



§ 67

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunnan lausunto valtuutettu Hannu Os- kalan toivomusponteen tyyppikatummallista, jossa yhdistetään histo- riallista keskustaa kunnioittava katukivetys ja pyöräliikenteen laatu- tason parantamisen vaatimukset

HEL 2023-008399 T 00 00 03

Päätös

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta antoi asiasta seuraavan lausunnon:

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta katsoo että pyöräilyolosuhteiden pa-
rantaminen Helsingin luonnonkivikaduilla on kannatettavaa ja edistää
Helsingin kaupunkistrategian sekä pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman
2020–2025 tavoitteita. Pyöräilyolosuhteiden parantaminen Helsingin
nupukivikaduilla on hanke, jossa tulee huomioida katukivien historialli-
nen arvo, kaupunkikuvallinen vaikutus sekä materiaalin autenttisuus.
Työssä on myös hyvä nojata pidemmän pyöräilykulttuurin omaavien
kaupunkien esimerkkeihin, Helsingin paikallisiin olosuhteisiin sovittaen.
Toivomuspontteen näkökulma tyyppikatummallien suunnittelusta nähdään
kannatettavana ja lautakunta ehdottaa, että kaupunkiympäristön toimia-
la varaa tarvittavat resurssit historiallisesti arvokkaiden katujen luokitte-
lun suunnitteluun yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa.

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunnan kannan mukaan pyöräilyolosuhtei-
den parantaminen luonnonkivikaduilla tulee sovittaa kunkin ympäristön
arvoon ja ominaispiirteisiin. Työtä ohjaamaan voidaan luoda katuypä-
ristöjen arvoluokittelu, ja niiden mukainen toimintamalli, josta oheinen
luokittelu on esimerkinomainen.

1a) Historiallisesti arvokkaimmat suojellut kivipinnat, vanhat helsinkiläi-
set katukivet. Pyöräilyolosuhteita voidaan parantaa katujen kunnostuk-
sen yhteydessä siirtämällä liikenteen hiomat kivet pyöräilyn alueelle,
kadun kunnostuksen yhteydessä. Huolellisen kivityön myötä olosuhteet
pyöräilyyn parantuvat, alkuperäistä materiaalia käyttämällä. Tätä mallia
on sovellettu kansainvälisissä verrokkikaupungeissa.

1b) Historiallisesti arvokkaat katupinnat, joilla vanhat helsinkiläiset ka-
tukivet. Katukiviä voidaan jälkikäteen tasoittaa esim. meisselihakkaa-
malla/polttamalla, jolloin saadaan tasaisempaa pintaa, alkuperäistä
helsinkiläistä katukiveä harkiten muokkaamalla. Myös tästä löytyy toi-
mivia kansainvälisiä esimerkkejä.

2) Arvoluokan kaksi katu ympäristöt, joissa pyöräilykaistan kiviksi voi-
daan valikoida uutta kiviainesta, mahdollisimman hyvin vanhaan kivi-



pintaan sopeutuen. Liikennealue on tällöin esimerkiksi kaistoihin jaettava. Kaikkialla kaupungissa kivetyn kadut eivät myöskään ole vanhaa kiveä, vaan myös myöhempiä yksivävyisiä kivitatuja on rakennettu. Näiden täydentäminen on kiviaineksen osalta helpompaa.

3) Arvoluokan kolme liikenneympäristö, jossa pyöräilykaista voidaan ratkaista asfaltilla.

Kategorisointi on esitetty vain esimerkinomaisesti, sillä helsinkiläiset katupinnat ja niiden käsittely eroavat merkittävästi kadulta kadulle. Toisinaan kivityksessä on käytetty uusia yksivärisiä kiviä, joiden täydentäminen uusilla kivillä on helpompaa. Toisinaan katu ympäristöön liittyy erilaisia parkkitaskuja, istutuksia yms. kadun perusjäsentelyä muuntaavaa, jolloin ratkaisut tulee soveltaa tarkemmin olevaan tilanteeseen. Kaupunginniemen ruutukaava-alueen kadut ovat tyypillisesti niin kapeita (kokoojakatujen ja asuinkatujen leveyksissä ei ole eroa), ettei pyöräliikenteen käyttöön ole käytännössä mahdollista erottaa erillistä pyöräkaistaa. Katupinnan säilyminen ilmeeltään yhtenäisenä, vaikkakin eri liikkumismuodoille sovellettuna, on tällöin hyvä lähtökohta muutoksille, joskin tasaisemman kiveyksen rakentaminen pyöräilyn kannalta sopivaan kohtaan ajorataa on selvitettävä ratkaisu.

