



§ 269

Mannerheimintie välillä Paavo Nurmen tie – Postikatu, katusuunnitelman hyväksyminen, Kluuvi, Etu-Töölö, Taka-Töölö, nro 30270/1-4

HEL 2015-003111 T 10 05 02

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

osastopäällikkö
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Petra Rantalainen, projektipäällikkö, puhelin: 310 39795
petra.rantalainen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Yleisten töiden lautakunta päättää hyväksyä Mannerheimintie välillä
Paavo Nurmen tie – Postikatu, katusuunnitelman nro 30270/1-4.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat ja tavoitteet

Suunnittelualueella on voimassaolevat asemakaavat.

Mannerheimintie on vilkasliikenteinen pääkatu, joka rajautuu suurelta osin julkisten rakennusten korttelialueisiin, aukioihin ja puistoalueisiin. Itäpuolella sijaitsevat Oopperatalo, Hesperian puisto, Finlandia-talo, Musiikkitalo, Hakasalmen puisto, Kaupunginmuseo, Nykyaiteen museo ja Mannerheiminaukio. Länsipuolella sijaitsevat Hesperian Esplanadi, Kansallismuseo, J.R. Aspelinin aukio, H.F. Antellin aukio, Eduskuntapuisto, Eduskuntatalo, Pikkuparlamentin puisto ja Paasikivenaukio. Katuvälillä Cygnaeuksenkatu – Paavo Nurmen tie katualue rajautuu länsireunastaan kerrostalokiinteistöihin, joissa on kivijalkakauppoja. Mannerheimintie ylittää eteläpäässä ajoneuvosillalla pyöräilyn laatukäytävän, Baanan.

Mannerheimintie sijaitsee valtakunnallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaalla alueella ja kuuluu valtakunnallisesti merkittävään



rakennettuun kulttuuriympäristöön. Mannerheimintie välillä Postikatu – Finlandia-talo on lisäksi määritetty arvoympäristöksi.

Katu on yksi Helsingin merkittävimmistä keskustaan johtavista joukkoliikenteen pääväylistä. Mannerheimintiellä kulkee vuorokaudessa noin 37 000 autoa ja raitiovaunua sekä noin 3 800 pyöräilijää (kesäkuun arkipäivä).

Mannerheimintien liikennejärjestelyjä kehitetään kaupungin asettamien tavoitteiden mukaan jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi. Suunnitelmissa esitetään kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012, § 198) mukaiset pyöräliikennejärjestelyt Mannerheimintielle.

Suunniteltava osuus on noin 1,5 km pitkä.

Katusuunnitelmassa huomioidaan kunnallistekniikan saneerauksesta, raitioliikennejärjestelyjen uusimisesta sekä puukujanteen saneerauksesta johtuvat kadun muutostarpeet. Muutokset on tarkoituksenmukaista sisällyttää samaan suunnitelmaan ja ohjelmoida yhteisenä kunnallisteknisenä hankkeena toteutettavaksi.

Katusuunnitelman ratkaisu on kaupunkisuunnitteluviraston laatimien ja kaupunkisuunnittelulautakunnan 5.3.2013, § 64 hyväksymien liikennesuunnitelmien periaatteiden 6170-54, 6171-34 ja 6172-34 mukaiset.

Suunnitelma

Mannerheimintielle rakennetaan yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat. Lähtökohtaisesti suunnitelmassa on esitetty pyörätien kolmitasoratkaisua kaikkialle minne se on mitoituksellisesti mahdollista toteuttaa. Koko suunnittelualueella tarkistetaan raitiotien kiskoalueen ja ajokaistojen leveyksiä sekä korjataan kadun tasausta. Tämän seurauksena ajoradan reunakivilinjoin tulee muutoksia. Kivelänkadun, Museokadun ja Eduskuntatalon liittymissä jalkakäytävä ja pyörätie on suunniteltu jatkettavan sivukadun yli. Yli jatkettu jalkakäytävä hidastaa kääntyvien autojen nopeuksia ja parantaa siten jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta.

