



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

**TAKA-TÖÖLÖ, TÖÖLÖNKADUN PYSÄKÖINTILAITOS
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 12032**

Tietosuojasyistä henkilöiden
nimet on peitetty.

Hankenro 0840_1
HEL 2011-001234 (Kslk dnro 2007-743)

SISÄLLYS

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavaluonnos
nähtävillä 8.2.–26.2.2010**

Viranomaisyhteistyö

– Tiivistelmät viranomaisten kannanotoista ja vastineet

Mielipidekirjeet

– Tiivistelmät mielipidekirjeistä ja vastineet

Yhteenveto Töölönkadun pysäköintilaitoksen nettikeskustelusta

Kaavaehdotus nähtävillä (MRL 65 §) 25.3.–26.4.2011

Lausunnot

– Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavaluonnos nähtävillä 8.2.–26.2.2010

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja muu valmisteluaineisto oli nähtävänä kaupunkisuunnitteluvirastossa 8.2.–26.2.2010 ja viraston internetsivuilla.

Viranomaisyhteistyö

Helsingin kaupungin ympäristökeskuksella ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Kiinteistölautakunnalla ei ole huomauttamista kaavamuutoksen johdosta. Kiinteistölautakunta vuokraa hanketta varten tarvittavat maanalaiset alueet sen jälkeen, kun alueelle valmisteltu asemakaavan muutos on tullut voimaan. Laadittavaan vuokrasopimukseen sisällytetään tarvittavat ehdot muun muassa suunnittelua ja toteutusta koskevasta yhteistyöstä, pysäköintipaikkojen käytöstä ja hankkeen sovittamisesta yhteen alueelle suunnitellun Pisara-radan kanssa. Hotellitontin 14468/3 vuokrasopimukseen on sisällytetty ehto, että suunniteltu maanalainen pysäköintilaitos siihen liittyvine maanpäällisine yhteyksineen voidaan sijoittaa tontille ja sen alle laadittavan kaavamuutoksen mukaisesti.

Liikennevirasto on ilmoittanut, että suunnittelualueen lähelle sijoittuvan Pisara-radan yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi on käynnistynyt yhteistyössä Liikenneviraston ja Helsingin kaupungin kanssa. Pisara-rata on erittäin tärkeä seudullinen hanke, joten tällä yksittäisellä kaavalla ei saa vaikeuttaa Pisara-radan toteutumista tai nostaa sen kustannuksia. Kaavan ratkaisuissa tulee huomioida käynnissä olevan yleissuunnittelun ratkaisusta ja kaavan ratkaisut tulee tapahtua yleissuunnittelun perusteella ja sen edellyttämässä aikataulussa.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluvirasto on mukana Pisara-radan suunnittelussa. Pysäköintilaitoksen suunnittelussa on seurattu yleissuunnittelun etenemistä ja huomioitu sen suunnitteluratkaisut. Liikenneviraston ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laatiessa.

Kaupunginmuseo on ilmoittanut, että Taka-Töölö on listattu Museoviraston Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen ympäristöjen luetteloon. Taka-Töölö on myös kansainvälisten DoCoMo (Documentation and Conservation of the Modern Movement) -järjestön hyväksymällä suomalaisen modernismin kohdelistalla. Lyhyen ajan sisällä rakentunut Töölöntori ympäristöineen muodostaa edustavan ja eheän 1930-luvun kulttuuriympäristön. Torin arkkitehtuuria heikentää myöhemmin tehdyt



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

rakennelmat ja tekniset laitteet sekä paikalla sallittu autojen parkkeeraus. Torin arkkitehtuuria tulisi selkeyttää, eikä sinne pitäisi sallia uusia rakenteita. Museo esittää, että torin sijasta vielä tutkittaisiin muuta paikkaa uudelle sisäänkäyntirakennukselle. Mikäli vaihtoehtoista sijaintipaikkaa ei ole mahdollista löytää, tulee sisäänkäynnin suunnitteluun ja toteutukseen kiinnittää erityistä huomiota. Sisäänkäynnin maanpäälliset osat tulee toteuttaa korkeatasoisesti ja sovittaa ympäristöön sekä muodoltaan että materiaaleiltaan.

Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan Kivelän puistikon puistoalue tulee säilyttää mahdollisimman suurena eivätkä uudet rakennelmat saa aiheuttaa esteettistä tai puiston käyttöön liittyvää haittaa. Pienilläkin kaupunkipuistoilla on tärkeä merkitys kaupungin asukkaille. Pienet puistoalueet eivät kestä suuria määriä erilaisia teknisiä rakennelmia. Kaupunginmuseo pitää tällaista kehitystä huolestuttavana.

Vastine

Kaupunginmuseon ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laatiessa siten, että kaavaehdotuksesta on poistettu Töölöntorin sisäänkäynti. Kivelänkadun puistikosta on kaavan valmistelun yhteydessä laadittu yleissuunnitelma, jossa on otettu huomioon puiston merkitys alueen asukkaille.

Rakennusviraston katu- ja puisto-osasto on ilmoittanut, että Kivelän puistikko toimii lähipuistona. Siellä istuskellaan ja leikitään. Talvisin kalliokumpare toimii pulkkamäkenä. Puisto on pinta-alaltaan pieni, eikä sinne sovellu ajoluiskaa muureineen. Suunnittelun yhteydessä olisi taroituksenmukaista tutkia muitakin sijoituspaikkoja rampille.

Kivelänkadun puistikon tilaa rajaavat suurikokoiset jalavat. Rajaustapa on tyypillinen Töölön puistoille. Havainnekuivissa esitetty puurajauksen ulottaminen koko puiston itäreunalle ei käytännössä ole mahdollinen, koska suurikokoisia puita ei voida sijoittaa kansirakenteiden päälle. Havainnekuivissa ajorampin muurin ja jalkakäytävän väliin sijoitetuille puille olisi kaavassa varattava vähintään kolmen metrin istutuskaisista ja riittävä välimatka eristerakenteisiin.

Ajoluiskan sijoittaminen puistotilan keskelle muuttaa puiston julkisivua oleellisesti eikä sen voida katsoa parantavan puistoa. Nykyisen luiskan sijoitus on ehdotettuun luiskaan verrattuna parempi. Lisäksi ehdotettu luiska vaikuttaa puiston toimintoihin ja väestön toimintamahdollisuuksiin. Esim. pulkkamäki poistuu käytöstä.



