

**KATUSUUNNITELMASELOSTUS,
LUONNOS**

Kohteiden nimet:	KAIVOKATU	Piirustus nro:t:	32414/1
Selostuksen laati:	Anna Tienvieri Projektipäällikkö	pvm:	X.X.2026
Selostuksen hyväksyi:	Reetta Putkonen Liikenne- ja katusuunnittelu- päällikkö	pvm:	X.X.2026
	Kaupunkiympäristölautakunta / Maankäyttöjohtaja	pvm:	X.X.2026

Kohde

Kaivokatu sijaitsee Kluuvin (02.) kaupunginosassa. Katusuunnitelma on esitetty piirustuksessa nro 32414/1.

Katusuunnitelma perustuu asemakaavaehdotuksiin 13011 ja 13016 ja niiden liikennesuunnitelmiin.

Lähtökohdat

Kaivokatu on olemassa oleva peruskorjattava ja vilkasliikenteinen katu. Katu rajautuu pohjoisessa Sokos-tavarataloon, Asema-aukioon, Helsingin päärautatieasemaan ja Rautatientoriin. Etelässä katu rajautuu Armaan kulmaan, Kaivotaloon, Kauppakeskus Citycenteriin "Makkaratalo" ja Kansallisgalleria Ateneumiin. Kaivokatu sijaitsee valtakunnallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaalla alueella ja kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kaivokatu on kokonaisuudessaan arvoympäristöä.

Kaivokatu on Helsingin ydinkeskustan vilkkaimpia paikkoja, jossa erilaiset liikennemuodot ja erisuuntaiset liikennevirrat risteävät. Kadun pääasiallisia käyttäjiä ovat Helsingin ydinkeskustassa asioivat tai työskentelevät henkilöt (noin 250 000 henkilöä/vuorokausi). Alueen liikennemäärä on 19 300 ajoneuvoa/vuorokausi ja alueella on runsaasti jalankulku- ja pyöräliikennettä. Kaivokadulla on nykytilanteessa kaksi autoliikenteen kaistaa suuntaansa. Rautatientorin linja-autoasemalta lähtevät linja-autot kääntyvät Kaivokadulle ja jatkavat siitä edelleen Kaisaniemenkadulle. Kadun keskellä sijaitsee raitiovaunupysäkki, jonka läpi kulkee lukuisa määrä eri raitiovaunulinjoja. Lisäksi kadulla sijaitsee useampi sisäänkäynti Citykäytävään, josta on kulku Helsingin rautatieaseman metroasemalle.

Kaivokadun rakentaminen mahdollistaa kadun muuttamisen joukkoliikennekaduksi Helsingin kaupungin ydinkeskustan liikennejärjestelyperiaatteiden (KYLK 19.9.2023) ja laadinnassa olevan asemakaavan 13011 mukaisesti. Suunniteltava katuosuus on noin 400 m pitkä. Lisäksi lähtökohtana on toteuttaa Kaivokadulle Länsisataman pikaraitiotien vaatimukset täyttävät raitiotie- ja pysäkkijärjestelyt. Katusuunnitelma mahdollistaa tulevaisuudessa uuden metroaseman pääsisäänkäynnin (paviljonki) muutokset sekä asematunnelin maanalaiset järjestelyt (mm. savunpoistoluukut) ja kulkuyhteydet katutasolle.

**KATUSUUNNITELMASELOSTUS,
LUONNOS**

Katusuunnitelmassa huomioidaan lisäksi laajasta kunnallistekniikan saneerauksesta johtuvat kadun muutostarpeet. Kaikki muutokset ovat tarkoituksenmukaisesti sisällyttävä samaan suunnitelmaan ja ohjelmoida toteutettavaksi yhteisenä kunnallisteknisenä hankkeena.

