

Kluuvin ja Kaartinkaupungin tarkastelu katusuunnittelun lähtökohdaksi

Helsinki

Kuvailulehti

Tekijä	Helsingin kaupunki
Julkaisuaika	04/2026
Sivuja	94
Liitteitä	Tarkastelumateriaali
ISBN	978-952-386-723-9
Kieli,	koko teos Suomi

Beskrivning

Författare	Helsingfors Stad
Publiceringstid	04/2026
Sidor	94
Bilagor	Översynmaterial
ISBN	978-952-386-723-9
Språk,	hela arbetet Finska

Sisällys

Kuvailulehti	2
Beskrivning	3
1. Johdanto	6
1.1 Tarkastelun lähtökohdat ja sisältö	7
Helsingin kaupunkistrategia	10
Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma ja maankäytön kehityskuva.....	10
1.2 Tarkastelun vaiheet ja vuorovaikutus	14
1.3 Käsitteiden määrittely	15
2. Tavoitteet.....	17
3. Kluuvin ja Kaartinkaupungin tarkastelu katusuunnittelun lähtökohdaksi	21
3.1 Kaupunkitila	22
Alueen ominaispiirreselvitys	22

Käveltävän keskustan visio	24
Kaupunkitilan kehittämisen keinopaletti	30
Kaupunkivihreäverkosto	32
3.2 Liikenneverkko	33
Autoliikenne	33
Jalankulku ja esteettömyys	37
Pyöräliikenne.....	41
Joukkoliikenne.....	44
3.3 Kadunvarren tilankäyttö.....	51
Kadunvarsipysäköinti	51
Kuormauspaikat	53
Katuvihreä	54
Terassit.....	55
Penkit ja muu julkinen oleskelutila.....	56
3.4 Kohdekohtaiset tarkastelut.....	57
Kehitettävät paikalliskadut.....	58
Pihakadut	60

Sisällys

Joukkoliikennekadut	64	5.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja historiaan	89
Kävelykadut	66	5.5 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin	92
4. Toimenpideohjelma	68	5.6 Vaikutukset kunnallistekniikkaan	94
Toimenpideohjelma	69	6. Tarkastelun materiaali	95
4.1 Toteutettavuus ja kustannukset	71		
5. Vaikutusten arviointi	72		
Vaikutusten arviointi	73		
5.1 Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen	74		
Jalankulku	74		
Pyöräliikenne	76		
Joukkoliikenne	76		
Autoliikenne	79		
5.2 Sosiaaliset vaikutukset	81		
5.3 Ympäristövaikutukset	86		

1. Johdanto



1.1 Tarkastelun lähtökohdat ja sisältö

Kluuvin ja Kaartinkaupungin tarkastelussa katusuunnittelun lähtökohdaksi määritellään minkälaisia parannuksia kaupunkitilaan tehdään sekä määritellään eri kulkumuotojen käyttämät liikenneverkot. Liikenne- ja kaupunkitilatarkastelua on tehty rinnakkain ja ratkaisuja on sovitettu yhteen koko prosessin ajan. Tarkastelussa on selvitetty muun muassa seuraavia asioita:

Miten keskustan kävely- ja oleskelualueita voitaisiin parantaa

- millä keinoilla voidaan lisätä oleskelun mahdollisuuksia
- miten kadun eri toimintoja voitaisiin järjestää uudelleen mukavamman kävelykokemuksen saavuttamiseksi
- mille kaduille voidaan lisätä katuvihreää

Millainen on autoliikenteen verkko tulevaisuudessa?

- Autoliikenteen pää- ja paikallisverkon tarkentaminen
- Katujen ajosuunnat (esim. yksi- ja kaksisuuntaiset kadut)
- Katujen kaistamäärät
- Paikallisverkon liikenteen rauhoittamisen toimenpiteiden määrittely

Miten katutilaa kehitetään siten, että se palvelee pysäköintiä, kuormaustoimintaa, pelastustoimintaa, katuvihreän lisäämistä, joukkoliikenteen pysäkkejä ja ravintoloiden terassitarpeita?

Miten joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen verkot täydentyvät nykytilanteeseen ja jo päätettyihin hankkeisiin nähden?

Koko alueen kattavan tarkastelun lisäksi tarkastelussa laaditaan myös kohdekohtaisia liikenne- ja kaupunkitila-tarkasteluita yksittäisille katuosuuksille. Monia kohdekohtaisista tarkasteluista on edistetty jo koko alueen tarkastelun rinnalla alueen kaavoitusprosessien ja tulevien katujen saneeraustarpeiden aikataulujen vuoksi. Kohdekohtaisia tarkasteluita on tehty etupainotteisesti Päärautatieaseman ja Helsingin yliopiston metroaseman ympäristöön, Esplanadeille ja Erottajankadulle sekä Kauppatorin ja Eteläsätaman ympäristöön. Lisäksi kohdekohtaisia tarkasteluita on laadittu sellaisiin kohteisiin, joihin esitetään koko alueen tarkastelussa kaupunkitilan laadun parannuksia. Muista kohteista, joihin esitetään kaupunkitilan parannuksia, on laadittu kehittämisperiaatteita.

Tätä tarkastelua seuraava taso on toteutukseen tähtäävä katu- ja rakennussuunnittelu. Kaivokadun osalta tätä suunnittelua on jo tehty kadun saneerauksen aikataulutuksen takia. Muilta osin tämän tarkastelun toimenpideohjelmassa ohjelmoidaan katusuunnitelmat tunnistetuihin kohteisiin. Ohjelmoidut katusuunnitelmat voivat tarpeellisilta osin sisältää myös liikennesuunnittelua.



Kuva 1 Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueellisen tarkastelun rajaus

Koko alueen tarkastelu

Liikenneverkko

- Tarkennetaan YKLJS:ää osoittamalla:
 - rauhallisen liikkumisen alueet
 - pääverkon katujen kaistamäärät
 - pyöräliikenteen verkko
 - paikalliskatujen eri roolit
 - ristestyypit
 - kadun varren tilan käyttö

Kaupunkitila

- Julkisen ulkotilan tavoitteet (erit. kävely, oleskelu, orientoituminen, laatutaso) käveltävän keskustan visio
- Alueen ominaispiirteiden ja arvojen huomioiminen lähtökohtana
- Alueen viherverkoston ja katuvihreän sijoittuminen ja laatu

- Vaikutustenarviointi
- Vuorovaikutus kyselyn ja kuntalaisraadien avulla

Kohdekohtaiset tarkastelut

Liikenne- ja kaupunkitilatarkastelut

Prio 1

Esplanadien akseli

Kauppatori-Eteläsatama

Kaivokatu-Pitkäsilta

Prio 2

Espan VH-saneerauksen muut kadut

- Asemakaavoituksen vaikutustenarviointi ja vuorovaikutus ja myöh. uudestaan katusuunnitelmien yht.

- Vaikutusarviointi ja vuorovaikutus katusuunnitelmien yht.

Ohjelmointi

Toimenpideohjelma

- Kaikki kadut käydään läpi ja osoitetaan toimenpiteet
- Aikataulutetaan toimenpiteet ja ohjelmoidaan ne katusuunnitteluhankkeiksi
- Kohdekohtaiset tarkastelut ja kehittämisperiaatteet ohjaavat katusuunnittelua

- Vaikutusarviointi ja vuorovaikutus katusuunnitelmien yht.

Katusuunnittelu

Toteutus

Kuva 2 Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueellisen tarkastelun osa-alueet

Helsingin kaupunkistrategia

Helsingin kaupunkistrategian 2025–2029 Helsinki josta voimme olla ylpeitä mukaan keskustan elinvoimaisuutta ja viihtyisyyttä tulee kehittää myös tällä strategiakaudella. Keskusta on Helsingille käyntikortti ja se toimii kiinnostavana kaupungin sydämenä, johon halutaan tulla ja jossa viihdytään. Strategian mukaan keskustan elinvoima syntyy ihmisistä, yrityksistä, elämyksistä ja siitä, että keskustassa tapahtuu. Keskustassa käyvien ja asioivien ihmisten määrää tulee lisätä. Myös työpaikkojen ja matkailijoiden määrän kasvua tavoitellaan.

Keskustaa tulee strategian mukaan kehittää alueena, joka on vetovoimainen ympäri vuoden. Kaupunkitilaa tulee aktiivoida kulttuuri- ja tapahtumatoiminnoilla. Kivijalkayrittäjien ja pienyrittäjien toimintaedellytyksiin tulee kiinnittää erityistä huomioita. Lisäksi tulee varmistaa, että keskusta on houkutteleva paikka myös lapsille ja lapsiperheille.

Strategian mukaan Helsingin keskustan tulee olla saavutettavissa kaikista suunnista eri kulkumuodoilla. Niin

joukkoliikenteellä kuin autolla saapumista keskustaan tulee helpottaa.

Myös keskustan merellisyys tulee huomioida ja merellisten palveluiden ja virkistysmahdollisuuksien tulee olla kaikkien ulottuvilla.

Kaupunkistrategiassa on keskustan kehittämiseksi määritelty seuraavia toimenpiteitä, julkisten ulkotilojen osalta:

”Keskusta-alueen kehittymisen ja viihtyisyyden varmistamiseksi toteutamme ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman.”

”Eteläsataman alueen kehittäminen ja tuleva arkkitehtuuri- ja designmuseo ovat keskeisiä uusia vetovoimatekijöitä Helsingille. Arkkitehtuuri- ja designmuseon on tarkoitus avautua vuonna 2030. Varmistamme, että Eteläsataman ympäristö on museon avautumisen aikaan viimeistelty ja viihtyisä. Teemme museon avautumisvuodesta Helsingin arkkitehtuurin ja designin juhluvuoden.”

”Toimeenpanemme keskustan satamatoimintojen uudelleenjärjestelyistä tehdyn periaatepäätöksen.”

”Parannamme ja ehostamme keskeiset torimme.”

”Lisäämme keskusta-alueen kaupunkivihreää”

”Kannustamme kiinteistönomistajia myös uusiin ja innovatiivisiin ratkaisuihin, jotka houkuttelevat kaupunkilaisia kaikkina vuodenaikoina.”

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma ja maankäytön kehityskuva

Tarkastelun valmistelu perustuu kaupunginhallituksen hyväksymiin strategisen tason suunnitelmiin, ydinkeskustan maankäytön kehityskuvaan sekä ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

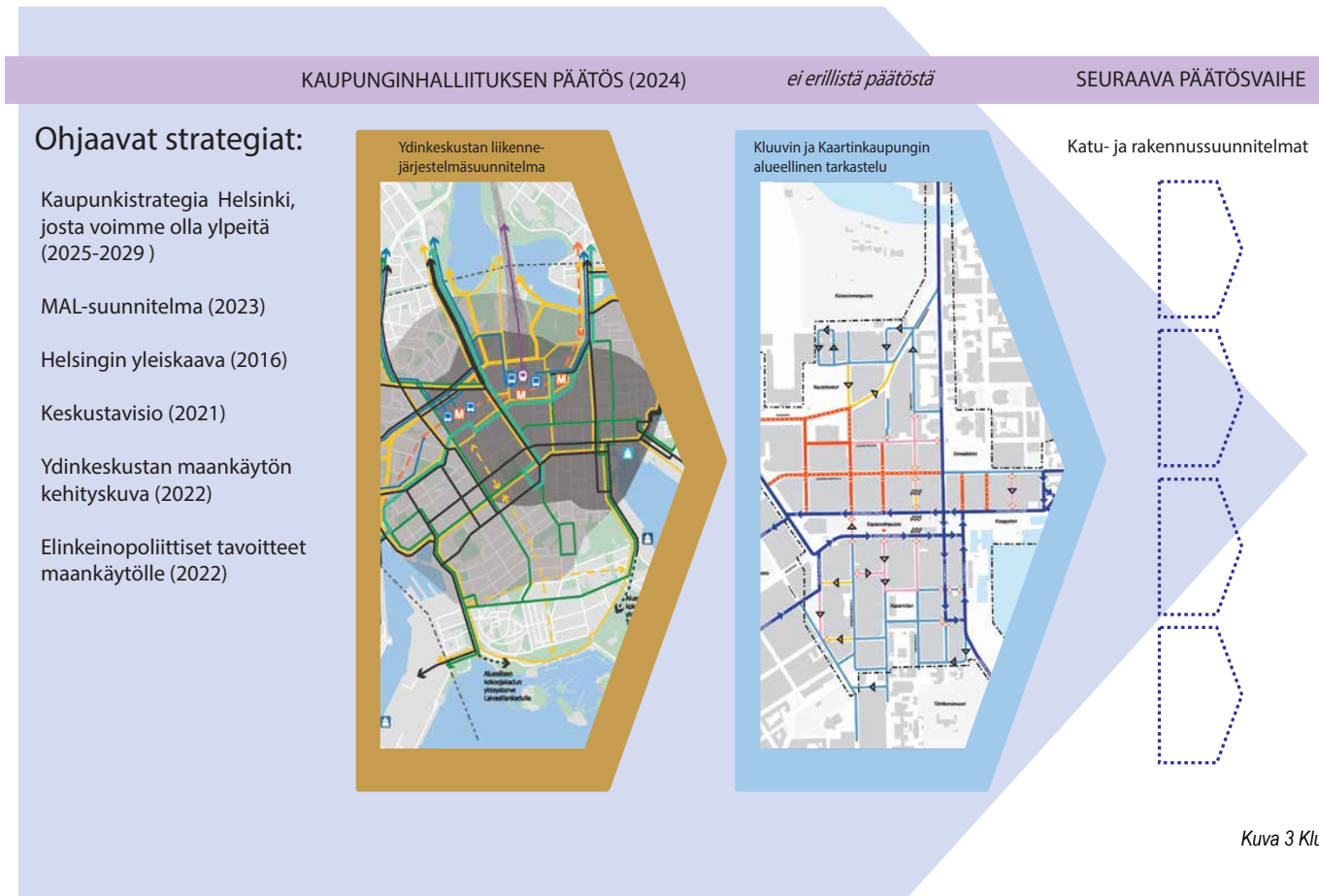
Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa päätettiin tarkentaa keskustaa-alueen suunnittelua aluekohtaisin tarkasteluin. Keskusta-alue on jaettu järjestelmäsuunnitelmassa pienempiin alueisiin, joista yksi on Kluuvin ja Kaartinkaupungin alue. Kluuvi ja Kaartinkaupunki

päätettiin yhdistää samaan suunnittelualueeseen Kaivokadun ja Esplanadin liikennejärjestelyiden keskinäisen riippuvuuden takia. Järjestelmäsuunnitelmassa alueellisille tarkasteluille on asetettu tavoitteeksi konkretisoida ratkaisuja sekä määrittellä niitä katukohtaisesti.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määriteltyä liikenneverkkoa tarkennetaan alueellisessa tarkastelussa esimerkiksi suunnittelemalla autoliikenteen pää- ja paikallisverkon ajosuuntia, kaista- ja risteysjärjestelyitä sekä pyöräliikenteen pääverkon tarkempia ratkaisuja.

Joukkoliikenteen osalta aiemmin tehty suunnittelu tarkentuu vaihtopaikkojen sekä joukkoliikenteen yhteyksien ja pysäkkien tarkastelulla.

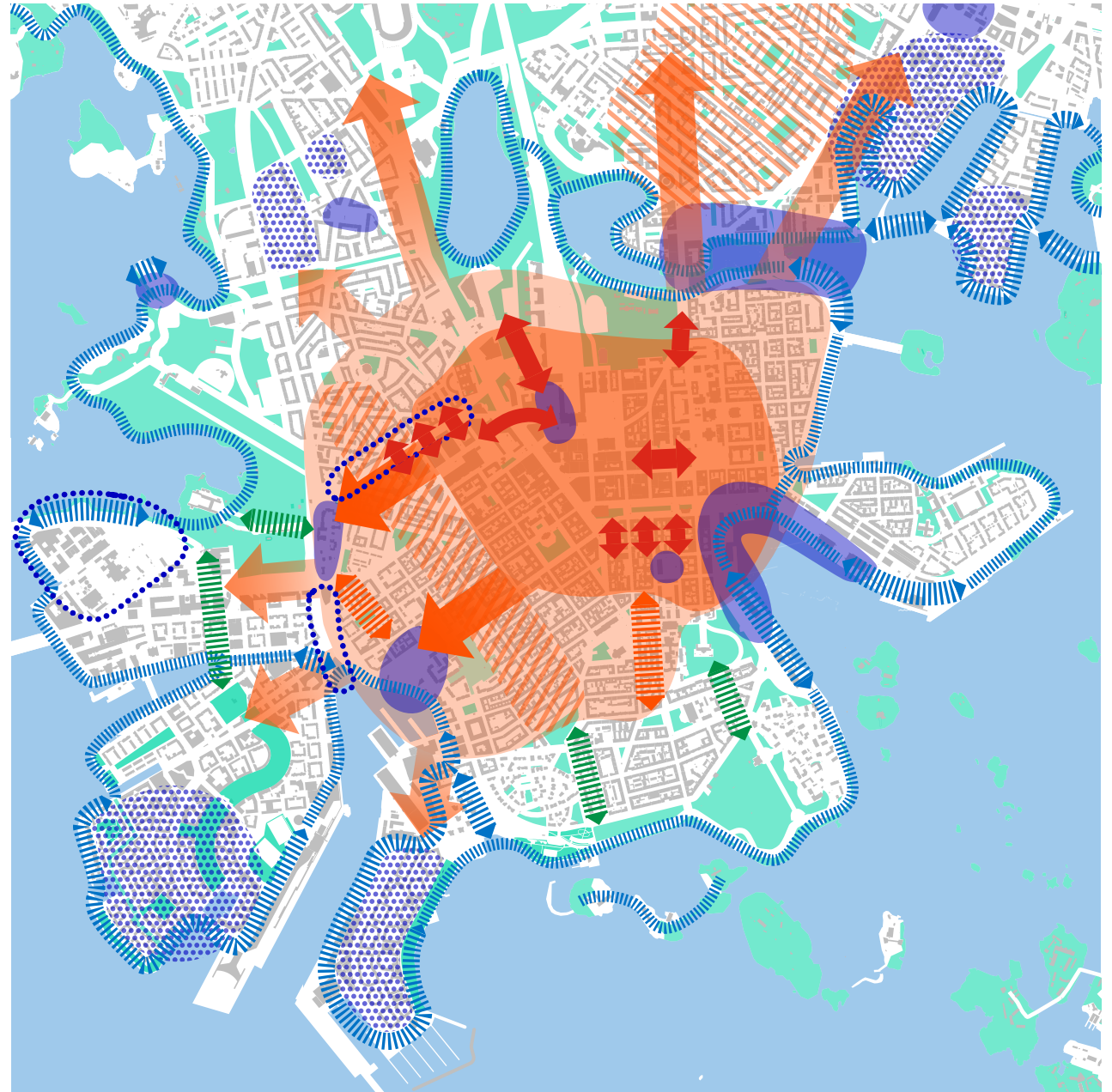
Sekä ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritelty käveltävä ydinkeskusta kattaa lähes koko Kluuvin ja Kaartin kaupungin alueen, ja siksi tässä tarkastelussa määritellään myös tarkemmin kohteet, jossa kaupunkitilan viihtyisyyttä ja kävelyn olosuhteita parannetaan. Kaupunkitilan parantamiseksi on tarkastelussa määritelty erilaisia keinoja katukohtaisesti kaupunkivihreän ja oleskelupaikkojen lisäämisestä katutilan elävöittämiseen ja paikallisten toimijoiden korostamiseen kaupunkitilassa.










Kuva 3 Kluuvin ja Kaartin kaupungin alueellisen tarkastelun suhde muihin suunnitelmiin










Kuva 4 Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva. Kuvassa vahvistettavat kävely-yhteydet punaisilla nuolilla ja käveltävä ydinkeskustan tummalla oranssilla

-  Ydinkeskusta
-  Käveltävä keskusta
-  Toiminnallisesti vahva, omaleimainen alue ytimen ulkopuolella
-  Ydinkeskustan toiminnallisuuden kannalta merkittävät
-  Ydinkeskustaa ympäröivät, rakentuvat asuinpainotteiset alueet
 - Uusi asuinpainotteinen rakentaminen ja julkisten ulkotilojen kehittäminen
-  Maankäytön kehittämistarve
-  Puisto / viheralue
-  Merellinen kävely-yhteys rannan tuntumassa tai sen läheisyydessä
 - Nykyiset ja vahvistettavat kävelyreitit kohokohtineen ja toimintoineen jatkavat
-  Vahvistettava ydinkeskustan suunta/alue
 - Kiinteistöjen/kivijalan toiminnallisuuden ja avoimuuden kehittäminen
 - Muun estevaikutuksen poistaminen, vetovoiman synnyttäminen
-  Laajenemissuunta ydinkeskustan ja kehitettävien alueiden välillä
 - Kiinteistöjen/kivijalan toiminnallisuuden ja avoimuuden kehittäminen
 - Liikenteen ja muiden estevaikutuksen vähentäminen
-  Käveltävän keskustan kytkeytyminen ympäristöönsä
 - Kävely-yhteyden vahvistaminen (kivijalat, estevaikutus)



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, koostekuva

-  Käveltävä ydinkeskusta
-  Käveltävä keskusta
-  Pyöräliikenteen pääverkko
-  Autoliikenteen pääverkko
-  Pääkatu
-  Alueellinen kokoojaku, nykyinen
-  Alueellinen kokoojaku, yhteystarve

- Keskustan joukkoliikenneverkko
-  Raitiotie
-  Pikaraitiotie
-  Bussiliikenteen pääyhteydet, terminaali
-  Junaliikenne, terminaali
-  Metroliikenne, asema
-  Helsingin yliopiston uusi sisäänkäynti
-  lauttaterminaali
-  laivaterminaali
-  risteilysatama



Kuva 5 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritelly ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila

1.2 Tarkastelun vaiheet ja vuorovaikutus

Tarkastelun valmistelu alkoi vuoden 2025 alussa, jolloin työn projektiryhmä, ohjausryhmä sekä laajennettu ohjausryhmä aloittivat työskentelynsä. Tarkasteluun on osallistunut laaja joukko asiantuntijoita liikennesuunnittelusta sekä kaupunkitila- ja maisemasuunnittelusta. Lisäksi tiivistä yhteistyötä on tehty asema-kaavoituksen ja maankäytön yleissuunnittelun, kaupunginkanslian elinkeino-osaston, ja talous- ja suunnitteluosaston sekä HSL:n kanssa.

Tarkastelun vuorovaikutus käynnistyi maaliskuussa helsinkiläisille sekä alueen yrityksille kohdennetuilla kyselyillä. Kyselyiden tuloksia hyödynnettiin esimerkiksi katuvihreän ja kuormauspaikkojen sijoittelussa, autoliikenteen, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksien tarkastelussa sekä ylipäätään siinä missä vastaajat kokivat katutilat keskustassa miellyttäväksi tai epämiellyttäväksi.

Tarkastelua on vuorovaikutettu kahdessa eri vaiheessa niin asukkaiden kuin yrittäjien kanssa. Ensimmäisessä vaiheessa keväällä 2025 järjestettiin kaikille avoin

asukastilaisuus 7.5., Kaivokadun toimijoille suunnattu tilaisuus 6.5. sekä laajemmin alueen yrityksille suunnattu tilaisuus 15.5. Näiden tilaisuuksien tavoitteena oli avata tarkastelun lähtökohtia ja perusteita sekä keskustella Kaivokadun toimijoiden kanssa heidän tarpeistaan tarkemmin liittyen etenkin alueen huolto- ja saattoliikenteen järjestämiseen.

Syksyllä 2025 järjestettiin luonnoksista vuorovaikutusta asukkaille ja yrityksille. Asukkaille tarkoitettuja suunnittelupäivystyksiä järjestettiin Kaartinkaupungissa Rikhardinkadun kirjastolla 27.10. sekä Kluuvissa Porthaniassa 6.11. Yrittäjille suunnattu tilaisuus järjestettiin 20.11. Helsingin kaupungintalon Tapahtumatorilla.

Vuorovaikutustilaisuuksista on koostettu erillinen liite, jossa on tarkemmin avattu tilaisuuksista saatua palautetta sekä kerrottu miten vuorovaikutuksessa esille nostetut asiat ovat vaikuttaneet tarkasteluun. Vuorovaikutustilaisuuksiin on osallistunut alueen asukkaita, työntekijöitä, paikallisia yrittäjiä, Helsingin

kauppakamari, Helsingin Yrittäjät sekä eri alojen edunvalvontajärjestöjä.

Tarkastelusta on keskusteltu myös erikseen Helsingin sataman kanssa. Yliopiston keskustakampusalueesta on järjestetty Helsingin yliopiston edustajien kanssa työpajoja.

1.3 Käsitteiden määrittely

Työssä käytetään paljon liikenne- ja kaupunkisuunnitteluun liittyvää ammattisanastoa. Tarkastelun ymmärrettävyyttä on pyritty parantamaan määrittelemällä usein toistuvat termit.

Paikallisverkko = Liikenneverkko jakautuu autoliikenteen pääverkkoon ja paikallisverkkoon. Paikallisverkon kadut ovat katuja, josta automatka lähtee tai matka päättyy. Paikallisverkon kaduilla ei ole läpiajavaa autoliikennettä. Liikenne on hidasvauhtista. Jalankulkijat voivat ylittää paikallisverkon kadun mistä kohtaa tahansa. Valtaosa kaduista on paikallisverkon katuja (toiselta nimeltään tonttikatuja).

Pääverkko = Pääverkon kadut palvelevat pidempää matkaa kulkevaa autoliikennettä, jonka määränpää ei välttämättä sijaitse kadun varrella. Autoliikennettä halutaan keskittää pääverkon kaduille, jotta reitit ovat selkeitä ja yhteneväisiä ja samalla autoliikenteestä koituvia haittoja, kuten melua ja ilmansaasteita voidaan rajata

tietylle alueelle. Ydinkeskustassa myös pääverkon kadut ovat tärkeitä kaupunkitiloja, jossa kävellään paljon ja vietetään aikaa. Autoliikenteen sujuvuutta priorisoidaan keskustan pääverkon kaduilla siten, ettei se kuitenkaan liikaa heikennä kaupunkitilan laatua.

Liikenteen rauhoittaminen = Liikenteen rauhoittamisella tarkoitetaan keinoja, joilla varmistetaan, että paikallisverkkoon kuuluvilla kaduilla on ainoastaan sinne saapuvaa tai sieltä lähtevää autoliikennettä. Tärkeintä liikenteen rauhoittamisessa on katuverkon suunnitteleminen siten, ettei se houkuttele läpiajoon esimerkiksi katujen ajosuuntien avulla. Paikoitellen voidaan myös hyödyntää esimerkiksi kadun kavennuksia, hidasteita tai tapauskohtaisesti päättyviä katuja siten, että jossain kohdissa kadulla voivat liikkua ainoastaan jalankulkijat ja polkupyöräilijät.

Rauhallisen liikkumisen alue = Rauhallisen liikkumisen alueella tarkoitetaan paikallisverkon katujen muodostamia alueita, jossa on ensisijaisesti ainoastaan alueelle saapuvaa tai sieltä lähtevää

autoliikennettä. Alueen jokaisen kiinteistön saavuttaa yhä autolla ja esimerkiksi pelastustoiminta on mahdollista jokaisella kadulla. Rauhallisen liikkumisen alue rajautuu autoliikenteen pääverkon katuihin ja rajaavana elementtinä toimivat ylijatketut jalkakäytävät.

Ylijatkettu jalkakäytävä = Kadun risteyskohdassa jalkakäytävä jatkuu risteuksen yli eikä tällöin risteyksessä ole suojateitä tai liikennevaloja. Autoilija väistää jalankulkijaa ajaessaan ylijatketun jalkakäytävän yli. Ylijatkettu jalkakäytävä erottaa pää- ja paikallisverkon toisistaan.

Kaupunkielämän paikka = Kaupunkielämän paikoilla tarkoitetaan paikkoja, joissa ihmiset viettävät kaupungissa aikaa julkisissa ulkotiloissa. Merkittävimmät kaupunkielämän paikat, kuten Esplanadin puisto voivat houkuttaa paljon oleskelijoita ja toimia tunnistettavina maamerkkeinä, kun taas pienemmät paikat voivat yksinkertaisimmillaan tarkoittaa kadun kulmausta, jossa sijaitsee terassi, puita ja penkkejä.

Pihakatu = Pihakatu on katu, jossa jalankulkija voi käyttää katua koko leveydeltään eikä kadulla ole erillistä ajorataa. Autojen tulee antaa tilaa jalankulkijalle ja maksiminopeus on 20 km/h. Pysäköinti pihakaduilla on ainoastaan merkityillä paikoilla.

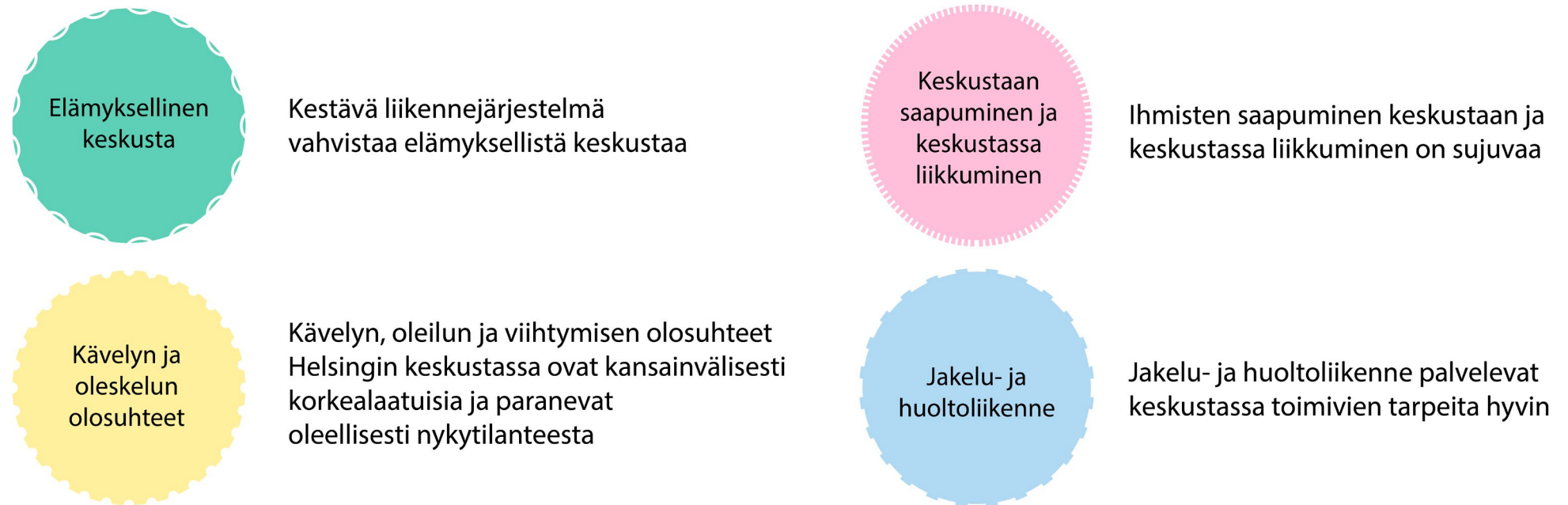


2. Tavoitteet



Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueen tarkastelulle liikenteen ja kaupunkitilan osalta ei ole asetettu erikseen tavoitteita, sillä käytännössä ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ohjaavat alueen kehittämistä ja suunnittelua. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet on asetettu huomioiden maankäytön kehityskuvan visio ja linjaukset ydinkeskustan kehittämisestä.

Kuva 6 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet



Järjestelmäsuunnitelman tavoitteiden alle on koottu tarkistuslistanomaisesti kysymyksiä, joihin tämä tarkastelu vastaa. Kysymysten laadinnassa on huomioitu myös liikennejärjestelmäsuunnitelman liitteessä 1 ”Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen” sekä liitteessä 2 ”Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila” esitetyt periaatteet. Tarkastelun selostuksessa on pyritty avaamaan miten esitetyt ratkaisut vastaavat näihin kysymyksiin.

1. Kestävä liikennejärjestelmä vahvistaa elämyksellistä ydinkeskustaa

Paikallisverkon kehittäminen

Miten paikallisverkon muodostamat rauhallisen liikkumisen alueet suunnitellaan siten, että ne erottuvat selkeänä omana kokonaisuutenaan ja palvelevat ainoastaan alueelle saapuvaa ja sieltä lähtevää autoliikennettä?

Onko paikallisverkon liikenteen rauhoittamistoimenpiteet kohdennettu siten, että ne palvelevat kaupunkielämän paikkojen toteutusta ja kävelyn olosuhteiden kehittämistä?

Joukkoliikenne

Miten on helpotettu joukkoliikenteellä saapumista keskustaan? Miten joukkoliikenteen yhteyksiä ja vaihtopaikkoja on parannettu?

Mitä toimenpiteitä on tehty joukkoliikenteen sujuvuuden ja luotettavuuden parantamiseksi?

Pyöräliikenne

Miten on parannettu pyöräliikenteen yhteyksiä ja miten on toteutettu pyöräliikenteen pääverkko?

2. Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa

Autoliikenteen pääverkon kehittäminen

Miten varmistetaan, että autolla liikkuminen kaupunginosasta toiseen sujuu ja miten Esplanadit palvelevat tällaista ajoa jatkossa, kun Kaivokatu muuttuu joukkoliikennekaduksi?

Miten autolla saapumista keskustaan kehitetään?

Miten autoliikenteen pääverkolla on kehitetty käveltävyyttä ja varmistettu sujuvat ja turvalliset jalankulkuyhteydet?

Eri väestöryhmien liikkuminen keskustassa

Miten tarkastelu edistää toimintaesteisten, lasten ja vanhusten liikkumista keskustassa?

3. Kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisesti korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta

Vahvistettavat kävely-yhteydet

Miten vahvistettavia kävely-yhteyksiä Päärautatieasemalta on parannettu?

Kaupunkielämän paikkojen kehittäminen

Mitkä ovat tarkastelussa tunnistettuja kaupunkielämän paikkoja ja mitä toimenpiteitä on laadittu niiden parantamiseksi? Mitkä niistä ovat olemassa olevia paikkoja ja mitkä uusia?

4. Jakelu- ja huoltoliikenne palvelevat keskustassa toimivien tarpeita hyvin

Huolto-, taksi- ja saattoliikenteen sujuvuus

Miten huolto-, taksi- ja saattoliikenteelle on järjestetty hyvät edellytykset toimia takastelualueella Kaivokadun muuttuessa joukkoliikennekaduksi? Samalla pyritään ehkäisemään jakeluliikenteestä aiheutuvia haittoja



3. Kluuvin ja Kaartinkaupungin tarkastelu katusuunnittelun lähtökohdaksi



3.1 Kaupunkitila

Kluuvin ja Kaartinkaupungin tarkastelu jakautuu kahteen eri tasoon: koko alueen sekä kohdekohtaisiin tarkasteluihin. Koko alueen tarkastelussa on muodostettu käveltävälle keskustalle visio, tunnistettu paikat, jossa kaupunkitilaa tulee kehittää sekä määritelty toimenpiteet kaupunkitilan kehittämiseksi alueellisella tasolla. Kohdekohtaisia tarkasteluita on tuotettu eri katutilatyypeistä siten, että kustakin tyypistä olisi myös kohdekohtainen tarkastelu. Kohdekohtaiset tarkastelut sisältävät asemapiirroksia, poikkileikkauksia sekä periaate- ja ideakuvia. Tarkasteluiden laadinnasta on vastannut maisema-arkkitehtitoimisto MASU Planning.

Alueellisessa tarkastelussa oleellisia tavoitteita ovat etenkin kävelyn ja olosuhteiden parantaminen sekä keskustan elämyksellisyys. Alla on lueteltu kysymyksiä, joihin tämän tarkastelun selostus vastaa:

Kävelyn ja oleskelun olosuhteet:

- Miten on parannettu vahvistettavia

kävely-yhteyksiä Päärautatieasemalta?

- Mitkä ovat tarkastelussa tunnistettuja kaupunkielämän paikkoja ja mitä toimenpiteitä on laadittu niiden parantamiseksi? Mitkä niistä ovat olemassa olevia paikkoja ja mitkä uusia?

Alueen ominaispiirreselvitys

Kaupunkitilan uudelleenmäärittely viihtyisämmäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi asettaa erityisesti katutilojen kehittämiseksi monenlaisia haasteita. Työssä on ollut tavoitteena varmistaa keskustan julkisten ulkotilojen ympäristöhistoriaan perustuvien ominaispiirteiden säilyminen ja huomioiminen maankäytön suunnittelussa ja muussa yleisten alueiden suunnittelussa. Tämän takia tarkastelun pohjaksi on laadittu katujen ympäristöhistoriaan perustuva ominaispiirteitä ja kehittämisperiaatteita käsittelevä alueen ominaispiirreselvitys.

Selvityksessä on analysoitu seuraavanlaisia ominaispiirteitä määrittäviä tekijöitä:

- asemakaava ja kaupunkirakenne, niiden topografiset ja historialliset lähtökohdat, rakentumisvaiheet ja muutokset
- katutilan hierarkia ja luonne, pääkadut ja solmukohdat
- kaupunkikuvan kannalta olennaiset maamerkit, näkymäakselit, reunavyöhykkeet
- viheraluerakenne, puistojen ja istutusten typologia ja asema kaupunkirakenteessa, maisema-arkkitehtuurin erityispiirteet

Kehittämisperiaatteiden tavoitteena on ollut tunnistaa ne keskeiset säilytettävät, palautettavat ja kehitettävät piirteet, jotka ovat kohteen kulttuurihistoriallisten arvojen ja kaupunkikuvan kannalta merkittäviä, ja jotka on otettava huomioon alueen suunnittelussa, muutoshankkeissa, kunnossapidossa ja korjaustoimenpiteissä.

Ominaispiirreselvityksen yhteenvetona tarkasteltava alue voidaan jakaa karkeasti kaupunkikuvultaan toisistaan selkeästi erottuvaksi osakokonaisuudeksi: Ehrenströmin 1800-luvun asemakaavatyöhön laajalti perustuvaan Eteläsataman, Kauppatorin ja Esplanadien osa-alueeseen, nk. Helsingin vanhaan keskusta- ja Pitkäsillan ja Kaivokadun väliseen alueeseen, nk. liikekeskustaan, jonka kaupunkikuvallinen nykyasu perustuu pitkälti 1900-luvun ensimmäisten vuosikymmenten aikana tehtyyn asemakaavatyöhön.

Esplanadit, Kauppatori ja Eteläsatama on kaupunkikuvallinen kokonaisuus, joka muodostaa Helsingin merelle avautuvan kaukomaisemasiluettin ja siirtymävyöhykkeen 1900-luvulta lähtien rakentuneeseen liikekeskustaan. Kauppatoria pohjoisessa rajaavat empiretyyliset rakennukset ovat Helsingin vanhinta säilynyttä rakennuskantaa, ja muodostavat Senaatintoria rajaavan eheän kaupunkikuvallisen kokonaisuuden. Unioninkadun itäpuoliset ja Tuomiokirkon eteläpuoliset korttelit ovat pääosin nelikerroksisia, ja ne muodostavat kaupunkikuvassa harkitun, vaaleiden julkisivujen muodostaman julkisivumuurin, jalustan, jonka taustalta Tuomiokirkko kohoaa hallitsemaan kaukomaisemaa.

Kaisaniemenkadun ja Kaivokadun välinen alue käsittää 1900-luvun taitteesta lähtien rautateiden äärelle Kluuvin länsiosiin kasvaneen niin kutsutun liikekeskustan keskeisiä kaupunkitiloja ja katulinjauksia. Läntisen Kluuvin rakennuskanta koostuu laajalti 6-10 kerroksisista toimisto- ja liikekerrostaloista, joiden kivijalat ovat lähes poikkeuksetta liiketiläkäytössä.

Keskeisimpänä itä-länsisuuntaisena linkkinä näiden kahden alueen välillä voidaan pitää 1900-luvun alussa aseman- ja kaupungin keskeisimpänä liikekatuna vakiinnuttanutta Aleksanterinkatua. Aleksanterinkadun ohella keskeinen siirtymävyöhyke empirekeskustan ja liikekeskustan välillä on Yliopistonkatu.

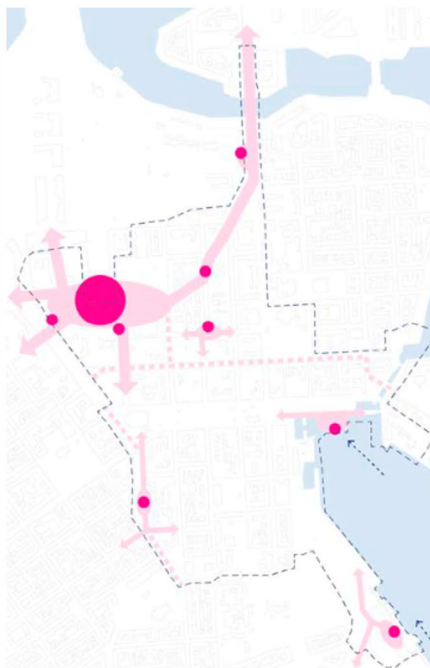
Koko alue on umpikorttelivaltainen, ja viheralueita on niukasti. Rakennusten kivijalat ovat valtaosin kaupallisessa käytössä. Alueen merkittävin viheralue on Esplanadin puistoakseli. Kauppatorin ja Esplanadien muodostama aksiaalisommitelma on korostetun kontrastinen – Kauppatorin ympäristössä istutuksia ei ole lainkaan, puistoa puolestaan reunustavat näyttävät puurivit. Tarkastelualueella sijaitsee joitakin katutilaan liittyviä, tonttiin kuuluvia viheralueita. Kaivokadun ympäristössä tällaisia pieniä viheralueita

ovat rautatieaseman tonttiin kuuluvat eduspuistikot sekä Ateneumin tontilla niinkään sijaitsevat sivupuistikot. Puurivejä rautatieaseman ympäristössä on Postitalon edustalla, Postikadulla sekä Rautatien torilla. Yksittäisiä katupuita on lisäksi Sokoksen tavaratalon itäpuolella. Kaisaniemenkadun katukuilussa on Vilhonkadun risteyksessä yksittäinen katupuu.

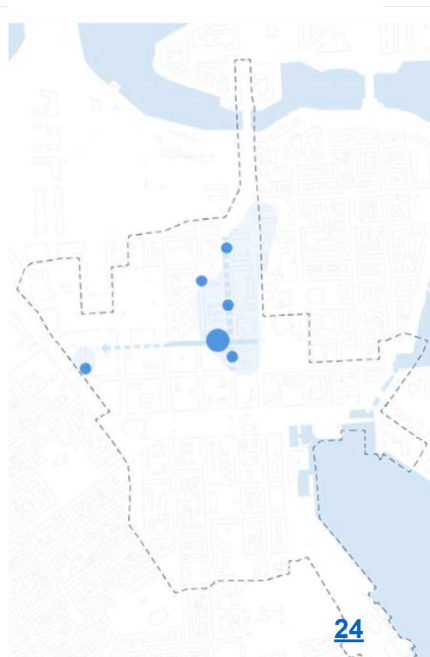
Käveltävän keskustan visio

Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueellisen tarkastelun yksi keskeinen osa-alue on käveltävän ydinkeskustan visio, joka tarkentaa ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmassa osoitettua käveltävää ydinkeskustaa niin sisällöllisesti kuin maantieteellisesti. Käveltävän ydinkeskustan visiossa julkisia tiloja, katuja ja kaupunkirakennetta kehitetään niin, että ne muodostavat eheän ja helposti hahmotettavan kokonaisuuden. Liikkuminen, oleskelu sekä kadun tapahtumat ja toiminta sulautuvat toisiinsa, kun kaupungin eri osat yhdistyvät saumattomasti sekä fyysisesti että sosiaalisesti. Tavoitteena on kehittää Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueesta kaupunkikuvallisesti kaunis, elämyksellinen ja hallittu kokonaisuus, jossa alueelliset ominaispiirteet saavat erottua.

Kluuvin ja Kaartinkaupungin analyysin yhteenvedona tunnistettiin kuusi alueellista pääidentiteettiä – aluetta, jotka luonteeltaan ja toiminnoiltaan eroavat toisistaan. Identiteetit ovat osittain ilmeisiä ja havaittavissa jo tänä päivänä, mutta ne



Keskustan portit ja liikkuminen



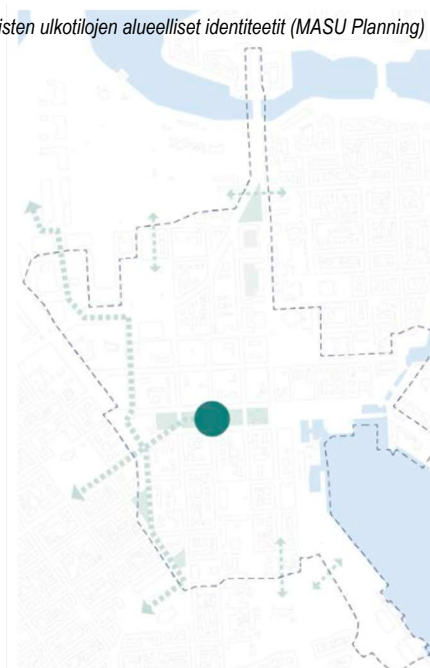
Keskustakampus



Liikekeskusta



Kaartinkaupunki



Vehreä Helsinki



Historiallinen keskusta

nähdään ennen kaikkea tärkeinä kehittä-
misen kohteina ja keskustan potentiaa-
lina. Helsingin keskustan identiteettien
vahvistaminen tekee kaupungista omalei-
maisien, elinvoimaisen ja helposti lähes-
tyttävän. Parhaimmillaan se lisää kaupun-
kilaisten kiinnittymistä, tukee kestävä
suunnittelua ja erottaa Helsingin muista
pääkaupungeista.



Keskustan portit ja liikkuminen

Helsingillä on selkeät portit – keskeiset saapumisen paikat, joiden läpi valtaosa kantakaupungissa vieraileva kulkee. Helsingin porttien tulee olla edustavat ja helposti saavutettavissa. Keskustan tärkeimmät portit ja liikkumisen paikat on kuvattu eri kokoisilla pisteillä siten, että pisteen koko kasvaa paikan merkityksen kasvaessa. Sama logiikka toistuu kaikkien identiteettien osalta. Nuolet kuvaavat tärkeitä yhteyksiä pisteiden välillä.

Keskustaan saapuminen on miellyttävä ja sujuva elämys. Vehreys, ihmisen mittakaava ja helposti hahmotettava kaupunkitila johdattelevat kulkijaa turvallisesti ja esteettömästi kaupungin sydämeen. Julkisen liikenteen solmukohdat muodostavat tunnistettavia, viihtyisiä ja edustavia portteja Helsinkiin, joista avautuu ikonisia näkymiä kantakaupunkiin. Kaupunkitilan suunnittelussa painotetaan sekä liikkumisen sujuvuutta että mahdollisuutta pysähtyä ja viipyä miellyttävissä julkisissa ulkotiloissa. Keskustan portteja ja liikkumista ohjaavat seuraavat periaatteet:

- Kaivokadun ympäristö on monelle ensimmäinen kosketus Helsinkiin – historiallinen arvoympäristö ja kaupungin keskeisimpiä julkisia tiloja. Aluetta

kehitetään jalankulkupainotteisena, houkuttelevana ja edustavana keskustatilana, joka liittyy luontevasti käveltävään keskustaan.

