Tutkimus tehtiin heidän opintoihinsa kuuluvana loppuyönä Tampereen ammattikorkeakoulussa. Tutkijat opiskelivat TAMKin Mäntä-Vilppulan aikuisryhmässä tradenomeiksi.

Tutkimus tehtiin kaksiosaisena: Ensimmäinen osa käsittää laajan vertailuaineiston lentopaikoista Suomessa (kaikki 61 pienlentokenttää) ja Keski-Euroopassa (160 lentopaikkaa). Toisena osana toteutettiin kohdennettu kyselytutkimus kotimaisten ilmailuharrastajien keskuudessa. Kyselytutkimuksen tavoitteena oli kartoittaa Mäntän lentopaikan vahvuuksia sekä näkemyksiä kehittämisen painopisteistä. Kyselymateriaalilla tavoitettiin yli 6000 Suomen Ilmailuliiton jäsentä, mikä takasi Sassin kehittämisuutisen tehokkaan leviämisen harrastajille. Itse kyselyyn saatiin 271 vastausta. Kyselytutkimus toteutettiin sähköisen kyselylomakkeen avulla 4.-18.2.2016.

Nykyisellään Mäntän lentopaikka tunnetaan yhtenä korpikenttänä muiden samankaltaisten joukossa. Mäntän lentopaikan sijainti palveluiden lähistöllä on kuitenkin ainutlaatuinen. Ainoa vastaava kenttä lähellä palveluita on Vihdin Nummelassa. Suomen vilkkain harrasteilmailukenttä, Malmi, on sekin sijainniltaan palveluihin nähden syrjäisempi.

Mäntän lentopaikkaa pidetään ilmailijoiden keskuudessa asumisen, matkailun, jo olemassa olevien palveluiden, sijaintinsa sekä kehittämismahdollisuuksien kannalta hyvin kiinnostavana. Kyselyn perusteella Sassin ehdottomia vahvuuksia jo nyt ovat mm. kaupungin välitön läheisyys, vesistöt, kaunis luonto. Kyselytutkimuksen kautta saatiin myös yhteydenottoja ilmailuun kytkeytyviltä yrityksiltä, jotka ovat vakavasti kiinnostuneet toimintansa siirtämisestä Sassiin. Air Park –konseptiasumisen mukaisen tontin olisi valmis hankkimaan reilu kymmenen yhteystietonsa jättänyttä yksityishenkilöä.

Vertailuaineiston pohjalta on määritelty modernin ja kilpailukykyisen pienlentokentän palveluprofiili. Pääkohtina siihen kuuluvat seuraavien palvelujen saatavuus: polttoaine, yleistila (terminaali), jossa kahvila/ravintola, WC, internet, sähköpiste. Majoitus lähistöllä on vahvuustekijä, samoin kuin käytävissä oleva vapaa hallitila.

Perusteellinen ja laaja tulosaineisto on hyödynnetty Sassi-Kannusniemi-alueen suunnittelussa. Kehittämisen uudet avaukset, kuten Air Park –rakentaminen ja lentopaikan varustelu, perustuvat tutkimuksessa saatuihin tuloksiin. Tutkimus on kokonaisuudessaan tutustuttavissa ammattikorkeakoulujen sähköisessä loppuyöarkistossa osoitteessa: <https://www.theseus.fi/handle/10024/107578>.

## 3.2. Sassi-Kannusniemi yleissuunnitelma (Master Plan)

Sassin kansanpuiston Master Plan -esiselvityshanke on koonnut kotiseutuyhdistyksen vetämänä toiveet ja ideat yhteen. Hankkeen taustatutkimuksen avulla on saatu lisävalaistusta yksittäisten toimintamuotojen (mm. ilmailutoiminta, leirintäalueet jne.) sisäisestä toimintalogiikasta ja niiden vaatimista olosuhteista ja ympäristötekijöistä. Työtä on tehty tiiviissä yhteistyössä Mäntä-Vilppulan kaupungin kanssa.

Tuloksena on maankäytön yleissuunnitelmaluonnos, joka tukee Sassi-Kannusniemessä tehtävää kaavoitustyötä. Sassi-Kannusniemen kokonaisalasta Mäntä-Vilppulan kaupungin omistuksessa on noin 49 hehtaaria. Suurin maanomistaja alueella on Finsilva Oy, jolla on hallussaan noin 120 hehtaaria. Maankäytön yleissuunnitelmaluonnos tukee kaupungin käynnistämää osayleiskaavaprosessia, joka koskee koko Sassi-Kannusniemen noin 180 hehtaarin alueen maankäyttöä.

Yleissuunnitelmassa huomioidaan ympäröivä asutus ja toiminnan ympäristövaikutukset. Lentopaikan osalta huomioidaan Trafian antaman AGA M1-1 säädöksen vaatimukset lentopaikan rakentamisesta, ylläpidosta, palveluista ja varustuksesta. Yleissuunnitelmassa huomioidaan Sassin lähialueiden palvelut, mm. Myllyrannan palvelut idässä ja Valtatien alueen palvelut etelässä (mm. sisävesisatamatoiminnot, camping-/mökkialueet, polttoainepisteet, ravintola/kokoustilat).

Sassi-Kannusniemi-yleissuunnitelmaluonnos yhdistää toiminnallisesti kaksi hyvin erilaista kehittämisen kohdetta: teollisuuden jäljiltä rujan ja saastuneen lentopaikan ja tuhkanlajitysalueen sekä luontoarvoiltaan monipuolisen ja lähes asuttamattoman metsätalousalueen Kannusniemen pohjoisosissa. Jälkiteolliset ongelma-alueet on suunnitelmassa kyetty kääntämään positiivisiksi mahdollisuuksiksi, jotka luovat uudenlaista arvoa pohjoisosien toteutukselle. Jälkiteollinen maisema vaatii aktiivista rakentamista ja puuttumista lähes kaikkeen. Tämä voidaan kuitenkin saavuttaa kohdullisin panostuksin uusia rakennusmenetelmiä hyödyntäen. Kyseessä on myös laajamittainen ja kokeellinen maisemaa muuttava projekti, jolla on sinänsä kansainvälistä arvoa rakentamistekniikoiden, miljöösuunnittelun ja demografisen muutoksen arvioimisen näkökulmista. Tämänkaltaisen demonstraatorakentaminen Sassi-Kannusniemessä elää muun modernin rakentamisajattelun rinnalla. Yleissuunnitelma sisältää runsaasti mahdollisuuksia ekologisen

rakentamisen ja kestäväen kehityksen periaatteiden toteuttamiseen. Asemakaavoituksessa tullaan ohjaamaan matkailupalveluiden ja omakotiasumisen rakentamista huomioimalla mm. kierrätysmateriaalit, ympäristön kuormitus, energiatalous, ylläpito ja tehokas maankäyttö. Mänttä-Vilppulan kaupunki aloittaa Sassi-Kannusniemi-alueen asemakaavoittamisen keväällä 2017.

Mänttä-Vilppulan kaupungin käynnissä oleva yleiskaavaprosessi käsittää koko Kannusniemen alueen. Hankeessa suunniteltu alue laajenee perustellusti osittain koskemaan myös Finsilva Oy:n omistamaa maa-alueita. Sassi-Kannusniemi-alueen maankäyttöä ja yleistöimintoja ei voida luontevasti rajata vain kaupungin omistamalle alueelle. Yleissuunnittelun laajuus perustuu esitettyjen toimintojen sijoittamiseen alueelle myös liiketaloudellisesti perustellussa koossa.



KUVA: Tegelman-Kauhanen Sassi-Kannusniemi-yleissuunnitelmaluonnos (2016). Sassin alueen yleissuunnitelmassa hahmottuu lentopaikan, Air Parkin ja omakotiasumisen muodostama kaupunginosa. Alue ulottuu rautatiestä koilliseen lentopaikan ja Air Parkin yli Kohoniemen asuinalueelle Keuruselän rantaan. Suuri puisto sekä virkistys- ja matkailurakentamisen vyöhyke yhdistävät kokonaisuuden Myllyrannan alueen toimintoihin. Kaavamerkinntä liitteenä.

Maankäyttö- ja rakentamissuunnitelma käsittää viisi pääkohtaa:



### 3.2.1 Lentopaikan kehittäminen

Lentopaikan kehittämisestä on laadittu yksityiskohtainen yleissuunnitelma. Pienlentopaikoista hankitun taustatiedon pohjalta on opittu niin suosituista kuin epäonnisemmistakin lentopaikoista ja kerätty parhaat käytännöt Sassiin. Työssä on käyty läpi kaikki suomalaiset pienlentopaikat (61 kpl) sekä yli 200 kenttää Saksasta ja muualta Euroopasta.

Mitä lentopaikan kehittämiseksi tulee tulevaisuudessa tehdä? Kehittämistyön tavoitteeksi on otettava kilpailukykyisen, houkuttelevan ja monipuolisesti aktiivisen lentopaikan synnyttäminen. Lentopaikan yleissuunnitelma sisältää seuraavat elementit:

- Kiitotie, kestopäällystys, levennys ja pidennys (850 m x 23 m)
- Rullaustiet ja seisontatasot lentokoneille, 60 m x 200 m
- Helikopterilaskeutumisalue, laskeutumisalue 15 x 22 m, kosketuskohta-alue 14 x 14 m, yhteys seisontatasolle
- Lentokonesuojat, 22 m x 22 m kääntöpöytähalli tai vastaavasti kapearunkoiset hangaarit
- 'Terminaalirakennus' (lennonvalmistelu, klubitila, toimisto, wc)
- Varasto-/yleishallitilaa
- Polttoaineen jakelupiste, maanpäällinen säiliö, rullaustieyhteys lentokoneille
- Maaliikenteen pysäköintialue
- Vesikoneiden laituripaikat Myllyrannassa
- Puuston poistaminen 124,5 metrin etäisyydeltä kiitotien keskilinjasta



KUVA: Mäntän lentopaikka kehittämissuunnitelman mukaan. Pidennetyt ja levennetyt kiitoradan pohjoispuolelle varataan seisontataso- ja hallitilaa ilmailukäyttöön. Eteläpuolella sijaitsee lentokoneasentajakoulu sekä teollisuusrakentamiseen varatut tontit. Vaiheittain toteutetaan kiitotien päällystys ja pidennys, rullaustiet ja maaliikenteen parkkipaikat.

