



# **Hesperian esplanadin alueen liikennejärjestelyiden periaatteet**

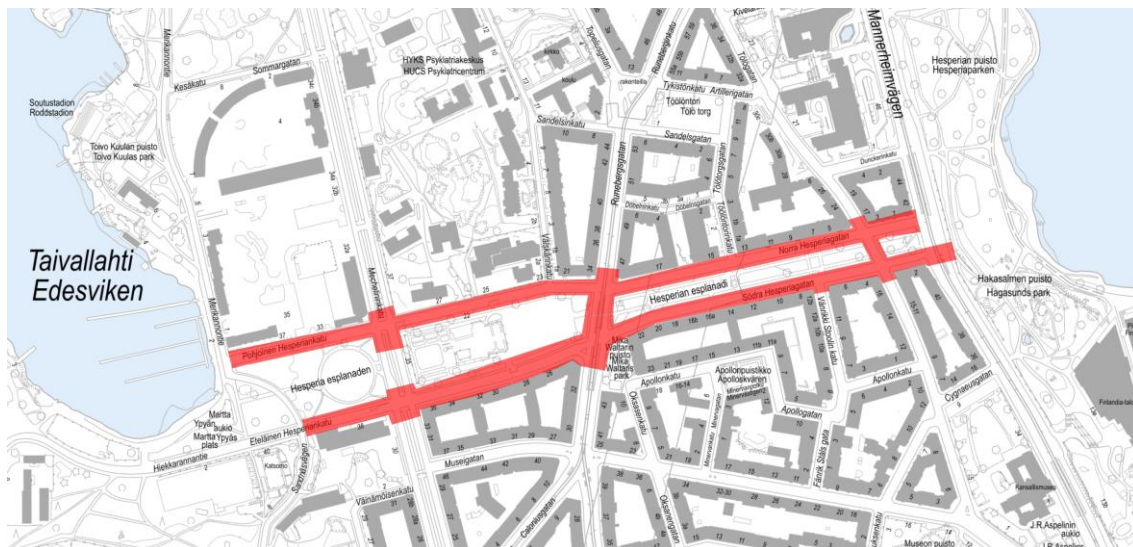
## **Suunnitelmaselostus**

## Sisällys

1.	Suunnittelualue .....	3
2.	Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet .....	3
3.	Nykytilanne .....	4
4.	Suunnitelma .....	4
5.	Suunnitelman vaikutukset .....	7
6.	Vuorovaikutus .....	8

## 1. Suunnittelualue

Suunnittelualueena on Hesperian esplanadia ympäröivät kadut Pohjoinen ja Eteläinen Hesperiankatu sekä Runeberginkatu ja Töölönkatu. Katujen pituus on yhteensä noin 1,8 km. Suunnittelualue sijaitsee 13. Etu-Töölön ja 14. Taka-Töölön kaupunginosissa.



Kuva 1 Suunnittelualueen rajaus

## 2. Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Liikennejärjestelyiden periaatteet on tehty samassa yhteydessä Hesperian esplanadin suunnitteluperiaatteiden laatimisen kanssa. Alueen liikennejärjestelyjä on tarkasteltu samanaikaisesti, koska ne vaikuttavat myös puiston suunnitteluratkaisuun.

Liikennesuunnittelun lähtökohtana on ollut liikenneturvallisuuden parantaminen Pohjoisella ja Eteläisellä Hesperiankadulla sekä Hesperian esplanadilla. Toisena lähtökohtana on ollut pyöräliikenteen järjestelyiden kehittäminen. Merikannontien ja Mannerheimintien välinen pyöräreitti on pyöräliikenteen tavoiteverkossa merkitty kaksisuuntaisena pääreitinä. Osin puistossa kulkeva yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie on ongelmallinen sekä pyöräliikenteen sujuvuuden että jalankulun turvallisuuden kannalta, eikä mahdollista pyöräliikenteen määrien merkittävää kasvua. Tavoitteena on ollut, että valitulla ratkaisulla pystytään säilyttämään mahdollisimman paljon pysäköintipaikkoja ja säästämään nykyiset puut. Lisäksi tavoitteena on ollut ajonopeuksien hillitseminen kaduilla.