Bussipysäkit säilyvät lähes nykyisillä paikoillaan. Pysäkkiratkaisut toteutetaan joko siten, että pyörätien ja ajoradan väliin rakennetaan pysäkkikatos ja 2,10 – 3,44 metriä leveä odotustila tai siten, että varsinainen odotustila on pyörätien takana ja pyörätien ja ajoradan välissä on 1,50 – 1,75 metriä leveä kyytiinastumistila. Suunnitelman eteläpäässä liitytään nykyisiin järjestelyihin, Arkadiankadun



katusuunnitelmaan sekä pohjoispäässä Helsinginkadun ja Runeberginkadun käynnissä oleviin katusuunnitelmiin.

Ajokaistoja on kaksi molempiin suuntiin, joista bussikaistan leveys on 3,15 – 3,80 metriä ja toisen ajokaistan 3,00 – 3,50 metriä. Kadun keskelle ajoratojen väliin rakennetaan 6,00 – 6,20 metriä leveä korotettu kiskoalue väillä Paavo Nurmen tie – Postikatu. Kiskoalue rakennetaan korotettuna raitioliikenteen sujuvoittamiseksi. Raitiovaunupysäkit säilyvät nykyisillä paikoillaan.

Kadun itä- ja länsireunaan rakennetaan 2,50 – 3,00 metriä leveät jalkakäytävät sekä 1,50 – 2,50 metriä leveät yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat. Suojatieylitykset suunnitellaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti.

Pohjoisen Rautatiekadun ylittävä silta on suunniteltu levennettäväksi enintään 3,10 metriä sillan eteläpuolelta. Pikkuparlamentin puiston reunaan rakennetaan uudet ramppiyhteydet jalankululle ja pyöräilylle.

Ajoradat, jalkakäytävät ja pyörätiet päällystetään asfaltilla. Pyörätiet ja -kaistat päällystetään punaisella asfaltilla Runeberginkadun ja Mannerheimintien liittymässä sekä katuvälillä Dunckerinkatu – Eteläinen Hesperiankatu, Kansallismuseon kohdalla kadun länsipuolella, Töölönlahdenkadun liittymässä sekä välillä Pohjoinen Rautatiekatu – Paasikivenaukio kadun länsipuolella. Jalankulkuyhteydet Eduskuntapuistossa ja Baanan rampissa päällystetään sileällä luonnonkivellä. Reunatuot ovat punaista luonnonkiveä.

Odotustilat/kyytiinastumistilat ovat betonikivipäällysteisiä. Raitiotiepysäkki kivetään betonikiveyksellä. Raitiotiepysäkin reunaan tehdään kaide ajoradan puolelle.

Eri tasolla olevat jalkakäytävä ja pyörätie erotetaan toisistaan reunakivellä sekä 2 kiven levyisellä noppakiviraidalla. Suojateiden kohdille ja pysäkkien reunaan tehdään varoitusalueet luonnonkivellä. Jalankulun suojatieylitykset rakennetaan esteettömiksi käyttämällä luiskattua reunatukea. Katuliittymissä ja jalankulun suojatieylitysten kohdilla pyörätie laskee ajoradan tasoon.

Mannerheimintien katupuulle tehtiin laaja kuntotutkimus 2013. Puut todettiin pääosin huonokuntoisiksi. Puuriveihin on vuosien varrella tehty täydennysistutuksia, jotka eivät ole kuitenkaan menestyneet. Osa puista on jouduttu poistamaan huonokuntoisina. Nykyiset katupuut välillä Runeberginkatu – Dunckerinkatu uusitaan kokonaisuudessaan uusille paikoille. Uusi erotuskaista on nykyistä leveämpi, joten puun latvukselle saadaan enemmän kasvutilaa. Samalla voidaan rakentaa



puille riittävät kasvualustat niiden elinkelpoisuuden varmistamiseksi. Katualueelle istutettavat puut ovat kookkaita lehmuksia.

Mannerheimintie 15a kohdalla sekä välillä Kivelänkatu – Cygnaeuksenkatu, Hesperian puiston reuna siirtyy enimmillään 5,50 metriä itään. Muutosalue on asemakaavassa katualuetta. Kadun ja puiston rajalle rakennetaan paasikivimuuri, jonka päälle asennetaan antiikkikaide. Muurin korkeus on enimmillään 0,7 metriä. Puiston reunaan on suunniteltu raitti uudelleen linjattuna, uudet portaat sekä täydennysistutuksia. Nykyinen syreeniaidanne siirretään uudelle paikalle muurin taakse.

