



LJ

31.5.2010

Hallintokeskus
Kirjaamo
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Lausuntopyyntö 30.4.2010 Dnro 2010 – 859/654
Rakvv 99-33-10-LAU

PISARA-RATA: YLEISSUUNNITTELU JA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Rakennusvalvontavirasto toteaa ohjelmasta seuraavaa.

Arviointiohjelma on kattava. Sen sijaan arviointimenetelmiä tulee vielä tarkemmin selvittää. Erityisesti vaikutukset kulttuuriympäristöön ja rakennettuun ympäristöön tulee arvioida tähän erikoistuneen asiantuntijan tai asiantuntijaryhmän toimesta. Maisema-arkkitehdin koulutus yksinään ei ole riittävä tai sopiva.

Maanpäälliset osat

Hankevaihtoehto, jossa Pisara-rata on pinnassa Pasilassa ja tunneliosuus alkaa Pasilan aseman eteläpuolelta johtaa kahden lisäraiteen rakentamiseen Pasilan ja Tivolitien välille sekä Eläintarhan ja Alppipuiston kohdalla kahden tunnelisuuaukon rakentamiseen. Tällä vaihtoehdolla voi olla kulttuurimaisemaan kielteisiä ja vähäistä suurempia vaikutuksia. Niiden hyväksyttävyys tulee tarkkaan harkita.

Radan maanpäällisten osien vaikutusten myös Pasilassa ja Käpylässä tulee olla positiivinen lisä rakennettuun maisemaan ja tämä vaatii korkeatasoista suunnittelua ja laaja-alaista suunnitteluryhmää. Ryhmässä tulee olla mukana arkkitehtuurin ja maisema-arkkitehtuurin pääsuunnittelijatasoinen pätevä suunnittelija.

Tunneliasemien maanpäällisten osien vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön tulee minimoida esimerkiksi rakentamalla asemien maanpäälliset osat olemassa olevien rakennusten yhteyteen. Mahdollisten maanpäällisten osien suunnittelun tulee olla korkealuokkaista. Niiden pääsuunnittelijalta tullessaan edellyttämään korkeinta eli AA – kelpoisuutta.



LJ

31.5.2010

Maanalaiset osat

Länsimetro on tulkittu kokonaisuudessaan, myös tunnelisuuksiensa osalta, viranomaisvalvontaa siinä määrin edellyttäväksi, että metro kaikinensa edellyttää rakennuslupaa (MRL 113 §). Sama tulkinta pätee Pisara-rataan.

Suojeltuja kohteita osuu radan vaikutusalueelle paljon. Samoin puupaaluilla ja puisilla perustuksilla olevia rakennuksia sijoittuu vaikutusalueelle. Pohja- ja orsivesien tason vaihteluita tulee seurata systemaattisin järjestelyin. Niiltä osin kuin rata kulkee Töölönlahden alueella, voidaan radan aiheuttamia haittavaikutuksia arvioida VTT:n "Töölönlahden alueen pohjavesien virtausmallin" avulla. Malliin on viimeksi lisätty Muusikkitalon osuus.

Rakennustyö

Rakennustyönaikaisia haittavaikutuksia on syytä arvioida huolella. Maankaivuulausuntoihin ja rakennuslupiin tullaan liittämään määräyksiä pölyn, mudan ja muiden haitallisten aineiden leviämisen estämisestä, tiiviiden kuormalavojen käytämisestä ja kuormien peittämisestä, kuorma-autojen renkaiden pesusta jne. Myös paikalliset melu- ja tärinähaitat tulee huolella kartoittaa.

RAKENNUSVALVONTAVIRASTO

Lauri Jääskeläinen
virastopäällikkö

Juha Pulkkinen
yliarkkitehti



LJ

12.4.2011

Kaupunginhallitus
Hallintokeskus
PL 1
00099 Helsingin kaupunki

§ 122

LAUSUNNON ANTAMINEN KAUPUNGINHALLITUKSELLE PISARA-RADAN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

PÄÄTÖS

Rakennuslautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon

Pisara-rataa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Arviointiselostus vaikuttaa periaatteessa kattavalta. Kaikki neljä hankevaihtoehtoa arvioidaan samoilla kriteereillä. Vaihtoehtojen vertailutaulukko (Selostuksen luku 8) on selkeä.

Rakennusvalvontavirasto antoi rataa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta lausunnon 31.5.2010. Lausunnossaan virasto edellytti, että vaikutukset kulttuuriympäristöön ja rakennettuun ympäristöön tulee arvioida tähän erikoistuneen asiantuntijan tai asiantuntijaryhmän toimesta. Maisema-arkkitehdin koulutusta yksinään ei pidetty tähän tehtävään riittävänä tai sopivana.

