

Kaupunkien pääväylien estetiikka

II VAIHE, osa 1
RATKAISUMALLIT JA SUUNNITTELUPROSESSI

Tiehallinnon selvityksiä 80/2001



Hanna Pikkarainen, Jani Päivänen, Laura Yli-Jama

Kaupunkien pääväylien estetiikka

II VAIHE, osa 1 RATKAISUMALLIT JA SUUNNITTELUPROSESSI

Tiehallinnon selvityksiä 80/2001

TIEHALLINTO

Helsinki 2001

ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-844-0
TIEH 3200726

Multiprint Oy
Vaasa 2002

Julkaisua myy/saatavana:
Tiehallinto, julkaisumyynti
Telefaksi 0204 22 2652
e-mail: julkaisumyynti@tiehallinto.fi

TIEHALLINTO
Tekniset palvelut
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 22 150

TIIVISTELMÄ

Väyläestetiikka on tarkoituksenmukaista kauneutta, jonka sisältö muodostuu valinnoista. Tässä työssä keskitytään kaupunkien pääväylien estetiikkaan. Pääväylien vaikutus kaupunkikuvaan on suuri, vaikka väylään liittyviä rakenteita ei mielletä arkkitehtuuriksi samalla tavoin kuin rakennuksia. Kauneus, kestävyys ja käytännöllisyys eivät ole väylähankkeissa keskenään samanarvoisia tavoitteita. Monet kaupunkiväylät ovat mittakaavaltaan hallitsemattomia ja irrallisia ympäristöstään. Ne toteutetaan pitkällä aikavälillä, usein erillisenä ympäristön maankäytöstä. Prosessin osallisilta puuttuu yhteinen kieli sekä estetiikan että koko suunnittelun osalta.

Väyläestetiikan ratkaisumalleja on tässä selvityksessä tarkasteltu Jyväskylän rantaväylän kehittämisen ideakilpailuehdotusten perusteella.

Kilpailun järjestivät vuonna 1999 Jyväskylän kaupunki ja Keski-Suomen tiepiiri. Kilpailutöissä erotuu kaksi tapaa lähestyä suunnittelutehtävää:

1) Väylää käsitellään osana muuta kaupunkirakennetta. Suunnittelun kohderyhmänä ovat kaupungin asukkaat. Tavoitteena on kaupunkirakenteen eheytyminen, väylän estevaikutuksen poistaminen, viihtyisyyden lisääminen sekä kaupungin imagon kohottaminen. Nämä ratkaisumallit ovat pitkän aikavälin toimenpiteitä, jotka vaativat tiivistä yhteistyötä maankäytön ja väyläsuunnittelun kesken, mutta voivat tuottaa lopulta hyviä tuloksia.

2) Väylätilaa käsitellään tielläliikkujan kokemusmaailmasta katsottuna. Tavoitteita ovat väylätilan liittäminen osaksi kaupunkikuvaa sekä väylätilan elämyksellisyys ja orientoitavuus. Väylän jaksoitus perustuu kaupunkirakenteen sisältöön, mutta ilmenemismuodot eivät suoraan liity siihen. Tilaa on käsitelty erityisesti maisemasuunnittelun ja ympäristötaiteen keinoin. Ehdotuksissa, joissa liikeneratkaisu on toimiva, yksittäiset aiheet tuntuvat perustellummilta.

Väyläestetiikan laatutavoitteisiin liittyviä kysymyksiä on tarkasteltu kahden pilottihankkeen avulla. Molemmat hankkeet liittyvät Kehä III:n parantamiseen.

Vantaan kaupungin E 18 pääkaupunkiseudulla, reunakaupungin kaupunkikuva -hankkeen tavoitteena on katsoa väylää ja sen ympäristöä leveämpänä vyöhykkeenä, jonka rakentaminen ja hoito on tehtävä yhteistyössä väylään ja sen ympäristöön liittyvien osapuolten kanssa. Kaupunkikuvan tarkastelun myötä voidaan löytää yhteys paikalliseen identiteettiin, jonka perusteella varsinaista väyläarkkitehtuurin suunnittelua voidaan tehdä. Prosessin irrottaminen väyläsuunnittelusta antaa väyläestetiikan kysymyksille enemmän käsittelyaikaa ja painoarvoa.

Toinen pilottikohde on Kehä III välillä Lentokentäntie – Tikkurila, rakennussuunnitelma (Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri). Tiesuunnitelmavaiheessa määritelty laatuolosuokeitus on rakennussuunnitelmavaiheessa kaiken rakennettavan lähtökohtana ja on mahdollistanut poikkeuksellisen perusteellisen arkkitehtuurin käsittelyn. Väyläestetiikan muodostumisen kannalta vastuuhenkilöiden poikittainen vuorovaikutus on tärkeää. Yhtenäisen väyläkokonaisuuden muodostuminen koko Kehä III:lla on kuitenkin epävarmaa, koska toteutussuunnittelu tehdään paloissa.

Tutkittaessa estetiikkaa kaupunkien pääväylien suunnitteluprosessissa sekä väyläsuunnittelun kieltä ja kulttuuria lähdeaineistona on käytetty kahta jo toteutettua esimerkkipäylää. Ensimmäinen esimerkkipäylä on Vuotie. Vuosaari on Helsingin viime vuosien suurimpia aluerakentamiskohteita, jonka yksilöllisen mutta alueita jakavan sisäntuloväylän muodostavat leikkauksessa olevat Vuotie ja metrorata rinnakkaiskatuineen.

Koko Vuosaaren suunnittelusta vastanneet tahot ovat tehneet myös tiehen liittyvät päätökset. Kiinteä vuoropuhelu auttoi osapuolia luomaan yhteisiä suunnitteluideoita. Prosessiin oli sitouduttu siinä määrin, että oltiin valmiita hylkäämään osa vanhoista suunnitelmista ja aloittamaan puhtaalta pöydältä. Kokonaisuuden suunnittelu yhtäaikaaisesti on helpottanut tiensuunnittelua, tosin metroradan suunnittelun ja sillansuunnittelun erillisyyttä ympäristösuunnitelmasta nähtiin puutteena. Estetiikan

arvostus tavallista tiesuunnitelmaa korkeammalle on ohjannut prosessia ja se ilmenee mm. väylän sijoittamisessa kaupunkirakenteen ehdoilla ja tavallista korkealaatuisemmassa väyläarkkitehtuurissa. Toinen esimerkkiväylä, Helsingintie on osa valtakunnallista päätieverkkoa ja Turun kaupungin merkittävin sisääntulotie, joka kulkee avoimesta peltomaisemasta teollisuusalueen läpi kohti keskustaa rautatien kanssa samassa käytävässä, osittain rakennetun kannen alla. Erityispiirteinä tien suunnittelussa ja siihen liittyvässä päätöksenteossa oli Turun tiepiirin, Turun kaupungin ja VR:n muodostama kolmikantayhteistyö, joka tuotti tien ja radansuunnittelun sekä kaupungin kaavoituksen etenemisen suunnilleen samassa aikataulussa, jolloin isojen rakenteiden yhtäaikainen päätös- ja toteutusprosessi mahdollistui. Yhteistyö painottui kokouksiin ja päätöksentekoon, ei varsinaiseen tiimityöskentelyyn.

Yhteisiä piirteitä kaupungin ja Tiehallinnon (tuolloin Tielaitos) prosessissa esimerkkikohteiden perusteella oli mm. tavoite korkealaatuisuudesta, samat avainhenkilöt alusta loppuun, ympäristön ja väylän yhtäaikainen suunnittelu sekä tyytyväisyys lopputulokseen. Molemmissa tutkituissa prosesseissa on suunnittelun yhtenä taustavaikuttajana ollut asukkaiden tai muiden paikallisten osapuolten kriittinen suhtautuminen hankkeeseen.

Eroavaisuuksia ilmeni mm. työskentelymallissa, organisaatiossa ja estetiikan asiantuntemuksessa. Vuotie-prosessissa haastatellut puhuvat ryhmän *sisäisestä vuorovaikutuksesta* kun taas Helsingintien suunnittelussa painottuu *ulkoinen vuorovaikutus*. Vuotiessä ryhmän pitkälle sisäistämät esteettiset ideat kiteytyivät työn kuluessa ja toivat jatkuvuutta ryhmän toiminnalle. Vuotiessä korostuu vahvojen henkilöiden osuus ja vetäjien roolin vahvistaminen. Helsingintiessä taas esteettiset ratkaisut seurasivat niitä teknisiä ja suunnitteluratkaisuja, joilla haettiin hyväksyttävyyttä vaikean tiehankkeen läpiviemiseksi. Tielaitoksen näkökulmasta kaavoitus toimi monessa kohdin liian hitaasti sen suhteen, että tietä ympäröivä kaupunkirakenne olisi voitu oikein huomioida kaikissa suunnitteluvaiheissa. Turun kaupungin kaupunkisuunnittelijoiden ongelmana on puolestaan ollut ennakoida yksityisten sijoittajien ja yritysten tulevia päätöksiä ja liikkeitä.

Väylien suunnitteluprosessissa kohtaavat sekä organisaatiot että erilaiset ammattilaiset, joiden yhteistyökyvystä työn sujuminen ja tuloksen onnistuneisuus on lopulta kiinni. Liikennesuunnittelijat ovat olleet Suomessa insinöörivetoinen ammattiryhmä, arkkitehteja ei tiesuunnittelussa ole ollut juurikaan mukana. Haastattelumateriaalin perusteella eri ammattiryhmien sanastossa on eroa, mutta henkilökohtaiset intressit tai virka-asema voivat vaikuttaa enemmän kuin koulutustausta.

Tämän selvityksen esioletuksena oli, että erilaisten esteettisten elementtien liimaamisesta valmiin suunnitelman päälle pitäisi siirtyä siihen, että esteettinen asiantuntemus olisi mukana suunnitteluprosessin kaikissa vaiheissa. Tutkituissa prosesseissa mukana olleet suunnittelijat tukivat voimakkaasti tätä ajatusta ja samalla uskovat, että tällä on merkitystä myös rakennushankkeen yleisen hyväksyttävyyden kannalta. Ratkaisevalta vaikuttaa myös, miten paljon panostetaan jo suunnittelun alkuvaiheessa siihen, että löydetään ryhmän sisällä yhteinen näkemys väyläsuunnittelun tavoitteista.

ABSTRACT

Road aesthetics is functional beauty – its substance consists of choices. This project focuses on the aesthetics of urban main roads. Main roads have a large impact on the cityscape, even though road-related constructions are not considered as architecture the way buildings are. Beauty, durability and practicality do not have equal importance as objectives of road projects. Many urban roads are poorly designed in regard to scale and interaction with their environment. They are completed over a long period of time, often separately from the land use of their immediate surroundings. The participants in the process lack a common language relating to both the aesthetic aspects and the entire design.

This study considers the various solution models of road aesthetics on the basis of the entries submitted to the idea competition organised for the development of the Jyväskylä Lake Road.

The competition was organised in 1999 by the City of Jyväskylä and the Road Maintenance District of Central Finland. The entries reveal two different ways of approaching the design project:

1) The road is seen as part of the whole urban structure. The target group during the design process is the city's inhabitants. The aim is to harmonise the urban structure, remove the barrier effect, increase the pleasantness of the surroundings and improve the city's image. These solution models are long-term measures which require close cooperation between land use and road design. However, they can provide good results at the end.

2) Road space is developed from the viewpoint of the road user's experience. The aim is to seamlessly link road space into the cityscape and to make it favourable for orientation and rich in experiences. The sectioning of the road is based on the character of the urban structure, but its actual forms bear no direct relation to it. The treatment of space relies on methods of landscape planning and environmental art. Individual ideas are more justifiable in entries which also present a functional transportation solution.

Questions relating to the quality objectives of road aesthetics have been considered on the basis of two pilot projects. Both projects concern the development of the Ringroad III.

The project of the City of Vantaa, E18 in the Helsinki Metropolitan Area – Cityscape of an Edge City, aims to view the road and its environment as a wider zone, whose construction and maintenance must be undertaken in cooperation with the various parties connected with the road and its environment. By examining the cityscape it is possible to find a connection with the local identity, on the basis of which the actual design of road architecture can be carried out. Separating this process from road design allows questions of road aesthetics more time for consideration and more significance.

Another pilot project is Ringroad III between Lentoasemantie and Tikkurila – construction plan (the Finnish Road Administration, Road Maintenance District of Uusimaa). The grading system defined during the road planning phase is the basis for all construction during the construction planning phase. It facilitates an exceptionally detailed consideration of architecture. To achieve a high standard of road aesthetics, the lateral interaction of the experts responsible for the project is important. However, since the realisation planning is carried out piece by piece, achieving a consistency for the entire Ringroad III is uncertain.

Two examples of already completed road projects have been used as source material when examining aesthetics in the planning process of urban main roads and the language and culture of road design.

Vuotie is the first example. Vuosaari is one of Helsinki's largest area construction projects over the past few years. Its entry road, running in a cut and consisting of Vuotie and the subway track with side streets, is unique but also divisive in regard to its surroundings.

The parties responsible for the planning of the entire Vuosaari also made the decisions regarding the road. Close communication helped the parties to create shared design ideas. Commitment to the process was so high that some of the old plans were readily abandoned in favour of starting with a clean slate. The simultaneous planning of the whole area simplified the road design, even though the design of the subway track and the bridge separately from the environment was seen as a flaw. Aesthetic appreciation beyond ordinary road design projects has guided the process. This is demonstrated for instance in the exceptionally high-quality road architecture and in the placement of the road, which takes the requirements of the urban structure into consideration.


The second example, Helsingintie, is part of the nationwide main road network and the major entry road into the city of Turku. It runs from open fieldland via an industrial area towards the city centre in a tunnel shared with the railway, partly below a built cover. A special characteristic in the planning and related decision-making was the cooperative triangle between the Road Maintenance District of Turku, the City of Turku and the Finnish National Railways. Their cooperation facilitated the almost simultaneous progress of the road and railway planning with the master planning of the city, which in turn facilitated the simultaneous decision-making and realisation process of large structures. The cooperation focused on meetings and decision-making, rather than actual teamwork.

On the basis of the sample projects, shared characteristics in the processes of the city and the Finnish Road Administration (Roads and Waterways Administration at the time) include striving towards high quality, the same key persons from start to finish, simultaneous planning of the road and the environment, and satisfaction in the end result. In both cases studied, one of the underlying influences on the planning process has been the critical attitude of inhabitants or other local parties towards the project.

Differences were visible in the working model, the organisation and aesthetic expertise. Interviewed participants of the Vuotie process spoke of *internal interaction* within the group, whereas *external interaction* was prominent in the Helsingintie project. With Vuotie, aesthetic ideas which the group was strongly committed to crystallised during the project and gave continuity to the group's work. The participation of strong personalities and the intensified role of project leaders is significant in the Vuotie project. With Helsingintie, aesthetic solutions largely followed the technical and planning solutions which were decided on to gain approval for the realisation of the controversial road project. From the viewpoint of the Finnish Road Administration, master planning was too slow on several occasions, making it difficult to allow proper consideration for the urban structure surrounding the road during all planning stages. Meanwhile, the city planners of the City of Turku have found it problematic to anticipate the upcoming decisions and moves of private investors and enterprises.

In the design process of roads, organisations work together with a wide range of experts. The progress of the project and the quality of the end result finally depend on their cooperation skills. In Finland, transportation planners have traditionally been a professional group dominated by engineers – not many architects have taken part in road design. Judging from the interviews, there are differences in the vocabulary of the various professional groups, but personal interests or official rank may be more influential than educational background.

The starting point for this study was the belief that, instead of pasting various aesthetic elements on top of a finished design, there should be a move towards the inclusion of aesthetic expertise in all stages of the design process. The planners who participated in the processes considered in this study were strongly in favour of this view, and also believed that this would be significant for the general acceptability of a construction project. Another decisive factor seems to be how much emphasis the group will give to finding a shared view regarding the objectives of road design early on in the process.

 ESIPUHE

Kaupunkien pääväylien estetiikka -hanke on Tiehallinnon keväällä 1999 käynnistämä, kolmivaiheinen selvitystyö. Hankkeen tavoitteena on tuoda esteettinen näkökulma ja lähestymistapa enemmän tutkittujen näkökulmien kuten esimerkiksi liikenteellisten tai ympäristönhoidollisten näkökulmien tasalle. Tavoitteena on luoda määrittely ja kriteerit väyläestetiikalle sekä malli prosessista, joka tuottaa esteettisesti korkeatasoista ympäristöä.

Hankkeen toisessa vaiheessa on tarkasteltu väyläestetiikan ratkaisumalleja ja laatutavoitteita sekä väyläestetiikkaa suunnitteluprosessissa. Selvityksen johtopäätöksiä on koottu näistä ja edellisistä osista sekä niiden pohjamateriaalista. Tässä raportissa julkaistaan ratkaisumallit ja suunnitteluprosessit; johtopäätökset julkaistaan omana raporttinaan.

Tiehallinnossa hankkeesta vastaavat Göran Strandström ja Anders HH Jansson. Konsulttina toimivan LT-Konsultit Oy:n työryhmään kuuluvat Hanna Pikkarainen, Laura Yli-Jama (vuoden 2000 loppuun asti) ja Jani Päivänen. Lisäksi konsultin asiantuntijoina toimivat Liisa Ilveskorpi ja Pentti Murole.

Helsingissä, joulukuussa 2001
Tie- ja liikennetekniikka

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ/ABSTRACT

ESIPUHE

JOHDANTO

11

1	SELVITYKSEN ENSIMMÄISEN VAIHEEN JOHTOPÄÄTÖKSET	14
1.1	Nykytilanne kaupunkien pääväylillä	14
1.2	Ongelmia pääväylien estetiikan sisällössä	14
1.3	Ongelmia suunnittelu- ja toteutusprosessissa	15
2	VÄYLÄESTETIIKAN RATKAISUMALLIT - JYVÄSKYLÄN RANTA VÄYLÄN IDEAKILPAILU	16
2.1	Kilpailuehdotukset	17
2.1.1	Kilpailuehdotusten kuvaus	17
2.1.2	Lähestymistapa	22
2.1.3	Yhteenvedo ehdotusten ratkaisumalleista	24
2.2	Arvio väyläestetiikan ratkaisumalleista	26
3	VÄYLÄESTETIIKAN LAATUTAVOITTEET SUUNNITTELU PROSESSISSA - PILOTTIKOHTEIDEN SEURANTA	29
3.1	E 18 pääkaupunkiseudulla, kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva	30
3.1.1	Kaupunkikuva Kehä III:lla	30
3.1.2	Reunakaupungin kaupunkikuva -hanke	31
3.1.3	Kaupunkikuva ja väylämiljö, haasteet väylän parantamiselle	32
3.2	Kehä III välillä lentokentäntie-tikkurila	34
3.2.1	Silta- ja melusuunnitteluprosessin kuvaus	34
3.2.2	Väyläarkkitehtuurin tavoitteiden toteutuminen rakennussuunnitelmassa	34
3.2.3	Väyläestetiikka prosessin eri vaiheissa	36
4	VÄYLÄESTETIIKKA SUUNNITTELUPROSESSISSA - ESIMERKKIKOHTEET	39
4.1	Vuotie	39
4.1.1	Väylän kuvaus	39
4.1.2	Suunnitteluprosessin kuvaus ja analyysi	40
4.1.3	Estetiikan asema toimijoiden asenteissa ja prosessissa	43
4.2	Helsingintie	44
4.2.1	Väylän kuvaus	44
4.2.2	Suunnitteluprosessin kuvaus ja analyysi	45
4.2.3	Estetiikan asema toimijoiden asenteissa ja prosessissa	46
4.3	Esimerkkikohteiden vertailu	48
4.3.1	Prosessien vertailu	48
4.3.2	Lopputulos	49
4.3.3	Kaupungin ja Tiehallinnon toimintatapojen erot	49

5	VÄYLÄSUUNNITTELUN KIELET JA KULTTUURI	51
5.1	Väyläestetiikka ja eri ammattikunnat	51
5.2	Estetiikan määrittäminen väyläkohteissa	53
5.3	Suunnittelu vuorovaikutuksena	57
5.3.1	Estetiikka väyläsuunnittelun sisäisessä vuorovaikutuksessa	57
5.3.2	Estetiikka väyläsuunnittelun ulkoisessa vuorovaikutuksessa	58
5.4	Johtopäätöksiä ja avoimia kysymyksiä	60
	LÄHTEET	62
	LIITTEET	66
Liite 1	Väyläestetiikan ratkaisumallit - Jyväskylän rantaväylän ideakilpailu - kilpailuehdotuksia	66
Liite 2	Väyläestetiikan laatutavoitteet suunnitteluprosessissa - pilottikohteiden seuranta	69
Liite 3	Väyläestetiikka suunnitteluprosessissa - esimerkkikohteet	75

JOHDANTO

VÄYLÄESTETIIKKA - KAUNEUS

Tässä työssä puhutaan väylien estetiikasta tai lyhyesti väyläestetiikasta. Ongelmat alkavat jo kyseisen termin määrittelystä. Väylien suunnittelu- prosesseissa osallisina olevat eri alojen ammattilaiset puhuvat keskenään eri kieltä, sana estetiikkakin käsitetään eri tavoin. Ylipäätään ihmiset puhuvat kauneudesta eri tavoin, kauneus liittyy kaikkiin elämänalueisiin, jokapäiväisesti. Estetiikan tutkimuksella on tarkoitus jäsentää tätä kaaosta. Estetiikka perustuu suhteisiin, sitä on vaikea asettaa kaavoihin tai luokitella.

Väyläestetiikka on tarkoituksenmukaista kauneutta, ei koskaan koristelua. Sen sisältö muodostuu valinnoista, samaan tilanteeseen on valittavissa monenlaisia, esteettisesti hyviä ratkaisuja. Tässä työssä keskitytään kaupunkien pääväylien estetiikkaan. Kaupungin pääväylällä on omanlaisensa luonne: se ei ole katu eikä tie, se voi olla sisääntuloväylä, kehäväylä tai ohikulkuväylä. Pääväylä kulkee kaupungin erilaisten osien läpi, joten sen luonne voi myös muuttua reitin varrella. Yksiselitteinen väylän luonteen määrittely ei välttämättä onnistu.

On haastavaa pohtia, kuinka kaupunkien pääväylien suunnitteluprosessiin saadaan muodostumaan toimiva yhteistyö ja ymmärrys eri tahojen kuten Tiehallinnon ja kunnan sekä eri ammattikuntien välillä. Korkealaatuisen ja johdonmukaisen lopputuloksen edellytys on toimiva prosessi, jossa esteettiset kysymykset ovat mukana alusta lähtien ja kaikissa vaiheissa. Prosessin laadulla on merkitystä vain jos lopputuote on laadukas.

KAUPUNKIEN PÄÄVÄYLIEN ESTETIIKKA -SELVITYKSEN VAIHEET

Ensimmäisessä vaiheessa, vuonna 1999 tehtiin katsaus kaupunkien pääväylien nykytilanteeseen, ongelmanasetteluun sekä estetiikan sisällön että suunnittelu- prosessin näkökulmasta. Johtopäätökset ovat toimineet työn seuraavan vaiheen alkuolettamuksina.

Nyt esiteltävässä toisessa vaiheessa väyläestetiikan ratkaisumalleja, laatu- tavoitteita sekä osuutta suunnitteluprosessissa on tarkennettu erityyppisten esimerkkikohteiden analyysin avulla.

Selvityksen kolmannessa vaiheessa tullaan määrittelemään kriteerit pääväylien estetiikalle sekä luomaan ohjelma esteettisten asioiden läpiviemisestä ja laadunvarmistuksesta kaupungin pääväylän suunnitteluprosessissa.

KAUPUNKIEN PÄÄVÄYLIEN ESTETIIKKA -HANKE

I VAIHE, 1999

1. Hankkeen ohjelmointi ja ennakko-oletukset estetiikan elementeistä.
2. Toteutettujen kohteiden analyysi ja asiantuntija haastattelut.
3. Ennakko-oletusten tarkistus.

II VAIHE, 2000-2001

1. OSA

Väyläestetiikan ratkaisumallit:
Jyväskylän rantaväylän ideakilpailun analyysi.

Väyläestetiikan laatutavoitteet:
Kehä III, pilottikohteiden seuranta

Väyläestetiikka suunnitteluprosessissa, väyläsuunnittelun kielet ja kulttuuri:
Esimerkkikohteina Vuotie ja Helsingintie

2. OSA

Johtopäätökset

III VAIHE, 2001-2002

1. **Luonnos väyläestetiikan malleista**
Kriteerit ja kokonaisuus
Prosessin kulku
Laadunvarmistus
2. **Mallien testaus ja kehittäminen**
Uudet pilottikohteet
Asiantuntijaseminaarit ja -haastattelut
3. **Mallien tarkennus**
Ohjeistuksen ohjelmointi

II VAIHE

Toinen vaihe koostuu seuraavista aihepiiristä:

Väyläestetiikan ratkaisumallit ja laatutavoitteet

Lähtökohdaksi on esitetty yhteenveto ensimmäisen vaiheen johtopäätöksistä. Väyläestetiikan ratkaisumalleja on tarkasteltu Jyväskylän rantaväylän ideakilpailuun (järjestäjinä Tielaitos ja Jyväskylän kaupunki) osallistuneiden suunnitelmien avulla. Väyläestetiikan ratkaisumalleja on analysoitu jakamalla ne osakokonaisuuksiin sekä pohtimalla ratkaisujen vaikutusta väylän esteettisen kokonaisuuteen.

Laatutavoitteita on täsmennetty kahden pilottiprojektin kokemusten perusteella. Molemmat projektit liittyvät Kehä III:n parannukseen: toinen on rakennus-suunnitelma välillä Lentokentäntie - Tikkurila (Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri) ja toinen on E-18-hanke Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva (Vantaan kaupunki).

Väyläestetiikka suunnitteluprosessissa, suunnittelun kielet ja kulttuuri

Väyläestetiikkaa suunnitteluprosessissa on tarkasteltu käyttäen esimerkkinä kahta pääväylän suunnitteluprosessia: Turun tiepiirin toteuttamaa kaupungin pääväylää (Helsingintie Turussa) ja Helsingin kaupungin sisäisessä organisaatiossa toteutettua pääväylähanketta (Vuotie).

Projekteissa toimineiden henkilöiden, tilaajan ja suunnittelijoiden, Tiehallinnon, kaupungin ja konsulttien edustajien mielipiteitä prosessista on selvitetty sekä yksilö- että ryhmähaastatteluin. Tarkoituksena on ollut tutkia prosessin vaiheita, vastuita, tehtäviä ja tuotettavia asiakirjoja.

Väylän kuvauksen lisäksi on analysoitu suunnitteluprosessia ja estetiikan asemaa prosessissa. Esimerkkikohteiden vertailussa on pohdittu kaupungin ja Tielaitoksen toteuttaman väyläprosessin eroja.

Lisäksi on käsitelty väyläsuunnittelun kieliä ja kulttuuria. Esimerkkikohteissa toimijoiden haastattelujen perusteella on tarkasteltu väyläsuunnittelun ammattillisia kenttiä ja niiden kulttuurisia eroja sekä estetiikan määrittymistä esimerkkikohteissa. Lopuksi on pohdittu suunnitteluprosessia vuorovaikutuksena.

Johtopäätökset

Tämän selvityksen johtopäätökset on koottu edellisistä osista ja niiden pohjamateriaalista (haastattelut ja suunnitelma-aineistot). Johtopäätösten tavoitteena on palvella koko *Kaupunkien pääväylien estetiikka* –selvityksen kolmatta vaihetta, jossa muodostetaan malleja uusista toimintatavoista sekä työkaluista suunnittelun käyttöön.

Johtopäätöksiin on listattu selvityksen ensimmäisen vaiheen oletusten, Jyväskylän ideakilpailun sekä pilottikohteiden kokemusten perusteella estetiikan kriteereitä ja ilmenemismuotoja kaupunkien pääväylillä. On analysoitu niitä väyläestetiikan ominaisuuksia, jotka muodostavat kaupunkitien. Lisäksi on tarkasteltu laatutasotavoitteita sekä kriteeristön ja suunnitteluprosessin yhteensovittamista.

Tämän jälkeen tarkastelun kohteena on prosessinkulku. Ensimmäisen vaiheen johtopäätöksiä on tarkennettu sekä esimerkkikohteista että pilottikohteista saatujen kokemusten perusteella. Kehittämisehdotukset kohdistuvat prosessin erillisiin yksityiskohtiin. Kokonaisuuden kehittämisen malleja tarkastellaan selvityksen seuraavassa eli kolmannessa vaiheessa.

Tässä raportissa julkaistaan 1 osa: *"Kaupunkien pääväylien estetiikka, ratkaisumallit ja suunnitteluprosessi"*. Osa 2: *"Johtopäätökset"* julkaistaan omana raporttinaan (Tiehallinnon selvityksiä 81/2001).

1 SELVITYKSEN ENSIMMÄISEN VAIHEEN JOHTOPÄÄTÖKSET

1.1 NYKYTILANNE KAUPUNKIEN PÄÄVÄYLILLÄ

Pääväylien vaikutus kaupunkikuvaan on suuri, vaikka väylään liittyviä rakenteita ei mielletä arkkitehtuuriksi samalla tavoin kuin rakennuksia. Meluntorjuntaa aitoineen, valleineen ja tunneliratkaisuineen tai liittymäalueita ja siltoja ei ratkaista arkkitehtonisten periaatteiden mukaan, jolloin yhteys ympäröivään kaupunkirakenteeseen jää irralliseksi. Vielä 60 vuotta sitten rakennettiin kauniita sisään-tuloteitä kuten Helsingin Mannerheimintie tai Mäkelänkatu - Koskelantie ja Tampereen Hämeentie. Nykyiset ympäristövaikutusten arviointiprosessit tuottavat rajoituksia, joita ennen ei osattu tai ei ollut tarvetta ottaa huomioon.

Kauneus, kestävyys ja käytännöllisyys ovat kaiken hyvän suunnittelun lähtökohtia. Valitettavasti ne eivät kuitenkaan ole väylähankkeissa keskenään samanarvoisia tavoitteita. Nykyinen suunnittelukäytäntö ei turvaa onnistunutta lopputulosta estetiikan osalta eikä lopputuloksen valvonnalla ole selkeää vastuuta. Väylätilan järjestelyssä liikennesuunnittelu on määräävänä logiikkana. Esteettinen suunnittelu tulee mukaan liian myöhään, jolloin periaatteelliset ratkaisut on lyöty lukkoon. Estetiikka jää helposti päälleliimatuksi.

Kaupunkien pääväylät toteutetaan pitkällä aikavälillä, jaksoittain. Tästä seuraa, että koko väylän ja sitä ympäröivän maankäytön suunnittelu ei ole yhden tahdonalaisen projektin tulosta ja yhtenäistä kokonaisilmettä on vaikea muodostaa. Suunnittelijat ja päättäjät vaihtuvat eikä ole selkeää tahoa tai pääsuunnittelijaa, joka kantaa vastuun esteettisestä kokonaisuudesta. Jälkeenpäin on vaikeaa määrittää, kenellä on moraalinen vastuu lopputuloksesta. Uuden rakennuslain periaatteiden toteutuminen edellyttää kuntien nykyistä suu-remppaa asiantuntemusta myös esteettisissä kysymyksissä.

Lopputuloksen onnistumista arvioidaan usein suhteutettuna suunnittelu-prosessin vaikeuteen. Todellinen lopputulos on kuitenkin ainoa mitä hankkeeseen osallistumattomat näkevät.

1.2 ONGELMIA PÄÄVÄYLIEN ESTETIIKAN SISÄLLÖSSÄ

Monet kaupunkiväylät ovat hahmottomia ja viimeistelemättömiä. Tyypillisesti väylä on irrallinen ympäristöstään eikä sillä ole yhteyttä kaupunkirakenteeseen tai maisemaan. Väyläarkkitehtuurissa operoidaan liikaa rakenteiden tai yksityiskohtien suunnittelussa. Väylän sovittaminen ympäristöön jää liian usein keskeneräiseksi. Lisäksi yksittäisiä aiheita käytetään irrallaan muusta ympäristöstä. Myöskään maisema-arkkitehtuurin traditio ei ole ollut riittävän laaja-alaista väyläsuunnittelussa. Pääväylien mittakaava ja ajonopeudet huomioon ottaen maisemasuunnittelussa käsitellään liian pieniä yksityiskohtia.

Mittakaava pääväylillä on hallitsematon. Ohjepoikkileikkaukset ovat leveitä verrattuna liikennetarpeeseen. Normeista poiketaan harvoin johtuen turvallisuus ym. tekijöistä. Orientoitavuus puuttuu. Väylällä liikkuessa vihjeet ympäristöstä ja sen muuttumisesta tulevat liian myöhään, väylän luonne ei esimerkiksi anna tarpeeksi ajoissa vihjeitä kaupunkirakenteeseen kääntymisestä eikä väylältä hahmota minne päin on käännyttävä. Meluntorjunta vaikuttaa voimakkaasti väylän esteettiseen ilmeeseen sekä väylällä liikkujan että ympäristön kannalta.

