

Kluuvin ja Kaartinkaupungin liikenne- ja kaupunkitila- suunnitelma

Yritysvuorovaikutustilaisuudet Kaupungintalon Tapahtumatorilla
20.11.2025 klo 12.30-14 ja 14.30-16.00

Helsinki

Kluuvin ja Kaartinkaupungin liikenne- ja kaupunkitila- suunnitelma

Suunnittelun taustaa

- Kluuvin ja Kaartinkaupungin liikenne- ja kaupunkitilasuunnitelma perustuu ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (YKLJS) josta päätettiin kaupunginhallituksessa joulukuussa 2024.
 - YKLJS:ssa päätettiin kehittää Kaivokatua joukkoliikennekatuna sekä säilyttää Esplanadit 2+2 -kaistaisina.
 - Lisäksi suunnitelmassa sitouduttiin tukemaan **käveltävän keskustan** kehittämistä mm. parantamalla paikalliskatujen viihtyisyyttä sekä ohjaamalla autoliikenne pääverkon kaduille nykyistä selkeämmin.

[Linkki](#) *Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan*

Ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettiin neljä tavoitetta:

Kestävä
liikennejärjestelmä
vahvistaa
elämyksellistä
keskustaa

Ihmisten
saapuminen
keskustaan ja
liikkuminen
keskustassa on
sujuvaa.

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

Jakelu- ja
huoltoliikenne
palvelevat
keskustassa
toimivien tarpeita
hyvin.

Suunnitelmien vuorovaikutus

Kevät 2025

Otannalla tehty verkkokysely helsinkiläisille ja alueen yrityksille

Keskustelutilaisuuksia alueen asukkaille, yrityksille ja muille toimijoille

Syksy 2025

Vuorovaikutustilaisuudet jatkuvat

Nyt ollaan tässä

2025/2026

Vuorovaikutuksesta yhteenveto, jonka pohjalta tehdään mahdolliset muokkaukset suunnitelmiin ja laaditaan lopulliset vaihtoehdot

Vuorovaikutuksen vaikutus

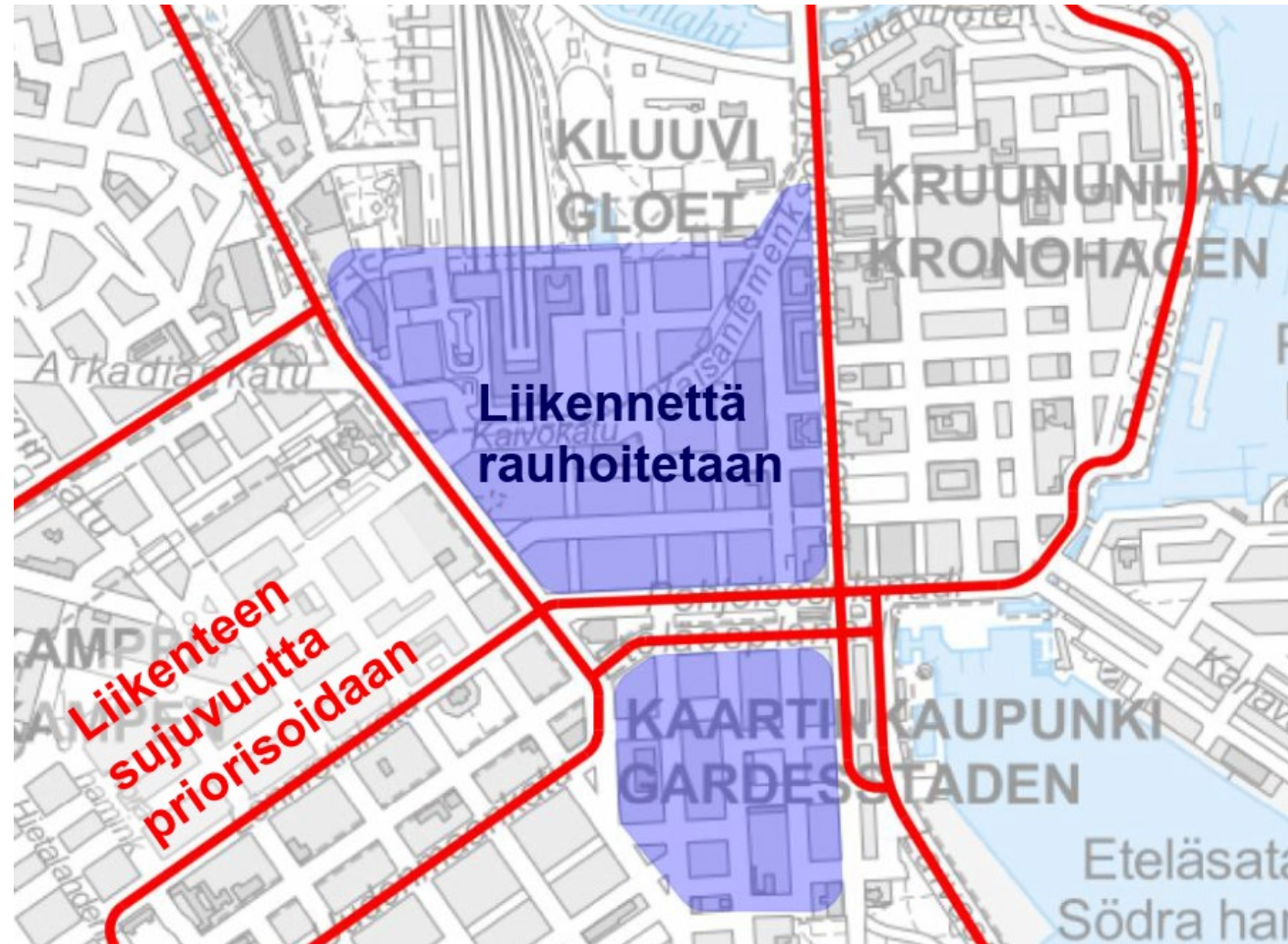
- Yritysten toiveet kuormauspaikoista otettu huomioon
- Asukkaiden ja yritysten näkemykset miellyttävistä ja epämiellyttävistä kaduista ja niihin vaikuttavista tekijöistä:
 - Pyritty vahvistamaan miellyttävyystekijöitä, kuten vehreyttä, näkymiä ja sujuvaa kävelyä
 - Pyritty vähentämään epämiellyttävyystekijöitä, kuten melua sekä liikenteestä aiheutuvaa turvattomuutta.
- Käyttäjien hankalaksi kokemia paikkoja on pyritty suunnittelemaan sujuvammaksi:
 - Esimerkiksi Kauppatorilla ja Mantan aukion ympäristössä sekä Kaisaniemenkadulla.

Suunnitteluratkaisut

Autoliikenne

Autolla saapumista keskustaan kehitetään

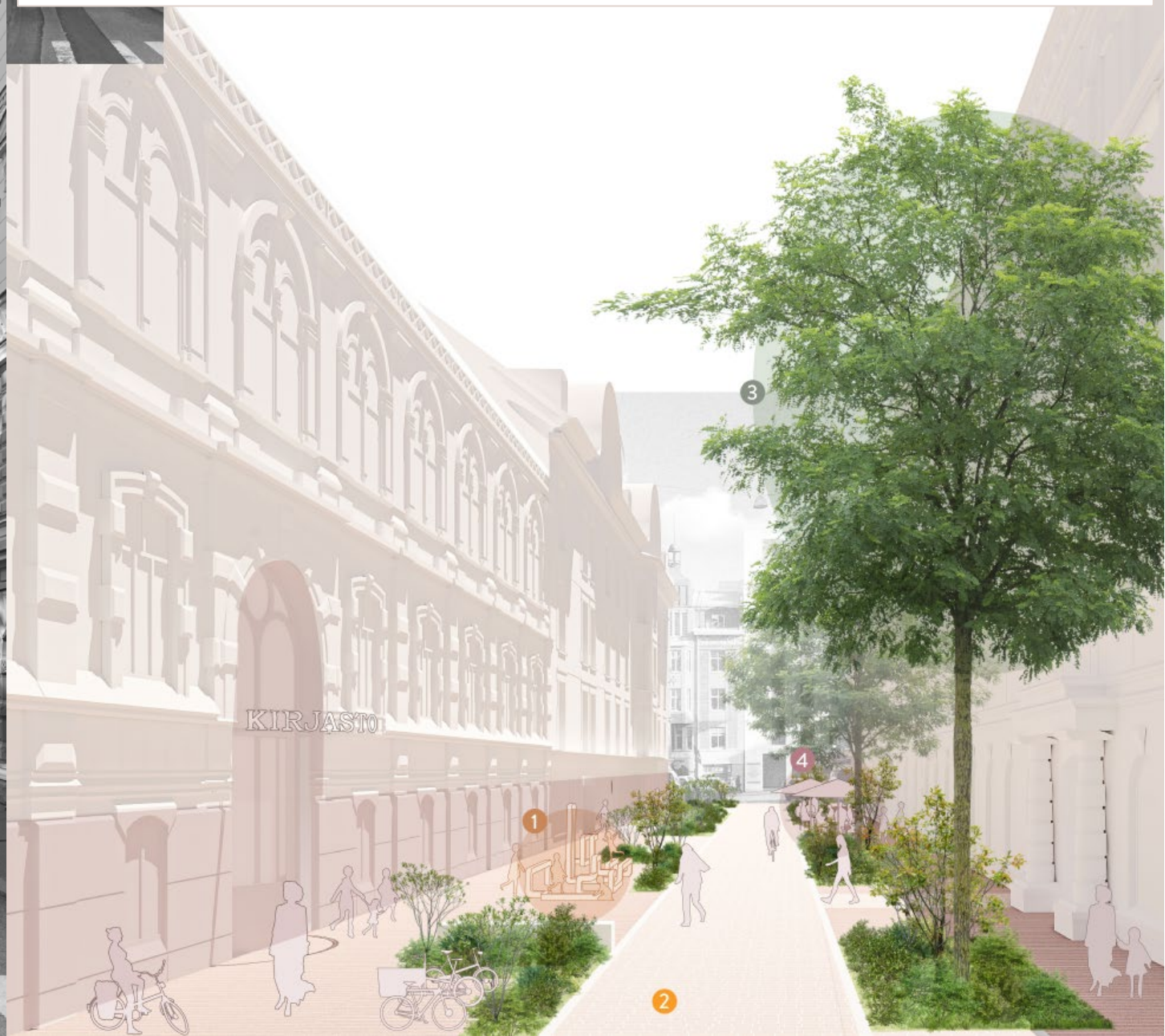
- **Pääverkon katujen** tarkoituksena on toimia sujuvina sisääntuloreitteinä keskustaan saapuvalle liikenteelle
- Läpiajoliikennettä pyritään ohjaamaan pois keskustasta, jotta keskustan alueelle suuntautuva autoliikenne on sujuvampaa (tällä hetkellä 40-70% Kaivokadun liikenteestä ajaa Itäväylälle saakka)
- Liikennettä rauhoitetaan autoliikenteen **pääreittien sisäpuolelle jäävillä alueilla** eli siellä, missä on eniten kävelijöitä, palveluita ja asukkaita