Liikenteellinen ratkaisu

Kaivokatu on nykytilanteessa Helsingin ydinkeskustassa sijaitseva kokoojakatu, johon liittyvät nykyiset kadut Mannerheimintie, Asema-aukio, Keskuskatu, Rautatientori, Mikonkatu ja Kaisaniemenkatu.

Katu muutetaan joukkoliikennekaduksi. Ajoneuvoliikenne (taksi- ja saattoliikenne) sallitaan Kaivokadulla katuvälillä Mannerheimintie - Asema-aukio. Uusilla jalankulkualueilla sallitaan huoltoliikenne ja kiskoalueella pelastusliikenne. Kaivokadun katualueen leveys on 29,7 - 54,4 metriä. Suojatieylitykset suunnitellaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti.

Katuvälille Mannerheimintie - Asema-aukio rakennetaan 6,4 metriä leveä raitiotie, joka noudattelee nykyisen raitiotien linjausta. Raitiotien kummallekin puolelle rakennetaan 3,5 - 3,8 metriä leveät ajokaistat, jotka yhdistyvät Asema-aukion ja Mannerheimintien ajoratoihin. Katuvälin pohjoiseen laitaan rakennetaan 2,3 metriä leveä yksisuuntainen pyörätie sekä 3,8 metriä leveä jalkakäytävä. Katuvälin eteläiseen laitaan rakennetaan 4,9 metriä leveä jalkakäytävä sekä 2,0 metriä leveä pysäköintisyvennys (Hotel Grand Hansan saattoliikennettä varten). Pyöräily toteutetaan sekaliikennejärjestelyinä katuvälin eteläisemmällä ajoradalla. Kaivokadun suuntainen jalkakäytävä Asema-aukion liittymässä toteutetaan ajoradasta korotettuna ylijatkettuna jalkakäytävänä. Järjestely parantaa liittymän liikenneturvallisuutta.

Katuvälille Asema-aukio - Rautatientori rakennetaan nykyisen raitiovaununpysäkkiparin lisäksi toinen pysäkkipari. Raitiovaununpysäkkikorokkeiden leveys on 4,0 - 6,0 metriä. Raitiotien ylitys toteutetaan valo-ohjattuna suojatienä raitiotienpysäkkien itäpuolella ja valo-ohjaamattomana ylityspaikkana raitiotiepysäkkien länsipuolella. Katuvälin kummallakin laidalle rakennetaan jalkakäytävät/jalankulkualueet, joiden leveys vaihtelee noin 3,8 ja 15,2 metrin välillä. Katuvälin etelälaidalle rakennetaan 2,8 metriä leveä kaksisuuntainen pyörätie, joka yhdistyy Asema-aukion kaksisuuntaiseen pyörätiehen.

Katuväli Rautatientori - Kaisaniemenkatu rakennetaan pääosin jalankululle varattuna alueena, jonka keskellä kulkee 6,4 metriä leveä raitiotie sekä 5,0 metriä leveä ajoyhteys WTC-pysäköintilaitokseen. Pyöräily toteutetaan sekaliikennejärjestelyinä WTC-pysäköintilaitokseen johtavan ajokaistan kanssa. Mikonkadun, Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun risteyksessä raitiotie- ja jalankulkujärjestelyt säilyvät pääosin nykyisen kaltaisina. Ajoneuvoliikenteen ajoyhteys Kaivokadun läpi poistuu pelastus- ja huoltoliikennettä lukuun ottamatta. Raitiotieyhdykset Mikonkadun pohjoiselta osuudelta Kaivokadulle lännen suuntaan poistuu.

Kaivokadulla olevien pyöräväylien yhteispituus on 175 m.

Suunniteltu ratkaisu on liikenne- ja katusuunnittelupalvelun laatiman liikennesuunnitelman 8067 ja 8095 (periaatteiden) mukainen.