Mäntän lentopaikan viralliseen pitolupaun vaikuttavat toimenpiteet on määritelty Trafifin ilmailumääräyksessä (AGA M1-1). Neuvotteluja Trafifin kanssa on käyty syksystä 2015. Mäntän tehtaan piipun muodostama horisontaalipinnan läpäisevä este ei ole kynnyskysymys virallisen pitoluvan saamiselle.

Liikenneturvallisuuden varmistamiseksi on kuitenkin tehtävä useita toimenpiteitä. Kentän ilma- ja maaliikenteen huomioiva turvallisuus selvitys on valmistunut syksyllä 2016. Selvityksessä tarkastellaan mahdollisia vaaratilanteita sekä määritetään toimintaohjeet niiden välttämiseksi. Fyysisen ympäristön puolesta lentopaikan esterajoituspintojen ja kiitoalueiden saattaminen ilmailumääräyksen vaatimalle tasolle on välttämätöntä. Tämä tarkoittaa lentopaikalla kasvavan puuston ja kantojen poistamista. Lisäksi kiitoalueella on tehtävä tarvittavat tasaukset ja maantäytöt sekä pinta-urmen perustaminen.



KUVA: Trafin antamassa ilmailumääräyksessä AGA M1-1 määritetään valvomattomien lentopaikkojen esteettömät alueet (kiitoalue ja esterajotuspinnat). Mäntän lentopaikalta on poistettava puustoa 124,5 metriä leveältä alueelta kiitotien keskilinjan kummaltakin puolelta.

Puustonpoistoalueen takaraja kiitotien keskilinjasta kulkee kohdalla, jossa täysikasvuinen kuusi- ja mäntymetsä (korkeus 30 m) voi kasvaa ilman että se läpäisee siirtymäpintoja. Puuston poistamisen tarkoituksena on saada Mäntän lentopaikasta ilmailumääräyksen AGA M1-1 mukainen, mutta myös helpohoitoinen ja turvallinen ilmailuharraste- paikka.

Mäntän lentopaikkaa voidaan käyttää myös suurten tapahtumien järjestämisessä. Lentopaikkoja on hyödynnetty perinteisesti ilmailunäytöksissä, mutta myös konserteissa, maatalousnäyttelyissä, partiolaisten leireissä, ulkoilmames- suissa, kiihdytysajoissa, perinnepäivissä, koiranäyttelyissä jne. Suomen suurin jokavuotinen tapahtuma, lestadiolais- ten Suviseurat, järjestetään usein jollakin lentopaikalla.



KUVA: Räyskälän lentokentästä tuli viikonlopun ajaksi keskisuuri suomalainen kaupunki, kun Suviseurat kokosi vuonna 2012 Räyskälän lentokentälle Lopelle 70 000 sanankuulijaa.



### 3.2.2 Air Park –asumiskonsepti

Suomessa Air Parkeja on viime vuosina ideoitu useita, mutta kaavoitusprosessiin saakka niistä on edennyt vain kaksi, Lopella ja Jämijärvellä. Toteutunutta Air Parkia Suomessa ei vielä ole, vaikka markkinat sellaiselle on selvästi osoitettu. Mäntänkin Air Parkin kyselytutkimuksen perusteella ilmoittautui ja yhteystietonsa jätti yhteensä kymmenen halukasta tontinostajaa.

Air Parkin sijainti Mäntän lentopaikalla on erinomainen jo pelkästään kotimaisia ilmailuharrastajia ajatellen. Hankkeen toteuttaman kyselytutkimuksen mukaan alueella on myös vahvuuksia menestyä kansainvälisesti. Sassin konseptissa voidaan yhdistää ilmailu (niin maa-, kuin vesikoneetkin), asuminen ja veneily. Tärkeät palvelut (mm. polttoaine, kahvila/ravintola, kaupat) löytyvät jo nyt lähistöltä. Alueelle kaavoitetaan rantatontteja, joita ei mikään muu eurooppalainen Air Park tarjoa. Asetelma on siten mahdollisimman houkutteleva ja korkeatasoinen:

- 44 tonttia, joista 22 omarantaisia
- Tontit kooltaan  $2.000 \text{ m}^2 \pm 500 \text{ m}^2$
- Osa tonteista kaksiosaisia, pihakadun jakamia (hangaari omalla tontin osalla)



KUVA: Mäntän Air Park, ykkösvaiheen alue mallitontein kentän eteläpuolella, yhteensä 11 rantatonttia. Kakkosvaihe kentän pohjoispuolella, 22 kuivan maan tonttia ja 11 rantatonttia. Nämä soveltuvat myös muuhun kuin Air Park –rakentamiseen.

Air Parkia voidaan Sassissa rakentaa samanaikaisesti lentopaikan kanssa. Ideaalilanteessa lentopaikan kehittäminen tapahtuu Air Parkin ja muun pysyvän toiminnan paineesta. 'Valmiin' kentän puute ei estä Air Parkin ja muun toiminnan kasvua. Ilmailutoimintaa voidaan virkistää myös varsin pienin askelin (mm. polttoainejakelu).



KUVA: Mallitontteja, Mäntän lentopaikan Air Park.

### 3.2.3 Kulttuuripääkaupunkipuisto



KUVA: Mänttä-Vilppulan kulttuuripääkaupunkipuisto. 14 ha vapaamuotoinen maisemapuisto maataideteoksineen sekä näköalapaikkoineen massastabiloidulla tuhkanlätjitysalueella.

Tuhkanlätjitysalueen kehittämiseen on monia mahdollisuuksia. Alue on varsin laaja, n. 14 ha, se on rajoittunut pohjoiselta osaltaan Keuruselkään, ratapihan puoleinen pitkä sivu on erittäin näkyvällä paikalla kaupungin sisääntulotiellä, tuhkanlätjitys on 3-9 metriä paksu, alueella on luontoarvoja ja liito-oravan reviiri sekä vaihtelevaa kasvistoa ja puustoa.

Maataiteen olemus ongelmallisten ympäristöjen profiilinmuokkaajana sopii hyvin Sassi-Kannusniemeen. Mittakaavaltaan isoja, satoja metrejä pitkiä ja jopa kymmeniä metrejä korkeita maataideteoksia muokataan pilaantuneista



maa-aineksista ongelma-alueiden päälle, jolloin epäympäristöstä tehdään uutta käyttökelpoista tilaa. Ympäristöongelman hallinta ja puistomuoto ovat tyypillisiä toiminnan motiiveja ja maaleja. Tuhkanlajitysalueen suuri koko Mäntässä antaa mahdollisuuden maailmanmittakaavassakin ainutlaatuisen maataidepuiston synnyttämiselle.

Tuhkanlajitysalueelle mahtuu kansanpuiston hengessä monipuolinen valikoima eri harrastajaryhmien tarvitsemia aktiviteettikohteita. Arvokasta puistomaisemaa voidaan synnyttää alueelle helposti mm. vapaiden niitty- ja puustoalueiden, vesielementtien sekä kävelyteiden sommittelulla. Tilaa vaativat taideinstallaatiot voivat toimia taide- ja aktiivipuiston yhdistävinä elementteinä, kuten esimerkiksi korkeat näkötornit tai maataiteen jyrkkäreunaiset vallitukset.

Massastabilointi rakennustapana vapauttaa tuhkanlajitysalueen suunnittelua tähän asti vallinneesta varovaisen rakentamisen skenaariosta. Rakentamisella aiheutettava ympäristöriskin uhka vaihtuukin riskin hallinnaksi ja poistamiseksi. Raskaitakaan elementtejä tai teiden linjaamisia läjityksen yli ei tarvitse hylätä.

Euroopan kulttuuripääkaupungiksi vuonna 2026 hakeva Mänttä-Vilppula saa tuhkanlajitysalueelle monipuolisen kulttuuri- ja aktiviteettirakentamisen kavalkadin. Puiston suunnittelua varten kootaan toimikunta, jossa asetetaan tarkemat tavoitteet. Toimikuntaan saadaan taidealan asiantuntemusta sekä liikunta-aktiviteettien käyttäjiä Mänttä-Vilppulan eri toimijoista. Tarvittaessa hankkeeseen voidaan sitouttaa myös muita valtakunnallisia tai kansainvälisiä toimijoita.

Kulttuuripääkaupunkipuiston suunnitteluryhmän kokoa Mänttä-Vilppulan kaupunki (kulttuurijohtaja) ja mukaan pyydettyjä tahoja ovat mm.:

Gösta Serlachiuksen taidesäätiö  
Kauko Sorjosen säätiö  
Mäntän kuvataiteen ystävät ry.  
Mäntän Musiikkijuhlien Tuki ry.  
Mäntän taideseura ry.  
Mänttä-Seura ry.  
Vilppula-Seura ry.  
Väinölä-Yhteisö  
Mäntän taideseura ry.  
European Speed and Rally Club

Mäntän seudun moottorikerho ry.  
Mäntän Urheiluautoilijat ry.  
Vilppulan seudun urheiluautoilijat ry.  
Mäntän Syke ry.  
Mäntän Urheilijat  
Mäntän Valo  
Vilppulan Tähti  
Vilppulan Ratsastajat  
Mäntän Ratsastajat

### 3.2.4 Matkailupalveluiden ja omakotiasumisen alueet



KUVA: Myllyrannan alueen kehittäminen matkailupalvelujen ja yritystoiminnan keskuksiksi vahvistuu satama- ja perhepuistotoimintojen kautta. Matkailuun liittyvää rakentamista ohjataan kaavoituksella kohti Vuolleniemeä, kuvassa vasemmalla. Omakotiasumiseen varattu alue on Kohoniemessä, kuvassa takana keskellä. Uusi rakentaminen alueella on ekologista.

- Kohoniemen omakotiasumisen alue
  - 33 tonttia

33 tontin Air Park -alue kiitotien pohjoispuolelle vaikuttaa ratkaisevasti aiempiin arvioihin Kohoniemeen suunnitellun asuinalueen infrarakentamisen kustannuksista. Kohoniemen rakentaminen mahdollistuu Air Parkin jatkona. Kunnallistekniikan kustannukset tonttiyksikköä kohden laskevat ja periaate tiivistä kaupunkirakenteesta toteutuu.

