



1

**Mannerheimintien pyörätiejärjestelyt välillä Runeberginkatu  
Postikatu (a-asia)**

HEL 2013-002548 T 08 00 04

hankenro 0923\_8

**Päätösehdotus**

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen hyväksyä liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6170-54, 6171-34 ja 6172-34 mukaiset pyörätiejärjestelyt välillä Runeberginkatu - Postikatu, joiden kustannusennuste on ensimmäisessä vaiheessa 1,7 miljoonaa euroa ja toisessa vaiheessa 1,8 miljoonaa euroa.

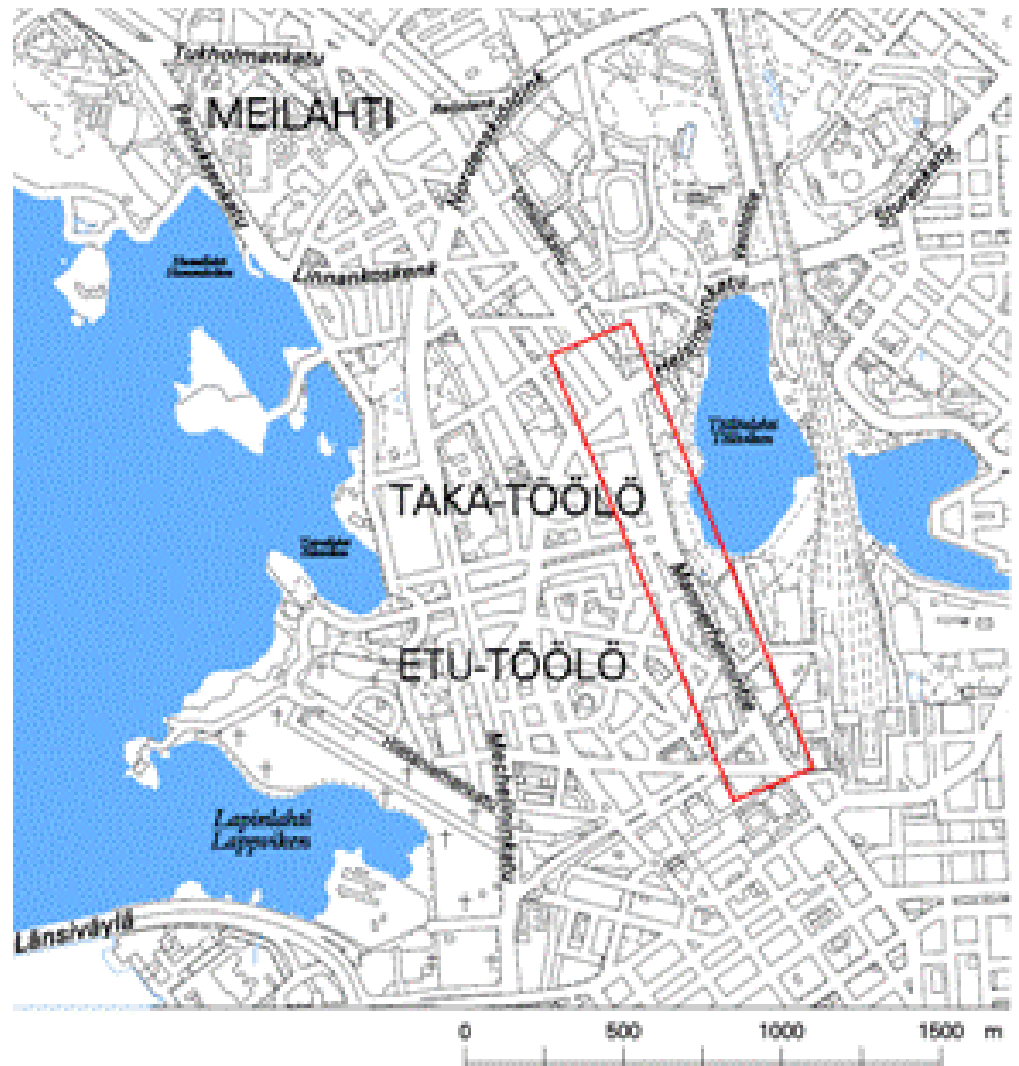
Päätöksen jakelu:

- yleisten töiden lautakunta

**Tiivistelmä**

Liikennesuunnitteluosastolla on laadittu pyörätiesuunnitelma Mannerheimintielle Runeberginkadun ja Postikadun väliselle osuudelle. Pyöräliikenne on eroteltu moottoriajoneuvoliikenteestä Mannerheimintien vilkkauden vuoksi. Pyöräliikenteen järjestelyt ovat yksisuuntaisia, ja pyörätieosuudet toteutetaan kolmitasoratkaisuna, jossa pyöräily on eroteltu reunakivellä omalle tasolleen niin moottoriajoneuvoista kuin jalankulustakin. Risteysalueilla pyöräliikenne kulkee ajoradan tasolla, mikä helpottaa vuorovaikutusta autoliikenteen kanssa ja selkeyttää pyöräilyn erottelua jalankulusta. Suunnitelma vastaa kaupungin asettamia tavoitteita jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi.

**Esittelijä**



#### Lähtökohdat

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 22.5.2012 kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetilan 2025, jonka mukaisesti kantakaupungin pyöräliikenteen verkkoa ryhdytään täydentämään. Nyt suunniteltu osuus on tavoitetilan mukainen.

Mannerheimintielle suunniteltu osuus on noin 1,5 km pitkä. Mannerheimintie on pääkatu, jolla nopeusrajoitus on 40 km/h. Vuorokausiliikennemäärä on noin 37 000 moottoriajoneuvoa (autot ja raitiovaunut) sekä noin 3 800 pyöräilijää (kesäkuun arkipäivä).

Liikennesuunnitelman tarkoituksena on kehittää pyöräliikenteen järjestelyjen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä vastata Mannerheimintien kasvavaan pyöräliikennemäärään. Kantakaupungin pyöräliikennejärjestelyjä suunnitellaan pääsääntöisesti yksisuuntaisina pyöräteinä ja -kaistoina paremman välityskyvyn ja turvallisuuden



vuoksi. Mannerheimintien nykyiset toispuoliset kaksisuuntaiset järjestelyt ovat liikkujille osin epäselviä ja aiheuttavat liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia sekä ajoittaisia kapasiteettiongelmia jo nykyisillä pyöräilijämäärillä.

Kantakaupungin pyöräliikenteen järjestelyiden yksisuuntaistaminen on pitkä prosessi, jonka toteutuminen kestää usean vuoden ajan. Yksisuuntaisuuden toimivuus paranee sitä myötä kun yhtenevien, toisiinsa saumattomasti yhteen sopivien järjestelyjen verkko täydentyy.

#### Suunnitelma yleisesti

Laadukkaat pyöräliikenteen järjestelyt parantavat turvallisuutta, sujuvuutta, saavutettavuutta ja pyöräilyn houkuttelevuutta.

Kantakaupungin katuverkossa jalankulun, pyöräilyn ja autoliikenteen yhteensovittaminen on avainasemassa. Sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta yhteensovittaminen edellyttää erillisten pyöräliikennejärjestelyiden toteuttamista niillä katuosuuksilla, joilla vilkkaan autoliikenteen rauhoittaminen ei tule kyseeseen. Nämä ovat autoliikenteen pää- ja kokoojakatuja, joiden varsille sijoittuu suhteellisesti eniten toimintoja ja jotka pääsääntöisesti muodostavat suurimmat ja helpoiten hahmotettavat reitit myös pyöräliikenteelle. Siksi erityisesti kantakaupungissa on tavoiteltavaa, että autoliikenteen pääreitit ovat myös pyöräilyn pääreittejä. Nyt suunniteltu osuus on kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetilan 2025 mukainen (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012).

Katuosuudella on lukuisia kivijalkakauppoja. Jalankulkijoita on paljonkummallakin puolella katuja. Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta rakenteellisesti, jotta voidaan turvata jalankulkijoille rauhoitettu oma katutila.