Mannerheimintie 46 kohdalle rakennetaan noin 55 metriä pitkä matala paasikivimuuri tontin rajalle. Muurin korkeus on enintään 1,00 metriä.

Eduskuntatalon edessä olevaa paasikivimuuria siirretään noin 1,20 metriä Eduskuntataloon päin. Kausi-istutuksille varatut istutusalueet sijoitetaan uudelleen nykyistä vastaavalla tavalla.

Katuvälin Runeberginkatu – Dunckerinkatu sijaitsevista seitsemästä katumainoslaitteesta sijoitetaan uudelleen kuusi laitetta.

Entisen Suomen Sokerin tontin kohdalla oleva Viljo Savikurjen Sokerityttö-veistos säilyy nykyisellä paikallaan. Veistos on katualueella.

Vuorovaikutus

Kaupunkisuunnitteluviraston laatimat liikennesuunnitelmaluonnokset ovat olleet nähtävillä 3.9. – 24.9.2012 välisen ajan kaupunkisuunnitteluviraston verkkosivuilla KSV-foorumilla. Suunnitelmiin saatiin useita mielipiteitä, joissa kiiteltiin suunnitelman olevan oikeansuuntainen muutos sujuvampaan ja turvallisempaan pyöräilyyn Helsingissä.

Katusuunnitelma on laadittu yhteistyössä Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSL), Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL), kaupunkisuunnitteluviraston ja Helsingin Energian kanssa. Katusuunnittelun alkamisesta on lähetetty 7.8.2014 tiedote suunnittelualan kiinteistöjen omistajille sekä Töölö-seuralle, Töölön kaupunginosat -Töölö ry:lle, Kampin kaupunginosayhdistykselle sekä Eteläiset kaupunginosat -asukasyhdistykselle. 12.1.2015 pidettiin yleisötilaisuus näyttelytila Laiturissa. Katusuunnitelmaluonnos on ollut esillä rakennusviraston internetsivuilla sekä asiakaspalvelupisteessä 12.1. – 28.1.2015 välisen ajan.

Katusuunnitelmien nähtävillä olosta on ilmoitettu kirjallisesti suunnittelualan kiinteistöjen omistajille sekä Töölö-seuralle, Töölön



kaupunginosat -Töölö ry:lle, Kampin kaupunginosayhdistykselle sekä Eteläiset kaupunginosat -asukasyhdistykselle. Katusuunnitelmat ovat olleet nähtävillä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti 18.3. – 31.3.2015 välisen ajan.

Katusuunnitelmasta on tehty neljä muistutusta.

Muistutukset

Muistutus (liite 8)

- Muistutuksessa toivotaan Runeberginkadun risteykseen pyöräliikenteelle vapaata oikeaa ohi liikennevalojen käännnyttäessä Runeberginkadulta Mannerheimintielle. Lisäksi toivotaan selkeitä opasteita pyöräliikenteelle Mannerheimintie - Runeberginkatu – Helsinginkatu liittymään.
- Muistutuksessa oltiin huolestuneita Kansallisooopperan kulmauksesta ja toivottiin, ettei jalankulkijoille esitetä odotustilaa ajoradan ja pyörätien väliin koska vaarana on, että jalankulkijat odottavat valojen vaihtumista kapealla pyörätiellä.
- Muistutuksessa ehdotetaan Paavo Nurmen tieltä tulevan pyörätien leventämistä 2 metriin ja rakentamista sitä tasoteroteltuna jalkakäytävään nähden ja sen lisäksi Paavo Nurmen polulla välillä Paavo Nurmen tie – Helsinginkatu tulisi sallia kaksisuuntainen pyöräliikenne.
- Muistutuksessa toivotaan Mannerheimintie 15a:n ja Hesperian puiston väliin sijoittuvan tonttiliittymän näkemien varmistamista. Kasvillisuus ei saa estää pysäköintialueelta tulevien autojen mahdollisuutta nähdä Mannerheimintietä ajavia pyöräilijöitä tai autoilijoita.
- Muistutuksessa esitetään, että Eteläisen Hesperiankadun bussipysäkki tulisi suunnitella siten, ettei pyörätie kulje odotustilan keskeltä.
- Hakasalmen puiston liittymän kohdalla, vastapäätä Cygnaeuksenkadun liittymää, pyörätien leveyttä ei tulisi kaventaa.
- Muistutuksessa ehdotetaan, että H.F. Antellin aukion bussipysäkki tulee erottaa pyörätiestä korkeuserolla ja kaiteella. Samoin Helsingin Polkupyöräilijät ry ehdottaa, että Eduskuntapuiston edustalla käytettäisiin jalankulkuväylillä noppakivien sijaan sileitä kivilaattoja.
- Muistutuksessa ehdotetaan, että Musiikkitalon eteen suunniteltu taksien saattoalue suunniteltaisiin siten, että taksit kääntyvät mahdollisimman jyrkästi pyörätiehen nähden riittävien näkemien varmistamiseksi. Lisäksi ehdotetaan kaidetta pyörätien ja ajoradan väliin. Muistutuksessa huomautetaan, ettei



