

# Kluuvin & Kaartinkaupungin liikennesuunnitelmaluonnos

# Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Tämä suunnitelma perustuu ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ([linkki](#)), josta päätettiin kaupunginhallituksessa joulukuussa 2024.

- Suunnitelmassa päätettiin kehittää Kaivokatua joukkoliikennekatuna sekä säilyttää Esplanadit 2+2 -kaistaisina.
- Lisäksi suunnitelmassa sitouduttiin tukemaan **käveltävän keskustan** kehittämistä mm. parantamalla paikalliskatujen viihtyvyyttä sekä ohjaamalla autoliikenne pääverkon kaduille nykyistä selkeämmin.

**Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettiin neljä tavoitetta:**

- Kestävä liikennejärjestelmä vahvistaa elämyksellistä ydinkeskustaa.
- Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa.
- Kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisesti korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta.
- Jakelu- ja huoltoliikenne palvelevat keskustassa toimivien tarpeita hyvin.

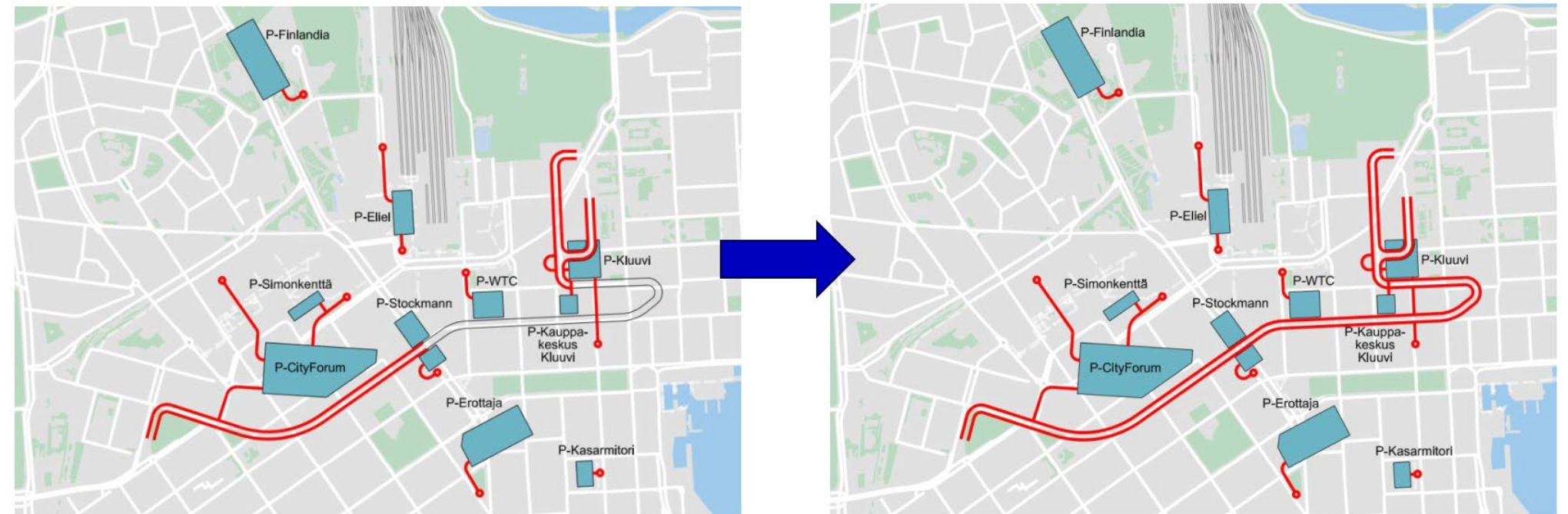
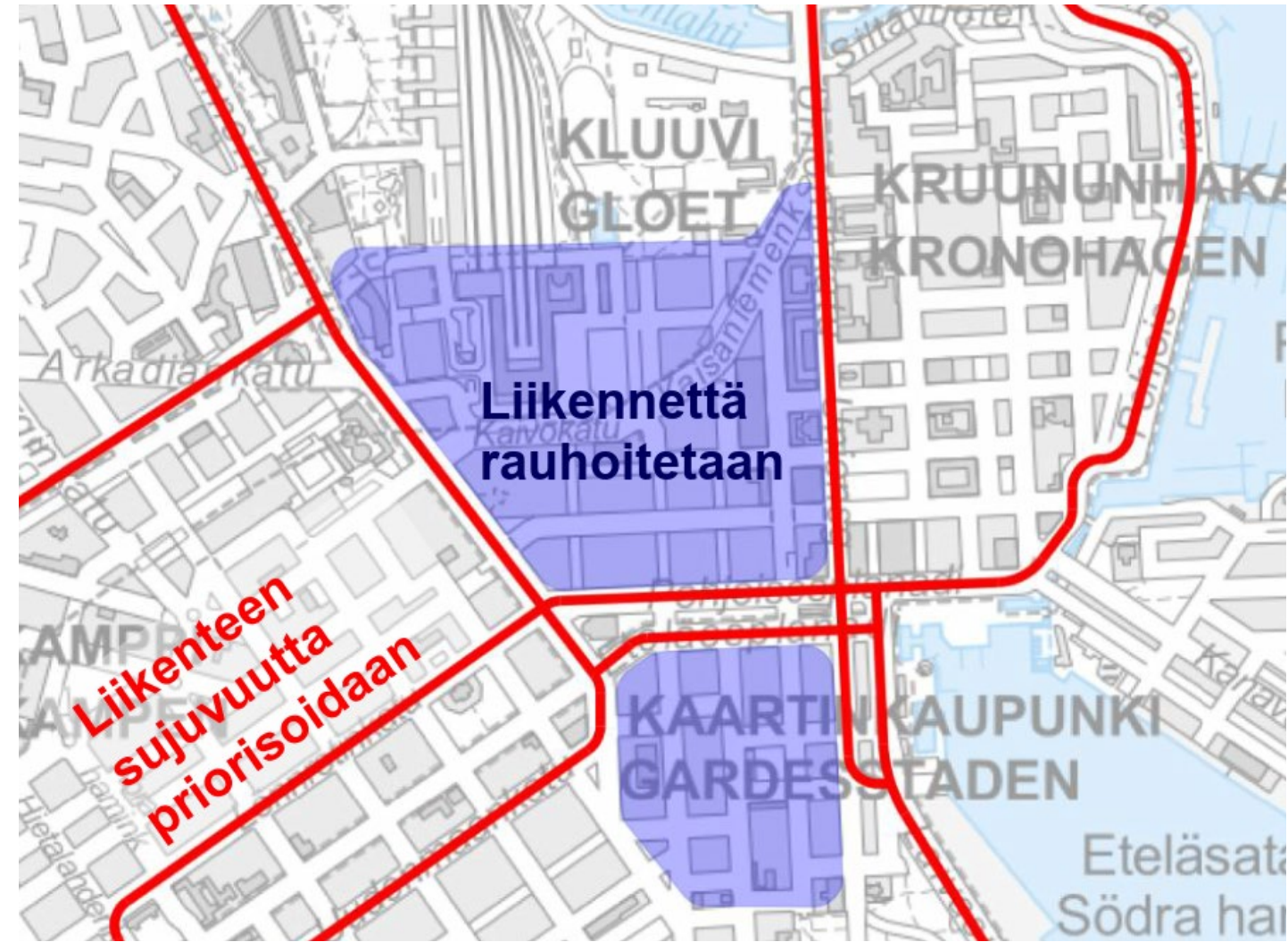
# Autoliikenne

# Autolla saapumista keskusta kehitetään

Liikennesuunnittelun periaatteet perustuvat ajatukseen autoliikenteen pääverkosta ja niiden sisäpuolelle jäävistä rauhallisen liikkumisen alueista

