



Torikorttelit

Katu- ja torialueiden päällysteet,
rakennushistorian selvitys

Torikorttelit, Katu- ja torialueiden päällysteet, rakennushistorian selvitys

Julkaisija:	Helsingin kaupungin rakennusvirasto
Tekijä:	Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy
Visualisointi ja kuvatoimitus:	Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy
Taitto:	Aija Nuoramo, Ramboll Finland Oy
Kartat:	© Kaupunkimittausosasto, Helsinki (022/2011)
ISBN:	978-952-223-933-4
ISSN:	1238-9579
Painosmäärä:	200 kpl
Paino:	Kopio Niini Oy, Helsinki 2011

TORIKORTTELIT

Katu- ja torialueiden päällysteet, rakennushistorian selvitys

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy

ESIPUHE

Tässä selvityksessä käsitellään Helsingin Senaatintorin, Kauppatorin ja niitä yhdistävien katujen historiaa ja nykyasua. Selvitys on syntynyt ns. Torikortteleiden katu- ja torialueiden suunnittelun yhteydessä vuonna 2010. Kohteen raja-alue on esitetty oheisella karttapiirroksella. Selvityksen on laatinut Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy Ramboll Finland Oy:n alikonsulttityönä. Pääkonsultin edustajana on DI Helmer Berndtson. Tilaajan, Rakenusviraston katu- ja puisto-osaston edustajana on projektijohtaja Reijo Järvinen.

Selvityksen ensisijaisena painopiste-alueena on toteutuneiden päällysteiden historia.

Tehtävän päätavoitteena on ollut tori- ja katu ympäristön vaiheiden selvittäminen käynnissä olevaa torikortteleiden katualueiden suunnittelua ja päätöksentekoa ajatellen.

Alustava raportti on valmistunut kesäkuussa 2010. Työ on jatkunut alustavaa

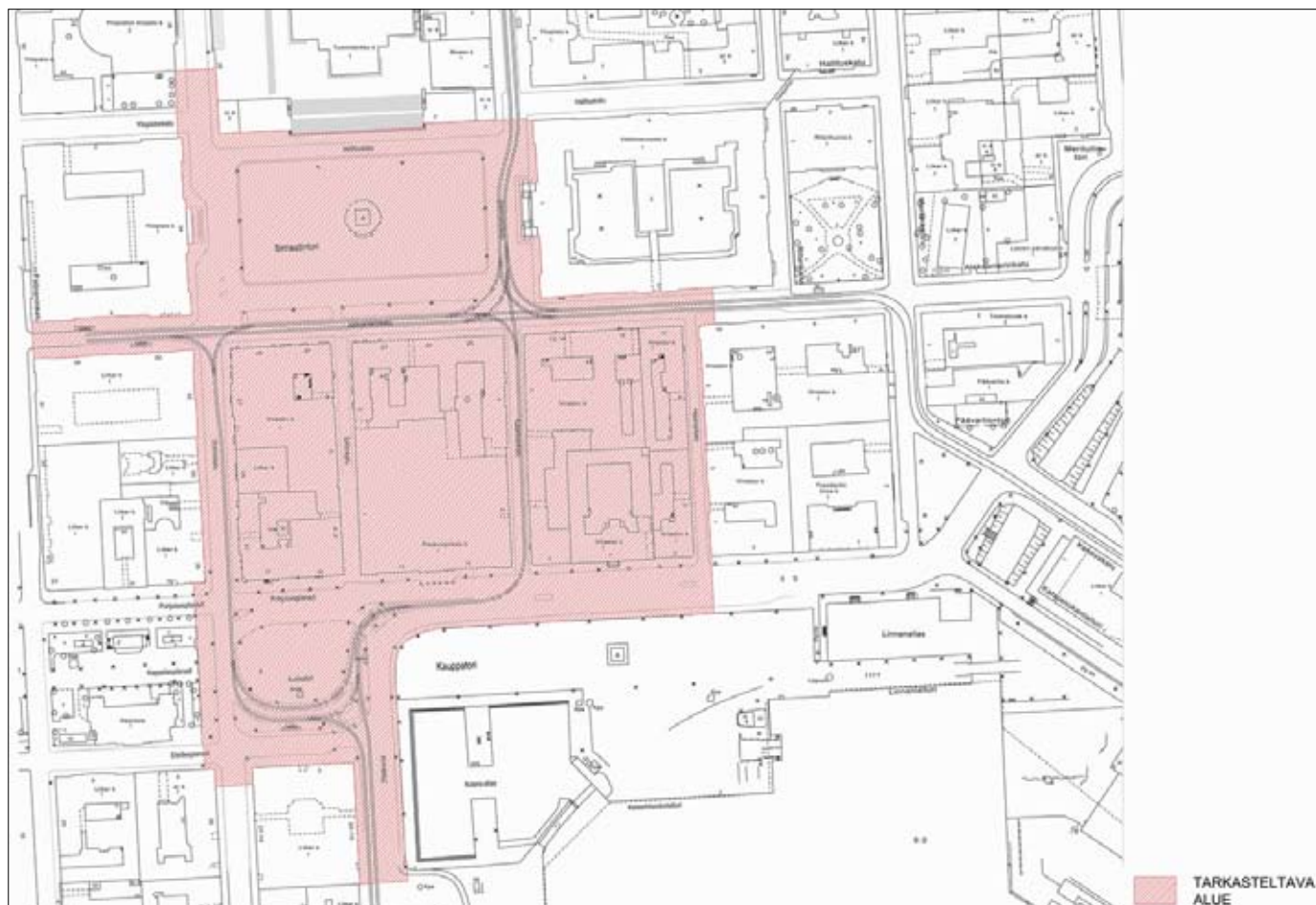
kartoitusta syventäen ja täydentäen. Arkkistovalokuvien ja piirustusaineiston hankinta, niiden tulkinta ja aineiston saattaminen julkaistavan raportin muotoon on ollut työn alla kesän ja syksyn aikana.

Selvitys koskee aluetta, jonka rakennus- ja kaavoitushistoria on olemassa runsaasti tutkimuksia ja kirjallisuutta. Katupäällysteiden historia on kuitenkin jäänyt vähemmälle huomiolle, esimerkiksi Senaatintorin arvokkaan, 1930-luvun alussa valmistuneen kiveyksen suunnitteluprosessi. Selvityksen arvokkaimpiin lähteisiin on kuulunut Sten Björkmanin Kauppatoria käsittelevä ansiokas rakennushistorian selvitys (1986), jota olemme hyödyntäneet varsin estottomasti. Kaupunkirakentamista eri näkökulmista valottavia antoisia lähteitä ovat lisäksi olleet ennen kaikkea Mikael Sundmanin, Vilhelm Helanderin ja Henrik Liliuksen kirjoitukset. Selvityksen lähteet on esitetty julkaisun loppusivuilla.

Katu- ja tori ympäristön suunnittelu- ja toteutushistorian vaiheet esitetään havainnekuvin, valokuvin, arkistokuvin ja tekstein. Julkaisun aineiston on tuottanut toimistomme kokoama työryhmä, johon ovat osallistuneet Marica Schalin, arkkitehti SAFA, Agneta Ahlqvist, FT, Helsingin yliopiston dosentti, Kristina Karlsson, arkkitehti SAFA ja Villiam Gahmberg, muotoilija AMK. Valokuvaaja Kari Hakli on auliisti dokumentoinut katujen ja torien nykytilaa. Selvityksen koordinointi sekä kirjoitus- ja toimitustyö on ollut Mona Schalinin vastuulla. Julkaisun taittotyöstä on pääosin vastannut suunnitteluavustaja Aija Nuoramo.

Olympiastadion 15.1.2011

Mona Schalin, arkkitehti SAFA,
vier.prof Arkitetkskolen Aarhus



FÖRORD

Denna utredning behandlar Senatstorget och Salutorget i Helsingfors med mellanliggande gator, deras historia och nuvarande utformning. Utredningen har kommit till i samband med projektet för de s.k. Torgkvarterens gatu- och torgområden år 2010. Undersökningsobjektets avgränsning visas på vidstående karta. Utredningen har utförts av Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab som underkonsultuppdrag för Ramboll Finland Oy. Huvudkonsultens representant är DI Helmer Berndtson. Uppdragsgivaren, Byggnadskontorets gatu- och parkavdelning, representeras av projektchef Reijo Järvinen.

Utredningens primära tyngdpunktsområde är de förverkligade ytbeläggningarnas historia.

Huvudmålsättningen för uppdraget har varit att undersöka torg- och gatumiljöns olika skeden med tanke på pågående planering och beslutsfattande angående torgkvarterens gatuområden.

En preliminär rapport färdigställdes i juni 2010. Därefter har kartläggningen

fördjupats och kompletterats. Under sommaren och hösten 2010 har arkivfoton och -ritningar anskaffats, materialet har tolkats och bearbetats för publicering i form av en tryckt rapport.

Utredningen gäller ett område, om vars byggnads- och planläggningshistoria det finns riklig forskning och litteratur. Gatubeläggningarnas historia har ändå beaktats i mindre mån, exempelvis den planeringsprocess som resulterade i Senatstorgets värdefulla stenläggning, färdigställd vid början av 1930-talet. Till utredningens mest värdefulla källor hör Sten Björkmans förtjänstfulla utredning av Salutorgets byggnadshistoria (1986), som vi har utnyttjat utnyttjat i allra högsta grad. Givande källor som belyst stadsbyggandet ur olika synvinklar har vidare varit framför allt Mikael Sundmans, Vilhelm Helanders och Henrik Lilius' texter. Utredningens källor redovisas i slutet av rapporten.

De historiska skedena i planeringen och förverkligandet av gatu- och torgmiljön presenteras med grafiska analy-

ser, foton, arkivbilder och texter. Materialet för publikationen har producerats av en arbetsgrupp, sammanställd av vår byrå, där Marica Schalin, arkitekt SAFA, Agneta Ahlqvist, FD, docent vid Helsingfors universitet, Kristina Karlsson, arkitekt SAFA och Villiam Gahmberg, formgivare AMK har medverkat. Fotograf Kari Hakli har beredvilligt dokumenterat gatornas och torgens nuvarande tillstånd. Mona Schalin har svarat för koordinering av utredningen samt för text och redigering. Publikationens layout har i huvudsak utförts av planeringsassistent Aija Nuoramo.

Olympiastadion 15.1.2011

Mona Schalin arkitekt SAFA,
gästprofessor Aarhus Arkitektskole

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO.....	6
INLEDNING.....	9
SENAATINTORIN PÄÄLLYSTEET	12
Suurtori 1640–1812	12
Senaatintori 1812-1840.....	14
Senaatintori 1840 1870	16
Senaatintori 1870-1900.....	18
Senaatintori 1900-1918.....	22
Senaatintori 1920-1945.....	26
Senaatintori 1945-1980.....	30
Senaatintori 2010	32
Senaatintori 2010 Keskialue ja Snellmaninkatu	34
Hallituskadun muutokset 1987–2010	36
Senaatintori 1980–2010 Hallituskadun suunnitelmat v. 1987 alkaen	38
Senaatintori 1980–2010 Aleksanterinkadun nykytilanne	40
Aleksanterinkadun nykyiset korokkeet	41
Senaatintori 1980–2010 Aleksanterinkadun suunnitelmat 1987 alkaen	42
Aleksanterinkadun kiveykset välillä Fabianinkatu–Unioninkatu	44
SENAATINTORIN JA KAUPPATORIN ALUE	48
Nykyisten päällysteiden ajoitus	48
KAUPPATORIN PÄÄLLYSTEET	50
Kauppatori alue 1700-1812	50
Kauppatori ja siihen liittyvät kadut 1812–1840	52
Kauppatori 1840-1880.....	54
Kauppatori 1880-1900.....	56
Kauppatori 1900-1920.....	58
Kauppatorin länsiosa 1900-1920	64
Kauppatori 1920–1945.....	72
Kauppatori 1920–1945 suunnitelmia	76
Kauppatorin alueen muutokset 1945–1960	78
Kauppatori vuonna 1958.....	80
Kauppatori 1990–2010.....	82
Pohjoisesplanadin jalkakäytävän nykytilanne	84
UNIONINKATU, SOFIANKATU, KATARIINANKATU JA HELENANKATU	86
Katupäällysteiden aikakerrostumat.....	86
Unionkadun vaiheet.....	92
Unioninkadun nykytilanne.....	93
Sofiankadun vaiheet	94
Sofiankadun nykytilanne	96
Katariinankadun vaiheet	98
Katariinankadun nykytilanne.....	99
Helenankadun vaiheet ja nykytilanne	100
LÄHDE- JA PIIRUSTUSLUETTELO.....	102

JOHDANTO

Senaatintorin ja Kauppatorin seudun suunnittelu- ja rakennushistoriasta on olemassa runsaasti kirjallisuutta ja tutkimuksia. Tämä selvitys pyrkii tuomaan esille vähemmälle huomiolle jäänyttä näkökulmaa, torien ja katujen päällysteiden merkitystä kaupunkiympäristön ominais-

piirteisiin liittyvänä, paikasta ja ajasta viestivänä tekijänä. Aiheesta ovat kirjoittaneet mm. Vilhelm Helander, Mikael Sundman, Sten Björkman sekä kunnallistekniikan historiaa tutkinut Oiva Turpeinen. Selvityksessä käsitellään ensisijaisesti toteutuneiden päällysteiden historiaa osana ympäristön vaihteista muutoutumista. Lisäksi tarkastellaan mukulakivien, nupukivien ja asfaltin käyttöönottoon liittyviä aloitteita, ohjeita ja määräyksiä kirjallisuuden ja arkistotietojen valossa.

Katupäällysteiden historia avaa kiinnostavia näkökulmia 1800-luvun kaupunkirakentamisen kansainvälisiin yhteyksiin, siihen miten esimerkiksi Tukholmasta, Berliinistä ja Pariisista haettiin esikuvia uusien tuotanto- ja päällysteratkaisujen toteuttamiseksi. Aihetta käsiteltiin sekä tekniikan alan julkaisuissa että kaupunginvaltuuston, rahatoimiston ja rakennuskonttorin asiakirjoissa.

Helsingin perinteisenä katupäällysteenä käytettiin 1890-luvun alkuun asti kenttäkiveä ts. mukulakiveä. Samaa kiveystä käytettiin jopa kaupungin pääaukioilla, Senaatintorilla ja Kauppatorilla. Mukulakiveyksen väistyminen tapahtui vähitellen 1800-luvun lopulta alkaen kun suorakulmisiin, standardimittaisiin ja tasapintaisiin nupukiviin perustuva päällystetekniikka yleistyi osana uutta, mannermaista kaupunkirakennustapaa. Ensimmäiset nupukiveystyöt toteutettiin Unioninkadulla ja Pohjoisesplanadilla vuoden 1890 paikkeilla tukholmalaisen asiantuntemuksen avulla. Unioninkadun päällystetyöstä vastasivat tontinomistajat itse, kuten asiaan kuului.

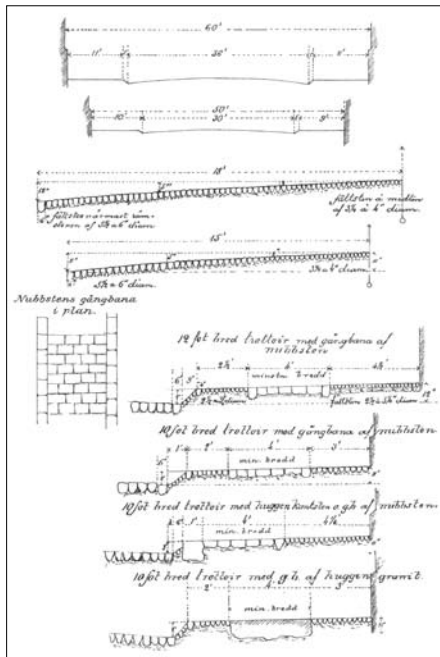
Vuonna 1889 kaupungininsinööri Otto Ehrström matkusti Tukholmaan hankkimaan tietoa siellä käytetyistä nupukiven valmistus- ja päällystystavoista. Tukholman katutoimen työpäällikkö Otto Fröman laati Ehrströmin pyynnöstä katukiveyksen mitoistusta, asennustapoja, rakennustekniikkaa ja kustannuksia käsittelevän seikkaperäisen raportin, joka julkaistiin aikakauslehdessä Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar. Frömanin ohjeiden pohjalta rahatoimikamari päätti määrittellä kaupungin töissä käytettävät kivityypit. Nämä nykypäiviin asti käytetyt mallit noudattavat melko tarkasti Tukholman esikuvia.

Samassa lehdessä insinööri Rob. Ru- neberg tarkasteli Euroopan suurkaupunkien ja Pietarin katupäällysteitä. Hänen johdolla oli edellisenä kesänä toteutettu pietarilaisen kadun päällystetyö makadamiperustalle asennetuilla nupukivillä. Työtä varten oli hankittu nupukiviä Saimaan kanavan seudun louhoksilta, Hangosta ja Norjasta ja työ oli suoritettu suomalaisten ja ruotsalaisten työntekijöiden avulla.

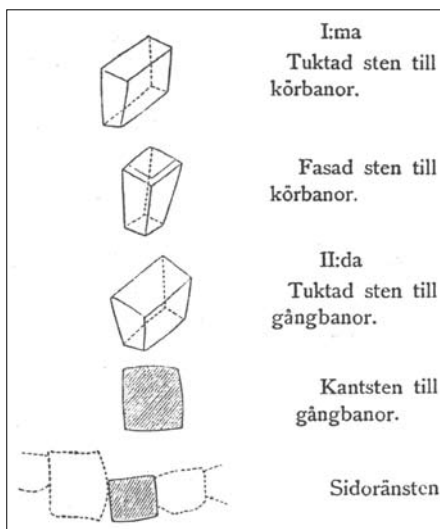
Tärkeimpien katujen jalkakäytäviä alettiin 1800-luvun kuluessa päällystää isokoisilla, järeillä kivilaatoilla. Senaatti määräsi lääninkuvernöörin välityksellä, että kaikki Helsingin 1.–3. kaupunginosan jalkakäytävät oli päällystettävä rakennusjärjestystä noudattaen. Maistraatti antoi vuonna 1879 kaupungininsinööri Reuterille ja kunnallisraatimies Salinille tehtäväksi laatia ehdotus siitä, mitkä jalkakäytävät tulisi päällystää kalkkikivilaatoilla tai muotoillulla harmaakivellä (tuktad gråsten) eli nupukivellä.

Tavoiteltua helppokulkuisuutta ja tasaisuutta mahdollisti kuitenkin vasta asfaltin käyttöönotto. Jalkakäytävien asfaltointi aloitettiin 1880-luvulla. Asfaltin puolestapuhujana toimi insinööri, asfaltitekniikko Richard Hindström. Hän tote- si vuonna 1892, että asfaltti oli yleistynyt jalkakäytävien päällysteenä varsinkin kulu- neen viiden vuoden aikana, ja että Hel- singissä oli jo 10 km asfalttipäällysteis- tä jalkakäytävää. 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa asfaltilla päällystet- ty, graniittireunakivellä rajattu jalkakäytävä ja nupukivellä kivetty katu vakiintuivat tunnusomaiseksi yhdistelmäksi Helsingin kaupunkikuvassa.

Maaliskuussa 1900 kaupungininsinööri Gabriel Idström esitelmöi katujen päällysteistä. Avainkäsitteitä olivat Idströmin mukaan tekniikka, hygienia ja talous. Hän arvioi eri päällystetyyppejä ja esitti mm. nupukiveyksen käyttöiksi 20–25 vuotta. Luonnollisesta asfaltista valmistettu ns. asfalt comprimé, tiivistetty asfaltti, oli Idströmin mukaan nopeasti syrjäyttämässä muita päällysteitä. Idström vertaili artikkelissaan Berliiniä, jossa 70% katujen kokonaisalasta oli päällystetty ensiluokkaisilla materiaaleilla, asfaltilla ja nupukivellä, ja Helsinkiä, jossa ainoastaan 2,7% katujen kokonaisalasta oli vielä päällystetty nupukivillä.



Katujen ja jalkakäytävien tyypileikkauksia. Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar 1884, pl. 11.



Tukholmassa 1880-luvulla käytetyt, haketut katukivityypit Otto Frömanin mukaan. Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar 1889.

Vuonna 1914 K. Snellman julkaisi tienrakentamista käsittelevän kirjoituksen jossa käsiteltiin mm. noppakiveyksen kasvavaa suosiota. Kuutiokiveys oli kirjoittajan mukaan tullut käyttöön Saksassa, josta se oli levinnyt muualle, esimerkiksi tuotenimellä Durax. Kiveykseen käytettiin noin 7–10 cm kokoisia, halkaistuja graniittikuutioita, jotka asennettiin kovan perustan päälle levitettyyn sorakerrokseen. Asennuskuviona käytettiin segmenttikaarta tai muuta kaareen perustuvaa mallia. Kivet painettiin alustansa käsin tai jyrällä ja saumoihin juotettiin terva-ainetta. Kirjoittajan mukaan noppakiveyksen kasvanut suosio johtui mm. siitä että sen toteuttaminen, kunnossapito ja uudistaminen tuli nupukiveystä halvemmaksi.

Asfalttipäällysteistä Snellman toteasi, että tavallinen valuasfaltti oli käytössä Suomessa lähinnä jalkakäytävillä ja pihamailla. Katualueilla oli otettu käyttöön ns. kovennettu valuasfaltti, jota käytettiin noin 5 cm paksuna, jyrättävänä kerroksena. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen, autoliikenteen lisääntymisen myötä alkoivat katupäällysteiden tasaisuudelle asetettavat vaatimukset muuttua ja asfalttipäällyste alkoi syrjäyttää katu-kiveyksen.

UNIONINKATU, SOFIANKATU, KATARII-NANKATU JA HELENANKATU

Helsingin nykyisessä asemakaavassa on joitakin 1600-luvulta periytyviä katulinjauksia. Aleksanterinkatu noudattaa 1600-luvun linjausta Fabianinkadulta Mariankadulle saakka. Tällä alueella Aleksanterinkadun eteläpuolella olevien poikittaiskatujen, Unioninkadun, Sofiankadun, Katariinankadun ja Helenankadun osuudet seuraavat myös 1600-luvun linjausta. Katujen päällysteiden historia noudattaa edellä esitettyjä katutekniikan ja kiveystyyppien vaiheita. Laajempaan päällysteiden kirjoon siirryttiin vasta 1980-luvun kuluessa korjaus- ja muutostöiden yhteydessä.

Nykyisiltä jalkakäytäviltä löytyy perinteistä asfalttia, 1800-luvun isoja graniittilaattoja, mukulakiveystä, nupukiveystä, 1980-luvun uutta graniittilaatoitusta ja 1980-luvulle tyypillistä, kantakaupungis-

sa kohta harvinaiseksi käynnyttä betonikiveystä. Katujen päällysteenä on asfalttia ja nupukiveä. Poikkeuksena on Sofiankatu, joka vielä ennen katumuseon perustamista 1998 oli perinteinen kanta-kaupungin katu asfalttikäytävineen ja nupukivipäällysteineen.

SENAATINTORI, HALLITUSKATU JA ALEKSANTERINKATU

Senaatintori sai hahmonsa kaupungin pääaukiona Helsingin tultua Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi vuonna 1812. Kaupungin uusi asemakaava syntyi J. A. Ehrenströmin johdolla ja toteutettiin uudisrakennustoimikunnan arkkitehdiksi nimetyn Carl Ludvig Engelin suunnitelmassa pääosan uusista julkisista rakennuksista. Hallituskadun linjaus muodostui osana uutta asemakaavaa. 1600-luvulta periytyvän Storgatan-kadun linjaus säilyi Senaatintorin etelärajalla. Katu rakennettiin nykyiseen pituuteensa 1830-luvulla ja se sai uuden nimensä Aleksanterin Yliopiston mukaan 1833.

Senaatintorin alkuperäisenä päällysteenä oli mukulakiveys, jota uusittiin vuosien mittaan, ja jonka rinnalle alettiin rakentaa nupukivillä päällystettyjä diagonaalikulkuväyliä 1900-luvun vaihteessa. Keisarin patsaan pystyttämisen jälkeen torin järjestely oli toistuvasti keskustelujen ja esitysten kohteena ja vuosikymmenien kuluessa laadittiin useita muutosehdotuksia. Vuosikymmeniä jatkunut keskustelu torin ulkoasusta päättyi hankeseen, jonka takana olivat rahatoimikamari, yleisten töiden hallitus ja Suomen arkkitehtiliitto. Väliaikaisena ratkaisuna toteutettu kiveys vaihtui viimein 1930-luvun vaihteessa uuteen, kaupungin asemakaava-arkkitehdin Birger Brunilan suunnittelemaan kiveykseen.

Arkkitehtiliiton hallitus korosti, että torin uuden järjestelyn tuli vaikuttaa ”mahdollisimman eheästi ja toria ympäröivien rakennusten tyynen, klassillisen tyylin kanssa sopusointuisessa hengessä”. Suunnitelma oli laadittava symmetrisesti torin kumpaankin pääakseliin nähden ja torin kaltevuus oli säilytettävä, koska ei ollut mitään tietoa siitä, että Engel olisi aikanaan harkinnut muunlaista ratkaisua. Liiton hallituksen ja Brunilan yhteis-

työnä syntyi lopulta uusi ehdotus. Torin poikittaisliikenne oli poistettu ja keski-alueelle oli muodostettu reunakiven veran korotettu kiveyskenttä, jonka itä-länsisuuntainen pääakseli osui Yliopiston ja Senaatintalon keskilinjaan. Eteläpuolelle oli sijoitettu Aleksanterinkadun suuntaa myötäileviä korokkeita. Birger Brunilan suunnittelema kiveys perustui nupu- ja noppakivien eri ladontakuvioiden ja värisävyjen vuorotteluun, tarkkaan artikuloituun reunan käsittelyyn ja vähäeleiseen ornamentiikkaan. Suunnitelma teki arkkitehtiliiton mielestä eheän, tyynen ja arvokkaan vaikutuksen.

Torin myöhemmät muutokset ovat koskeneet ennen kaikkea Aleksanterinkadun jalkakäytävien vaihtuvia päällysteitä, eteläosan korokkeiden muutoksia ja ennen kaikkea Hallituskadun pohjoisen jalkakäytävän laajuutta ja päällysteitä.

KAUPPATORI

Kauppatori, joka vielä 1700-luvun alussa oli rantaviivan alapuolella, sai alkunsa Helsingin tultua Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi. Entinen vaatimaton satama-alue rakennettiin edustavaksi kauppatoriksi ja satama-altaaksi kivilaitureineen. 1840-luvulla uudelleenrakentamiskauden päättyessä Helsinki oli arkkitehtuuriltaan ja kaupunkirakenteeltaan ajanmukainen kaupunki.

Torialue satamalaitureineen ja altaineen sai vähitellen hahmonsa J. A. Ehrenströmin johdolla laaditussa asemakaavassa 1812 ja sen jälkeisissä kaavoissa. Torikauppaa alettiin harjoittaa Kauppatorilla 1818. Kuten Senaatintori, Kauppatorikin päällystettiin mukulakivillä ja kiveysurakasta järjestettiin tarjouskilpailu 1829–30. Kilpailun ulkopuolelle jäivät tontteihin rajautuvat katualueet, joiden toteuttaminen ja ylläpito oli tontinomistajien vastuulla.

Seuraava merkittävä muutosvaihe ajoittui 1800-luvun viimeisille vuosikymmenille. Hevosraitoaunuliikenteen aloittaminen merkitsi raiteiden ja ohituspaikkojen rakentamista torialueelle. Linjojen keskusasema sijoitettiin Kauppatorille.

Kauppatorin alueen rakennushistoriaa selvittänyt Sten Björkman on todennut, että autonomian ajan loppupuolen

kiveyssuunnitelmille oli tyypillistä pyrkiä laadukkaan ja kestäväan katupäällysteen etsimiseen ja käyttöön. Aiempaan tapaan kiveämiset venyivät useiden vuosien mittaisiksi hitaasti eteneviksi prosesseiksi johtuen kustannuksista ja torialueen mittavuudesta, joka uusien laiturien myötä vain kasvoi.

Kun mukulakiveyksen haitat kävivät yhä ilmeisemmiksi, päätettiin kokeilla nupukiveystä katupäällysteenä. Vuosien kuluessa ehdittiin Kauppatorin alueella kokeilla erilaisia päällysteratkaisuja, kunnes nykyisen kaltaisesta nupukiveyksestä muodostui vakioratkaisu.

Kauppatorin länsiosaa päällystettiin uudelleen mukulakiveyksellä 1890, lukuun ottamatta kahta diagonaalisesti risteävää ajorataa. Vuonna 1892 kivettiin Sofiankadun ja Katariinankadun välissä sijaitseva torialue Seurahuoneen edustalla. Torin kiveyksessä siirryttiin berliiniläiseen nupukiveystekniikkaan, joka perustui vedenpitävään saumaukseen. Samoin aluetta ympäröivät kadut päällystettiin nupukivitekniikalla. Vuonna 1901 jatkettiin Kauppatorin kiveyksen uudistamista Keisarinnaa kivetä itään päin. Länsipään mukulakivikolmioiden uudistaminen toteutettiin 1903–1909 ja kaksi neljästä kolmioalueesta päällystettiin nupukivillä vuonna 1912. Jalkakäytävien materiaaliksi vakiintui asfaltti.

Kauppatorin länsipäähän, Esplanadin puiston keskiakselin point-de-vue-aiheeksi sijoitettu Havis Amandan suihkulähte paljastettiin syyskuussa 1908. Suihkulähteen vuoksi jouduttiin siirtämään torialueen yli diagonaalisesti kulkeva raitiolinja. Tulevina vuosikymmeninä kasvaneen liikenteen aiheuttama selkeämpien liikennejärjestelyjen tarve ilmeni muutossuunnitelmissa, jotka koskivat mm. Kauppatorin länsiosan raidelinjoja ja pysäkkilaitureita, Havis Amandan viereen sijoitettavia autopaikkoja ja lopulta länsiosan kokonaisvaltaista uudistamista.

Liikennejärjestelyt ja turvatoimet aiheuttivat muutoksia torin pintaprofiiliin ja päällysteiden osalta. Torialueella lisäantuvivat korokkeet, jotka eriyttivät katuja toritilaa toisistaan voimakkaammin kuin aiemmat kiveykseen ladotut matalat sadevesikourut. Vuonna 1941 päätettiin tehdä Unioninkadun ja Etelärannan välisestä torialueesta korotettu alue, leventää Pohjoisesplanadin pohjoista jalkakäytävää ja vastaavasti ajorataa sekä varustaa katu pienellä liikennekorokkeella.

Lisäksi vaarallisimmat liikennekulmat päätettiin varustaa suojakaiteella.

Tärkeimmät myöhemmät muutokset ovat koskeneet raitiolinjojen korokkeiden muutoksia ja 1900-luvun lopulla toteutettuja, torin laajemman korjaushankkeen yhteydessä rakennettuja pyöräteitä.

RAKENNETUN KULTTUURIYMPÄRISTÖN SUOJELU

Senaatintorin ja Kauppatorin ympäristö, Helsingin empirekeskusta, sai 1920- ja 30-luvuilla yhä tunnustetumman aseman eräänä huomattavimpiin kuuluvista kulttuurimuistomerkeistä. Muinaistieteellinen toimikunta teki vuonna 1947 aloitteen Senaatintorin ympäristön julistamiseksi vanhaksi kaupunginosaksi erityismääräyksineen. Tämä toteutui 1952 sisäasiainministeriön päätöksellä. Suojeltavan kaupunginosan rajauksen perustana oli pyrkimys sisällyttää vanhaan kaupunkiin nimenomaan julkisessa omistuksessa olevia rakennuksia. Alueen suojelemiseksi liitettiin rakennusjärjestykseen sitä koskevia määräyksiä.

Uuden rakennuslain ja -asetuksen tultua voimaan 1.7.1959 kumoutuivat rakennusjärjestyksen vanhaa kaupunginosaa koskevat määräykset ja vanha kaupunginosa lakkasi olemasta. Kaupunginvaltuusto päätti 30.11.1960 asemakaavan muuttamisesta vanhan kaupunginosan alueella historiallisesti ja taiteellisesti arvokkaiden rakennusten suojelemiseksi.

Asemakaavan muutostyöhön liittyen laadittiin alueen rakennushistoriaa ja suojelutavoitteita koskeva selvitys. Selvityksessä korostetaan, että Senaatintori on rakennus- ja kaupunkikuvataiteellisesti erityisen huomattava kokonaisuus ja kulttuurihistoriallinen muistomerkki. Katukuvan yksityiskohdista todetaan, että rakennusten, pihojen, aukoiden, puistikoiden jne. rinnalla historiallisen keskustan ominaisluonteeseen ja ennen muuta katukuvaan vaikuttavia ovat muun muassa katupäällysteet ja valaistuslaitteet. Katujen nupukiveykset on pyrittävä säilyttämään, samoin jalkakäytävien kiveykset, jotka usein liittyvät kiinteästi rakennuksiin, kuten Valtioneuvoston linnaan ja Ruotsin suurlähetystyön. (*Asemakaavaosasto Keskustatoimisto Julkaisu AB:3/77*)

Asemakaava 8980, 1. ja 2. niin sanotun vanhan kaupunginosan asemakaava on tullut voimaan 12.2.1988. Siihen

sisältyvät Unioninkatu, Katariinankatu, Sofiankatu ja Helenankatu. Koko aluetta koskevaan asemakaavamääräykseen on kirjoitettu, että suojeltaviksi määrättyjä rakennuksia, rakennusten osia, aitoja, ulkoportaita, muistomerkkejä, puurivejä tai kiveyksiä ei saa muuttaa, purkaa tai hävittää, niin että kohteen tai sen ympäristön rakennustaiteellinen tai kulttuurihistoriallinen arvo vähenee.

Asemakaavan voimaantulon jälkeen seuraavaa vaihetta alueen suojelun kannalta edustaa Senaatintorin ja Kauppatorin ympäristön sisällyttäminen vuonna 1993 julkaistuun, valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön selvitykseen ja Museoviraston uudistettuun RKY 2009 inventointiin.

INLEDNING

Trakten kring Senatstorget och Salutorget och dess planerings- och byggnadshistoria har behandlats rikligt i litteratur och forskning. Syftet med den här utredningen är att lyfta fram en mindre uppmärksammas aspekt, torg- och gatubeläggningarnas betydelse som ka-

raktärsdrag i stadsmiljön, ett inslag som berättar om plats och tid. Till dem som skrivit om ämnet hör bl.a. Vilhelm He-lander, Mikael Sundman, Sten Björkman samt Oiva Turpeinen, som har forskat i kommunalteknikens historia. Utredningen behandlar främst de förverkligade beläggningarnas historia som en del av stadsmiljöns successiva framväxt. Dessutom granskas initiativ, anvisningar och bestämmelser gällande ibruktagande av kullersten (fältsten), nubbsten och asfalt i belysning av litteratur och arkivdata.

Gatubeläggningarnas historia öppnar intressanta perspektiv på de internationella kontakterna inom 1800-talets stadsbyggande, exempelvis hur man hämtade förebilder från Stockholm, Berlin och Paris för nya produktions- och beläggningsmetoder. Ämnet behandlades både i tekniska fackpublikationer och i stadsfullmäktiges, drätselkontorets och byggnadskontorets handlingar.

Som traditionell gatubeläggning i Helsingfors användes fram till början av 1890-talet fältsten, dvs. kullersten, till och med på stadens centrala torg, Senatstorget och Salutorget. Kullerstenläggningarna minskade småningom från och med slutet av 1800-talet, då man allmänt började tillämpa en ny beläggningsteknik baserad på rätvinkliga, standardiserade och släthuggna nubbstenar, som ett inslag i det nya stadsbyggandet i kontinental anda. De första körbanorna av nubbsten utfördes på Unionsgatan och Norra Esplanaden omkring 1890 med hjälp av expertis från Stockholm. För Unionsgatans stenläggningsarbete svarade tomtägarna själva, enligt rådande bestämmelser.

År 1889 reste stadsingenjör Otto Ehrström till Stockholm för att samla information om de metoder för att tillverka och lägga nubbsten som användes där. Stockholms arbetschef för gatu- och trumbyggnader, Otto Fröman, författade på Ehrströms begäran en utförlig rapport om stenläggningens måttsättning, läggningssätt, byggnadsteknik och kostnader. Rapporten publicerades i tidskriften Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar. På basen av Frömans anvisningar beslöt drätselkammaren definiera de stentyper som skulle användas i sta-

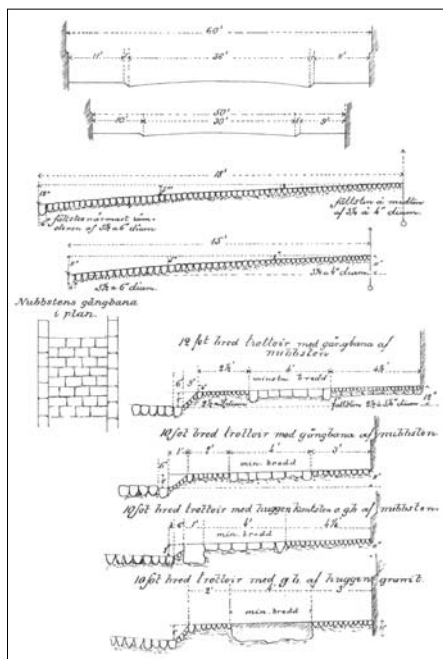
dens arbeten. Dessa modeller, som har bibehållits i bruk in i nutiden, följer rätt noga förebilderna från Stockholm.

I samma nummer av tidskriften granskade ingenjör Rob. Runeberg gatubeläggningarna i Europas storstäder och i S:t Petersburg. Under hans ledning hade en gata i S:t Petersburg föregående sommar belagts med nubbsten på makadamgrund. Nubbstenarna hade anskaffats från stenbrotten nära Saima kanal, från Hangö och från Norge, och arbetet hade utförts av stenläggare från Finland och Sverige.

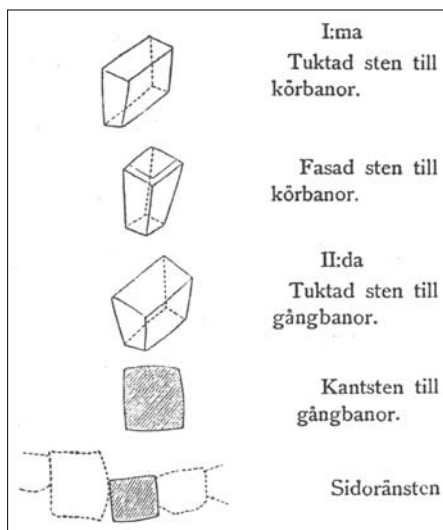
De viktigaste gatornas trottoarer började under 1800-talet beläggas med stora, massiva stenplattor. Senaten lät genom länsguvernören bestämma, att alla trottoarer i 1:a, 2:a och 3:e stadsdelarna i Helsingfors skulle beläggas enligt byggnadsordningen. Magistraten gav år 1879 stadsingenjör Reuter och kommunalrådmann Salin i uppdrag att uppgöra ett förslag till hur trottoarerna skulle beläggas med kalkstensplattor eller med tuktad gråsten, dvs. nubbsten.

Det fotgängarvänliga och jämna underlag man strävade efter blev trots allt möjligt först då asfalten togs i bruk. Trottoarerna började asfalteras på 1880-talet. Asfalten förespråkades av ingenjören och asfaltteknikern Richard Hindström. Han konstaterade år 1892, att användningen av asfalt hade tilltagit särskilt under de föregående fem åren, och att Helsingfors redan hade 10 km trottoarer av asfalt. I slutet av 1800-talet och början av 1900-talet etablerade sig den asfalterade trottoaren med kantsten av granit och den med nubbsten belagda gatan som en karakteristisk kombination i Helsingfors stadsbild.

I mars 1900 höll stadsingenjören Gabriel Idström ett föredrag om gatubeläggningar. Nyckelbegrepp var enligt Idström teknik, hygien och ekonomi. Han bedömde olika typer av beläggningar och uppskattade bl.a. nubbstensbeläggningens livslängd till 20–25 år. Av naturlig asfalt framställd s.k. asphalt comprimé, komprimerad asfalt, höll enligt Idström snabbt på att tränga undan andra beläggningssmaterial. Idström jämförde Berlin, där 70% av gatornas totala yta var belagd med förstklassiga material, asfalt



Gatuprofiler. Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar 1884.



Stensorter som användes i Stockholm på 1880-talet enligt Otto Fröman. Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar 1889.

och nubbsten, med Helsingfors, där tills vidare endast 2,7% av gatornas totala yta var belagd med nubbsten.

År 1914 publicerade K. Snellman en artikel om vägbyggnadsteknik, där bl.a. smågatstenens växande popularitet togs upp. Smågatstenen hade enligt författaren först tagits i användning i Tyskland, därifrån den hade spridit sig till andra länder, t.ex. under produktnamnet Durax. För stenläggningen användes ca 7–10 cm stora, genom klyvning tillverkade granitkuber, som sattes i ett gruslager utbredd över en hård grund. Som läggningssmönster användes segmentbågar eller andra bågformade figurer. Stenarna stöttes ner i gruset för hand eller vältades och fogarna tätades med tjärmasa. Enligt författaren berodde smågatstenens popularitet bl. a. på att beläggningen var billigare att anlägga, underhålla och förnya än beläggning med nubbsten.

Om asfaltbeläggningar konstaterade Snellman, att vanlig gjutasfalt i Finland användes närmast på trottoarer och gårdsplaner. På gatuområden hade man tagit i bruk s.k. härdad gjutasfalt, som användes i form av ett ca 5 cm tjockt skikt, som ångvältades. Efter första världskriget, då biltrafiken ökade, kom kraven på jämnhet i gatubeläggningen att förändras och asfalten trängde med tiden undan stenläggningarna.

UNIONSGATAN, SOFIEGATAN, KATRINEGATAN OCH HELENEGATAN

I Helsingfors nuvarande stadsplan ingår några gatusträckningar som härstammar från 1600-talet. Alexandersgatan följer 1600-talets sträckning mellan Fabiansgatan och Mariegatan. Inom det här området söder om Alexandersgatan följer också ett avsnitt av Unionsgatan, Sofiegatan, Katrinegatan och Helene-gatan linjerna för 1600-talets tvärgator. Gatornas beläggning visar i sin historia den utveckling som har beskrivits ovan vad gäller byggnadsteknik och stenläggningstyper. Först under 1800-talet uppstod ett brokigare urval av beläggningar i samband med olika reparations- och ombyggnadsarbeten.

På de nuvarande trottoarerna finner man traditionell asfalt, 1800-talets stora granitplattor, kullersten, nubbsten, nya granitplattor från 1980-talet och den för 1980-talet typiska, i innerstaden nu allt mer sällsynta betongstensbeläggningen.

Körbanorna är belagda med asfalt eller nubbsten. Ett undantag utgör Sofiegatan, som innan gatumuseet anlades 1998 var en traditionell innerstadsgata med asfalterade trottoarer och körbana av nubbsten.

SENATSTORGET, REGERINGSGATAN OCH ALEXANDERSGATAN

Senatstorget gestaltades som stadens centrala torg då Helsingfors hade utsetts till ny huvudstad i storfurstendömet Finland år 1812. Den nya stadsplanen utformades under J. A. Ehrenströms ledning; Carl Ludvig Engel planerade, sedan han utsetts till arkitekt för nybyggnadskommittén, de flesta av de nya offentliga byggnaderna. Regeringsgatans sträckning tillkom genom den nya stadsplanen. Den från 1600-talet härstammande Storgatans sträckning bevarades längs med Senatstorgets södra sida. Gatan byggdes ut till sin nuvarande längd på 1830-talet och den fick sitt nya namn efter Alexanders-Universitetet år 1833.

Senatstorget var ursprungligen belagt med kullersten, som lades om under årens lopp, och som kring sekelskiftet 1900 ersattes med nubbsten på de diagonala gång- och körbanor som då efter hand byggdes. Efter resningen av kejsarstatyn behandlades torgets utformning upprepade gånger i diskussioner och framställningar och flera förändringsförslag utarbetades under några årtionden. Debatten, som pågick i tiotal år, ledde till ett projekt med stöd av drätselkammaren, styrelsen för de allmänna byggnaderna och Finlands arkitektförbund. Den som en temporär lösning utförda stenläggningen ersattes slutligen, vid början av 1930-talet, med en ny stenläggning ritad av Helsingfors stadsplanarkitekt Birger Brunila.