Nykytilanne Rikhardinkadun paikalliskadulla



Suunnitelma viihtyisämmästä ja liikenteeltään rauhallisemmasta Rikhardinkadusta



Ylijatkettujen jalkakäytävien periaatteet

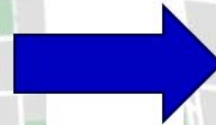
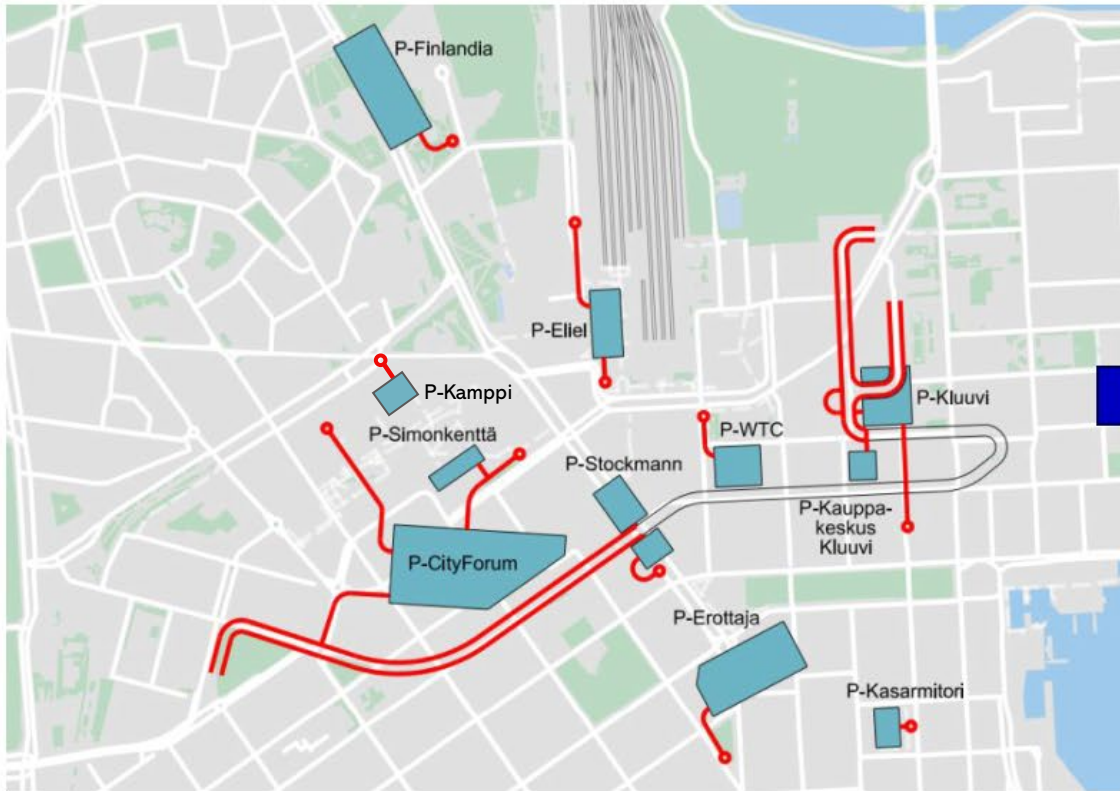
Esimerkki Helsinginkadulta Kalliosta
(kuva: Google Streetview)



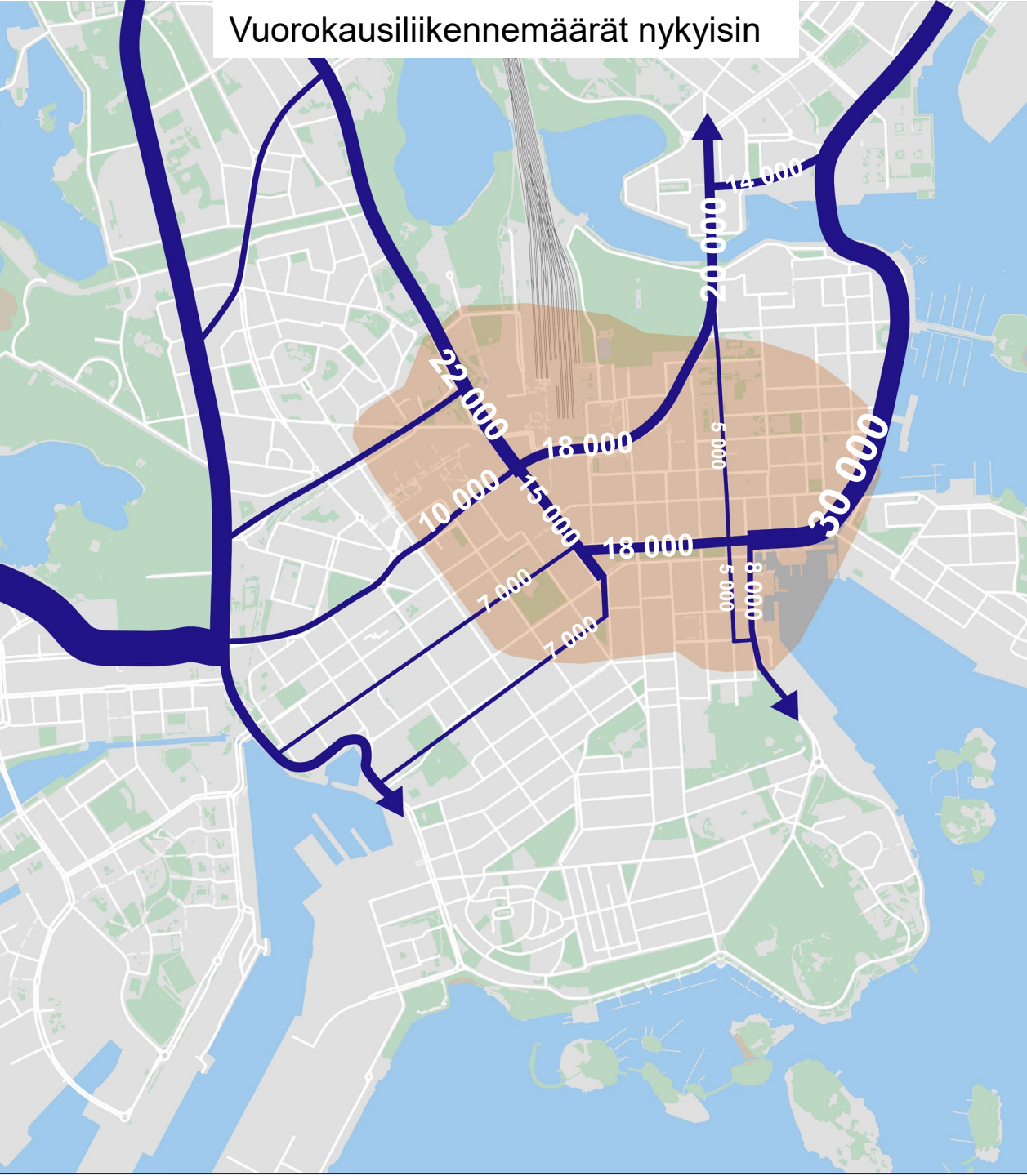
Havainnekuva keskusta-alueen
ylijatketusta jalkakäytävästä



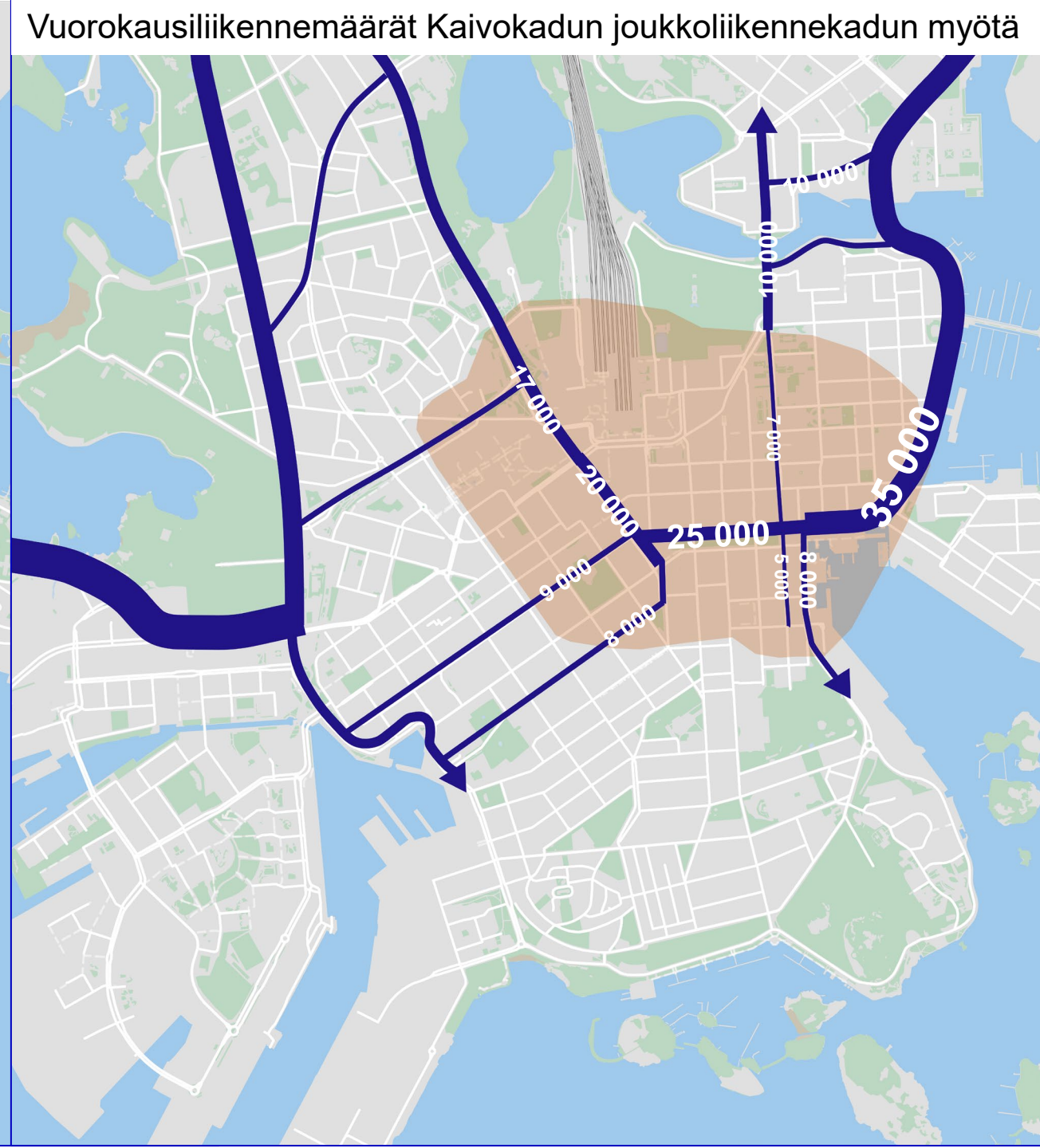
Pysäköintilaitoksiin varmistetaan sujuvat yhteydet