- Camping Kannusniemi
  - 100 vaunupaikkaa
  - Telttapaikat
  - Huoltorakennus
  - Ranta-alue
- Vuolleniemen matkailupalveluiden alue
  - 43 tonttia
  - 2 rantahotellia
  - Kevyen liikenteen silta keskustaan
- Myllyranta - eteläisen Keurusselän olohuone

Myllyrannan alue palveluineen muodostaa luontevasti Sassin toimintojen tukipisteen. Alueella on ravintola, kauppoja, laivalaituri, ajoluiska veteen, uimaranta sekä talviuintipaikka. Ostos- ja ravintolapalvelut ovat vakiinnuttaneet ase-



mansa ja vierailijaluvut ovat pysyneet varsin merkittävässä lukemissa (100.000 vierailijaa/vuosi). Keskuksen kehittämismahdollisuudet edelleen ovat hyvät. Sassi-Kannusniemi-alueen kehittämisen myötä on syytä arvioida uudelleen toimintojen sijoittumista, saavutettavuutta sekä ennen kaikkea volyyymiä. Mahdollisuudet uusien yritysavausten tekemiseen ovat olemassa.

Myllyrannan (Keskisenlahden) venesatama on Mänttä-Vilppulan kaupungin ja Keurusselän pursiseura ry:n hallinnoima pienvenesatama. Siipirataslaiva Elias Lönnrotia varten satamassa on isompi laituri, jonka yhteydessä on myös vierasvenepaikkoja. Sataman toimintoja on mahdollista kehittää joka tasolla siten, että muodostuu vilkas veneilijöiden ydinalue siihen liittyvine toimintoineen. Vilkkaalla satama-alueella on puolestaan kerrannaisvaikutuksensa muuhun lähistön palvelutarjontaan. Uusia rakenteita sataman täydentämiseksi ja aktivoimiseksi ovat mm.

Laitureiden jäsenitys, veneiden rantapaikat, isot veneet  
Vieraslaituri, vieraspaikat vesilentokoneille  
Juomavesi, sähkö  
Jätepiste, WC, septityhjennys

Talvitelakointi, verstashalli, mastovaja  
Suihku, sauna  
Grillikatos, nuotiopaikka  
Leikkipaikka  
Kuntoilupiisto, monitoimikenttä

Keurusselän venesatamia on entisen Mäntän alueella viisi. Keurusselän pursiseuran ylläpitämän Sassinlahden venesataman toiminnot siirretään Myllyrantaan. Tällä keskitetään veneilyaktiivisuuttaden kasvu ja keskittyminen. Pursiseuralle ratkaisu merkitsee pysyvää ja ja Sassinlahtea monipuolisempaa toimintaympäristöä. Pursiseuran kannalta tärkeä kysymys on telakka-alue. Myllyrannassa luontevasti tähän käyttöön voidaan osoittaa vanhan puusuulin 'takapiha'.

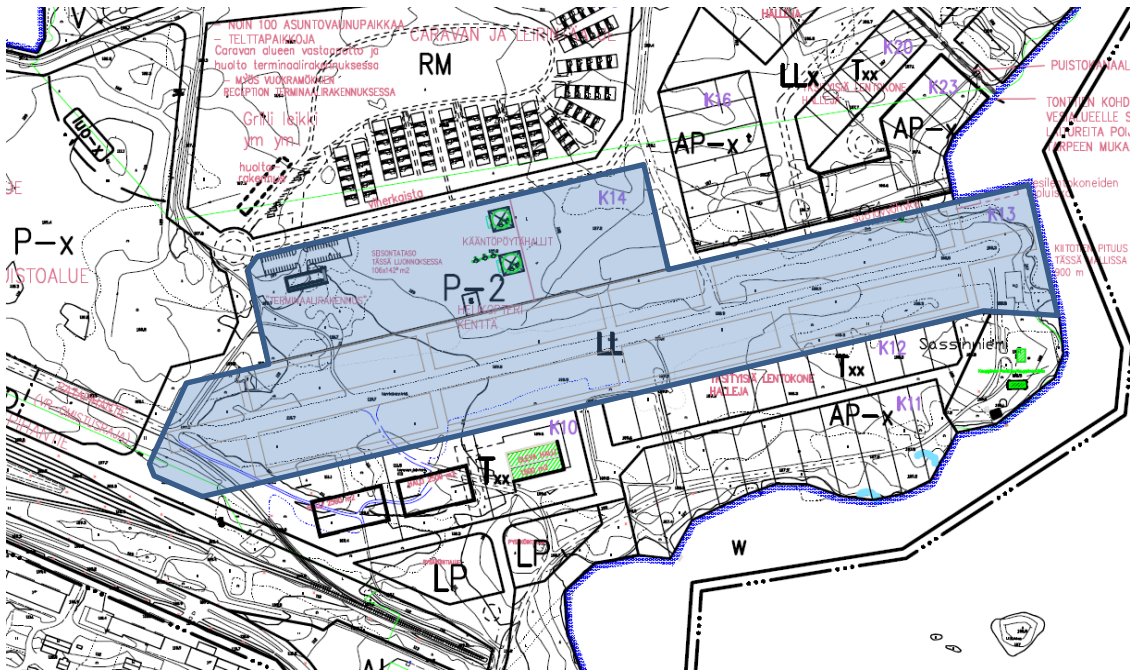
Myllyrannan ja Sassin alueen järjestelmällinen kehittäminen avaa myös uusia yritys- ja palvelumahdollisuuksia. Usean virkeän lentopaikan yhteyteen on muotoutunut erilaisia majoitus-, caravan ja camping-toimintoja. Esimerkiksi Räyskälän lentopaikan yhteydessä on 160 caravanpaikkaa, jotka ovat ympäri vuoden käytössä. Sassin ja Myllyrannan alueen yhteyteen ja jatkoksi varataan näihin toimintoihin riittävän suuri RM-alue. Matkailu- ja majoitusalue tukee satamatoimintoja, mutta luo tilaa myös seuraaville palveluille:

Venevuokraus, vesitaksi, ravintolalaiva  
Majoitus, caravan, leirintäalue, FlyCamp  
Tanssilava, juhannuskokkopaikka  
Kesäteatteri  
Polttoainepiste  
Vuokramökit  
Polkupyörävuokraus  
Kioski / myymälä

Kaavatyössä on huomioitava riittävät mittasuhteet caravan- ja leirintäalueille. Toiminnan edellytys on luoda taloudellisesti yrittäjänäkökulmasta kiinnostavat ja järkevät mittasuhteet. Caravan-paikkojen minimi nykyisellään on vähintään 80kpl. Alueen tukitoiminnot tulee olla kunnossa; reception, huoltorakennukset; septi, pyykinpesu, pesu- ja keittiötilat.

### 3.3 Rakentamissuunnitelman vaiheet ja aikataulutus

Sassi-Kannusniemen yleissuunnitelman toteuttaminen rakentuu loogisesti ja ajallisesti järjestyksessä lentopaikan ympärille. Ensimmäisen vaiheen toteutussuunnitelma käsittää lentopaikan kaavoittamisen ja rakentamisen sekä lentopaikan eteläpuolella olevien teollisuus- ja Air Park –tonttien kaavoittamisen. Alue on pääosin Mänttä-Vilppulan kaupungin omistuksessa.



KUVA: Ensimmäisen kehittämishankkeen toteutusalue. Investointiin haetaan hanketukea Pirkanmaan ELY-keskuksesta, maaseuturahastosta. Hankkeen hallinnoijana toimii Mänttä-Vilppulan kaupunki.

Lentopaikan kehittämisen aikataulu riippuu asemakaavoituksen valmistumisen aikataulusta. Perusparannus- ja rakentamisinvestointia voidaan valmistella hankkeena, jolle haetaan rahoitusta Pirkanmaan ELY-keskuksesta/maaseuturahastosta. Hankkeessa toteutettavat kohteet ovat lentopaikan kiitoalueet ja asemataso (maarakennustyöt) sekä asematason yleiseen käyttöön rakennettava 'terminaali'. Hankkeen kokonaisbudjetti on perinteisin maarakennusmenetelmin noin arviolta 1,8-2,2 m€. Massastabilointimenetelmään perustuva kustannusarvio tarkentuu Mänttä-Vilppulan kaupungin tilaamana selvitystyönä alkuvuonna 2017. Hankehakemus voidaan jättää Pirkanmaan ELY-keskukseen ennen asemakaavan vahvistamista, mutta varsinaista päätöstä sille voidaan odottaa vasta asemakaavan vahvistamisen jälkeen. Lisäksi Trafi tarkastaa lentopaikan rakentamissuunnitelman ja antaa sille luvan. Ympäristölupa lentopaikalle on mahdollinen ilman asemakaavaa väliaikaisena lupana, mutta varsinaisen ympäristöluvan saa vasta asemakaavan vahvistamisen jälkeen.

Edellä mainittujen vaiheiden ja suunnittelu- ja rakentamistyön aikataulut huomioiden ensimmäisen vaiheen rakentamisinvestoinnit Mäntän lentopaikalla ovat mahdollisia aikaisintaan syksyllä 2017.

Yritys tonttien ja Air Park –asumisen tonttien muodostaminen tapahtuu asemakaavoituksen yhteydessä. Niiden myyminen ja rakentaminen riippuu ensisijaisesti kysynnästä ja ajoittuneeseen itse lentopaikan rakentamisen jälkeiseen aikaan. Infrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvia kustannuksia ei ole hankkeessa arvioitu. Air Park –tontteihin kohdistuneen kysyntään koti- kuin ulkomailta, mikä voi nostaa Air Park -tonttien hintatasoa yleiseen alueen hintatasoon verrattuna.

Massastabilointimenetelmän käyttäminen Sassi-Kannusniemen pilaantuneiden maa-ainesten alueilla voi lentopaikan rakentamisen yhteydessä johtaa tuhkanlajitusalueen rakentamisen käynnistymiseen. Yksi vaihtoehto on käyttää lentopaikan massastabilointiin lajitusalueen tuhkaa, jolloin lajitusalue avataan tuhkan ottamista varten. Tällöin on luon-



tevaa samassa yhteydessä käynnistää tuhkanlajitusalueen muutossuunnittelu. Sassi-Kannusniemi-yleissuunnitelmassa esitetty Kulttuuripääkaupunkipuisto on lajissaan näyttävä kierrätysrakentamisen kohde, jonka toteuttamiseen Mänttä-Vilppulan kaupungin kanssa monet eri tahot voivat osallistua.