Arkitektförbundets styrelse betonade, att torgets nya anordning skulle ge ett så helgjutet intryck som möjligt, i samma harmoniska anda som den lugna, klassiska stilen hos byggnaderna som omgav torget. Planen skulle utformas symmetriskt i förhållande till torgets båda huvudaxlar och torgets lutning skulle bibehållas, då det inte fanns några uppgifter om att Engel på sin tid skulle ha övervägt någon annan lösning. Samarbetet mellan förbundets styrelse och Brunila resulterade slutligen i ett nytt förslag. Diagonaltrafiken över torget slopades och centralpartiet bildade en yta som låg

på en kantstens höjd över de omgivande körbanorna, med en öst-västlig huvudaxel som sammanföll med universitetets och senatshusets mittlinjer. På den södra sidan placerades separata refuger i Alexandersgatans riktning. Den av Birger Brunila ritade stenläggningen byggde på ett regelbundet mönster av nubbsten och smågatsten i växlande läggningsfigurer och färger, en noga avvägd artikulering av kanterna och en återhållsam ornamentik. Planen gav enligt arkitektförbundets åsikt ett helgjutet, lugnt och värdigt intryck.

De senare förändringarna på Senatstorget har främst gällt beläggningarna på trottoarerna vid Alexandersgatan, ombyggnader av den södra delens refuger och särskilt breddningen av och beläggningen på trottoaren på Regeringsgatans norra sida.

SALUTORGET

Salutorget, som ännu i början av 1700-talet låg under strandlinjens nivå, kom till sedan Helsingfors hade blivit storfurstendömet huvudstad. Det tidigare anspråkslösa hamnområdet byggdes ut till en representativ plats för torghandel och en hamnbassäng med stenskodda kajer. Vid nybyggnadsperiodens slut på 1840-talet var Helsingfors till sin arkitektur och urbana struktur en fullt tidsenlig stad.

Torgområdet med kajer och hamnbassänger fick småningom sin form i den under J. A. Ehrenströms ledning uppgjorda stadsplanen år 1812 och i därefter följande stadsplaner. Torghandel började bedrivas på Salutorget 1818. Liksom Senatstorget belades också Salutorget med kullersten och en anbudstävlan om stenläggningssentreprenaden ordnades 1829–30. Från entreprenaden utlämnades de gatuområden som gränsade till byggnadstomter, då beläggning och underhåll av dessa var gårdsägarnas uppgift.

Det följande betydande förändrings-skedet inträffade under 1800-talets sista årtionden. Då trafiken med hästspårvagnar inleddes innebar det att spårvägslinjer och sidospår byggdes på torgområdet. Linjernas centralstation förlades till Salutorget.

Sten Björkman har i sin utredning om Salutorgets byggnadshistoria konstaterat, att stenläggningsprojekten under den senare delen av autonomins tid kännetecknas av strävan att få fram

och använda en hållbar beläggning av hög kvalitet. Liksom tidigare kom stenläggningsarbetena att dra ut på tiden till långsamt framskridande, fleråriga processer, beroende på kostnaderna och torgets storlek, som ytterligare växte då nya kajer byggdes.

Då kullerstensytornas avigsidor blev allt mer uppenbara, beslöt man experimentera med nubbssten som gatubeläggning. Under åren hann man pröva på olika beläggningsmetoder, tills en nubbstensyta av nuvarande typ blev den bestående lösningen.

Salutorgets västra del lades om med kullersten 1890, frånsett de båda diagonalt korsande körbanorna. År 1892 stenlades torgområdet mellan Sofiegatan och Katrinegatan, framför Societetshuset. Torgets stenläggning anlades nu med den i Berlin utvecklade nubbstens-tekniken med vattentäta fogar. Samtidigt lade man om de gator som omgav området med nubbssten. År 1901 fortsatte förnyelsen av Salutorgets stenläggning österut från Kejsarinnans sten. Den västligaste delens dittills kullerstensbelagda trianglar förnyades 1903–1909 och två av de fyra triangelytorna belades med nubbssten år 1912. Trottoarernas standardmaterial blev asfalt.

I västra änden av Salutorget avtäcktes i september 1908 fontänen Havis Amanda, placerad som ett point-de-vue-motiv i fortsättningen på Esplanadparkens mittaxel. På grund av fontänen måste den diagonalt över torgområdet dragna spårvägslinjen flyttas. Då trafiken ökade under de följande årtiondena ledde behovet av klarare trafikarrangemang till ombyggnadsplaner, som bl.a. gällde spårvägs-linjer och hållplatsrefuger inom Salutorgets västligaste del, parkeringsplatser intill Havis Amanda och slutligen en omfattande förnyelse av hela den västra delen av torget.

Nya trafikarrangemang och säkerhetsåtgärder medförde förändringar i torgets ytprofil och beläggningar. På torgområdet lade man till flera refuger, som skiljer åt gatu- och torgytorna mera markant än de tidigare, grunda, stenlagda vattenrännorna. År 1941 beslöt man höja på torgområdet mellan Unionsgatan och Södra kajen, bredda Norra Esplanadens norra trottoar samt körbanan i motsvarande mån och förse gatan med en liten refug. Dessutom beslöt man förse de farligaste gathörnen med skyddsstaket.

De mest betydande senare förändringarna har gällt ombyggnader av spårvagnshållplatserna och de cykelvägar som anlades i slutet av 1900-talet i samband med en större istandsättning av torgområdet.

SKYDDET AV DEN BYGGDA KULTURMILJÖN

Senatstorgets och Salutorgets omgivning, Helsingfors empirecentrum, fick på 1920- och 30-talen en allt mera erkänd status som ett av de mest betydande kulturminnesmärkena. Fornminneskommissionen väckte år 1947 förslag om att förklara Senatstorgets omgivning som gammal stadsdel med specialbestämmelser. Förslaget förverkligades 1952 genom beslut av inrikesministeriet. Avgränsningen av det område som skulle skyddas baserades på målsättningen att uttryckligen inbegripa offentligt ägda byggnader i den gamla stadsdelen. Skyddsbestämmelser för området fogades till byggnadsordningen.

Då den nya byggnadslagen och -förordningen trädde i kraft 1.7.1959 blev byggnadsordningens bestämmelser ogiltiga och den gamla stadsdelen upphörde att existera. Stadsfullmäktige fattade 30.11.1960 beslut om att ändra stadsplanen på den gamla stadsdelens område för att skydda de historiskt och konstnärligt värdefulla byggnaderna.

I samband med beredningen av stadsplaneändringen gjorde man en utredning om områdets byggnadshistoria och skyddsmålsättningar. Utredningen betonar att Senatstorget är en byggnadskonstnärligt och stadsbildsmässigt särskilt betydande helhet och ett kulturhistoriskt minnesmärke. I fråga om gatumiljöns detaljer konstaterar man, att vid sidan om byggnader, gårdar, torgplatser, planteringar etc. påverkas det historiska centrumets karaktär och framför allt gatumiljön bland annat av gatubeläggningar och belysningsarmaturer. Man bör sträva efter att bevara gatornas nubbstensbeläggningar och likaså trottoarernas beläggningar, som ofta har nära anknytning till byggnaderna, så som Statsrådsborgen och Sveriges ambassad. (*Asema-kaavaosasto Keskustatoimisto Julkaisu AB:3/77*)

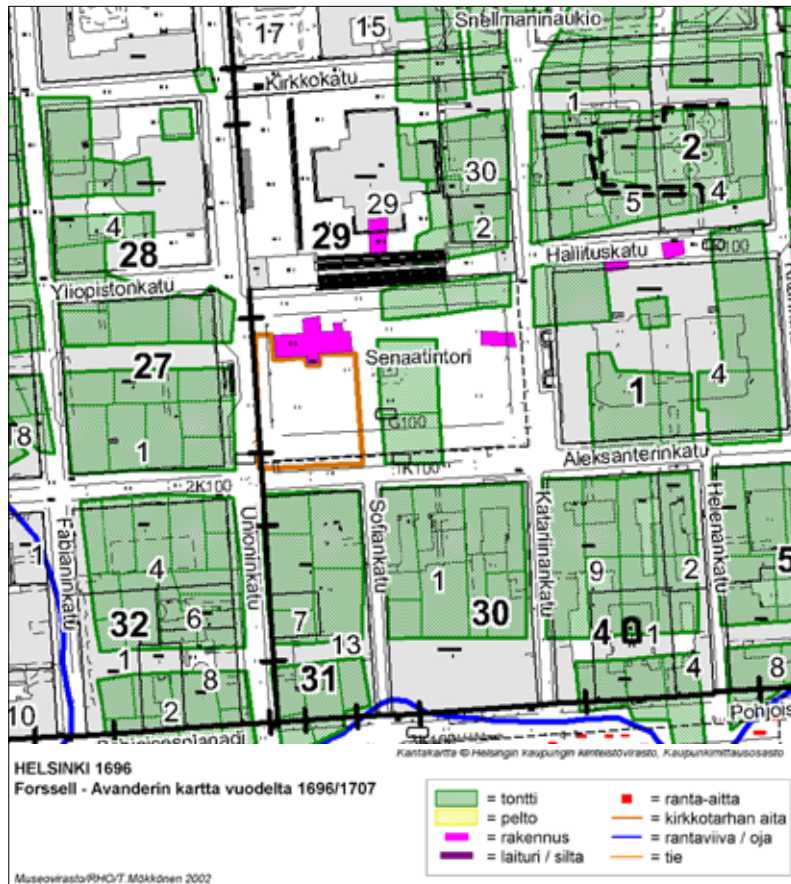
Stadsplan 8980, stadsplanen för den 1 och 2 så kallade gamla stadsdelen har trätt i kraft 12.2.1988. Den inbegriper

Unionsgatan, Katrinegatan, Sofiegatan och Helenegatan. I den stadsplanebestämmelse som gäller hela området står det skrivet att byggnader, delar av byggnader, stängsel, yttertrappor, minnesmärken, trädrader eller stenläggningar som försetts med bevarandebestämmelse inte får ändras, rivas eller förstöras, så att det arkitektoniska eller kulturhistoriska värdet av föremålet eller dess omgivning minskar.

Efter att stadsplanen trätt i kraft representeras det följande skedet i fråga om skydd av området att Senatstorgets och Salutorgets omgivning ingår som ett av objekten i den 1993 publicerade utredningen om byggda kulturmiljöer av riksomfattande betydelse, liksom i Museiverkets förnyade inventering, RKY 2009.

SENAATINTORIN PÄÄLLYSTEET

Suurtori 1640-1812



Senaatintorin seutu 1600- ja 1700-luvun karttojen mukaan. Karttapiirroksessa esitetään päällekkäin 1600-1700-luvun ja nykyisten katujen ja torien rajat. Teemu Mökkönen 2002, Museovirasto



Suurtorin ympäristö vuoden 1810 asemakaava-suunnitelman mukaan. Helsingin palon jälkeen Anders Kocke laati uuden, vanhaa asemakaavaa myötäilevän asemakaavan 1810. KA

1810

Vuonna 1810 Helsingissä on kirkonkirjojen mukaan 4065 asukasta. Kaupunki on vaatimaton agraarinen kauppakaupunki kaukana Ruotsin valtakunnan keskuksesta ja 1700-luvulla perustetussa Viaporin linnoituksessa on enemmän asukkaita kuin itse kaupungissa. Suomen liittäminen Venäjään (1809) ei vielä näy kaupungin fyysisessä rakenteessa. Kaupungissa on kaksi satamaa ja kaksi toria, joiden ympärille ryhmittäytyvät julkiset ja muut merkittävät rakennukset.

Suurtori on Helsingin päätori. Sen ympärillä ovat edustettuina kaupungin keskeiset toiminnot: kirkko, raatihuone, päävartio ja koulu. Kaupungin muut julkiset rakennukset ovat idempänä sijaitsevan Pakkahuoneentorin ympärillä. Suurtorin etelälaidassa kohoavat näyttävänä rivinä varakkaimpien kauppiaiden edustavat kivirakennukset, joista vanhimmat on rakennettu jo 1700-luvun puolivälin jälkeen. Torilla käydään myös kauppaa. Helsingissä on 11 kivistä taloa, muut rakennukset ovat matalia puutaloja. Ihmiset elävät suurtalouksissa, asuvat ja tekevät työtä samassa paikassa.

Suurtoria rajaavat raatihuone ja päävartio taustalla kirkko. Etualalla näkyy mukulakiveystä.
C.L.Engel 1816-18.
HKM



KIRKKO JA HAUTAUSMAA NYKYISELLÄ SENAATINTORILLA

Senaatintorin itäosassa sijaitsi 1640-luvulta 1800-luvun alkuun nykyistä huomattavasti pienempi päätori, Suurtori raatihuoneineen, kirkkoineen ja päävartioineen. Torin eteläsivulla, nykyisen Aleksanterinkadun eteläpuoliskon kohdalla kulki Suurkatu. Nykyisen Senaatintorin keskiosassa oli asuinkortteli ja luoteisosassa Ulrika Eleonoran kirkko. Samalla kohdalla ovat sijainneet myös sitä edeltäneet kirkot. Kirkon eteläpuolella oli hautausmaa. Muurattuja hautoja lukuun ottamatta kirkkotarhaan hautaaminen lopetettiin vuonna 1790.

Senaatintorilla on tehty useita kaivutöitä, mm. vuonna 1986, joiden yhteydessä on tehty havaintoja paikalla aiemmin sijainneesta Suurtorista ja Ulrika Eleonoran kirkon hautausmaasta. Vuonna 2002 havaittiin kaukolämpötöiden yhteydessä Aleksanterinkadun ajoradan alla, katukiveyksen ja sen kantavien kerrosten alapuolelta useita hautauskerroksia

Ulrika Eleonoran kirkko vuodelta 1727. Taustalla nykyisen Senaatintorin eteläreunan kivirakennukset. Tulevan Unioninkadun päällysteenä on mukulakiveys.
C.L.Engel 1816-17. HKM

KATUJEN JA TORIEN PÄÄLLYSTEET

Helsingissä käytettiin katujen ja torien päällysteenä 1700-luvun lopulta aina 1890-luvun alkuun yksinomaan kenttä- eli mukulakiveä. Vuonna 1998 tehtiin kaukolämpöputkien korjauksen yhteydessä havaintoja noin 35-50 cm nykyisen torikiveyksen alapuolella säilyneestä Suur-

torin 1800-luvun alun kiveyksestä ja sen alapuolisista kulttuurikerroksista. Alimpana ennen puhtaita hiekkakerroksia oli vuoden 1654 palokerros. (Helsingin Leijonakorttelin restaurointi 1980; Mökkönen 2002; Sundman 2001; www.nba.fi/helsinkiarkeologiaa)



Senaatintori 1812– 1840

SENAATINTORIN YMPÄRISTÖN SUUNNITTELU JA TOTEUTUS

Helsingistä tuli 1812 Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupunki. Kaupungin uusi asemakaava tehtiin J. A. Ehrenströmin johdolla ja toteutettiin uudisrakennustoimikunnan arkkitehdiksi nimetyn Carl Ludvig Engelin suunnittelussa pääosan uusista julkisista rakennuksista. Yliopiston arkkitehtina ja vuodesta 1824 intendentinkonttorin päällikkönä Engel jatkoi kuolemaansa asti 1840 Senaatintorin seudun, Helsingin empirekeskustan johtavana arkkitehtina.



Senaatintorin ympäristö vuonna 1837. Julkiset rakennukset on merkitty punaisella. Toria reunustavat yliopiston päärakennus, Nikolainkirkko, päävartio, Senaatintalo sekä Bockin talo, kenraalikuvernöörin virka-asunto, joka 1830-luvun lopulla muuttui kaupungin raatihuoneeksi. Kartan yksityiskohda, C.A. Engel. KA



Senaatintori sai hahmonsaa kaupungin pääaukiona asemakaavassa 1812. Hallituskadun linjaus muodostui osana uutta asemakaavaa. 1600-luvulta periytyvän Storgatan-kadun linjaus säilyi Senaatintori etelärajalla. Katu rakennettiin nykyiseen pituuteensa 1830-luvulla ja se sai uuden nimensä Aleksanterin Yliopiston mukaan 1833.

Aukion äärelle kaavailtiin tärkeimmät valtiolliset ja kirkolliset rakennukset, senaatintalo, kenraalikuvernöörin virka-asunto ja luterilainen pääkirkko. Senaatin talon rakentaminen käynnistyi torin puoleisesta pääsiivestä 1818. Pääsiipi ja Aleksanterinkadun puoleinen siipi valmistuivat 1820-luvun alussa. Engelin ensimmäiset suunnitelmat luterilaista pääkirkkoa varten ajoittuvat 1810-luvun lopulle. Kirkon rakentaminen käynnistyi kuitenkin vasta 1831 ja kirkko vihittiin käyttöön 1852. Torin pohjoislaidalla kirkkoterasia vasten sijainnut päävartio vuodelta 1819 purettiin kirkkoterasille torilta nousevien monumentaalipiirakoiden tieltä 1840-luvulla.

Turun palon 1827 jälkeen tehtiin päätös yliopiston siirtämisestä pääkaupunkiin. Yliopiston päärakennus nousi torin länsilaidalle vuosina 1828–1832. Unioninkadun varteen torin luoteiskulmaan rakennettiin yliopiston kirjastorakennus 1836–1840.

Kaakkoiskulmassa sijaitsevasta Bockin talosta muodostettiin kenraalikuvernöörin virka-asunto Engelin 1816 laatiman suunnitelman mukaan. Torin etelälaidan muiden, pääosin 1700-luvulta säilynyt kivisten porvaristalojen rivistö ajanmukaistettiin ulkoasultaan Senaatintorin yhtenäistä klassisista ulkoasua vastaavaksi.

1840

Helsingissä on kirkkokirjojen mukaan 18415 asukasta. Kaupunki on luonteeltaan keisarillinen hallinto- ja residenssikaupunki, linnoitus-, varuskunta-, kauppa-, yliopisto- ja kylpyläkaupunki. Helsingin tulo Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi on muuttanut keskustan rakenteen kokonaan hyvin nopeasti.

Senaatintorin ympäristö on kaupungin keskus ja samalla myös valtakunnan keskus. Torin ympärillä ovat edustettuina keisarillinen valta, sivistyksellinen valta, kunnallishallinto ja yksityiset elinkeinot. Senaatintorin ympäristö on myös kaupungin taloudellinen keskus: torilla käydään kauppaa, hienoimmat liikkeet ovat tällä alueella. Helsingin huomattavimmat kauppiat asuvat torin ympäristössä komeissa

Helsingin kartta v. 1837, C.A. Engel. KA. Toria rajaavat etelässä Aleksanterinkatu, idässä Nikolainkatu, pohjoisessa Hallituskatu ja lännessä Unioninkatu.

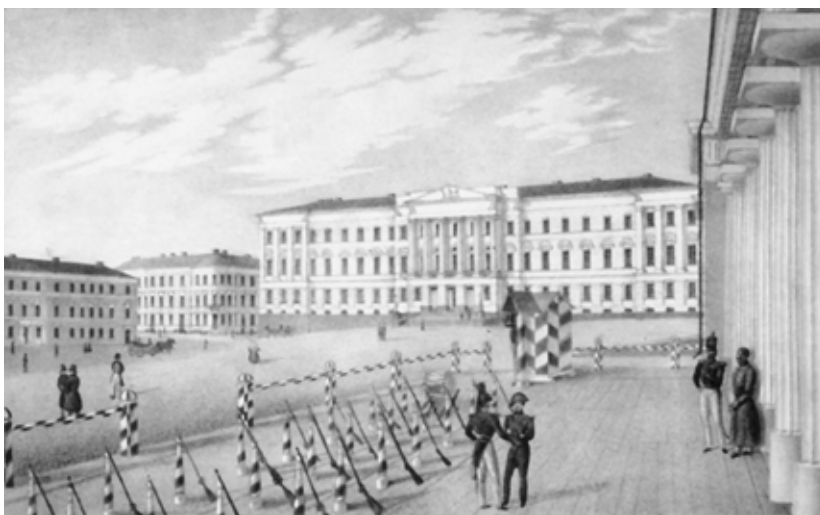
useampikerroksisissa kivitaloissa, joiden pohja-kerroksissa on puoteja. Rakennukset keskustan ulkopuolella ovat etupäässä matalia puurakennuksia. 1840-luvulla uudelleenrakentamiskauden päättyessä Helsinki on arkkitehtuuriltaan ja kaupunkirakenteeltaan ajanmukainen kaupunki. (Wickberg 1981; Helsingin Leijonakorttelin restaurointi 1980; Sundman 2001)



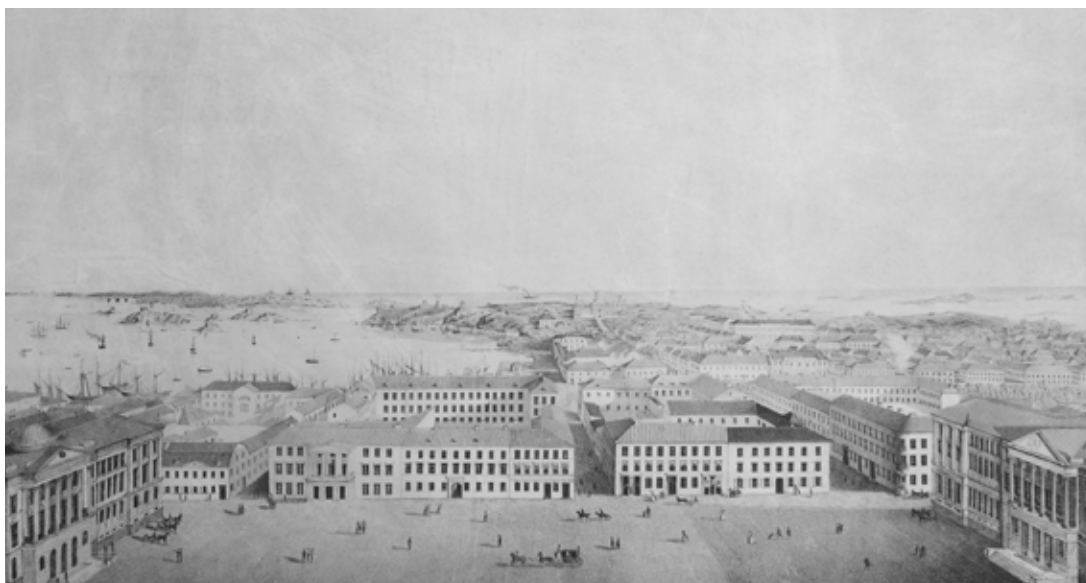
Torinäkymä vuonna 1838. Oikealla näkyy myöhemmin purettu päävartio. Mukulakiveys on jaettu osiin pitkittäisillä kivriveillä. Samanlainen kiveystapa säilyi 1900-luvun alkuun. F. Tengström. HKM

KATUJEN JA TORIEN PÄÄLLYSTEET

Helsingissä käytettiin 1890-luvun alkuun yksinomaan kenttä- ts. mukulakiveä. Jopa kaupungin pääaukiot, Senaatintori ja Kauppatori, oli päällystetty mukulakivillä. Vain tärkeimpien rakennusten – Senaatin, Yliopiston ja kirjaston – porashuoneissa ja eteistiloissa käytettiin hakattua graniittia tai kalkkikiveä. Ainoastaan Nikolainkirkon edessä, päävartion edustalla oli kivilaatoilla kivetty alue. Engelin piirustuksessa vuodelta 1822 on torialueelle osoitettu mukulakiveä, mutta päävartion eteen kivilaattoja.

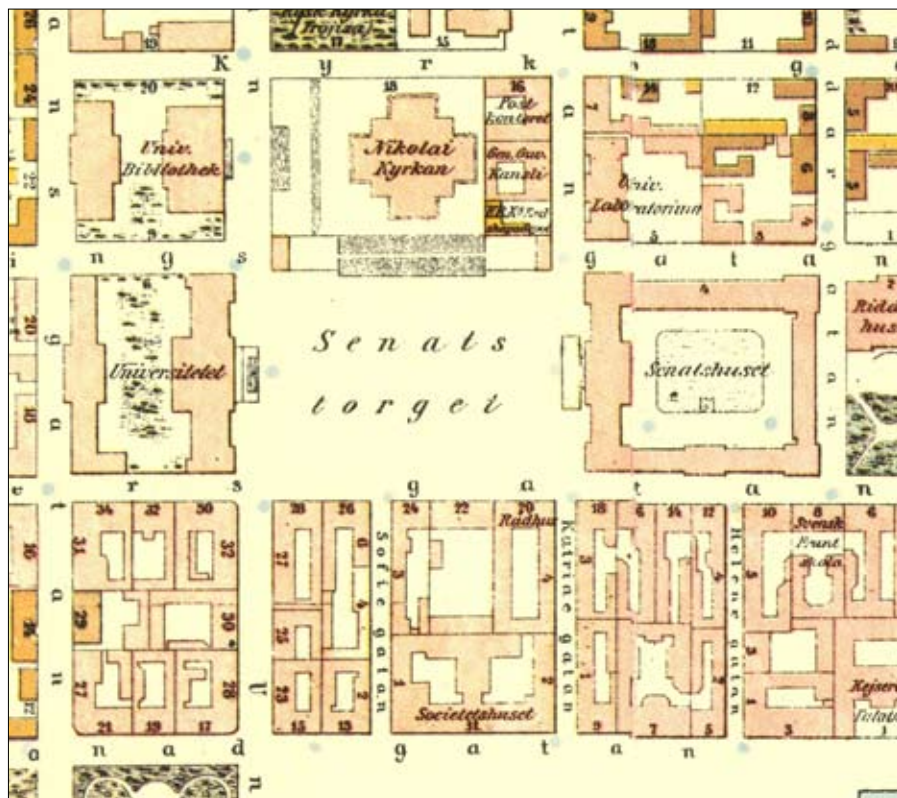


Engel suunnitteli päävartion eteen kivilaattoja. Päävartio purettiin myöhemmin kirkon portaiden rakentamisen takia. F. Tengström 1837. HKM



Senaatintorin eteläsiivu.
W. Schwertschoff 1843.
HKM

Senaatintori 1840– 1870



1840-1870

Monumentaalinen Senaatintori sai lopullisen muotonsa 1840-luvun kuluessa. Torista tuli kaupungin arkkitehtoninen polttopiste ja samalla valtakunnan ydin – jota edustivat senaatti, yliopisto ja kirkko.

KATUJEN JA SENAATINTORIN PÄÄLLYSTEET

1860-luvulle tultaessa oli jo päällystetty tärkeimmät jalkakäytävät suurilla, tasisilla kivilaatoilla, joita vielä on säilynyt Senaatintorin tuntumassa. Kivilaatat erottuvat hyvin 1860-luvulta olevissa valokuviissa. Aporadan mukalakivipinnan rakauksessa ei käytetty reunakiveä, vaan jalkakäytävän reunasta muotoiltiin mukalakivetty luiska ja katuojia.

Senaatintorin ympäristön kaupunkirakenne vuonna 1878. Toria rajaavat etelässä Aleksanterinkatu, idässä Nikolainkatu, pohjoisessa Hallituskatu ja lännessä Unioninkatu. Kartta Claës Kjerrström, yksityiskohta. HKM



Näkymä Senaatintorin yli kohti yliopistoa n. 1868–72. Torin pinta on kivetty mukulakivillä. Vasemmalla Aleksanterinkadun ja oikealla Senaatintalon jalkakäytävien tunnusomainen kivilaatoitus. Valokuva E. Hoffers. HKM

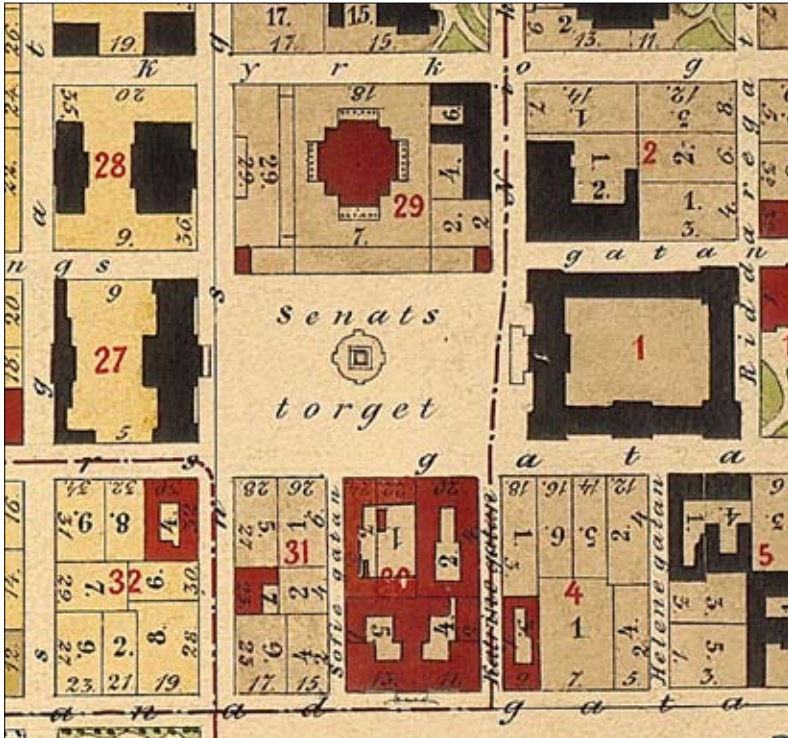


Senaatintorin kaakkoiskulma ja mukulakivet Aleksanterinkatu 1870-luvulla. Jalkakäytävillä on yhdistetty mukulakiveä ja kivilaattaa. Katuojat on muotoiltu mukulakivestä. Carl Adolf Hårdh. HKM



Näkymä Senaatintorin yli kohti Senaatintaloa 1870-luvulla. Oikealla Aleksanterinkatu. Kadut on päällystetty mukulakiveyksellä. Jalkakäytävien päällysteenä on mukulakiveä ja kivilaattaa, katuojat on muotoiltu mukulakivestä. Carl Adolf Hårdh. HKM

Senaatintori 1870—1900



Senaatintorin ympäristön kaupunkirakenne vuonna 1897. Kartta Yleisten rakennusten ylihallitus, yksityiskohta. KA

1870-LUKU

Toriluetta koskeva asemakaava vahvistettiin 1875.

Kaupungininsinööri Reuter ja kunnallisraatimies Salin saivat vuonna 1879 maistraatilta tehtäväksi laatia ehdotuksen siitä, mitkä jalkakäytävät tulisi päällystää kalkkikivilaatoilla tai muotoillulla harmaakivellä (tuktad gråsten). Senaatti, joka lääninkuvernöörin välityksellä oli aloitteentekijänä asiassa, vetosi rakennusjärjestykseen (63 §) ja määräsi että kaikki 1.-3. kaupunginosan jalkakäytävät oli päällystettävä.



Senaatintorin länsipuoli n. 1880. Yliopisto ja Hallituskadun risteys. Torin pinnassa on edelleen mukulakiveystä ja yliopiston edessä kivilaatoilla päällystetty jalkakäytävä. Axel Lindahl, SRM



Venäläisiä katutyöntekijöitä 1900-luvun vaihteessa. HKM

1880-1890-LUKU

1880-luvulla käytettiin vielä yleisesti mukulakiveä katujen ja torien päällysteenä. Vasta vuosikymmenen lopulla alkoivat ensimmäiset nupukivikokeilut. Senaatintorin päällysteenä oli edelleen mukulakiveys.

”Rahatoimikamarin esityksestä Kaupunginvaltuusto päätti (1883), että vuoden varrella suoritettavaksi määrätty Senaatintorin osan (...) uudesti kiiveämiseen oli käytettävä lajiteltuja, tasasuuruksia kiviä, jotka oli järjestettävä säännöllisiin riveihin, ja myönsi tähän tarkoitukseen talousarvioon merkittyjen varojen lisäksi 3670 markan määrärahan”. (Kairamo e.a.77; Sundman 2001; Wickberg, 1981; HKPA; KHKK)

SENAATINTORIN MUUTOKSET

1800-luvun lopulla keskusteltiin laajana pidetyn Senaatintorin uudelleen järjestelystä. Tori sai uuden lisän Aleksanteri II:n muistomerkistä, josta järjestettiin suunnittelukilpailu 1884. Kilpailun voitti kuvanveistäjä Johannes Takanen mutta toteutettavaksi valittiin Walter Runebergin toiselle sijalle jäänyt ehdotus. Patsas rahoitettiin keräysvaroin. Säädyt esittivät 1885 kaupunginvaltuustolle keisarin patsaan pysyttämistä Senaatintorille. Valtuusto päätti puoltaa hankkeen, mutta edellytti lausunto-oikeutta suunnitelmasta. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 1892 rahatoimikamarin ehdotuksen, että tulevan patsaan taustaksi istutettaisiin puita. Kaupunginpuutarhurin istutussuunnitelmaa ei kuitenkaan toteutettu, koska Senaatti ei puoltanut hankkeen edellyttämää asemakaavan muutosta.

Patsas paljastettiin juhlallisesti keisarin syntymäpäivänä 29.4.1894. Seuraavana vuonna kaupunginpuutarhuri Svante Olsson ja professori Gustaf Nyström laativat uuden ehdotuksen torin järjestä-

miseksi, johon sisältyi laajempia istutuksia ja suihkukaivoja. Symmetriseen istutukseen ei sisältynyt kauttakulkuteitä. Rahatoimikamarain ja erikoisvaliokunnan puoltamaa ehdotusta ei kuitenkaan hyväksytty sellaisenaan kaupunginvaltuustossa, vaan päätettiin järjestää palokintokilpailu torin uudelleenjäsentelystä. Kilpailuun tuli kahdeksan ehdotusta, joista kaksi lunastettiin. Torin suunnittelua jatkettiin uusilla ehdotuksilla 1900-luvun alkuvuosina. (*Helsingin Kaupunginvaltuusto 1926 N:o 4*)



Yliopiston päärakennuksen kulma 1900-luvun alussa. Torin ja jalkakäytävien pinnat ovat pääosin säilyneet 1800-luvun loppupuolen asussa. Hallituskadun päällysteenä on nupukiveys. Arthur Faltin 1911-1912. HKM

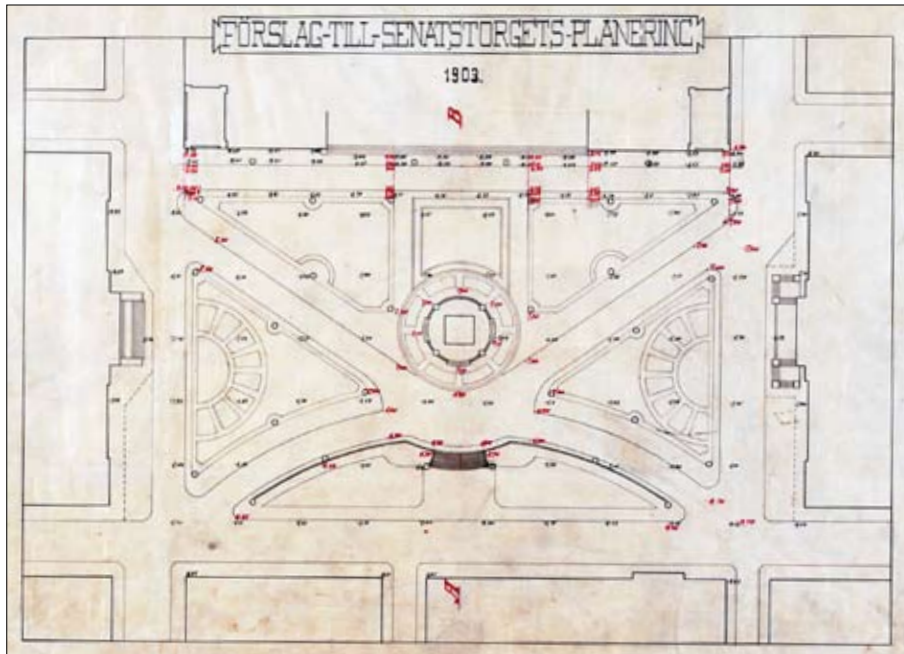


Valtiopäivien avajaisten juhlakulkue 1899. Senaatintalon keskilinjassa on vuona 1894 valmistunut Aleksanteri II:n muistomerkki. Kuvassa näkyy Unioninkadulta nykyiselle Snellmaninkadulle johtava diagonaalinen, nupukivetty jalankulkuväylä. Signe Brander. HKM

Senaatintori 1900–1918



Helsingin rakennuskonttorin laatima, painettu kartta v. 1907 (yksityiskohta). Raitiotie-
linjat on merkitty ruskealla, kaupunginosien rajat punaisella viivalla. Plan öfver Helsing-
fors stad och dess ägor 1907. Utarbetad af Helsingfors stads Byggnadskontor. Yksi-
tyiskokoelma



Jo 1800-luvun lopulla ehdotettiin istutuksia Senaatintorin kaunistamiseksi. Raken-
nuskonttorin leimalla varustettu ehdotuspiirustus v. 1903, johon sisältyy mm. kaare-
va terassimuuri ja portaikko. Ehdotuksen laativat arkkitehti Ricardo Björnberg ja kau-
pungininsinööri G. Idström. Förslag till Senatstorgets planering, Idström ja Björnberg.
HKA/Ao (sinettiarkisto.hel.fi)

EHDOTUKSIA, VAIHTOEHTOJA JA VÄLIAI- KAISRATKAISUJA

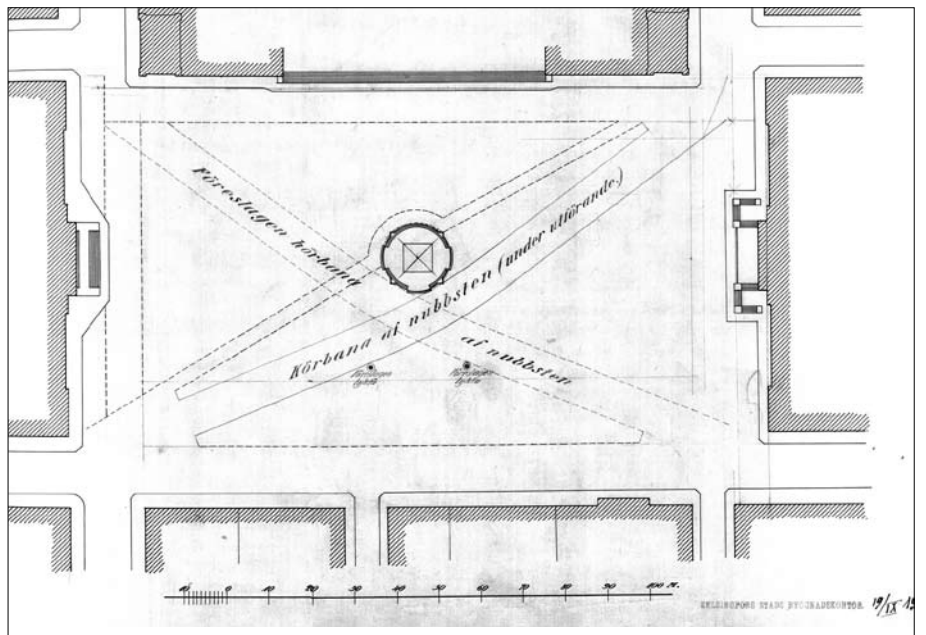
1900-luvun vaihteessa laadittiin yhä uusia ehdotuksia torin järjestämiseksi ja istuttamiseksi. Asialla olivat mm. arkkitehti Magnus Schjerfbeck, jonka ehdotus oli tehty ”tarkoin symmetriseksi torin poikittaisakselin ympärille matalin, vähitellen kapenevin pengerman, vailla istutuksia ja torin pinta jaettu erivärisiin ja eri tavoin järjestettyihin kuosiin kivestä”. Arkkitehti Waldemar Wileniuksen ehdotus vuodelta 1902 perustui kahteen risteävään symmetria-akseliin, mataliin pengermiin ja erivärisiin kiveyskuvioihin. Liikenne oli mahdollista johtaa torin latoja pitkin mutta haluttaessa myös poikittain. Kaksi vuotta myöhemmin kaupungininsinööri Gabriel Idström ja arkkitehti Ricardo Björnberg esittivät ehdotuksen, jossa liikenneväylät oli vedetty diagonaalisesti ja niiden väliin jääviä alueita korotettu tukimuurien varaan. Torin eteläosa oli pengerrretty kaarevan muurin avulla. (*Helsingin Kaupunginvaltuusto 1926 N:o 4*)

Vuosisadan alussa pidettiin tärkeänä että torin poikki järjestetään diagonaalinen ajoreitti. Ratkaisuksi esitettiin erillinen jalkakäytävä, jonka päällysteenä oli taso – tai kentäkiveystä sekä ajorata jonka pinta oli mukulakiveä kuten tori. Suunnitelma toteutettiin ja uudet väylät erottuvat selvästi mm. Signe Branderin valokuvissa.

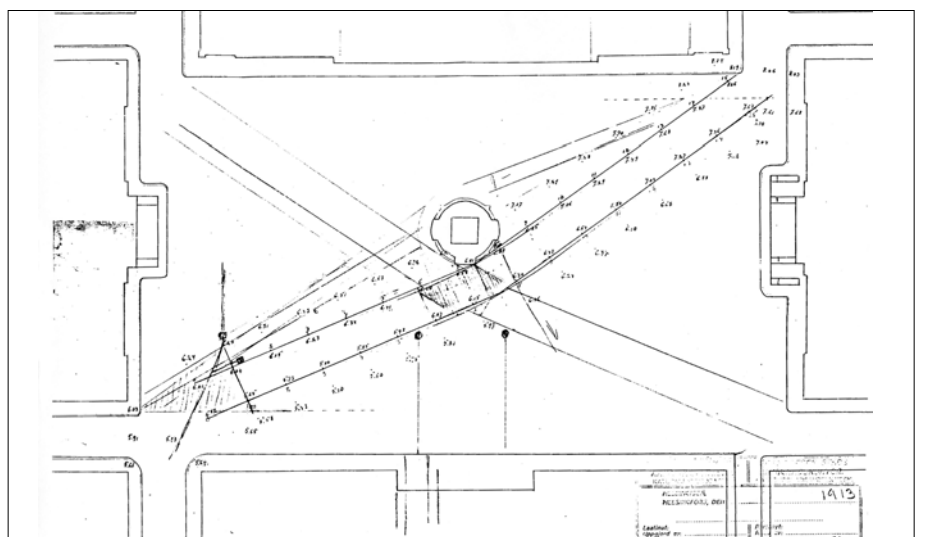
Keskustelu torialueesta jatkui. Rahatointikamarin asettama komitea, jonka tehtävä oli valmistella kysymystä uuden kaupungintalon ja poliisitalon rakentamisesta sekä Senaatintorin järjestämisestä, esitti vuonna 1911 arkkitehti Armas Lindgrenin laatiman ehdotuksen. Palattiin jälleen kysymykseen kaltevan toripinnan pengerrämisestä. Hallituskatu oli ajateltu rakennettavaksi portailla varustetun tukimuurin varaan ja torin poikittaisliikenne oli esitetty johdettavaksi kaaressa Aleksanterin-patsaan eteläpuolelta. Torialueen kiveys oli jäsennetty käyttämällä erivärisiä ja vaihtelevan kokoisia taso- ja noppakiviä. Lindgrenin jälkeen uusia luonnoksia esitti vielä Waldemar Wilenius. (*Helsingin Kaupunginvaltuusto 1926 N:o 4*)

1912-13 järjestettiin uuden kaupungintalon suunnittelukilpailu Helsingin pääkaupungiksi korottamisen 100-vuotismuistoksi, mutta kilpailuehdotukset eivät johtaneet toimenpiteisiin.