Suunnittelussa on otettu huomioon liittyvät hankkeet, joita ovat Mannerheimintien perusparannus, Länsi-Helsingin raitiotie Runeberginkadulla, Merikannontien jatke ja Munkkiniemenbaana. Mannerheimintien perusparannuksen rakennustyöt ovat liikennesuunnitelman laatimisen aikaan käynnissä. Merikannontien rakentaminen on tarkoitus aloittaa vuonna 2027. Kaupunkiympäristölautakunta esitti 3.9.2024 Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä.

### 3. Nykytilanne

Hesperiankatujen molemmin puolin on asuinkeuhkoalueita, joista osassa on kivijalkaliikkeitä. Pohjoisen Hesperiankadun varrella on kaksi päivittäistavarakauppaa ja suunnittelualueen länsipäässä on Taivallahden peruskoulu. Runeberginkadun ja Pohjoisen Hesperiankadun kulmauksessa sijaitsee lääkärikeskus. Hesperian esplanadilla on leikkipuisto.

Pohjoinen ja Eteläinen Hesperiankatu ovat paikallisia kokoojakatuja, joiden nopeusrajoitus on 30 km/h. Liikennemäärä Pohjoisella Hesperiankadulla on 1300-3000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Eteläisellä Hesperiankadulla 2200-4500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Hesperiankadut ovat yksisuuntaisia ja yksikaistaisia katuja. Molempien katujen varrella on sekä pitkittäisuuuntaista kadunvarsipysäköintiä että vinopysäköintiä. Suunnittelualueella on yhteensä noin 540 pysäköintipaikkaa. Alueen halki pohjois-eteläsuunnassa kulkee pääkatu Mechelininkatu (2+2 kaistaa), alueellinen kokoojakatu Runeberginkatu (2+2 kaistaa) ja tonttikatu Töölönkatu. Alue rajautuu itäpäästään Mannerheimintiehen ja länsipäästä Merikannontiehen.

Pohjoisella ja Eteläisellä Hesperiankadulla kulkee linja-autoliikennettä välillä Merikannontie-Mechelininkatu. Pohjoisella Hesperiankadulla on yksi linja-autopysäkki. Mechelininkadulla ja Runeberginkadulla kulkee linja-autoliikennettä ja Runeberginkadulla kulkee lisäksi raitioliikennettä. Mechelininkadulla on suunnittelualueella yksi linja-autopysäkki per ajosuunta. Runeberginkadulla Eteläisen Hesperiankadun liittymän eteläpuolella on sekä linja-autopysäkit että raitiotiepysäkit. Pohjoisella Hesperiankadulla lääkärikeskuksen kohdalla on taksiasema.

Sekä Pohjoisella Hesperiankadulla että Eteläisellä Hesperiankadulla on 4,0 m leveät jalkakäytävät. Lisäksi jalankulkua on Hesperian esplanadilla. Mechelininkadulla, Runeberginkadulla ja Töölönkadulla on jalkakäytävät katujen molemmin puolin. Eteläisellä Hesperiankadulla katualueen pohjoisreunassa kulkee kaksisuuntainen pyörätie välillä Merikannontie-Runeberginkatu. Runeberginkadusta Töölönkadulle pyöräliikenteen reitti kulkee Hesperian esplanadilla hiekkapintaisena ja yhdistettynä väylänä jalankulun kanssa. Pohjoisella Hesperiankadulla pyöräily on ajoradalla. Alueella on kaksi kaupunkipyöräasemaa, jotka sijaitsevat Töölönkadulla Hesperian esplanadin kohdalla sekä Eteläisen Hesperiankadun länsipäässä. Lisäksi molempien Hesperiankatujen varsilla on pyöräpysäköinti- ja sähköpotkulautupysäköintipaikkoja.