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

Jos puistoon kaavoitetaan katutoimintoja, aseman sisäänkäynti ja ilmanvaihtokanavia, tulee koko puisto suunnitella ja rakentaa uudelleen toimivaksi korkeatasoiseksi kokonaisuudeksi. Katu- ja puisto-osaston mielestä kaavoittamisen yhteydessä tulee laatia puiston yleissuunnitelma.

Vastine

Pysäköintilaitoksen ajoyhteydelle ei ole löytynyt toteuttamiskelpoisia kokonaan tontille tai katualueelle sijoituvia vaihtoehtoja. Puistoon on tarkoitus sijoittaa uusi ajoluiska ja lisäksi olemassa olevaa ilmanvaihtorakennelmaa Kivelänkadun varressa laajennetaan. Pysäköintilaitoksen varsinainen sisäänkäynti- ja raitisilmakuilurakennus sijoittuu hotelliton-
tin puolelle. Uuden ajoluiskan rakentaminen muuttaa Töölönkadun katukuvaa. Samalla kadun varresta kuitenkin poistuu vanha ajoluiska, joka ei ole ympäristönä eikä yksityiskohdiltaan korkeatasoinen. Uusi ajoluiska tulee jossain määrin pienentämään käytössä olevaa puistopinta-alaa kun puistikon ylemmän tason istuskelualue jää pois käytöstä.

Asemakaavaehdotusta valmisteltaessa on laadittu puistikolle yleissuunnitelma, jonka ohjauksessa rakennusvirasto on ollut mukana. Puistikko kunnostetaan ajoluiskan rakentamisen yhteydessä korkeatasoiseksi ja toimivaksi kokonaisuudeksi, jossa nykyiset toiminnot voivat säilyä. Poistuvan istuskelupaikan tilalle rakennetaan uusi aukiomainen istuskelupaikka Töölönkadun varteen. Jalavarivejä täydennetään. Suunnitelmassa on osoitettu, että Töölönkadun varren jalavarivin täydennysistutuksille ja muille esitetyille uusille istutuksille voidaan varata riittävät kasvualustat. Kalliorinnettä on jatkossakin mahdollista käyttää liukumäkenä.

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Kaavamuutoksen valmisteluun liittyen on asemakaavaosastolle saapunut kirjeitse yhteensä seitsemän mielipidettä koskien osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja asemakaavan muutosluonnosta. Lisäksi suullisia mielipiteitä on esitetty keskustelutilaisuudessa ja puhelimitse.

Töölö-seura ry puoltaa asemakaavan muutosta ja pysäköintitilan rakentamista Hotelli Crown Plazan ja Hotelli Intercontinentalin alaiseen kalliotilaan seuraavin huomautuksin:

Töölönkatu 32 b:n edessä valmiina olevaa huoltoramppia ei tulisi käyttää, vaan yhteys tulisi rakentaa Tykistökadun jatkeeksi hotellien väliin tilaan, jolloin nykyisen ajorampin voisi poistaa ja liittää osaksi Ki-



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

velän puistoa. Mannerheimintien puolelle olisi hyvä saada toinen sisäänajoväylä.

Töölöntorinkadun ja Tykistökadun kulmaan suunnitelmissa sijoitettu lasinen sisäänkäynti rikkoo Töölöntorin muotoa ja harmoniaa ja ahtauttaa torinäkymää. Torin Runeberginkadun puoleisella sivustalla valmiina olevaa kioskirakennusta hyödynnetään alustavissa suunnitelmissa Pisara-radon ja Töölön metron sisäänkäyntinä. Kulkuyhteyksien ja maiseman kannalta olisi järkevää yhdistää pysäköintitilan jalankulkuyhteys myös torin tälle reunalle.

Tykistökatu on nyt vain itäisestä osastaan kaksisuuntainen. Töölönkadun liikenteen vähentämiseksi koko Tykistökatu olisi saatava kaksisuuntaiseksi. Töölöntorinkadun kaksisuuntaisuus voitaisiin säilyttää samoin Sandelsinkadun yksisuuntaisuus. Liikennevirta pysäköintitilasta pohjoiseen Topeliuksenkadulle voisi sujua rasittamatta Töölönkadun, P. Hesperiankadun, Kivelänkadun ja Sibeliuksenkadun ahtaita väyliä.

Vastine

Nykyinen hotellin huoltoajoramppi poistuu käytöstä ja maisemoidaan osaksi Kivelänkadun puistikkoa. Uusi ramppi rakennetaan maisemaan paremmin sopivaksi. Ramppi sijaitsee Kivelänpuiston ylätasanteen kohdalla pienentäen sitä hieman. Mannerheimintien katualueelle ei ole mahdollista tehdä ajoluiskaa. Töölöntorin kulmaan esitetty lasinen sisäänkäynti on kaavaehdotuksesta poistettu. Töölöntorille tulee aikanaan Pisara-radon ja/tai Töölön metron sisäänkäyntirakennus. Pysäköintilaitoksen sisäänkäynti tullaan yhdistämään siihen. Jos torin kulmaan ehdotettu sisäänkäynti päätetään rakentaa, tehdään se poikkeusluvalla ja määräaikaisena.

Tykistökadun länsiosan muuttaminen kaksisuuntaiseksi ei merkittävästi muuttaisi ajoreittejä pysäköintilaitokseen. Runeberginkatua etelästä tuleva liikenne voisi tällöin käyttää Tykistökatua. Sandelsinkatu on kuitenkin tästäkin ajosuunnasta houkuttelevampi yhteys. Pohjoiseen suuntautuva liikenne voi jo nykyjärjestelyllä käyttää Tykistökatua.

As Oy Töölönkatu 26 vastustaa asemakaavan muutosta ja esitettyä suunnitelmaa ajoyhteydeksi halliin. Kivelänpuistoa ei ole perusteltua tarvella pysäköintilaitoksen sisäänajorampilla. Ramppeja maanalaisiin tiloihin on jo Crowne Plazalla aivan puiston itäpuolella ja ramppi löytyy myös puiston eteläpuolelta Scandicin pihakannen alle, jota käytti ennen myös Finnairin bussit. Ajosisäänkäynti tulisi hakea hotellien välistä, musiikkitalon, Finlandiatalon, oopperan, kisahallin tai hotellien itäpuolen kieppeiltä. Täältä päästään rampille suurten väylien kautta eikä asunto-



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

kadun kautta. Esimerkiksi hotellien välissä oleva rapautuva leveä portaikko jouduttaisiin joka tapauksessa pian kunnostamaan. Eikö halliin pääsisi ajamaan Mannerheimintien puolelta nykyisen ylileveään portaidon paikalta? Töölönkadusta pitäisi tehdä pihakatu ja lopettaa sen käyttö läpiajoreittinä.