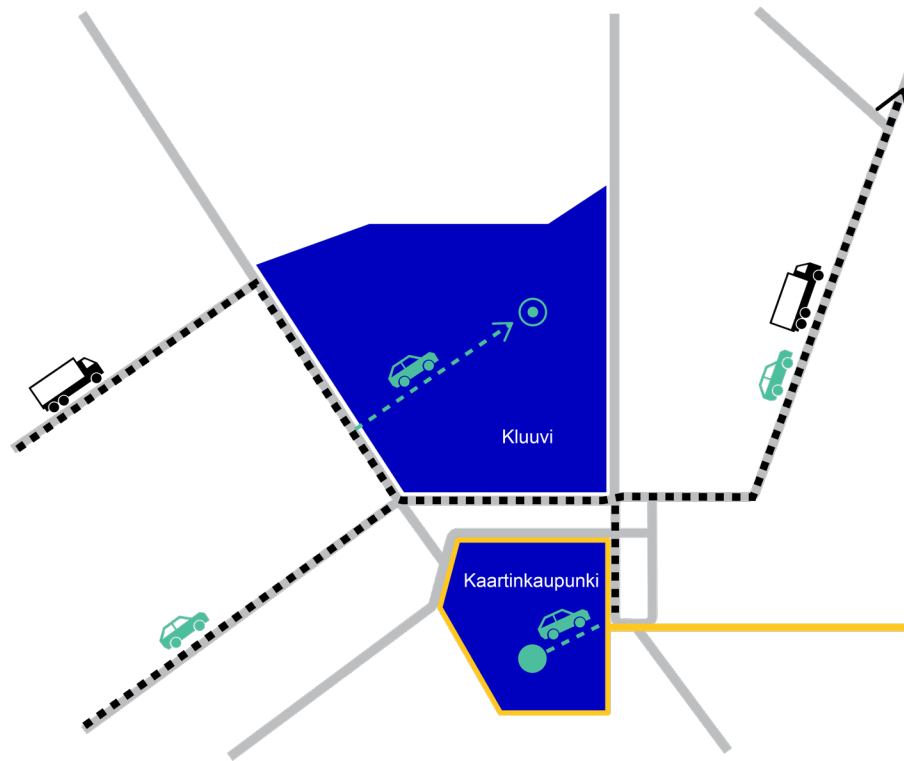
- Pääverkon katujen (punaisella) tarkoituksena on toimia sujuvina sisääntuloreitteinä keskusta saapuvalle liikenteelle
- Liikennettä rauhoitetaan autoliikenteen pääreittien sisäpuolelle jäävillä alueilla (sinisellä), eli siellä, missä on eniten kävelijöitä, palveluita ja asukkaita
- Läpiajoliikennettä pyritään ohjaamaan pois keskustasta ja samalla keskustan alueelle suuntautuva autoliikenne on sujuvampaa
- Pysäköintilaitoksiin ja huoltotunneliin varmistetaan sujuvat yhteydet. Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten välisiä yhteyksiä parannetaan erillisessä projektissa mahdollistamalla ajo itäisten ja läntisten pysäköintilaitosten välillä sekä suunnittelemalla uutta ajoyhteyttä Hakaniemeen.

Helsinki

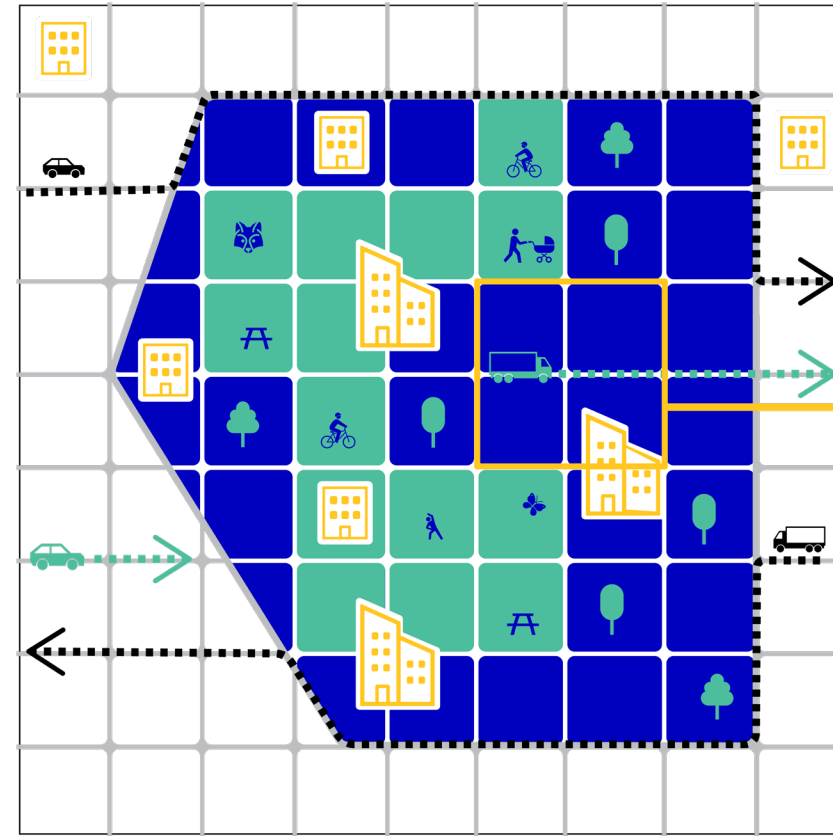


Keskustan maanalaisen pysäköinnin kehittäminen. (Huom. P-Kamppi puuttuu)

# Rauhallisen liikkumisen alue



...palvelee vain sinne saapuvaa ja sieltä lähtevää autoliikennettä. Alueen saavuttaa kaikilla kulkumuodoilla. Läpiajava autoliikenne kulkee alueen reunoilla.



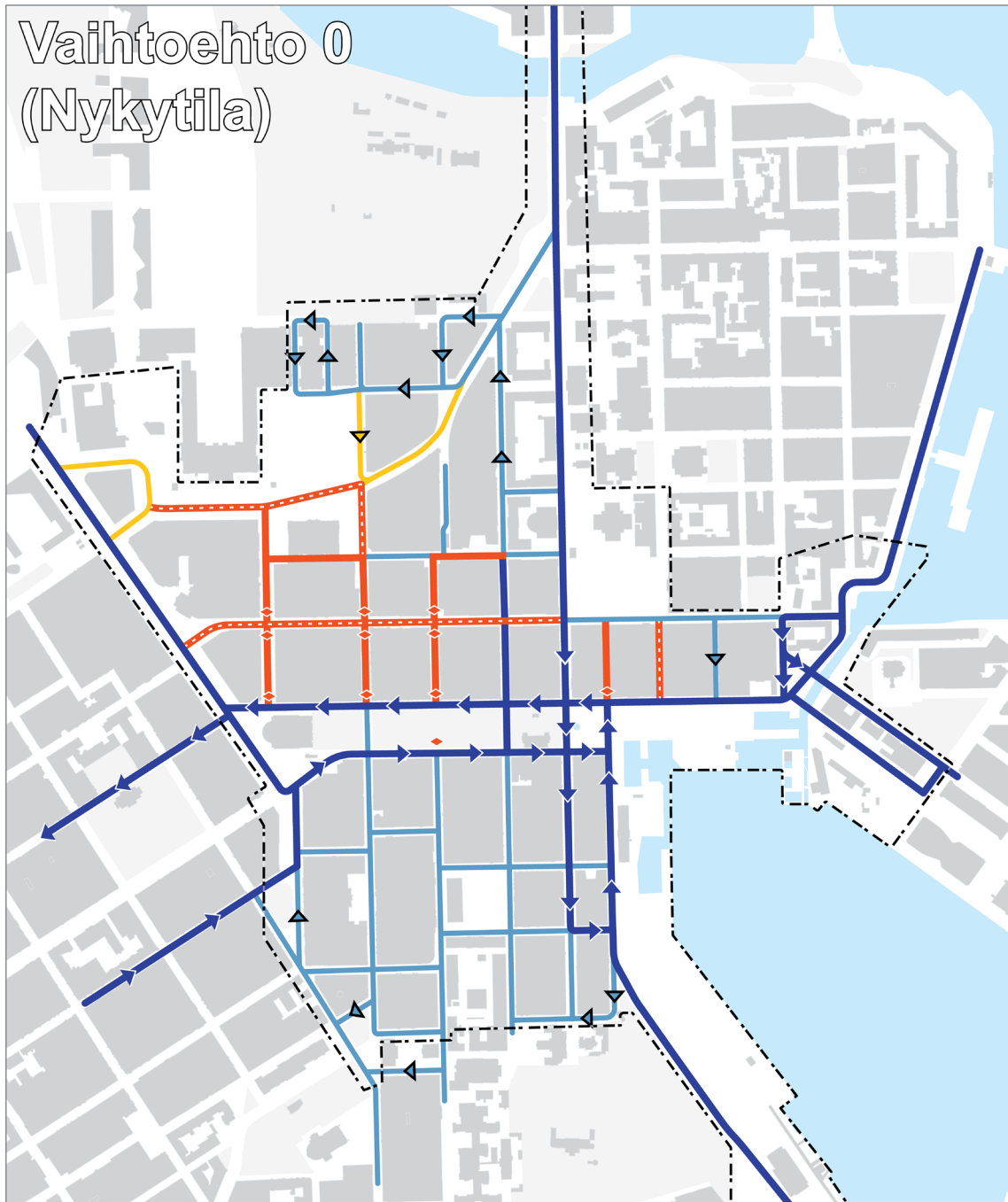
...on kaiken ikäisille ja kykyisille ihmisille hyvä elinympäristö. Asiointi ja asuminen on miellyttävää, kun kadulla tuntuu turvaliselta kävellä, ei ole melua ja ympäristö on vehreää ja viihtyisää.