- Helsingin yliopiston metroasemalle johtavia yhteyksiä parannetaan vahvistuen alueen identiteettiä ja jalankulkijan kokemusta.
- Kauppatorista kehitetään reittiliikenteen ja saaristoliikenteen solmukohta, joka toimii porttina merelliseen Helsinkiin. Samalla alueen ilmettä ja toimivuutta vahvistetaan palvelemaan sekä paikallisia että matkailijoita.
- Uusi Kannelmäen, Lassilan, Haagan, Meilahden, Munkkiniemen ja Mannerheimintien kautta kulkeva pikaraitiolinja 14:n (Länsiratikat) päätepysäkki Kaartinkaupungin eteläosassa muodostaa 2030-luvun taitteessa uuden keskeisen saapumisen portin keskustaan.
- Etelässä Olympiaterminaali toimii matkailijoiden merellisenä sisääntulona, ja Makasiinirannan kehittämisen tarjoaa mahdollisuuksia viipyä ja viihtyä veden äärellä – luoden alueelle vehreämpää ja kutsuvampaa kaupunkiympäristöä.

Liikekeskusta

Ostoskeskukset ja liikkeet painottuvat Aleksanterinkatua ympäröiviin kortteleihin. Julkisista ulkotiloista Kauppatori on nimensä mukaan aktiivinen tori, joka palvelee tarjonnallaan etenkin matkailijoita. Kaartinkaupungin kaupallisena sydämenä voidaan pitää Kasarmitoria, jonka ympärille on keskittynyt kivijalan ravintoloita ja terasseja. Nykyistä kaupallista keskustaa määrittelee ostoskeskusten sisälle painottuvat toiminnot ja ohikulkumainen katutila.

Käveltävän ydinkeskustan vision mukaan Helsingin kaupallinen keskus on houkutteleva ja elävä kaupunkiympäristö, jossa ihmiset eivät ainoastaan asioi, vaan myös oleskelevat, kohtaavat ja kokevat kuuluvansa yhteiseen keskustaan. Tavoitteena on vahvistaa keskustan vetovoimaa paikkana, jossa liike-elämä, kulttuuri ja arjen kaupunkielämä kietoutuvat yhteen. Ei-kaupallinen oleskelu muodostaa kaikkia kaupunkilaisia palvelevan kaupunkitilakokonaisuuden, joka tukee kaupallisten ulkotilojen houkuttelevuutta. Kaupalliselle sesonkipainotteiselle ulkotilalle muodostetaan selkeää, kokonaisuuteen sopeutuvaa tilaa, jolloin saadaan myös sisätilat näkyvämmäksi kaupunkitilaan.

Kaupunkikalusteiden ja valaistuksen laatuun panostetaan niin, että ulkotilat ilmenevät houkuttelevina myös sesonkien ja aukioloaikojen ulkopuolella. Näin syntyy kutsuva ympäristö, joka tukee kestävää keskustan elinvoimaa vuoden ympäri. Liikekeskustan kehittämistä ohjaavat seuraavat periaatteet:

- Aleksanterinkadulla on vahva identiteetti Helsingin keskustan keskeisimpänä ostoskatuna, jonka juhluuutta korostavat erityisesti talvikauden kausivalot. Katuympäristöä kehitetään ympäröiviä ostoskeskuksia yhdistävänä "liimana", joka muodostaa jatkuvan ja houkuttelevan jalankulkuympäristön. Aleksanterinkatu muuttuu ohikulkuväylästä pysähtymisen ja tapahtumisen kaduksi, jossa korostuvat paikalliset palvelut, vuodenajat ja pienet levähdyspaikat keskellä kaupungin vilskettä.
- Mikonkatua kehitetään kävelykatu- maisena ja vihreänä ympäristönä, jossa terassit ja katuvihreys lisäävät viihtyisyyttä.
- Kauppatori kehittyy monimuotoiseksi vesiliikenteen ja matkailun keskuksiksi, jonka ympärillä Kauppahalli ja Torikorttelit vahvistavat alueen vetovoimaa ja monipuolisuutta.
- Kaartinkaupungissa aktiiviset kivijalat

ja kadulle levittäytyvät terassit elävöittävät kaupunkikuvaa, ja Kasarmitorista muodostuu paikallinen liikekeskustan sydän.

Vehreä Helsinki

Nykyinen kantakaupunki on pääosin kivetty ja tiiviisti rakennettu, ja vihreää on vähän. Poikkeuksena on historiallinen Esplanadin puisto, kaupungin vihreä sydän. Tavoitteena on kehittää keskustasta nykyistä vihreämpi ja viihtyisämpi, jossa viherympäristö on luonteva ja olennainen osa kaupunkirakennetta ja elinvoimaa.

Esplanadin puisto säilyy Helsingin vihreänä sydämenä – kulttuurihistoriallisesti arvokkaana ja tunnistettavana kaupunkikeitaana, joka erottuu ympäröivästä rakenteesta omalla vehreydellään ja avoimuudellaan. Puiston ihmisläheinen mittakaava ja elävä kaupunkiluonto toimivat esikuvana myös lähikatujen, aukioiden ja julkisten tilojen kehittämiseksi. Vehreyden ja istutettujen pintojen lisääminen ei ainoastaan paranna viihtyisyyttä, vaan tukee myös ilmastonmuutokseen sopeutumista, viilentää keskustaa ja vahvistaa kaupunkiluonnon monimuotoisuutta. Tavoitteena on lisätä vihreyttä

monipuolisesti eri puolille keskustaa – kuitenkin aina kaupunkikuvan ja kulttuurihistoriallisten arvojen ehdoilla. Kasvillisuus integroidaan katuympäristöihin hienovaraisesti, rakenteellisesti kestävin ratkaisuin ja paikan henkeä kunnioittaen. Keskustan uudet istutukset muodostavat askelkivimäisiä viheryhteyksiä, jotka sitovat toisiinsa keskustaa ympäröivät laajat viheralueet. Vehreän Helsingin kehittämistä ohjaavat seuraavat periaatteet:

- Esplanadinpuisto säilyy keskustan vihreänä sydämenä
- Rautatientorin ympäristöä kehitetään houkuttelevana vihersiltana, joka johdattelee kulkijan Kaisaniemenpuistoon ja edelleen laajempaan viherverkostoon.
- Kolmikulman vehreyttä toistetaan katutilassa ja voimistetaan kaupungin halki kulkevan vihersormen pääreitillä näkyvistä kaupunkikuvassa
- Keskustakampuksen väljien korttelipihojen kookkaat puut tuovat vihreyttä katukuvaan ja luovat omaleimaista ilmettä alueelle

Keskustakampus

Helsingin yliopiston alue on suomalaisen sivistyksen ja tieteen symboli, joka

kuitenkin näyttäytyy nykytilassa kaupunkikuvassa vaihtelevasti. Keskustakampuksen historialliset rakennukset, vehreät korttelipihat ja keskeinen sijainti tekevät siitä osan kansallista identiteettiä ja kaupunkikuvan ydintä.

Keskustakampus on Helsingin akateeminen sydän – osa kaupungin historiallista kerrostumaa ja samalla tulevaisuuteen suuntautuva oppimisen ja kohtaamisen ympäristö. Yliopiston läsnäolo tuo keskustaan kansainvälistä elävyyttä ja vahvistaa Helsingin identiteettiä tiedon ja kulttuurin pääkaupunkina. Tavoitteena on siirtyä autoiluun keskittyvästä katutilarakenteesta elävään, käveltävään ja yhteisölliseen alueeseen – paikkaan, jossa arki, oppiminen, kohtaamiset ja vihreät tilat kietoutuvat toisiinsa kampusalueen tapaan. Tavoitteellisesti kortteleiden sisäpihat ja katutasot avautuvat osaksi kaupunkirakennetta, jolloin yliopiston tilat ja julkinen ympäristö muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Keskustakampuksen kehittämistä ohjaavat seuraavat periaatteet:

- Yliopistonkadun aukio (Porthanian edusta) toimii keskeisenä kohtauspaikkana ja akateemisena sisääntulona, jossa oleskelu, tapahtumat ja liikkuminen lomittuvat.
- Kampusalueeseen liittyviä katutiloja

etenkin Fabianinkadun ja Yliopistonkadun ympäristössä kehitetään jalankulkupainotteisena ja viihtyisänä katuakselina, joka yhdistää kampuksen eri rakennukset, Senaatintorin ja historiallisen keskustan.

- Yliopiston pääsisäänkäynnin näkyvyyttä ja merkitystä katukuvassa vahvistetaan korostamalla sen arkkitehtonista arvoa ja yhteyttä ympäröivään julkiseen tilaan.

Kaartinkaupunki

Kaartinkaupungin identiteetti on Klauviin verrattuna rauhallinen ja asuinaluemainen. Alueelle ominaista ovat historialliseen ruutukaavaan asettuvat eri aikakausina rakentuneet keskikorkeat umpikorttelit, jotka ympäröivät keskeistä Kasarmitoria.

Kaartinkaupunki on historiallinen ja arvokas osa Helsingin keskustaa, mutta kaupungin syke rauhoittuu heti Eteläesplanadin eteläpuolella. Tavoitteena on, että jatkossa Kaartinkaupunki on eloisampi alue, jossa kivijalkatoiminnot, työpaikat ja asuminen lomittuvat kaupunkikuvallisesti eheäksi kokonaisuudeksi. Julkisia ulkotiloja kehitetään houkutteleviksi ja toiminnallisiksi paikoiksi, jotka tukevat oleskelua ja

kohtaamisia. Vanhat rakennukset, materiaalit ja kivinen katukuva ovat osa alueen identiteettiä, ja katujen vehreyttämistä tutkitaan kulttuurihistoria ja pitkät näkymäakselit huomioiden. Kaupalliset palvelut sijoittuvat pääosin rakennusten kivijalkoihin, joiden merkitystä korostetaan erityisesti kortteleiden kulmissa ja näkymien päätteissä. Kaartinkaupungin kehittämistä ohjaavat seuraavat periaatteet:

- Kasarmitoria kehitetään Kaartinkaupungin eloisana ja viihtyisänä kohtauspaikkana, joka houkuttelee kävijöitä kaikkina vuodenaikoina.
- Pieni Roobertinkatu kytetään tiiviimmin osaksi Iso Roobertinkatua, ja sen ilmettä kehitetään vehreäksi ja viihtyisäksi, muodostaen yhdessä eteläisen kantakaupungin tärkeän jalankulkuakselin ja voimistaen edelleen Iso Roobertinkadun kävelykadun vetovoimaa
- Erottajankatua kehitetään vehreänä jalankulun reittinä, joka ilmentää sen merkitystä keskustan vihersormen pääyhteytenä

Historiallinen keskusta

Helsingin keskustan kulttuurihistoriallinen arvo näkyy säännöllisessä katuverkossa, umpikortteleissa ja luonnonkivisissä

katutiloissa. Topografiaan sopeutettu 1800-luvun korttelirakenne, pitkät näköakselit ja ikoniset maamerkit luovat keskustalle tunnistettavan identiteetin.

Helsingin historiallinen keskusta on kaupungin ydin ja kulttuurihistoriallinen selkäranka – paikka, jossa pääkaupungin historia, arkkitehtuuri ja merellinen identiteetti kietoutuvat yhteen. Alueen arvokas kaupunkirakenne ja klassinen mittakaava muodostavat perustan, jota kehitetään hienovaraisesti nykypäivän tarpeisiin. Kulttuurihistorialliset arvot ohjaavat kehittämistä. Alkuperäiset kiveykset, istutukset ja valaistuselementit säilytetään ja tuodaan esiin, jolloin ne korostavat alueen historiaa ja rakentavat jatkuvuutta. Kaupunkitilan mittakaava ja tärkeät näköakselit huomioidaan, jotta historialliset rakennukset ja maisemat säilyvät hahmotettavina ja tunnistettavina. Historiallisen keskustan kehittämistä ohjaavat seuraavat periaatteet:

- Esplanadi ja Kauppatori muodostavat matkailijoiden Helsingin selkärangan – kaupunkitilallisen akselin, jossa meri, puistot ja arkkitehtuuri kohtaavat.
- Senaatintori on keskustan historiallinen ydin ja kansallinen näyttämö
- Rautatientori toimii porttina historialliseen keskustaan ja linkkinä

modernimpaan kaupunkirakentamiseen. Alueen elävyyttä vahvistetaan tarjoamalla oleskelu, tapahtuma- ja kulttuuritoimintoja, jotka kunnioittavat ympäristön luonnetta. Uudet ratkaisut sovitaan kaupunkikuvaan täydentämään olemassa olevaa harmonisesti.

- Helsingin merellinen julkisivu ja kulttuurikeskittymä täydentyvät uudella arkkitehtuuri- ja designmuseolla ja siihen liittyvillä julkisilla ulkotiloilla, jotka tuovat keskustaan nykyaikaisen mutta arvokkaan lisän.

Kaupunkitilan kehittämisen keinopaletti

Käveltävän ydinkeskustan vision saavuttamiseksi Kluuvin ja Kaartinkaupungin tarkastelussa tunnistettiin keinoja kaupunkitilan laadun parantamiseksi. Keinopalettiin on kerätty kestävän, elinvoimaisen ja houkuttelevan keskustan kannalta keskeisiä kehittämisen keinoja, jotka on ryhmitelty kuuden pääteeman alle. Keinopalettia voidaan soveltaa kaikkialla keskustassa. Keskustan alueelliset identiteetit ja ominaispiirteiden huomioiminen ja voimistaminen kuitenkin edellyttävät eri keinojen ja teemojen painottumisen tutkimista ja sopeuttamista alueellisesti. Tarkemmat kohdekohtaiset tarkastelut esittelevät miten eri toimenpiteet painottuvat analyysivaiheessa tunnistetuilla identiteetiltään eroavilla alueilla.

Katutilan elävöittäminen

- Kivijalkatoimintojen avaaminen katutilaan: Mahdollistetaan liikkeiden, palvelujen ja toimintojen näkyvyys ja toiminnallinen jatkumo kadulle.
- Terrassien kehittäminen: Tuetaan ravintoloiden ja kahviloiden terrassien sijoittumista ja laajentumista katutilaan.

- Tapahtumat ja kulttuuri: Luodaan edellytykset pop up -tapahtumille, toreille, esiintymisille ja kaupunkikulttuurin näkymiselle niille soveltuvilla alueilla.
- Monikäyttöiset ja muuntuvat ratkaisut: Hyödynnetään siirrettäviä kalusteita sekä väliaikaisia elementtejä, jotka tukevat katutilan käyttöä eri vuorokauden- ja vuodenaikoina.

Viipymisen ja viihtymisen paikkojen luominen

- Monipuoliset istuinratkaisut: Tarjotaan istumapaikkoja erilaisiin tarpeisiin: ryhmissä ja yksin, auringossa ja varjossa jne.
- Valaistus: Luodaan viihtyisyyttä ja lisätään turvallisuuden tunnetta laadukkaalla valaistuksella.
- Esteettömyys: Luodaan mahdollisimman esteetöntä ympäristöä, jotta kaikki kaupunkilaiset voivat käyttää julkista tilaa
- Ylläpito: Siisti ympäristö, jota kunnosapidetään ympärivuotisesti
- Identiteettiä vahvistava katukuva: Kehitetään katutiloja alueen omaleimaista ilmettä ja arvokasta kaupunkikuvaan kunnioittaen.

Kaupunkivihreän lisääminen ja ilmastoviisaus

- Puut ja puuryhmät: Lisätään katutiloihin varjostusta ja luonnetta tuovia puita. Parannetaan samalla pienilmastoa luomalla varjoa, viilennystä ja tuulensuojaa luovaa kasvillisuutta.
- Matala katuvihreä ja istutukset: Tuodaan matalia istutuksia ja vehreyttä katu ympäristöön.
- Hulevesien hallinta: Hyödynnetään paikallisia ratkaisuja, kuten sadepuutarhoja ja läpäiseviä pintoja.

Jalankulun priorisointi

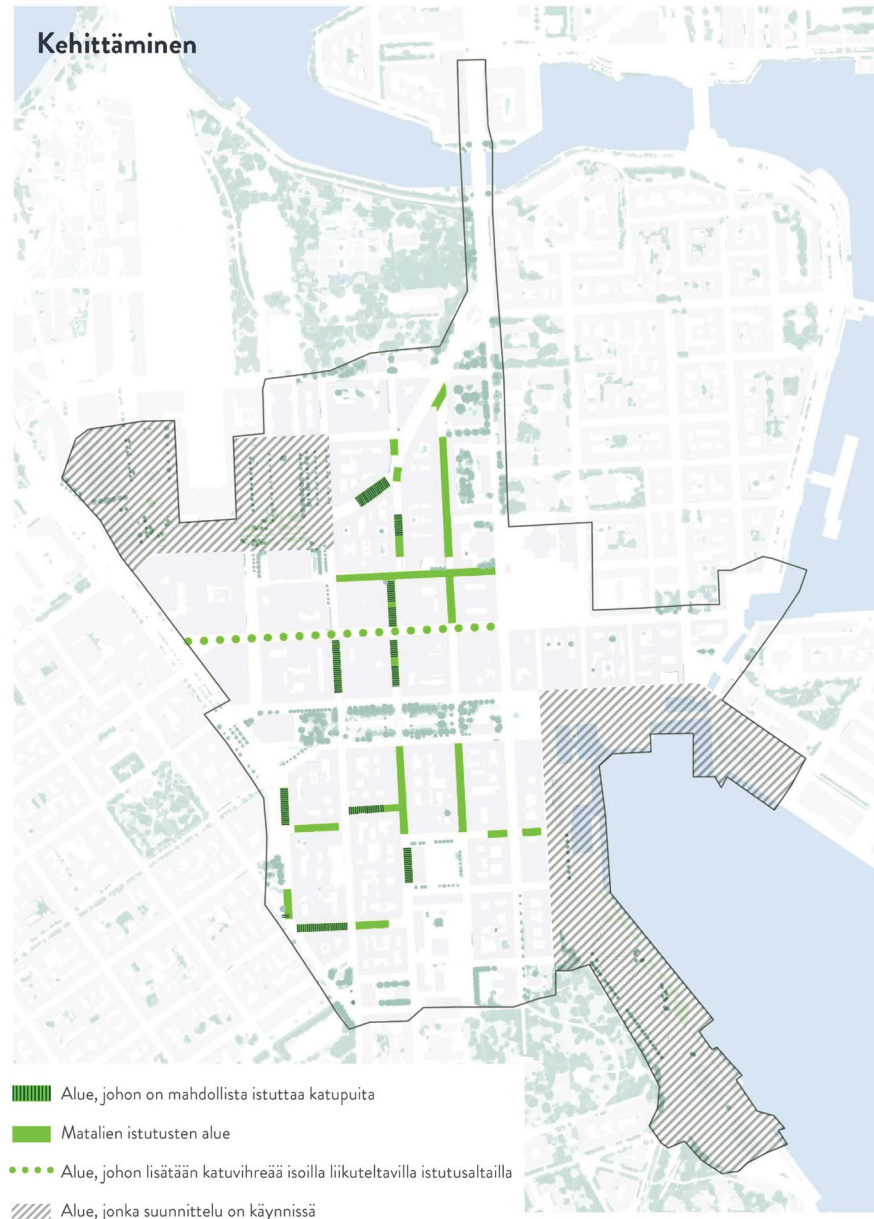
- Jalankulkijan prioriteetista viestivä kaupunkikuva: Korvataan ajoneuvoliikennettä estävät pollarit pääsääntöisesti muilla kalusteilla ja rakenteilla, jotka tukevat myös viihtymistä.
- Turvalliset ylitykset: Toteutetaan korotettuja ja esteettömiä jalankulun ylityksiä. Huomioidaan myös ylitysten riittävä valaistus
- Jalankulkijaystävällinen mitoitus: Tarjotaan leveitä väyliä, levähdyspaikkoja ja sujuvia yhteyksiä
- Katuprofiili ja materiaalit: Viestitään jalankulun etusijasta suunnitteluratkaisuilla ja laadukkailla pintamateriaaleilla.

Sujuvan ja kestävä liikumisen kehittäminen

- Liikenneverkon jäsentäminen: Autoliikenteen läpiajo ohjataan selkeämmin pääkatuyhteyksille ja samalla muodostetaan jalan ja pyörällä liikkumista kannustavia rauhallisen liikumisen alueita.
- Pyöräliikenteen yhteydet: Tarjotaan erottuvat, sujuvat ja turvalliset pyöräily-yhteydet verkoston kannalta keskeisille kaduille.
- Joukkoliikenne palvelu: Sujuva kulku eri joukkoliikennevälineillä ja myös vaihdot joukkoliikennevälineiden välillä
- Pyöräpysäköinti: Tarjotaan laadukkaat ja riittävät pyöräpysäköintipaikat keskeisissä kohteissa.
- Kaupunkipyöräasemat ja skuuttiparkit: Sijoitetaan tarvittavat telineet ja asemapaikat huomioiden kaupunkikuva.
- Kestävä liikumisen verkosto: Tunnistetaan ja korjataan jalankulun ja pyöräilyn verkostojen keskeiset epäjatkuvuuskohdat

Kulttuurihistorian vaaliminen

- Kalusteet ja varusteet: Vaalitaan historiallisesti merkittäviä rakenteita, kalusteita ja pintamateriaaleja.
- Tärkeät näkymät ja ominaispiirteet: Vaalitaan alueen ominaispiirteitä ja kaupunkikuvallisesti merkittäviä näkymiä.
- Uudet kalusteet ja varusteet: Uudet istutukset, materiaalit ja kalusteet sovitetaan alueen historialliseen ja kaupunkikuvalliseen arvoon sopiviksi. Julkisten ulkotilojen ratkaisut ovat laadukkaita ja ne luovat arvokasta ympäristöä ja tunnelmaa.
- Sijoitetaan harkiten kulttuurihistoriallisia arvoja heikentäviä elementtejä (liikennemerkkit, mainokset, kalusteet jne.)



Kuva 8 Katuvihreän verkosto
Kluuvissa ja Kaartinkaupungissa
(MASU Planning)

Kaupunkivihreäverkosto

Katuvihreää lisätään Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella istutusalueiden ja puiden määrää kasvattamalla sekä hyödyntämällä korotettuja istutusaltaita erityisesti jalankulkupainotteisilla kaduilla. Historiallinen kaupunkikuva ja alueen kerroksellinen miljöö toimivat kehittämisen lähtökohtina, jolloin uudet istutukset sovitetaan ympäristön arkkitehtonisiin ja kulttuurihistoriallisiin arvoihin. Tavoitteena on tuoda vehreyttä tiiviiseen keskusta, lisätä viihtyisyyttä ja tukea hulevesien hallintaa sekä ilmastonmuutokseen sopeutumista. Kaupunkivihreällä pyritään myös muodostamaan mahdollisimman yhtenäisiä viher- ja virkistysyhteyksiä keskustaa ympäröivien laajempien viheralueiden välillä. Alla olevassa kartassa on osoitettu kadut, johon voidaan lisätä katupuita sekä kadut, johon voidaan lisätä matalampia istutuksia. Kaupunkivihreän sijoittelussa on huomioitu maanalaisen infrastruktuurin tuomat rajoitteet sekä alueen tulevat vesihuollon saneeraustarpeet ja sen luomat mahdollisuudet siirtää infrastruktuuria.

3.2 Liikenneverkko

Autoliikenne

Autoliikennettä koskevat ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman seuraavat tavoitekirjausten perusteella johdetut kysymykset, joihin tarkastelulla pyritään vastaamaan:

- **Elämyksellinen keskusta:** Miten paikallisverkon muodostamia rauhallisen liikkumisen alueita kehitetään siten, että ne erottuvat selkeänä omana kokonaisuutenaan ja palvelevat ainoastaan alueelle saapuvaa ja sieltä lähtevää autoliikennettä?
- **Keskustaan saapuminen ja keskustassa liikkuminen:** Miten varmistetaan, että autolla liikkuminen kaupunginosasta toiseen sujuu ja miten Esplanadi palvelee tällaista ajoa jatkossa, kun Kaivokatu muuttuu joukkoliikennekaduksi?
- **Keskustaan saapuminen ja keskustassa liikkuminen:** Miten autolla saapumista keskustaan kehitetään?
- **Keskustaan saapuminen ja**

keskustassa liikkuminen: Miten tarkastelu edistää toimintaesteisten, lasten ja vanhusten liikkumista keskustassa?

- **Jakelu- ja huoltoliikenne:** Miten huolto-, taksi- ja saattoliikenteelle on järjestetty hyvät edellytykset toimia tarkastelualueella?

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on osoitettu kantakaupungin alueelle autoliikenteen pääverkko. Loput kaduista ovat osa paikallisverkkoa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tarkennetaan määrittelemällä pääverkon katujen kaisamäärät, kaikkien katujen suuntaisuudet sekä paikallisverkon katujen eri tyypit. Lisäksi tarkastelussa on liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti rajattu paikallisverkko pääverkon kaduista ylijatketuilla jalkakäytävillä.

Autoliikenteen nykytila

Ydinkeskustan autoliikenteen pääverkko on pysynyt rakenteeltaan melko muuttumattomana vuosikymmenten ajan. Keskustan poikittain kulkeva autoliikenne

kulkee Kaivokadulla ja Esplanadeilla. Keskustaan saavutaan idästä pitkin Pohjoisrantaan, Unioninkatua ja Kaisaniemenkatua. Pohjoisesta saapuvien pääyhteys on Mannerheimintie. Lännestä saapuvien pääyhteys ydinkeskustaan on vakiintunut Lönnrotinkadun ja Uudenmaankadun katuparille. Alueen muun autoliikenteen pääverkon muodostavat Unioninkatu, Eteläranta ja Laivasillankatu. Pääverkon kaduilla on pääsääntöisesti kaksi ajokaistaa kumpaankin suuntaan ja niiden risteykset ovat liikennevalo-ohjattuja. Unioninkadun yksisuuntaisuuden takia Fabianinkadun osuus Eteläesplanadista pohjoiseen on toiminnallisesti osa pääverkkoa, vaikka katu on luonteeltaan ja luokitukseltaan paikallisverkon katu.

Ydinkeskustan liikekortteleiden alueen paikalliskadut ovat olleet muutoksessa 1980-luvulta saakka. Kävelykeskustan rakentaminen on rajannut autoliikennettä vaihteittain pois kävelykaduiksi muutetuilta osuuksilta Aleksanterinkadulla, Keskuskadulla, Mikonkadulla, Kluuvikadulla ja Yliopistonkadulla. Alueen muut paikalliskadut ovat pääosin kaksisuuntaisia

autoliikenteelle, ja niillä on kadunvarsipy-
säköinti molemmin puolin. Paikalliskatujen
risteyksissä ei ole liikennevalo-ohjausta.

Keskustan pysäköinti sijoittuu kadunvar-
sille, yleisiin maanalaisiin pysäköintilaitok-
siin ja tonttien yksityisiin pysäköintiloihin.
Kaupallisen ydinkeskustan ja hallinto-
kortteleiden alueella kadunvarsipaikat on
osoitettu asiointipysäköinnille. Asuntoval-
taisemmille alueille sijoittuu asukaspysä-
köintipaikkoja. Huolto- ja jakeluliikenne
käyttää maanalaisia huoltoyhteyksiä,
tonteille sijoittuvia järjestelyitä ja kadun-
varsipaikkoja. Katujen varteen sijoittu-
vat myös taksiasemat, liikuntaesteisten
pysäköintipaikkoja, moottoripyöräpysä-
köintiä sekä muiden erityisten toimintojen
pysäköintiä.

Autoliikenteen kehittämistavoitteet

Tarkastelussa tavoitteena on selkeyt-
tää autoliikenteen pääverkko ja paikallis-
verkko sekä vahvistaa kaduille osoitet-
tua roolia autoliikenteen osalta. Autolla
keskustaan saapumista priorisoidaan
suhteessa keskustan kautta läpi kulke-
vaan liikenteeseen.

Pääverkon katujen tehtävänä on välittää

liikennettä alueiden välillä sekä toimia
pääyhteyksinä alueelle saapuvalla ja
alueelta lähtevälle liikenteelle. Paikallis-
verkon katujen tehtävä on toimia yhtey-
tenä saavutettavien kohteiden ja pääver-
kon välillä. Alueiden välistä liikennettä ei
ohjata kulkemaan paikallisverkolle. Katu-
luokkien toiminnallista roolia selkeytetään
painottamalla autoliikenteen sujuvuutta
pääverkon kaduilla ja rauhoittamalla auto-
liikennettä paikalliskaduilla.

Autoliikenteen pääverkkoon kuuluvaa
Kaivokatua suunnitellaan Ydinkeskustan
liikennejärjestelmän mukaisesti joukko-
liikennekatuna. Kaivokadun suunniteltu
muutos voimistaa Esplanadien merkitystä
keskustan poikittaisena pääyhteytenä ja
sen sujuvuutta painotetaan.

Ydinkeskustan alueella erilaisten toimin-
tojen tiheys korostaa lyhytaikaisen pysä-
köinnin tarvetta kadunvarressa. Auto-
liikenteelle varattua kadunvarren tilaa
tarvitaan ihmisten ja tavaroiden noutami-
seen ja jättämiseen. Taksiliikenne, saat-
toliikenne sekä huolto- ja jakeluliikenne
painottuvat kadunvarren tilankäytössä
(kappale 3.5). Keskustaan saapuvaa
asiointiliikennettä pyritään ohjaamaan
maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Pysä-
köintilaitosten saavutettavuutta pyritään

parantamaan keskustan huoltotunnelia
kehittämällä.

Autoliikenteen toimenpiteet

Autoliikenteen pääverkkoa muutetaan
Kaivokadulla, Kaisaniemenkadulla,
Mikonkadulla, Vilhonkadulla ja Unioninka-
dulla. Paikallisverkon katuihin esitetään
autoliikenteeseen vaikuttavia muutoksia
Yliopistonkadulla, Fabianinkadulla, Erotta-
jankadulla, Ludviginkadulla, Rikhardinka-
dulla, Kasarmikadulla, Pohjoisella Maka-
siinikadulla, Pienellä Roobertinkadulla ja
Ratakadulla.

Kaivokadun muuttaminen joukkoliikenne-
kaduksi on suurin muutos autoliikenteen
pääverkkoon. Kaivokadun joukkoliikenne-
katumuutos on erillinen päätösasia, josta
päätetään asemakaavalla. Kaivokadun
muutos vaikuttaa erityisesti keskustan
läpi kulkevan autoliikenteen sujuvuuteen
ja houkuttelevuuteen. Keskustan poikit-
tainen autoliikenne keskittyy Esplanadien
akselille, jonka sujuvuus heikentyy ruuh-
ka-aikana. Kaivokadun muutos vähentää
liikennemäärää keskustaan johtavilla
kaduilla, joka nopeuttaa keskustaan
saapumista etenkin Sörnäisten ranta-
tien suunnasta. Sörnäisten rantatiellä
liikennemäärät vähenevät, kun se ei

enää muodosta keskustan kautta kulkevaa läpiajoreittiä Hakaniemenrantaa ja Pitkäasiantaa pitkin edelleen Kaivokadulle Kaivokadun muuttuessa joukkoliikennekaduksi. Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen takia Kaisaniemenkatu sekä Fennia-kortteliä kiertävät Vilhonkatu ja Mikonkatu muuttuvat pääverkon kaduista paikalliskaduiksi.

Toinen merkittävä muutos pääverkkoon on Unioninkadun muuttaminen kaksisuuntaiseksi Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välillä sekä Korkeavuorenkadun ja Fabianinkadun ajon rajoittaminen Esplanadin läpi kulkevalla osuudella. Korkeavuorenkatu on tarkoitus muuttaa yksisuuntaiseksi kaduksi ja Fabianinkatu puolestaan muuttaa kävelykaduksi puistojen välisellä osuudella sekä Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välisellä osuudella P-Kluuvien pysäköintilaitoksen pohjoispuolelta. Tämä kokonaisuus selkeyttää pääverkkoa, parantaa Esplanadin akselin sujuvuutta ja rauhoittaa paikallisverkkoa.

Kolmas pääverkkoon vaikuttava ratkaisu perustuu jo nykyisin Uudenmaankadulla olevaan järjestelyyn, jossa kadulla on ainoastaan yksi ryhmittymiskaista Kolmikulman kohdalla. Järjestely on peräisin

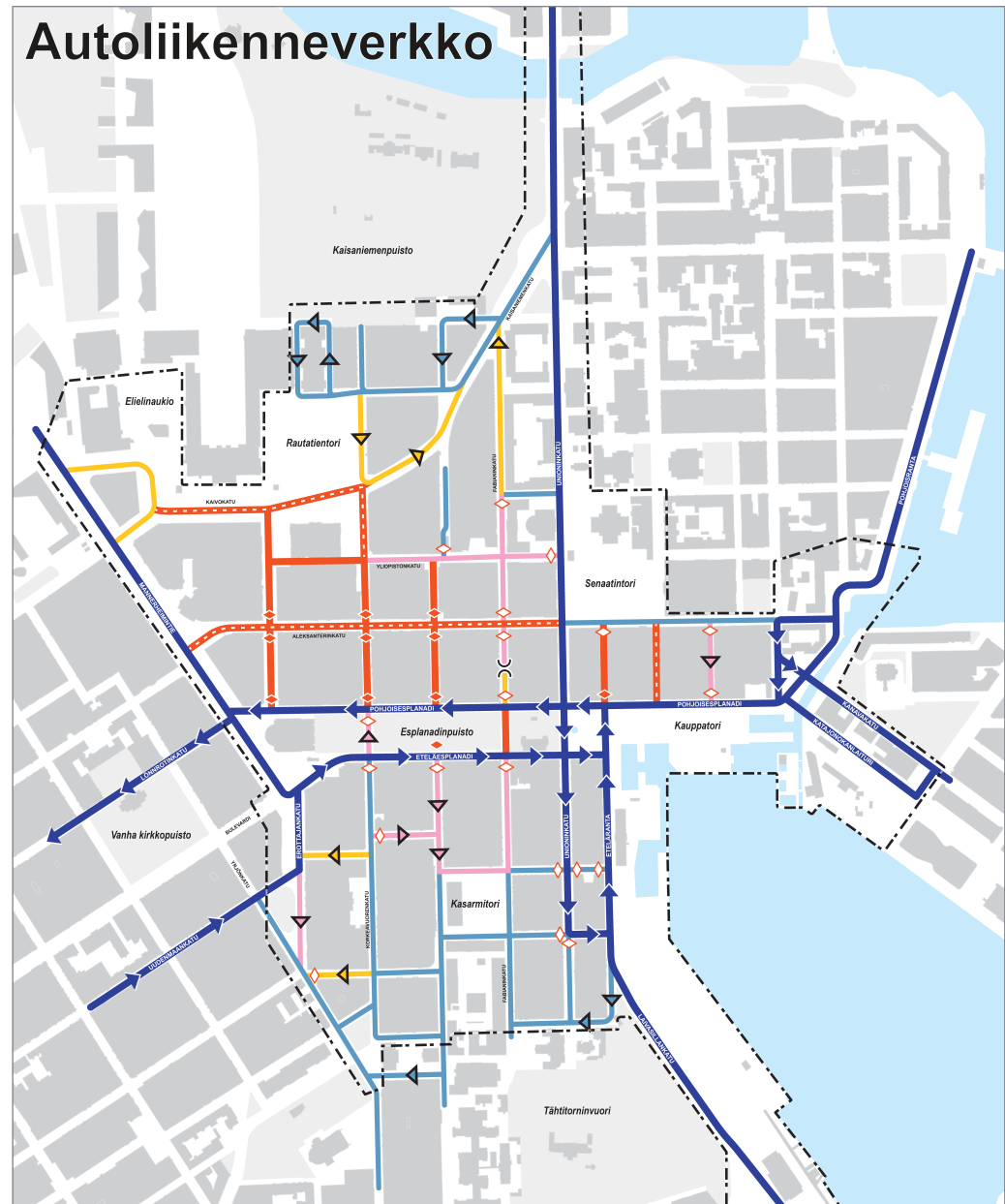
kesäkatukokeilusta vuodelta 2022, jolloin Erottajankadun jalkakäytävän leventämiseksi sekä terassitoiminnan mahdollistamiseksi Uudenmaankadulta piti poistaa toinen ryhmittymiskaista. Myöhemmin ratkaisua jatkettiin kaksi vuotta Esplanadin kokeilun yhteydessä vuosina 2023 ja 2024. Erottajankadun ravintolayrittäjät tekivät Helsingin kaupungille vetoamisen terassien säilyttämiseksi kokeilun jälkeen, minkä jälkeen järjestelyn säilyttäminen toistaiseksi hyväksyttiin liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätöksellä 4.4.2025. Ratkaisu perustuu siihen, ettei Uudenmaankadulta voi liittyä kahta kaistaa Erottajankadun yksikaistaiseen järjestelyyn. Mikäli Erottajankadulla Uudenmaankadusta etelään halutaan säilyttää mahdollisuus leveämpään jalkakäytävään ja terasseihin, tulee myös Uudenmaankadun kaistaratkaisu säilyttää nykyisenkaltaisena. Tässä tarkastelussa esitetään Erottajankadun ja Uudenmaankadun ratkaisun säilyttämistä nykyisellään.















Paikallisverkon katujen muutoksilla osaltaan parannetaan paikallista saavutettavuutta ja osaltaan torjutaan läpiajoliikenteen suuntautumista niille. Yliopistonkatu esitetään muutettavaksi pihakaduksi koko matkaltaan. Muutos tekee kadusta kävelävyydeltään houkuttelevan jatkuvan reitin

rautatieaseman ympäristön ja Senaatin torin välille. Samalla parannetaan auto-saavutettavuutta niihin Yliopistonkadun ja Vuorikadun kiinteistöihin, joihin Kaivokadun joukkoliikennekatumuutos vaikuttaa eniten. Kaartinkaupungissa Ludviginkatu, Rikhardinkatu, Pieni Roobertinkatu ja Ratakatu esitetään yksisuuntaistettavaksi siten, että poikittaisen läpiajon houkuttelevuus vähenee. Kasarmikadun osittaista yksisuuntaistamista välillä Eteläesplanadi-Pohjoinen makasiininkatu ja Erottajankadun suuntaisuuden muutosta kohti etelää välillä Uudenmaankatu-Yrjönkatu Kolmikulman kohdalla esitetään kaupunkitilan parantamisen mahdollistamiseksi.

Takseille tehdään taksiasemia ja jakeliikenteelle kuormauspaikkoja. Lyhytaikaisen pysähtymisen paikat palvelevat erityisryhmiä.

Kuva 9 Kluuvin ja Kaartinkaupungin autoliikenneverkko



- | | | | |
|---|---|---|--|
| 1-suuntaiset | 2-suuntaiset |  | Joukkoliikennekatu |
|  |  |  | Kävelykatu |
|  |  |  | Olemassa oleva ylijatettu jalkakäytävä |
|  |  |  | Uusi ylijatettu jalkakäytävä |
|  |  |  | Päätyvä katu |
| | |  | Tarkastelualueen rajaus |

Jalankulku ja esteettömyys

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman jalankulkua koskevien tavoitekirjausten perusteella on muodostettu seuraavat kysymykset, joihin tarkastelu pyrkii vastaamaan:

- **Elämyksellinen keskusta:** Onko paikallisverkon liikenteen rauhoittamistoimenpiteet kohdennettu siten, että ne palvelevat kaupunkielämän paikkojen toteutusta ja kävelyn olosuhteiden kehittämistä?
- **Keskustaan saapuminen ja keskustassa liikkuminen:** Miten autoliikenteen pääverkolla on kehitetty käveltävyyttä ja varmistettu sujuvat ja turvalliset jalankulkuyhteydet?
- **Keskustaan saapuminen ja keskustassa liikkuminen:** Miten tarkastelu edistää toimintaesteisten, kaikkien, myös lasten ja vanhusten liikkumista keskustassa?
- **Kävelyn ja oleskelun olosuhteet:** Miten tarkastelussa on parannettu vahvistettavia kävely-yhteyksiä Päärautatieasemalta?

Jalankulun ja esteettömyyden nykytila

Helsingin ydinkeskustan jalankulkuverkko perustuu historialliseen ruutukaavamaiseen rakenteeseen. Korttelivälit alueella ovat yleisesti ottaen noin 100 metriä pitkiä luoden vaihtelevaa katu ympäristöä jalankulkijalle. Ruutukaavamaisesta katuverkosta johtuen keskustan alueelle ei ole syntynyt yksittäisiä katuja, jotka keräisivät selvästi enemmän jalankulkijoita, vaan jalankulkuvirrat levittäytyvät useamman korttelin alueelle. Alueen katuverkkoa reunustavat idässä pohjoiseteläsuuntainen Unioninkatu, lännessä pohjoiseteläsuuntaiset Mannerheimintie ja Erottajankatu ja alueen halki itä-länsi suunnassa kulkevat Pohjois- ja Eteläesplanadi. Eteläesplanadin kohdalla vilkas ydinkeskusta-alue muuttuu selvästi hiljaisemmaksi ja Kaartinkaupungissa jalankulkijamäärät ja kaupunkielämän vilkkaus selvästi laskevat.

Jalankululle tärkeimpiä kohteita sijaitsee erityisesti Kluuvissa, joista merkittävimpänä Päärautatieasema. Päärautatieaseman kautta saavutaan keskustaan useimmiten joukkoliikenteellä ja jatketaan matkaa etelää kohti Kauppatoria ja Esplanadeja tai kohti länttä ja Kamppia. Myös

pohjoiseen suuntautuu etenkin virkistyskävelymatkoja Töölönlahdenpuistoon ja Kaisaniemenpuistoon.

Kluuvissa sijaitsee myös runsaasti työpaikkoja ja palveluita, joihin kävellään. Helsingin yliopiston kampusalue Kaisaniemenkadulla, Yliopistonkadulla, Unioninkadulla ja Fabianinkadulla on kohde, jonne kävellään paljon. Myös Helsingin yliopiston metroasemalle kohdistuu runsaasti kävelymatkoja.

Kaartinkaupungin puolella jalankulkumatkien merkittäviä määränpäitä sijaitsee Eteläsatamassa Vanhan Kauppahallin ja Lyypekinlaiturin kohdalla. Erottajankatu on suosittu kävelyreitti keskustasta kohti eteläisiä kaupunginosia. Myös Rikhardinkadun kirjasto, Designmuseum ja Kasarmitori ovat jalankulun kannalta tärkeitä määränpäitä.

Keskustan alueella on useita esteettömyyden erikoistason alueita ja alueella sijaitsee runsaasti esteettömyyden erikoistason reittejä alueen merkittävistä joukkoliikenteen solmukohtista ja palvelukeskittymistä johtuen. Esteettömyyden erikoistaso on myös kaupungin tekemän kartoituksen mukaan toteutunut useimmilla keskustan kaduilla. Aukkoja reiteissä

on kuitenkin esimerkiksi Kaisaniemenkadulla, Unioninkadulla, Yliopistonkadulla, Eteläesplanadilla, Etelärannassa ja Kluuvikadulla.

Ääniopastettuja suojateitä sijaitsee vilkkaimmin liikennöityjen pääverkon katujen varsilla etenkin Päärautatieaseman ja Esplanadien ympäristössä.

Jalankulun ja esteettömyyden kehittämistavoitteet

Tarkastelussa parannetaan jalankulun sujuvuutta, turvallisuutta ja mukavuutta. Tässä kappaleessa tarkastelun ratkaisuja käydään läpi jalankulun näkökulmasta kulkumuotona.

Tarkastelun myötä syntyy enemmän jalankulkua priorisoivia katutiloja paikallisverkolle. Paikallisverkon katuja on kehitetty kokonaisuutena siten, että ne muodostavat rauhallisen liikkumisen alueita, jossa on ainoastaan alueelle saapuvaa ja sieltä lähtevää autoliikennettä. Kun autoliikennettä on vähän, voidaan paikallisverkon katuja kehittää siten, että jalankulkija voi ylittää kadun mistä kohtaa tahansa turvallisesti ja toisaalta jalkakäytävillä ei ole sinne kuulumattomia ajoneuvoja, kuten sähköpotkulautoja tai

polkupyöriä, kun näiden kulkumuotojen käyttäjät kokevat ajoradalla ajamisen turvallisiksi ja miellyttäväksi.

Paikallisverkon rauhoittaminen vähentää kadun luomaa estevaikutusta ja lisää liikenneturvallisuutta erityisesti toimintaesteisille, lapsille ja vanhuksille. Kun ympäristö viestii kaikille kadun käyttäjille, että autot antavat tilaa jalankulkijoille, on ajotapa varovaisempi ja haavoittuvaisempien kadun käyttäjien asema paranee. Esimerkiksi näkövamman tai avustetun liikkumisen pyörätuolilla havaitsee paremmin, kun ajonopeudet ovat hitaampia ja tarkkaavaisuus korkea. Sama koskee myös lapsia ja vanhuksia.

Paikallisverkon liikenteenrauhottamistoimenpiteet kohdistuvat enimmäkseen Kaartinkaupunkiin. Tarkastelussa on kiinnitetty huomiota etenkin siihen, että paikallisverkon muodostaman rauhallisen liikkumisen alueen erottaa helposti muusta katuverkosta. Kaartinkaupungin rauhallisen liikkumisen alue on rajattu autoliikenteen pääverkosta ylijatketuin jalkakäytävin lukuun ottamatta Ludviginkadun ja Erottajankadun risteystä sekä Korkeavuorenkadun ja Eteläesplanadin välistä risteystä, sillä kadulla kulkee Erottajan pelastusaseman hyökkäysreitti.

Ludviginkadulla ylijatkettu jalkakäytävä ei ole mahdollinen liikennevalo-ohjauksen vuoksi. Ylijatketut jalkakäytävät viestivät autolla ajavalle, että ajo tapahtuu ihmisten asuin- ja asiointiympäristössä ja ajotapa tulee sovittaa siihen. Ylijatketut jalkakäytävät ja niiden myötä poistuvat liikennevalo-ohjatut suojatieylitykset helpottavat jalankulkijoiden kadun ylitystä myös pääverkon suuntaisesti, kun katua ylittäessä ei tarvitse odottaa liikennevaloissa.

Kluuvissa Kaivokatu toimii nykyään alueen itä-länsisuuntaisena autoliikenteen pääverkon yhteytenä. Mikäli Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi, vähenee läpiajava autoliikenne alueella merkittävästi, mikä parantaa jalankulun sujuvuutta, miellyttävyyttä ja turvallisuutta aina Kaivokadulta Pohjoisesplanadille ulottuvalla alueella.

Jalankulun ja esteettömyyden toimenpiteet

Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan ja liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisia vahvistettavia kävely-yhteyksiä on kaikkia parannettu joko Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen tai tässä tarkastelussa esitettyjen toimenpiteiden myötä. Yhteys Päärautatieasemalta parane kaikkiiin suuntiin kohti Töölönlahtea, Kamppia, Aleksanterinkatua, Esplanadeja, Eteläsatamaa sekä Kaisaniemenkatua pitkin Hakaniemeen, mikäli Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi. Kaivokadun joukkoliikennekadun vaikutuksia kävely-yhteyksiin on kuvattu tarkemmin asemakaavan selostuksessa. Joukkoliikennekatu vähentää kadun estevaikutusta kohti kävelykatuja ja edelleen kohti Esplanadia sekä kohti Asema-aukiota ja edelleen Töölönlahtea. Lisäksi kävely-yhteyksien viihtyisyys parane kaikkiiin ilmansuuntiin kytkien Päärautatieaseman tärkeän saapumisen portin muuhun kävelävään keskustaan.