Vastine

Uusi ajoluiska tehdään Kivelänkadun puistikkoon siten, että hotellien välissä oleva nykyinen ajoluiska voidaan poistaa ja rakentaa osaksi Kivelänpuistoa. Mannerheimintien puoleinen ajoyhteys tarkoittaisi valohjatun liittymän rakentamista (ulosajossa vasemmalle kääntymisen sallimista) ja se heikentäisi Mannerheimintien toimivuutta. Töölönkadun muuttaminen pihakaduksi tarkoittaisi sen rakentamista pihakatumaiseksi (ei jalkakäytäviä, vieras- ja asiointipysäköintiä vain merkityillä paikoilla, pihamaiset istutukset ja kadunkalusteet). Pihakatu ei sovellu pysäköintilaitoksen liikenteelle.

ilmoittaa mielipiteenään, että uusi ajoyhteys pilaa pienen Kivelänkadun puiston, joka on paitsi pieni virkistyskeidas myös alueen lapsille tärkeä ulkoilupaikka ja mm. partiolaisten käytössä. Sisäänajoramppi tulee ruuhkauttamaan entisestään Töölönkadun seutua. Alueella liikkuu paljon asioivia jalankulkijoita ja lapsia, joten sisäänajoramppi olisi sijoitettava jonnekin muualle, esim. Mannerheimintien puolelle. Töölöntori pitää kunnostaa. Autottomille olisi osoitettava hallista jonkinlaista varastotilaa. Töölössä on hyvät julkisen liikenteen yhteydet. Mikäli haluaa liikkua autolla, kannattaa muuttaa lähioon.

Vastine

Kivelänkadun puistikon yleissuunnitelmassa on huomioitu puiston käyttäjät. Puistosta on pyritty tekemään turvallinen ja viihtyisä. Tehtyjen selvitysten mukaan liikennemäärä ei Töölönkadulla olennaisesti tule kasvamaan. Varastotilan osoittaminen hallista ei kustannusten vuoksi käytännössä ole kannattavaa.

Capman Oy pyytää Crown Plaza hotellikiinteistönomistajana, että vuokralaisena olevan Restel Oy:n mielipide huomioidaan kaavatyössä.

Restel Oy vastustaa pysäköintihallin asemakaavanmuutosta. Restel Oy on hyvin huolissaan pysäköintihallin rakennusaikaisista ja rakentamisen seurauksena jäävistä haitoista hotellitoiminnalleen. Rakennusaikaisia haittoja ovat louhintatyöt, räjäytykset, pöly, liikennehaitat ja muut rakentamisen yleensä ympäristölle aiheuttamat tekijät. Maa-ainesten kuljetusreitit on suunniteltu kulkevan liian lähellä hotellia. Haittana maa-



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

aineksen kuljetukset raskaalla kalustolla on merkittävä, n. sata rekkaa / päivä. Restel Oy vaatii luotettavan sitoumuksen siitä, että pysäköintihallin rakentaminen ei aiheuta haittaa Restel Oy:n tai sen vuokralaisille (Royal Ravintolat ja Forever Day Spa). Kiinteistön omistaja Dividum eikä muukaan taho ei ole luvannut vuokranalennusta tms. korvausta edes rakennustyön ajalta, korvauksena siitä, että arvioimme asiakasmääriemme vähenevän jopa vuosiksi.

Vastine

Rakentamisen aikaisia liikenteellisiä haittoja pyritään vähentämään työnaikaisilla liikennejärjestelyillä. Kuljetusreitit määritellään etukäteen kaupungin ja hankkeen välisin sopimuksin.

Norgani ilmoittaa, että hotelli Scandic Continentalissa käynnistyy ensi vuoden aikana osittainen peruskorjaus, joka on merkittävää pysäköintilaitoshankkeen kannalta. Sisäänkäynti parkkihalliin kulkee Norganille vuokratun tonttialueen kautta. Sisäänkäynnin kohdalla on pihakansi ja maan pinnan alla neuvotteluhuoneita, IV konehuone sekä muita käyttötiloja. Läheinen tonttiosuus sisältää ajorampin, joka hotellilogistisista syistä on käytössä ja tullaan ottamaan edelleen uuden remontin jälkeen käyttöön. Ajoyhteys parkkihalliin kulkee puistoalueen kautta Töölönkadun varrella. Lieneekö mahdollista päästä niin alas, syvälle, ettei luiska kulkisi maanalaisten tilojemme tai/ja huoltopihan kautta? Mikäli hanke alkaa, hotelliorganisaation olisi ensiarvoisen tärkeää tietää aikataulusta, räjäytysistä jne. Mikäli oma remonttimme on valmistunut ennen uuden räjäytystyön alkamista, on pakko todeta, että aikataulu on mahdollisimman huono. Kiinteistön omistajana Norgani on erittäin kiinnostunut 10 metriä maan alla tapahtuvan louhinnan vaikutuksista rakennuksen rungolle, pihakansiseinärakenteille ja kiinteistön koko rakennustekniselle ja rakennusfysikaaliselle toiminnalle.

Vastine

Mielipiteen jättämisen jälkeen on Norganin kanssa neuvoteltu hankkeiden sovittamisesta yhteen. Pysäköintilaitos ei muuta hotellin tiloja eikä reitti laitokseen kulje niiden kautta. Hotellin huoltotasolle tehdään yhteys pysäköintilaitoksen ajoluiskasta. Hotellitoiminta voi jatkua työn aikana hyvin. Massiivinen louhintatyö rakennusten alapuolella on vaativa tehtävä. Helsingissä on paljon kokemusta ja osaamista vaativien kallio-tilojen rakentamisesta keskustan alueella, eikä ole tapahtunut vahinkoa yläpuolisille rakennuksille.