- Musiikkitalolle pääse sujuvasti pyörällä Mannerheimintieltä pohjoisen suunnasta eikä vastaavasti Musiikkitalolta pääse sujuvasti etelään Mannerheimintielle. Muistutuksessa ehdotetaan pyörätien jatkeen merkitsemistä Mannerheimintien ylittävän suojatien Musiikkitalo – Eduskuntapuisto yhteyteen.
- Muistutuksessa ehdotetaan Baanan ylittävän sillan itäpuolen sekä Pohjoisen Rautatiekadun risteyksen pohjoispuolen pyöräteiden kavennuksien ja mutkien poistamista sekä loiventamista. Lisäksi ehdotetaan pyörätien jatkeen merkitsemistä ja opastamisen selkeyttämistä Pohjoiselta Rautatiekadulta Mannerheimintielle pohjoiseen jatkavien pyöräilijöiden opastamiseksi.
 - Muistutuksessa ehdotetaan pyörätien jatkeen merkitsemistä Mannerheimin ratsastajapatsaan edustan suojatien toisellekin puolelle sekä molempien pyörätien jatkeiden kaksisuuntaistamista Arkadiankadun ja Salomonkadun pyöräliikenteen sujuvoittamiseksi. Samalla toivotaan pyöräteiden jatkeen pintamateriaaliksi asfalttia nupukivien sijaan.
 - Muistutuksessa ehdotetaan Kiasman edustan bussipysäkin siirtämistä lännemmäksi kaventamalla ajoradan ja kiskoalueen välistä erotuskaistaa, odotustilan leventämistä ja aukion jalankulkupintojen vaihtamista tasaisempaan materiaaliin.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Runeberginkadulta Helsinginkadulta tulevien pyöräilijöiden opastamisen haasteet on tunnistettu ja ratkaisua haetaan liikenteenohjaussuunnitelman yhteydessä.

Kansallisoopperan kulmauksessa päädyttiin esittämään luonnosvaiheesta poiketen jalankulun ja pyörätien eritasoratkaisua sekä odotustilaa jalankulkijoille. Vapaa oikea -järjestelyssä havaittiin ratkaisemattomia liikenteellisiä epäselvyyksiä. Jalankulkijoiden odotustila on mitoitettu mahdollisimman suureksi, jotta esitetty ratkaisu toimisi normaalitilanteissa häiriöttömästi. Jalankulkijoiden odotustila on samassa tasossa pyörätien kanssa mutta eri tasossa jalkakäytävään nähden. Vastaavaa ratkaisua käytetään paljon Tukholmassa, Tanskassa ja Hollannissa. Odotustilan ja pyörätien materiaalierolla on pyritty selkeyttämään järjestelyä.