Kulttuuripääkaupunkipuiston suunnittelu tulee toteuttaa ryhmässä, johon kerätään mänttävilppulalaisten taide- ja kulttuuritoimijoiden, sekä liikunta- ja harrastajaryhmien edustus. Kulttuuripääkaupunkipuistoon voidaan sijoittaa maataidetta, joka kuuluu toteutuslaajuudeltaan maailman suurimpien maataidekohteiden joukkoon. Kaupungin ilmoittautuminen Euroopan kulttuuripääkaupunkikisaan sekä profiili kansainvälisenä taidekaupunkina puoltaa puistosuunnitelman synnyttämistä kansainvälisen maataide- ja puistokilpailun kautta. Itse toteutukseen voidaan hakea rahoitusta suoraan Euroopan Unionin Life-ohjelmasta. Hankkeen toteuttamiseen osallistuvia yksityisiä kumppaneita voivat olla mm. Ramboll Oy, Lemminkäinen Oy ja Metsä Group Oyj. Mäntän paperitehtaalla syntyvää kuitusavea voitaneen käyttää mittavassa määrin maarakentamisen lisäaineena.

Kulttuuripääkaupunkipuiston toteutuminen edellyttää puiston suunnitteluryhmän perustamista. Kustannusarvio ja aikataulu tarkentuvat työn edetessä. Puistototeutus vaatii sen mahdollistavan asemakaavan.

Matkailupalvelujen alueiden ja omakotirakentamisen alueen asemakaavoitus seuraa edeltäviä osia. Yleissuunnitelmaluonnoksessa esitetty maankäyttö kohdistuu Finsilva Oy:n omistamille maa-alueille. Asemakaavoitus toteutuu osissa ja aikataulu kytkeytyy tiiviisti Sassi-Kannusniemi-alueen kokonaisuuden toteutumiseen. Yksityinen kysyntä, liikkeelle lähtevät hankkeet sekä maaomistusten järjestelyt ovat ratkaisevia toteutuksessa. Alueet ovat yleissuunnitelman reservialueita.

Air Park –alueet voidaan vaiheistaa. Kiitotien eteläpuoliset rantatontit tehdään pelkästään Air Park –käyttöön. Pohjoispuolella sijaitsevat tontit voidaan markkinoiden laajentamiseksi osoittaa muuhunkin kuin Air Park rakentamiseen, esim. vapaa-ajan rakentamiseen. Tonteille on ulotettavissa lentokoneiden rullautustieverkosto. Pohjoispuolisen asuinalueen vesi- ja viemärointi ratkaistaan etelän suunnasta alittamalla kiitotie.

## 4. Suunnitelmasta toteutukseen ja miten?

Hankkeen ensivaiheen toimenpiteet koskevat lentopaikkaa ja sen eteläpuolella sijaitsevia yritys- ja Air Park –tontteja. Samanaikaisesti lentopaikan kehittämisen kanssa voidaan aloittaa kulttuuripääkaupunkipuiston toteutussuunnittelu. Muiden Sassi-Kannusniemi-yleissuunnitelmaosien toteutuminen riippuu kaavoituksesta, kysynnästä, mahdollisesti liikkeelle lähtevistä yksityisistä hankkeista sekä maanomistusjärjestelyistä. Ne sijaitsevat alkuperäisen suunnittelualueen ulkopuolella, eikä niiden toteutumisen malleihin oteta tässä hankeselvityksessä kantaa.

### Malli 1: Kaupunki kehittämisen isäntänä ja hankeveturina

#### Lentopaikan kehittäminen

Lentopaikkaa kehitetään Mänttä-Vilppulan kaupungin omistamana alueena. Kehitys- ja investointihankkeissa kaupunki toimii hallinnoijana. Mukaan investointeihin haetaan yksityisiä kumppaneita. Maarakentamisen investointihankkeen rahoitusta (50 % -70 %) voidaan hakea Pirkanmaan ELY-keskuksesta maaseuturahastosta. Investointivaiheiden jälkeen alue on kaupungin omistuksessa (lentopaikka ja siihen liittyvät teollisuusalueet). Muutostöiden jälkeen lentopaikan käytännön operoimisesta tehdään kolmannen tahon kanssa sopimus (lentokerho tai erikseen perustettava lentopaikkasäätiö). Air Park –tonttien myyminen tuottaa kaupungille myyntituloja.

#### Kulttuuripääkaupunkipuisto

Puiston toteuttaminen on mahdollista tehdä kaupungin hallinnoimassa hankkeessa, johon yksityiset tahot ottavat osaa. Päärahoitus on haettavissa EU:n Life-ohjelmasta, jossa tukitaso on 60 % kustannuksista. Yksittäisiä osia, kuten maataide tai taideinstallaatiot, voidaan toteuttaa erillisrahoituksella. Puiston ylläpito on mahdollista yhdistää lentopaikka-alueen ylläpitoon, jolloin esim. huolto- ja ylläpitotöihin tarvittava konekanta voidaan yhdistää. Alueiden ylläpitotöitä varten kilpailutetaan yksityisiä tarjoajia ja/tai perustetaan uusia työpaikkoja.

### Malli 2: Yrke Kiinteistöt Oy kehittämisen päätoimija yksityisten kumppanien kanssa

#### Lentopaikan kehittäminen

Kiinteistökehitysyrityksessä kootaan lentopaikan muutostöihin tähtäävät kehitys- ja investointihankkeet, joiden hallinnoijana se myös toimii. Alueiden maanomistus siirretään kaupungilta sopimusjärjestelyin Yrke Oy:lle. Tällä saavutetaan se etu, että lentopaikan lisäksi Yrke Oy hallinnoi, konseptoi ja viime kädessä myy alueen yritys- ja Air Park –tontit.

Investoinnit jakautuvat liiketaloudellisiin perustein kahteen ryhmään. Lentopaikan kehittäminen kuuluu yleiseen kehittämiseen, sen osalta ei ole tuloutettavissa suoria myynti- tai toimintatuloja. Lentopaikka kuitenkin tarvitaan muun liiketaloudellisesti kannattavan tonttimassan synnyttämiseksi. Yrke Oy voi joko omalla rahoituksellaan tai yksityisten hankekumppanien kanssa hakea maarakentamisen investointihankkeen rahoitusta (50 % -70 %) Pirkanmaan ELY-keskuksesta maaseuturahastosta. Hankkeen tuella rakennetaan vain lentopaikka, infra yritys- ja Air Park –tonteille toteutetaan sopimusjärjestelyin kaupungin kanssa.

Investointivaiheiden jälkeen lentopaikka ja kaavoitetut tonttialueet ovat Yrke Oy:n omistuksessa. Tonttien myymisestä koituu Yrke Oy:lle myyntituloja. Tontit muodostavat merkittävän uuden toimintareservin Yrke Oy:lle kaikessa sen toiminnassa. Lentopaikan omistaminen on kuitenkin ydintoiminnasta eroava haara, josta koituu ylläpitokustannuksia. Lentopaikan käytännön operoimisesta tehdään kolmannen tahon kanssa sopimus (lentokerho tai erikseen perustettava lentopaikkasäätiö).

#### Kulttuuripääkaupunkipuisto

Yrke Oy toteuttaa päätoimijana yksityisten osatoteuttajien kanssa puiston suunnittelun ja rakentamisinvestoinnin. Puiston maa-alan omistus tulee siirtää Yrke Oy:lle koko siltä osalta, jota EU-rahoituksella tehtävä muutostyö koskee. Tämä on kiinteistökehitysyrityksen näkökulmasta ongelmallista niin kauan kuin kyse on enemmän yleishyödyllisestä kuin liiketaloudellisesti perusteltavasta kehitystyöstä. Maa-alan kehittämiseen voidaan kuitenkin löytää suorat liiketaloudelliset perusteet, jotka ovat tärkeämpiä kuin esimerkiksi epävarmat yleismatkailun kehittymisen välilliset vaikutukset. Tällaiset suorat liiketaloudellisesti perusteltavat toimet liittyvät tuhkanläjitysalueen tuhkan liiketaloudelliseen jatkohyödyntämiseen (markkinoiden syntymiseen) tai Metsä Tissue Oy:n kanssa tehtävään kuitusaven suurimmita-kaavaiseen hyödyntämiseen maarakentamisessa.

Puiston toteuttamiseksi Yrke Oy:n johdolla perustetaan suunnittelutoimikunta, jossa on edustus taide- ja liikuntaorganisaatioista. Kulttuuripääkaupunkipuiston toteuttamiseen haetaan rahoitusta EU:n Life-ohjelmasta, jossa tukitaso on 60 % kustannuksista. Puisto on valmistuttuaan Yrke Oy:n omaisuutta, josta koituu ylläpitokustannuksia. Puisto toteutetaan alustaksi taiteelle, installaatioille ja aktiviteeteille, niitä toteuttavat puistoon ulkopuoliset yksityiset tahot



erillisellä rahoituksella. Nämä vastaavat myös rakennettujen yksittäisten kohteiden ylläpidosta (maataide, installaatiot, aktiviteettiradat). Yrke Oy vuokraa maa-alan puistosta näitä varten. Puiston perusylläpito on mahdollista yhdistää lentopaikka-alueen ylläpitoon, jolloin esim. huolto- ja ylläpitotöihin tarvittava konekanta voidaan yhdistää. Alueiden ylläpitotöitä varten kilpailutetaan yksityisiä tarjoajia.