Suunnitelmassa on huomioitu kantakaupungin pääkadun erityisolosuhteet. Liikenteen luonteesta ja jalankulkijamäärästä johtuen suunnittelun lähtökohtana on ollut kulkumuotojen erottelu. Pääasiallisena suunnitteluratkaisuna Mannerheimintielle esitetään kööpenhaminalaistyylistä ns. kolmitasopyörätietä, joka erottelee rakenteellisesti pyöräliikenteen sekä jalankulkijoista että autoilijoista. Risteysalueilla pyöräliikenne lasketaan ajoradan tasoon. Jalankulun kanssa samassa tasossa olevat pyörätiet toteutetaan värillisellä asfaltilla erottelun tehostamiseksi. Turvallisuuden parantamiseksi tietyissä kohdissa käytetään myös pyöräkaistoilla ja risteysalueilla punaista huomioväriä. Pyöräteillä ja -kaistoilla käytetään pintamateriaalina vain asfalttia.

Liikennemerkit ja liikennevalotolpat sijoitetaan jalkakäytävän ajoradan puoleiseen reunaan tai kiinnitetään rakennukseen. Pyörätietä



käsitellään ajoradan osana, eikä sille aseteta mitään fyysisiä esteitä. Fyysisillä esteillä tarkoitetaan liikennemerkkitolppien ja liikennevalopylväiden lisäksi mainoslaitteita, valaisinpylväitä, pysäkkikatoksia, sähkökaappeja yms.

Piirustuksissa on esitettyä poikkileikkausmittoja oleellisilta osilta suunnitelmaa.

Suunnitelmassa on pyritty ottamaan huomioon esteettömän ympäristön laatukriteerit. Jalankulku erotellaan ajoneuvoliikenteestä rakenteellisesti, minkä ansiosta myös esteettömyys paranee.

Suunnitelman ensimmäisessä vaiheessa raitioliikenteen kiskolinjaus ei muutu ja kiskoalueet säilyvät nykyisellään. Kiskoalue esitetään kuitenkin korotettuna koko suunnitelman alueella, koska korottaminen on raitiovaunuliikenteen kannalta tavoiteltua vähentäen autoliikenteen aiheuttamia häiriöitä ja parantaen raitioliikenteen nopeutta ja luotettavuutta. Korotus esitetään suunnitelmakuvassa, mutta niitä ei ole sisällytetty kustannusennusteeseen suunnitelman ensimmäisessä vaiheessa.

Suunnitelma on jaettu maantieteellisesti kahteen osaan; eteläiseen osaan (piirustus 6170-54) ja pohjoiseen osaan (piirustukset 6171-34 ja 6172-34). Pohjoinen osa on kaksivaiheinen. Suunnitelman toisen vaiheen toteuttaminen edellyttää kiskojen siirtoa Dunckerinkadun ja Runeberginkadun välisellä osuudella sekä Oopperan risteyksen kiskoristikon uusimista. Ristikko ja kiskot kyseisellä osuudella uusittiin hiljattain. Todennäköisesti taloudellisesti on perusteltua rakentaa ensin väliaikaiset järjestelyt (ensimmäinen vaihe) kevein toimenpitein ja toteuttaa tavoitetilan mukaiset järjestelyt (toinen vaihe) vasta myöhemmin.

Suunnitelman eteläinen osa (piirustus 6170-54)

Itäinen puoli Postikadulta pohjoiseen

Väli Postikatu Kiasma

Mannerheimin aukiolla hyödynnetään nykyistä pyörätietä pysäkkien takana, missä pyörätie liittyy uuteen suunnitelmaan. Arkadiankadun suojatien kohdalla erotellaan jalankulku nykyistä selkeämmin pyöräliikenteestä tasoerolla.

Väli Kiasma Musiikkitalo

Pyörätie suunnitellaan nykyisen jalkakäytävän tilaan, jonka leveys on vähimmillään vain 3,0 m. Pyörätie on ahtaudesta johtuen suunniteltu samaan tasoon jalankulun kanssa.