### 4. Suunnitelma

Suunnittelun lähtökohtana oli kaksi vaihtoehtoa Hesperiankatujen poikkileikkaukseen ja liikennejärjestelyihin. Lisäksi varauduttiin kolmanteen suunnittelutyön aikana esille nousevaan vaihtoehtoon.

**Vaihtoehdossa 1 (Ve1)** molemmille Hesperiankaduille tehtäisiin yksisuuntaiset pyöräkaistat. Pyöräkaistat olisivat ajoradan reunassa. Pyöräkaistan ja jalkakäytävän välissä olisi kadunvarsipysäköintiä ja osa nykyisistä vinopysäköintipaikoista muutettaisiin pitkittäiseksi kadunvarsipysäköinniksi. Lisäksi tehtäisiin kavennuksia suojateiden ja liittymien kohdalle sekä korotuksia, millä hillittäisiin ajonopeuksia.

**Vaihtoehdossa 2 (Ve2)** pyöräily olisi sekaliikenteenä ajoradalla. Liikennettä rauhoitettaisiin korotuksilla sekä kavennuksilla suojateiden ja liittymien kohdalla. Lisäksi Eteläisen Hesperiankadun autoliikenteen läpiajo katkaistaisiin Runeberginkadun kohdalla niin, että Runeberginkadun liittymässä olisi mahdollisuus kulkea vain etelän suuntaan. Kadun poikkileikkaus pysyisi pääosin ennallaan.

#### Vaihtoehto 1

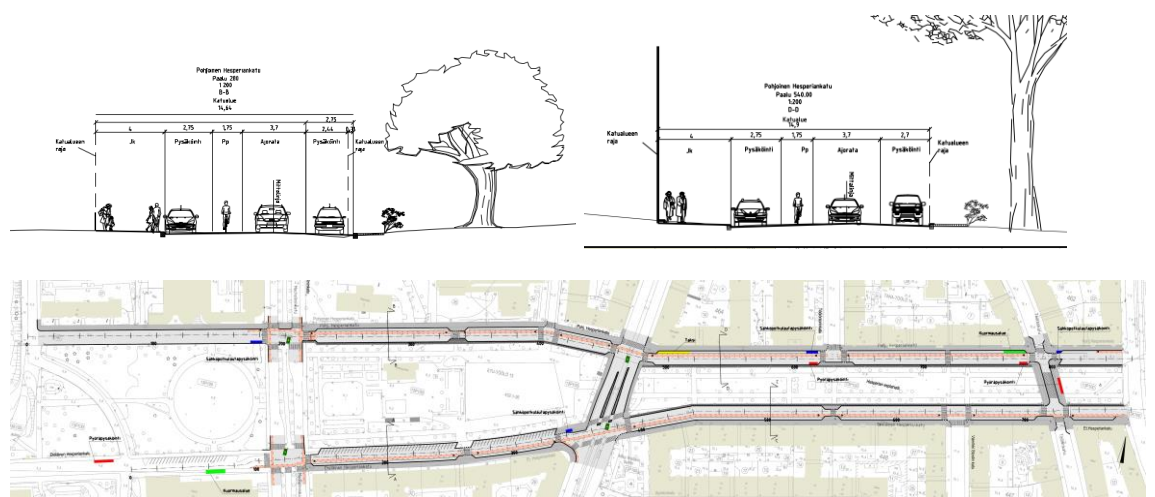
Vaihtoehdossa 1 Pohjoisen Hesperiankadun poikkileikkausta muutettaisiin niin, että pohjoisreunan jalkakäytävä pysyisi nykyisellään 4,0 m leveänä. Jalkakäytävän eteläreunassa olisi pitkittäissuuntaista kadunvarsipysäköintiä, kuten nykytilanteessa. Ajourataa kavennettaisiin ja katualueen eteläreunassa puistoon rajautuva vinopysäköinti muutettaisiin pitkittäissuuntaiseksi kadunvarsipysäköinniksi. Näin saataisiin tilaa yksisuuntaiselle pyöräkaistalle ajoradan ja pohjoisreunan kadunvarsipysäköinnin väliin. Mechelininkadusta länteen poikkileikkaus pysyisi ennallaan.

