Esplanadien asemakaavaehdotuksen vaikutukset auto- ja raitioliikenteeseen

7.9.2026

Taneli Nissinen, Annika Rantala, Jani Nuutinen

Helsinki

Vaikutusarvioinnin lähtökohdat

Helsingin ydinkeskustan liikenneverkon kehittämistä ohjaa Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 16.12.2024 [1]. Suunnittelua on ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisen jälkeen jatkettu sen mukaisesti niin, että Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi ja Esplanadeilla säilyy nykyiset 2+2 kaistaa autoliikenteelle.

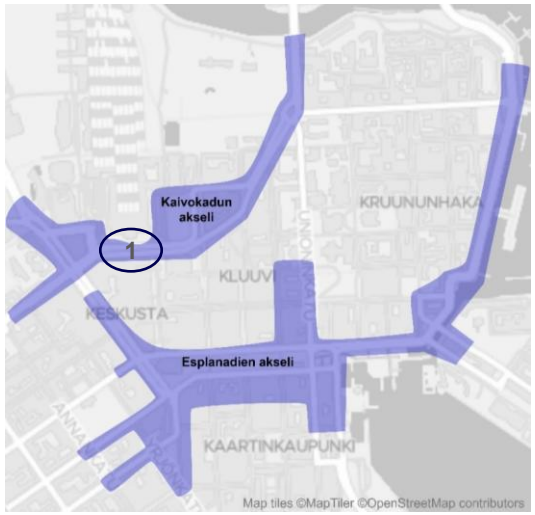
Kaivokadun joukkoliikennekaduksi muuttamisesta päätetään asemakaavalla [2] [1].

Kaivokadun asemakaavan vaikutuksia on tutkittu asemakaavoituksen yhteydessä. Kaivokadun asemakaavaehdotuksen liikenneselvityksen [3] perusteella merkittävimmät Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisesta seuraavat vaikutukset etenkin autoliikenteelle johtuvat Kaivokadun joukkoliikennekaduksi muuttamisesta. Tämä johtuu siitä, että autoliikennettä pyrkii siirtymään Kaivokadulta Esplanadien akselille. Esplanadien asemakaavaehdotuksen vaikutuksia on siksi arvioitu tilanteessa, jossa oletetaan, että Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi.

1) Kaivokadun asemakaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 6.5.2026. Kaavasta on valitettu, joten se ei toistaiseksi ole lainvoimainen.

Kaivokadun asemakaavaehdotuksen liikenneselvityksessä [3] on kuvattu tehtyjä liikenteellisiä vaikutusarviointeja ja niiden taustalla olevia mallinnuksia. Esplanadien asemakaavaehdotuksen vaikutusarviointi perustuu auto- ja raitioliikenteen osalta samoihin liikenteen malleihin, jäljempänä kuvatuin tarkennuksin. Mallinnusten taustoja ei siksi ole kuvattu tarkemmin tässä dokumentissa. Mallinnukset on tehty noin vuoden 2030 tilanteeseen.

Esplanadien asemakaavaehdotuksen vaikutuksia auto- ja raitioliikenteeseen on arvioitu liikenne-ennustemallilla sekä aamu- ja iltahuipputunnin toimivuustarkasteluilla.



Toimivuustarkastelujen tarkastelualueet Kaivokadun asemakaavaehdotuksen liikenneselvityksessä [3], sekä Kaivokadun joukkoliikennekatusosuus päärautatieaseman edustalla (1).

Tässä Esplanadien asemakaava-ehdotuksen vaikutusarvioinnissa on tarkasteltu tarkemmin vain Esplanadien akselia, sillä Esplanadien asemakaavalla ei ole tunnistettu olennaisia vaikutuksia Kaivokadun akselille.

Vaikutusarvioinnin vertailuasetelma ja olennaiset liikennejärjestelyt

Esplanadien asemakaavaehdotuksen vaikutusten arvioinnin vertailuasetelma

Vertailuvaihtoehto (VE0)

- Kaivokatu on muutettu joukkoliikennekaduksi
- Esplanadien akseli nykyisellään

Esplanadien asemakaavaehdotuksen mukainen tilanne (VE1)

- Kaivokatu on muutettu joukkoliikennekaduksi
- Esplanadien akselilla kaavaehdotuksen pohjana olevan liikennesuunnitelman mukainen tilanne, olennaisesti:
  - Fabianinkadun muutokset
  - Unioninkadun 2-suuntaistaminen