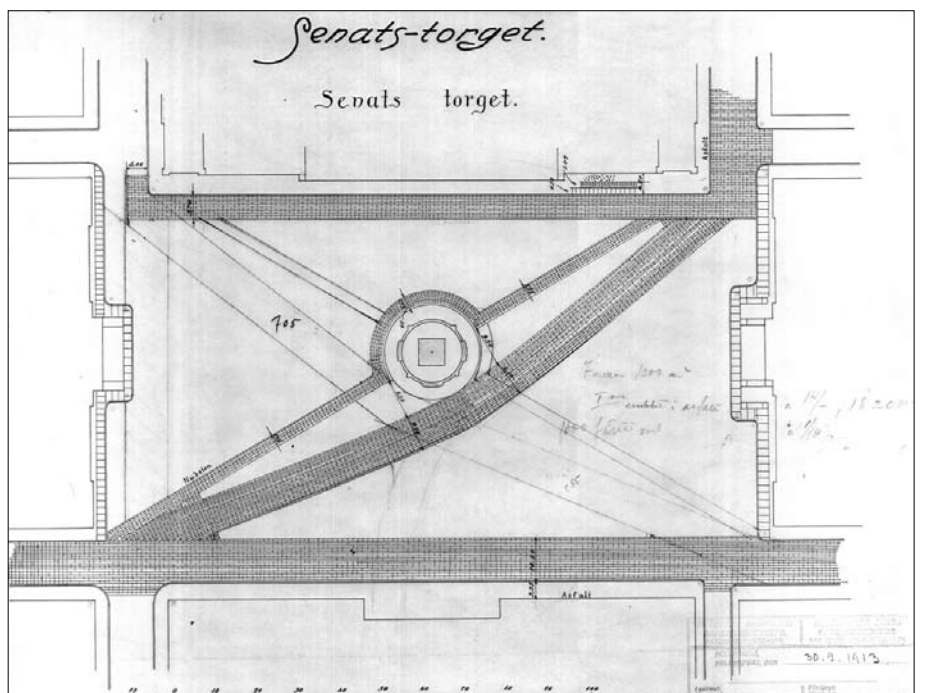
Senaatintorin järjestelyehdotus 19.9.1911.
Merkinnän mukaan lounais-koillisuuntainen ajoväylä on rakenteilla.
HKR, KAO 1378. HKA



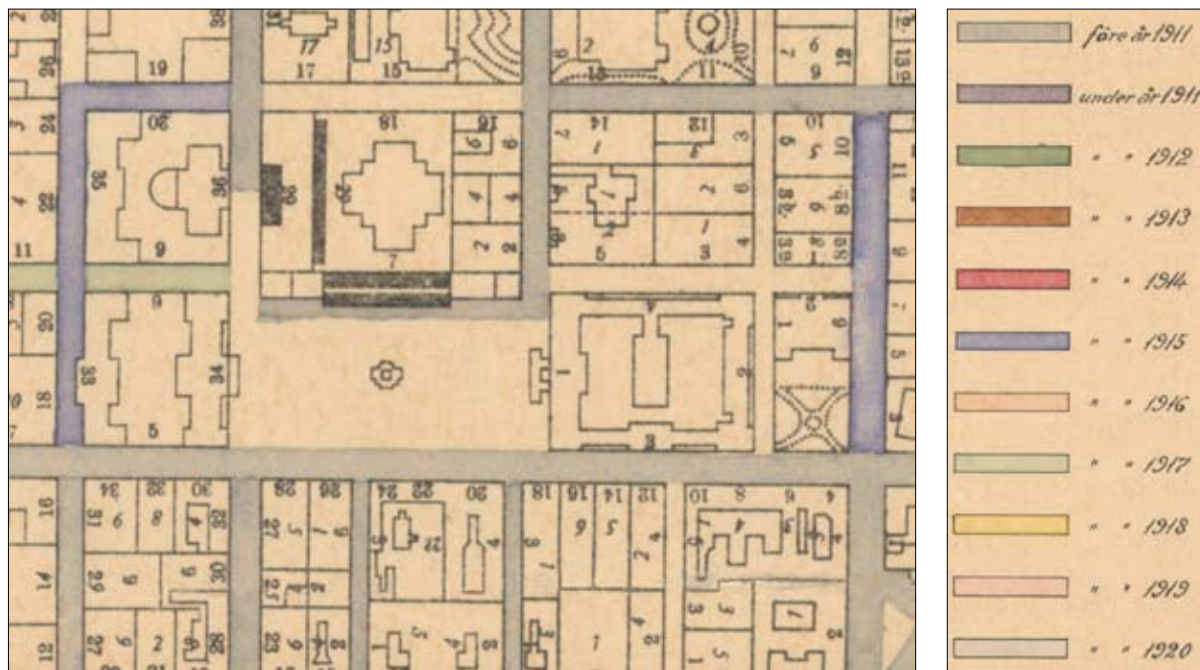
Luonnos- ja vaaituspiirustus 1913.
HKR, KAO 1554. HKA



Puhtaaksi piirretty ehdotus, jossa nupukeys on esitetty havainnollisesti. Torin yli kulkee 9 metriä leveä ajoväylä. 30.9.1913.
HKR, KAO 1555. HKA



Senaatintori 1900—1918



Nupukiveysohjelma vuosille 1912–1920. Förslag till nubbstensläggningar under åren 1912–1920. Jo ennen vuotta 1911 valmistuneita nupukiveyksiä on mm. Hallituskadun torinosuudella, Nikolainkadulla ja Aleksanterinkadulla sekä Senaatintorin eteläpuolella Unioninkadulla, Katariinankadulla ja Sofiankadulla. HKA/Ao



Senaatintori vuonna 1911. Kuvan tarkkuus tuo selvästi esiin kiveyksen yksityiskohtia ja jakoa osiin. Etualalla Hallituskadun nupukivet ajorata. Signe Brander. HKM



*Ensimmäisten yksikamaristen valtiopäivien avajaisten juhla-
kulkue ohittaa Unioninkadun ja Hallituskadun kulman. Yli-
opiston puoleisen jalkakäytävän pinta näkyy selvästi, samoin
riviin asettettujen mukulakivien muodostama struktuuri.
Signe Brander 1907. HKM*



Juhlakulkue matkalla Senaatintorin poikki. Signe Brander 1907. HKM

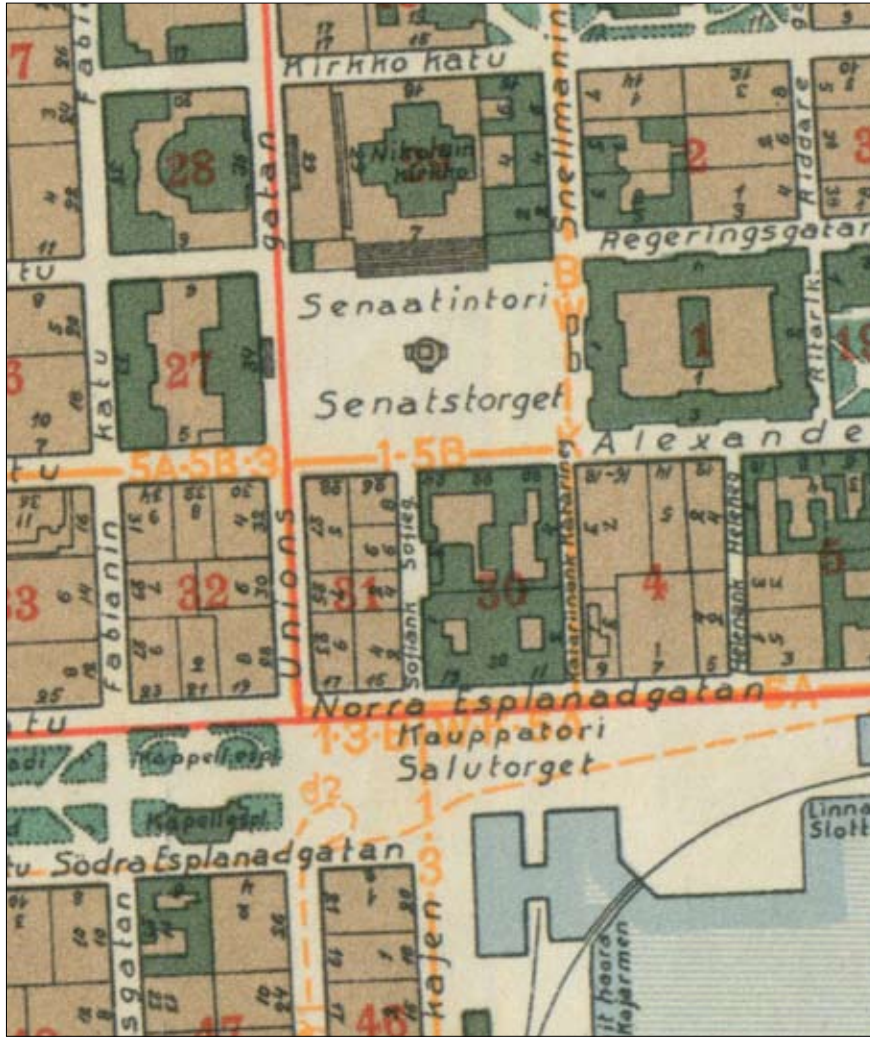


*Signe Branderin valokuvassa hohtavat Senaatintorin
jalkakäytävien kivilaatat sileänä, valoa heijasta-
vana pintana mukulakiveyksen rinnalla 1909. HKM*



*Näkymä kirkon katolta. 1890-luvulla toteutettu,
nupukivellä päällystetty kulkureitti ohittaa keisarin
muistomerkin kaarteessa. Myös Aleksanterinka-
dulla on nupukiveystä. Signe Brander 1909. HKM*

Senaatintori 1920—1945

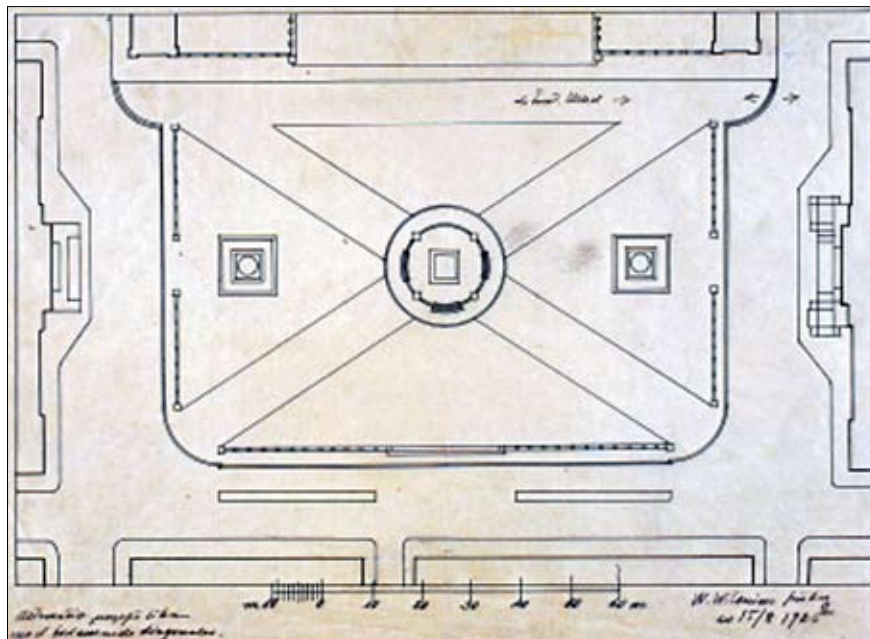


Helsingin kartta 1930. Raitiotielinjat on merkitty oranssilla. HKA

1920—1930

Vanhan keskustan erityisluonne historiallisena kaupunginosana alettiin löytää 1920- ja 30-luvuilla, vaikka jo varhain 1880-luvulla oli esiintynyt pyrkimyksiä empire-arkkitehtuurin suojelemiseksi. Kaupunki hankki 1930-luvulla haltuunsa kiinteistöjä, joiden korvaaminen suurilla uudisrakennuksilla oli suunnitteilla. Asenteet muuttuivat ratkaisevasti säilyttämisen suuntaan. Senaatintorin seutu – empiren Helsinki – sai yhä tunnus-tetumman aseman eräänä huomattavimpiin kuuluvista kulttuurimuistomerkeistä.

”Empirekeskusta oli silloin saanut jalustansa – graniittipintoineen, reunakivineen ja asfalttipintaisine jalkakäytävineen.” (Sundman 2001)

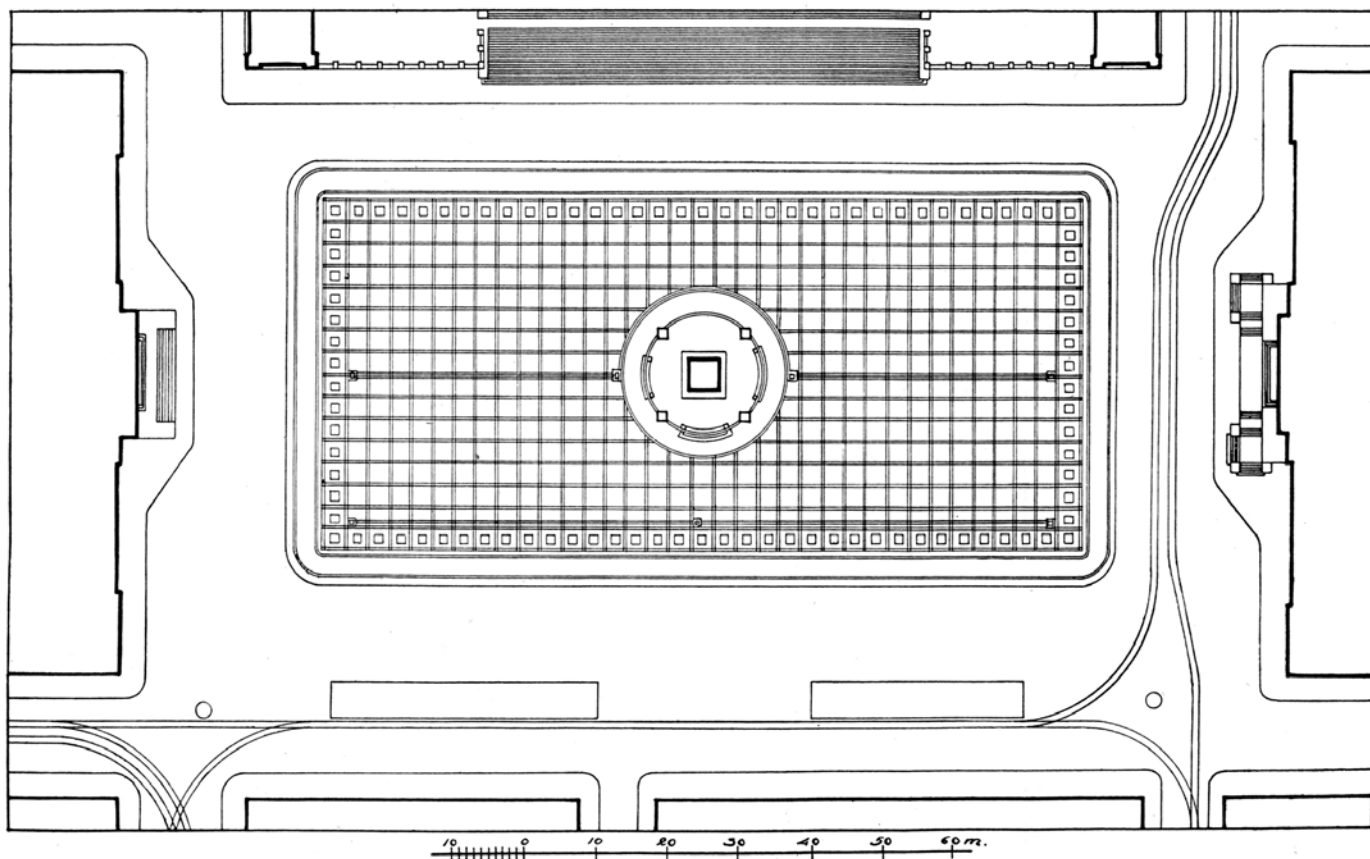


Toripinnan päälyste-ehdotus 1925, Waldemar Wilenius. HKA/Ao (sinettiarkisto.hel.fi)

1945

Helsingin asukasluku on vuonna 1920 152 200 ja vuonna 1945 339 000.

Kaupunki on luonteeltaan yhä korostuneemmin maan johtava kaupan, hallinnon ja teollisuuden keskus. Senaatintorin ympäristössä paisuvat yliopiston ja kaupungin hallinnon tilantarpeet. Yhä uusia tontteja muutetaan virastokäyttöön. Asuminen on häviämässä alueelta. Alueen uudistamista ja uudisrakentamista edustaa Ravintola Royal Svenska gårdenin pihalla (nykyinen Valkoinen sali) ja Yhdyspankin uudisrakennus torin kulmassa. Aleksanterinkadusta on muodostunut talouselämän uusi keskus. Vuoteen 1945 mennessä kauppa ja pientellisuus ovat väistymässä, mm. Stockmanin tavaratalo on muuttanut 1930-luvulla. (Kairamo e.a. 1977; HKPA; KHKK)



Senaatintorin toteutunut kiveyssuunnitelma 1926, Birger Brunila. Kaupunginvaltuuston painetut asiakirjat 1926

TORIN UUSI KIVEYS

Senaatintorin väliaikaisena ratkaisuna toteutettu kiveys vaihtui viimein 1930-luvun vaihteessa uuteen, kaupungin asema-kaava-arkkitehdin Birger Brunilan suunnittelemaan kiveykseen. 1800-luvun loppupuolella alkanut prosessi oli näin saatu päätökseen. Vuosikymmeniä jatkunut keskustelu torin ulkoasusta päättyi esitykseen, jonka takana olivat rahatoimikamari, yleisten töiden ylihallitus ja Suomen arkkitehtiliitto.

Vuosisadan vaihteesta alkaen olivat torin reunojen katualueet ja keskialueen poikki kulkevat väylät saaneet nupukivipäällysteen. Vuoden 1928 katutilastojen mukaan Senaatintorin päällyste oli nupukiveä 4222 m² ja mukulakiveä 5312 m². Sysäyksen torin loppuun saattamiseksi antoi vuonna 1924 tehty esitys Unioninkadun Senaatintorin osuuden päällystämiseksi "paraslaatusilla noppakivillä" (ts. nupukivillä). Rahatoimikamari käynnisti prosessin, jonka kuluessa arvioitiin vuosien kuluessa saatuja ehdotuksia, tarkasteltiin Brunilan uusia luonnoksia ja tiedusteltiin Suomen arkkitehtiliiton kantaa.

Arkkitehtiliiton hallituksen käsitys oli, että torin uuden järjestelyn tuli vaikut-

taa "mahdollisimman eheästi ja toria ympäröivien rakennusten tyynen, klassillisen tyylin kanssa sopusointuisessa hengessä". Ehdotus olisi laadittava symmetrisesti torin kumpaankin pääakseliin nähden ja pengermiä oli vältettävä. Arkkitehtien mielestä torin kaltevuus oli säilytettävä, koska ei ollut minkäänlaista tietoa siitä, että Engel olisi aikanaan harkinnut muunlaista ratkaisua. Liiton hallituksen ja Brunilan yhteistyönä syntyi lopulta uusi ehdotus, jossa torin poikkaisliikenne oli poistettu. Ehdotus teki arkkitehtiliiton mielestä eheän, tyynen ja arvokkaan vaikutuksen. Luonnostyön tuloksena syntyi lopullinen suunnitelma jo-

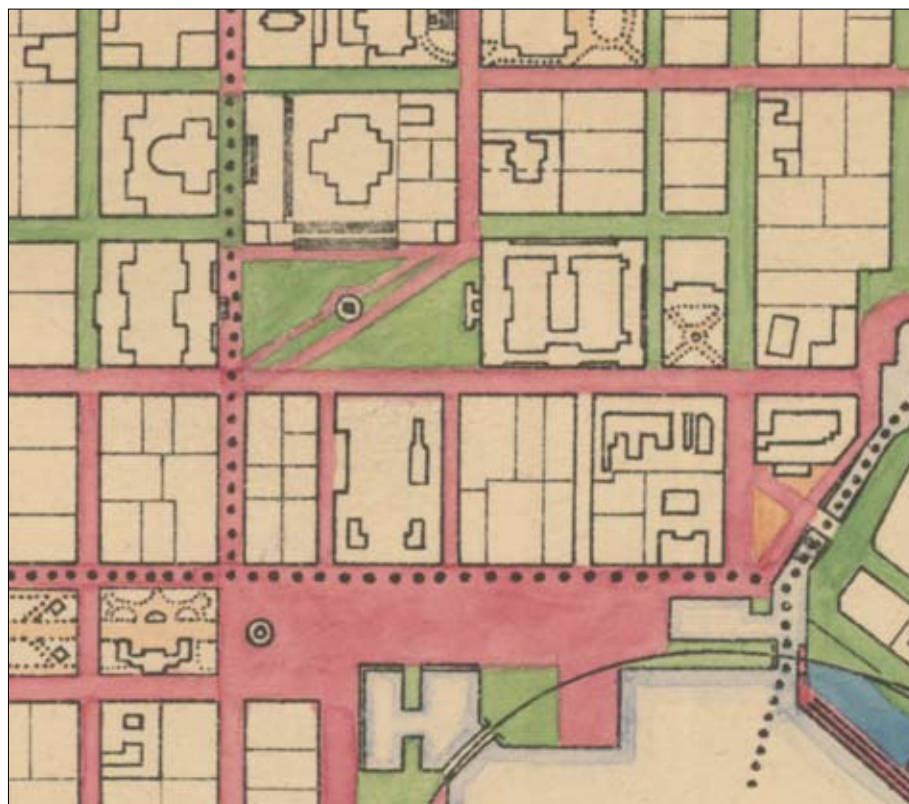
ka valittiin toteutettavaksi. Siihen sisältyivät torin keskusalueen reunakiven verran korotettu kiveyskenttä ja sen eteläpuolelle Aleksanterinkadun suuntaan sijoitetut korokkeet. (*Helsingin Kaupunginvaltuuston painetut asiakirjat 1926/4*)

1930-luvulla valmistui Senaatintorille Birger Brunilan suunnittelema kiveys, joka perustui eri ladontakuvioiden ja värisävyjen vuorotteluun, tarkkaan artikuloituun reunan käsittelyyn ja vähäeleiseen orna-mentiikkaan. Olemukseltaan Brunilan kiveys on kuin itämainen matto kaupungin juhlahuoneistossa. Kiveykseen on merkitty ääriiviivoin kadonneen Ulrika Eleonoran kirkon pohja.

Ulrika Eleonoran puretun puukirkon pohjamuoto on tallennettu kiveykseen, torikiveyksen modulin kerrannaisena. Kuva 1930-luvulta. Helsingin kaupungin historia V:1



Senaatintori 1920—1945



	<i>Tasoitettua. Planerad.</i>
	<i>Kenttäkiveä. Pålssten.</i>
	<i>Suurta nupukiveä. Stor nubbssten.</i>
	<i>Pientä nupukiveä. Små nubbssten.</i>
	<i>Pintatervattua. Guljärar.</i>
	<i>Betonia. Beton.</i>
	<i>Sorastellut. Grusar.</i>
	<i>Vierrettyä. Makadamiserad.</i>

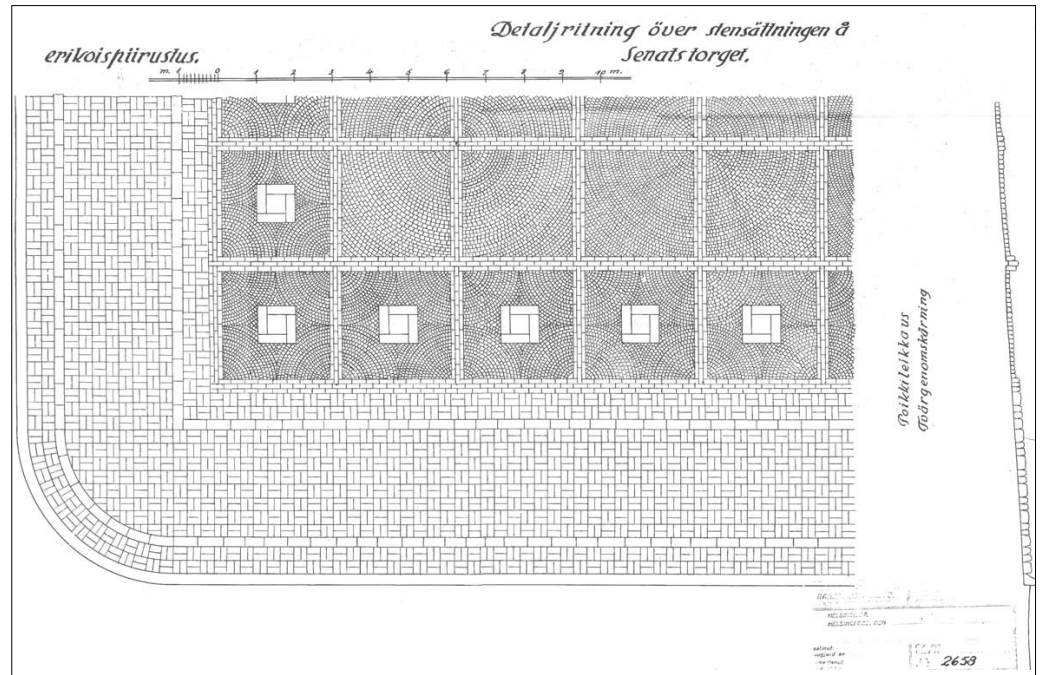
Katujen toteutuneet päällystetyypit ovat v. 1927 kartan mukaan: kenttäkiveä, suurta nupukiveä, pientä nupukiveä, betonia, soraa ja makadamia ("vierrettyä" päällystettä) sekä tervattua päällystettä. Senaatintorin päällysteenä ja Kruununhaan katujen yleisenä päällysteenä on vielä mukula- ts. kenttäkiveys. Rakennuskonttori, katurakennusosasto 1927



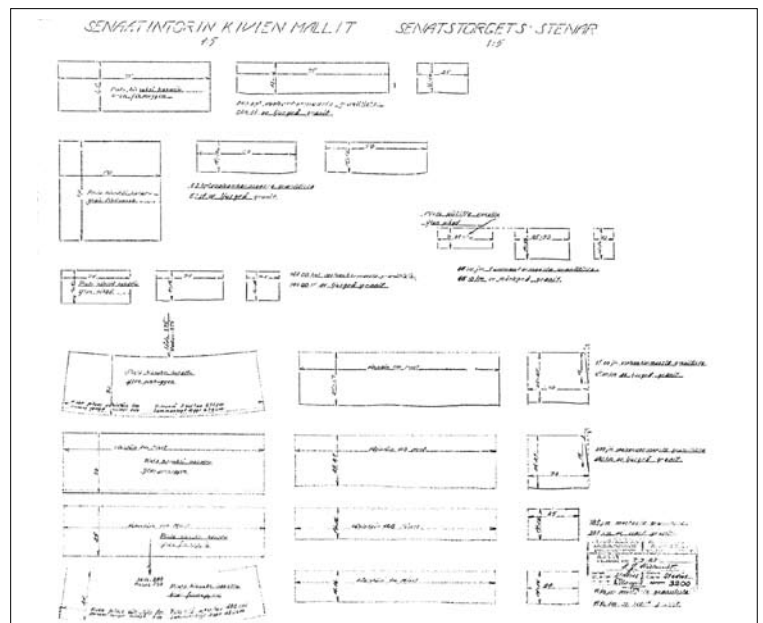
Ilmalaiva Senaatintorin yllä julistaa Graf Zeppelinin vierailua 24.9.1930. Birger Brunilan suunnittelema taidokas nupukiveys on äsken valmistunut. Foto Roos. HKM

Senaatintorin kiveyksen toteutettu detaljipiirustus 1929. Kiveyksessä on käytetty eri värisiä graniittilajeja ja erilaisia ladontakuvioita kokoavan ruudukon puitteissa. Reunoilla on käytetty erivärisiä, rinnakkaisia kaistoja ja boordeja kehystämään ruudukkoaihetta.

HKR, KAO



Senaatintorin kivien mallit, piir. 7.3.1929.
HKR, KAO 3200



NUPUKIVEYTEKNIikkaa

Kirjasta Kavo Käyhkö, Tienpäällysteet. Päälysterakennuksen oppi- ja käsikirja. 1945.



Nupukiveyksen tarkistus oikolaudalla. Käyhkö 1945

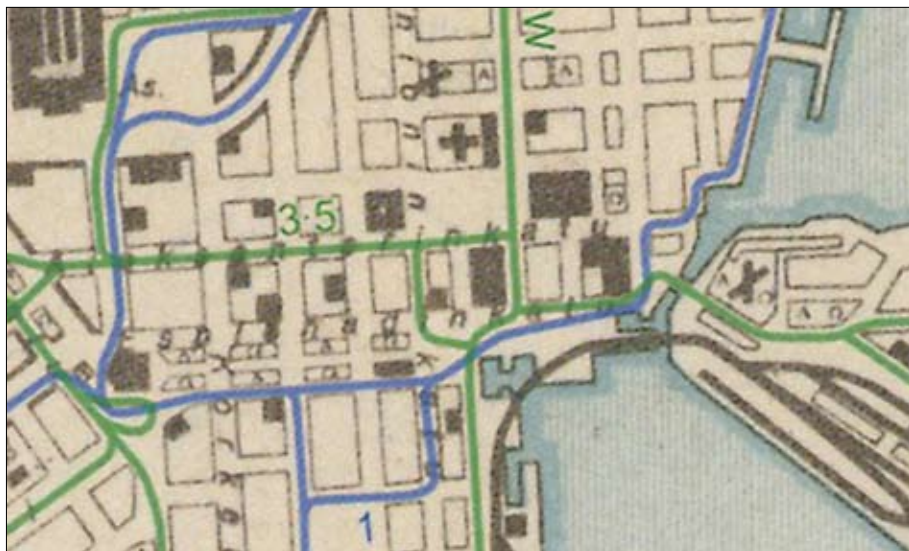


Nupukiveyksen saumojen puhdistus paineilmal-la. Käyhkö 1945



Nupukiveyksen saumausta bitumie-mulsiolla. Käyhkö 1945

Senaatintori 1920—1945



Senaatintorin ja Kauppatorin ympäristön julkinen liikenne 1930. Raitiolinjojen tärkeä solmukohta sijaitsee Kauppatorilla. Aleksanterinkadun raitiokiskot kääntyvät sivulle Katariinankadun risteyksessä. Painettu kartta, HKA



Katariinankadulta tuleva raitiolinja jatkaa Senaatintalon ohitse Nikolainkadulle (Snellmaninkadulle). Eric Sundström 1920. HKM



Aleksanterinkatu 1940-luvulla. Kuvassa näkyvät uudet raitiokiskot ja ajalle tyypilliset teräspankkuojakaiteet. Jalkakäytävien päällysteissä vaihtelevat kivilaatat ja asfaltti. Ilmari Raekallio 1949. HKM

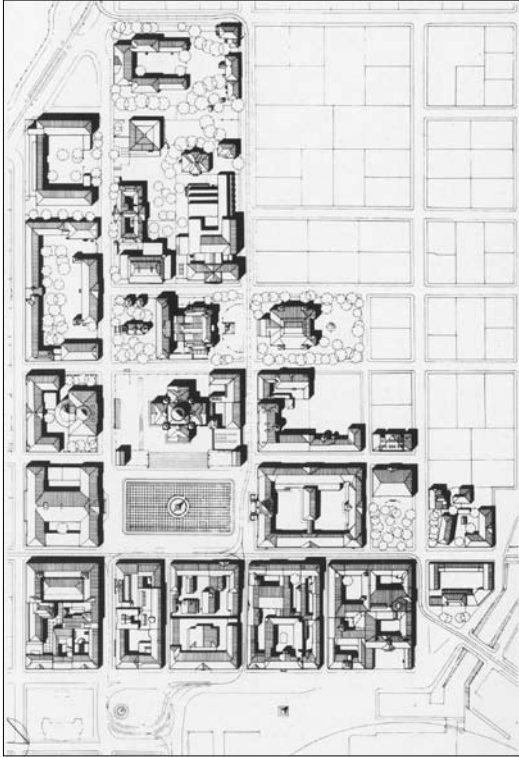


Senaatintori 1930-luvulla. Empirekeskustan katu- ja toripinnat ovat saaneet huolellisen viimeistelyn. Ilmakuva kaakosta, Veljekset Karhumäki Oy. HKM



Senaatintori vuonna 1940 Birger Brunilan suunnitteleminen kiveyksineen. Etualalla Aleksanterinkatu korokkeineen ja valaisinpylväineen. Kuva Aarne Pietinen Oy. HKM

Senaatintori 1945—1980



Senaatintorin ympäristö julistettiin vuonna 1952 vanhaksi kaupunginosaksi sisäasiainministeriön päätöksellä. Rakennuslain 1959 seurauksena vanha kaupunginosa lakkasi olemasta v. 1960. Tilalle tuli vähitellen asemakaavallinen suojelu. 1970-luvun illustraatio, KSV. Julkaistu kirjassa Yliopiston Helsinki



Autoistuminen näkyi myös Senaatintorilla. Hallituskadun varrelle Tuomio-kirkon portaikon eteen sijoitettiin pysäköintivyöhyke. Kuva 1960, Volker von Bonin. HKM

1945-1980

Muinaistieteellinen toimikunta teki vuonna 1947 aloitteen kaupunginhallitukselle Senaatintorin ympäristön julistamiseksi vanhaksi kaupunginosaksi erityismääräyksineen. Kaupunginhallituksen asettaman komitean työn tuloksena sisäasiainministeriö vahvisti päätöksen 1952. Tällä toimella oli suuri kauaskantoinen vaikutus alueen suojeluun. Kaupunginosa rajattiin kuitenkin hyvin ahtaasti, koska vanhaan kaupunkiin ei haluttu sisällyttää muita kuin julkisessa omistuksessa olevia rakennuksia. Alueen suojelemiseksi liitettiin rakennusjärjestykseen sitä koskevat määräykset.

Vuoden 1959 rakennuslaki lakautti vanhan kaupunginosan erityismääräykset, eikä sen jälkeen ollut suojelua turvaavia säännöksiä. Uuden rakennuslain ja -asetuksen tultua voimaan 1.7.1959 kumoutuivat rakennusjärjestyksen vanhaa kaupunginosaa koskevat määräykset ja vanha kaupunginosa lakkasi olemasta vuoden 1960 lopussa. Kaupunginvaltuusto päätti 30.11.1960 asemakaavan muuttamisesta vanhan kaupunginosan alueella historiallisesti ja taiteellisesti arvokkaiden rakennusten suojelemiseksi. Rakennuskieltoa jatkettiin aina kaksi vuotta kerrallaan.



Hallituskatu oli yksisuuntainen 1950-60-luvulla ennen suojatiekiveysten toteutusta. Kadun pintaan on maallattu pysäköintiruutuja. Puolustusvoimien paraati 1963. Kuvan on Panssarimuseolle lahjoittanut Matti Mantila



*Senaatintori 1960-luvulla.
SKY-FOTO Möller. HKM*

1960-luvun puolivälissä Helsingin asukasluku lähestyi puolta miljoonaa. Senaatintorin ympäristö oli edelleen valtakunnallisen ja paikallisen hallinnon keskus. Hallinto laajeni kuitenkin muualle, esimerkiksi Kallion virastotalo rakennettiin. Senaatintorin ympäristön ensimmäiset perinpohjaiset saneeraukset alkoivat.

Helsingin vanhan kaupunginosan asemakaavan muutostyöhön liittyen ilmestyi

vuonna vuonna 1977 alueen rakennushistoriaa käsittelevä julkaisu. Siinä todetaan, että Senaatintori on rakennus- ja kaupunkikuvataiteellisesti erityisen huomattava kokonaisuus ja kulttuurihistoriallinen muistomerkki. Katukuvan yksityiskohdista todetaan, että rakennusten, pihojen, aukoiden, puistikoiden jne. rinnalla historiallisen keskustan ominaisluonteeseen ja ennen muuta katukuvaan

vaikuttavia ovat muun muassa katupäällysteet ja valaistuslaitteet. Katujen nupukiveykset on pyrittävä säilyttämään, samoin jalkakäytävien kiveykset, jotka usein liittyvät kiinteästi rakennuksiin, kuten Valtionneuvoston linnaan. (*Asemakaavaosasto Keskustatoimisto Julkaisu AB:3/77*)



Näkymä kirkon portailta v. 1982. Aleksanterinkadun jalkakäytävien päällysteenä on reunakivellä rajattu asfaltti. Johnny Korkman. HKM

Senaatintori 2010



Näkymä torin kiveyspinnan reunavyöhykkeeltä kohti Tuomiokirkkoa. Kuva Kari Hakli 2010



Unioninkadun ja Aleksanterinkadun risteyksessä kohtaavat erisuuntaiset nupukivikentät. Yliopiston kulmalta kuljetaan suoja tietä torin keskialueelle. Kuva Kari Hakli 2010



Etualalla Unionkadun nupukiveystä. Kuva Kari Hakli 2010



Aleksanterinkadun varrella on 1920-luvun lopulta lähtien ollut katualuetta jäsentävä koroke tai korokkeita. Etualalla näkyy Leijonan korttelille ominainen, järeiden graniittilaattojen muodostama kiveys, joka on toteutettu professori Aarno Ruusuvuoren 1980-luvun lopulla laatimien luonnosten mukaan. Robustit pylväisvalaisimet ovat vuodelta 1986, jolloin valaistus uusittiin professori Antero Markelinin suunnitelmien mukaan. Kuva Kari Hakli 2010

Senaatintori 2010 Keskialue ja Snellmaninkatu

TORIN KESKIALUEEN KIVEYS



1.0



1.1



1.2



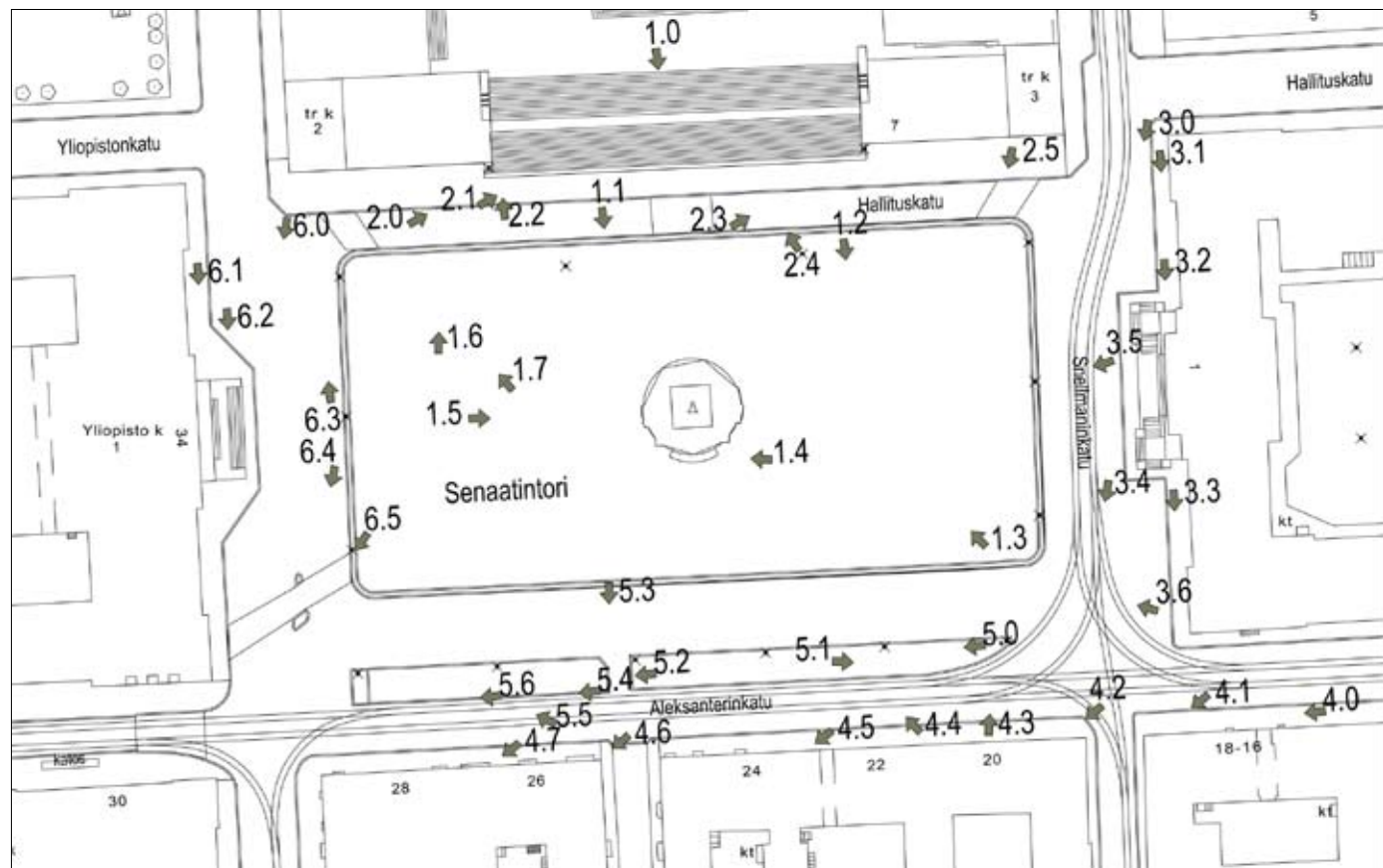
1.3



1.4



1.5



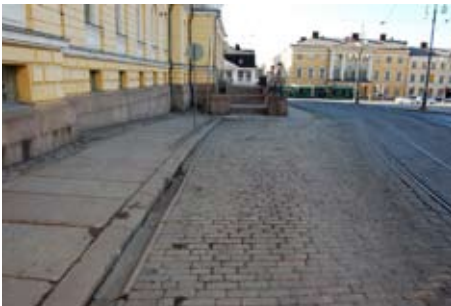


1.6



1.7

SNELLMANNINKATU



3.0



3.1



3.2



3.3



3.4



3.5



3.6

Valtioneuvoston linnan jalkakäytävällä on perinteisiä isoja kivilaattoja.

Hallituskadun muutokset 1987–2010

HALLITUSKADUN JALKAKÄYTÄVÄN MUUTOKSET 1987-2010

Hallituskadun linjauksella on tärkeä kaavahistoriallinen ja kaupunkitaiteellinen merkitys, osana Ehrenströmin 1812 pääkaupunkia varten suunnittelemaa asemakaavaa. Kadun linjaus on myös tärkeä Senaatintorin geometriassa. Tuomiokirkon edessä olevaa jalkakäytävää on muutettu ja laajennettu vaihteittain.

SUUNNITELMA 1987

Korjaussuunnitelmissa vuodelta 1987 on esitetty 4,2 metriä leveä jalkakäytävä, joka Tuomiokirkon ulkonevan portaikon kohdalla jää kapeammaksi. Jalkakäytävä koostuu vyöhykkeistä; sisimpänä on nupukiveä, keskellä Senaatintorin perinteistä, suorakaiteen muotoista graniittilaattaa ja reunalla graniittireunakiveä. Keskiosan

portaiden edessä on tilaa ainoastaan graniittilaatalle ja reunakivelle. Graniittilaatat muodostavat yhtenäisen nauhan, joka jatkuu Unioninkadun kulman ympäri nupukivikaistaleiden kehystämänä. Tällainen graniittilaattarivi on ainakin 1860-luvulta lähtien ollut tyypillinen katukuvan elementti Helsingin empirekeskustassa.

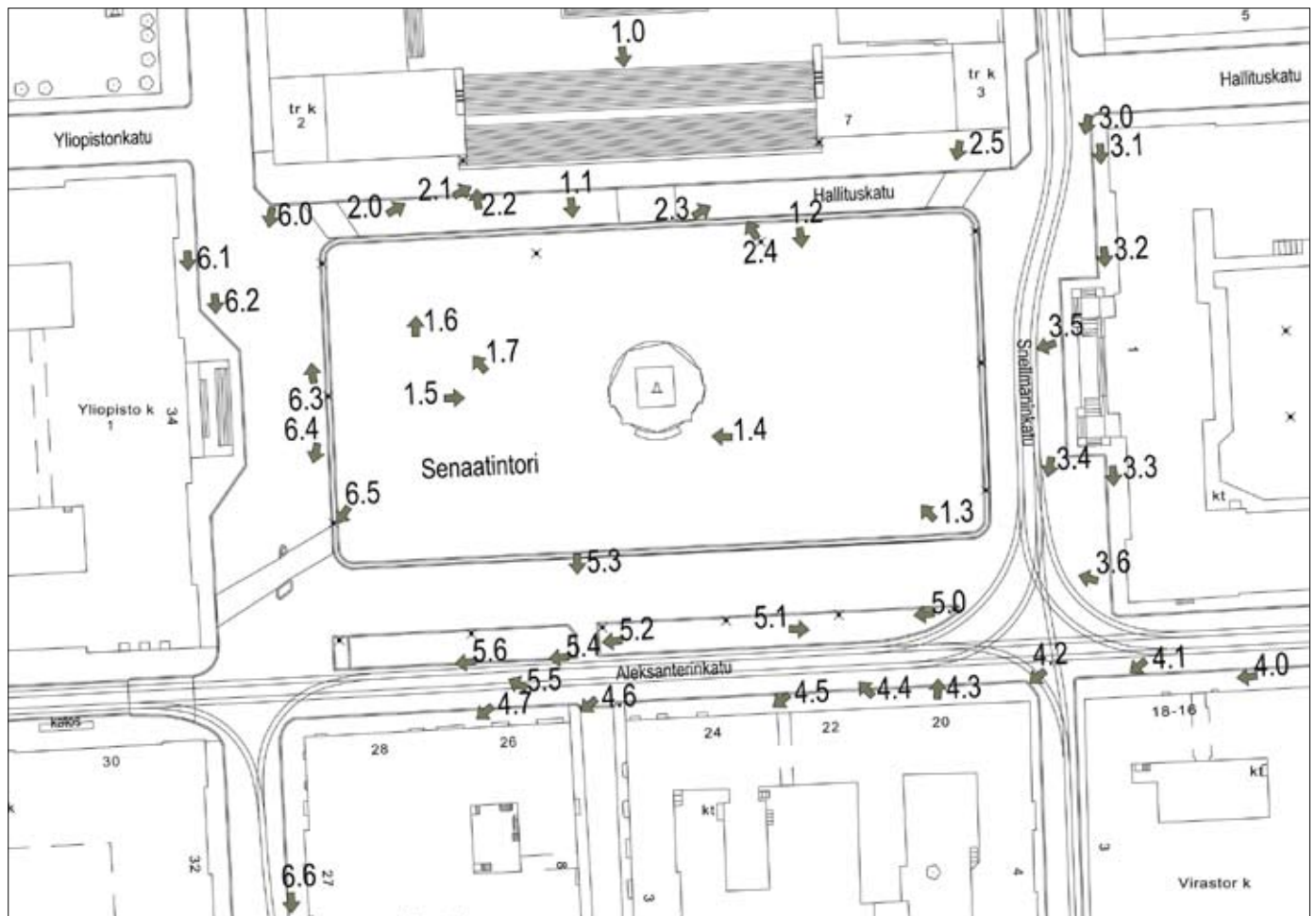
SUUNNITELMA 1997

Jalkakäytävän levennys 7,4 metrin mitaiseksi ja vastaavasti Hallituskadun ajoradan kavennus suunniteltiin 1997. Levityssuunnitelma ei ainoastaan tuonut uutta nupukiveyspintaa jalkakäytävän reunavyöhykkeelle, vaan puuttui myös ehjään graniittilaattariviin, jonka keskiosa korvattiin portaikon eteen levittävällä sileällä, neliömäisellä graniittilaatalla. Piirustukseen merkitty huomautus

– neliömäinen laatta Mannerheimin patsaalta – tarkoittanee että tämä Senaatintorille vieras, neliömäinen kivilaatta on kierrätetty uuteen käyttöön, kun Mannerheimin patsaan ympäristön kivet on korvattu Kiasman etuaukion uudella kiveyksellä.