Olevan tilanteen pohjalta ei katusuunnittelussa käytännössä ole suoraan sovellettavia tyyppikatummalleja, mikä huomioidaan myös pyöräliikenteen käytettävyyden parantamiseen tähtäävässä hankkeessa. Kukin luonnonkivillä lasketuista katuosuuksista tulee tarkastella omista lähtökohdistaan, yllä oleva luokittelu taustalla. Pyöräliikenteen parantaminen edellyttää koko kiveä lasketun kadun uudelleen kiveämistä, mikä tulee myös huomioida ratkaisussa. Mikäli hanketta edistetään, on hyvä aloittaa erilaisista malliasennuksista, sekä näissä tehtävistä kokeiluista, jolloin ratkaisujen soveltuvuutta ja tuloksia on mahdollista arvioida. Kaupungin museo seuraa jatkotyötä.

Katukivien historiaa ja taustaa

Helsinkiläiset katukivet kuuluvat olennaisena osana historiallisesti elävän kaupungin ominaispiirteisiin. Katukivillä on myös kaupunkikuvallista merkitystä, ja luonnonkivipinnat tukevat laadukasta kaupunkimaisuuden kokemusta.

Katukivet Helsingissä

Helsinkiläisten katujen kiveäminen alkoi laajassa mitassa pääkaupungin uudistetun rakennusjärjestyksen v. 1825 määräysten mukaisesti, ensin mukulakivettyinä katuina ja aukioina. Kiveämistapa uudistui 1800-luvun loppupuolella, jolloin mukulakivistä siirryttiin nupukiviin ja kivilaattoihin, joka oli vallitseva materiaali 1900-luvun alkupuolelle asti.



Tämän mallin mukaisia kivettyjä katuja on säilynyt historiallisessa empire-keskustassa, sekä muutamissa muissa keskeisissä historiallisissa katuosuuksissa. Katukivien merkitys historiallisen kaupungin autenttisenä osana on tunnistettu esimerkiksi empire-keskustan suojelukäytännössä v. 1988, jossa suojelun piiriin kuuluvat rakennusten lisäksi mm. alueen aidat, ulkoportaat, muistomerkit, puurivit ja kiveykset. Tämän määräyksen mukaisesti on suojellun alueen katupintoja ylläpidetty ja paikoin ennallistettu. Lisäksi kivettyjä katuja on säilynyt joukko eri puolilla kaupunkia.

Helsingin historialliset katukivet ovat kaupungin peruskalliota, graniittia. Kaupungin rakentaminen menneisyydessä on katupinnoilla ja maahan kiinnittyvissä sokkeleissa tapahtunut rakennuspaikalta louhituista ja muokatuista kivistä. Tämä tekee alkuperäisistä säilyneistä kivi-pinnoista ilmeeltään omalaatuisia, väreiltään, sävyiltään ja suonistoiltaan yksilöllisiä - paikallisia. Alkuperäisen rakennustavan mukaisia kiviä ole enää tänä päivänä saatavilla, helsinkiläisten katukivien tuotantoa ei ole. Helsinki kuuluu historiallisesti niiden harvojen kaupunkien joukkoon, jossa katupinnoitteet ovat paikallista kivimateriaalia, paikalta louhittua ja työstettyä. Verrokkina voidaan mainita esimerkiksi Rooma ja sen basalttikatupinnat, vastaavalla tavalla paikallisina materiaaleina.