Pääväylien ympäristössä arkkitehtuurin perinteinen tilanmuodostuslogiikka ei toimi. Elementit ovat suuria eikä mikään pinta ole suora. On vaikeaa hallita väyläpinnan avaruusgeometriaa ja liikkeen dynaamisia ominaisuuksia. Tie ei ole pysyvä rakenne pitkiltä jaksoilta. Tie on rakenteena muuttuva ja joustava toisin kuin talo. Vanha rakennus patinoituu kauniisti, väylien arkkitehtuurissa ei tapahdu materiaalien kaunista vanhenemista. Myös teiden parantaminen uusien maankäyttöisten, liikenteellisten tai turvallisuuskäyttökohtien vaatimusten mukaan aina uudelleen estää tien arvokkaan vanhenemisen.

Väyläarkkitehtuurin suunnittelija ei yleensä pysty vaikuttamaan teknisten yksityiskohtien muotoiluun. Kaiteilla tai muilla vastaavilla väylävarusteilla on Tiehallinnon normit, joista tiepiireissä ei yleensä olla halukkaita joustamaan. Tien parantamisessa säilytetään kaikki toimivat rakenteet, esteettiset syyt eivät riitä perusteeksi purkaa olevia rakenteita. Tällöin ei pystytä luomaan arkkitehtonisesti harkittua kokonaisuutta.

1.3 ONGELMIA SUUNNITTELU- JA TOTEUTUSPROSESSISSA

Suunnitteluprosessissa on omat ongelmansa, jotka toistuvat aina uudelleen. Esteettinen ulottuvuus on irrallaan suunnitteluprosessista, aiheet ovat loppuvaiheessa tehtyjä, pieniä operaatioita. Esteettinen tahto puuttuu päätöksenteossa, tulokset muodostuvat sattumanvaraisiksi. Estetiikan perusteella ei tehdä päätöksiä, mutta päätökset koskevat estetiikkaa. Projektin tilaamisvaiheessakin voi syntyä ongelmia, koska estetiikkaa ei yleensä tilata. Tarvitaan ymmärrystä oikeanlaisen asiantuntemuksen tarpeesta. Hankkeen ymmärtävä teettäjä voi paikata monia puutteita.

Päätäjiltä voi, paradoksaalisesti, puuttua pitkäjänteinen yhteiskunnallinen tahto, suunnittelua ohjataan lyhyen aikavälin tarpeilla ja omien henkilökohtaisten ambitioiden mukaan. Vahvat henkilöt vaikuttavat paljon siihen, minkälaiseksi prosessin kulku muodostuu ja onko esteettisillä kysymyksillä painoarvoa. Vastuuhenkilöt vaihtuvat, jolloin pitkän tähtäimen esteettiseen tavoitteeseen ei sitouduta. On sattumanvaraista onko prosessissa mukana esteettistä suunnittelijaa, tekninen henkilöstö tekee usein sekä suunnitelmat että päätökset.

Väylä ja sitä ympäröivä maankäyttö ovat eri tahojen vastuulla. Tästä seuraa, että kaavoitus ja väyläsuunnittelu muodostuvat erillisiksi prosesseiksi. Vaikka Tiehallinnolla on halu tehdä yhteistyötä kunnan kanssa, kunnat eivät välttämättä lähde mukaan yhteistyöhön (pelko maksajaksi joutumisesta). Tiehallinto on kehittänyt omaa prosessiansa vastuulliseksi ja vastaanottavaiseksi sekä oppinut projektien pyörityksen, mutta samalla menettänyt otteen vastuulliseen suunnitteluun. Huolta kannetaan lähinnä vain projektin demokraattisuudesta. Prosessi voidaan tuhota sisäisesti, jos alkuperäistä tavoitetta tukevia ratkaisuja ei ymmärretä määritellä prosessin kaikissa vaiheissa. Väyläsuunnittelussa vastuut leviävät eri ammattilaisille, jotka eivät riittävästi kommunikoi keskenään. Suunnittelutyö hajoaa jo varhaisessa vaiheessa eri ammattikuntien edustajille, tien geometriaa suunnitellaan eri vaiheessa kuin esimerkiksi siltoja. Edes keskeisimpiä väyläestetiikan tekijöitä, vaaka- ja pystygeometriaa ei aina suunnitella samassa vaiheessa. Prosessin osallisilta puuttuu yhteinen kieli. Kyse ei ole pelkästään estetiikan termistöstä vaan myös koko suunnitteluun liittyvästä käsitteistöstä.

2

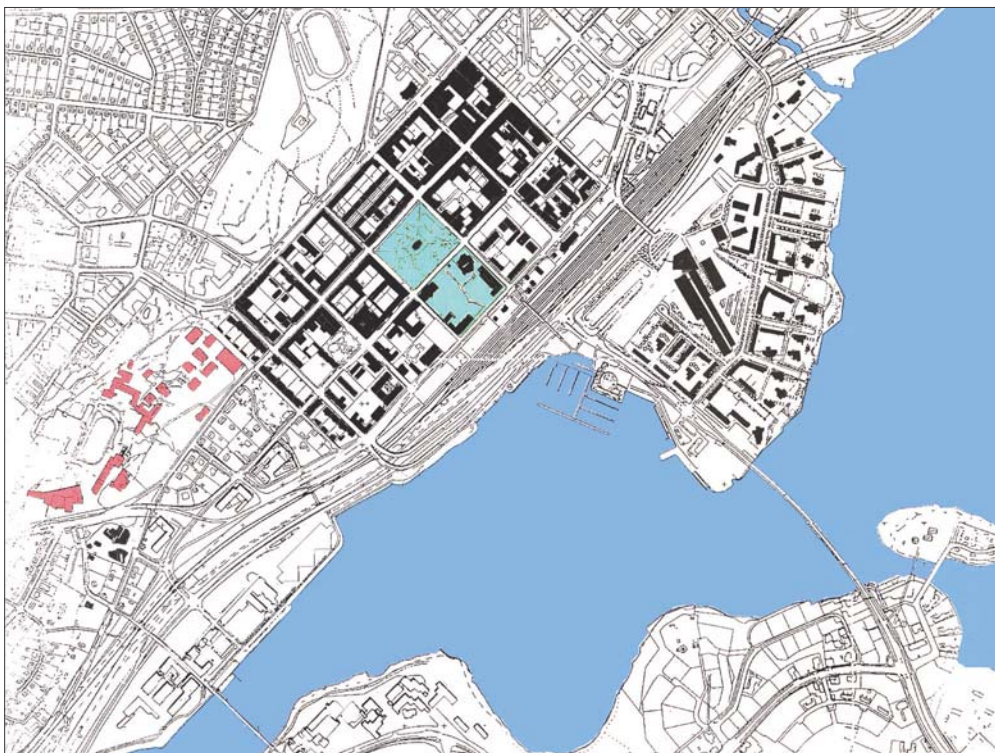
VÄYLÄESTETIIKAN RATKAISUMALLIT - JYVÄSKYLÄN RANTAVÄYLÄN IDEAKILPAILU

Jyväskylän kaupunki ja Keski-Suomen tiepiiri päättivät vuonna 1999 pyytää Rantaväylän (Valtatie 9 Jyväskylän keskustan kohdalla) liikenteellisestä ja kaupunkikuvallisesta kehittämisestä ehdotuksia teknillisiltä korkeakouluilta ja kahdelta liikennealan konsulttitoimistolta. Päätaavoitteena oli arviointiraadin mukaan etsiä ratkaisua Rantaväylän kehittämiselle valtakunnallisen, seudullisen ja kaupungin sisäisen liikenteen väylänä. Kaupunkikuvaa parantavat tekijät olivat ideoinnin painopisteessä. Ehdotusten piti sisältää sekä välittömästi toteutettavia että pitkän aikavälin parannuksen ideoita.

Rantaväylä, sen vieressä kulkevat rautatie ja asemaseutu laajoine ratapiha-alueineen katkaisevat kaupunkirakenteen jatkumisen Jyväsjärven rantaan. Rannassa kulkeva kevyen liikenteen väylä virkistysalueineen ei ole kaupunkilaisien aktiivisessa käytössä meluongelman ja huonojen yhteyksien vuoksi.

Arviointiraadin mukaan ehdotukset poikkesivat paljon toisistaan kaikkien ratkaisujen - liikenteen, maankäytön ja ympäristön - osalta eikä yhtään ehdotusta valittu sellaisenaan jatkotyöstön pohjaksi. Raadin arvioinnissa todettiin, että yhdistämällä Oulun Yliopiston työryhmän liikenneratkaistu ja Suunnittelukolmion työryhmän ympäristön kehittämisehdotukset on mahdollisesti löydettävissä tavoitteita vastaava pohja jatkokehittelyyn.

Jyväskylän rantaväylästä vuonna 1999 pidettyä ideakilpailua käytetään tässä selvityksessä esimerkkiaineistona arvioitaessa kaupunkien pääväylille soveltuvia esteettisen ilmeen parannuskeinoja. Kilpailutöistä on kirjattu idean tavoitteita sekä kaupunkikuvalliset ja liikenteelliset perusratkaisut. Käytettyjä keinoja on jaoteltu tavoitteiden mukaan. Analyysi ei aseta kilpailutöitä paremmuusjärjestykseen. Analyysissa tarkastellaan tuotettujen ideoiden ja ratkaisumallien käyttökelpoisuutta ja yleispätevyyttä sekä yhteyksiä maankäytön, kaupunkikuvan ja väylämiljöön kesken.



Jyväskylän rantaväylä.

2.1 KILPAILUEHDOTUKSET

2.1.1 Kilpailuehdotusten kuvaus

TEKNILLISEN KORKEAKOULUN TYÖRYHMÄN EHDOTUS

Liikenneratkaisu:

Väylä on muutettu maantiestä urbaaniksi bulevardiksi ja laskettu uomaan nelikaistaiseksi moottoritieksi. Tämä mahdollistaa täydennysrakentamisen ja virkistysalueiden tuomisen lähemmäs väylää.

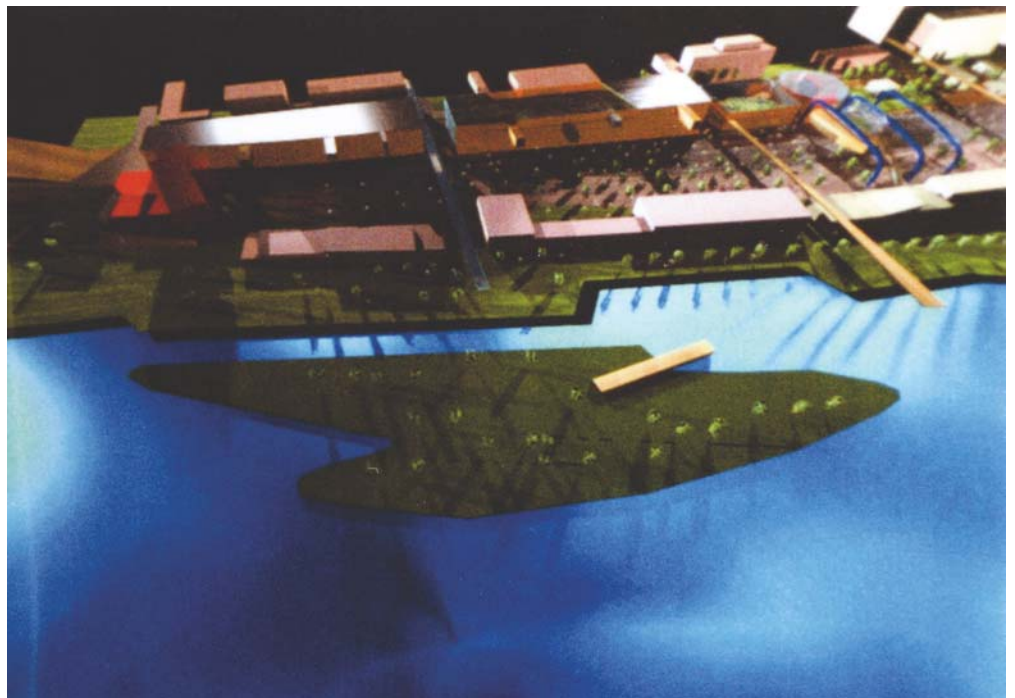
Esteettiset ratkaisut:

Katutila on tiiviisti rakennusten rajaama ja kaupunkiin kääntymistä korostetaan, samoin kuin järvinäkymiä. Väyläuoman laidat rakennetaan maisemataiteen keinoin ja joenrannan kevyen liikenteen väylä kunnostetaan viheryhteydeksi. Mattilanniemen liittymästä muodostetaan kaupunginportti.

Kaupungin puoleiset rakennukset jatkavat ruutukaavan mukaista rakennetta radan ylle kurottuen siltojen avulla. Uudisrakennettava osa toteutetaan läpinäkyvänä vihertalona, joka toimii talvipuistona. Rautatieaseman ympäristö säilytetään pienimittakaavaisena puistoalueena.

Rantapuiston ja muun viheralueen visuaalista yhteyttä korostetaan valovuona, valopilvenä. Valokuitukimppujen hattaramainen valo muodostaa pilvimäisen valokentän. Siltojen päälle tulee istutuksia. Yhteyttä veteen korostetaan saarella, joka on lisätäyttö irti rantaviivasta. Rantaan rakennetaan 600 metriä pitkä urheilukeskus ”campus-henkeen”.

*Helsingin teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston ehdotus,
Saari ja urheilukeskus.*



SUUNNITTELUKOLMION TYÖRYHMÄN EHDOTUS

Liikenneratkaisu:

Väylä muutetaan nelikaistaiseksi moottoritieksi tiepiirin suunnitelman mukaan. Sisäistä liikennettä ohjataan pois valtaväylältä mm. poistamalla tasoliittymät ja toinen Vaasankadun rampeista. Toinen ramppi kääntyy rantabulevardiksi.

Esteettiset ratkaisut:

Väylä on jaettu kolmeen jaksoon, joita on käsitelty eri tavoin. Jaksotus selkeyttää väylän kaupunkikuvaa. Rantaväylästä muodostuu kaupunkimainen bulevardi.

Lähestymisjaksolla Jyväskylään johtavat ”havupuunuolet”. Jakson julkisivu on aina vihreä ja tietila suljettu. Survontien liittymästä avautuu kaupungin sisään-tulon porttina näkymä kaupunkiin ja järvelle.

Sisääntulojaksolla tietila on avoin. Maamerkinä ovat järvi, yliopiston uusi rakennus ja sen edustan puutarha. Rantaväylän ulkokaarella tuhannet kukkivat omenapuut peittävät samalla ratapenkan. Keskusta-alueella väyläympäristö muuttuu puistomaisemmaksi. Vinojen lehtipuurivien väleistä näkyy kaupunki, kauempaa näkyy yhtenäisenä puumassana. ”Nokiapuutarha” toimii parina ”yliopistopuutarhalle”.

Keskustajakso alkaa maamerkinomaisella ”Jyväskylän kaari”-ramppisillalla, joka muodostaa portin keskustaan. Ruutukaava jatkuu ”puukortteleina”, jotka ovat riveihin istutettuja lehmuksia. Kaupungin reunaa täydennetään 2 – 3-kerroksisilla toimistorakennuksilla. Ratapihalla on ympäristötaideteos, punainen tiilimurske raiteiden välissä, joka on muistuma teollisuusrakennuksista. Ratapihan pylväät valaistaan iltaisin maamerkiksi tielläliikkujalle. Näkymäakseli muodostuu kävelykadulta uudelle kongressikeskukselle poikittain yli radan ja tien. Tien teemaväreinä on rakenteiden ja kalusteiden sininen, eri puolajien vihreät ja ratapihan punainen.



Suunnittelukolmion ehdotus;
Lähestymisjakson omenapuut ja ”nokiapuisto”.

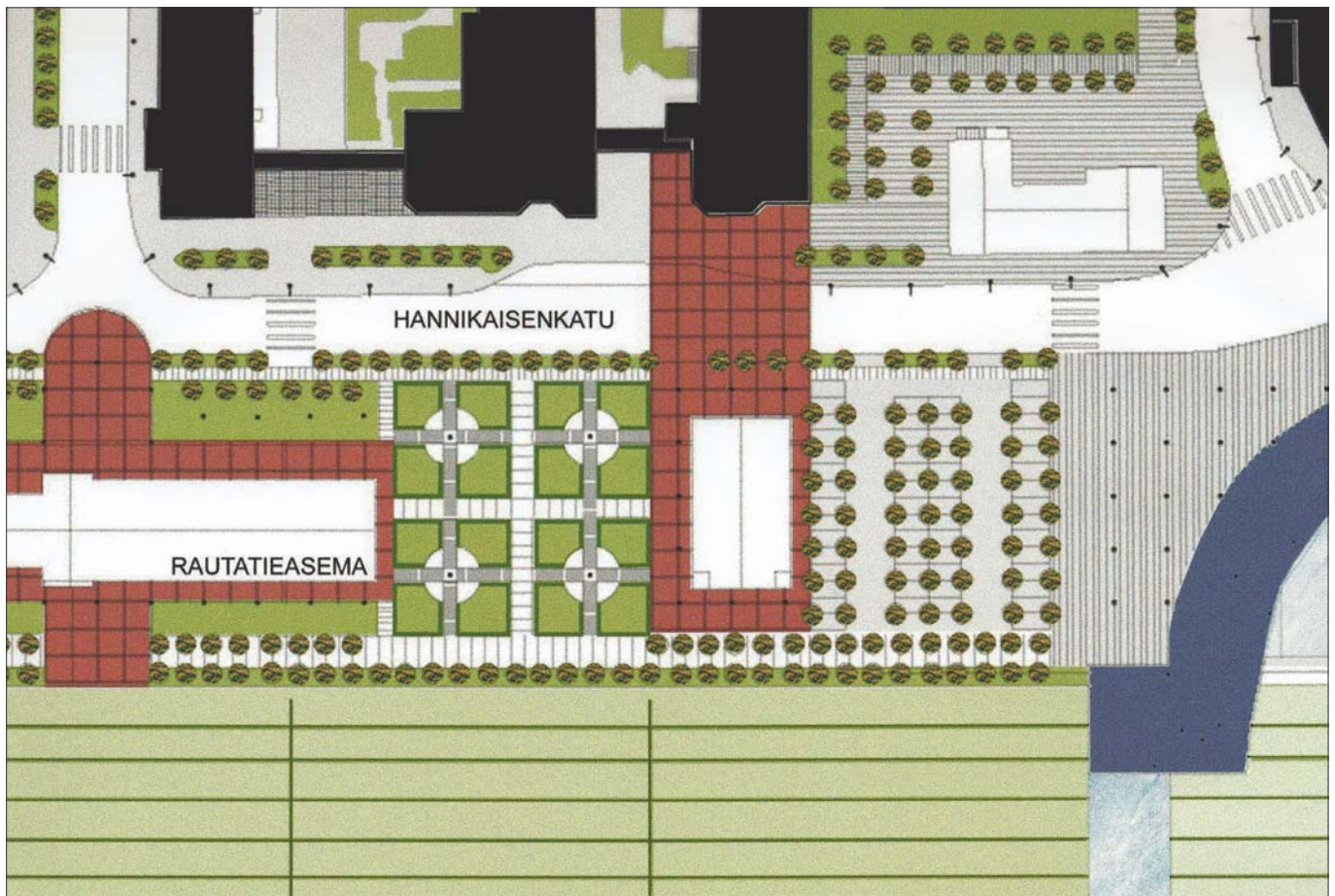
OULUN YLIOPISTON TYÖRYHMÄN EHDOTUS

Liikenteellinen ratkaisu:

Rantaväylä on jaettu kahteen osaan: kaupungin sisäistä liikennettä palvelemaan bulevardiin ja läpikulkuliikenteen rantaväylään. Rantaväylän tasausta on laskettu, periaatteena ajoväylien porrastaminen korkeussuunnassa. Toinen Vaasankadun rampeista poistetaan, toinen ramppi muutetaan kaksisuuntaiseksi kaupungin sisäistä liikennettä palvelevaksi reitiksi. Kevyen liikenteen väylä linjautuu yli lahden ja uuden saaren.

Esteettiset ratkaisut:

Rantaväylä siirretään lähemmäs ratapihaa. Pohjoisella sisäänkäynnillä Heikin­kadun silta ja Tourujoki muodostavat portin, uoma siistitään ja puut valaistaan. Ramppien välistä kolkkoutta pienennetään, avataan näkymiä Jyväslahdelle. Sillat ja rammit maalataan valkoisiksi. Ratapihan nurmetus ja valaistus ovat maisemataiteellisia aiheita. Hannikaisenkadun varteen muodostuu puistoakseli. Ruutukaavan katulinjat jatkuvat kivettyinä aiheina ratapihan poikki Jyväsjärven rantaan. Maamerkkejä ja alueiden tunnelmia korostetaan yksilöllisin valorat­kaisuin. Teemana väylällä on ”älytie”, väyläopasteet ovat reaaliaikaisia, ja niissä käytetään uudentyyppisiä materiaaleja kuten valokuitua.



Oulun Yliopiston arkkitehtuurin osaston ehdotus;
Hannikaisenkadun puistoakseli.

TAMPEREEN TEKNILLISEN KORKEAKOULUN TYÖRYHMÄN EHDOTUS

Liikenteellinen ratkaisu:

Mattilanniemen kohdalle on suunniteltu kiertoliittymä. Uusia kevyen liikenteen poikittaisia yhteyksiä avataan rantaan, yhteys rannassa polveilee paikoin alueiden sisällä. Tourujoen kohdalla väylässä on nopeutta hidastava mutka. Kävelysilta rakennetaan Cygnaeuksenkadun jatkeeksi.

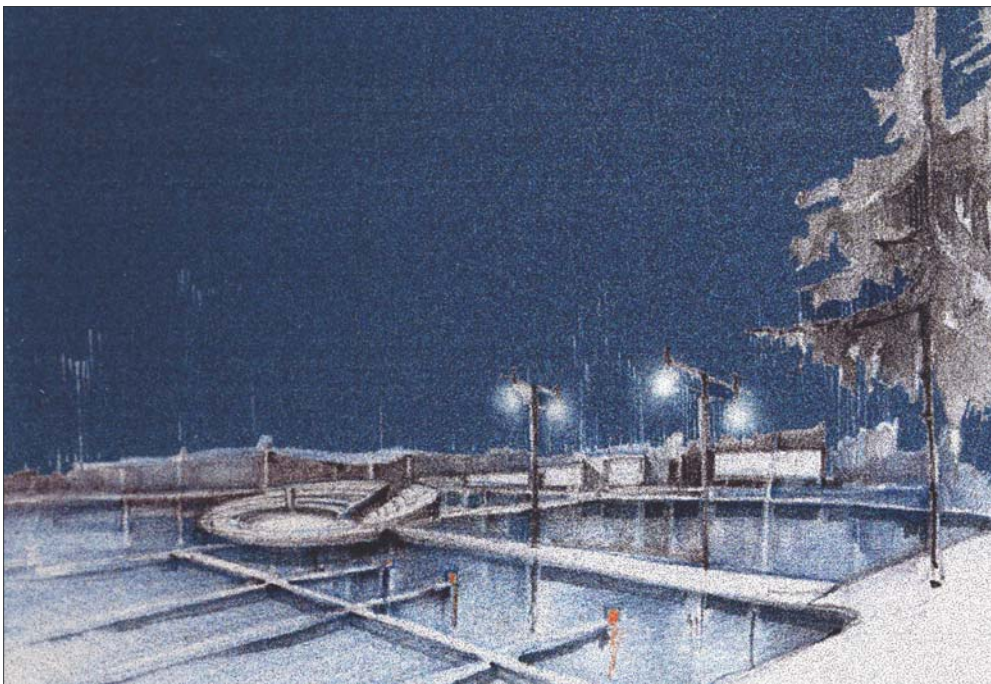
Esteettiset ratkaisut:

Lähtökohtana on Jyväskylän tuominen Rantaväylälle, koska Rantaväylä on jo tuotu Jyväskylään. Itä-länsisuuntaiselle liikenteelle tuodaan poikittaisia teemoja. Väylän alku ja loppu merkitään: kaupunginporttien rakentaminen ja näkyvät järvelle.

Rannassa on neljä eri teemaista viherkäytävää: yliopiston kampuksen valuttaminen Rantaväylälle, kulttuurivaikutteinen käytävä kirkkopuiston ja hallintokorttelin kautta sekä kaksi orgaanista ja luonnonmukaista viherkäytävää. Veden läsnäoloa korostetaan.

Korkeakoskenlahti avataan väylän pohjoispuolella. Lutakon uutta toiminnallista sisältöä korostetaan maamerkin kaltaisella rakentamisella Siltakadun risteyksessä. Kaupungin julkisivua vahvistetaan tien suuntaisilla teemoilla, lisärakentaminen Hannikaisenkadun ja radan välille kiinnittää väyläjulkisivun osaksi kaupunkia.

Lutakon alue on suunnittelualan polttopiste, jossa erilaiset liikkumismuodot yhtyvät ja jonne tulee matkustajasatama laiturialueineen.



Tampereen teknillisen korkeakoulun arkkitehtuuriosaston työryhmän ehdotus; Kelluva teatteri venesatamassa poikittaisena pääteaiheena.

LT-KONSULTIT OY:N JA ARKKITEHTUURITOIMISTO B&M:N TYÖRYHMÄN EHDOTUS

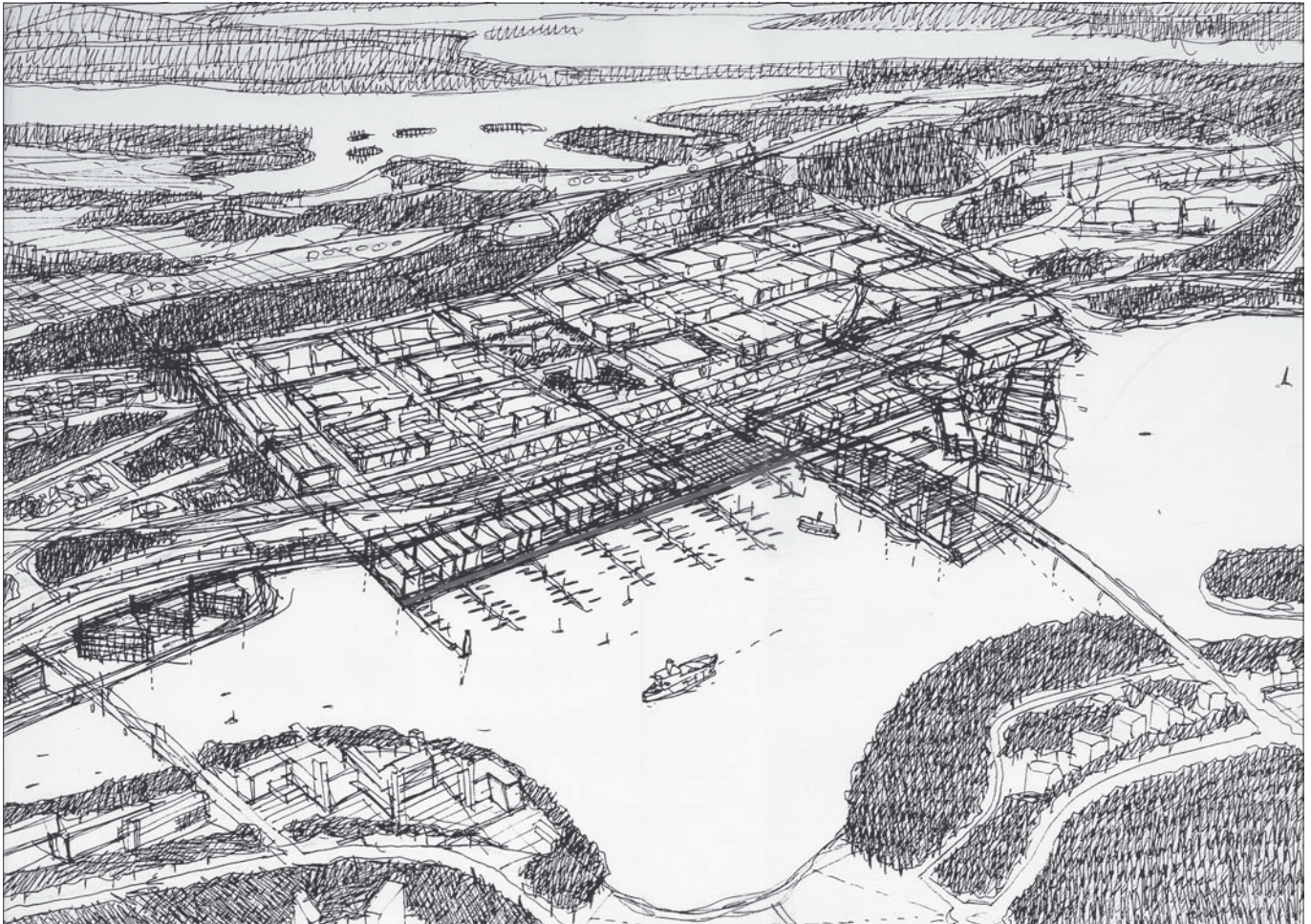
Liikenteellinen ratkaisu:

Rantaväylä muutetaan maantiestä pääkaduksi siirtämällä VT 4 Päijänteen itäpuolelle. Rantaväylän nopeustaso on 50-60 km/h ja tasoristeykset poistetaan vaiheittain. Mattilanniemen tasoliittymä muutetaan kiertoliittymäksi, suoraan menevä liikenne kulkee sen ali. Blomstedtinkadun kohdalla on kiertoliittymä, suoraan menevä liikenne kulkee ali. Siltakadun tasoliittymä poistetaan ja irrallinen kokoojakatu kulkee Siltakadun ja Vaasankadun välillä.

Esteettiset ratkaisut:

Väyläestetiikan tavoitteena on Jyväskylän muuttaminen metsälammesta kaupungin vesipeiliksi. Yhdistävänä tekijänä rannan ja kaupungin välillä on "Ponte Vecchio", silta rakennuksineen yli ratapihan, näin ruutukaavan reuna koskettaa vettä.

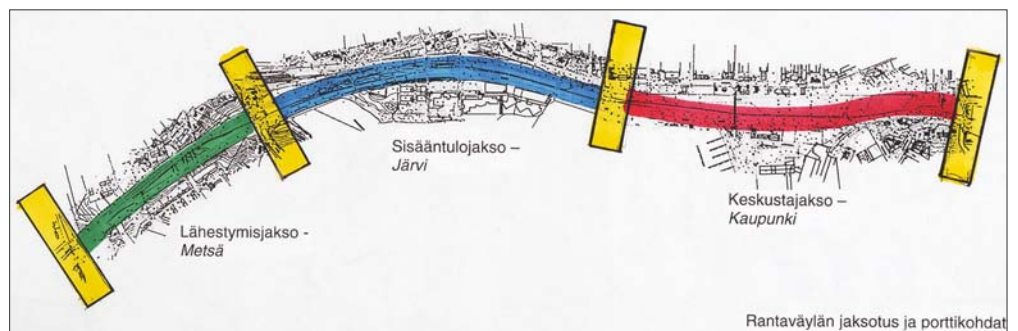
Kirkkokuiston ja kaupungintalon korttelin visuaalinen jatkuvuus säilytetään: Rantatori yhdistää kaupungin ratapihan ali. Siltakadun varressa on julkista rakentamista.



LT-Konsultit Oy:n ja B&M Oy:n työryhmän ehdotus;
Näkymä suunnittelualueelle sekä poikkileikkaus.

2) Väylätilaa käsitellään tielläliikkujan kokemusmaailmasta katsottuna: Kaupunki antaa viitteitä väylälle, mutta väylän estevaikutusta tai meluongelmaa ei välttämättä olla lähdetty ratkomaan. Lähtökohtana on nykytilanteen visuaalinen parantaminen. Tielläliikkujan kokemusmaailmaan liittyviä tavoitteita ovat väylätilan liittäminen osaksi kaupunkikuvaa sekä väylätilan elämyksellisyys ja orientoitavuus. Väylän jaksotus lähtee kaupunkirakenteen sisällöstä, mutta ilmenemismuodot eivät suoraan liity siihen. Väylätilan jäsentelyyn on käytetty myös taideaiheita, jotka vaikuttavat voimakkaasti väylätilaan. Väylällä on oma luonne, joka liittyy jollain tasolla ympäröivään kaupunkikuvaan. Tilaa on käsitelty erityisesti maisemasuunnittelun keinoin.

Suunnittelukolmion työryhmän ehdotus.



Ehdotuksissa, joissa on paneuduttu tielläliikkujan kokemusmaailmaan, tavoitellaan elämyksellisyyttä ja orientoitavuutta. Jaksottelu perustuu kuitenkin olemassaolevaan kaupunkirakenteeseen. Tietilaa on rytmitelty maisemataiteellisin keinoin.