SUUNNITELMA 1998

Vuonna 1998 on laadittu Hallituskadun edellisenä vuonna päivätyn suunnitelman tilalle aikaisempaa, vuoden 1987 suunnitelmaa mukaileva piirustus, jossa isot graniittilaatat muodostavat yhtenäisen vyöhykkeen myös kirkon portaikon kohdalla. Levitys on esitetty nupukiveysvyöhykkeenä. Vaikka suunnitelma on hyväksytty, sitä ei ole toteutettu. (Piirustus HKR KAO 27706/3 1998)



HALLITUSKATU



2.0



2.1



2.2



2.3



2.4



2.5

Senaatintori 1980–2010 Hallituskadun suunnitelmat v. 1987 alkaen

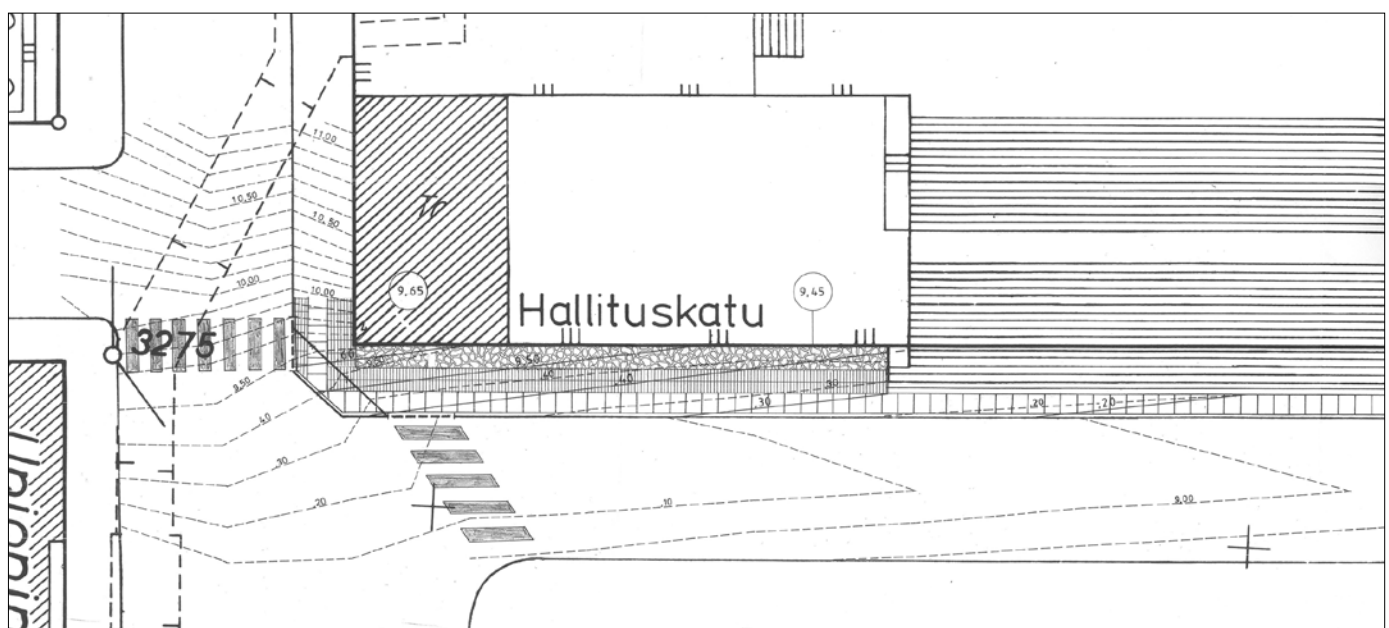
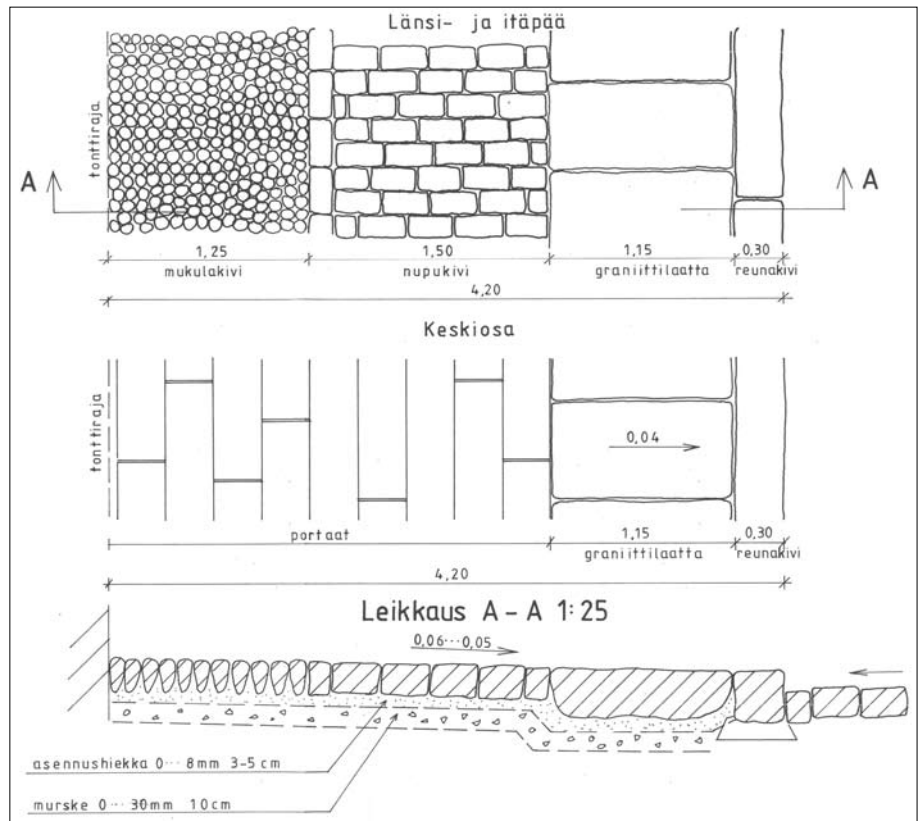
1987 HALLITUSKATU AIKAISEMPI VAIHE

24782/5 Hallituskatu välillä Unioninkatu – Snellmaninkatu. Jalkakäytävän peruskorjaus. Tasauspiirustus ja poikkileikkaukset 20.03.1987.

Hallituskadun jalkakäytävän peruskorjaus on suunniteltu vuonna 1987 (*HKR KAO 24782/5*). Piirustuksessa on esitetty 4,2 metriä leveä jalkakäytävä, joka keskikohdalla jää huomattavasti kapeammaksi Tuomiokirkon portaikon askelmien vuoksi.

Länsi- ja itäpäässä, kappelin ja kello-
tapulin edessä, on 1,25m leveä kaista-
le mukulakiveä, 1,5m nupukiveä, 1,15m
graniittilaattaa ja 0,30m reunakiveä.
Keskiosan portaiden kohdalla on vain
1,15m graniittilaattaa ja 0,30m reunaki-
veä. Graniittilaatat muodostavat yhtenäi-
sen jalkakäytäväpäällysteen, joka jatkuu
Unioninkadun kulman ympäri nupukivi-
kaistaleiden kehystämänä. Kivet ja laatat
on asennettu 100mm murskealustalle
noin 30-50mm asennushiekkakerrok-
sen päälle.

Snellmaninkadun puoleinen jalkakäytävä on esitetty asfalttipintaisena.



1997 HALLITUSKATU NYKYTILANTEEN SUUNNITELMA

27706/1 Tuomiokirkon edustan jalkakäytävän levitys. Tasaus ja päällystepiirustus 1/200 1997

27706/3 Tuomiokirkon edustan jalkakäytävän levitys. Tasaus ja päällystepiirustus 1998

Suunnitelman mukaan jalkakäytävän leveys on suurimmillaan 7,40 m ja ajoradan 6,00 m.

Kappelin ja kellotapulin sokkelin edessä on kaistale kenttäkiveystä kuten aikaisemmassa suunnitelmassa.

Kulmassa on Unioninkadun puolella ja kenttäkivikaistan edessä nupukivivyöhyke. Kuten 1980-luvun suunnitelmassa, on nupukiveyksen ulkopuolella isojen, suorakaiteen muotoisten kivilaattojen muodostama tasainen vyöhyke.

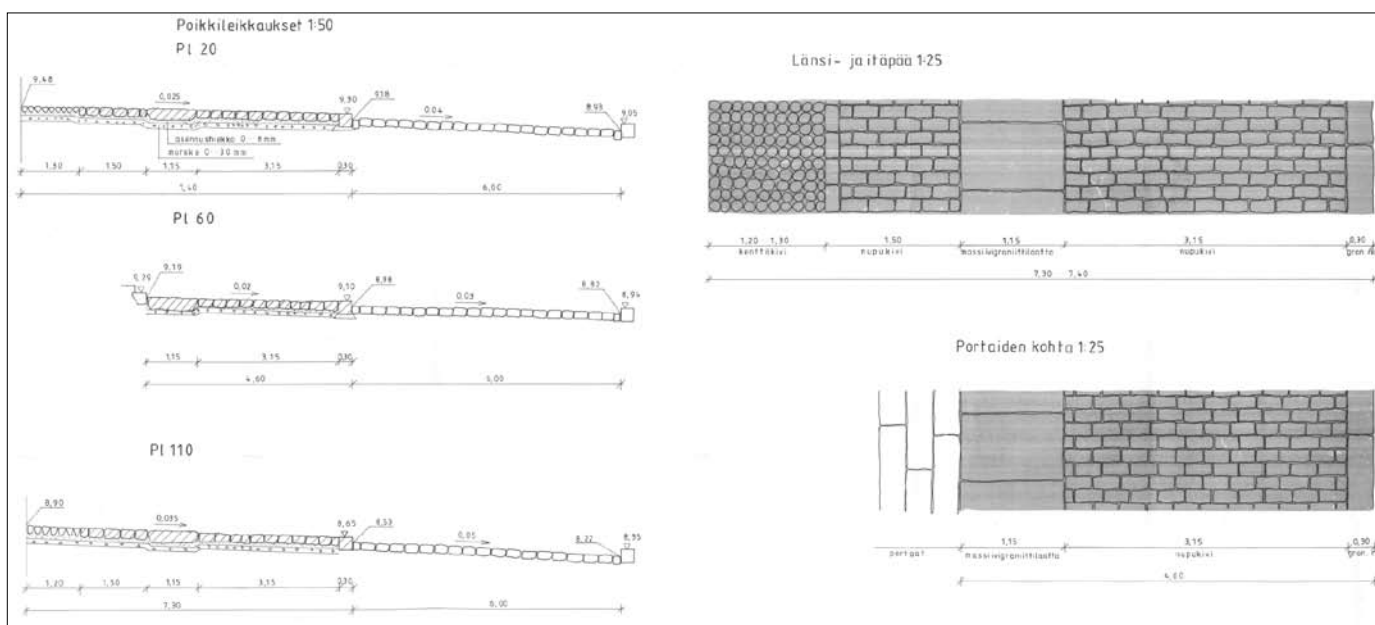
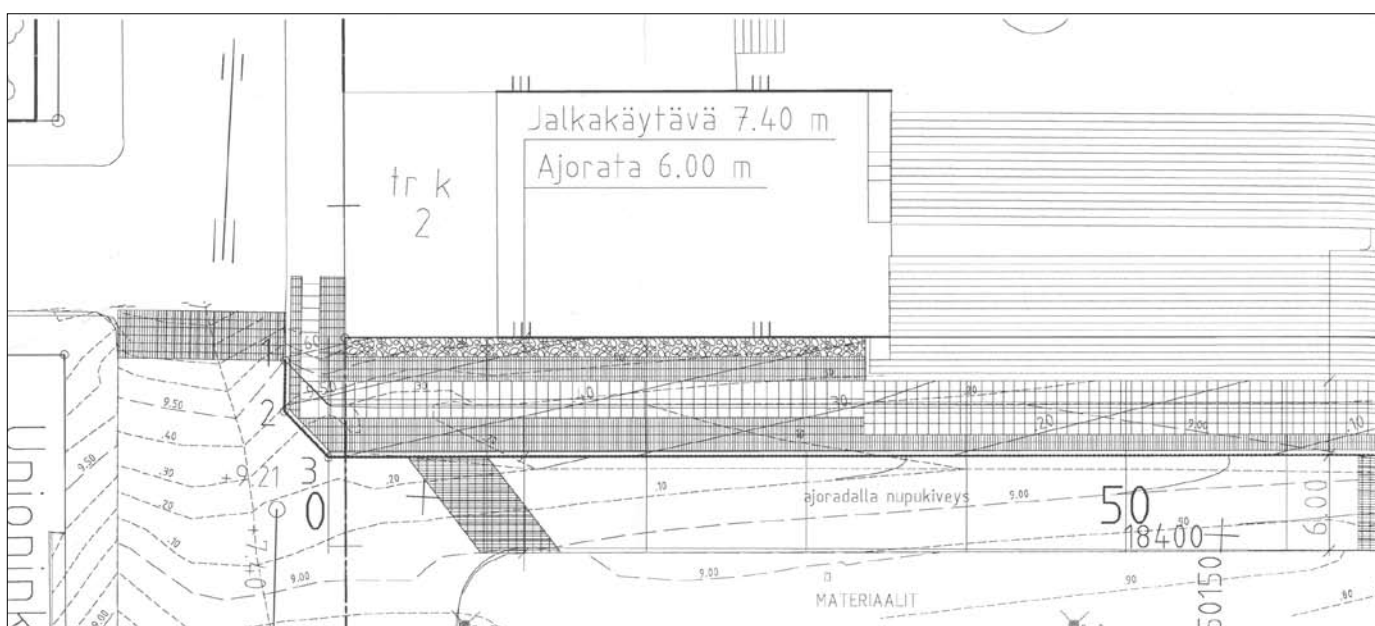
Uutta on laajennetun jalkakäytävän leveyä, nupukiveyksellä päällystetty reuna-kaistale.

Muilta osin kivien mittasuhteet ja laadonta toistavat Senaatintorilla aiemmin käytettyjä, mutta kirkon portaiden eteen

on suunniteltu uusi, poikkeava kiveys-alue, joka koostuu neliömäisistä graniittilaatoista. Laatat ovat kierrätystavaraa Mannerheimin patsaan ympäristöstä.

Jalkakäytävältä on osoitettu kolme suojatietä torin keskialueelle.

Unioninkadun yli kulkevan suojatien päällysteenä on nupukiveyksen kehystämä musta- valkoinen nupu/noppakivi.



Senaatintori 1980–2010 Aleksanterinkadun nykytilanne



4.0



4.1



4.2



4.3



4.4



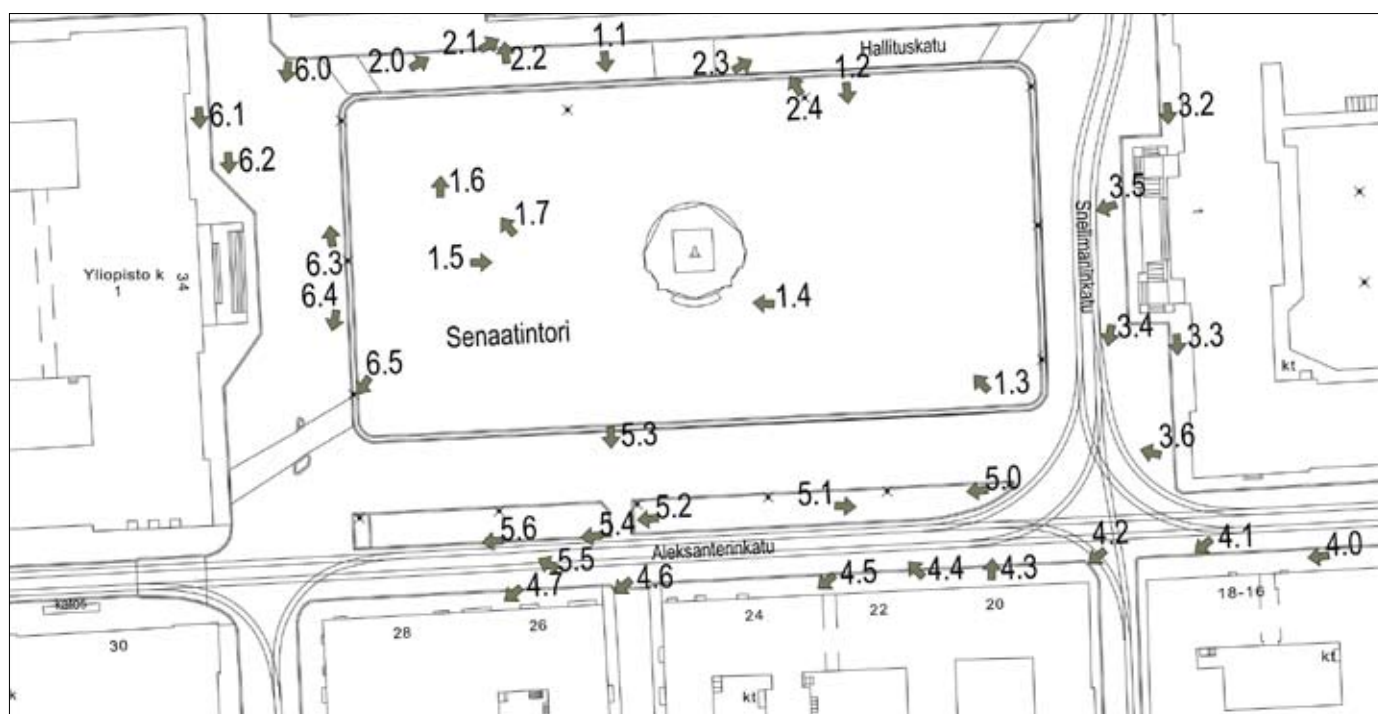
4.5



4.6



4.7



Aleksanterinkadun nykyiset korokkeet

Läntinen koroke (kuvat 5.4, 5.5, 5.6) on muutettu vuonna 1996 (*piirustus HKR KAO 24349/23*).

Itäinen koroke (kuvat 5.0, 5.1, 5.2) on suunniteltu vuonna 1986 uusien valaisinpylväiden korokejärjestelyjen yhteydessä (*piirustus HKR KAO 24349/18*).



5.0



5.1



5.2



5.3



5.4



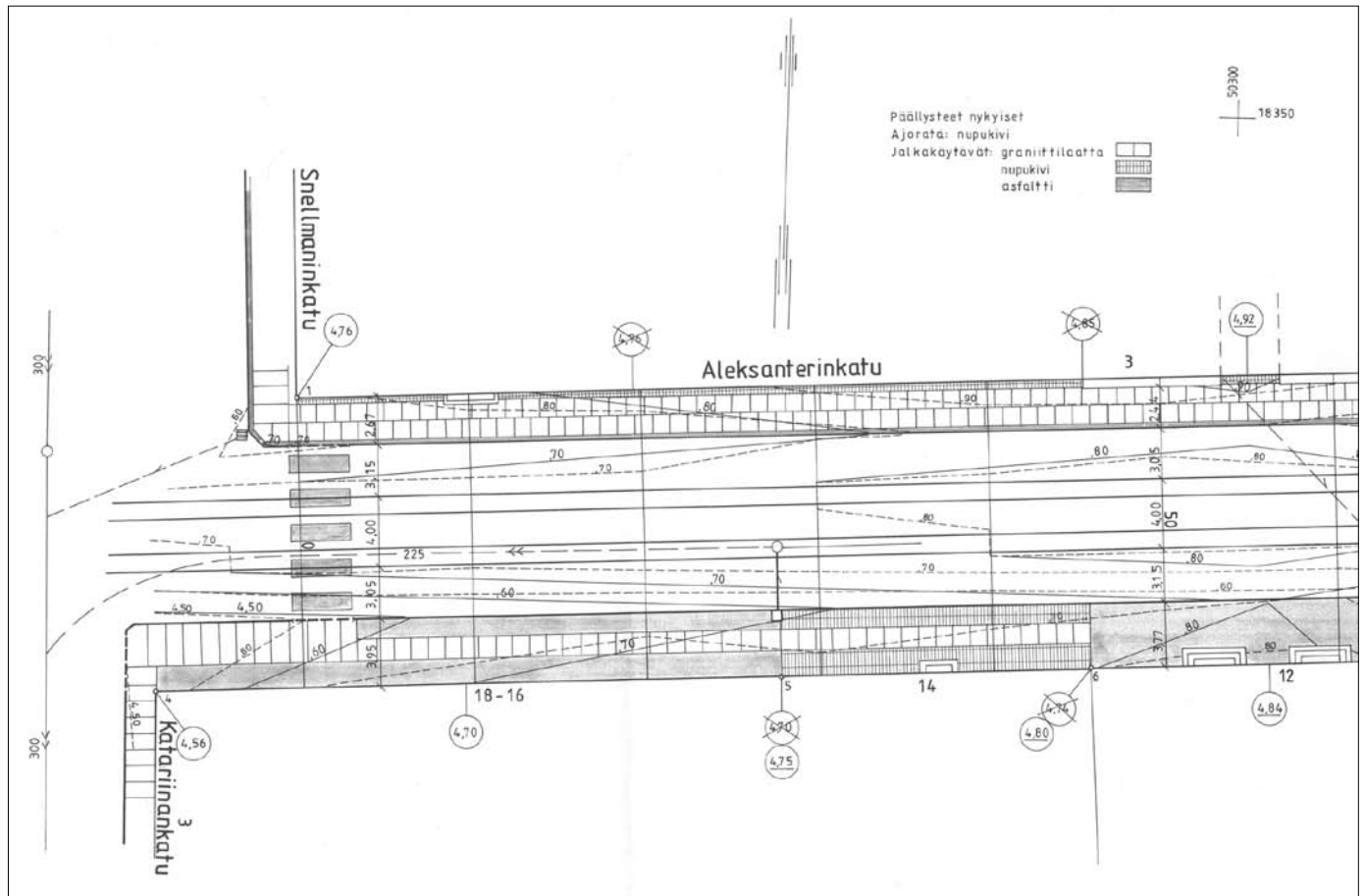
5.5



5.6

Senaatintori 1980–2010 Aleksanterinkadun suunnitelmat 1987 alkaen

Aleksanterinkadun jalkakäytävät Senaatintorilta Helenankadulle

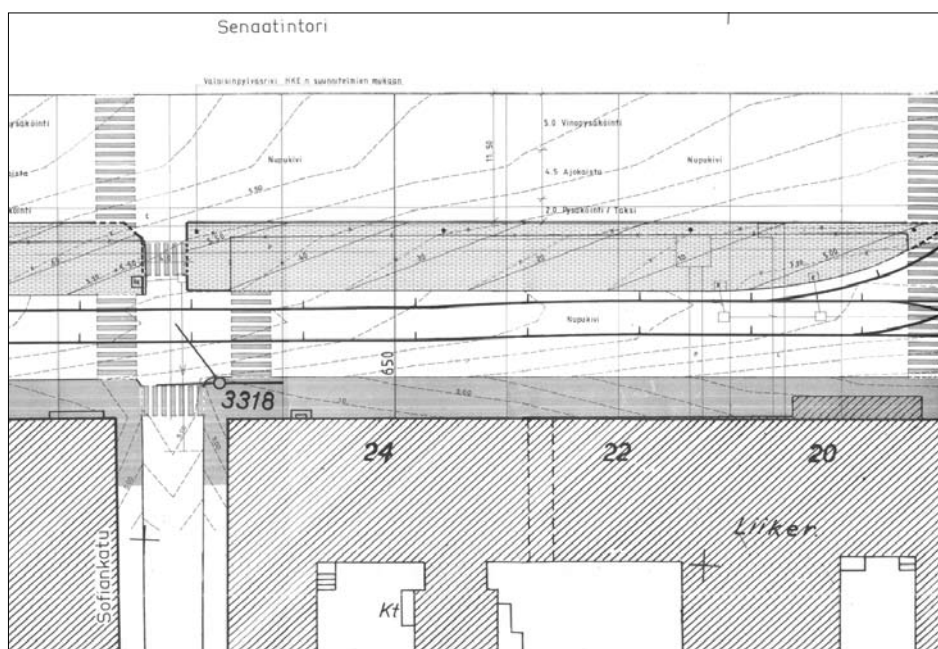


Aleksanterinkadun jalkakäytävät Senaatintorilta Helenankadulle.

Piirustus HKR KAO 24349/19 Aleksanterinkatu väli Snellmaninkatu – Ritarikatu. Tasauspiirustus 15.6.1987.

Pohjoispuolinen jalkakäytävä, leikkaukset. Piirustuksessa on esitetty sarja kiveystä esittäviä detailjiirustuksia.

Jalkakäytävien leveys on kapeimmillaan 2,44 m ja leveimmillään 3,10 m.



Senaatintorin korokkeet on suunniteltu vuonna 1986 uusien valaisinpylväiden korokejärjestelyjen yhteydessä.

Piirustus HKR KAO 24349/18 Aleksanterinkatu väli Unioninkatu – Katarinankatu 23.04.1986

Uusien valaisinpylväiden aiheuttama korokejärjestely

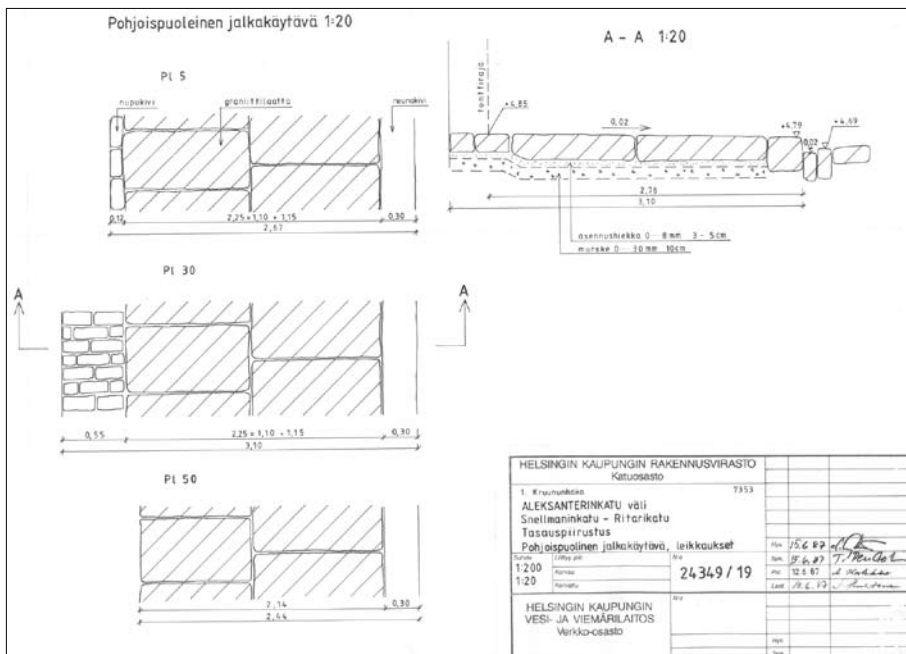
Katujen ja torin päällysteenä on ennestään nupukivi. Molemmat korokkeet on esitetty nupukiveyksellä. Korokkeen itäpää kapenee kaarevan muotoisena.

Katujen ja torin päällysteenä on nupukiveys.

Aleksanterinkadun eteläsivun jalkakäytävät Unioninkadun kulman jälkeen on Helenankadulle asti piirustuksissa (1986-1996) esitetty asfalttipintaisina, lukuun ottamatta Katariinankatua. Sederholmin talon edustan jalkakäytävä on esitetty päällystettynä isoilla, suorakaiteen muotoisilla kivilaatoilla, Katariinankadulla kokonaan ja Aleksanterinkadulla yhdistettynä asfalttiin. Ylipormestarin virkasuunnan edustaa (Aleksanterinkatu 14) on korostettu nupukiveyksen ja graniittilaattojen yhdistelmällä.

Valtioneuvoston linnan puoleinen jalkakäytävä on päällystetty isoilla graniittilaatoilla siten, että julkisivua vasten on jätetty kapea nupukivikaistale ja ulko-reunaa on täydennetty asfaltilla. Valtioneuvoston torin puoleisen sivun kivilaatat ovat muita kookkaampia. (HKR KAO 24349/19 1987)

Piirustuksissa vuosilta 1986 -1996 on Unioninkadun puolella ja torin kulman kohdalla esitetty betonikiveys jalkakäytävän päällysteenä. (HKR KAO 24349/23)



Aleksanterinkadun jalkakäytävät Senaatintorilta Helenankadulle.

Piirustus HKR KAO 24349/19 Aleksanterinkatu väli Snellmaninkatu - Ritarikatu.

Tasauspiirustus 15.6.1987. Piirustuksessa on esitetty sarja kiveystä esittäviä detaljipiirustuksia.

Senaatintorin eteläosan läntinen pysäkkikoroke on muutettu vuonna 1996.

Piirustus HKR KAO 24349/23

Aleksanterinkatu. Raitiovau-

nupysäkkijärjestely Senaa-

tintorin kohdalla 25.03.1996.

Asema-, tasaus- ja päällyste-

piirustus (osa), poikkileikkaus.

1:200, 1:50

Aleksanterinkatu pintaan ei

ole esitetty muutoksia.

Yksityiskohdat näkyvät poik-

kileikkauksessa, leikkaus py-

säältä A-A:

Kiskokorko 0,0; Graniittireu-

nakivi +0,27, varoitusraita

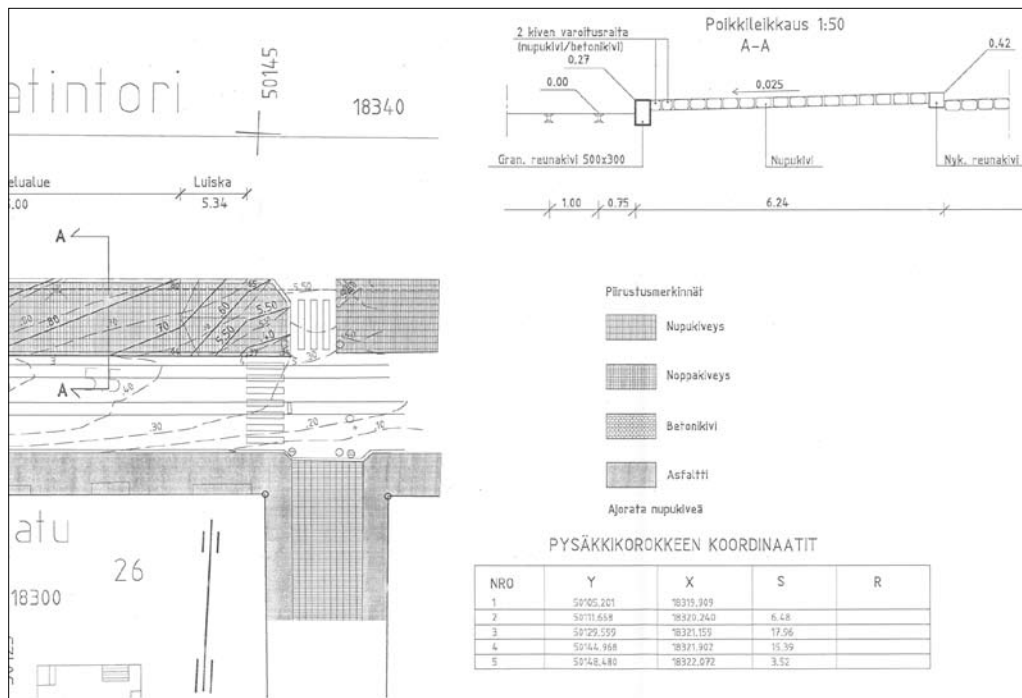
(nupukivi/betonikivi), Nupu-

kiveys on kallistettu 0,025,

ylempänä nyk. reunakivi +

0,42. Nupukivetty katualue

pohjoispuolella.



Aleksanterinkadun kiveykset välillä Fabianinkatu — Unioninkatu

SUUNNITELMAT 1986 ALKAEN

ALEKSANTERINKATU VÄLILLÄ FABIANINKATU — SENAATINTORI

HKR KAO 24349/15 Aleksanterinkatu vä-
li Fabianinkatu - Unioninkatu

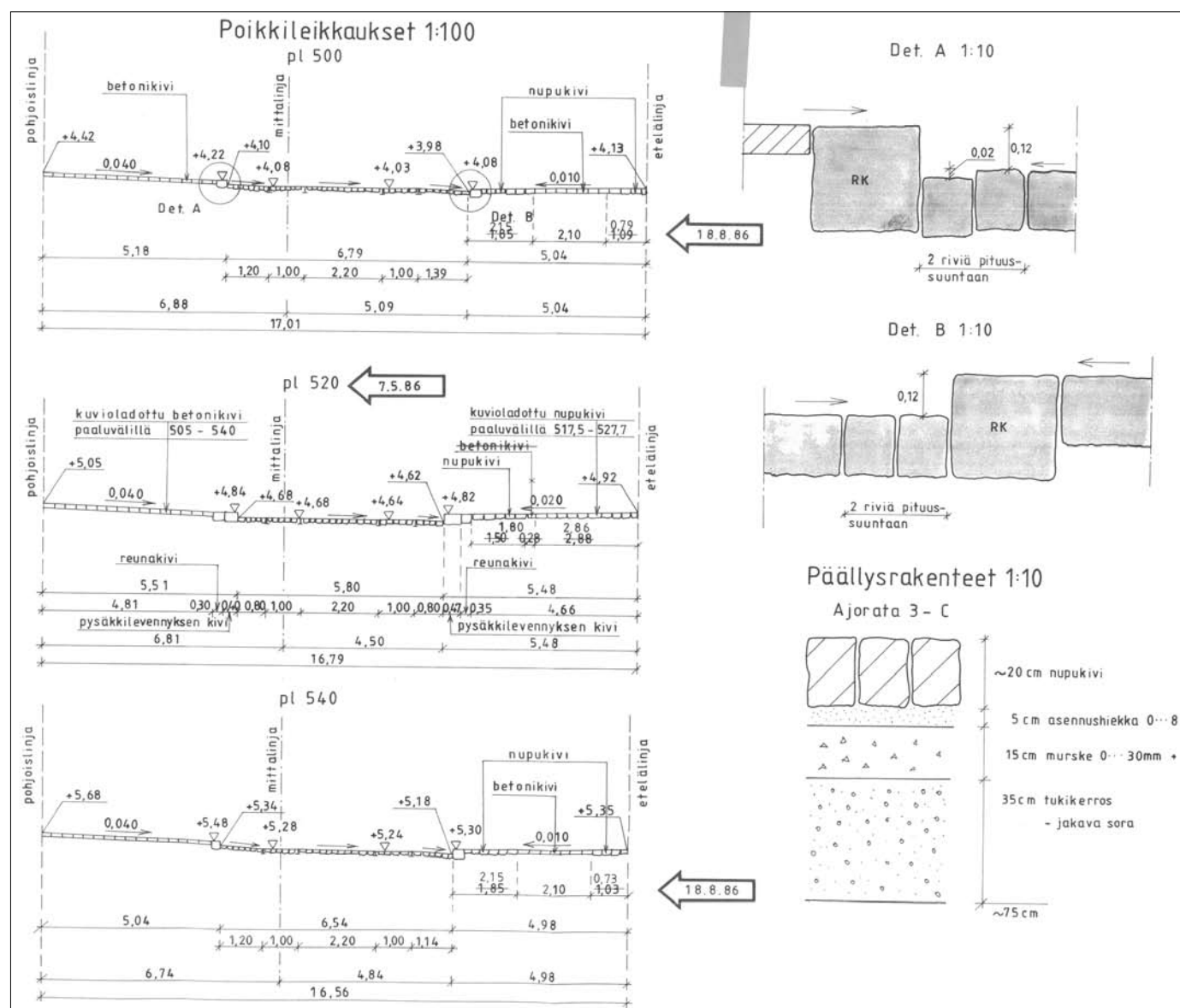
Päällystesuunnitelma 1:200 23.04.1986

HKR KAO 24349/13, 24349/14,
24349/16 Tasauspiirustus ja yksityiskoh-
dat

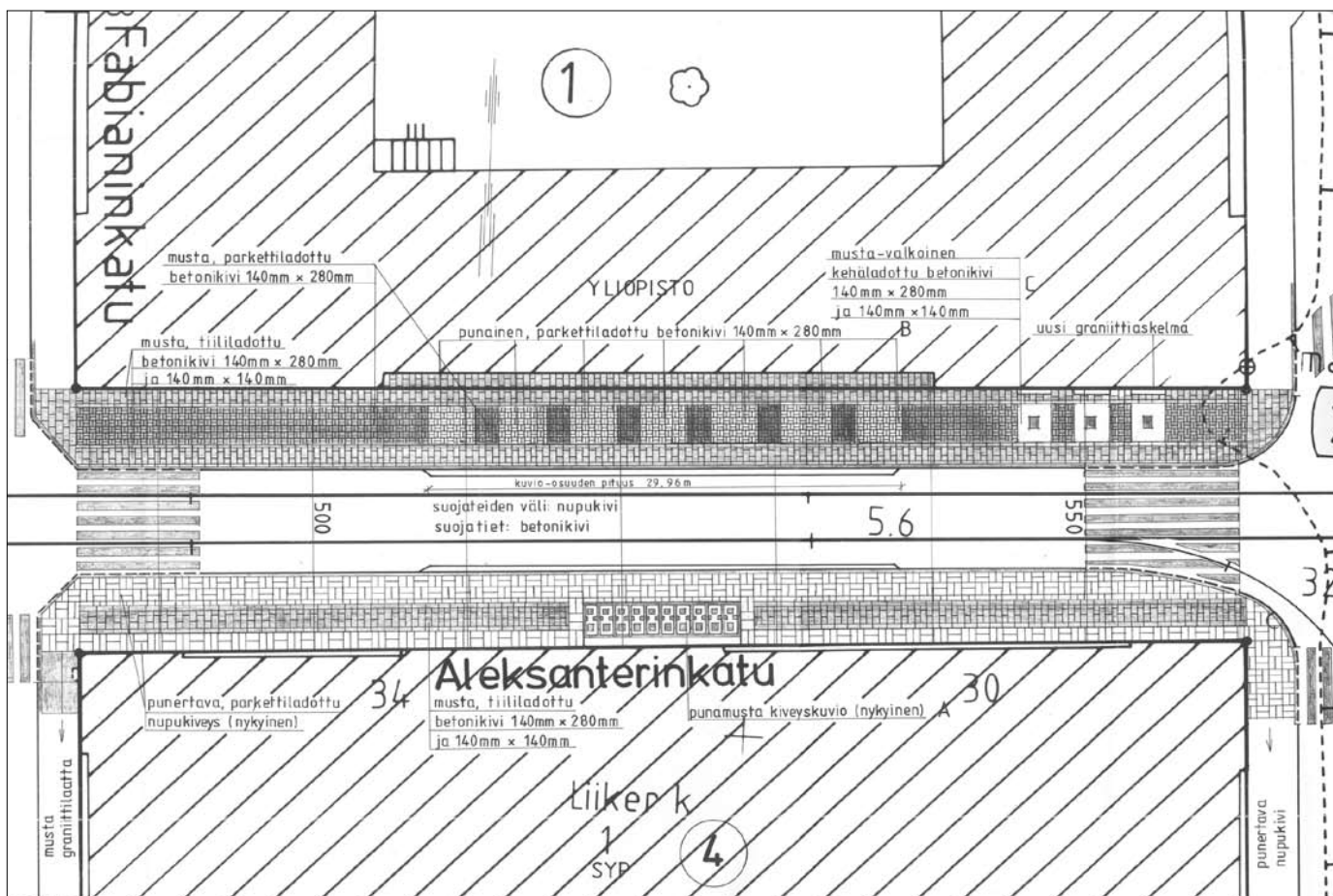
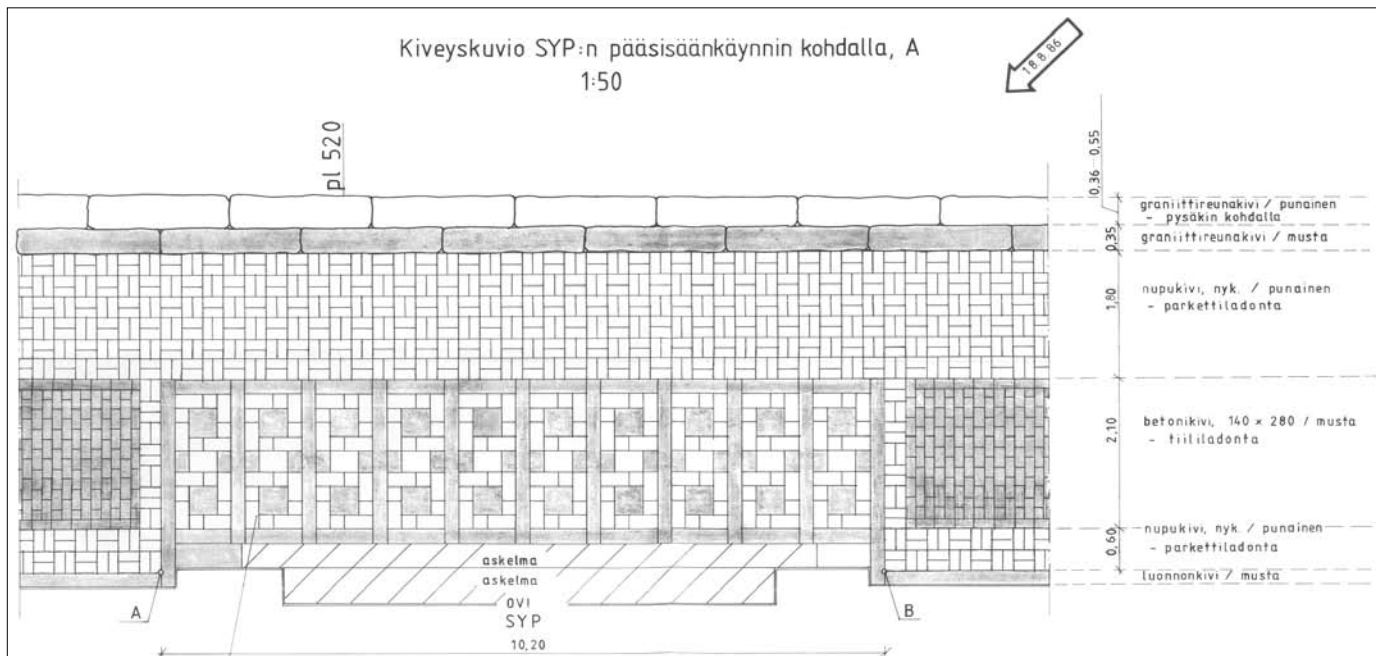
Yliopiston ja Arkkitehtitoimisto Fro-
sterus & Gripenbergin suunnitteleman
SYP:n pankkirakennuksen väliselle ka-
tuosuudelle on suunniteltu jalkakäyti-

en kuvioladonta käyttäen nupukiveystä
ja betonikiveystä. Pankin jalkakäytävän
sisä- ja ulkovyöhyke on esitetty jo ole-
van, parkettiladotun punertavan nupuki-
veyksen mukaisesti. Keskelle on esitetty
musta, tiililadotusta betonikivestä tehtä-
vä kaistale. Pääsisäänkäynnin edessä on
säilytetty punamusta, vanha kiveyskuvio.
Päällyste jatkuu Unioninkadun puolelle
punertavana nupukivipäällysteenä.

Yliopiston jalkakäytävälle on suunnitel-
tu kirjava, erivärisistä ja -kokoisista beto-
nikivistä koostuva ladontakuvi; reunalla
mustaa, tiililadottua betonikiveä, keski-
vyöhykkeellä mustien ja punaisten kent-
tien vuorottelu; Senaatintorin päähän on
esitetty jalkakäytävän keskelle musta-
valkoinen kehäkuvi betonikivistä.