Mannerheimintien – Paavo Nurmen polun – Paavo Nurmen tien – Helsinginkadun – Runeberginkadun risteysalueella joudutaan sovittamaan yhteen pääsuuntien monimutkaisia linjaustarpeita sekä pieneen viheralueeseen liittyviä intressejä. Mannerheimintien itäpuolen pyörätie katkeaa toistaiseksi tässä kohdassa ja pohjoiseen jatkava pyöräliikenne ohjataan rinnakkaisille yhteyksille. Paavo Nurmen polun



nykyinen pääreitti on pyritty yhdistämään Mannerheimintien suunnitelmaan mahdollisimman pienin järjestelyin. Paavo Nurmen polulta etelään ajavat pyöräilijät on päätetty ohjata Mannerheimintielle hyvissä ajoin ennen Helsinginkatua, jotta houkutus jatkaa yksisuuntaista pyörätietä väärään suuntaan olisi mahdollisimman pieni. Pyöräilijöiden käyttäytymistä tullaan seuraamaan järjestelyjen toteutumisen jälkeen, jolloin saatua tietoa voidaan hyödyntää Mannerheimintien pyörätiejärjestelyjen jatkosuunnittelussa.

Mannerheimintien 15a:n tonttiliittymän näkemiä ja pyörätiejärjestelyjä pyritään vielä tarkentamaan rakennussuunnitelmassa.

Pyörätieodotustilajärjestelyissä on tavoitteena rakentaa pysäkkeihin ns. kyytiastumistilat, joissa ei ole tarkoitukseen odottaa bussia ja siksi ne on mitoitettu kapeiksi. Kapea astumistila antaa reaktioaikaa lähestyvälle pyöräilijälle, jonka on väistettävä bussimatkustajaa. Pyörätien ollessa samalla tasolla astumistilan kanssa, antaa se tarvittaessa lisätilaa tavara- tai muille leveämmille pyörille. Helsingissä käyttöön otettavat bussipysäkkien periaate ratkaisut tullaan toimivuustarkastelujen pohjalta tarkentamaan myöhemmin. H.F. Antellin bussimatkustajien odotustilaa ei ole mahdollista leventää kaiteen vaatimaan leveyteen ilman pyörätien linjaukseen vaikuttavia kompromisseja.

Kaarresäteiden ja pyörätielinjausten määrittelyssä on pyritty turvaamaan riittävä ajettavuus. Yksittäisiä kompromisseja on jouduttu tekemään paikoissa, missä käytettävä tila on puutteellinen. Muistutuksessa esiintuodut pyörätiekavennukset, kuten Hakasalmen puiston liittymässä, Finlandia-talon sisäänkäynnin kohdalla ja Baanan ylittävällä sillalla ovat välttämättömiä liikennevalopylväiden ja muiden liikenneopasteiden sijoittelun mahdollistamiseksi. Näissä ratkaisuissa on kuitenkin kunnossapitokalustolle määritetty 2,5 metriä vapaa esteetön tila. Pohjoisen Rautatiekadun risteyksen pohjoispuolen kavennusta tutkitaan vielä rakennussuunnitelmavaiheessa, jos liikennevalon sijoitus onnistuisi uloketolpalla. Töölönlahdenkadun liittymän luonnosvaiheen pyöräteiden kaarresäteitä on loivennettu katusuunnitelmiin.

Eduskuntapuiston jalankulkuyhteydet on tarkoitus toteuttaa sileällä luonnonkivellä.

Musiikkitalon saattoliikenteen järjestelyt ovat vielä ratkaisematta. Kaupunkisuunnitteluviraston liikenteenohjaussuunnitelmassa esitetyt ratkaisut huomioidaan rakennussuunnitelmissa. Kaiteiden asentaminen on poissuljettu esteettisistä syistä ja siksi tolppien sijoittelua tutkitaan



liikenteenohjaussuunnitelman yhteydessä. Järjestelyihin vaikuttavat myös kiinteistöjen omistus- ja hallintarajat.

Musiikkitalon ja Töölönlahdenkadun pyörätieyhteyksien ja -jatkeiden suunnittelu noudattavat yleisiä periaatteet. Pyöräteiden jatkeiden käyttö pyritään periaatteellisesti rajaamaan varsinaiselle pyörätieverkolle. Musiikkitalolle pääsee saapumaan ja sieltä pääsee lähtemään olemassa olevaa katuverkkoa ja niiden osana olevia pyöräliikennejärjestelyjä pitkin. Kadun ylittäminen tontille ajoa varten on myös mahdollista tehdä tämän kaltaisissa tilanteissa taluttamalla pyörää suojatien yli.

