



§ 328

Valtuutettu Hannu Oskalan toivomusponsi Helsingin historiallista katukivetystä kunnioittavasta ja pyöräilyn laatuvaatimukset täyttävästä tyyppikatunmallista

HEL 2023-008399 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus merkitsi tiedoksi kaupunginvaltuuston 14.6.2023 § 153 hyväksymän toivomusponnen johdosta tehdyistä toimista ja toimittaa selvityksen ponnen ehdottajalle ja tiedoksi muille valtuutetuille.

Esittelijä

vs. kansliapäällikkö
Tuula Saxholm

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ponnen ehdottaja

Otteen liitteet

Esiteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginvaltuusto on käsitellessään valtuutettu Laura Korpisen aloitetta Esplanadin katujärjestelyistä 14.6.2024 hyväksynyt valtuutettu Hannu Oskalan seuraavan toivomusponnen:

Kaupunginvaltuusto edellyttää selvitetävän mahdollisuutta luoda yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa tyyppikatunmalli, jossa yhdistetään tasainen ja Helsingin historiallista keskustaa kunnioittava katukivetyks että pyöräiliikenteen laatutason parantamisen vaatimukset.

Toivomusponnessa esitetty yhteistyö katupinnan kehittämiseksi on perusteltua. Pyöräilyolosuhteiden parantaminen Helsingin nupukivikaduilla



la on hanke, jossa tulee huomioida katukivien historiallinen arvo, kaupunkikuvallinen vaikutus sekä materiaalin autenttisuus. Eri materiaalien sopivuudesta ympäristöönsä on käytettävä tapauskohtaista harkintaa. Kantakaupungin pyöräliikennejärjestelyjen suunnittelussa otetaan huomioon kaupunkikuva ja ympäristöhistoria, kuten nupukivetyt kadut. Tällaisessa ympäristössä käytetään tapauskohtaista harkintaa pyöräliikennejärjestelyiden tarkoituksenmukaisuudesta ja suunnittelussa on erilaisia keinoja sovittaa kaupunkikuvalliset arvot ja liikennetekniset tarpeet yhteen.

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

Perinteinen lohkopintainen nupukivi ei sellaisenaan sovellu hyvin pyöräliikenteelle kiven pinnan epätasaisuuden takia. Pyöräilyn kannalta toiminnallisina pintamateriaali on asfaltti. Historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaisiin kohteisiin asfaltti ei välttämättä sovi. Näissä kohteissa pysyväksi tarkoitettu pintamateriaali voi olla sopivan tasaiseksi ja karkeaksi pintakäsittely luonnonkivi. Kohteesta riippuen se voi olla esimerkiksi luonnonkivilaatta tai nupukivi. Pintamateriaalin yksityiskohdat määritellään tapauskohtaisesti.

Kantakaupungissa on alustavasti tunnistettu kolme kategoriata pyöräjärjestelyiden hoitamiseksi:

Ensimmäinen kategoria on kulttuuriympäristöltään herkimmat alueet, joissa kuitenkin pyöräjärjestelyt ovat perusteltuja. Näillä alueilla haetaan ratkaisua, jossa olemassa olevat ajoradan kivet perustetaan uudelleen ja ladotaan mahdollisimman tarkasti siten, että ne muodostavat tasaista pintaa. Tarvittaessa on mahdollista kokeilla kiven pinnan tasoittamista sopivalla käsittelyllä. Valmiin käyttöpinnan tulee olla ilmeeltään mahdollisimman samanlainen vanhan katukivipinnan kanssa.

Toisessa kategoriassa arvokkaassa katu ympäristössä ajoradalla olevan pyöräkaistan kivimateriaali vaihdetaan ajorataa tasaisemmaksi, mutta ei liukkaaksi. Esimerkiksi kantakaupungin nupukivikaduilla pyöräkaista voidaan rakentaa yläpinnaltaan karkeahakatuista ja sivuiltaan lohkotuista nupukivistä. Samalla tavalla on useampi suojatie rakennettu muun muassa Mannerheimintien eteläpäässä. Myös Erottajan aukiolla on nyt muutaman vuoden ajalta hyvät kokemukset yläpinnaltaan karkeahakatuista luonnonkivilaatasta pyörätien materiaalina.