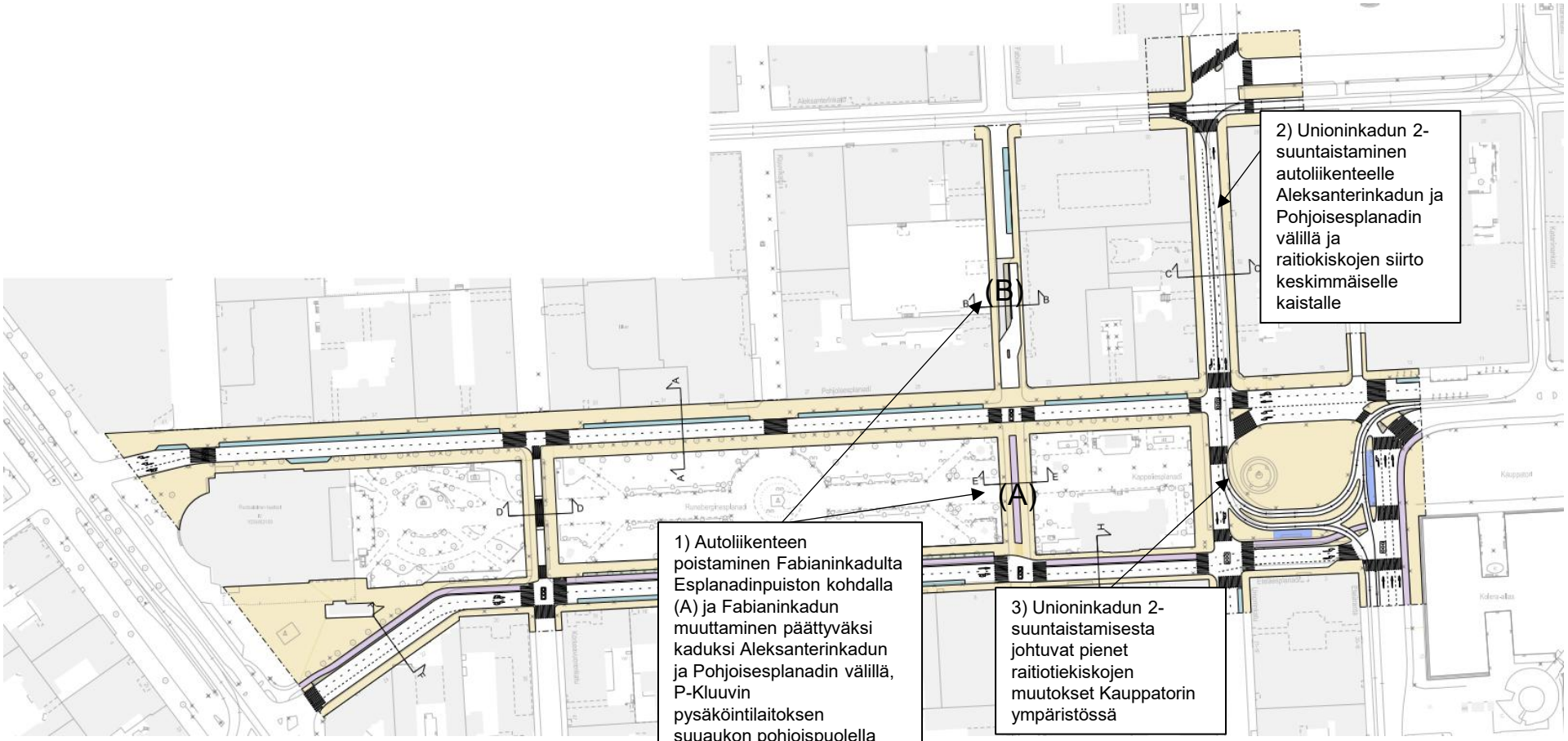
Auto- ja raitioliikenteen toimivuuden kannalta olennaiset muutokset Esplanadien asemakaavaehdotuksen mukaisessa tilanteessa (VE1) verrattuna VE0-tilanteeseen *(numerot viittaavat myös seuraavan sivun karttaan)*

1. Autoliikenteen poistaminen Fabianinkadulta Esplanadinpuiston kohdalla ja Fabianinkadun muuttaminen päättyväksi kaduksi Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välillä, P-Kluuvin pysäköintilaitoksen suuaukon pohjoispuolella.
2. Unioninkadun kaksisuuntaistaminen välillä Aleksanterinkatu-Pohjoisesplanadi (nykyisin 2 kaistaa etelään, liikennesuunnitelmassa yksi kaista pohjoiseen ja 2 etelään).
3. Raitiotiekiskojen muutokset Kauppatorin ympäristössä (tässä suunnitelmassa on kuvattuna muutokset, jotka johtuvat Unioninkadun 2-suuntaistamisesta).

Muita liikennejärjestelyjä toimivuustarkasteluissa on kuvattu liitteessä 1.

Helsinki

Asemakaavaehdotuksen pohjana oleva liikennesuunnitelma (VE1-tilanne)