Ratsastajapatsaan – Arkadiankadun suojatieylitykseen toisen pyörätien jatkeen lisääminen ei ole tarkoituksenmukaista yksiselitteisyysperiaatteen kannalta. Arkadiankadun ja Mannerheimintien risteyksen luoteiskulmassa ei ole tarvittavaa tilaa kaksisuuntaisen pyörätieratkaisun toteuttamiseksi. Suunnitelmassa esitetty ratkaisu tuottaa pyöräilijöille ylimääräistä kiertoa mikä lisää vääriin suuntaan ajamisen houkutus. Välittömästi Arkadiankadun eteläpuolelle sijoittuvaa ylitysmahdollisuutta tullaan selvittämään jatkosuunnittelun yhteydessä. Kiasman ja Postitalon aukiojärjestelyt ja pintamateriaalit tullaan suunnittelemaan kokonaisuutena myöhemmän ajankohtana.

Suojateiden, pyörätien jatkeiden, ajoratamerkintöjen ja muun opastuksen ratkaisut toteutetaan kaupunkisuunnitteluviraston myöhemmin laatiman liikenteenohjaussuunnitelman mukaisesti.

Muistutus (liite 10)

- Muistutuksessa esitetään Mannerheimintie 40 – 36 välisen jalkakäytävän leventämistä sillä rakennusten vierustassa on vilkkaampaa jalankulkuliikennettä kuin Hesperian puiston puolella. Mannerheimintie 38 ja 40 sisäpihoille on auto- ja huoltoliikennettä ja muistutuksessa ollaan huolissaan autojen risteämisestä ja portinaukeamisen odottelusta jalkakäytävän ja pyörätien päällä.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Kadun itäpuolella sijaitseva kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävä Hakasalmen puisto, jossa aivan kadun tuntumassa ovat portaat Larin Paraskeen patsaalle. Tästä syystä katutilaa ei ole mahdollista leventää puiston suuntaan. Katutila on jaettu jalankulun, pyöräliikenteen, autokaistojen sekä raitieliikenteen kesken mahdollisimman tasapuolisesti. Korttelin kohdalla oleva katu on



suora eikä näkemäesteitä ole ja siksi hetkellisesti jalkakäytävän tai pyörätien päälle pysähtynyt kääntyvä auto on helposti havaittavissa.

Muistutus (liite 12)

- Muistutuksessa toivotaan hidasteita pyöräliikenteen nopeuden kasvun hillitsemiseksi.
- Muistutuksessa toivotaan suojatien rakentamista Kiasman edustalta Lasipalatsin eteen.
- Muistuttaja ehdottaa metrin istutusvyöhykettä Kansallismuseon tornin ja jalkakäytävän väliin Gesellius-Lindgren-Saamisen alkuperäistä ajatusta mukaillen. Muistutuksessa ollaan myös huolissaan muurin sisäänkäynnin turvallisuudesta pyöräkaistan läheisyydestä johtuen.
- Suomen Kansallismuseo ilmoittaa haluavansa neuvotella kevyenliikenteenjärjestelyistä kaupungin kanssa.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Mannerheimintien liikennesuunnitelma vastaa kaupungin asettamia tavoitteita jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi. Suunnitelmassa esitetään kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012, § 198) mukaiset pyöräliikennejärjestelyt Mannerheimintielle. Rakenteellisesti erotellut yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt lisäävät myös jalankulkijoiden turvallisuutta. Ei siis ole tarkoituksenmukaista eikä tarpeellista hidastaa rakenteellisesti pyöräilyä pääväylillä.

Suojatiejärjestelyt Arkadiankadun eteläpuolella selvitetään jatkosuunnittelussa.