### Malli 3: Säätiö- tai yhdistys lentopaikan ja puiston kehittäjänä

#### Lentopaikan ja kulttuuripääkaupunkipuiston kehittäminen

Yksityinen organisaatio (säätiö- tai yhdistys, myöhemmin säätiö) voi toteuttaa lentopaikan ja tuhkanläjitysalueen kehitystyön, mikäli sillä on käytettävissään työhön tarvittavat riittävät resurssit (maanomistus, säätiöpääoma). Maanomistus tulee lähtökohtaisesti siirtää säätiölle. Kaupunki luovuttaa nollavoittoperiaatteella maa-alan, mikä voidaan kirjata kaupungin osuudeksi säätiöpääomaan. Säätiön perustajiksi merkitään tulevan käyttötarkoituksen piirissä olevat kehittämishankkeeseen mukaan haluavat tahot. Näitä ovat mm. Mänttä-Vilppulan kaupunki, Yrke kiinteistöt Oy, Lentävät museokoneet ry., Mänttä-Seura ry., sekä kulttuuri- ja liikunta-alan yhteisöt ja organisaatiot. Säätiöpääoman suuruudeksi voidaan asettaa kehittämis- ja investointihankkeissa tarvittavan yksityisrahoituksen määrä. Tämä on suoriin tie varmistaa säätiön hakemien kehittämis- ja investointihankkeiden rahoitus. Hankkeita voidaan rahoittaa myös ns. osallistujamallilla, jossa hankkeisiin osallistuvat tahot maksavat erikseen kerättävää omarahoitusosuutta. Siten mm. tarvittava kuntarahaosuus ja mahdolliset yksityiset rahoitusosuudet voidaan koota hankkeeseen sekä säätiön kassasta että erillisin osallistujasopimuksin.

Puiston suunnitteleminen ja toteutus tehdään erillisessä työryhmässä, johon kuuluu säätiön lisäksi edustus kulttuuri- ja liikuntatoimijoilta. Puiston toteutus tähtää alustaan, jolle voidaan erillisinä hankkeina toteuttaa uusia taideinstallaatioita tai aktiviteettiratoja. Puiston valmistumisen jälkeen siitä koituu ylläpitovastuita säätiölle. Huolto- ja ylläpitotehtävät voidaan kilpailuttaa yksityisillä tarjoajilla ja/tai ne voidaan yhdistää lentopaikan ylläpitoon.

Lentopaikan investointivaiheen jälkeen alue on säätiön omistuksessa (lentopaikka ja siihen liittyvät yritys- ja Air Park -tontit). Säätiöön saadaan myyntituloja niiden myymisestä. Infrarakentaminen alueella toteutetaan sopimusjärjestelyin kaupungin kanssa. Investointivaiheen jälkeen säätiön vastuulle jää omistamiensa alueiden ja lentopaikan ylläpito. Säätiö järjestää liiketaloudellisin perustein itse valmiin kentän ja siihen liittyvien yritys- ja Air Park -asuinalueiden vastikkeelliset lentopaikkapalvelut.

Säätiön osakkaiden maksaman säätiöpääoman ja omaisuusjärjestelyjen taloudellinen riittävyys on säätiövaihtoehdon kriittinen kohta. Koska investointivaiheen jälkeen kulttuuripääkaupunkipuistosta ei kerättäne tuloja, eikä lentopaikan toiminta tuota voittoa, on oman pääoman, hanketukien ja myyntitulojen (tontit) katettava investointimenot. Säätiön osakkaiden on varauduttava säätiön rahoittamiseen vuosittain investointien päätyttyä käyttökulujen kattamiseksi.

Lentopaikalla maarakentamisen investointihankkeen rahoitusta (50%-70%) haetaan Pirkanmaan ELY-keskuksesta maaseuturahastosta. Puistorakentamiseen haetaan rahoitusta EU:n Life-ohjelmasta, jossa tukitaso on 60 % kustannuksista.

## 4.1 Lupaprosesseista

Sassi-Kannusniemi-yleissuunnitelmaluonnoksen osa-alueita koskevat lupa-asiat etenevät Mänttä-Vilppulan kaupungin (maanomistaja) johdolla. Mikäli maanomistussuhteissa tapahtuu muutoksia, myös lupien hakijat voivat muuttua.

Mäntän lentopaikan kehittämistä valvoo ja tarkastaa useat viranomaistahot:

#### Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi tarkistaa ja hyväksyy Mäntän lentopaikan rakentamissuunnitelman. Arviointi tapahtuu ilmailumääräyksen AGA M1-1 mukaisesti sekä Mäntän lentopaikan turvallisuusriskejä koskevan tarkastelun perusteella. Mäntän lentopaikan muutostyösuunnitelmista on käyty aktiivista keskustelua vuodesta 2015 alkaen tavoitteena lentopaikan virallisen pitoluvan hakeminen aikaisintaan vuonna 2017. Hankkeen aikana on tehty ja viimeistelty Trafien esittämät toimenpiteet lentopaikan turvallisuustason parantamiseksi. Rakentamisluvan saamisen edellytyksenä on, että Mäntän lentopaikalla on vähintään väliaikainen ympäristölupa.

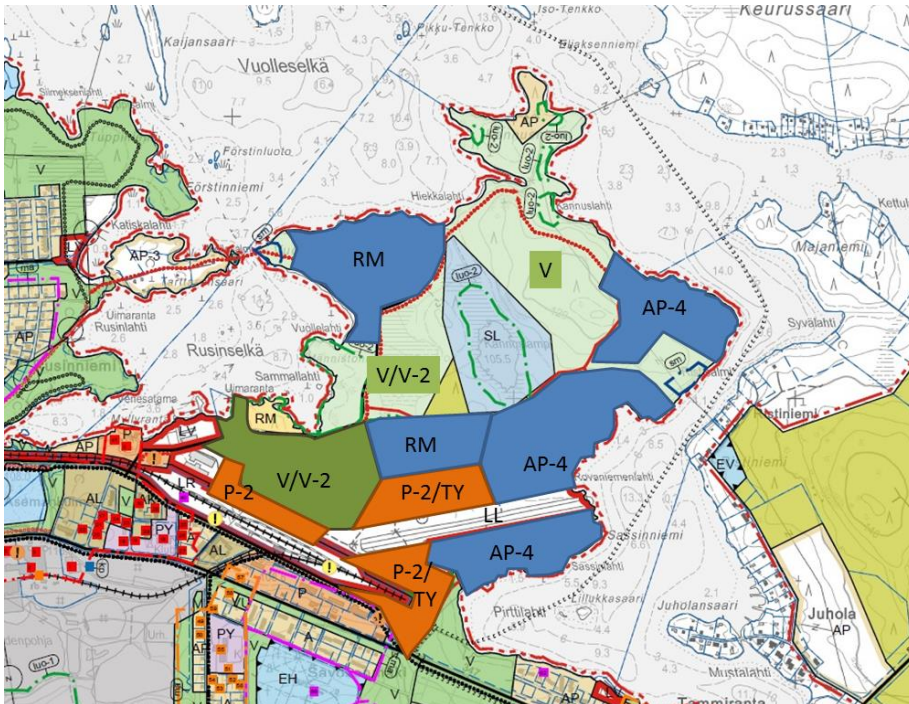
Rakentamisvaiheen jälkeen lentopaikalle haetaan maa-alueilla sijaitsevan valvomattoman virallisen lentopaikan pitolupaa. Tämä on ajankohtaista aikaisintaan vuonna 2018. Arviointi tapahtuu ilmailumääräyksen AGA M1-1 mukaisesti sekä Mäntän lentopaikan turvallisuusriskejä koskevan tarkastelun perusteella. Pitoluvan saamisen edellytyksenä on, että Mäntän lentopaikalla on ympäristölupa. Trafien kanssa ylläpidettävä prosessi pitoluvan saamisen edellytysten täyttämiseksi tapahtuu Mäntän lentopaikalla etupainotteisesti, ts. suurin osa vaadituista toimenpiteistä on

tehty jo ennen pitoluvan hakemista, ja Trafi on ne tarkastanut. Pitoluvan hakijalla (kaupunki) siten siis hyvä ennakkokäsitys pitoluvan saamisen edellytyksistä.

## Kaavoitus

Pirkanmaan maakuntakaavan uudistamisen yhteydessä vuonna 2016 on Sassi-Kannusniemi-alueen lentoliikenteen alue sekä siihen liittyvä asuminen otettu huomioon. Lentopaikan lähiympäristöön maakuntakaavassa osoitettavan ehdollisen taajamatoimintojen alueen kaavamääräykseen lisätään edellytys melu- ja turvallisuusasioiden huomioon ottamisesta.

Alueella on voimassa oikeusvaikutukseton yleiskaava. Lentokenttä on kaavassa merkitty teollisuuden alueeksi, muuten alue on maa- ja metsätalousalueen merkinnällä. Uudessa osayleiskaavassa on tarkoitus selvittää aluetta ja lentokentän toteutumista. Joulukuussa 2015 lausuntokierrokselle lähtenyt osayleiskaavaluonnos sisälsi varaukset lentotoiminnalle, siihen liittyville palveluille ja asuinrakentamiselle. Hankkeen tulosten valossa voidaan esittää ja tarkentaa uudet linjaukset osayleiskaavan laatimiseksi.



KUVA: Hankkeessa tehdyn yleissuunnitelman mukainen vaihtoehto osayleiskaavaan

Sassi-Kannusniemessä on pienellä alueella voimassa vanha 1950-luvulta peräisin oleva asemakaava. Asemakaavoitustyö kaupungin omistamalla maa-alueella aloitetaan 2016. Asemakaavoituksen yhteydessä tehdään tarvittavat lisäselvitykset (luonto, tuhkanlajitus, maaperä).

## Ympäristölupa

Väliaikainen lentopaikkaa koskeva ympäristölupa saadaan alkuvuonna 2016. Varsinainen ympäristölupa voidaan myöntää vasta asemakaavan tultua voimaan.

Ympäristöluvan sisällössä keskeistä on lentopaikan meluolosuhteiden arvioiminen. Mänttä-Vilppulan kaupunki teetti lentopaikan melutasomallinnuksen Sassisti loppuvuonna 2015. Wind Craft Oy:n tekemän mallinnuksen tulosten perusteella voidaan todeta, ettei oletetuilla lentomäärillä melutaso kuormita lähistön asumista eikä melu ylitä asetettuja arvoja. Melumallinnuksen pohjalta myöskään Air Park –asumisen toteuttamiselle ei ole esteitä.

Mallinnuksen tulosten perusteella suurillakaan lentomäärillä ei melutaso ylitä lentopaikalle asetettuja määräyksiä.