#### Musiikkitalon edusta

Yksisuuntaisten pyöräliikenteen järjestelyiden myötä Musiikkitalon edustan pyörätiejärjestelyjä voidaan parantaa. Toteutetaan ns. kolmitasopyörätie ajoradan viereen. Samalla nykyinen pyörätie muutetaan jalankulun käyttöön. Saattopaikka muutetaan siten, että siitä on esteetön käynti jalankulkualueelle.

Töölönlahdenkadun pohjoispuolelle Mannerheimintien yli on suunniteltu pyöräliikenteelle ylityspaikka. Uusi ylitysmahdollisuus hieman pienentää liittymän välityskykyä, mutta on välttämätön Töölönlahdenkadun pyörätien vuoksi. Mannerheimintien ylittävä suojatie esitetään siirrettäväksi lähemmäksi Töölönlahdenkadun liittymää. Näin pyöräilijät ja autoilijat näkevät toisensa paremmin ja turvallisuus risteysalueella paranee.

#### Väli Töölönlahdenkatu Eteläinen Hesperiankatu

Olemassa oleva pyörätie parannetaan kolmitasopyörätieksi. Taustalla on selkeämpi erottelu jalankulkuun nähden. Finlandiatalon edustalta Mannerheimintien varrelta esitetään poistettavaksi nykyinen saattotasku, jotta reunakivilinja sekä jalankulun että pyöräliikenteen linjaukset voidaan pitää suorina. Finlandiatalon itäpuolelle Karamzininrantaan valmistuu hyvät saattotilat, minkä lisäksi henkilökunta pitää tarpeellisena säilyttää saattomahdollisuus myös Mannerheimintien puolelta. Saattoliikenne voidaan ohjata talon yläaukiolle.

#### Väli Eteläinen Hesperiankatu Dunckerinkatu

Jatkuvuus Hesperiankatujen suuntaan toteutetaan pyöräkaistoja pitkin. Nykyinen pyörätie Eteläiseltä Hesperiankadulta puretaan. Töölönkadun länsipuolella puiston pyörätieyhteys säilytetään toistaiseksi nykyisellään. Hotellien kohdan bussipysäkkien takaa linjattava pyörätie voidaan toteuttaa nykyisen pyörätien tapaan samassa tasossa jalankulun kanssa, mutta pysäkkitala tulee erotella kaiteilla pyörätiestä sekä pyöräilijän että bussimatkustajan turvallisuuden parantamiseksi.

#### Läntinen puoli Dunckerinkadulta etelään

#### Väli Dunckerinkatu Pohjoinen Hesperiankatu

Lyhyt kortteliväli on ahdas mistä syystä se on toteutettava pyöräkaistana.

#### Väli Pohjoinen Hesperiankatu Museokatu

Eteläisen Hesperiankadun eteläpuolella oleva bussipysäkki siirretään Cygnaeuksenkadun eteläpuolelle. Taustalla on tilanpuute nykyisessä



pysäkin kohdassa. Cygnaeuksenkadun eteläpuolella Kansallismuseon muurin vieressä on tilaa paremmin ja pysäkkityö on suorassa.

Kansallismuseon raitiovaunupysäkkien kohdalla on ahdas paikka ja pyöräliikenne on suunniteltu pyöräkaistalle.

Väli Museokatu - Pohjoinen rautatienkatu

Kyösti Kallion patsaan edusta rauhoitetaan vain jalankululle. Pyöräliikenteen kannalta tärkeä Museokadun ja Töölönlahdenkadun yhteys voidaan toteuttaa vain, jos puistoon avataan entinen yhteys uudelleen patsaan pohjoispuolelle.

Patsaan kohdalla pyörätien rakentaminen Mannerheimintien varteen on tasauksen ja nykyisten puuston kannalta haasteellinen. Tavoitteena on sovittaa pyörätie Mannerheimintien varteen siten että kunnossapidon edellytykset voidaan turvata sekä nykyinen puusto voidaan säilyttää. Kohde vaatii liikennesuunnitelmaan pohjautuvaa tarkempaa suunnittelua.