Liikenne- ja kaupunkitilatarkastelussa ehdotetaan parannuksia Päärautatieasemalta alkavien kävelykatujen, kuten Kluuvikadun ja Mikonkadun viihtyisyyteen, jolla on myös vaikutusta jalankulun

sujuvuuteen ja mukavuuteen kulkumuotona. Kun kadut näyttävät aidosti kävelykadulta ja niillä on paljon käyttäjiä, käytetään katua enemmän kaikilla kadun osilla eivätkä esimerkiksi sähköpotkulaudat kulje kävelykaduilla häiritsevästi esimerkiksi ohittelemalla tai liian korkeaa tilannenopeutta käyttäen. Kävelykaduille ehdotetaan myös istuimia, jotka parantavat etenkin vanhusten ja toimintaesteisten liikkumista alueella, kun kävelymatkan aikana on mahdollisuus levähtää.

Myös Yliopistonkadun kävelyolosuhteiden parantaminen pihakaturatkaisulla vahvistaa kävely-yhteyttä Päärautatieasemalta kohti Aleksanterinkatua ja Esplanadeja. Muutos pihakaduksi koko osuudelta selkeyttäisi kadun käyttöä ja tarjoaisi samalla mahdollisuuden kävellä kadulla kaikilla osilla. Yliopistonkadulle ehdotetut istuimet tarjoavat myös levähdyspaikkoja vilkkaasti kävellyn reitin varrelle.

Kävely-yhteyttä Kaisaniemenkatua pitkin Hakaniemeen vahvistetaan parantamalla Kaisaniemenkadun ylitettävyyttä ja viihtyisyyttä. Kaisaniemenkadun muutokset ovat mahdollisia Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä. Kaisaniemenkadulle on joukkoliikennekatumuutoksen myötä mahdollista lisätä

pyöräliikenteelle ja sähköpotkulaudoille oma tila kadun pohjoisosaan ja parantaa vähentyneen autoliikennemäärän myötä ajoratapyöräilyn olosuhteita kadun eteläosassa, jolloin jalkakäytävät saadaan rauhoitettua pelkästään jalankululle.

Vahvistettavat kävely-yhteydet kohti Kampia ja Töölönlahtea ratkotaan muissa suunnitelmissa. Kampin osalta yhteyksiä kehitetään Kampin alueen liikenne- ja kaupunkitilatarkastelussa. Töölönlahdelle on puolestaan käynnissä katu- ja puistosuunnitteluhankkeita, joissa parannetaan niin jalankulun sujuvuutta kuin kaupunkitilan laatua ja viihtyisyyttä.

Lisäksi maankäytön kehityskuvassa on linjattu, että kävely-yhteyksiä tulisi vahvistaa kohti Kaartinkaupunkia ja Kasarmitoria. Muutokset Erottajankadulla, Pienellä Roobertinkadulla, Ludviginkadulla, Rikhardinkadulla, Fabianinkadulla ja Kasarmikadulla tukevat osaltaan tämän näiden kävely-yhteyksien vahvistamista. Erottajankadun, Rikhardinkadun, Fabianinkadun ja Kasarmikadun vehreät pihakadut tekevät katutiloista entistä jalankulkupainotteisimpia ja vähentävät kadun estevaikutusta merkittävästi, kun jalankulkija voi käyttää kaikkia kadun osia ja autoliikenteen määrät vähenevät.

Pientä Roobertinkatua ja Ludviginkatua kehitetään entistä rauhallisempina paikalliskatuina, jotka yksisuuntaistetaan ja lisätään myös katuvihreää. Myös näiden katujen liikennemäärät ja siten estevaikutus vähenevät, mutta vaikutus ei ole yhtä voimakas kuin pihakaduilla.

Kohdekohtaisissa tarkasteluissa on esitelty tarkemmin kunkin kadun ratkaisuja etenkin kadun viihtyisyyden ja kaupunkielämän olosuhteiden parantamisen näkökulmasta.

Kaikki tarkastelussa ehdotetut muutokset suunnitellaan Helsingin kaupungin esteettömyyslinjausten ja ohjeistusten mukaisesti. Tavoitteena on saavuttaa esteettömyyden erikoistaso ainakin nykyisillä erikoistason reiteiksi ja alueiksi tunnistetuissa kohteissa. Tarkemmat keinot esteettömyyden parantamiseksi määritellään katusuunnitelmissa.



Pyöräliikenne

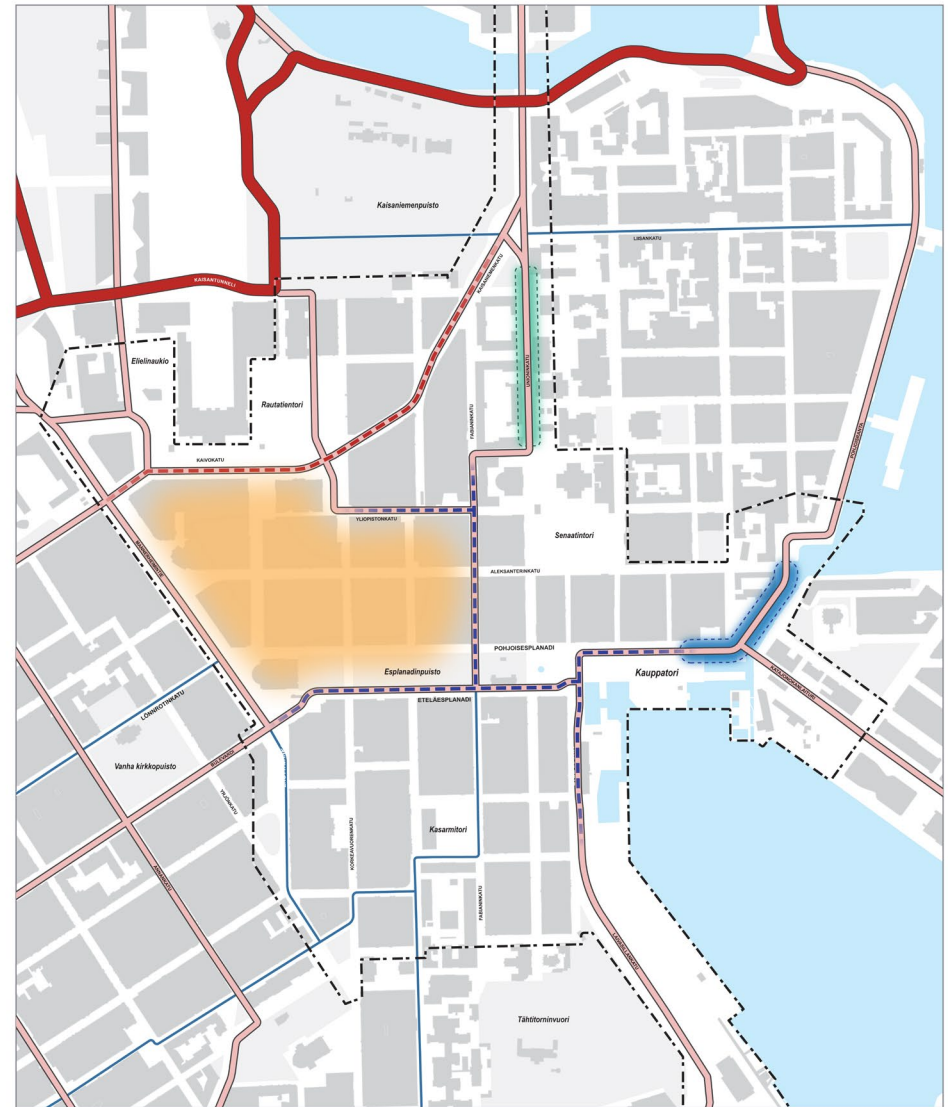
Pyöräliikenteen nykytila

Kantakaupungin pyöräliikenteen olosuhteissa on tapahtunut merkittävää kehitystä viimeisen kymmenen vuoden aikana. Tarkastelualueella merkittävin parannus on ollut Kaisan-tunneli, joka kytkee pääradan itä- ja länsipuoliset alueet toisiinsa Päärautatieaseman pohjoispuolella. Myös Kaisa-niemenpuistossa yhteydet ovat parantuneet ja reitti kohti Hakaniemen siltaa on nykyisin sujuva. Alueen keskeiset pyöräliikennettä houkuttelevat kohteet ovat kaupallinen kävelykeskusta, Helsingin päärautatieasema sekä Helsingin yliopiston kampusalue.

Pyöräliikenteen väyläverkko on kuitenkin edelleen katkonai-nen ja alueella pyörällä liikkuva joutuu tietämään tarkoin, mitä kautta määränpään on turvallinen reitti. Suurimpia katkoksia pyörätieyhteyksissä vilkailla pääver-kon kaduilla, kuten Kaisaniemenkadulla ja Kaivokadulla.

Paikalliskatualueilla pyöräilyn paikka on ajoradalla. Vaikka nopeusrajoitukset ovat yleisesti alueella matalat, ajoradalla pyöräilyä hankaloittaa paikoin vilkas autoliikenne. Myös useilla kaduilla olevat raitiokiskot ja epätasainen päällyste houkuttelevat ajamaan pyörällä jalkakäytävällä.

Puuttuvien yhteyksien lisäksi pyöräliikenteen verkon laatuta-so ei vastaa nykyisiä tavoitteita. Erityisiä ongelmakohtia on Kaivokadulla sekä Eteläesplanadin ja Kauppatorin ympäris-tössä. Jalankulun puutteellinen erottelu pyöräliikenteestä,



Keskustan pyörätieverkko



Kuva 10 Pyöräliikenteen verkko Kluuvissa ja Kaartinkaupungissa

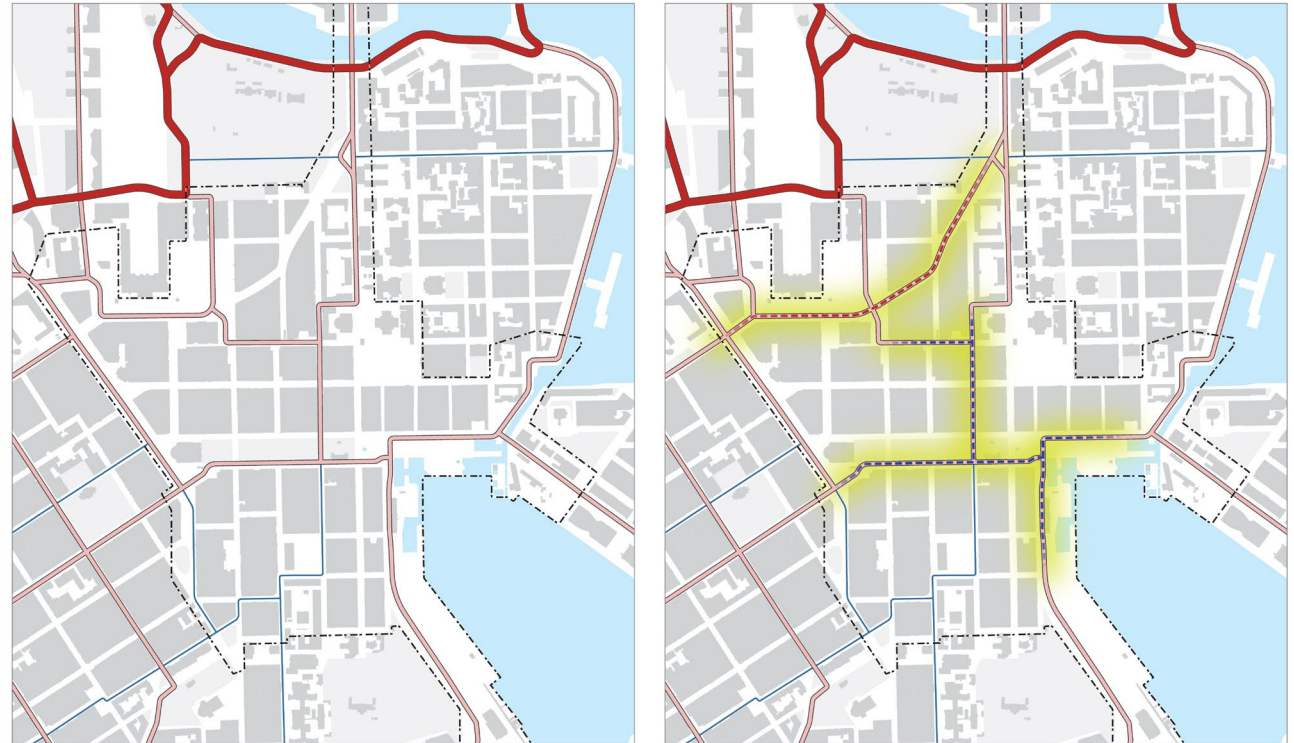
riittämättömät leveydet sekä heikot risteysjärjestelyt aiheuttavat merkittäviä haittoja jalan ja pyörällä liikkujille. Kaupunkirakenteen puolesta kantakaupungissa on suurin potentiaali pyöräliikenteen suosion kasvattamiselle, mutta pyöräliikenteen nykyiset järjestelyt eivät kestä käyttäjämäärien tavoiteltua kasvua.

Pyöräliikenteen kehittämistavoitteet

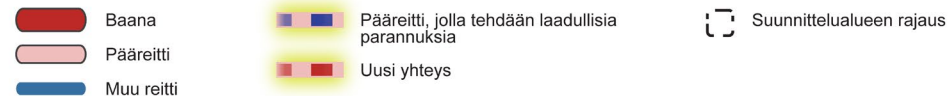
Tarkastelun tavoitteena on parantaa pyöräliikenteen olosuhteita siten, että pyörällä liikkuminen alueella on sujuvaa, turvallista ja miellyttävää. Suurimmat pyöräliikenteen volyymit kohdistuvat pääreiteille. Pääreitit palvelevat alueen ohittavaa ja läpi kulkevaa pyöräliikennettä sekä kytkevät alueen tärkeimmät määränpäätt toisiinsa, seuraten yleensä pääkatuyhteyksiä. Pääreiteillä pyritään hyvään laatutasoon pyöräilytyössä ja yleisesti pääreiteillä suositaan pyörätieratkaisuja. Pääreitien osana voi olla myös vähäliikenteisiä katuja, joissa pyöräliikenne kulkee sekaliikenteessä. Pääreittejä ei yleisesti linjata kävelykatualueiden kautta.

Pääreitistöä täydentävät **muut reitit**. Muut reitit muodostavat paikallisemman tason jatkuvia yhteyksiä ja kytkeytyvät

Kuva 11 Muutokset pyöräliikenteen verkossa



Muutokset pyöräliikenteen verkossa



pääreitteihin. Muilla reiteillä hyödynnetään tarkastelualueella etenkin rauhoitettavia paikalliskatuja ja niissä kiinnitetään erityistä huomiota ajoradalla pyöräilyn miellyttävyyteen ja sujuvuuteen esimerkiksi risteysten suunnittelun, pinnoitteiden ja

opastuksen keinoin.

Pyöräliikenteen reittien lisäksi tavoite on parantaa pyöräilytyötä yleisesti paikalliskatualueilla, jotka muodostavat pyöräliikenteen **perusverkon**. Perusverkon

yhteydet muodostavat yhteydet ihmisten koteihin, työpaikoille ja palveluille. Näillä yhteyksillä tärkeää on, että ajoradalla pyöräily tuntuu kaiken ikäisistä ja kykyisistä turvalliselta.

Pyöräliikenteen toimenpiteet

Pyöräliikenteen toimenpiteet jakautuvat kahteen toimenpideluokkaan: pyöräliikenteen infran rakentamiseen ja laajempaan paikalliskatuyhteyksien kehittämiseen.

Pääverkon keskeiset puutteet Kluuvin alueella poistuvat, kun Kaisaniemenkadulle ja Kaivokadulle toteutetaan pyöräliikenteelle laadukkaat yhteydet. Rautatientorilta Esplanadin puiston suuntaan jatkuvaa pyöräliikenteen pääreittiä kehitetään Mikonkadun kävelykadun sijaan kulkemaan Yliopistonkadun ja Fabianinkadun kautta pihakatumaisena yhteytenä. Yliopistonkatu palvelee etenkin yliopistoalueelle saapumista ja on siten pyöräliikenteen kannalta merkittävä yhteys. Fabianinkatu toimii jatkossa myös Unioninkadun rinnakkaisena pääyhteytenä Kluuvista Kaartinkaupunkiin.

Kauppatorin ja Eteläesplanadin heikkotasoisia pyörätieyhteyksiä parannetaan, ja huomiota kiinnitetään erityisesti pyörätien

ja jalankulun erotteluun sekä risteysjärjestelyihin. Myös Etelärannan pyörätieyhteydet paranevat satama-alueen uusien liikennejärjestelyiden myötä.

Kaartinkaupungin pyöräiltävyyttä parannetaan ensisijaisesti katuverkon jäsentelyn ja liikenteen rauhoittamisen keinoin. Alueen keskeisiä tori- ja aukioalueita yhdistävä reitti tarjoaa Kaartinkaupungin alueella nykyistä selkeämmän pyöräily-yhteyden. Reitti kulkee muun muassa Ratakadun, Pienen Roobertinkadun sekä Fabianinkadun kautta. Paikalliskatujen pyöräiltävyyttä parannetaan alueella myös erillisessä projektissa, jossa luonnonkivipintaisten katujen ajoratojen kivipäällysteitä pyritään muokkaamaan pyöräilylle tasaisemmaksi.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen nykytila

Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueet ovat suurilta osin Helsingin ydinkeskustaa, jossa joukkoliikenteen palvelutaso ja saavutettavuus joukkoliikenteellä ovat jo lähtökohtaisesti erinomaisia niin Helsingin sisäisesti, seudullisesti kuin valtakunnallisesti. Joukkoliikenteen rooli ja merkitys alueelle saapumisessa on erittäin suuri. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kapasiteettia parannetaan useissa alueelle suunnitelluissa hankkeissa, kuten Länsiratikat, Länsisataman pikaraitiotie sekä Kruunusiltojen raitiotiehankkeessa. Erityisesti tarkastelualueen eteläosassa Kaartinkaupungissa on kuitenkin tunnistettu tarvetta toimenpiteille, joita ei ole aiemmissa selvityksissä käsitelty.

Tarkastelualueella joukkoliikennepalvelu muodostuu katuverkolla kulkevasta raitio- ja bussiliikenteestä sekä metro- ja junaliikenteestä. Suurin osa alueen joukkoliikennetarjonnasta on osa korkean palvelutason verkostoa, jossa joukkoliikennepalvelua tarjotaan läpi päivän korkeintaan 10 minuutin vuorovälillä. Korkean palvelutason

vuorovälikriteeri koskee arkiliikennettä läpi päivän sekä viikonloppujen vilkkainta asiointiliikennettä. Korkean palvelutason juna-, metro-, raitio- ja bussilinjat kohtavat toisensa verkoston vaihtopaikoissa, jolloin järjestelmä mahdollistaa monipuoliset yhteydet ympäri kaupunkia ilman etukäteissuunnittelua.

Raitioliikenne

Aluetta palvelevat lähes kaikki Helsingin kantakaupungissa liikennöivät raitiolinjat eli alueelta on suora yhteys raitiovaunulla lähes kaikille raitioverkon pysäkeille. Alueen vilkkain raitioreitti on itä-länsi-suunnassa Päärautatieaseman kautta kulkeva rataosuus, jolla liikennöi 2030-luvulla noin 40 raitiovaunuvuoroa tunnissa suuntaansa. Muut tärkeimpien reittien kadut ovat Mannerheimintie ja Aleksanterinkatu. Raitioliikenne palvelee myös Kauppatorilla ja Snellmaninkadun varrella. Raitiolinjat ovat lähtökohtaisesti osa korkean palvelutason verkostoa.

Raitioliikenteen rooli alueella on vahvistumassa tulevaisuudessa entisestään. Päätettyjen ratahankkeiden myötä uusia yhteyksiä keskustasta on avautumassa Laajasaloon (2027) ja Munkkivuoren kautta Kannelmäkeen (arvioitu 2032).

Länsisatama-Hakaniemi välin reittiä ollaan myös parantamassa ja hankkeesta on käynnissä hankesuunnittelu. Myös Viikkiin ja Malmille johtava raitiotieyhteys (VIIMA) on hankesuunnitteluvaiheessa.

Bussiliikenne

Rautatientorin bussiterminaali on lukuisien Hakaniemen kautta ydinkeskustaan saapuvien bussilinjojen päätepysäkki. Useimmilla Rautatientorille tulevilla bussilinjoille on pysäkki myös Kaisaniemenpuiston kohdalla. Toinen tarkastelualueen nykyisistä bussiterminaaleista on Elielinaukio, joka on useiden Mannerheimintien suunnasta ydinkeskustaan saapuvien bussilinjojen päätepysäkki. Monet bussilinjat tarjoavat alueelle korkean palvelutason yhteyksiä, mutta joukossa on myös täydentävän palvelun yhteyksiä matalammalla palvelutasolla.

Bussiliikenteellä on alueella jatkossakin tärkeä rooli, mutta painopiste on siirtymässä entistäkin vahvemmin raideliikenteeseen. Ydinkeskustaan suuntautuvassa liikenteessä tulee riittävän kapasiteetin ja tilatehokkuuden varmistamiseksi käyttää mahdollisimman suuren kapasiteetin yksiköitä. Rautatientorilla tavoitellaan bussivuorojen määrän vähentämistä myös

ydinkeskustan käveltävyyteen ja viihtyisyyteen liittyvistä syistä. Elielinaukion bussiterminaali on poistumassa käytöstä 2020-luvun lopulla kiinteistö- ja maankäytönkehityshankkeen vuoksi, minkä vuoksi lännen suunnasta tulevaa bussiliikennettä keskitetään tulevaisuudessa Kampin terminaaliin, joka sijaitsee tarkastelualueen välittömässä läheisyydessä. Kampissa sijaitsee myös kaukoliikenteen linja-autoasema.

Metro

Alueella on kaksi metroasemaa: Rautatie-ntori ja Helsingin yliopisto. Metro tarjoaa alueelta nopeat yhteydet itäiseen Helsinkiin sekä lännessä Lauttasaareen ja edelleen Etelä-Espoon suuntaan eli sillä on suuri merkitys myös seudullisesti. Metro on osa korkean palvelutason verkostoa.

Metroluikenteen palvelun odotetaan säilyvän alueella tulevaisuudessa nykyisen kaltaisena. Matkustajakapasiteetin nostoon vuorovälejä lyhentämällä varaudutaan hankkeessa, jossa uusitaan metron teknisiä järjestelmiä. Lisäksi Helsingin yliopiston metroasemalle tutkitaan uutta pohjoista sisäänkäyntiä Varsapuiستikon tuntumaan.



Kuva 12 Joukkoliikenteen vaihtopaikat tarkastelualueella

Junaliikenne

Päärautatieaseman junaliikenne on keskeisin tekijä alueen seudullisen ja valtakunnallisen saavutettavuuden kannalta. Korkean palvelutason verkostoon kuuluvat HSL:n kaupunkijunat yhdistävät alueen houkuttelevilla matka-ajoilla esimerkiksi Helsingin koillisiin ja läntisiin esikaupunkialueisiin sekä moniin seudullisesti merkittäviin kohteisiin Vantaalla ja Espoossa. Päärautatieasemalta liikennöi runsaasti myös muita lähijunia, mm. Kirkkonummelle, Riihimäelle ja Lahteen. Kaukojunaliikenteen myötä Päärautatieasemalta on joukkoliikenneyhteyksiä eri puolille Suomea.

Junaliikenteen palveluiden odotetaan Helsingin päärautatieasemalla säilyvän tulevaisuudessa nykyisen kaltaisina. Kaupunkijunaliikenteessä kulunvalvontajärjestelmän uusiminen luo mahdollisuuksia lyhentää vuorovälejä tulevaisuudessa. Suomen valtio ei ole tällä tietoa osoittamassa lisärahoitusta lähijunaliikenteeseen, jota se tilaa. Kaukojunaliikenne on Helsingissä lähes poikkeuksetta markkinaehtoista.

Joukkoliikenteen vaihtopaikat

Päärautatieasema on ydinkeskustan tärkein vaihtopaikka ja se on määritelty yhdeksi Helsingin joukkoliikenteen kolmesta pääsolmukohdasta. Päärautatieaseman vaihtopaikkakokonaisuus koostuu nyky muodossaan 19-raiteisesta rautatieasemasta (Helsinki), metroasemasta (Rautatientori), useista raitiovaunupysäkeistä (Päärautatieasema, Lasipalatsi ja Mikonkatu) sekä kahdesta bussiterminaalista (Rautatientori ja Elielinaukio). Liikennemääriltään suurimmat vaihtotapahtumat Päärautatieasemalla ovat vuoden 2025 tehdyn selvityksen mukaan:

Vaihto junasta metroon ja päinvastoin; yhteensä noin 5900 vaihtajaa aamuhuipputunnissa

- Vaihto metrosta raitiovaunuun ja päinvastoin; yhteensä noin 2400 vaihtajaa aamuhuipputunnissa
- Vaihto junasta raitiovaunuun tai päinvastoin; yhteensä noin 2200 vaihtajaa aamuhuipputunnissa
- Vaihto metrosta Elielinaukiolta lähtevään bussiin ja päinvastoin; yhteensä noin 1300 vaihtajaa aamuhuipputunnissa

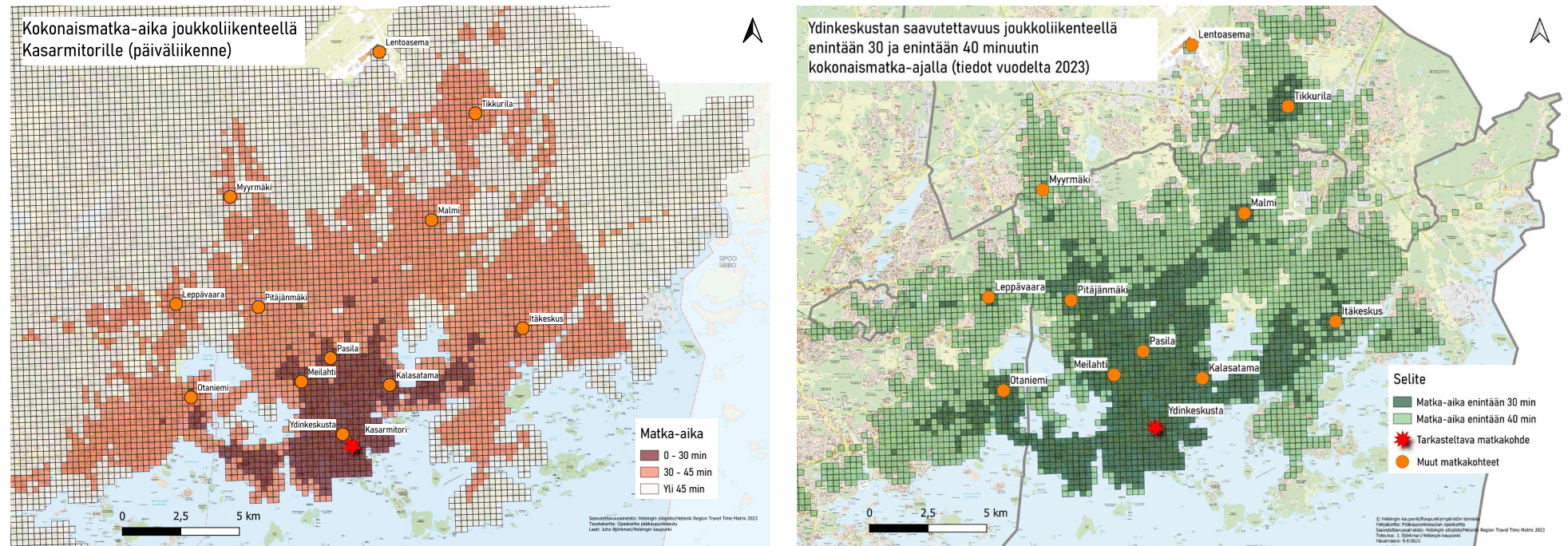
Muita vaihtopaikkoja tarkastelualueella

ovat Helsingin yliopiston metroasema ja Senaatintori. Helsingin yliopiston metroasemalla voi vaihtaa metron, raitiovaunujen ja bussien välillä. Senaatintorilla voi vaihtaa raitiolinjojen välillä, minkä lisäksi Suomenlinnan lauttalaituri Kauppatorilla on saavutettavissa kohtuullisen kävelymatkan päässä. Lautan ja raitiovaunun välisiä vaihtoja voi tehdä myös Kauppatorin raitiovaunupysäkkiä käyttäen.

Palvelutason nykytila

Joukkoliikenteen määrällinen palvelutaso (suorien yhteyksien määrä, vuorovälit, liikennöintiajat) on erittäin korkea etenkin tarkastelualueen pohjoisosassa. Koko tarkastelualueella korkean palvelutason joukkoliikenne on enintään 400 metrin linnuntie-etäisyyden päässä, usein huomattavasti lähempänäkin. Myös houkuttelevalla joukkoliikenteen matka-ajalla saavutettavissa oleva alue on hyvin laaja erityisesti Päärautatieaseman ympäristöstä tarkasteltuna. Ajallinen saavutettavuus kuitenkin heikkenee sitä mukaa, kun etäisyys Päärautatieasemaan kasvaa. Esimerkiksi Kasarmitorilta katsottuna houkuttelevan joukkoliikenteen matka-ajan päässä oleva alue on oleellisesti pienempi, kuin Kaivokadulta (kuva 13).

Kuva 13. Kasarmitorin saavutettavuus ja Päärautatieaseman saavutettavuus joukkoliikenteellä (tiedot vuodelta 2023). Datalähde: Helsingin yliopisto.



Joukkoliikenteen kehittämistavoitteet

Saavutettavuuden parantaminen

Tarkastelua laadittaessa tunnistettiin tarve parantaa Kaartinkaupungin saavutettavuutta joukkoliikenteellä Helsingin sisäisillä matkoilla ja seudullisesti. Pitkähkö kävelyetäisyys juna- ja metroasemilta kutistaa aluetta, joka on saavutettavissa joukkoliikenteellä houkuttelevalla

matka-ajalla. Kaartinkaupungin joukkoliikenteen ”lähipalvelu” muodostuu nykyään raitiolinjoista 2 (Olympiaterminaali-Messukeskus) ja 10 (Korppaanmäki-Ullanlinna), joiden palvelualue rajoittuu pääosin läntisen kantakaupungin alueelle. Suora joukkoliikenneyhteys Hakaniemen suunnasta puuttuu kokonaan tai vaihtoehtoisesti kävelymatka Helsingin yliopiston metroasemalta Kasarmitorille on noin 1 km mittainen, kun huomioidaan kävely metrolaiturilta maan pinnalle.

Merkittävä parantamistoimi tarkastelun alueella olisi myös Helsingin yliopiston metroaseman uusi pohjoinen sisäänkäynti, joka parantaisi mm. Kruununhaan saavutettavuutta. Sisäänkäynnistä on valmistunut yleissuunnitelma. Suunnitelma valmistellaan päätöksentekoon yhtäaikaaisesti Länsisataman pikaraitiotien hankesuunnittelun yhteydessä.

Reittiosuuksien, pysäkkien ja vaihtopaikkojen parantaminen

Joukkoliikenteen infrastruktuurin parantamistarpeet keskittyvät vahvasti Päärautatieaseman ympäristöön, jossa tavoitellaan vaihto-olosuhteiden parantamista sekä parempaa käveltävyyttä ja esteettömyyttä. Osana muutoksia tutkitaan Mikonkadun raitiotiepysäkin poistoa. Pysäkin poisto on perusteltavissa muiden pysäkkien läheisyyden sekä Mikonkadun katu ympäristöön ja liikennejärjestelyihin saavutettavissa olevilla hyödyillä.

Helsingin yliopiston metroasemalla mahdollinen pohjoinen sisäänkäynti vahvistaisi asemanseudun roolia vaihtopaikkana, sillä uusi sisäänkäynti tulisi lähelle Kaisaniemenpuisto-nimisiä bussipysäkkejä Unioninkadulla ja Kaisaniemenkadulla. Kyseisiä pysäkkejä käyttävillä bussilinjoilla ei ole pysäkkejä Helsingin yliopiston metroaseman nykyisen sisäänkäynnin tuntumassa. Myös raitio- linjoille muodostuisi uusi vaihtoyhteys Kaisaniemenpuiston ja Snellmaninkadun pysäkkien kautta Kaisaniemenkadun pysäkin rinnalle.

Rataosuudella Unioninkadulta Snellmaninkadun kautta Senaattintorille on tunnistettu tarve pienentää kadunvarsipysäköinnin raitioliikenteelle aiheuttamaa haittaa etenkin Snellmaninkadulla. Myös osuus Erottajankadulta Kirurgille tunnistettiin häiriöherkäksi, mutta tämän osuuden parantamista tehdään Länsiratikoiden yhteydessä. Myös Kauppatorin raitiovaunupysäkkien laatutasoa ja esteettömyyttä on tarve parantaa, yhteensovittaen tarpeet muihin kaupunki ympäristön tavoitteisiin, kuten kulttuurihistoriallisiin arvoihin alueella. Esimerkiksi pysäkkien tilavarauksia ja korkeuksia tulee jatkosuunnittelussa pyrkiä parantamaan.



Kuva 14. Raitiotieosuudet, jossa on tunnistettu ongelmia linjojen häiriöherkkydessä

Joukkoliikenteen toimenpiteet

Kaartinkaupungin joukkoliikennesaavutettavuuden parantaminen

Jatkoselvitetäväksi esitetään jonkin olemassa olevan bussilinjan johtamista Hakaniemen suunnasta Unioninkatua Kaartinkaupunkiin. Käytännössä reittimuutos koskisi jotain nykyään Rautatie-ntorille ajettavaa bussilinjaa. Tarkoituksenmukaista on valita linja, josta on toisaalta mahdollisimman paljon vaihtoyhteyksiä muille linjoille, ja joka toisaalta muodostaa mielekkäitä suoria yhteyksiä Kaartinkaupungin ja muun Helsingin välille. Joukkoliikenteen talouden kannalta bussiliikenne Kaartinkaupunkiin voidaan arvioida varsin kustannustehokkaaksi, sillä kyse olisi pääosin olemassa olevien resurssien kohdentamisesta uudelleen. Se on myös yhteensopiva sen tavoitteen kanssa, että bussivuorojen määrää vähennetään Rautatien torilla. Ratkaisun heikkoutena voidaan tunnistaa autoliikenteen aiheuttamien sujuvuusongelmien riski Kauppatorin ympäristössä. Esimerkiksi Unioninkadun ja Esplanadin risteyksissä bussilinja odottaisi ruuhka-aikana samoilla kaistoilla autoliikenteen kanssa. Katuympäristössä bussiliikenteen toteuttaminen vaatii uusia bussipysäkkipareja Unioninkadulle ja päätepysäkin osoittamista katuverkolta Kasarmitorin läheisyydestä.

Kuva 15 Ehdotus Kaartinkaupunkiin Unioninkatua pitkin ajettavasta bussilinjan reitistä ja pysäkeistä



Vaihtoehtona bussiliikenteelle voidaan arvioida raitiolinjan johtamista Hakaniemen suunnasta Snellmaninkatua Kauppatorille. Raitioliikennevaihtoehto vaatisi muutoksia nykyisiin raitioliikenteen linjastosuunnitelmiin ja mahdollisesti myös lisäresursseja raitioliikenteeseen. Nykyisen linjaston pohjalta ei voida osoittaa yksinkertaista muutosta, jolla yhteys olisi toteutettavissa. Tästä syystä raitioliikennevaihtoehdon kustannustehokkuudesta ei voida esittää edes karkeaa arviota ilman tarkempia selvityksiä. Uusi raitiolinja ei vaatisi kuitenkaan uutta joukkoliikenteen infrastruktuuria, kunhan Kauppatorilla säilytetään mahdollisuus Snellmaninkadun suunnasta tulevan raitiolinjan päätepysäkille (Kauppatorin järjestelyiden lisäksi on huomioitava vaihteyhteydet Senaatintorin ympäristössä).

Läntisten esikaupunkialueiden suunnasta Kaartinkaupungin joukkoliikennesaavutettavuus paranee 2030-luvun alussa, sillä Munkkivuoren kautta Kannelmäkeen liikennöivän raitiolinjan päätepysäkki tulee Kolmikulmaan Kaartinkaupungin länsireunalle.

Kaartinkaupungin joukkoliikennesaavutettavuuteen voidaan pieneltä osin vaikuttaa myös toteuttamalla ydinkeskustaan

suunniteltuja kävelyä edistäviä toimenpiteitä (kävely junalle tai metrolle nopeutuu/ muuttuu miellyttävämmäksi) sekä parantamalla vaihto-olosuhteita Päärautatieaseman ympäristössä.

Jatkotoimenpiteet

Jatkotoimenpiteenä selvitetään Kaartinkaupunkiin Hakaniemen suunnasta johdettavan bussilinjan käytännön toteutettavuus sekä vaikutukset joukkoliikenteen talouteen. Selvittäminen tehdään yhteistyössä HSL:n kanssa. Jatkotoimenpiteenä on mahdollista selvittää myös vastaavan palvelun tuottamista raitioliikenteellä. Katutilaan vaikuttavina jatkotoimenpiteinä varaudutaan bussipysäkkeihin Unioninkadulla ja bussilinjan päätepysäkkiin Kasarmitorin läheisyydessä sekä säilytetään Kauppatorilla raitioliikenteen päätepysäkkimahdollisuus kaikista suunnista, joista se nykyään on mahdollista.

Pysäkkiympäristöjen laatutason nostoa sekä vaihto-olosuhteiden parantamista tehdään erityisesti Päärautatieaseman ympäristön katuhankkeissa, mutta myös esimerkiksi Kauppatorilla.

Helsingin yliopiston metroaseman toista sisäänkäyntiä edistetään

Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy:n hankkeena. Mahdollinen uusi sisäänkäynti sovitetaan yhteen Kaisaniemenkadun ja Liisankadun katu ympäristöjen kanssa. Samassa yhteydessä on syytä tarkastella myös kadunvarsipysäköinnin raitioliikenteelle aiheuttaman haitan vähentämistä Liisankadulla ja Snellmaninkadulla.

3.3 Kadunvarren tilankäyttö

Osana Kluuvin ja Kaartinkaupugin tarkastelua laadittiin esitys kadunvarren tilankäytöstä. Kadunvarren tilankäytönhallintaa tarvitaan esimerkiksi kuormauspaikkojen, katuvihreän, pysäköintipaikkojen, terassien sekä penkkien sijoittelun ohjaamiseksi myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Tässä tarkastelussa ei määritellä tarkkoja paikkoja eri kadunvarren toiminnoille. Kadunvarren tilankäytössä kullekin toiminnolle määritellään tavoitetaso kortteliväleittäin.

Kadunvarren tilankäytöstä on koottu paikatietoaineisto perustuen sekä kaupungin omiin tietolähteisiin että Google Maps-tarkasteluun nykyisistä kadunvarren toiminnoista. Osa kohteista on käyty tarkastamassa paikan päällä. Aineisto antaa tarkan kuvan eri toimintojen jakautumisesta koko tarkastelualueella. Aineiston perusteella on laskettu kortteliväleittäin kunkin toiminnon osuudet kadunvarren tilasta.

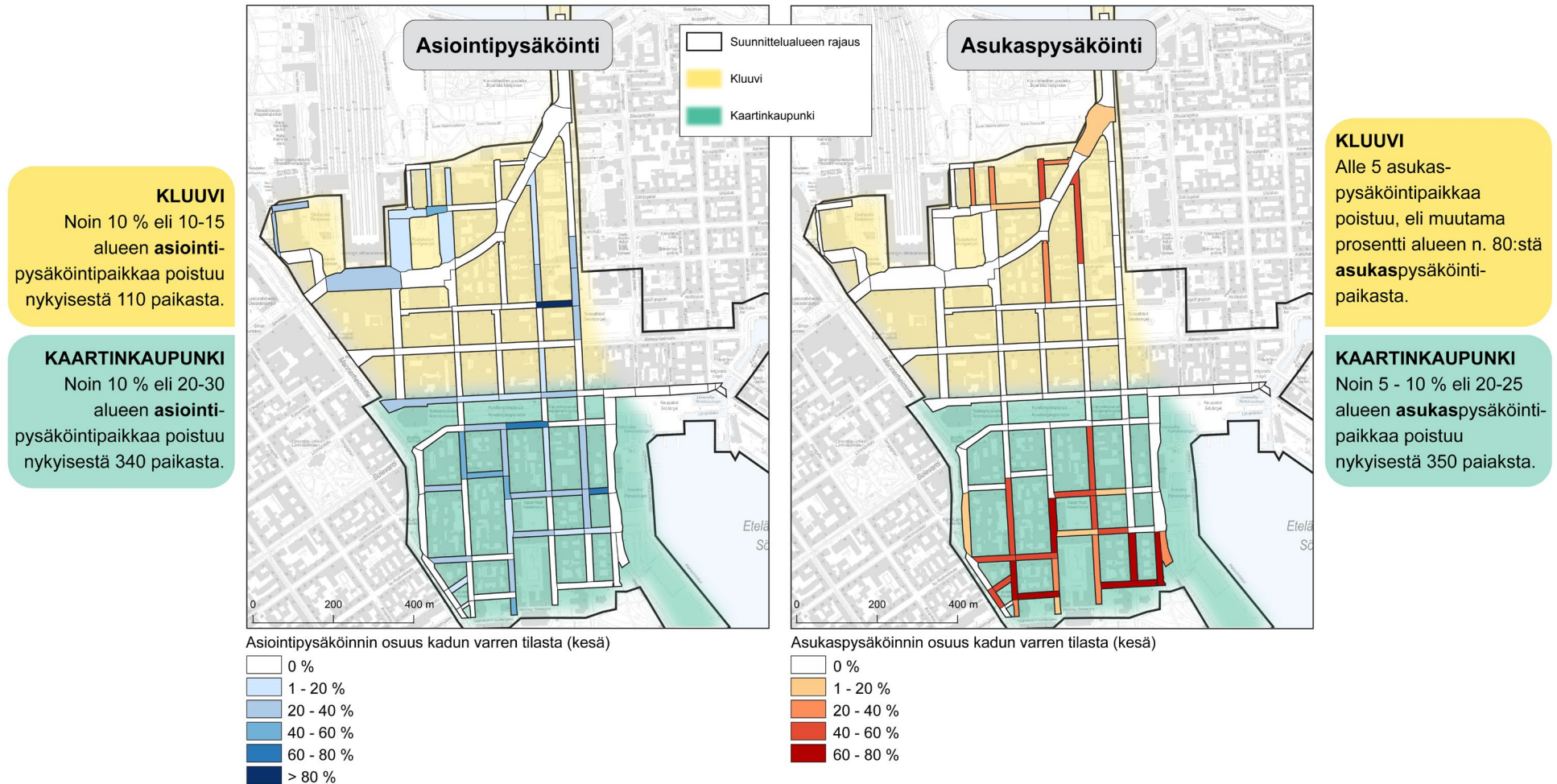
Kadunvarsipysäköinti

Kadunvarsipysäköinti koostuu asukas- ja asiointipysäköinnistä. Suurin osa paikoista on osoitettu asukaspysäköintiin. Kadunvarsipysäköinti vie suurimman osan alueen kadunvarren tilasta, ja etenkin Kaartinkaupungissa pysäköinti (huomioiden sekä asukas- että asiointipysäköinnin) vie suurimmalla osalla kaduista noin 70–80 % tilasta. Kluuvissa pysäköintipaikkojen määrä on huomattavasti vähäisempi johtuen sekä alueen runsaasta kävelykatujen määrästä että vähäisestä asukasmäärästä.

Kuvassa 16 on esitetty kadut, joissa sijaitsee asukaspysäköintiä ja asiointipysäköintiä. Kumpaakin pysäköintityyppiä on Kaartinkaupungissa noin 350 paikkaa ja Kluuvissa puolestaan asukaspysäköintiä noin 80 paikkaa ja asiointipysäköintiä noin 110 paikkaa. Tarkastelusa esitetään lisättäväksi kaupunkivihreää useaan eri kohteeseen, minkä vuoksi kadunvarsipysäköintipaikkojen määrää vähennetään. Kaartinkaupungissa

asukaspysäköintipaikkoja vähenisi noin 20 ja asiointipysäköintipaikkoja suurin piirtein saman verran. Kluuvissa paikkoja poistuisi käytöstä selvästi vähemmän: asukaspysäköintipaikkoja vain muutama ja asiointipysäköintipaikkoja noin 10.

Pysäköintimuutokset mahdollistavat katuvihreän ja viihtyisyyden lisäämisen



Kuva 16 Pysäköintimuutokset tarkastelualueella

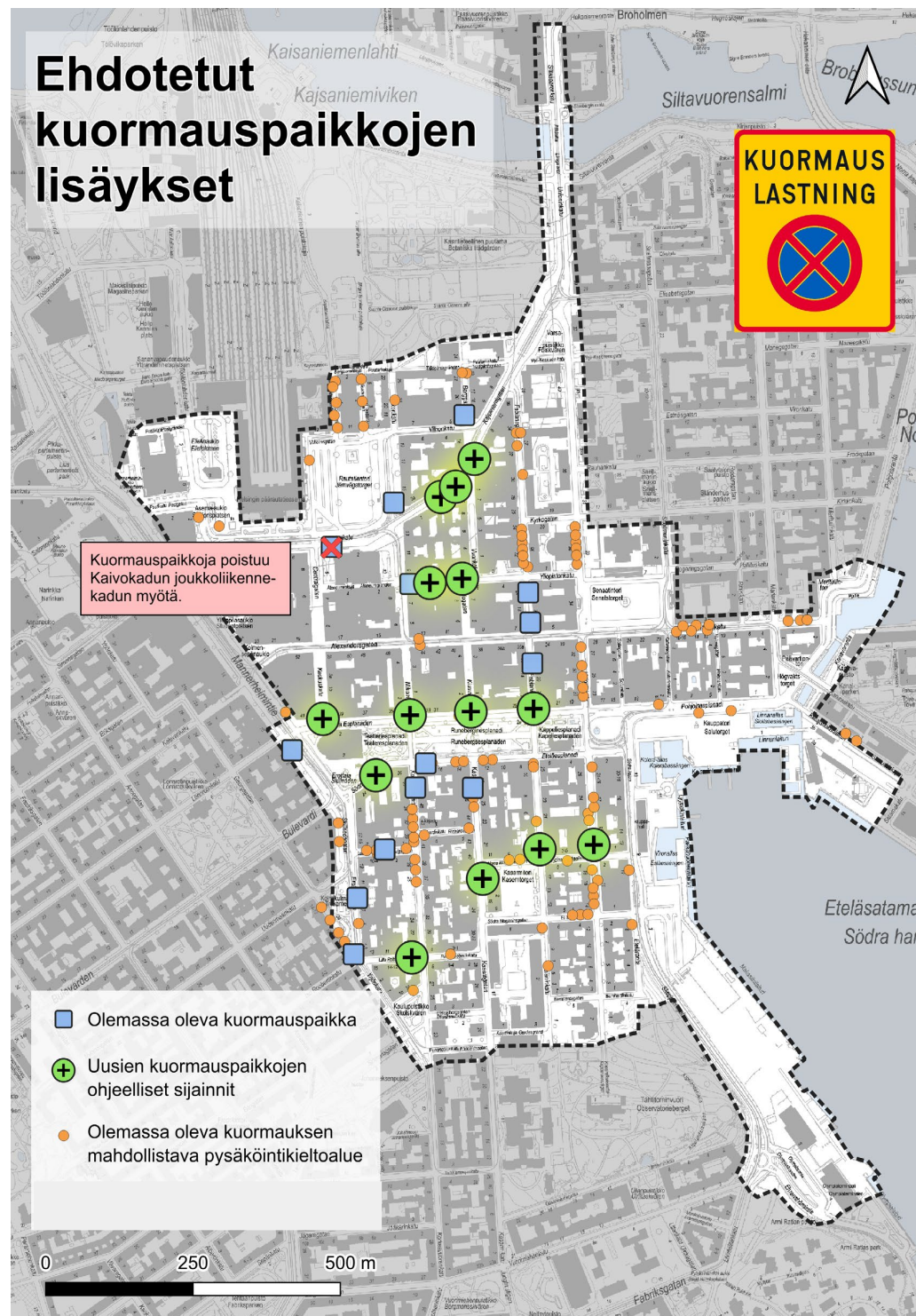
Kuormauspaikat

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjattiin, että kuormauspaikkojen määrää tulee lisätä koko alueella. Kuormaus on mahdollista sekä erillisillä kuormauspaikoilla että pysäköintikieltomerkin osoittamilla alueilla. Kuormauspaikkaverkoston tihentämiseksi on esitetty noin 14 uutta kuormauspaikkaa (kuva 17).