## Rakennusvalvonta

Kunnan rakennusvalvonnan tehtävänä on valvoa rakentamista sekä huolehtia kaupunkikuvasta ja -ympäristöstä. Rakennusvalvonnassa käsitellään rakentamiseen liittyvät luvat. Lisäksi se tekee lupiin liittyvät tarkastukset ja antaa ohjeita rakentajille. Sassi-Kannusniemi-hankkeen lentopaikan ja puistoalueen rakentamisluvat tulevat myöhemmin haettaviksi erillisten suunnitelmien mukaan.



## 5. Yhteenveto hankkeen organisaatiosta ja toiminnasta

Hankkeen alkuperäinen toteutusaika oli 7.1.-30.9.2016. Hankkeelle haettiin jatkoaikaa 31.1.2017 saakka arkkitehtisuunnitteluun tarvittavan lisäajan vuoksi.

Hankkeen työ jakautui käytännössä kolmeen vaiheeseen:

7.1.-30.4.2016 Taustatiedon ja suunnitteluideoiden kerääminen

1.5.-30.9.2016 Toiminnallisten kokonaisuuksien yksityiskohtainen suunnittelu ja sovittaminen yleissuunnitelmaan

1.10.2016.-31.1.2017 Suunnittelutyön viimeistely ja tiedottaminen

Mänttä-Seura ry. hallinnoimassa selvityshankkeessa työskentelivät seuraavat henkilöt:

Markus Lumenkehto, projektipäällikkö, kokoaikainen (ensin ajalle 7.1.-30.9.2016, jatkettiin 31.10.2016 saakka)

Otto Huttunen, hankesuunnittelija, osa-aikainen ajalla 7.1.-30.9.2016

Maarit Polvi-Malkki, tutkija, täysiaikainen ajalla 11.1.-18.3.2016

Päivi Poskela, tutkija, täysiaikainen ajalla 11.1.-18.3.2016

Olli Huttunen, media-assistentti, osa-aikainen ajalla 7.1.-30.9.2016

Iiro Koskelainen, media-assistentti, osa-aikainen ajalla 7.1.-30.9.2016

Vesa Kauhanen, kaupunkisuunnittelija, 26.3.-31.10.2016

Heikki Tegelman, arkkitehti, kaupunkisuunnittelija, 26.3.-31.10.2016

Jussi Fredriksson, visualisointi, Visart Oy, marras-joulukuu 2016

A-Insinöörit Oy, maaperätutkimus, heinäkuu-syyskuu 2016

Marko Soini, yleissuunnitelmaraportin taitto ja paino, Sundae Creative Oy, tammikuu 2017

Hankkeelle perustettiin seurantaryhmä, joka piti kokoukset 8.2.2016, 14.3.2016, 30.5.2016, 3.10.2016. Jäseninä olivat: Otto Huttunen, Mänttä-Seura ry., puheenjohtaja

Olli Huttunen, Mänttä-Seura ry.

Iiro Koskelainen, Mänttä-Seura ry.

Tommi Myllärinen, Lentävät museokoneet ry.

Juhani Mäkinen, Lentävät museokoneet ry.

Antti Tuominen, Lentävät museokoneet ry.

Antti Korkka, MW-Kehitys Oy

Sirkka Sortti, Mänttä-Vilppulan kaupunki

Hannu Kempainen, Mänttä-Vilppulan kaupunki

Juha Kolhinen, PoKo ry.

Markus Lumenkehto, projektipäällikkö, sihteeri

Mänttä-Seura ry:n kumppaneina hankkeen toteuttamisessa ovat olleet:

Mänttä-Vilppulan kaupunki (maanomistaja, kaavoitus)

Lentävät museokoneet ry. (ilmailuyhdistys, paikalliset ilmailuharrastajat)

MW-Kehitys Oy (kehitysyhtiö, yrityskehitys ja matkailun kehittäminen)

Sastamalan koulutus kuntayhtymä SASKY (lentokoneasentajakoulutuksen toteuttaja)

Tampereen ammattikorkeakoulu TAMK (maakuntakorkeakoulutoiminta)

Kumppaneilla ei ollut rahoitusvastuuta hankkeessa. Rahoitusvastuun kantoi Mänttä-Seura ry., joka myös yksin vastasi hankkeen omarahoitusosuudesta.

Yleissuunnitelmaluonnosta palkattiin tekemään kaksi kokenutta kaupunkisuunnittelijaa, Heikki Tegelman (SAFA) ja suunnittelija Vesa Kauhanen. Kummallakin on takanaan pitkä työura Suomessa ja ulkomailla mitä moninaisimmassa kaupunki- ja rakennussuunnittelun tehtävissä. Heidän palkkaamiseen päädyttiin Sassi-Kannusniemi-alueen sisältävän poikkeuksellisen vaatimustason vuoksi. Alue sisältää lähes kokonaisuudessaan erityissuunnittelutaitoa vaativia kohteita (lentopaikka, tuhkanlajitusalue). Suunnittelijoilta vaadittiin myös kokemusta suhteuttua toimeksianto ja sen vaatimat menetelmät kunnan johtamaan kaavoitusprosessiin. Suunnittelijat vierailivat toimeksiannon aikana kaksi kertaa Sassi-Kannusniemessä, minkä lisäksi hankkeen suunnittelukokouksia järjestettiin kolme kertaa Kuopiossa.

Hankkeen henkilökunnan käyttöön vuokrattiin toimistotilat Sastamalan koulutus kuntayhtymän kiinteistöstä (Koskelankatu 2) Mänttä-Vilppulasta. Hankkeen kirjanpito hoidettiin Mänttä-Seuran käyttämässä tiloimisto Tiliportissa.

Mänttä-Seura ry. otti rahoitusriskin ja aloitti hankkeen omalla vastuullaan 7.1.2016. Hankepäättös huhtikuussa kuitenkin saatiin haetun mukaisesti ja poisti riskin.

## 5.1 Master Plan -hankkeen kustannukset ja rahoitus

Mänttä-Seura ry:n on saanut välirahoituksen tämän hankkeen toteuttamiseksi Mänttä-Vilppulan kaupungin lainana. Hankkeen omarahoitusosuus on rahoitettu Mänttä-Seura ry:n harjoittaman elokuvatoiminnan tuotoilla vuoden 2016 budjetista

## 5.2 Tiedottaminen, raportointi ja seuranta

Tiedottaminen ja raportointi oli Sassi-Kannusniemi-esiselvitystyön keskeinen toimenpide. Tiedottamista johti hankkeen projektipäällikkö ja sitä toteutti kaksi media-assistenttia. Oman aktiivisen tiedottamisen alustaksi luotiin Internetiin sassiin.fi-sivusto (ideoiden keräysalusta, uutispalsta, suunnitelmien esittäminen). Sivustolla julkaisiin myös hankkeen tuottamia Sassin Uutiset -ohjelmia. Lisäksi tuotettiin sisältöä Sassin Facebook-sivulle. Lentopaikkaa koskevan tiedottamisen alustaksi luotiin manttasassi.fi-sivut.

Koska selvitystyö kosketti hyvin laajaa kohderyhmää (käytännössä kaikkia lähialueen asukkaita), hankkeesta ja siihen osallistumisesta tiedotettiin laajasti myös sanomalehdistön kautta. Paikallinen KMV-lehti ja Aamulehti seurasivat hankkeen tuloksia tiiviisti laatiin eri vaiheissa laajoja artikkeleita. Ilmailuharrastajien tärkeä kohderyhmä saatiin tiedottamisen piiriin Suomen Ilmailuliiton avustuksella. Mäntän lentopaikkaan liittyvästä kehitystyöstä lähti sähköisesti tiedotteet liiton 6184 jäsenelle.

Raportointia hankkeen etenemisestä toteutettiin hankkeen seurantaryhmän kokouksissa. Tiedonvaihto etenkin kaupungin kaavoituksen kanssa oli hankkeen edetessä tiivistä. Sassi-Kannusniemi-hankkeen väliraportti käsiteltiin Mänttä-Vilppulan kaupunginhallituksessa 29.8.2016.

Hankkeessa toteutettiin seuraavat keskustelutilaisuudet: 9.2.2016, 28.4.2016, 31.5.2016, 20.12.2016. Tilaisuudet järjestettiin elokuvateatteri Bio Säteessä ja niihin kutsuttiin lehti-ilmoituksilla KMV-lehdessä. Tilaisuuksien alla lehti kirjoitti niistä myös puffijutun. Osallistujamäärä tilaisuuksissa vaihteli 40-80 välillä.

Tilaisuuksien työjärjestys eteni alun ideakeräämisestä ja tehtävänannon täsmentämisestä suunnitelman etenemisen seuraamiseen. Vilkas keskustelu yksityisten ja yhteisöjen ideoista huomioitiin hanketyössä. Tilaisuuksissa kuultiin myös kaupungin kaavoituskatsaukset. Paikallislehti KMV ja Aamulehti seurasivat keskustelutilaisuuksia ja niistä laadittiin näyttävät jutut.

Hankkeen tiedottamisesta vastasivat Iiro Koskelainen ja Olli Huttunen, joilla kummallakin on vahva kokemus sähköisestä viestinnästä. Hankkeelle luotiin omat Internet-sivut osoitteeseen [www.sassiin.fi](http://www.sassiin.fi). Sivut toimivat hankkeen tiedotuskanavana sekä ideoiden ja kommenttien keräämisen alustana. Hankkeen Facebook-sivuksi valikoitui jo aiemmin luodut Sassi-sivut, joita hankkeen tiedottajat ryhtyivät ylläpitämään. Näillä sähköisillä alustoilla julkaistiin hankkeessa tehtyjä materiaaleja ja Sassin uutisia. Lentopaikan tarpeita varten luotiin myös sivusto [www.manttasassi.fi](http://www.manttasassi.fi), jossa informaatio on suunnattu ilmailuharrastajien käyttöön. Sivusto tarvitaan, koska Mäntän lentopaikalla on poikkeava laskukierros ja se on yksi Suomen harvoista palvelujen äärellä sijaitsevista lentopaikoista.

Monipuolinen viestintä on koko hankkeen ajan ylläpitänyt aktiivista keskustelua hanketta seuraavien keskuudessa. Aktiivisin ryhmä löytynee ilmailuharrastajista, joiden tavoite Mäntän lentopaikan virallistamisesta on kehittämistyön kenties ensimmäisenä toteutuva asia. Tiedottamisella on siksi ollut myös tehtävä välittää valmisteluvaiheen tietoa viranomaisille. Trafin vaatimukset lentopaikan turvallisuustekijöihin liittyen koskevat pääosin tiedonlevitystä lentopaikan erityisolosuhteista. Näin hankkeessa luodut sivustot lentopaikan opastamiseen ja tiedonsaantiin liittyen ovat edistäneet virallisen lentopaikan pitoluvituksen asiaa.