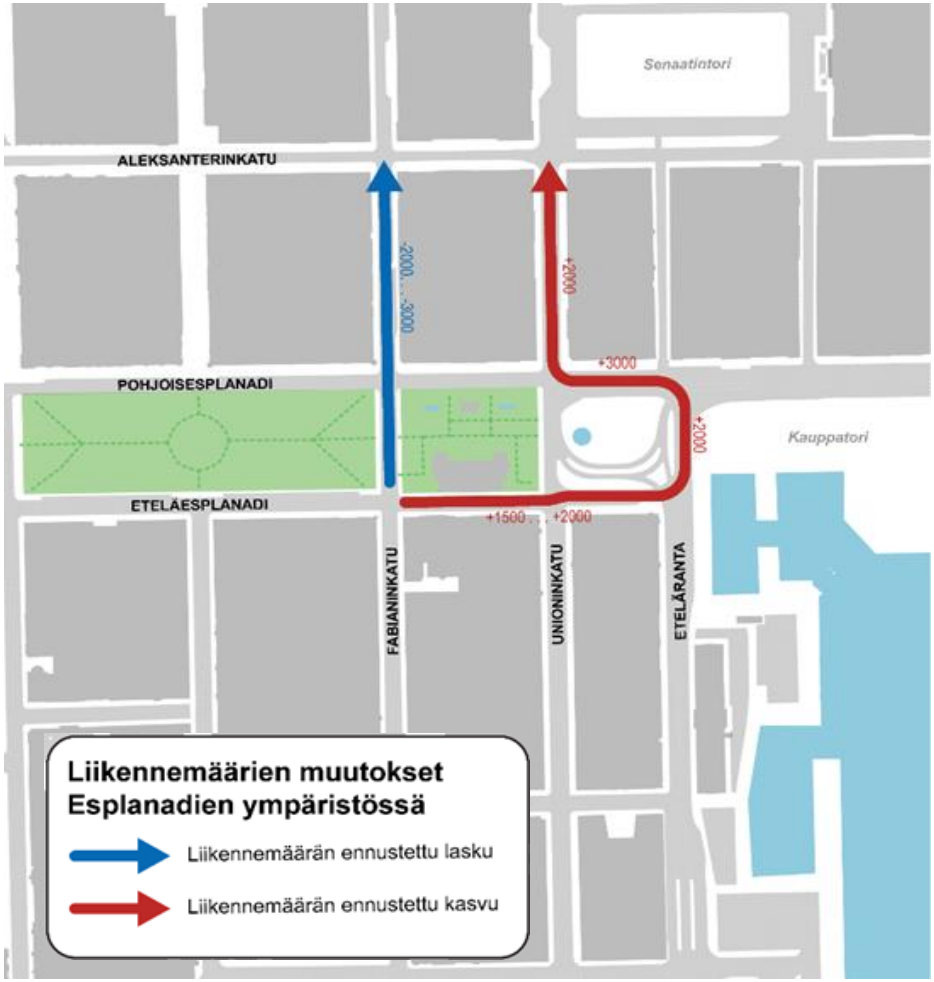


Helsinki

Vaikutukset autoliikenteeseen

Esplanadien asemakaavaehdotuksen merkittävin vaikutus autoliikenteelle syntyy Unioninkadun ja Fabianinkadun muutoksista. Unioninkatu kaksisuuntaistetaan Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välillä, jolloin autoliikenne Esplanadeilta Kluuvin ja Kruununhaan alueille ohjataan sen kautta.

Muutos lisää mallinnusten perusteella autoliikenteen määrää Unioninkadulla noin 2 000 ajoneuvolla vuorokaudessa Pohjoisesplanadin pohjoispuolella. Vastaavasti Fabianinkadulla liikennemäärä laskee kadun muutosten myötä merkittävästi, ja käytännössä Esplanadin puiston kohdalla autoliikennettä ei ole ollenkaan ja Fabianinkadulla välillä Aleksanterinkatu-Pohjoisesplanadi kadulle jää ainoastaan P-Kluuvin pysäköintiliikenne sekä huoltoliikenne.



Liikennemallilla arvioidut vuorokausiliikennemäärien muutokset

Yleistä toimivuustarkasteluista

Fabianinkadun muutosten ja Unioninkadun kaksisuuntaistamisen myötä Kruununhakaan suuntautuvaa autoliikennettä on nykyistä enemmän reitillä Eteläesplanadi-Eteläranta-Pohjoisesplanadi-Unioninkatu (kuvassa punainen nuoli). Tämän suunnan sujuvuuden varmistamiseksi toimivuustarkasteluissa Pohjoisesplanadin-Etelärannan liittymän liikennevalojen Pohjoisesplanadia idästä tulevan suunnan vihreän maksimipituutta lyhennettiin 9 sekunnilla VE0-tilanteeseen verrattuna, mikä pienentää kyseisen tulosuunnan maksimikapasiteettia. Sama muutos liikennevaloihin tehtiin sekä aamu- että iltahuipputunnin tarkasteluissa.

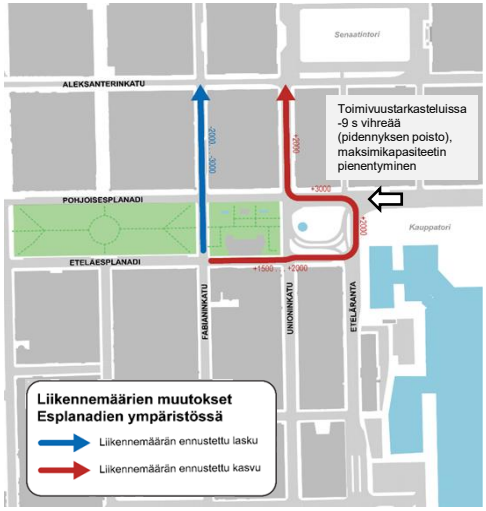
Liikennevalomuutosten seurauksena autoliikenteen sujuvuus heikkenee hieman Pohjoisesplanadilla liittymän itäpuolella – eli Kauppatorin kohdalla länteen päin – sekä aamu- että iltaruuhkassa. Vaikutus ei kuitenkaan ole kriittinen tekijä idästä länteen Pohjoisesplanadia pitkin kulkevan autoliikenteen sujuvuudelle.

On myös huomattava, että toimivuustarkastelujen perusteella nykyinenkään reitti Eteläesplanadilta vasemmalle Fabianinkadulle kääntyen ja Pohjoisesplanadin ylittäen ei liikennevalojen vuoksi ole erityisen sujuva. Muutos autoliikenteen reitissä ei siten ole niin merkittävä kuin miltä se kartalta katsoen näyttää.