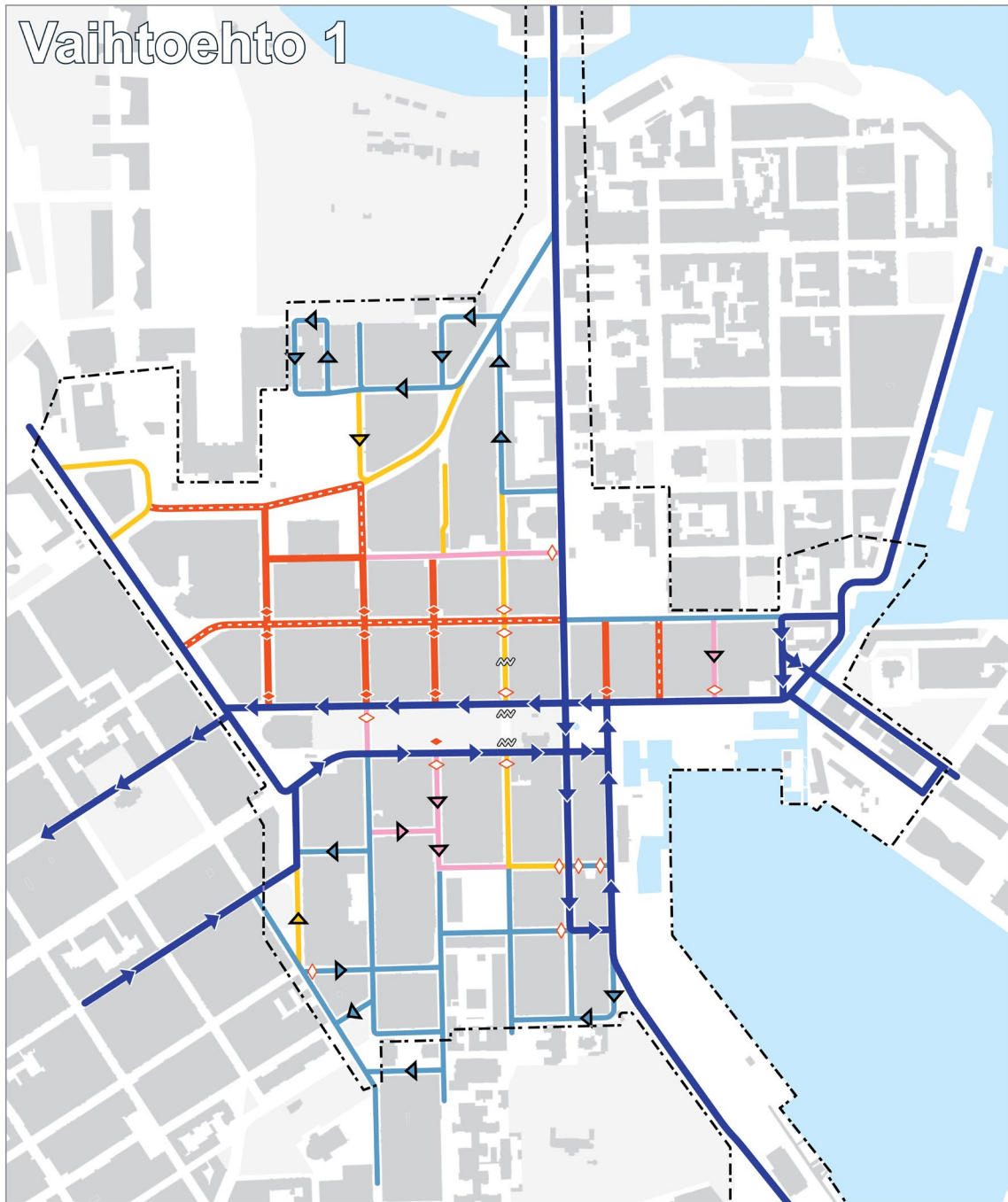
... alueella on kaupunkielämän paikkoja, kuten puistoja ja aukioita, jossa voi tavata ystäviä, leikkiä, illastaa terassilla tai muuten vain istahtaa hetkeksi

# Liikenneverkko

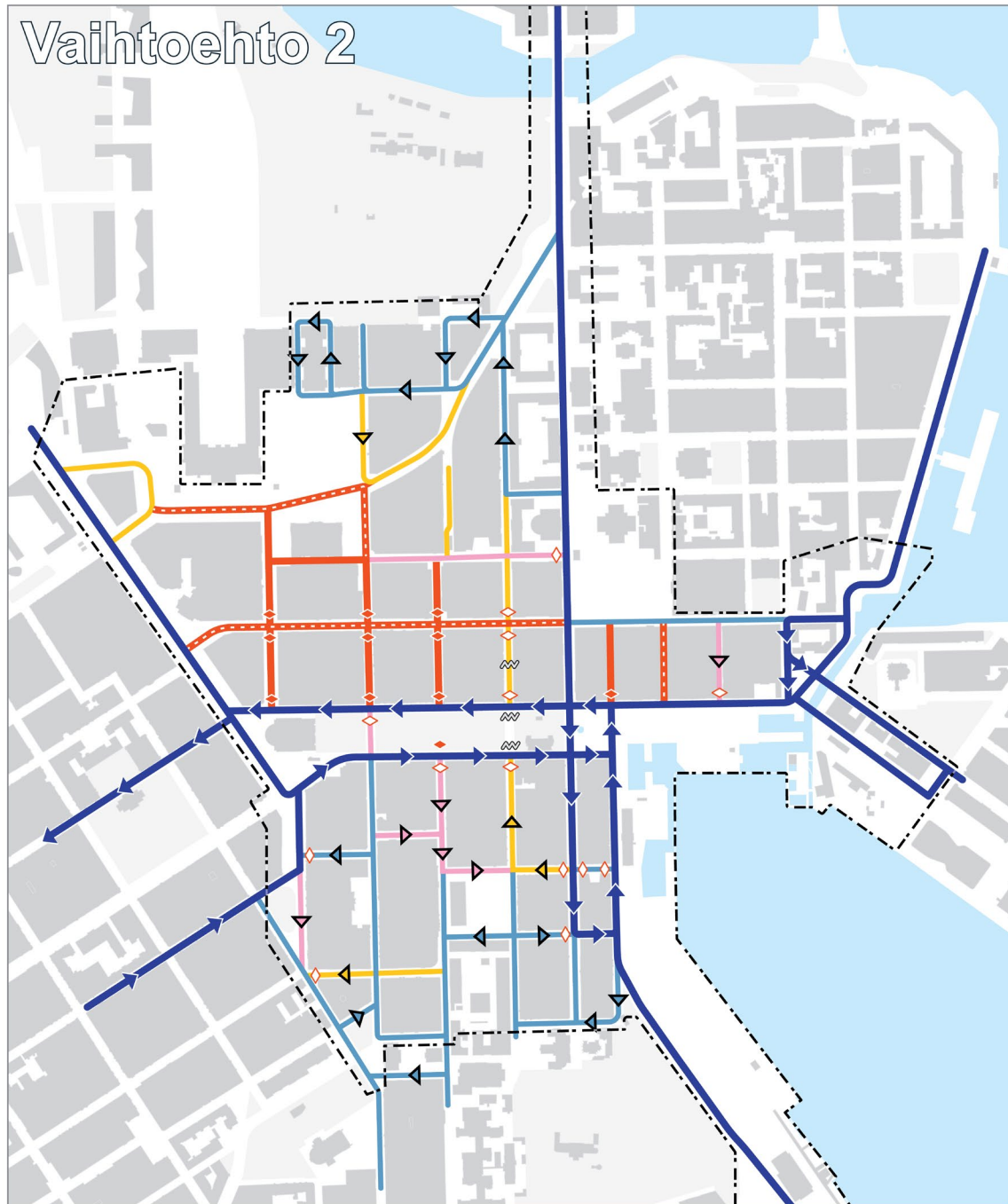
Vaihtoehto 0  
(Nykytila)