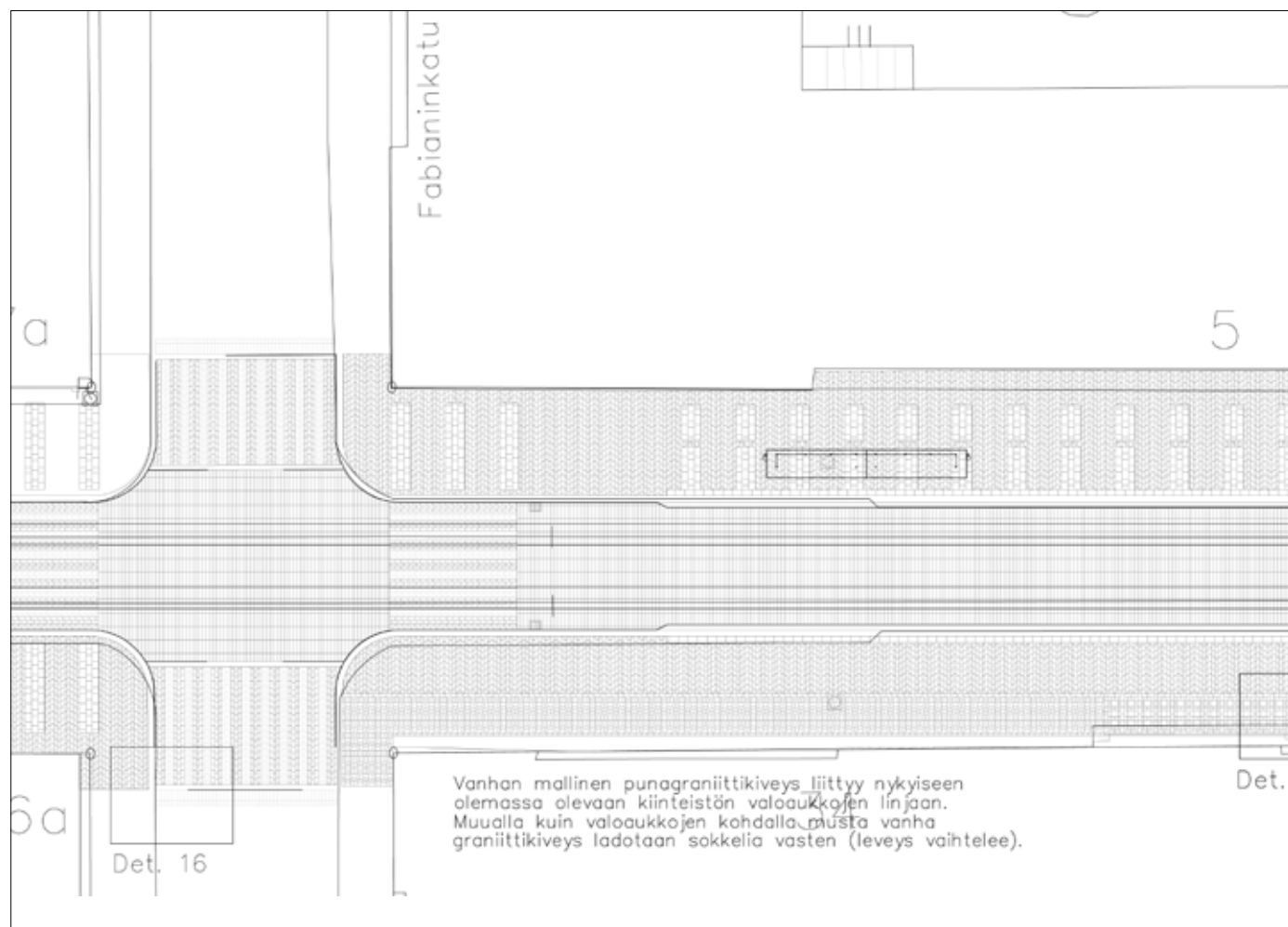


Kiveyskuvio SYP:n pääsisäänkäynnin kohdalla, A
1:50



Aleksanterinkadun kiveykset välillä Fabianinkatu – Unioninkatu

NYKYTILANTEEN SUUNNITELMAT



MERKINNÄT:			
	Punertava luonnonkivi (1)		Pysäkkikatos
	Punertava luonnonkivi (3)		Mainostaulu
	Musta graniitti (4)		
	Valkoinen graniitti (8)		
	Vanha nupukivi, ajoväylä (13)		
	Vanha kiveys (14–17)		
	Suojatie		

Kivimateriaalit tarkemmin: ks. työselitys, detailit ja työselityksen liite, "Aleksanterinkadun pintamateriaalit", johon numerointi viittaa.

Kluuvinlahden vanha rantaviiva, liittyy Aleksin taideaiheeseen, määrittely myöhemmin.

Muutoksen syynä on raitiovaunupysäkkien muuttaminen matalalattiavaunuja varten.

Piirustus 28231/13 Aleksanterinkatu välillä Mannerheimintie–Unioninkatu. Asemapiirustus, päällysteet 4/4. 12.12.2001. HKR/KAO, LT-konsultit.

Etelän puoleisella jalkakäytävällä on osittain vanha parkettikuviokiveys: "Vanhan mallinen punagraniittikiveys liittyy seinälinjaan siten, että musta vanha graniittikiveys ladotaan sokkelia vasten (leveys vaihtelee)."

Ajoväylällä on edelleen vanha nupukiveys, suojateilla uusi musta ja valkoinen kiveys.

Jalkakäytävien uudet kiveykset ovat punertavaa luonnonkiveä, pysäkkien reunoilla ja yliopiston sisäänkäynnin edustalla nauhakuviot ovat mustaa tai valkoista graniittia.

Piirustuksen ulkoasua on muokattu julkaisua varten.

Tasauspiirustus 28231/4 välille Fabianinkatu–Unioninkatu on päivätty 20.03.2003. HKR/KPO

Unioninkatu

R

. 19

Vanhan mallinen punagraniittikiveys liittyy seinä-
linjaan siten, että musta (vanha graniittikiveys
ladotaan sokkelia vasten (teveys vaihtelee).



SENAATINTORIN JA KAUPPATORIN ALUE

Nykyisten päällysteiden ajoitus

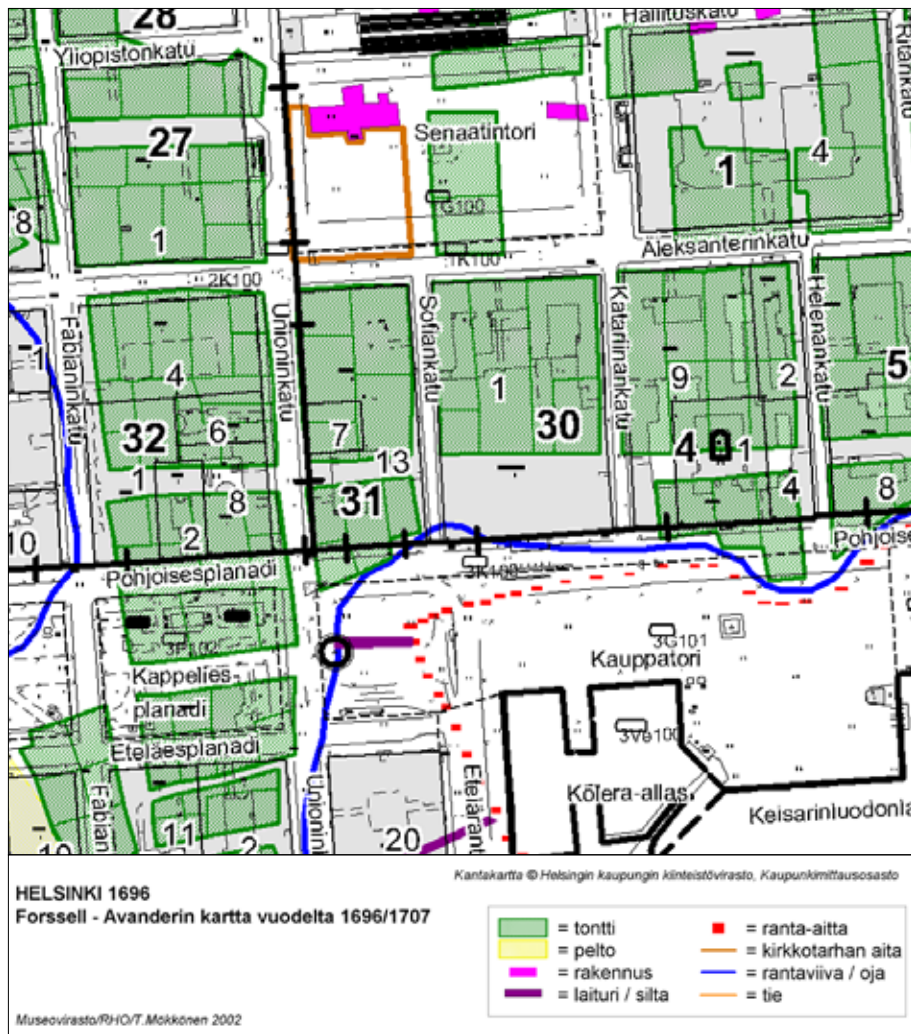




Ajoitus perustuu arkistoselvityksiin ja inventointiin. Ainoastaan suunnitelmien perusteella todetut ajoitukset on esitetty. Päällysteiden ajoitusta ei yleensä ole mahdollista esittää täsmällisesti, koska kiiveystöissä on uusien tai muualta hankittujen kierrätyskivien rinnalla käytetty uudestaan alueen perinteisiä mukula- ja nupukiviä sekä graniittilaattoja. Ajoituksesta esitetään selvityksessä tarkempaa tietoa osa-alueiden yhteydessä.

KAUPPATORIN PÄÄLLYSTEET

Kauppatorin alue 1700-1812



Kauppatori on ollut 1600-luvulla ja 1700-luvun alussa vielä rantaviivan alapuolella. Tulevan Kauppatorin pohjoisosassa on vuoden 1696 kartan mukaan sijainnut ranta-aittoja. Sofiankadun linjalla ranta-aittarivi on kääntynyt etelään miltei Etelärannan suuntaisesti ja jatkunut aina Vanhan kauppahallin koilliskulmalle saakka. Havis Amandan patsaan kohdalla on sijainnut vuoden 1696 rantaviiva, josta on vienyt laituri veden päällä sijainneelle aita-rivistölle. (Mökkönen 2002)

1812

Helsingistä tuli 1812 Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupunki. Kauppatori sai alustavan hahmonsä J. A. Ehrenströmin johdolla laaditussa ensimmäisessä asemakaavassa 1812, jossa tori muodostettiin päätteen itä-länsisuuntaiselle uudelle puistoakselille. Toinen puurivi oli kaavassa jatkettu torin pohjoisreunaa pitkin viimeisen korttelin itärajaan saakka.



Kauppatorin seutu Anders Kocken asemakaavasuunnitelmassa vuodelta 1810 (osa). KA

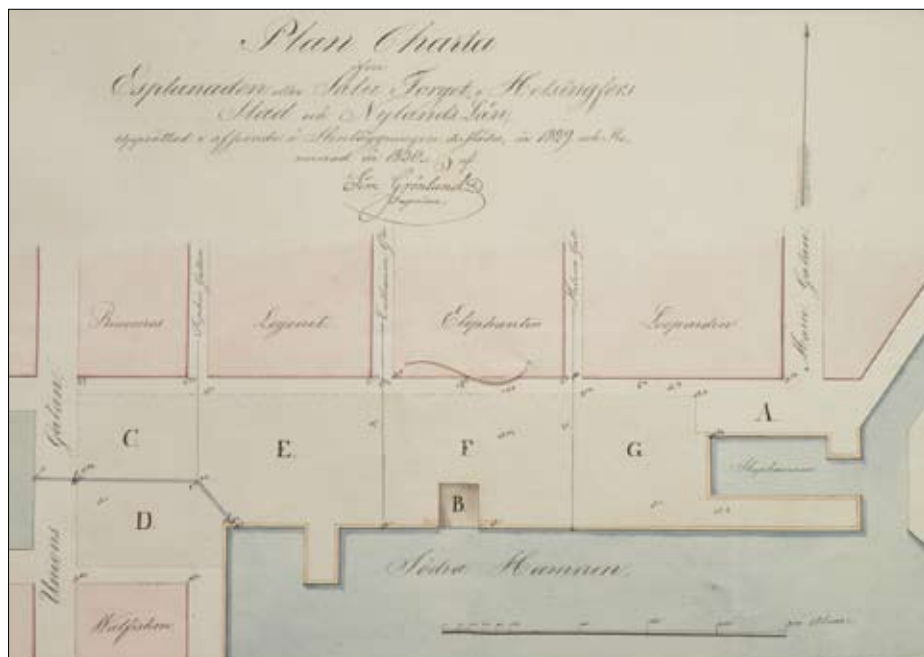


Vastaava alue esitettyä J. A. Ehrenströmin ensimmäisessä asemakaavassa vuodelta 1812 Helsingin jälleenrakentamista varten. Nouveau Plan pour la reconstruction de la Ville de Helsingfors. (osa). Piirtänyt A. Kocke Ehrenströmin ohjeiden mukaan. KA

Kauppatori ja siihen liittyvät kadut 1812– 1840



Kauppatorin ympäristön kaupunkirakenne n. 1837. Kartta C.A. Engel. KA



Kauppatorin kiveyksen urakkakilpailuun liittyvä suunnitelma v. 1829/30. Tontinomistajien vastuulla olevat katualueet on jätetty värittämättä. Insinööri Simon Grönlund, piir. KA

SUUNNITTELU JA TOTEUTUS

Kauppatori satamalaitureineen ja al-
taineen sai vähitellen hahmonsaa J. A.
Ehrenströmin johdolla laaditussa ase-
makaavassa 1812 ja sen jälkeisissä ase-
makaavoissa. Kaavatyön jatkuessa tar-
kentuivat toriin rajautuva Esplanadin
puisto, rantalaitureiden sijainti, Kolera-
allas ja Linnanallas. Torikauppaa alettiin
harjoittaa Kauppatorilla 1818.

Torin pohjoislaidan kauppia- ja por-
varistalojen rakentaminen käynnistyi
nopeasti. Ensimmäisten joukossa oli-
vat mm. Heidenstrauchin kauppiasta-
lo, satamakapteeni Castegrenin talo,
kauppaneuvos H.J. Goviniuksen talo ja
kauppias Johan Lampan talo. Insinööri-
upseeri Pehr Granstedt, joka oli pääkau-
pungin alkuvuosien keskeisiä arkkiteh-
teja, vastasi muiden suunnittelijoiden
rinnalla Kauppatoria rajaavien raken-
nusten suunnittelusta.

Vuonna 1820 valmistui Leopardin
kortteliin kauppiaan ja laivanvarus-
tajan Johan Henrik Heidenstrauchin
asuin-, liike- ja varastorakennus. Sa-
maan kortteliin valmistui 1830-luvul-
la C.G. Castegrenin rakennus, jonka
maantasokerroksessa oli myymälätiloja
ja ylemmässä kerroksessa asuntoja.

Heidenstrauchin ensimmäinen kaup-
piastalo muutettiin keisarinpalatsiksi
1839 ja kauppaneuvos Heidenstrauch
asettui Elefantin kortteliin, jonne nousi
uudisrakennus vuosina 1839-43.

Carl Ludvig Engelin Elefantin kortte-
liin suunnittelema pörssitalo (1814) ei
toteutunut, mutta hänen suunnittele-
mansa Seurahuone, myöhemmin Hel-
singin kaupungintalo, valmistui 1833
Leijonan kortteliin. (Lilius 1984, Pöyhä
2010)

1840

Vuonna 1840 Helsingissä on kirkkokir-
jojen mukaan 18415 asukasta. Helsin-
gin tulo Suomen suuriruhtinaskunnan
pääkaupungiksi (1812) on muuttanut
keskustan rakenteen kokonaan hyvin
nopeasti. Entinen vaatimaton satama-
alue on rakennettu edustavaksi kaup-
patoriksi ja satama-altaaksi kivilaiturei-
neen.

KAUPPATORIN PÄÄLLYSTEET

Helsingissä käytettiin 1890-luvun alkuun yksinomaan kenttä- eli mukulakiveä katujen päällysteenä. Kauppatorikin päällystettiin mukulakivillä. Torin kiveystyöstä järjestettiin urakkakilpailu v. 1829–30. Pohjoinen reunavyöhyke ja kapeat, pohjois-eteläsuuntaiset kadut eivät kuuluneet urakka-alueeseen, koska tontteihin rajautuvien katualueiden toteuttaminen ja ylläpito oli tontinomistajien vastuulla.

KEISARINNAN KIVI

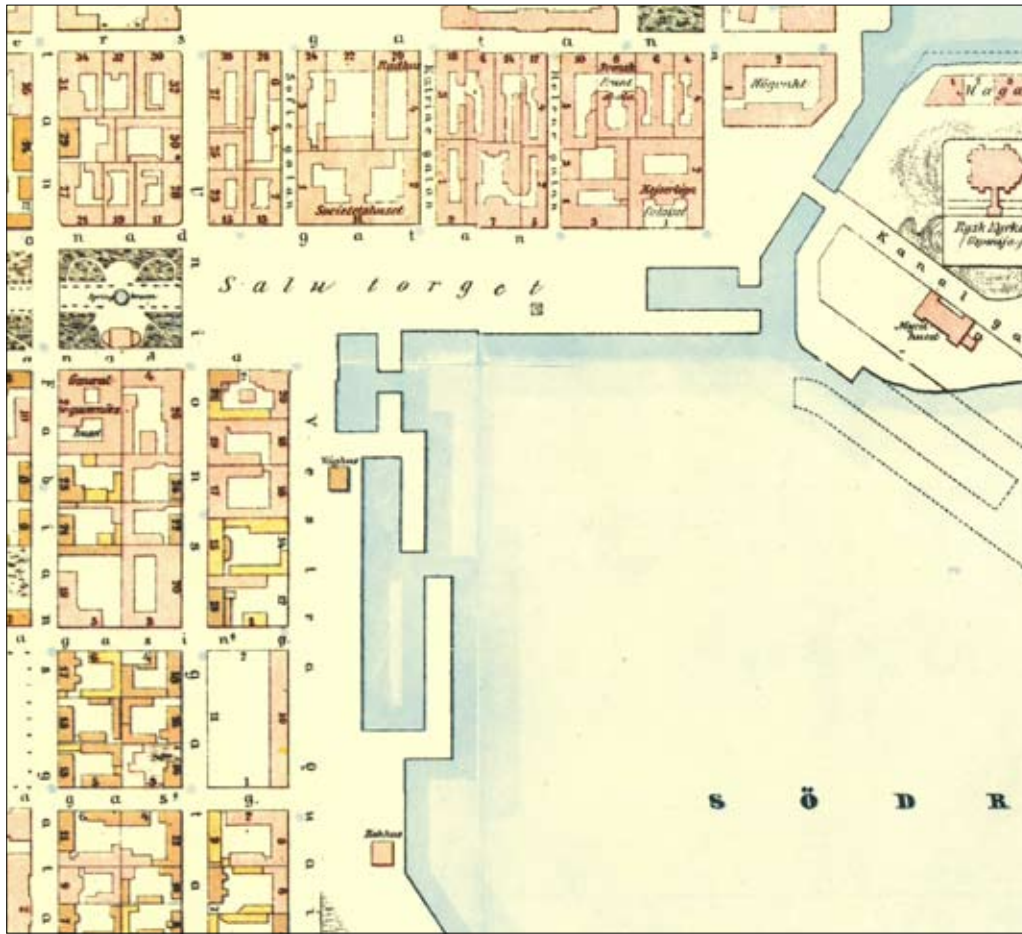
Torialueen katseenvangitsijaksi muodostui Keisarinnan kivi, C.L. Engelin piirtämä muistomerkki keisariperheen vierailun kunniaksi. Muistomerkkin urakoi I. Korastileff, tuttu monesta Engelin työstö. Obeliski sijoitettiin Esplanadin puiston keskiakselin linjalle. Muistomerkki paljastettiin 18. joulukuuta 1835.

*Kauppatorin näkymä
Keisarinnan kiven suunnalta.
F. Tengström 1837. HKM*



*Esplanadi Unioninkadun
kulmasta. F. Tengström 1837. HKM*

Kauppatori 1840–1880



Kauppatorin ympäristön kaupunkirakenne 1878. Kartta (osa) Claes Kjerrström. HKM

TORIKAUPAN JÄRJESTELYT

Torikaupan aluejako

Helsingin vuoden 1848 sata-majärjestyksen mukaan Kolera-allas oli määrätty kaupunkiin elävää kalaa ja muita elintarvikkeita tuovien veneiden käyttöön. Vuodesta 1859 Kolera-allas tuli kaupunkilaisten ja muiden veneiden käyttöön ja veneistä tapahtuva kauppa keskittyi Vironaltaan. Varsinainen torikauppa puolestaan keskittyi Esplanadien, Unioninkadun ja Sofiankadun jatkeen rajamalle alueelle, nykyisen Havis Amandan patsaan lähiympäristöön. (Björkman 1986)



Vossikat odottelevat asiakkaita Kauppatorin mukulakiveyksellä Unioninkadun kulmassa 1860-luvulla. Vasemmalla näkyy Kappeliesplandin puisella aidalla suojattuja istutuksia. Eugen Hoffers. HKM

KATUJEN PÄÄLLYSTEET

1860-luvulta olevissa vanhimmissa valokuvissa näkyy että silloin on jo päällystetty tärkeimmät jalkakäytävät kookkailla, tasaisilla kivilaatoilla. Jalkakäytävän rajauksessa ei käytetty reunakiveä, vaan mukulakivet. Torien ja katujen huonokuntoinen, kuoppainen mukulakiveys oli toistuvasti ajan lehtikirjoitusten aiheena.

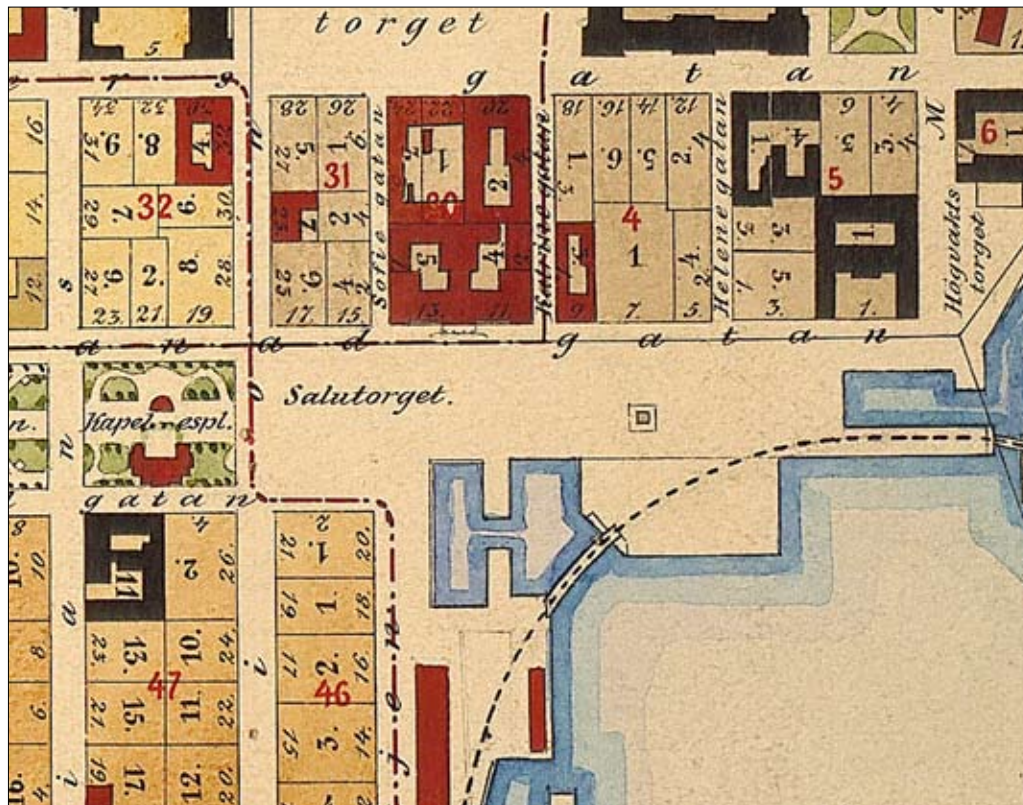


Kauppatori Seurahuoneen edustalta itään vuonna 1867. Torien ja katujen huonokuntoinen, kuoppainen mukulakiveys oli toistuvasti ajan lehtikirjoitusten aiheena. C. A. Hårdh. HKM

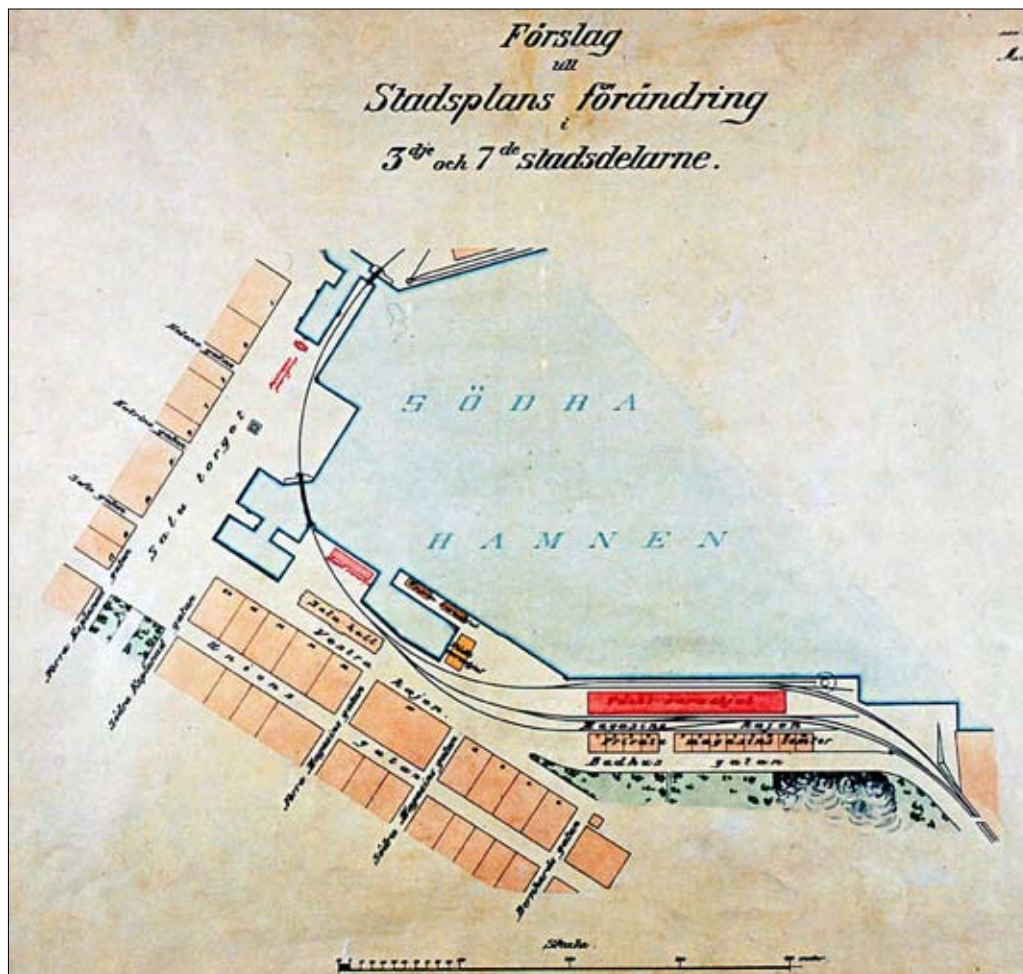


Kauppatorin itäosa graniittiharkoista rakennettuine rantamuureineen 1870-luvulla. Torialueen päällysteenä oli mukulakiveys aina 1900-luvun alkuvuosille saakka. Charles Riis. HKM

Kauppatori 1880—1900



Kauppatorin ympäristö 1897.
Kartta (osa), Yleisten rakennusten ylihallitus. KA



Satamaraiteen ehdotuspaiutus. Satamaradan rakentaminen käynnistyi 1887. Rata vedettiin kaaressa Kauppatorin ohi Länsirannalta (nyk. Eteläranta) sillan yli Keisarinluodolle ja sieltä Katajanokalle. Asemakaavaosasto. HKA/Ao (sinettiarkisto.hel.fi)

Helsingin keskustan kaupunkikuvaan ilmestyy 1800-luvun lopulla mannermaisia piirteitä. Pohjois-Esplanadin ja Unioninkadun risteyksessä katujen pinnat ovat nupukiveystä, jalkakäytävät asfalttia graniittireunakivineen. Nils Wasstjerna n. 1905.
HKM



TORIKAUPPA JA LIIKENNE 1880-1900

Torikaupan aluejako

Torikaupan järjestely nousi 1880-luvun alussa keskeiseksi kysymykseksi. Tässä vaiheessa oli jo runsaasti kauppahallien puolestapuhujia, mutta muitakin ratkaisumalleja esitettiin. Kuvernööri G. von Alftan esitti syksyllä 1881, että Vironaltaan länsireunalle satamakonttorista etelään olevalle alueelle tehtäisiin narinkkojen kaltainen basaari katettuine käytävineen. Suunnitelman kariuduttua päätettiin torikauppa järjestää jakamalla torialue kiinteisiin vuokrattaviin myyntipaikkoihin. Vuonna 1883 mietintönsä jättänyt komitea jakoi torikaupan kahdelle alueelle: Vironaltaan länsirannalle ja Kauppatorin länsipäähän, joka oli vanha torikaupan keskus. Sille oli nyt keskitetty elintarvikemyynti ja se oli jaettu 8 käytävään myyntiartikkelien mukaan: lihakauppiaat yhdessä käytävässä, voikauppiaat toisessa jne. Käytävät oli rauhoitettu liikenteeltä (vrt. kaavio s.53).

Länsirannan myyntialueella myytiin lähinnä kankaita, astioita jne. Eteläpäässä sijaitsevat valmiin ruuan myyntipaikat. Myyntialueiden erilaisten tavaroiden myyntiin tarkoitettut osat merkittiin ruu-

tuihin nupukiviriveillä. Arkkitehti Gustaf Nyströmin suunnittelema kauppahalli avattiin 1889. (Björkman 1986, HKPA)

Laitureiden ja satama-altaiden järjestelyt 1890-luvulla

Helsinkiäisten kalakauppiaiden ja saaristolaitosten kilpailu laituritilasta oli jatkuvana ristiriitojen aiheena kaupungin kalastajasatamassa eli Vironaltaassa. Toinen satama-altaista tapahtuvalle kaupalle tyyppillinen piirre oli proomuista tapahtunut maataloustuotteiden myynti. Ne olivat käytännössä pysyvästi paikalleen sijoitettuja pienehköjä proomuja, joiden kannelle oli rakennettu katettu myyntitila. Niitä oli lähinnä Kolera altaan eteläreunalla ja Vironaltaan pohjoisreunalla eli Lyypekinlaiturin molemmin puolin. Tilaa vieviä proomuja pidettiin ongelmallisina ahtaiden satama-altaiden käytön kannalta ja Satamaradan rakentamisen edistyessä ne päätettiin poistaa kesään 1895 mennessä. (Björkman 1986, 45)

Satamaradan rakentaminen

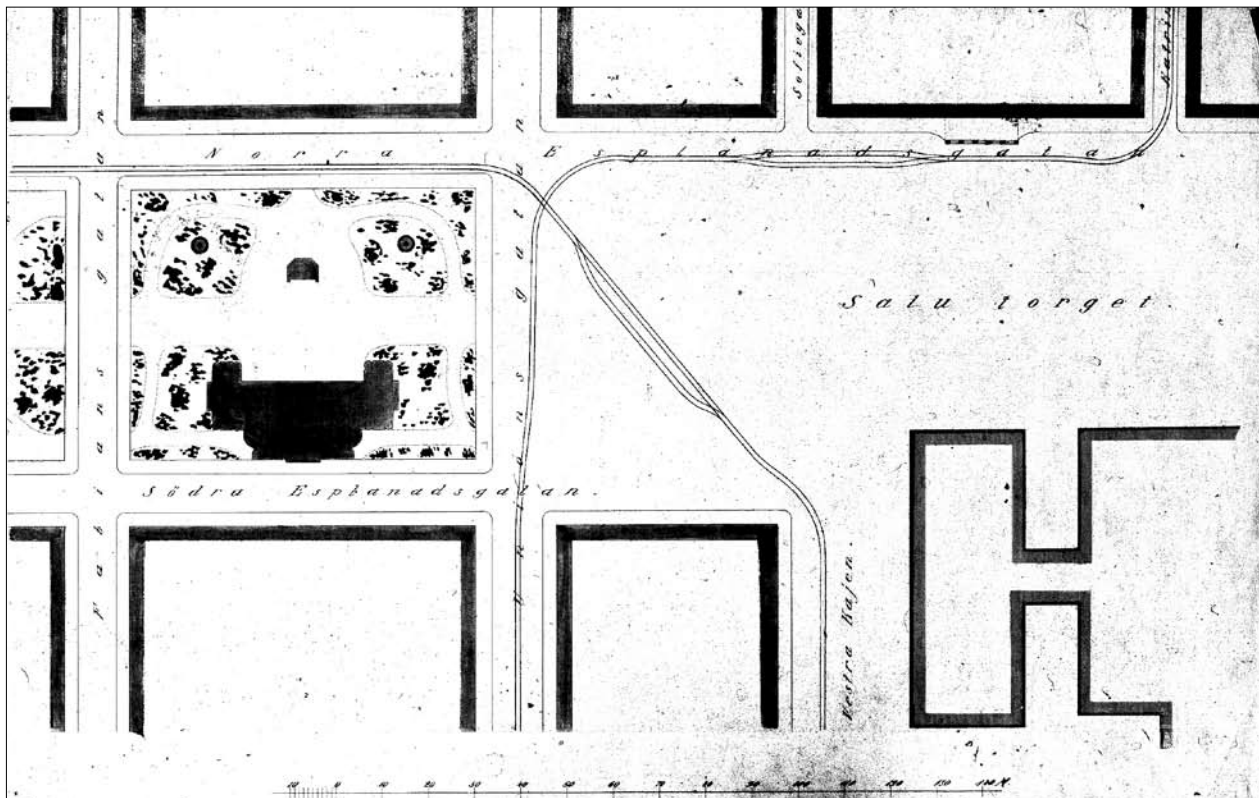
1887 käynnistyi satamaradan rakentaminen. Seuraavalla vuosikymmenellä rata

viettiin siltaa pitkin Kauppatorin kylkeen rakennetun laiturialueen, Keisarinluodon poikki viistosti ja edelleen Katajanokan suuntaan.

Raitiotielinjojen rakentaminen

Hevosraitiovaunuista tehtiin sopimus 1880-luvulla ja linjojen keskusasema sijoitettiin Kauppatorille. Hevosraitiovaunuliikenteen aloittaminen merkitsi raitteiden ja ohituspaikkojen rakentamista Kauppatorille, Pohjoisesplanadille, Unioninkadulle ja Katariinankadulle. Linjat ja niiden tekniset ratkaisut esiteltiin v. 1891 Teknikern-lehdessä: Toinen kahdesta linjasta kulki Sörnäsistä Lapinlahdenkadulle Unioninkatua, nykyistä Snellmaninkatua, Katariinankatua ja Esplanadia pitkin, toinen Töölöstä Aleksanterinkatua, Unioninkatua ja Länsirantaa pitkin Kaivopuiston suuntaan. Raitteiden kääntösäde oli 12 m, ja raiteet sijoitettiin joko kadun keskiliinjan tai vähintään 1,25 metrin etäisyydelle jalkakäytävän reunasta. Vastaantulevien vaunujen ohituspaikkoja sijoitettiin mm. Unioninkadulle ja Kauppatorille. (Spårvägen i Helsingfors, Teknikern 1891, s. 4-5)

Kauppatori 1880–1900



Raitiotieliinjat, asemapiirros 12.10.1899. Raitiotieliikenne käyttää Unioninkatua, Pohjoisesplanadia ja Länsirantaa (nyk. Etelärantaa). Torikauppa keskitettiin linjamuutoksen takia diagonaaliliinjan itäpuolelle. HKR KAO 541. HKR arkisto

KAUPPATORIN LÄNSIOSAN MUUTOKSET

Päätös vetää Kaivopuiston raitiotielin- ja diagonaalisesti yli Kauppatorin aiheutti torikaupan kiinteiden myyntipaikkojen uudelleenjärjestämisen marraskuussa 1899. Pääosa myyntipaikoista siirrettiin itään päin Sofiankadun ja Katariinankadun väliselle alueelle. Vanhasta alueesta jäi käyttöön vain itäisin kolmio, jonne sijoitettiin hedelmien, kukkien ja vihannes-ten myynti.

Myyntialue oli järjestetty kahden itä-länsi suuntaisen keskikäytävän ja kahden sivukäytävän varrelle myyntiartikkelien mukaan. Sofiankadun jatkeelle oli varattu 6 metriä leveä vapaa kaista. (Björkman 1986, HKPA)

KIVEYSTEN UUDISTAMINEN

Torien ja katujen huonokuntoinen, kuoppainen mukulakiveys oli toistuvasti ajan lehtikirjoitusten aiheena. Vielä 1880-luvulla käytettiin katualueiden päällysteenä mukulakiveä. Sen sijaan jalkakäytävien päällystämiseen alettiin yhä enenevässä määrin käyttää kivilaattoja ja nupukiviä. Esimerkiksi Vironaltaan maanpuoleiselle

rannalle tehtävää, 6 jalkaa leveää nupukivikäytävää varten osoitettiin varoja vuoden 1881 budjetissa, koska oli osoittautunut, että jalankulkijat paljon mieluummin liikkuivat 2 jalkaa leveillä graniittisilla portailla kuin mukulakivillä päällystetyllä jalkakäytävällä.

Kauppatorin alueen rakennushistoriaa selvittänyt Sten Björkman on todennut, että autonomian ajan loppupuolen kiveyssuunnitelmille oli tyypillistä pyrkimys laadukkaan ja kestäväan katupäällysteen etsimiseen ja käyttöön. Aiempaan tapaan kiveämiset venyivät useiden vuosien mittaisiksi hitaasti eteneviksi prosesseiksi johtuen kustannuksista ja torialueen mittavuudesta, joka uusien laiturien myötä vain kasvoi.

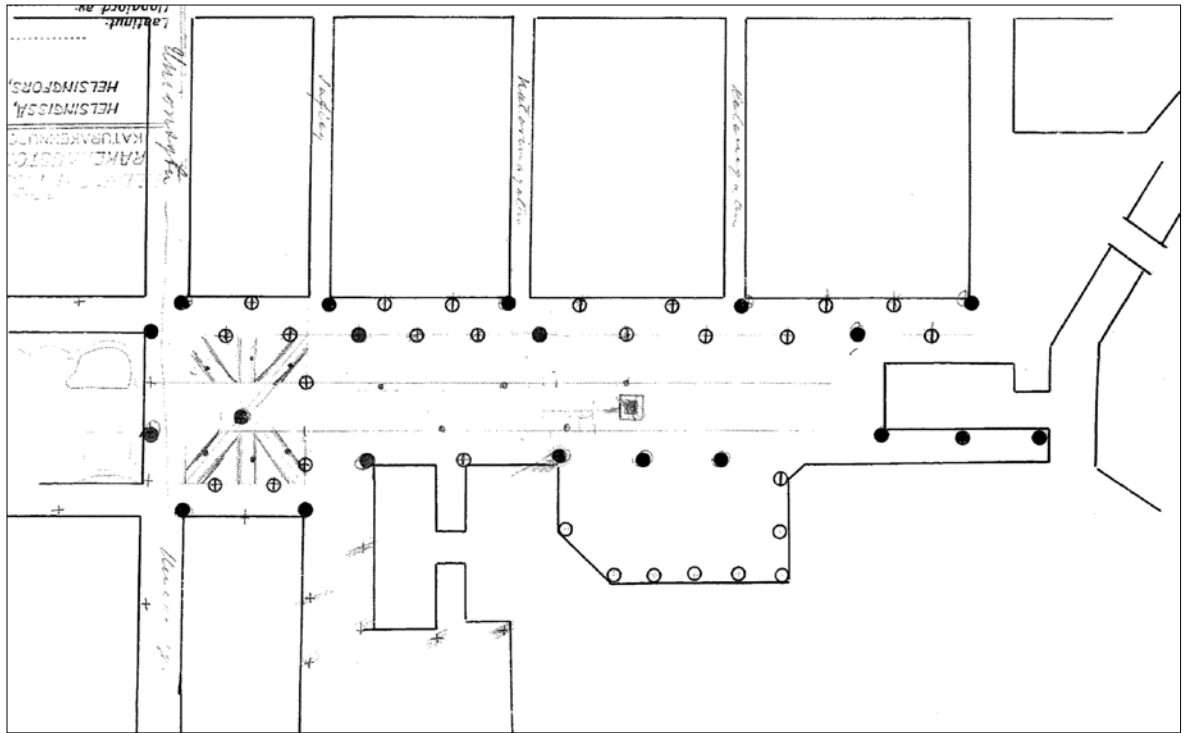
Kun mukulakivien hankaluus kävi yhä ilmeisemmäksi, päätettiin kokeilla nupukiviä myös varsinaisena katupäällysteenä. Vuosien kuluessa ehdittiin Kauppatorin alueella kokeilla erilaisia päällysteitä, kunnes nykyisen kaltaisesta nupukiveyksestä muodostui vakioratkaisu. Päällysteiden esikuvia etsittiin ulkomailta, Keski-Euroopasta ja Ruotsista.

Rahatoimikamari suunnitteli 1880-luvun lopulla Sofian- ja Katariinankatujen välisen torialueen päällystämistä pesunkestävällä päällystellä: betonialustalle asennetulla, asfaltilla tiivistettävällä nupukiveyksellä. Samassa yhteydessä ehdotettiin Pohjoisesplanadin päällystämistä nupukivellä ja torikaupan ulkopuolelle jäävän toriosuuden päällystämistä mukulakivellä. Esitykset hylättiin kuitenkin. (Björkman 1986)

KADUNRAKENNUSKOMITEA 1887

Marraskuussa 1887 mietintönsä jättänyt kadunrakennuskomitea inventoi Helsingin kadut ja aukiot jakaen ne kestävyysperusteella kolmeen luokkaan: 10, 15 ja 25 vuoden välein uusittaviin katuihin.

Mietinnön mukaan Kauppatorin alue kuuluu katujen ja torien osalta 10 vuoden välein uusimisen tarvitsevaan, raskaassa kulutuksessa olevaan luokkaan. Laskelma perustuu hiekalle lasketun mukulakiven ominaisuuksiin. Kaikki Kauppatorin alueen jalkakäytävät kuuluvat kestävämpään 15 vuoden luokkaan. Tämän luokan jalkakäytävät on päällystetty joko graniit-

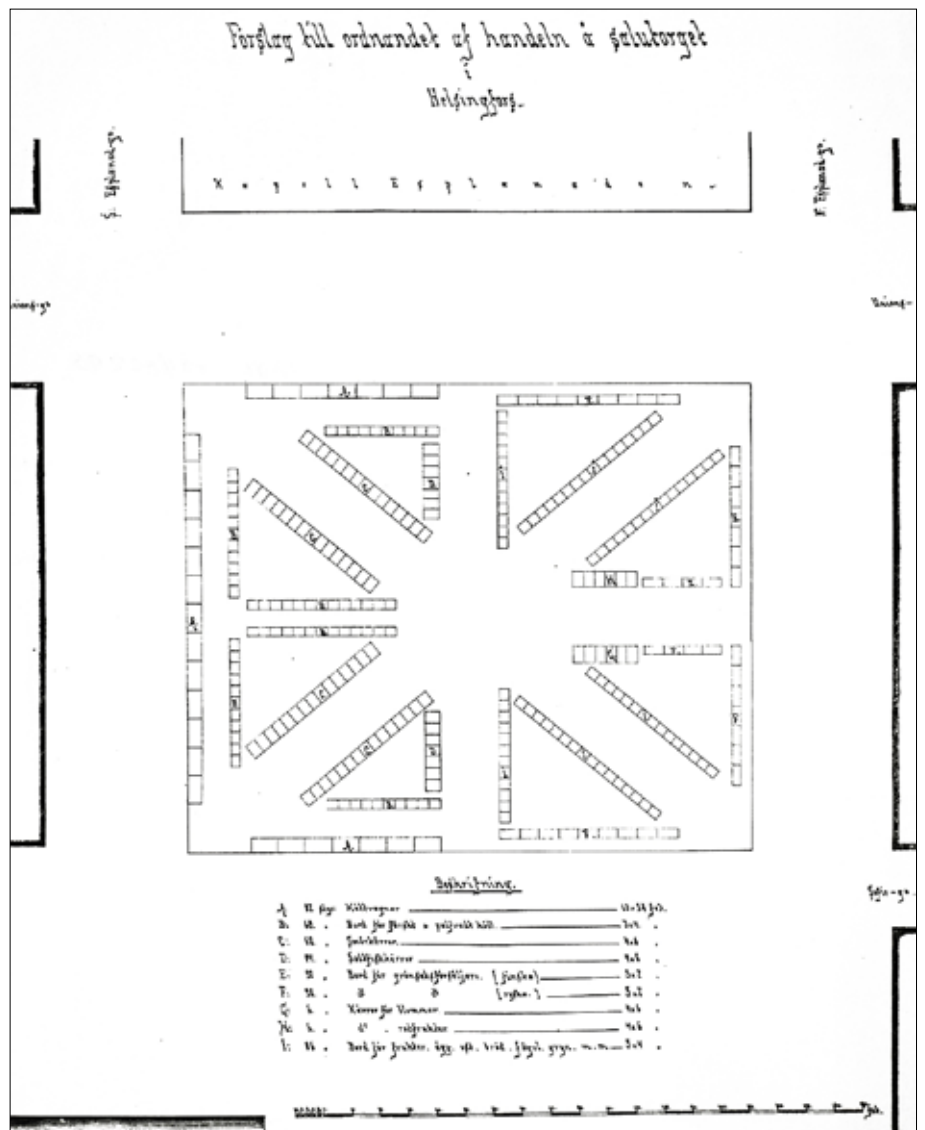


Kauppatorin valaisinpylväät, asemapiirros
v. 1900. HKR KAO 561. HKR arkisto

tilla tai asfaltilla. Asfalttijalkakäytävistä ei ole vielä paljoa kokemusta, mutta komitea katsoo, että niiden ylläpitokustannukset tuskin nousevat korkeammiksi kuin graniittisten. Vähemmän kestävään luokkaan kuuluvat nupukivillä ja tallinnalaisella laattakivellä päällystetyt jalkakäytävät. Tallinnalainen kivi (kalkkikivi, ns. Räävelin kivi) murenee täysin parin laskemiskerran välillä, eikä sitä voi käyttää uudelleen kuten parempia kivilaatuja. Näissäkin on tosin paljon huonoa materiaalia, joka uusin yhteydessä on poistettava.