Valitettavasti lausuntoa ei ole noteerattu. Varsinaisessa arviointiryhmässä ei ole ollut edustettuna rakennushistorian asiantuntijaa. Selostuksessa tosin (s. 54) kerrotaan, että arvioitaessa vaikutuksia maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön on pidetty erillisiä työpalavereita sidosryhmien ja asiantuntijoiden kanssa. Selostuksen liite 1 sisältää lisäksi luettelon suunnittelualueella olevista valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä. Samoin on lueteltu lailla ja asemakaavalla suojellut kohteet sekä muut arvokkaat ja huomioitavat alueet ja kohteet suunnittelukohteiden läheisyydessä ja kiinteät muinaisjäännökset.

Liitteen 1 osalta voi todeta, että siinä mainitut rakennussuojelulaki (60/1985) ja asetus valtion omistamien rakennusten suojelusta (480/1985) on kumottu. Rakennussuojelua koskee nykyään laki rakennusperinnön suojelusta (498/2010). Valtion omistamien rakennusten erityissäätelystä on luovuttu. Liite tulee tältä osin päivittää.



Maanpäälliset osat

Kun eri vaihtoehtojen kustannukset jätetään laskuista pois, niin suurimmat erot löytyvät juuri vaihtoehtojen maisemalliseen, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvista vaikutuksista. Lyhyt Pisara-rata on arvioitu tältä osin huonoimmaksi ja eniten haitallisia vaikutuksia aiheuttavaksi. Sen haitallisia vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja -perintöön pidetään selostuksen vertailutaulukossa erittäin huomattavina.

Viraston lausunnossa 31.5.2010 todetaan muun muassa:

Radan maanpäällisten osien vaikutusten myös Pasilassa ja Käpylässä tulee olla positiivinen lisä rakennettuun maisemaan ja tämä vaatii korkeatasoista suunnittelua ja laaja-alaista suunnitteluryhmää. Ryhmässä tulee olla mukana arkkitehtuurin ja maisema-arkkitehtuurin pääsuunnittelijatasoinen pätevä suunnittelija.

Rakennuslautakunta katsoo, että jatkosuunnittelussa tulee kulttuuriympäristö ottaa nyt esitettyä selvästi vakavammin huomioon. Tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa selvää vastaavankaltaisista ulkomaisista tunneli- ja rataratkaisuista. Suunnittelussa olisi paikallaan olla ulkomaista asiantuntemusta rakennetun kulttuuriympäristön osalta.

Joka tapauksessa rakennusvalvonta tulee aikanaan edellyttämään tunnelin maanpäällisten osien pääsuunnittelulta korkeinta eli AA-tasoa.

Maanalaiset osat

Virasto totesi lausunnossaan 31.5.2010 Pisara-radan olevan kokonaisuudessaan, myös tunneliosuuksiensa osalta, viranomaisvalvontaa siinä määrin edellyttävä, että hankkeelta edellytetään rakennuslupaa (maankäyttö- ja rakennuslain 113 §).

Suojeltuja rakennuskohteita osuu radan vaikutusalueelle paljon. Samoin puupaaluilla ja puisilla perustuksilla olevia rakennuksia sijoittuu vaikutusalueelle. Pohja- ja orsivesien vaihteluita tulee seurata systemaattisesti. Niiltä osin kuin rata kulkee Töölönlahden alueella, voidaan haittavaikutuksia arvioida VTT:n laatiman virtausmallin avulla.

Kaiken kaikkiaan on rakennustyönaikaisia haittoja syytä arvioida huolella ja ottaa ne suunnittelussa huomioon. Rakennuslupien yhteydessä tullaan asiaan kiinnittämään erityistä huomiota.



6.3.2015

Virastopäällikkö

Ksv:n lausuntopyyntö: Pissararadan asemakaavan muutos nro 12290

HEL 2012-010853 T 10 03 03

Pissararatahanke on tarpeellinen hanke Helsingin ja pääkaupunkiseudun kehittämisessä. Kaava-asiakirjoista ilmenee valmistelun laaja-alaisuus ja monitahoisuus ja monien asiantuntijatahojen osallistuminen työhön. Teknisesti erittäin vaativa hanke tulee tekemään omalla sarallaan historiaa. Vaikea ja laaja hanke on kyetty kiitettävällä tavalla tuomaan esille kaava-aineistossa.

Pissararadan reitti asettuu suurimmaksi osin kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle alueelle, josta osa on myös valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Alueella on runsaasti myös yksittäisiä kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäviä rakennuksia ja puistoja.