Suomen Kansallisooppera kannattaa suunnitteilla olevaa yleistä pysäköintilaitosta ja toivoo, että siitä varattaisiin Suomen Kansallisooppera-



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

ran käyttöön pysäköintipaikkoja noin 200–300 kappaletta. Pysäköinti-
paikkatarve koostuu oopperassa käyvien asiakkaiden sekä oopperan
henkilökunnan autopaikoitustarpeesta. Esitysiltoina vieraiden autopaik-
katarve on noin 300 paikka, josta katetaan noin kolmasosa tällä hetkel-
lä Mäntymäen kentän yleisillä pysäköintipaikoilla. Oopperan henkilö-
kunnan käyttöön on varattu niin ikään Mäntymäen kentältä noin 70 py-
säköintipaikka, jotka eivät riitä kattamaan tämän hetkisen henkilökun-
tamäärän vaatimaa 120 pysäköintipaikan tarvetta Oopperaesitystä seu-
raavien vieraiden autopaikoitustarve ajoittuu pääosin ilta-aikaan, kun
taas oopperan henkilökunnan tarve ajoittuu sekä päivä- että ilta-aikaan.
Oopperan käyttöä palvelisi parhaiten Mannerheimintien puolelle sijoit-
tuva sisäänkäynti pysäköintilaitokseen, mikä pyydetään ottamaan
huomioon eri vaihtoehtojen sijoittelua tutkittaessa.

Vastine

Pysäköintilaitos tehdään yleiseksi pysäköintilaitokseksi, joista 600 on
osoitettava asukkaiden käyttöön. Autopaikkoja ei osoiteta erikseen
Kansallisoopperan käyttöön. Paikkojen käytöstä on sovittava laitoksen
omistajan kanssa. Mannerheimintien puolelle on tulossa varauloskäyn-
ti. Sen ottamista jatkuvaan käyttöön selvitetään. Oopperan asemakaa-
vassa sen autopaikat on osoitettu Mäntymäen kentältä. Autopaikkojen
siirtäminen pysäköintilaitokseen edellyttää asemakaavan muutosta.
Tällöin nykyiset Mäntymäen kentällä olevat paikat osoitetaan muuhun
käyttöön. Laitoksen aiheuttamat liikennevaikutukset on tehty arvioimal-
la 200 autopaikkaa asiointia varten. Mikäli asioinnin osuus kasvaa, vai-
kutukset liikenteeseen ja liittymien toimivuuteen heikkenevät.

As Oy Töölönkatu 32 B ei vastusta itse pysäköintilaitosta, vaan si-
säänajoluiskan sijoitusta. Pysäköintilaitoksen uutta ajoluiskaa ei tule si-
joittaa Töölönkadun varteen, vaan suunnitella se joko Töölöntorin
maalaisen pysäköintilaitoksen yhteyteen Töölöntorille tai muuttaa
muuten sen sijoitusta. Ajoluiska Töölönkadun varteen on täysin järje-
tön, kun otetaan huomioon, että samaan aikaan suunnitellaan Töölön-
torin alle pysäköintilaitosta johon todennäköisesti liittyy myös ajoluiskat.
Miksi Töölöntorin pysäköintilaitoksen suunnitelmia ei ole esitetty tämän
kaavamuutoksen yhteydessä, vaikka ne liittyvät läheisesti toisiinsa ja
molempia hankkeita on ajamassa sama yhtiö. Kaupunginhallitus on va-
rannut Taitokaari Oy:lle Töölöntorin alapuolisen alueen maalaisen
pysäköintilaitoksen suunnittelua varten 30.6.2010 saakka. Mikä kiire
tällä on? Töölöntori toimii jo nykyisin sekä toriaikana että toriajan ulko-
puolella pysäköintialueena ja olisi siten myös liikennejärjestelyiden
kannalta oikea ja häiriöttömämpi paikka ajoluiskalle. Ajoluiska aiheut-
taisi 400–600 auton päivittäisen ja jatkuvan lisäliikenteen jo nyt vilkkaal-
le Töölönkadulle, jossa kulkee Finnairin lentokenttäliikenne ja tukkisi



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

ajoittain kadun liikenteen kokonaan. Uusi ajoluiska tuhoaisi Kivelänkadun puistosta huomattavan osan ja ns. ylätasanteen kokonaan ja jättää luiskan taakse hankalasti virkistykseen ja esim. lasten leikkeihin hyödynnettävän kallionpyypylän. Nykyinen yhteys ja käynti Töölönkadulta puistoon katoaisi kokonaan. Minimivaihtoehtona luiska tulisi suunnitella olemassa olevan ajoluiskan paikalle, jos parempaan suunnitteluun ei ole eväitä. Koko sisäänajo pitäisi suunnitella uudelleen ja sijoittaa jonkin Dunckerinkadun puolelle, jolloin ajoyhteys parkkihalliin lyhentyisi huomattavasti.

Vastine

Mielipiteessä mainittu Töölöntorin maanalainen pysäköintilaitoshanke ei ole erillinen hanke, vaan kyseessä on tämän kaavamuutoshankkeen edellinen sijaintiehdotus. Töölöntorin alapuolelle pysäköintilaitosta ei voitu sijoittaa, koska sinne on ajateltu Töölön metron sekä Pisara-radan lippuhallitilat. Nykyinen pysäköintilaitoksen ja sen ajoluiskien sijainti on pyritty etsimään mahdollisimman läheltä Töölöntoria kaupungin omistamalta maalta. Ajoluiskien sijoittamista Töölöntorin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti erityisen arvokkaaseen miljööseen ei ole pidetty mahdollisena. Torin nykyinen tila pysäköinti- ja liikennealueena ei ole tavoitteiden mukaista kaupunkitilan käyttöä. Töölöntorin ympäristöstä tullaan laatimaan ympäristösuunnitelma, jonka yhteydessä harkitaan pysäköintipaikkojen vähentämistä. Kaupunginhallituksen tekemä varaus pysäköintilaitoksen sijoittamiselle päättyi 30.6.2010. Vuoden mittainen varaus on normaali käytäntö. Varauksen uusiminen on vireillä. Asukkaiden käyttöön osoitettujen 400–600 pysäköintipaikan aiheuttama lisäliikennettä ei pidetä merkittävänä. Uusi ajoluiska pienentää Kivelänkadun puistikon ylätasannetta. Työn yhteydessä poistetaan ja maisemoidaan puistoon liittäen nykyinen hotellin huoltotasolle johtava ajoluiska. Luiskien määrä pysyy Töölönkadulla tässä kohtaa nykyisellään. Dunckerinkatua ei pidetty sopivana ajoluiskan paikkana liikenteellisistä ja kaupunkikuvallisista syistä. Dunckerinkadulta on ajoyhteys hotellin pihaan. Vasemmalle kääntyminen Mannerheimintielle pohjoiseen tulisi järjestää liikennevaloin, joka puolestaan heikentäisi Mannerheimintien toimivuutta.