Eduskuntatalon edustalla jalkakäytävän ja nurmikon välissä olevaa muuria siirretään eduskuntataloon päin, jotta jalkakäytävää voidaan leventää hiukan. Nykyinen pyörätie parannetaan kolmitasopyörätieksi, jolloin se on selkeämmin eroteltu jalankulusta.

Väli Museokatu - Salomonkatu

Pyöräliikenne suunnitellaan tilanpuutteen vuoksi pyöräkaistalle. Pyöräkaista ohjataan suorassa linjassa Arkadiankadun yli ja jatketaan kolmitasopyöräteillä kohti nykyistä pyörätietä Salomonkadun eteläpuolella.

Baanan ramppiyhteydet

Baanan ja Mannerheimintien länsipuolen välille esitetään jatkosuunniteltavaksi ramppiyhteyttä. Mannerheimin itäpuolella, ns. Ala-Mannerheimintien ja Baanan risteuksen turvallisuutta parannetaan. Risteykseen on suunniteltu paremmat näkemät ja parempi erottelu jalankulun ja pyöräliikenteen välille.

Suunnitelman pohjoinen osa - ensimmäinen vaihe (piirustus 6171-34)

Itäisellä puolella Mannerheimintietä suunnitelma ei aiheuta muutoksia nykyiseen pyörätiehen. Läntisellä puolella pyörätie suunnitellaan kevein toimenpitein nykyisen jalkakäytävän viereen. Kivelänkadun liittymä korotetaan, jossa Kivelän kadun suuntainen autoliikenne ajaa jalkakäytävän ja pyörätien yli. Dunckerinkadun pohjoispuolella katualueen ja tontin rajalla olevat neljä puuta poistetaan tilanpuutteen vuoksi. Oopperan risteysalueella yksisuuntaisen pyöräliikenteen



toteutuminen vaatii toimenpiteitä koko risteyksen ympäristössä. Paavo Nurmen polun kaksisuuntainen pyörätie osoitetaan liittyväksi Mannerheimintiehen kisahallin eteläpuolella.

#### Suunnitelman pohjoinen osa - toinen vaihe (piirustus 6172-34)

Suunnitelman pohjoisella osalla kaikilla kulkumuodoilla on tilaa liian vähän. Lisäksi katupuut voivat huonosti liian kapeassa tilassa. Suunnitelman toinen vaihe parantaa kadun olosuhteita kautta linjan.

Ajantasaisessa asemakaavassa katualueen ja puiston raja on nykyisen puiston alueella. Suunnitelmassa otetaan koko katualue katuelementtien käyttöön. Näin voidaan saavuttaa nykyisin ahtaaseen katukuiluun kaikille kulkumuodoille, jalankulkijoille ja istutuskaistalle laadukkaat olosuhteet.

#### Vaikutukset talvihoitoon

Rakenteellisesti jalankulusta erotellut pyörätiejärjestelyt ovat pääsääntöisesti talvihoidon edellyttämän minimimitoituksen mukaisia. Tämä mahdollistaa pyöräteiden ja -kaistojen talvihoidon nykyisillä urakointijärjestelyillä. Pyöräkaistat ja jalankulusta rakenteellisesti erotellut pyörätiet eivät kuitenkaan ole ihanteellisia nykyisten talvihoitojärjestelyjen kannalta. Korkealaatuisen ja kustannustehokkaan talvihoidon varmistamiseksi kantakaupungin tavoiteverkon mukaiset pyöräliikennejärjestelyt suunnitellaan yhdenmukaisiksi reittikokonaisuuksiksi, jotka ovat vaihteittain sisällytettävissä reittikohtaisen urakoinnin piiriin.

#### Vuorovaikutus

Suunnitelma oli esillä kaupunkisuunnitteluviraston verkkosivuilla ksv-foorumilla 3.9.-24.9.2012. Suunnitelmiin saatiin useita mielipiteitä, joissa kiiteltiin suunnitelman olevan oikeansuuntainen muutos sujuvampaan ja turvallisempaan pyöräilyyn Helsingissä. Suunnitelman katsottiin korjaavan selkeän puutteen pyörätieverkostossa tuomalla Mannerheimintien länsipuolellekin pyörätien. Suunnitelmassa esitetty uusi bussipysäkkiratkaisu sen sijaan mietitytti ja useissa mielipiteissä katsottiinkin pyörätien, joka kulkee bussipysäkin editse, olevan turvallisuusriski niin pyöräilijälle itselleen kuin bussiin nousijalle ja erityisesti bussista poistuvalla. Keskustelussa peräänkuulutettiin uudenlaisen kaikkia osapuolia paremmin huomioivan liikennekulttuurin omaksumista niin pyöräilijöille, jalankulkijoille kuin autoilijoille.

