



LJ

15.10.2002

Kas/TSA

Kaupunginhallitus

Khs dnro	2002-12001-11
Stn dnr	
Saap./Anl.	18-10-2002

Keskustatunnelin hyötyjen arviointi on tunnelin toteuttamisen kannalta keskeinen kysymys. Yksiselitteisiä hyötyjä on tehtyjen laajojen selvitysten perusteella vielä vaikea hahmottaa. Käynnissä olevat Kampin alueen laajat uudelleenjärjestelyt tulevat joka tapauksessa vaikuttamaan ydinkeskustan liikenneolosuhteisiin. Tunnelin rakentamisen siirtäessä pitkälle tulevaisuuteen on lähes mahdoton ennustaa, kuinka kii-reelliseksi tunneli tulisi arvioida verrattuna moniin muihin suunnittelun alla oleviin mittaviin liikenneinvestointeihin. Esimerkiksi ydinkeskustan kävelyolosuhteiden odotetaan kohentuvan lähivuosina keskustatunnelistä riippumatta. Rakennuslautakunta ei ole kovinkaan vakuuttunut keskustatunnelin tarpeellisuudesta. Keskustatunnelin hyödyllisyys on riippuvainen siitä, millaisena se käytännössä toteutetaan.

Toinen kysymys on, tulisiko tunnelin rakentamiseen varautua kaavoituksella vai ei. Vaikka asemakaava ei luonnollisestikaan velvoita tunnelin toteuttamiseen, saattaa se vaikeuttaa monien maanpäällisten hankkeiden toteuttamista tai ainakin nostaa niiden kustannuksia. Taloudellisesti epäedullisin ratkaisu on, että tunneli jouduttaisiin myöhemmin louhimaan ja rakentamaan maanpäällisiltä osiltaan täysin valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Jos tunnelikaava päätetään laatia ja hyväksyä, tulee tarkoin selvittää kaavan rajoitukset ja vaikutukset valtuuston helmikuussa 2002 hyväksymän Töölönlahden asemakaavan mukaisten uusien rakennuskortteleiden toteuttamiseen. Töölönlahden kaavassa maanalaisen liikennetunnelin rakenteisiin on varauduttu muun muassa kieltämällä kellari- tai muiden maanalaisten tilojen rakentaminen suunnitellun tunneliinjauksen kohdalla.

Vaihtoehto C:n arvioidaan vähentävän liikennettä pintakatuverkosta muita vaihtoehtoja enemmän. Jos tunnelia ei rakenneta ennustetaan kantakaupungin liikenneolosuhteiden vaikeutuvan Ruoholahden, Jätkäsaaren ja Munkkisaaren lisääntyvän maankäytön seurauksena. Sen sijaan keskustan läpikulkevaan liikenteeseen ei tunnelilla olisi selvitysten mukaan juurikaan vaikutuksia. Olennaista on, että keskustan läpi kulkevaa raskasta tavaraliikennettä ja siitä asukkaille ja kevyelle liikenteelle koituvaa haittaa voidaan vähentää.

Rakennuslautakunnan mielestä on tärkeätä, että keskustaa voidaan kehittää viihtyisänä ja elinvoimaisena kulttuurin, hallinnon, palveluiden ja kaupan pääkeskuksena. Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen ja liikenneturvallisuuden edistäminen ovat keskustan elinvoimai-

P:\Kn\keskustatunneli-lausunto.doc

Postiosoite
Rakennuslautakunta
PL 2300
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Käyntiosoite
Rakennuslautakunta
Siltasaarekatu 13
Helsinki 53

Puhelin
+(0) 310 2611

Faksi
(09) 310 26206

Internet
<http://www.rakvv.hel.fi>
Sähköposti
rakennusvalvonta@hel.fi



suuden eräitä avaintekijöitä. Onnistuneesti toteutettuna tunneli voi merkittävästi edesauttaa keskustan liikenne-, asiointi- ja asuinympäristön kohentumista.

Kovin laajojen jalankulkualueiden muodostaminen herättää kuitenkin kysymyksiä. Vaikka kiinteistöjen huolto liikenne voitaisiinkin ratkaista erilaisilla maanalaisilla huoltoyhteyksillä, tarvitaan myös maanpäällisiä liikennöintimahdollisuuksia. Esimerkiksi rautatieasemaa ei voida eristää saatto- ja muusta välttämättömästä liikenteestä. Muutoinkin kohtuullinen määrä autoliikennettä kaduilla on olennainen osa kaupunkikulttuuria. Jalankulkijoiden ja autojen rinnakkain olo on kaupunkielämää rikastuttava tekijä. Liikenneturvallisuus voidaan hoitaa nopeusrajoituksilla, ajohidasteilla ja riittävän leveillä ja kaksikäytävillä. Monet ulkomailla toteutetut laajat kävelykeskustat ovat vuosien myötä muuttuneet struktuuriltaan epäselviksi viihtyvyysalueiksi ja sekoittaneet aiemmin selvästi hahmottunutta kaupunkirakennetta. Sen sijaan kaupunkikuvaa rikkomatta toteutetut kävelykeskustat ovat merkinneet viihtyvyyden olennaista lisääntymistä. Hyviä esimerkkejä löytyy niin Suomesta kuin muistakin maista. Helsingissä Esplanadi edustaa 1700-luvun klassismin kaupunkitaiteen ihanteita ja on keskeisimpiä osia Ehrenströmin 1800-luvun alun merkittävää asemakaavallista ratkaisua. Pohjoisesplanadin muuttamista kokonaan kävelykaduksi ei pidä nähdä itseisarvona, vaan Esplanadien kehittämiseen tulee olla muitakin vaihtoehtoja.