Kuormauspaikkojen sijoittelussa on huomioitu liikenteellisten reunaehtojen ja olemassa olevien kuormauspaikkojen ohella kadunvarsiliiketilojen ja etenkin vähittäistavarakauppojen ja ravintoloiden sijainti sekä yrittäjien kyselyssä sekä 20.11.2025 vuorovaikutustilaisuudessa esittämät toiveet kuormauspaikkojen sijainneista. Helsingin kaupungin laatimaa kuormauspaikkojen kehittämissuunnitelmaa on sovellettu siltä osin, että kuormauspaikkoja on sijoitettu myös paikallisverkon kaduille, jossa kuormauspaikka palvelee ravintola- ja/tai vähittäistavarakauppatoimintoja.

Kuormauspaikkojen verkostoa tiivistetään yhteensä neljällätoista uudella kuormauspaikalla. Kluuviin sijoitetaan kuormauspaikkoja 9 kpl, joista 3 sijoittuu Kaisaniemenkadulle, 2 kpl Yliopistonkadulle ja 4 kpl Pohjoisesplanadille. Kaartinkaupunkiin sijoitetaan kuormauspaikkoja 5 kpl, jotka sijoittuvat Eteläesplanadille, Kasarmikadulle, Pienelle Roobertinkadulle, Fabianinkadulle ja Unioninkadulle.

Kun huomioidaan Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä mahdollisesti poistuvat kuormauspaikat sekä Eteläesplanadin väliaikaisen pyörätien aiheuttamat muutokset kuormauspaikkoihin kasvaa kuormauspaikkojen määrä noin kymmenellä nykytilanteeseen verrattuna.



Katuvihreä

Tarkastelualueella on ollut perinteisesti hyvin niukasti katuvihreää. Monin paikoin kaupunkikuvalliset ja -historialliset syyt perustelevat katupuiden puutetta. Esimerkiksi Unioninkadun ja Senaatintorin arvoympäristöt ovat paikkoja, jossa näkymiä ei haluta peittää puiden latvustoilla. Myös tarkastelun yhteydessä toteutetun kyselyn perusteella kaupunkilaiset arvostavat alueen näkymiä ja kokevat niiden parantavan kadun miellyttävyyttä.

Kaupunkistrategian sekä kaupunkilaisten esittämien toiveiden perusteella olemassa olevalle katuverkolle on haluttu kuitenkin lisätä katuvihreän määrää kunnioittaen samalla alueen arvokasta historiallista ympäristöä. Katuvihreän lisäämisellä tavoitellaan ennen kaikkea kadun viihtyisyyden parantamista, mutta sillä on myös hyötyjä ilmastomuutoksen myötä lisääntyvien sään ääri-ilmiöiden, kuten helleaaltojen ja rankkasateiden hallinnassa.

Kaupunkitilaa koskevassa kappaleessa 3.1 on esitetty katuvihreän sijoittumista tarkemmin.

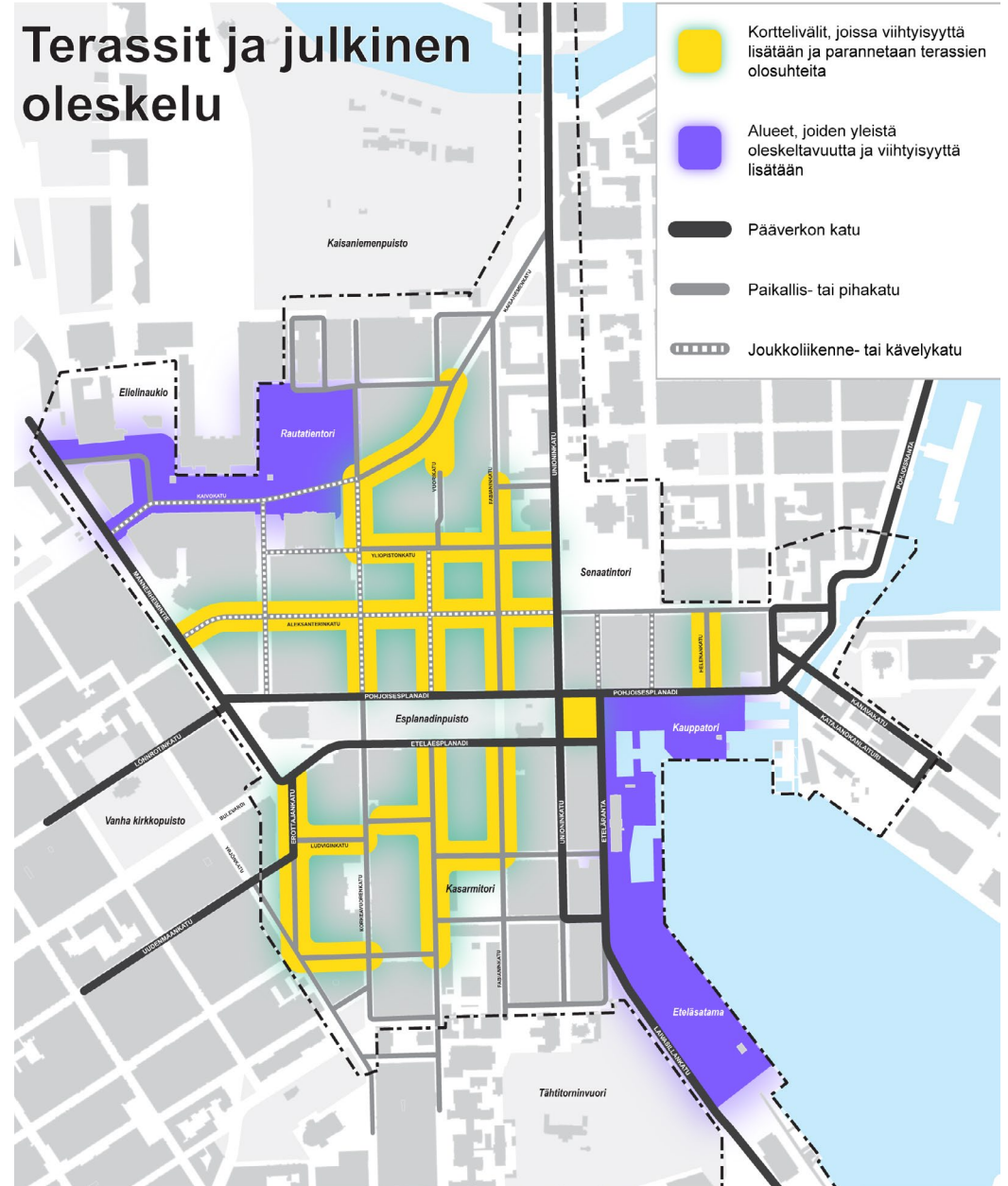


Terassit

Helsingin kaupunki on mahdollistanut kadunvarsipysäköinti-paikkojen muuttamisen parklet-terassiksi jo vuodesta 2015. Sen jälkeen parklet-terassien määrä on kasvanut vuosi vuodelta ja kantakaupungin alueella terasseja on vuosittain pystysä satoja. Parkletien lisäksi terasseja sijaitsee keskustassa runsaasti myös jalkakäytävillä, toreilla ja aukioilla. Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella on nykyisin 92 kpl terasseja mukaan lukien kaikki terassityypit. Parklet-terasseja näistä on 22.

Tarkastelussa ei rajoiteta terassien sijoittumista eikä myöskään esitetä suoraan korttelivälejä, jonne niitä voi lisätä. Sen sijaan tarkastelussa on osoitettu korttelivälit, jossa katua kehitetään siten, että toimintaedellytysten terasseille voidaan katsoa parantuvan. Tutkimuskirjallisuudessa on todettu kadun viihtyisyyden parantumisen lisäävän kadun käyttäjien ja kadulla oleskelevien määrää. Kun kadun ihmismäärä kasvaa, on myös todennäköisempää, että ihmiset käyttävät kadun terasseja. Terassin suosioon vaikuttavat kuitenkin merkittävästi yrityksen liiketoiminnalliset kilpailukytekijät sekä esimerkiksi valoisuusolosuhteet. Ilta-aurinkopaikat ovat yleensä suosittuja paikkoja terasseille.

Kuva 18 Katuosuudet, joissa julkisen oleskelun ja terassien olosuhteet paranevat



Penkit ja muu julkinen oleskelutila

Helsinkiläiset ovat useassa kyselyssä, aloitteissa ja palautteissa toivoneet enemmän penkkejä. Kluuvin ja Kaartin-kaupungin alueellisessa tarkastelussa on esitetty oleskelun olosuhteiden parantamista etenkin aukioille, kävelykaduille ja pihakaduille. Kadunvarren tilankäyttö ei rajoita penkkien lisäämistä, mutta terassien tapaan tarkastelussa on osoitettu korttelivälit, joissa oleskelun olosuhteet paranevat (kuva 18). Julkisilla penkeillä oleskeluun vaikuttavat pitkälti samat tekijät kuin terassienkin suosioon. Toisaalta oleskelu penkeillä on yleensä terasseja lyhytkestoisempaa ja penkeillä on tärkeä rooli esimerkiksi toimintaesteisten ja ikäihmisten itsenäisessä liikkumisessa. Monelle kaupunkilaiselle on tärkeää saada levähtää kävelymatkan aikana.



3.4 Kohdekohtaiset tarkastelut

Kluuvin ja Kaartinkaupungin liikenneverkko koostuu pääverkon kaduista, nykyisen kaltaisina säilyvistä paikalliskaduista, kehitettävistä paikalliskaduista, pihakaduista, joukkoliikennekaduista ja kävelykaduista. Näistä liikenneverkon eri katutilatyypeistä on tehty kohdekohtaisia tarkasteluita, jotka toimivat esimerkkeinä kukin erityyppisistä katutiloista. Kohdekohtaiset tarkastelut ovat ideoita, jotka ohjaavat osaltaan saman katutilatyyppin katujen jatkosuunnittelua havainnollistaen millaista katutilaa niissä jatkossa tavoitellaan. Lisäksi Helsingin keskustan kaltaisessa arvoympäristössä on otettava kunkin kohteen ominaispiirteet ja reunaehdot huomioon.

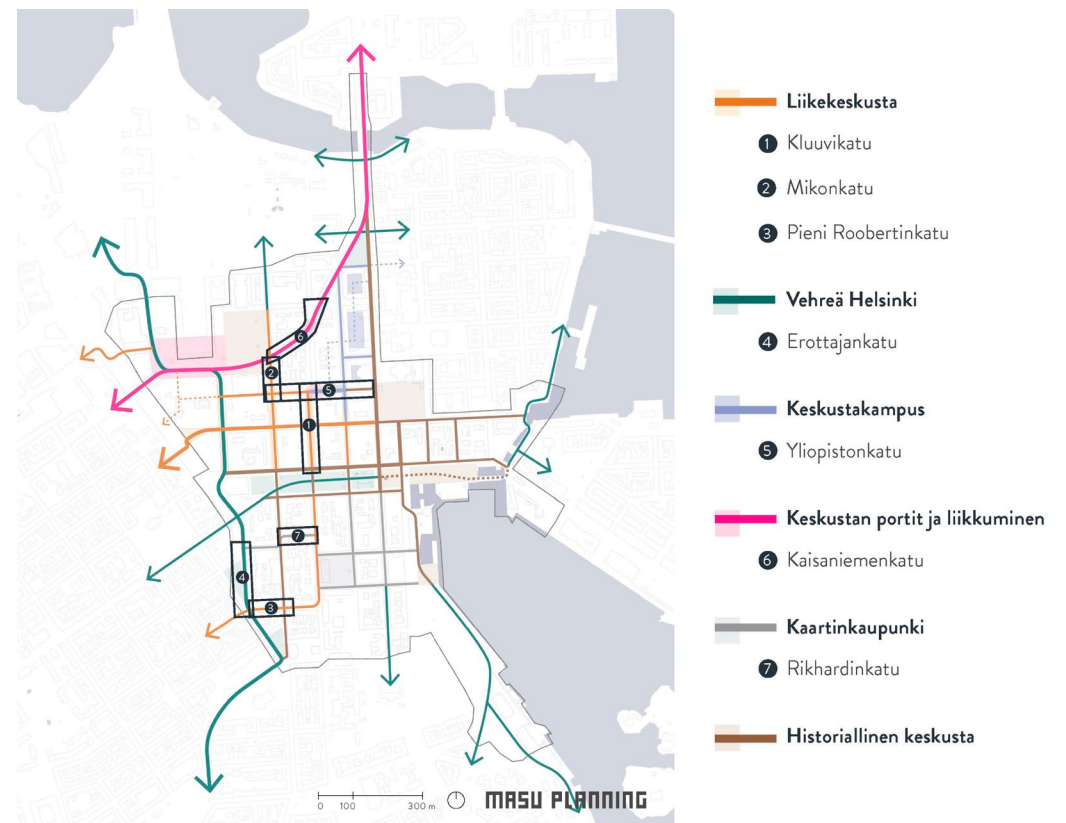
Kohdekohtaisia tarkasteluita on tehty esimerkinomaisesti jokaisesta luetellusta katutilatyyppistä paitsi nykyisen kaltaisina säilyvistä paikalliskaduista, sekä pääverkon kaduista. Kohdekohtainen tarkastelu pitää sisällään myös liikenteen tarkastelua. Pääverkon kaduista on tehty ainoastaan kohdekohtaisia liikennetarkasteluita, sillä näillä osilla katuverkkoa ei ole mahdollista kehittää kaupunkitilaa oleellisesti

nykytilaan nähden. Ainoastaan Erottajankadun pohjoisosaan voidaan lisätä jalkakäytävän viereen puita sekä kehittää itäreunan jalankulkualuetta vetovoimaisemmaksi ja yhtenäiseksi kadun eteläosan kanssa.

Kohdekohtaisia tarkasteluita (sis. sekä kaupunkitila että liikennetarkastelun) on tehty Kluuvikadulle (kävelykatu),

Kuva 19 Kohdekohtaisten tarkasteluiden sijoittuminen suhteessa käveltävän ydinkeskustan visiossa tunnistettuihin alueellisiin identiteetteihin (MASU Planning)

Mikonkadulle (joukkoliikennekatu), Yliopistonkadulle (pihakatu), Rikhardinkadulle (pihakatu), Erottajankadulle (pihakatu), Kaisaniemenkadulle (kehitettävä paikalliskatu) sekä Pienelle Roobertinkadulle (kehitettävä paikalliskatu). Kohdekohtaisten tarkasteluiden laadinnasta on vastannut maisema-arkkitehtitoimisto MASU Planning.



Kehitettävät paikalliskadut

Kehitettävästä paikalliskadusta esimerkkejä ovat raitiliikennettä palveleva Kaisaniemenkatu sekä Pieni Roobertinkatu, jota ehdotetaan yksisuuntaistettavaksi autoliikenteelle. Kehitettävillä paikalliskaduilla on erillinen ajorata ja jalkakäytävä, mutta kadun estevaikutusta pyritään vähentämään rauhoittamalla autoliikenteen nopeuksia ja hillitsemällä liikennemääriä.

kohdekoritit



Pieni-Roobertinkadun ja Iso-Roobertinkadun risteystä kehitetään niin että kadut kytkeytyvät paremmin toisiinsa. Pieni-Roobertinkatu toimii tärkeänä välittäjänä katuna Kaartinkaupungin Kasarmitorin ja Iso-Roobertinkadun välissä.



- 1 Uudet istutukset lisäävät viihtyisyyttä ja luovat rajaa ajoneuvoliikenteen ja jalan-kulun väliin
- 2 Korkealaatuinen luonnonkiveys liittää Pieni Roobertinkadun Iso Roobertinkadun ympäristöön
- 3 Istutusaltaisiin integroitavat istuinreunat luovat julkisia pysähtymisen paikkoja kadun varrelle.
- 4 Kivijalkojen sisäänkäynnit ja toiminnot saavat näyttävästi katuliikettä

MASU PLANNING

KLUUVI JA KAARTINKAUPUNKI | alueellinen liikenne ja kaupunkeisuunnitelma | 13.02.2026 59

Pieni Roobertinkatu

Kehittämällä Pientä Roobertinkatua yhdessä Iso Roobertinkadun nykyisen kävelykadun kanssa, voidaan vahvistaa eteläisen kantakaupungin itä-länsisuuntaista kävely-yhteyttä. Yksisuuntaistamalla Pieni Roobertinkatu saadaan kadun varren tilaan lisättyä puita ja helpotetaan kadun ylittämistä jalankulkijoille. Samalla katu houkuttelee vähemmän autoliikennettä, mikä vähentää kadun estevaikutusta entisestään. Pyöräily on mahdollista yhä molempiin suuntiin. Pieni Roobertinkatu rajautuu Yrjönkadusta ylijatketulla

Kuva 20 Pienen Roobertinkadun kohdekohtainen tarkastelu (MASU Planning)



Nykytila ja kehittäminen

Pieni Roobertinkadun sijainti Iso Roobertinkadun ja Kasarmitorin välissä luo edellytykset kadun kehittämiseksi tärkeänä yhteytenä ja osana Helsingin elävää liikekeskustaa. Iso Roobertinkadun ja Pieni Roobertinkadun risteys kehittäminen on keskeinen nivel paremman ja viihtyisemmän yhteyden kannalta.

jalkakäytävällä merkaten rajaa autoliikenteen pääverkon ja paikalliskadun välillä ja muodostaen samalla pienen kaupunki-elämän paikan katujen risteykseen. Kun autoilija ajaa kadulle ylijatketun jalkakäytävän yli, autoilijan on laskettava ajonopeutta ja nostettava tarkkaavaisuuttaan ajamalla varovaisemmin.

Kaisaniemenkatu

Kaisaniemenkatu on tärkeä yhteys keskustaan ja se toimii tulevaisuudessa-kin sujuvan joukkoliikenteen ja etenkin raitioliikenteen katuna. Nykytilassaan Kaisaniemenkadun katutila ohjaa liikku- mista liikenteen ehdoilla ja jalankulkijan kokemus perustuu ensisijaisesti paikasta toiseen nopeasti kulkemiseen. Kaisaniemenkatu on tärkeä poikittaisyhteys keskustassa, mutta sen luonne painottuu ohikulkuun eikä tarjoa pysähtymisen paikkoja matkan varrella.

Kaisaniemenkadulla muutos suhteessa nykytilaan on suurempi, sillä katu muuttuisi nykyisestä bussiliikenteen pääreitistä ja alueellisesta kokoojakadusta paikalliskaduksi, jossa on ainoastaan huolto- ja saattoliikennettä, tontille ajoa sekä raitioliikennettä. Bussiliikenne kulkisi jatkossa

Kuva 21 Kaisaniemenkadun kohdekohtainen tarkastelu (MASU Planning)



MASU PLANNING

KLUUVI JA KAARTINKAUPUNKI | alueellinen liikenne ja kaupunkisuunnitelma | 13.02.2026 66



Nykytila



Kehittäminen



ainoastaan Vilhonkadusta pohjoiseen, kun se nyt kulkee koko kadun pituudella. Liikennemäärän merkittävä lasku Kaisaniemenkadulla mahdollistaa kadun helpomman ylityksen jalankulkijoille ja samalla myös kadun melutaso laskee.

Tavoitteena on, että tulevaisuudessa Kaisaniemenkatu on miellyttävä saapumisen paikka. Katutilaa kehitetään vehreämmäksi ja jalankulkuystävällisemmäksi, jonka varrella on miellyttävää myös pysähtyä. Uudet katupuut pehmentävät kivetyn ja kanjonimaisen katutilan ilmettä. Kivijalan toiminnoille ja terasseille varataan katualueelta nykyistä enemmän tilaa, joka mahdollistaa elävän katutilan.

Pihakadut

Pihakadut ovat erittäin vähäliikenteisiä katuja, jossa ajoneuvoliikenteen määrä pysyy tavoitteellisesti alle 500 ajoneuvossa vuorokaudessa ja nopeus alle 20 km/h. Pihakaduilla ei ole erillistä jalkakäytävää ja ajorataa, minkä vuoksi jalankulkijat saavat käyttää koko katuja kävelemiseen. Usein kadun reunoille on kuitenkin jätetty esimerkiksi toimintaesteisiä jalankulkijoita varten pelkästään jalankululle osoitettua

tilaa. Koko katu on kuitenkin rakennettu samaan tasoon, eikä jalankulun tilaa erotella tasolla jalkakäytävän tavoin.

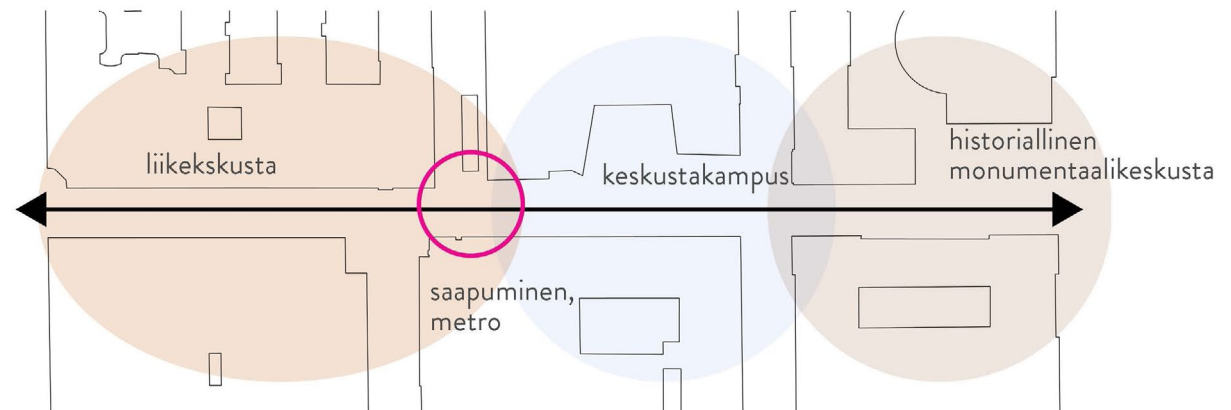
Yliopistonkatu

Yliopistonkatu ja sen jatkeena Ateneuminukuja yhdistävät Helsingin 1800-luvun monumentaalikeskustan ja 1900-luvun liikekeskustan toisiinsa. Vaikka katu ei ole yhtä tunnettu kuin esimerkiksi Aleksanterinkatu tai Esplanadi, sen merkitys jalankululle ja kaupunkikuvallisesti on suuri. Katu toimii tärkeänä näkymälinjana kohti Tuomiokirkkoa ja elävänä yliopistoalueen sydämenä. Kluuvikadun päätteessä metron sisäänkäynti tekee kadusta myös tärkeän saapumisen paikan keskustassa. Yliopistonkatu nivoo yhteen kolme eriluonteista korttelialuetta: lännessä

liitytään liikekeskustaan, keskellä ollaan yliopistorakennusten äärellä ja itäpäätä avautuu Senaatintorin kulttuurihistorialliseen ympäristöön.

Nykyisin Yliopistonkadulla ongelmana on huoltoajoneuvojen levittäytyminen katutilaan koko pituudeltaan varsinkin Mikonkadun korttelin päädyssä. Vaikutelma nykytilanteessa ei ole kävelypainotteinen ja viihtyisä katutila, jossa viivytään, vaan katu näyttäytyy ennemmin ohikulkupaikkana.

Yliopistonkatua kehitetään pihakatumaisena tilana, jossa jalankulku, pyöräily ja huoltoajo tapahtuvat samassa tasossa. Yliopistonkatu on kaksisuuntainen ja sinne on järjestetty kohtaamispaikkoja autoliikenteelle. Kuormauspaikoilla on



Kuva 22 Yliopistonkadun kävelykselit (MASU Planning)

pyritty pitämään huoltoajoneuvot rajatummin omassa tilassa.

Yliopistonkatua kehitetään nykyistä jalankulkuystävällisemmäksi ja viihtyisämmäksi. Kadun suunnittelussa korostetaan sen yhtenäisyyttä osana keskustan katuverkkoa, samalla kun eri korttelivälien omaleimaiset piirteet ja alueelliset identiteetit saavat näkyä katukuvassa. Uudet istutukset luovat vehreyttä, piirtävät suoria linjoja Senaatintoria kohti ja korvaavat nykyisiä pollareita luoden rajaa liikennöidynnän katuosuuden ja kokonaan jalankululle rauhoitetun tilan välissä. Kadulla kulkee myös pyöräliikenteen pääreitti, mikä perustelee pihakadulla jalankulun tilan rajaamista muusta katu ympäristöstä. Kadun varrelle istutusten lomaan lisätään penkkejä ja istuinreunoja mahdollistamaan katutilassa pysähtymistä.

Kadun läntisin kortteli kuuluu osaksi liikekeskustaa, jossa kivijalkaliikkeet ja julkisivujen toiminnot elävöittävät katutilaa. Istutukset ja kadunkalusteet tuovat katu ympäristöön vehreyttä ja tarjoavat levähdyspaikkoja kulkijoille. Keskiosassa, yliopiston rakennusten ja Porthanian sekä Tiedekulman välissä, Yliopistonkatua kehitetään pihakatunaisena ja aukiomaisena tilana, joka toimii

kohdekortit

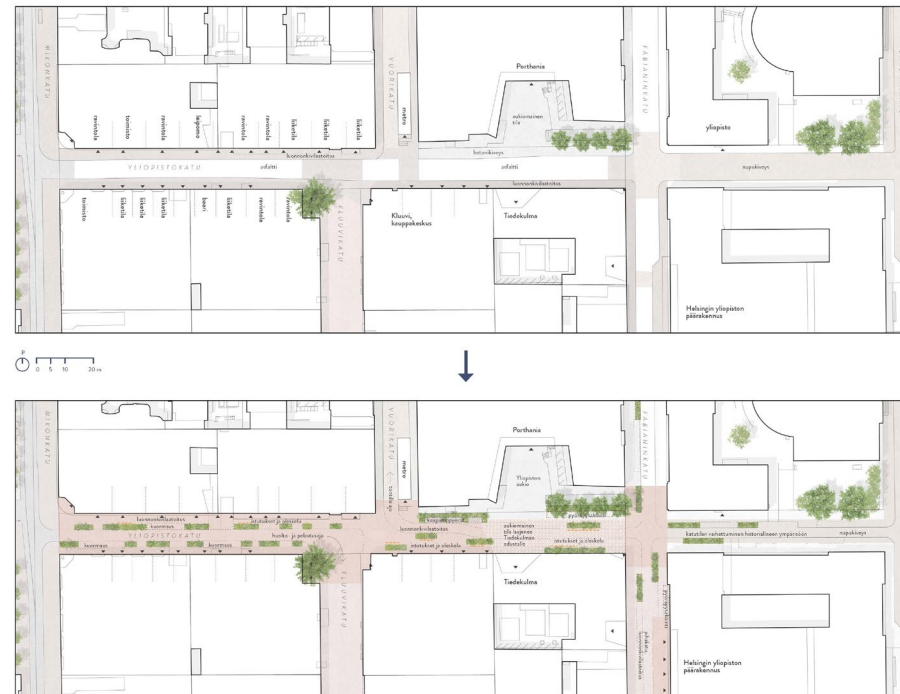


Yliopistonkatu on yhtenäinen ja keskeinen jalankulkuyhteys, joka nivoo yhteen kolme eriluonteista korttelialuetta: lännessä liikeyhteys, keskellä ollaan yliopistorakennusten äärellä ja itäpäätä avautuu Senaatintorin kulttuurihistorialliseen ympäristöön.

- 1 Katua kehitetään pihakatunaisena tilana, jossa jalankulku, pyöräily ja huoltoajoneuvot tapahtuvat samassa katutasossa
- 2 Yhtenäinen luonnonkivipinta viestii jalankulun prioriteetista ja luo arvokasta ympäristöä
- 3 Uudet istutukset luovat vehreyttä, piirtävät suoria linjoja Senaatintoria kohti ja korvaavat nykyisiä pollareita luoden rajaa liikennöidynnän katuosuuden ja jalankululle rauhoitetun tilan välissä
- 4 Kadun varrelle istutusten lomaan lisätään penkkejä ja istuinreunoja mahdollistamaan katutilassa pysähtymistä
- 5 Elävät julkisivut rikastuttavat katukuvaa

MASU PLANNING

KLUUVI JA KAARTINKAUPUNKI | alueellinen liikenne ja kaupunkisuunnitelma | 13.02.2026 61



Kuva 23 Yliopistonkadun kohdekohtainen tarkastelu (MASU Planning)

luontevana kohtaamispaikkana ja osana kampusaluetta. Itäisin kortteliväli päättyy Unioninkadun akseliin ja avautuu kohti Senaatintorin historiallista ympäristöä. Tällä osuudella kehittäminen tapahtuu kulttuurihistoriallista kontekstia kunnioittaen ja säilyttäen tärkeät näkymät Senaatintorin suuntaan.

Rikhardinkatu

Rikhardinkatu on Kaartinkaupungissa sijaitseva lyhyt rinteeseen sijoittuva itä-länsisuuntainen poikkikatu, jota reunustavat arvokkaat ja koristeelliset historialliset julkisivut. Rikhardinkadusta on tarkoitus muuttaa yksisuuntaiseksi pihakaduksi, jonka tavoitteena on erityisesti luoda lapsiystävällistä kaupunkitilaa. Kadulla ei varsinaisesti ole tarkoitus tarjota leikkipaikkoja, mutta kadun kalusteet ja taideteokset on tarkoitus toteuttaa siten, että ne kiinnostavat etenkin lapsia ja kannustavat tutkimaan ympäristöä itsenäisesti. Lapsiystävällinen katu on sijoitettu Rikhardinkadulle kadulla sijaitsevan kirjaston vuoksi, sillä kirjaston yksi pääkäyttäjärühmistä ovat lapsiperheet.

Kirjaston näkyvyyttä ja yhteyttä katutilaan vahvistetaan. Sen ympäristöä kehitetään kadun kohokohtana ja viihtyisänä

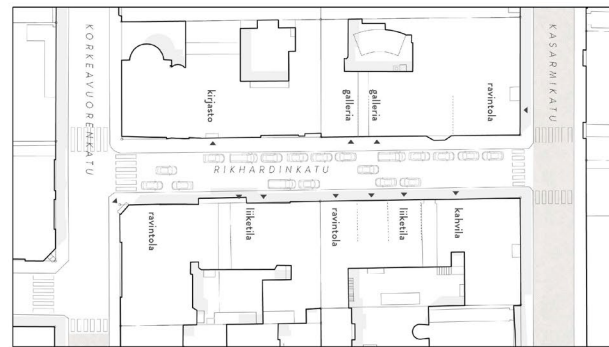
kohdekoritit



- 1 Kirjaston näkyvyyttä ja yhteyttä katutilaan vahvistetaan – sen ympäristöä kehitetään kadun kohokohtana ja viihtyisänä kohtaamispaikkana, jossa on tilaa oleskelulle ja leikkiville aiheille
- 2 Jaettu katutila mahdollistaa kadun kehittämiseksi viihtyisämpään ja viihtyisämpään suuntaan
- 3 Lisää tilaa jalankululle
- 4 Istimettävät katupuut rytmittävät katutilaa ja korostavat kirjaston sisäänkäyntiä
- 5 Uudet istutukset kehystävät parkkipaikoja, terasseja ja muita kivilan toimintoja

MASU PLANNING

KLUUVI JA KAARTINKAUPUNKI | alueellinen liikenne ja kaupunkisuunnitelma | 13.02.2026 69



Nykytila



Kehittäminen

Kuva 24 Rikhardinkadun kohdekohtainen tarkastelu (MASU Planning)

kohtaamispaikkana, jossa on tilaa oleskellelle ja leikittäville aiheille. Jaettu katutila luo tilaa kadun kehittämiseksi vihreämpään ja viihtyisämpään suuntaan. Istutettavat katupuut ryhmittävät katutilaa ja korostavat kirjaston sisäänkäyntiä. Uudet istutukset kehystävät terasseja ja muita kivijalan toimintoja sekä tauottavat kadun varren pysäköintiä.

Erottajankatu

Iso Roobertinkadun kävelykadun liittämiseksi paremmin ydinkeskustan jalankulkualueisiin on tutkittu vaihtoehtoa, jossa Erottajankadun eteläosaa kehitetään pihakatumaisena tilana, jossa eri liikennemuodot, kuten pyöräily, raitiovaunu, tontille ajo ja huoltoajo kulkevat samassa tasossa jalankulun kanssa. Pihakadulle sopivat autoliikenteen määrät varmistetaan kääntämällä kadun yksisuuntaisuus kohti etelää. Erottajankadusta muodostuisi jatkumo Iso Roobertinkadulle: viihtyisä, vihreä ja elävä jalankulkuympäristö, jossa kaupunkitilan painopiste on ihmisten kohtaamisessa ja yhdessäolossa. Yhtenäinen luonnonkivipinta viestii jalankulun prioriteetista. Uudet liikennejärjestelyt mahdollistavat lisää tilaa terasseille, kaupunkielämälle, pysähtymisen paikoille ja katuvihreälle. Istutukset rajaavat



- 1 Katua kehitetään jaettuina katutilana, jossa eri liikennemuodot (pyöräily, raitiovaunu ja tontille- ja huoltoajo) kulkevat samassa tasossa jalankulun kanssa
- 2 Yhtenäinen luonnonkivipinta viestii jalankulun prioriteetista ja liittää kadun Iso Roobertinkadun rikkaan kaupunkielämän kävelävään ympäristöön, vahvistamalla sen yhteyttä keskustan laajempiin kävelypainotteisiin alueisiin
- 3 Uudet istutukset rajaavat viihtymiseen ja viihtymiseen kutsuvaa aluetta liikenteestä ja laajentavat nykyisen puiston vihreyttä ja ääriovioja nykyiseen katutilaan
- 4 Uudet liikennejärjestelyt mahdollistavat lisää tilaa jalankulkijalle, terasseille ja katutilan elävöittämiselle
- 5 Perkit ja istuinreunat mahdollistavat pysähtymisen, oleskelun vihreässä ja viihtyisässä kaupunkitilassa

MASU PLANNING



Kuva 25 Erottajankadun kohdekohtaisen tarkastelu (MASU Planning)

viipymisen ja viihtymiseen kutsuvaa aluetta liikenteestä.

Kadun kehittämisen tavoitteena on vahvistaa sen roolia osana Helsingin tavoitteellista viher- ja virkistysverkostoa. Katuosuus kuuluu Keskuspuiston viher-sormen pääreitit eteläisimpään osaan. Katukuvaan tuodaan lisää vehreyttä tutkimalla uusien katupuiden ja katuvihreän mahdollisuuksia.

Joukkoliikennekadut

Joukkoliikennekadut on määritelty siten, että kaduilla kulkee joukkoliikenteen yhteys ja autolla saa ajaa ainoastaan kiinteistölle. Keskustan kontekstissa joukkoliikennekaduiksi on laskettu ainoastaan sellaiset kadut, joissa ei ole erillistä ajorataa. Tästä syystä Kaisaniemenkatu on luokiteltu kehitettäväksi paikalliskaduksi. Erottajankatu on luokiteltu pihakaduksi, sillä kadulla on merkittäviä pysäköintipaikkoja ja kadun läpi pääsee ajamaan.



Mikonkatu

Joukkoliikennekadusta esimerkki on Mikonkatu Kaivokadun ja Yliopistonkadun välillä. Mikonkadun ja Kaivokadun risteys on yksi tärkeistä saapumiskohdista keskustaan Helsingin päärautatieaseman tuntumassa. Mikonkatu liittyy kehittyvään Kaivokadun ympäristöön uudella tavalla, kun katua kehitetään viihtyisäksi oleskelutilaksi, jonka varrelle sijoitettavat penkit ja istuinreunat tarjoavat paikkoja pysähtymiseen ja kaupunkitilasta nauttimiseen.

Raitiovaunupysäkkien poistumisen myötä vapautuva tila mahdollistaa kadun kehittämisen siten, että yksisuuntaiset pyörätiet voidaan toteuttaa raiteen molemmille puolille, jolloin jalankululle saadaan lisää tilaa Ateneumin ja nykyisen lehmusrivin väliin. Raitiovaunupysäkin poisto Mikonkadulta mahdollistaa myös kadun rakentamisen samaan tasoon, jolloin kadun ylittäminen jalan on mukavampaa korkeuseron poistuessa.



Mikonkatu on tärkeä portti keskustan liikenteellisen solmukohdan, Rautatientorin ja Kaivokadun ympäristön, ja kaupallisen keskustan välillä.



1 Oleva lehmusrivi säilyy vihreänä linkkinä Katsanienpuiston ja Esplanadin puiston välillä. Vihreyttä voidaan voimistaa korotetuilla istusaltailta



2 Jalankululle vapautuu lisää tilaa kun raitteypysäkit poistuvat Mikonkadulta ja



3 Sujuva pyöräily mahdollistetaan jatkossakin raiteen molemmiin puoliin yksisuuntaisilla pyöräteillä ja pyöräpysäktineet sijoittuvat lehmusten lomaan



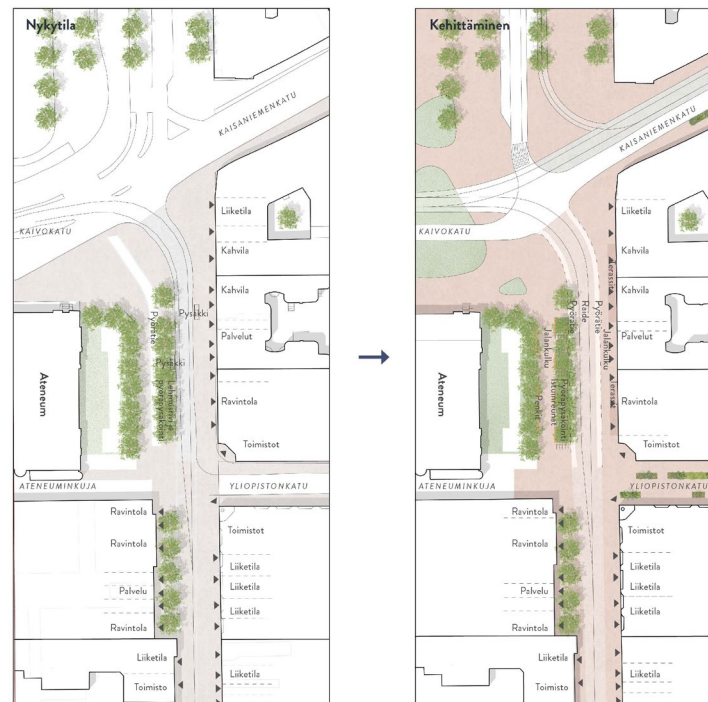
4 Pysähtymisen mahdollistavia paikkoja lisätään kadun varreen istutusten lomaan ja puiden suojaan



5 Terrassit Mikonkadun aurinkoisella julkisella säilyvät kadun luonteen ja identiteetin kannalta keskeisenä aiheina

MASU PLANNING

KLUUVI JA KAARTINKAUPUNKI | alueellinen liikenne ja kaupunkisuunnitelma | 13.02.2026 64



Kuva 26 Mikonkadun kohdekohtainen tarkastelu (MASU Planning)

Kävelykadut

Kluuvikatu

Kluuvikatu on olemassa oleva Helsingin liikekeskustassa sijaitseva kävelykatu, jota kehitetään viihtyisämmäksi lisäämällä kadulle puita sekä lisäämällä kadun varren rakennusten eteen lisää terasseja mahdollistavaa tilaa. Myös kadun pinnoite on tarkoitus uusida laadukkaammilla luonnonkivimateriaaleilla. Tavoitteena on, että Aleksanterinkadun poikkikadut, kuten Kluuvikatu, tarjoavat runsaasti tilaa jalankululle ja houkuttelevat pysähtymään ostosten ja kaupunkielämän lomassa.

Uudet katupuut luovat viihtyisyyttä, rytmiä ja tunnistettavaa luonnetta katu ympäristöön, tehden kaupunkitilasta miellyttävämmän ja inhimillisemmän. Samalla katupuut luovat myös miellyttävää pienilmastoa. Yhtenäinen luonnonkivetty katutila luo aukiomaisen jatkeen Aleksanterinkadun varrelle, joka kutsuu hidastamaan tahtia kaupunkitilassa liikuttaessa. Uusi kiveys tukee myös kadun roolia kävelykatuna ja ehkäisee mielikuvaa liikenteelle tarkoitusta tilasta. Julkiseen tilaan sijoitetut istuimet luovat kaikkien käytössä olevia pysähtymisen paikkoja. Elävyyttä tuovat

kohdekorit

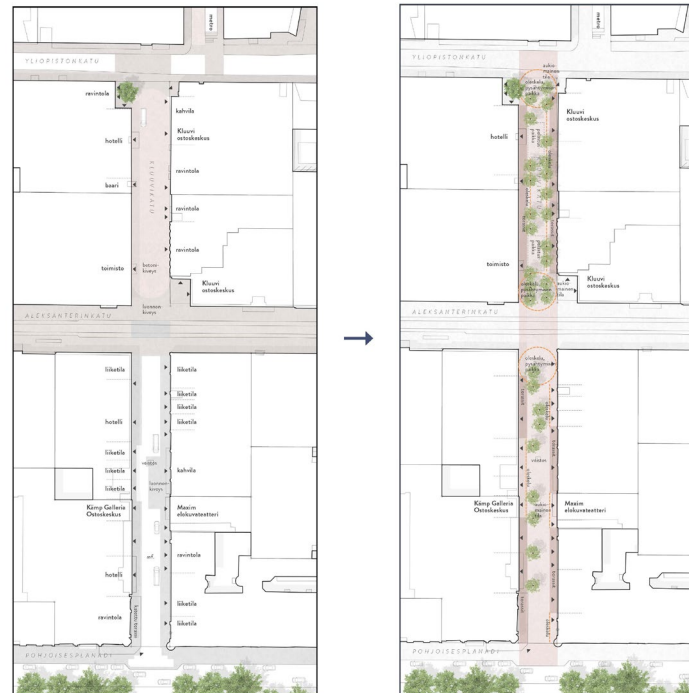


Kluuvikatu on keskeinen osa Helsingin liikekeskustaa, jota kehitetään entistä viihtyisämmäksi jalankuluympäristöksi.

- 1 Uudet katupuut luovat viihtyisyyttä, rytmiä ja tunnistettavaa luonnetta katu ympäristöön, tehden kaupunkitilasta miellyttävämmän ja inhimillisemmän
- 2 Yhtenäinen luonnonkivetty katutila luo aukiomaisen jatkeen Aleksanterinkadun varrelle, joka kutsuu hidastamaan tahtia kaupunkitilassa liikuttaessa
- 3 Julkiseen tilaan sijoitetut istuimet mahdollistavat kadunkalusteet luovat kaikkien käytössä olevia pysähtymisen paikkoja
- 4 Elävyyttä tuovat terrassialueet sijoitetaan rakennusten julkisivujen yhteyteen – katu säilyy avoimena ja helposti hahmotettavana tilana

MASU PLANNING

KLUUVI JA KAARTINKAUPUNKI | alueellinen liikenne ja kaupunkisuunnitelma | 13.02.2026 53



Kuva 27 Kluuvikadun kohdekohtainen tarkastelu (MASU Planning)

terassialueet sijoitetaan rakennusten julkisivujen yhteyteen.

Liikkuminen Helsingin yliopiston metroasemalle säilyy sujuvana ja helposti hahmotettavana. Kluuvikadun liikennejärjestelyt eivät muutu ja huolto- ja pelastustoiminta ovat kadulla jatkossakin mahdollisia.

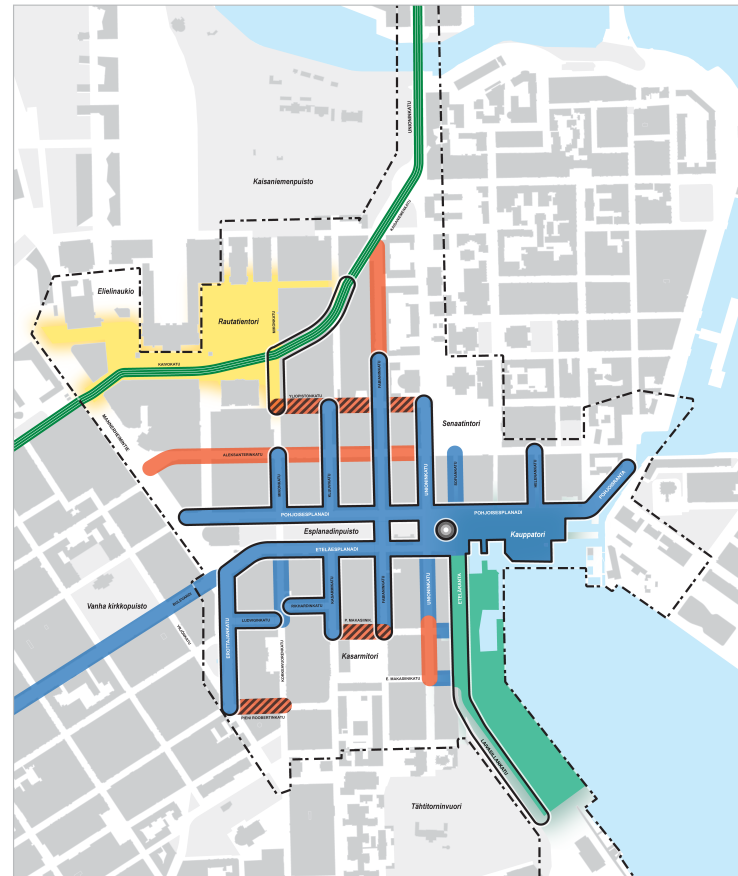


4. Toimenpide- ohjelma



Toimenpideohjelma

Kluuvin ja Kaartinkaupungin tarkastelussa on esitetty toimenpiteitä yhteensä noin 20:lle katuosuudelle tai aukiolle. Suurin osa toimenpiteistä kohdistuu kaduille, jotka tullaan saneeraamaan lähivuosien aikana muiden tarpeiden vuoksi. Tarkastelu esittää miten maanpäällisiä järjestelyitä voidaan kehittää samalla, kun maanalainen infrastruktuuri korjataan ja alueen muut suuret liikenne- ja maankäyttöhankkeet toteutetaan. Suurin osa tarkastelun toimenpiteistä toteutetaan Esplanadien alueen vesihuoltosaneerauksen yhteydessä. Kokonaisuuteen kuuluvat Esplanadit ja lähes kaikki Esplanadien poikkikadut. Muut alueen katujen rakentamista edellyttävät hankkeet ovat Makasiinirannan valmisteilla olevan asemakaavan muutosalueen kehittäminen, Kaivokadun ja Elielin aukion asemakaavojen muutosalueen ja hankesuunnitteluvaiheessa oleva Länsisataman pikaraitiotie (kuva 28). Edellä mainittujen hankkeiden alueilla liikenne- ja kaupunkitilatarkastelussa esitettyjen toimenpiteiden toteutusten ajoittuminen määräytyy hankkeiden aikataulutuksen mukaisesti.