Vaihtoehto 1



Vaihtoehto 2



1-suuntaiset

2-suuntaiset



Pääverkon katu



Paikalliskatu



Kehitettävä paikalliskatu



Pihakatu



Joukkoliikennekatu



Kävelykatu



Olemassa oleva ylijatkettu jalkakäytävä



Uusi ylijatkettu jalkakäytävä



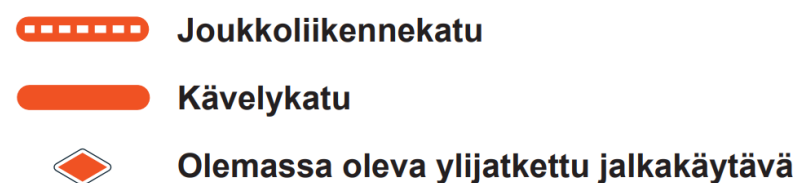
Liikenteen suodatin

# Vaihtoehto 0

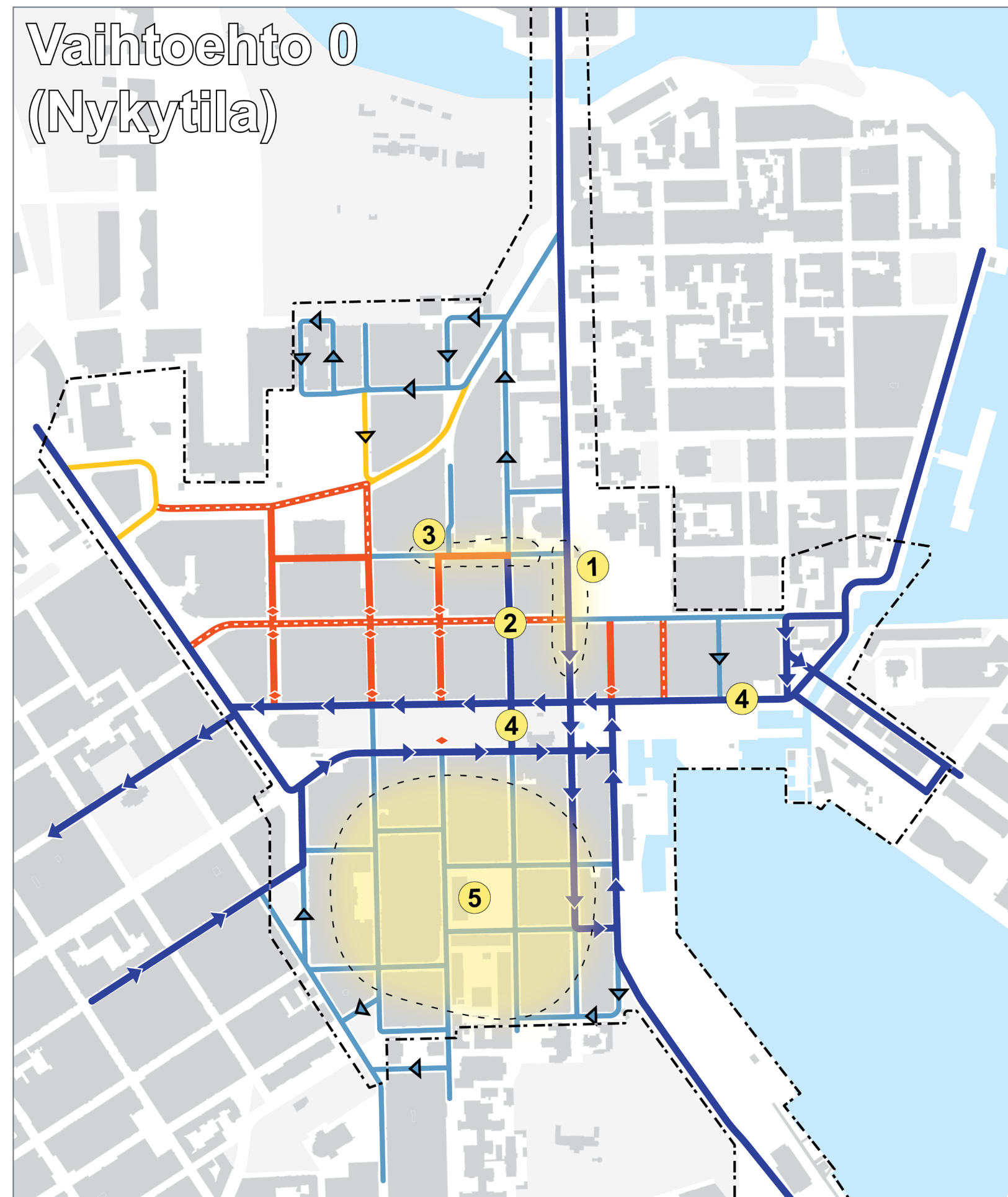
## ”Nykytila”

1. Unioninkatu kaksisuuntainen Aleksanterinkatuun saakka, loppumatka etelään yksisuuntainen
2. Fabianinkatu toimii käytännössä pääverkon yhteytenä pohjoiseen, vaikka siellä tulisi olla ainoastaan sellaista autoliikennettä, joka on sinne matkalla
3. Yliopistonkatu vaihtelee kävelykadusta tavalliseen paikalliskatuun
4. Pohjoisesplanadilla ylijatketut jalkakäytävät puuttuvat Fabianinkadun ja Helenankadun risteyksestä
5. Kaartinkaupungin paikallisverkon kadut ovat kaksisuuntaisia Erottajankadun eteläosaa ja muutama yksittäistä kortteliväliä lukuun ottamatta

1-suuntaiset 2-suuntaiset



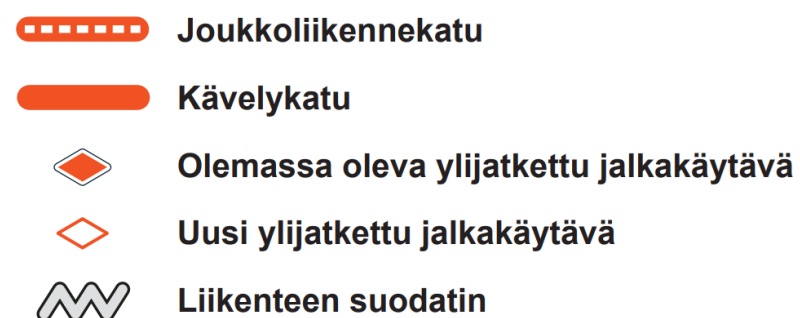
## Vaihtoehto 0 (Nykytila)