Kolmannessa kategoriassa liikennepainotteisessa katu ympäristössä pyöräkaista toteutetaan pääsääntöisesti asfalttipintaisena. Asfaltin väri on joko punaruskea tai musta.



27.05.2024

Asia/19

Väliaikaisissa ratkaisuissa luonnonkivipinta ei yleensä ole tarkoituksenmukainen sen edellyttämän suuren rakennekerrospaksuuden ja korkean hinnan takia. Esimerkiksi Eteläesplanadin pyörätiekokeilussa, jossa yhtenä lähtökohtana on säilyttää nykyinen arvokas nupukiveys pyörätien alla, käytännössä ainoaksi pintamateriaalivaihtoehdoksi jäi asfaltti.

Kaupunkiympäristön toimiala jatkaa tyyppikatuman selvitystyötä siten, että työ valmistuu vuoden 2024 aikana. Tarkemmat historiallisesti merkittävien alueiden katusuunnitelmat laaditaan yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa sitten, kun kyseiset hankkeet tulevat ajankohtaisiksi.

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan ja kulttuurilautakunnan lausunnot. Vastaus on lausuntojen mukainen.

Hallintosäännön 30 luvun 14 §:n mukaan kaupunginhallituksen on toimitettava ponnin ehdottajalle kirjallinen selvitys toivomusponnen johdosta tehdyistä toimenpiteistä viimeistään vuoden kuluttua ponnin hyväksymisestä. Selvitys on toimitettava myös muille valtuutetuille.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Ponnin ehdottaja

Otteen liitteet

Esiteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta 14.05.2024 § 67

HEL 2023-008399 T 00 00 03

Päätös

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta antoi asiasta seuraavan lausunnon:

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Y-tunnus

0201256-6



Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta katsoo että pyöräilyolosuhteiden parantaminen Helsingin luonnonkivikaduilla on kannatettavaa ja edistää Helsingin kaupunkistrategian sekä pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020–2025 tavoitteita. 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 jaetua. Kaikkialla kaupungissa kivet kadut eivät myöskään ole vanhaa kiveä, vaan myös myöhempiä yksivärisiä 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 kivityksessä on käytetty uusia yksivärisiä kiviä, joiden täydentäminen uusilla kivillä on helpompaa. Toisinaan katu ympäristöön liittyy erilaisia parkkitaskuja, istutuksia yms. kadun perusjäsentelyä muunta-



vaa, 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 selvitetävä 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 kivestä 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. Kaupunginmuseo seuraa jatkotyötä.

Katukivien historiaa ja taustaa

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

Katukivet Helsingissä

Helsingiläisien 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 autenttisena osana on tunnistettu esimerkiksi empire-keskustan suojelukaaressa 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 kivipinnoista 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 huoltovälinensä, 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

14.05.2024 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

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-aikautakunta 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

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-aikautakunta hyväksyi Lukas Korpelaisen vastaehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 5 - 8.

23.04.2024 Pöydälle

Esittelijä



27.05.2024

kulttuurijohtaja
Mari Männistö

Lisätiedot

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

Kaupunkiympäristölautakunta 10.10.2023 § 521

HEL 2023-008399 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuutettu Hannu Oskalan toivomusponnessa edellytetään selvitettäväksi edellytykset luoda yhdessä kaupunginmuseon kanssa historialliseen keskustaympäristöön sopiva katukivityyppi, joka on myös miellyttävästi pyöräiltävissä. Tällainen yhteistyö katupinnan kehittämiseksi on perusteltua. Eri materiaalien sopivuudesta ympäristöönsä on käytettävä tapauskohtaista harkintaa.