Kehitettävät kadut ja alueen katusaneeraukset

-  Päärautatieaseman hankkeet (Kaivokadun & Elielin aukion asemakaavat) sekä Rautatientorin kehittäminen
-  Eteläsataman hankkeet (Kauppatori, ADM, Makasiiniranta/Olympiaterminaali - asemakaavat)
-  Länsisataman pikaraitikka (LäPi)
-  Esplanadien vesihuoltosaneerauksen yhteydessä rakennettavat kadut
-  Kadut, joita kehitetään erillisessä hankkeessa
-  Erilliset kehityshankkeet, joissa HSY tunnistanut saneeraustarpeen
-  Kadut, joita kehitetään tiedossa olevien katusaneerausten yhteydessä (Esplanadien vesihuolto, LäPi-hanke, asemakaavojen myötä käynnistyvät katusuunnitelmat)
-  Kehitettävä aukio
-  Suunnittelualueen raja

Kuva 28 Kehitettävät kadut ja alueen katusaneeraukset

Yliopistonkatu, Pohjoinen Makasiinikatu välillä Kasarmikatu-Fabianinkatu, Pieni Roobertinkatu välillä Erottajankatu-Korkeavuorenkatu, Fabianinkatu välillä Kirkkokatu-Kaisaniemenkatu, Aleksanterinkatu ja Vuorikadulle esitetty aukio ovat kohteita, joihin ei ole ohjelmoitu muuta saneerausta ja ovat tarkastelussa esitettyjä uusia rakentamiskohteita. Näiden toteuttamisaikataulu määritetään erikseen ja sisällytetään yleisten alueiden investointiohjelmaan. Lisäksi Aleksanterinkadulle laaditaan nopeita toimenpiteitä katu ympäristön viihtyisyyden parantamiseksi kesälle 2026.

4.1 Toteutettavuus ja kustannukset

Tässä työssä laaditut kohdekohtaiset liikenne- ja kaupunkitilatarkastelut ovat tarkkuudeltaan tilavaraussuunnitelman tasoisia. Tarkempaa tarkastelua on tehty Unioninkadun raitiotiemuutoksen ja Etelärantaan esitettyjen raitiovaunupysäkkien toteuttavuuden arvioimiseksi ja varmistamiseksi. Uusien istutusalueiden toteuttavuuden arvioimiseksi on selvitetty katujen nykyinen maanalainen tilankäyttö putkien, johtojen, kaapeleiden ja muiden maanalaisten rakenteiden osalta.

Toteutettavuustarkastelu osoitti, että katuvihreän lisääminen tarkastelualueelle edellyttää tapauskohtaisesti kunnallistekniikan sijoittelun tiivistämistä sekä johtosiirtoja. Katuvihreän lisäämisen vaatimat tilavaraukset kartoitettiin nykyisen kunnallistekniikan ja saneerattavien vesihuoltolinjojen sijoittelun optimoinnilla. Sijoittelun optimoinnissa on huomioitu verkostojen keskinäiset minimietäisyyksivaatimukset. Katuvihreän lisäämisen edellyttämät keinot ja johtosiirrot esitettiin kaduittain johtosiirtopiirustuksissa sekä rakenneleikkauksissa, joita hyödynnettiin

kaupunkitilatarkastelussa katuvihreän sijoittelussa. Tarkastelussa esitetyt katuvihreän kohteet ovat toteuttamiskelpoisia, kunhan jatkosuunnittelussa huomioidaan tarvittavat reunaehdot liittyen kunnallistekniikan tiivistämiseen sekä johtosiirtoihin. Myös johtojen omistajien ja operaattoreiden kanssa tulee jatkaa yhteistyötä.

Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueen toimenpiteistä tehtiin alustava kustannusarvio, jossa huomioitiin Aleksanterinkadun ja Kauppatorin väliset raitiotiemuutokset sekä katuvihreän lisäämisen aiheuttamat kustannukset huomioiden niiden vaatimat katujen ja teknisen huollon kustannukset sekä johtosiirrot. Tarkkaa kustannusarviota ei kuitenkaan esitetä tässä raportissa, sillä siihen liittyy merkittäviä epävarmuuksia. Hinta-arvio pelkästään edellä mainituille tarkastelun mukaisten katusuunnitelmien toteutuessa tehtäville lisäisille töille on alle 10 miljoonaa euroa. Alhainen kustannus johtuu pitkälti siitä, että valtaosa kaduista saneerattaisiin joka tapauksessa eikä tarkastelun mukaisen katusuunnitelmien toteutuminen

aiheuta merkittäviä lisäkustannuksia. Kustannusarviota tarkennetaan katusuunnitteluvaiheessa.

5. Vaikutusten arviointi



Vaikutusten arviointi

Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueellinen tarkastelu sijoittuu strategisen suunnittelun ja toteutukseen tähtäävän suunnittelun väliin. Tarkastelun vaikutuksia on arvioitu liikenteellisten, sosiaalisten, kaupunkikuvallisten, taloudellisten, kunnallisteknisten ja ympäristövaikutusten näkökulmista.

Vaikutusten arviointi on pääosin asiantuntija-arvioihin ja tutkimuskirjallisuuteen perustuvaa. Liikenteellisten vaikutusten osalta on hyödynnetty myös liikennemallinnusta. Lähtökohtana liikennemallinnuksessa on tilanne, jossa Kaivokatu on muutettu joukkoliikennekaduksi. Taloudellisten vaikutusten arvioinnin pohjana hyödynnetään ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman elinvoimavaikeusarviointia, jossa on myös osaltaan hyödynnetty liikennemallinnusta. Kunnallisteknisen vaikutusarvioinnin pohjalla on hyödynnetty Sitowisen arvioita katuvihreän toteuttamisen vaikutuksista kunnallistekniikan järjestämiseen sekä järjestelyiden kustannuksiin. Kaupunkikuvallisen

arvioinnin taustalla on puolestaan maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä oy:n toteuttama ominaispiirreselvitys keskusta-alueen historiallisten ja kaupunkikuvallisten arvojen kartoittamiseksi.

Kaivokadun joukkoliikennekadun asema-kaavoituksen yhteydessä on tuotettu runsaasti vaikutusarviointimateriaalia, jota on hyödynnetty soveltuvilta osin myös tämän tarkastelun vaikutusarvioinnissa. Esimerkiksi liikennemallinnus ja taloudelliset vaikutusarvioinnit ovat osin päällekkäisiä.

5.1 Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen

Jalankulku

Tarkastelun toimenpiteiden vaikutuksia jalankulkuun on arvioitu jalankulun sujuvuuden ja miellyttävyyden näkökulmasta. Jalankulun turvallisuuteen liittyviä vaikutuksia on avattu tarkemmin liikenneturvallisuutta koskevassa kappaleessa.

Toimenpiteiden merkittävimpiä vaikutuksia jalankulun sujuvuuteen ja miellyttävyyteen on autoliikenteen pääverkon ja paikallisverkon selvempi erottelu sekä paikallisverkon katujen viihtyisyyden kehittäminen ja liikenteen rauhoittaminen. Paikallisverkolla katu ympäristö on ratkaistu niin, että autoliikenteen määrä ja nopeudet ovat matalia, jolloin jalankulkijan on helpompaa ylittää katu ja kadulla käveleminen on miellyttävämpää ja turvallisempaa.

Toimenpiteiden myötä olemassa olevien kävelykatujen laatua parannetaan ja alueelle tulee uusia pihakatuja, jossa kadun viihtyisyyteen panostetaan esimerkiksi istutuksin, kalustein,

pintamateriaalein sekä kadun terassitoiminnan mahdollisuuksia vahvistaen.

Käveleminen paikalliskaduilla on jatkossa mukavampaa myös siksi, että pyörällä ja sähköpotkulaudoilla on helpompaa mukavampaa ja turvallisempaa ajaa ajoradalla, jolloin jalkakäytävillä pyöräily ja sähköpotkulautilu vähenee.

Paikalliskatujen rauhoittamisen ja katu ympäristön laadun parantamisen lisäksi myös pää- ja paikallisverkon risteyksistä tulee entistä sujuvampia ylittää ylijatkettujen jalkakäytävien sekä poistuvien liikennevalo-ohjausten myötä. Lisäksi Fabianinkadun muutos kävelykaduksi helpottaa kadun ylittämistä etenkin Esplanadin puiston osien välillä sekä laajemmin koko Fabianinkadulla liikennemäärän ja siten kadun estevaikutuksen vähentyessä.

Paikallisverkon rauhoittamisen on havaittu tutkimuksissa laskevan autoliikenteen

määrää ja nopeuksia¹. Esimerkiksi Lontoossa on havaittu paikallisverkon rauhoittamisen yhteydessä liikennemäärien vähentyneen 74 prosentilla kaduista, jotka ovat olleet rauhoittamistoimenpiteiden vaikutusalueella ja mediaaniliikennemäärän vähentyneen noin 1200 ajoneuvosta päivässä noin 650 ajoneuvon päivässä. Prosentuaalinen vähenemä eri alueilla vaihteli 56–61 % välillä. Liikenne ei Lontoon tapauksessa siirtynyt muille paikallisverkon kaduille ja liikennemäärän kasvua rauhoitetun paikallisverkon ympäröimillä pääverkon kaduilla oli joko maltillisesti tai ei ollenkaan. Myös autoliikenteen nopeuksien on havaittu laskeneen.

Myös Helsingin kesäkaduilla on havaittu vastaavia lukuja liikennemäärissä, kun

¹ Christina S. Xiao, Nikita Sinclair, Lucy Saunders, Jenna Panter (2023). *Evaluating the impact of low traffic neighbourhoods in areas with low car ownership: A natural experimental evaluation*, *Journal of Transport & Health*, Volume 33.

X. Yang, E. McCoy, K. Hough, A. de Nazelle (2022). *Evaluation of low traffic neighbourhood (LTN) impacts on NO2 and traffic* *Transp. Res. D Transp. Environ.*, 113 (2022), Article 103536

Transport for London (2024). The impacts of Low Traffic Neighbourhoods in London. The impacts of Low Traffic Neighbourhoods in London.

kadulla on tehty väliaikaisia liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä, kuten yksisuuntaistettu katuja, muutettu katuja päätyviksi kaduiksi tai kavennettu ajoneuvoliikenteen tilaa lisäämällä kadulle kalusteita. Esimerkiksi vuonna 2021 Kasarmikatu ja Pohjoinen Makasiinikatu muutettiin kesän ajaksi yksisuuntaiseksi pihakaduksi ja autoliikenteen tuntikeskiarvo laski Kasarmikadun ja Pohjoisen Makasiinikadun liittymässä noin 230 ajoneuvosta noin 65 ajoneuvon tunnissa. Myös Fabianinkadun ja Pohjoisen Makasiinikadun liittymässä autoliikenteen tuntikeskiarvo laski noin 260 ajoneuvosta noin 90 ajoneuvon vaikei Fabianinkadulla ollut rauhoittamistoimenpiteitä. Kaartinkaupungin kesäkatujen tapauksissa ei seurattu liikenteen siirtymiä laajemmin, mutta ainakaan selvimmälle vaihtoehdoiselle reitille Fabianinkadulle ei siirtynyt liikennettä, vaan päinvastoin liikennemäärä väheni.

Autoliikenteen määrän laskua havaittiin myös Kallion kesäkaduilla Fleminginkadulla, jossa suurin osa kadusta oli yksisuuntaista pihakatuja ja katu oli muutettu aukioksi Karhupuiston ja Matti Heleniuksen puiston kohdalla. Lähtötilanteessa kesällä 2024 autoliikenteen määrät Fleminginkadulla olivat noin 3 500 vuorokaudessa, kun ne kesäkadun myötä laskivat kesällä 2025

mittauskohdasta riippuen noin 450–800 ajoneuvon vuorokaudessa (80–87 %). Kallion kesäkatujen tapauksessa Fleminginkadulta siirtyi liikennettä Kaarlenkadulle, jossa liikennemäärä kasvoi 26–35 % lähtötilanteeseen verrattuna vuorokausiliikennemäärän ollessa kesäkatujen aikana Kaarlenkadulla noin 2000–2500 ajoneuvoa. Fleminginkadun liikenteen siirtyminen muulle verkolle johtui pitkälti Fleminginkadun roolista alueen läpi kulkevana paikallisena kokoojakatuna, jossa lähtötilanteen liikennemäärä oli tavallista paikallisverkon katuja selvästi korkeampi (Helsingissä yleisesti ottaen tavoitteellisesti alle 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa vrt. 3 500 Fleminginkadun liikennemäärä). Lisäksi Kallion tapauksessa ajatuksena oli osittain myös se, että Fleminginkadun paikallinen kokoojakatu rooli niin ikään siirtyy Kaarlenkadulle, mikä hankaloittaa vertailtavuutta Kaartinkaupungin paikalliskatujen rauhoittamiseen.

Kadun autoliikenteen rauhoittaminen tukee osaltaan myös viihtyisyyden kehittämistä, mikä mahdollisesti myös kasvattaa kadun jalankulkija- ja oleskelijämääriä. Kaikilla kesäkaduilla on havaittu merkittävää oleskelun määrän kasvua, ja käyttäjät ovat antaneet positiivisia arvostuksia ja kommentteja kadun viihtyisyyden

paranemisesta. Kasarmikadulle ja Pohjoiselle Makasiinikadulle sijoitettiin kesällä 2021 katukalusteita ja lisättiin kadun vehreyttä samaan aikaan kun Kasarmitorilla oli Kaupunkitila Oy:n ja Helsingin kaupungin yhdessä toteuttama 500 asiakaspaikkainen kaikille avoin toriterassi. Tuolloin jalankulkijoiden määrä vuorokaudessa kasvoi Kasarmikadun ja Pohjoisen Makasiinikadun liittymässä noin 3 600:sta noin 4 450:een (24 %) ja Fabianinkadun ja Pohjoisen Makasiinikadun liittymässä noin 4 150 jalankulkijasta noin 5250:een (27 %). Vastaavaa jalankulkijamäärien kasvua ei havaittu enää kesällä 2022 ja 2023, kun Kasarmikadun kesäkatu toteutettiin ilman toriterassia.

Kallion kesäkaduilla jalankulkijamäärät kasvoivat Fleminginkadulla eri mittauskohdissa 5–23 % kadun yksisuuntaisella pihakatuosuudella ja aukiomaisella kävelykatuosuudella Karhupuiston ja Matti Heleniuksen puiston välisellä osuudella noin 50 %. Karhupuiston ja Matti Heleniuksen puiston kohdalla oli myös noin 100m² kokoinen uusi terassi, tapahtumalava sekä leikkipaikka, jotka houkuttelivat kävelijöitä alueelle. Vielä suurempaa jalankulkijamäärien kasvua havaittiin Designmuseon edustalla 2022–2025 sijainneella kesäkadulla, jossa katu

oli muutettu aukioksi ja kadulle tuotiin kesäkatujen myötä myös terassi, leikkipaikka ja tapahtumalava. Jalankulkijamäärät kasvoivat kevätkauteen verrattuna kesästä riippuen noin 15–100 % (noin 2000–3 500 jalankulkijasta noin 4 200–5 000 jalankulkijaan vuorokaudessa), mikä ei vastaa alueen normaalia kausivaihtelua jalankulkijamäärissä. Kesäkatujen kokemusten perusteella jalankulkijamäärät kasvavat paikalliskaduilla erityisesti silloin, kun myös alueen aukioita ja toreja kehitetään oleskeluun, erilaisiin aktiviteetteihin ja terassitoimintaan nojaten.

Pyöräliikenne

Toimenpiteiden toteutuksen myötä polku-
pyörällä on nykyistä helpompi ja turvallisempi liikkua alueella. Kantakaupungissa pyöräliikenteellä on suuri kasvupotentiaali, joten toimenpiteillä on todennäköisesti merkittävän positiivinen vaikutus pyöräilyn houkuttelevuuteen kulkumuotona.

Suorat positiiviset vaikutukset pyöräilyn sujuvuuteen ja turvallisuuteen tulevat toisaalta nykyisten pyöräväylien laatutason parantumisesta ja toisaalta

merkittävien yhteyspuutteiden poistumisesta. Etenkin Kaisaniemenkadun ja Kaivokadun pyöräliikenteen järjestelyt parantavat ydinkeskustan saavutettavuutta pyöräliikenteen näkökulmasta mm. Hämeentien ja Kruunusilltojen suunnasta, kun jatkossa turvallisempi pyöräily-yhteys kulkee Pitkältäsillalta aina Mannerheimintielle asti.

Välilliset positiiviset vaikutukset muodostuvat autoliikenteen rauhoittamisen myötä. Kehitettävillä rauhallisen liikumisen alueilla ajoradalla pyöräily on nykyistä turvallisempaa ja miellyttävämpää ja polkupyörän käyttö muodostuu houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi yhä useammalle. Kun pyörällä ajo useimmiten sallitaan myös yksisuuntaisilla paikalliskaduilla vastasuuntaan, mahdollistaa se yleensä suuremman liikumisen esimerkiksi henkilöautoliikenteeseen nähden.

Joukkoliikenne

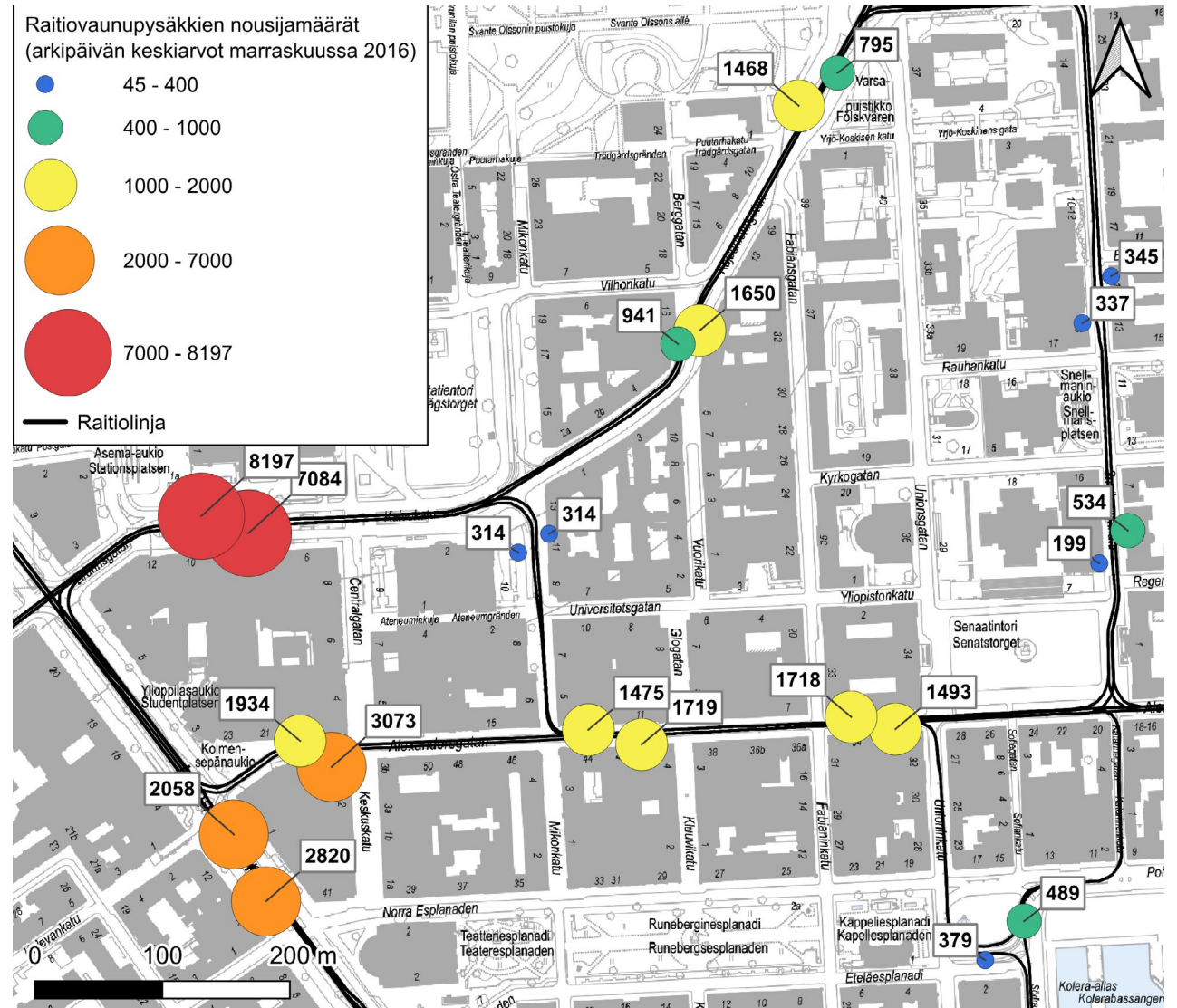
Päärautatieaseman ympäristössä Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä toteutettavilla jalankulun, pysäkkiympäristöjen ja vaihto-olosuhteiden laatutason parannuksilla arvioidaan olevan

suuri positiivinen kokonaisvaikutus joukkoliikenteeseen. Pienistäkin parannuksista muodostuu suuri hyöty, kun käyttäjämäärät ovat suuria. Kaivokadun muutosten ohella myös Helsingin yliopiston metroaseman mahdollisella uudella pohjoisella sisäänkäynnillä on positiivisia vaikutuksia etenkin Kruununhaan joukkoliikennesaavutettavuuteen.

Myös muut vastaavat muutokset tarkastelualueella, kuten Kauppatorin raitiopysäkkien esteettömyysparannukset, vaikuttavat joukkoliikenteeseen positiivisesti. Hyötyjen odotetaan heijastuvan myös joukkoliikenteen talouteen, kun joukkoliikenteen matkustajamäärät todennäköisesti kasvavat paremman palvelun myötä.

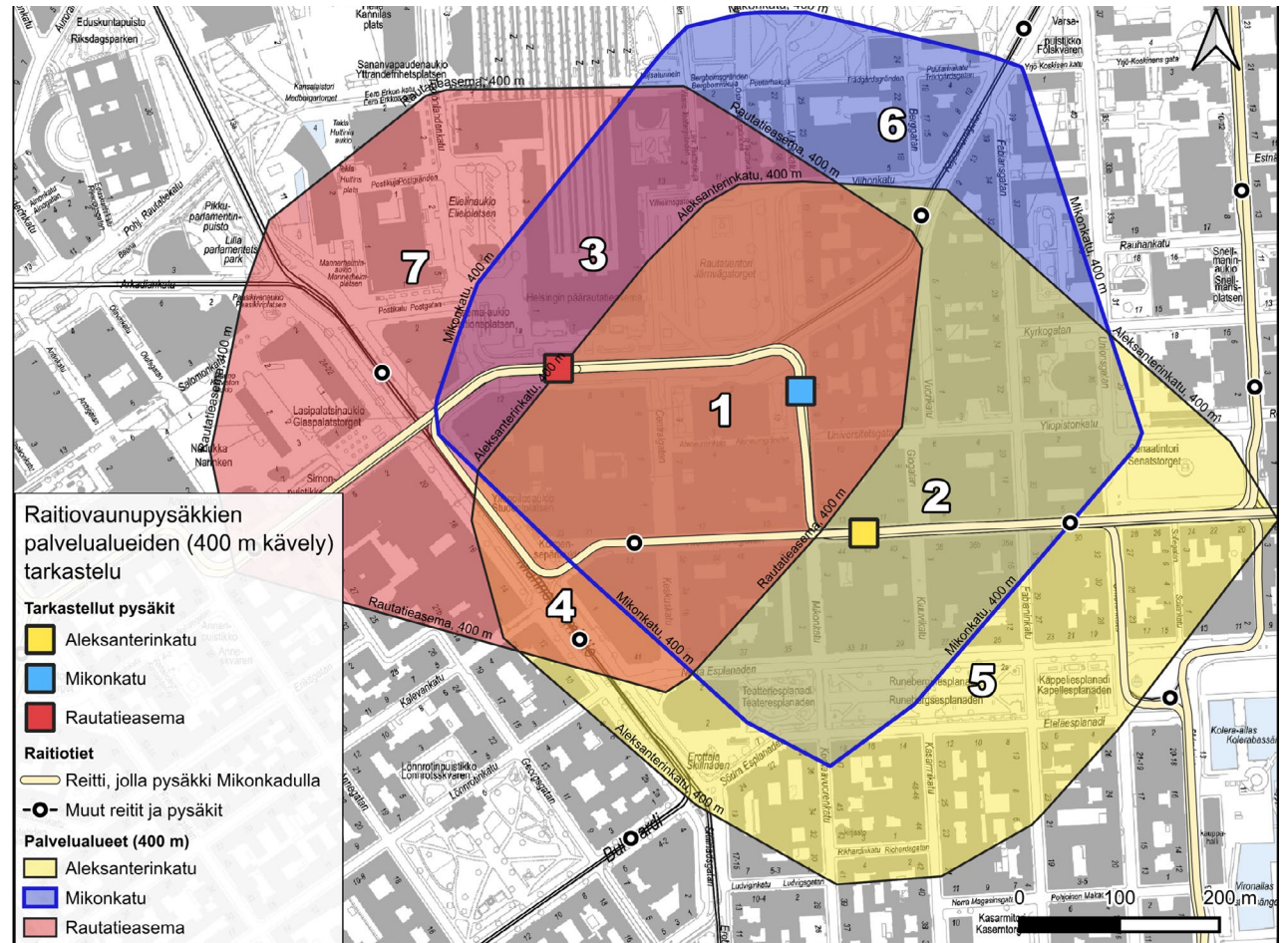
Mikonkadun raitiovaunupysäkin poistaminen voi nopeuttaa raitiovaunujen kulkua, kun vaunut pääsevät ajamaan pysähtymättä Mikonkadulla. Toisaalta pohjoiseen ajettaessa raitiovaunu voi joutua jatkosakin odottamaan Kaivokadun risteyksessä väistäessään Kaivokadun suuntaisesti kulkevia raitiovaunuja. Mikonkadun raitiopysäkin mahdollisen poistamisen negatiiviset vaikutukset jäävät kokonaisuuden kannalta pieniksi, sillä pysäkin nousijamäärät ovat vähäisiä (kuva 29) ja etäisyys muihin alueen pysäkkeihin on

hyvin lyhyt (kuva 30). Ainoastaan Kaisaniemenkadun pohjoisosista (kuvassa alue 6) on jatkossa reilu 100 m pidempi kävelymatka linjojen 2,5 ja 7 pysäkeille.



Kuva 29 Raitiovaunupysäkkien nousijamäärät alueella

Bussiliikenne Hakaniemen suunnasta Kaartinkaupunkiin parantaisi alueen joukkoliikennesaavutettavuutta itäisen kantakaupungin suunnasta, mutta myös esikaupunkialueilta riippuen siitä, mikä bussilinja Kaartinkaupunkiin reititetään. Toimenpiteen voi lähtökohtaisesti arvioida olevan varsin kustannustehokas, joten sen vaikutus joukkoliikenteen talouteen olisi todennäköisesti neutraali tai lievästi positiivinen riippuen siitä, kuinka paljon uusi reittiosuus keräisi matkustajia. Länsiraitikat-hankkeen myötä perustettava raitiolinja 14 parantaa Kaartinkaupungin saavutettavuutta joukkoliikenteellä läntisten esikaupunkien suunnista.



Palvelualueen osa	Pinta-ala (km ²)	Toimipaikkojen henkilöstölukumäärät	Työntekijöiden tiheys (hlö/km ²)	Asukkaat	Väestöntiheys (hlö/km ²)
1 Kaikki 3 pysäkkiä	0,128	8932,0	69781,3	286	2234,4
2 Mikonkatu + Aleksanterinkatu	0,112	6275,0	56026,8	69	616,1
3 Mikonkatu + Rautatieasema	0,051	1192,0	23372,5	18	352,9
4 Rautatieasema + Aleksanterinkatu	0,019	1889,0	99421,1	N/A	N/A
5 Vain Aleksanterinkatu	0,118	1047,0	8872,9	75	635,6
6 Vain Mikonkatu	0,057	6421,0	112649,1	222	3894,7
7 Vain Rautatieasema	0,123	5233,0	42544,7	75	609,8
	0,608	30989,0	50968,8	747	1228,6

Kuva 30 Alueen raitiovaunupysäkkien palvelualueet

Autoliikenne

Kaivokatu on esitetty ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti joukkoliikennekatuna. Kaivokadun joukkoliikennekadusta pääte-tään erikseen asemakaavalla. Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi aiheuttaa autoliikenteen siirtymiä laajemmin kantakaupungin alueella ja vaikuttaa etenkin Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueiden liikennemääriin. Liikennemäärät kasvavat Esplanadeilla, Lönnrotinkadulla, Uudenmaankadulla, Erottajankadun pohjoisosalla, Mannerheimintiellä ja Pohjoisrannassa. Unioninkadulla liikennemäärä kasvaa Liisankadun ja Esplanadien välillä ja laskee Liisankadun pohjoispuolella. Liikenteen siirtymät kasvattavat Esplanadien kautta kulkevien autojen matka-aikaa muutamalla minuutilla ruuhka-aikaan reitin suunnan mukaan.

Toimenpiteiden merkittävin vaikutus autoliikenteelle syntyy Unioninkatu Fabianinkatu katuparin muutoksesta. Unioninkatu kaksisuuntaistetaan Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välillä, jolloin auto-liikenne Esplanadeilta Kluuvin ja Kruununhaan alueille ohjataan sen kautta. Nykyinen Fabianinkadun kautta kulkeva

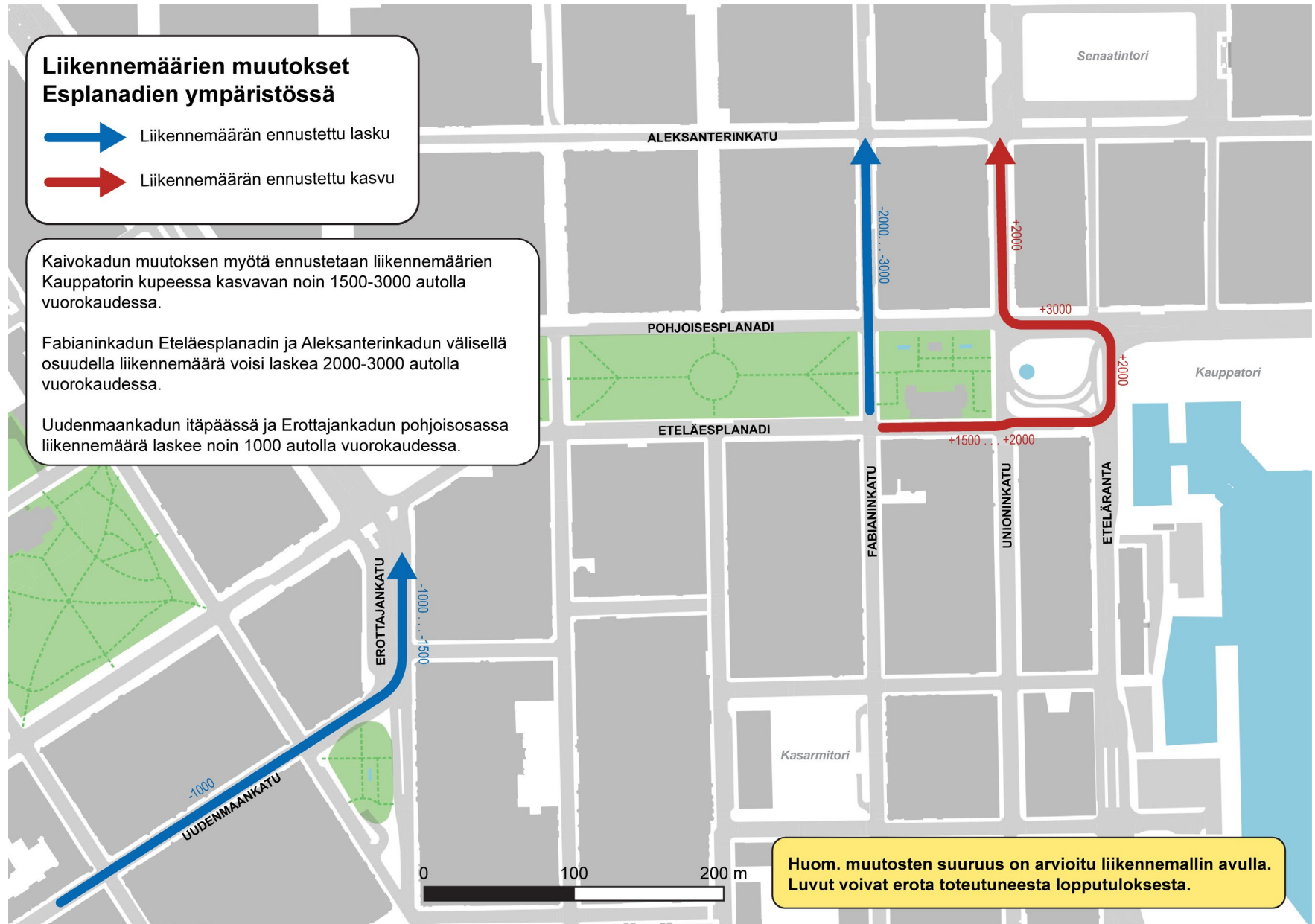
autoliikenteen yhteys päätetään pysäköintilaitoksen pohjoispuolella. Muutos lisää autoliikenteen määrää Unioninkadulla noin 2 000 ajoneuvolla vuorokaudessa (kuva 30). Vastaavasti Fabianinkadulta liikennemäärä laskee kadun päättymisen myötä merkittävästi ja käytännössä Esplanadin puiston kohdalla autoliikennettä ei ole ollenkaan ja Fabianinkadulla välillä Aleksanterinkatu-Pohjoisesplanadi kadulle jää ainoastaan P-Kluuvin pysäköintiliikenne sekä huoltoliikenne. Muutos pidentää matkaa lännen suunnasta Kluuviin ja Kruununhakaan, mutta samalla se sujuvoittaa hieman itä-länsisuuntaista liikennettä Pohjoisesplanadilla.

Erottajankadun ja Uudenmaankadun ratkaisuilla on vaikutusta autoliikenteen saavutettavuuteen ja liikennemääriin. Ratkaisun mukaan Uudenmaankadulla säilyy nykyinen yksi ryhmittymiskaista eikä kadulla ennen Esplanadin kokeilua ollut toista ryhmittymiskaistaa palautettaisi. Uudenmaankadulla olisi arvion mukaan noin 1 000 ajoneuvoa vähemmän vuorokaudessa kuin jos kadulla olisi kaksi ryhmittymiskaistaa (kuva 30).

Autoliikenteen pääverkkoon vaikuttaa myös Kauppatorin raitiovaunupysäkkien siirtäminen Havis Amandan aukiolta Etelärantaan. Etelärannasta poistuu yksi ryhmittymiskaista Eteläesplanadin risteyksessä. Etelärannan kapasiteetti laskee, mutta jäljelle jäävät kaksi kaistaa riittävät välittämään liikennettä siten, että suunta ei ruuhkaudu merkittävästi. Toimenpide on kuitenkin tarkoitus toteuttaa vasta sen jälkeen, kun autolauttaliikenne Olympiateminaalista on siirtynyt Katajanokalle.

Yliopistonkadun muuttaminen pihakaduksi ja nykyisen kävelykatuosuuden avaaminen autoliikenteelle parantaa niiden Yliopistonkadun ja Vuorikadun kiinteistöjen saavutettavuutta, joihin Kaivokadun joukkoliikennekatu pidentäisi ajomatkoja. Myönteinen vaikutus on merkittävä yksittäisille kiinteistöille, mutta ei kuitenkaan johda kokonaisliikennemäärän merkittävään kasvuun kadulla.

Kaartinkaupungin paikalliskatujen yksisuuntaistamisilla on melko vähäisiä, paikallisia vaikutuksia autoliikenteeseen. Matkat pidentyvät korttelin kiertämisen verran tai eivät lainkaan riippuen tulosuunnasta.



Kuva 31. Liikennemäärien muutokset Esplanadin ympäristössä

5.2 Sosiaaliset vaikutukset

Vaikutukset elinympäristöön ja hyvinvointiin

Toimenpiteiden vaikutukset elinympäristöön ja hyvinvointiin ovat positiivisia. Katuvihreän lisääminen parantaa tutkitusti ihmisten hyvinvointia monin tavoin, ja ihmiset pitävät katuvihreää myös yhtenä ympäristön laatutekijänä. Tutkimusten mukaan ihmiset ovat myös valmiita maksamaan asumisestaan enemmän ja kiinteistöjen arvo yleensä nousee, mikäli kaduille lisätään puita ja näkymät ovat vehreät². Kaupunkivihreä ja katupuut myös parantavat hengitysilmaa, suojaavat lämpöaalloilta ja niiden yhteyteen voidaan toteuttaa enemmän läpäisevää pintaa, mikä auttaa rankkasateisiin varautumista.

² Panduro, T. E., & Veie, K. L. (2013). Classification and valuation of urban green spaces—A hedonic house price valuation. *Landscape and Urban planning*, 120, 119-128

Zhang, Y., & Dong, R. (2018). Impacts of street-visible greenery on housing prices: Evidence from a hedonic price model and a massive street view image dataset in Beijing. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 7(3), 104..

Han, L., Hebllich, S., Timmins, C., & Zylberberg, Y. (2024). Cool cities: The value of urban trees (No. w32063). *National Bureau of Economic Research*.

Tarkastelussa esitetty katuvihreän lisääminen vaikuttaa positiivisesti sekä paikallisiin että alueella vieraileviin. Eniten esitetyt katupuut vaikuttavat alueen viihtyisyyteen, kun taas hyödyt rankkasateisiin varautumisen ja hengitysilman osalta ovat pienempiä.

Katu ympäristöjen viihtyisyyttä on parannettu tarkastelussa muuttamalla osa paikalliskaduista pihakaduiksi. Pihakaduilla ympäristön laatuun panostetaan tavallista paikalliskatua enemmän esimerkiksi pintamateriaalein, istuimin ja monin paikoin runsaalla katuvihreän määrällä. Pihakadut rakennetaan samaan tasoon ja kadulla saa kävellä kadun kaikilla osilla, jolloin kadun käyttäjille välittyy vaikutelma katutilasta, jossa kävelyä ja oleskelua on priorisoitu. Pihakaduilla vaikutukset elinympäristöön ja hyvinvointiin paranevat eniten suhteessa katujen nykytilaan.

Tarkastelussa olemassa olevien kävelykatujen laatua parannetaan etenkin uudella katuvihreällä, pinnoitteilla ja istuimilla. Myös terasseille on pyritty

järjestämään lisää tilaa levittäytyä kävelykaduille, mikä parantaa omalta osaltaan kadun elävyyttä ja tuo kadulle lisää oleskelijoita.

Katu ympäristön viihtyisyyden parantuminen lisää useimmiten kävelijämääriä ja oleskelijämääriä. Kun ihmisiä viettää aikaa ulkona enemmän ja kadut ovat vilkkaampia, paranee usein myös koettu sosiaalinen turvallisuus. Sosiaalisella turvallisuudella viitataan tunteeseen siitä, ettei joudu rikoksen tai väkivallan uhriksi.

Viihtyisämpi katu ympäristö saa tutkimusten mukaan ihmiset myös kävelemään pidempiä matkoja³, mikä lisää puolestaan fyysistä aktiivisuutta ja vähentää siten liikumattomuudesta koituvia terveyshaittoja⁴ Joukkoliikenteen

³ Tiznado-Aitken, I., Muñoz, J. C., & Hurtubia, R. (2018). The role of accessibility to public transport and quality of walking environment on urban equity: the case of Santiago de Chile. *Transportation research record*, 2672(35), 129-138.

⁴ Pucher, J., R. Buehler, D. R. Bassett & A. L. Dannenberg (2010). Walking and cycling to health: a comparative analysis of city, state, and international data. *American Journal of Public Health* October 2010, Vol. 100(10), pp. 1986–92.

pysäkeille kävellään pidempiä matkoja, mikäli katuympäristö koetaan viihtyisäksi. Kaiken kaikkiaan toimenpiteet kasvattavat aktiivisten liikkumismuotojen kilpailukykyä suhteessa autolla liikkumiseen, mikä voi lisätä kävelyn ja pyöräilyn ja siten fyysisen aktiivisuuden määrää.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Liikenneturvallisuusvaikutuksia arvioitiin asiantuntija-arviona ja tutkimuskirjallisuuden perusteella. Merkittävimmät vaikutukset liikenneturvallisuuteen arvioidaan aiheutuvan Kaivokadun asemakaavan muutoksen toteutumisen seurauksena päärautatieaseman ympäristön turvallisuuden parantumisena, mutta alueellisella liikenne- ja kaupunkitilatarkastelulla arvioidaan olevan myös myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia. Tarkastelussa esitetyt katuverkon jäsentelyn ja liikenteen rauhoittamisen toimenpiteiden arvioidaan maltillisesti vähentävän henkilövahinko-onnettomuuksien määrää ja parantavan turvallisuuden tunnetta erityisesti alueen paikalliskaduilla. Yksittäisistä kaduista liikenneturvallisuuden heikentymistä voi autoliikenteen määrän kasvaessa tapahtua kuitenkin Pohjois- ja Eteläesplanadeilla, mikä on pääasiassa

seurausta Kaivokadun asemakaavan muutoksesta.

Kaartinkaupungin paikalliskaduille esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan hillitsevän ajonopeuksia ja maltillisesti vähentävän paikalliskatujen autoliikennettä. Paikalliskatujen nopeusrajoitusten laskemisen ja rakenteellisten ajonopeuksia hillitsevien toimenpiteiden on useista kansainvälisistä tutkimuksista laaditun yhteenvedon perusteella osoitettu vähentävän henkilövahinko-onnettomuuksien määrää jopa noin 30 %⁵, mutta vaikutukset riippuvat olosuhteista ja toimenpiteiden yksityiskohdista. Tarkastelussa esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan maltillisesti vähentävän henkilövahinko-onnettomuuksien määrää Kaartinkaupungissa, vaikka vaikutukset eivät todennäköisesti ole edellä kuvatun tutkimustuloksen suuruisia nopeusrajoitusten säilyessä pääosin nykytilanteen kaltaisina, eikä kaikille paikalliskaduille esitetä merkittäviä muutoksia. Toimenpiteet parantaisivat myös jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuden tunnetta sekä vähentäisivät katujen aiheuttamaa estevaikutusta jalankululle.

⁵ Malin, F., Luoma, J. (2020). Nopeusrajoituksen 30 km/h turvallisuusvaikutukset ja kaupunkien kokemukset rajoituksen käytöstä. Suomen Kuntaliitto.

Kluuvin alueella liikenneturvallisuuden kohdistuvat vaikutukset perustuvat pääasiassa Kaivokadun asemakaavassa esitettyihin toimenpiteisiin. Kaavan keskeisimpänä liikenneturvallisuusvaikutuksena arvioidaan olevan jalankulkijoiden liikenneturvallisuuden parantuminen Kaivokadulla ja muualla päärautatieaseman ympäristössä. Autoliikenteen huomattavan vähentymisen Kaivokadulla ja sen ympäristössä arvioidaan selvästi pienentävän todennäköisyyttä autoilijan ja jalankulkijan törmäykselle. Autoliikenteeltä vapautuva katutila, pyöräliikennejärjestelyiden muutokset sekä autolla tehtävän saattoliikenteen siirtyminen rautatieaseman edestä mahdollistaa lisää tilaa jalankulun järjestelyille sekä pienentää vaaratilanteiden mahdollisuutta jalankulkijoiden ja muiden kulkutapojen välillä vilkkaimmilla kävelyalueilla. Kaivokadulla raitioliikenteen lisääntymisen ja kadunylitysjärjestelyissä tehtävien muutosten arvioidaan voivan vähäisessä määrin lisätä raitiovaunun ja jalankulkijan välisen törmäyksen mahdollisuutta, mutta kokonaisuudessaan onnettomuusriskin arvioidaan kuitenkin pienenevän päärautatieaseman ympäristössä.

Muille Kluuvin paikalliskaduille kuin Kaivokadun asemakaavan aluerajaukseen

sisältyville paikalliskaduille esitetyissä toimenpiteissä on pääosin kyse olemassa olevien liikenteen rauhoittamisen ja katuverkon jäsentelyn järjestelyiden selkeyttämisestä ja parantamisesta. Liikenneturvallisuusvaikutukset arvioidaan vähäisiksi kohdistuen pääasiassa turvallisuuden tunteen paranemiseen. Onnettomuusmääriin ei arvioida tapahtuvan huomattavaa muutosta.

Kaivokadun asemakaavan mukaisesti moottoriajoneuvojen läpiajoliikenne Kaivokadulla poistuisi, mikä tarkoittaisi autoliikenteen määrän kasvua vaihtoehdoisilla reiteillä erityisesti Pohjoisrannassa sekä Pohjois- ja Eteläesplanadeilla. Liikennemäärissä tapahtuvien muutosten arvioidaan voivan aiheuttaa maltillista kasvua moottoriajoneuvojen omaisuusvahinko-onnettomuuksien määrässä Pohjoisrannassa ja Esplanadeilla. Jalankulkija- tai polkupyöräonnettomuuksien määrän ja moottoriajoneuvojen henkilövahinko-onnettomuuksien määrän ei odoteta kasvavan tai ne kasvaisivat vain vähän, sillä edellä mainittujen katujen suojatiet ja risteykset ovat pääosin liikennevalo-ohjattuja. Lisäksi liikennemäärien kasvu voi aiheuttaa maltillista ajonopeuksia pienentämistä, millä on tyypillisesti liikenneturvallisuutta parantava vaikutus.

Tarkastelussa esitetään useiden uusien ylijatkettujen jalkakäytävien rakentamista. Ylijatkettujen jalkakäytävien arvioidaan parantavan kaikkien kadunkäyttäjien liikenneturvallisuutta, mutta erityisesti ne parantavat jalankulkijoiden kadunylityksen turvallisuutta verrattuna suojatiejärjestelyyn ilman erillisiä turvallisuuden parannustoimenpiteitä⁶.

Vaikutukset lapsiin

Tarkastelussa esitetyt toimenpiteet tukisivat yhteisvaikutuksiltaan lasten turvallista ja terveellistä liikkumista sekä lasten viihtymistä keskustassa. Paikallisverkon rauhoittaminen vähentää kadun luomaa estevaikutusta ja lisää liikenneturvallisuutta erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Toimenpiteiden arvioidaan tukevan erityisesti lasten itsenäistä ja turvallista liikkumista rauhallisemmiksi muuttuvilla paikallisalueilla kadun ylityksen sujuvuuden ja turvallisuuden sekä katujen viihtyisyyden parantuessa. Paikalliskatujen ympäristön on tarkoitus viestiä paremmin rauhallisesta ajotavasta ja enemmän jalankulukupainotteisesta ympäristöstä. Toimenpiteet tukevat paikalliskaduilla kävellen tai pyöräillen tehtävien koulumatkojen turvallisuutta.