Tunneli kaikinensa on monin eri tavoin kaupunkikuvaa vaikuttava rakenne rampeineen, neljänsadan metrin välein sijoittuvine varapoistumisportaikkoineen, poistoilmapiippuineen sekä valaistus- ja opastelaitteineen. Tunnelin toteuttamisessa turvallisuus- ja terveellisyysnäkökohdat ovat keskeisiä. Rakennuslautakunta katsoo kaupunkikuvaneuvottelukunnan tavoin, että tunneli tulee tulkita sellaiseksi kiinteäksi rakenteeksi, joka ominaisuuksiensa vuoksi edellyttää viranomaisvalvontaa ja tätä kautta rakennuslupaa.

Tunnelia varten laadittavan asemakaavan tulee kaupunkikuvaneuvottelukunnan korostamalla tavalla olla maanpäällisiltä ja näkyviin tulevien rakenteiden osalta riittävän yksityiskohtainen. Kaavamääräyksiin tulee sisällyttää riittävät laatusoat takaavat vaatimukset. Historiallisesti kaikkein arvokkaimmassa ympäristössä tulee käyttää myös rakennushistoriallista asiantuntemusta.

Autoilijoiden kannalta tunnelia ei voida pitää kaikkein miellyttävimpänä ajoympäristönä. Jos vaihtoehtoja on, niin monet autoilijat valitsevat mieluummin maanpäällisen katuyhteyden muun muassa näkymien ja maisemien takia. Onkin tärkeätä suunnitella tunneli myös esteettisesti



korkeatasoiseksi ja houkuttelevaksi. Laadukkaalla tunneliarkkitehtuurilla on myös jo psykologisesti turvallisuutta lisäävä vaikutus. Harkin-
nanarvoista on käyttää ympäristö- tai muuta taidetta, joka saattaa tehdä tunnelista positiivisia elämyksiä tarjoavan kaupunkielementin.

Keskustatunneli on ainutkertainen mahdollisuus parantaa Helsingin niemen kaupunkistruktuuria sekä ympäristöä ja kaupunkikuvaa. Kes-
kinkertaisesti toteutettuna se on kuitenkin uhka tällä hetkellä kohtuullisen tyydyttävästi niemen asukkaita sekä siellä työssäkäyviä ja asioivia palvelevan, koko valtakunnan keskeisimmän kaupunkialueen tulevaisuudelle. Tinkiminen tunnelin toteutuksen laatutasosta ja tyytyminen puolittaisiin ratkaisuihin maanpäällisten, näkyville tulevien rakenteiden osalta arpeuttaisi pysyvällä tavalla rakennushistoriallisesti keskeisimpiä osia kaupungista. Tunnelihankkeen suunnitteluun tuleekin kytkeä parhaat saatavilla olevat suunnittelijavoimat. Tunnelin tekninen, toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen laatu tulee voida varmistaa. Ulkomaisia esimerkkejä ja kokemuksia on syytä hyödyntää ja harkita ulkomaisten suunnittelijoiden käyttämistä.

Tunnelihankkeen pitkittyminen voi muodostua ongelmalliseksi. Erityisen ongelmallista on, jos tunneli päätetään taloudellisista rajoituksista johtuen toteuttaa vaiheittain. Tunnelin rakentamista puoltavat todelliset hyödyt saattavat silloin jäädä vuosikausiksi saavuttamatta. Mikäli tunneli avattaisiin liikenteelle ensimmäisen rakennusvaiheen (Töölönlahti – Siltavuori) valmistuttua, tulisi tuolloin selvittää, olisiko tällä tarkoittamattomia haittavaikutuksia liikenteen lisääntymisen muodossa.

Kaavaan sisällytettävät tunnelivaraukset maanpäällisine osineen rajoittavat maankäytön suunnittelua mahdollisesti vuosikymmeniksi eteenpäin. Toisaalta yhden selkeän linjausvaihtoehdon valinta on parannus siihen verrattuna, että pidettäisiin auki useita vaihtoehtoja. Kaupunkisuunnittelulautakunnan ehdotus C-vaihtoehdon valitsemiseksi jatkosuunnittelun ja asemakaavoituksen pohjaksi saa rakennuslautakunnan tuen.

Rakennuslautakunta liittää lausuntoonsa kaupunkikuvaneuvottelukunnan asiasta 11.9.2002 antaman lausunnon.