Kauppatorin myyntikojujen sijoitusehdotus 1884. Säteittäin järjestetyissä riveissä myydään lihaa, savulihaa, voita, suolakalaa, vihanneksia, kukkia, juureksia, hedelmiä, kananmunia, juustoa, leipää, ryynejä jne. Pohjoisesplanadi on kuvan oikeassa reunassa. Förslag till ordnandet af handeln å salutorget i Helsingfors.

Sto AD 397/187 1884. KA



Kauppatori 1880–1900



*Kauppatori vuonna 1890. Päällysteenä oli vielä mukulakiveys, joka vuodesta 1892 vaihtui nupukiveykseksi Sofi-
ankadun ja Katariinankadun välisellä osuudella. Daniel Nyblin. HKM*



*Etualalla Kauppatorin myyntialueiden mukulakiveys. Myyntirivien jako on merkitty nupukivirivein. Sofi-
ankadun kohdalla päällyste vaihtuu nupukiveksi. Ajoradan pinta on muotoiltu kuperaksi. A. E. Rosenbröijer 1895. HKM*



Kauppatorin länsiosa 1890-luvun alkupuolella. Diagonaalikäytävä on päällystetty nupukivellä, mutta muut pinnat ovat mukulakiveystä. Hevosraitiovainujen keskusasema sijoittui Kauppatorille. K. E. Ståhlberg. HKM

RAHATOIMIKAMARIN MIETINTÖ 1889 JA TORIN LÄNSIOSAN KIVEYS

Mukulakivi ei enää vastannut kasvaneen kulutuksen asettamia kestävyysvaatimuksia.

Rahatoimikamari toteaa mietinnössään vuonna 1889, että nupukiven kokeilusta kadunpäällysteenä on saatu nimenomaan kestävyysosalta hyviä tuloksia ja kamari suosittelee tämän materiaalin käyttöä kaikille tontinomistajille. Samassa mietinnössä rahatoimikamari toteaa 1889 Kauppatorin uudelleen kiveämisen tulleen ajankohtaiseksi liikenteellisistä ja ennen kaikkea terveydellisistä syistä. Vanha kiveys on hyvin huonossa kunnossa ja sen alapuolella oleva hiekkakerros on niin saastunut siihen päivittäin toriaikana valuvista nestemäisistä epäpuhtauksista, että tori lämpiminä päivinä haisee voimakkaasti.

Tilanteen korjaamiseksi uuden kiveyksen on oltava vedenpitävä. Vaatimus koskee lähinnä Esplanadikatujen, Unioninkadun ja Sofiankadun jatkeen rajamaa aluetta, jolla torikauppaa pääosin on harjoitettu. Komitea toteaa, että ei kuitenkaan ole välitöntä tarvetta tämän alueen vedenpitävään kiveykseen, koska on päätetty siirtää maalaiskauppa he-

vosineen Sofiankadun jatkeen itäpuolelle. Vanhalle torialueelle on jäämässä vain vakituksia myyntipaikkoja, joten täällä riittää normaali nupukiveys. Koska sekin tulee melko kalliiksi, on kaupungininsinööri ehdottanut, että nupukivillä kivetäisiin vain tämän neliömäisen alueen vinosti ylittävät ristikäytävät ja jäljelle jäävät neljä kolmiota kivetäisiin mukulakivillä. Maalaiskaupan siirtyminen Sofiankadun linjan itäpuolelle edellyttäneen lähitulevaisuudessa kiveyksen uusimista vedenpitäväksi. Lopuksi rahatoimikamari ehdottaa Unioninkadun kiveämistä nupukivillä Esplanadikatujen välisellä osuudella, ts. nykyisen Kappeliesplanadin edustalla. (Björkman 1986)

Rahatoimikamarin vuonna 1889 tekemä esitys Pohjoisesplanadin kaupungin kuuluvan osuuden kiveämiseksi nupukivillä joutui odottamaan toteutusta seuraavaan vuoteen. (BHSK 1889, s. 30, HSH 1889 XIII, s.36)

NUPUKIVEYS KORVAA MUKULAKIVEYSEN – ESIKUVINA TUKHOLMA JA BERLIINI

Vuonna 1889 kaupungininsinööri kävi Tukholmassa hankkimassa tarkempaa tietoa siellä käytetyistä nupukiven

valmistus- ja päällystystavoista. Tämän pohjalta rahatoimikamari päätti määritellä kaupungin töissä käytettävät kivityypit. Nämä nykypäiviin asti käytetyt mallit noudattavat melko tarkasti Tukholman esikuvia. (Rahatoimikamarin ptk 8.2.1889 § 16 HKA)

Katukivistä oli usein suoranaista pulaa ja niitä jouduttiin tuomaan jopa Viipurista asti. Kauppatorin nupukivistä suurin osa valmistettiin Utternin saarella ja Helsingin pitäjän Rastbölessä (Rastila).

Kauppatorin osalta Otto Ehrström oli aiemmin esittänyt vedenpitävän kiveyksen tekemiseen tekniikkaa, jolla nupukivi lasketaan asfalttiin betonipohjalle. Tämä tapa olisi tullut hyvin kalliiksi ja niinpä hanaakasti siirryttiin halvempaan tekniikkaan, joka perustui vedenpitävään saumaukseen. Tekniikka oli kehitetty Berliinissä: Hiekkaperustalle laskemisen jälkeen nupukivien saumat täytetään kuivalla hiekkalla siten, että 5-6cm yläreunasta jää vapaaksi. Tämän jälkeen saumat vataan kreosiittiöljyn ja pien sekoituksella, joka pysyy joustavana. Käytännössä Helsingfors Asfalt AB:n tekemä saumojen valu osoittautui sekä halvemmaksi että kestävämmäksi kuin oli arvioitu, ja näin uusi tekniikka vakiintui käyttöön.

Kauppatori 1880–1900



Seurahuoneen edustalla oli vielä 1890-luvun alussa mukulakiveys. Daniel Nyblin. HKM

Pohjois-Esplanadilla tehtiin kaupungin puolesta ensimmäinen nupukiveyskoe vuonna 1890 Unioninkadun ja Fabianinkadun välisellä katuosuudella.

Asfalttia alettiin käyttää jalkakäytävillä, kun ei ollut varaa graniittilaattoihin. Vuonna 1892 Helsingissä oli jo 10 km asfalttijalkakäytäviä. Asfaltilla päällystetty, graniittireunakivellä rajattu jalkakäytävä ja nupukivellä kivetty katu muodostuivat pysyväksi yhdistelmäksi 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa. (*Hindström 1892, Björkman 1986, Sundman 2001*)

KAUPPATORIN KIVEYSTYÖ ETENEE VAIHEITTAIN

Kauppatorin länsiosa päällystettiin uudelleen mukulakiveyksellä 1890, lukuun ottamatta kahta diagonaalisesti risteävää ajorataa. Unioninkadun jatketta Kappeliplanadin edustalla päällystettiin nupukivellä.

Tärkeänä pidettiin että torikaupan alueen vanhan mukulakiveyksen saastuneet alusrakenneerrokset poistettaisiin ainakin yhden jalan syvyydeltä ja korvattaisiin puhtaalla hiekalla. Urakoitsija ei pystynyt nopeasti hankkimaan riittävää määrää hyvälaatuista nupukiveä. Insinööri R. Runebergin kehotuksesta hän hankki kuitenkin Viipurin kivenhakkaamosta kaksi jaalalastillista kiviä, joiden avulla työ saatiin päätökseen lokakuussa 1890. Aikaisemman päätöksen mukaan kaupankäynnille varattu torialue jaettiin ruutuihin, joita reunustivat nupukivikaistat. (*Björkman 1986, HKPA*)

Vuonna 1892 kivetttiin maalaiskaupalle varattu, Seurahuoneen edustalla Sofiankadun ja Katariinankadun välissä sijaitseva torialue. Kiveyksessä siirryttiin edellä selostettuun berliiniläiseen nupukiveystekniikkaan, joka perustui vedenpitävään saumaukseen.

Aluetta ympäröivät kadut päällystettiin normaalilla nupukiviteknikalla. Suunnitellulta kiveysalueelta jätettiin laivuritöiden takia 15 metrin kaistale mukulakiveykseksi.

Kauppatorin kiveäminen uudella tekniikalla jatkui vuonna 1894 rannan katojen myyntipaikan kiveämisellä. Vuonna 1896 oli vuorossa Katariinankadun jatkeen ja Keisarinnan kiven muistomerkin välinen alue. Vuosisadan vaihteen jälkeen jatkettiin muistomerkiltä itään päin.

Länsirannan, nykyisen Etelärannan kiveyksen uusiminen lähti liikkeelle vuonna 1899, kun se laskettiin nupukivillä piki-saumoin Kauppatorilta Pohjoiselle Makasiinikadulle. Samalla muurattiin uudelleen Kolera-altaan kiviportaot, jotka olivat liikkuneet ja vaarassa romahtaa.

(*Björkman 1986; HKPA*)



Näkymä Unioninkadun nupukiviväylää pitkin kohti etelää. Kauppatorin mukulakiveys on jaettu osiin kiviraidoilla. Kuva 1890-luvulta, Otavan arkisto

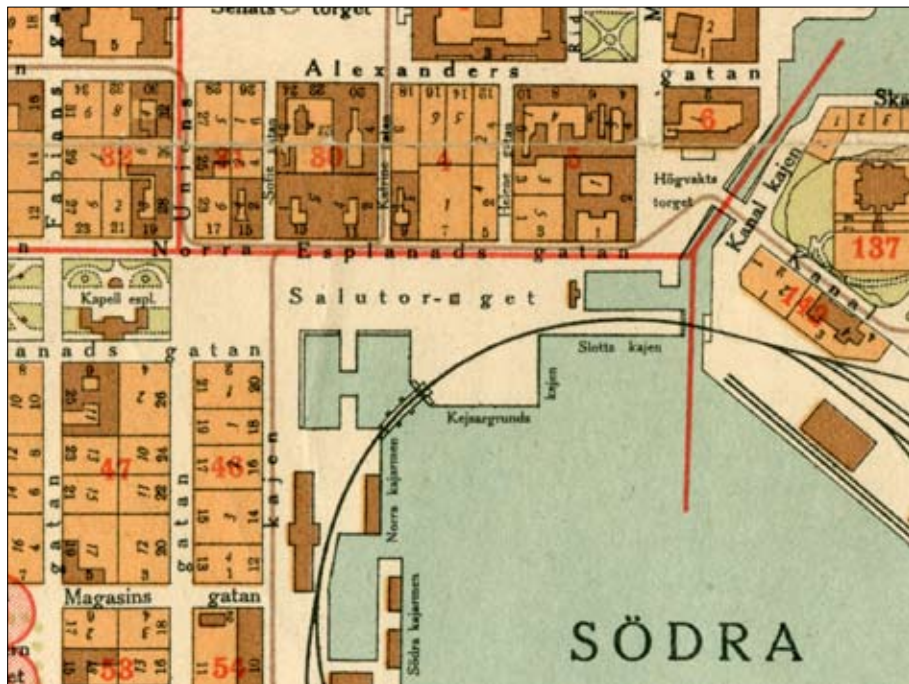


Unioninkatu Kauppatorin kohdalla v. 1890, näkymä pohjoiseen. Katu on vielä toistaiseksi päällystetty mukulakivillä. Jalkakäytävällä on isojen kivilaattojen muodostama tasainen kulkuväylä. Daniel Nyblin. HKM

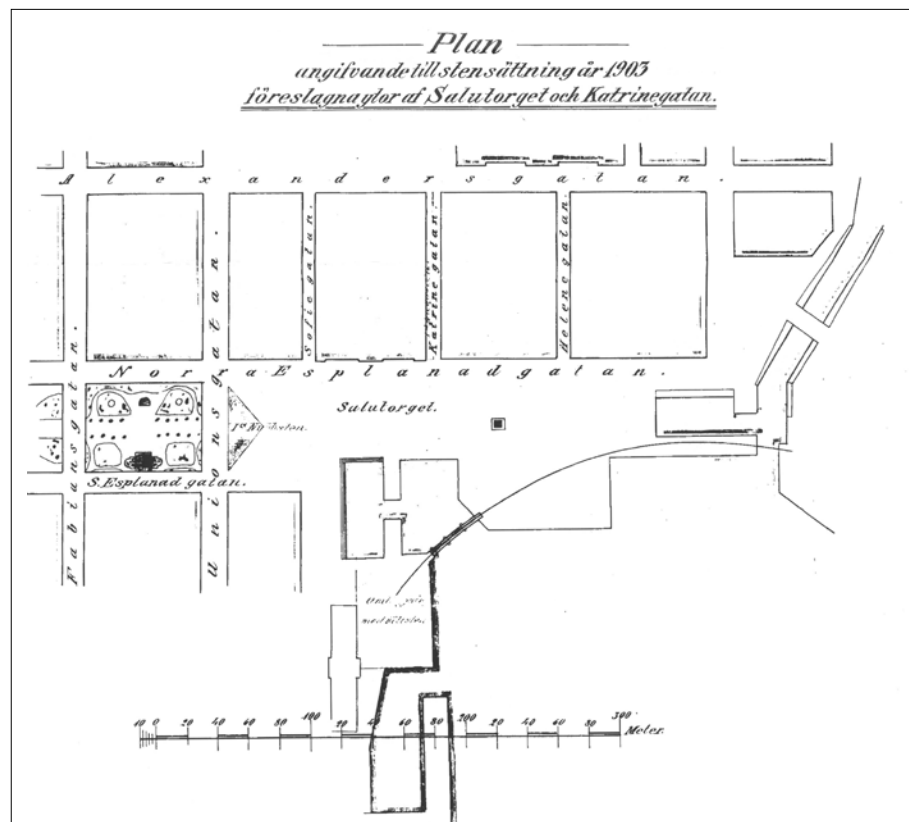


Kappellesplanadi, Unioninkatu ja Kauppatori 1890-luvulla. Näkymä pohjoiseen. Kadun päällysteet ovat muuttuneet: jalkakäytävä on päällystetty asfaltilla ja rajattu graniittireunalla, ajoradalla on nupukiveys. Uudistunutta katukuvaa täydentävät raitiovaunukiskot. K. E. Ståhlberg. HKM

Kauppatori 1900—1920



Helsingin rakennuskonttorin painettu kartta v. 1907 (yksityiskohta). Raitiotielinjat on merkitty ruskealla, kaupunginosien rajat punaisella viivalla. Plan öfver Helsingfors stad och dess ägor 1907. Utarbetad af Helsingfors stads Byggnadskontor. Yksityiskokoelma



Kiveystyt v. 1903, ehdotus. Torin länsiosan läntiselle kolmiolle ja Katariinankadulle on esitetty nupukiveystä, Lyypekinlaiturille kenttäkiveyksen uudelleenladontaa (omläggning). Plan angifvande till stensättning år 1903 föreslagna ytor af Salutorget och Katrinegatan. HKR, KAO 692

1910

Helsingissä on vakinaisia asukkaita noin 136 000.

Kaupunki on luonteeltaan maan johtava teollisuuskaupunki. Kauppatorin ja Senaatintorin ympäristön kortteleissa on pienteollisuutta ja varastotiloja. Talouselämän painopiste on siirtymässä länteen päin, Esplanadeille, Aleksanterinkadulle ja Rautatien ympäristöön. Seurahuone lopettaa toimintansa hotellina ja ravintolana Kauppatorin varrella 1910-luvulla. Väestöpaine Helsinkiin on voimakas.

KAUPPATORIN KIVEYSTYÖ

Vuonna 1901 jatkettiin Kauppatorin kiveyksen uudistamista Keisarinnan kivetä Helenankadun itäiselle linjalle, ja sieltä vuonna 1905 Linnanaltaan odotuspaviljongille asti. Seuraavana vuonna oli vuorossa Kauppatorin itäisin osa. Kauppatorin länsipään mukulakivikolmioiden uudistaminen aloitettiin läntisestä kolmiosta vuonna 1903, eteläinen valmistui 1909. Jalkakäytävien materiaaliksi vakiintui asfaltti sitkeytensä, helppohoitoisuutensa ja suhteellisen kestävyytensä takia. (Björkman 1986, HKPA)

Seuraavat Kauppatorin alueen päällysteitä koskevat tiedot on esitetty Helsingin kaupungin tilastollisen vuosikirjan 1905 ja 1908 mukaan (vuoden 1905 poikkeavat luvut on esitetty suiluissa):

- Torialueen koko ala, 20995 m² on kiveetty. Jalkakäytävän leveys on 3,00 m.
- Päällysteistä (11822) 13 122 m² on nupukiveä, mukulakiveä (7622) 6322 m².
- Jalkakäytävän päällysteet ovat asfalttia tai sementtiä 1230 m², nupu-, paasi- tai mukulakiveä 321 m².

Vuonna 1911 rakennuskonttori teki suunnitelman nupukivien laskemisesta vuosina 1912–1920. Sen mukaan mm. Kauppatorin länsipään kolmiot tehtäisiin vuosina 1911–1912, Keisarinluodonlaituri vuonna 1915. Suunnitelma toteutui pääosin ja torin länsipään kaksi jäljellä olevaa kolmiota päällystettiin nupukivillä vuonna 1912. (Björkman 1986, HKPA)



Kauppatori nähtynä Katajanokalta n. 1900. Nupukiveystyö jatkui v. 1901 Keisarinnan kivetä itään päin. Tuntematon kuvaaja. HKM



Kauppatorin nupukiveys ryhdistää torin pintaa. Signe Brander 1909. HKM

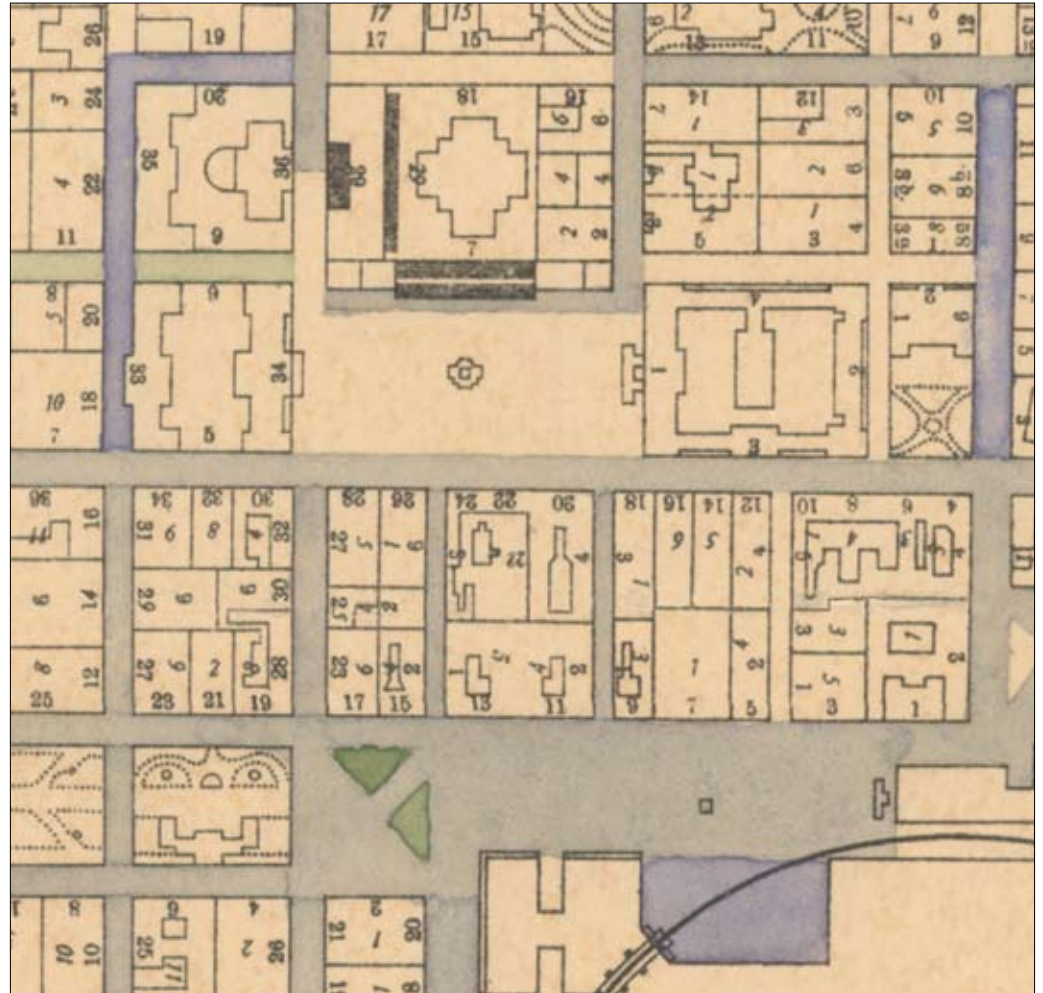
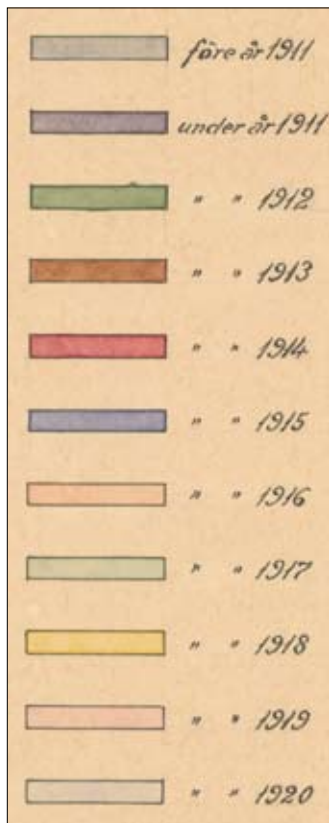
Kauppatori 1900–1920



Kauppatorille toteutettiin nupukiveys vaiheittain. Mukulakiveys säilyi edelleen Keisarinluodolla. Signe Brander 1907. HKM



Venäläisiä katukiviyöntekijöitä 1890-luvun alkupuoliskolla, Pohjoisesplanadin ja Sofiankadun risteyksessä. Etualalla vasemmalla näkyy avattua mukulakiveystä, oikealla jalkakäytävän uutta muotoiltua reunakiveä. Tuntematon kuvaaja. HKM



Nupukiveysesitys vuosille 1912–1920. Jo ennen vuotta 1911 valmistuneita nupukiveyksiä on mm. Kauppatorin alueella, Etelärannalla, Pohjoisesplanadilla, Unioninkadulla, Katariinankadulla ja Sofiankadulla. Vihreällä merkityt kolmiot ovat ohjelmassa vuonna 1912 ja violetillä merkitty Keisarinluoto on ajoitettu vuoteen 1915. Förslag till nubbstensläggningar under åren 1912-1920. HKR 1911. HKA/Ao



Kauppatori 1910-luvulla. Torin päällysteenä nupukiveys, lukuun ottamatta etualalla olevaa mukulakivettyä kaistaa. Laiturin reuna on nupukivetty. Ivan Timiriasew. HKM

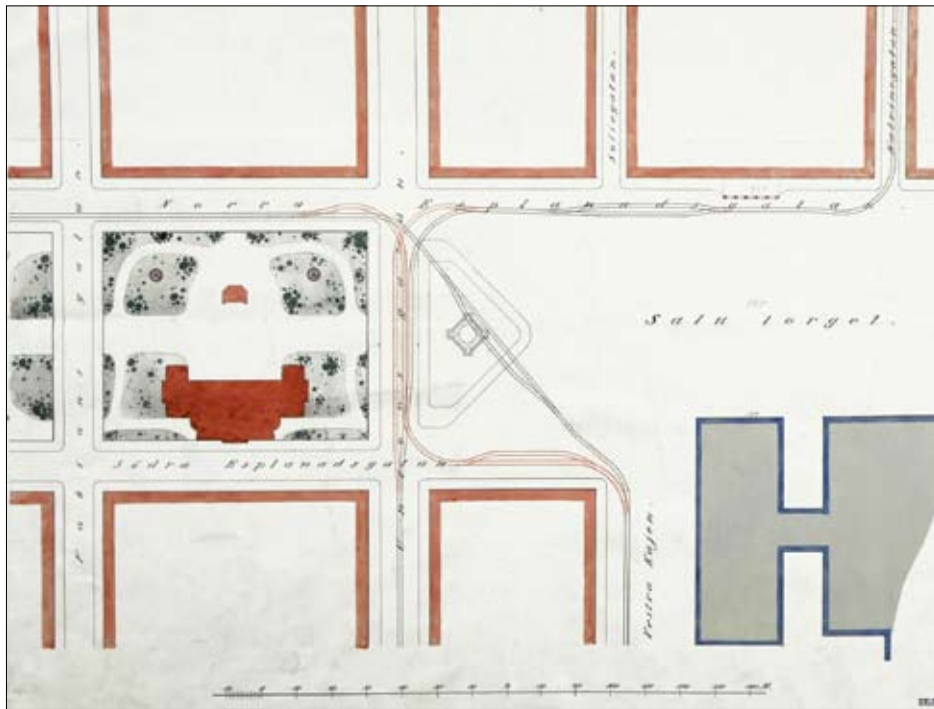


Nupukivipäällysteet yleistyivät 1900-luvun vaihteessa, samoin jalkakäytävien asfalttipinnat. Pohjoisesplanadin ja Unioninkadun kulman. 1905 (osa kuvasta). Nils Wasastjerna. HKM

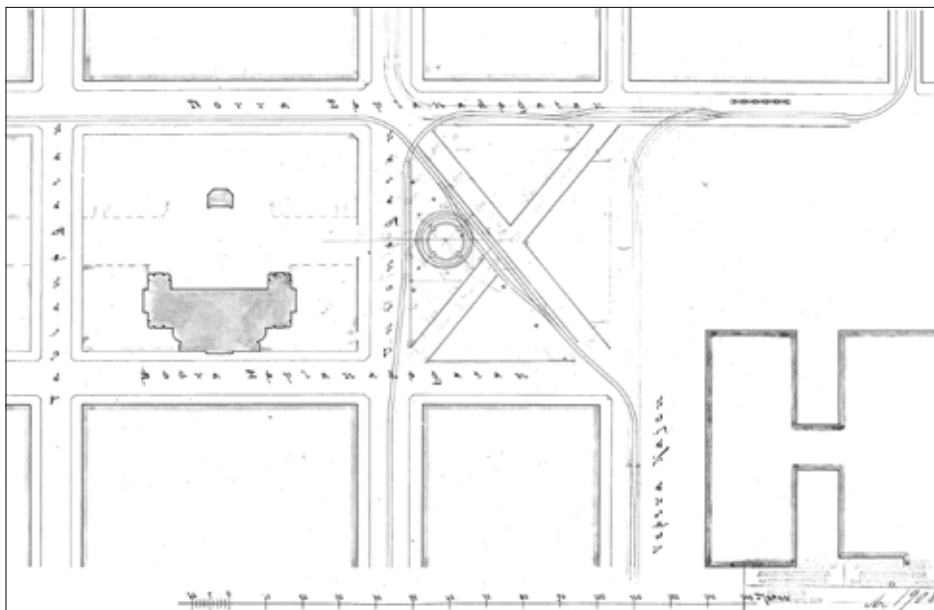
Kauppatori 1900–1920

HAVIS AMANDAN PATSAS

1900-luvun alussa käynnistyi hanke suihkulähteen saamiseksi Helsingin keskusta-
Esplanadin puiston keskiakselin point-de-vue-aiheeksi, Kauppatorin länsipäähän sijoitet-
tu suihkulähde paljastettiin syyskuun 20. päivän vastaisena yönä 1908. Helsingin Sano-
mien pakinoitsijan mukaan "... kaivo antaa nyt Esplanadin itäosalle ja rantakaupungille
entistä enemmän eurooppalaista väriä ja vaikutusta".



*Havis Amandan suihkulähteen aiheuttamat uudet järjestelyt vaativat mm. diagonaali-
raitteen siirtoa, "Vallgrenin suihkukaivon asemapiirustus v. 1908". HKR, KAO 1100.
HKR arkisto*



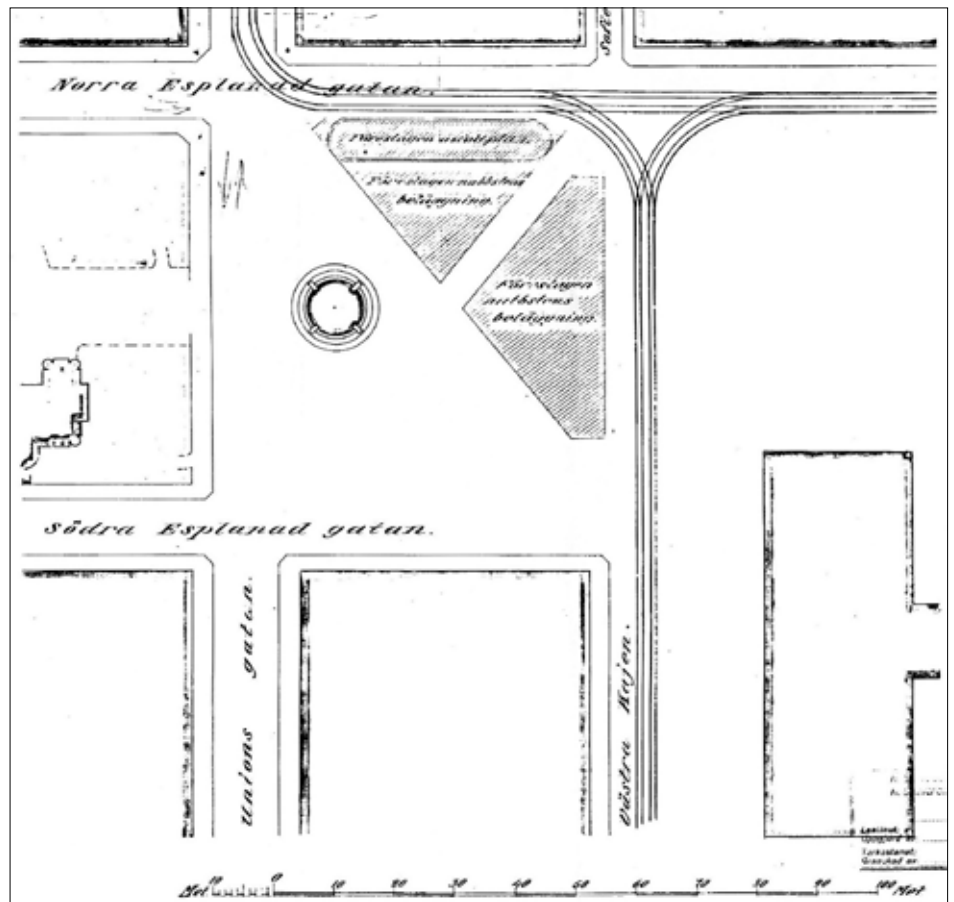
*Havis Amandan suihkulähteen sijoituksen ja ympäristön tutkielma vuodelta 1908.
HKR, KAO 1099*

Taideyhdistyksen johtokunta teki vuonna 1904 kaupunginvaltuustolle ehdotuksen, että kaupunki tilaisi Pariisissa työskentelevältä kuvanveistäjältä Ville Vallgrenilta ulkoilmaan sijoitettavan taideteoksen. Rahat saatiin Anniskeluyhtiön voittovaroista. Monumentaalinen, pronssinen suihkukaivo oli tarkoitus sijoittaa "johonkin pääkaupungin istutukseen". Vallgrenin ja Helsingin kaupungin välillä solmittiin 1906 sopimus, jonka mukaan Vallgren palkattiin tekemään suihkulähde, joka symbolisoi Helsingin kaupungin nousua ylös merestä ja sisälsi naishahmon. Rahatoimikamari oli pyytännyt mm. arkkitehti Eliel Saarisen asiantuntijaksi pohdittaessa vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja, joiksi ehdotettiin mm. Kappellespladadia ja Kauppatoria. Saariselta päätettiin jopa tilata alemman vesialtaan piirustukset (maaliskuussa 1907). Mitään Saarisen laatimia piirustuksia ei ole kuitenkaan löytynyt, ja tutkijoiden mukaan Saarinen oli tyytymätön valittuun sijoituspaikkaan. Suihkulähteen lopullisesta muotoilusta on kaikesta päätellen vastannut Ville Vallgren itse, avustajanaan arkkitehti ja taiteilija Uuno Alanko.

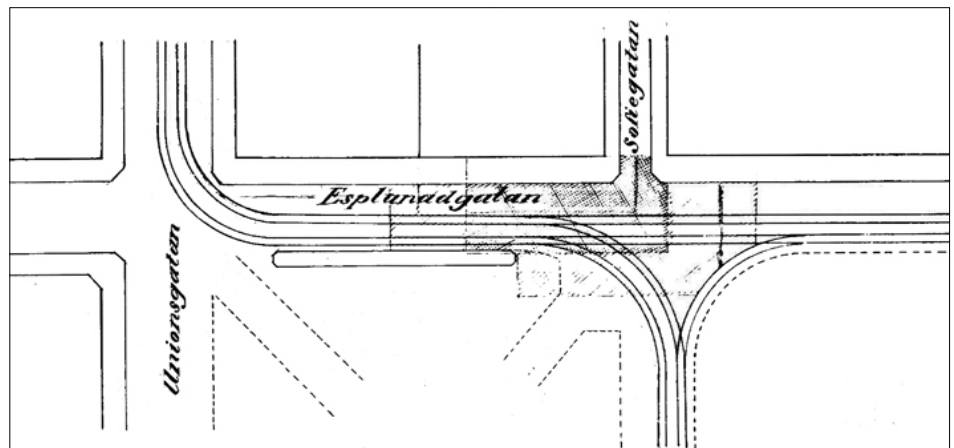
Suihkulähde, jonka halkaisija on noin kahdeksan metriä, koostuu Vehmaan Uhlun punaisesta graniitista tehdystä altaasta, johon liittyy yhdeksän pronssista hahmoa. Altaan reunoilla on neljä merileijonaa ja sen keskeltä kohoaa neljän kalan ympäröimä naishahmo, Havis Amand.

Kun suihkulähde oli päätetty sijoittaa Kauppatorin länsiosan läntiseen kolmioon, jouduttiin siirtämään torialueen yli diagonaalisesti kulkeva raitiolinja. Ympäröivän torialueen, raitelinjojen ja kiveyksen yksityiskoh-
tien suunnitelmat vuosilta 1908-1911 kuvaavat suihkulähteen ympäristön muotoutumista. Vuonna 1908 esitettyä neiliöaiheilla jäsenettyä kiveys-suunnitelmaa ei ole toteutettu. (Valto 1990, s.339; Jalava 2000; <http://www.taidemuseo.fi>; Rahatoimikamarin ptk 12.9.1907 § 16 ja 14.3.1907 § 39 HKA;)

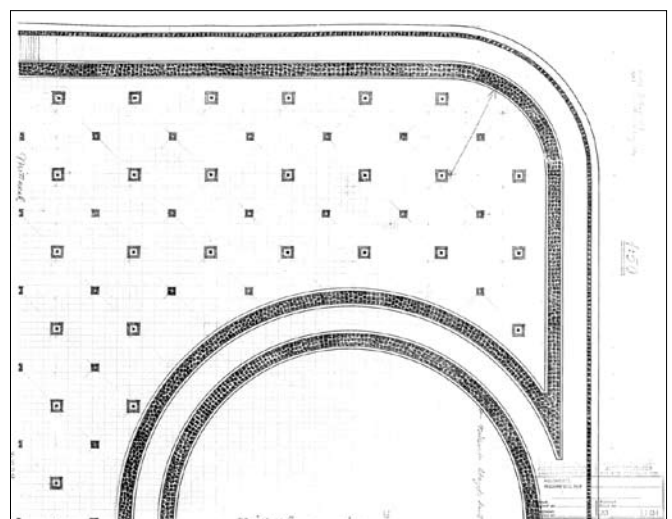
Kauppatorin länsiosan kiveys- ja pinnoitetyöt, ehdotus syyskuussa 1910. Kolmioalueille esitetään nupukiveystä, pohjoislaidalle raitiovaunupysäkin kaarevapäätteinen, asfaltilla päällystetty alue. HKR, KAO 1285. HKR arkisto



Raide- ja kiveystyön luonnos 1911. Aikaisemmin keskellä torin länsiosaa sijainnut raitiovaunupysäkki on siirtynyt Pohjoisesplanadille. HKR, KAO 1464. HKR arkisto



Suihkukaivon liittyvän kiveyksen toteutumaton detaljiluonnos on todennäköisesti vuodelta 1908. HKR, KAO 1101. HKR arkisto



Kauppatorin länsiosa 1900–1920



Kauppatori vuonna 1909. Taustalla Havis Amandan suihkulähde, jonka ympäristö on rauhoitettu torikaupan myyntikojuilta. Raitiokiskot risteävät Sofiankadun linjassa. Signe Brander. HKM



Edellisen valokuvan osasuurennos. Diagonaalit liikenneväylät on osoitettu torin kiveyksessä. Kauppatorin länsiosan pohjois- ja itäkolmioissa on edelleen mukulakiveyspäälyste.

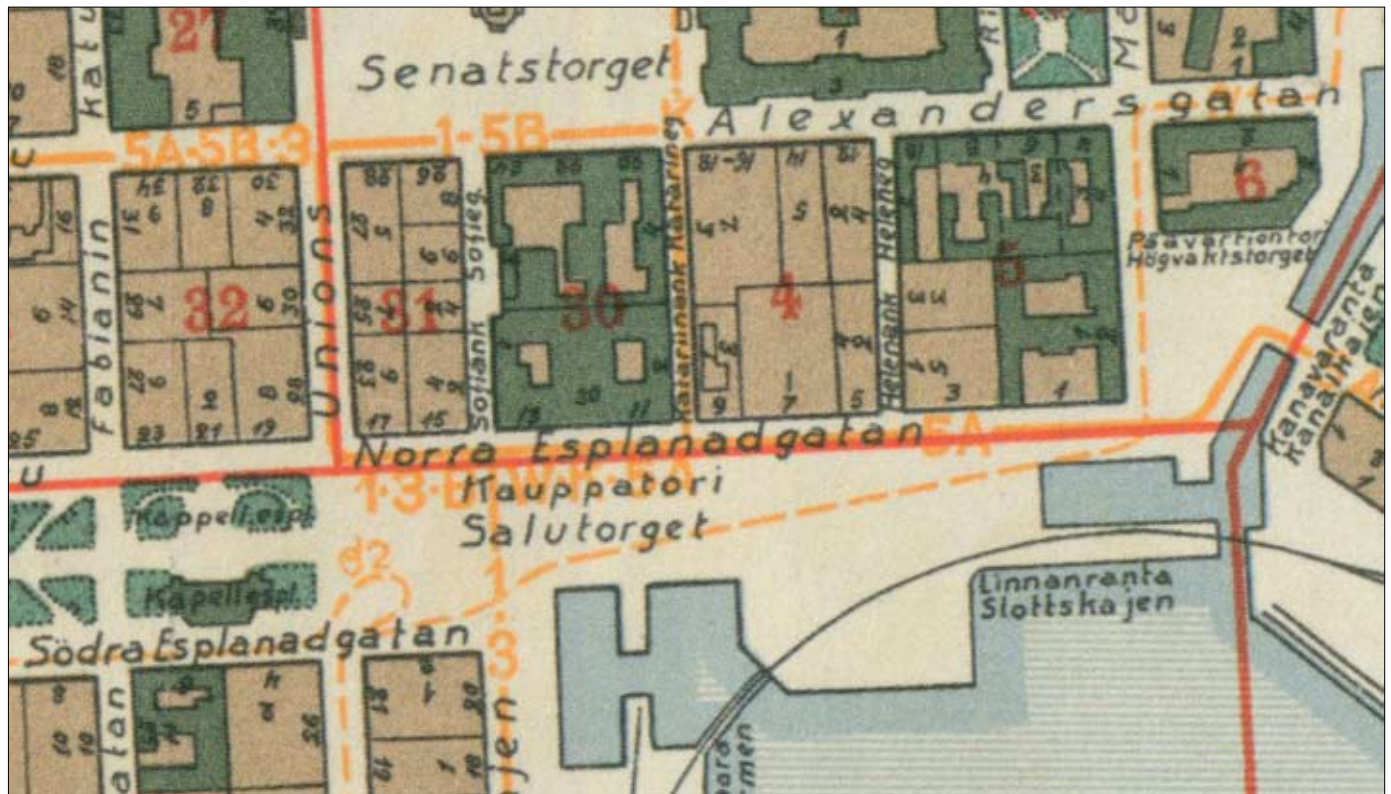


*Raitiovaunu ja taksiasema
noin vuonna 1906–1908. Rai-
tiolinja kulki viistosti aukion
poikki kunnes suihkulähteen
toteutus muutti tilanteen.
Harald Rosenberg. HKM.*



*Havis Amandan ympäristö 1908 tai
1909, Patsaan paljastus järjestettiin
20.9.1908. Patsasta ympäröivä allas
on veistetty Vehmaan punaisesta
graniitista. Torialueen länsi- ja
eteläkolmioissa on nupukivipintaa,
diagonaalikäytävien muotoilu on
poikkileikkaukseltaan kupera.
Tuntematon kuvaaja. HKM*

Kauppatori 1920-1945



Helsingin kartta 1930 (osa). Raitiolinjat on merkitty oranssilla. HKA

Vanhan keskustan erityisluonne historiallisena kaupunginosana alettiin tunnustaa 1920- ja 30-luvuilla. Asenteet muuttuivat ratkaisevasti säilyttämisen suuntaan ja kaupunki hankki 1930-luvulla haltuunsa kiinteistöjä, joiden korvaaminen suurilla uudisrakennuksilla oli suunnitteilla. Helsingin empirekeskusta sai yhä tunnistetumman aseman eräänä huomattavimpiin kuuluvista kulttuurimuistomerkeistä. (*Museovirasto 1977*)

Helsingin kaupunki oli lunastanut Seurahuoneen rakennuksen vuonna 1901 rakentaakseen tontille uuden kaupungintalon. Hotelli- ja ravintolatoiminta jatkui vanhoissa tiloissa aina vuoteen 1913 asti, kunnes uudisrakennus valmistui Helsingin Rautatieaseman läheisyyteen. Kaupungintalon uudisrakennushankkeen rauettua vanha Seurahuone muutettiin lopulta kaupungintaloksi, joka avattiin tammikuussa 1932.

Suomen itsenäistymisen jälkeen keisarinpalatsista tuli Presidentinlinna. Ruotsin valtio osti Elefantti-korttelissa sijaitsevan entisen Heidenstrauchin talon vuonna 1921 ja rakennus muutettiin Ruotsin

suurlähetystöksi arkkitehti Torben Grutin suunnitelmien mukaan.

Toinen Kauppatorin varren yksityinen rakennus, Standertskjöldin talo, siirtyi Suomen valtion haltuun. Siihen muuttivat Korkein oikeus ja Korkein hallinto-oikeus vuonna 1934.

1945

Vuonna 1945 Helsingissä on 339 000 asukasta.