Käytännössä liikennevalomuutos toteutettiin toimivuustarkasteluissa poistamalla Pohjoisesplanadin-Etelärannan liittymässä idästä tulevan suunnan vihreän vaiheen pidennysmahdollisuus (9 sekuntia). *Tämä on toimivuustarkasteluissa käytetty kompromissi, jolla eri suuntien sujuvuus on tässä tarkastelussa saatu tasapainoon.*

Liikennevalosuunnittelu tarkentuu jatkosuunnittelussa. Esplanadien alueen liikennevaloista monet ovat yhteenkytkettyjä, joten liikennevalosuunnittelussa on huomioitava koko alueen valojärjestelmän toimivuus.

Siten asemakaavaehdotuksen lopulliset vaikutukset voivat hieman poiketa toimivuustarkastelun tuloksista tältä osin. Toisaalta huomioiden liikenne-ennusteiden epävarmuudet, on toimivuustarkasteluiden tuloksia joka tapauksessa tulkittava suuntaa-antavina.



Autoliikenne, aamuhuipputunti

Toimivuus-tarkasteluilla arvioidut aamuhuippu-tunnin (AHT) matka-ajat tilanteissa VE0 ja VE1.

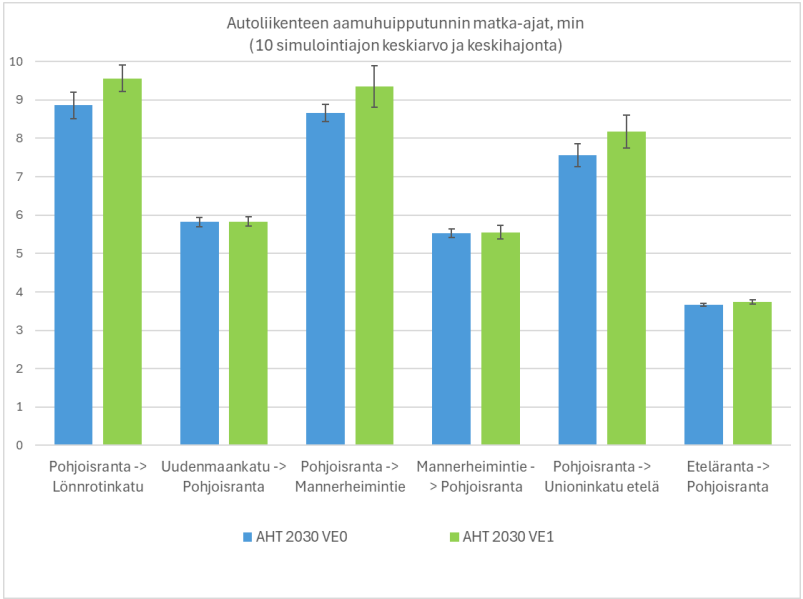
Tarkastellut reitit on esitetty kartalla liitteessä 2.

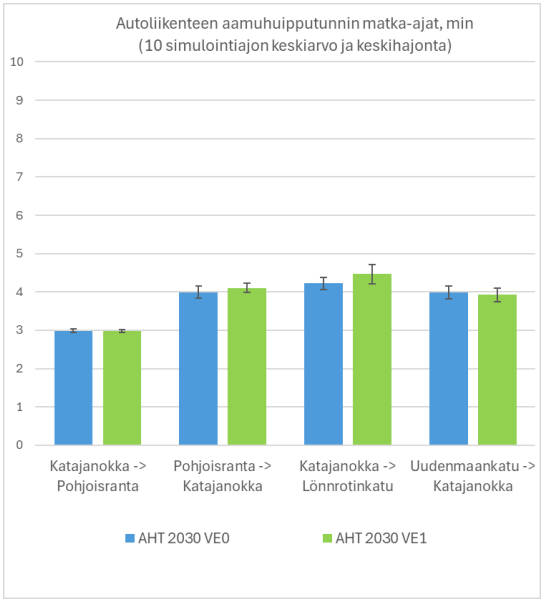
Toimivuustarkasteluilla tutkittiin Esplanadien asemakaavan vaikutusta **autoliikenteen** matka-aikoihin aamu- ja iltahuippu-tunteina.

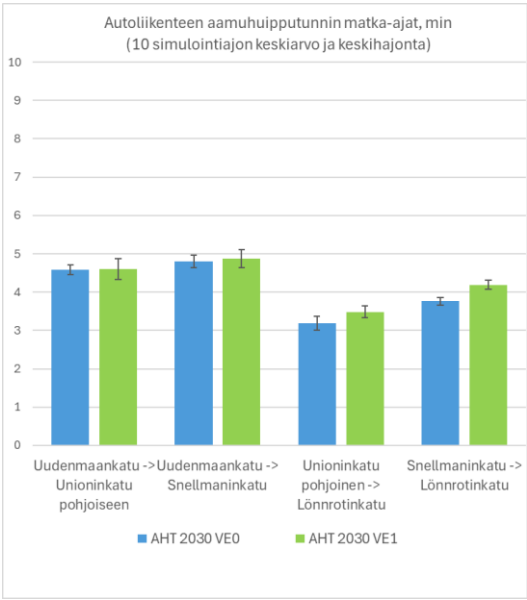
Edellä kuvattujen reitti- ja liikennevalomuutosten seurauksena aamuhuipputuntina autoliikenteen matka-ajat kasvavat toimivuus-tarkastelussa tarkastelluilla reiteillä suurimmillaan reilulla puolella minuutilla. Toisaalta monien reittien matka-aikoihin asemakaava-ehdotuksen mukaisilla muutoksilla ei ole juurikaan vaikutuksia.