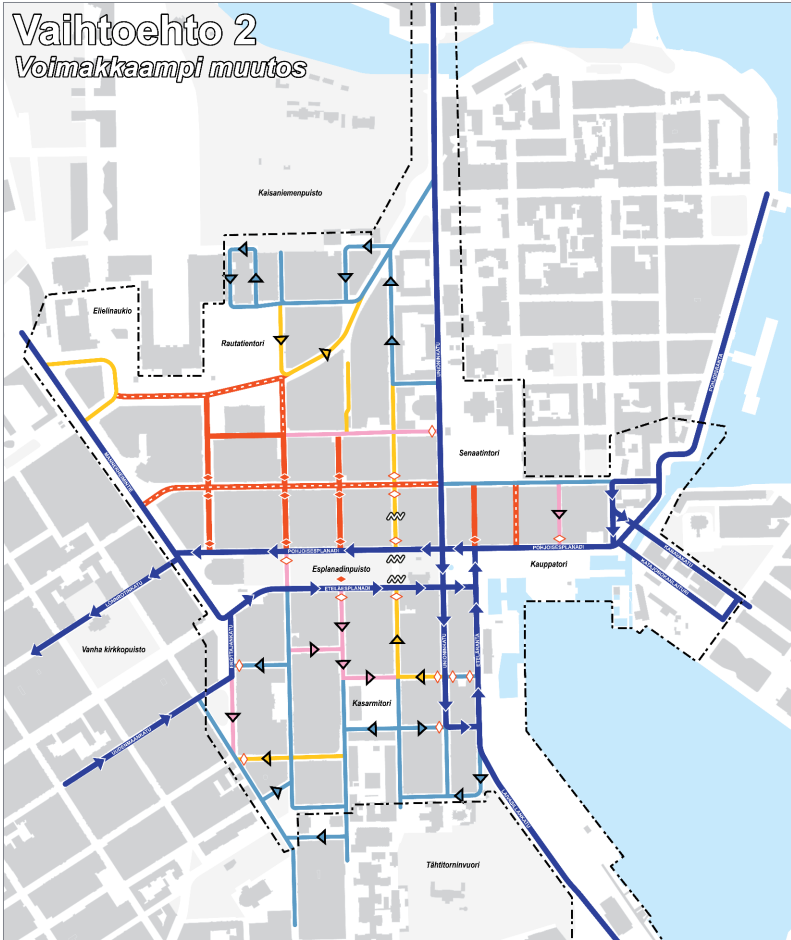
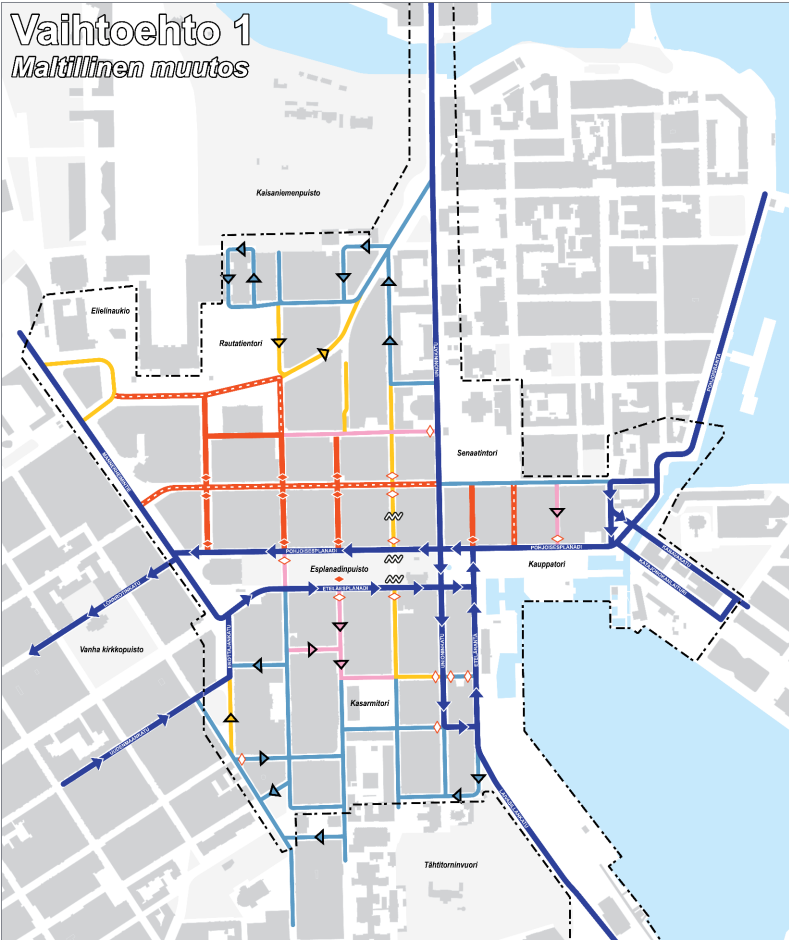
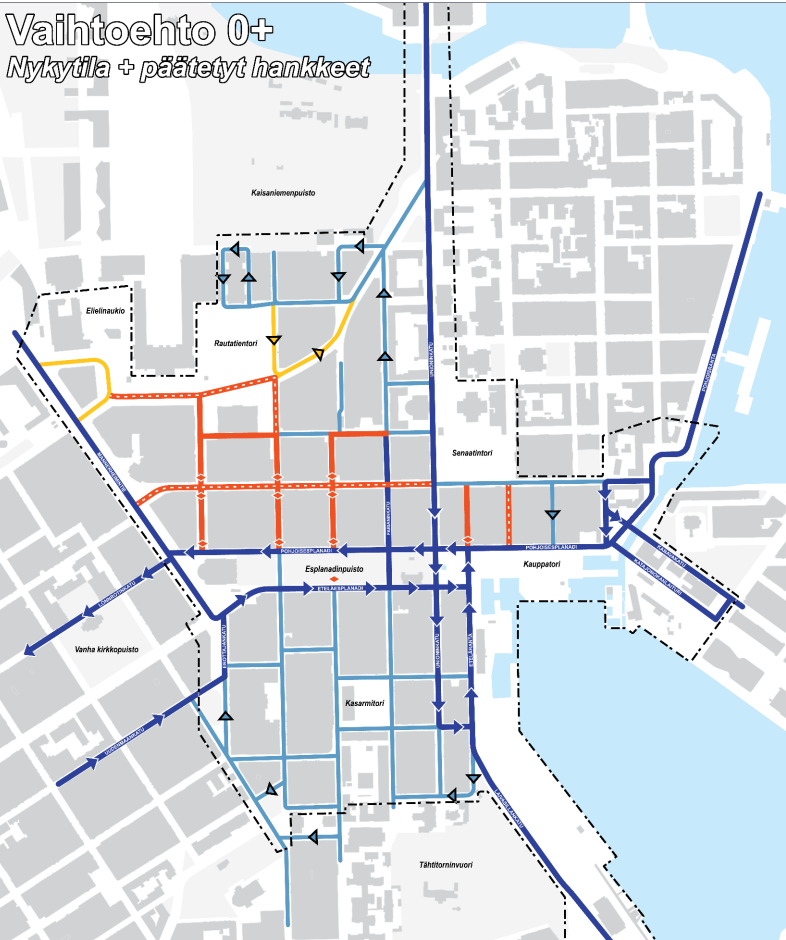
Vuorokausiliikennemäärät nykyisin



Vuorokausiliikennemäärät Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä



Liikenneverkkovaihtoehdot



- | 1-suuntaiset | 2-suuntaiset | |
|--------------|--------------|---------------------------|
| | | Pääverkon katu |
| | | Paikalliskatu |
| | | Kehitettävä paikalliskatu |
| | | Pihakatu |

- | | |
|--|---|
| | Joukkoliikennekatu |
| | Kävelykatu |
| | Olemassa oleva ylijatkettu jalkakäytävä |
| | Uusi ylijatkettu jalkakäytävä |
| | Autoliikenteen katkaisu |
| | Suunnittelualan rajaus |

Vaihtoehto 0+

Nykytila + päätetyt hankkeet

1. Unioninkatu on kaksisuuntainen Aleksanterinkatuun saakka, loppumatka etelään yksisuuntainen.
2. Fabianinkatu toimii käytännössä pääverkon yhteytenä pohjoiseen.
3. Yliopistonkatu vaihtelee kävelykadusta tavalliseen paikalliskatuun.
4. Pohjoisesplanadilla kaikissa muissa risteyksissä ylijatketut jalkakäytävät paitsi Fabianinkadun ja Helenankadun risteyksissä.
5. Kaartinkaupungin paikallisverkon kadut ovat kaksisuuntaisia Erottajankadun eteläosaa ja muutama yksittäistä kortteliväliä lukuun ottamatta

1-suuntaiset 2-suuntaiset

  Pääverkon katu

  Paikalliskatu

  Kehitettävä paikalliskatu

  Pihakatu

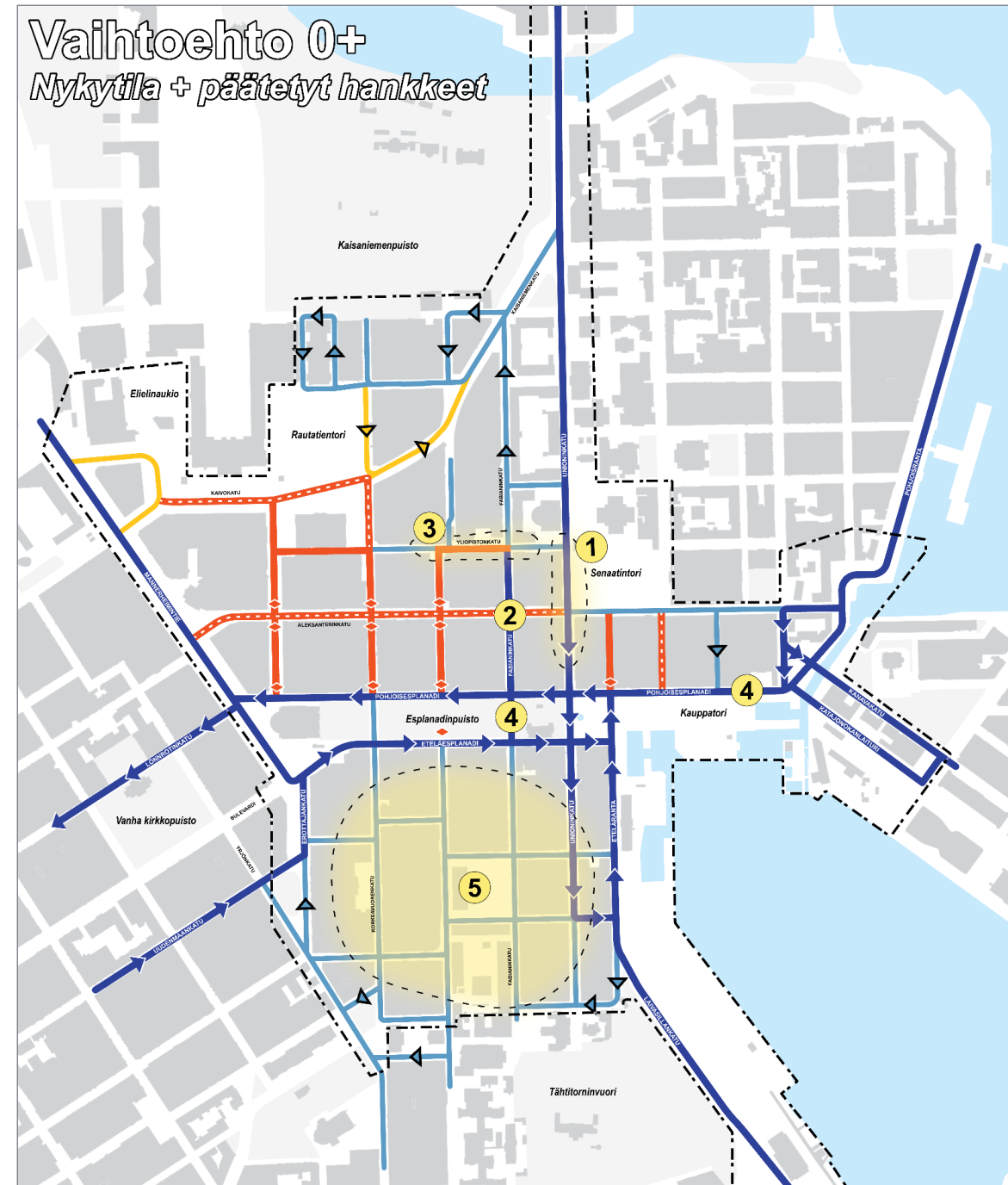
 Joukkoliikennekatu

 Kävelykatu

 Olemassa oleva ylijatkettu jalkakäytävä

Vaihtoehto 0+

Nykytila + päätetyt hankkeet



Vaihtoehto 1

Maltillinen muutos

1. Unioninkatu on kaksisuuntainen myös Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin välillä, jolloin se toimii selkeänä pääverkon yhteytenä.
2. Fabianinkatu on katkaistu pysäköintilaitoksen pohjoispuolelta sekä Esplanadin puiston välistä sujuvoittaen liikennettä ja kävelyä Esplanadeilla ja puistossa.
3. Yliopistonkatu on koko pituudeltaan pihakatu.
4. Pohjois- ja Eteläesplanadilla tulee lisää ylijatkettuja jalkakäytäviä. Samalla on selkeää milloin siirrytään pääverkolta joko asuinalueelle tai kävelykeskustaan (rauhallisen liikkumisen alueelle)
5. Kaartinkaupungin paikallisverkon katuja on yksisuuntaistettu kaikista houkuttelevimmilla läpiajoreiteillä lännestä kohti itää Ludviginkadulla, Rikhardinkadulla ja Kasarmikadulla