**KATUSUUNNITELMASELOSTUS,
LUONNOS****Pintamateriaalit, kasvillisuus ja rakenteet**

Katuvälillä Mannerheimintie – Asema-aukio ajorata päällystetään sekavärisellä nupukiveyksellä. Jalkakäytävät ja pyörätie päällystetään sekavärisillä luonnonkivilaatoilla. Raitiotiekiskojen välinen alue kivetään. Luonnonkiviset reunatuet ovat punaisia.

Asema-aukioon liittyvän ajoradan ja Rautatieaseman edessä olevan pysäkki-alueen väliin istutetaan perennoja, pensaita sekä kookkaampia yksittäispensaita. Istutusalue rajataan kasvillisuuden suoja-aidalla.

Asema-aukion ja Keskuskadun välillä jalankulku- ja pyöräilyalueet päällystetään punasävyisillä luonnonkivilaatoilla. Luonnonkiviset reunatuet ovat punaisia. Tuntokonstrastialueet tehdään lohkopintaisilla luonnonkivilaatoilla. Suojatien ja Keskuskadun välisellä alueella raitiotie- ja pyöräilyalueen etelä- ja pohjoispuolelle ladotaan 50 cm leveä lohkopintainen luonnonkivinen tuntoraita.

Raidealueet päällystetään istutusalueiden väliin jäävillä osuuksilla nurmisaumattulla luonnonkiveyksellä ja muilla alueilla punasävyisillä luonnonkivilaatoilla.

Aseman edustan historiallisten eduspuutarhojen jatkona on kuusi korotettua istutus- ja istuskelusaarekettä. Istuinreunus on luonnonkiveä. Istutuksissa on perennoja ja yksittäispensaita.

Päärautatieaseman edustalla on itä-länsisuuntainen taktiiliraita sekä pääovilta suojatien yli kohti Kaivopihan sisäänkäyntiä ohjaava taktiiliraita.

Keskuskadun ja Mikonkadun välillä jalankulku- ja pyöräilyalueet päällystetään sekavärisillä luonnonkivilaatoilla. Ajorata päällystetään sekavärisellä nupukiveyksellä. Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun risteyksessä jalkakäytävät ja erotuskaistat päällystetään sekavärisillä luonnonkivillä. Luonnonkiviset reunatuet ovat punaisia. Tuntokonstrastialueet tehdään lohkopintaisilla luonnonkivilaatoilla.

Raidealueet päällystetään istutusalueiden väliin jäävillä osuuksilla nurmisaumattulla luonnonkiveyksellä ja muilla alueilla luonnonkivilaatoilla.

Ateneumin ja Rautatien välissä on istutusalueita. Istutusalueet koostuvat monimuotoisista perenna- ja pensasistutuksista sekä puista. Istutusalueita rajaa istutusten suoja-aidat ja niiden reunoilla on istuimia.

Rautatien lounaiskulman istutusalueen ympärille asennetaan pyörätelineitä.

Itä-länsisuuntainen taktiiliraita yhdistää Mikonkadun Rautatieasemaan.

Kaivokadun suunnittelualueella olevan katuvihreän pinta-ala on yhteensä 2600 m². Istutettavien katupuiden lukumäärä 19 kpl. Arvio säilyvien katupuiden lukumäärästä 6 kpl.

**KATUSUUNNITELMASELOSTUS,
LUONNOS****Luontoarvot**

Alue sijaitsee Helsingin keskustassa, eikä alueella ole varsinaista luonnonympäristöä.

Alueelle on suunniteltu nykyistä enemmän istutuksia. Puu- ja ruohovartisen kasvillisuuden periaatteet on suunniteltu osana laajaa aseman ympäristön kokonaisuutta.