Kuten edellä todettiin, tarkat vaikutukset riippuvat jatkosuunnittelussa tarkentuvasta liikennevalosuunnittelusta.

Käytetyillä oletuksilla Pohjoisrannasta länteen päin tulevilla matkoilla matka-aika pitenee hieman. Kruunuhaasta lähtevillä matkoilla taas osa VE0:ssa Fabianinkatua käyttäneestä autoliikenteestä käyttää VE1:ssä Unioninkatua, mikä voi ajoittain jonouttaa Unioninkatua Pohjoisesplanadille tultaessa VE1:ssä hieman enemmän kuin VE0:ssa.







Autoliikenne, iltahuipputunti

Toimivuus-tarkasteluilla arvioidut iltahuippu-tunnin (IHT) matka-ajat tilanteissa VE0 ja VE1.

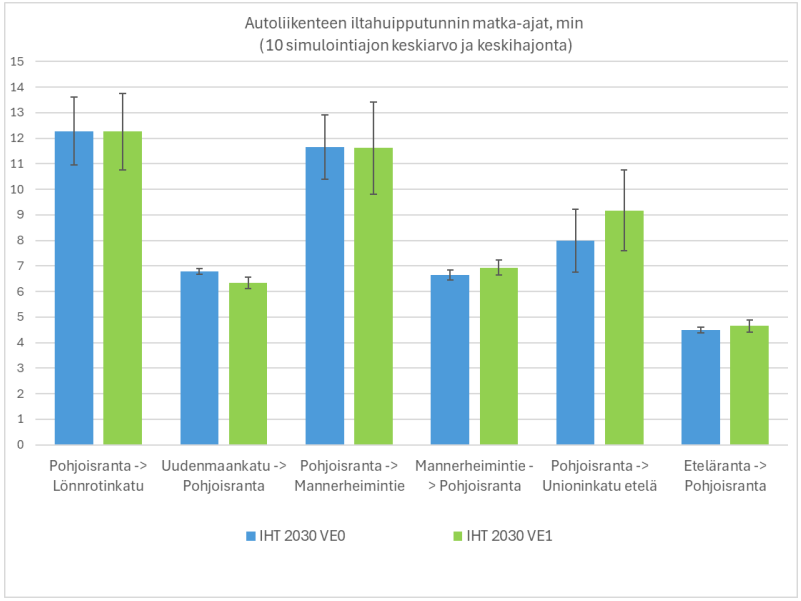
Tarkastellut reitit on esitetty kartalla liitteessä 2.

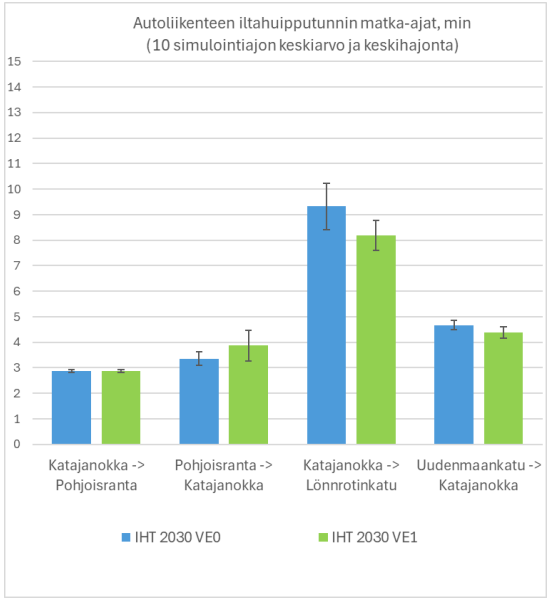
Iltahuipputuntina autoliikenteen matka-ajat kasvavat toimivuustarkastelussa tarkastelluilla reiteillä suurimmillaan reilulla minuutilla. Monien reittien matka-aikoihin asemakaavaehdotuksen mukaisilla muutoksilla ei ole juurikaan vaikutuksia, ja joillakin reiteillä matka-ajat voivat toimivuustarkastelun perusteella keskimäärin hieman lyhentyä.

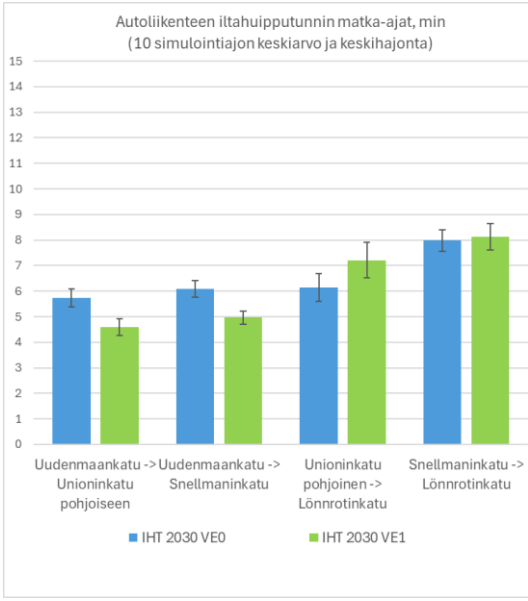
Lopullinen tasapaino sen osalta, mitkä matkat hieman nopeutuvat ja mitkä taas hidastuvat, riippuu edellä kuvatusti jatkosuunnittelussa tarkentuvasta liikennevalosuunnittelusta.