Kansallismuseon ympäristön jalkakäytävät ovat lähtökohtaisesti mitoitusharjojen mukaisesti 3,00 metriä tai enemmän, poikkeuksena noin 20 metrin matka tornin välittömässä läheisyydessä, jossa jalkakäytävän leveys on 2,42 metriä. Tällä osuudella pyöräkaista on ajoradan tasossa. Pääsisäänkäynnin portaiden alareunasta on matkaa ajoradan tasossa sijaitsevaan punaiseen pyöräkaistaan noin 8 metriä. Muurin keskellä sijaitsevan sisäänkäynnin portista on matkaa jalkakäytävän kanssa eritasossa sijoittuvaan pyörätiehen noin 5-6 metriä. Tontilla olevia istutusalueita ei muuteta suunnittelun yhteydessä.

Muistutus (liite 14)

- Muistutuksessa esitetään, että Dunckerinkadun ja Eteläisen Hesperiankadun välille esitetty 1,50 metriä leveä pyöräkaista tulisi nostaa jalkakäytävän tasoon ja erotella jalkakäytävästä



- kiviraidalla ja punaisella asfaltilla. Pikkuparlamentin puiston kohdalle esitetty 1,50 metriä leveä pyöräkaista tulisi nostaa jalkakäytävän tasoon ja jalankulku tulisi osoittaa puiston kautta.
- Eteläisen Hesperiankadun Mannerheimintien päädyn liikennejärjestelyt tulisi säilyttää ennallaan eikä korvata leveää pyörätietä kapealla pyöräkaistalla.
 - Mannerheimintieltä pyöräyhteys Baanalle tulisi toteuttaa kaksisuuntaisena Musiikkitalolta Baanalle ja mahdollistaa pyöräily Musiikkitalon ja Eduskuntapuiston välisellä suojatiellä.
 - Mannerheiminaukion pyörätiet tulisi toteuttaa kaksisuuntaisina ja vastaavasti Simonkadulta Arkadiankadulle tulisi toteuttaa kaksisuuntaisena. Sen lisäksi Arkadiankadun kohdalla oleva Mannerheimintien poikki menevä suojatie tulisi suunnitella kaksisuuntaiselle pyöräliikenteelle. Pyöräliikenteen kaksisuuntaisuus tulisi ulottaa H.F. Antellin aukiolle asti Baanalle ja Töölöseen pyöräilemisen helpottamiseksi.

Esittelijän vastaus muistutukseen

Mannerheimintien pyöräliikennejärjestelyjen suunnittelutavoitteissa on liikenneturvallisuuden ja pyöräilyn sujuvuuden lisäksi kiinnitetty erityistä huomiota pyöräilyn vaivattomuuteen, johon lasketaan mm pyöräilijän kokema turvallisuus. Muutamilla lyhyillä osuuksilla, missä käytettävissä oleva tila on riittämätön jalkakäytävästä erotellun pyörätien toteuttamiseen, on pyöräliikenteelle katsottu parhaimmaksi järjestää autoliikenteestä sulkuviivalla erotellut pyöräkaistat. Nämä ovat lyhyitä pyörätieyhteyttä täydentäviä osuuksia, jotka mahdollistavat turvallisen ja häiriöttömän jatkumon. Saumaton siirtyminen pyörätien ja pyöräkaistan välillä takaa, että pyöräkaistalle siirtyminen tuntuu luontevalta ja turvalliselta myös kokemattomamman pyöräilijän kannalta. Pyöräkaistan etuna on selkeä erottelu pyöräliikenteen ja jalankulun välillä, mikä osaltaan on tärkeä suunnittelutavoite kantakaupungin alueella. Lisäksi pyöräkaistat ovat verrattuna jalkakäytävän tasoon osoitettuihin pyörätieratkaisuihin vähemmän alttiita jalkakäytävälle pysähtyneiden autojen aiheuttamille häiriöille. Talviolosuhteissa pyöräkaistojen toimivuuteen liittyy tiedostettuja haasteita. Ongelmien ratkaisemiseksi pyörävyörien talvihoitoa kehitetään osana kantakaupungin pyöräliikenneverkon kehittämisprosessia.