Samalla kun hanke pyrkii varmistamaan julkisen liikenteen toimivuuden kaupungin keskeisillä alueilla kolmen maanalaisen aseman rakentamisen kautta, se puuttuu kaupunkimiljöönsä keskeisiin kohtiin. Kaupunkitilan ja -kuvan kannalta olennaisia muutoksia tulevat olemaan yhtäältä uudet rautatieasemien sisäänkäynnit sekä porras- ja hissiyhteydet. Samoin asemien läheisyyteen sekä niiden väliselle rataosuudelle esitetyt lukuisat ilmanvaihtokuilut (ilmanvaihto-, paineentasaus-, savunpoisto sekä lv- ja sähkökuilut) muuttavat ympäristöä näkyvästi. Lisäksi tunnelien suuaukot muun muassa Eläintarhan ja Alppipuiston alueella aiheuttavat merkittäviä ruhjeita kaupunkimaisemaan. Pissararadan rakentamisen aikaiset järjestelyt tulevat vaikuttamaan julkiseen kaupunkitilaan voimakkaasti ja pitkän aikaa.

Hankkeen ja kaava-asiakirjojen laajuus mahdollistaa tässä vain joidenkin tärkeimpien asioiden ja yksityiskohtien esiin nostamisen.

Asemien sisäänkäynnit sekä muut porras- ja hissiyhteydet



6.3.2015

Virastopäällikkö

Asemat ansaitsevat kukin yksilöllisen julkisen ilmeensä, mutta toisaalta niiltä vaaditaan yhtenäisiä, kaikkia asemia yhdistäviä tekijöitä, kuten selkeätä ja yhdenmukaista opastusjärjestelmää sekä väriytyksen ja materiaalien yhdenmukaisuutta. Asemien sisäänkäyntirakennusten neuvottelukunta toivoi olevan ilmeeltään keveitä, paviljonkimaisia.

Kaupunkikuvaneuvottelukunta näki tarpeelliseksi harkita maanpintaan johtavien porras- ja hissiyhteyksien lukumäärää. Niitä vähentämällä välttyttäisiin puuttumasta joihinkin kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennuksiin ja ympäristöihin. Esimerkiksi Stockmannin tavaratalon arkkitehtuurin integriteettiä ja sen länsikulman asemaa kaupunkikuvassa ei tulisi rikkoa. Kolmensepänaukiolle yhteyden avaaminen ei myöskään istu. Siksi jatkossa tulisi vielä selvittää mahdollisuuksia sijoittaa sisäänkäynti viereisiin kiinteistöihin. Neuvottelukunta pohti, voisiko porras- ja hissiyhteyden sijoittaa vastapäiseen Tallbergin taloon. Samoin pidettiin mahdolltomana Lasipalatsin aukiolle koneporrasyhteyden vaatimaa, havainnekuvan esittämää rakennelmaa. Mikäli aukiolle on tarpeen sijoittaa sisäänkäynti, tulee se suunnitella yhdessä Amos Anderssonin taidemuseon rakenteiden kanssa, yhtä laadukkaaksi ja niihin yhteensopivaksi. Töölöntorin rajaamisen usealla rakennuksella ja rakennelmalla neuvottelukunta epäili heikentävän paikan ominaisluonnetta avoimena kaupunkitilana. Jatkosuunnittelun pohjaksi olisi syytä selvittää toriaukion ympäristön historiaa ja laatia torin erityispiirteet huomioon ottava kokonaissuunnitelma. Toisaalta ei kannata tinkiä siitä, että maan alta päästään nopeasti maan pinnalle, liukuportaiden ja hissien mitoituksen tulee olla riittävä.

Ilmanvaihtokuilut

Ilmanvaihtokuilurakennelmien suurta määrää pidettiin ongelmallisena. Erityisesti neuvottelukunta esitti huolensa niiden koosta ja muistutti, että jo asemakaavavaiheessa tulisi varmistaa, ettei tarvittavien rakennelmien koko toteutusvaiheessa kasva. Jokaisen kuilun sijoitus julkisessa miljöössä merkitsee vaativaa sovittamista. Siksi on tärkeää, että kaikkien tarpeellisten kuilujen paikat ovat tiedossa ja tarkoin reunaehdoin kaavaan kirjatut niin, ettei hallitsemattomiin lisäjärjestelyihin ajauduta. Suotavaa olisi, mikäli mahdollista, kuilujen integroiminen olemassa oleviin tai rakennettaviin uusiin rakennuksiin taikka sijoittaminen korttelien sisäpihoille.