Yhteenveto Töölönkadun pysäköintilaitoksen nettikeskustelusta

Töölönkadun pysäköintilaitoksen kaavamuutosta koskeva keskustelupalsta avattiin kaupunkisuunnitteluviraston internetsivuille "KSV Foorumiin" samaan aikaan kuin hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma tuli nähtäville. Keskustelupalstalle saapui nähtävilläoloaikana (8.2.–26.2.2010) yhteensä 32 kannanottoa. Kaikki kannanotot olivat asiallisia ja julkaistiin sellaisenaan.



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

Pääosin pysäköintilaitokseen suhtauduttiin hyvin myönteisesti. 25 kommentoijaa koki pysäköintilaitoksen tarpeellisenä ja kannatettavana, neljä oli sitä vastaan ja kolme ei ottanut kantaa hankkeen tarpeeseen, vaan kommentoi ainoastaan mahdollisen sisäänajorampin sijoituspaikkaa. Laitoksen vastustajat perustelivat kantaansa ennen kaikkea uusiin pysäköintipaikkojen mukanaan tuomalla liikenteen kasvulla ja sen haittavaikutuksilla.

Laitoksen tarpeen perusteluja

Laitoksen tarvetta perusteltiin nykyisellä pysäköintipaikkojen vähyydellä, paikan etsimisestä aiheutuvalla turhalla ajelulla ja sen haitoilla, yritysten tarvitsemilla asiakaspaikoilla, laitospysäköinnin turvallisuudella, sään suojalla ja helppoudella sekä maan päällisten pysäköintipaikkojen vapautumisella muuhun kuin pysäköintikäyttöön. Pihojen ja kadunvarsipysäköinnin vähentämisen myötä voitaisiin kommentoijien mielestä lisätä pihojen viihtyisyyttä, jalkakäytävien leveyttä, helpottaa kunnossapitoa ja lisätä terassien määrää sekä parantaa pyöräilyolosuhteita ja näin vähentää jalkakäytävillä pyöräilyä.

Kustannukset

Yksi kommentoija esitti, että kaikki kustannukset tulisi kohdistua paikkojen käyttäjien maksettavaksi, verorahoilla pysäköintiä ei tule tukea. Useissa kommenteissa toivottiin, että pysäköinti laitoksessa olisi mahdollista nykyisillä asukaspysäköintitunnuksilla tai että se olisi ainakin kohtuuhintaista. Asukaspysäköintitunnuksien haltijoille pysäköinnin tulisi olla edullisempaa kuin vierailijoille. Yksi kommentoija näki yksityisen yrityksen toiminnan hyödyttävän yhteiskuntaa toiminnan arvonlisäverojen kautta.

Pysäköintipaikkojen kokonaismäärä ja liikenteen lisääntyminen

Viisi kommentoija esitti näkemyksen, että Töölön pysäköintipaikkojen kokonaismäärää ei pitäisi laitoksen myötä juurikaan kasvattaa, vaan laitospaikkoja vastaava määrä pysäköintipaikkoja tulisi samalla poistaa maan päältä. Osa kommentoijista näki tämän periaatteellisena liikenteen määrän kasvun rajoittamisen tavoitteena, osalla taustalla oli käytännöllisempiä perusteluja. Varsinkin Töölöntorin pysäköinnin kieltämistä kannatettiin ja torin kunnostamista ja elvyttämistä samassa yhteydessä. Kadunvarsien maksullisia paikkoja ehdotettiin muutettavaksi vain asukaspysäköinnille ja näin ohjattaisiin lyhytaikaista pysäköintiä laitokseen. Toisaalta esitettiin, että asukaspysäköintipaikkoja poista-



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

malla saataisiin lisää tilaa kauppojen asiakaspysäköinnille – varsinkin Töölöntorin ympärillä. Esitettiin myös, että Töölönkadulla pysäköinti voitaisiin sallia laitoksen rakentamisen jälkeen vain toisella puolella jotta saataisiin hyvä pyöräkaista pyöräilijöille. Yksi kommentoija arveli laitoksen käytön jäävän vähäiseksi jos samaan aikaan ei vähennetä kadunvarsipysäköintipaikkoja.

Suurimpana ongelmana ajoyhteys laitokseen

Pysäköintilaitoksen suurimpana ongelmana nähtiin ajoyhteyden sijoittuminen kapealle Töölönkadulle. Kommenteissa epäiltiin liikenteen lisääntymistä kohtuuttomasti kapealla asuinkadulla sekä kapean kadun ruuhkautumista. Varsinkin tämän talven kaltaisessa lumitilanteessa Töölönkadun liikenne ei suju kohtuullisesti nykyisinkään. Useissa puheenvuoroissa esitettiin, että kulkuyhteyksiä pitäisi olla kaksi, joista toinen Mannerheimintieltä. Töölönkadun ajoluiskalle esitettiin useita vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja, mm. Töölöntorin laidalle, hotellien välissä olevien rappusten kohtaan tai Dunckerinkadulle. Myös ajoyhteyden sijoittumista puistoon vastustettiin.

Pysäköintilaitoksen toiminta

Pysäköintipaikkoja ei tulisi myydä omiksi osakkeiksi vaan pysäköinnistä tulisi laskuttaa käytetyn ajan mukaan, näin varmistettaisiin laitoksen mahdollisimman laaja käyttö. Laitoksessa tulisi olla mahdollisuus myös sähköautojen lataamiseen ja laitoksen sisällä ajamisesta aiheutuvat pakokaasut tulisi puhdistaa ennen ulos johtamista. Laitokseen vievien jalankulkuyhteyksien määrää voisi kasvattaa esitetystä, esimerkiksi oopperassa kävijöitä varten voisi olla sisäänkäynti Mannerheimintien toisella puolen.

Muita yksittäisiä kommentteja

Mäntymäen kenttä voitaisiin ottaa pysäköinniltä asuntorakentamiseen. Maanalaista pysäköintiä tulisi lisätä Töölössä laajemminkin kuin vain yhden laitoksen puitteissa. Laitoksesta tulisi tehdä mahdollisimman suuri.

Julkisen nähtävilläolon jälkeinen vuorovaikutus (MRL 65 §)

Asemakaavan muutosehdotus oli julkisesti nähtävillä 25.3.–26.4.2011.