Autoliikenteen määrä olisi Kaivokadun asemakaavan muutoksessa ja liikenne- ja kaupunkilata tarkastelussa esitettyjen toimenpiteiden seurauksena lisääntymässä Pohjois- ja Eteläesplanadeilla, mikä voi aiheuttaa maltillista liikenneturvallisuuden ja turvallisuuden tunteen heikentymistä näitä katuja ylittäessä. Tosin ylivoimaisesti suurin osa liikennemäärän kasvusta Esplanadeilla johtuu Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksesta. Ajonopeudet ovat alueella kuitenkin maltilliset, ja kadut on mahdollista ylittää liikennevalo-ohjattuja suojateitä käyttäen, joten katujen ylittäminen on jatkossakin turvallista myös lapsille. Kaivokadun asemakaavan muutoksen seurauksena Kaivokadun vilkkaiden joukkoliikennepysäkkien kohdalla ja muualla päärautatieaseman ympäristössä kadun ylittäminen muuttuisi toisaalta turvallisemmiksi lapsille autoliikenteen vähentyessä merkittävästi ja ympäristön muuttuessa jalankulukupainotteisemmaksi. Samalla alueen viihtyisyys paranisi huomattavasti.

Tarkastelun perusteella useille keskustan kaduille lisättäisiin istutuksia, vehreyttä ja oleskelua tukevia ratkaisuja, mikä lisäisi lasten viihtymistä keskusta-alueella. Esimerkiksi Rikhardinkadulla, jolla sijaitseva kirjasto on lapsille tärkeä kohde, lisätään huomattavasti katu ympäristön

⁶ Vejdirektoratet (2023). Effekthåndbog. Trafiksikkerhed og vejrekniske virkemidler.

viihtyisyyttä. Kasvillisuuden lisääminen tuo myös erityisesti lämpimimpinä vuodenaikoina varjostusta ja viilennystä. Puiden ja istutusten määrän lisääntyminen ja osalla kaduista autoliikenteen vähentyminen mahdollistaisi ilmanlaadun parantuessa lapsille terveellisemmän kasvu- ja liikkumisympäristön. Samalla melutasot alueen koulujen ja päiväkotien läheisyydessä pääosin alentuisivat.

Vaikutukset esteettömyyteen ja toimintaesteisiin

Toimenpiteiden vaikutukset esteettömyyteen ja toimintaesteisten liikkumiseen ovat vähäisiä. Paikallisverkon rauhoittaminen vähentää autoliikenteen määrää ja laskee ajonopeuksia, mikä helpottaa toimintaesteisen liikkumista sekä koettua ja toteutunutta liikenneturvallisuutta. Usealla paikalliskadulla autoliikenteen tila kapeenee kadun muuttuessa kaksisuuntaisesta kadusta yksisuuntaiseksi, mikä helpottaa myös toimintaesteisten henkilöiden kadun ylittämistä.

Ylijatketut jalkakäytävät vähentävät tasoeroja ja helpottavat etenkin liikuntaesteisten toimimista. Autoilija on väistämisvelvollinen ajaessaan ylijatketun jalkakäytävän yli, joten ratkaisun voidaan

arvioida olevan turvallinen myös esimerkiksi näkövammaisille käyttäjille. Tosin näkövammaisten koettu turvallisuuden tunne voi ainakin alkuun heiketä, kun jalkakäytävä jatkuu eikä kadun ylitystä pysähdytäkään odottamaan reunakiven kohdalle. Ratkaisun yleistyessä myös koetun turvallisuuden tunteen voidaan arvioida parantuvan.

Alueen merkittävin esteettömyyden erikoistason alue on Päärautatieaseman ympäristö. Kaivokadun joukkoliikennekadun ja Elielinaukion asemakaavojen sekä Kaivokadun katusuunnittelun yhteydessä tehtiin alueelle tarkempaa esteettömyyssuunnittelua. Päärautatieaseman alue on pääosin tasainen, eikä pituuskaltevuus ylitä ohjearvoja. Kulkupintojen materiaalivalinnoissa on katusuunnittelussa huomioitu liukkauden torjunta ja alueelle suunnitellaan sulanapitojärjestelmää, jonka toteuttaminen varmistuu tarkemmassa suunnittelussa. Joukkoliikenteen pysäkit toteutetaan esteettömyyskriteerien mukaisesti. Näkövammaisten esteettömän liikkumisen edellyttämät yksityiskohdat ratkaistaan toteutussuunnittelun osana, mutta kaavavaiheessa on muodostettu periaatteita esteettömille reiteille. Kaivokadun esteetön ylittäminen tapahtuu liikennevalo- ja ääni ohjattuja suojateitä

pitkin, jotka ovat Mannerheimintien risteyksessä, Päärautatieaseman pääovien edustalla ja Ateneumin edustalla. Kaikkien joukkoliikennepysäkkien välillä mahdollistetaan esteetön kulku kaikille. Esteetön reitti johdetaan myös taksiasemalle ja saattoliikenteen pysäköintipaikoille.

Ääniopastettujen suojateiden sijainteihin ei tule muutoksia tarkastelussa, mutta sen sijaan Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä sijainnit ja toimintaperiaatteet muuttuvat Päärautatieaseman ympäristössä edellä kuvatulla tavalla. Ääniopastettu ylitys hieman lyhenee nykyisestä, kun valokierrossa ei ole jatkossa mukana autoliikennettä. Esplanadien ympäristössä ääniopastettujen suojatieylitysten sijainteihin ei tule muutoksia.

Esteettömyyden erikoistason reitistö on kaupungin tekemän kartoituksen mukaan toteutunut useimmilla keskustan kaduilla. Esteettömyyden erikoistason reitit ovat nykytilanteessa puutteellisia Kaisanienkadulla, Unioninkadulla, Yliopistonkadulla, Eteläesplanadilla, Etelärannassa ja Kluuvikadulla. Unioninkadulla ja Eteläesplanadilla jalkakäytävän kiveyksen epätasaisuutta ei voida kokonaan korjata esteettömyyden erikoistason mukaiseksi, mutta jatkosuunnittelussa

esimerkiksi kivien tasaisempi ladonta, voi hieman parantaa olosuhteita. Kiveykset ovat kulttuurihistoriallisesti arvokkaita, eikä niitä voida korvata täysin tasaisella pinnoitteella, kuten asfaltilla. Eteläesplanadilla toimenpiteiden myötä tilanne jalkakäytävän pinnan osalta hieman paranee ylijatkettujen jalkakäytävien poistaessa tasoeroja. Muissa kohteissa jatkosuunnittelussa esteettömyyttä voidaan parantaa tasaisemmilla pinnoitteilla, opasteraitoja lisäämällä ja Kaisaniemenkadulla ja Mikonkadulla myös jalankulun tilaa on mahdollista leventää. Pituuskaltevuuteen ei voida oleellisesti vaikuttaa suunnitteluratkaisuilla, joten sen osalta toimenpiteet eivät tuo parannuksia esteettömyyteen.

5.3 Ympäristövaikutukset

Toimenpiteiden ympäristövaikutuksia arviointiin sekä liikenteen lähipäästöjen että kasvihuonekaasupäästöjen näkökulmasta. Lisäksi katujen rakentamisen vaikutuksia päästöihin on arvioitu karkealla tasolla.

Liikenteen lähipäästöt

Toimenpiteiden vaikutukset melutasoihin ja paikalliseen ilmanlaatuun ovat merkitykseltään vähäisiä.

Unioninkadun kaksisuuntaistamisesta ja Fabianinkadun päätyvästä kadusta aiheutuva liikennemäärän kasvu Unioninkadulla kasvattaa liikennemääriä Unioninkadulla liikennemallinnuksen perusteella noin 2 000 ajoneuvolla vuorokaudessa, mikä tarkoittaa noin 40 % kasvua suhteessa vuoden 2017 vuorokausiliikennemäärään. Liikennemäärän kasvu nostaa melutasoja, mutta liikennemäärän pitäisi kaksinkertaistua, jotta ihminen havaitsisi melutason muutoksen. Vuoden 2017 liikennelaskennan mukaan Unioninkadun liikennemäärä Aleksanterinkadun liittymässä oli noin 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikennemäärän kasvun arviointiin liittyy epävarmuuksia, sillä viereiseltä Fabianinkadulta ei ole olemassa laskentatietoa.

Liikennemäärän kasvusta johtuvaa melutason kasvua ei ole erikseen mallinnettu, mutta Kaivokadun asemakaavan yhteydessä arviointiin Kaivokadun joukkoliikennekadusta johtuvan Unioninkadun liikennemäärän kasvun meluvaikutuksia. Unioninkadun pohjoisosassa Liisankadun eteläpuolella liikennemäärä lähes kaksinkertaistuu joukkoliikennekadun myötä, jolloin melumallinnuksen mukaan kadun lähistöllä liikenteen melutasot ovat noin 2,5 dB suuremmat kuin vertailutilanteessa. Tosin Unioninkadun liikennemäärän kasvu on vähäisempää Aleksanterinkadun kohdalla kuin pohjoisessa Liisankadun ympäristössä, jolloin myös melutaso kasvaa vähemmän. Voidaan kuitenkin arvioida, että yhdessä Kaivokadun joukkoliikennekatumuutos sekä Unioninkadun kaksisuuntaistaminen ja Fabianinkadun päättäminen kasvattavat Unioninkadun melutasoja siten, että siitä voi koitua vähäistä meluhaitan kasvua kadulla käveleville. Unioninkadulla ei kuitenkaan ole tällä välillä lainkaan asumista, joten

asumisterveyteen ja -viihtyvyyteen melutason kasvulla ei ole vaikutusta.

Paikalliskatujen rauhoittamisen on arvioitu vähentävän paikalliskatujen liikennemääriä, mikä vaikuttaa positiivisesti melutasoihin sekä koettuun ääniympäristöön. Suurimmalla osalla paikalliskadusta liikennemäärämuutosten arvioidaan jäävän sen verran pieniksi, että vaikutukset katu ympäristön viihtyisyyteen ja asuin- ja työympäristön olosuhteisiin eivät ole kovin merkittäviä. Sen sijaan pihakaduilla sekä Fabianinkadulla päätyvällä katuosuudella Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välillä liikennemäärämuutokset voivat olla suurempia, jolloin myös meluvaikutukset ovat suurempia, joskin silti maltillisia. Liikenteen määrän väheneminen paikalliskaduilla voi myös parantaa ihmisten kokemuksia ääniympäristöstä ja esimerkiksi katupuiden lehtien havina voi osaltaan vahvistaa miellyttäviä kokemuksia.

Toimenpiteiden vaikutukset ilmanlaatuun ovat erittäin vähäisiä. Typpidioksidipäästöt ovat tasaisesti laskeneet Helsingissä jo pidempään ajoneuvojen teknologian

kehityksen ja liikenteen sähköistymisen myötä. Typpidioksidin osalta raja-arvot (Vna 79/2017) täyttyvät jo nykytilassa ja tilanne paranee toimenpiteistä riippumattoman kehityksen ansiosta. Sen sijaan WHO:n asettamat ohjearvot ylittyvät vielä monin paikoin. Tilanne paranee Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen aiheuttaman liikennemäärän laskun myötä Kaivokadulla ja Kaisaniemenkadulla ja vastaavasti heikkenee hieman Esplanadeilla liikenteen siirtymien vuoksi.

Hengitettävien hiukkasten (PM 10) osalta keskusta-alueella on vielä haasteellisia katuosuuksia, jossa EU:n asettamat raja-arvot vuodelle 2030 ovat vaarassa ylittyä. Esimerkiksi Lönnrotinkatu, Kaisaniemenkatu ja Mannerheimintie ovat tällaisia katuja. PM10-päästöjen osalta ratkaisulla ei juuri ole vaikutusta, sillä liikennemäärämuutokset ovat pääosin pieniä. Sen sijaan Unioninkadulla Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välisellä osuudella tilannetta on kuitenkin tarpeen seurata hengitettävien hiukkasten osalta, sillä kyseessä on katukuilu, joka tuulettuu huonosti. Katupölyn ja hengitettävien hiukkasten vähentämisen kannalta vaikuttavampia keinoja ovat katujen puhtaanapito sekä kitkarenkaiden yleistymiseen vaikuttavat keinot, kuten

nastarengaskiellot tai lain tulevaisuudessa niin sallieissa, myös nastarengasmaksumat. Kaisaniemenkadun liikennemäärän merkittävä lasku ja ilmanlaadun paraneminen hengitettävien hiukkasten osalta johtuvat Kaivokadun joukkoliikennekadusta, joka on erillinen päätösasia.

Ilmastovaikutukset

Toimenpiteiden ilmastovaikutuksia on arvioitu ilmastomuutoksen hillinnän ja ilmastomuutokseen sopeutumisen näkökulmasta. Hillinnän osalta arvioinnin pääpaino on liikenteen päästöissä, mutta myös rakentamisen päästöjä ja katuvihreän ilmastovaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arviona. Arvioinnin tukena on hyödynnetty liikenne-ennustemallin tuloksia, kaupungin omia ilmastovaikutusten arvioinnin työkaluja sekä soveltuvin osin Suomen ympäristökeskuksen raporttia Kohti ilmastokestävää kaupunkisuunnittelua – Opas ilmastomuutoksen hillinnän ja sopeutumisen edistämiseen alueidenkäytön suunnittelussa, kaavoituksessa ja rakentamisessa.

Toimenpiteiden ilmastovaikutukset syntyvät pääosin kulkutapamuutoksia aiheuttavien vaikutusketjujen kautta. Toimenpiteet selkeyttävät alueen katuluokitusta, mikä

mahdollistaa paikalliskatujen rauhoittamisen ja kävelyalueiden laajentamisen. Katutila kannustaa toimenpiteiden myötä aiempaa paremmin kestävien kulkutapojen käyttöön, lisää alueen viihtyisyyttä sekä eri aisteille tarjottavia kokemuksia, ja parantaa kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksiä vähentämällä estevaikutuksia ja sujuvoittamalla liikkumista. Esteettömyys ja liikenneturvallisuus paranevat.

Muutosten myötä kestävien kulkumuotojen kilpailukyky suhteessa autoliikenteeseen kasvaa. Autoliikenteen houkuttelevuus vähenee hieman myös matkojen hienoisesta pidentymisestä tai hidastumisesta sekä pysäköintipaikkojen maltillisen vähentymisen myötä. Osa autoliikenteen matkoista pidentyy, mikä lisää yksittäisten matkojen suoritetta, mutta kokonaisuudessaan moottoriajoneuvoliikenteen määrän ja päästöjen arvioidaan vähenevän kulkutapamuutosten seurauksena. Liikennemallinnuksen perusteella vaikutus päästöihin on määrällisesti hyvin pieni mutta oikean suuntainen. Malli ei huomioi esimerkiksi ympäristön viihtyisyyden vaikutuksia kulkutapavalintoihin, joten pidemmän aikavälin vaikutukset voivat olla tätä suurempia.

Joukkoliikenteen houkuttelevuus lisääntyy erityisesti viihtyisyyden paranemisen

kautta. Joukkoliikennematkoihin sisältyvät siirtymät pysäkeille tai asemille voivat usein kattaa merkittävän osan matka-ajasta, ja sillä, millaisessa ympäristössä nämä siirtymät tehdään, on vaikutusta matkaketjujen miellyttävyyteen ja houkuttelevuuteen. Esimerkiksi Helsingin seudun MAL-barometrissa asukkaista 81 % kertoi olevansa valmis kävelemään pidemmän matkan, jos ympäristö on miellyttävä (Seutubarometri 2021).

Uudet jakeluliikenteen kuormauspaikat parantavat jakeluliikenteen sujuvuutta ja voivat sitä kautta vaikuttaa jakeluliikenteen päästöihin myönteisesti.

Rakentamisesta syntyy aina ilmastopäästöt. Toimenpiteet eivät itsessään kuitenkaan juuri lisää päästöjä verrattuna vertailuvaihtoehtoon, sillä suurin osa muutoksista sijoittuu kaduille, joilla on joka tapauksessa tulossa saneerauksia etenkin vesihuollon tarpeista johtuen. Rakentamisen päästöjen ja resurssitehokkuuden näkökulmasta on erittäin myönteistä ajoittaa muutokset pakollisten katusaneerausten yhteyteen. Alueelle kaavalluista laadukkaista luonnonkivipintaisista pintamateriaaleista syntyy luku-laskentapalvelun mukaan arviolta nelinkertainen päästövaikutus asfalttipintaan verrattuna. Päästövaikutus on kuitenkin rakentamisen

kokonaisuudessa erittäin pieni. Laadukas katu ympäristö lisää kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta, ja etenkin keskeisillä ja vilkkailla kaduilla on perusteltua panostaa viihtyisyyteen. Tarkemmilla suunnitteluratkaisuilla vaikutetaan lopullisiin rakentamisen päästöihin, ja suunnittelussa tuleekin selvittää mahdollisuudet hyödyntää esimerkiksi kierrätettyjä tai lähellä tuotettuja materiaaleja sekä muita hiiliviisaita ratkaisuja kuten biohiiltä ja kierrätyskasvualustoja.

Tarkastelun mukainen katuvihreän merkittävä lisääminen edistää ilmastomuutokseen sopeutumista. Katuvihreällä ja erityisesti katupuiden lisäämisellä voidaan parantaa varautumista sekä helteisiin että rankkasateisiin. Vettä läpäisevien pintojen ja katuvihreän lisääminen vähentää tulvimista, katupuut viilentävät pienilmastoa ja tarjoavat suojaa paahteelta sekä sitovat hiilidioksidia pitkällä aikavälillä, vaikka alussa puiden hiilipäästö onkin suurempi kuin hiiltä sitova vaikutus. Myös liikenteen rauhoittamisella voidaan joltain osin vaikuttaa sopeutumiseen, sillä polttomoottoriautojen väheneminen heikentää lämpösaarekeilmiötä.

Tarkemman jatkosuunnittelun kehittämis-kohteiksi voidaan tunnistaa joukkoliikenteen asemansuutujen ja pysäkkialueiden

viihtyisyyden vielä tavoitteellisempi kehittäminen, ja kohdentaa toimenpiteitä erityisesti näille alueille. Pyöräpysäköinnin parantamiseen joukkoliikenteen solmu-kohtien ja muiden keskeisten sijaintien yhteydessä voisi kiinnittää vielä enemmän huomiota. Jakeluliikenne muodostaa merkittävän osan alueen ajoneuvoliikenteestä etenkin kaduilla, joilla moottoriajoneuvoliikennettä muutoin rajoitetaan. Voisi olla hyödyllistä tarkastella monipuolisemmin, millä keinoin alueen viihtyisyyttä voidaan parantaa ja päästöjä vähentää jakeluliikenteen kehittämisen avulla. Vettä läpäisevien pintojen mahdollisuuksia voisi selvittää tarkemmin, ja osin myös puoli-läpäisevät pinnat esimerkiksi pysäköintitai nostoalueilla voisivat olla keino lisätä sopeutumista edelleen.

Yhteenvedona voidaan todeta, että toimenpiteet vaikuttavat monella tavalla myönteisesti ilmastomuutoksen hillintään ja ilmastomuutokseen sopeutumiseen. Pieniä määrällisiä päästövähennyksiä on voitu ennustaa liikennemallin avulla, mutta valtaosin vaikutukset syntyvät pitkällä aikavälillä ja pitkien vaikutusketjujen kautta, kun tarkastelun alueen viihtyisyys lisääntyy ja toiminnallisuus paranee.

5.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja historiaan

Helsingin keskustan katutilat ovat nykyhahmossaan monin paikoin läpiajon ja pysäköinnin alueita, joita hallitsee liikenne ja melu. Tila ei houkuttele oleskeluun tai hitaaseen kävelyyn. Monen julkisen rakennuksen, kuten Rautatieaseman ja Ateneumin edustat ovat ahtaita ja hektisiä suhteessa alueen jalankulkijamääriin, eikä mahdollista tilaa suurille ryhmille, odottelulle ja oleskelulle.

Keskustan ruutukaava-alueella katujen visuaalinen rakenne on selkeä: suorat reunakivilinjat rajaavat jalkakäytäviä, pysäköinti ja ajoneuvoliikenne ovat keskenään samassa tasossa jalkakäytäviä alempana. Reunatuot ovat leveitä ja materiaalina on graniitti. Jalkakäytävien päämateriaali on asfaltti ja ajoradoilla on käytetty graniittista nupukiveystä. Kiveysmaailma on kuitenkin hyvin moninainen, pienellä alueella voi olla useita erilaisia kiveyksiä. Alueiden kehittäminen yhtenäisten periaatteiden mukaan, ominaispiirteet huomioon ottaen, rauhoittaa katutilaa kaupunkikuvallisesti. Tarkastelussa kaupunkitilallisia keinoja jalankulkuympäristön viihtyisyyden parantamiseen

on esimerkiksi katuvihreän lisääminen, pinnoitteiden yhtenäistäminen ja aikakauden huomioon ottaminen ja merkkirakennusten korostaminen katukuvassa. Tarkastelun lähtökohtana on, että Kaivokadulta poistuu läpiajo ja ympäristö muokataan jalankulkupainotteisemmaksi. Kaivokadun muutos on erillinen asema-kaavalla hyväksyttävä päätösasia.

Liikenteen uudelleenjärjestelyn myötä jalankululle on enemmän tilaa. Kaupunkikuvallisesti muutos korostaa jalankulkijan asemaa. Kadun reunoille muodostuu miellyttäviä ja kiinnostavia oleskelualueita. Väljässä vehreyden rajaamassa ja korkealaatuisessa kaupunkitilassa on tilaa sekä kiireelle että kiireettömyydelle. Alueen muuttaminen kävely- ja oleskelupainotteisemmaksi merkitsee paikoitellen merkittävää muutosta Helsingin ydinkeskustan kaupunkikuvaan. Historiallisella ruutukaava-alueella on puistoja ja puistokatuja lukuun ottamatta hyvin vähän muita istutuksia. Kasvillisuuden lisääminen katutilaan pehmentää alueen ilmettä ja tuo kontrastia kiviseen ja rakennettuun ympäristöön. Kulttuuriperinnön kannalta

muutos mahdollistaa uudenlaisen tulkinnan historiallisesta keskusta-alueesta ja antaa tilaa kokea kaupunki hitaammin, jalankulkijan näkökulmasta. Muutoksen myötä alueen identiteetti muotoutuu uudelleen. Kaupunkitila ei ole enää vain siirtymisen paikka, vaan siitä tulee osa julkista oleskelu- ja kohtausympäristöä. Tämä tuo mukanaan uudenlaisia aktiiviteetteja, jotka rikastuttavat alueen käyttöä. Kaupunkikuvassa korostuu viihtyisyys ja historialliset rakennukset avautuvat uuden kaupunkielämän taustaksi. Muutosta ei kuitenkaan voida tehdä kaikille kaduille, vaan tarkastelun pohjalla on ollut ympäristöhistoriallinen selvitys. Vanhimpia ja arvokkaimpia julkisia ulkotiloja tulee vaalia, jotta ympäristö pysyy kerroksellisena, tunnistettavana ja omaleimaisena sekä Helsingin identiteettiä vahvistavana.

Keskustan katujen ympäristöhistorialliseen selvitykseen pohjautuvassa ominaispiirreselvityksessä keskusta voidaan jakaa viiteen eri kokonaisuuteen. Eteläsataman ympäristökokonaisuudessa Kauppatori siihen liittyvine katuineen on erityisen arvokas alue. Empirekeskustan

vaaleasävyisten julkisivurintama ja kivetty tori etualalla on osa Helsingin merellistä kansallismaisemaa. Kauppatorin kivisen ja Esplanadin puiston vihreyden muodostama kontrastinen aksiaalisommitelma on vaalittava ominaispiirre, jonka vuoksi Kauppatorin alueelle ei esitetä istutuksia. Esplanadin katuakselit, puistoalueet ja julkisivujen rajaama tila ovat erityisen arvokas kokonaisuus, koska se pohjautuu Helsingin keskustan varhaisimpaan asemakaavaan. Rantaan saavuttaessa avoimet näkymät merelle pidetään avoimina. Alueen yhtenäisyyttä ja arvoa parannetaan yhdenmukaistamalla kiveyspintoja. Suunnittelussa pyritään mahdollisimman suoralinjaisiin reunakivilinjoihin ja pyörätielinjauksiin.

Aleksanterinkadulle ja sen poikkikaduille ominaista ovat vapaat katulinjoja pitkin kulkevat näkymälinjat. Poikkikatujen päätteinä on maamerkkirakennuksia ja Esplanadin puisto. Alueella on joitakin katupuita, kuten Mikonkadun pohjoisosan katupuut Aikatalon ja Rautatientorin kohdalla. Fabianinkadun, Kluuvikadun ja Mikonkadun identiteettiä ja yhdenmukaisuutta kehitetään uusittavien katupinnoitteiden avulla. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että katu ympäristön viihtyisyyttä kehitetään sen luoteeseen

soveltuvien istutusaiheiden avulla sekä istuimia tai istuinryhmiä lisäämällä. Katutilaan on mahdollista sijoittaa yksityistä terassitoimintaa, mutta yksityisen ja julkisen oleskelun tilan suhteen tulee olla tasapainossa. Erityisesti katujen osuudet risteyskohtien tuntumassa tulee olla luonteeltaan avoimia ja julkisia.

Kaartinkaupungille tyypillisiä ominaispiirteitä ovat umpikorttelit sekä Empirekeskustan koordinaatistoa noudattelevat pitkät, pohjoiseteläsuuntaiset katulinjat, joita pitkin avautuvat vapaat näkymälinjat. Katunäkymien päätteinä ovat maamerkkirakennukset ja muut pääteaiheet. Tonttijako perustuu Helsingin ensimmäiseen asemakaavaan. Korttelirakenne on epäsäännöllinen alueen topografian vuoksi. Rakennuskanta on valmistunut pääosin ennen 1970-lukua. Kaupunkirakennetta jäsentää Kasarmitori, joka on yksi Helsingin keskustan paraatiauksioista. Katutilan pinnoitemateriaaleissa asfaltti on tyypillinen jalkakäytävien päällysteenä, ajoradat ovat monin paikoin säilyneet nupukivipäällysteisinä. Reunakivilinjat ovat suorina. Kasarmitoria kehitetään avoimena kaupunkitilana, jota voidaan käyttää tapahtumakäytössä. Katukiveyksiä yhtenäistetään. Ylijatketut jalkakäytävät ja pihakadut muuttavat nykyistä

katutilaa, mutta niiden järjestelyissä otetaan huomioon alueen ominaispiirteet. Poikkikaduille on tutkittu sijoitettavaksi puita ja matalampia istutusalueita. Erityisesti Rikhardinkadun kirjaston edustalle on ideoitu perheitä ja lapsia huomioivaa ympäristöä, joka samalla merkitsee kirjaston sisäänkäynnin kohtaa visuaalisesti.

Kaivokadun ympäristön, Rautatientorin, Asema-aukion ja Kaisaniemenkadun keskeinen rooli on kaupunkiin saapumisen ja siellä orientoitumisen miljöönä. Rautatieaseman näkyvyys ja sen hallitseva rooli kaupunkikuvassa on keskeinen vaalittava ominaispiirre. Rakennettu ympäristö on kerroksellista. Jalkakäytävillä on paikoitellen rakennuksiin liittyviä historiallisia katukiveyksiä. Keskeisiä näkymälinjoja ovat näkymä Kaisaniemenkadulta Ateneumille sekä Ateneumin ja Kansallisteatterin välinen aksiaalisommitelma, joita vahvistetaan. Rautatientoria kehitetään avoimena ja monikäyttöisenä, ympäröiviin katutiloihin saumattomasti liittyvänä historiallisena monumentaaliaukiona. Katujen pinnoitetta uusitaan koko kaupunkitilakokonaisuus huomioon ottaen. Kaisaniemenkadun katutilaan tuodaan istutuksia viihtyisyyden parantamiseksi.

Kaisaniemenkadun eteläpuoliset korttelit muodostavat oman kokonaisuutensa, jossa Yliopistokatu on keskeinen kaupunginosia yhdistävä Aleksanterinkadun ja Esplanadien suuntainen katuakseli. Kadun vapaata näkymälinjaa vaalitaan, vaikka siihen on esitetty kadun jäsentelyyn ja kasvillisuuden lisäämiseen liittyviä muutoksia. Yliopistokadun katupäälysteet uusitaan yhtenäisemmiksi. Porthanian edusaukion ja Fabianinkadun jalkakäytävien historialliset, rakennuksiin liittyvät jalkakäytävien kiveykset suunnitellaan osaksi kadun kokonaisuutta. Alueen jalankulkuympäristöä kehitetään ja istutusaiheita lisätään soveltuviin paikkoihin katutilaan. Pyörä- ja sähköpotkulautapysäköinti järjestetään kaupunkikuvallisesti laadukkaalla tavalla.

Vaikutukset viher- ja virkistysverkostoon

Toimenpiteiden toteuttaminen vahvistaa Helsingin viher- ja virkistysverkoston rungon pääelementteihin kuuluvan Keskuspuiston vihersormen pohjoiseteläsuuntaisen pääreitin jatkuvuutta kohdassa, jossa laaja puistoympäristö muuttuu keskustan tiiviiksi rakennetuksi ympäristöksi. Keskustan itä-länsisuuntainen kävely-yhteys Salomonkadun akselilta

Paasikivenaukion, Mannerheiminaukion ja Postikadun kautta rautatieasemaa ympäröiville aukioille ja Kaivokadun kautta Keskuskadulle selkeytyy. Aukiomainen jalankulkualue laajenee rautatieaseman ympäristössä merkittävästi. Ajoneuvoliikenteen aiheuttamat melu- ja hiukkaspäästöt vähenevät ja nopeakulkuisen liikenteen rajaamat ahtaat kävelytilat voidaan suunnitella istutusten reunustamiksi kulkualueiksi, jossa on myös runsaasti tilaa istuskeluun ja oleskeluun. Keskuspuiston pääreitin eteläisin osa muodostuu katutilassa kulkevasta reitistä, johon katutilaan liittyvät historialliset puistot liittyvät. Erottajan kehittäminen vehreämmäksi vahvistaa yhteyden liittymistä liikekeskustan alueelle Erottaja-aukion, Keskuskadun ja rautatieaseman ympäristön kautta Töölönlahdelle.

5.5 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueellinen tarkastelu liikenne- ja kaupunkitilan osalta on ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkovalmistelua. Järjestelmäsuunnitelman elinvoimavaikutusten arviointiin sisältyi tutkimuskirjallisuuskatsaus kaupunkisuunnittelun ja etenkin katutilamuutosten vaikutuksista alueen elinvoimaan. Kirjallisuudesta tunnistettiin kaksi päävaikutusmekanismia: saavutettavuus- ja viihtyisyysmuutokset. Saavutettavuus ja viihtyisyys vaikuttavat alueelle saapuvien ihmisten määrään ja viihtyisyys myös siihen, miten pitkään alueella viivytään. Tarkastelun vaikutuksia talouteen ja elinkeinoihin arvioidaan tämän tutkimuskirjallisuuden perustuvan kehikon avulla.

Toimenpiteet vaikuttavat positiivisesti alueen viihtyisyyteen katuvihreän lisäämisen, paikalliskatujen rauhoittamisen sekä katu ympäristön laatuun, kuten istuimien ja pintamateriaalien laatuun tehtävien parannusten kautta. Paikalliskatujen rauhoittaminen parantaa kadun viihtyisyyttä, kun autoliikenteestä aiheutuu vähemmän haittavaikutuksia esimerkiksi melun ja lähipäästöjen muodossa, ja etenkin ihmisten kokemukset ääniympäristöstä ja

saasteille altistumisesta paranevat. Myös autoliikenteen aiheuttaman estevaikutuksen väheneminen ja sen myötä jalankulkijan turvallisuuden tunteen paraneminen lisäävät katujen viihtyisyyttä. Toimenpiteet luovat paremmat edellytykset niin julkisten paikkojen kuin terassien käytölle ja siten potentiaalia kävelijä- ja oleskelijamäärien kasvulle. Viihtyisyyden paranemisesta hyötyvät etenkin yritykset, joiden asiakasvirta koostuu ohikulkijoista tai ne voivat hyödyntää katutilaa asiakaspaikkoina.

Saavutettavuuden osalta muutokset ovat pieniä eikä niillä arvioida olevan alueen yrityksiin merkittäviä vaikutuksia. Matka-aikamuutokset ja liikenteen siirtymät ovat pieniä. Toimenpiteiden vaikutukset matkamääriin ovat hyvin vähäisiä, noin – 7 000 matkaa vuodessa vähemmän kaikki kulkumuodot huomioiden. Käytännössä automattoja on hieman vähemmän, kun taas joukko- ja pyöräliikennematkoja hieman enemmän. Vertailun vuoksi Kaivokadun joukkoliikennekadun saavutettavuusmuutokset liikennemallilla arvioituna kasvattavat matkamäärää keskustaan noin 400 000 matkalla vuodessa kaikki kulkumuodot

huomioiden. Muutokset matkamääriin ovat niin pieniä, että ne voidaan katsoa mahtuvan liikenne-mallinnuksen virhemarginaaliin. Myös Kaivokadun aiheuttamat matkamäärämuutokset ovat vähäisiä. Liikennemalli arvioi saavutettavuus- ja matkamäärämuutoksia perustuen ainoastaan kysynnän (maankäyttö) ja tarjonnan (liikenneverkko) väliseen suhteeseen, eikä se huomioi ollenkaan alueen viihtyisyyden kohenemisen vaikutuksia alueelle kohdistuvan matkamäärän arvioinnissa.

Toimenpiteillä on positiivisia vaikutuksia kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Kävely- ja joukkoliikennesaavutettavuuden ja sitä kautta jalankulkijamäärien kasvusta hyötyvät ennen kaikkea liikkeet, jotka tarjoavat korkean asiointitiheyden palveluita ja kulutushyödykkeitä. Tällaiset toimijat hyötyvät usein korostetun paljon ns. output sharingistä – toisten toimijoiden asiakkaiden luomasta liiketoimintapotentiaalista – ja siksi pyrkivät sijoittumaan muiden liikkeiden läheisyyteen.

Suurista jalankulkijamääristä suhteessa enemmän hyötyvät yritykset hyötyvät myös kaupunkiympäristön viihtyisyyden paranemisesta, mikäli tämä kasvattaa vierailuiden ja viipymien määrää. Merkittävä osuus Kluuvin ja Kaartinkaupungin toimijoista on tällaisia. Mahdollisuudet levittää esimerkiksi ravintolatoimintaa katutilaan voivat liiketoimintapotentiaalin lisäksi myös vaikuttaa koettuun viihtyisyyteen.

Yksi tarkastelun keskeisimmistä parannuksista kaupunkitilan viihtyisyyteen on katuvihreän lisääminen. Tutkimusten mukaan investoinnit katuvihreään luovat yhteiskunnallista arvoa etenkin tiiviin kaupunkirakenteen alueilla, mikä näkyy mm. positiivisena vaikutuksena kiinteistöjen arvoissa (esim. Han et al., 2024).

Yritykset, joiden myymät hyödykkeet ovat suurikokoisempia, suurten kertaostosten liikkeet, ja laajalta maantieteelliseltä alueelta kuluttajia houkuttelevat toimijat korostavat usein autosaavutettavuuden ja pysäköinnin merkitystä. Verkkokauppa on kuitenkin hämärtänyt rajoja esimerkiksi show room -konseptien myötä. On myös muita yksittäisiä toimijoita, joiden asiakashankinnassa henkilöautosaavutettavuus korostuu. Näihin toimijoihin

saavutettavuusmuutokset voivat vaikuttaa negatiivisesti etenkin, jos yritysten toimintaperiaate säilyy samana ympäristön ja alueen saavutettavuuden muuttuessa. Negatiivisten saavutettavuusmuutosten mittaluokka on kuitenkin erittäin pieni.

Toimenpiteiden myötä alueelta poistuu muutamia kymmeniä kadun varren asiointipysäköintipaikkoja. Pysäköintipaikkojen muutokset voivat vaikeuttaa osan asiakkaiden saapumista autolla keskustaan, mutta toisaalta maanalaisten pysäköintipaikkojen kapasiteetti (noin 7 000 paikkaa) on huomattavasti suurempi kuin kadun varren vyöhykepysäköinnin tarjoamien paikkojen (noin 450 asiointipysäköinti-paikkaa, joista poistuisi muutama kymmen). Tulevaisuudessa maanalaisen pysäköintipaikkojen saavutettavuutta pyritään parantamaan erillisellä keskustan huoltotunnelin hankkeella, jonka myötä maanalaisiin laitoksiin pääsisi ajamaan nykyistä sujuvammin.

Toimenpiteillä ei ole juurikaan vaikutusta logistiikka-alan toimijoihin matka-aikojen tai kustannusten osalta, sen sijaan uudet kuormauspaikat voivat helpottaa kuormaus- ja huoltotoimenpiteiden suorittamista. Uusia kuormauspaikkoja toteutettaisiin noin 14 kpl ja kun huomioidaan

alueelta poistuvat kuormauspaikat, on uusia paikkoja yhteensä 10 kpl. Kuormauspaikkojen lisäksi kuormaus on mahdollista myös pysäköintikiellon alueella, mutta kuormauspaikka on helpommin löydettävissä ja esimerkiksi Esplanadin kokeilun yhteydessä tehtyjen havainnointien perusteella kuormauspaikoilla esiintyy myös vähemmän väärinpysäköintiä.

Yhteenvedona voidaan todeta, että toimenpiteiden saavutettavuus- ja viihtyisyydenmuutokset vaikuttavat eri tavoin eri toimialan yrityksiin ja kiinteistöjen kysyntään eri käyttötarkoituksissa. Muutokset kohdistuvat yrityksiin eri tavoin myös niiden keskeisistä sidos- ja asiakasryhmistä sekä mikrosijainnista riippuen. Kaiken kaikkiaan vaikutukset alueen talouteen ja elinkeinoihin ovat maltillisia. Vaikutukset alueen elinkeinoihin ja talouteen ovat kokonaisuudessaan pieniä, mutta positiivisia, kun huomioidaan kaikkien osa-alueiden yhteisvaikutukset saavutettavuuden, viihtyisyyden, logistiikan ja pysäköinnin osalta.

5.6 Vaikutukset kunnallistekniikkaan

Toteuttavuustarkastelu osoitti, että katuvihreän lisääminen tarkastelualueelle edellyttää tapauskohtaisesti kunnallistekniikan sijoittelun tiivistämistä sekä johtosiirtoja. Tarkempi johtosiirto- ja vesihuoltosuunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnittelun yhteydessä, jolloin katuvihreän lisäämisen edellytykset varmistuvat.

Katupuun edellyttämän tilavaatimuksen järjestäminen voi edellyttää minimietäisyysvaatimuksista poikkeamista. Kunnallistekniikkaa voidaan tarvittaessa joutua sijoittamaan minimietäisyysvaatimuksia lähemmäksi muista rakenteista, kuten rakennusten perustuksista, muista verkostoista tai puun juuristosta. Mitoitusvaatimuksista poikkeaminen tulee tarkastella seuraavissa suunnitteluvaiheissa tapauskohtaisesti.

Johtosiirroista ja kustannusvaikutuksista sovitaan johtojen omistajien ja operaattoreiden kanssa katu- ja rakennussuunnittelun yhteydessä.

6. Tarkastelun materiaali



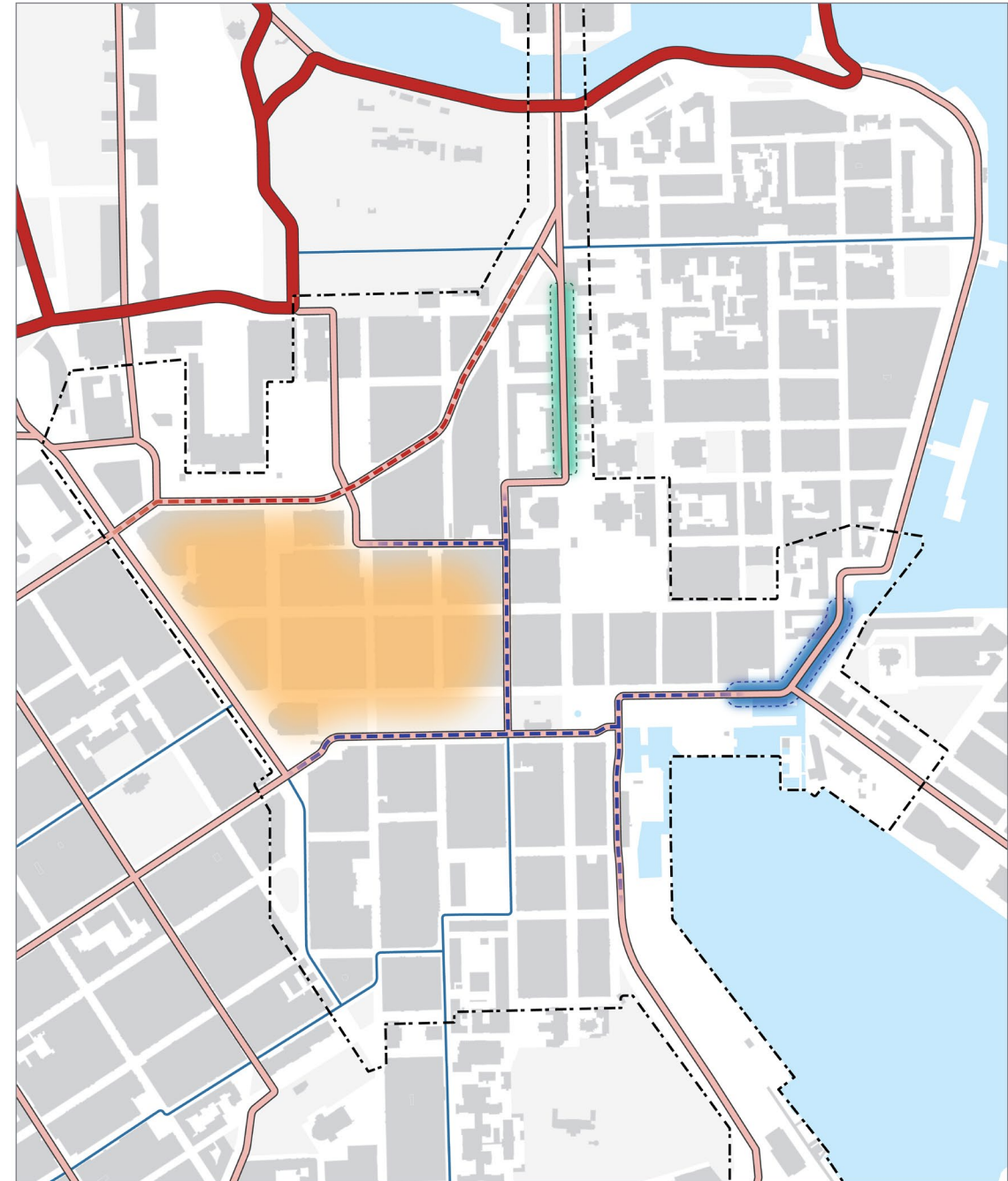
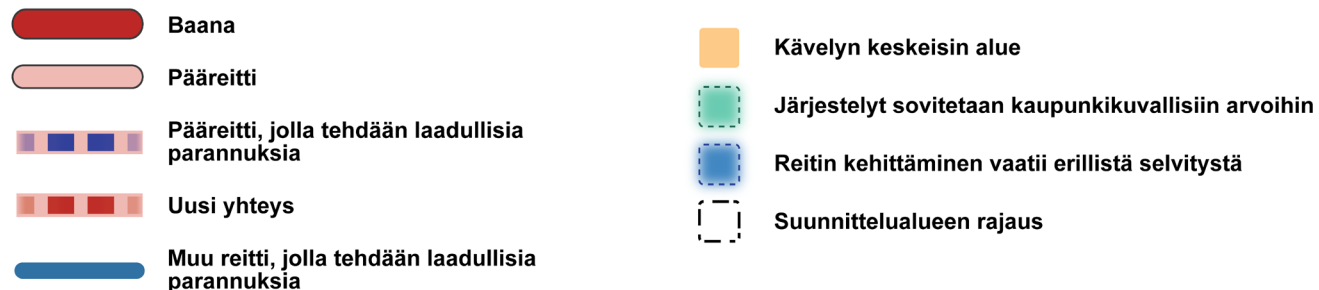
Koko alueen tarkastelut

Pyöräliikenteen verkko

Pyöräliikenteen verkko on edelleen katkonainen ja tarkastelualueella pyörällä liikkuvan täytyy tietää tarkoin, mitä kautta määränpään kulkee turvallinen reitti. Suurimpia katkoksia pyörätieyhteisissä 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
- Kaartin kaupungissa ei pääyhteyksiä. Fabianinkadulta Kasarmikadulle kulkevan reitin ajoradalla pyöräilyn edellytyksiä parannetaan
- Kauppatorin alueen pyöräliikenteen pääreittiin tehdään laadullisia parannuksia erottelemalla jalankulku ja pyöräliikenne selvemmin sekä lisäämällä odotustilaa pyöräliikenteelle



Varaudutaan HSL:n bussiliikenteeseen Unioninkadulla ja Kauppatorin ympäristössä. Bussin reitti ja pysäkkien sijainnit ohjeellisia.

Kaartinkaupungin joukkoliikennesaavutettavuutta idästä pyritään parantamaan reitittämällä bussilinja Hämeentietä ja Unioninkatua pitkin Kaartinkaupunkiin.