Muutokset eroavat hieman aamuhuipputunnin tuloksista etenkin erilaisen liikennetilanteen takia, mm. Pohjoisrannasta länteen suuntautuvilla matkoilla ei näy vastaavaa kasvua matka-ajassa kuin aamuhuipputunnin tuloksissa.

Kuten aamuhuipputuntinakin, Kruununhaasta lähtevillä matkoilla osa VE0:ssa Fabianinkatua käyttäneestä autoliikenteestä käyttää VE1:ssä Unioninkatua, mikä voi ajoittain jonouttaa Unioninkatua Pohjoisesplanadille tultaessa VE1:ssä hieman enemmän kuin VE0:ssa.







Vaikutukset raitio- ja bussiliikenteeseen

Vaikutukset raitioliikenteeseen

Toimivuustarkasteluissa tarkasteltiin myös raitioliikenteen matka-aikojen muutoksia Esplanadien akselilla (tarkastellut reitit liitteessä 2). Toimivuustarkastelujen perusteella Esplanadien asemakaava-ehdotus ei juurikaan vaikuta raitioliikenteen matka-aikoihin, mikä on odotettavissa, koska muutokset ovat raitioliikenteen kannalta pieniä.

Vaikutukset bussiliikenteeseen

Esplanadien asemakaavan vaikutusalueella ei kulje linjaliikenteen (Helsingin seudun liikenteen) busseja. Asemakaavalla ei siten ole vaikutusta paikalliseen bussiliikenteeseen.

Matkailubussiliikenteeseen kohdistuvat lähtökohtaisesti samat vaikutukset kuin muullekin autoliikenteelle. Reitit muuttuvat Fabianinkadun muutosten ja Unioninkadun kaksisuuntaistamisen myötä, ja reittimuutokset sekä niistä seuraavat tarpeet liikennevalomuutoksille vaikuttavat hieman myös matkailubussien matka-aikoihin etenkin ruuhka-aikoina.

Yhteenveto

Esplanadien asemakaavaehdotuksen merkittävin vaikutus autoliikenteelle on Fabianinkadun muutoksista ja Unioninkadun osuuden kaksisuuntaistamisesta johtuva autoliikenteen uudelleenreitittyminen Fabianinkadulta Unioninkadulle, ja lännestä tullessa ns. Mantan aukion ympäri. Matkoilla Kruununhaasta ja Kluuvista länteen autoliikennettä siirtyy Fabianinkadulta Unioninkadulle, mikä voi ajoittain jonouttaa Unioninkadulta Pohjoisesplanadille suuntaavaa liikennettä hieman nykyisiä liikennejärjestelyjä enemmän.

Fabianinkadulla autoliikenteen määrä laskee merkittävästi ja käytännössä Esplanadinpuiston kohdalla autoliikennettä ei ole ollenkaan. Fabianinkadulle välillä Aleksanterinkatu-Pohjoisesplanadi jää ainoastaan P-Kluuvin pysäköintiliikenne sekä huoltoliikenne. Unioninkadun liikennemäärä taas vastaavasti kasvaa autoliikenteen siirtyessä pääverkolle.

Autoliikenteen uudelleenreitittymisen takia Pohjoisesplanadin ja Etelärannan liittymään tarvitaan todennäköisesti pieniä muutoksia liikennevaloihin.

Toimivuustarkastelujen perusteella autoliikenteen uudelleenreitittyminen ja liikennevalo-ohjauksen muutokset pidentävät alueella joidenkin reittien matka-aikoja hieman ja toisaalta lyhentävät toisia. Matka-ajan muutokset olivat toimivuustarkastelussa valtaosin puolen minuutin luokkaa tai pienempiä ja suurimmillaan reilun minuutin. Vaikutukset ovat hieman erilaisia aamu- ja iltaruuhkassa etenkin Pohjoisesplanadin erilaisen liikennetilanteen takia. Vaikutusten tarkempi jakautuminen, eli millä reiteillä matka-aika hieman pitenee, ja millä mahdollisesti hieman lyhenee, tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä tarkemmassa liikennevalosuunnittelussa.

Asemakaavaehdotuksella ei ole merkittävää vaikutusta joukkoliikenteeseen. Matkailubussiliikenteeseen alueella kohdistuvat samat vaikutukset kuin muuhunkin autoliikenteeseen.