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin Helsingin Energian ja Helsingin Sähköverkko Oy:n, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän, kaupunginmuseon, kiinteistölautakunnan, pelastuslautakun-



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

nan, rakennuslautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, ympäristölautakunnan, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Liikenneviraston lausunnot. Ehdotuksesta ei tehty muistutuksia.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Helsingin Energialla ja Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole (4.4.2011) muutosehdotukseen huomautettavaa.

Pelastuslautakunta toteaa (26.4.2011), että sillä ei ole huomautettavaa Töölönkadun pysäköintilaitoksen asemakaavan muutosehdotukseen.

Kaupunginmuseo toteaa (17.3.2011), että se on lausunut asemakaavan luonnoksesta 1.3.2011. Tuolloin kaupunginmuseo esitti, että Töölöntorille ei tulisi sallia uusia rakenteita, eikä Kivelän puiston uudet rakennelmat saisi aiheuttaa esteettistä tai puiston käyttöön liittyvää haittaa. Kaupunginmuseon ilmoittamat asiat on otettu huomioon kaavaehdotusta laatiessa siten, että kaavaehdotuksesta on poistettu Töölöntorin sisäänkäynti. Kivelänkadun puistikosta on kaavan valmistelun yhteydessä laadittu yleissuunnitelma, jossa on otettu huomioon puiston merkitys alueen asukkaille. Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa 24.2.2011 päiväystä asemakaavan muutosehdotuksesta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteaa (2.5.2011), että aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi, ja ne tulee ottaa huomioon pysäköintilaitoksen ja sen louhintojen suunnittelussa ja toteutuksessa. Mikäli pysäköintilaitoksen rakentaminen edellyttää johtosiirtoja, tulee siirrot suunnitella ja toteuttaa rakennushankkeen yhteydessä ja sen kustannuksella. Suunnitelmat tulee hyväksyttää HSY:ssä.

Vastine

Pysäköintilaitoksen edellyttämät johtosiirrot suunnitellaan ja toteutetaan rakennushankkeen yhteydessä ja sen kustannuksella. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:ssä.

Kiinteistölautakunta (20.10.2011)

Kiinteistölautakunta vuokraa hanketta varten tarvittavat maanalaiset alueet sen jälkeen, kun alueelle valmisteltu asemakaavan muutos on tullut voimaan. Laadittavaan vuokrasopimukseen sisällytetään tarvittavat ehdot muun muassa suunnittelua ja toteutusta koskevasta yhteistyöstä, pysäköintipaikkojen käytöstä ja hankkeen sovittamisesta yhteen



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

alueelle suunnitellun Pisara-radan kanssa. Hotellitontin 14468/3 vuokrasopimukseen on sisällytetty ehto, että suunniteltu maanalainen pysäköintilaitos siihen liittyvine maanpäällisine yhteyksineen voidaan sijoittaa tontille ja sen alle laadittavan kaavamuutoksen mukaisesti.

Kiinteistöviraston geotekninen osasto toteaa kannanottonaan (31.3.2011), että Töölönkadun pysäköintilaitoksen kalliotilat sijoittuvat suunnitelmissa hyvin lähelle Hotelli Grownen Plazan perustamistasoa. Pysäköintilaitoksen kanavatilan ja erityisesti teknisten tilojen kohdalla on kalliotilojen ja ko. hotellin perustamistason välinen etäisyys vain n. 6,5 metriä. Ottaen huomioon teknisten tilojen jännevälin, 14–15 m, on suunnittelussa kiinnitettävä erityistä huomiota kyseisen kohdan louhinta- ja lujitussuunnitteluun.

Vastine

Asemakaavan muutoksen valmistelussa on otettu huomioon Hotelli Grownen Plazan perustamistasot. Kaavassa on määräys maanalaisten tilojen sijoittamisesta, louhimisesta ja lujittamisesta siten, ettei rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille. Lisäksi on määrätty, että korttelin 468 rakennusten alapuolella louhittaessa on jätettävä vähintään 8 metriä kalliota rakennuksen alapohjan ja pysäköintilaitoksen kaaton väliin kanavatilaa lukuun ottamatta. Kanavatiila on suunnitelman mukaan 4 metriä leveä, jolloin sille riittää pienempi kalliokatto. Selvää on, että jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kyseisen kohdan louhinta- ja lujitussuunnitteluun.

Rakennuslautakunta toteaa (12.4.2011), että pysäköintilaitos on tervetullut ja alueen asumisolosuhteita kohentava ratkaisu. Laitos palvelee myös alueella sijaitsevien kulttuurilaitosten kävijöitä. Koska laitos varustetaan myöhemmin myös väestönsuojaksi, on se investointina monipuolinen. Maanalaiset hankkeiden maanpäälliset ratkaisut merkitsevät usein massiivisia ja kaupunkikuvassa näkyviä ratkaisuja. Sen vuoksi kallioteknisen suunnittelun ohella hankkeeseen otetaan alusta saakka mukaan kaupunkikuvaan erikoistunut korkean osaamistason suunnittelu. Kaikista hissien ja porraskuilujen yhteyteen rakennettavista sisäänkäyntirakennelmista tulee tehdä kattavat suunnitelmat ja ympäristöselvitykset ennen kuin louhintatöihin ryhdytään. Suunnittelussa tulee myös ratkaista laitoksen opastamiseen liittyvät kysymykset. Erityisesti tulee ratkaista kysymys kaikista pelastusviranomaisien vaatimista uloskäytävistä ja pelastusyhteyksistä maan pinnalle ennen luvan myöntämistä. Kaavaehdotus jättää tältä osin tilaa tulkinnoille. Ei ole hyväksyttävää, että välttämättömiä pelastusyhteyksiä ryhdytään ratkomaan vaiheessa, jossa niille ei enää ole löydettävissä kaupunkikuvallisesti tyydyttäviä ratkaisuja. Kivelänkadun varrella oleva puisto on asukkaille



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

tärkeä lähivirkistysalue. Pysäköintilaitos tuottaa väistämättä muutoksia puiston ilmeeseen ja käytettävyyteen. Puiston suunnitteluun ja sen identiteettiin tulee kiinnittää huomiota ja esittää kattavasti lopputilannetta havainnollistavat illustraatiot. Haastavana suunnittelutehtävänä tulee olemaan puiston eteläpuolinen uusi sisäänkäyntirakennus. Rakennus tulee sovittaa taitavasti kahden suuren hotellikokonaisuuden väliin ilman, että se koetaan vakiintunutta tilannetta huonontavaksi lisäksi. Pikemminkin kohde tarjoaa mahdollisuuden ympäristön parantamiseen.