Kauppatorin ja Senaatintorin ympäristössä yhä uusia tontteja muutetaan vi-rastokäyttöön. Asuminen on häviämässä alueelta. Kauppatori on vielä taloudellisesti merkittävä kaupankäyntipaikka, mutta muuten vähittäiskauppa on siirtymässä pois alueelta. Myös pienteollisuus on vähentynyt. Satama ei enää ole tavara-liikenteen keskus kuten 1900-luvun alus-sa vaan lähinnä lähiliikenteen käytössä.

KAUPPATORIN ALUEEN MUUTOKSET

Kauppatorin alue ei itsenäisyyden alkuaikoina kokenut suurempia asemakaavallisia muutoksia. Alueella tehtiin kuitenkin jatkuvasti liikenteen, kaupan, teknisen

kehityksen ja suunnittelunäkemyksen vaihteluiden edellyttämiä pienempiä muutos- ja korjaustöitä. Torin liikenteen parannuksia edustivat mm. uudet jalan-kulkusillat.

Kiristynyt elintarvikelainsäädäntö aiheutti myyntiartikkelien karsiutumista torikaupasta. Esimerkiksi vuonna 1923 päätettiin irtisanoa Kauppatorin rihkama-kauppiaat. Vuonna 1934 päätettiin Sata-makapteenin esityksestä että niin Kolera-altaan sisäallas kuin ulkoallaskin varataan ahtauden vuoksi kokonaisuudessaan saaristolaisveneiden myyntipaikoiksi.

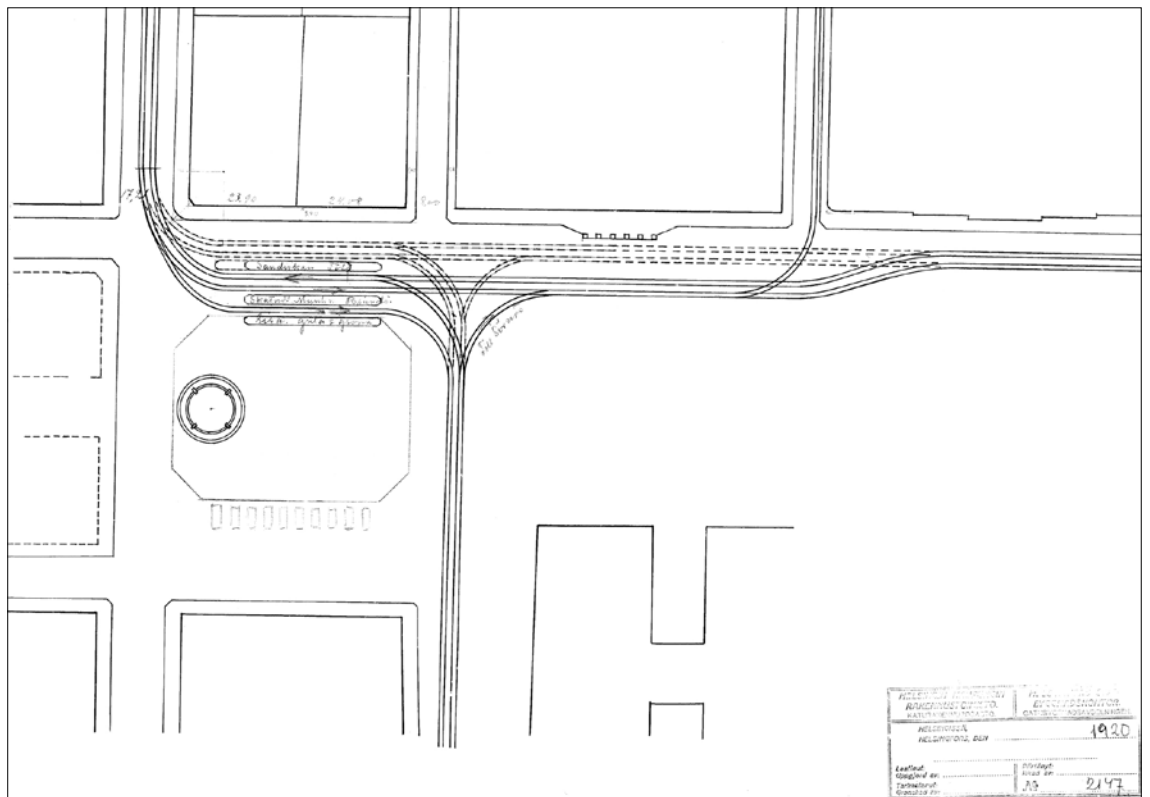
(*Björkman 1986, HKPA*)

KAUPPATORIN LÄNSIOSAN MUUTOS-SUUNNITELMIA

Kasvaneen liikenteen aiheuttama selkeämpien liikennejärjestelyjen tarve ilmenee muutossuunnitelmissa, jotka koskivat mm. Kauppatorin länsiosan raitelinjoja ja pysäkkilaitureita (1920), Havis Amandan viereen sijoitettavia autopaikkoja, Eteläesplanadin linja-autopysäkkiä (1929) ja lopulta länsiosan kokonaisvaltaista uudistamista (1941).



Kauppatorin länsiosa 1920-luvun alkupuolella. Myyntikojut ovat keskittyneet itäiseen kolmioon. Havis Amandalle on muodostettu rauhoitettu reviiri. Raitioliikenteen pysäkit ovat keskittyneet Pohjoisesplanadin puolelle. Rafael Roos. HKM



Raitiolinjojen ja pysäkkien muutossuunnitelma 1920. Eri linjoja varten on suunniteltu kolme vierekkäistä pysäkkilaituria. Torilta on yhteydet Hietalahteen, Töölöön, Munkkiniemeen, Kulosaareen, Eiraan ja Sörnäisiin. HKR, KAO 2147. Suunnitelmaan liittyvät piirustukset Vaihtoehto I, Vaihtoehto II. HKR arkisto, KAO 2145, KAO 2146

Kauppatori 1920–1945



Katujen toteutuneet päällysteet v. 1927 kartassa (osa). Punainen esitteet nupukiveä, vihreä kenttäkiveä. HKR katurakennusosasto 1927. HKA/Ao

KAUPPATORIN PÄÄLLYSTEET 1927-1928

Katurakennusosaston vuonna 1927 tekemä katujen päällystyskartta osoittaa mm. että vuoden 1911 kiveyssuunnitelma (ks. s. 69) on suurelta osin toteutunut. Keisarinluodonlaiturin länsipuoli, Läntisen Rantakadun ja satamaradan väliset sektorit, Kolera-altaan laiturit ja Linnanaltaan pohjoinen laiturivarsi eivät vielä ole nupukivisiä, mutta loput Kauppatorin alueesta on. (Björkman 1986, HKPA)

Vuoden 1928 katutilastojen mukaan Kauppatorin päällyste on nupukiveä

16202 m² ja mukulakiveä, makadamia yms. 3242 m².

TORIALUEEN PINTAPROFIILIN MUUTOKSET JA PÄÄLLYSTEET

Ilsenäisyyden aikana torialueen kiveämisessä lisääntyivät korokkeet, jotka eriyttivät katu- ja toritilaa toisistaan voimakkaammin kuin aiemmat kiveykseen ladotut matalat sadevesikourut. Pääasiallisena syynä tähän lienee kasvaneen liikenteen aiheuttama selkeämpien liikennejärjestelyjen tarve. Näin päätettiin

vuonna 1941 tehdä Unioninkadun ja Ete-lärannan välisestä torialueesta korotettu alue, leventää Pohjoisesplanadin pohjoista jalkakäytävää ja vastaavasti ajorataa sekä varustaa katu pienellä liikennekorokkeella. Lisäksi vaarallisimmat liikennekulmaukset päätettiin varustaa suojakaiteella. Pari vuotta myöhemmin Kolera-altaan jalkakäytävä varusteltiin noin 160 metrin pituudelta 20 cm:n korkuisella reunakivellä. (Björkman 1986).

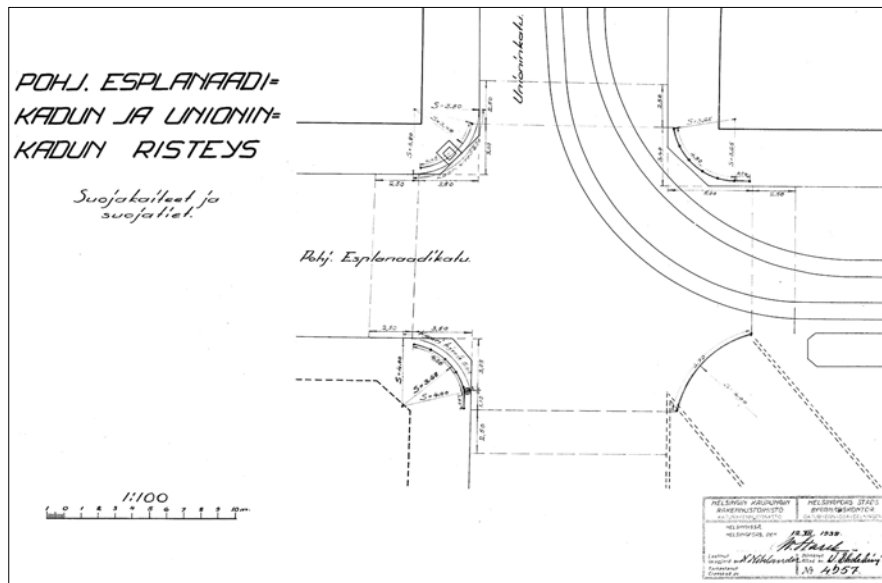


Kauppatorin panoraama Havis Amandan suunnalta. Yhtenäisen nupukiveyspinnan uusia yksityiskohtia ovat pysäköintimerkinnot. Tulevia muutoksia ennustaa uusi kadunkaluste, oikealla oleva liikennemerkki. Erkki Mikkola 1935–1937. HKM

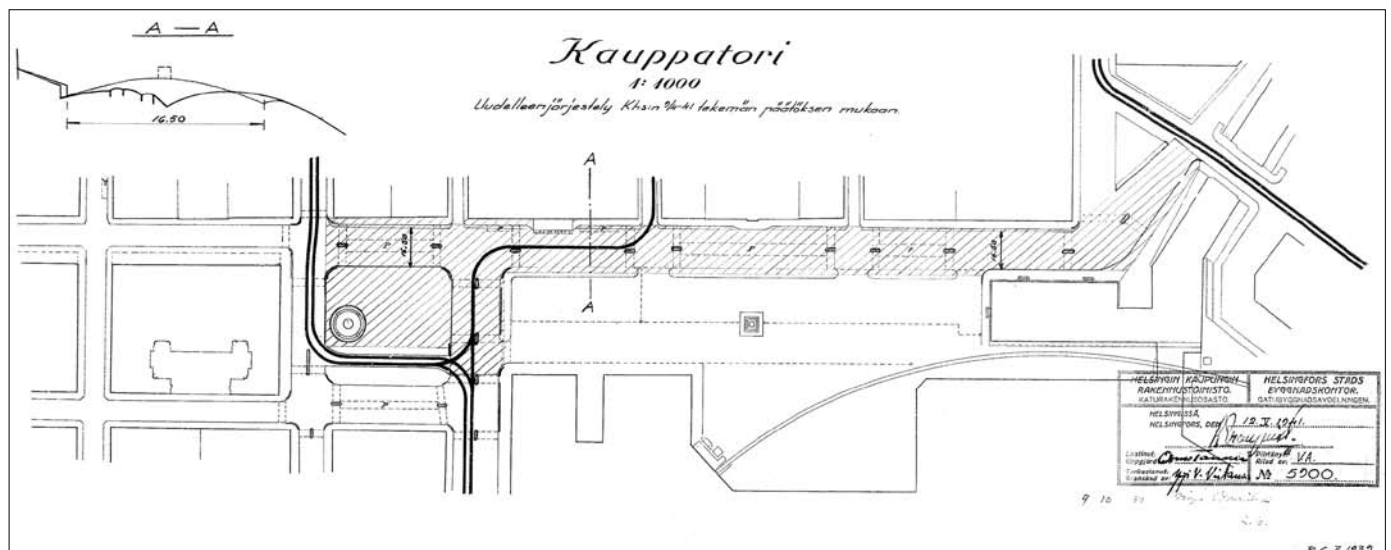


Kauppatorin länsiosa 1930-luvulla. Yläviistosta, Havis Amanda, raitiovaunu oikealla. A. Pietinen Oy

Kauppatori 1920–1945 suunnitelmia



Pohjoisesplanadin ja Unioninkadun risteys. Suojakaiteet ja -tiet 12.7.1938. HKR, KAO 4957. HKR arkisto



Kauppatorin uudelleenjärjestely Khs:n 9/4-41 tekemän päätöksen mukaan. Kivettävä alue on merkitty viivarasterilla. Torialueen pinta on esitetty raitiolinjojen ja ajoväylien rajaamaksi saarekkeeksi. Suihkulähte asetuu laajemman, reunakivien rajaaman neliömäisen alueen itä-länsisuuntaiseen keskiakseliin. Asemakaavakonttori 24.2.1941, HKR 7.3.1941. HKR, KAO 5900. HKR arkisto

KAUPPATORIA KOSKEVAT TOTEUTUMATTOMAT SUUNNITELMAT 1918-1940

Tutkija Sten Björkman on selvityksessään tarkastellut Kauppatorin aluetta koskevia, toteutumatta jääneitä ehdotuksia, päätöksiä ja suunnitelmia. Seuraavassa käsitellään lyhyesti muutamia keskeisiä suunnitelmia.

Vuonna 1920 valmistuneessa Suur-Helsingin asemakaavaehdotuksessa on Linnanaltaan eteen, Esplanadin keskiakselille, varattu tila suhteellisen suurelle julkiselle rakennukselle. Muilta osin ehdotus on alueen säilyttävä.

Vuoden 1932 Helsingin kaupungin keskiosien yleisasemakaavaehdotus ku-

vastaa tehokkaaseen satamarakentamiseen pyrkivää linjaa. Ehdotuksessa on koko Kauppatorin alueen rantalinja merkitty suoraksi, eli kaikki satama-altaat on ehdotettu täytettäväksi.

Pyrkimys tehokkaaseen rakentamiseen oli selvästi vastakkain säilyttävän linjan kanssa Kauppatorin alueella. Pohjoisesplanadin rakennusrivistön suhteellisen yhtenäinen rakennuskorkeus uhkasi romuttua parin Elefantin kortteliin suunnitellun korkeudeltaan kaksinkertaisen rakennuksen takia. Nämä ajalle tyypilliset suunnitelmat olisivat täysin muuttaneet

koko alueen luonteen. Kaupunki joutui lopulta, suunnitelmat estääkseen ja hävittään asian oikeudessa, lunastamaan rakentamattomat lisäkerrokset omistajilta.

Toisenlaista muutoshalua edusti P.E. Blomstedt, joka käsiteli kaupunkirakentamisen ongelmia 1930-luvun artikkeleissaan. Hänen vuodelta 1935 olevassa Töölönlahdesta Eteläsatamaan ulottuvassa puistovyöhyke-ehdotuksessaan Esplanadin vihreä vyöhyke jatkuu Pohjoisesplanadin puurvistönä aina Katajanokan kanavalle asti, josta katu jatkuu sillan yli suoraan Katajanokalle. (Björkman 1986)



Pohjoisesplanadi v. 1939. A. Pietikäinen Oy. HKM



1930-luvun valokuva kertoo Helsingin kesälle ominaisesta vilkkaasta torielämästä. Kolera-altaan länsipuolella on nupukiveystä. Tuntematon kuvaaja. HKM

Kauppatorin alueen muutokset 1945–1960



Havis Amandan ympäristö 1950-luvulla. Näkymä on kuvattu iltapäivällä torikaupan päätyttyä. Yksityiskohdat kielivät lisääntyvästä henkilöautoliikenteestä; kaduille on merkitty suojateitä, kadunvarsipysäköinnille on merkitty paikkoja, kadunkulmien jalkakäytäviä on pyöristetty autojen kääntösäteiden mukaan ja teräsputkikaiteita on ilmestynyt kadunkulmiin ja pysäkeille. Unioninkadun ja Sofiankadun jatkeen rajaaman torialueen pintaprofiili on muuttunut verrattuna 1930-luvun tilanteeseen (kuva s. 69): torin pinta on korotettu reunakivien rajaamaksi saarekkeeksi noudattaen 1940-luvun alun suunnitelmia (s. 70). Saareke on kulmiltaan pyöristetty suora-kaide, jonka eteläreunalla kulkevat rinnakkaiset raitiolinjat. Yhdistetyt valaisin- ja johdinpylväät on toteutettu siroista teräsprofileista. Valokuva Heikki Havas. HKM

TORIMYYNNIN JÄRJESTELYT

1950-luvulla torikauppa alkaa rajautua suunnilleen nykyisiin muotoihinsa, vaikka myyntipaikkojen lukumäärä ja keskinäistä sijoittelua sen jälkeen on useasti muuteltukin. Torikaupan ulkonäön kannalta tärkeä päätös tehtiin 26.11.1957: torimyyntipöytien katoskankaiden väriin oli vastedes oltava oranssinpunainen. Värisävyn oli oltava sama kuin Kaupungintalon markiisien ja uuteen väriin olisi siirryttävä sitä mukaa kun vanhat, usein vihreät tai raidalliset kankaat poistuvat käytöstä.

Vuonna 1954 päätettiin rajoittaa veneiden oleskeluoikeutta Kolera-altaassa vain toriaikaan. Vironaltaassa ei saanut harjoittaa myyntiä eikä pitää venettä yöllä,

ellei veneelle ollut osoitettu pysyvää paikkaa. Viisikymmentäluvun kuluessa Kauppatorin alueen laiturit korjattiin huomattavin osin. (Björkman 1986, HKPA)

TOTEUTUMATTOMAT SUUNNITELMAT 1940-1960-LUVULLE

Tutkija Sten Björkman on käsitellyt tässä esitettäviä, Kauppatorin kannalta keskeisiä, toteuttamattomia suunnitelmia.

Yrjö Lindegrenin ja Erik Kråkströmin vuonna 1954 jätetyssä keskusta-alueen yleiskaavaehdotuksessa Kauppatorin alueelle on esitetty huomattavia muutoksia: Katajanokan kanava, Linnanallas, Kolera-altaan sisempi allas ja Vironallas täytetään, Pohjoisesplanadin ja Etelärannan asema pääliikenneväylinä korostuu.

Suunnitelmat heijastivat vuonna 1950 asetetun keskustan asemakaavakomitean ajatuksia.

Vielä ainakin vuonna 1956 näitä suunnitelmia oltiin toteuttamassa. Tällöin kaupunginhallitus ilmoitti, että suunnitelmia Kauppatori–Pohjoisranta–Pitkäsilta-liikenneväylästä saadaan valmiiksi saman vuonna, minkä jälkeen voidaan välittömästi ryhtyä Katajanokan kanavan täyttöihin. Käytännön toimiin ei kuitenkaan päästy. (Björkman 1986)

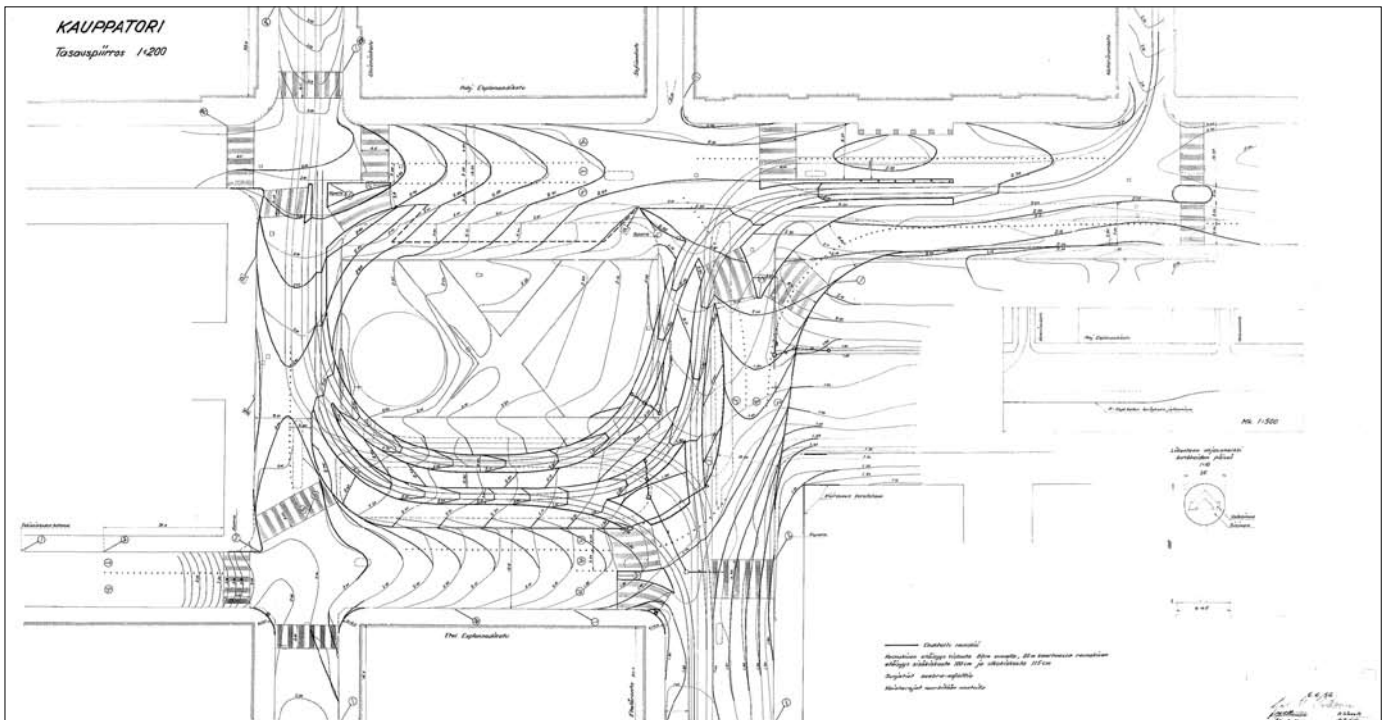
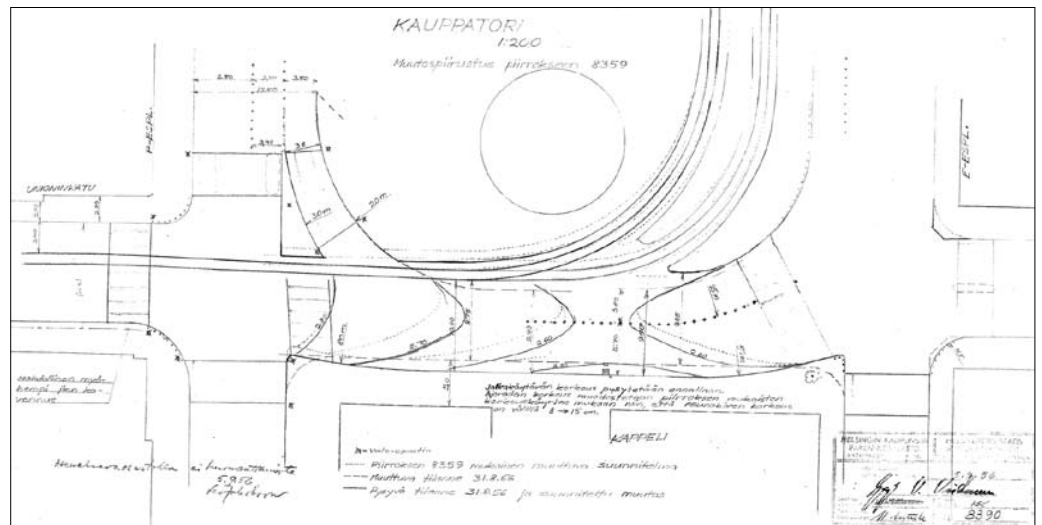
Alvar Aallon laatima Katajanokan seudun liikennejärjestelysuunnitelma vuodelta 1960 edellytti myös suhteellisen raskasta läpikulkuliikennettä Kauppatorin alueelle. Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, jonka kaupunki oli ti-

lannut Wilbur Smith & Associates-toimistolta ja insinööritoimisto Pertti Polviselta, valmistui 1968. Sen sisältämä ehdotus keskustan tie- ja katuverkoksi edusti pitkälle vietä teknokraattista suunnittelua. Suunnitelma kosketi vain välillisesti Kauppatorin aluetta, mutta sen herättämästä keskustelusta muodostui vedenjakaja keskustan kaupunkisuunnittelussa. Säilyttävät näkökohdat alkoivat sen jälkeen saada enemmän sijaa. Tosin Kauppatorin alueelle suuntautuva voimakas liikennepaine heijastui vielä esimerkiksi vuonna 1970 valmistuneissa Niemen rakennenvaihtoehtot-suunnitelmissa raskaina liikennevaihtoehtoina. (Björkman 1986, HKPA)

Nupukivi, graniittireunakivi ja jalkakäytävän asfaltti – siinä empirekeskustan tyypilliset kadunpäälysteet vielä 1950–1960-luvuilla. Pohjoisesplanadi ja Kaupungintalo vuonna 1950. Eino Heinonen. HKM



Unioninkadun järjestelysuunnitelma 5.9.1956. Piirroksen pohjoinen on vasemmalla. Muutos piirustukseen 8359. HKR, KAO 8390. HKR arkisto



Kauppatorin tasauspääpiirros 6.6.1956. Suunnitelmaan sisältyy raitiokiskojen muutoksia ja rajaamista reunakivien avulla. Uudet järjestelyt rinnakkaisine pysäkkeineen vievät osan Havis Amandan revieristä, kun uusien kiskojen kaaret asettuvat lähelle suihkulähteen jalustaa. Liikenneturvallisuuden sanelemien uusien suojateiden päälysteenä on ns. seebra-asfaltti. Katualueelle on sijoitettu turvasaarekkeita. HKR, KAO 8359. HKR arkisto

Kauppatori vuonna 1958



Kauppatorin länsipää vuonna 1958, osa panoraamaa varten kuvattua sarjaa. Vuoden 1956 suunnitelma on toteutettu (s. 73). Unioninkadulla on enää yksi kiskopari, mutta torialueen uudet linjajärjestelyt ovat syöneet osan Havis Amandan hallitsemasta toripinnasta. Ehjän, reunakivien rajaaman pinnan sijasta alue on pirstoutumassa, jakautuen kapeiksi korokkeiksi ja erimuotoisiksi turvasaarekkeiksi. Suojateiden ja varoitusmerkkien graafinen ilme luo uuden elementin katukuvaan. Uusien, huomiota herättävien pyöreiden valaisin- ja johdinpylväiden varsia on muotoiltu ylöspäin kapeneviksi. Volker von Bonin. HKM



Näkymä Kauppatorille vuonna 1958, osa panoraamaa varten kuvattua sarjaa. Volker von Bonin

Kauppatori 1990—2010

KAUPPATORI, PYÖRÄTIEJÄRJESTELY

Toteutussuunnittelu HKR 1993.

Pyöräteiden sovittamisen yhteydessä ajoratojen geometria muutettiin suora- ja kaarteissa: risteysten kaarteita pienennettiin. Pohjois-eteläsuuntainen pysäkkikoroke siirtyi n. 4-5 m länteen ja siihen liittyvät raiteet linjattiin uudelleen. Suojateiden välikorokkeita laajennettiin erityisesti Etelärannan jatkeen ja Pohjoisesplanadin risteyksessä.

Hankkeen puitteissa uudistettiin myös päällysteitä sekä kadunkalusteita kuten pollarit ja kaiteet. Suojatiet kivettiin mustalla ja valkoisella graniitilla.



1



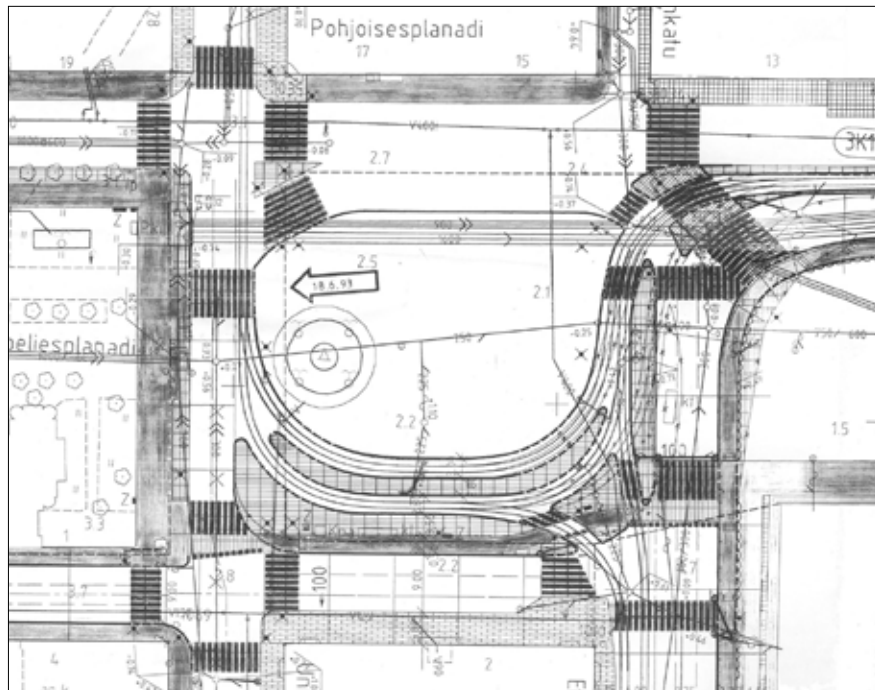
2



3



4



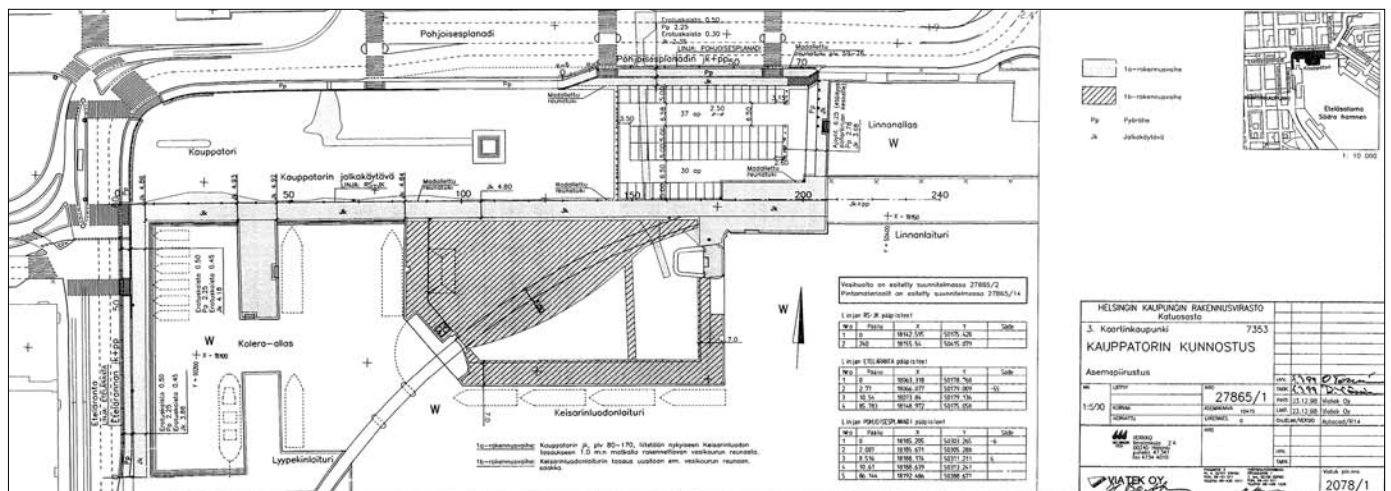
KAUPPATORIN KUNNOSTUS

Toteutussuunnittelu Viatek Oy, 1998-1999

Etelärannan ja Pohjoisesplanadin rajaamaa torialuetta koskeva hanke käsitti mm. jalkakäytävän tasausten Kolera-altaan länsisivulla ja torialueen eteläreunalla. Varsinaisella torialueella tehtiin vähäiset painumien ja asennusreittien tasaus- ja paikkaustyöt; vanha nupukiveys säilyi ennallaan. Myyntikojujen paikat merkittiin metallinastoilla. Torin toimintoja palvelevat vesi-, viemäri- ja sähköjärjestelmät korjattiin. Keisarinluodonlaiturille suunniteltiin kuviokiveys puretun satamaradan kiskojen paikalle.

Pyöräteiden ja ajoratojen muutosten suunnitelma (osa). Asemapiirustus 1993.

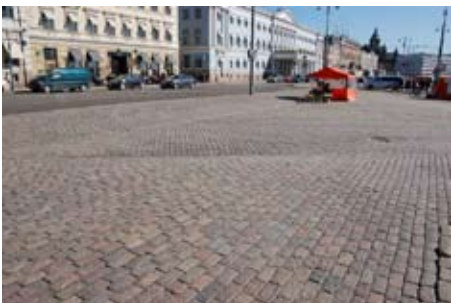
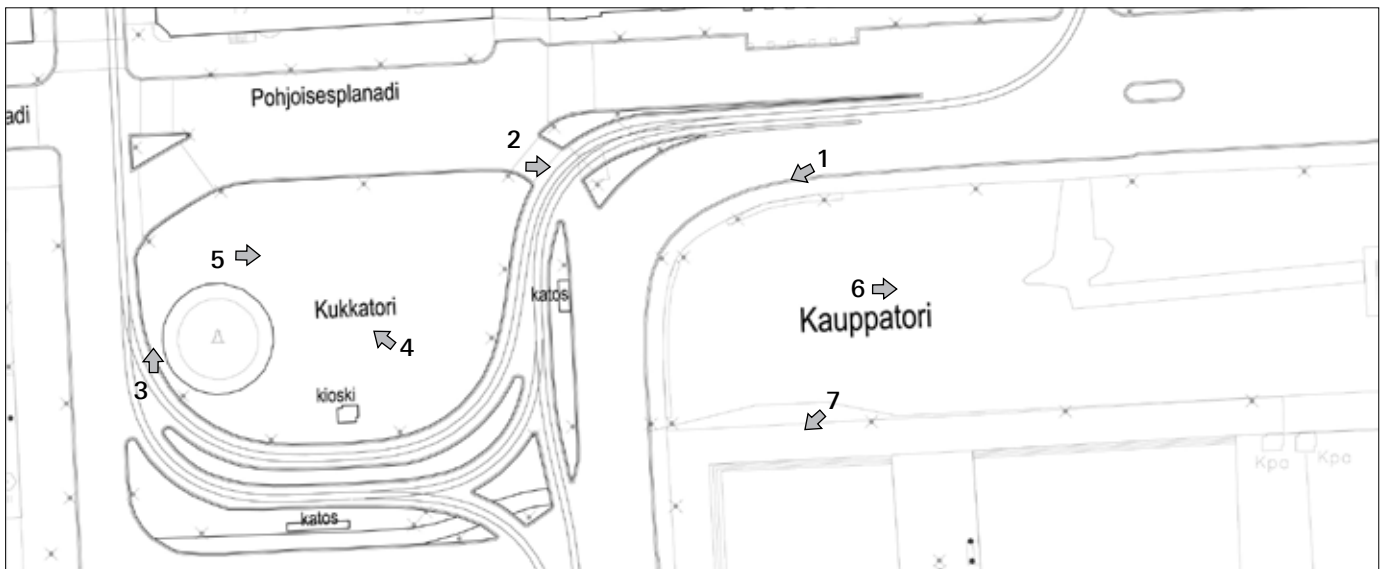
HKR, KAO 26609/2. HKR arkisto



Kauppatorin kunnostus. Asemapiirustus. Viatek Oy, 1999. HKR, KAO 27865/1. HKR arkisto



Näkymä Kauppatorille Kaupungintalon parvekkeelta. Kuva Kari Hakli 2010



5



6



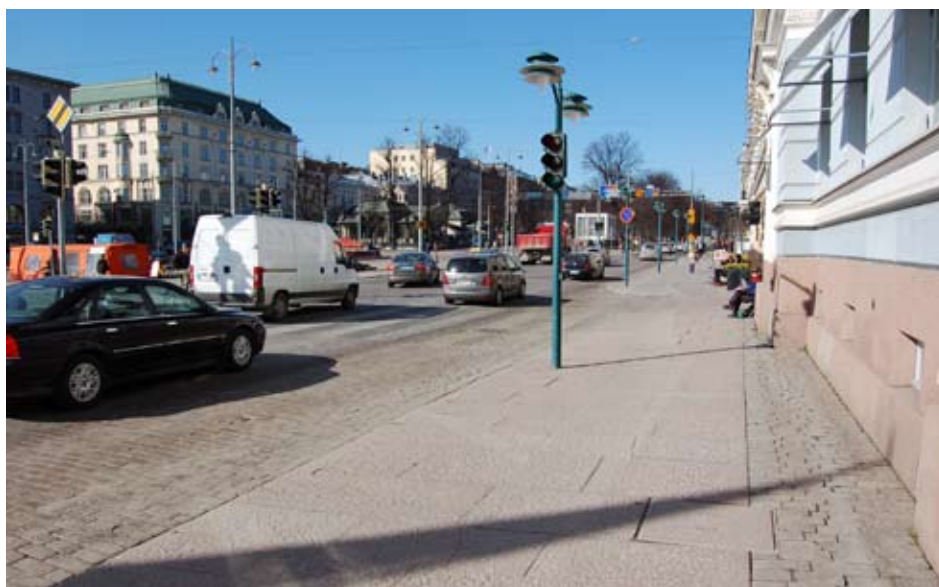
7

Pohjoisesplanadin jalkakäytävän nykytilanne



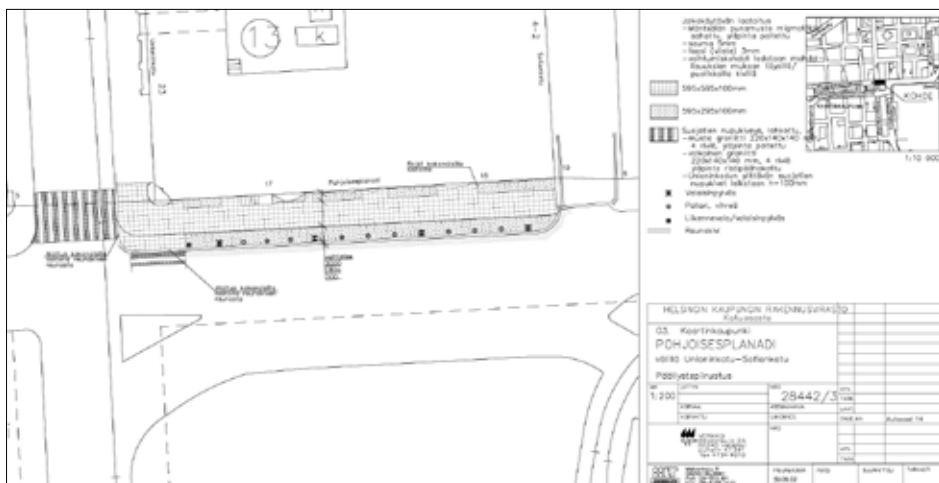
1

Pohjoisesplanadin nupukivellä päällystetty katualue, oikealla Kauppatorin reunakiveys. Kuva Kari Hakli 2010



2

Kaupungintalon jalkakäytävä on toteutettu kaupungintalon korjaustyön yhteydessä. Professori Aarno Ruusuvuori luonnosteli 1980-luvulla koko korttelin jalkakäytävälle erikokoisten, massiivisten graniittilaattojen muodostamaa mosaiikkia.



Vuonna 2002 laaditun suunnitelman mukaan jalkakäytävän uusi pinta muodostuu seuraavista elementeistä: jalkakäytävän laatoitus, Mäntsälän punamusta migmamiitti, sahattu, yläpinta poltettu. Laattakoot pääosin 595x595x100 mm. Nupukiven koko on 220x140x140 mm. Suojatien nupukiveys, lohkottu: musta graniitti, yläpinta poltettu; valkoinen graniitti, yläpinta ristipäähakattu. Unioninkadun ylittävän suojatien nupukivet leikatut. 28231/13 Pohjoisesplanadi välillä Unioninkatu–Sofiankatu. Päällystepiirustus HKR, KAO LT-Konsultit. HKR/KPO. Piirustuksen ulkoasu on muokattu julkaisua varten.

Pohjoisesplanadi 15–17 muutossuunnitelma v. 2002. Jalkakäytävä välillä Unioninkatu–Sofiankatu on toteutettu osana koko kadun jalkakäytävien uudistusta (osakuva 3).



3



4



5



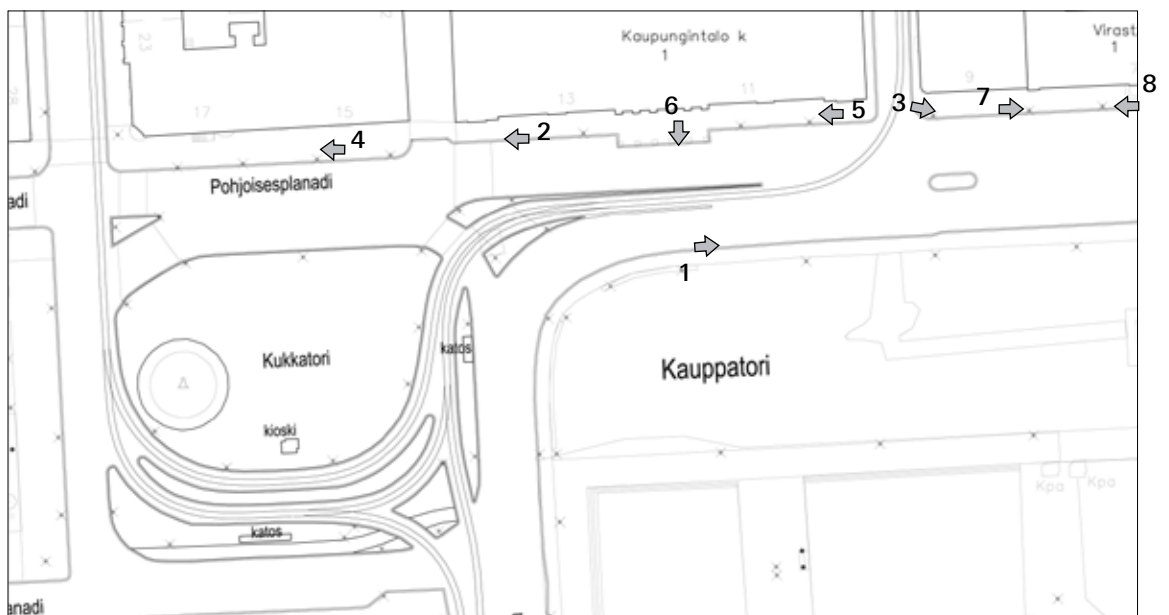
6



7



8



Unioninkatu, Sofiankatu, Katariinankatu ja Helenankatu

Katupäälysteiden aikakerrostumat



Tulipalon jälkeen Anders Kocke laati Helsingille uuden, vanhaa asemakaavaa myötäilevän asemakaavan 1810 (osa). Plan Ritning öfver Helsingfors Stad. KA

1600-LUVULTA PERIITYVÄT KATULINJAT

Helsingin nykyisessä asemakaavassa on joitakin 1600-luvulta periytyviä katulinjauksia. Niitä noudattavien katujen leveydessä on tapahtunut muutoksia. Aleksanterinkatu noudattaa 1600-luvun linjausta Fabianinkadulta Mariankadulle saakka. Tällä alueella Aleksanterinkadun eteläpuolella olevien pitkittäiskatujen, Unioninkadun, Sofiankadun, Katariinankadun ja Helenankadun osuudet seuraavat myös 1600-luvun linjausta. (Mökkönen 2002)

KATUPÄÄLYSTEIDEN TEKNIIKAN VAIHEITA Mukulakiviä ja graniittilaattoja

Helsingissä käytettiin 1700-luvun lopulta 1890-luvun alkuun lähes yksinomaan mukulakiveä katupäälysteenä. 1890-luvulla oli Helsingissä jo 35 km mukulakivettyä katua ja yhteensä noin 10 km sepeli – tai sorapäälysteistä katua. (Sundman 2001, 179–187, Teollisuuslehti 1895, s. 155)

Jalkakäytävien päällystämiseen alettiin 1870-luvulla yhä enenevässä määrin käyttää kivilaattoja, ts. järeitä graniittipaasia. Suurilla, tasaisilla kivilaatoilla oli jo edellisellä vuosikymmenellä päällystetty tärkeimmät jalkakäytävät. Jalkakäytävän reuna oli muotoiltu luiskaksi ja päällystetty mukulakivillä.

Tontinomistajien velvollisuutena oli vanhastaan ylläpitää katualuetta ja jalkakäytäviä tiettyyn etäisyyteen tontinrajasta. Kun vuonna 1873 annettu asetetus kaupunkien kunnallishallinnosta merkittävästi muutti kaupunkien hallintoa, heräsi myös keskustelua siitä pitäisikö siirtää tontinomistajien ylläpitovelvollisuus kaupungin hoidettavaksi. Asiaa selvittäneen valiokunnan mukaan velvollisuus kuului edelleen tontinomistajille, mutta valiokunta piti kuitenkin perusteltuna, että katujen rakentaminen siirtyisi kaupungin tehtäväksi yhtenäisyyden ja paremman laadun saavuttamiseksi. Vuonna 1889 rakennusjärjestyksen muutoksesta käydyssä keskustelussa mainittiin että

velvoite katujen osalta ulottui kadun puoleenväliin ja torien ja aukoiden osalta 7,5 metrin etäisyyteen tontinrajasta.