Eteläisellä Hesperiankadulla välillä Mechelininkatu-Runeberginkatu nykyinen katualueen pohjoisreunassa kulkeva pyörätie olisi poistunut ja vinopysäköintiä olisi siirretty pohjoiseen. Ajourataa olisi kavennettu. Jalkakäytävä olisi säilynyt nykyisellään ja samoin kadunvarsipysäköinti. Pyöräkaista olisi ollut ajoradan ja kadunvarsipysäköinnin välissä. Runeberginkadusta itään poikkileikkaus olisi ollut sama kuin Pohjoisella Hesperiankadulla. Välillä Töölönkatu-Mannerheimintie katujärjestelyt olisivat Mannerheimintien kadun rakennussuunnitelman mukaiset.

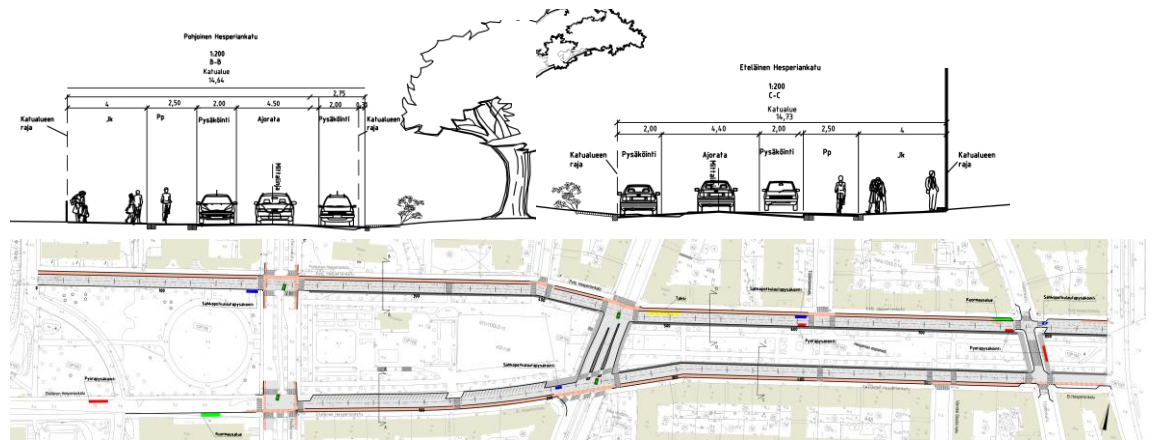
Suunnittelun aikana tutkittiin myös yksisuuntaista pyörätievaihtoehtoa, jossa pyörätie olisi rajautunut jalkakäytävään ja pitkittäissuuntainen pysäköinti olisi ollut ajoradan reunassa.

Yksisuuntainen pyöräliikenne olisi selkeyttänyt nykyisiä pyöräjärjestelyitä ja helpottanut liittymistä pyöräliikenteen muihin suuntiin risteyksissä. Lisäksi pyöräliikenne olisi erotettu omaksi ajoneuvoliikenteeksi pois puistosta, joten kohtaamiset jalankulkijoiden kanssa vähenisivät. Asukaspalutteen mukaan pyöräily puistossa on kuitenkin koettu mielekkääksi, joten pyöräilyn miellyttävyyden ratkaisu olisi vaikuttanut negatiivisesti. Autoliikenteeseen järjestely ei olisi vaikuttanut merkittävästi. Ajoradan kavennus ja pyöräkaistat olisivat saattaneet vaikuttaa heikentävästi autoliikenteen sujuvuuteen. Kavennukset ja mahdolliset korotukset olisivat hillinneet ajonopeuksia, mikä olisi parantanut liikenneturvallisuutta.