Tampereen teknillisen korkeakoulun arkkitehtuuriosaston työryhmän ehdotus.



2.1.3 Yhteenveto ehdotusten ratkaisumalleista

Keinot, joilla tavoitteita pyrittiin saavuttamaan, vaihtelivat melkoisesti. Tiedetyt ideat kuten esimerkiksi ruutukaava-alueen eheyttäminen tai puistovyöhykkeiden yhtenäistäminen olivat mukana kuitenkin miltei kaikissa ehdotuksissa. Seuraavassa listatut keinot voivat olla osittain lomittaisia ja päällekkäisiä. Esimerkiksi erilaisten näkymien muodostaminen liittyy sekä kaupunkikuvaan, maise- ma-arkkitehtuuriin että tien kokemusmaailmaan.

KAUPUNKIRAKENTEEEN / -KUVAN MUOKKAAMINEN

Kaupunkirakenteen jatkaminen

- Ruutukaavan eheyttäminen reuna-alueilla: täydennysrakentaminen keskustan reunaan, puistovyöhykkeet, puistopysäköinti,
- Ruutukaavan jatkaminen: osittain ratapihan yli rantaan, rantakorttelit, rantatori
- Uudet virkistysalueet ja vanhojen yhdistäminen: virkistysalueet lähemmäs väylää, erilaiset puistoakselit rantaan tai kaupunkirakenteen suuntaisesti, puistoalueet, saari

Liikenneratkaisut

- Väylän jakaminen: tie jaettu bulevardiin ja läpikulkuun, ohikulkutien siirtäminen pois rantaväylältä
- Väylän linjauksen muutokset: siirtäminen lähemmäs ratapihaa, hidastavat mutkat
- Väylän tasauksen muutokset: väylän laskeminen uomaan osittain tai kokonaan
- Uudet liikennejärjestelyt: ramppisillan poisto, Vaasankadun toisen rampin poisto, kiertoliittymät
- Nopeusrajoitukset
- Mahdollisuus väylän päälle rakentamiseen
- Kevyen liikenteen uudet linjaukset: elämysreitti, nykyisten viherkäytävien jatkaminen ja uusien luominen, kevyen liikenteen uudet poikittaisyhteydet

Rakennusten arkkitehtuuri

- Läpinäkyvät vihertalot, talvipuistot, rakennukset puistossa
- Lasi – teräsarkkitehtuuri
- Läpinäkyvyys, hi-tech ...

Näkymät

- Yhteys nykyiseen kaupunkirakenteeseen näkymäakselien säilyttämisellä ja uusien luomisella, kaupungin pääteaiheet rannassa
- Yhteys veteen

TIELLÄ LIIKUJAN KOKEMUSMAAILMAN MUOKKAAMAINEN

Tien jaksotus

- Toiminnalliset / taiteelliset kaupunkirakenteen jaksot:
Pohjana ympäristön erilaiset alueet, visuaalinen vuorovaikutus kaupungin kanssa, jaksotus tasausta, linjausta, reunavyöhykettä muuttamalla
- Porttiaiheet, valo, näkymät veteen, vesi molemmin puolin tietä, vallihauta
- Avoimen ja suljetun tietilan vaihtelu

Näkymät

- Näkymien avaaminen ja rajaus, maamerkkien osoittaminen, valaistus
- Rajatut keskustanäkymät
- Näkymien poikittaiset pääteaiheet

Väylätilan muokkaaminen

- Väylän rajaus rakennusmassoin, puurivein, massoin
- Rantabulevardi

Kevyen liikenteen kokemusmaailma

- Yhteys veteen

MAISEMASUUNNITTELU

Uusien puistoalueiden suunnittelu

- Puistoalueet: puistoakselit, viherkäytävät erilaisin teemoin, pysäköintipuisto, edustuspuisto, saari, rautatieaseman ympäristö pienimittakaavaisena puisto-alueena, puistoalueita irrallisina tiestä, mutta näkymissä
- Kaupungin aiheita rannalle ja väylälle (campus, kirkkopuisto, viherakselit)
- Joenrantavyöhyke viheryhteytenä
- Kiskojen välin nurmetus

Maastonmuotoilu

- Vallit, saaret
- Väylän reuna-alueet

Istutukset

- Erilaiset puumassat, vihermassat, lajivalinnat
- Taide-elementtinä, viheralueina, väylätilassa

Viheryhteyksien luominen

- Istutukset sillalla, vihreä yhteys saarelle
- Viherakselit kaupungista rantaan, rannan suuntaiset vihervyöhykkeet

Väylätilan käsittely

- Väylän reuna-alueet käsitelty maisemataiteen keinoin
- Tien jaksotus erilaisin puumassoin
- Massojen muoto
- Lajivalinnat (lähestymisjaksolla havupuu, sisääntulojaksolla omenapuut, keskustassa lehmukset)
- Kasvillisuuden olomuoto kuvaa paikan henkeä

YMPÄRISTÖARKKITEHTUURI JA YMPÄRISTÖTAIDE

Maisemataide

- Havupuunolet, puukorttelit, punainen ratapiha
- Suihkulähde järvessä
- Kiveysaiheet jatkavat kaupunkirakenteen linjoja
- Saari
- Vallihauta

Pienarkkitehtuuri

- Paikkakohtaisia teemoja näkymien päätteissä ja tiehen liittyvissä aiheissa kuten aaltolaituri, kelluva teatteri, näköalatorni, hidastava mutka
- Toiminnallisia aiheita kuten laivakahvila, nuorisojuna

Valo

- Puiden valaistus
- Uudisrakennettava osa valopilvi
- Valokuitukimput
- Ratapihan pylväiden muodostama valoteos

VÄYLÄRAKENTEIDEN JA KALUSTEIDEN MUOTOILU

Väylään liittyvä oma design ja värimaailma

- Sillat
- Valaisimet
- Väri tietyissä rakenteissa ja valaisimissa, ympäristötaiteessa ja kasvimassoissa

Silta-arkkitehtuuri

- Loistava teräslasisilta
- Vihersilta

2.2 ARVIO VÄYLÄESTETIIKAN RATKAISUMALLEISTA

KAUPUNKIRAKENTEEN JA KAUPUNKIKUVAN MUOKKAAMINEN

Lopputuloksen kannalta kaupunkirakenteen kokonaisvaltainen käsittely tuottaa parhaita ratkaisuja. Nämä ratkaisumallit ovat pitkän aikavälin toimenpiteitä, jotka vaativat tiivistä yhteistyötä maankäytön ja väyläsuunnittelun kesken. Esimerkiksi LT-Konsultit Oy:n ja arkkitehtuuritoimisto B&M:n työryhmän ehdotuksen lähtökohta (kaupunkirakenteen ja liikenteen suurimittakaavainen visiointi pitkälle tulevaisuuteen) on tapa, jolla rakennettua ympäristöä pitäisi suunnitella, mutta joka on tällä hetkellä kaukana todellisuudesta.

Kaupunkirakenteellinen perusta onkin arkkitehdille luonteva tapa käsitellä väyläsuunnittelua. Kaupunkirakenteen todellinen eheytyminen voi tapahtua ainakin Jyväskylän tapauksessa maankäytön keinoilla. Väylän muokkaamiseksi osaksi muuta kaupunkia tarvitaan toimintojen uutta sijoittelua, lisärakentamista ja väylän toiminnallisen tehtävän muutoksia.

Mitä pidemmällä aikavälillä laajemman alueen kokonaisvaltaiset muutokset tapahtuvat, sitä pienempi todennäköisyys suunnitelman yksityiskohtien toteutumiseen on, eivätkä esimerkiksi väyläestetiikkaan liittyvät tavoitteet välttämättä pääse koskaan toteutumaan, kun yksityiskohtien osalta jäädään odottamaan suurempia muutoksia. Pitkän tähtäimen tavoitteiden lisäksi tarvitaan tavoitteita myös lyhyemmälle aikavälille. Tällöin keinot voisivat olla mittakaavaltaan pienempiä ja yksinkertaisempia toteuttaa.

Ehdotuksissa, joissa liikenneratkaisu on toimiva, väyläestetiikan aiheet tuntuvat perustelluilta. Liikenteelliset muutokset mahdollistavat vuorovaikutuksen väylän ja kaupungin välillä sekä väylän ja väyläympäristön kaupunkimaisemman käsittelyn, rakenteen tiivistämisen ja suojaisempien virkistysalueiden muotoutumisen. Esimerkiksi rakentamisen jatkuminen rantaan saakka, väylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi ohikulkutietä siirtämällä tai väylän laskeminen uomaan luovat edellytyksiä uusille toiminnoille, jotka taas synnyttävät tarpeen uudelle tilankäsittelylle ja arkkitehtuurille.

Väylän tasauksen laskulla on monia vaikutuksia kuten melunsuojaus sekä visuaalisen ja toiminnallisen estevaikutuksen väheneminen. Samaan tavoitteeseen voidaan päästä myös nopeusrajoituksin, mikä tosin saattaa merkitä väylän toiminnallisen luonteen muutosta. Meluongelmaan puuttuminen on estetiikan kannalta yksi tärkeimpiä kysymyksiä. Jotkut ehdotukset eivät käsitelleet meluongelmaa lainkaan. Väylää ympäröivät alueet jäävät autioiksi kulisseiksi niin kuin tälläkin hetkellä, jos ongelmaa ei ratkaista.

Ruutukaava-alueen reunavyöhykkeen käsittely muodostaa kaupungille uuden, ehjemmän julkisivun. Sen käsittelytapana voi olla sekä korttelirakenteen jatkaminen että viheralueet. Kun väylää siirretään lähemmäs ratapihaa, leveämpi reuna-alue voidaan helpommin suunnitella osaksi muuta kaupunkikuvaa.

VÄYLÄLLÄ LIIKKUJAN KOKEMUSMAAILMAN MUOKKAAMINEN

Käytetyt keinot ovat tyypillisiä, mutta toimivia väylien ympäristösuunnittelussa käytettäviä keinoja. Jaksottelu kaupunkirakenteen mukaan on selkeää, ja väylälle on helppoa löytää toimiva jaksotus. Tämä ratkaisumalli tuo nopeita muutoksia, mutta ei ota kantaa pitkän tähtäimen kehittymiseen. Näkökanta mahdollistaa väylän tarkastelun myös kokonaisuutena.

Esimerkiksi Suunnittelukolmion työryhmän ehdotuksessa, jossa tavoitteet ja ratkaisut keskittyvät enemmän tiellä liikkujan kokemusmaailman muokkaamiseen, jaksotus maisemataiteellisin puumassoin toimii myös kaupunkikuvaan kohottavana aiheena ja sillä on selkeä linkki kaupunkirakenteeseen. Lähtökohtana on ollut tiettyjen lähtökohtien, kuten melun, olemassaolon hyväksyminen ja sitä kautta korostetun taiteellisen tilakäsittelyn ratkaisuun päätyminen. Näkymien poikittaisten pääteaiheiden käyttö (ruutukaavan rakenteen jatkaminen eri keinoin väylän yli: silloin, ympäristötaiteellisin aihein jne.) luo yhteyttä kaupunkikuvaan. Ratkaisutavat saattavat kuitenkin helposti jäädä liian pienimittakaavaiseksi valtavassa väyläympäristössä.

Oulun arkkitehtiosaston työryhmän ”älytie” -ajatuksella väyläestetiikkaan ja ajan kokemusmaailmaan voidaan vaikuttaa paljonkin, ja uudella tavalla.

MAISEMA-ARKKITEHTUURI

Maisemasuunnittelun keinot ovat perinteisiä väyläsuunnittelussa käytettyjä estetiikan ratkaisumalleja. Puukujanteet ja tien reuna-alueen käsittely vihermassoin ei ehkä sinällään tuo paljoa uutta väyläestetiikkaan, mutta ehdotuksissa käsittelytapa ei onneksi ole ollut perinteinen. Viheraiheiden käyttö tilaa luovina ja taide-elementteinä on positiivista, esimerkkinä puuistutusmassojen epätavallinen muoto Suunnittelukolmion ehdotuksessa.

Tilaa väylän ympärillä on useassa ehdotuksessa täytetty puistoaluein, sen kumminkin perustelematta niiden tarvetta tai pohtimatta, mistä käyttäjät tulevat ja minne menevät. Tyypillinen ajatusmalli tuntuu olevan kritiikitön oletus viheralueiden hyvydestä.

Väylien parantamiseen liittyvissä tavallisissa suunnittelutöissä maastonmuotoilua ei yleensä käsitellä voimakkaasti taiteellisena aiheena. Kilpailuehdotuksissa maarakentamisen taide on myönteinen, uudenlainen tapa muodostaa väyläestetiikkaa. Esimerkiksi TKK:n arkkitehtiosaston työryhmän ehdotuksessa täyttömaan muodostaman saaren muodonanto korostaa paikan henkeä ja tuntuu toimivalta ajatukselta.

Maisemataiteen keinot ovat usein sellaisia, että ne voidaan toteuttaa välittömästi, eli väyläestetiikan parantumiselle annetaan heti mahdollisuuksia. Elämyksellinen tilankäsittely on tehokas ratkaisumalli ja toteutustavat usein onnistuneita. Myös rantaviivan käsittely on ollut yleinen tapa muokata väylämaisemaa, sen myötä myös uudet viheryhteydet ja –akselit parantavat kevyen liikenteen kokemusmaailmaa.

YMPÄRISTÖTAIDE JA YMPÄRISTÖARKKITEHTUURI

Toiminnalliset aiheet kuten laivakahvila ovat riskialttiita, koska onnistumisen edellytys on toiminnankin onnistuminen. Rakennusten arkkitehtuuriin ja toimintoihin keskittyminen tai toiminnallisten aiheiden käyttö ovat varmasti väylän esteettistä tasoa kohottavia, mutta onnistuessaan vaativat myös onnistuneen toiminnan.

Kilpailutyöt viljelivät hulpeasti erilaisia ympäristötaideaihteita, joista moni tuntuu elämykselliseltä. Taideaiheellakin voi olla toiminnallinen funktio ”sielua kohottavana” elämishetken tuottajana, jos se toteutetaan oikein ja sillä on kokonaisuuteen liittyvä motiivi ja mittakaava on oikea. Väylien tilanmuodostuslogiikka on usein sellaista, että laajat maisemataideaiheet auttavat tilan jäsentelyssä ja saattavat olla joissain tapauksissa ainoita keinoja saada tila haltuun.

Ympäristöarkkitehtuurin aiheet kuten kiertoliittymän keskusteemat ilmentävät onnistuessaan laajemman tason tavoitteita. Pienelläkin tavalla voidaan viestiä kaupungista, kuten esimerkiksi pienellä aaltomaisella taideteoksella kiertoliittymässä (TTKK:n arkkitehtiosaston työryhmän ehdotus).

VÄYLÄRAKENTEIDEN JA KALUSTEIDEN MUOTOILU

Yksityiskohtien muotoilu ilmentää kaupunkiväylän ominaisuuksia. Rakenteiden ja kalusteiden yhtenäinen muotokieli tekee väylästä kokonaisuuden ja kertoo myös kaupunkimaisuuden asteesta. Pelkillä yksityiskohdilla operointi ei kuitenkaan muodosta kokonaisuutta ja väyläestetiikka jää keskeneräiseksi. Väripinnat tai yksittäisen aiheen muotoilu ovat helppoja keinoja, ja siksi estetiikan parantaminen jää helposti pinnalliselle tasolle. Toimiakseen ja välittyäkseen katsojalle esimerkiksi teemaväri-ideoiden on oltava oikeassa mittakaavassa ympäristöönsä nähden.

Valaistus on tehokas keino muokata väylätilaa sekä pimeän että valoisan aikaan. Sen käyttö edellyttää kokonaisuuden hallintaa sekä selkeää hierarkiaa. Jos kaikki yksityiskohdat väylän varrella on valaistu, mikään asia ei korostu. Kilpailutöissä valaistus oli tärkeänä osana väyläestetiikan muokkaamisessa, ja aiheet tuntuivatkin toimivilta. Kohokohtien valaisu on tehokas keino, joka antaa vinkkejä kaupungista, jaksottaa väylää ja helpottaa orientoitavuutta.

3

VÄYLÄESTETIIKAN LAATUTAVOITTEET SUUNNITTELUPROSESSISSA - PILOTTIKOhteiden seuranta

Tämän selvityksen tekemisen aikana käynnissä olevista kaupunkien pääväylähankkeista on valittu kaksi hanketta, joissa seurataan väyläestetiikan suunnitteluun liittyviä kysymyksiä. Molemmat pilottiprojektit liittyvät Kehä III:n kehittämiseen. Ne ovat *Kehä III välillä Lentokentäntie – Tikkurila, rakennussuunnitelma* (Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri) sekä *E 18 pääkaupunkiseudulla, reunakaupungin kaupunkikuva* (Vantaan kaupunki). Pilottikohteet ovat tässä selvityksessä lähinnä seurantamateriaalin tuottamista varten. Molemmat pilotit ovat osa E 18-tien kehittämisprojektia.

Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva toimii pilottina E 18-tien yhteistyöprojektissa, jossa tehdään maakuntien yhteistyönä arvioita nykytilasta sekä suuntauksia maankäytön kehittämiseksi koko tiealueelle ja sen vaikutuspiiriin. Pilottiprojekteissa suuntaviivoja täsmennetään. Hankkeen lähtökohtana ovat siis maankäyttöön liittyvät muospaineet eivätkä väylän liikenteeseen liittyvät parannustarpeet. Rakennussuunnitelma on esimerkkinä tyypillisestä väyläsuunnitteluprojektista, jossa väyläestetiikka on kuitenkin saanut tavallista enemmän huomiota. Pilottiprojektien tavat käsitellä väyläestetiikkaa voivat antaa evästyksiä siihen, kuinka ja missä vaiheessa estetiikan kysymykset käsitellään suunnitteluprosessissa ja mihin aihepiireihin laadunvarmistuksen on tartuttava.

Kehä III:n kaupunkikuvaprojektin analyysin pohjamateriaalina on työn loppuseminaari, raporttiluonnos sekä Antti Karvosen (MA-arkkitehdit) haastattelu. Johtopäätökset Kehä III:n rakennussuunnitelmasta on tehty suunnitteluun liittyvän materiaalin (suunnitelmaluonnosten, kokousmuistioiden) ja Liisa Ilveskorven (konsultin ympäristöryhmän vetäjä) haastattelun perusteella.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto E 18-projektin tavoitteista ja näkökulmistä (Lähde: *Kehä III – E 18 pääkaupunkijakso, tiemiljööön nykytila ja kehittämisen yleisperiaatteet*):

E 18-kehittämisprojektin tavoitteet:

- kansainvälinen palvelutaso
- tie kertomus suomalaisesta miljööstä
- korkeatasoinen suomalainen moderni arkkitehtuuri ja muotoilu
- suomalainen luonnonmaisema
- hallittu ja yhtenäinen tiekokonaisuus
- tiemiljööön ja toimintojen luonteva yhteen sijoittaminen
- kestävä kehitys
- ympäristöhaittojen ehkäisy ja lievennys

Kehä III; tiemiljööön kehittämisen koordinointi:

- Kehä III on tuote, se ilmentää E 18:n yrityskuvaa (taustalla Tielaitos, kunnat, valtio), Kehä III:n identiteetti, profiili ja imago osa E 18:ta, kuitenkin omat erityispiirteet (pääkaupunkiseudun väylä).
- Viestinnässä tärkeää on ohjaavuuden maksimointi ja ohjaus- ja opastus järjestelmien minimointi.
- Lähiympäristön ja vaikutuspiirin osalta merkittävää on positiivisten tekijöiden korostaminen ja negatiivisten parantaminen.

Kehä III osana pääkaupunkiseutua

- Kehä III:n ympäristö on esikaupunkia reuna-alueella
- väylä on luonteeltaan ohikulkutie, päätie, seudullinen väylä Vantaalla sekä lentoaseman maaliikenneväylä
- kehää seuraileva kaupunkirakenne vahvistuu jatkuvasti, lentoaseman vaikutuspiiri nopeimmin, tällöin rooli pääväylänä korostuu tulevaisuudessa
- Kirkonkylän kulttuurimaisema on ympäristön kohokohtia

Kehä III, näkökulmia:

- selkeäksi ja ohjaavaksi eri käyttäjäryhmille
- ajokokemus valoisalla ja pimeällä: orientoituminen, visuaalisen valohälyn pienentäminen, voimajohtopylväät, sillat, porttikohdat
- liittymien rooli selkeyttävänä ja ohjaavana: käyttäjäryhmien vaatimukset
- liittymien jakaminen maankäyttöä palveleviin liityntäliittymiin ja pääväylien välisiin järjestelmäliittymiin
- pääliittymien muotoilu selkeiksi ja rauhallisiksi sekä kaupunkikuvaltaan omaleimaisiksi
- liikenteen ohjauksen kehittäminen kansainväliselle tasolle
- käyttäjäystävällinen ja korkeatasoinen pysäkkiverkosto, mittakaava, tunnuksat, valo
- E 18:lta saapuminen pääkaupunkiseudulle
- rampit
- järjestelmäliittymät

Tiemiljööön kehittämisperiaatteet:

- tienäkymien rauhoittaminen: lähiympäristön. viherilme, luontaiset elementit, visuaalisen taustaympäristön rauhoittaminen
- meluesteet: tilan riittäessä meluvalleja, istutuksin osaksi maisemaa, meluaidat kasvillisuudella osaksi tieympäristöä, miljöötä rauhoittavia
- suuret liittymäalueet: teemana rajalliset, avoimet tilat, maastonmuotoilu, poikkeava pintakasvillisuus ja –käsittely, runkopuut
- maankäytön liittymäalueet vaatimattomia
- silta-arkkitehtuuri: yhtenäisyys, orientoitavuus
- tieinformaatio, palvelut tienkäyttäjille
- tievarustelun estetiikka
- taiteen mahdollisuus

3.1 E 18 PÄÄKAUPUNKISEUDULLA, KEHÄ III, REUNAKAUPUNGIN KAUPUNKIKUVA

3.1.1 Kaupunkikuva kehä III:lla

Kehä III on pääkaupunkiseudun uloin kehäväylä, joka on kehittynyt kaupan ja työpaikkojen vyöhykkeeksi. Nykyisen kehätien varsi on vanhaa viljelyaluetta ja kulttuurimaisemaa. 1950-luvulla viljelyalueet olivat laajimmillaan. 1960-luvulla kehä rakennettiin Vantaan kulttuurimaiseman tärkeimpien paikkojen kuten vanhan kirkonkylän tuntumaan. Tämän jälkeen kulttuurimaisema on pikkuhiljaa väistynyt ja se näkyy kehältä lähinnä pilkahduksina.

Kehän rakentamisen jälkeen väylämaisemassa näkyi lähinnä takapihateollisuutta, seuraavaksi alueelle saapuivat isot varastot ja kaupat. Nyt käynnissä oleva kehän uusi vaihe tuo maisemaan kauppakeskuksia, hotelleja ja toimistoja.

Tällä hetkellä väylämaiseman perusmuoto on vaihteleva. Jäsentäjinä toimivat maiseman suurmuodot (laaksot ja seljanteet) sekä laajat maisematilat. Väylän

varrella maamerkkeinä näkyvät voimajohtolinjat, Kalkkikallion leikkaus, Martinlaakson voimala, Hakunilan kerrostalot, kauppakeskus Jumbo ja pari eritasoliittymää.

Nykyisen väylämaiseman rakennettu osuus on kaupunkikuvallisesti epäkiinnostavaa, rakennukset näkyvät kuin epähuomiossa, vain uusimmat ottavat kantaa ohikulkevaan kehään. Visuaalinen häly – liian monet viestit – häiritsevät liikenneympäristöä ja turvallisuutta. Väylätilaa rajaava viherympäristö - pelot, metsät ja suojavyöhykkeet – on hoitamaton ja näkymänä yksitoikkoista. Muutamia hienoja näkymiä tosin avautuu vanhaan kulttuurimaisemaan. Väylällä liikkumista jäsentävät eritasoliittymät.

Kaupunkikuva on jäänyt ajastaan jälkeen, se ei kerro ympäröivän alueen todellisuudesta. Maiseman rakenne tulee muuttumaan, rakennetun ympäristön osuus tulee kasvamaan. Nykyiset laajat maisematilat kaventuvat tulevaisuudessa uuden rakentamisen myötä, myös melusteet ja uudet eritasoliittymät jäsentävät tilaa uudella tavalla.

3.1.2 Reunakaupungin kaupunkikuva -hanke

Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva –hankkeen tavoitteena on käsitellä kaupungin pääväylää osana muuta kaupunkirakennetta ja –kuvaa, arvioida kaupunkikuvan muutosta ja antaa suuntaviivoja tulevalle. Tavoitteena on katsoa väylää ja sen ympäristöä leveämpänä vyöhykkeenä, jonka rakentaminen ja hoito on tehtävä yhteistyössä väylään ja sen ympäristöön liittyvien osapuolten kanssa. Hanke on perustettu Vantaan kaupungin kaavoituksen tueksi.

Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva -projektia on vetänyt Vantaan kaupunki, mukana prosessissa on ollut myös Helsingin kaupunki, Uudenmaan liitto ja Uudenmaan tiepiiri. Pilottiprojektiin kuuluu kolme osaa: virkatyönä tehdyt taustaselvitys *Maisema – Historia – Maankäyttö* ja hallinnon kehityshanke *Kaupunkikuvan prosessinhallinta* sekä ideasuunnitelma, jonka ovat laatineet konsultteina ARRAK arkkitehdit ja MA-arkkitehdit. Ideasuunnitelma on *Kaupunkien pääväylien estetiikka* –selvityksen pilottiprojektina.

Kehä III:n maisemaa ja kaupunkikuvaa on ensimmäistä kertaa arvioitu kokonaisuutena ja osoitettu kehityslinjoja alueelle, jossa maankäytös muutos on nopeinta koko pääkaupunkiseudulla. Projektissa on lisäksi laadittu tarkempia kohdesuunnitelmia kolmeen kohteeseen.

TAVOITTEET JA NIIDEN TOTEUTUMINEN

Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva –raporttia suunnitelmiseen ei ole tarkoitettu realistiseksi toteuttamismalliksi, vaan pikemminkin keskustelun herättäjäksi ja virikkeeksi väylän ympäristön kehittämiseksi. Eri osapuolien keskustelu ainakin suuntaviivoista on pohjana erillisesti toteutettaville jatkopaloille. Työn tuoma näkökulma on tärkein saavutus, ei varsinainen raportti. Suunnitelmien osoittamat kaupunkirakenteen tiivistäminen ja radikaali ympäristön muutos kehätien varrella ovat jo osittain tapahtumassa, suunnitelmissa ne on osoitettu tiettyihin kohtiin, todellisuudessa alueet voivat vaihdella. Tarkoituksena on ollut välittää mielikuva kaupunkikuvan kehittämisen potentiaalista, jotta voitaisiin mennä vielä enemmän eteenpäin kuin ensimmäiset kehittämistarpeet osoittavat.

KÄSITTELYTAPA

Kaupunkikuvaa on projektissa käsitelty mielikuvana, jonka ympäristön käyttäjä muodostaa. Visuaaliset viestit voivat kertoa menneisyydestä, nykyisyydestä ja tulevaisuudesta. Tämä antaakin haasteen kehittää kaupunkikuvaa siten, että ympäristön muutospotentiaalit osataan tuoda esille. Kehäväylää käsitellään osana kaupunkiseudun tilallista perusrunkoa eikä ulkopuolisena häiriötekijänä tai ”epäpaikkana”. Väylää halutaan käsitellä myös yhteisenä julkisena tilana.

Työ keskittyy melko suurelta osin nykyisyyden ja tulevaisuuden analysointiin ja se kokoaa yhteen eri alueiden suunnitelmaratkaisuja, jotka ovat luonteeltaan virikkeenomaisia.

Väylämaisemaa on käsitelty lähinnä uudisrakentamisen arkkitehtuurin ja massoittelun sekä perinteisin maisemasuunnittelun keinoin. Maisemasuunnitelma lähtee kuitenkin voimakkaasti maiseman ehdoista, on positiivista että sitä voidaan tarkastella irrotettuna väylän liikenteellisestä tarkastelusta. Tässä yhteydessä se tietenkin liittyy voimakkaasti maankäytön tarkasteluihin ja on tietystä mielessä sille alisteinen. Myös liikenneratkaisut ovat luonnollisesti taustana kaupunkikuvalle, mutta prosessin irrottaminen väyläsuunnittelusta antaa väyläestetiikan kysymyksille enemmän käsittelyaikaa ja painoarvoa.

3.1.3 Kaupunkikuva ja väylämiljö, haasteet väylän parantamiselle

Kaupunkikuvan kehittäminen perustuu maiseman perusrakenteeseen ja tien varren maankäyttöön. Kehän varteen on muodostunut toiminnallisesti erikoistuvia alueita. Uusi kauppa ja maankäyttö haluaa näkyä tielle. Peittäminen ja piilottaminen (suojavyöhykkeet), joka oli lähtökohtana aiemmassa kaupunkisuunnittelussa, ei luo tavoiteltua kaupunkikuvaa. Reunakaupungissa ja väylämiljöössä ei ole olemassa valmiita kaupunkikuvan malleja, joita voitaisiin soveltaa.

Tavoitteena suunnitelmassa on rakennetun ympäristön ja väylämaiseman älykäs suhde. Näkymien peittämisen ja avaamisen on oltava aina perusteltua, ei kaavamaisista. Ympäristön harmonisuuden kannalta visuaalisten viestien ja liikenteen mittakaavan on oltava sama. Kaupunkikuvan täytyy kertoa ympäristönsä rakenteesta ja kehätien omasta roolista liikenteen valtasuonena. Tarkoituksena ei kuitenkaan ole tehdä väylästä liian edustavaa, ympäristöään hienompaa.

Esimerkiksi jaksolla Kirkonkylä – Tikkurila tuleva väylämaisema selkeytyy mutta samalla myös köyhtyy. Paikallinen kertovuus vähenee, kun maisema koostuu melusteista, huoltoasemista ja eritasoliittymistä kuten kaikkialla muuallakin.

VASTUU JA VUOROVAIKUTUS SUUNNITTELUPROSESSISSA

Tiehallinto on ollut mukana työn ohjausryhmässä, mutta ei varsinaisessa työryhmässä. Hankkeen rajaus on tehty siten, että työ koskee vain tiealueen ympäristöä, ei varsinaista tiealuetta. Kaupunki tarvitsi työn kaavoituksen tueksi, ja rajaus oli tarkoituksenmukainen. Tietty ristiriita on kuitenkin ollut Tiehallinnon ja kaupungin tavoitteiden välillä ainakin työn alkaessa. Tiehallinnon puolelta on korostettu, että Kehä III on tärkeä liikenneväylä, jonka turvallisuus- ja informaatiotekijät on kaikkein tärkeimpiä ominaisuuksia. Maankäyttö ja kaupunkikuvan kehittäminen ei saa uhata näitä tavoitteita. Työn aikana kuitenkin todettiin, että kaupunkikuvan tavoitteet kuten esimerkiksi väyläympäristön vi-

suaalisten viestien vähentämisen tarve ja maiseman rauhoittaminen ovat samansuuntaisia väylän liikenteellisten tavoitteiden kanssa.

Tämän hankkeen myötä on todettu, että maankäytön tarkastelu on väylän kaupunkikuvan kannalta katsottuna erittäin tärkeää, on jopa heitetty ilmaan ajatuksia, että kaupungin pääväylät tarvitsisivat oman aluearkkitehdin, ja rakennusvalvontaan tarvittaisiin vastuuhenkilö väylien kaupunkikuva-asioihin.

TULEVAISUUS

Kaupunkikuvan ja maankäytön näkökulma yhdistettynä väylänäkökulmaan on välttämätöntä. Se edellyttää tiivistä yhteistyötä eri kaupunkien ja Tiehallinnon kanssa. Tämä hanke on osa kansainvälistä kehitysprosessia ja siinä mielessä erikoistapaus, mutta ajatusmallit voidaan suoraan siirtää normaaleihinkin kehityshankkeisiin. Tällaisten hankkeiden etuna on se, että syntyy foorumi, jossa asioista voidaan keskustella samanaikaisesti.

Työn kanssa yhtäaikaaisesti eteneviin Tiehallinnon suunnitteluprojekteihin (kuten luvussa 3.2 esiteltävä osa-alueen rakennussuunnitelma) on voitu töiden edetessä olla suoraan yhteydessä, ja kommentteja on voitu tarkemmissa suunnitelmissa huomioida välittömästi. Myös Helsingin kaupunki, joka on ollut mukana hankkeessa, on perustamassa omaa kehityshanketta tämän työn pohjalta.