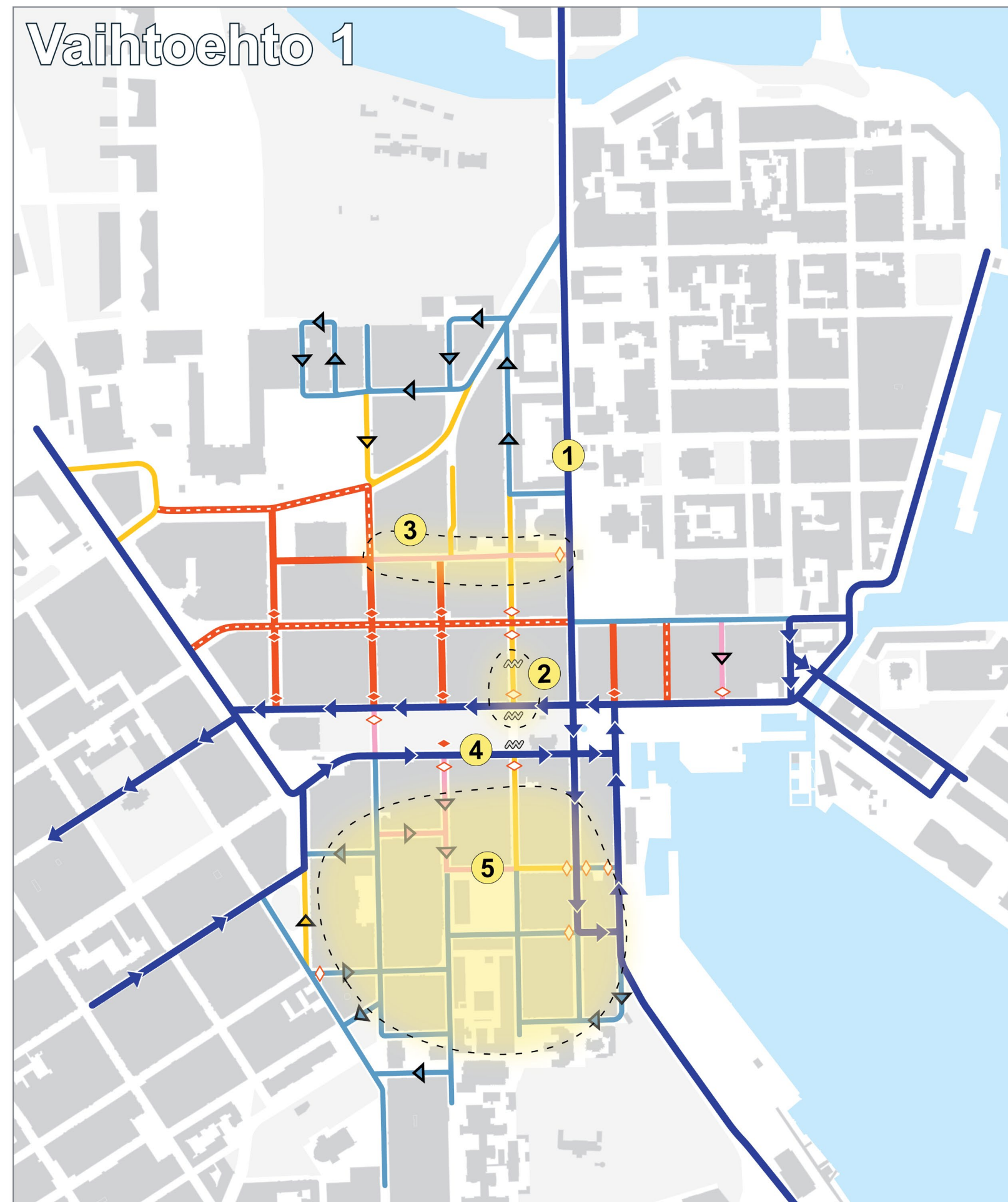
# Vaihtoehto 1

1. Unioninkatu on kaksisuuntainen myös Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välillä, jolloin se on selkeämpi pääverkon yhteys autoliikenteelle.
2. Fabianinkatu on katkaistu pysäköintilaitoksen pohjoispuolelta sekä Esplanadin puiston välistä, jotta:
  - Esplanadin pääyhteys on sujuvampi (yksi liikennevalovaihe poistuu)
  - Esplanadin puisto on viihtyisämpi ja puiston osien välillä on helpompaa liikkua jalan
  - Pohjoisesplanadia ei tarvitse ylittää liikennevalo-ohjattua suojatietä pitkin, vaan kadun yli voi kävellä ylijatkettua jalkakäytävää pitkin, kuten muillakin kortteliväleillä
  - Fabianinkatu on selkeä osa paikallisverkkoa eikä houkuttele sinne kuulumattomaan läpiajoon
3. Yliopistonkatu on kokopituudeltaan pihakatu.
  - Katu on selkeämpi käyttää sekä viihtyisä osa kävelykeskustaa (käyttötarkoitus ei vaihtelee ja ilme on yhtenäinen).
  - Yliopistonkatu palvelee täten Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä Vuorikadun asukkaiden ajoa koteihinsa ja pitää ajomatkat kohtuullisina.
4. Pohjois- ja Eteläesplanadilla lisää ylijatkettuja jalkakäytäviä kadun ylittämisen helpottamiseksi. Samalla on selkeää milloin siirtyään pääverkolta joko asuinalueelle tai kävelykeskustaan (rauhallisen liikkumisen alueelle)
5. Kaartinkaupungin paikallisverkon katuja on yksisuuntaistettu kaikista houkuttelevimmilla läpiajoreiteillä Ludviginkadulla, Rikhardinkadulla ja Kasarmikadulla.