6.3.2015

Virastopäällikkö

Esimerkiksi Kallion virastotalon tietämille esitetyt kuutiot nähtiin paikkaan epäsopivina ja liian talomaisina. Paasivuoren puistikkoon tulevan rakennelman sijaintia ja kokoa pidettiin epäonnistuneena ja epäiltiin havainnekuvassa esitetyn, rakennelmaa peittävän puuston elinmahdollisuuksia. Asemakaavavaraus tulisi pyrkiä siirtämään pois puistosta. Samoin Varsapuiston laidalle esitetty rakennelma on aivan liian näkyvä ja kaupunkitilaan sopimaton. Se, samoin kuin Sammonpuistikkoon esitetty kuilurakennelma, on havainnekuvisissa sijoitettu keskelle puistoa. Näissä ja muissa vastaavissa paikoissa rakennelmat tulisi sijoittaa eheän kaupunkitilan reunavyöhykkeelle eikä sen keskelle.

Todettiin, että Kampin hiljentymiskappelin läheisyyteen esitetyn ilmanvaihtokuilurivistön vaikutus kaupunkitilaan on kyseenalainen. Neuvottelukunta totesi, että kaavassa edellytettyjen ympäristötaiteen keinojen sijaan ilmanvaihtokuilut tulisi pyrkiä ratkaisemaan yksinkertaisin, huomiota herättämättömin muurirakentein. Taideteoksena kuilut kilpailisivat lähimiljöön arkkitehtuurin kanssa. Myös muualla kyseisenlaisten teknisten rakennelmien tulisi olla mieluummin vähäeleisiä kuin vahvoja itsenäisiä aiheita kaupunkitilassa. Jos kuiluja jossain haluttaisinkin käyttää ympäristötaiteena, tulisi suunnittelusta järjestää taidekilpailu.

Tunnelien suuaukot

Ratatunnelia ja huoltoa varten rakennettavat suuaukot tuottavat väistämättä suuria muutoksia kaupunkimaisemaan ja kaventavat osaltaan keskustan rajallisia vapaa- ja viheralueita.

Eläintarhan alueella ja Alppipuistossa tapahtuvat muutokset tulevat olemaan näkyviä ja kiistämättä nykytilannetta heikentäviä. Jatkotyössä tulee neuvottelukunnan mukaan varmistaa, että visuaalinen vaurio minimoidaan hyvän ja asiantuntevan suunnittelun sekä tiukan mittakaavan keinoin. Diakoniapuiston huoltotunnelin suuaukon ympäristöön havainnekuvassa esitetty armollinen vehreys ei voi luultavasti aivan tässä mittakaavassa säilyä. Siltavuorenpenkereeseen rakennettavaksi esitettyä Pisara-radon huollon vaatimaa ajoaukkoa neuvottelukunta piti paikkaan liian massiivisena. Erityisesti neuvottelukunta oli huolissaan esitetyn kaltaisen otsapinnan tyllystä ilmeestä. Sen mittasuhteisiin ja maisemointiin tulee jatkotyössä kiinnittää erityistä huomiota.



6.3.2015

Virastopäällikkö

Rakentamisen aikaiset järjestelyt

Suurisuuntainen hanke aiheuttaa useammassa pisteessä Helsinginniellä isoja väliaikaisia järjestelyjä. Neuvottelukunta totesi, että myös näissä järjestelyissä tulee kiinnittää huomiota kaupunkimiljöön ilmeeseen suunnittelemalla työmaa-aidat ja muut väliaikaiset rakenteet laadukkaiksi.

Pisarahankkeen toteutusaikataulun nyt saatua lisäaikaa, tulisi se hyödyntää huolelliseen jatkosuunnitteluun. Neuvottelukunta totesi, että kuten aiemmin Vauhtitien sillasta, on tarpeellista järjestää arkkitehtuurikilpailuja muidenkin keskeisten rakennelmien tarkemmasta suunnittelusta. Suunnittelijoiden pätevyyteen ja kelpoisuuteen on kiinnitettävä huomiota. Kokemus ja ymmärrys kulttuurihistorialliseen ympäristöön suunnittelusta on edellytys hyvälle lopputulokselle.

Todettiin myös, että kaavaselostuksessa tuodaan hyvin esiin ja puolustetaan myös kaupunkikuvallisia ja historiallisia arvoja. Onkin huolehdittava siitä, että jatkosuunnittelussa hyvät periaatteet löytävät kussakin yksittäisessä rakentamiskohteessa optimaalisen konkreettisen muodon. Neuvottelukunta korosti myös jatkosuunnittelun aikana tapahtuvan tiiviin viranomaisyhteistyön tärkeyttä.

Lauri Jääskeläinen
Virastopäällikkö

Henna Helander
yli-arkkitehti