Kestävä kehitys

Alueen suunnittelussa on huomioitu Helsingin kaupungin kestävä KYMP-tavoitteet:

- Pyrimme aktiivisesti luontoposiitivisuuteen
- Tavoittelemme hiilinegatiivisuutta
- Lisäämme asukkaiden hyvinvointia ja yhdenvertaisuutta
- Edistämme kestävästä liikkumisesta
- Vaalimme arvokkaita kulttuuriympäristöjä ja Helsingin erityispiirteitä
- Toimimme resurssiviisaasti ja taloudellisesti läpi elinkaaren

Tavoitteiden saavuttamiseksi laadittiin toimenpiteitä, joita on edistetty alueen suunnittelussa. Alueen suunnittelussa on mm. selvitetty mahdollisuuksia vähentää hulevesien epäpuhtauksia suodatinratkaisujen avulla, olemassa olevien kiviä hyödyntämistä uudelleen alueella sekä tunnistettu mahdollisia resurssivaihtoehtoja suunnitteluratkaisuja ja vähäpäästöisempiä rakennusmateriaaleja.

Valaistus

Aluevalaistuksessa käytetty valo on lämmintä (3000K), häikäisemätöntä ja värinointi-ominaisuuksiltaan kävely-ympäristöön sopivaa (värinointi CRI ≥ 80). Valaistusta voidaan jonkin verran säätää ajankohdan ja tilanteen mukaan (esim. yöhimmennykset, lisävalaistusta tapahtumiin). Aseman ja pysäkkikatosien pääkulkureitit valaistaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti

Kävely-ympäristön aluevalaistus toteutetaan 5 m korkeilla pylväillä. Valaisinmallin ulkonäkö on yksinkertainen, tyylikäs ja vankkarakenteinen. Optiikaltaan valaisimet ovat pyörähdyssymmetrisiä.

Katokset ja sisäänkäynnit toteutetaan osana ulkovalaistuksen kokonaisuutta ja ympäristörakenteisiin integroidaan valoa. Raitiotielinja valaistaan pienikokoisin valonheittimin ratikan sähköpylväistä noin 9 m korkeudesta. Kaivokadun länsipään ajoväylien valaistus toteutetaan ripustusvalaisimin

Tasaus ja kuivatus

Kaivokadun tasaus noudattaa pääpiirteissään alueen nykyistä maanpintaa.

**KATUSUUNNITELMASELOSTUS,
LUONNOS**

Asema-aukion liittymään toteutettava ylijatkettu jalkakäytävä poistaa hulevesien virtaamisen Mannerheimintien suunnasta Postikadun ja Asema-aukion liittymässä sijaitsevaan tulvaherkkään alimpaan kohtaan. Kadun keskivaiheilla Kesuskadun ja Ateneumin kohdilla kadun tasaus nousee enimmillään noin 0,5 metriä nykyisen maanpinnan yläpuolelle ja Mikonkadun liittymässä noin 0,2 metriä. Tasauksen muutoksilla pyritään parantamaan alueen tulvasuojelua. Kaivokatu liittyy molemmista päistään nykyisten katujen tasaukseen sekä siihen liittyvien katujen tasauksiin.

Kaivokatu kuivatetaan uudella/nykyisellä hulevesiviemärillä, joka liittyy Rautatien etelä- ja itäreunassa kulkevaan nykyiseen hulevesikanaaliin.

Hulevesiä johdetaan kaivojen kautta maanvaraisille istutusalueille.

Mahdollisessa tulvatilanteessa Kaivokadun vedet virtaavat itään Mikonkadun liittymässä sijaitsevaan alimpaan kohtaan ja sieltä edelleen Rautatien etelä- ja itäreunassa kulkevaan tulvamitotettuun nykyiseen hulevesikanaaliin, joka laskee mereen Kaisaniemessä.

Esteettömyys

Kaivokadun suunnitteluratkaisut täyttävät esteettömyydelle asetetun erikoistavoitetason. Raitiovaunupysäkit täyttävät esteettömyyden erikoistason vaatimukset.

Ylläpitoluokka

Kaivokatu kuuluu ylläpitoluokkaan I ja jalkakäytävät ja pyörätiet luokkaan A.