Lähteet

[1] Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (hyväksytty kaupunginhallituksessa 16.12.2024): https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2023-004653 (haettu 13.8.2026)

[2] Kluuvin Kaivokadun asemakaavan muutos (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 6.5.2026): https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2024-004023 (haettu 13.8.2026)

[3] Kaivokadun asemakaavaehdotuksen liikenneselvitys (Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala, 2025): lähteen [2] Kaivokadun asemakaavan kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen 24.3.2026 liite 13: https://ahjojulkaisu.hel.fi/1C72617A-FD42-C0BD-BF87-9CAEE1A00004.pdf (haettu 13.8.2026)

[4] Liikennejärjestelyt, Erottajankadun ja Uudenmaankadun itäpää (hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 25.3.2025): https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2024-016009 (haettu 13.8.2026)

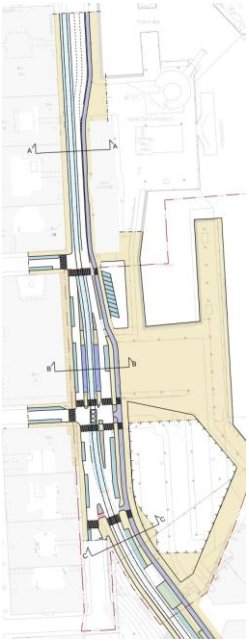
[5] Arkkitehtuuri- ja designmuseon asemakaava ja asemakaavan muutos (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 10.6.2026): https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2025-002475 (haettu 13.8.2026)

Liite 1. Muut liikennejärjestelyt tarkasteluissa

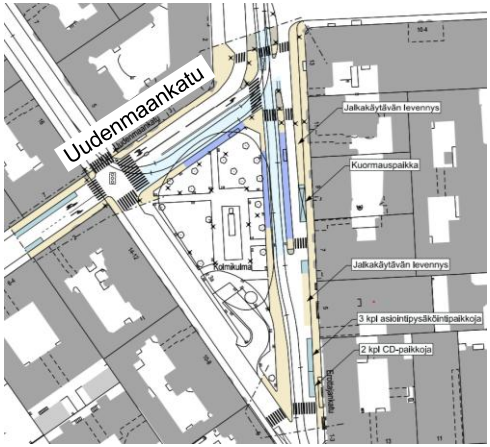
- Uudenmaankadun itäpää ja Erottajankadun eteläpää kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen [4] mukaisesti:
  - Uudenmaankadun itäpäässä ja Erottajankadulla Ludviginkadun eteläpuolella 1 kaista idän suuntaan (kuva 2)
  - Erottajankadun eteläpää Uudenmaankadun liittymän eteläpuolella, joka on tonttikatu eikä osa Esplanadien akselin pääyhteyttä, on 1-kaistainen ja 1-suuntainen pohjoiseen päin (kuva 2).
- Erottajankadulla Ludviginkadun ja Eteläesplanadin välillä 3 kaistaa idän suuntaan (joista 1 Mannerheimintielle ja 2 Eteläesplanadille) (nykytilanteen mukainen järjestely, ei erikseen tehty päätöksiä).
- Muut ydinkeskustan liikennejärjestelyt vastaavat molemmissa tarkastelutilanteissa (VE0 ja VE1) Kaivokadun asemakaavaehdotuksen liikenneselvityksessä [3] kuvattua (noin vuoden 2030) tarkastelutilannetta:
  - Raitioliikenteessä oletetaan toteutuneiksi seuraavat hankkeet:
    - Kruunusiltojen raitiotiet (rakenteilla, liikenne käynnistyy arviolta vuonna 2027): uudet raitiolinjat 12 (Yliskylä-Hakaniemi) ja 11 (Kruunuvuorenranta-Pasila).
    - Länsi-Helsingin raitiotiet, eli lyhyemmin Länsiratikat (suunnittelu käynnissä, rakentaminen alkaa vuonna 2026): uudet raitiolinjat 14 (Erottaja-Kannelmäki) ja 5 (Eira-Kamppi-Töölö-Meilahti), sekä muutoksia nykyisiin raitiolinjoihin ja bussilinjoihin.
    - Hernesaaren raitiotie (lopullinen aikataulu riippuu Hernesaaren asemakaavan ja rakentamisen aikatauluista): raitiolinjan 6 jatke Hernesaareen.
  - Etelärannan järjestelyissä (kuva 1) on huomioitu Arkkitehtuuri- ja Designmuseon asemakaavan [5] liikennesuunnitelman mukaiset järjestelyt. Etelärannassa on pohjoisen suuntaan yksi kaista, joka Vanhan kauppahallin jälkeen aukeaa kolmeksi ryhmittymiskaistaksi ennen Eteläesplanadin liittymää.

Yhteenveto liikennejärjestelyistä tilanteissa VE0 ja VE1 on seuraavalla sivulla.

(1) Etelärannan liikennejärjestelyt tarkasteluissa ➡



(2) Uudenmaankadun ja Erottajankadun päätöksen [4] mukaiset liikennejärjestelyt tarkasteluissa ⬇