RAKENNUSLAUTAKUNTA

XX
XX

Kauko Koskinen
puheenjohtaja

Anna-Liisa Varala
pöytäkirjanpitäjä



LAUSUNTO KESKUSTATUNNELIN JA KESKUSTAN KATUVERKON JATKOSUUNNITTELUSTA

Kaupunkikuvaneuvottelukunta on kuullut 4.9.2002 pitämässään kokouksessa ksv:n arkkitehdin Martin Bundersin alustuksen keskustatunnelin ja keskustan katuverkon jatkosuunnittelusta.

Neuvottelukunta on viimeksi 19.4.2001 antanut keskustatunnelin ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta Uudenmaan ympäristökeskukselle lausunnon. Neuvottelukunta totesi nyt, että jatkosuunnittelun pohjaksi esitetään vaihtoehtoa C. Tämä ratkaisu käsittää pidemmän tunnelin kuin muut vaihtoehdot ja sen kustannukset ovat myös korkeammat kuin muiden vaihtoehtojen.

Tunnelin ja siihen liittyvien rakenteiden vaikutus kaupunkikuvaan

Tunnelin näkyviin tulevien rakenteiden laatuasosta ja siten pitkälti myös niiden kustannustasosta tulee tehdä päätös jo tässä vaihtoehtojen valinnan vaiheessa. Esityksen maininnat siitä, että rakenteet asettuvat osaksi kaupunkikuvaa ja että mm. ramppien ympäristöön sovittaminen on vaativa tehtävä, eivät ole riittäviä varmistamaan laadukasta lopputulosta.

Esimerkiksi rakennettavien portaikkojen sijoituksesta ja suunnittelusta tulee ottaa jo asemakaavaan niin yksityiskohtaiset määräykset, että ne riittävät suunnittelun ohjaamiseen. Samoin on jo kaavassa kiinnitettävä huomiota kävelyalueiden miljööseen.

Neuvottelukunta on em. aikaisemmassa lausunnossaan todennut, että selvimmin katukuvassa näkyviä uusia rakenteita ovat tunneliin ja sieltä pois vievät ajorampit. Yleisesti ottaen on kaupunkikuvallisesti edullisempaa sijoittaa rampit kaksisuuntaisina keskelle katutilaa kuin käyttää kahta yksisuuntaista, kadun laitaaan sijoitettavaa ramppia. Ajorampit tulee rakentaa mahdollisimman lyhyiksi ja niiden korkeatasoinen suunnittelu on tärkeää.

Liikennemerkkit ja opasteet ovat esittelymateriaalissa esittämättä, joten tunnelin olemassaolo tulee todellisuudessa näkymään katukuvassa huomattavasti selvemmin kuin materiaali antaa ymmärtää.



11.9.2002

Suunnitelmaan sisältyy useita maan päälle tulevia poistoilmapiippuja ja varapoistumisteiden portaikkoja. Ne tulee mahdollisuuksien mukaan sijoittaa olemassa olevien rakennusten yhteyteen eikä erillisiksi rakennelmiksi. Erityistapaus on kuitenkin suojellun ja historiallisesti arvokkaan Rautatieasemarakennuksen yhteyteen esitetty piippu. Mikäli sitä ei pystytä yhdistämään rakennuksen suunniteltuun laajennukseen, piippu tulee sijoittaa erilleen asemarakennuksesta.

Siellä missä piiput yms. joudutaan sijoittamaan vapaasti sijoituviksi rakennelmiksi, niiden suunnittelu tulee ymmärtää vaativaksi ja keskustan kaupunkikuvaan vahvasti vaikuttavaksi tehtäväksi. Rakenteiden tulee keskustan alueella olla erityisen varovasti mitoitettuja ja sijoitettuja.

Maanpinnalle tulevien rakenteiden lisäksi ovat myös tunnelin sisäiset näkymät tärkeitä. Ajoväylien yms. valaistukseen tulee panostaa riittävästi ja tunnelin pinnat on suunniteltava huolellisesti ja käsiteltävä sopivan suurpiirteisesti.

Rakennusluvan tarve

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 113 §:n mukaan rakennuksena pidetään kiinteää tai paikallaan pidettäväksi tarkoitettua rakennelmaa, rakennetta tai laitosta, joka ominaisuuksiensa vuoksi edellyttää viranomaisvalvontaa turvallisuuteen, terveellisyyteen, maisemaan, viihtyisyyteen, ympäristönäkökohtiin taikka muihin MRL:n tavoitteisiin liittyvistä syistä. Tällainen rakennelma, rakenne tai laitos edellyttää MRL 125 §:n mukaan rakennuslupaa.

Neuvottelukunta katsoi, että keskustatunneli kokonaisuutena on em. tavalla viranomaisvalvontaa edellyttävä kiinteä rakenne ja että sen rakentaminen siis edellyttää rakennuslupaa.

XX
XX
XX

Lauri Jääskeläinen
puheenjohtaja

Juhani Nortomaa
sihteeri