Toteutettaessa kantakaupungin tavoiteverkon mukaisia pyöräliikennejärjestelyitä suunnittelussa otetaan huomioon kaupunkikuva ja ympäristöhistoria, kuten nupukivetyt kadut. Tällaisessa ympäristössä käytetään tapauskohtaista harkintaa pyöräliikennejärjestelyiden tarkoituksenmukaisuudesta. Mikäli pyöräliikennejärjestelyt ovat perusteltuja, suunnittelussa on erilaisia keinoja sovittava kaupunkikuvalliset arvot ja liikennetekniset tarpeet yhteen.

Perinteinen lohkopintainen nupukivi ei sellaisenaan sovellu hyvin pyöräliikenteelle kiven pinnan epätasaisuuden takia. Pyöräilyn kannalta toiminnallisin pyöräkaistan tai -tien pintamateriaali on asfaltti. Joihinkin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaisiin kohteisiin asfaltti ei kuitenkaan sovi. Näissä kohteissa pysyväksi tarkoitettu pintamateriaali voi olla sopivan tasaiseksi ja sopivan karkeaksi pintakäsitelty luonnonkivi. Kohteesta riippuen se voi olla esimerkiksi luonnonkivilaatta tai nupukivi. Pintamateriaalin yksityiskohdat määritellään tapauskohtaisesti.

Kantakaupungissa on alustavasti tunnistettu kolme kategoriaa pyöräjärjestelyiden hoitamiseksi:

Ensimmäinen kategoria on kulttuuriympäristöltään herkimmät alueet, joissa kuitenkin pyöräjärjestelyt ovat perusteltuja. Näillä alueilla haetaan ratkaisua, jossa olemassa olevat ajoradan kivet perustetaan uudelleen ja ladotaan mahdollisimman tarkasti siten, että ne muodostavat tasaista pintaa. Lisäksi tarvittaessa on mahdollista kokeilla kiven pin-



27.05.2024

nan tasoittamista sopivalla käsittelyllä. Valmiin käyttöpinnan tulee olla ilmeeltään mahdollisimman samanlainen vanhan katukivipinnan kanssa.

Toisessa kategoriassa arvokkaassa katuympäristössä ajoradalla olevan pyöräkaistan kivimateriaali vaihdetaan ajorataa tasaisemmaksi, mutta ei liukkaaksi. Esimerkiksi kantakaupungin nupukivikaduilla pyöräkaista voidaan rakentaa yläpinnaltaan karkeahakatuista ja sivuiltaan lohkotuista nupukivistä. Samalla tavalla on useampi suojatie rakennettu muun muassa Mannerheimintien eteläpäässä. Myös Erottajan aukiolla on nyt muutaman vuoden ajalta hyvät kokemukset yläpinnaltaan karkeahakatuista luonnonkivilaatasta pyörätien materiaalina.

Kolmannessa kategoriassa liikennepainotteisessa katuympäristössä pyöräkaista toteutetaan pääsääntöisesti asfalttipintaisena. Asfaltin väri on joko punaruskea tai musta.

Väliaikaisissa ratkaisuihin luonnonkivipinta ei yleensä ole tarkoitukseen mukainen sen edellyttämän suuren rakennekerrospaksuuden ja korkean hinnan takia. Esimerkiksi Eteläesplanadin pyörätiekokeilussa, jossa yhtenä lähtökohtana on säilyttää nykyinen arvokas nupukiveys pyörätien alla, käytännössä ainoaksi pintamateriaalivaihtoehdoksi jäi asfaltti.

Kaupunkiympäristön toimiala jatkaa tyyppikatuman selvitustyötä niin, että työ valmistuu vuoden 2024 aikana. Tarkemmat historiallisesti merkittävien alueiden katusuunnitelmat laaditaan yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa sitten, kun kyseiset hankkeet tulevat ajankohtaisiksi.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Tomas Palmgren, projektinjohtaja: 09 310 38586
tomas.palmgren(a)hel.fi