Kivettyjen katujen rakenne

Katukivien valmistaminen ja katurakentaminen on käsityötä, joka vaatii tekijöiltä materiaalin käsittelyn ja työtavan asiantuntemusta ja kokemusta. Historialliset katukivet eivät ole mitoiltaan standardoituja, vaan jokainen kivi on sovitettu paikalleen yksilöllisesti, mikä antaa kivetyille kaduille niiden elävän ilmeen. Katujen nupukivet ovat lohkopintaisia sivuilta ja pohjalta, yläpinta on työstetty hienommaksi. Pohjan ja sivujen lohkopinta on edellytys katurakenteen kestävyydelle ja työn onnistumiselle. Katukivien pinnan lopullinen hioutuminen, patinoituminen, tapahtuu liikenteen vaikutuksesta. Kivistä lasketut kadut kuluvat liikenteen, talviolosuhteiden ja -huollon vaikutuksesta. Pohjan elämisellä on vaikutusta saumauksiin ja pinnan tasaisuuteen, joka vaikuttaa myös pyöräilyn olosuhteisiin. Kivetyillä kaduilla on myös elinkaarensa ja huoltovälinä, joka tulee ylläpidossa huomioida.

Suomalaista graniittia olevat, käytössä hioutuneet katukivet ovat arvomateriaalia, jolle on jopa kansainvälinen markkina, eurooppalaisten historiallisten katu ympäristöjen haluttuna pintarakenteena. Tämä kertoo, kuinka historiallisen arvon rinnalla materiaalilla on myös vastaavaa taloudellista arvoa.

Käsittely



Vastaehdotus 1:

Lukas Korpelainen: 2. momentin alkuun lisäys: "Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta katsoo että pyöräilyolosuhteiden parantaminen Helsingin luonnonkivikaduilla on kannatettavaa ja edistää Helsingin kaupunkistrategian sekä pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020-2025 tavoitteita." Seuraavan virkkeen alusta poistetaan sanat "Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta katsoo, että".

Kannattaja: Titta Hiltunen

Vastaehdotus 2:

Lukas Korpelainen: 8. momentin viimeisen virkkeen loppuun lisäys: ", joskin tasaisemman kiveyksen rakentaminen pyöräilyn kannalta sopivaan kohtaan ajorataa on selvitettävä ratkaisu."

Kannattaja: Titta Hiltunen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: 2. Lukas Korpelaisen vastaehdotuksen 1 mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 5

Heimo Laaksonen, Teija Makkonen, Kimmo Niemelä, Dani Niskanen, Juha-Pekka Partanen

Ei-äännet: 8

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Paavo Arhinmäki, Yuri Birjulin, Titta Hiltunen, Lukas Korpelainen, Eeva Kärkkäinen, Nina Miettinen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta hyväksyi Lukas Korpelaisen vastaehdotuksen 1 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 5 - 8.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lukas Korpelaisen vastaehdotuksen 2 mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 5

Heimo Laaksonen, Teija Makkonen, Kimmo Niemelä, Dani Niskanen, Juha-Pekka Partanen



14.05.2024

Asia/4

Ei-äännet: 8

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Paavo Arhinmäki, Yuri Birjulin, Titta Hiltunen, Lukas Korpelainen, Eeva Kärkkäinen, Nina Miettinen

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta hyväksyi Lukas Korpelaisen vastaehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 5 - 8.

Esittelijä

kulttuurijohtaja
Mari Männistö

Lisätiedot

Mikko Lindqvist, arkkitehti, puhelin: +358 9 310 36972
mikko.lindqvist(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta katsoo, että pyöräilyolosuhteiden parantaminen Helsingin nupukivikaduilla on hanke, jossa tulee huomioida katukivien historiallinen arvo, kaupunkikuvallinen vaikutus sekä materiaalin autenttisuus. Työssä on myös hyvä nojata pidemmän pyöräilykulttuurin omaavien kaupunkien esimerkkeihin, Helsingin paikallisiin olosuhteisiin sovittaen. Toivomusponnen näkökulma tyyppikatummallien suunnittelusta nähdään kannatettavana ja lautakunta ehdottaa, että kaupunkiympäristön toimiala varaa tarvittavat resurssit historiallisesti arvokkaiden katujen luokittelun suunnitteluun yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa.

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunnan kannan mukaan pyöräilyolosuhteiden parantaminen luonnonkivikaduilla tulee sovittaa kunkin ympäristön arvoon ja ominaispiirteisiin. Työtä ohjaamaan voidaan luoda katu ympäristöjen arvoluokittelu, ja niiden mukainen toimintamalli, josta oheinen luokittelu on esimerkinomainen.