## 5.3 Esitykset jatkotoimenpiteiksi

Sassin kehittäminen on jo käynnissä. SASKYN lentokoneasentajakoulun siirtyminen alueelle on herättänyt kiinnostusta ilmailukytkentäisen yritystoiminnan piirissä. Onkin mahdollista, että rakentaminen alueella saa lähiaikoina jatkoa lentopaikan kylkeen hahmotelluista yritysenteistä. Lentopaikalla myös ilmaillaan aktiivisesti maanomistajan luvalla aina olosuhteiden salliessa. Tarvittavat toimenpiteet virallisen lentopaikan pitoluvan hakemiseksi Trafilta ovat enimmiltä osiltaan ratkaistuja. Käsillä on lupaava kokonaisuus, jossa alueen eri toiminnot luovat merkityksen toisilleen. Kyseessä on uuden, innovatiivisen ja modernin kaupunginosan kehitystyö. Laaditussa



yleissuunnitelmaluonnoksessa yhdistyvät kansainvälinen ja kansallinen matkailu, uudentyyppinen konseptiasuminen, tapahtumanjärjestäminen, harrastukset sekä elinkeino- ja palveluyrittäjyys.

Mäntän lentopaikan ja kulttuuripääkaupunkipuiston kehittäminen ja toteuttaminen Mänttä-Vilppulan kaupungin vetämänä on helpoin ja todennäköisesti toimivin ratkaisu. Kaupunki tarvitsee investointihankkeisiin yksityisiä kumppaneita. Kumppaneita varten tarvitaan täsmennettyjä rakentamissuunnitelmia ja kustannusarvioita, joita tulee laatia valmistelutyössä kevään 2017 aikana. Kulttuuripääkaupunkipuiston liikkeelle saattaminen voi tapahtua kaupungin/kulttuuritoimen ja MW-Kehityksen yhteistyönä.

Kaupungin omana hankkeena voidaan hakea lentopaikan rakentamisinvestointihanketta Pirkanmaan ELY:n hallinnoimasta maaseudun kehittämisrahasta. Lentopaikan lupaprosessia tulee jatkaa Trafín kanssa ja ympäristölupa alueille tulee hakea vaikka ensin väliaikaisena keväällä 2017.

## 6. Liitteet

### LIITE 1: Hankkeen aikana pidetyt tapaamiset, kontaktit (yksityiset ja yhteisöt)

#### HAASTATTELUT JA TAUSTAKESKUSTELUT

Aaltonen Jussi, projektipäällikkö, Tampereen teknillinen yliopisto  
Ahvenjärvi Jari, liikuntasihteeri, Mänttä-Vilppulan kaupunki  
Anttila Juhani, koulutuspäällikkö, Tredu  
Aspiola Kari, yrittäjä, Tmi K. Aspiola, Vantaa  
Auvinen Markus, talousjohtaja, Mänttä-Vilppulan kaupunki  
Dupuis Sarah, johtaja, AERODISC Hangarenbau, Belgia  
Eskelinen Kirsti, maankäyttöinsinööri, Mänttä-Vilppulan kaupunki  
Gilan Ronny, yrittäjä, Myllyranta, Mänttä-Vilppula  
Hakanen Eko, Mänttä-Vilppula  
Halttunen Tuomas, lentopaikat ja turva-asiat, Trafi  
Happonen Juha, kalastusopas, Mänttä-Vilppula  
Hannula Paavo, toimitusjohtaja Lahti-Hallit Oy  
Huotari Jaakko, myyntipäällikkö, Versowood Oy  
Heikkilä Mari, toiminnanjohtaja, Räyskälä-Säätiö  
Heikkilä Osmo, Selänpään lentokenttä EFSE  
Henrik de la Chapelle, hallituksen puheenjohtaja, Gösta Serlachiuksen taidesäätiö  
Hottola Jani, lupakirjat ja tarkastuslentotoiminta, Trafi  
Ingervo Jussi, puutarhuri, Lahti  
Innanmaa Jyrki, Keurusselän pursiseura ry.  
Jatkola Minna, koirakerhon jäsen, Mäntän Nuuskut ry.  
Jokelainen Juha, projektipäällikkö LSK Business Park Oy, Kauhava  
Jokinen Helena, ympäristönsuojelusihteeri, Mänttä-Vilppula  
Joutsen Juha, lentopaikka-asinatuntija, Finavia Oyj  
Jyrävä Harri, projektipäällikkö, Ramboll Oy  
Jääskeläinen Kari, Mäntän lennokkikerho, Mänttä-Vilppula  
Kaindl Hannelore, lennonjohtaja, Flugplatz Koblenz-Winningen GmbH, Winningen, Saksa  
Karhu Markku, tarjouspäällikkö, A-insinöörit Oy  
Karttunen Kari, tehtaanjohtaja, Metsä Tissue Oy  
Kasari Teuvo, suunnittelija, A-insinöörit Oy  
Kauhanen Vesa, yhdyskuntasuunnittelija, Kuopio  
Kauppinen Eira ja Pentti, Sassinniemi, Mänttä-Vilppula  
Kempainen Hannu, tekninen johtaja, Mänttä-Vilppulan kaupunki  
Kistner Achim, toimitusjohtaja, Regionalrat Wirtschaft Rhein-Hunsrück e.V., Saksa  
Klees Josef, Geschäftsführer, Flugplatz Hangelar, Sankt Augustin, Saksa  
Koikkalainen Esko, GoSleep Oy, Mänttä-Vilppula  
Koivulahti Marjo, yksikönpäällikkö, Ramboll Oy  
Koivurova Markku, toimitusjohtaja, Atol Avion Oy  
Kolhinen Juha, toiminnanjohtaja, PoKo ry.  
Kolisoja Pauli, professori, Tampereen teknillinen yliopisto  
Konttila Jukka, Tredu  
Kopponen Olavi, koulutuspäällikkö, Tampereen ammattikorkeakoulu  
Korhonen Ismo, toimitusjohtaja (->2016), MW-Kehitys Oy  
Korkalainen Pentti, lentopaikat ja turva-asiat, Trafi  
Korkka Antti, markkinointijohtaja, MW-Kehitys Oy  
Koskinen Kari T., professori, Tampereen teknillinen yliopisto  
Koskinen Marko, kehityspäällikkö, Pirkanmaan liitto  
Koskinen Timo, myyntipäällikkö, Linnasteel Oy  
Kulman Mauri, yksikönjohtaja, A-insinöörit Oy  
Krämer Hermann, puheenjohtaja, Deutsch - Amerikanischer Segelflug - Club e.V., Flugplatz Mont Royal EDRM, Saksa  
Nyholm Yngve, suunnittelija, Best-Hall Oy  
Mäkinen Ari, tutkimusinsinööri, Ramboll Oy  
Kuusela Tomi, opettaja, lentokoneala, Sasky  
Laakkonen-Pöntys Karoliina, maakuntakaavoitusjohtaja  
Lahtinen Pentti, kehitysjohtaja, ympäristötekniikka, Ramboll Oy  
Latikka Timo, toiminnanjohtaja, Suomen ilmailuliitto ry.



Lehti Jari, lajipäällikkö, Suomen ilmailuliitto ry.  
 Lehtonen Mervi, maaseudun kehittämisasiantuntija, ELY, Tampere  
 Leppänen Minna, yliopisto-opettaja, Tampereen teknillinen yliopisto  
 Molz Wolfgang, projektijohtaja, Regionalrat Wirtschaft Rhein-Hunsrück e.V., Saksa  
 Muteli Kai, puheenjohtaja, Keurusselän pursiseura ry.  
 Mutikainen Hannu, puheenjohtaja, Mäntän seudun luonnonsuojeluyhdistys ry.  
 Myllärinen Tommi, puheenjohtaja, Lentävät museokoneet ry.  
 Mäkelä Tauno, yrittäjä, Mänttä-Vilppula  
 Mäkinen Ari, tutkimusinsinööri, Ramboll Oy  
 Mäkinen Juhani, Lentävät museokoneet ry.  
 Mäkinen Pasi, kehitysjohtaja, MW-Kehitys Oy  
 Mäkinen Petri, sähköautomaatiomestari, Mäntän Energia Oy  
 Niecknig Ralf (Dr.), Lehrer, Bonn, Saksa  
 Nippala Eero, lehtori, Tampereen ammattikorkeakoulu  
 Nousiainen Timo, plänneri, Tmi Knesa  
 Nurmi Jari, yksikön päällikkö, lentopaikat ja turva-asiat, Trafi  
 Näränen Teppo, lentopaikan johtaja, Immola  
 Palmi Toomas, toimitusjohtaja, Fuelpro Oy  
 Peura Ilkka, everstilutnantti evp., lentosotakoulun koulutuskeskuksen johtaja, Kauhava  
 Peurala Matti, Jämin Hiihtotunneli Oy, Jämijärvi  
 Pohja Markku, kaupungingeodeetti (eläk.), Orivesi  
 Pylvänäinen Arto, rehtori, Sasky  
 Pättiniemi Reino, Mänttä-200-ajot (eläk.), Lahti  
 Rantanen Sari, puheenjohtaja, Mäntän palvelukoira yhdistys ry.  
 Rintala Mikko, lentopaikka-asiantuntija, Finavia Oyj  
 Rekula Anssi, myyntipäällikkö, Atol Avion Oy  
 Roponen Juha, talousjohtaja, Gösta Serlachiuksen taidesäätiö  
 Saari Mikko, National Airdromes, Viestintävirasto  
 Saarinen Jari, yrittäjä, Mänttä-Vilppula  
 Salo Sarianna, turvallisuusasiantuntija, KVM-Turvapalvelut Oy  
 Schmittinger Dirk, tarkastaja, LandesBetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, Saksa  
 Silpola Heikki, lentopaikat ja turva-asiat, Trafi  
 Sirviö Esa, kaupunginjohtaja, Mänttä-Vilppula  
 Sivonen Pauli, museonjohtaja, Gösta Serlachiuksen taidesäätiö  
 Skogberg Pertti, ilmailuasiantuntija (eläk.)  
 Soini Sirpa, Jämin Matkailu- ja Lomakeskus Oy, Jämijärvi  
 Sorsa Jussi, lentopaikat ja turva-asiat, Trafi  
 Sortti Sirkka, kaupunginarkkitehti, Mänttä-Vilppula  
 Stemmler Heiko, johtaja, FlightSimCenter Kastellaun, Saksa  
 Stranden Leena, yliarkkitehti, ELY-keskus  
 Suojanen Elina, yhteyspäällikkö, Pirkanmaan liitto  
 Suokas Aki, Windcraft Oy, Lahti  
 Sällinen Raimo, Mäntän lennokkikerho, Mänttä-Vilppula  
 Tallila Petri, yritysasiantuntija, ELY, Tampere  
 Talvio Raino, kehityspäällikkö, Mäntän Energia Oy  
 Tegelman Heikki, yliarkkitehti (SAFA), Kuopio  
 Tero Alvoittu, laatu- ja ympäristöpäällikkö, Metsä Tissue Oyj  
 Tohu Jukka, lehtori, Tampereen ammattikorkeakoulu  
 Tuominen Antti, yrittäjä  
 Tuomivaara Riikka, tiedottaja, Suomen Ilmailuliitto  
 Tykkyläinen Jari, maankäyttöpäällikkö, Metsä Group  
 Weber Uwe, markkinointijohtaja, Comco Ikarus GmbH  
 Wermann Oliver, osaston johtaja, LandesBetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, Saksa  
 Valkeiskangas Seppo, varapuheenjohtaja, Lentotekniikan Kilta  
 Vierinen Jari, vs. koulutuspäällikkö, lentokoneala, Sasky  
 Viitanen Erkki, tekninen johtaja, Mänttä-Vilppulan kaupunki  
 Viitaniemi Harri, toimitusjohtaja, Finsilva Oyj  
 Viljamaa Manne, lehtori, Tampereen ammattikorkeakoulu  
 Viro Jukka, lentokapteeni, Hendell-Aviation  
 Vuori Voitto, Jämikeskus, Jämijärvi  
 Vänskä Lauri, ilmailuasiantuntija (eläk.)  
 Värilä Anne, maaseudun kehittämisen asiantuntija, ELY, Tampere  
 Züscher Thomas, tarkastaja, LandesBetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, Saksa  
 Äikäs Taneli, lentokenttäpäällikkö, Jämijärvi