Jo kaavoitusvaiheessa tulee esteetön liikkuminen tutkia koko asema-kaavan muutosalueella. Pysäköintilaitoksesta ja sen lähettyiltä on syytä varata riittävästi tilaa myös polkupyöriä varten. Yleisistä käymälöistä on myös jatkuva puute. Maanalaiset pysäköintilaitokset tarjoavat hyvän tilaisuuden korjata käymälöiden vajetta. Jotta laitoksesta muodostuu tilapäisiä käyttäjiä houkutteleva vaihtoehto maanpäälliseen pysäköintiin, on tiloista tehtävä esteettisesti viihtyisiä.

Ilmatieteenlaitoksen laatima ilman laatua koskeva leviämisselvitys perustuu siihen, että pysäköintilaitoksen autopaikoista on asukkaiden käytössä 30 %. Jos yleisötilaisuuksien pysäköinti on ennakoitua laajempaa, tulee leviämisselvitys päivittää ja tarkistaa ilmanvaihdon mitoitus todellisen käyttötilanteen mukaisesti. Nyt kaavaehdotus lähtee siitä, että poistoilmakuilun maanpäällisen osan korkeus on enintään 5 metriä maan tasosta lukien. Ei ole varmaa, onko korkeus riittävä. Joka tapauksessa ilmanvaihtohormin melutasoa koskevaa kaavamääräystä tulee tarkentaa muotoon, jossa A-painotettu keskiäänitaso ei saa ylittää asuinrakennusten lisäksi myöskään hotellien ulkopuolella lukemaa 45 dBA. Pohjaveden pinnan haitallisen alenemisen lisäksi tulee kaavassa kieltää myös ympäristölle haitallinen orsiveden alentaminen.

Maanalaisiin tiloihin johtavan ajoluiskan suuaukon enimmäiskorkeudeksi on esitetty 3,7 metriä. Huoltokalusto vaatii yleensä 4,2 metrin vähimmäiskorkeutta.

Rakennustyönaikaiset järjestelyt tulee toteuttaa niin, että ympäristöhäiriöt jäävät mahdollisimman pieniksi. Tämä edellyttää yhteistyötä ympäristökeskuksen ja rakennusvalvontaviraston välillä ennen rakennuslupien myöntämistä.

Vastine

Asemakaavan muutoksen valmistelussa ovat kaupunkikuvalliset kysymykset olleet koko valmistelun ajan suunnittelun keskiössä. Kivelänkadun puistosta on laadittu yleissuunnitelma. Maanpäällisiä rakenteita ja niiden sopivuutta kaupunkikuvaan on tutkittu näkymäkuvin. Pelastuslai-



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

toksen kanssa on tehty yhteistyötä ja poistumisteiden määrä ja sijainnit on katsottu riittäviksi. Pelastuslautakunnalla ei ollut huomauttamista asemakaavan muutosehdotuksesta. Asemakaavan muutosehdotukseen on tarkennettu melumääräyksen olevan voimassa myös hotellien ulkopuolella. Kaava-alueella ei ole kiinteistöviraston geoteknisen osaston mukaan orsivettä.

Pysäköintilaitoksen aiheuttamilla päästöillä on hyvin vähäinen vaikutus lähialueen ilman laatuun. Ilmatieteen laitoksen laatiman leviämismalliselvityksen typpidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuudet ovat korkeimmillaankin noin 1 % ohje- ja raja-arvoista. Piipun korkeus 5 m maan tasolta on riittävä.

Hakija on neuvotellut hotellin kanssa huoltoyhteyden olosuhteista työmaan ajan sekä lopputilanteesta. Hotellin huoltopihan rampin ajokorkeus on nykyisellään 3 metriä. Pysäköintilaitokselle riittävä vapaa korkeus on 3,5 metriä. 3,7 metrin minimikorkeus ei huononna hotellin huoltoyhteyden tilannetta ja on riittävä pysäköintilaitoksen huoltotarpeeseen. Jotta puistoon tulevan ajoluiskan tekemä aukko olisi mahdollisimman pieni, ei ajokorkeutta ole tarkoituksenmukaista korottaa kaavassa 4,2 metriin.

Yleisten töiden lautakunta toteaa lausunnossa (3.5.2011), että ajorampin sijoittaminen puistoon vähentää puiston virkistysarvoa ja leikkaa osan puistoa liikenteen käyttöön. Viitesuunnitelmassa on esitetty katu- ja muita istutuksia lähelle tukimuureja ja kannen päälle. Näiden istutusten toteutuminen on epävarmaa, koska rakenteiden lopullisia mittoja, korkoasemia tai sijaintia ei tiedetä. Parhaimmassakin tapauksessa kannen päällä menestyvät vain pienet ja matalat puut. Alue on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Taka-Töölö on mukana Suomen DoCoMoMo-työryhmän ylläpitämässä merkittävien rakennusten ja ympäristöjen valikoimassa. Puistossa on avokallio. Sen säilyminen ajorampin rakentamisesta huolimatta on tärkeä puiston identiteetin kannalta. Maanalaisen rakentamisen hallitseminen suhteessa maanpälle tuottamiin elementteihin on aiemmissa luola- ja tunnelihankkeissa osoittautunut vaikeaksi. Erilaisia rakenteita, kuten suurikokoisia ilmastointikanavia, ajoramppeja ja sisäänkäyntejä, on tulossa runsaasti osaksi keskeistä kaupunkikuvaa. Tuloksena saatetaan olla sekava katu- ja puistomiljöö. Dunckerinkadulla sisäänkäynnin sijainti on merkitty jalkakäytävälle. Kaavaa tulee tarkentaa niin, että kaualueella jalankulku on järjestettävissä esteettömästi.



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

Vastine

Asemakaavan muutosehdotuksen laadinnan yhteydessä puistolle laadittiin yleissuunnitelma, jossa selvitettiin uusien rakenteiden sijainti ja laajuus suhteessa puiston rakenteisiin ja istutuksiin. Dunckerinkadulla sijaitseva sisäänkäynti sijaitsee tehtyjen suunnitelmien perusteella kokonaan tontin puolella. Asemakaavassa oleva map-aluerajaus on suurempi kuin kuilun ja sisäänkäynnin tarvitsema tila, koska se sisältää myös maanalaisen suojavyöhykkeen. Riittävä jalankulun tila voidaan varmistaa jatkosuunnittelussa.