KAUPUNKIKUVAN LAATUTASON TAVOITTEET

Tämäntyyppisissä suunnittelutehtävissä väylänäkökulma on avain kaupunkikuvan käsittelyyn. Kunnallisen maankäytön suunnittelun ongelmana on ollut se, että ympäristöä ei ole ajateltu väylän näkökulmasta. Käytännössä Kehä III on rajana kahden aluearkkitehdin vastuualueissa, ja osittain sen vuoksi kaupunkikuva on tavallaan kääntynyt pois päin väylältä. Väylä on perinteisesti haluttu piilottaa pois kaupunkikuvasta. Väylätilaa on katsottu vain siirtymätilana. Nyt tavoitteena on ollut väylätilan ymmärtäminen osana kaupunkia ja sen julkisia ulkotiloja, joiden kautta kaupungin luonne on nähtävissä.

Vaikka hankkeessa ei olekaan tarkasteltu varsinaista väylätilaa, pääväyliin liittyvät kaupunkikuvahankkeet voivat toimia lähtökohtana väyläestetiikan laatutason määrittelyssä. Väylältä avautuvan kaupunkikuvan on välitettävä tielläliikkujalle paikallista ilmettä. Usein pääväylien ympäristö näyttää universaalilta, väylä voisi huoltoasemineen, hampurilaisbaareineen ja autokauppoineen sijaita miltei missä päin maailmaa hyvänsä. Kaupunkikuvan tarkastelun myötä voidaan löytää yhteys paikalliseen identiteettiin, jonka perusteella varsinaista väyläarkkitehtuurin suunnittelua voidaan tehdä. Ainakin Kehä III:n osalta laajemman, ympäröivän kaupunkikuvan tarkastelu antaa väyläestetiikan laatutasolle korkeammat tavoitteet kuin pelkän väylän tarkastelu.

Sana kaupunkikuva viittaa ihmisten mielissä perinteiseen kaupungin malliin, jota laajat väyläympäristöt eivät koskaan kykene saavuttamaan. Seuraavaksi olisikin pureuduttava siihen, mikä oikein muodostaa pääväylän kaupunkikuvan. Mikä on uudenlaisen kaupunkikuvan tavoite?

3.2 KEHÄ III VÄLILLÄ LENTOKENTÄNTIE -TIKKURILA

Tiesuunnitelman tavoitteita väylämiljöölle:

(Lähde; KEHÄ III:n väylämiljöön kehittäminen välillä Vantaankoski-Tikkurila, tiesuunnitelma 1997, Uudenmaan tiepiiri, LT)

- väylä mahdollisimman selkeästi hahmotettava tila
- optisen ohjaavuuden ja orientoitumisen tukeminen
- rauhallinen taustanäkymä
- visuaalisen taustahälyn minimointi
- valoisan ja pimeän ajan ero
- harmoninen ja kaunis näkymä
- huoliteltu ja laadukas viimeistely
- ekologisesti ja esteettisesti kestävä ympäristö

Yhtenäisyyttä luovat väylärakenteeseen liittyvät toistuvat aiheet:

- siltarakenteet
- melusteet
- kaiteet
- valaisimet

Paikkakohtaista omaleimaisuutta korostavat:

- maisematilat ja viherrakentaminen
- maastonmuotoilu
- silta- ja melurakenteiden värit

3.2.1 Silta- ja melusuunnitteluprosessin kuvaus

Koko Kehä III:sta on tehty laajemman tason tarkasteluja liittyen E 18-projektiin: *Kehä III – E 18 pääkaupunkijakso, tiemiljöön nykytila ja kehittämisen yleisperiaatteet* (Tielaitos 1996). Tiesuunnitelma on tehty 1997 väliltä Vantaankoski – Tikkurila. Nyt kyseessä on rakennussuunnitelmavaihe koskien väliä Lentokentäntie – Tikkurila. Rakennussuunnitelman jälkeen urakointi toteutetaan nk. osittaisena KV-urakkana.

Koko prosessi koostuu kolmesta suunnittelusektorista, joista yksi on ympäristö. Jokaisella sektorilla on oma sidosryhmänsä. Ympäristön sidosryhmä koostuu tilaajan arkkitehdista ja vihersuunnittelijasta, konsultin edustuksesta (mukaan lukien konsulttien koko hankkeen vetäjä) sekä eri alueiden vastuuhenkilöistä kuten kaupunkien kaavoittajista. Ympäristöryhmän kokoukset eivät ole päätösvaltaisia. Kokouksessa esitetään konsultin ehdottamat ratkaisut, niistä keskustellaan ja valmistellaan ehdotukset joko koko hankkeen ohjaus- ja hanke-ryhmälle tai tarvittaville osaprojekteille.

3.2.2 Väyläarkkitehtuurin tavoitteiden toteutuminen rakennussuunnitelmassa

E 18-HANKKEEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaikkia E 18 –hankkeen tavoitteita on pyritty korostamaan myös rakennussuunnitelmassa. Käytännössä suomalaisen luonnonmaiseman ja väylän kommunikointi jää vähäiseksi. Aiheet korkeatasoisesta arkkitehtuurista ja muotoilusta ovat lopputuloksessa melko karsittuja, mutta jäljelle jäänyt edustaa uutta ja korkeatasoista muotoilua.

Tiekokonaisuuden yhtenäisyys luonnollisesti kärsii, kun väylää suunnitellaan paloissa. Periaatteessa yleistavoitteet ovat voimassa, mutta oikeastaan rakennussuunnitelmavaihe on se, mikä määrää väylän estetiikan lopullisen ilmenemismuodon – rakenteiden muotoilu, värimaailma, materiaalit jne. Sininen väri koko E 18- varustelussa on ollut toimiva yhtenäisyyttä luova aihe, jota on käytetty urbaanilla ja melko voimakkaallakin tavalla. Muilla Kehä III:n toteutuneilla jaksoilla tämä aihe on valitettavasti jäänyt pois.

Kulttuurimaiseman korostaminen jää helposti pieniin aiheisiin kuten meluesteen väritykseen tai näkymän säilyttämiseen. Vanhan kulttuurimaiseman ja suuren väylän yhdistäminen on esteettisesti erittäin vaikea tehtävä. On riskinä, että sekä kauniit näkymät tieltä että tien yli menetetään, kun meluntorjunta toteutetaan tehokkaasti.

Yhtenäisen väyläkokonaisuuden muodostuminen on epävarmaa, koska toteutussuunnittelu tehdään paloissa. Minimi määrää pätkäsuunnittelussa laatutason. Yleisen tason suunnitelmassa pitäisi olla vain yleisiä raameja, yksityiskohdat eivät saa olla liian muodikkaita tai näyttäviä koska yhteensovittaminen on silloin hankalaa. Erikoisempia aiheita käytetään esimerkiksi solmukohdissa, joiden suunnittelun tavoitteenakin on usein yksilöllinen ilme. Hyvätkin uudet yksittäiset ratkaisut karsitaan herkästi, koska niiden toteuttaminen seuraavissa pätkissä on epävarmaa.

Pyrkimys meluvalleihin on väylän meluntorjuntaa tarvitsevilla osuuksilla täytynyt miltei unohtaa, tarkempi suunnittelu on osoittanut tilanpuutteen erityisesti pientalotontteihin rajautuvalla jaksolla. Verrattuna tavoitteeseen ongelmana ovat olleet pitkät meluidat pohjoiseen päin, jolloin aidan ilmeen pehmentäminen istutuksilla on ollut ongelmallista. Lopullisessa suunnitelmassa aidat on esitetty sijoitettavaksi pienen vallin päälle, mikä hieman pehmentää aitakokonaisuutta: Aita ei tule niin lähelle tietä eikä yhtenäinen aitajulkisivu ole niin korkea.

TIESUUNNITELMAN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Tiesuunnitelmavaiheessa E 18-hankkeen tavoitteenasettelua on täsmennetty. Pääkaupunkijaksona Kehä III:n miljöön tavoitteena on yhtenäisen julkiskuvan lisäksi omaleimaisuus ja kytkeytyminen pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteeseen. Koska Kehä III rakennetaan paloissa, on suositeltu väylä-arkkitehtuurin elementtien kehittämistä yhtenäisyyden parantamiseksi. Toimenpiteitä on mahdollista toteuttaa niin tiealueella kuin tietä rajaavalla kaavoitetulla alueella. Tiesuunnitelmassa on annettu ohjeita siitä, mihin suunnittelun tulee kohdistua sekä asetettu laatutasoluokitus, jota rakennussuunnitelmavaiheessa täsmennettiin.

Tiesuunnitelman tavoitteet ovat toteutuneet ainakin tässä vaiheessa kohtalaisen hyvin. Yhtenäisyyttä ja omaleimaisuutta luovat aiheet näkyvät rakennussuunnitelmassa. Tilojen suunnittelussa on pyritty selkeyteen, suuriin kokonaisuuksiin ja harmoniaan. Taustahälyä ei kuitenkaan täysin pystytä poistamaan. Väylän varrella oleva ja sinne tuleva maankäyttö on luonteeltaan sellaista, että väylälle näkymiseen on suuri halu. Urakkavaiheen laatutasomäärittelyillä pyritään kestävän väyläestetiikan muodostumiseen.

ESTETIIKAN LAATUTASON MÄÄRITTELY

Arvoluokitus toimii suunnitelmassa perustana kaikelle rakennettavalle. Sen määrittely tiesuunnitelmavaiheessa on mahdollistanut rakennussuunnitelma-vaiheen poikkeuksellisen perusteellisen arkkitehtuurin käsittelyn. Koko suunnitteluryhmä on sisäistänyt luokituksen ja on sitoutunut siihen. Sen sisältö on muuttunut, mutta kun se on kerran tehty ja hyväksytty, periaatetta ei myöhemmin kyseenalaisteta.

Tietympäristön arvoluokittelu rakennussuunnitelma-alueella:

I-luokka (30%)

- taideaihe Lentoaseman tien liittymässä

II-luokka (15%)

- liikenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävimmät eritasoliittymät
- ensisijaiset kohteet: siltajulkisivut, siltojen alatilat, meluaidat

III-luokka (5%)

- kevyen liikenteen solmukohtina toimivat järjestelmäliittymät kokonaisuuksina, kevyen liikenteen virkistysyhteyksien alikulut, vilkkaitten pysäkkien lähiympäristöt
- ensisijaiset kohteet ja toimenpiteet: sillat alatiloineen ja kaiteineen, meluaidat, tärkeimmät liikenteenohjausvarusteet, maisematilan muotoilu, istutus ja kunnossapito

IV-luokka

- kehä III pitkittäisenä väylänä, maankäytön liittymät, muut, vähemmän vilkkaat kevyen liikenteen alikulut
- laadukas perusympäristö

3.2.3 Väyläestetiikka prosessin eri vaiheissa

ESTETIIKAN HUOMIOIMINEN TARJOUSPYYNNÖSSÄ

Poiketen perinteisestä tavasta tarjouspyynnössä arkkitehtuuri pyydettiin esittämään tuntihinta-arviona, kun muista suunnitteluosioista pyydettiin yksikköhintasopimukset. Tämä antoi mahdollisuuden arkkitehtityön tarvittavan laajuiseen käsittelyyn, koska tarjouspyyntövaiheessa oli vaikeaa määrittellä, mitä kaikkea arkkitehtuuri tulee pitämään sisällään. Arkkitehtuurille oli jo edellisissä suunnitteluvaiheissa asetettu normaalia enemmän tavoitteita, minkä vuoksi menettelytapa oli entisistä poikkeava.

VÄYLÄESTETIIKAN ASIANTUNTIJOIDEN ROOLIT SUUNNITTELUPROSESSISSA

Alussa toteutetusta visioprojektista kiinni pitäminen on mahdollistanut tämän vaiheen työskentelytavan ja tulokset. Tilaaajan arkkitehti on ollut henkilö, jonka ansiosta visio on ollut mukana joka vaiheessa.

Konsultin arkkitehtuurivastaava on toiminut viestinviejänä erilaisissa kokouksissa ja keskusteluissa. Suurelta osin viestit ovat menneet perille ja asioiden muuttamiseen on ollut hyvät perusteet. Ongelmana on ollut arkkitehtuurin vastuualueen laajuus suhteessa tavoitekustannuksiin ja aikatauluun. Osaprojekteissa on sisäistetty se, että arkkitehtuurin vetäjää konsultoidaan monissa kysymyksissä, mutta tätä ei osattu ottaa vielä huomioon työn ohjelmointivaiheessa.

PÄÄTÖKSENTEKO

Prosessissa on ollut mukana tilaajan arkkitehtiasiantuntija. Arkkitehdin asema tilaajan organisaatiossa tulisi olla nykyistä vastuullisempi, osaprojektien vetäjien yläpuolella.

Väyläestetiikan muodostumisen kannalta vastuuhenkilöiden poikittainen vuorovaikutus on ollut todella tärkeää. Onkin hyvä, että yksittäiset henkilöt eivät pääse päättämään niistä oman alueensa asioista, joilla on vaikutuksia muihin osa-alueisiin. Muuten vallankäyttö ohi oman sektorin ja henkilökemia saattavat vaikuttaa asioiden etenemiseen.

Toimintatapa on ollut kehittynyttä ja modernia, vaikka vanhan suunnittelukulttuurin jäänteet ponnahtavatkin joskus esille. Esimerkiksi siltasuunnittelun perinne on vaikea kysymys arkkitehtuurin kannalta. Perinteinen siltasuunnittelu-prosessi saattaa olla irrallinen tien suunnittelustakin vaikka molempia tehdään saman hankkeen alla. Arkkitehtuuri tulee prosessiin mukaan myöhään, silloin kun päätökset esimerkiksi perustyypeistä on jo tehty. Toisaalta juuri siltasuunnittelussa on otettu ensimmäisenä käytäntöön arkkitehtuurin kustannuslisäluokitus.

Suunnitelmassa on ollut vaikeaa puuttua sellaisiin aiheisiin, jotka pelkän arvoluokituksen takia täytyisi rakentaa uudestaan ilman teknisiä tai liikenteellisiä perusteita. Esimerkiksi koko kehällä Tikkurilan liittymä on luokiteltu II-luokkaan, minkä perusteena on Tikkurilan aluekeskukseen sisääntulo sekä viesti siitä tielläliikkujalle. Saapumista Vantaan tärkeään keskukseen on haluttu erityisesti korostaa. Luonteva tapa olisi ollut siltarakenteiden ja -arkkitehtuurin uusiminen. Niille ei kuitenkaan tarvitsisi muutoin tehdä mitään, joten tässä yhteydessä pelkät kaupunkikuvalliset perusteet eivät ole olleet riittäviä esimerkiksi kaiteiden uusimiseen.

VASTUUNMÄÄRITTELY

Prosessissa on myös paljon aiheita, jotka toteuttaa joku muu kuin Tiehallinto kuten esimerkiksi bussipysäkkijärjestelmä. Varaukset yms. seikat on otettava suunnittelutyössä huomioon, mutta toteutus on kaupungin vastuulla. Suunnittelu kaupungin puolelta on kuitenkin tullut mukaan liian myöhäisessä vaiheessa eikä yhteyttä väylän suunnitelmaan enää saada. Organisaatiot ovat liian kaukana toisistaan eikä Tiehallinto voi kovin paljon vaikuttaa suunnitteluun tiealueen ulkopuolella.

VÄYLÄESTETIIKKA URAKKA-ASIAKIRJOISSA

Estetiikan elementit ovat rakennussuunnitelmavaiheessa tarkkaan määriteltyjä, urakointivaiheessa suunnitellaan vain ”näkymättömät” rakenteet. Työssä on jouduttu miettimään, kuinka arkkitehtuuriin liittyvät suunnitelmat ja laatutasomäärittelyt esitetään urakkatarjouspyynnöissä, koska mallia ei vanhastaan ole. Vaihtoehtoina oli erillisen estetiikkaselvityksen liittäminen tarjousasiakirjoihin tai kaikkien aiheiden kirjaaminen suoraan ko. suunnitelmavaiheen asiakirjoihin. Hankkeessa valittiin jälkimmäinen tapa, koska tällöin kaikki yksityiskohdat saadaan tarkasti ja paikkakohtaisesti määritellyiksi siten, että niihin ei voi urakkavaiheessa enää tehdä muutoksia.

Urakka-asiakirjoihin tulee tarkat määreet väyläestetiikan laatutasosta kuten värimäärittelyistä, prototyyppien valmistamisesta, koeladonnoista. Vapauksia jätettiin ainoastaan näkymättömien rakenteiden vaihtoehtoisten toteutustapojen löytämiseen. Perinteisestihän ongelmana on ollut väyläestetiikan aiheiden karsiminen urakointivaiheessa. Kun tarkkoja määreitä ei ole asetettu, hintaa on

helppo laskea ”turhien ” aiheiden poisjättämisellä ja laatutasoa alentamalla. Nämä määrittelyt tehdään yhdessä tilaajan (Tiehallinto) ja konsultin väyläestetiikan suunnittelijan kesken. Menetelmässä on kuitenkin vielä kehittämisen tarvetta, esimerkiksi melusteiden osalta tehdään tarkat arkkitehtipiirustukset muttei rakennepiirustuksia. Silloilla oleviin melusteisiin taas tehdään kaikki tarkat kuvat. Tämä hankaloittaa väistämättä suunnittelutöitä, asioita joudutaan suunnittelemaan tarkemmin kuin on sovittu.

Vaikka asiakirjojen tarkkuustasoon on vielä jäänyt ristiriitoja, projektissa on kuitenkin onnistuttu luomaan uutta käytäntöä väyläestetiikan suunnitteluprosessissa ja laadunvarmistuksessa.

4

VÄYLÄESTETIIKKA SUUNNITTELUPROSESSISSA - ESIMERKKIKOHTTEET

Tutkittaessa estetiikkaa kaupunkien pääväylien suunnitteluprosessissa lähdeaineistona on käytetty kahta jo toteutettua esimerkkipääväylää, Vuotietä Helsingistä ja Helsingintietä Turusta. Kriteerinä valinnalle on ollut väylän kohtalaisen onnistunut estetiikka sekä hyvin dokumentoidut vaiheet. Helsingin kaupungin katusuunnitelmaprosessia verrataan Tielaitoksen vastaavaan suunnitteluprosessiin fyysisten elementtien, vaiheiden ja toimijoiden osalta.

Tutkittavia teemoja on syvennetty liittämällä tarkasteluun eri vaiheissa mukana olleiden toimijoiden yksilö- ja ryhmähaastattelut. Haastattelut on nauhoitettu ja litteroitu. Tuloksena on saatu aineisto, jossa eri tehtävissä olleet henkilöt kuvailevat sekä projektia että lopputulosta omasta näkökulmastaan. Aineisto täydentää tietoja suunnitteluprosessin kulusta sekä toimii näytteenä väyläsuunnittelussa ilmenevistä asenteista, kielestä ja kulttuurista. Aineistoa tarkasteltaessa on kiinnitetty huomiota vain estetiikan kannalta olennaisiin seikkoihin. Aineisto on pelkistynyt joukoksi erilaisia raakahavaintoja, joita selvityksen seuraavassa vaiheessa pystytään hyödyntämään kehittäessä mallia paremmasta prosessista.

4.1 VUOTIE

Haastatellut henkilöt

RI Hannu Pyykkö	Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (projektipäällikkö)
arkkit. Anja Toppinen	Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
arkkit. Vesa Jakkula	”
DI Juha Viljakainen	”
DI Antti Mäkinen	Kaupunginkanslia (projektinjohtaja)
mais.arkkit. Ria Ruokonen	Maisema-Arkkitehdit Byman&Ruokonen Oy
arkkit. Mikko Heikkinen	Arkkitehtuuritoimisto Heikkinen-Komonen

Haastattelut sisälsivät maastokäynnin ja ryhmähaastattelun, jossa mukana olivat kaikki lukuunottamatta Ria Ruokosta sekä yksilöhaastattelut: Pyykkö, Jakkula, Mäkinen, Ruokonen.

4.1.1 Väylän kuvaus

VÄYLÄ KAUPUNKIRAKENTEESSA

Vuosaari on Helsingin viime vuosien suurimpia aluerakentamiskohteita. Vuosaari on tällä hetkellä vajaan 35 000 asukkaan kaupunginosa. Vanha Vuosaari tunnetaan väljästi rakennettuna ja vihreänä asuinalueena. Uudet asuinalueet on puolestaan rakennettu melko tehokkaasti. Niissä vuokra-asuntojen osuus asuntokannasta on selvästi suurempi kuin vanhassa Vuosaaressa. Kaupunki pyrkii saamaan alueelle mahdollisimman tasapainoisen asukasrakenteen. Tähän liittyen on etsitty keinoja, jotka lisäävät Vuosaaren tunnettavuutta ja kiinnostavuutta sekä kehittävät Vuosaarta entistä laadukkaammaksi kaupunginosaksi. Päätös Vuotien kehittämisestä uuden keskuksen edustavaksi ja omaleimaiseksi sisääntuloväyläksi oli yksi ratkaisu koko Vuosaaren kehittämisprosessissa. Vuotie on sisääntuloväylä Vuosaaren, joka on suunniteltu 2+2-kaistaiseksi Vartiokylän lahdelta Porslahdentielle. Vuotie ja metrorata rinnakkaiskatuineen muodostavat yhtenäisen, lähes 100 metriä leveän sisääntuloväylän, joka joh-

taa Vuosaaren keskustaan. Vuotie ja metrorata kulkevat pääosin maa- ja kalliroleikkauksessa, joka luo voimakkaasti jakavan linjan Vuosaaren eteläisen ja pohjoisen osan välille.

Väylän etelä- ja pohjoispuoli on liitetty kiinteästi ja toimivasti toisiinsa väylän yli viedyillä rakenteilla. Rastilassa metron yläpuolella on metroasema ja samassa yhteydessä Vuotien päällä kansirakenteelle rakennettu huoltoasema. Lisäksi väyläkanjonin yli kulkevat ajoneuvo- ja kävelysillat. Vuosaaren keskustassa Vuotien yläpuolelle on rakennettu kauppakeskus Columbus, liityntäbussiterminaali ja erillinen leveä kävelysilta. Keskustan ja Rastilan väliin sijoituu lisäksi Kallvikintien silta sekä erillinen kävelysilta.

VÄYLÄESTETIIKKA

Kaupunkikuvallisesti Vuotiellä ja metroradalla on voimakas yksilöllinen ilme. Korkeatasoisella tieympäristöllä on haluttu kohottaa Vuosaaren julkista kuvaa ja luoda omaleimainen, paikallisista lähtökohdista innoituksensa saava reitti keskustukseen. Ympäristösuunnittelulla on säilytetty ja korostettu Vuosaaren alueelle tyypillisiä maisematekijöitä kuten havupuita ja kallioperän mustaa dioriittia sekä kalliroleikkauksissa että kiviakorituennoissa. Ympäristösuunnittelun kaupunkimainen viimeistelyn taso näkyy ajoradan reunakivissä, istutuksissa ja muissa vastaavissa detaljeissa.

Vuotien keskeisenä kaupunkikuvallisena aiheena on valaistus. Valaistusidea on saanut alkunsa Vuosaaren kokoista, joita sodan aikana poltettiin alueella. Vihollisen pommittajat harhautuivat näin Helsingin sijainnista ja pudottivat pommit Vuosaaren metsiin. Muistumana tästä tapahtumasta Vuotietä rajaavat erikoisvalaisimet pitkänä kujana. Valaisimet ovat rei'itetystä teräslevystä valmistettuja pylväitä, joiden sisällä oleva valo näyttää ohi ajettaessa loimuavan liekin lailla. Päiväsaikaan pylväiden rivistö ja tien päälle viritetty vaijerikatto luovat yhtenäisen tietilan, joka johtaa Vuosaaren keskustukseen.

4.1.2 Suunnitteluprosessin kuvaus ja analyysi

KUSTANNUKSET

Vuotien kustannukset välillä Vartiokylänlahti - Vuosaaren keskusta olivat yhteensä noin 66 Mmk.

PROSESSIN ERITYISPIIRTEET

Vuotien suunnittelu ja toteutus on tehty osana Vuosaaren aluerakentamisprojektia. Tiehen liittyvät päätökset on tehty keskitetysti siten, että ratkaisusta ovat päättäneet samat tahot, jotka ovat hoitaneet koko alueen suunnittelua. Aluerakentamisprojektissa on ollut paljon eri osapuolia, mutta kaupunginkanslia on koordinoanut kaikkia. Eri foorumeilla on puhuttu samassa hengessä. Sekä arvokeskustelu että vuoropuhelu eri intressipiirien välillä on ollut vahvaa.

Haastateltavien mukaan kokonaisuuden hahmottaminen ja suunnittelu on ollut helpompaa, kun monta hanketta on ollut vireillä samanaikaisesti verrattuna tilanteeseen, jossa olisi suunniteltu pelkkää tiealuetta ilman alueellista kokonaisideaa.

”Tahtotila” on ollut voimakas. Kaikille toimijoille on ollut selvää, että on tarkoitus tehdä korkealaatuinen lopputulos, Vuosaaren imagolle tärkeä sisääntuloväylä. Tavoite korkealaatuisuudesta on yhdistävä tekijä, joka on ohjannut päätöksiä. Vaikka mielipide-eroja toteutuksen tavasta on esiintynyt, laadukkuudesta ei olla tingitty.

Suunnittelutyö on tehty tiimissä. Koko alueen suunnittelu on ollut saman organisoituneen tiimin, Vuosaariprojektin vastuulla. Suunnittelijoina ovat olleet eri ammattikuntien edustajat yhdessä, jolloin erilaisista teknisistä ja esteettisistä ratkaisuista on pystytty sujuvasti keskustelemaan työn kuluessa. Voi myös sanoa, että suunnittelussa on liikuttu yli ammattirajojen, kun pääliikennesuunnittelija on ammentanut inspiraatiota ympäristötaiteilijan maataide-teoksesta, ja kaavoitusarkkitehti puhuu haastattelussa kevyen liikenteen järjestelyjen sujuvuudesta. Vaikutelma työskentelytavasta on lähellä arkkitehtuurikilpailun työryhmän työskentelytapaa. Tilaajan eli Helsingin kaupungin puolelta on ollut runsaasti arkkitehtejä ohjaamassa Vuotiehen liittyviä konsulttitoimeksiantoja. Osa näistä avainhenkilöistä on ollut ohjausryhmässä alusta loppuun saakka.

Vuotien teknistä suunnittelua on viety eteenpäin kaupunkirakenne huomioonottaen. Tämä ilmenee esimerkiksi tien geometriassa ja eritasoliittymien suunnittelussa, joissa tilankäytöstä on tingitty. Jalankulkijan maailman esteettömyyttä on pidetty tärkeänä, mikä on vaikuttanut tien painamiseen leikkaukseen.

Haastateltavat kertoivat, että kaupungin ohjausryhmä on uskaltanut tehdä uusia ratkaisuja kesken prosessin. Päätettiin esimerkiksi tilata uusi ympäristösuunnitelma. Ohjausryhmän mielestä yleissuunnitelman ratkaisu ei täyttänyt yksilöllisen imagon ja korkealaatuisen arkkitehtuurin vaatimuksia. Työn loppuvaiheessa kaupunki pyysikin tarjoukset neljältä arkkitehtitoimistolta tien visuaaliin kysymyksiin painottuvasta kehittämissuunnitelmasta. Työhön valittiin arkkitehtuuritoimisto Heikkinen & Komonen.

RESURSSIT

Resurssit, aika ja raha, koettiin lähes riittävinä. Metroradan suunnittelu erillään Vuotien ympäristösuunnitelmasta nähtiin puutteena. Koko leveän väyläkäytävän samanaikainen suunnittelu olisi haastateltavien mielestä ollut paras vaihtoehto. Nyt kävi niin, että tärkeä osa liikennealueen kokonaisuudesta, metroradan ympäristö, jäi puuttumaan ympäristösuunnitelmasta. Toinen prosessin ongelmakohta oli siltasuunnittelu. Sillat suunniteltiin erillään muista tieympäristön rakenteista, ja niistä oli jo suunnitelmapiiirustukset lähes valmiina, kun ympäristösuunnittelu aloitettiin. Tärkeäksi olisi nähty, että siltojen rakennedetaljit kuten kaiteet olisi käsitelty muun ympäristösuunnittelun yhteydessä.

Liikennesuunnittelussa on pystytty murtamaan alkuperäinen käsitys moottoritien suunnittelusta Vuosaaren keskustaan. Nyt puhutaan pikemminkin kaupungin kadusta. Kuten Vuotiekin, myös Vuosaaren kokonaisstruktuurin muut tavoitteet ovat olleet muuntuvaisia. Suunnittelussa on ollut esillä useita maankäytön ratkaisuvaihtoehtoja, joista jotkut ovat nousseet ylitse muiden. Vuotien ilmeeseen on vaikuttanut mm. Vuosaaren keskustan sijoittuminen Vuotien välittömään läheisyyteen ja Kauppakeskus Columbuksen rakentaminen väylän yli. Rakentamalla väylän päälle on vähennetty väylän jakavaa vaikutusta kaupunkirakenteessa.

PÄÄTÖKSENTEKO JA YHTEISTYÖ

Päätöksenteko on ollut monivaiheinen prosessi, johon kuuluu normaalin käytännön mukaisesti suunnitelmien esittely ja käsittely yleisten töiden lautakunnassa ja kaupunkisuunnittelulautakunnassa sekä kaupunginhallituksen päätös. Projektioorganisaatiossa päätöksenteko ja vastuu on koko prosessin ajan kuulunut samoille henkilöille: projektinjohtaja, kaupunkisuunnittelun projektipäällikkö ja hankkeen liikennesuunnittelusta vastannut insinööri.

	Vuotie & Vuosaaren metro	Vuosaaren kaavoitus ja maankäytön kehitys
1982		Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto perustaa Vesala-Vuosaaren aluerakentamisprojektin, jonka päätehtävä on asunto-ohjelman ja kaavoitustavoitteiden mukaisen asuntotuotannon käynnistäminen alueella.
1989	Meripellontie-Vuotie liikennesuunnitelma.KSV, liikennesuunnitteluosasto. Itäkeskus – Vuosaari metroradan alustava yleissuunnitelma. KSV, liikennesuunnitteluosasto.	Khn suunnittelujaosto perustaa Vuosaaren aluerakentamisprojektin. Asuinrakentaminen käynnistyy Meri-Rastilassa.
1990	Vuotie, liikennesuunnitelma. Kaupunginkanslia, Vuosaari-toimisto. Kaupunginvaltuusto hyväksyy Vuosaaren metron perustamissuunnitelman.	Vuosaarta suunnittelee kaupunginkansliassa toimiva Vuosaari-toimisto 1989-93: - Vuosaarenlahden asunto- ja työpaikka-alueen kaavarunkotasoinen maankäyttösuunnitelma. - Vuosaari, Meri-Rastilan toteuttamisohjelma.
1991	Vuotie & Vuosaaren metro, Vaihtoehtoverailu. Rakennusvirasto.	
1992		
1993	Vuosaaren aluekeskus, liikennesuunnitelma. Kaupunginkanslia, Vuosaari-toimisto. Vuotien sijoittaminen aluekeskuksen yhteyteen, Paulig Oy, LT-Konsultit Oy	Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyy Vuosaaren keskustan ja Mustalahden suunnitteluperiaatteet 10.11.94. Johtajistotoimikunta perustaa Vuosaaren projektien johtoryhmän, jonka puheenjohtajana toimi apul.kaup.joht. Pekka Korpinen, jäsenenä eri hallintokuntien johtajia ja sihteerinä proj.pääll. Anja Toppinen ja proj.joht. Antti Mäkinen
1994	Metron rakentaminen Vuosaareen käynnistyy. Yleisten töiden lautakunta hyväksyy Vuotien yleissuunnitelman, johon sisältyy maisemointia ja melusuojausta koskeva ympäristösuunnitelma (Viatak Oy).	Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyy Vuosaaren keskustan asemakaavaluonnoksen 23.3.95. Pauligin kauppakeskuksen (Columbuksen) peruskivi muurataan.
1995	Vuosaaren projektien johtoryhmän aloitteesta sisääntuloväylän (Vuotien) kehittämistyö tilataan Arkkitehtuuri-toimisto Heikkinen-Komonen Oy:ltä. Konsultin ehdotus (valotunnelisuunnitelma) valmistuu elokuussa –95.	Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyy Vuosaaren keskustan asemakaavaehdotuksen 14.12.96. Kauppakeskus Columbus avataan.
1996	Rakennusvirasto käynnistää katusuunnitelman laatimisen Vuosaaren sillalta Kallvikintiehen, jossa Vuotielle ja metroradalle laaditaan uusi ympäristösuunnitelma (Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy). Helsingin Energia pystyttää kolmen valopylväsparin koelaitoksen. Suunnitelmaa kehitetään tästä saatujen kokemusten perusteella.	
1997	Rakennusvirasto katsoo, että Vuotien ajoratavalaistus tulisi toteuttaa tavanomaisena järjestelyinä ja luopua erikoisvalaistuksesta. Yleisten töiden lautakunta esittää kaupunginhallitukselle Vuotien ajoratavalaistuksen toteuttamista Heikkinen-Komonen Oy:n suunnitelman perusajatuksia noudattaen.	
1998	Vuotie ja metrorata avataan liikenteelle. Kaupunginhallitus tekee päätöksen valotunnelin toteuttamisesta Vuotielle. Lisäkustannus verrattuna tavanomaisen valaistuksen rakentamiseen on noin 5 Mmk	
1999	Vuotien ja radan ympäristö viimeistellään.	
2002	Prof. Lauri Anttilan ympäristötaideteos ”Maailman suurin aurinkokello ” pystytetään.	