Kadun poikkileikkauksen muutos ei olisi leventänyt koko kadun poikkileikkausta nykyisestä eli nykyisiä puiston puita ei olisi tarvinnut kaataa. Alueelta olisi kuitenkin poistunut noin 130 autopaikkaa eli noin neljäsosa autopaikoista, koska vinopysäköintiä muutettaisiin pitkittäispysäköinniksi. Vinopysäköinnin säilyttäminen vaatisi enemmän tilaa ja katurakennetta jouduttaisiin levittämään nykyisestä puiden juuriston alueelle, jolloin puita olisi todennäköisesti jouduttu puiston puolella kaatamaan. Näiden syiden takia yksisuuntaisesta pyöräkaista/pyörätie -vaihtoehdosta luovuttiin.



Kuva 2-4 Ve1 yksisuuntaiset pyöräkaistat



Kuva 5-7 Ve1 yksisuuntainen pyörätie

### Vaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 2 pyöräily siirrettäisiin ajoradalle sekaliikenteeksi. Kadun poikkileikkaus pysyisi pääosin ennallaan, mutta liittymien ja suojateiden kohdalla tehtäisiin kavennuksia. Eteläisellä Hesperiankadulla autoliikenteen läpiajo katkaistaisiin Runeberginkadun kohdalla niin, että Runeberginkadun liittymässä olisi mahdollisuus kulkea vain etelän suuntaan. Tällä ratkaisulla katuja saataisiin rauhoitettua paremmin sekaliikenteeseen soveltuvaksi, kun läpikulkeva autoliikenne ohjautuisi muille reiteille.

Pyöräliikenteen osalta pääreitien jatkuvuus ei ole selkeä ja vaatisi opastusta. Sekaliikenne on pyöräilijän kannalta turvattomampi vaihtoehto. Lisäksi kadunvarsipysäköinti ja risteysalueilla suoraan ja oikealle kääntyvät autot lisäävät onnettomuusriskiä. Asukaspalautteen mukaan pyöräily puistossa on koettu mielekkääksi, joten pyöräilyn miellyttävyyteen ratkaisu olisi vaikuttanut negatiivisesti. Puistossa kulkeville jalankulkijoille vähentyvät kohtaamiset pyöräilijöiden kanssa parantaisivat turvallisuutta ja puistossa kulkevien viihtyvyyttä.

Ve2:lla ei ole vaikutusta pysäköintipaikkojen määrään. Paikallinen saavutettavuus autolla liikkuen kuitenkin heikkenee. Tämän ja pyöräliikenteeseen aiheutuvien heikennysten takia Ve2:sta luovuttiin.

### Valittu vaihtoehto

Suunnittelun aikana nousi esille kolmas vaihtoehto, jossa pyöräily siirrettäisiin pois puistosta Eteläiselle Hesperiankadulle kaksisuuntaiselle pyörätielle. Pohjoisella Hesperiankadulla pyöräily olisi ajoradalla. Näin saataisiin rauhoitettua puisto jalankululle.

Pohjoisella Hesperiankadulla kadun poikkileikkaus pysyisi pääosin ennallaan. Ajorataa paikoin kavennettaisiin suojateiden ja katujen risteyskohdissa. Kavennuksilla pyritään parantamaan katua ylittävien jalankulkijoiden turvallisuutta ja hillitsemään ajonopeuksia. Pysäköinti säilyisi kadun pohjois- ja eteläreunassa kuten nykytilanteessa.