1a) Historiallisesti arvokkaimmat suojellut kivipinnat, vanhat helsinkiläiset katukivet. Pyöräilyolosuhteita voidaan parantaa katujen kunnostuksen yhteydessä siirtämällä liikenteen hiomat kivet pyöräilyn alueelle, kadun kunnostuksen yhteydessä. Huolellisen kivityön myötä olosuhteet



pyöräilyyn parantuvat, alkuperäistä materiaalia käyttämällä. Tätä mallia on sovellettu kansainvälisissä verrokkikaupungeissa.

1b) Historiallisesti arvokkaat katupinnat, joilla vanhat helsinkiläiset katukivet. Katukiviä voidaan jälkikäteen tasoittaa esim. meisselihakkamalla/polttamalla, jolloin saadaan tasaisempaa pintaa, alkuperäistä helsinkiläistä katukiveä harkiten muokkaamalla. Myös tästä löytyy toimivia kansainvälisiä esimerkkejä.

2) Arvoluokan kaksi katu ympäristöt, joissa pyöräilykaistan kiviksi voidaan valikoida uutta kiviainesta, mahdollisimman hyvin vanhaan kivi-pintaan sopeutuen. Liikennealue on tällöin esimerkiksi kaistoihin jaettava. Kaikkialla kaupungissa kivet kadut eivät myöskään ole vanhaa kiveä, vaan myös myöhempiä yksivävyisiä kivitatuja on rakennettu. Näiden täydentäminen on kiviaineksen osalta helpompaa.

3) Arvoluokan kolme liikenne ympäristö, jossa pyöräilykaista voidaan ratkaista asfaltilla.

Kategorisointi on esitetty vain esimerkinomaisesti, sillä helsinkiläiset katupinnat ja niiden käsittely eroavat merkittävästi kadulta kadulle. Toisinaan kivetyksessä on käytetty uusia yksivärisiä kiviä, joiden täydentäminen uusilla kivillä on helpompaa. Toisinaan katu ympäristöön liittyy erilaisia parkkitaskuja, istutuksia yms. kadun perusjäsentelyä muuntauva, jolloin ratkaisut tulee soveltaa tarkemmin olevaan tilanteeseen. Kaupunginniemen ruutukaava-alueen kadut ovat tyypillisesti niin kapeita (kokoojakatujen ja asuinkatujen leveyksissä ei ole eroa), ettei pyöräliikenteen käyttöön ole käytännössä mahdollista erottaa erillistä pyöräkaistaa. Katupinnan säilyminen ilmeeltään yhtenäisenä, vaikkakin eri liikkumismuodoille sovellettuna, on tällöin hyvä lähtökohta muutoksille.

Olevan tilanteen pohjalta ei katusuunnittelussa käytännössä ole suoraan sovellettavia tyyppikatunalleja, mikä huomioidaan myös pyöräliikenteen käytettävyyden parantamiseen tähtäävässä hankkeessa. Kukin luonnonkivillä lasketuista katuosuuksista tulee tarkastella omista lähtökohdistaan, yllä oleva luokittelu taustalla. Pyöräliikenteen parantaminen edellyttää koko kivistä lasketun kadun uudelleen kiveämistä, mikä tulee myös huomioida ratkaisussa. Mikäli hanketta edistetään, on hyvä aloittaa erilaisista malliasennuksista, sekä näissä tehtävistä kokeiluista, jolloin ratkaisujen soveltuvuutta ja tuloksia on mahdollista arvioida. Kaupungin museo seuraa jatkotyötä.

Katukivien historiaa ja taustaa

Helsinkiläiset katukivet kuuluvat olennaisena osana historiallisesti elävän kaupungin ominaispiirteisiin. Katukivillä on myös kaupunkikuvallista



merkitystä, ja luonnonkivipinnat tukevat laadukasta kaupunkimaisuu-
den kokemusta.

Katukivet Helsingissä

Helsingiläisien katujen kiveäminen alkoi laajassa mitassa pääkaupun-
gin uudistetun rakennusjärjestyksen v. 1825 määräysten mukaisesti,
ensin mukulakivettyinä katuina ja aukioina. Kiveämistapa uudistui
1800-luvun loppupuolella, jolloin mukulakivistä siirryttiin nupukiviin ja
kivilaattoihin, joka oli vallitseva materiaali 1900-luvun alkupuolelle asti.
Tämän mallin mukaisia kivettyjä katuja on säilynyt historiallisessa empi-
re-keskustassa, sekä muutamissa muissa keskeisissä historiallisissa
katuosuuksissa. Katukivien merkitys historiallisen kaupungin autenti-
sena osana on tunnistettu esimerkiksi empire-keskustan suojelukaa-
vassa v. 1988, jossa suojelun piiriin kuuluvat rakennusten lisäksi mm.
alueen aidat, ulkoportaat, muistomerkit, puurivit ja kiveykset. Tämän
määräyksen mukaisesti on suojellun alueen katupintoja ylläpidetty ja
paikoin ennallistettu. Lisäksi kivettyjä katuja on säilynyt joukko eri puo-
lella kaupunkia.