Vuotien suunnittelun ja toteutuksen onnistuneena pidetty lopputulos on haastateltujen henkilöiden mukaan seurausta siitä, että sekä projektin johto että muut osalliset ovat tahoillaan sinnikkäästi ajaneet asiaa kaikissa yhteyksissä.

4.1.3 Estetiikan asema toimijoiden asenteissa ja prosesseissa

Koko Vuosaarelle haettiin hyvää imagoa mm. Vuotien kautta. Tien korkealaatuisen imagon ehkä merkittävimpana tekijänä nähtiin tien esteettinen ilme. Näin tien tyylikkyys ja laadukas arkkitehtuuri nousi yhdeksi tärkeimmistä asioista päätöksenteossa.

Kaikkien haastateltujen yhteinen näkemys oli, että tien estetiikka koostuu suurista toimintaa palvelevista elementeistä. Estetiikka nähtiin tien tarkoitusta mukailevana, suurilinlaisena asiana, jolla ei ollut mitään tekemistä koristelun kanssa. Työryhmän mielestä estetiikalla on syvälinnainen merkitys, joka koskee koko suunnittelua ja kaikkia tehtyjä ratkaisuja. Toisin sanoen kauneus, kestävyys ja käytännöllisyys heijastuvat eri henkilöiden ajatusmalleista yhteen nivoutuneina ja tasavertaisina tekijöinä.

Estetiikan arvostus tavallista tiesuunnitelmaa korkeammalle ilmenee mm. väylän sijoittamisessa kaupunkirakenteeseen kaupunkirakenteen ehdoilla, kaupunkikuvallisesti hyväksyttävien ratkaisujen etsimisessä tierakenteisiin, maineikkaiden arkkitehtien palkkaamisessa suunnittelijoiksi, standardivalaistusta (noin 0,6 Mmk) huomattavasti kalliimman valaistusratkaisun (5,6 Mmk) hyväksymisessä toteutettavaksi, detaljien viimeistellyssä ilmeessä tai muissa vastaavissa aiheissa.

TAVOITTEET JA LOPPUTULOS

Lopputuloksesta ollaan kaikilla kuulluilla tahoilla ylpeitä. Varsinaisia suuria virheitä tai epäonnistumisia ei mainita. Yksityiskohtia, joihin ollaan hieman tyytymättömiä, löytyy joitakin.

Vuotien korkea laatutaso on haastateltujen mukaan pitkälti seurausta voimakkaasta tahdosta tuottaa laadukas sisääntuloväylä. Kaupungin johdon asettama tavoite Vuosaaren tunnettavuuden ja kiinnostavuuden sekä entistä laadukkaamman kaupunginosan kehittämisestä tukee suunnitteluprosessin päätymistä esteettisesti hyvään lopputulokseen. Haastatteluista ilmenee, että tarkkoja tavoitteita väylän muodosta ei suunnittelun käynnistyessä vielä ollut, vaan suunnittelun kuluessa on vasta hahmotettu mitä halutaan ja pystytty tarkentamaan tavoitteet.

Eräs haastateltava ilmaisi asian näin:

”...se tietty juoni minkä kaikki yhtäkkiä oivalsi....se sai sellaista imua et kaikki niinku omalla lupauksellaan teki töitä sit sen eteen...Et sit ku huomattiin, et heitäähän voikin olla jotain ihan muuta. Et se niinku automaattisesti käännänyt niitä.. Se sai ihmiset ehkä toimimaan enemmän yhteistyössä.”

4.2 HELSINGINTIE

Haastatellut henkilöt	
DI Markus Salmi	Turun tiepiiri
DI Matti Vehviläinen	”
arkkit. Veli Ojala	Turun kaupunki
apul.kaup.ins. Ilkka Korpi-Anttila	”
mais.arkkit. Ritva Nummiora	”
DI Heikki Kesäläinen	Viatek-Yhtiöt, Turku
DI Seppo Massinen	Viatek-Yhtiöt, Espoo
arkkit. Marja-Liisa Ortia	”

Haastattelut sisälsivät maastokäynnin ja ryhmähaastattelun, jossa mukana olivat kaikki lukuunottamatta Heikki Kesäläistä sekä yksilöhaastattelut: Ojala, Nummiora, Kesäläinen, Salmi.

4.2.1 Väylän kuvaus

VÄYLÄ KAUPUNKIRAKENTEESSA

Helsingintie on osa valtakunnallista päätieverkkoa ja Turun kaupungin merkittävien sisääntulotie. Väylä sijoittuu Kaarinan rajalta Jaanin eritasoliittymään saakka Huhkolan asuntoalueen lounaispuolelle metsä- ja peltoalueelle. Itäharjun teollisuusalueen ja rautatien välissä se kulkee rautatiealueella. Hämeentien pohjoispuolella Helsingintie on rautatie- ja teollisuuskorttelialueilla. Helsingintie yhdistyy Hämeenkadun ja Sorsakadun kautta ruutukaava-alueen katuverkkoon. Helsingintien kaupungin sisääntulojakson ympäristö, Itäharjun teollisuusalue, on ollut ilmeeltään varastomaista ja epäsiistiä. Turun kaupunki teki Helsingintien yleissuunnitelman yhteydessä Helsingintien lähialueille maankäytön yleissuunnitelman. Tärkeimpiä muutoksia maankäyttöön olivat sairaalan (TYKS) laajennus, Kupittaan asemarakennus, nykyisten työpaikka-alueiden kehittäminen, Lemminkäisenkadun varren liike- ja toimistorakennukset, Skanssin aluekeskus sekä Jaaninojan työpaikka-alue. Näistä toteutuneita ovat osa TYKS:in lajennuksesta, Kupittaan asema, työpaikka-alueista osa on toteutunut ja Jaaninojan ”Biolaakso” on rakenteilla.

Helsingintie on moottoritietä Jaanin eritasoliittymään saakka mitoitussuoralla 80 km/h. Jaanin eritasoliittymästä Kupittaan mitoitussuoralla on 60 km/h, ja siitä keskustaan 50 km/h. Helsingintie on peruspoikkileikkaukseltaan kaksiajoratainen ja nelikaistainen. Lemminkäisenkadulle asti ulkopientareet ovat tavanomaiset 3,0 metriä ja siitä Kupittaan piennar on 1,25 metriä. Katumaisuutta korostetaan reunakivellä. Helsingintien tekninen standardi on sopeutettu kaupunkiympäristöön asteittain Kaarinan suunnalta tultaessa siten, että Kupittaan alueella liittymät ovat liikennevaloilla ohjattuja tasoliittymiä. Näin toteutettuna Helsingintien standardi muuttuu Kupittaan vastaamaan Sorsakadun standardia.

VÄYLÄESTETIIKKA

Väylän alkujakso Kaarinan rajalta Jaaninojalle edustaa varsinaissuomalaista viljelymaisemaa jyrkkäpiirteisine kalliomäkinen ja laajoine viljelyaukeineen. Tieympäristön suunnittelun lähtökohtana on ollut esikaupunkimaisemalle luonteenomaisten piirteiden muodostaminen ja kaupunkiin saapumisen korostaminen. Tieympäristöä leimaavat korkeat ja avarat kallioleikkaukset, joiden keskeltä väylä kulkee kuin valtaviin porttien läpi. Siltoja ja siltaympäristöjä on korostettu kujanneistutuksin ja terassoinnein.

Väyläjakso Jaaninojan alueelta Kupittaalalle on suunniteltu korostetun katu-
maisena. Jaksolla on tyypillistä istutusten bulevardimaisuus, kiveykset, puu-
kujat, pensasryhmät, väylään liittyvät tukimuurit ja rakennukset. Viherra-
kentäminen on ilmeeltään hyvin hoidettua ja vastapainona voimakkaasti
rakennetulle ympäristölle. Kaupunkimainen viherilme on toteutettu riviin
istutetuilla, suurilla runkopuilla ja säännöllisen muotoisilla runsailla pensas-
istutuksilla, joissa on käytetty sekä havu- että lehtipensaita. Keskikaistalle on
istutettu riviin pylväshaapoja.

Keskeinen teema Kupittaan kohdalla on väylän painaminen leikkaukseen yh-
dessä rautatien kanssa. Tällä kohtaa väylän yli on rakennettu kansi, joka mah-
dollistaa väylän läheisyyteen ja päälle rakentamisen. Kannesta on toteutettu
tällä hetkellä vain kolmannes, TYKS:in paikoitusalue. Muiden osien toteuttami-
sta on suunnitelmia.

4.2.2 Suunnitteluprosessin kuvaus ja analyysi

PROSESSIN ERITYISPIIRTEET

Helsingintien yleispiirteinen sijainti määriteltiin pääosin 1970-luvun alussa
laaditussa yleissuunnitelmassa. Uusi yleissuunnitelma valmistui 1987. Muistu-
tusten, lausuntojen ja toimenpidepäätösten perusteella tarkistettiin yleis-
suunnitelma vuonna 1991 ja tiesuunnitelma valmistui vuonna 1992. Turun kau-
pungin päätöksenteko moottoritien rakentamisesta oli kokonaisuutena hidas
ja pitkä prosessi.

Helsingintien prosessi eteni yleissuunnitelman tarkistamisen jälkeen ilman suuria
keskeytyksiä Tielaitoksen suunnittelukäytännön mukaisesti yleissuunnittelusta
tie- ja rakennussuunnitelmaan sekä toteutukseen. Erityispiirteinä suunnitte-
lussa ja päätöksenteossa oli Turun tiepiirin, Turun kaupungin ja VR:n muodos-
tama kolmikantayhteistyö.

Yleissuunnitelman tarkistuksesta lähtien tien suunnittelua valvoivat tiepiirissä
ja Turun kaupungin taholta samat virkamiehet ja konsulttina toimi tämän ajan
myös sama konsulttitoimisto. Estetiikan osalta ilmeestä vastasi suunnittelijana
sama arkkitehti.

RESURSSIT

Haastatteluista ilmenee, että ainakin kaupungin puolella oli liian vähän henki-
lökuntaa hoitamaan koko prosessia. Suunnittelu ja päätöksenteko lausuntoineen
ja valituksineen koettiin hyvin monimutkaisena prosessina, jossa oli vaikea hallita
kokonaisuutta. Samalla valitettiin kiirettä ja omien vaikuttamismahdollisuuksien
rajallisuutta. Kaupungin virkamiehillä oli samanaikaisesti käynnissä monia muita
hankkeita, joten mahdollisuus perehtyä tiesuunnitelmaan oli rajallinen. Haas-
tateltujen mielestä lopputulos oli kuitenkin melko hyvä, joskin mielipiteet vaih-
telivat.

Tiepiirissä resurssien vähyyttä ei tuotu ilmi yhtä voimakkaasti. Tiepiirin työryh-
mä tukeutuikin esteettisissä ratkaisuisa täysin konsultin ja kaupungin asian-
tuntemukseen.

PÄÄTÖKSENTEKO JA YHTEISTYÖ

Keskeisimpiä Kupittaaan kohtaan, eli varsinaiseen kaupungin sisääntulojaksoon, vaikuttavia tekijöitä oli kolmikantayhteistyön muodostaminen Turun kaupungin, Tielaitoksen ja Valtion rautateiden välillä. Eri tahojen yhteistyö mahdollisti Kupittaaan kohdalla moottorien ja radan painamisen samassa käytävässä leikkaukseen sekä väylän päälle rakentamisen. Kolmikantayhteistyö tuotti tien ja radansuunnittelun sekä kaupungin kaavoituksen etenemisen suunnilleen samassa aikataulussa, jolloin isojen rakenteiden yhtäaikainen päätös- ja toteutusprosessi mahdollistui.

Haastatteluista kävi ilmi, että yhteistyö painottui eri organisaatioiden yhteisiin kokouksiin ja päätösten valmisteluun. Työskentelyä tiiminä ei varsinaisesti ollut, sillä jokainen taho hoiti melko tarkkaan rajatusti oman osuutensa. Organisaatioiden väliset rajat ja tehtävät hahmottuivat haastateltavien puheista kohdalaisen selkeinä.

4.2.3 Estetiikan asema toimijoiden asenteissa ja prosesseissa

Esteettisen ilmeen suunnittelu oli pitkälti konsultin (Viatek) vastuulla. Tilaajan (Turun tiepiiri) työryhmässä ei ollut yhtään arkkitehtiä. Hankkeen ohjausryhmään kuului Turun kaupungin edustajana sekä arkkitehti, joka koordinoi kaava-prosessin, että maisema-arkkitehti, joka tarkisti tien ympäristösuunnitelmat.

Sama konsultti oli laatimassa sekä yleissuunnitelman tarkistusta että tie- ja rakennussuunnitelmaa. Konsultilla ympäristösuunnitelmat teki sama arkkitehti yleissuunnitelman tarkistuksesta rakennussuunnitelmaan. Myös samat avainhenkilöt tiepiirin ja kaupungin taholta olivat mukana hankkeen ohjausryhmässä yleissuunnitelmasta rakennussuunnitelmaan.

Dokumentointitapa Tielaitoksen suunnitelmissa toteutti vakiintunutta mallia: esitellään hankkeen lähtökohdat, suunnitelma, suunnitelman vaikutukset, suunnitelmaan sisältyvät luvat ja sopimukset ja jatkotoimenpiteet. Tieympäristösuunnitelmasta käsitellään suunnitelman esittelyssä väylän sijoittuminen maisemaan, ympäröivä maankäyttö ja kaupunkikuva, tieympäristön luonne ja erityisesti istutukset. Väylän estetiikkaa tai arkkitehtonista kokonaisilmettä ei varsinaisesti käsitellä erikseen.

Kupittaaan alueesta oli järjestetty arkkitehtikilpailu, jonka mukaiset perusratkaisut on esitetty yleissuunnitelman tarkistuksen ympäristösuunnitelmassa.

TAVOITTEET JA LOPPUTULOS

Kolmikantayhteistyö tuotti hyvää tulosta ennen kaikkea alueen maankäytön kannalta, mikä heijastuu positiivisesti myös väylän estetiikkaan. Ratkaisuja pidettiin selkeästi hyvinä ensisijaisesti toiminnallisista syistä, ja samalla saatiin visuaalisesti parempaa ja selkeämpää ympäristöä.

Tiepiirin edustaja kertoi, että halusi antaa vapauden arkkitehtonisista ratkaisuista konsultille, ja oli myös hyvin tyytyväinen esitettyihin ratkaisuihin. Myös kaupungin maisema-arkkitehti oli melko tyytyväinen lopputulokseen. Ratkaisuista keskusteltiin yhteisesti vaikka varsinaista intensiivistä tiimityöskentelyä ei harrastettukaan.

Henkilöiden pitkäaikainen työskentely hankkeen parissa kuvastui haastatteluissa runsaana tietomääränä päätöksien taustoista sekä ylpeytenä lopputuloksesta.

	Helsingintien suunnitteluprosessi Tielaitoksessa	Helsingintien suunnitteluprosessi Turun kaupungissa
		Kupittaa asema-alueen suunnittelukilpailu.
1986		Turun kaupunginvaltuusto hyväksyy keskustan liikenteen vaihekaavan.
1987	Moottoritien yleissuunnitelma välillä Turku-Paimio.	
1988	Rautatiehallituksen lausunto moottoritien yleissuunnitelmasta 22.3.1988.	
1989	Lisäselvityksiä Kupittaa ja Huhkolan kohdalta.	Turun yleiskaavan tarkistustyö käynnistyy.
1990	Hankkeen toimenpidepäätös 24.8.1990 (Tiehallitus).	Helsingintien alueen asemakaavoitus Kupittaa ja Huhkolan välillä, päätös 4.6.1990 Turun kaupunginvaltuustossa. Sorsakadun liikennesuunnitelma, hyväksytty kiinteistö- ja rakennustoimen lautakunnassa v.1990.
1991	Yleissuunnitelman tarkistus välillä Kupittaa-Kurkela - Vaihtoehdot Kupittaa alueella - Jaanin eritasoliittymä ja katuvalihtoehdot - Helsingintien suuntaus Tielaitos, Turun kaupunki ja Valtionrautatiet sopivat Kupittaa alueen ensimmäisen rakennusvaiheen toteutusjärjestyksestä ja kustannusvastuusta.	Maankäytön yleissuunnitelma: Helsingintie, Turun-Karjaan rautatie ja liittyvät alueet, 1.6.1991. Helsingintien liikennealueen asemakaavan muutos vireillä Useita rakennushankkeisiin perustuvia asemakaavan muutoksia vireillä tien lähialueilla: - Keskussairaalan laajennushanke Kupittaaalla - Kupittaaan asemakeskushanke - Itäharjun teollisuusalueen keskustanpuoleinen osa - Datacity-korttelin lisärakentaminen - Liike- ja toimistorakentaminen Lemminkäisen kadun varrella - Itäinen aluekeskus ja Skanssin asuntoalue
1992	Tiesuunnitelman laatiminen välillä Kupittaa-Kurkela valmistuu 23.3.92. Helsingintien rakennussuunnitelman laatiminen alkaa huhtikuussa -92. Rakennustyöt aloitetaan Kupittaaalla kesällä -92.	Sopimus Turun kaupungin, Tielaitoksen ja Valtionrautateiden kesken rakentamisesta Kupittaaan asema-alueella 18.3.1992
1993	Vasaramäen ratasilta rakennetaan.	
1994 - 1996	Helsingintie ja siihen liittyvät rampi- ja laatuajestelyt rakennetaan.	Turun kaupunginvaltuusto hyväksyy yleiskaavan 1995.

4.3 ESIMERKKIKOhteiden vertailu

Vuotien ja Helsingintien suunnitteluprosesseja verrattaessa on todettava, ettei vertailuissa ole kyse kahden kaupungin yleisten toimintatapojen vertailuista. Prosessit eroavat toisistaan jo sillä perusteella, että toinen projekti on kaupungin sisäinen ja toinen monen osapuolen yhteinen prosessi, jota Tielaitos vetää. Vertailun tarkoitus on pikemmin verrata kaupungin ja Tielaitoksen prosessien tapaa käsitellä esteettisiä kysymyksiä.

4.3.1 Prosessien vertailu

VÄYLÄN ASEMA	Sekä Vuotie että Helsingintie ovat tärkeitä sisääntuloväyliä. Tavoite korkealaatuisuudesta on ohjannut päätöksiä. Radan ja väylän osittainen sijoittaminen saman käytävään on molemmissa tapauksissa edesauttanut kunnianhimoisen estetiikan muodostumista.
OHJAUSRYHMÄ	Ohjausryhmissä on ollut samoja avainhenkilöitä prosessin alusta loppuun asti.
OHJAUSRYHMÄN ESTEETTINEN ASiantuntemus	Vuotiesä tilaajan edustajina on ollut runsaasti arkkitehtejä ohjaamassa tiehen liittyviä konsulttitoimeksiantoja. Helsingintiessä ohjausryhmään kuului yksi arkkitehti ja yksi maisema-arkkitehti.
VASTUUTAHO ESTETIIKASSA	Vuotien osalta vastuu estetiikasta oli Kaupunkisuunnitteluvirastolla (sen arkkitehteilla) ja samoilla henkilöillä koko hankkeen ajan, vaikka loppuoteutuksesta vastasikin Rakennusvirasto. Lopullisesta ilmeestä vastasi arkkitehtitoimisto Heikkinen & Komonen sekä maisema-arkkitehtitoimisto Byman & Ruokonen. Helsingintien prosessissa päävastuussa oli tiepiiri; estetiikasta vastasivat insinöörit. Tiepiiri oli kuitenkin luovuttanut suuren vastuun konsultille; estetiikan muoto oli konsultin arkkitehdin käsissä koko prosessin ajan.
TYÖSKENTELYTAPA	Vuotien suunnittelutyö on tehty kiinteässä tiimissä, jossa ammattialojen rajoja on osittain ylitetty. Helsingintiessä jokainen taho hoiti melko tarkkaan rajatusti oman osuutensa ja organisaatioiden väliset rajat ja tehtävät hahmottuivat haastateltavien puheista kohtalaisen selkeinä.
PÄÄTÖKSENTEKOJÄRJESTELMÄN TUKI	Vuotien osalta mm. apulaiskaupunginjohtajan kiinnostus ja taustavaikuttaminen on pitänyt kokonaisuutta yhtenäisenä sekä edesauttanut mahdollisuuksia erityisratkaisuihin ja -rahoituksiin. Helsingintiehen liittynyt poliittinen päätöksentekoprosessi oli ristiriitainen ja vaikea. Helsingintien prosessissa on esteettinen suunnittelu sisällytynyt normaaliin budjettiin.
TIEN SUUNNITTELU SUHTEESSA MUUN MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUUN	Vuotien suunnittelu ja toteutus on tehty osana Vuosaaren aluerakentamisprojektia. Tiehen liittyvät päätökset on tehty keskitetysti siten, että ratkaisusta ovat päättäneet samat tahot, jotka ovat hoitaneet koko alueen suunnittelua. Helsingintien varressa maankäyttö oli riippumaton tiesuunnittelusta, lukuun ottamatta Kupittaaan aluetta, jossa tehtiin tien ja maankäytön kokonaisratkaisu. Yhtäaikainen suunnittelu on mahdollistanut päätökset, joiden perusteella väylä ja rata molemmissa kohteissa on pystytty sijoittamaan samaan kanaan. Vuotien osalta radan ja väylän suunnitteluprosessit erkanivat jo yleissuunnitelmavaiheessa.
YHTEYDET MUIHIN ORGANISATIOIHIN	Vuotien suunnittelussa ei ollut yhteistyöorganisaatioita, vaan kaupunki vastasi koko hankkeesta. Helsingintiessä ns. kolmikantayhteistyö mahdollisti kaavoituksen, tien ja radan suunnittelun samanaikaisuuden sekä tuotti suuren perusratkaisun eli radan ja väylän yhteisen käytävän leikkauksessa sekä sen päälle rakentamisen. Yhteistyö eri organisaatioiden välillä oli hyvin järjestetty ainakin projektin johdon tasolla. Tällöin ajoitukset eri hankkeille ja kaavoituksen aikataulu saatiin sopimaan toisiinsa, jolloin toivottua tulosta syntyi.

4.3.2 Lopputulos

Molemmissa prosesseissa mukana olleet ovat tyytyväisiä lopputulokseen, tosin Vuotien tulokset tuntuvat syntyneen enemmän tahdonalaisen prosessin tuloksena. Vuotie-projektin lopputuloksesta puhutaan suuren tahtotilan aikaansaamana. Helsingintiellä yhtenä kokoavana tekijänä on ollut kolmikantayhteistyön mahdollistama perusratkaisu sekä konsulttitoimisto, joka oli yleissuunnitelman tarkistuksesta lähtien sama. Jatkuvuus lienee vaikuttanut esteettiseen lopputulokseen lisäämällä sen yhtenäisyyttä ja kokonaisvaltaisuutta.

Vuotien prosessissa lähtökohtana on ollut koko Vuosaaren kaupunginosan suunnittelu ja alueen imagon nostaminen, mitä Vuotien ilmeen haluttiin palvelevan. Tästä johtuen esteettiset kysymykset nousivat päätöksenteossa tärkeiksi. Helsingintien suunnitteluun liittyi paljon maankäytöllisiä ja liikenteellisiä tavoitteita, jotka painottuivat prosessissa. Estetiikka seurasi niitä ja tukeutui näihin tavoitteenasetteluihin.

Helsingintien estetiikkaan vaikutti positiivisesti se, että maankäytön suunnittelu tapahtui Kupittaaan kohdalla yhtäaikaisesti. Sen kautta syntyivät tavallaan estetiikan suurimmat aiheet. Helsingintiellä, lukuun ottamatta perusratkaisua eli väylän painaminen leikkaukseen, merkittävimmät esteettiset ratkaisut ovat lähtöisin valaistuksesta ja muista laadukkaista ympäristöarkkitehtuurin aiheista. Helsingintiellä näkyvä lopputulos on pitkän aikavälin ja kompromissien tulos. Vuotiellä ympäristösuunnitelman ja valaistuksen keinot tukevat tien kokonaisvaikutelmaa ja luovat miljööseen laadukasta ja viimeisteltyä ilmettä. Estetiikan tärkeimmät tekijät muodostuvat kuitenkin siinäkin tien perusratkaisuista: tasauksesta, poikkileikkauksesta ja linjauksesta sekä tieltä avautuvista näkymistä ympäristöön.

Molemmilla teillä suurin merkitys väylän estetiikalle on sen suhteella ympäristöönsä, ja sillä, kuinka hyvin tie pystyy heijastamaan ympäröivää maisemaa ja maankäyttöä.

4.3.3 Kaupungin ja Tiehallinnon toimintatapojen erot

Esimerkkikohteiden vertailun perusteella voidaan todeta kaupungin sisäisestä toimintatavasta verrattuna Tiehallinnon toimintatapoihin seuraavaa:

- Kaupungin sisällä on mahdollisuus tiiviiseen tiimityöskentelyyn eri ammattikuntien kesken. Tiehallinnon organisaatiossa se ei aina ole mahdollista.
- Kaupungin suunnittelijat tunsivat alueensa (kokonaisuus hallinnassa myös muun maankäytön osalta), jolloin tien integroiminen keskeiseksi elementiksi ja yhteensopivaksi osaksi maankäyttöä oli itsestään selvää. Tiehallinnon suunnittelutyö lähtee yleensä väylän liikenteellisten ominaisuuksien parantamisesta.
- Aluerakentamisprojekti mahdollisti ”yhteen hiileen puhaltamista”; suunnittelijoilla oli tunne, että ollaan luomassa kokonaisuutta. Tiehallinnon väylähankkeissa yhteistyökumppanina on toinen organisaatio, eli kaupunki. Todellisen yhteistyön syntyminen on sattumanvaraisempaa.
- Esteettinen asiantuntemus oli kaupungilla runsasta. Kun projekti oli arkkitehtivetoinen, estetiikan huomioon ottaminen suunnittelussa oli itsestään selvää.

Esimerkiksi päätös ympäristösuunnitelman uudelleen tekemisestä olisi tuskin voinut syntyä muissa olosuhteissa. Tähän verrattuna Tiehallinnon hankkeissa väyläestetiikan osuus on ollut toisarvoisessa asemassa.

- Vuotie-projektissa vastuu lopputuloksesta oli projektin vetäjillä, joilla tässä tapauksessa oli esteettistä kunnianhimoa. Vastuu ei pirstoutunut liikaa eri organisaatioiden kesken. Ei myöskään tullut liikaa eri vaiheita ja katkoksia. Samat ydinsuunnittelijat ja päälliköt vastasi hankkeesta alusta loppuun.
- Tiehallinnon hankkeessa työvaiheet ja niiden suurpiirteinen sisältö olivat etukäteen määritellyt. Kaupungin hankkeessa suunnitteluvaiheiden etenemiselle ei ollut yhtä selkeää runkoa vaan se muotoutui projektin johdon ja suunnittelijoiden toimesta.

VÄYLÄSUUNNITTELUN KIELET JA KULTTUURI

Tämä luku perustuu kahden esimerkkikohteen, Vuotien ja Helsingintien, suunnitteluprosesseissa mukana olleiden henkilöiden haastatteluihin. Taustalla on myös kirjallisuutta sekä tutkimuksen aiemmista vaiheista koottuja kokemuksia. Osuudessa sivutaan myös erilaisia estetiikan käytännön määritelmiä tai puhetapoja. Taustaa ja vertailukohtaa tälle luovat esim. projektissa *Tiekokemus, tierakenteet ja taide* (Päivänen ym. 1997) saadut tulokset tienkäyttäjien puhetavoista ja näkemyksistä tieympäristön estetiikasta.

5.1 VÄYLÄESTETIIKKA JA ERI AMMATTIKUNNAT

Väylien suunnitteluprosessissa kohtaavat sekä organisaatiot (kunta, Tiehallinto, ympäristökeskukset lausunnonantajina, muut osallisyhmittämät, mahdollisesti Ratahallintokeskus tai VR, kuten Helsingintie -kohteessa ym.) sekä erilaiset ammattilaiset, joiden yhteistyökyvystä työn sujuminen ja tuloksen onnistuneisuus on lopulta kiinni.

Tässä työssä keskitytään lähinnä suunnittelun siihen vaiheeseen, jossa jonkinasteinen projektiryhmä on koottu eri organisaatioiden välille. Mukana on tätä seuraavissa suunnitteluvaiheissa eri henkilöitä, jotka edustavat paitsi erilaisia persoonallisuuksia, myös erilaisia ”asiantuntijuuksia”, jotka eroavat toisistaan mm. seuraavilla ulottuvuuksilla:

- koulutustausta, jossa estetiikan kysymyksillä on suurempi tai pienempi painoarvo
- ammatillinen kokemus
- asema organisaatiossa ja sen hierarkiassa
- asema prosessissa: pitkäaikainen vs. projektiluontoinen

Taustalla on sarja hypoteeseja, jotka painottavat sekä yhteistyön vaikeutta että sen tärkeyttä. Näistä seuraavat ovat keskeisimpiä:

- prosessin osallisilta puuttuu yhteinen *kieli*. Kyse ei ole pelkästään estetiikan termistöstä vaan myös koko suunnitteluun liittyvästä käsitteistöstä.
- väyläsuunnittelussa *vastuut* leviävät eri ammattilaisille, jotka eivät riittävästi kommunikoi keskenään. Suunnittelutyö hajoaa jo varhaisessa vaiheessa eri ammattikuntien edustajille, tien geometriaa suunnitellaan eri vaiheessa kuin esimerkiksi siltoja.
- *vahvat henkilöt* vaikuttavat paljon siihen, minkälaiseksi prosessin kulku muodostuu ja onko esteettisillä kysymyksillä painoarvoa. Aina prosessissa ei edes ole mukana esteettistä suunnittelijaa, tekninen henkilöstö tekee usein sekä suunnitelmat että päätökset.

Seuraavassa analysoidaan haastattelujen perusteella, mitä eri alojen ammattilaiset ymmärtävät tie-estetiikalla. Siihen liittyen tutkitaan em. tekijöitä: 1) kielien eroja ja yhtäläisyyksiä, 2) suunnitteluprosessia ja sen mahdollisia ongelmia kuten työn paloittelua osiksi ja vastuun hajoamista sekä 3) vaikutusvallan ilmenemismuotoja esimerkiksi ”vahvojen henkilöiden” osuutta prosessissa. Esim. projektin vastuuhenkilön suuri vaikutusvalta prosessissa voi vaikuttaa niin positiivisesti kuin negatiivisestikin yhteistyön ja lopputuloksen onnistumiseen.

Kuten Wolfgang Welsch (1997) toteaa, jokainen estetiikkaa pohtinut teoreetikko tarkoittaa termillä hieman eri asiaa. Estetiikan eri määritelmät ovat toisilleen enintään sukua. Welsch erottaa estetiikan tarkoittavan eri yhteyksissä mm. seuraavia asioita: *aistillinen*, *hedonistinen* (nautintoihin liittyvä), *subjektiivinen* (kokijan asennoitumiseen liittyvä), *sovitteleva* (harmoniaa korostava), *kauneutta korostava*, *kosmeettinen* (materiaalien ja objektien sommittelu), *tuotannollinen*, jolloin kysymys on objektien tuottamisesta, jotka voivat olla arkielämän esineistöä yhtä hyvin kuin taideteoksia, *artistinen*, taiteeseen liittyvä merkityskooste, *sensitiivinen* elementti; esimerkiksi ns. esteetti on erityisellä tavalla 'herkkä' esim. havaitsemaan asioita joita muut eivät huomaa sekä *virtuaalinen* elementti, joka korostaa pintoja ja asioiden näkyviä ulottuvuuksia.

Welschin käsittelemät estetiikan ulottuvuudet voidaan koettaa supistaa kolmeen erilaiseen painotukseen sen mukaan, painotetaanko esteettistä *objektia*, objektin *tuotantoprosessia* vaiko esteettisen kokemuksen *subjektia*.

Tämän tutkimuksen kannalta kiinnostavimpia ovat objektiin ja sen tuottamisprosessiin liittyvät merkitykset ja toisaalta väylän tuotantoprosessit. Subjektin osuutta on tutkittu aiemmin, esimerkiksi sitä, miten autoilijoiden, bussimatkustajien, kevyen liikenteen käyttäjien ja tien lähiasukkaiden kokemukset ja esteettiset arviot eroavat toisistaan (Päivänen ym. 1997). Subjektin rooliin liittyen on tehty tutkimuksia myös autolla ajamisen kokemuksesta. Tie ja sitä ympäröivä maisema nähdään nimenomaan liikkeessä, ja se muuntuu paikallaan olevasta kohteesta jatkumoksi, virtauksen kokemukseksi. Ajokokemusta on tulkittu virtuaalisena kokemuksena, joka vertautuu esim. elokuvan tai television katsomiseen tai shoppailuun (esim. Kalanti 1998 & 2001; Sheller & Urry 2000).