Eteläisen Hesperiankadun nykyinen pyörätie istuu heikosti ympäröivään kokonaisuuteen. Siirtyminen puistoon osoitetulta pyörätieltä kadunvarteen (ja päinvastoin) on nykyisellään epäselvä ja vaarallinen sekä liikennesääntöjen kannalta kyseenalainen. Pyöräkaistojen tarkoitus on yhdenmukaistaa katuverkon



pyöräliikennejärjestelyjä sekä parantaa sujuvuutta liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

Liikennejärjestelyiden selkeyden ja toimivuuden vuoksi pyritään välttämään yksi- ja kaksisuuntaisten pyöräteiden sekoittamista katujen varsilla. Sekä Kansalaistorin että tulevan keskustakirjaston saavutettavuus säilyy suunnitelmassa esitetyillä ratkaisuilla varsin hyvänä, sillä pyöräilijöillä on Mannerheimintietä etelään tultaessa useita mahdollisuuksia siirtyä Töölönlahden Baana -reitille, joka kulkee Finlandiatalon ja musiikkitalon itäpuolitse suoraan Kansalaistorin alueelle. Ala-Mannerheimintien ja Mannerheiminaukion välisellä osuudella on tehty poikkeus liiallisten kiertomatkojen välttämiseksi. Muilta osin kaksisuuntaiset ratkaisut on katsottu joko mahdottomiksi tilanpuutteesta johtuen, esimerkiksi Arkadiankadun ja Mannerheimintien risteyksen luoteiskulma, tai vähemmän välttämättömiksi vaihtoehtoisten reittien vuoksi. Yksisuuntaisilla pyöräliikennejärjestelyillä Sokoksen ahdas kulma lakkaa olemasta ahdas.

Katusuunnitelmamuistutukset on käyty lisäksi lävitse myös kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston kanssa ja heidän mukaan on perusteltua toteuttaa ratkaisut voimassa olevan liikennesuunnitelman mukaisina.

Esittelijän mielestä muistutukset eivät aiheuta muutoksia laadittuun katusuunnitelmaan.

Kustannukset ja aikataulu

Mannerheimintie välillä Paavo Nurmen tie – Postikatu katusuunnitelman arvonlisäverottomat rakennuskustannukset katutöiden osalta ovat 8 700 000 euroa (165 euroa/m²). Katuosuuden vuotuinen ylläpitokustannus on noin 400 000 euroa.

Mannerheimintie (väli Paavo Nurmen tie – Postikatu) rakentamiseen on varauduttu katu- ja puisto-osaston vuosien 2019 – 2020 talousarvioehdotuksessa. Hanke rahoitetaan talousarviotilitä 8 03 09 Perusparantamisen ja liikennejärjestelyt.

Esittelijä

osastopäällikkö
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Petra Rantalainen, projektipäällikkö, puhelin: 310 39795
petra.rantalainen(a)hel.fi

Liitteet



- 1 Suunnitelmaselostus nro 30270/1-4
- 2 Suunnitelmapiirustus nro 30270/1
- 3 Suunnitelmapiirustus nro 30270/2
- 4 Suunnitelmapiirustus nro 30270/3
- 5 Suunnitelmapiirustus nro 30270/4
- 6 Suunnitelmapiirustus nro 30270/401
- 7 Suunnitelmapiirustus nro 30270/402
- 8 Muistutus Mannerheimintien katusuunnitelmista - HePo
- 9 Muistutus Mannerheimintien katusuunnitelmista - HePo (julkaisuversio)
- 10 Muistutus Mannerheimintien katusuunnitelmaan, piirustus 30270
- 11 Muistutus Mannerheimintien katusuunnitelmaan, piirustus 30270 (julkaisuversio)
- 12 Muistutus katusuunnitelmaan Mannerheimintie välillä Postikatu- Paavo Nurmen tie
- 13 Muistutus katusuunnitelmaan Mannerheimintie välillä Postikatu-Paavo Nurmen tie (julkaisuversio)
- 14 Muistutus katusuunnitelmaan Paavo Nurmen tie-Postikatu
- 15 Muistutus katusuunnitelmaan Paavo Nurmen tie-Postikatu (julkaisuversio)

Otteet

Ote

Asianosaiset

Kaupunginosayhdistykset
Muistuttajat
Valmistelija
Piirustusarkisto

Otteen liitteet

Esitysteksti
Hallintovalitus, katusuunnitelman
tai muun yleisen alueen
suunnitelman hyväksyminen
Esitysteksti