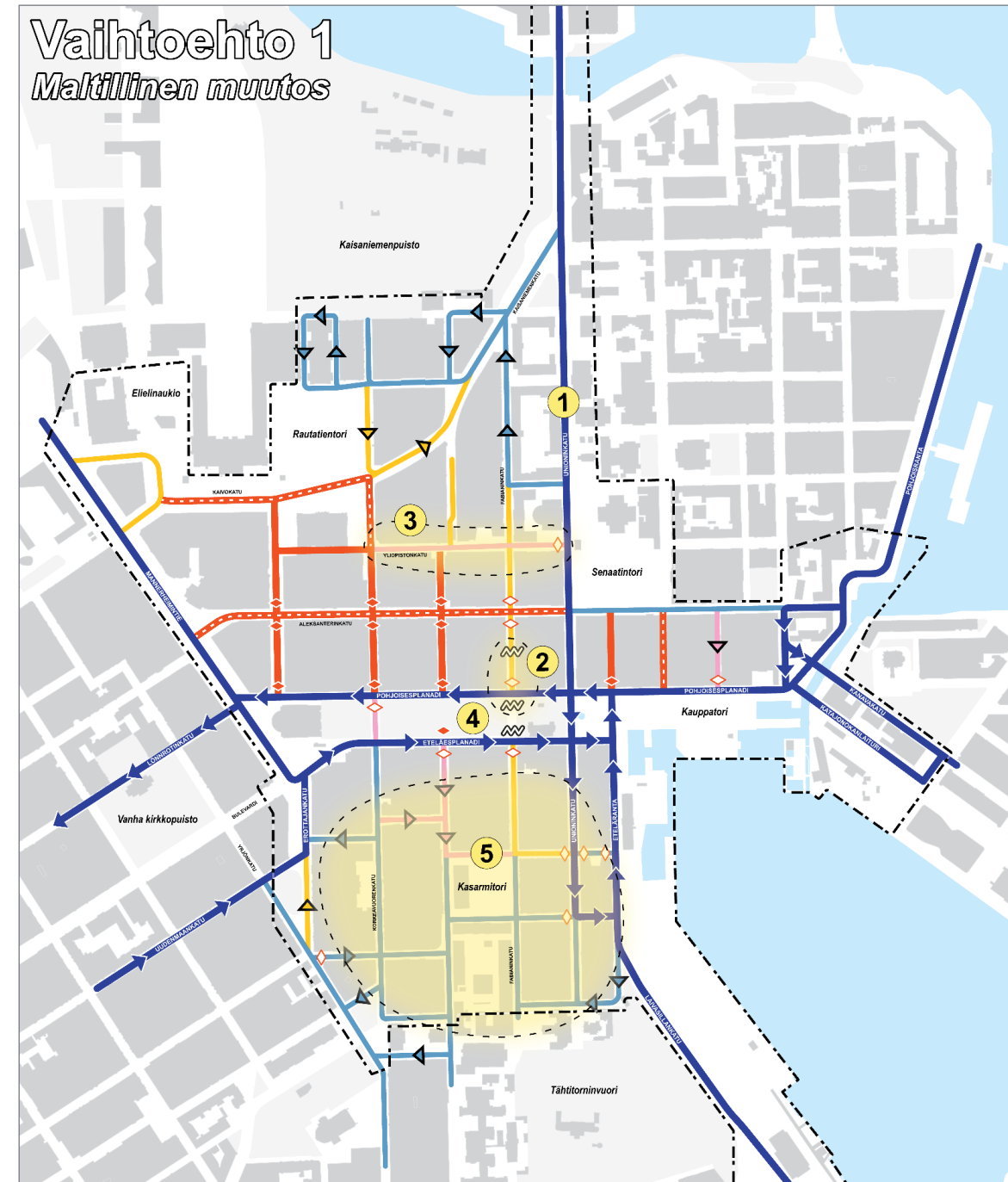
1-suuntaiset 2-suuntaiset

-   Pääverkon katu
-   Paikalliskatu
-   Kehitettävä paikalliskatu
-   Pihakatu

-  Joukkoliikennekatu
-  Kävelykatu
-  Olemassa oleva ylijatkettu jalkakäytävä
-  Uusi ylijatkettu jalkakäytävä
-  Autoliikenteen katkaisu
-  Suunnittelualan raja

Vaihtoehto 1

Maltillinen muutos



Vaihtoehto 2

Voimakkaampi muutos

Samat muutokset kuin Vaihtoehto 1:ssä. Lisäksi:

1. Pohjoinen ja Eteläinen Makasiinikatu on yksisuuntaistettu.
2. Pienen Roobertinkadun ja Ratakadun yksisuuntaisuus käännetty vastakkaiseen suuntaan, jotta läpiajo olisi vähemmän houkuttelevaa. Samalla kehitetään Pienen Robertinkadun ja Yrjönkadun risteystä viihtyisämmäksi.
3. Erottajankadun yksisuuntaisuus on käännetty kohti etelää. Katua kehitetään kävely- ja joukkoliikennepainotteiseksi viihtyisäksi pihakaduksi.

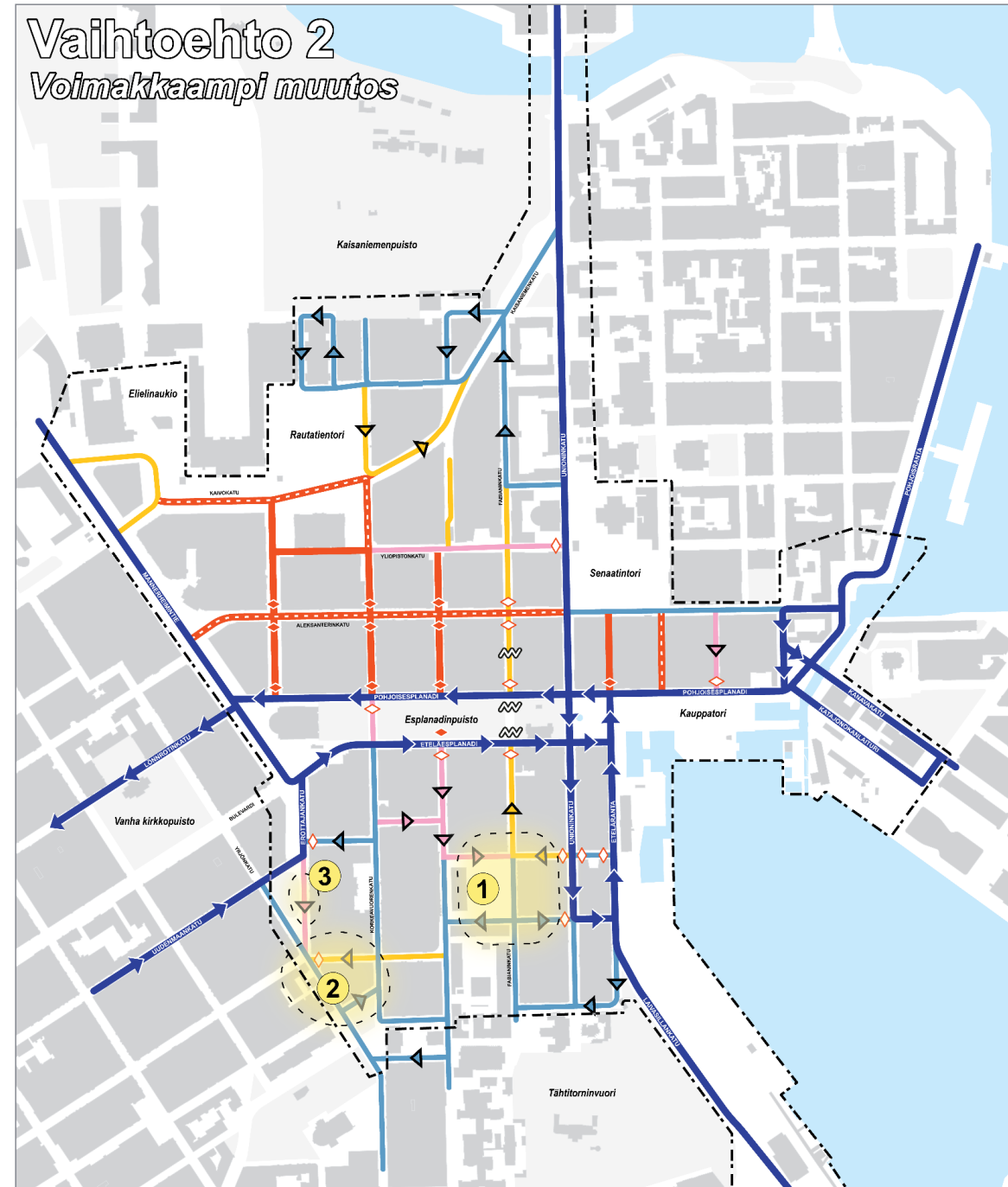
1-suuntaiset 2-suuntaiset

-   Pääverkon katu
-   Paikalliskatu
-   Kehitettävä paikalliskatu
-   Pihakatu

-  Joukkoliikennekatu
-  Kävelykatu
-  Olemassa oleva ylijatkettu jalkakäytävä
-  Uusi ylijatkettu jalkakäytävä
-  Autoliikenteen katkaisu
-  Suunnittelualan raja

Vaihtoehto 2

Voimakkaampi muutos



Suunnitteluratkaisut

Joukkoliikenne

Kluuvin & Kaartinkaupungin joukkoliikenne nykyisin

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

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

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



Raideliikenteen rooli alueella vahvistuu

Uudet yhteydet

- Kruunusiltojen pikaraitiotie Laajasalosta keskusta (2027) ja Länsisatamaan (?)
- Länsiratikka Kannelmäestä Munkkivuoren kautta Keskusta (2032)
- Viikki-Malmi pikaraitiotie yhteys kantakaupungista (hankesuunnittelu käynnissä)



Kaartinkaupungin joukkoliikenne-saavutettavuutta parannetaan

Nykytila

- Nykytilassa Kaartinkaupunkia palvelevat raitiolinjat 2 ja 10, joiden pysäkit ovat melko kaukana
- Suora yhteys Hakaniemeen ja Kallioon puuttuu kokonaan.
- Yhteydet junalle ja metrolle ovat myös pitkät.

Kehittämistoimenpiteet

- Lisätään bussilinja Hämeentietä ja Unioninkatua pitkin Kasarmitorille. Linja liittää Kaartinkaupungin paremmin muuhun kantakaupunkiin ja Hakaniemen suuntaan.

Helsinki

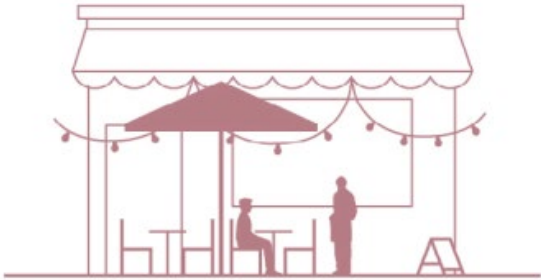
Bussilinjaehdotus



Suunnitteluratkaisut

Kävely-ympäristö & kaupunkitila

Keinovalikoima kaupunkitilan parantamiseksi



katujen ohjelmointi ja elävöittäminen



viipymisen ja viihtymisen
paikkojen luominen



kaupunkivihreän
lisääminen ja ilmastoviisaus



jalankulun priorisointi



sujuvan ja kestävä liikkuksen
kehittäminen



kulttuurihistorian vaaliminen

Katuvihreän verkosto

Katupuita mahdollista lisätä:

- Kluuvikadulle
- Mikonkadulle
- Vuorikadulle
- Rikhardinkadulle
- Erottajankadulle
- Kaisaniemenkadulle
- Kasarmikadulle Kasarmitorin kohdalle

Muuta katuvihreää on mahdollista lisätä:

- Yliopistonkadulle
- Ludviginkadulle
- Pienelle Roobertinkadulle
- Kasarmikadulle Pohjoiseen Makasiinikatuun asti
- Pohjoiselle Makasiinikadulle
- Fabianinkadulle
- Aleksanterinkadulle (ruukkuja)



[---] Suunnittelalueen raja

☐ Kehitettävät alueet esittelyssä:

1 Kluuvikatu

2 Erottajankatu

3 Yliopistonkatu

4 Kaisaniemenkatu

5 Rikhardinkatu

 Alueet, joihin on mahdollista lisätä katupuita

Alueet, joihin on tutkittu matalan katuvihreän lisäämistä

Alueet, joiden katuvihreän selvittäminen kesken

Uusi, suunniteltu katuvihreä

 Nykyinen kasvillisuus Nykyinen avokallio

 Nykyinen rakennus

Meri

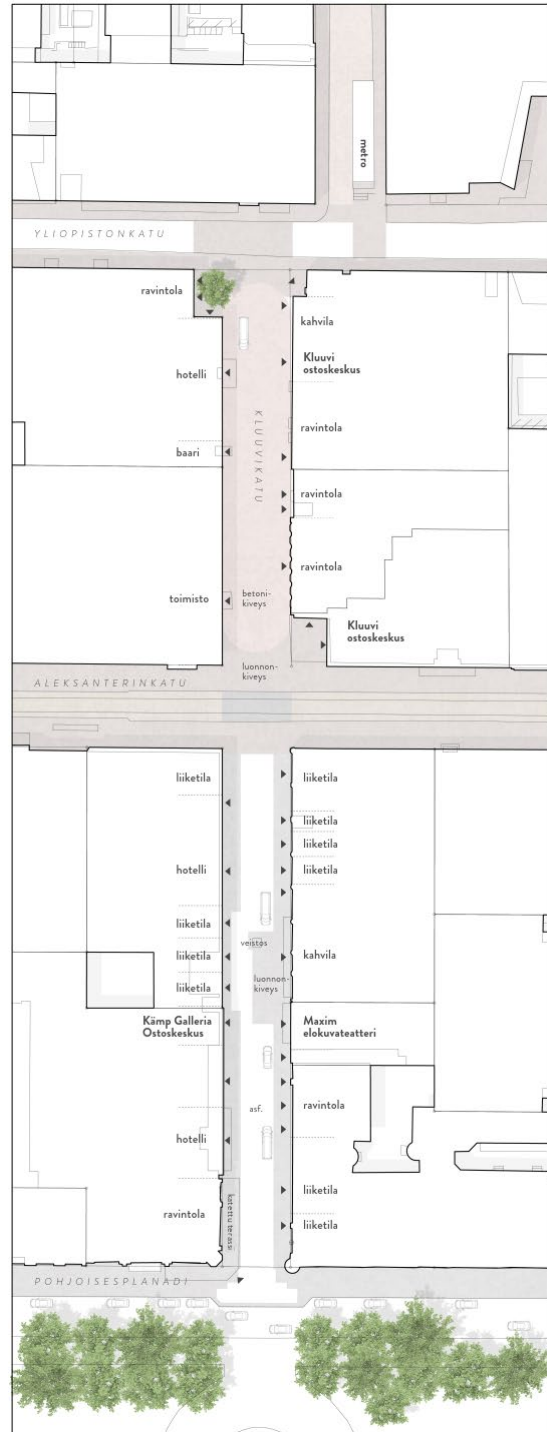
Nykytilanne Kluuvikadun kävelykadulla



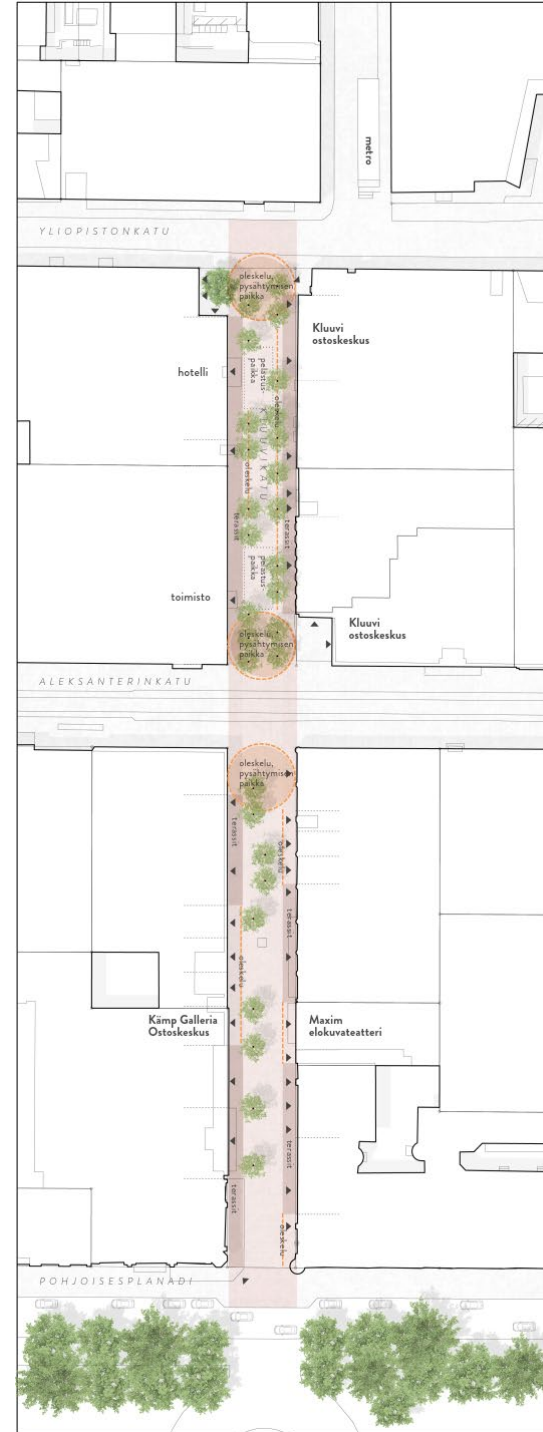
Suunnitelma viihtyisämmästä Kluuvikadun kävelykadusta



Nykytila



Suunnitelma

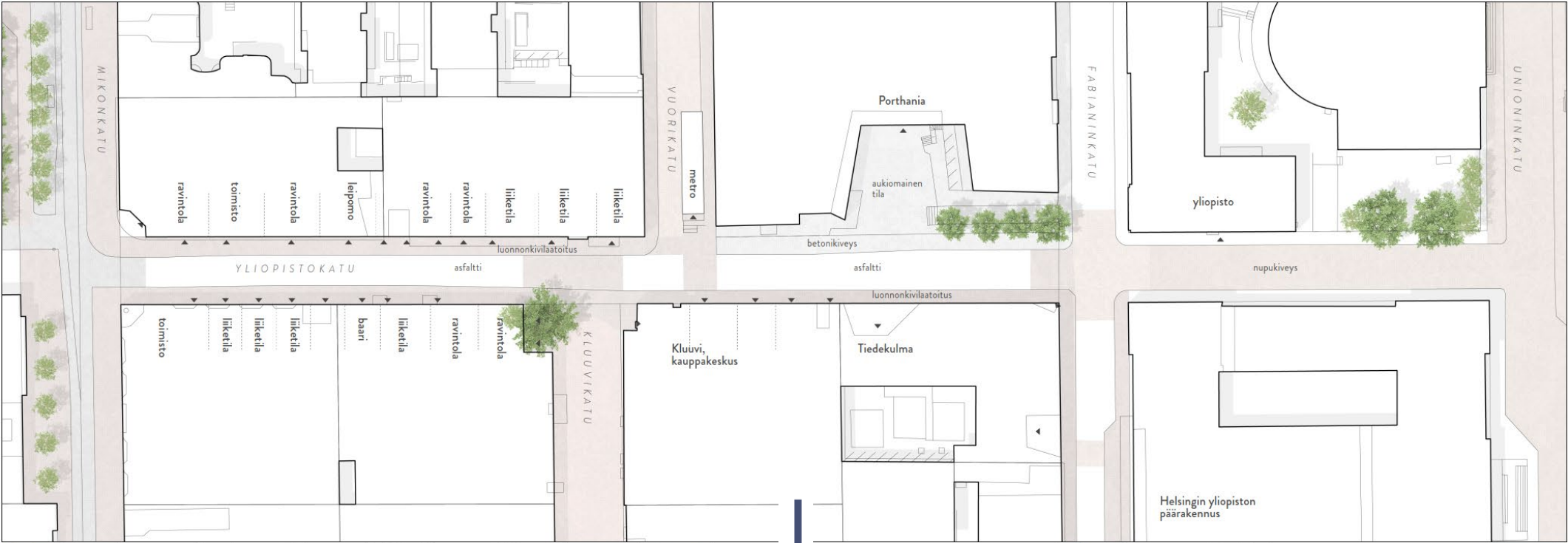


A black and white photograph of a busy city street, likely in Helsinki, showing modern buildings with large glass windows and signs for 'CAVERNA' and 'BEAMHILL'. Pedestrians are walking on the sidewalks, and a tram is visible in the distance.

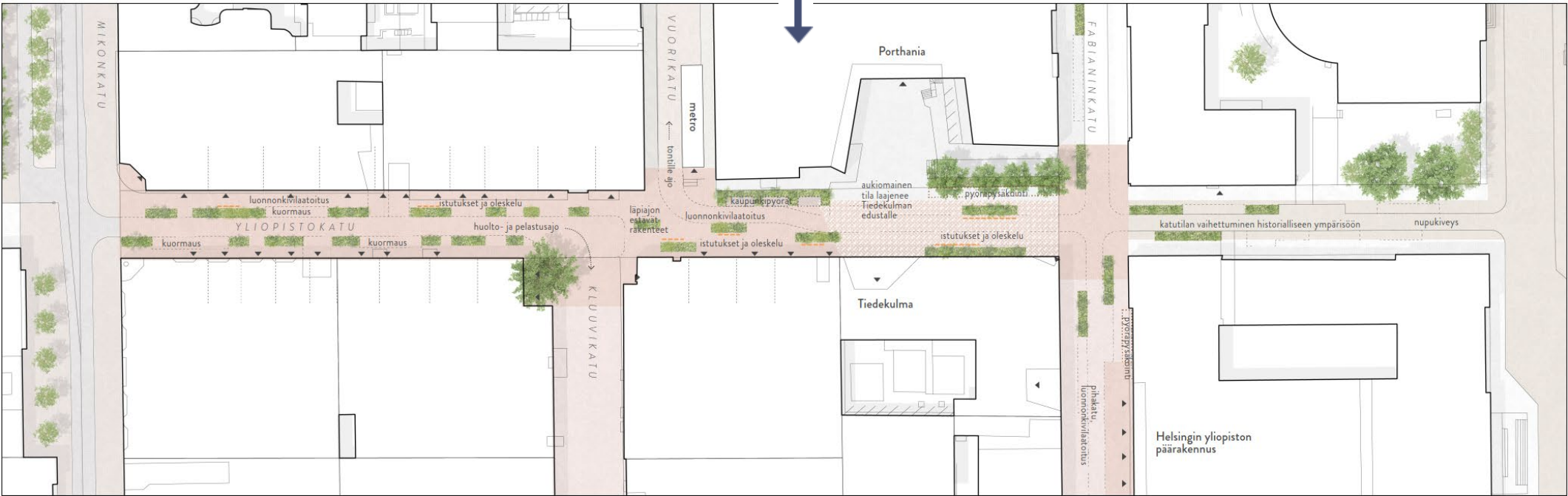
Suunnitelma viihtyisämmästä ja liikenteeltä rauhoitetusta Yliopistonkadun pihakadusta