Mutta tässä osuudessa ollaan siis kiinnostuneita tiensuunnittelusta prosessina, tuotantona ja siten tuottajista itsestään, jotka edustavat eri ammattikuntia. Millaisia näkemyksiä heillä on suurista väyläsuunnitteluprosesseista, joihin he ovat osallistuneet?

Liikennesuunnittelijat ovat olleet Suomessa insinöörivetoinen ja vaikutusvaltainen ammattiryhmä. (Hankonen 1994) Arkkitehteja ei tiensuunnittelussa ole ollut juurikaan mukana, arkkitehti- tai estetiikan työtä ei ole 'tilattu'. Siksi sellaiset arkkitehdit, joilla mahdollisesti olisi ollut kiinnostusta osallistua tieympäristöjen suunnitteluun, ovat todennäköisesti joutuneet kamppailemaan saadakseen jonkin paikan vallattua tuolta kentältä. Kentät ovat erillään ehkä siksikin, että Suomesta puuttuu varsinainen monialainen *plannerin* eli kaupunki- ja yhdyskuntasuunnittelijan ammattikoulutus ja ammattikunta (ks. esim. Mäenpää ym. 2000).

Haastattelumateriaalin perusteella tehtiin ammattikuntien välisistä eroista seuraavia alustavia huomioita, joiden yleistettävyydestä ei voi mennä takuuseen:

- insinöörin ja arkkitehdin sanastoissa on eroa, insinöörit ovat suhteellisen varovaisia lausumaan mielipiteitä estetiikasta; tässä vedotaan siihen, että jokaisella on oma asiantuntija-alansa jonka sisällä tulee pysyä
- silti henkilökohtainen harrastus asiaan vaikuttaa puhetapoihin enemmän kuin koulutustausta
- myös suunnittelun ydinryhmän kiinteys ja voimakkaan esteettisen teeman omaksuminen voi vaikuttaa siten, että näiden puhetta ei välttämättä erottaisi toisistaan (Vuotie)
- virka-asema vaikuttaa puhetapoihin: esimerkiksi pitkäaikainen kokemus hallinnollisista neuvotteluprosesseista ja kompromisseista lisää arkirealistista ja varo-

vaista suhtautumista esteettisen suunnittelun mahdollisuuksiin, riippumatta koulustaustasta

- etäisyys suunnitteluryhmän ytimeistä lisää kriittisyyttä suunnittelun lopputuloksen suhteen (Helsingintie), koska se vähentää sekä vaikutusmahdollisuuksia että samastumista ryhmään

Seuraavassa käydään läpi haastattelujen sisältöä melko tarkoin. Kun kohteita analysoidaan prosesseina selvinnee, miten yksittäisistä ammattilaisista syntyy tai ei synny hyvin toimiva ryhmä, joka pääsee yhteisesti hyväksytyyn lopputulokseen.

5.2 ESTETIIKAN MÄÄRITTYMINEN VÄYLÄKOhteissa

KANTAVA IDEA

Vuotien tapaus liittyi, kuten aiemmin todettiin, helsinkiläiseen aluerakentamisperinteeseen. Yksittäinen liikennehanke liitettiin alusta alkaen kaupungin osan muihin suunnitteluhankkeisiin. Sen ympärillä käytiin vuoropuhelua, joka auttoi osapuolia luomaan yhteisiä suunnitteluideoita sekä kiinteää yhteistyötä eri toimijoiden välillä. Lähtökohtana oli luoda koko nopeasti kasvavaa kaupunginosaa palveleva toimiva liikenne- ja joukkoliikenneväylä, ja esteettiset ideat pohjautuivat sellaisiin tavoitteisiin kuten väylän halkovan vaikutuksen minimointi ja imagollisen nosteen tuominen muusta kaupungista melko eristyneelle, kasvavalle ja tiivistyvälle Vuosaarelle:

”Ja sitten tietysti paljon kunnianhimosempi tavoite on se että se tois näyttävästi Vuosaaren esille. Ei vaan viemään sitä negatiivista vaikutusta pois joka isolla väylällä on vaan tuomaan jotain positiivista tilalle.”

Tarkoitus oli esittää Vuosaari omana kaupunkina, ja mahdollisimman itsenäisenä alueena, ei lähionä eikä maaseutuna:

”Siinä tuli esiin nämä reunakivet ja laatoitus reunakiveä seuraavana. Että siinä tulee tommoinen selkeä ryhdikäs kaupunkimainen muoto. Eli haettiin kaupunkimaista ilmettä jos näin sanoo, tässä vaiheessa tiukasti. Siihen vielä liittyen eritasoliittymärampit pyrittiin puristamaan niin lähelle ajorataa kuin suinkin mahdollista.”

”Ja sitä kaikessa keskustelussa juuri tätä lävitse, että mikä se on, tehdäänkö liian rajua moottoritietä... sitaateissa... mikä nyt tuo moottoritien mielikuva jokaisella on tuota... ollaan maaseudulla ja ollaan aika isossa ratkaisussa. Ja keskeisimmät ajatukset, että se pitää saada niputettua pienempään.”

Tarkoituksena ei ollut myöskään naamioida väylää ympäristöineen ja esittää sitä ”luontona”. Yhden prosessiin osallistuneen suunnittelijan tulkinnan mukaan suunnittelun loppuvaiheissa päätettiin että tietä ei peitellä kosmeettisesti ”viherkuorruksella”:

”kun tehtiin sitä yleissuunnitelmaan liittyvää maisema- ja vihersuunnittelua se oli varmaan tavoitteena siinä että se väylämäisyys pyrittäis niinkun kuoruttamaan, häivyttämään jotenkin pois sieltä, niin mun käsityksen mukaisesti tässä myöhemmässä suunnitteluvaiheessa oli se, että se väylä saa näyttääkin väylältä. Et se on se perusjuttu, ettei ruveta sitä heittämään tämmöstä viherkuorruksusta.”

Myöhemmässä vaiheessa ryhmähaastattelua tekijät palaavat uudestaan kanta-vaan ajatukseen tehdä ”jotakin muuta” kuin moottoritie ja käyttävät rajujakin sanamuotoja - ”*me hävitämme*” - joissa korostuu voimakas tahto ja suunnittelu-tema:

”silloin kun päätettiin Vuotie sijoittaa kaivantoon, niin siinäkin käytiin hyvin vahvaa vuoropuhelua siitä että tulee, ja tuleeko tästä nyt moottoritiemäinen. Ja siitä tuli hyvin sellainen voimakas vasta-argumentti, että mitä me voimme tehdä että siitä ei tulisi. Ja se on ollut todellakin se käynnistävä voima, joka mutkassa, että meidän on tehtävä kaikki mikä on tehtävissä, että me hävitämme sen sano-kaamme Kehä I:n tyyppisen väylän joka siihen aikaan kun se oli suunnitelmassa kaivettu alas, oli ehkä se perusmalli joka siitä tuli mieleen. Kehä I Pakilassa. Ja jos ei mitään olis tehty, niin sen vois käydä katsomassa Pakilasta, että mitä siitä olis tullut.”

Pakilan esimerkillä puhuja tarkoittanee selvästi suuremmille nopeuksille tarkoitettua Pakilantien (Pakinkylän) liittymän maisemaa, jota hän pitää moottoritiemäisenä ja epäkaupunkimaisena.

KATKONAISESTA KOKONAISEKSI PROSESSIKSI

Vuotie-prosessissa ilmenee pyrkimys jälkikäteiseen koko tuotantoprosessin kattavaan estetiikkaan. Prosessi oli tosin hallinnollisesti yhtenäinen.

”Siis meillä oli tosi iso työryhmä, ja se kokoontui säännöllisesti. Ja nimenomaan siinä oli... sanotaan paino sillä sanalla ’suunnittelu yhtenä kokonaisuutena.’

Kuitenkin prosessi sisälsi monia eri työvaiheita ja tilauksia, välillä myös kaksi keskenään kilpailevaa suunnitelmaa, joten se oli katkonainen prosessi, jossa oli useita mahdollisia murtumakohtia. Vaarana nähtiin esim. sortuminen rakentamisjälkiä jälkikäteen kuorruttavaan vihertämiseen, josta sanouduttiin kuitenkin irti. Esteettiseksi teemaksi muodostui pyrkimys urbaaniin, toisaalta viimeisteltyyn (reunakiveykset), toisaalta melko rosoiseen, siloittelemattomaan (kivilouhoksella täytetyt metalliset korit) ympäristöön jossa olisi yhteys paikallisuuteen (jatkosodan aikaisen Helsingin ilmapuolustuksen teeman käyttö valaistuksessa).

Prosessissa menttiin vaikeuksien kautta voittoon, mikä ilmenee monivaiheisesta suunnitteluprosessista ja lukuisista kaupungin elinten päätöksistä, joissa tavallista kalliimpaa hanketta käsiteltiin. Väylän toteuttamista tietynlaisena lobbattiin virallisesti ja epävirallisesti ja suunnitteluun otettiin kantaa aina apulaiskaupunginjohtajaa myöten.

Ensin tehtiin konsulttityönä yleissuunnitelma, jonka valmistumisen jälkeen reunaehtoihin tuli niin suuria muutoksia, ettei se enää kelvannut. Tärkeimpiä Vuosaaren kasvutavoitteita nostettiin huomattavasti ja metroyhteys Vuosaareen varmistui.

”alkuvaiheessahan se oli aivan normaali projekti - se oli aivan puhdas liikennesuunnitteluosaston johtama hanke niin kuin se nyt olla voi, silloin kun startattiin. Ja alkuun oli se - yleissuunnitelma, joka valmistui -89.” *”Eli 89 tehtiin tää ensimmäinen yleissuunnitelma, tekisi mieli sanoa perinteiseen tyyliin. Minäkin olin mukana työryhmässä. Mutta en kovin painavasti. Se oli tehty 25 000 asukkaan Vuosaarta varten, se oli sen kaavan mitoitus silloin.*

Mutta sitten organisoitiin tää Vuosaaren suunnittelu muuten ja alkoi hahmottua uusi lähtökohta, puhuttiin vähintään 40 000:sta. Ja sitä taustaa vastaan sitten uskaltaisin sanoa panin uusiksi tämän Vuotien suunnittelun. Eli se edellinen painos oli maantasoon sijoitettu, ja sitten pudotettiin se leikkaukseen. Toki sitten melkein samaan aikaan tuli johtininkin varmuus että metro tulee Vuosaareen, ja

siihen tää keskustelu sitten liitettiin. Se on ehkä yksi niitä isompia muutoksia tähän mitä tässä on tehty.”

”Ja sitten tämä seuraava vaihe oli tää katujen yleissuunnitelman teko rakennusviraston toimeksiannosta, ja siinä erillisenä oli tämä miljöösuunnitelma..- Ja tällä tavoin se yleissuunnitelma vielä jalostui.”

Kuitenkaan myöskään miljöösuunnitelmaan ei oltu vielä tyytyväisiä.

Kun siinä ihan loppuvaiheessa tuli ne visualisoinnit, ... tietokonevisualisoinnit, niin siinä sitten pikkusen tuli semmoinen epäily, että onko siinä nyt vihreetä ja sitten liikaakin. Ja siinä niitä kuvia sitten mutusteltiin, mutta silloin se työ oli suunnilleen jo päättynyt. Ja sitten tuli tämä ajatus, että tuota siihen Vuotiehen vielä satsattais, että sitä vielä tarkasteltais uudelleen, ja yritettäis keksiä jotain ekstra. Jotain semmoista, jota ei oo missään muualla, tai joka Vuosaaren imagoa kohottais.

”sitten haettiin tää erillisidea, konsulttityö, johon Heikkinen-Komonen sitten valittiin tekemään, ja siihen ideaan oltiin hyvin tyytyväisiä, joskin ajatukset risteili eri tavalla eri suuntiin. Ja mitä sitten tähän hetkeen tulee ja mikä tämä tuote on, niin ainakin itse sanoisin, että se vastaa hyvin pitkälle niitä tavoitteita mitä haettiin, vaikka ei tiedetty mitä me haettiin. Eli kun ei ole tehty kaupunkimaista ratkaisua, se on keksittävä jostain.”

Katkoksia hankkeeseen aiheuttivat siis mm. muuttuneet asukasennusteet, metrosuunnittelun vaiheet, tyytymättömyys edellisiin suunnitelmiin ja halu hakea parempaa laatua. Olennainen päätös tien lopullisen ulkoasun kannalta oli se, että järjestettiin ideakilpailu purkamaan lukkiutunut suunnittelutilanne osiinsa:

”Ensin tehtiin se ideasuunnitelma - jolla lähdettiin avaamaan päätä sille, että suunnittelemaan pitemmälle, että saatais tää suunnittelutilanne vaihdettua. Sehän näissä on hirveen hankala, että kun on tehty yhdenlainen päätös, niin sitä on hirveän vaikea muuttaa. Jos se kallistuu jonkun verran se suunnitelma. Se on ehkä se suurin kitka. Kaikki ehkä henkilökohtaisesti on sitä mieltä että se tulee paremmaks, mutta - se juna menis hirveen mielellään vanhaa rataa pitkin.”

Yhteistyön sujumiseen ja ryhmän yhteishenkeen tyytyväiset suunnittelijaosapuolet (kaava- ja liikennesuunnittelijat) halusivat korostaa ettei työn pätkittäisyys haitannut.

”vielä semmonen pointti, että muistan sen omana asenteena, että vaikka tuli tää melkein valmiin yleissuunnitelman päälle, niin ei se kuitenkaan harmittanu, ja kun tuntu että eihän tää oo kuitenkaan kun suunnitteluvaiheessa, että ihan hyvä.”

Suunnitelman ulkoasun rajujakaan muutoksia ei pidetty pahana. Prosessiin oli sitouduttu siinä määrin, että oltiin valmiita nimenomaan hylkäämään osa vanhoista suunnitelmista ja aloittamaan puhtaalta pöydältä. Puheessa suunnittelijat tekevät eron itsensä ja ”junan” (byrokratian) välillä, joka mielellään kulkisi ”vanhaa rataa”. Tässä keskeiseltä vaikuttaa ”vahvojen” henkilöiden usko asiansa. Näitä olivat sekä prosessin vetovastuun saaneet suunnittelijat että apulaiskaupunginjohtaja, joka antoi täyden tukensa projektille. Toisaalta vahvalla virkakoneistolla (aluerakentamisprojekti) oli tärkeä rooli:

“On sillä varmaan myös merkitystä, täytyy omaan suuntaan kehua, että “aluerakentamisprojektihan tilas tän työn”.

”Verrattuna johonkin Tielaitokseen, niin meillähän se on yksi kokonaisuus.”

”Kuitenkin jos ajattelette koko prosessia, niin eihän tiesuunnitelmia käsitellä apu-

*laiskaupunginjohtajan kokouksissa, että minkähänlainen ilme niille nyt tehtäis.
– Ei kaupunginkanslia normaalisti tilaa väylien ideasuunnitelmia!”*

Toisaalta tehtävän koossapysymistä auttoi se, että taustalla oli joustava yleisuunnitelma, joka otti huomioon monenlaisia varauksia:

”- mutta sittenhän toteutuksen pohjanahan oli kuitenkin koko ajan tää yleisidea-suunnitelma, joka sisälsi tällaisia strategisia vaihtoehtoja, joissa varauduttiin sitten kaikkeen mahdolliseen, että jos tätäkään ei tule niin sitten tulee tuo...”

Ongelmallisimpana katkona prosessissa nähtiin se että siltasuunnittelu tehtiin irrallisena osuutena:

”Yksi mikä tavallaan jäi vähän lapsipuolen asemaan oli se siltasuunnittelu, koska se oli tehty ihan erikseen siis se ei kuulunu enää tässä vaiheessa kenellekään. Siis se oli tehty niin et ne sillat oli jo melkeen niinku olemassa ja siltapiirustukset oli tehty. - olis täytyy saada tehdä samanaikaisesti et kaikki ne kaiteet ja kaikki detaljit olis voitu (vaikka ne ehkä oliskin samanlaisia ku nyt - en sitä sano, mut...) ollu siinä samassa käsittelyssä. Se olis tuonu sille ehkä vielä isomman yhteneväsyyden.”

MOOTTORITIE VAI KAUPUNKIRAKENTEEEN SISÄINEN KATUMAINEN VÄYLÄ?

Turun sisääntuloväylän eli *Helsingintien* toteutuksessa näkemykset vaihtelevat enemmän. Hanketta perusteltiin jo varhaisessa vaiheessa sillä, että koko teollisuus- ja varastoalue oli muuttumassa ja siistiytyvässä jälkiteolliseksi toimistovoittoiseksi työpaikka-alueeksi. Tiiviillä yhteistyöllä Tielaitoksen, kaupungin ja VR:n kesken haluttiin osoittaa, että ei olla tuomassa ”jotakin moottoritiepaholaista kaupunkiin” vaan rakentamassa yksissä tuumin uutta ympäristöä.

”Kyllähän tää lopputulos kaiken kaikkiaan koko väylänä niin on siinä mielessä varsin onnistunut kun ensinnäkin paikka ja sijoitus on sen tyyppinen että se alue siellä ei ollut kaupunkirakenteessa tällaista herkkää aluetta vaan että siellä on vaan niitä muutamia pisteitä ja se oli ehkä sellaista takamaastoa. Tää oli paljolti tää rautatienvarsi tällaista varastoaluetta joka nyt siivoutui tässä yhdessä ja sitten tuo muu osakin ei ollu suoraan asutukseen liittyvää tai niin läheisesti-”

Jossakin vaiheessa on tapahtunut katkos, jota konsultin projektipäällikkö kuvaa:

”Se mikä oli aikanaan silloin yksi ristiriita; perusteltiin sitä sillä että rakennetaan 60-80 km/h väylä, mutta sensijaan teknisissä ratkaisuissa ja siellä se ei mitenkään näy. Siinä olisi ehkä ollut mahdollisuuksia jos olis sitä myös teknisesti lähdetty muodostamaan tällaista alempiluookkaista väylää niin tietysti sitä olis voitu sen geometriasta tinkiä, mut Tielaitos piti aika tarkasti kiinni myös näistä vaatimuksista mitä siellä on. Eli geometria on moottoritien geometriaa ja poikki-leikkaus on moottoritien tyyppistä.”

Tästä aiheutuu suurimittakaavaisuutta:

”jotka rakenteet ei suoranaisesti johtuneet tästä vaan rataratkaisusta”.

”Ehkä voi sanoa että muutamia raskaita paikkoja tässä on jotka johtu tosta sijoituksesta. Tällaisia on esim. tää Vasaramäen kaukalo joka on sellainen varsin raju ratkaisu tuossa paikassa. Se betonikaukalo kaikkine niine betoniseinineen ja kun niillä kaikilla ratkaisuilla pyrittiin suojelemaan Vasaramäen omakotitaloaluetta se on jotenkin vähän liian suuri kontrasti näiden välillä.”

Turun kaupungin maisemasuunnittelija sanoo toisaalta:

”En mä nyt näkis et tää kovin huono on, et sillä lailla se on ei-kaupunkimainen siinä mielessä negatiivisesti et se kyllä levittäytyy liian suurelle alalle koko alueella. Et siellä on niitä suunnattomia ramppiratkaisuita ja niitä on vähän liian tiheästi ja ne on valtavia ollakseen tällainen kaupunkiväylä. Et kyllähän se ehkä johonkin kaupunkiin sopii, mut Turku on kuitenkin sanoisinko Suomen vanhin kaupunki ja sillä on tällainen satojen vuosien historiallinen tapa kehittyä, rakentua ja se on pikkusen vielä, nimenomaan kun katsotaan sillan järjestelyä, niin kun aika mammuttiratkaisu tähän kaupunkiin näin lähellä tätä ydinkeskustaa.”

Helsingintie-prosessiin osallistuneilla on siis huomattavasti vaihtelevampi kuva lopputuloksen onnistuneisuudesta kuin Vuotie-prosessin tekijöillä. Mikä näitä eroja voisi selittää? Helsingintiessä on sekä useampia tekijöitä (osallistuneita organisaatioita ja henkilöitä) että huomioonotettavia intressejä kuin Vuotie-prosessissa. Se on selvästi tulosta useammista kompromisseista. Edellä konsultin edustaja viittaa siihen miten rata ja läheinen pientaloalue vaikuttivat väylän muotoon. Selvästi erimielisyydet ulottuvat kuitenkin Helsingintiessä syvemmälle, koko työn tavoitteenasetteluun, johon eri osapuolilla on kriittisiä näkökulmia, kuten esimerkiksi konsultin näkemys ”moottoritiemäisestä” geometriasta ja maisema-arkkitehdin kommentti ”suunnattomista” rampeista.

5.3 SUUNNITTELU VUOROVAIKUTUKSENA

Vuotie-prosessissa haastatellut puhuvat huomattavan paljon ryhmän *sisäisestä vuorovaikutuksesta*, hengestä, tahtotilasta ja koheesiosta. Helsingintien suunnittelussa painottuu haastattelujen perusteella sen sijaan selvästi enemmän *ulkoinen vuorovaikutus*, jossa keskeistä on ollut hankkeen hyväksyttävyyden takaaminen ja lisääminen.

5.3.1 Estetiikka väyläsuunnittelun sisäisessä vuorovaikutuksessa

Sisäinen vuorovaikutus ilmenee monin tavoin: tilauksina ja tarjouksina, organisointina, yhteistyösuhteiden ja hierarkian muodostumisena, paremmin tai huonommin toimivana yhteistyönä, makuasioina ja kiistoina, lähentymisinä ja etääntymisinä. Henkilöiden ja mukana olevien konsulttien vaihdokset muodostavat hankalia katkoja suunnitteluun.

Vuotie-hankkeessa mukana olleiden haastatteluissa esiin tulleiden näkemysten mukaan hankkeen sisäinen vuorovaikutus oli erittäin toimivaa. Hanke oli pitkäaikainen, resursseiltaan suuri ja kaupungin tavoitteenasettelussa tärkeänä pidetty, ja tätä pidetään myös sen onnistumisen edellytyksenä. Tekijät koko projektiryhmässä olivat myös henkilökohtaisella tasolla syvästi sitoutuneet työhön. He kertovat, miten he edistivät projektia kaikenlaisissa virallisissa ja epävirallisissa yhteyksissä aina päätöksiä odotellessa tai kriisien uhatessa.

Tästä huolimatta Vuotiessä korostuu tiettyjen vahvojen henkilöiden osuus. Prosessissa vetäjien roolia ilmeisesti tietoisesti vahvistettiin työn kuluessa supistamalla ryhmää. Yksi ydinryhmästä pois jäänyt kertoo että myöhemmässä vaiheessa:

”se ei enää ollutkaan tämä työryhmä, joka olis ohjannut sitä, vaan siinä oli sitten pienempi - ryhmä. Että sanotaan tuo kolmikko etupäässä vei asiaa eteenpäin, ja muut ryhmän jäsenet oli enempi taka-alalla. Ja kyllä me nyt oltiin koko ajan ihan tietoisia siitä, missä mennään, mutta tuota...emme osallistuneet enää siihen vaiheeseen. Eli mä en ollut enää siinä -. Mä oli niinkuin sillai, että kun meidän toimistokokouksissa käsiteltiin tätä asiaa, niin mä olin niinkuin niissä.”

Välttämättä tiettyä itsekorostusta vetäjät painottavat ryhmän määrätietoisuutta ja kyvykkyyttä:

"Se on vaatinut tietynlaista tavoitteellisuutta hakea uutta ratkaisua koko ajan."

"Sanoisin hirveän suurta tavoitteellisuutta, että on ihmisiä jotka hakee sitä samaa asiaa. Et onneks tässä Vuosaaren suunnittelussa on ollut sellainen riittävän tavoitetietoinen tiimi."

"Tässä on ollu se melko onnellinen tilanne, että juuri tässä vaiheessa mistä me puhutaan on ollu melko pitkäänkin ."

"Samoja ihmisiä ja aika fiksujakin ihmisiä..."

5.3.2 Estetiikka väyläsuunnittelun ulkoisessa vuorovaikutuksessa

Molemmissa tutkituissa prosesseissa on suunnittelun yhtenä taustavaikuttajana ollut asukkaiden tai muiden paikallisten osapuolten kriittinen suhtautuminen hankkeeseen. Vuotiessä kysymys oli kuitenkin lähinnä "vain" rahasta ja muutosten vaikutuksesta kaupunginosan imagoon. Yhtenä onnistumisen osoituksena Vuotien tekijät puhuvat julkisen keskustelun muutoksesta. Ensin lehdistössä pelättiin Vuosaaren nopean kasvun aiheuttavan slummiutumista, mutta korkealuokkaisen suunnittelun on nähty vaikuttaneen nopeasti positiiviseen suuntaan tässä "mielikuvaleikissä":

"mitä tässä on ajettu takaa, niin suurin piirtein tähän aikaan lehdet otsikoi Vuosaaresta tietysti myös kaikesta muusta, yks mikä oli keskeinen, että tehdäänkö slummiä tai sitten ei. Ja meidän tehtävä oli tietenkin esittää vastaväittäjä että ei tehdä. Ja millä tavalla tähän mielikuvaleikkiin voidaan vaikuttaa, niin tää oli yks veto. Täällä on tuotu esiin jo monta muuta. Ja viimeiset otsikot on olleet jo aivan muuta. Että tänne rakennetaan ökyrikkaille tai jotain muuta."

"onneks ollaan onnistuttu!"

"Joo aivan. Sitten lähdetään hakemaan sille, vaikka ns. valoille hintaa tätä taustaa vastaan. Että saadaanko tänne optiomiljonäärit, tai jotain muuta, sosiaaliporukkaa, niin että miten ne käyttäytyy, niin se on ihan minimaalinen se hinta, tämä on kai meilläkin ollu se päätarkoitus."

Helsingintiessä taas pelissä olivat keskenään ristiriitaiset kaupunkisuunnittelulliset tavoitteet ja arvolähtökohdat, joten kiistat olivat ankarampia.

Helsingintie jakoi vahvasti kunnallispolitiikan päättäjien mielipiteitä, joten olennaisinta oli näiden saaminen hankkeen taakse. Kun käytännön suunnittelu lähti käyntiin yleissuunnitelman tarkistuksella vuonna 1991, taustalla oli jo pitkäaikainen poliittinen kädenvääntö koko tien tarpeellisuudesta. Vaihtoehtona oli Turun ohikulkutien käyttäminen sisääntuloväylänä. Kuitenkin Tielaitos oli sitoutunut Helsingintie -vaihtoehtoon jo 1960-luvulta asti:

"Tielaitos on siitä lähtien oikeastaan pitänyt tätä (valtion taholta) sellaisena voi sanoa että on puhuttu että se on ainoa mahdollinen väylä sille tän ykköstien parantamiseksi."

"Kyllä se oli se yleinen vastustuksen linja (kaupungin päättäjien taholta), että tuodaan uusi väylä ja suuri liikenne näin keskelle kaupunkia. Kuitenkin kyse on pääasiassa keskustaan tulevasta liikenteestä, joka on jotenkin hyvin hoidettava, samalla - suojellen Tuomiokirkon lähiympäristöä."

Esteettiset näkökohdat eivät olleet tärkeitä kun linjauksesta aikanaan päätettiin, sen sijaan ympäristövaikutukset yritettiin minimoida:

”Estetiikkapuoli ei ollut paljon, mutta yleensä ympäristövaikutukset, kun me lähdettiin yhdessä kaupungin kanssa - melu ja kaupunkikuvaan sovittaminen, ja maankäytön suunnittelu yhdessä tien kanssa, näitä tuotiin esille samalla kertaa.”

Hankkeella oli kriittikönsä sekä koko kaupungin tasolla että paikallistasolla. Vahvimpana paikallisena vastustajaryhmänä näyttäytyvät Kukkolan omakoti-alueen asukkaat. Asukasyhdistys sai tien linjausta siirrettyä eri vaiheissa lopulta noin 150 metriä kauemmas asuinalueelta.

”- jolloin se meni sitten maisemallisesti hankalaan paikkaan. Toisaalta kun siihen tehtiin tämä leikkaus, tämä kalliioleikkaus, niin siihen tuli niinkuin luonnon antamat meluvallit ympärille, että sen perusteella Kukkolan asukkaat hyväksyivät suunnitelman, muuten asukasyhdistys vastusti tätä.”

Maiseman huomioonottamisella nähdään olleen merkitystä tien hyväksyttävyyden lisääjänä. Ulkoinen kritiikki pakotti nostamaan laatutasoa:

”Ja kun puhutaan nyt estetiikasta, niin siellä suunnittelutyössä yleissuunnitelman tarkistusvaiheessa puhuttiin kaupunkikuvallisista tavoitteista ensimmäistä kertaa, ja koetettiin pumpata kaupungin arkkitehteilta näkemyksiä tähän.”

”Se tässä on ehkä hankalinta näissä yhteisissä asioissa, tää raha - Et jos ei tämä tie olisi ollu niin monimutkainen poliittinen prosessi niin siitä ei näin hyvää olisi tullut koska nyt oli niinkuin tää - piti näyttää kaikille epäilijöille et haa näin hieno siitä sittenkin tuli. Et siihen tarvitsi panostettiin tähän ympäristöön paljon enemmän kuin konsanaan on panostettu mihinkään muuhun vastaavaan siltaan tai osuuteen. - Tää on nyt tällainen pääväylä ja tästä on kauheesti keskusteltu.”

Helsingintien tapauksessa väylän suunnittelu sisälsi välttämättä paljon vuorovaikutusta Tielaitoksen, konsulttitoimiston ja kaupungin välillä. Hyvin toimiva suunnitteluryhmän sisäinen vuorovaikutus toimi hankkeen hyväksyttävyyden takaajana kaupungin vaikuttajiin ja myös suureen yleisöön päin, ajateltiin:

”oli alusta alkaen selvä että pitää perustaa vankka yhteistyöryhmä, viimeistään tässä vaiheessa kun ei saatu yleissuunnitelmaa näissä kaupungin elimissä läpi. Kaupungin... lisäksi meillä oli sitten ratahallinnon edustajat vahvasti mukana, itse asiassa se oli hyvin tärkeä osa koko hanketta, koska sillä radan parantamisella oli vielä kiireempi kuin meillä. Ja sillä voitiin perustella sitä että tien tekemisellä on kiire, ja se haluttiin samaan maastokäytävään...”

”Kyllä tärkeintä oli se että kaavoitusta tehtiin samanaikaisesti, että voitiin vakuuttaa että tässä tehdään yhdessä uutta hyvää kaupunkirakennetta, eikä jotain mootoritiepaholaista olla tuomassa suuren liikenteen kanssa kaupunkiin.”

Tässä mielessä prosessin ”kokonaisvaltaisuutta” ja vaikutelmaa koko alueen perinpohjaisesta rakenteellisesta muutoksesta – ei vain väylä muutu, vaan koko ympäristö – käytettiin perustelemaan hanketta ja sen kiireellisyyttä. Samalla väylän haitat sen välittömälle ympäristölle pyrittiin minimoimaan jo linjauksen ja tasauksen avulla. Juuri tätä kautta tien lopputulos ja esteettinenkin asu on muodostunut, sillä kaikki suuret päätökset tehtiin suhteessa suunnittelun ”ulkoiseen vuorovaikutukseen” kaupungissa vaikuttavien virallisten ja epävirallisten toimijoiden kanssa. Esimerkkeinä mainittakoon:

- tie päätettiin sijoittaa vajakäytössä olevalle teollisuusalueelle
- se sijoitettiin samaan haittakäytävään junaradan kanssa, jolloin saaste- ja meluvaikutukset kohdentuvat samalle suhteellisen suppeahkolle alueelle

- tie päätettiin viedä kauemmas Kukkolan omakotialueesta
- tien tasaus painettiin alas ja saatiin ”luonnon antamat meluvallit”

Helsingintieltä aukeaa itäisen Turun teollisuusmaisema. Näihin maisemiin on ollut vaikea kaavoituksen kautta vaikuttaa, ne muuttuvat suhdanteiden ja talouden rakenteiden myötä ajallaan. Ympäristö on jatkuvassa muutoksessa, sillä se on Turun teknologiayritysten kasvualuetta.

”Onhan siinä imagonhakemista ollut, mutta se vaatii aikaa, ja yksityisiä varoja, eli kun kaupunkirakenne on jakaantunut eri omistajille, niin pieniin yksiköihin, ... niin niitä pieniä yksiköitä sitoo vuokrasopimukset, ja taikka sitten yksityinen maanomistus. Ja niiden yksiköiden muuttaminen, siis tontinrajojen muuttaminen on.....sehän tarkoittaisi sitä, että tehtäisiin kauppoja, tonttien ympärillä tehtäisiin kauppoja, kaupungin puolelta koottaisiin yksiin käsiin, ja rakennettaisiin uudestaan, purettaisiin vanhaa, ja se vaatisi rahaa....”