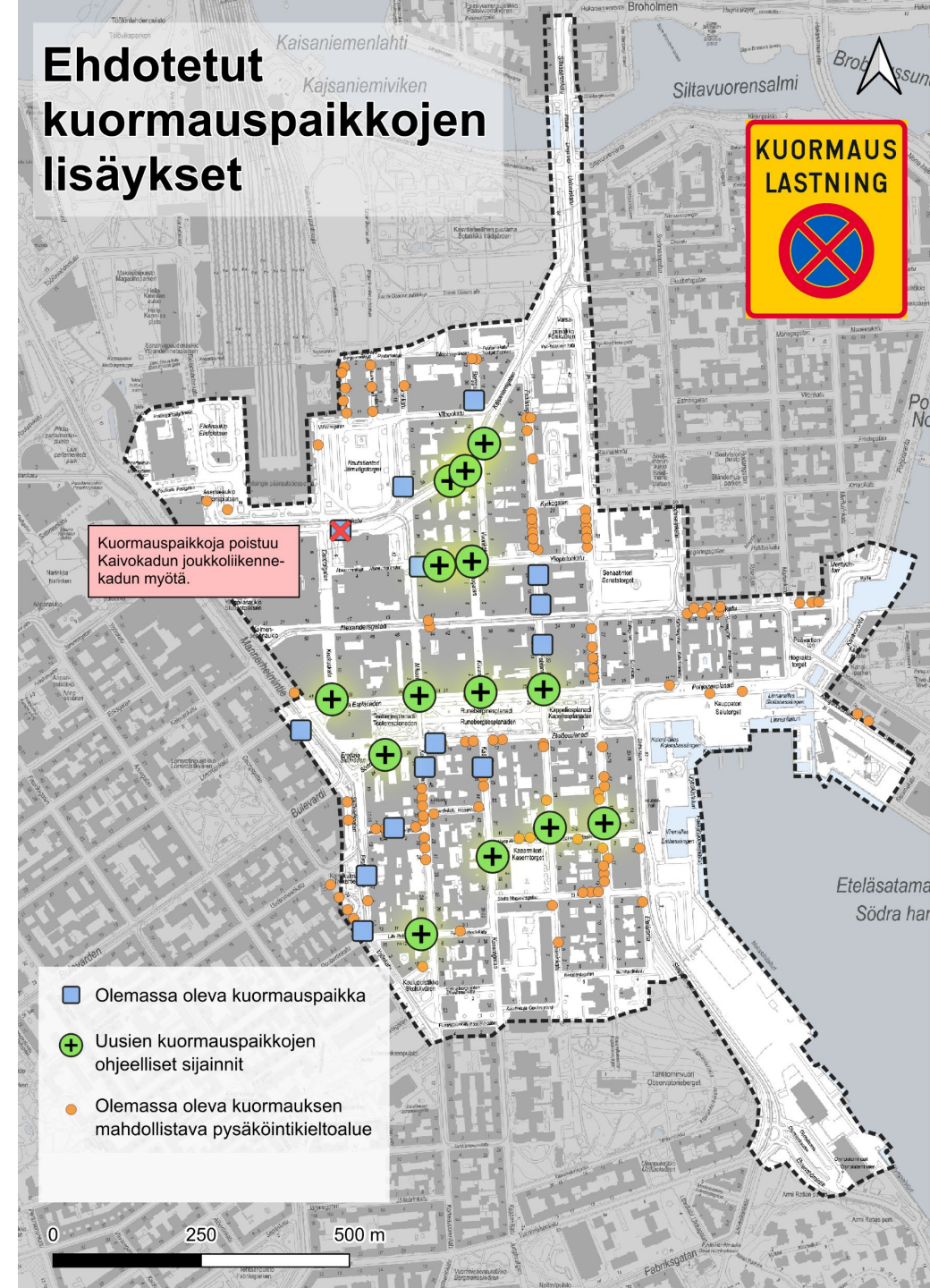
Tarkastelussa tunnistettiin tarve parantaa Kaartinkaupungin saavutettavuutta joukkoliikenteellä Helsingin sisäisillä matkoilla ja seudullisesti. Pitkähkö kävelyetäisyys juna- ja metroasemista kutistaa aluetta, joka on saavutettavissa joukkoliikenteellä houkuttelevan matka-ajan puitteissa. Kaartinkaupunkiin kulkevat nykyisin raitiolinjat 2 ja 10, joiden palvelualue rajoittuu pääosin läntisen kantakaupungin alueelle. Suoraviivainen joukkoliikenneyhteys Hakaniemen suunnasta puuttuu kokonaan.



Uusien kuormauspaikkojen ohjeelliset sijainnit

- Kluuviin sijoitetaan kuormauspaikkoja 9 kpl, joista 3 sijoittuu Kaisaniemenkadulle, 2 kpl Yliopistonkadulle ja 4 kpl Pohjoisesplanadille
- Kaartinkaupunkiin sijoitetaan kuormauspaikkoja 5 kpl, joista 1 sijoittuu Eteläesplanadille, 1 Kasarmikadulle, 1 Pienelle Roobertinkadulle, 1 Fabianinkadulle sekä 1 Unioninkadulle
- Poistuvia kuormauspaikkoja on Kaivokadun joukkoliikennekadun järjestelyiden myötä 4 kpl, jolloin uusia kuormauspaikkoja on 10 kpl
- Kuormauspaikat on sijoitettu huomioiden olemassa oleva kuormauspaikkojen ja pysäköintikieltoalueiden muodostama verkosto, vähittäistavarakauppojen ja ravintoloiden sijainnit sekä yritysten vuorovaikutuksessa esittämät toiveet.

Helsinki







Katuvihreän verkosto

Katupuita mahdollista lisätä:

- Kluuvikadulle
- Mikonkadulle
- Vuorikadulle
- Rikhardinkadulle
- Erottajankadulle pohjoisosaan
- Kaisaniemenkadulle eteläosaan
- Kasarmikadulle Kasarmitorin kohdalle
- Pienelle Roobertinkadulle läntiseen osaan

Matalaa katuvihreää on mahdollista lisätä:

- Yliopistonkadulle
- Ludviginkadulle
- Pienelle Roobertinkadulle itäiseen osaan
- Erottajankadulle eteläosaan
- Kasarmikadulle Pohjoiseen Makasiinikatuun asti
- Pohjoiselle Makasiinikadulle itäiseen osaan
- Fabianinkadulle
- Aleksanterinkadulle (istutusaltaat)
- Kaisaniemenkadun pohjoisosaan

-  Alueet, joihin on mahdollista istuttaa katupuita
-  Alueet, joihin on mahdollista lisätä matalia istutuksia
-  Alue, johon katuvihreää tuodaan isoilla liikuteltavilla istutusaltailla
-  Alue, jonka suunnittelu on käynnissä



Kohdekohtaiset liikennetarkastelut




Kohdekohtaiset kaupunkitilatarkastelut ja kehittämissperiaatteet


Pääverkon kadut

1-suuntaiset 2-suuntaiset



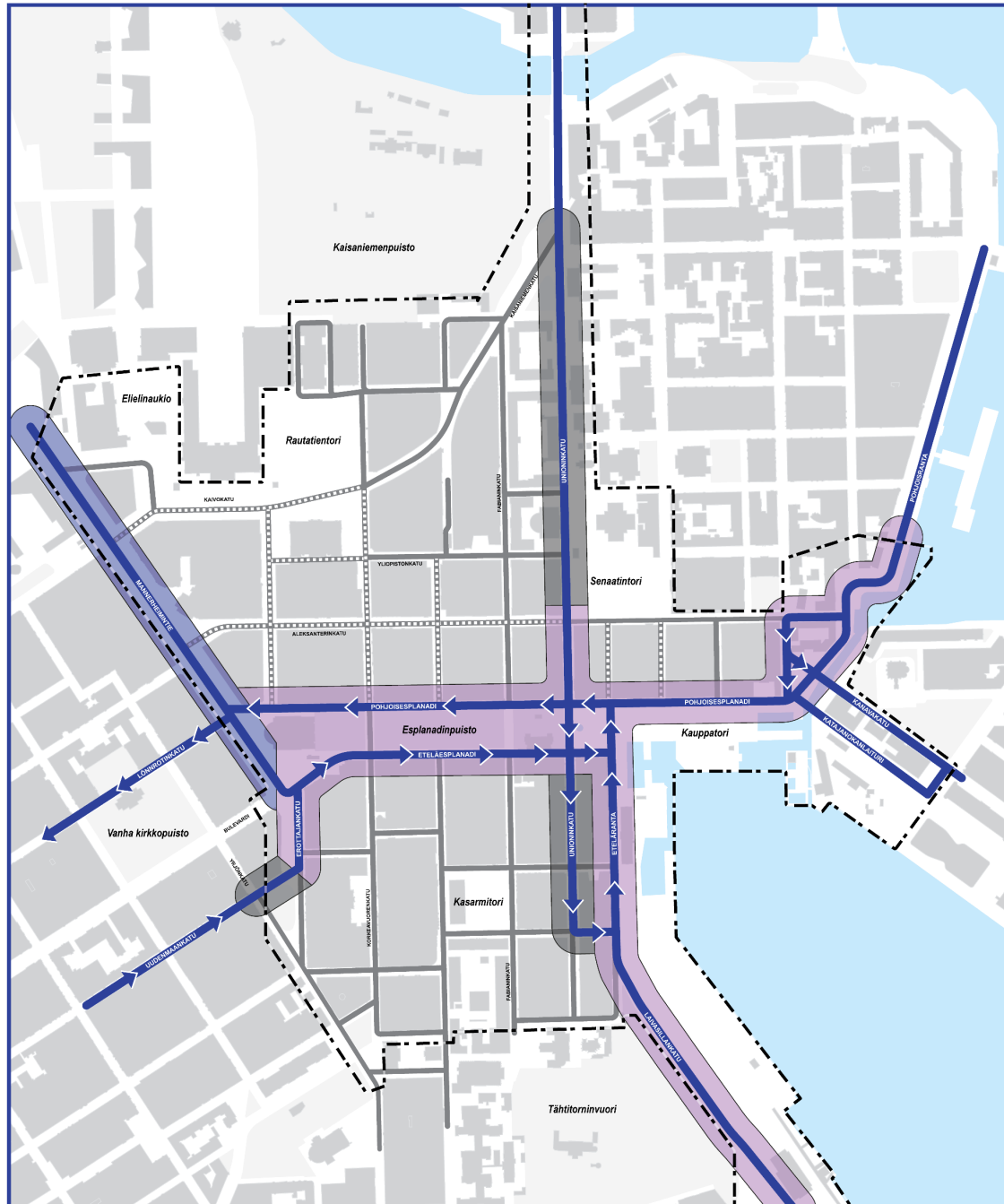
Katujen suuntaisuudet esitetty vain pääverkon katujen osalta.

-  Kohdekohtainen liikennetarkastelu
-  Ratkaistaan toisessa tarkastelussa
-  Kehittämisperiaatteet olemassa

 Kävely- tai joukkoliikennekatu

 Paikalliskatu tai pihakatu

 Tarkastelualueen rajaus



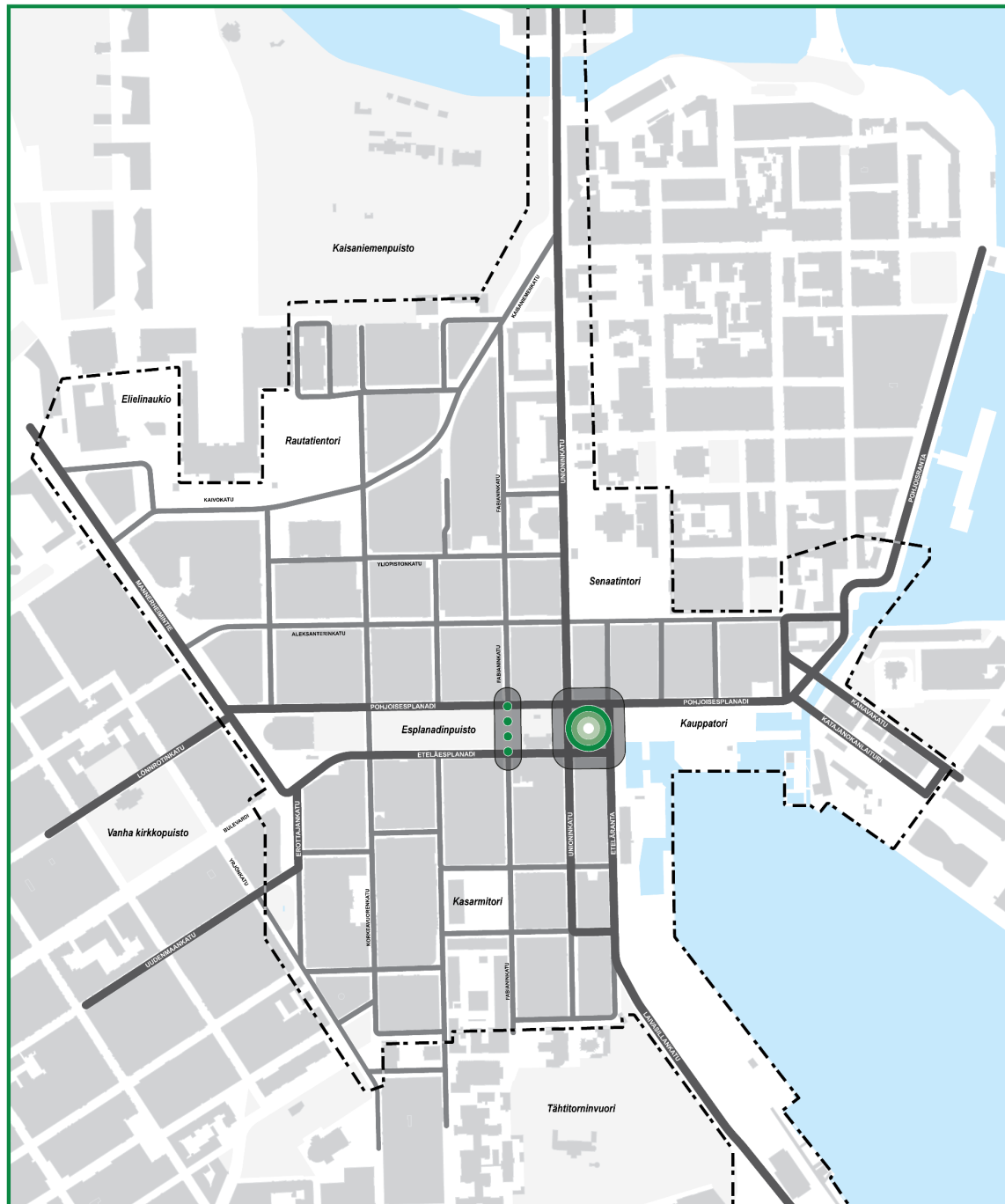
Pääverkon kadut, kehittämisperiaatteet kaduille, josta ei ole kohdekohtaista tarkastelua

1-suuntaiset 2-suuntaiset

  Pääverkon kadut

	Katuvihreä	Istumismahdollisuudet	Yksi- vai kaksisuuntainen	Kaistamäärä ja -mitoitus	Joukkoliikenne	Pyöräliikenne	Kaupunkikuva
Unioninkatu (välillä Kaisaniemenkatu-Aleksanterinkatu)	Ei katuvihreää	Ei	Säilyy kaksisuuntaisena	1+1	Mahdollinen uusi bussilinja idästä	Pyöräliikenteen pääreitti Kirkkokatuun asti	Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että kadu on osa pitkää näkymälinjaa ja katuakselia sekä kadun historiallisesti arvokas pinnoite
Unioninkatu (välillä Eteläesplanadi-Pohjoinen Makasiinikatu)	Ei katuvihreää	Ei	Säilyy yksisuuntaisena kohti etelää	2 kaistaa yhteen suuntaan	Mahdollinen uusi bussilinja idästä		Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että kadu on osa pitkää näkymälinjaa ja katuakselia sekä kadun historiallisesti arvokas pinnoite
Unioninkatu (välillä Pohjoinen Makasiinikatu-Eteläinen Makasiinikatu)	Ei katuvihreää	Ei	Säilyy yksisuuntaisena kohti etelää	Selvitetään toisen ajokaistan poistamista. Toinen kaista päätetään jo ennen Pohjoisen Makasiinikadun risteystä (risteyksen pohjoispuolella)	Ei		
Uudenmaankatu (välillä Yrjönkatu-Erottajankatu)	Ei katuvihreää	Ei	Säilyy kaksisuuntaisena	1+1	Ei joukkoliikennettä		

Aukiot ja kävelykadut



Aukio



Kävelykaduksi muutettava katuosuus



Kehittämisperiaatteet olemassa



Muu katuverkko



Pääverkon katu

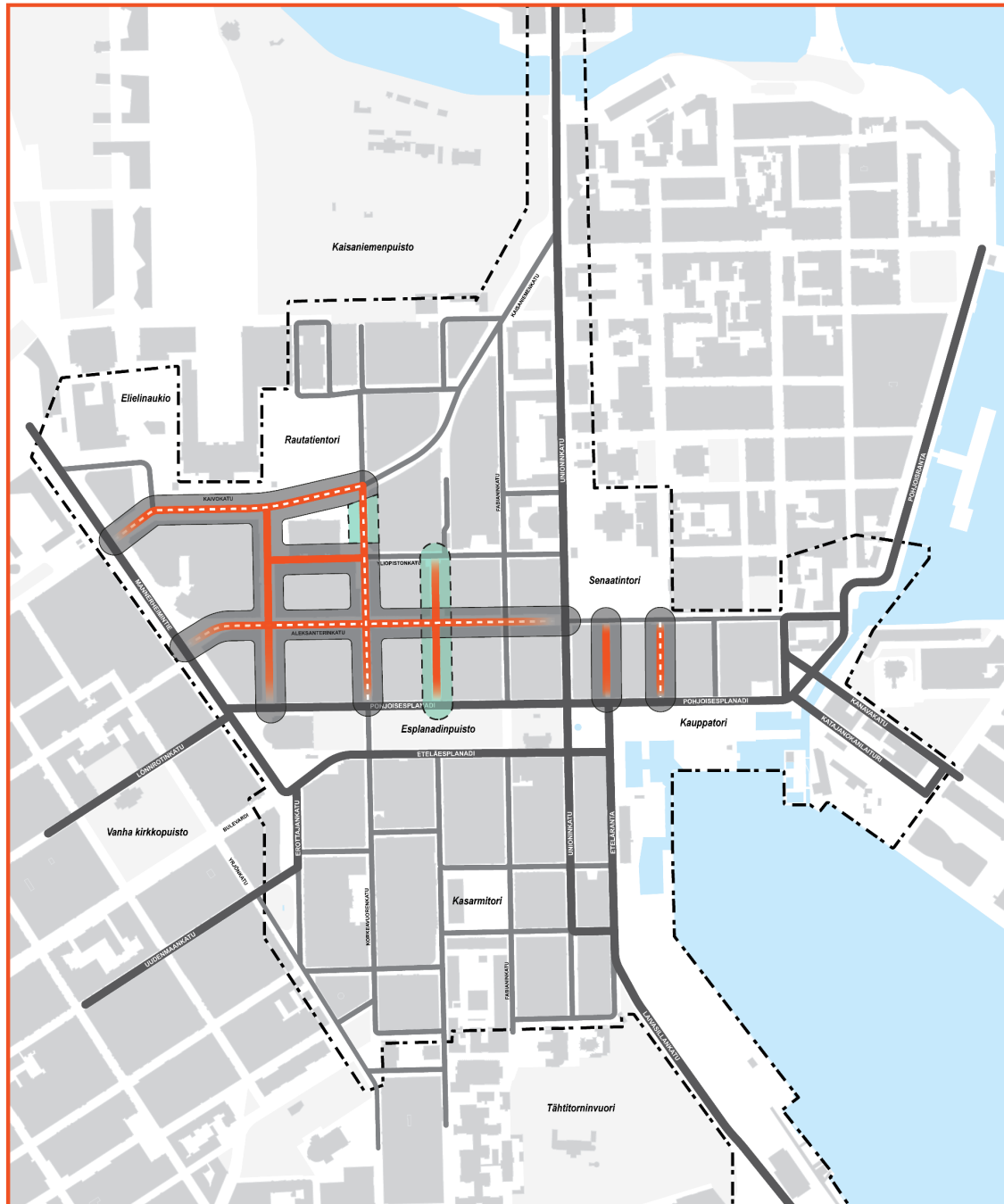



Tarkastelualueen rajaus

Aukiot ja aukiomaiset kävelykadut: Kehittämisperiaatteet kaduille, joista ei ole kohdekohtaista tarkastelua

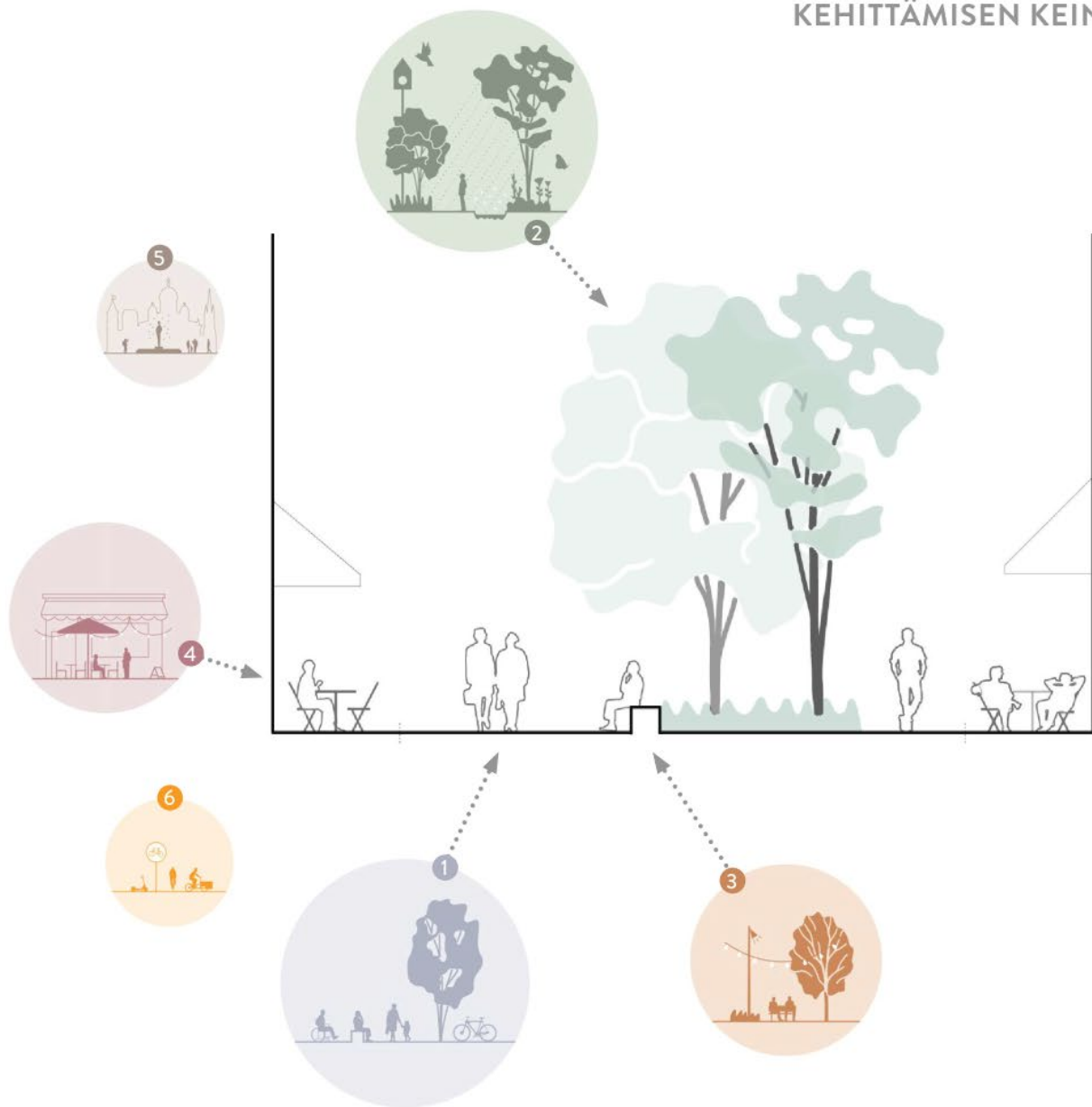
	Katuvihreä	Istumismahdollisuudet	Terassit	Kaupunkikuva
Fabianinkatu (Pohjoisesplanadi- Eteläesplanadi)	Ei katuvihreää	Ei	Ei terasseja	Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että katu on osa pitkää näkymälinjaa ja katuakselia
Kauppatori (Havis Amandan osuus)	Ei katuvihreää	Yksittäisiä istuimia	Terassiohjeen mukaan siten, että sijoittelussa ja koossa huomioidaan myös julkinen oleskelu	Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että katu on osa pitkää näkymälinjaa ja katuakselia

Kävelykadut & joukkoliikennekadut



-  Kävelykatu
-  Joukkoliikennekatu
-  Kohdekohtainen kaupunkitila- ja liikennetarkastelu
-  Kehittämisperiaatteet olemassa
-  Paikalliskatu
-  Pääverkon katu
-  Tarkastelualueen rajaus

VIIHTYISÄT KÄVELYKADUT KEHITTÄMISEN KEINOT



- 1 Kävelykatujen yleisilme on yhtenäinen ja korkealaatuinen. Pintamateriaalit luovat kadulle tunnistettavaa ilmettä ja viestivät selkeästi jalankulkijan prioriteetista.
- 2 Katupuita, monilajisia istutuksia ja viherpintaa lisätään kaupunkikuvallisesti ja teknisesti soveltuviin paikkoihin parantamaan mikroilmastoa ja hulevesien hallintaa. Vihreä kerrosellisuus tukee ekologisia tavoitteita ja tekee kävelyympäristöstä viihtyisämmän.
- 3 Kävelykaduille tuodaan monipuolisia oleskelupaikkoja, kuten penkkejä, pienimuotoisia taskupuistoja ja sesonkikasvillisuutta, jotka kutsuvat pysähtymään ja kohtaamaan. Kaupallisten istuskelupaikkojen, kuten terrassien, rinnalla tarjotaan riittävästi julkisia ja maksuttomia istumapaikkoja, jotta katutila on kaikkien käytettävissä. Toimintojen ja kalusteiden selkeät sijoittamisperiaatteet luovat harmonisen ilmeen: julkiset oleskelupaikat sijoittuvat erityisesti sisääntulo- ja aukiomaisiin kohtiin, kun taas terrassit tukeutuvat julkisivuihin. Korkealaatuiset kalusteratkaisut sekä valaistus parantavat kävelykatujen käytettävyyttä ja viihtyisyyttä erityisesti ilta- ja pimeän ajan aikana.
- 4 Katutapahtumat, taide ja pop-up-toiminta mahdollistetaan soveltuvilla kaduilla siten, että katutila säilyy avoimena, turvallisena ja helposti käytettävänä.
- 5 Katujen kulttuurihistoria ja ominaispiirteet tehdään näkyväksi säilyttämällä ja korostamalla näkymiä, maamerkkejä ja julkisivuaiheita. Historialliset elementit integroidaan hienovaraisesti moderniin, esteettömään ja käyttäjäystävälliseen ympäristöön.
- 6 Kävelykadut liitetään selkeästi osaksi laajempaa kestävän liikkumisen ja opastuksen verkostoa, jotta reitit ovat helposti hahmotettavissa. Pyörä- ja skuuttipysäköinti sijoitetaan harkiten ja pääosin pieninä, hajautettuina yksikköinä, jotka on helpompi sovittaa kaupunkitilaan. Näin asiointi on sujuvaa ilman, että jalankulun pääreitit tukkeutuvat tai katutilan ilme rikkoutuu.

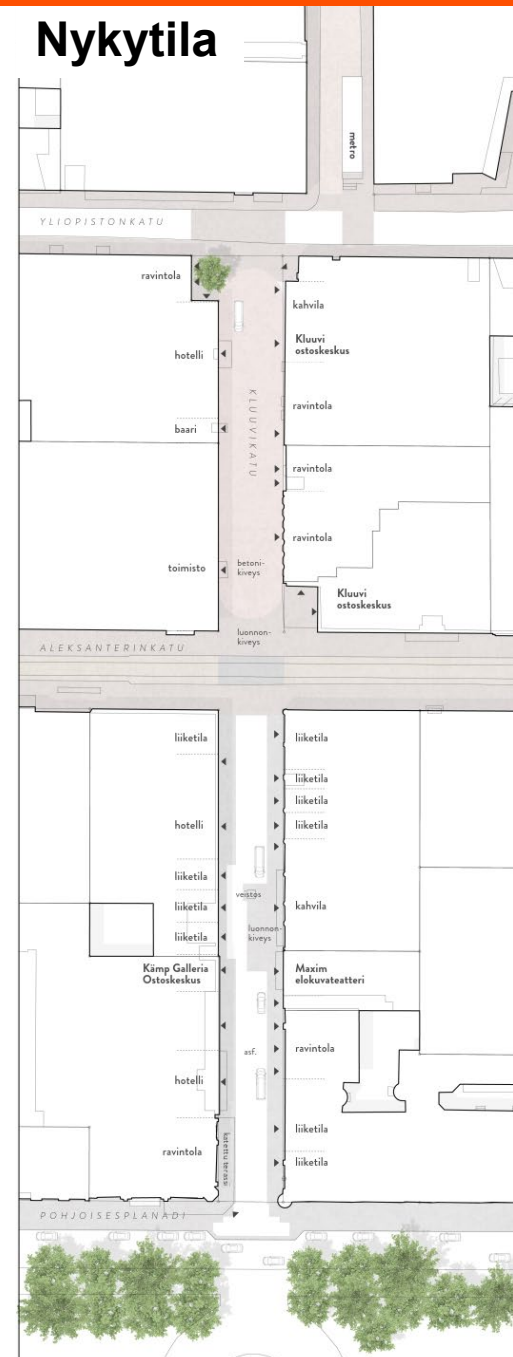
Kluuvikatu

Kluuvikatu on olemassa oleva Helsingin liikekeskustassa sijaitseva kävelykatu, jota kehitetään viihtyisämmäksi lisäämällä kadulle puita sekä lisäämällä kadun varren rakennusten eteen lisää terasseja mahdollistavaa tilaa. Myös kadun pinnoite on tarkoitus uusia laadukkaammilla luonnonkivimateriaaleilla. Tavoitteena on, että Aleksanterinkadun poikkikadut, kuten Kluuvikatu, tarjoavat runsaasti tilaa jalankululle ja houkuttelevat pysähtymään ostosten ja kaupunkielämän lomassa.

Uudet katupuut luovat viihtyisyyttä, rytmiiä ja tunnistettavaa luonnetta katu ympäristöön, tehden kaupunkitilasta miellyttävämmän ja inhimillisemmän. Samalla katupuut luovat myös miellyttävää pienilmastoa. Yhtenäinen luonnonkivetty katutila luo aukiomaisen jatkeen Aleksanterinkadun varrelle, joka kutsuu hidastamaan tahtia kaupunkitilassa liikuttaessa. Uusi kiveys tukee myös kadun roolia kävelykatuna ja ehkäisee mielikuvaa liikenteelle tarkoitettusta tilasta. Julkiseen tilaan sijoitetut istuimet luovat kaikkien käytössä olevia pysähtymisen paikkoja. Elävyyttä tuovat terassialueet sijoitetaan rakennusten julkisivujen yhteyteen.

Liikkuminen Helsingin yliopiston metroasemalle säilyy sujuvana ja helposti hahmotettavana. Kluuvikadun liikennejärjestelyt eivät muutu ja huolto- ja pelastustoiminta ovat kadulla jatkossakin mahdollisia.

Nykytila



Ideakuva



Nykytilanne Kluuvikadulla



Ideakuva viihtyisämmästä Kluuvikadusta



ELÄVÄT JOUKKOLIIKENNEKADUT KEHITTÄMISEN KEINOT



- 1 Joukkoliikennekadut ovat tärkeitä saapumisen paikkoja keskustaan. Erityistä huomiota kiinnitetään joukkoliikenteen pysäkkejen ympäristön edustavaan ilmeeseen ja esteettömyyteen, joka tekee saapumisesta ja lähtemisestä miellyttävää.
- 2 Jalankulunyhteydet pysäkeille ovat helposti navigoitavia, esteettömiä ja viihtyisiä
- 3 Kun tilaa on niukasti, jalkakäytävää vierustavien julkisivujen ilme ja niiden toimintojen merkitys eläväisen ja viihtyisän kaupunkitilan synnyttämisessä kasvaa. Terasseille ja muille rakennuksen toiminnoille varataan tilaa katutilassa ja luodaan eläväästä kaupunkikuvaa

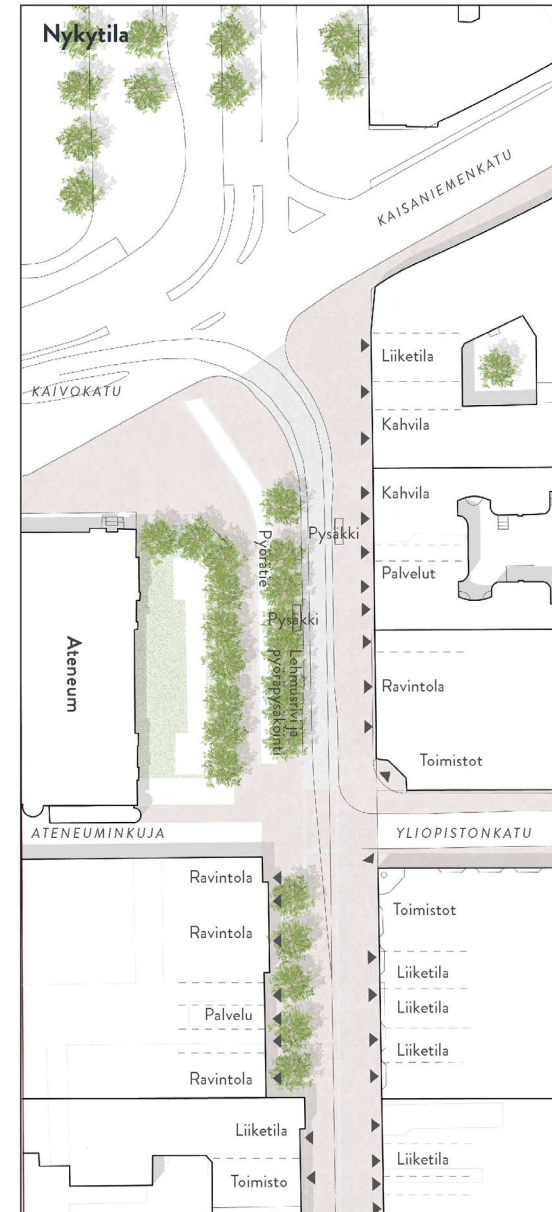
- 4 Kadun viihtyisyyttä lisätään uusilla katupuilla ja istutuksilla paikoissa joissa se on teknisesti mahdollista ja kaupunkikuvaan sopivaa.
- 5 Penkit ja istututtavat aiheet keskeisten kävely-yhteyksien varrella mahdollistavat levähtämisen välttämättömien reittien varrella ja parantavat liikuntarajoitteisten liikkumista kaupungilla
- 6 Katujen kulttuurihistoria ja ominaispiirteet tehdään näkyväksi säilyttämällä ja korostamalla näkymiä, maamerkkejä ja julkisivuaiheita. Historialliset elementit integroidaan hienovaraisesti moderniin, esteettömään ja käyttäjäystävälliseen ympäristöön.

Mikonkatu

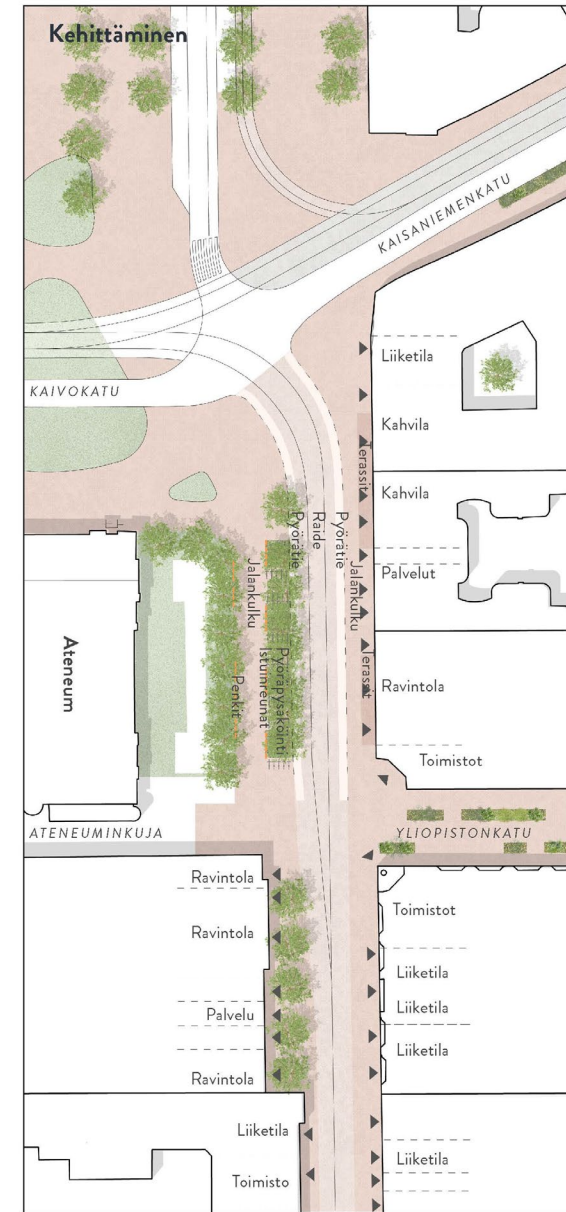
Joukkoliikennekadusta esimerkki on Mikonkatu Kaivokadun ja Yliopistonkadun välillä. Mikonkadun ja Kaivokadun risteys on yksi tärkeistä saapumiskohdista keskustaan Helsingin päärautatieaseman tuntumassa. Mikonkatu liittyy kehittyvään Kaivokadun ympäristöön uudella tavalla, kun katua kehitetään viihtyisäksi oleskelutilaksi, jonka varrelle sijoitettavat penkit ja istuinreunat tarjoavat paikkoja pysähtymiseen ja kaupunkitilasta nauttimiseen.

Raitiovaunupysäkkien poistumisen myötä vapautuva tila mahdollistaa kadun kehittämisen siten, että yksisuuntaiset pyörätiet voidaan toteuttaa raiteen molemmille puolille, jolloin jalankululle saadaan lisää tilaa Ateneumin ja nykyisen lehmusrivin väliin. Raitiovaunupysäkin poisto Mikonkadulta mahdollistaa myös kadun rakentamisen samaan tasoon, jolloin kadun ylittäminen jalan on mukavampaa korkeuseron poistuessa.

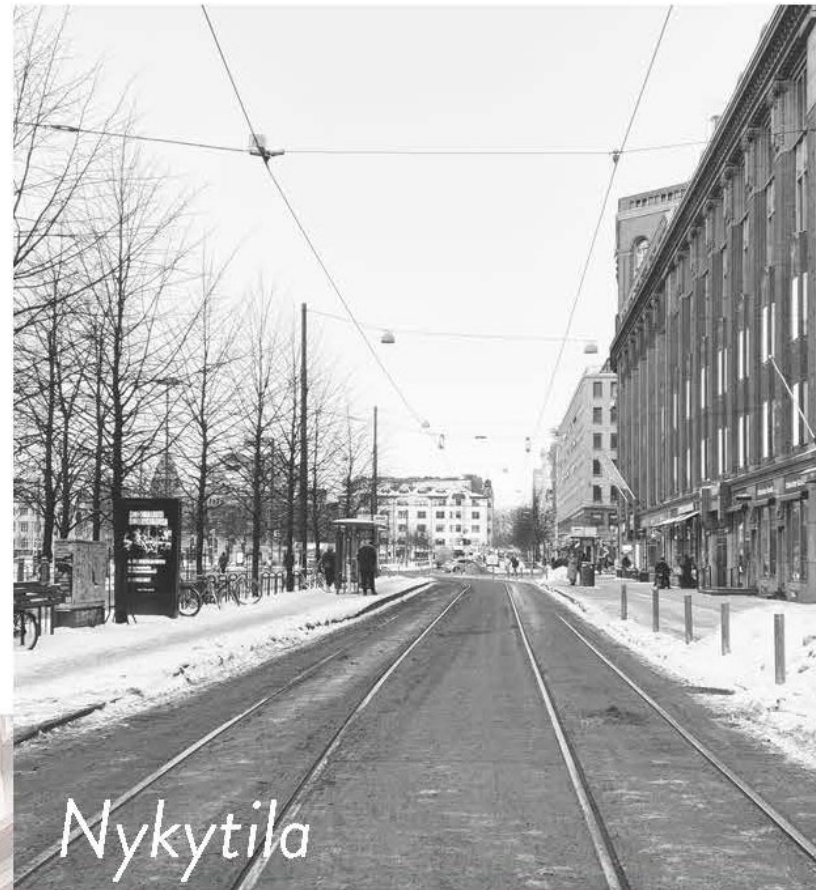
Nykytila



Ideakuva



Nykytilanne Mikonkadulla



Ideakuva viihtyisämmästä Mikonkadusta



Kävelykadut: Kehittämisperiaatteet kaduille, joista ei ole kohdekohtaista tarkastelua

Kävelykatu

	Katuvihreä	Istumismahdollisuudet	Suuntaisuus ja ajokiellot	Terassit	Kaupunkikuva
Mikonkatu (Yliopistonkatu-Pohjoisesplanadi)	Lisätään katupuita Aleksanterinkadun eteläpuolelle	Runsaasti istuimia koko kadulle	Ajo Pohjoisesplanadin kautta	Terassiohjeen mukaan suoraan kivijalkaan kiinni	Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että katu on osa pitkää näkymälinjaa ja katuakselia
Keskuskatu	Ei katuvihreää	Yksittäisiä istuimia	Ajo etelässä Pohjoisesplanadin kautta ja pohjoisessa ei ajoyhteyttä	Terassiohjeen mukaan suoraan kivijalkaan kiinni	Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että katu on osa pitkää näkymälinjaa ja katuakselia
Sofiankatu	Ei katuvihreää	Ei	Ajoyhteys kummastakin päästä	Terassiohjeen mukaan nykyisen kenttäkiveyksen päälle	Jatkosuunnittelussa tulee huomioida näkymät Tuomiokirkolle
Ateneuminkuja (osa tonttia, ei katualue)	Ei katuvihreää	Kiinteistön järjestämät	Ei ajoyhteyttä	Kiinteistön määriteltävissä	

Joukkoliikennekadut: Kehittämisperiaatteet kaduille, joista ei ole kohdekohtaista tarkastelua

Joukkoliikennekatu

	Katuvihreä	Istumismahdollisuudet	Suuntaisuus ja ajokiellot	Terassit	Kaupunkikuva
Aleksanterinkatu (Mannerheimintie-Unioninkatu)	Lisätään jalkakäytävän tilaan istutusalueita	Runsaasti istuimia koko kadulle huomioiden riittävän tilan jalankulkijavirroille	Ajo sallittu takseille ja huoltoajoneuvoille välillä Fabianinkatu-Keskuskatu	Terassiohjeen mukaan suoraan kivijalkaan kiinni	
Katariinankatu	Ei katuvihreää	Ei istuimia	Ajo etelässä Pohjoisesplanadin kautta, pohjoisessa ei ajoyhteyttä	Terassiohjeen mukaan max. 80 cm julkisivusta ulottuvat terassit	Jatkosuunnittelussa tulee huomioida näkymät Tuomiokirkolle

Pihakadut

1-suuntaiset 2-suuntaiset



Katujen suuntaisuudet esitetty vain pihakatujen osalta.

Kohdekohtainen kaupunkitila- ja liikennetarkastelu



Kehittämisperiaatteet olemassa



Kävely- tai joukkoliikennekatu



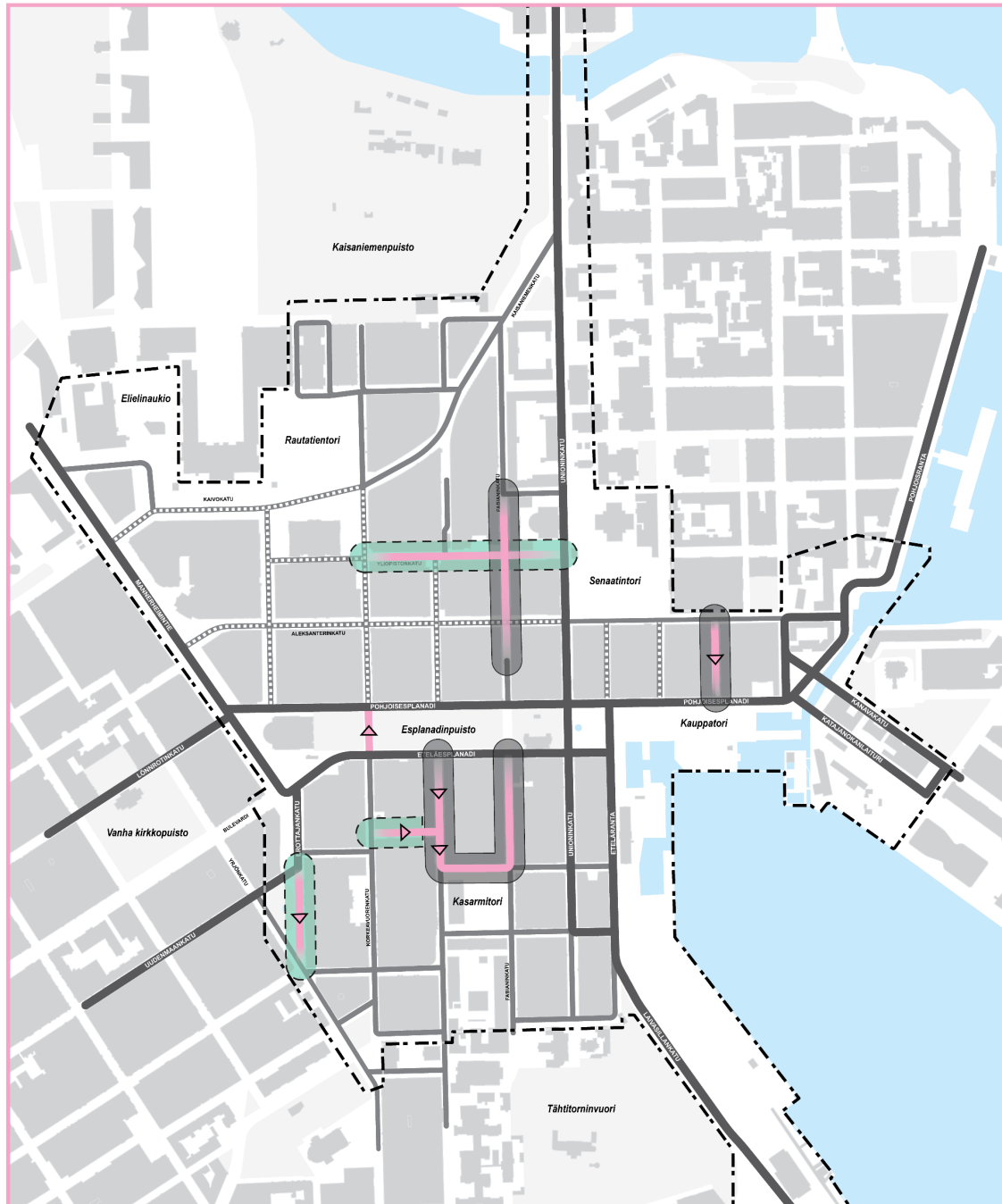
Paikalliskatu



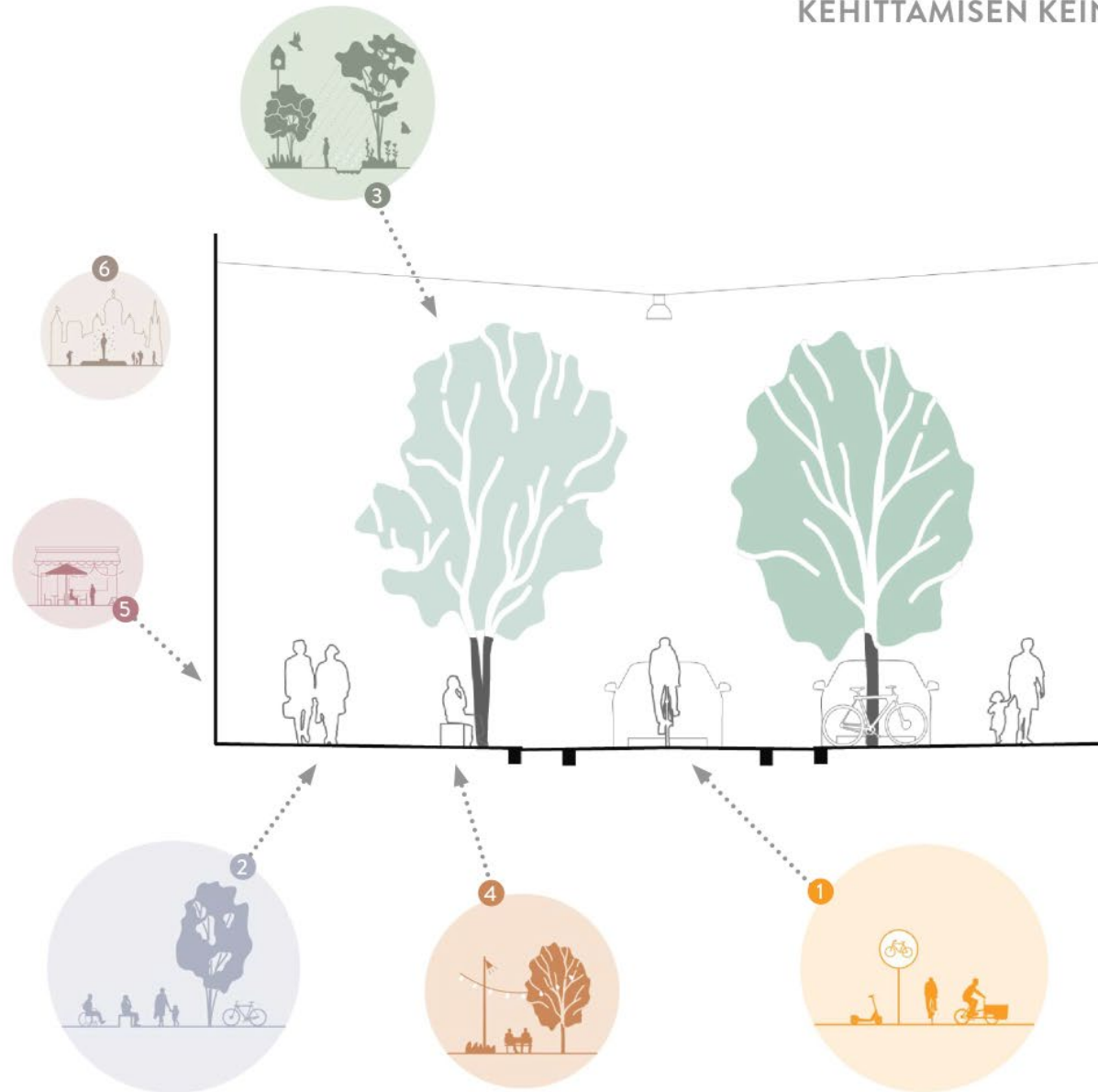
Pääverkon katu



Tarkastelualueen rajaus



TOIMIVAT PIHAKADUT KEHITTÄMISEN KEINOT



- 1 Pihakadut mahdollistavat erottuvien, sujuvien ja turvallisten pyöräily-yhteyksien toteuttamisen verkoston kannalta keskeisille kaduille. Samaan tasoon nostettu katutila antaa tilaa pyöräpysäköinnin järjestämiselle.
- 2 Pintamateriaaleilla ja kalusteilla viestitään jalankulun prioriteetista. Huolto- ja tontilleajo suunnitellaan niin että kaupunkitila hidastaa luonnollisesti ajonopeuksia ja kadunkalusteet ja istutukset sijoitellaan niin että liikennettä ohjaamaan tarvitaan mahdollisimman vähän erillisiä pollareita tai opasteita.
- 3 Katupuuta, monilajisia istutuksia ja viherpintaa lisätään kaupunkikuvallisesti ja teknisesti soveltuviin paikkoihin. Katuvihreällä luodaan viihtyisää katutilaa, kehystetään lyhytaikaisen pysäköinnin paikkoja ja luodaan pehmeää rajaa ajoväylien ja jalankulkijoille varatun tilan välille.
- 4 Kadunkalusteilla korostetaan ihmisen tilaa ja mittakaavaa. Alueen ominaispiirteet huomioiva valaistus, katutaide ja julkisivujen aktivoiminen rikastavat pihakadujen ilmettä.
- 5 Julkisivujen toiminnot saavat levittäytyä katutilaan siihen kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti sopivissa paikoissa.
- 6 Katujen kulttuurihistoria ja ominaispiirteet tehdään näkyväksi säilyttämällä ja korostamalla näkymiä, maamerkkejä ja julkisivuaiheita. Historialliset elementit integroidaan hienovaraisesti moderniin, esteettömään ja käyttäjäystävälliseen ympäristöön.