Nykytila



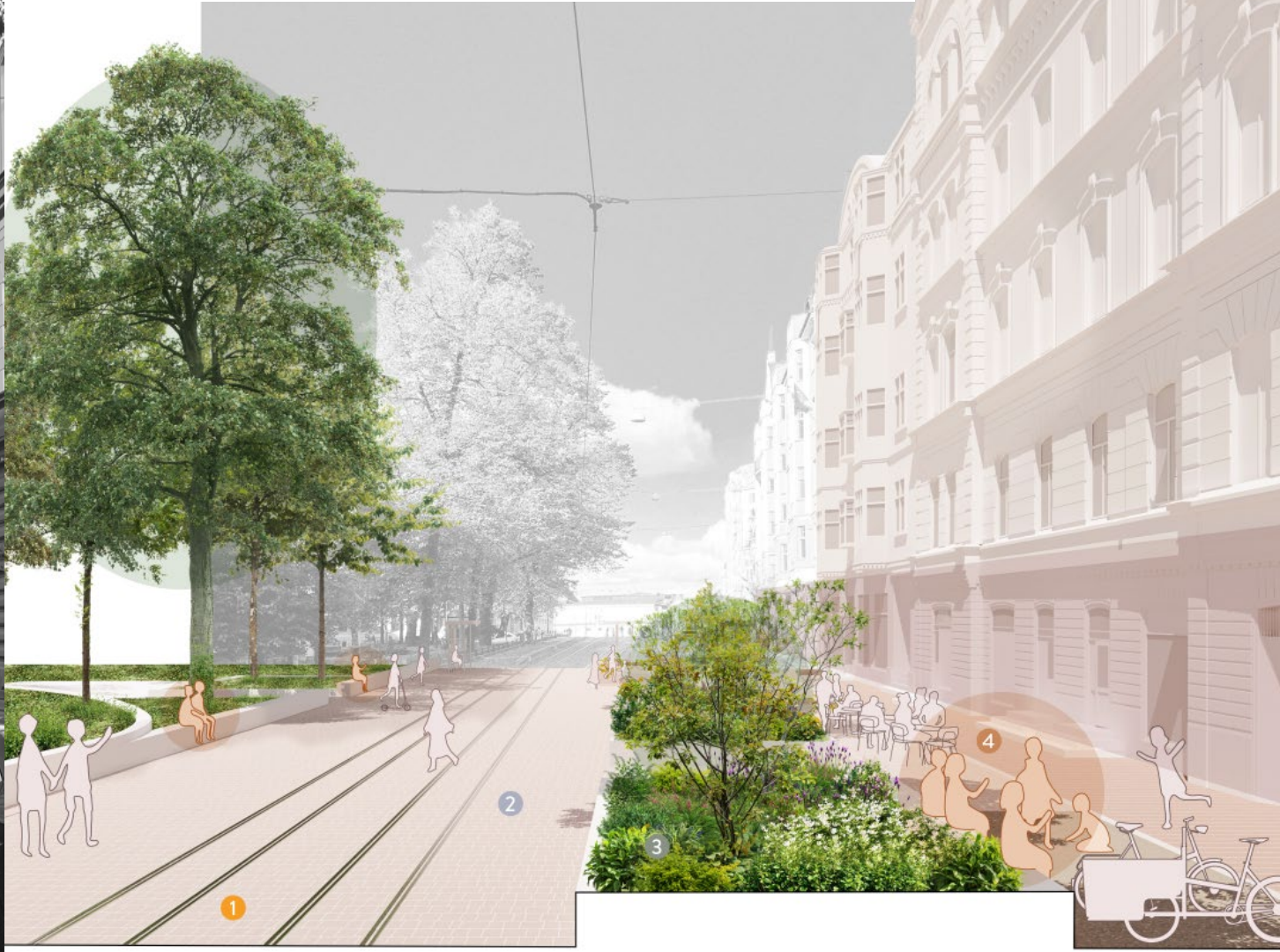
Suunnitelma



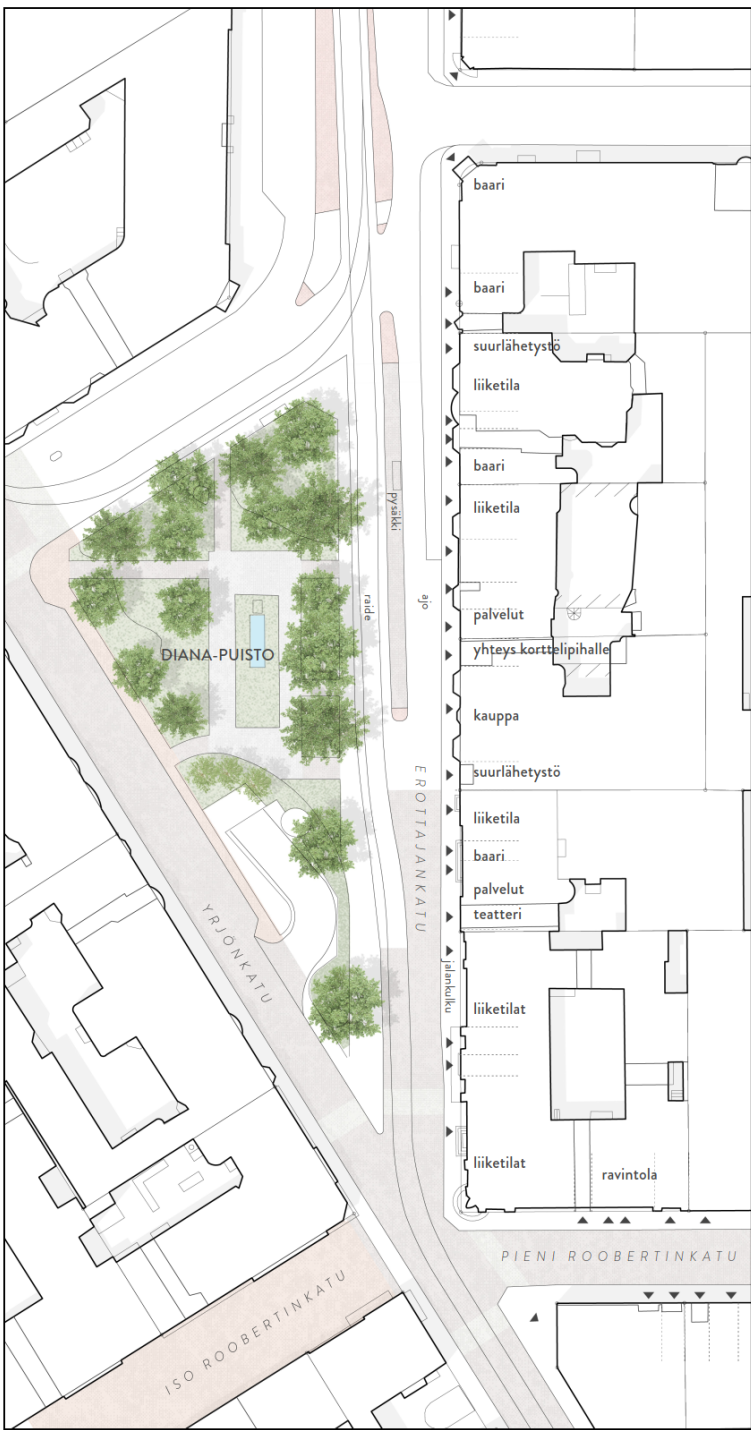
Nykytilanne Erottajalla



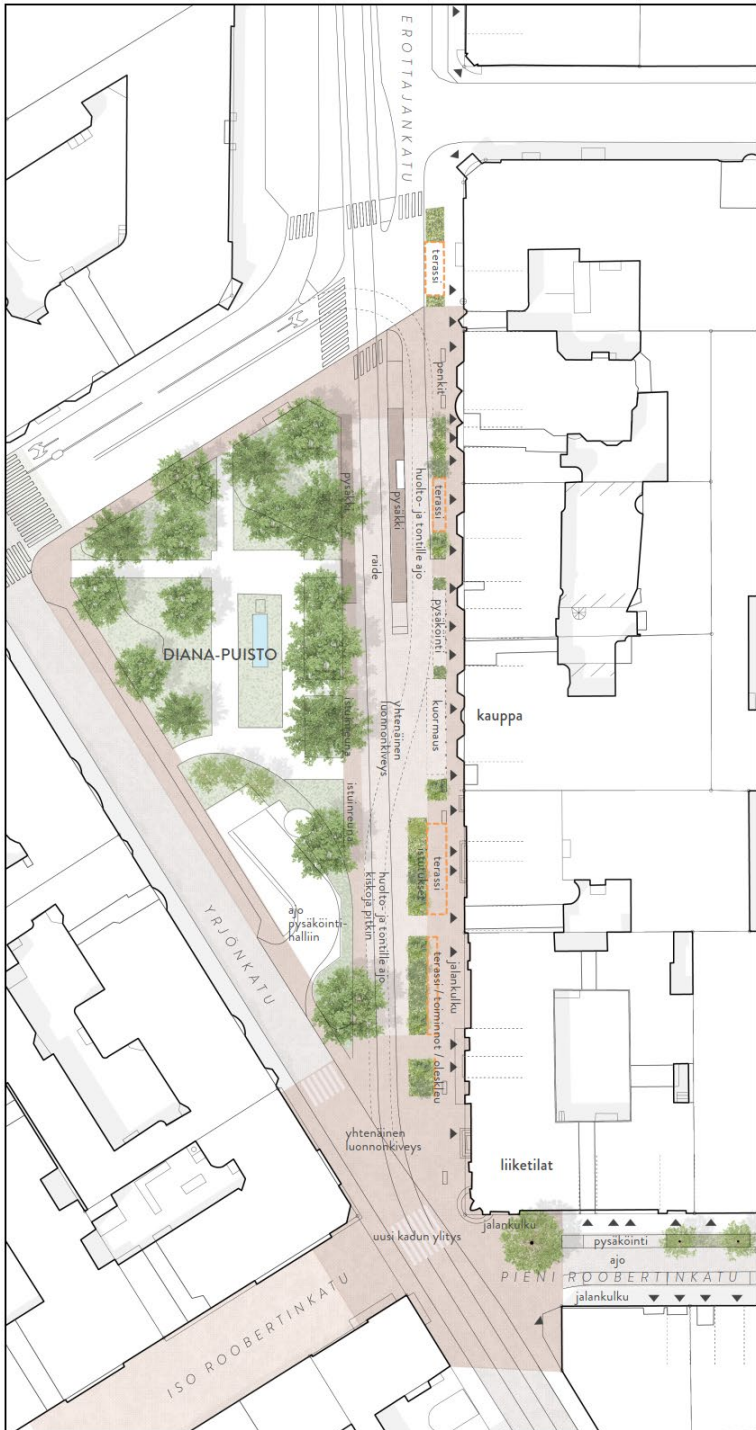
Suunnitelma viihtyisämmästä ja liikenteeltä rauhoitetusta Erottajan paikalliskadusta



Nykytila



Suunnitelma



Nykytilanne Kaisaniemenkadulla



Suunnitelma viihtyisämmästä ja liikenteeltä rauhoitetusta Kaisaniemenkadun paikalliskadusta