Tiesuunnittelun ulkoisen vuorovaikutuksen vaikeudet tulevat esiin monessa kohdin haastatteluja. Tielaitoksen näkökulmasta kaavoitus toimi monessa kohdin liian hitaasti sen suhteen, että tietä ympäröivä kaupunkirakenne olisi voitu oikein huomioida kaikissa suunnitteluvaiheissa. Samaa aikaan kaupunkisuunnittelijoiden ongelmana on ollut ennakoida yksityisten sijoittajien ja yritysten tulevia päätöksiä ja liikkeitä, jotta ne olisi voitu huomioida kaavoituksessa.

Helsingintie -ryhmä ei ole lopputulokseen yhtä yksimielisen tyytyväinen kuin Vuotien suunnittelijaryhmä. On vaikea arvioida, mistä Helsingintien suunnittelijoiden näkemysten erilaisuus johtuu. Tähän vaikuttanee monta tekijää. Varmaankin tärkein on se että osapuolilla vaikuttaa olevan jossakin määrin erilaiset esteettiset näkemykset siitä, millainen on hyvä ja erityisesti kaupunkimainen väylä. Lisäksi varsinainen suunnittelu ei tapahtunut ryhmässä, joka ei siten myöskään hionut mielipiteiden särmiä. Kolmanneksi eri osapuolet kokivat vaikutusmahdollisuutensa osin puutteellisiksi, johtuen mm. käytettävissä olevasta ajasta.

5.4 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ JA AVOIMIA KYSYMYKSIÄ

Tämä luku on pyrkinyt valaisemaan kahden esimerkkiproessin välisiä eroja suunnitteluun osallistuneiden henkilöiden haastattelujen perusteella. Vuotien suunnittelijat puhuivat selvästi enemmän hankkeen *sisäisestä vuorovaikutuksesta*. Vuotie -prosessi voidaan nähdä sisältä ulospäin suuntautuneena toimintana. Olennaista oli kaupungin organisaatioiden halu luoda jotakin laadullisesti uutta ja korkeatasoista. Helsingintien suunnittelussa painottuu haastattelujen perusteella sen sijaan selvästi enemmän *ulkoisen vuorovaikutus*, hankkeen hyväksyttävyyden takaaminen ja lisääminen, jolloin haittojen minimointi (asukkaiden kannalta) oli korostetummin esillä kuin esteettiset näkökohdat (ajan kannalta).

Mikä sitten on ollut estetiikan ja suunnittelun sisällöllisten teemojen osuus näissä prosesseissa?

Vuotietä suunnitellut ryhmä pyrki tuottamaan edullisen kuvan Vuosaaresta erityisesti autoilijalle ja toisaalta metrolla saapuvalla matkustajalle. Vuotiessä ryhmän pitkälle sisäistämät esteettiset ideat – urbaani, tiiviiseen tilaan puristettu, suurilla linjoilla ja liikkeestä nähtynä toimiva kaupunkimainen tie, jatkosotatavalla pelaava valaistussuunnitelma – kiteytyivät työn kuluessa ja toivat jatkuvuutta ryhmän toiminnalle erilaisissa hallinnollisissa ja prosessuaalisissa vaiheissa. Ryhmä on sitä kiinteämpi mitä selkeämpi vastustaja: erityisesti

Vuotieissä pyrittiin ”hävittämään” moottoritiemäisyys, muita vältettäviä asioita olivat esim. lähiömäisyys ja viherkuorutus.

Helsingintiessä taas esteettiset ratkaisut seurasivat paljolti niitä teknisiä ja suunnitteluratkaisuja, joilla haettiin hyväksyttävyyttä vaikean tiehankkeen läpiviemiseksi: meluhäiriöiden minimoiminen, maisemakuvaan sovittaminen ja suuren väylän tuominen lähes kaupungin keskustaan asti. Kaavoittajien, tien-suunnittelijoiden ja konsulttien erilaiset näkemykset liikennejärjestelyistä johtivat välillä ”tulisiinkin” kokouksiin. Haastatteluissa Tielaitoksen edustajat olivat tyytyväisempiä lopputulokseen kuin Turun kaupungin ja konsultin edustajat, joiden mukaan tie oli suunniteltu ”aika paljon Tielaitoksen normien mukaan” ainakin mittakaavaltaan, joskin laadukkaasti. Väyläsuunnitteluryhmän yhteisenä vastustajana toimivat ympäristöjärjestöt ja asukasyhdistykset, mutta myös osittain kaupungin päättäjät jotka suhtautuivat hankkeeseen hyvin kaksijakoisesti: monessa äänestyksessä kannatus prosessin jatkamiselle oli hiuskarvan varassa. Ulkoinen vuorovaikutus ei ollut sisäpiirinkään mielestä turhaa - ilman hankkeen vastustajia tiestä ei olisi suunniteltu niin korkealaatuista!

Tämän selvityksen esioletuksena oli, että erilaisten esteettisten elementtien liimaamisesta valmiin suunnitelman päälle pitäisi siirtyä siihen, että esteettinen asiantuntemus olisi mukana suunnitteluprosessin kaikissa vaiheissa. Tutkituissa prosesseissa mukana olleet suunnittelijat uskovat, että tällä on merkitystä myös rakennushankkeen yleisen hyväksyttävyyden kannalta.

Ratkaisevalta vaikuttaa myös, miten paljon panostetaan jo suunnittelun alkuvaiheessa siihen, että löydetään ryhmän sisällä yhteinen näkemys väyläsuunnittelun tavoitteista. Tämä ei saisi johtaa lukkiutuneeseen mielikuvaan, jota tavoitellaan jääräpäisesti, vaan joustavaan näkemykseen, joka innostaa osapuolia ja toimii jatkokeskustelujen pohjana.

LÄHTEET

LÄHDEMATERIAALI

Henkilöhaastattelut:

Antti Karvonen	MA-Arkkitehdit
Liisa Ilveskorpi	LT-Konsultit Oy
Hannu Pyykkö	Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Anja Toppinen	”
Vesa Jakkula	”
Juha Viljakainen	”
Antti Mäkinen	Kaupunginkanslia
Ria Ruokonen	Maisema-Arkkitehdit Byman&Ruokonen Oy
Mikko Heikkinen	Arkkitehtuuritoimisto Heikkinen-Komonen
Markus Salmi	Turun tiepiiri
Matti Vehviläinen	”
Veli Ojala	Turun kaupunki
Ilkka Korpi-Anttila	”
Ritva Nummiora	”
Heikki Kesäläinen	Viatek-Yhtiöt, Turku
Seppo Massinen	Viatek-Yhtiöt, Espoo
Marja-Liisa Ortia	”

ESIMERKKIAINEISTON MATERIAALI

Jyväskylän rantaväylään liittyvä suunnittelumateriaali:

Ideakilpailun materiaali

Kilpailuehdotukset: planssit ja suunnitelmaselostukset, 2000.

Arviointiraadin pöytäkirja, sihteerinä Jorma Lipponen, 2000.

Artikkeli ”Jyväsjärven ranta takapihasta julkisivuksi”, Keski-suomalainen, 28.3.2000.

Huovasta hiukkaskiihdyttimeen, Jyväsjärven ranta takapihasta julkisivuksi, Jyväskylän kaupunki, 1998.

Jyväskylän seudun liikennepolitiikka 2010, Tielaitos, Ratahallintokeskus, VR, YM, jne

Turku – Kuopio vt 9 Rantaväylän liittymien toimivuustarkastelu, Tielaitos 1998.

Vt 9 parantaminen välillä Pumperi – Mattilanniemi, tiesuunnitelma, Tielaitos 1998.

Kehä III:n liittyvä suunnittelumateriaali:

Aloitusseminaari Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva, Vantaan kaupunki, muistio, Laura Yli-Jama, 23.10.2000.

Kehä III – E 18 pääkaupunkijakso, tiemiljööön nykytila ja kehittämisen yleisperiaatteet, Tielaitos, Uudenmaan tiepiiri, 1996.

Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva, raporttiluonnos, Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikön julkaisusarja C3:2001, ARRAK Arkkitehdit Oy ja MA-Arkkitehdit, 2001.

Kehä III välillä Lentokentäntie – Tikkurila, rakennussuunnitelma, Ympäristöryhmän kokousmuistiot, 2000-2001.

Kehä III välillä Lentokentäntie – Tikkurila, rakennussuunnitelma, Väyläarkkitehtuuri. Periaatteet ja laatumääritykset, Tiehallinto, Uudenmaantiepiiri, 2001.

Kehä III:n väylämiljöön kehittäminen välillä Vantaankoski – Tikkurila, tiesuunnitelma, Tielaitos Uudenmaan tiepiiri, 1997.

Loppuseminaari Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva, Vantaan kaupunki muistio Hanna Pikkarainen, 13.3.2001.

Vuotie:

Vuosaaren aluekeskus, liikennesuunnitelma. Helsingin kaupunki, Oy Vesi.Hydro Ab, 1993

Kaksi maisemaa, Ria Ruokonen, artikkeli, Arkkitehti-lehti. 6/1999

Meripellontie – Vuotie, liikennesuunnitelma, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Maa ja vesi Oy, 1989

Raportti Vuosaaren kehittämisestä, Helsingin kaupunki, Vuosaaren projektiryhmä, Antti Mäkinen, Anja Toppinen, 1996

Tiedote Meri-Rastilaan muuttajille, Helsingin kaupunginkanslia, Vuosaaritoimisto 1991

Vuosaaren sisääntuloväylän ympäristösuunnitelma, Helsingin kaupunginkanslia, arkkitehti Heikkinen-Komonen, 199??

Vuosaari, Meri-Rastilan toteuttamisohjelma, Helsingin kaupunginkanslia, 1989

Vuosaarenlahden asunto- ja työpaikka-alueen kaavarunkotasoinen maankäyttösuunnitelma, arkkitehti Hormia, 1989

Vuotie, liikennesuunnitelma, Helsingin kaupunginkanslia, Vuosaaritoimisto, Maa ja vesi Oy, 1990.

Vuotie & Vuosaaren metro, vaihtoehtoverailu 1991, Helsingin kaupunki, Rakennusvirasto, Maa ja vesi Oy, 1991

Helsingintie:

Helsingintien rakentaminen välillä Kupittaa – Kurkela, yleissuunnitelman tarkistus, Tielaitos, Turun tiepiiri, Turun kaupunki, VR, Turun Viatek, 1991

Valtatien 1 rakentaminen välillä Kupittaa – Kurkela, tiesuunnitelma, Tielaitos, Turun tiepiiri, Viatek Oy, 1992

KIRJALLISUUS

Hankonen, Johanna 1994. Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Otatieto Oy, Espoo & Gaudeamus, Helsinki.

Kalanti, Timo (1998). Autoilukokemus. Mekanisoitu liike ja virtualisoituvaa maisema. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus, B 75.

Kalanti, Timo (2001). Auto ja psyyke. Kiihdytys vauhtiin.

Käsikirjoitus, tulossa teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): *Minne auto on ajettu?*

Mäenpää, Pasi ym. (2001). Sanat kivettyvät kaupungiksi, tutkimus Helsingin kaupunkisuunnittelun prosesseista ja ihanteista. YTK:n julkaisuja B83, Teknillinen korkeakoulu, Espoo.

Päivänen, Jani & Honkanen, Martti & Päivänen, Carita & Lehtonen, Hilka (1997). Tiekokemus, tierakenteet ja taide. Tielaitoksen selvityksiä 16/1997.

Päivänen, Jani (2001): Kaupunkisuunnittelu ja ympäristön terveellisyys - suunnittelijoiden ja asiantuntijoiden näkökulmia. Teoksessa Korpela, Kalevi ym.: Melukylä vai mansikkapaikka? Suomen ympäristö 467. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Radovic, Ranko (1993). Tie kokemusmaailmana. Tielaitoksen selvityksiä 14/1993, Helsinki.

Sheller, Mimi & Urry, John (2000). The City and the Car. International Journal of Urban and Regional Research, vol. 24.4. December 2000.

Welsch, Wolfgang (1997). Undoing Aesthetics. SAGE, London.

ENSIMMÄISEN VAIHEEN LÄHDEAINEISTO

Ensimmäisen vaiheen haastattelut v. 1999:

Staffan Lodenius	TKK
Heikki Kukkonen	HTKK
Markku Komonen	arkkit.tsto Heikkinen-Komonen
Ritva Laine	Kuntaliitto
Liisa Ilveskorpi	LT-Konsultit Oy
Samuli Niska	Lapin tiepiiri
Heikki Ikonen	Hämeen tiepiiri:
Risto Laaksonen	Tampereen kaupunki:

I vaiheen esimerkkikohteiden suunnittelumateriaali:

Lapin pääväylien tilaselvitys. Tielaitos / Lapin tiepiiri 1996

Tuusulanväylä. Maantien 137 parantaminen välillä Maantiekylä - Hyrylä.

Tielaitos / Uudenmaan tiepiiri, Tuusulan kunta, LT-Konsultit Oy. 1995

Kolmas Länsiväylä, Tielaitos / Uudenmaan tiepiiri. 1995

Länsiväylä & Kehä II, seudullisten teiden suunnittelu, TVH / TVL-U. 1989

Tielaitoksen selvityksiä:

Kaupunkimuotoilun historia, 56/1992

Tie kokemusmaailmana, 14/1993

Kaupunkimootoriväylän utopiat, 36/1994

Ajatuksia liikenteen ja maankäytön suunnitteluun, 44/1994

Autoilijan näkökulmaa korostava väyläympäristön suunnittelu, 54/1994

Tien sovittaminen maisemaan, 11/1995

Visio tiiviistä moottorikadusta, 42/1995

Pääväylät kaupunkialueella, kaupunkikuvalliset lähtökohdat, 64/1995

Vt 3 väyläarkkitehtuuri, 76/1995

Tienpidon ympäristöhaasteet ja Tielaitoksen toimintalinjat, 49/1996

Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen kaupunkiseudulla 81/1996

Yleisten teiden ympäristön tila - Kaupunkiseutujen pääväylät, tilaselvitysten yhteenveto, 27/1998

Ohikulkutie ja taajama 1998, 9/1999

Muita Tielaitoksen julkaisuja:

Kaupunkiseutujen pääväylät - tilaselvitys, tielaitoksen sisäisiä julkaisuja 41/
1995

Tien sovittaminen maisemaan, ohje tiensuunnittelijalle,
Tiensuunnittelun ohjaus, Keskushallinto 1995

Muuta kirjallisuutta:

Omfartsvej ved Assentoft, Visualisering og aestetisk vurdering,
Vejdirektoratet, Denmark, 1994

Strategy for Beautiful Roads, Road Directorate, Denmark, 1995

Bedre Trafikmiljø, et idekatalog, Vejdirektoratet, 1993

Bättre utformad vägmiljö, Vägverket, 1995

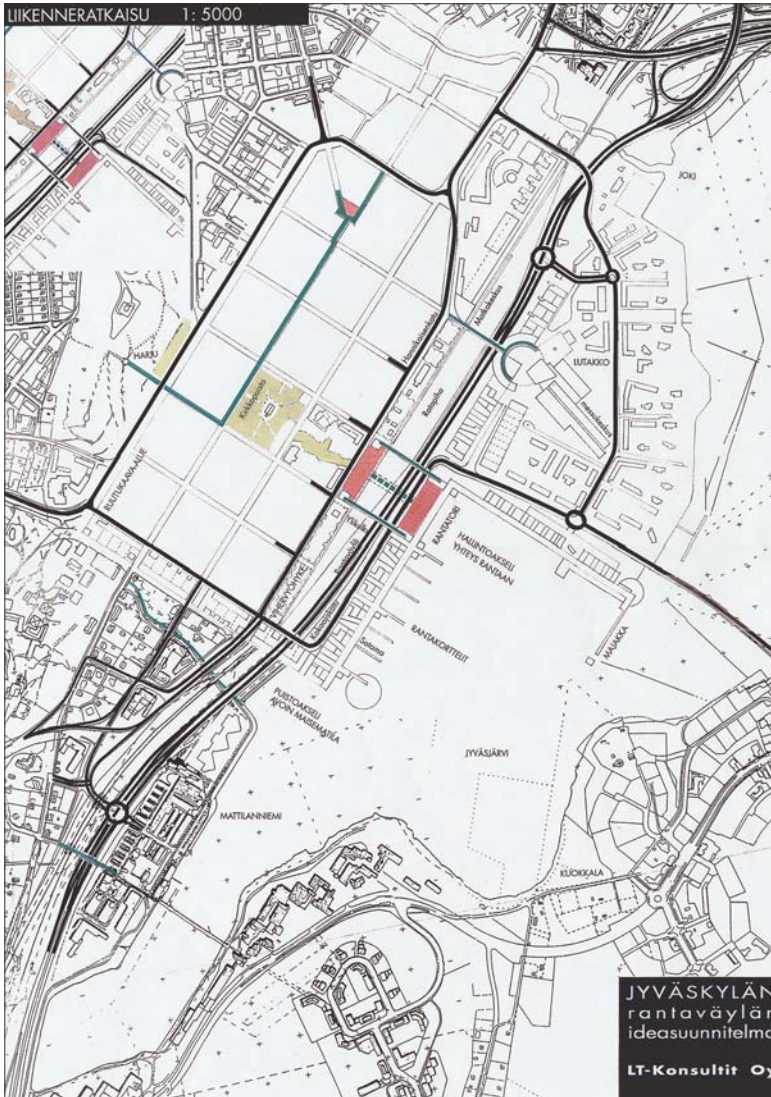
Stadsport - att forma en stadsentre, Nordiska vägtekniska förbundet, 1992

Valtatie III:n ideakilpailun arvostelu, Tielaitos, SAFA, 1996

Vejarkitektur, En procesvejledning, Vejdirektoratet, Denmark, 2000.

LIITTEET

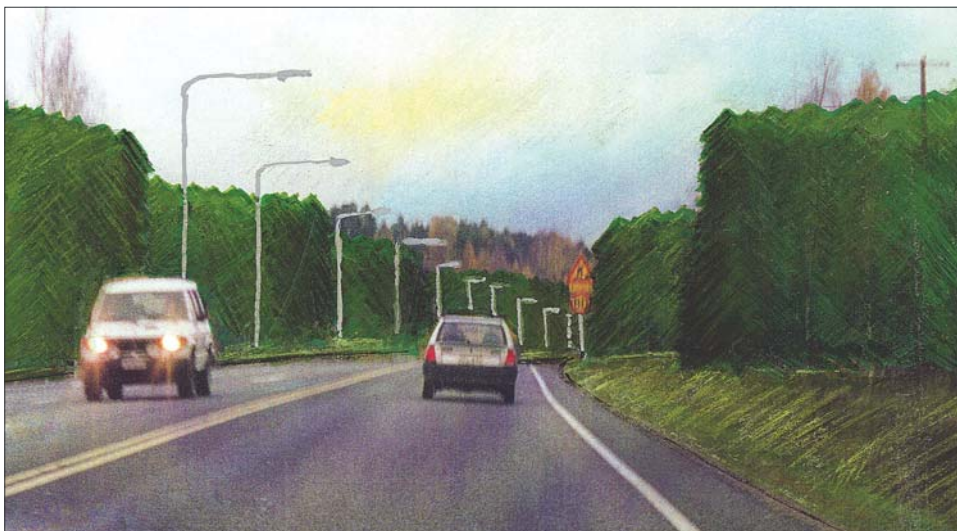
1

VÄYLÄESTETIIKAN RATKAISUMALLIT - JYVÄSKYLÄN RANTAVÄYLÄN
IDEAKILPAILU - KILPAILUEHDOTUKSIA

KUVA 1.

Liikenteelliset muutokset mahdollistavat väylän hahmottumisen osana kaupunkirakennetta. Tällöin myös väylää voidaan käsitellä kaupunkimaisemmin.

LT-Konsultit Oy:n ja B&M Oy:n työryhmän ehdotus.



KUVA 2.

Väylän jaksottelu vaikuttaa tiellä liikkujan kokemusmaailmaan, mutta toimii myös kaupunkikuvaa kohottavana aiheena.

Suunnittelukolmion työryhmän ehdotuksessa muotoillut puumassat (kuvassa lähestymisjakson havupuunuolet) muodostavat maisemataideteoksen väylän ympärille.

KUVA 3.

Yhteys kaupunkirakenteeseen voidaan rakentaa hienovaraisin keinoin. *Oulun Yliopiston arkkitehtuurin osaston työryhmän* ehdotuksessa kaupungin ruutukaa-va "jatkuu" väylän yli rantaan toiminnallisina aiheina kuten kevyen liikenteen siltana tai ympäristötaiteellisina aiheina kuten kivi-raidat.



KUVA 4.

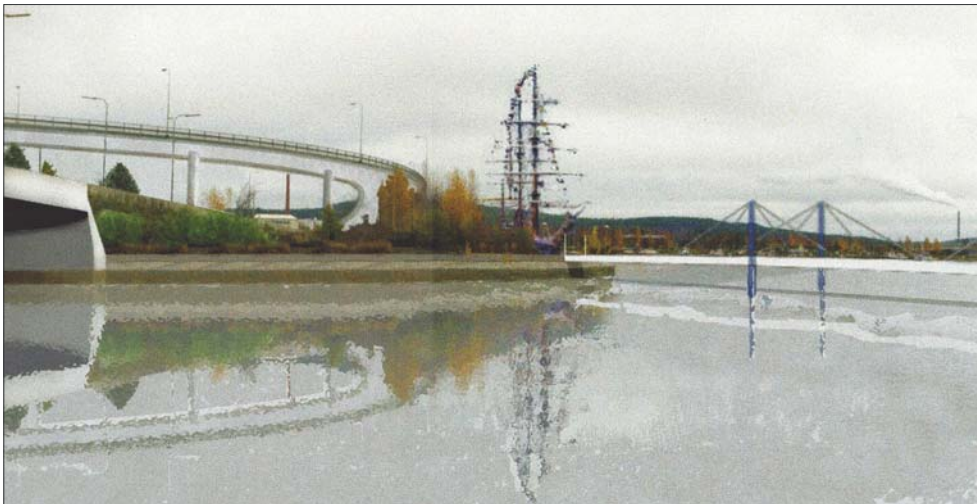
Suunnittelukolmion työryhmän ehdotuksessa punainen murske ratapihalla on kaikessa yksinkertaisuudessaan hätkähdyttävä ja toimii hienona kontrastina vihreille puumassoille.



**KUVA 5.**

Valaistut puut merkitsevät paikan.

Oulun Yliopiston arkkitehtuurin osaston ehdotus.

**KUVA 6.**

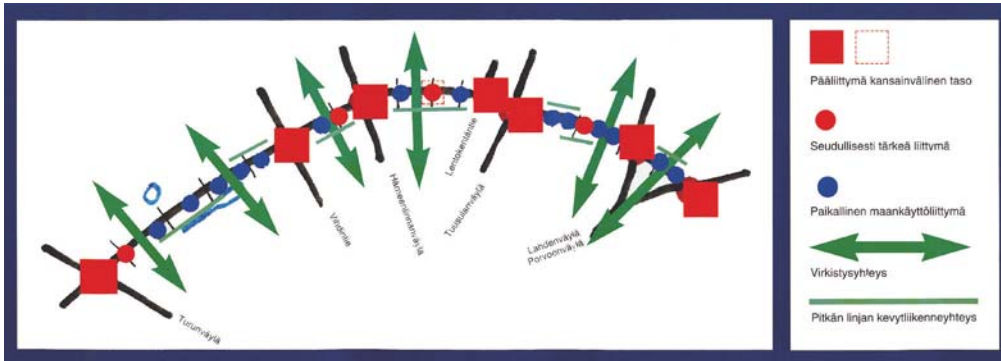
Valkoinen teemaväri ramppi- ja siltarakenteissa luo yhtenäisyyttä.

Oulun Yliopiston arkkitehtuurin osaston ehdotus.

2

VÄYLÄESTETIIKAN LAATUTAVOITTEET SUUNNITTELUPROSESSISSA
- PILOTTIKOHTTEIDEN SEURANTA

KEHÄ III



KUVA 7.

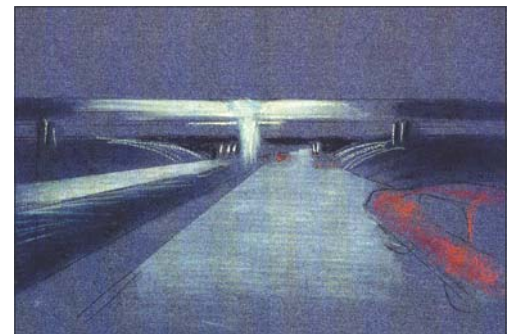
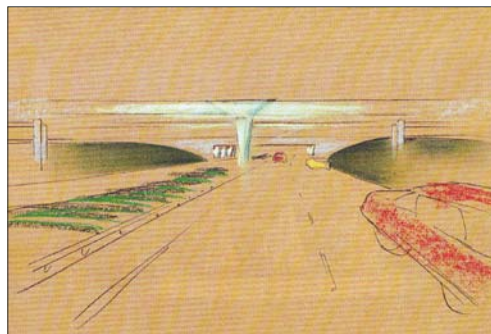
Kehä III: liittymien rooli toimintaa selkeyttävänä ja ohjaavana.

Kehä III – E 18 pääkaupunkijakso, tiemiljöön nykytila ja kehittämisen yleisperiaatteet, Uudenmaan tiepiiri.

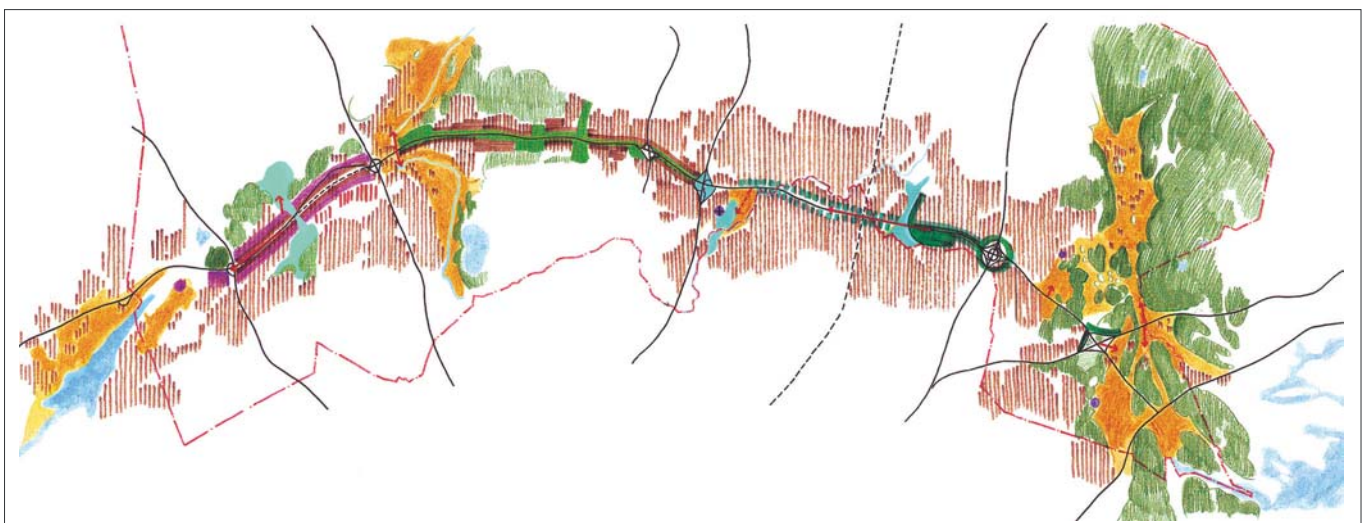
KUVA 8.

Pitkät, plastisesti kaartuvat ramppisillat keskustan portteina toimii tunnusomaisena piirteenä koko kehä III:lle.

Kehä III – E 18 pääkaupunkijakso, tiemiljöön nykytila ja kehittämisen yleisperiaatteet, Uudenmaan tiepiiri.



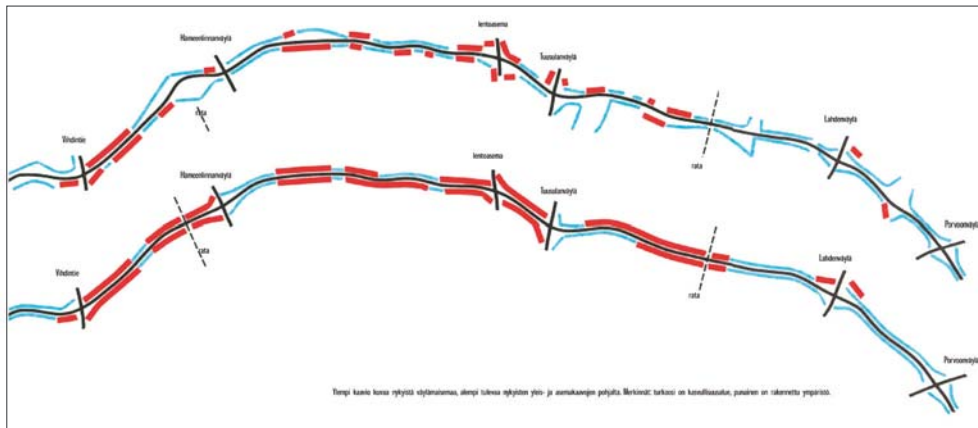
E 18, REUNAKAUPUNGIN KAUPUNKIKUVA



KUVA 9.

Väylämaiseman tavoitteet. Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva, raporttiluonnos.

Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikön julkaisusarja C3:2001, ARRAK Arkkitehdit Oy ja MA-Arkkitehdit, 2001.

**KUVA 10.**

Väylämaiseman muutos, turkooosi väri kuvaa kasvillisuusalueita, punainen väri rakennettua ympäristöä.

Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva, raporttiluonnos, Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikön julkaisusarja C3:2001, ARRAK Arkkitehdit Oy ja MA-Arkkitehdit, 2001.

**KUVA 11.**

Nykytilanne, Helsingin pitäjän kirkonkylän mäki ja itäpuoliset pellot.

Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva, raporttiluonnos, Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikön julkaisusarja C3:2001, ARRAK Arkkitehdit Oy ja MA-Arkkitehdit, 2001.

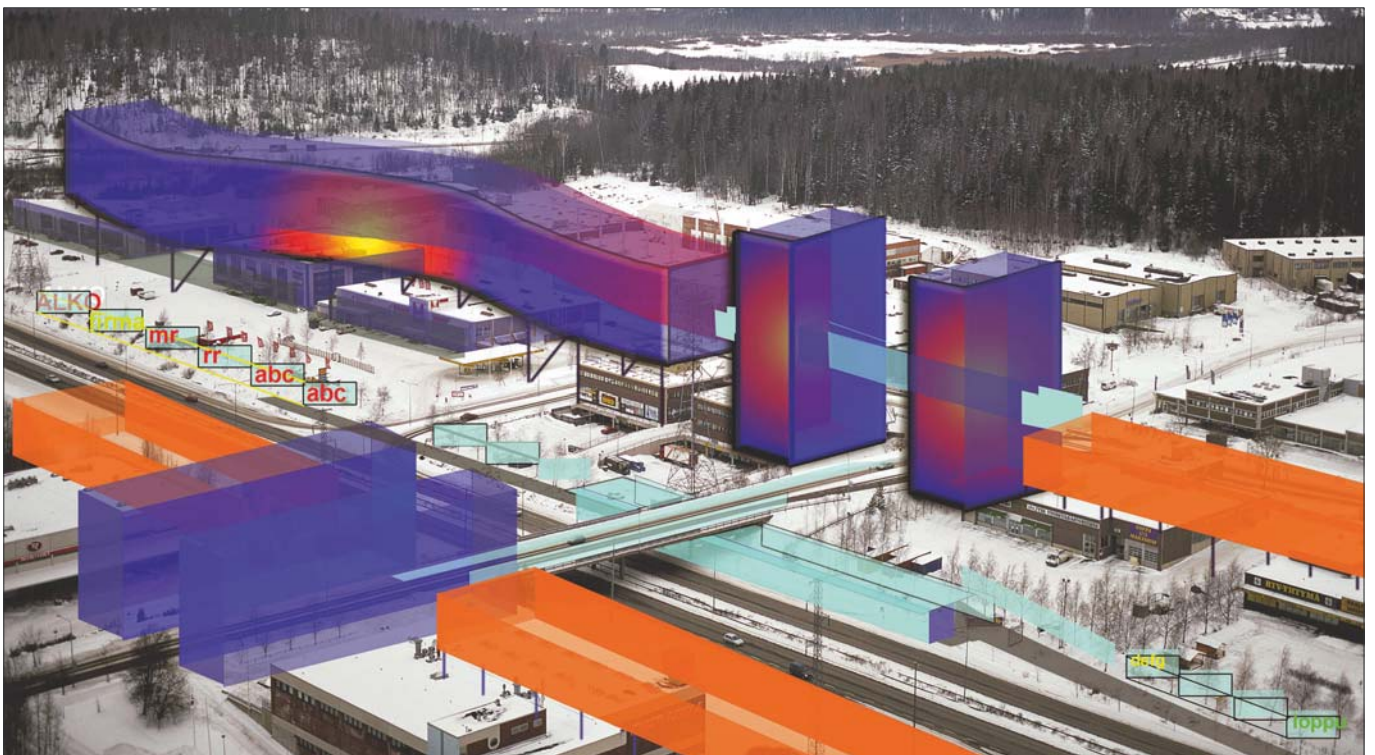
**KUVA 12.**

Lentoasemantien liittymäalue muuttuu nopeasti.

Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva, raporttiluonnos, Vantaan kaupunkisuunnitteluyksikön julkaisusarja C3:2001, ARRAK Arkkitehdit Oy ja MA-Arkkitehdit, 2001.



Ilmakuva alueesta








Ideasuunnitelman havainnekuva

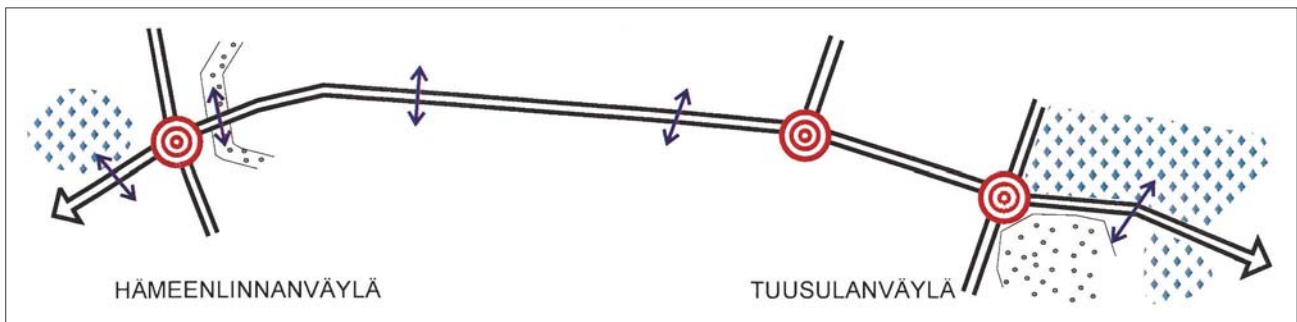
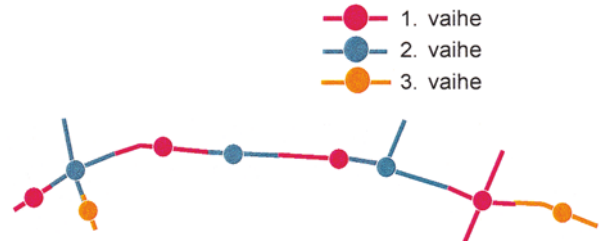
KUVA 13.

Ideasuunnitelma esittää provosoivan vision, joka pyrkii hahmottamaan maksimaalista kasvua. Kehä III, reunakaupungin kaupunkikuva, raporttiluonnos, Vantaan kaupunkisuunnitteluksikön julkaisusarja C3:2001, ARRAK Arkkitehdit Oy ja MA-Arkkitehdit, 2001.

KEHÄ III VÄLILLÄ LENTOKENTÄNTIE-TIKKURILA,
RAKENNUSSUUNNITELMA

-  merkittävä liikenteen solmukohta, tavoitteena omaleimainen porttikohta, jossa on helppo orientoita
-  suojeltu, vaikutuksille herkkä ympäristö, tavoitteena alueen rauhoittaminen väylän liikenteen visuaaliselta häiriöltä
-  oleellinen kevyen liikenteen poikkaisyhteys, tavoitteena häiriötön miljöö
-  väylään kytkeytyvä lähimiljö, tavoitteena visuaalisen hälyn minimointi, taustanäkymän rauhoittaminen ja julkiskuvan selkeyttäminen yhtenäisesti ja orientoituvuutta tukevasti
-  rakennettu tai rakentuva alue väylän vaikutuspiirissä

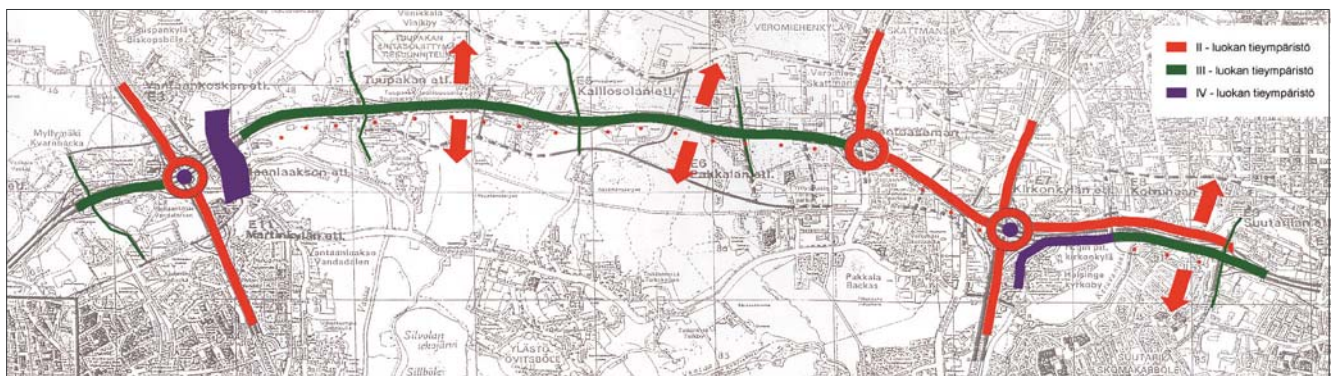
Kehä III:n kehittämisspolku:



KUVA 14.

Kehä III:n kehittämisspolku ja väylämiljöön kehittämisen tavoitteet.

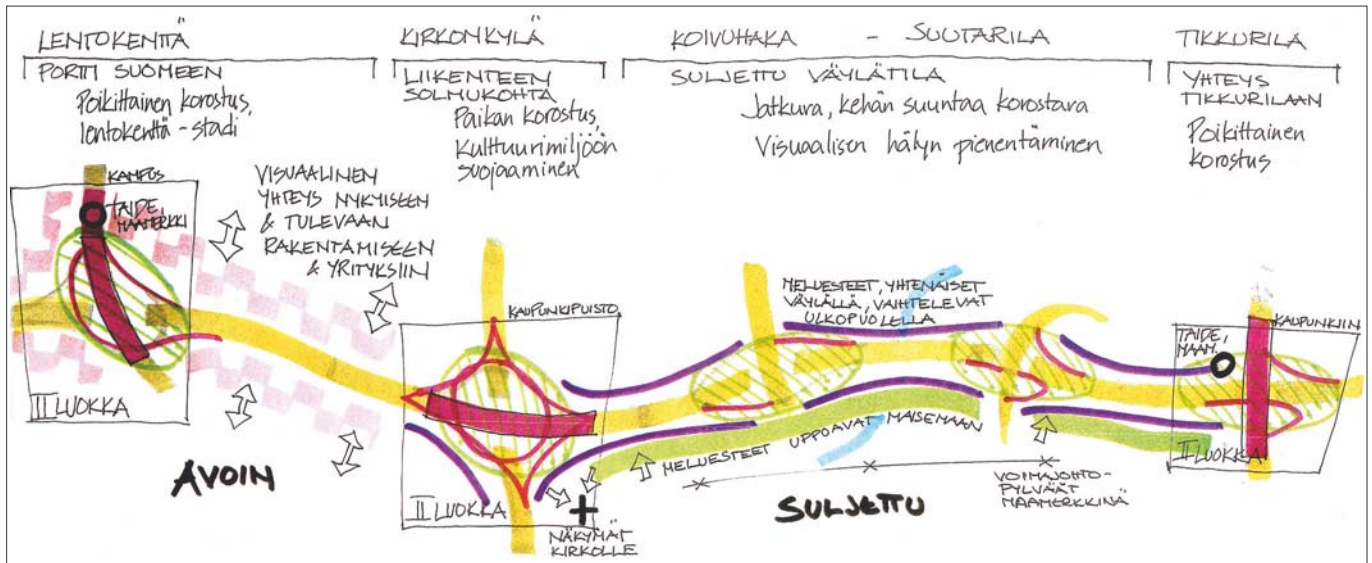
Kehä III:n väylämiljöön kehittäminen välillä Vantaankoski – Tikkurila, tiesuunnitelma Uudenmaan tiepiiri, LT-Konsultit Oy, 1997.



KUVA 15.

Väyläarkkitehtuurin arvoluokittelu Kehä III:lla on tehty ympäristön esteettisten arvojen perusteella. Rakennussuunnitelma-vaiheessa arvoluokittelua on tarkistettu mm. väylän imagon kohottamisen tarpeen perusteella.

Kehä III:n väylämiljöön kehittäminen välillä Vantaankoski – Tikkurila, tiesuunnitelma Uudenmaan tiepiiri, LT-Konsultit Oy, 1997.



KUVA 16.

Kehä III: väylän jaksotus arkkitehtuurin perusteella, jaksojen luonne semanttisesti esitettynä. Jaksotus perustuu tiesuunnitelmavaiheen periaatteisiin (ks. ed. kuva).

Kehä III välillä Lentokentäntie – Tikkurila, rakennussuunnitelma, Väyläarkkitehtuurin periaatteet, Uudenmaan tiepiiri, LT-Konsultit Oy, 2001.

**Kehä III (Kt50) rakennussuunnitelma välillä Lentoasemantie Tikkurila
KEHÄ 111 VÄYLÄARKKITEHTUURI**

- Kaiteen perusrakenteena on standardikaiteen tukirakenne.
- Koko sillan pituinen suojaverkko asetetaan tukirakenteen ulkopuolelle. Suojaverkon pituus on tarkistettava siltakohtaisesti näkemien turvaamiseksi siltien päissä. Kaiteiden päiden sovellukset suunnitellaan tapauskohtaisesti.
- Korotettu teräsjohte samaa tyyppiä kuin umpikaiteessa.
- Lentoasemantien liittymässä päävärinä voimakas sininen.
- Kirkonkylän liittymässä ruskeanpunaiseen sovellettu voimakas väri.

Värit määritellään tarkemmin siltien rakennussuunnitelmissa.



Kuumasinkitty ja maalattu/pinnoitettu teräslevy. Neliöreikä 40 x 40, reikien väli 60 mm.




1 SILTA-ARKKITEHTUURI

1.1 SUURTEN LIITTYMIEN KESKEISET SILLAT, LUOKITUSTASO II

TERÄSKAITEET, SUURTEN LIITTYMIEN KESKEISET SILLAT, LUOKITUSTASO II

Periaatteet:

- kaide erottuu värillisenä vaakalinjana
- kaide korotetaan teräsjohteella, värillinen vaakalinja
- julkisivu huolitellaan ulkoapäin yhtenäisellä verkolla

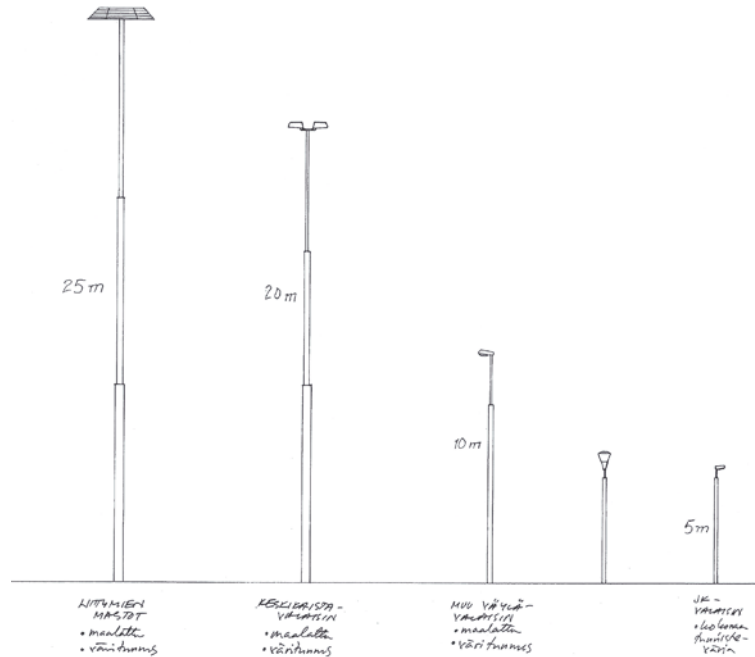
KUVA 17.

Kaikille siltapaikoille on määritelty laatuluokat. Jokaiselle laatuluokalle on oma korttinsa, jossa on esitetty kaiteen muotoilu ja rakenneperiaatteet.

Kehä III välillä Lentokentäntie – Tikkurila, rakennussuunnitelma, Väyläarkkitehtuurin periaatteet, Uudenmaan tiepiiri, LT-Konsultit Oy, 2001.

Kehä III (Kt50) rakennussuunnitelma välillä Lentoasemantie - Tikkurila KEHÄ III VÄYLÄARKKITEHTUURI

- Kaikkien varusteiden perusrakenne on huolellista työtä. Liitoskohdat on tehty mahdollisimman niukkailmeisesti. Kiinnityskappaleissa ei saa näkyä ulkonevia ylimääräisiä osia.
- Teräsosien maalaukset tehdään kuumasinkityksen päälle, sinkittyjen osien tulee seisoa riittävän kauan ennen maalausta maalin pysymisen varmistamiseksi. Maalit ovat mattapintaisia, teräsmateriaalin maalaukseen tarkoitettua laatua.



5 LIIKENTEENOHJAUSLAITTEIDEN JA VARUSTEIDEN ARKITEHTUURI

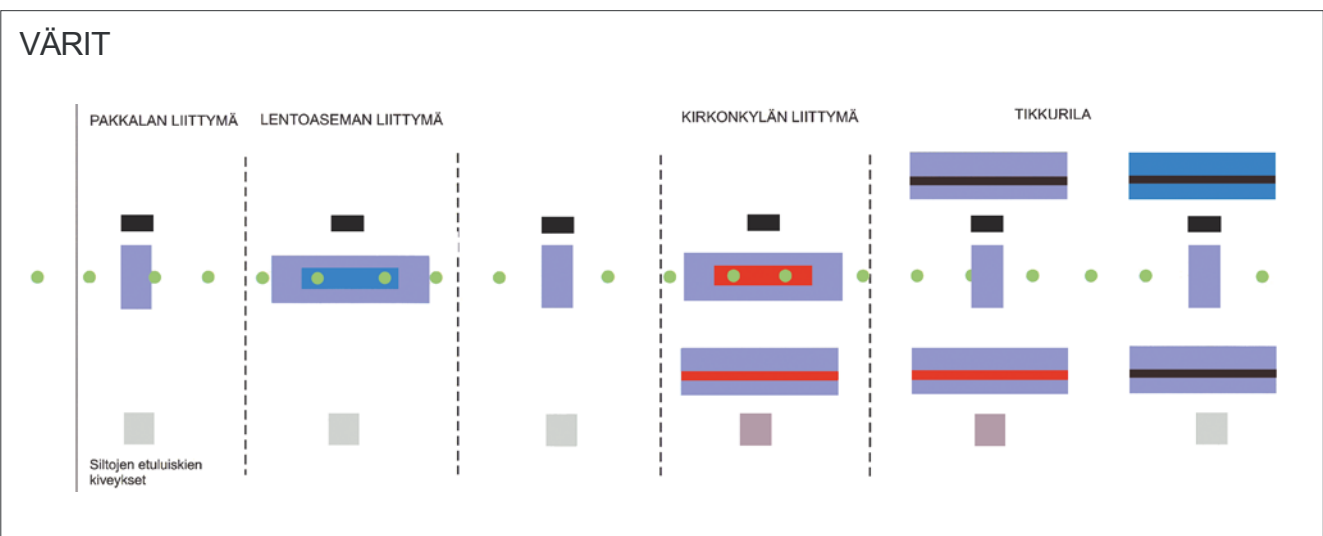
Periaatteet:

- kaikki varusteet huoliteltuja ilmeeltään
- varusteissa varioituu tunnusomainen väri

KUVA 18.

Esimerkki väylävarustelun laatumäärittelykortista.

Kehä III välillä Lentokentäntie – Tikkurila, rakennussuunnitelma, Väyläarkkitehtuurin periaatteet, Uudenmaan tiepiiri, LT-Konsultit Oy, 2001.



KUVA 19.

Raportissa on esitetty periaatteet värien käytöstä rakenteissa ja varusteissa liittymien mukaan.

Kehä III välillä Lentokentäntie – Tikkurila, rakennussuunnitelma, Väyläarkkitehtuurin periaatteet, Uudenmaan tiepiiri, LT-Konsultit Oy, 2001.

3

VÄYLÄESTETIIKKA SUUNNITTELUPROSESSISSA - ESIMERKKIKOhteET

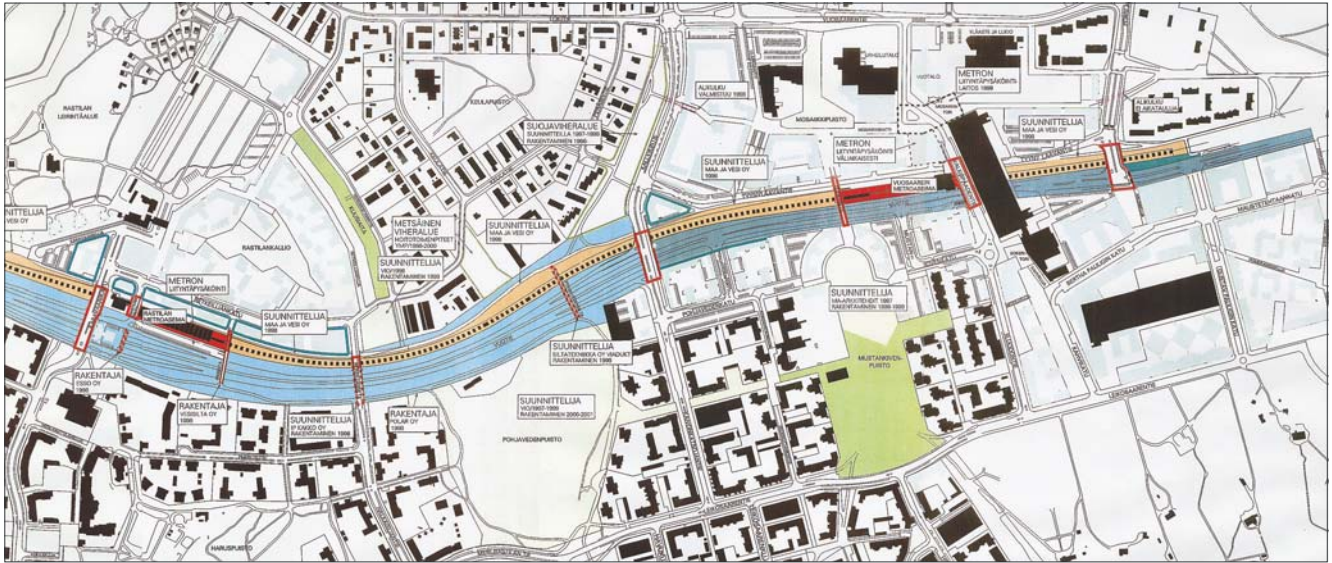
vuotie



KUVA 20.

Vuosaari on Helsingin suurin aluerakentamiskohde. Vuosaaresta tulee aikanaan lähes 40 000 asukkaan kaupunginosa – tytärikaupunki. Vanha Vuosaari tunnetaan väljästi rakennettuna ja vihreänä asuinalueena. Uudet asuinalueet on puolestaan rakennettu melko tehokkaasti. Päätös Vuotien kehittämisestä uuden keskuksen edustavaksi ja omaleimaiseksi sisääntuloväyläksi oli yksi ratkaisu koko Vuosaaren kehittämisprosessissa.

Vuosaari, havainnekuva. KSV / Vuosaari-projekti 26.7.2000.





VUOTIE JA METRO YMPÄRISTÖINEEN SUUNNITTELU- JA RAKENTAMISTILANNE

KATUALUE	
	RAKENNETTU
	RAKENTEILLA
	VÄLIAIKAISESTI MAISEMOITAVA KADUNREUNA
SILLAT	
	RAKENNETTU
	RAKENTEILLA
	SUUNNITTEILLA
ALIKULUT	
	SUUNNITeltu


METROALUEET

	METROASEMA
	MAISEMOITAVA METROALUE
	ISTUTETTU ALUE
	VÄLIAIKAISESTI MAISEMOITAVA TONTTI

VIHERALUEET

	PUISTOALUE RAKENNETTU
	PUISTOALUE SUUNNITTEILLA
ERITYISVIHERALUEET	
	SUOJAVIHERALUE METSÄINEN VIHERALUE

RAKENNUKSET

	RAKENNETUT RAKENTAMATTOMAT
---	-------------------------------

KUVA 21.

Vuotien suunnittelu ja toteutus on tehty osana Vuosaaren aluerakentamisprojektia. Tiehen liittyvät päätökset on tehty keskitetysti siten, että ratkaisuihin ovat päättäneet samat tahot, jotka ovat hoitaneet koko alueen suunnittelua.

Aluerakentamisprojektissa on ollut paljon eri osapuolia, mutta kaikkia on koordinoitu kaupunginkansliasta. Eri foorumeilla on puhuttu samassa hengessä. Sekä arvokeskustelu että vuoropuhelu eri intressipiirien välillä on ollut vahvaa.

Haastateltavien mukaan kokonaisuuden hahmottaminen ja suunnittelu on ollut helpompaa, kun monta hanketta on ollut vireillä samanaikaisesti verrattuna pelkän teialueen suunnitteluun.

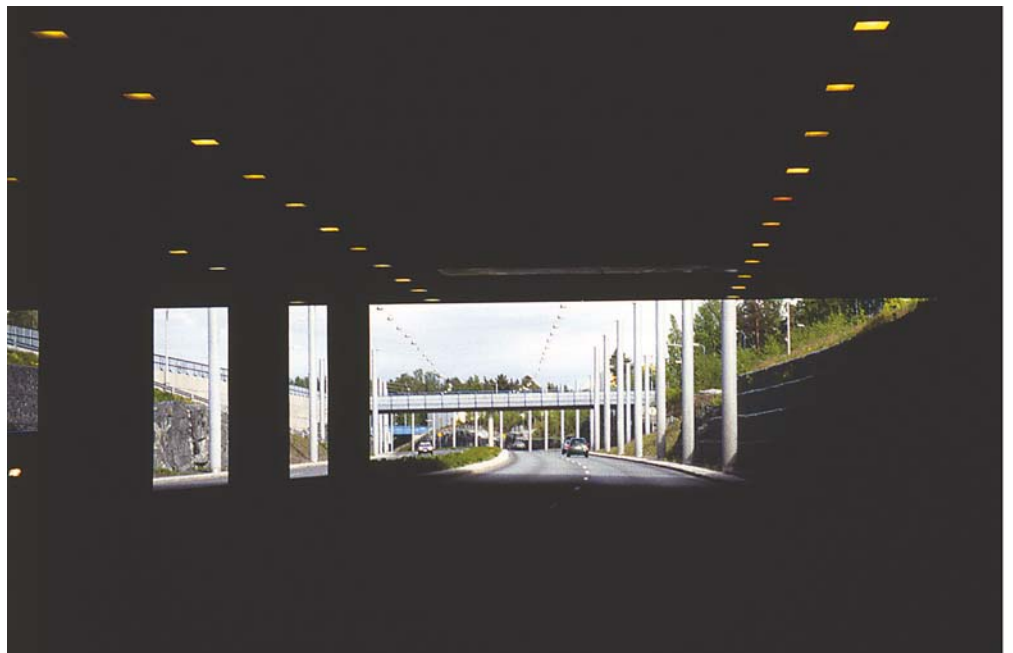
*Vuotie ja metro ympäristöineen, suunnittelu- ja rakentamistilanne.
HKR/Katuosasto 7.5.1998.*



KUVA 22.

Vuotie on sisääntuloväylä Vuosaaren, joka on suunniteltu 2+2-kaistaiseksi Vartiokylän lahdelta Porslahdentielle. Vuotie ja metrorata rinnakkaiskatuineen muodostavat yhtenäisen, lähes 100 metriä leveän sisääntuloväylän, joka johtaa Vuosaaren keskustaan. Vuotie ja metrorata kulkevat pääosin maa- ja kallioleikkauksessa, joka luo voimakkaasti jakavan linjan Vuosaaren eteläisen ja pohjoiseen osan välille.

KUVA 23.



**KUVAT 24 - 26.**

Vuotien etelä- ja pohjoispuoli on liitetty kiinteästi ja toimivasti toisiinsa väylän yli viedyllä rakenteilla.

Rastilassa metron yläpuolella on metroasema ja samassa yhteydessä Vuotien päällä kansirakenteelle rakennettu huoltoasema. Lisäksi väyläkanjonin yli kulkevat ajoneuvoja kävelysillat.

Kaikkien haastateltujen yhteinen näkemys oli, että tien estetiikka koostuu suurista toimintaa palvelevista elementeistä. Estetiikka nähtiin tien tarkoitusta mukailevana, suurilinjaisena asiana, jolla ei ollut mitään tekemistä koristelun kanssa.





KUVA 27.

Koko Vuosaarelle haettiin hyvää imagoa mm. Vuotien kautta. Tien korkealaatuisen imagon ehkä merkittävimpänä tekijänä nähtiin tien esteettinen ilme. Näin tien tyylikkyys ja laadukas arkkitehtuuri nousi yhdeksi tärkeimmistä asioista päätöksenteossa.

Vuotien teknistä suunnittelua on viety eteenpäin kaupunkirakenne huomioon ottaen. Tämä ilmenee esimerkiksi tien geometriassa ja eritasoliittymien suunnittelussa, joissa tilankäytöstä on tingitty. Jalankulkijan maailman esteettömyyttä on pidetty tärkeänä, mikä on vaikuttanut tien painamiseen leikkaukseen.

KUVA 28.



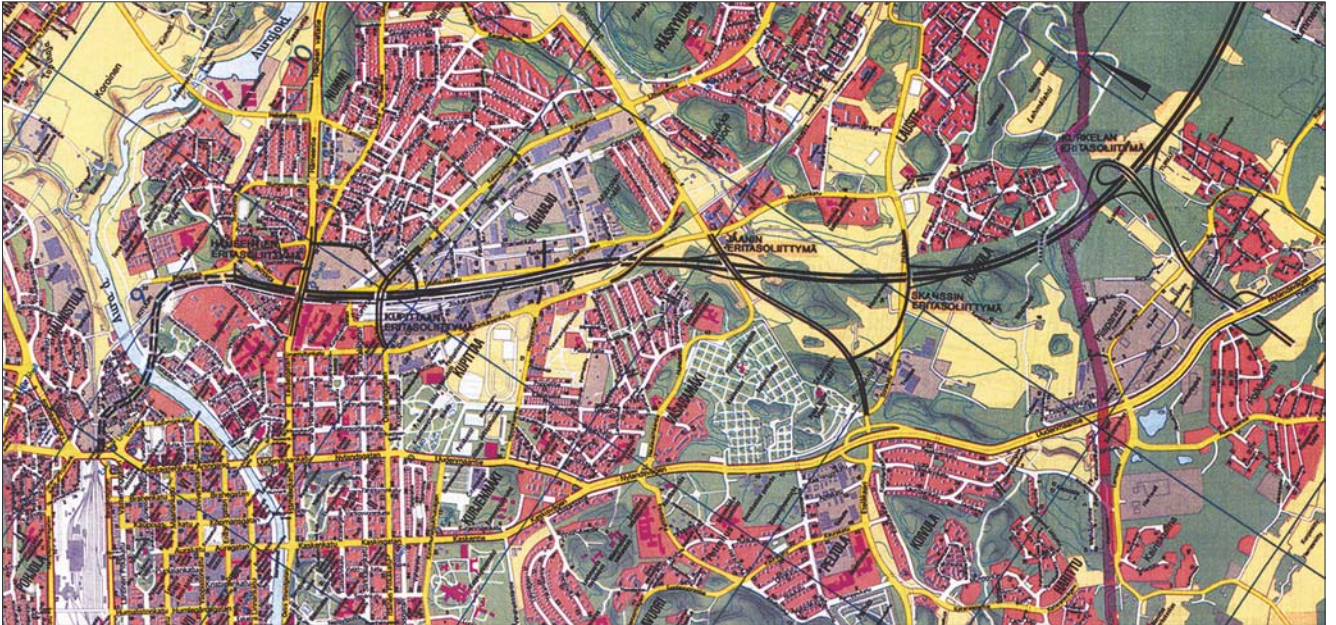


KUVAT 29 - 31.

Vuotien keskeisenä kaupunkikuvalisena aiheena on valaistus. Valaistusidea on saanut alkunsa Vuosaaren kokoista, joita sodan aikana poltettiin alueella. Valaisimet ovat rei'itetystä teräslevystä valmistettuja pylväitä, joiden sisällä oleva valo näyttää ohi ajettaessa loimuavan liekin lailla. Päiväsaikaan pylväiden rivistö ja tien päälle viritetty vaijerikatto luovat yhtenäisen tietilan, joka johtaa Vuosaaren keskukseen.



HELSINGINTIE



KUVA 32.

Helsingintie on osa valtakunnallista päätieverkkoa ja Turun kaupungin merkittävin sisääntulotie. Väylä sijoittuu Kaarinan rajalta Jaanin eritasoliittymään saakka Huhkolan asuntoalueen lounaispuolelle metsä- ja peltoalueelle. Itäharjun teollisuus alueen ja rautatien välissä se kulkee rautatiealueella. Hämeentien pohjoispuolella Helsingintie on rautatie- ja teollisuuskorttelialueilla. Helsingintie yhdistyy Hämeenkadun ja Sorsakadun kautta ruutukaava-alueen katuverkkoon.

*Helsingintien rakentaminen välillä Kupittaa – Kurkela, yleissuunnitelman tarkistus,
Tielaitos, Turun tiepiiri, Turun kaupunki, VR, Turun Viatek, 1991*



KUVAT 33 - 35.

Väylän alkujakso Kaarinan rajalta Jaaninojalle edustaa varsinaissuomalaista viljelymaisemaa jyrkkäpiirteisine kalliomäkinen ja laajoine viljelyaukeineen. Tieympäristön suunnittelun lähtökohtana on ollut esikaupunkimaisemalle luonteenomaisten piirteiden muodostaminen ja kaupunkiin saapumisen korostaminen. Tieympäristöä leimaavat korkeat ja avarat kallioleikkaukset, joiden keskeltä väylä kulkee kuin valtaviin porttien läpi. Siltoja ja siltaympäristöjä on korostettu kujanneistutuksin ja terassoinnein.





KUVA 36.

Väyläjakso Jaaninojan alueelta Kupittaalalle on suunniteltu korostetun katumaisena. Jaksolla on tyypillistä istutusten bulevardimaisuus, kiveykset, puukujat, pensasryhmät, väylään liittyvät tukimuurit ja rakennukset.

Havainnekuva Kupittaalta Helsingin suuntaan. Helsingintien rakentaminen välillä Kupittaa – Kurkela, yleissuunnitelman tarkistus, Tielaitos, Turun tiepiiri, Turun kaupunki, VR, Turun Viatek, 1991

KUVA 37. Valokuva nykytilanteesta samalta jaksolta.



**KUVAT 38 - 40.**

Keskeisimpiä kaupungin sisääntulojaksoon vaikuttavia tekijöitä oli kolmikantayhteistyön muodostaminen Turun kaupungin, Tielaituksen ja Valtion rautateiden välillä, mikä mahdollisti moottorien ja radan painamisen samassa käytävässä leikkaukseen sekä väylän päälle rakentamisen. Kolmikantayhteistyö tuotti tien ja radansuunnittelun sekä kaupungin kaavoituksen etenemisen suunnilleen samassa aikataulussa, jolloin isojen rakenteiden yhtä-aikainen päätös- ja toteutusprosessi mahdollistui.





KUVA 41.

Väylän yli on rakennettu kansi, joka mahdollistaa väylän läheisyyteen ja päälle rakentamisen. Kannesta on toteutettu tällä hetkellä vain kolmannes. Viherrakentaminen on ilmeeltään hyvin hoidettua ja vastapainona voimakkaasti rakennetulle ympäristölle. Kolmikantayhteistyö tuotti hyvää tulosta ennen kaikkea alueen maankäytön kannalta, mikä heijastuu positiivisesti myös väylän estetiikkaan. Ratkaisuja pidettiin selkeästi hyvinä ensisijaisesti toiminnallisista syistä, joskin samalla saatiin visuaalisesti parempaa ja selkeämpää ympäristöä.

Havainnekuva rakentamisen mahdollisuuksista. Valtatien 1 rakentaminen välillä Kupittaa – Kurkela, tiesuunnitelma, Tielaitos, Turun tiepiiri, Viatek Oy, 1992.

KUVA 42. Valokuva nykytilanteesta.



ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-844-0
TIEH 3200726