Ympäristölautakunta toteaa (3.5.2011) lausunnossaan, että kaavoituksen yhteydessä on kaupunkisuunnittelulautakunnan aloitteesta laadittu selvitys lähialueiden maankannen yläpuolella sijaitsevien autopaikkojen vähentämisestä. Kaavaselostuksen mukaan Töölöntorin kunnostuksen yhteydessä poistuu noin 100 autopaikkaa. Tulevien lähiympäristön liikennejärjestelyjen yhteydessä voitaneen jatkossa poistaa lisää kaduilla ja toreilla olevia paikkoja. Ympäristölautakunnan mielestä pysäköintihankkeissa tulisi aina osoittaa, miten samalla voidaan vastaavasti poistaa maanpintatason paikkoja. Tämän tulee olla tavoitteena myös Töölöntorin pysäköintihallin suunnittelussa.

Vastine

Autopaikkojen vähentäminen kadun varsilta lisää yleistä viihtyisyyttä ja parantaa kaupunkikuvaa. Taka-Töölön alueella asukaspaikkojen määrä on alhainen verrattuna tarpeeseen. Pysäköintilaitoksen rakentamisella pyritään parantamaan asukkaiden asumisolosuhteita. Autopaikkojen vähentämistä tutkitaan, mutta on selvää että kadunvarsipaikkoja tarvitaan tulevaisuudessakin, mm. asiointiin.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa (5.5.2011) lausunnossaan, että ajoluiskan, teknisten laitteiden ja sisäänkäyntien detaljisuunnittelussa ja materiaaleissa on huomioitava arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Kivelän puistossa teknisten rakennelmien tulee olla mahdollisimman pieniä ja sijoittua siten, että ne eivät haittaa puiston käyttöä. Pisara-rata ja metro on otettu suunnitelmassa huomioon. Asemakaava täyttää sille maankäyttö- ja rakennuslaissa asetetut vaatimukset.

Vastine

Asemakaavan muutoksen valmistelussa tehtiin Kivelänsäädän puistikosta ympäristösuunnitelma. Siinä selvitettiin miten uudet rakenteet voivat soveltua ahtaaseen puistoon. Asemakaavan muutoksessa edellytetään,



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

että maanpinnan yläpuolisien rakenteiden on oltava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisia ja ilmeeltään läpinäkyviä.

Liikennevirasto toteaa (14.9.2011) lausunnossaan, että Töölönkadun pysäköintilaitosta suunniteltaessa on Pisararadan yleissuunnitelma ja myöhemmät suunnitelmat otettava huomioon. Kaavamuutoksessa on raideliikenteen kannalta kriittisin alue osoitettu merkinnällä ma-LR, mutta alueen raja- ja epäs selväksi, koska vain yksi suora on varustettu piirroksimerkein. Liikenneviraston tiedossa on, että Töölön pysäköintilaitoksen suunnittelu ja kaavamuutos on tapahtunut yhteistyössä Pisararadan yleissuunnittelun kanssa. Töölön pysäköintilaitoksen toteutuksessa on myöhemminkin otettava Pisararadan vaatimukset huomioon. Pisararadan tunneli varo-alueineen tultaneen lunastamaan käyttöoikeuksin Liikennevirastolle. Näiden alueiden sijainnista ja muulle rakentamiselle aiheuttamista vaatimuksista on sovittava etukäteen tapauskohtaisesti Liikenneviraston suunnitteluyksikön kanssa. Maanalainen rautatietunneli asemineen aiheuttaa rakentamisrajoituksia ympäristöönsä. Muu rakentaminen rautatietunnelin lähiympäristössä tapahtuu yleensä hyväksymis- ja lausuntomenettelyn kautta. Yleensä rajoituksia voi aiheutua vielä 250 m:n päässä rautatietunnelista, jos hankkeeseen sisältyy suuria massalouhintoja tai pohjavedenpintaan tai virtaukseen vaikuttavia toimenpiteitä. Maanalaisesta rautatietunnelista aiheutuu myös tärinähaittoja ympäristöön, jotka kuitenkin pyritään eliminoimaan. Pysäköintilaitoksen Töölönkadulta tuleva ajotunneli on alimmillaan noin 18 m etäisyydellä Pisararatavarauksen katosta eli siitä ei aiheutune ongelmia Pisararadan rakentamiselle. Alle 100 m etäisyydellä sijaitsevista tavallisissakin louhintahankkeissa tulee noudattaa Liikenneviraston hyväksymis- ja lausuntomenettelyä. Usein eniten ongelmia aiheutuu vastaavissa hankkeissa ajotunneleiden sijoittamisesta ja louhinnasta kuten tässäkin hankkeessa on jo ennakoitu. Jos muu rakentaminen tapahtuu ennen rautatietunnelin rakentamista, ovat, em. rajoitukset huomattavasti vähäisempiä. Merkittävistä kaavoitus-, suunnittelu- tai rakentamishankkeista ja erityisesti tunnelin tai sen arvioidulle varoalueelle ulottuvista hankkeista pyydetään kuitenkin olemaan etukäteen yhteydessä Liikenneviraston suunnitteluyksikköön. Myös pintavesien ja maa-alaisten vesien hallittuun poisjohtamiseen sekä putkistojen ja ympäristöjen suojaamiseen sekä veden poisjohtamiseen vauriotapauksissa sekä alueen kuivatukseen yleensä tulee kiinnittää suurta huomiota, koska kaava-alue on tärkeä liikenteen risteyspaikka ja mahdolliset vesivauriot voivat aiheuttaa huomattavaa haittaa liikenteelle. Liikennevirastolla ei ole muuta huomauttamista Töölön pysäköintilaitoksen kaavamuutokseen.



24.2.2011, täydennetty 20.12.2011

Vastine

Asemakaavan muutosehdotukseen merkitty rajauserottaa pysäköintilaitoksesta alueen, jolla Pisara-rata on suunniteltu sijaitsevan. Merkintä näyttää ratavarauksen itäreunan sijainnin. Asemakaava ehdotukseen on lisätty määräys ottaa pysäköintilaitoksen jatkosuunnittelussa huomioon Pisararadan tilavaraukset liikenneviraston hyväksymällä tavalla.