Eteläiselle Hesperiankadulle tehtäisiin uusi kaksisuuntainen pyörätie katualueen pohjoisreunaan välillä Runeberginkatu-Mannerheimintie. Nykyistä jalkakäytävää kavennettaisiin ja kadun eteläreunassa oleva pitkittäispysäköinti poistettaisiin Runeberginkadun ja Mannerheimintien välillä. Näin saataisiin säilytettyä Hesperian esplanadin eteläreunassa kasvava puurivi. Kaksisuuntaisen pyörätien leveys on tällä osuudella 2,60 m, mikä ei täytä kaupungin pääreitien 3,0 m tavoiteleveyttä. Ratkaisu täyttää kuitenkin vähimmäisvaatimukset 2,5 m leveydestä kaksisuuntaisilla pyöräteillä.

Mechelininkadun ja Runeberginkadun välisellä katuosuudella nykyistä kaksisuuntaista pyörätietä parannettaisiin leventämällä. Jalkakäytävän leveys ja pysäköintipaikat ajoradan molemmin puolin säilyisivät nykyisellään. Pyörätien levityksen takia puiston reunassa oleva pensasaita jouduttaisiin siirtämään. Lisäksi tehtäisiin kavennuksia suojateiden kohdalle ja katujen risteyksiin.

Runeberginkadulla on esitetty Länsi-Helsingin raitiotien yleissuunnitelman mukaiset järjestelyt ja sovitettu Hesperiankatujen suunnitellut liikennejärjestelyt niihin. Länsi-Helsingin raitiotien suunnitelmassa Hesperian esplanadin kohdalla Runeberginkadulla poistetaan yksi ajokaista suuntaansa eli lopputilanteessa olisi yksi ajokaista per ajosuunta. Kadun molemmin puolin tehdään yksisuuntaiset pyöräkaistat/pyörätiet. Jalkakäytävät olisivat katualueen reunoilla ja raitiovaunut kulkisivat kadun keskellä kuten nykyisin.

Runeberginkadun ja Eteläisen Hesperiankadun liittymän pohjoispuolelle lisättäisiin uusi suojatie, josta olisi uusi yhteys Hesperian esplanadille. Suojatien eteläpuolella säilyisi pyörätien jatke kuten nykytilanteessa. Runeberginkadun järjestelyitä suunnitellaan tarkemmin Länsi-Helsingin raitiotien jatkosuunnittelussa. Tässä yhteydessä tarkastellaan myös mahdollista suojatieyhteyttä Pohjoisen Hesperiankadun ja Runeberginkadun risteyksen etelälaidalle.

Töölönkadulla ajorataa kavennettaisiin ja pysäköintipaikat poistettaisiin Hesperian esplanadin kohdalla. Lisäksi ajorataa korotettaisiin Hesperian esplanadin kohdalla ja tehtäisiin suojatiet puistoraittien kohdalle. Eteläinen suojatie ja pyörätien jatke tehtäisiin korotettuna. Töölönkadun ja Hesperiankatujen liittymässä ajorataa kavennettaisiin. Näillä ratkaisulla saadaan hillittyä ajonopeuksia sekä turvattua jalankulun ja pyöräilyn ylityskohtia.

Kaksisuuntaisen pyörätien jatkaminen Mannerheimintielle asti aiheuttaisi muutoksia valmistuneisiin Mannerheimintien järjestelyihin. Pyöräilyn ylityskohta siirtyisi Mannerheimintien ja Eteläisen Hesperiankadun liittymän pohjoisreunaan. Eteläisellä Hesperiankadulla ajorata siirtyisi etelämmäksi minkä vuoksi Mannerheimintien ylittävää suojatietä ja saareketta siirrettäisiin etelän suuntaan. Mannerheimintien länsireunan jalkakäytävää täytyisi siirtää länteen päin ja linjata osittain puiston puolelta, että saadaan pyöräilijöille odotustilaa Mannerheimintien länsireunaan. Eteläisellä Hesperiankadulla järjestely vaatisi mm. portaalin ja palovesiaseman siirron.