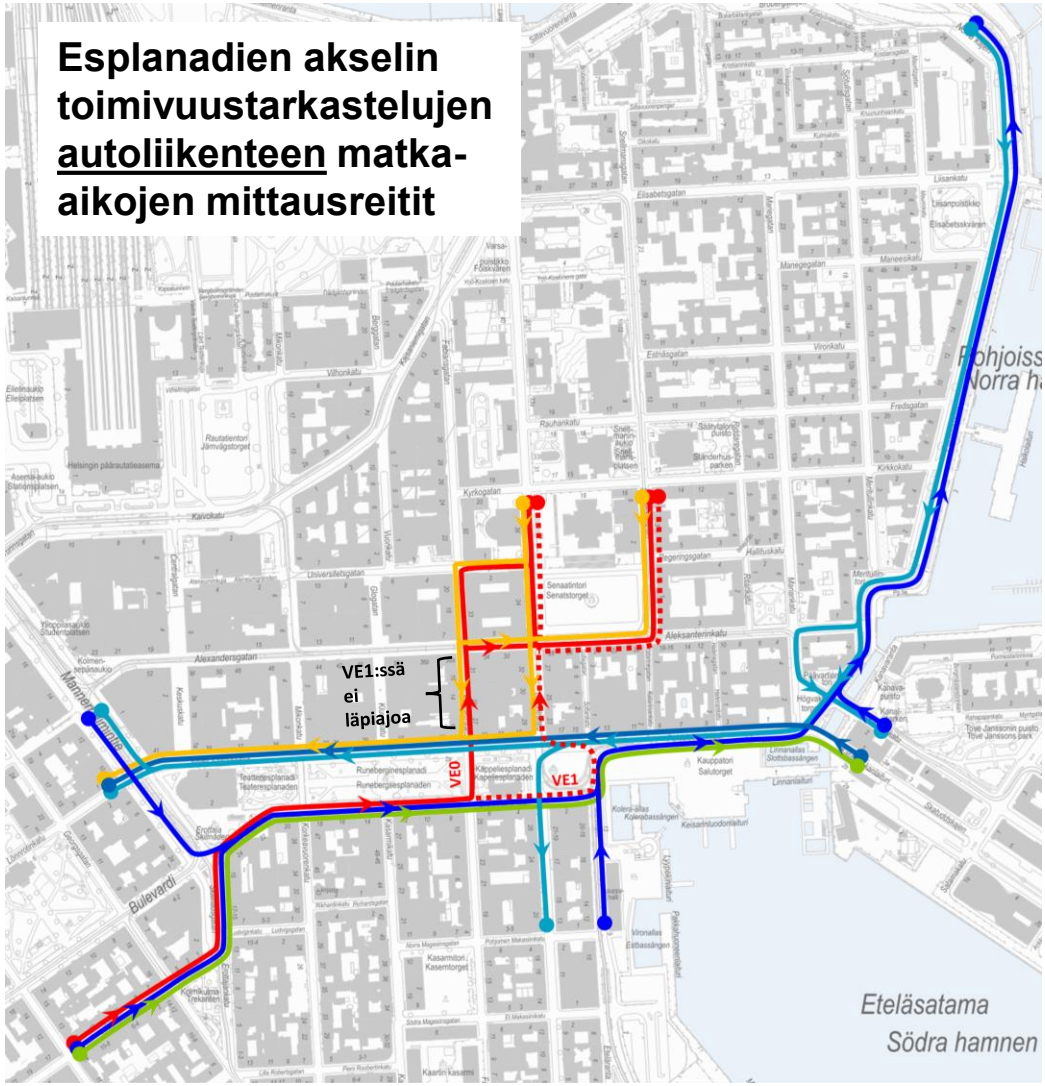


Yhteenveto liikennejärjestelyistä

	VE0 (vertailuvaihtoehto)	VE1 (asemakaavaehdotuksen mukainen tilanne)
Kaivokatu ja sen ympäristö	VE0 ja VE1: Kaivokatu joukkoliikennekatuna	
Laivasillankatu/Eteläranta	VE0 ja VE1: Makasiinirannan ja Olympiarannan asemakaavaehdotuksen [5] liikennesuunnitelman mukaiset järjestelyt: pohjoisesta tulee 1 kaista, joka aukeaa kolmeksi ryhmittymiskaistaksi	
Etelärannan pohjoispää Eteläesplanadille tultaessa	VE0 ja VE1: Kuten nykyisin, 3 ryhmittymiskaistaa	
Uudenmaankadun itäpää ja Erottajankadun pohjoispää	VE0 ja VE1: Nykyisin voimassa olevat järjestelyt: Uudenmaankadun itäpäässä ja Erottajankadulla Ludviginkadun eteläpuolella 1 kaista itään päin (lautakunnan päätöksen [4] mukaisesti). Erottajankadulla välillä Ludviginkatu-Eteläesplanadi 3 kaistaa itään päin (kuten nykyisin), joista 1 Mannerheimintielle ja 2 Eteläesplanadille.	
Unioninkatu, välillä Aleksanterinkatu-Pohjoisesplanadi	VE0: 1-suuntainen, kuten nykyisin	VE1: 2-suuntainen
Fabianinkatu	VE0: Kuten nykyisin	VE1: Katkaistu autoliikenteeltä Esplanadin puiston kohdalla ja P-Kluuvin pysäköintilaitoksen suuaukon pohjoispuolella
Raitiotiekiskot Kauppatorin ympäristössä	VE0: Kuten nykyisin	VE1: Hieman eri tavalla kuin nykyisin, johtuen Unioninkadun 2-kaistaistamisesta
Esplanadit muutoin	VE0: Esplanadit muilta osin kuten nykyisin	VE 1: Esplanadien asemakaavan pohjana olevan liikennesuunnitelman mukaisesti
Erottajankadun eteläpää	VE0 ja VE1: 1-kaistainen ja 1-suuntainen pohjoiseen (lautakunnan päätöksen [4] mukaisesti).	

Helsinki

Liite 2. Matka-aikojen mittausreitit toimivuus-tarkasteluissa



Esplanadien akselin toimivuustarkastelujen raitioliikenteen matka-aikojen mittausreitit