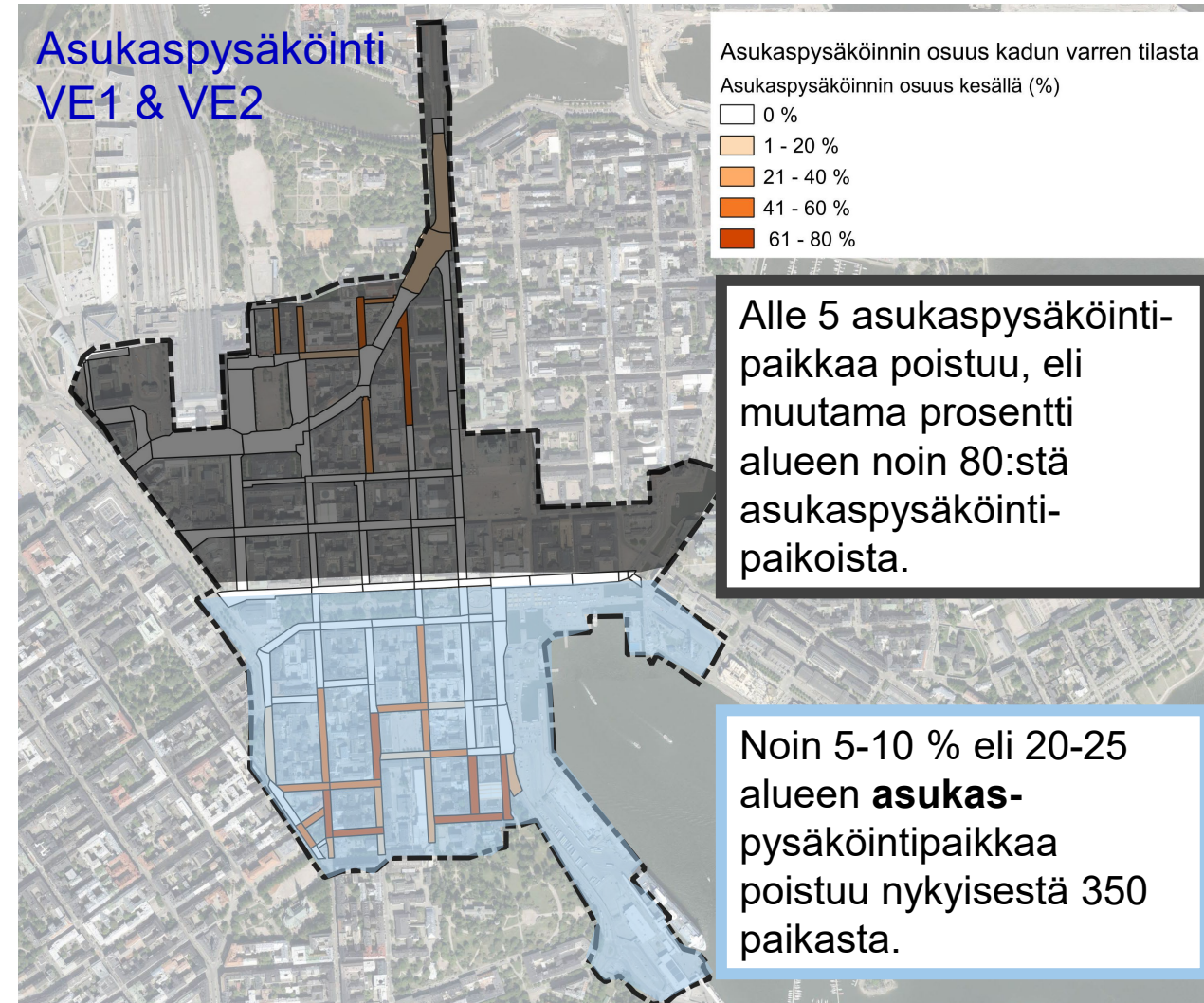
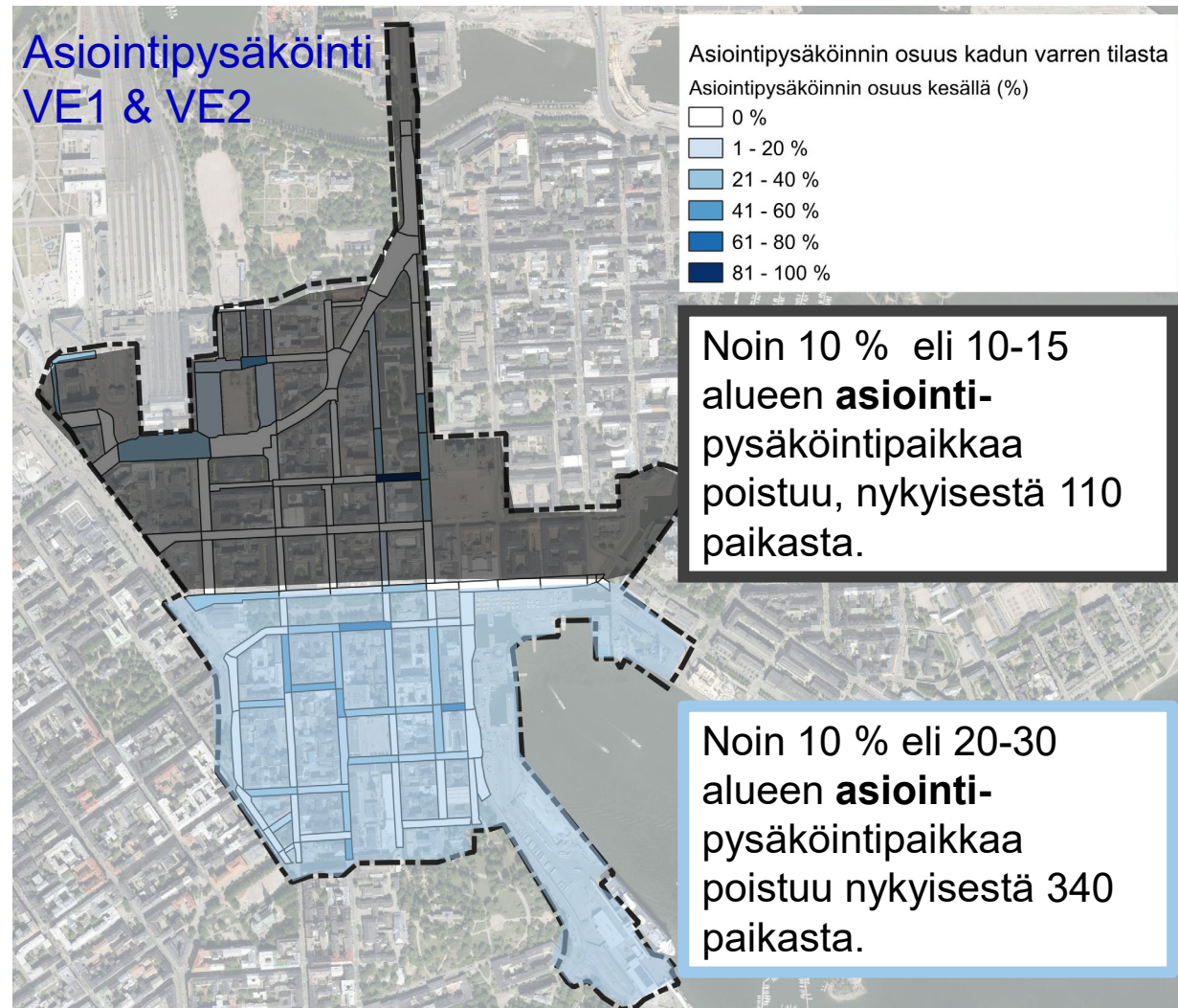
Nykytila



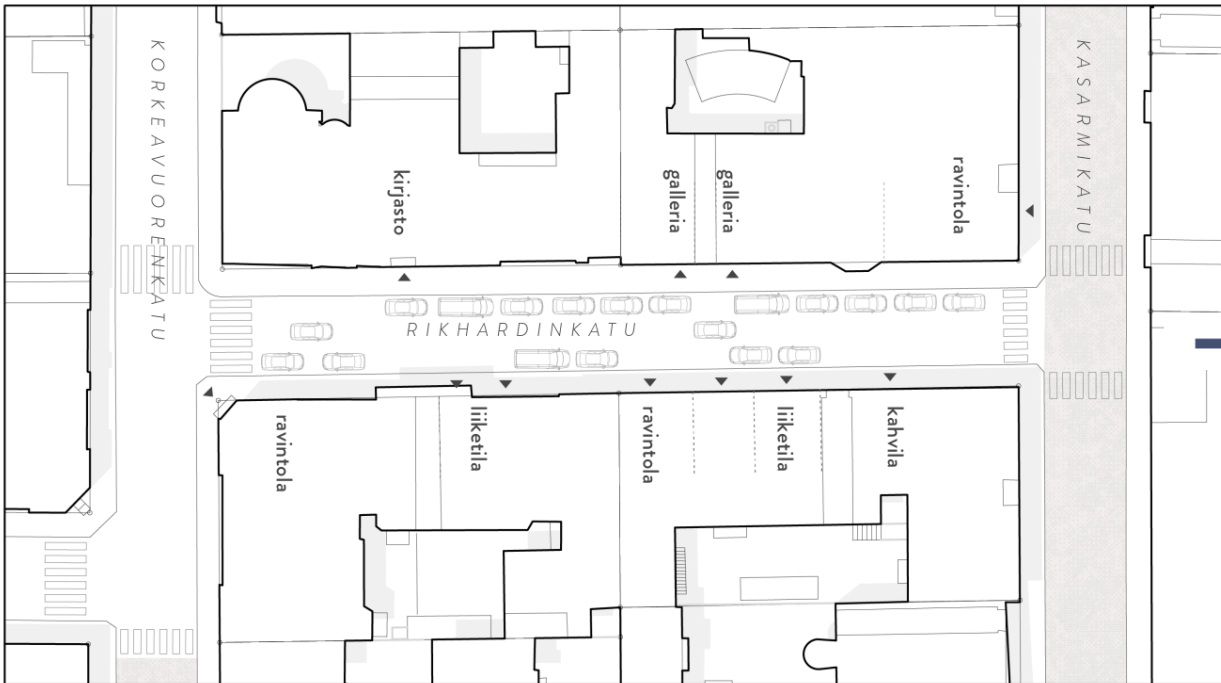
Suunnitelma



Pysäköintimuutokset mahdollistavat katuvihreän ja viihtyisyyden lisäämisen



Nykytila

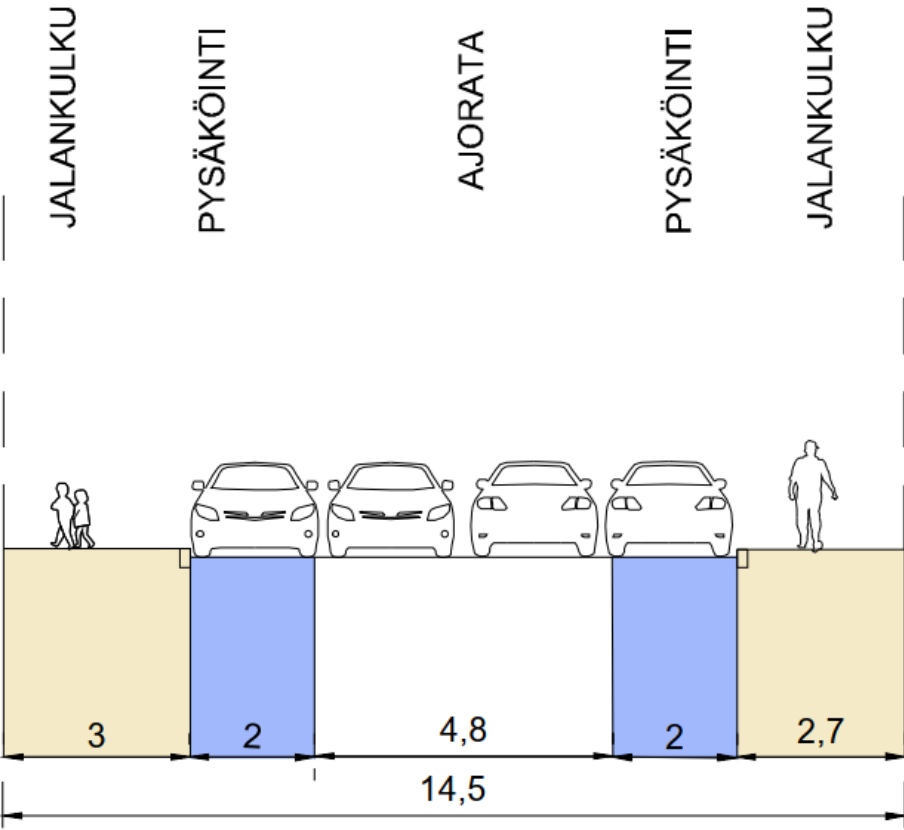


Suunnitelma



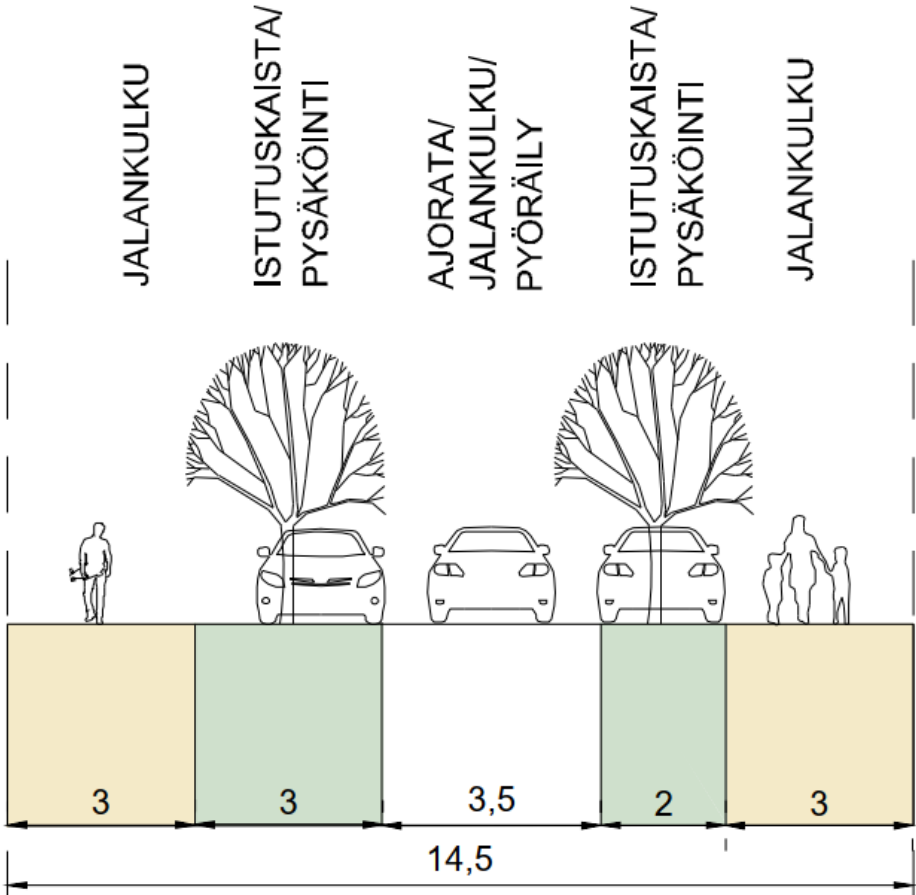
Nykytila

RIKHARDINKATU, nykyinen
Leikkaus E-E
1:200



Suunnitelma

RIKHARDINKATU
Leikkaus E-E
1:200



Suunnitteluratkaisut

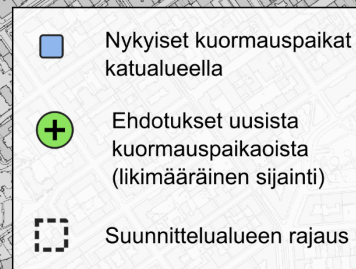
Kuormauspaikat

Kuormauspaikkoja lisätään

- Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueelle lisätään yhteensä yli 10 uutta kuormauspaikkaa
- Uusien paikkojen sijoittelussa on huomioitu yritysten kyselyssä nostamat toiveet, kivijalkaliiketilojen sijainti sekä nykyisten kuormauspaikkojen sijainti
- Kuormauspaikkoja poistuu Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä.