Internetkyselyn tiivistelmä on luettavissa:

[http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2013\\_kaavakuvat/2012\\_011715\\_yhteen\\_veto031012.pdf](http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2013_kaavakuvat/2012_011715_yhteen_veto031012.pdf)



Palautteen perusteella suunnitelmaa tarkistettiin muun muassa seuraavilta osin:

- Mannerheimintien pyörätieltä ja Töölöstä on vaikea päästä Baanalle. Samoin yhteys Baanalta etelään Mannerheimintielle on haasteellinen. Suunnitelmaan lisättiin ramppiyhteys Mannerheimintieltä Baanalle Pikkuparlamentinpuiston viereen jatkosuunnittelun lähtökohdaksi. Jatkosuunnittelussa selvitetään rampin toteutettavuuden edellytykset.
- Pysäkkijärjestelyitä korjattiin käytävissä olevan tilan antamissa rajoissa. Pysäkkiä ei toteuteta vuorovaikutuksessa esitetyllä tavalla, joka on soveltuvampi rauhallisemmalle pysäkillä. Mannerheimintien pysäkit ovat vilkkaita ja pysäkillä on hyvä osoittaa edes pieni poistumistila bussimatkustajille ennen astumista pyörätielle.
- Nykyistä samassa tasossa jalankulun kanssa olevaa pyörätietä kritisoitiin. Tasoero ei pohjoisella osalla ole mahdollinen vielä ensimmäisessä vaiheessa tilan puutteen vuoksi. Toisessa vaiheessa pyöräliikenne erotellaan jalankulusta tasoerolla.

Suunnitelmaa on valmisteltu yhdessä kaupunkisuunnitteluviraston, HKL:n, HSL:n ja rakennusviaston eri asiantuntijoiden kanssa. Perusteellinen vuorovaikutus asukkaiden ja muiden osallisten kanssa toteutetaan katusuunnitelman yhteydessä.

## Kustannukset

Liikennesuunnitelman ensimmäisen vaiheen kustannusennuste on noin 1,7 milj. euroa sisältäen myös Baanan ympäristön parannustoimenpiteet. Kustannusennuste ei pidä sisällään mahdollisia suunnitelmassa esitettyjä raitiovaunukaistojen korotuksia. Toisessa vaiheessa suunnitelman pohjoisen osan kustannusennuste on 1,8 milj. euroa sisältäen myös kiskotyöt. HKR on kiirehtinyt päätöstä liikennesuunnitelmasta voidakseen käynnistää katusuunnittelun ja varautua rakennustyön aloittamiseen mahdollisimman pian.

## Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

## Lisätiedot

Niko Palo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37220  
niko.palo(a)hel.fi  
Paula Tuovinen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37093  
paula.tuovinen(a)hel.fi

## Liitteet

**Postiosoite**  
PL 2100  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

**Käyntiosoite**  
Kansakoulukatu 1 A  
Helsinki 10  
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

**Puhelin**  
+358 9 310 1673  
**Faksi**  
+358 9 310 37170

**Y-tunnus**  
0201256-6

**Tilinro**  
FI0680001200062637  
**Alv.nro**  
FI02012566





26.02.2013

- |   |                   |
|---|-------------------|
| 1 | Piirustus 6170-54 |
| 2 | Piirustus 6171-34 |
| 3 | Piirustus 6172-34 |

**Otteet**

**Ote**

Helsingin seudun liikenne -  
kuntayhtymä

**Otteen liitteet**

Oikaisuvaatimusohje,  
kaupunkisuunnittelulautakunta

Liite 1

Liite 2

Liite 3