1-suuntaiset 2-suuntaiset



## Vaihtoehto 1

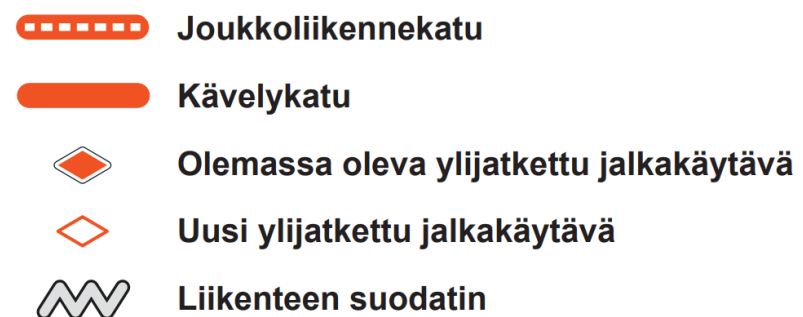


# Vaihtoehto 2

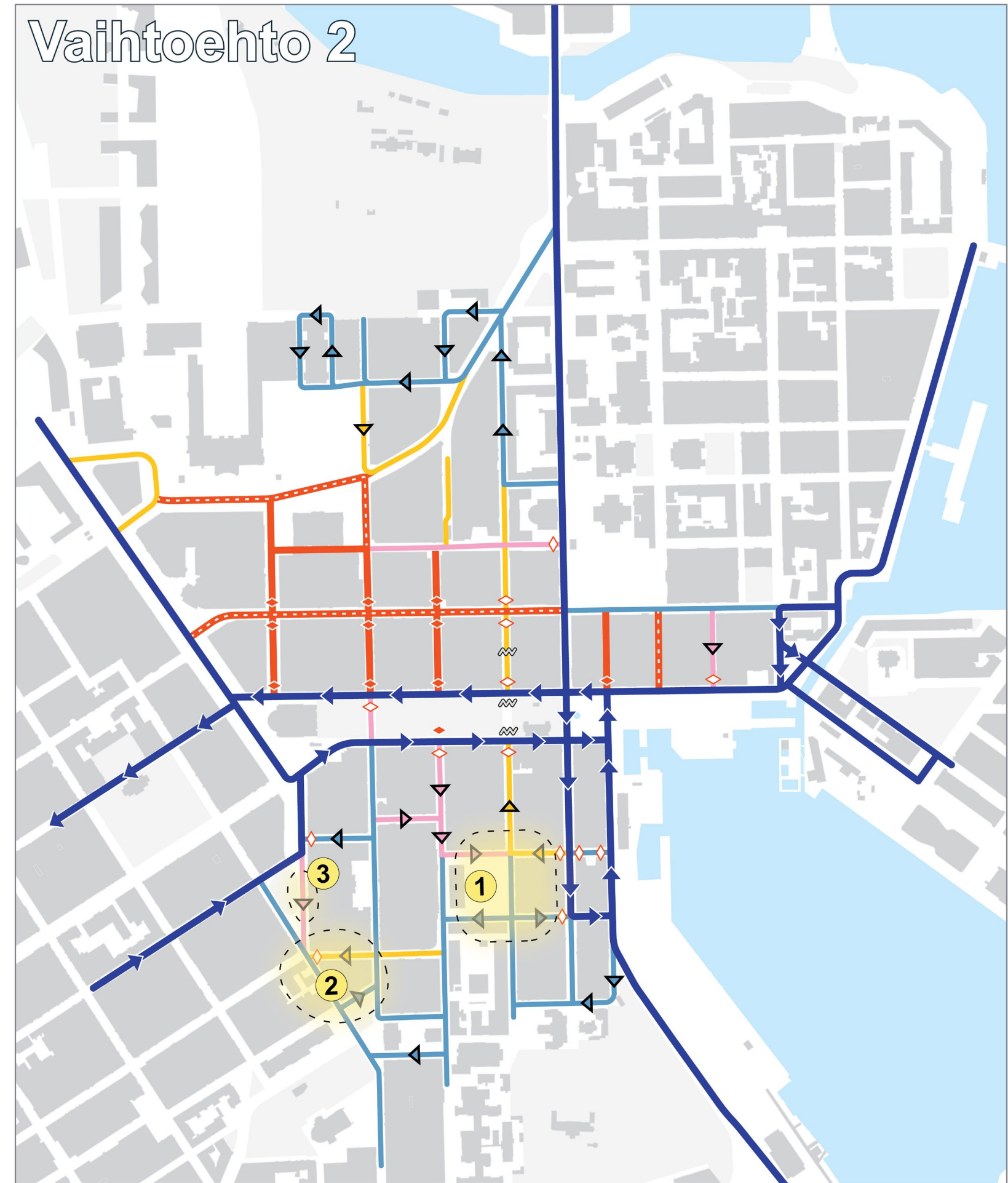
## Samat muutokset kuin Vaihtoehto 1:ssä. Lisäksi:

1. Pohjoinen ja Eteläinen Makasiinikatu on yksisuuntaistettu, sillä ne saattavat houkutella läpiajoon itä-länsi suunnassa Kaartinkaupungin läpi.
2. Pieni Roobertinkatu on yksisuuntaistettu (ja Ratakadun yksisuuntaisuus käännetty samalla), jotta Pienen Roobertinkadun ja Yrjönkadun risteystä voidaan kehittää viihtyisämmäksi ja liittää siten Iso Roobertinkadun kävelykatu vahvemmin käveltävään keskusta.
3. Erottajankadun yksisuuntaisuus on käännetty kohti etelää, jotta katu ei houkuttele läpiajoon ja katu voidaan kehittää kävely ja joukkoliikennepainotteisena viihtyisenä pihakatuna

1-suuntaiset 2-suuntaiset



## Vaihtoehto 2



# Ylijatkettu jalkakäytävä

Esimerkki Helsinginkadulta Kalliosta  
(kuva: Google Streetview)



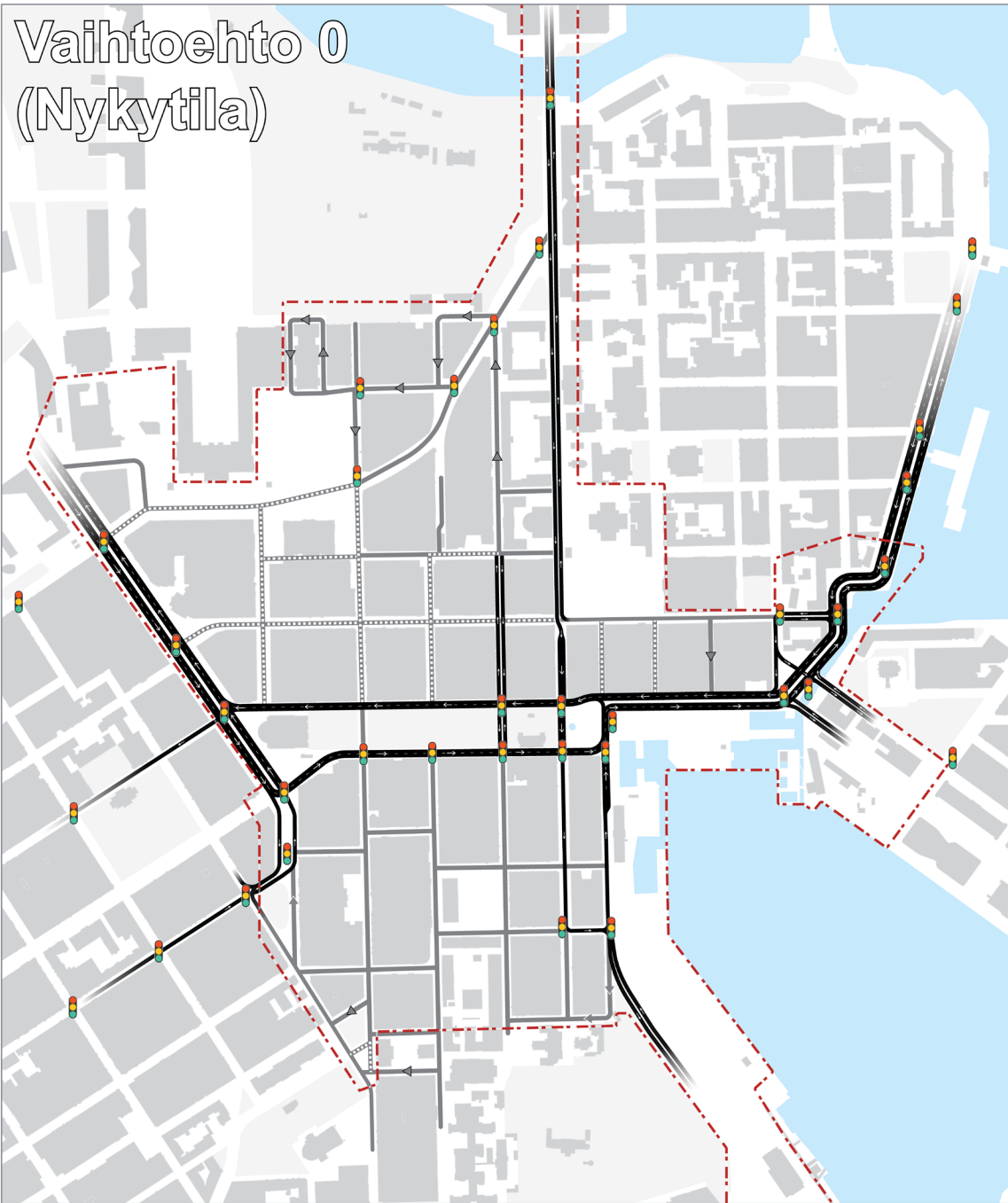
Havainnekuva keskusta-alueen  
ylijatketusta jalkakäytävästä