Ehdotetut
kuormauspaikkojen
lisäykset



Ehdotetut kuormauspaikkojen lisäykset

KUORMAUS
LASTNING



 Nykyiset kuormauspaikat katualueella

 Ehdotukset uusista kuormauspaikoista (likimääräinen sijainti)

 Suunnittelualan raja

0 100 200 m

Helsinki

Kuormaus pysäköintikielto- paikoilla

Kartassa näkyy pysäköintikiellolla merkityt paikat, joissa kuormaus on mahdollista.



Kaivokatu

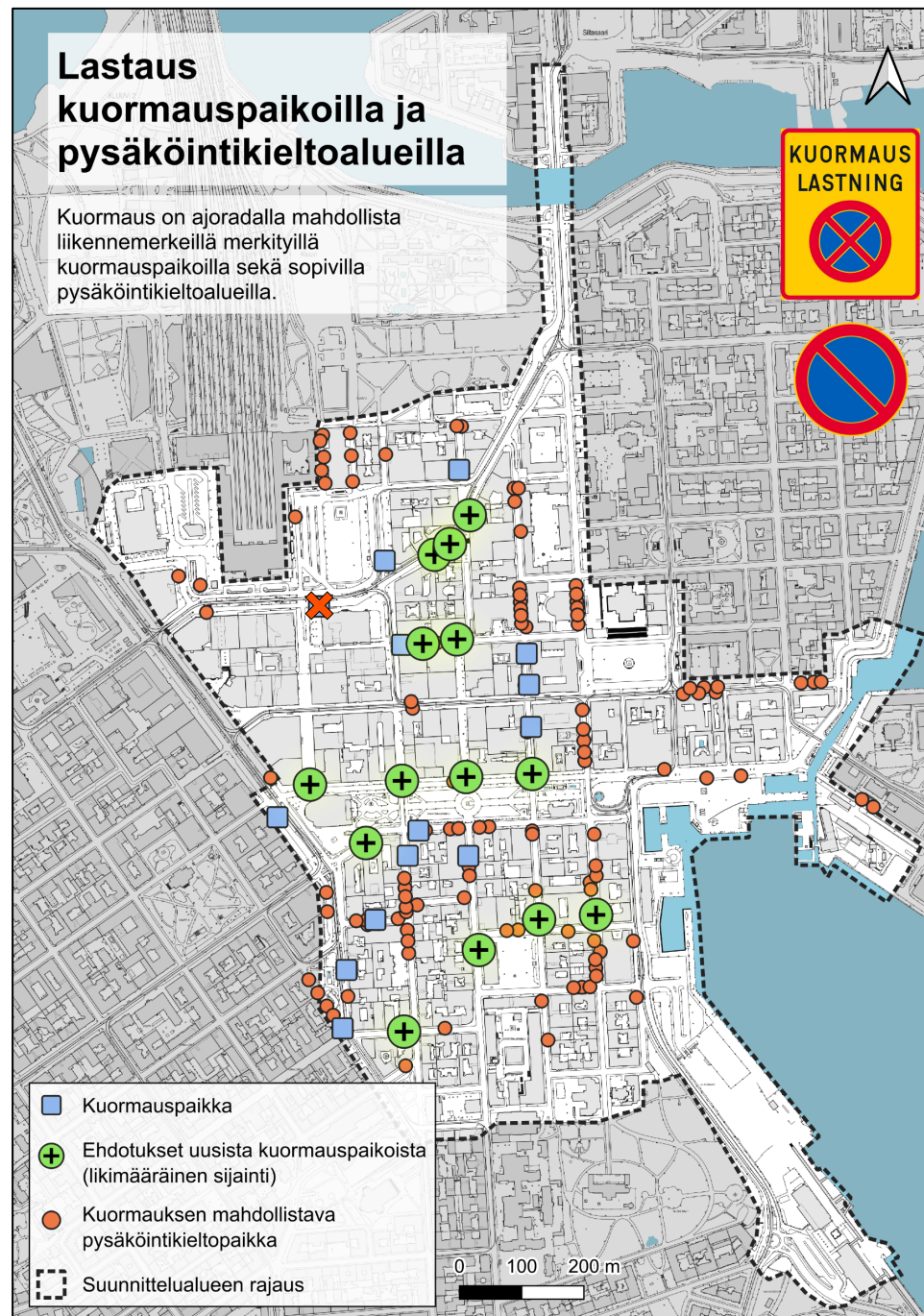
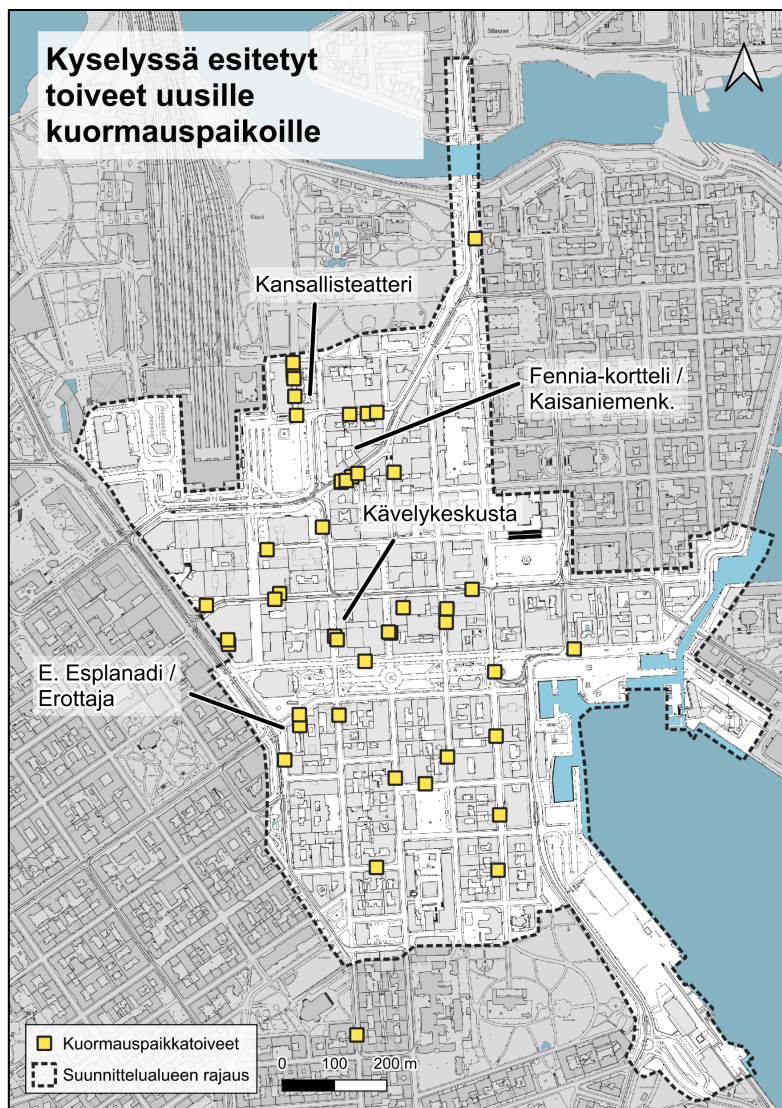
Kaivokadun joukkoliikennekatu aiheuttaa muutoksia pysäköintikieltoalueisiin.

Pysäköintikielto poistuu Yliopistonkadulta uusien järjestelyjen myötä.

 Pysäköintikieltopaikat, joissa kuormaus on mahdollista

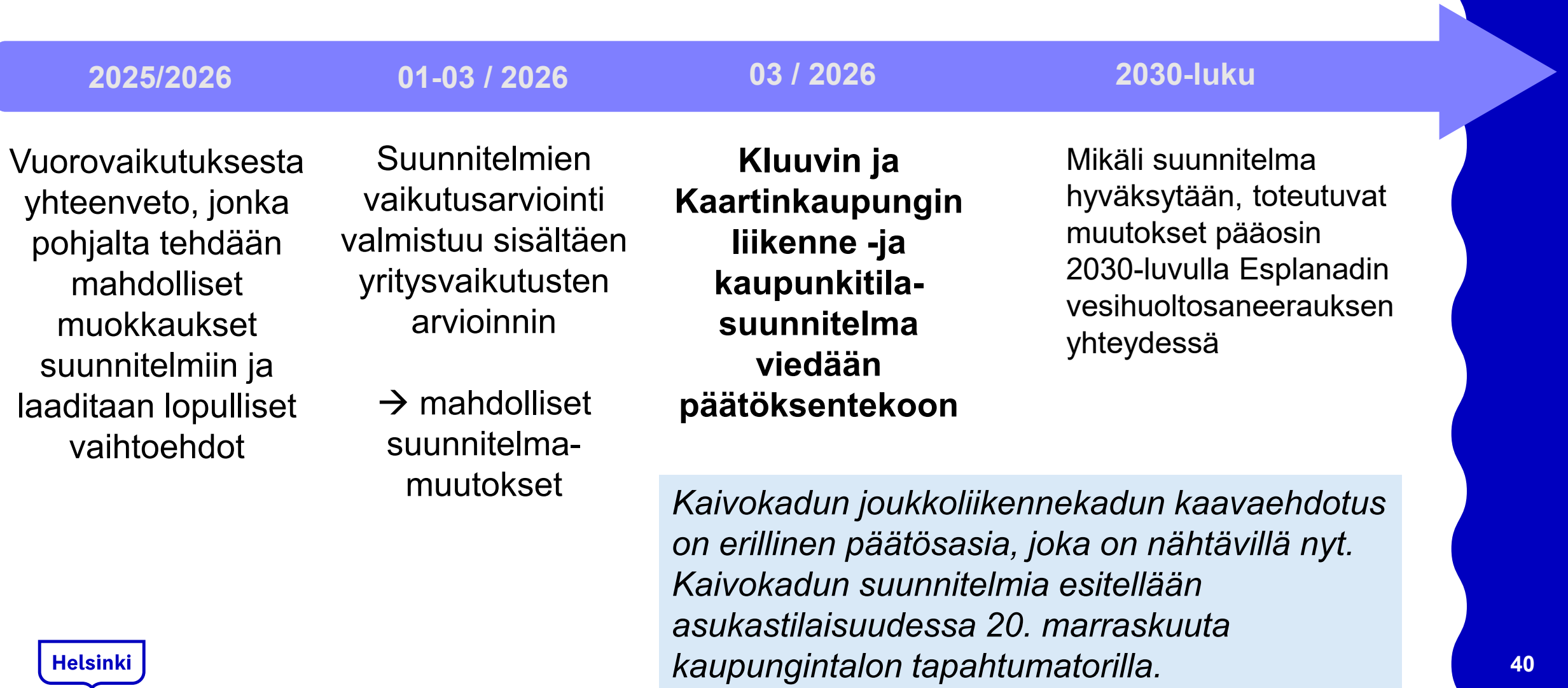
 Suunnittelualan raja

0 100 200 m



Suunnittelun seuraavat vaiheet

Suunnittelun seuraavat vaiheet



Toteutuksen vaiheet

Esplanadien katu- ja vesihuollon
töiden rakentamisen vaiheistus

-  **Vaihe 0**
Esplanadin vesihuoltotunnelin tuloviemärit
rakennetaan tunnelihankkeen yhteydessä
-  **Vaihe 1**
Pohjoisesplanadi, Kluuvikatu, Mikonkatu
-  **Vaihe 2**
Eteläesplanadi, Fabianinkatu, Unioninkatu,
Eteläranta, Mantan aukio, Kauppatori, Pohjoinen
makasiinikatu, Pohjoisesplanadi
-  **Vaihe 3**
Erottajankatu, Ludviginkatu, Korkeavuorenkatu,
Unioninkatu, Kasarmikatu, Fabianinkatu,
Rikhardinkatu
-  **Vaihe 4**
Fabianinkatu, Sofiankatu, Helenankatu
-  **Vaihe 5**
Bulevardi ja Yrjönkatu
-  Huomattavaa yhteensovitusta vaativat hankkeet

Helsinki

2028-2029 ja
2032-2033

2030-2032