## LIITE 2: Hanketyössä hyödynnetty tausta-aineisto

### RAPORTIT JA TAUSTA-AINEISTOT

Kirjalliset ja digitaaliset lähteet

Salmela, M. (2015). Otaniemen liito-oravat ja opiskelijat samaan taloon. Helsingin Sanomat 5.12.2015.

Etelä-Suomen lentokenttä Forssan seudulle. (2008). Selvitystyö ja loppuraportti. Forssan Seudun Kehittämiskeskus Oy. Humppilan kunta. 2008.

Liinamaa, J., Ahvenjärvi, J., Kolhinen, J., (2008). Mäntän Sassin lentokentän toimintojen kehittäminen v. 2008-2012. Liiketaloussuunnitelma. Lentävät museokoneet ry. 2008.

Vänskä, L., Skogberg, P., (2006). Mäntän kentän selvitystyö 14.2.2006. Lentävät museokoneet ry. 2006.

Nyt on oikeiden päätösten aika. (2015). Malmin lentoaseman ystävät ry. 2015.

ASL Vendée Air Park (2015). [www.vendeeairpark.fr](http://www.vendeeairpark.fr). luettu 7.1.2016.

Siljan Airpark. (2015). [www.siljanairpark.se](http://www.siljanairpark.se). luettu 7.1.2016.

Ostsee-Airpar Rerik-Zweedorf (2015). [www.ostsee-airpark.de](http://www.ostsee-airpark.de). luettu 7.1.2016.

Sirén, A., (2016) Sveitsin pienlentopaikat. 2016.

Mäntän kaupunginhallitus. (2008). Mäntän lentokentän kehittäminen. Kaupunginhallituksen pöytäkirja 6.10.2008 ja 20.10.2008. Mäntän kaupunki. 2008.

Lentokoneille tarkoitettujen maa-alueilla sijaitsevien valvomattomien lentopaikkojen rakentaminen, pitäminen, palvelut ja varustus. (2013). Ilmailumääräys AGA M1-1. Trafi. 2013

Kevytlentopaikan perustaminen (1996). Ilmailumääräys AGA M1-4. Lentoturvallisuushallinto. Ilmailulaitos. 1996.

Polvi-Malkki, M., Poskela, P., (2016). Tehdään uusi lentopaikka! Tutkimus pienlentopaikkojen palveluista sekä Mänttä-Sassin harrasteilmailusta. Tampereen ammattikorkeakoulu. 2016.

Suokas, A., (2015). Mänttä-Sassin EF?? Äänitasomallinnus. Windcraft Oy. 2015

Koskivaara, M., Luojus, R., Nirhamo, J., Sireeni, A., Tevä, H., Viinikainen, M., (2007). Helsingin seudun lentokenttäselvitys. Liikenne- ja viestintäministeriö. 2007

Räyskälä-Säätiö. Säännöt. Räyskälä.

Rautavaara-Säätiön säännöt (2004). Rautavaara-säätiö. Rautavaara. 2004

Päijät-Hämeen lentokenttä-säätiön säännöt. Päijät-Hämeen lentokenttä-säätiö. Lahti.

Tuominen, T., (2009). Vesivehmaan lentokentän kehittäminen. Malmilaisten näkökanta. Lahden ammattikorkeakoulu. Matkailun koulutusohjelma. Opinnäytetyö. 2009.

Kiikala-Säätiön toimintasuunnitelma vuodelle 2010. (2009). Kiikala-Säätiö. Hallitus/JuS. Salo. 2009

Teeristö, I., (2015). Valvomattomien lentopaikkojen ympäristöriskien hallinta – nykytilan kartoitus ja kehitysehdotukset. Turun ammattikorkeakoulu. 2015.

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisselvitys. Ramboll Oy, 2012.

Lahtinen, P., Ronkainen, M., (2016). Voimalaitoksen sivutuotteiden hyötykäyttö maarakentamisessa. Geotekninen suunnittelu. Ramboll Oy. 2015

Taidekaupungin matkailustrategia 2016-2020. Matkailutoimijoiden käsikirja. Onvisio Consulting. (2016)

Mänttä-Vilppulan kaupungin strategia


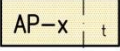


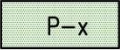
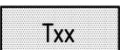

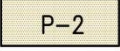








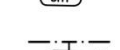
Myllyrannan alueen kehittämissuunnitelma, Mäntän kaupunki 2004



## LIITE 3: Sassi-Kannusniemi-yleissuunnitelman kaavamerkinnot

YLEISSUUNNITELMALUONNOKSEN MERKINTÖJEN SELOSTUS;  
SUUNNITELMAN MERKINNÄT PERUSTUSTUVA PÄÄASIASSA  
MÄNTÄN KESKUSTAN OSAYLEISKAAVAN MERKINTÖIHIN.  
NIIÄ ON TÄYDENNETTY SISÄLTÖÄ TÄSMENTÄVIN INDEKSÖINNEIN  
HAVAITOKUVAVIITEIN JA MUUNLAISIN SELITYKSIN.  
YLEISSUUNNITELMA SISÄLTÄÄ MYÖS OSIN HAVAINNEKUVA-AINEISTOA.  
KAUPUNGIN LOPULLISTEN KAAVOJEN LAATIJA TÄSMENTÄÄ LOPULLISET  
MERKINNÄT SELITYKSINEEN. SAMOIN MÄÄRITELLÄÄN RAKENNUSOIKEUDET  
NIMISTÖT, RAKENNUSTAPA-OHJEET, AUTOAIKKAVAATIMUKSET YMS.

ALUEEN KÄYTTÖ SISÄLTÄÄ HAVAITOKUVA-AINEISTON LISÄTEKSTEJÄ  
JOIDEN TARKOITUS ON VAIKUTTAA LAADITTAVAAN ASEMAKAAVAAN

	MATKAILUPALVELUJEN ALUE
	PIENTALOVALTAINEN ASUNTOALUE t-merkinnällä varustetulla alueelle saa rakentaa pienlenkkehällin ja työtiloja sekä lähialueen palveluja
	ASUIN- LIIKE- JA TOIMISTORAKENNUSTEN ALUE
	VIIRISTYSALUE
	PUISTOALUE JONKA SUUNNITTELUSSA JA KÄYTTÖSSÄ ON HUOMIOITAVA MAAPERÄN KANTAVUUS
	TEOLLISUUS- JA VARASTOALUE Alue on tarkoitettu lentotoimintaan liittyväksi teollisuus-, työtila ja opetustoimintaa palvelevaksi alueeksi aluetta voi käyttää asuntoautojen ja veneiden kausisäilytykseen
	TEOLLISUUSALUE JOLLE YMPÄRISTÖ ASETTAA TOIMINNAN LAADULLE ERITYISIÄ VAATIMUKSIA
	PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE Alue on tarkoitettu lentotoimintoihin liittyvien palveluiden rakentamiseen
	RAUTATEILIIKENTEEN ALUE
	YLEINEN PYSÄKÖINTIALUE
	VENEVALKAMA-ALUE Alueelle voi sijoittaa veneiden ja lentokoneiden tankkauspaikan
	LENTOKENTTÄALUE JA LENTOKENTTÄLIIKENTEEN ALUE
	LENTOKONEIDEN LIIKENNEALUE
	VESIALUE Alueelle saa rakentaa laitureita, alueelle saa sijoittaa poijuja ja alusten kiinnitys rakenteita, aluetta voi ruopata vesialueen käytön edellyttämällä tavalla
	OHJEELLINEN ALUE JONKON SUUNNITELTAVA EDUSTAVA LIITTYMÄ-, OPASTUS JA PYSÄKÖINTI PUISTOALUEELLE
	MUINAISMUISTOALUE
	LUONNON MONIMUOTOISUUDEN KANNALTA TÄRKEÄ KOHDE