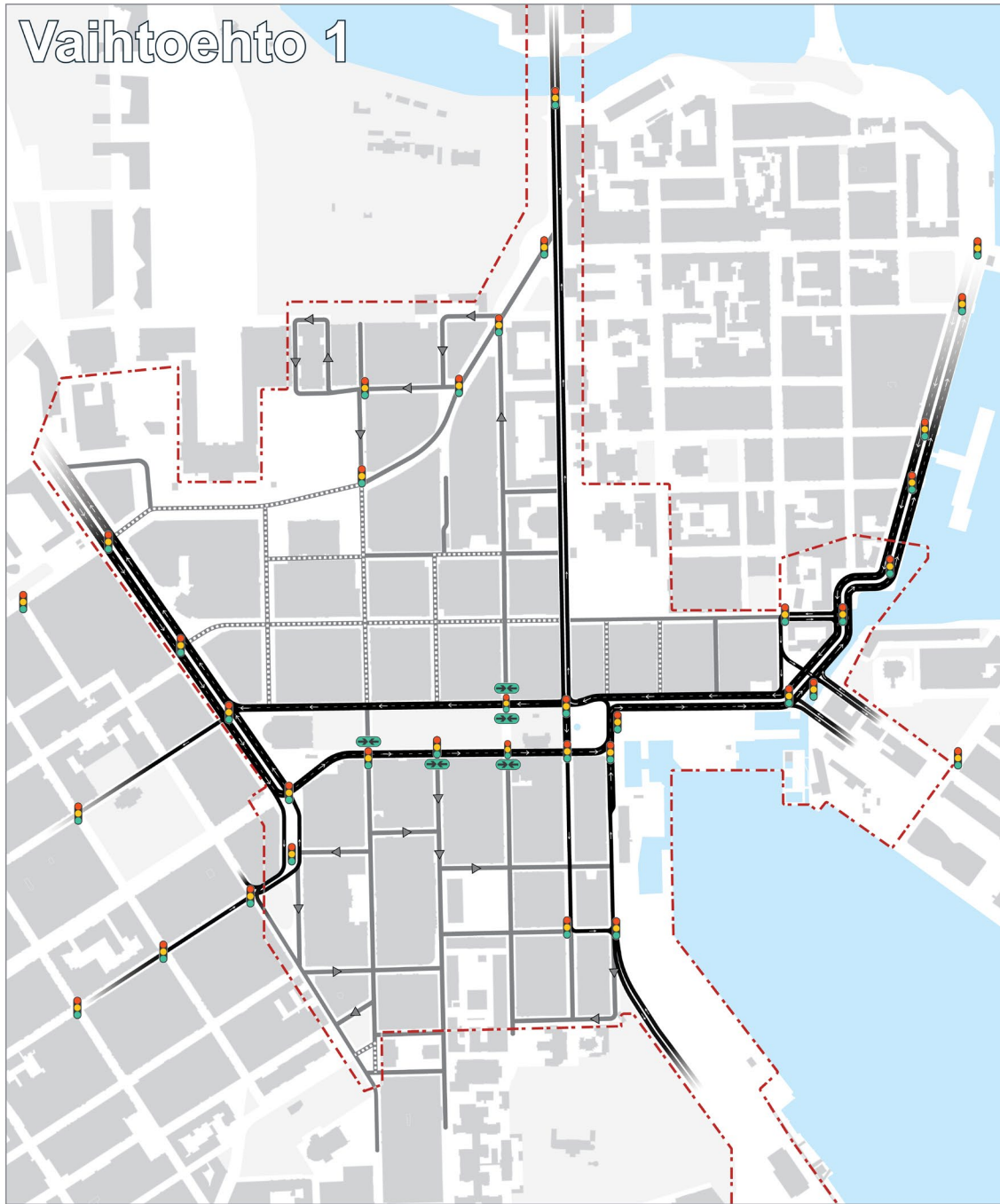
Ylijatkettuja jalkakäytäviä tulee suunnittelualueelle 14 kpl lisää. Olemassa olevia suunnittelualueella on jo 11 kpl.

# Kaistamäärät ja valo-ohjaus

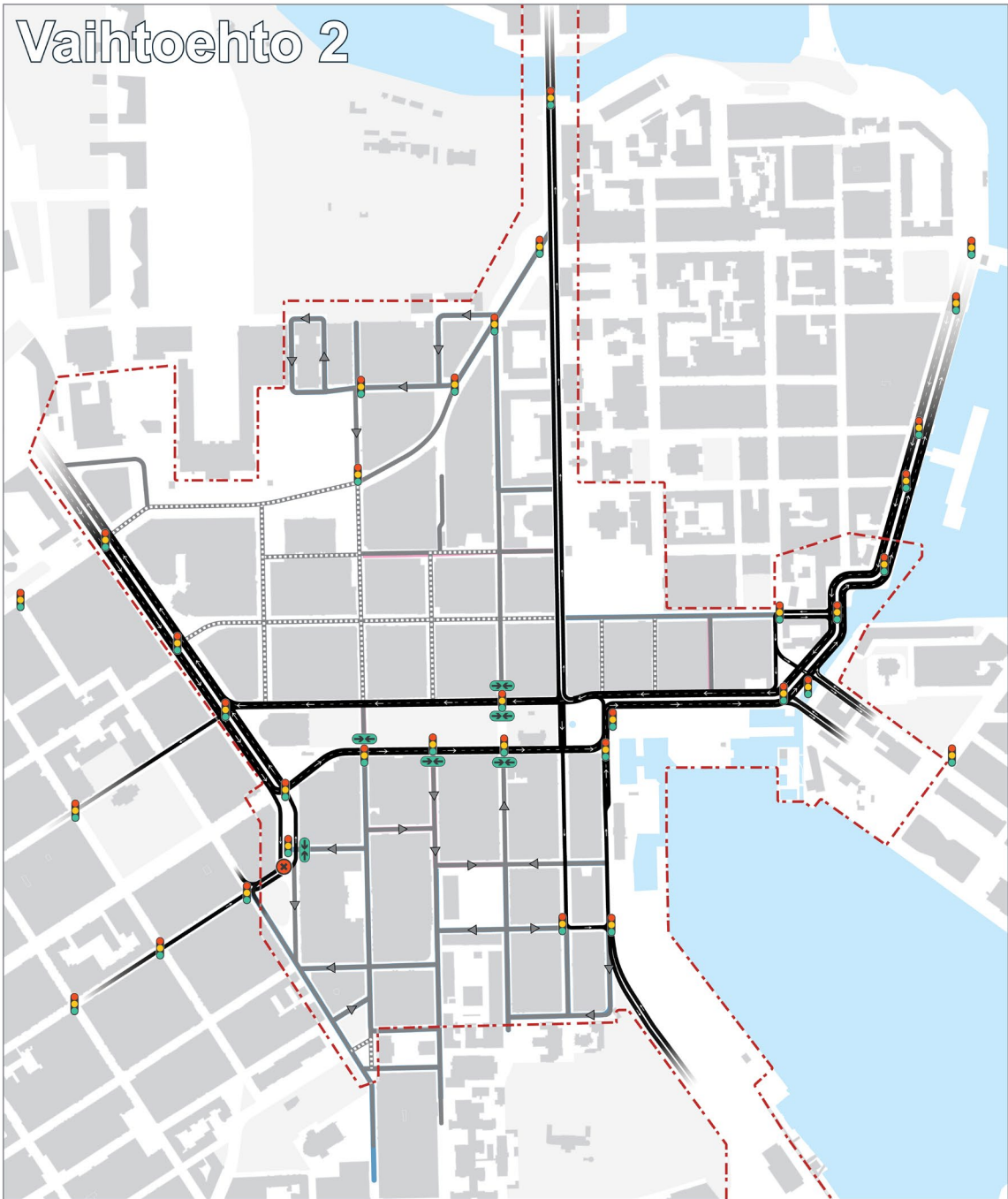
Vaihtoehto 0  
(Nykytila)



Vaihtoehto 1



Vaihtoehto 2



**Pääverkon kadut**

—> Ajosuunnassa 1 ajokaista

—>- - - Ajosuunnassa 2 ajokaistaa

**Muu katuverkko**

- - - - - Kävely- tai joukkoliikennekatu

— Paikalliskatu tai pihakatu

—> 1-suuntainen katu



Poistuva liikennevalo-ohjaus



Säilyvä liikennevalo-ohjaus



Jalankulun liikennevalo-ohjaus poistuu



Suunnittelualueen rajaus

# Joukkoliikenne

## Kluuvin & Kaartinkaupungin joukkoliikenne nykyisin

Kluuvissa aluetta palvelevat Päärautatieaseman juna- ja metroasema sekä Kaisaniemessä sijaitseva Helsingin yliopiston metroasema.

Päärautatieasemalla pysähtyvät nykyisin lukuisat raitiolinjat. Suunnittelualueetta palvelevat lähes kaikki Helsingin kantakaupungissa liikennöivät raitiolinjat. Alueelta on suora yhteys raitiovaunulla lähes kaikille raitioverkon pysäkeille ja raitioliikenteen palvelutaso on korkea. Alueen vilkkain raitioreitti on itä-länsi-suunnassa Päärautatieaseman kautta kulkeva rataosuus, jolla liikennöi 2030-luvulla noin 40 raitiovaunuvuoroa tunnissa suuntaansa. Muut tärkeimmät reittikadut ovat Mannerheimintie ja Aleksanterinkatu. Raitioliikenne palvelee myös Kauppatorilla ja Kruununhaan sisäosissa. Raitiolinjat ovat lähtökohtaisesti osa korkean palvelutason verkostoa, jolla tarjotaan säännöllistä liikennettä enintään 10 minuutin vuorovälillä arkisin läpi päivän sekä viikonloppuisin vilkkaimman asiointiliikenteen aikaan.