Helsingin historialliset katukivet ovat kaupungin peruskalliota, graniittia.
Kaupungin rakentaminen menneisyydessä on katupinnoilla ja maahan
kiinnittyvissä sokkeleissa tapahtunut rakennuspaikalta louhituista ja
muokatuista kivistä. Tämä tekee alkuperäisistä säilyneistä kivipinnoista
ilmeeltään omalaatuisia, väreiltään, sävyiltään ja suonistoiltaan yksilöl-
lisiä - paikallisia. Alkuperäisen rakennustavan mukaisia kiviä ole enää
tänä päivänä saatavilla, helsinkiläisten katukivien tuotantoa ei ole. Hel-
sinki kuuluu historiallisesti niiden harvojen kaupunkien joukkoon, jossa
katupinnoitteet ovat paikallista kivimateriaalia, paikalta louhittua ja työs-
tettyä. Verrokkina voidaan mainita esimerkiksi Rooma ja sen basalttika-
tupinnat, vastaavalla tavalla paikallisina materiaaleina.

Kivettyjen katujen rakenne

Katukivien valmistaminen ja katurakentaminen on käsityötä, joka vaatii
tekijöiltä materiaalin käsittelyn ja työtavan asiantuntemusta ja kokemus-
ta. Historialliset katukivet eivät ole mitoiltaan standardoituja, vaan jo-
kainen kivi on sovitettu paikalleen yksilöllisesti, mikä antaa kivetyille
kaduille niiden elävän ilmeen. Katujen nupukivet ovat lohkopintaisia si-
vuilta ja pohjalta, yläpinta on työstetty hienommaksi. Pohjan ja sivujen
lohkopinta on edellytys katurakenteen kestävyydelle ja työn onnistumi-
selle. Katukivien pinnan lopullinen hioutuminen, patinoituminen, tapah-
tuu liikenteen vaikutuksesta. Kivistä lasketut kadut kuluvat liikenteen,
talviolosuhteiden ja -huollon vaikutuksesta. Pohjan elämisellä on vaiku-
tusta saumauksiin ja pinnan tasaisuuteen, joka vaikuttaa myös pyöräi-



14.05.2024

Asia/4

lyn olosuhteisiin. Kivetyillä kaduilla on myös elinkaarensa ja huoltovä-
linsä, joka tulee ylläpidossa huomioida.

Suomalaista graniittia olevat, käytössä hioutuneet katukivet ovat arvo-
materiaalia, jolle on jopa kansainvälinen markkina, eurooppalaisten his-
toriallisten katuymäristöjen haluttuna pintarakenteena. Tämä kertoo,
kuinka historiallisen arvon rinnalla materiaalilla on myös vastaavaa ta-
loudellista arvoa.

Esittelijän perustelut

Kaupunginkanslia on pyytänyt kulttuuri- ja vapaa aikalautakunnalta lau-
suntoa 14.5.2024 mennessä kaupunginhallitukselle valtuutettu Hannu
Oskalan toivomusponnosta, jossa kaupunginvaltuusto edellyttää selvi-
tettävän mahdollisuutta luoda yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa
tyyppikatumalli, jossa yhdistetään tasainen ja Helsingin historiallista
keskustaa kunnioittava katukivetys että pyöräliikenteen laatutason pa-
rantamisen vaatimukset. Toivomusponsi on liitteenä.

Asiasta on pyydetty lausuntoa myös kaupunkiympäristölautakunnalta.

Esittelijä

kulttuurijohtaja
Mari Männistö

Lisätiedot

Mikko Lindqvist, arkkitehti, puhelin: +358 9 310 36972
mikko.lindqvist(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta 23.04.2024 § 63

Kaupunkiympäristölautakunta 10.10.2023 § 521