## 5. Suunnitelman vaikutukset

Pyöräliikenteen kannalta kaksisuuntainen pyörätie, joka jatkuu koko Eteläisen Hesperiankadun matkalla selkeyttää järjestelyjä nykytilanteeseen. Liikennevaloristeyksissä liittymisen pohjoisen tai etelän suuntaan on hankalaa ja edellyttää selkeyttämistä jatkosuunnittelussa. Turvallisuus pääosin paranee, kun pyöräily on eroteltu muista kulkumuodoista, mutta liikennevaloristeyksissä Mechelininkadulla, Runeberginkadulla ja Mannerheimintiellä kääntyvä autoliikenne risteää pyörätien jatkeen kanssa, mikä heikentää turvallisuutta. Mannerheimintien ylityksessä pyöräliikenteen vaihetta on suunniteltu eriaikaiseksi muuhun liikenteeseen nähden, mikä parantaa turvallisuutta. Mechelininkadulla ja Runeberginkadulla järjestely on nykytilanteen mukainen. Asukaspalautteen mukaan pyöräily puistossa on koettu mielekkääksi, joten pyöräilyn miellyttävyyteen valittu ratkaisu voidaan kokea heikennyksenä. Valittu vaihtoehto on kuitenkin miellyttävyyden kannalta parempi kuin muut tutkitut vaihtoehdot, koska pyörätie kulkee puiston reunassa.

Jalankulun osalta turvallisuus ja viihtyisyys puistossa paranevat, kun pyöräliikenne siirtyy pois puistosta ja pyöräilijöiden kohtaamiset jalankulkijoiden kanssa vähenevät. Jalankulkureittien jatkuvuus puistokäytäviä pitkin paranee merkittävästi suurempien reittien ja Runeberginkadun uuden suojatieylityksen ansiosta. Myös muiden kadunylitysten turvallisuus paranee kavennuksien ja korotuksien myötä. Eteläisellä Hesperiankadulla jalkakäytävää kavennetaan välillä Runeberginkatu-Mannerheimintie, mikä heikentää kävelyolosuhteita etenkin talviaikaan, kun käytössä oleva tila vähenee.

Autoliikenteen osalta saavutettavuus pysyy nykyisellään. Kadut säilyvät paikallisina kokoojakatuina, joilta yhteydet muuhun katuverkkoon säilyvät nykyisellään. Kavennuksilla pyritään parantamaan katua ylittävien jalankulkijoiden turvallisuutta ja hillitsemään ajonopeuksia. Pysäköintipaikkoja poistuisi niillä kaduilla, joilta pysäköintiä poistuu noin 60 kappaletta eli noin 11 % nykytilanteeseen verrattuna. Poistuvia pysäköintipaikkoja on mahdollista korvata alueen lähikaduilla. Yksisuuntaistamalla osa lähialueen tonttikaduista voidaan kadunsuuntainen pysäköinti muuttaa vinopysäköinniksi.

Valitulla suunnitelmalla saadaan säilytettyä nykyiset puiston puut ja mahdollisimman paljon pysäköintipaikkoja. Samalla pyöräliikenteen järjestelyjä saadaan parannettua ja puisto rauhoitettua jalankululle.

## 6. Vuorovaikutus

Suunnittelun aikana järjestettiin asukaskävely 29.8.2023 klo 17–19, jossa tutustuttiin suunnittelun lähtökohtiin ja kerättiin asukkaiden näkemyksiä alueen kehittämiseksi. Luonnos liikennejärjestelyiden periaatteista ja puiston suunnitteluperiaateluonnos olivat kommentoitavana Kerro kantasi -palvelussa 10.1.2024–30.1.2024 välisenä aikana. Hankkeelle on tehty erillinen vuorovaikutusmuistio, johon on koottu vuorovaikutuksessa tulleet mielipiteet ja vastineet mielipiteiden huomioimisesta.