Rautatientorin bussiterminaali on Hakaniemen kautta ydinkeskustaan saapuvien bussilinjojen päätepysäkki. Elielinaukion bussiterminaali on tarkoitus siirtää Kamppiin ja asemakaavoitus uudisrakennuksen sijoittamiseksi Elielinaukiolle on valmisteilla. Bussiliikenteellä on alueella jatkossakin tärkeä rooli, mutta painopiste on siirtymässä entistäkin vahvemmin raideliikenteeseen.



Raitioliikenteen rooli alueella on vahvistumassa tulevaisuudessa entisestään. Päätettyjen ratakankkeiden myötä uusia yhteyksiä on avautumassa **Laajasaloon (2027)** ja **Munkkivuoren kautta Kannelmäkeen (2032)**. Länsisatamaan johtavan reitin kapasiteettia nostetaan ja sujuvuutta parannetaan. Myös Viikkiin ja Malmille johtavaan raitiotieyhteyteen (VIIMA) liittyvä hankesuunnittelu on käynnissä.



# Joukkoliikenne- saavutettavuuden parantaminen Kaartinkaupunkiin

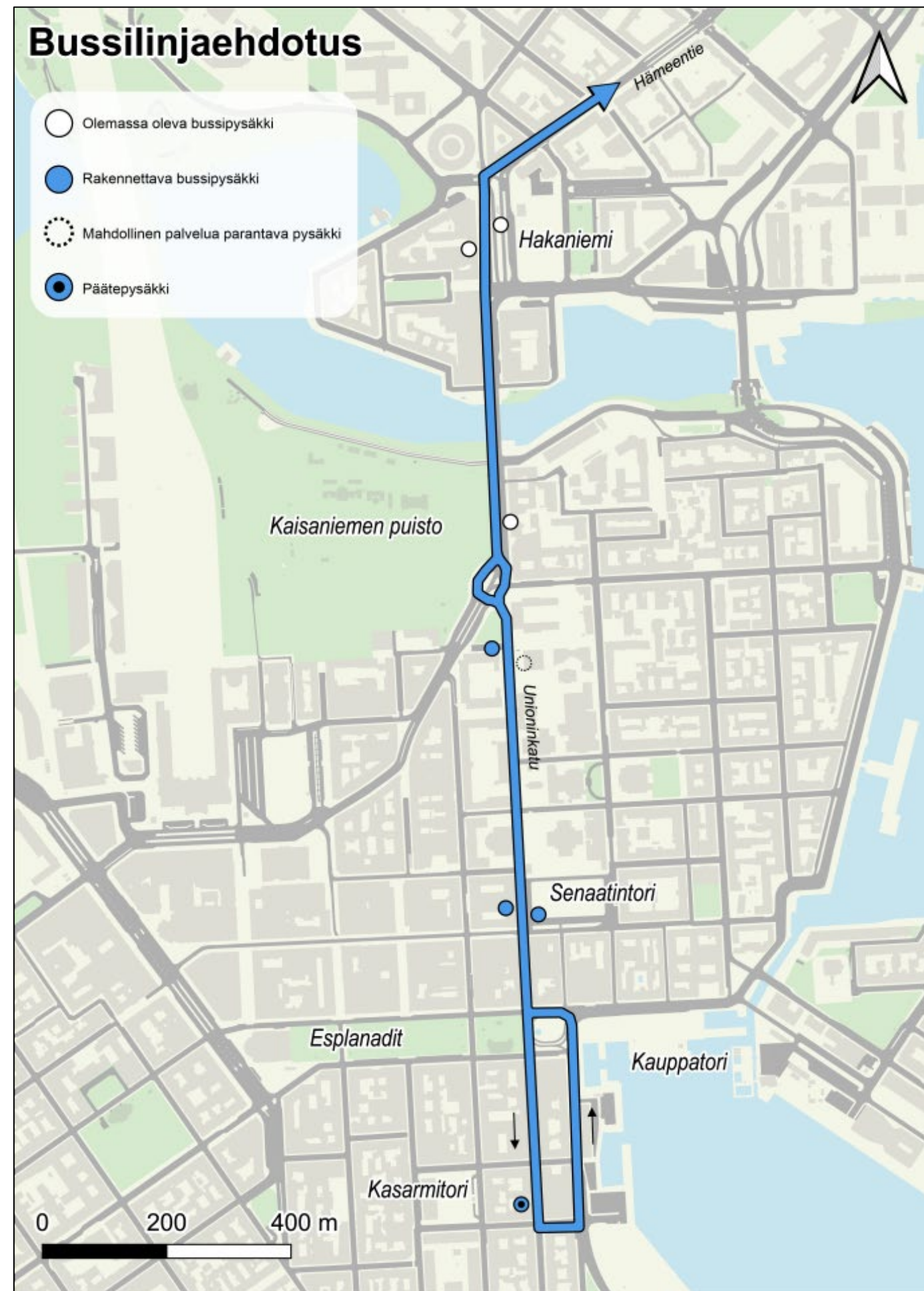
Kaartinkaupungin joukkoliikennesaavutettavuutta idästä pyritään parantamaan ajamalla bussilinja Hämeentietä ja Unioninkatua pitkin Kasarmitorille

Suunnittelussa tunnistettiin tarve parantaa Kaartinkaupungin saavutettavuutta joukkoliikenteellä Helsingin sisäisillä matkoilla ja seudullisesti. Pitkähkö kävelyetäisyys juna- ja metroasemista kutistaa aluetta, joka on saavutettavissa joukkoliikenteellä houkuttelevan matka-ajan puitteissa. Kaartinkaupungin joukkoliikenteen ”lähipalvelu” muodostuu nykyään raitiolinjoista 2 ja 10, joiden palvelualue rajoittuu pääosin läntisen kantakaupungin alueelle. Suoraviivainen joukkoliikenneyhteys Hakaniemen suunnasta puuttuu kokonaan.

Helsinki

## Bussilinjaehdotus

- Olemassa oleva bussipysäkki
- Rakennettava bussipysäkki
- ⦿ Mahdollinen palvelua parantava pysäkki
- Päätepysäkki



# Pyöräliikenne

# Pyöräliikenteen verkko

Pyöräliikenteen väyläverkko on edelleen katkonainen ja suunnittelualueella pyörällä liikkuvan täytyy tietää tarkoin, mitä kautta määränpään kulkee turvallinen reitti. Suurimpia katkoksia pyörätieyhteyksissä on vilkkailla pääkaduilla, kuten Kaisaniemenkadulla ja Kaivokadulla. Paikallisverkolla pyöräilyn paikka on ajoradalla, mutta nykyisin ajoradalla pyöräilyä haittaavat paikoin vilkas autoliikenne, raitiokiskot ja epätasaiset päällysteet.

## Pyöräliikenteen parantamistoimenpiteet:

- Pohjois-eteläsuunnassa vahvistetaan pääverkon yhteyttä parantamalla ajoradalla pyöräilyn olosuhteita Fabianinkadulla. Unioninkadulla toimenpiteitä tehdään kaupunkikuvalliset reunaehdot huomioiden.
- Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä pyöräliikenteen pääverkon yhteys saataisiin Kaisaniemenkadulle ja Kaivokadulla pyöräliikenteen ja jalankulun erottelua saadaan parannettua.
- Mikonkadun ja Yliopistonkadun pyöräliikenteen yhteyttä parannetaan huomioiden katujen runsaat jalankulkijamäärät
- Kaartinkaupungissa ei pääyhteyksiä. Fabianinkadulta Kasarmikadulle kulkevan reitin ajoradalla pyöräilyn edellytyksiä parannetaan