Yliopistonkatu

Yliopistonkatu ja sen jatkeena Ateneuminkuja yhdistävät Helsingin 1800-luvun monumentaalikeskustan ja 1900-luvun liikekeskustan toisiinsa. Vaikka katu ei ole yhtä tunnettu kuin esimerkiksi Aleksanterinkatu tai Esplanadi, sen merkitys jalankululle ja kaupunkikuvallisesti on suuri. Katu toimii tärkeänä näkymälinjana kohti Tuomiokirkkoa ja elävänä yliopistoalueen sydämenä. Kluuvikadun päätteessä metron sisäänkäynti tekee kadusta myös tärkeän saapumisen paikan keskustassa. Yliopistonkatu nivoo yhteen kolme eriluonteista korttelialuetta: lännessä liikeyksikseen, keskellä ollaan yliopistorakennusten äärellä ja itäpäätä avautuu Senaatintorin kulttuurihistorialliseen ympäristöön.

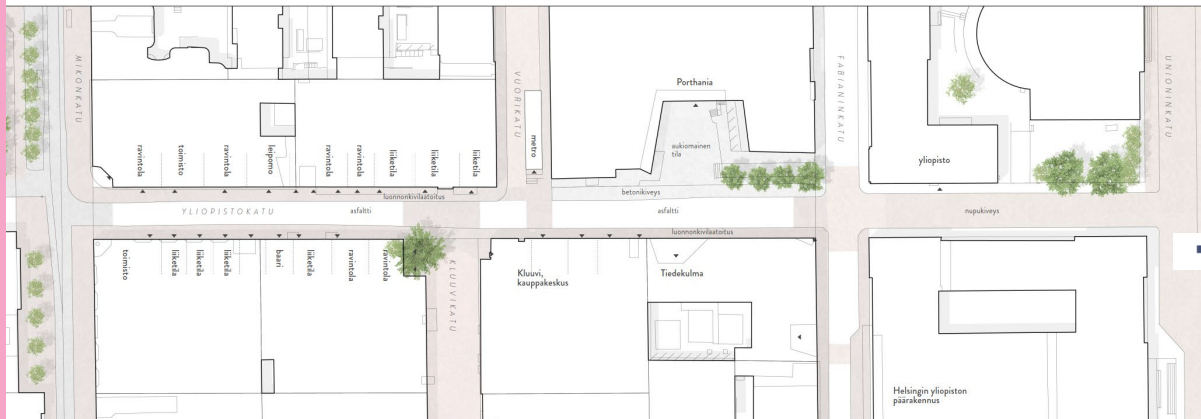
Nykyisin Yliopistonkadulla ongelmana on huoltoajoneuvojen levittäytyminen katutilaan koko pituudeltaan varsinkin Mikonkadun korttelin päädyssä. Vaikutelma nykytilanteessa ei ole kävelypainotteinen ja viihtyisä katutila, jossa viivytään, vaan katu näyttää enemmän ohikulkupaikkana.

Yliopistonkatua kehitetään pihakatumaisena tilana, jossa jalankulku, pyöräily ja huoltoajo tapahtuvat samassa tasossa. Yliopistonkatu on kaksisuuntainen ja sinne on järjestetty kohtaamispaikkoja autoliikenteelle. Kuormauspaikoilla on pyritty pitämään huoltoajoneuvot rajatun omassa tilassa.

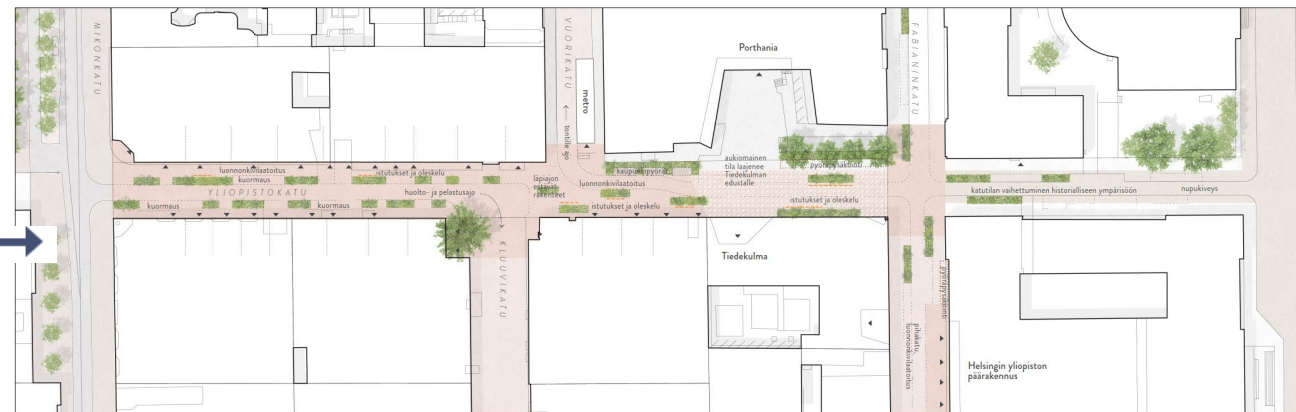
Yliopistonkatua kehitetään nykyistä jalankulkuystävällisemmäksi ja viihtyisämmäksi. Kadun suunnittelussa korostetaan sen yhtenäisyyttä osana keskustan katuverkkoa, samalla kun eri korttelivälien omaleimaiset piirteet ja alueelliset identiteetit saavat näkyä katukuvassa. Uudet istutukset luovat vehreyttä, piirtävät suoraa linjaa Senaatintoria kohti ja korvaavat nykyisiä pollareita luoden rajaa liikennöidynnä katuosuuden ja kokonaan jalankululle rauhoitetun tilan välissä. Kadulla kulkee myös pyöräliikenteen pääreitti, mikä perustelee pihakadulla jalankulun tilan rajaamista muusta katuympäristöstä. Kadun varrelle istutusten lomaan lisätään penkkejä ja istuinreunoja mahdollistamaan katutilassa pysähtymistä.

Kadun läntisin kortteli kuuluu osaksi liikekeskustaa, jossa kivijalkaliikkeet ja julkisivujen toiminnot elävöittävät katutilaa. Istutukset ja kadunkalusteet tuovat katuympäristöön vehreyttä ja tarjoavat levähdyspaikkoja kulkijoille. Keskiosassa, yliopiston rakennusten ja Porthanian sekä Tiedekulman välissä, Yliopistonkatua kehitetään pihakatumaisena ja aukiomaisena tilana, joka toimii luontevana kohtaamispaikkana ja osana kampusaluetta. Itäisin kortteliväli päättyy Unioninkadun akseliin ja avautuu kohti Senaatintorin historialliseen ympäristöön. Tällä osuudella kehittäminen tapahtuu kulttuurihistorialliseen kontekstiin kunnioittaen ja säilyttäen tärkeät näkymät Senaatintorin suuntaan.

Nykytila



Ideakuva



Nykytilanne Yliopistonkadulla



Ideakuva viihtyisämmästä Yliopistonkadusta

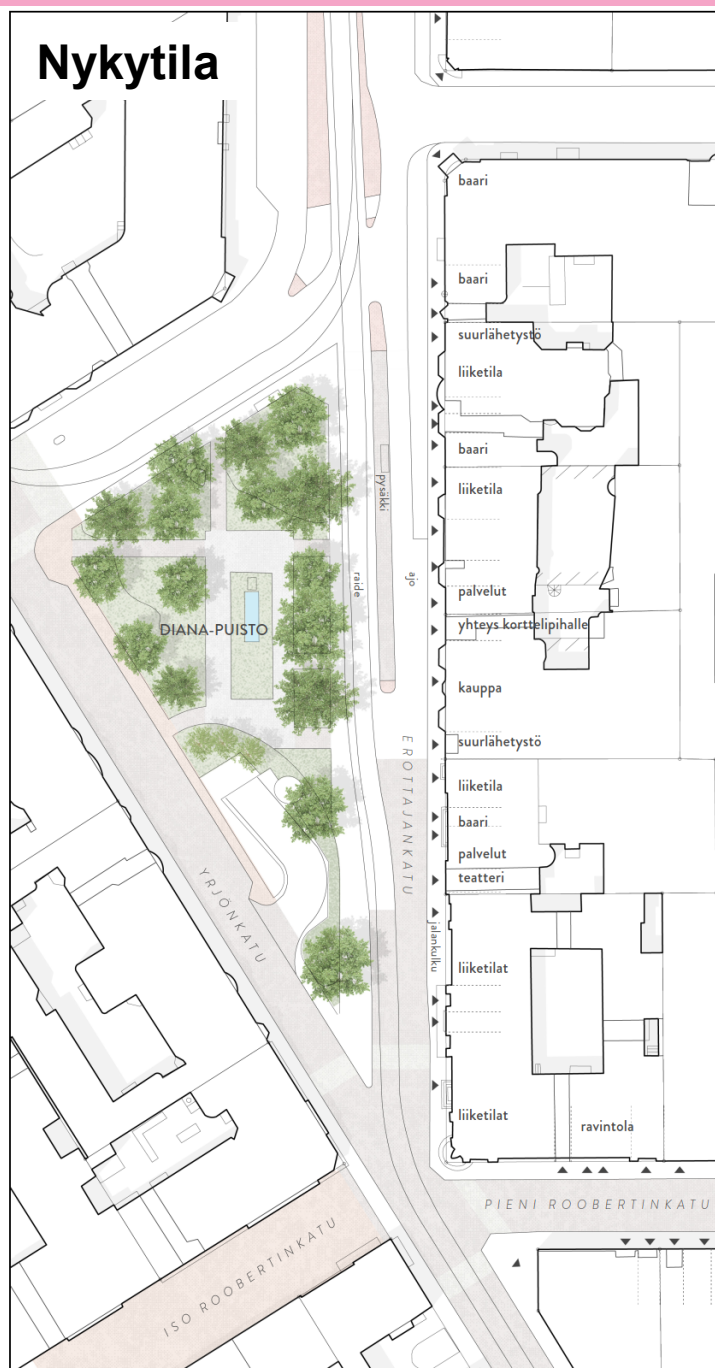


Erottajankatu

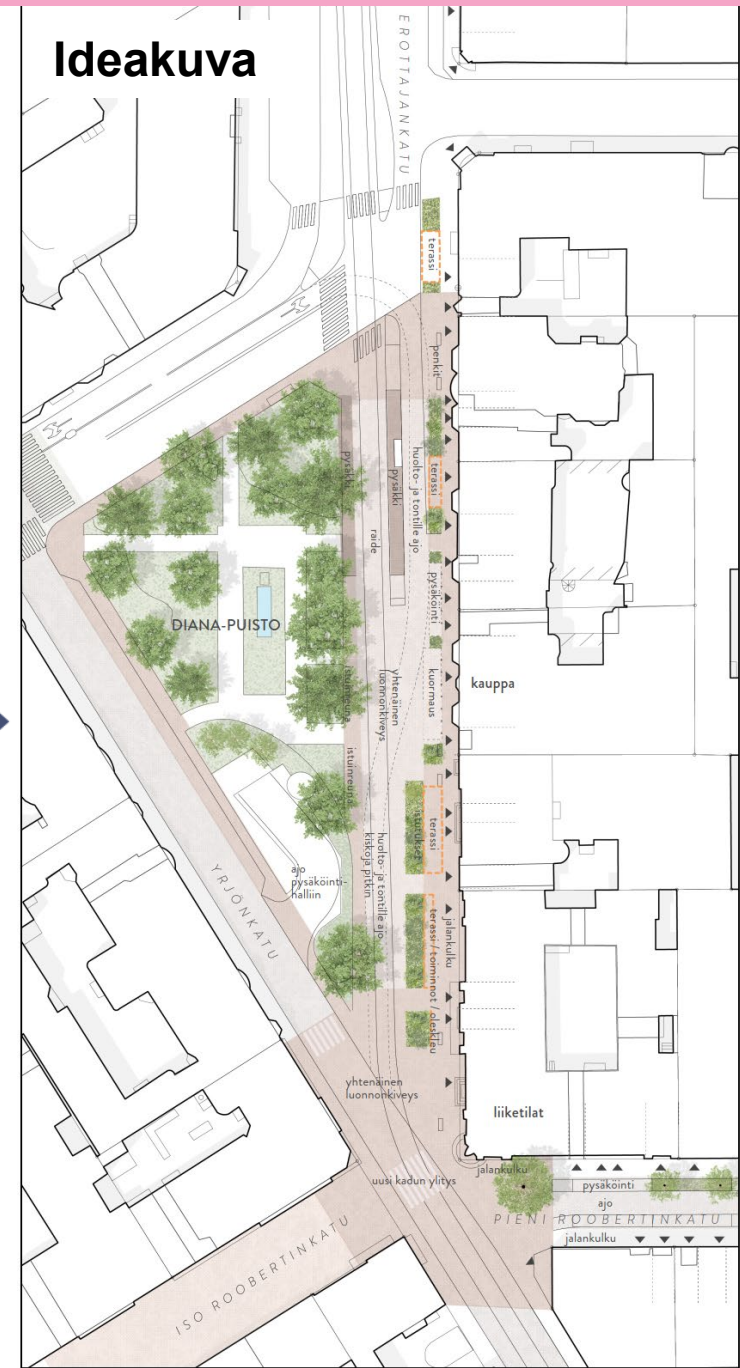
Iso Roobertinkadun kävelykadun liittämiseksi paremmin ydinkeskustan jalankulkualueisiin on tutkittu vaihtoehtoa, jossa Erottajankadun eteläosaa kehitetään pihakatumaisena tilana, jossa eri liikennemuodot, kuten pyöräily, raitiovaunu, tontille ajo ja huoltoajo kulkevat samassa tasossa jalankulun kanssa. Pihakadulle sopivat autoliikenteen määrät varmistetaan kääntämällä kadun yksisuuntaisuus kohti etelää. Erottajankadusta muodostuisi jatkumo Iso Roobertinkadulle: viihtyisä, vihreä ja elävä jalankulkuympäristö, jossa kaupunkitilan painopiste on ihmisten kohtaamisessa ja yhdessäolossa. Yhtenäinen luonnonkivipinta viestii jalankulun prioriteetista. Uudet liikennejärjestelyt mahdollistavat lisää tilaa terasseille, kaupunkielämälle, pysähtymisen paikoille ja katuvihreälle. Istutukset rajaavat viipymisen ja viihtymiseen kutsuvaa aluetta liikenteestä.

Kadun kehittämisen tavoitteena on vahvistaa sen roolia osana Helsingin tavoitteellista viher- ja virkistysverkostoa. Katuosuus kuuluu Keskuspuiston vihersormen pääreitit eteläisimpään osaan. Katukuvaan tuodaan lisää vihreyttä tutkimalla uusien katupuiden ja katuvihreän mahdollisuuksia.

Nykytila



Ideakuva

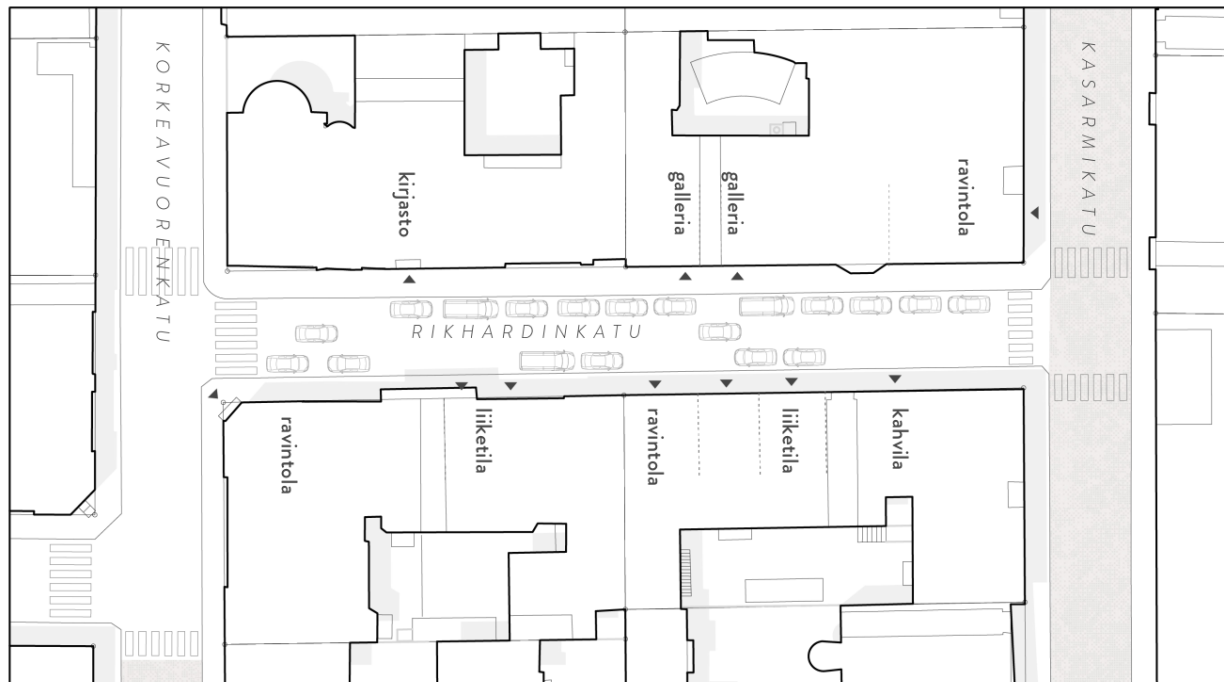


Rikhardinkatu

Rikhardinkatu on Kaartinkaupungissa sijaitseva lyhyt rinteeseen sijoittuva itä-länsisuuntainen poikkikatu, jota reunustavat arvokkaat ja koristeelliset historialliset julkisivut. Rikhardinkadusta on tarkoitus muuttaa yksisuuntaiseksi pihakaduksi, jonka tavoitteena on erityisesti luoda lapsiystävällistä kaupunkitilaa. Kadulla ei varsinaisesti ole tarkoitus tarjota leikkipaikkoja, mutta kadun kalusteet ja taideteokset on tarkoitus toteuttaa siten, että ne kiinnostavat etenkin lapsia ja kannustavat tutkimaan ympäristöä itsenäisesti. Lapsiystävällinen katu on sijoitettu Rikhardinkadulle kadulla sijaitsevan kirjaston vuoksi, sillä kirjaston yksi pääkäyttäjryhmistä ovat lapsiperheet.

Kirjaston näkyvyyttä ja yhteyttä katutilaan vahvistetaan. Sen ympäristöä kehitetään kadun kohokohtana ja viihtyisänä kohtaamispaikkana, jossa on tilaa oleskelulle ja leikittäville aiheille. Jaettu katutila luo tilaa kadun kehittämiseksi vihreämpään ja viihtyisämpään suuntaan. Istutettavat katupuut ryhmittävät katutilaa ja korostavat kirjaston sisäänkäyntiä. Uudet istutukset kehystävät terasseja ja muita kivijalan toimintoja sekä tauottavat kadun varren pysäköintiä.

Nykytila



Ideakuva



Nykytilanne Rikhardinkadulla



Ideakuva viihtyisämmästä Rikhardinkadusta



Pihakadut, kehittämisperiaatteet kaduille, joista ei ole kohdekohtaista tarkastelua

	Katuvihreän lisääminen	Istumismahdollisuudet	Suuntaisuus ja päättyvät osuudet	Kadun pinta	Kaistamäärä- ja mitoitus	Risteykset	Pyöräliikenne	Kaupunkikuva
Kasarmikatu (Eteläesplanadi-Pohjoinen Makasiinikatu)	Lisätään matalaa katuvihreää	Painotetaan risteysksiä, linjaosuudella yksittäisiä istuimia.	Muutetaan yksisuuntaiseksi kohti etelää.	Samaan tasoon luonnonkiveyksellä	Yksi kaista kohti etelää. Ajorata mitoitetaan hitaille ajonopeuksille	Eteläesplanadin risteykseen ylijatkettu jalkakäytävä. Risteykset mitoitetaan hitaille ajonopeuksille	Mahdollistetaan vastasuuntaan pyöräily.	Pitkä näkymälinja huomioitava. Suoraa reunakivilinjaa ei saa jatkuvasti rikkoa esim. istutuksin tai pysäköinnin sijoittelun myötä
Pohjoinen Makasiinikatu (Kasarmikatu-Fabianinkatu)	Ei katuvihreää	Yksittäisiä istuimia	Kaksisuuntainen.	Samaan tasoon luonnonkiveyksellä	Ajorata mitoitetaan siten, että autojen tulee kohdatessaan hyödyntää kohtaamispaikkoja.	Risteykset mitoitetaan hitaille ajonopeuksille		Suoraa reunakivilinjaa ei saa jatkuvasti rikkoa esim. istutuksin tai pysäköinnin sijoittelun myötä. Kadun tulee erottua torialueesta esimerkiksi materiaaalieroin tai muun pinnan käsittelyn keinoin
Fabianinkatu (Eteläesplanadi-Pohjoinen Makasiinikatu)	Lisätään matalaa katuvihreää. Eteläosaan katupuita.	Kadulle sijoitetaan istuimia tai istuinryhmiä risteysksiin.	Kaksisuuntainen.	Samaan tasoon luonnonkiveyksellä	Ajorata mitoitetaan siten, että autojen tulee kohdatessaan hyödyntää kohtaamispaikkoja.	Eteläesplanadin risteykseen ylijatkettu jalkakäytävä. Risteykset mitoitetaan hitaille ajonopeuksille.		Pitkä näkymälinja huomioitava. Suoraa reunakivilinjaa ei saa jatkuvasti rikkoa esim. istutuksin tai pysäköinnin sijoittelun myötä
Fabianinkatu (Kirkkokatu-Aleksanterinkatu)	Lisätään matalaa katuvihreää	Painotetaan risteysksiä, linjaosuudella yksittäisiä istuimia	Kaksisuuntainen.	Samaan tasoon luonnonkiveyksellä	Ajorata mitoitetaan siten, että autojen tulee kohdatessaan hyödyntää kohtaamispaikkoja.	Aleksanterinkadun risteuksen molemmille haaroille lisätään ylijatkettu jalkakäytävä. Risteykset mitoitetaan hitaille ajonopeuksille.	Pyöräliikenteen pääreitti.	Pitkä näkymälinja huomioitava. Suoraa reunakivilinjaa ei saa jatkuvasti rikkoa esim. istutuksin tai pysäköinnin sijoittelun myötä. Jatkosuunnittelussa selvitetään Porthanian ja Fabianinkatu 24 kiveysten arvo
Fabianinkatu (Aleksanterinkatu-Pohjoisesplanadi)	Ei katuvihreää	Painotetaan risteysksiä,	Kaksisuuntainen. Katu muutetaan päättyväksi kaduksi pysäköintilaitoksen ajon pohjoispuolelta. Autoille järjestetään jalkakäytävät ja pihakatu kääntymismahdollisuus.	Samaan tasoon luonnonkiveyksellä pysäköintilaitoksen ajoon asti. Eteläosalla erilliset jalkakäytävät ja pihakatu päättyy		Risteykset mitoitetaan hitaille ajonopeuksille	Pyöräliikenteen pääreitti.	Pitkä näkymälinja huomioitava. Suoraa reunakivilinjaa ei saa jatkuvasti rikkoa esim. istutuksin tai pysäköinnin sijoittelun myötä

Pihakadut, kehittämisperiaatteet kaduille, joista ei ole kohdekohtaista tarkastelua


	Katuvihreän lisääminen	Istumismahdollisuudet	Suuntaisuus ja päättyvät osuudet	Kadun pinta	Kaistamäärä- ja mitoitus	Risteykset	Pyöräliikenne	Kaupunkikuva
Korkeavuorenkatu (Eteläesplanadi-Pohjoinen Makasiinikatu)	Ei	Ei	Muutetaan yksisuuntaiseksi kohti pohjoista	Samaan tasoon luonnonkiveyksellä	Yksi kaista kohti pohjoista. Ajoina mitoitetään hitaille ajonopeuksille	Pohjoisesplanadin risteykseen ylijatkettu jalkakäytävä. Risteykset mitoitetään hitaille ajonopeuksille	Mahdollistetaan vastasuuntaan pyöräily.	Pitkä näkymälinja huomioitava. Suora reunakivilinja säilytettävä

Kehitettävät paikalliskadut

1-suuntaiset 2-suuntaiset



Katujen suuntaisuudet esitetty vain paikalliskatujen osalta.

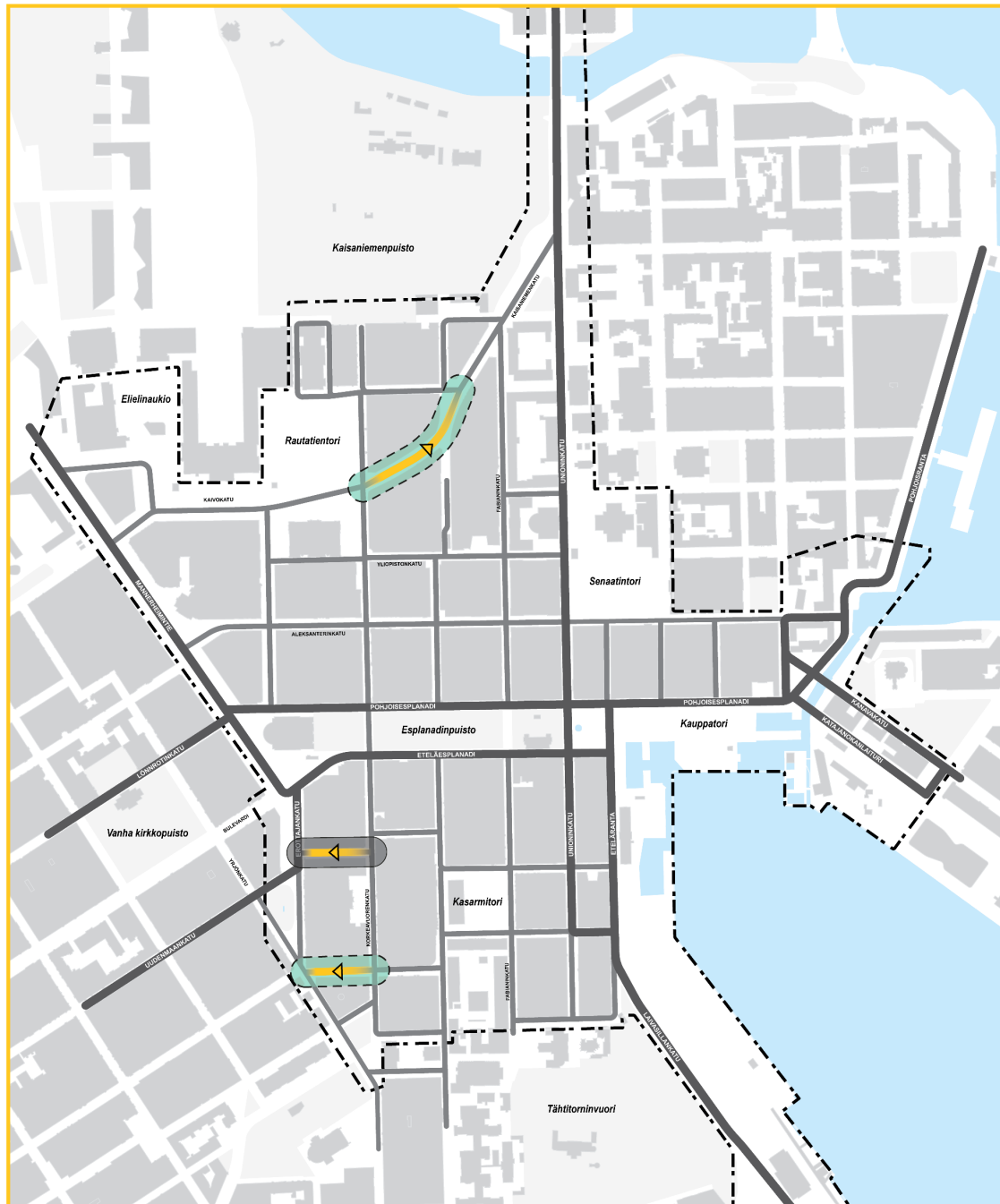
 Kohdekohtainen kaupunkitila- ja liikennetarkastelu

 Kehittämisperiaatteet olemassa

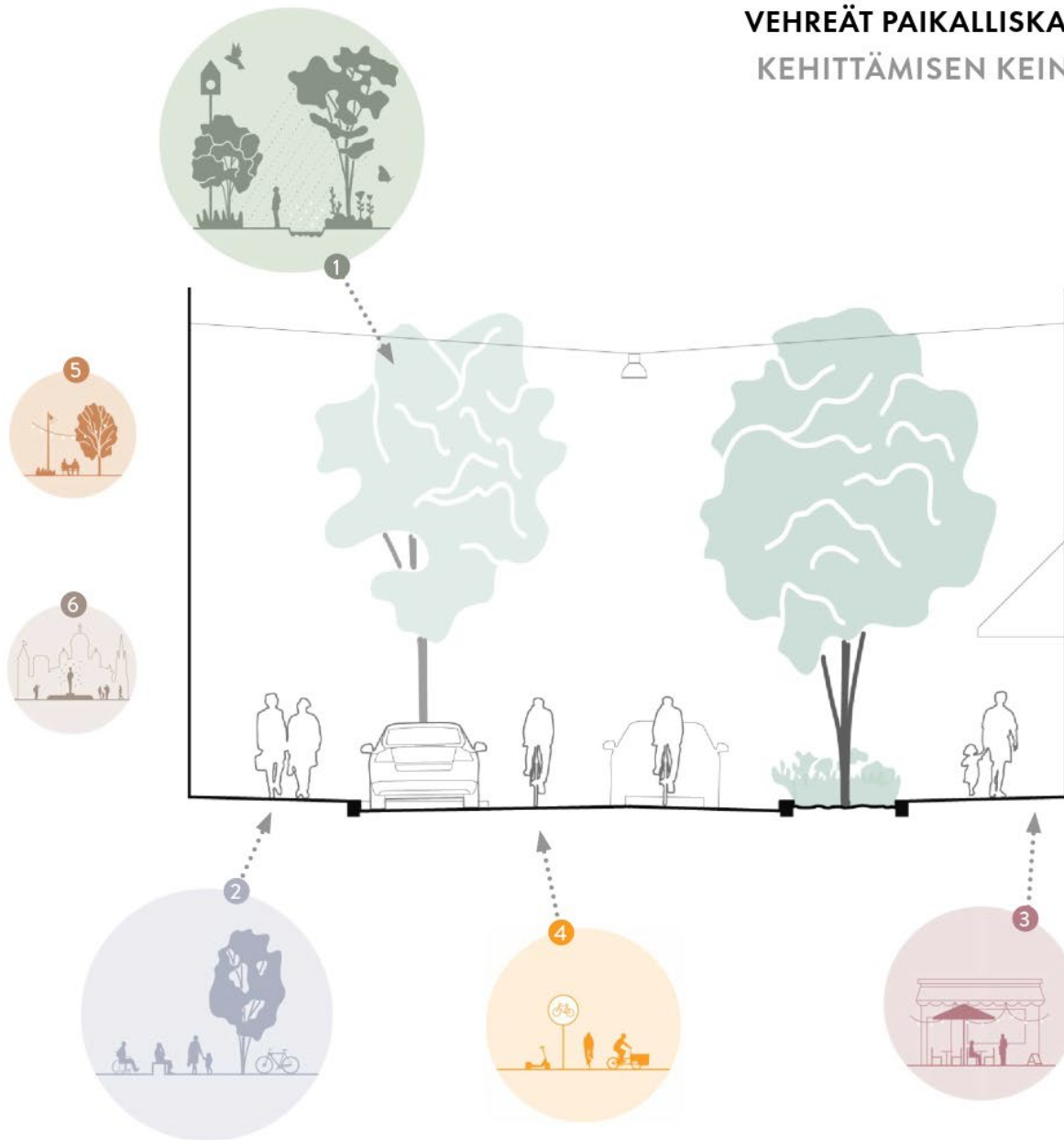
 Muu katuverkko

 Pääverkon katu

 Tarkastelualueen rajaus



VEHREÄT PAIKALLISKADUT KEHITTÄMISEN KEINOT



- 1 Kadun viihtyisyyttä lisätään uusilla katupuilla ja istutuksilla paikoissa joissa se on teknisesti mahdollista ja kaupunkikuvaan sopivaa. Kasvillisuuden ja istutusten luonne sekä kasvilajit suunnitellaan kuhunkin paikkaan ja sen ominaispiirteisiin soveltuviksi.
- 2 Viihtyisät jalkakäytävät ja turvalliset kadunylitykset
- 3 Kun tilaa on niukasti, jalkakäytävää vierustavien julkisivujen ilme ja niiden toimintojen merkitys elävöittää ja viihtyisän kaupunkitilan synnyttämisessä kasvaa. Kapeakin vyöhyke julkisivun edustalla ja muutama penkki elävöittävät ja rytmittävät muuten monotonista katutilaa.
- 4 Kehitetään pyöräily-yhteyksiä ja -olosuhteita verkoston kannalta merkittävillä kaduilla.
- 5 Käytetään alueen ominaispiirteisiin sopivia ja niitä rikastavia kadunkalusteita.
- 6 Katujen kulttuurihistoria ja ominaispiirteet tehdään näkyväksi säilyttämällä ja korostamalla näkymiä, maamerkkejä ja julkisivuaiheita. Historialliset elementit integroidaan hienovaraisesti moderniin, esteettömään ja käyttäjäystävälliseen ympäristöön.

Nykytilanne Kaisaniemenkadulla



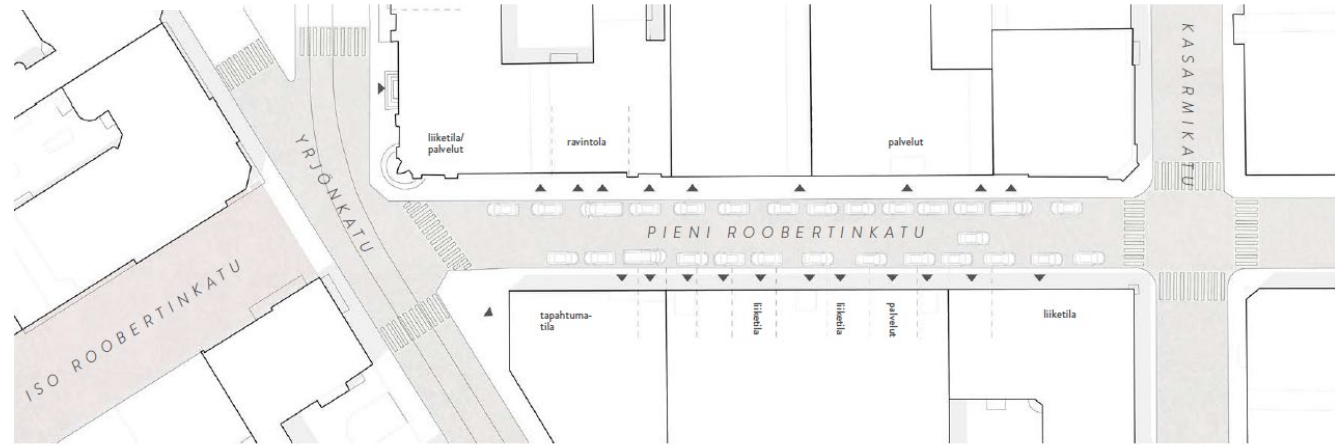
Ideakuva viihtyisämmästä Kaisaniemenkadusta



Pieni Roobertinkatu

Kehittämällä Pientä Roobertinkatua yhdessä Iso Roobertinkadun nykyisen kävelykadun kanssa, voidaan vahvistaa eteläisen kantakaupungin itä-länsisuuntaista kävely-yhteyttä. Yksisuuntaistamalla Pieni Roobertinkatu saadaan kadun varren tilaan lisättyä puita ja helpotetaan kadun ylittämistä jalankulkijoille. Samalla katu houkuttelee vähemmän autoliikennettä, mikä vähentää kadun estevaikutusta entisestään. Pyöräily on mahdollista yhä molempiin suuntiin. Pieni Roobertinkatu rajautuu Yrjönkadusta ylijatketulla jalkakäytävällä merkaten rajaa autoliikenteen pääverkon ja paikalliskadun välillä ja muodostaen samalla pienen kaupunkielämän paikan katujen risteykseen. Kun autoilija ajaa kadulle ylijatketun jalkakäytävän yli, on selvempää, että autoilijan on laskettava ajonopeuttaan ja nostamalla tarkkaavaisuuttaan ajamalla varoivaisemmin.

Nykytila



Ideakuva



Nykytilanne Pienellä Roobertinkadulla



Ideakuva viihtyisämmästä Pienestä Roobertinkadusta

Pieni-Roobertinkadun ja Iso-Roobertinkadun risteystä kehitetään niin että kadut kytkeytyvät paremmin toisiinsa. Pieni-Roobertinkatu toimii tärkeänä välittävänä katuna Kaartinkaupungin Kasarmitorin ja Iso-Roobertinkadun välissä.

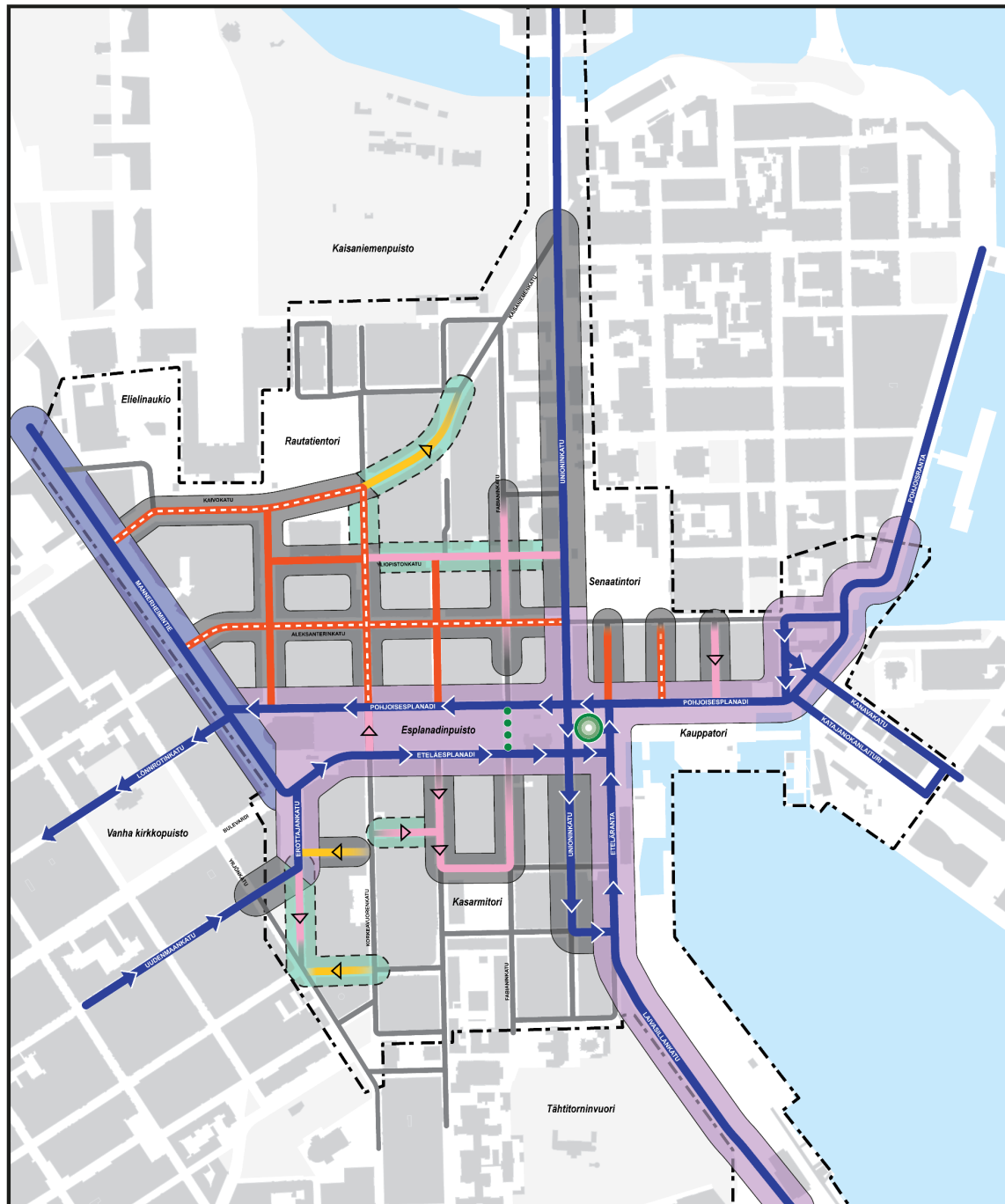


Kehitettävät paikalliskadut, kehittämisperiaatteet kaduille, josta ei ole kohdekohtaista tarkastelua

 Kehitettävä paikalliskatu

	Katuvihreän lisääminen	Istumismahdollisuudet	Suuntaisuus ja päättyvät osuudet	Kadun pinta	Kaistamäärä- ja mitoitus	Risteykset	Pyöräliikenne	Kaupunkikuva
Ludviginkatu	Matalaa katuvihreää	Painotetaan risteyksiä, linjaosuudella yksittäisiä istuimia.	Muutetaan yksisuuntaiseksi kohti länttä	Erillinen jalkakäytävä ja ajorata	Yksi kaista, joka mitoitetaan pelastusajoneuvojen ja paikalliskadun rauhallinen liikenne yhteensovittaen	Risteykset mitoitetaan hitaille ajonopeuksille	Mahdollistetaan vastasuuntaan pyöräily	Suoraa reunakivilinjaa ei saa jatkuvasti rikkoa esim. istutuksin tai pysäköinnin sijoittelun myötä.
Fabianinkatu (Kaisaniemenkatu -Kirkkokatu)	Matalaa katuvihreää	Rakennusten sisäänkäyntien edustalle yksittäisiä istuimia	Muutetaan kaksisuuntaiseksi Kluuvin huoltotunnelin sisäänajo asti	Erillinen jalkakäytävä ja ajorata	Yksi kaista suuntaansa			Yliopiston rakennusten sisäänkäyntejä korostetaan harkituin reunakivilinjamuutoksien siten, että sisäänkäyntien kohdalle muodostuu leveämpi saareke jalkakäytävälle

Kohdekohtaiset tarkastelut



- 1-suuntaiset 2-suuntaiset
- Pääverkon katu
- Kehitettävä paikalliskatu
- Pihakatu
- Joukkoliikennekatu
- Kävelykatu
- Kadut, joista ei ole kohdekohtaista tarkastelua
- Kävelykaduksi muutettava katusuus
- Kehitettävä aukio

Katujen suuntaisuudet esitetty vain niiden katujen osalta, joista on kohdekohtainen tarkastelu tai kehittämisperiaatteet.

- Kohdekohtainen liikennetarkastelu
- Ratkaistaan toisessa tarkastelussa
- Kohdekohtainen kaupunkitila- ja liikennetarkastelu
- Kehittämisperiaatteet olemassa
- Tarkastelualueen rajaus



Julkaisija | Helsingin kaupunki /
Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN: 978-952-386-723-9

Julkaisuvuosi: 2026

Kuvat: Helsingin kaupunki ellei toisin mainita