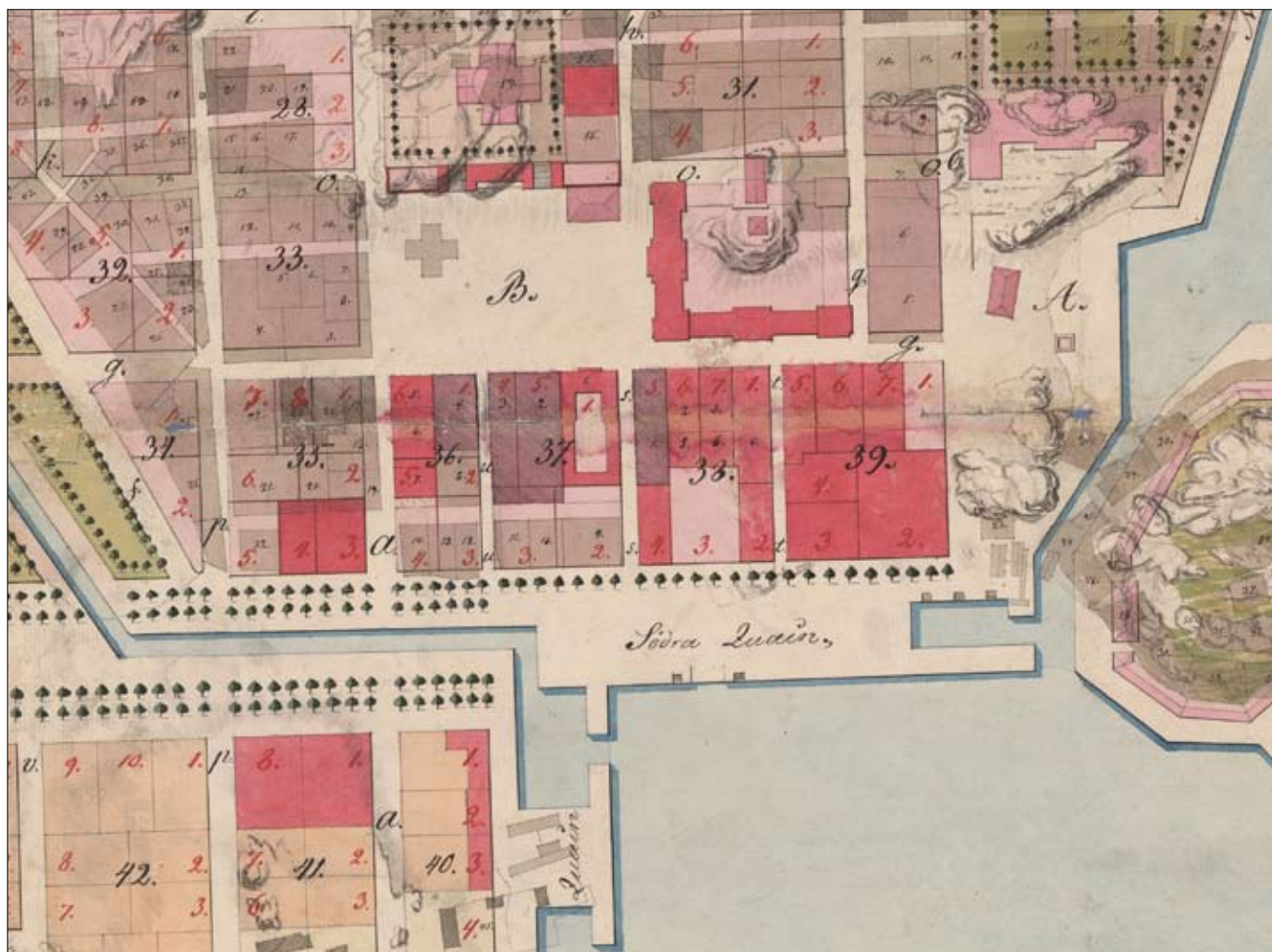
Kaupungin rakennuskonttorin valio-kunta toimitti vuonna 1887 laskelmia eri katu- ja jalkakäytäväpäälysteiden rakennuskustannuksista. Kustannuksia oli laskettu seuraavien päälysteiden osalta: katualueen mukulakiveys, jalkakäytävän päälyste nupukivestä, Räävelin kalkkivilaatasta, graniittilaatasta tai asfaltista.

Jalkakäytävien 1. luokkaan kuuluivat graniitti tai asfaltti, 2. luokkaan nupukivi tai räävelinkivi. (*Helsingfors Dagblad* no 336 10.12.1887)

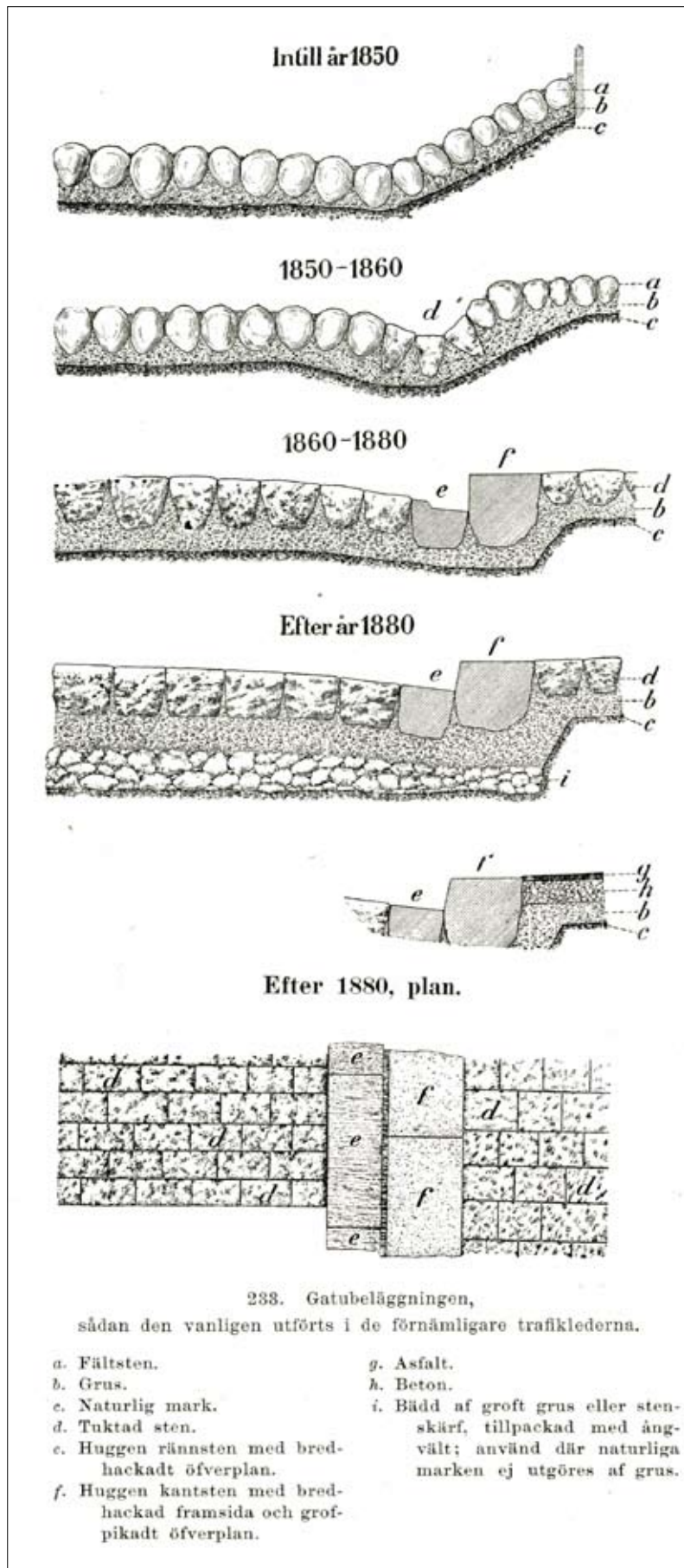
Nupukiveystä ja asfalttia

1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa asfaltilla päälystetty, graniittireunakivellä rajattu jalkakäytävä ja nupukivellä kivetty katu alkoivat muodostua tyypilliseksi yhdistelmäksi Helsingissä.

Unioninkatua kivetttiin nupukivillä Kauppatorin ja Senaatintorin välisellä osuudella kesällä 1887 (omläggas av tuktad sten). Kivet tuotiin Hangosta ja urakoitsijana oli Aktiebolaget Granit. Tukholmasta oli pestattu työmestari ja neljä kokenutta työmiestä. Talonomistajat, mm. Nordiska banken, kauppaneuvos Stockmann, apteekkari Osberg ja kirja-kauppias Edlund kustansivat itse kiveystyön. Rahatoimikamarin tekemä esi-



A. F. Granstedtin piirtämässä kartassa vuodelta 1823 on esitetty sekä säilyneet vanhat korttelit ja kadut, että uusi asemakaava (osa). Plan Charta öfver Helsingfors Stad utvisande så väl dess ännu varande gamla Qvarter odh Gator, som äfven den nya af Hans Kejsersliga Majestät i nåder Approberade Reglering. Copierad den 14 junii 1823 af A. F. Granstedt. KA



Tukholman tyypillisiä katuleikkauksia 1850-luvulta 1880-luvulle Otto Frömanin mukaan. Julkaistu kirjassa *Stockholm Sveriges hufvudstad* vuonna 1897.

tys vuodelta 1889 Pohjoisesplanadin kaupungin kuuluvan osuuden kiveämiseksi nupukivillä joutui odottamaan kaupunginvaltuuston hyväksyntää seuraavaan vuoteen. 1890 tehtiin kaupungin kustantama nupukiveyskoe Pohjois-Esplanadilla Unioninkadun ja Fabianinkadun välisellä katuosuudella. (*Helsingfors Dagblad* 23.06.1887 no 167; BHSKF 1889, s. 30)

Vuonna 1889 kaupungininsinööri kävi Tukholmassa hankkimassa tietoa siellä käytetyistä nupukiven valmistus- ja päällystystavoista ja hänen välityksellään kaupungin katu- ja viemäritoimen johtaja, insinööri Otto Fröman toimitti kiveyksiä koskevan yksityiskohtaisen selvityksen rakennuskonttorin käyttöön. Tämän pohjalta rahatoimikamari antoi Maistraatin tehtäväksi ohjeistaa yksityisiä tontinomistajia jalkakäytävien ja ajoratojen päällysteiden rakentamisessa. Helsingissä nykypäiviin asti käytetyt kivimallit noudattavat melko tarkasti Tukholman esikuvia. Lisää tyypillisiä tukholmalaisia katuleikkauksia ja päällystetyyppejä esiteltiin Tukholman kaupunginvaltuuston vuonna 1897 julkaisemassa teoksessa *Stockholm Sveriges hufvudstad*. Frömanin kirjoittamaan artikkeliin liittyi Tukholman koko kaupunkialuetta esittävä kartta-aukeama, jossa katupäällysteiden päällystetyyppien kehitys 1871-1896 oli esitetty havainnollisin värein. Vastaavia karttaesityksiä julkaistiin myöhemmin Helsingissä ainakin 1911 ja 1927. (BHSK 1889, s. 103; Rahatoimikamarin ptk 8.2.1889 § 16 HKA; Fröman 1897, 247-286)

1880-luvulla aloitettiin jalkakäytävien asfaltointi. Teknikern-lehdessä julkaistussa artikkelissa insinööri Richard Hindström kirjoitti että ensimmäinen asfalttityö oli suoritettu Suomessa vuonna 1870, kun kenraalikuvernöörin rakennuksen tällin lattia oli päällystetty kivihiilitervasta tislattulla keinoasfaltilla. Luonnollisen asfaltin käyttöönotto Ruotsissa vuonna 1876 johti kaksi vuotta myöhemmin suoritettuihin jalkakäytävien päällystekokeiluihin Turussa ja Helsingissä. Kirjoittajan mukaan asfaltti oli yleistynyt jalkakäytävien päällysteenä varsinkin kuluneen viiden vuoden aikana, ja Helsingissä oli jo 10 km asfalttipäällysteistä jalkakäytävää. (Hindström 1892, 49-50; Sundman 2001)

Maaliskuussa 1900 kaupungininsinööri Gabriel Idström esitelmöi insinöörilubinsa (Ingeniörsklubben) kokouksessa katujen päällysteistä. Avainkäsitteitä ovat Idströmin mukaan tekniikka, hygienia ja talous. Hän arvioi eri päällystetyyppejä, mm. graniittia, asfalttia, valuasfalttia, puupölkkyä, makadamia, keramiittia ja tiiltä.

Graniittipäällysteitä ovat mukulakivi ja muotoiltu nupukivi, jonka parhaat mitat ajoratojen päällysteenä ovat: pituus 18-25 cm, leveys 10-12,5 cm, ja korkeus 18-20 cm. Kulutuspinnan tulee olla luonnollinen lohkopinta, ei piikki-

hakulla tasoitettu. Nupukiveyksen aluskenteena käytetään joko betonia tai soraa. Saumausaineena käytetään sementtilaastia tai asfalttia, joka yleensä koostuu bitumin ja kreosoottijölyn seoksesta. Tällaisen päällysteen käyttöikä on Idströmin mukaan 20–25 vuotta. Mukulakiveystä Idström ei suosittele kuin harvoin liikennöidyille kaduille. Lisäksi päällysteen ylläpito tulee ajan mittaan kalliiksi.

Luonnollisesta asfaltista valmistettu ns. asfalt comprimé, tiivistetty asfaltti, on Idströmin mukaan ollut käytössä vasta noin 10 vuotta, mutta se on nopeasti syrjäyttämässä muita päällysteitä. Tekniikka on seuraava: noin 20 cm paksulle, tasoitettulle betonialustalle levitetään noin 130 asteista, kuumennusrummussa sekoitettua asfalttijauhetta, jota levityksen jälkeen jyrätään paksuuteen 5 cm. Luonnollisen asfaltin raaka-aineena on bitumipitoinen kalkkikivi. Aikaisemmin sitä on käytetty makadamipäällysteen sideaineena. Etuina ovat vähäpölyisyys, hyvä puhdistettavuus, tiveys, äänenvaimennus ja suhteellisen edullinen hinta.

Muita Idströmin käsittelemiä päällysteitä ovat valuasfaltti, jota käytetään tiivistettyä asfalttia vähemmän, asfalttimakadami, jonka valmistuksessa sekoitetaan kiviainesta asfalttimassaan ja makadami, jota Idström pitää edullisena mutta ongelmallisena, koska se on pölyävä ja muuttuu helposti epätasaiseksi.

Idström vertailee artikkelissaan Berliiniä, jossa 70 % katujen kokonaisalasta on päällystetty ensiluokkaisilla materiaaleilla, asfaltilla ja nupukivellä, ja Helsingiä, jossa ainoastaan 2,7 % katujen kokonaisalasta on vielä päällystetty nupukivillä. Helsingissä on vuonna 1898 kivettyä katupintaa 670 760 m², josta nupukiveystä on 18 200 m². (Idström 1900, 99)

KATUPÄÄLLYSTEET 1910–1930

Helsingin katujen päällysteistä, mitoitusta ja pinta-aloista on julkaisu tilastotietojen ja vuosittain 1880-luvulta alkaen. Vuonna 1911 rakennuskonttori teki suunnitelman nupukivien laskemisesta vuosina 1912–1920. Karttapiirroksen mukaan jo ennen vuotta 1911 valmistuneita nupukiveyksiä on mm. Hallituskadun torinosuudella, Nikolainkadulla (Hallituskadulla) ja Aleksanterinkadulla sekä Senaatintorin eteläpuolella Unioninkadulla, Katariinankadulla ja Sofiankadulla. Helenankadun mukulakivellä päällystetty katu ei

ole mukana kiveysohjelmassa. Rakennuskonttorin vuonna 1927 julkaisema inventointikartta esittää ajankohtaista tilannetta. Sen mukaan Aleksanterinkadulla, Pohjoisesplanadilla, Kauppatorilla, Unioninkadulla, Katariinankadulla ja Sofiankadulla on käytetty suurta nupukiveä. Helenankadulla ei ole edelleenkaan nupukiveystä. (HKR katurakennusosasto 1911 ja 1927. HKA/AO)

Kadun tekniikan uusia piirteitä

K. Snellmanin vuonna 1914 kirjoittama, tienrakentamisen mitoitusta, tekniikkaa ja kansainvälisiä esimerkkejä käsittelevä artikkeli mainitsee mm. kaupunkiliikennettä palvelevia ajankohtaisia ratkaisuja, kuten kaduille rakennettavia turvasaarekkeitä, kadunristeysten kulmien viistämistä jne.

Artikkeli esittelee perusteellisesti erilaisia tie- ja katupäällysteitä, mm. useita asfalttityyppejä, asfalttisepellystyypppejä, betoni- ja sementtipäällysteitä. Kivipäällysteistä kirjoittaja toteaa, että mukulakiveys on häviävä tierakennusmuoto, kun taas nupukiveys on kestäväyytensä takia käytössä vilkkaan ja painavan liikenteen katupäällysteenä. Kivien juntaamistekniikka on parannettu ”puristetulla ilmalla käyville puskurikoneilla”. Saumojen täyttäminen ”terva-aineella tai asfaltilla” on yleistynyt. Nupukivien mitoitusta vaihtelee eri maissa ja Helsingissä käytetään verratonta isoja ja raskaita nupukiviä, kooltaan 12x20/17 cm ja 13x25/18 cm. Kirjoittajan mukaan sileäpintaist kadut ovat yleistymässä nupukiveyksen kustannuksella kaupunkien keskusta-alueilla.

Kuutiokiveys, nyk. noppakiveys, on kirjoittajan mukaan tullut käyttöön 25 aikaisemmin Saksassa, josta se on levinnyt muuallekin, mm. tuotenimellä Durax. Kiveykseen käytetään mitoiltaan noin 7–10 cm kokoisia, käsin tai koneellisesti halkaistuja graniittikuutioita, jotka asennetaan kovan perustan päälle levitettyyn sorakerrokseen. Asennuskuviona käytetään segmenttikaarta tai muuta kaareen perustuvaa mallia. Kivet painetaan alustansa käsin tai jyrällä ja saumoihin juotetaan terva-ainetta. Kirjoittajan mukaan noppakiveyksen kasvanut suosio johtuu mm. siitä että se on halvempi rakentaa, kunnossapitää ja uudistaa kuin nupukiveys.

Asfalttipäällysteistä todetaan, että Suomessa käytetään tavallista valuasfalttia ainoastaan jalkakäytäviin ja pihamai-

ta varten betonialustalla. Katualueilla on tullut käyttöön ns. kovennettu valuasfaltti, johon on lisätty sepeliä ja jota käytetään noin 5 cm paksuna, jyrättävänä kerroksena. (Snellman 1914)

1930-LUVULTA 1980-LUVULLE

Vielä 1914 käytettiin valuasfalttia ainoastaan jalkakäytävien ja pihojen päällysteenä. Autoliikenteen myötä alkoivat katupäällysteiden tasaisuudelle asetettavat vaatimukset muuttua ensimmäisen maailmansodan jälkeen ja asfalttipäällyste alkoi syrjäyttää katukiveyksen.

Asfaltin varsinainen läpimurto kadunpäällysteenä ajoittuu 1920-luvun lopulle ja 1930-luvulle. Helsingin katukiveyksen vaiheita selvittänyt Mikael Sundman huomauttaa että Erottajantori sai asfalttipäällysteen 1928 ja seuraavana vuonna Fredrikinkatu, jonka mukulakivet jätettiin asfaltin alle. Sundman toteaa, että kadun pinnan luonne muuttui karkeammaksi asfalttipäällysteiden yleistymässä. Kadun geometriaan vaikuttivat samalla autoliikenteen kääntösaiteet. Kadut muuttuivat 1930-luvulta alkaen yhä enemmän henkilöautojen pysäköintialueiksi. ”Katutilan käsittely vuosina 1930–1980 on surullinen kertomus ympäristötuhoista”. (Sundman 2001, 182; Helander 1999, s. 6–18)

RAKENNUSSUOJELU JA KADUN RENESSANSI 1900-LUVUN LOPULLA

1900-luvun lopulla kunnostettiin tai uudistettiin kantakaupungin puistoja ja katuja perusteellisesti. Kadut ja torit saivat vähitellen takaisin jotain kadonneista piirteistään, koskien mm. geometriaa ja päällystettä. Mikael Sundman on analysoinut 1800-luvun kivikaupungin kadun geometriaa. Klassistiselle ruutukaava-kaupungille 1800-luvun kuluessa vakiintuneen kadun tärkeän elementti on jalkakäytävä reunakivineen, joka muodostaa taustalla olevalle rakennukselle jalustan. Tasoeroa korostaa loiva kallistus rakennuksesta jalkakäytävän reunaa kohti. Katujulkisivun kannalta tämä on merkittävä yksityiskohta.

1900-luvun viime vuosikymmeninä voidaan puhua kadun ja sen pinnan paluusta kaupunkitilan tärkeänä elementtinä. Sundman toteaa, että perustan tälle loi yleinen, 1960-luvulla virinnyt keskustelu kaupunkitilan laadusta. (*Sundman 2001, 183-185*)

Helsingin empirekeskusta oli 1920- ja 30-luvulta alkaen saanut yhä tunnetumman aseman huomattavana kulttuurimuistomerkkinä, jonka säilymistä pyrittiin varmistamaan muutospaineista huolimatta. Asenteiden muuttumiseen ja säilyttämispyrkimysten viriämiseen vaikutti epäilemättä Helsingin rakennusperintöä koskevan tiedon lisääntyminen. Vuonna 1952 Senaatintorin ympäristö julistettiin vanhaksi kaupunginosaksi erityismääräyksineen. Viisi vuotta aikaisemmin tehdyn aloitteen takana oli Muinaistieteellinen toimikunta. Alueen suojelemiseksi liitettiin rakennusjärjestykseen sitä koskevat määräykset.

Kun vuonna 1959 voimaan tullut rakennuslaki lakkautti vanhan kaupungin osan erityismääräykset, Senaatintorin ja Kauppatorin seudulla ei ollut enää voimassa mitään suojelua turvaavia säännöksiä ja vanha kaupunginosa lakkausi olemasta vuoden 1960 lopussa. Koko vanhan kaupunginosa kattava, voimassa oleva asemakaava oli vahvistettu 1875. Siinä oli esitetty lähinnä kortteleiden rajat. Asemakaavaa oli joiltakin osin muutettu myöhemmin.

Kaupunginvaltuusto päätti 30.11.1960 asemakaavan muuttamisesta vanhan kaupunginosa alueella historiallisesti ja taiteellisesti arvokkaiden rakennusten suojelemiseksi. Rakennuskieltoa jatkettiin aina kaksi vuotta kerrallaan.

Lisäksi tehtiin vanhan kaupungin osan suhteen eräitä muitakin päätöksiä ja suunnitelmia. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti helmikuussa 1972 esittää Kaupunginhallitukselle että se kehottaisi yleisten töiden lautakuntaa tutkimaan vanhan kaupunginosa jälkeensä asfalttoitujen katujen ja jalkakäytävien saatamista niiden historiallista ympäristöä vastaavaan asuun katujen päällysteen osalta. Liikennesuunnitteluosastoa kehoitettiin tutkimaan mahdollisuuksia rasakan liikenteen siirtämiseksi muualle vanhan kaupunginosa alueelta. Helsingin matkailuneuvottelukunta teki aloitteen Helenan-, Katariinan-, Sofian- ja Unioninkatujen elävöittämisestä ravintoloilla ja liikkeillä.

Helsingin vanhan kaupunginosa asemakaavan muutosta valmistelevaan perustettiin syksyllä 1974 työryhmä, johon kutsuttiin rakennushallituksen, Helsingin Yliopiston, Suomen pankin, kiinteistöviraston, Museoviraston ja Helsingin kaupunginmuseon edustajia. Asemakaavan muutostyön valmisteluun liittyen julkaistiin vuonna 1977 Museovirastossa laadittu selvitys alueen rakennushistoriasta ja suojelutavoitteista. Tekijät Maija Kairamo, Pekka Kärki ja Jarkko Sinisalo esittivät seuraavia huomioita katukuvan yksityiskohdista:

”Rakennusten, pihojen, aukoiden, puistikoiden jne. rinnalla historiallisen keskustan ominaisluonteeseen ja ennen muuta katukuvaan vaikuttavia ovat muun muassa katupäällysteet, valaistuslaitteet, aidat (...) Nykyiset, yleensä 1800-luvulta periytyvät nupukiveykset on pyrittävä säilyttämään. Sama koskee jalkakäytävien kiveyksiä, jotka usein liittyvät kiinteästi rakennuksiin (esim. Valtioneuvosto, Ruotsin lähetystö). Kulttuurihistorialliselta kannalta tulee Senaatintoria ja Kauppatoria yhdistävien katujen vanha mukulakiveys sekä jalkakäytävien graniittilaatoitus palauttaa esiin. Tämä korostaisi suuresti korttelien autenttista leimaa.” (*Kairamo, Kärki, Sinisalo 1977, s.16-17*)

1. ja 2. niin sanotun vanhan kaupunginosa asemakaava 8980 on tullut voimaan 12.2.1988. Siihen sisältyvät Unioninkatu, Katariinankatu, Sofiankatu ja Helenankatu. Koko aluetta koskevaan asemakaavamääräykseen on kirjoitettu, että suojeltaviksi määrättyjä rakennuksia, rakennusten osia, aitoja, ulkoportaita, muistomerkkejä, puurivejä tai kiveyksiä ei saa muuttaa, purkaa tai hävittää,

niin että kohteen tai sen ympäristön rakennustaiteellinen tai kulttuurihistoriallinen arvo vähenee.

Asemakaavan voimaantulon jälkeen seuraavaa vaihetta alueen suojelun kannalta edustaa vanhan kaupunginosa sisällyttäminen vuonna 1993 julkaistuun, valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen selvitykseen ja Museoviraston uudistettuun RKY 2009 – inventointiin.

1980-LUVULTA 2000-LUVULLE

1980-luvulta 2000-luvulle Unioninkadun, Katariinankadun, Sofiankadun ja Helenankadun vaiheita on tämän selvityksen yhteydessä tarkasteltu arkistotietojen ja -valokuvien avulla tarkoituksenmukaisella tarkkuudella. Ei ole pidetty tarpeellisenä kartoittaa jokaista katuun kohdistunutta muutosta. Katujen nykyasua voidaan luonnehtia kerrostuneeksi ja kirjavaksi – tämä koskee ennen kaikkea jalkakäytävien päällysteitä. Rakennusten peruskorjausten yhteydessä on usein käsitelty myös rakennukseen liittyvää jalkakäytävää. Vaikuttavin esimerkki on professori Aarno Ruusuvuoren laatima Leijona-korttelin asemapiirros, jossa jalkakäytävälle ja piha-alueille on esitetty isojen vaihtelevan kokoisten graniittilaattojen kiveystä. Nykyisiltä jalkakäytäviltä löytyy perinteistä asfalttia, 1800-luvun isoja graniittilaattoja, mukulakiveystä, nupukiveystä, 1980-luvun uutta graniittilaatoitusta ja 1980-luvulle tyypillistä, kantakaupungissa kohta harvinaiseksi käynnyttä betonikiveystä.

Katujen päällysteenä on asfalttia ja nupukiveä. Poikkeuksena on Sofiankatu, joka sekin vielä ennen katumuseon perustamista oli perinteinen kantakaupungin katu asfalttikäytävineen ja nupukivipäällysteineen.

NYKYISTEN PÄÄLLYSTEIDEN AJOITUS



1908	
1929	
1960 - 1980	
1980 - 1990	
1990 - 1999	
2000 - 2010	

Ajoitus perustuu arkistoselvityksiin ja inventointiin. Ainoastaan suunnitelmien perusteella todetut ajoitukset on esitetty. Päälysteiden ajoitusta ei yleensä ole mahdollista esittää täsmällisesti, koska kiveytöksissä on uusien ja muualta hankittujen kierrätyskivien rinnalla käytetty uudestaan alueen perinteisiä mukula- ja nupukiviä, sekä graniittilaattoja. Ajoituksessa esitetään selvityksessä tarkempaa tietoa osa-alueiden yhteydessä.

Unioninkadun vaiheet



Unioninkatu n. 1870. Näkymä Esplanadin yli kohti pohjoista. Kadun pinta on mukulakiveä, jalkakäytävät isokokoista kivilaattaa ja mukulakiveä. C. A. Hårdh. HKM

VARHAINEN NUPUKIVEYSTYÖ HELSINGISSÄ 1887

Aiemmin mukulakivellä päällystettyä Unioninkatua kivettiin Hangosta hankituilla nupukivillä Kauppatorin ja Senaatintorin välisellä osuudella kesällä 1887. Kiveystyön suorittivat Tukholmasta saapuneet tekijät ja sen kustansivat kadunvarren talonomistajat, kuten kaupungin rakennusjärjestys edellytti.

UNIONINKADUN PÄÄLLYSTEET VUOSINA 1905-1906 JA 1928

Unioninkadun päällysteitä koskevat tiedot on esitetty Helsingin kaupungin katutilastojen 1905 ja 1906 mukaan (vuoden 1905 määrät on esitetty suluissa):

- Katu on kokonaan kivetty. Pituus on n. 1 439 m / 98 m, leveys 17,8 m / 8,9 m; jalkakäytävän leveys 3,5 m. Ajoin päällysteenä on nupukiveä (9 216 m²) 10 614 m² ja mukulakiveä (7 476 m²) 6 078 m². Jalkakäytävän päällysteet ovat asfalttia tai sementtiä 1 033 m², noppa-, paasi- tai mukulakiveä 7 819 m².
- Vuonna 1928 Unioninkadun ajoin päällysteenä on nupukiveä 14 627 m² ja mukulakiveä 5 203 m².

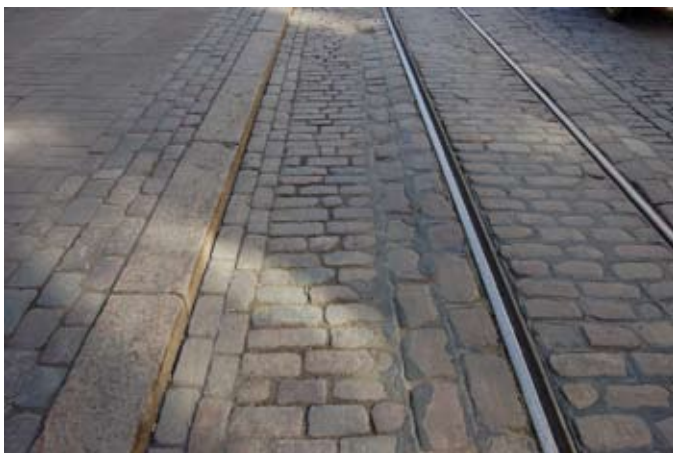


Unioninkatu, vappuajo 1.5.1906. Kuva on otettu Aleksanterinkadun kulmasta kohti etelää. Kadun päällysteenä on nupukiveys, jalkakäytävillä on isoa graniittilaattaa ja nupukiveystä. Kokonaisuutta täydentävät graniittireunakivet ja nupukivestä rakennetut katuojat. Nils Wasastjerna. HKM



Unioninkatu kohti Senaatintoria aikavälillä 1904–1908. Jalkakäytävän päällyste on osittain vaihtunut asfaltiksi. Nils Wasastjerna. HKM

Unioninkadun nykytilanne



1986-luvun Aleksanterinkadun katupiirustuksessa Unioninkadun itäisivulla ja Senaatintorin kulman kohdalla on jalkakäytävän materiaalina ajalle tyypillistä betonikiveä. Päälysteenä on edelleen betonikivi. (HKR KAO 24349/18 Aleksanterinkatu väli Unioninkatu – Katariinankatu 23.04.1986. Uusien valaisinpylväiden aiheuttama korokejärjestely 1:200)



Unioninkadun jalkakäytävällä on jäljellä 1980-luvun betonikiveystä. Kuva Kari Hakli 2010.

Sofiankadun vaiheet



Vuoden 1889 katutilastojen mukaan Sofiankatu on ollut kokonaan kivetty ennen vuotta 1880. 1890-luvun valokuvien mukaan ajorata oli päällystetty mukulakivillä ja jalkakäytävät osittain kivilaatoilla, osittain mukulakivellä. 1900-luvun alussa on tapahtunut muutos, ja jalkakäytävien päällysteenä on nyt reunaan asti ulottuva tasainen kivilaattapinta.

Seuraavat Sofiankadun päällysteitä koskevat tiedot on esitetty Helsingin kaupungin katutilastojen 1905- 1908 mukaan:

- Katu on kokonaan kivetty. Pituus on 110 m, leveys 8,91 m, jalkakäytävän leveys on 1,5 m.
- Ajoradan päällyste on vuonna 1905 mukulakiveä 648 m², mutta vuonna 1906 jo nupukiveä 550 m² ja mukulakiveä enää 98 m².
- Jalkakäytävän päällyste on 1905–1906 noppa-, paasi- tai mukulakiveä 329 m², mutta vuonna 1907 on tapahtunut muutos: asfalttia on 165 m², noppa-, paasi- tai mukulakiveä on jäljellä 164 m².

Sofiankatu 1912. Jalkakäytävien päällysteenä on asfaltti ja ajoradan päällysteenä nupukiveys. Kiveys toteutettiin 1900-luvun vaihteessa. Eric Sundström. HKM



Sofiankatu 1890-luvulla. Jalkakäytävän päällysteenä on julkisivun puolella kapea mukulavyöhyke, ulompana isokokoinen kivilaatta ja reunalla leveä mukulakivivyöhyke. Katuoja on muotoiltu mukulakivistä. Kadun päällysteenä on mukulakivi. Nils Wasastjerna 1895. HKM



Sofiankatu 1900-luvun alussa. Isot kivilaatat ovat nyt jalkakäytävän reunalla ja julkisivun puolella on leveä mukulakivivyöhyke, katuoja ja kadun päällyste kuten edellä. Tuntematon kuvaaja. HKM

Valokuva vuodelta 1912 osoittaa katupäällysteessä tapahtuneet muutokset. Ajoina on nupukiveä vuodelta 1906 ja jalkakäytävät ovat tasaista asfalttia suorine reunakivineen.

Vuoden 1928 tilastojen mukaan ajoradan päällysteenä on yksinomaan nupukiveystä 648 m².

1980-luvun katupiirustuksessa on Aleksanterinkatuun rajautuvat jalkakäytävät esitetty asfalttipintaisina ja kadun päällysteenä on nupukiveys. Kaupungintalon kortteliin liittyvälle jalkakäytävälle on 1980-luvun kuluessa asennettu kivilaattoja. (S26325/1 Sofiankatu Tasauspiirustus, Pituusleikkaus 17.08.1988)



Sofiankatu 1910-luvulla. A. E. Rosenbröjjer. HKM



Sofiankatu 1930. Jalkakäytävät ovat asfalttia, reunakivi hakattua graniittia. Kadun päällysteenä on nupukiveys. Katuojien kantena on käytetty rautaritilää. Foto Roos 1930. HKM



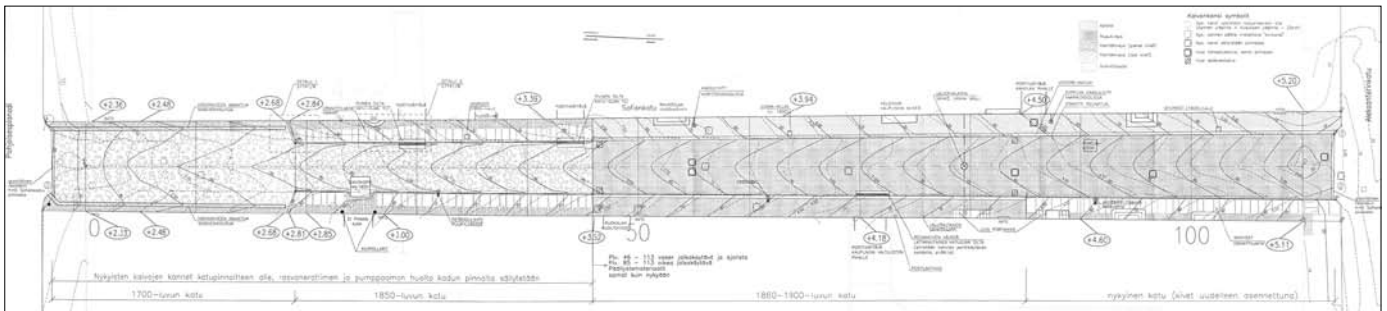
Sofiankatu 1990-luvun alussa. Jalkakäytävät ovat vuoroin asfalttia, vuoroin 1980-luvulla palautettua kivilaattaa. Kadun päällysteenä on nupukiveys.

Sofiankadun nykytilanne

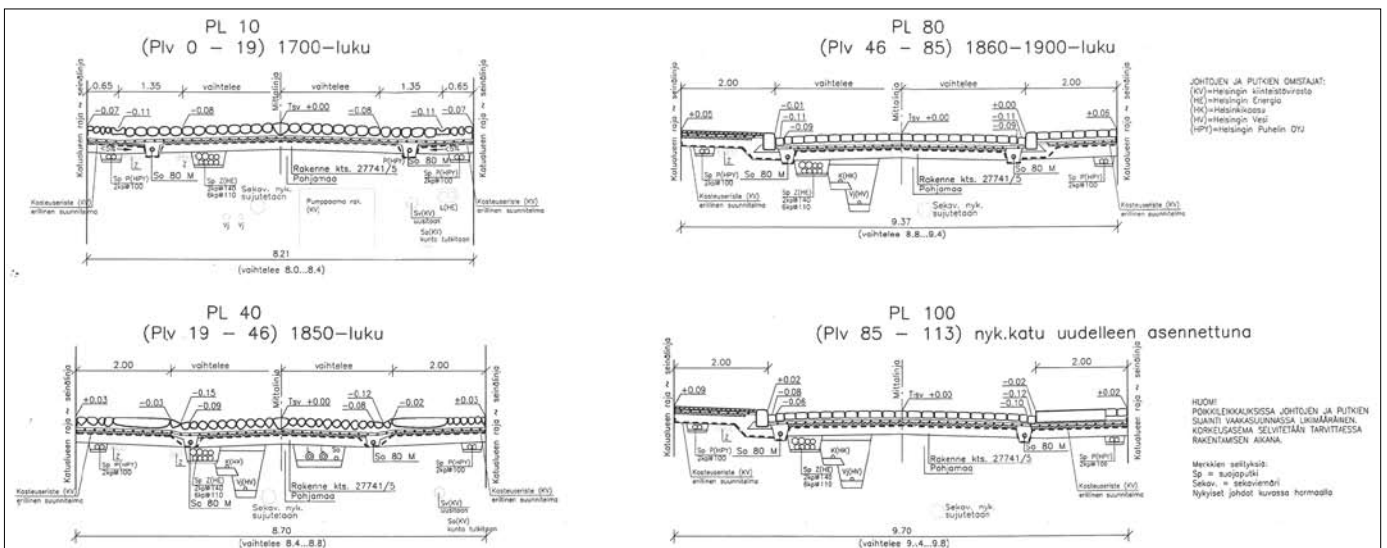


Kaupunginmuseoon kuuluva helsinkiläisen katurakentamisen ja kadunkalusteiden historiaa esittävä katumuseo on avattu Sofiankadulle 18.12.1998. Katumuseossa esitellään eri aikakausien tyypillisiä yksityiskohtia ja päällysteitä ja kadulla siirrytään vaihteittain 1800-luvun alusta 1930-luvulle. Kadun entiset päällysteet on pääosin muutettu katumuseon perustamisen yhteydessä. Vanhaan päällystetekniikkaan on yhdistetty nykyaikainen kadunlämmityspotkisto asennus- ja rakennekerroksineen.

Kävelykadun ja katumuseon liittyminen Pohjoisesplanadin uuteen, sileään laattakiveykseen. Etualalla Kaupungintalon huolella toteutettu graniittilaattakiveys.



Katumuseon piirustus v. 1998. 27741/4 Sofiankatu, Tasaus-, päällyste- ja mittapiirustus 24.04.1998.



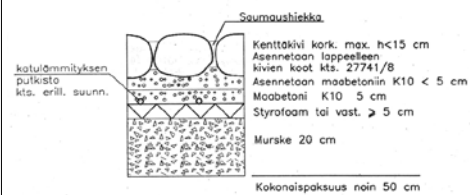
Sofiankadun katumuseon tyyppileikkauksiin v. 1990-luvun lopulta ja v. 2000. 27741/3 24.04.1998. HKR KAO



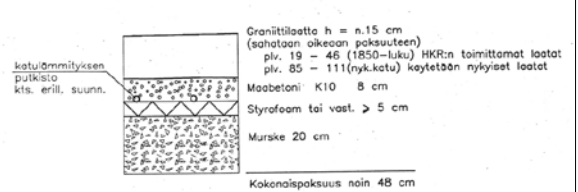
Katun museo vuonna 2010. Kuva Kari Hakli

PINTAPUTKISTON JA KADUN RAKENTEELLINEN TYYPIPOIKKILEIKKAUS

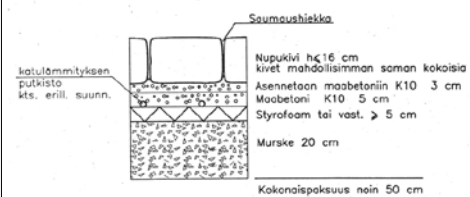
Kenttäkiveys



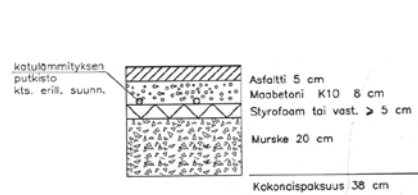
Graniittilaatta



Nupukiveys



Asfaltti



Rakennepoikkileikkauksia
31.03.1998. 27741/5 Sofi-
ankatu. HKR, KAO

Katariinankadun vaiheet

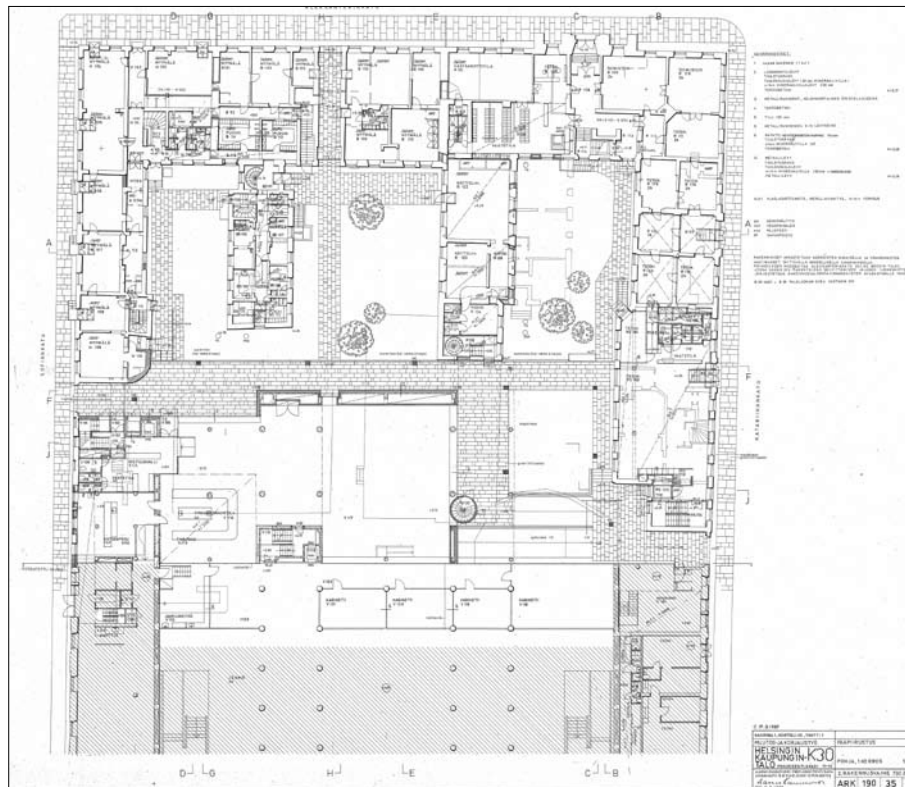
Vuoden 1889 katutilastojen mukaan Katariinankatu on ollut kokonaan kivetty ennen v. 1880. Raitiolinja on kuulunut Katariinankadun katukuvaan siitä lähtien,

kun kadulle rakennettiin toinen Helsingin ensimmäisistä hevosraitiovaunulinjoista 1890-luvun vaihteessa.

Vuoden 1903 tulo- ja menoarviossa esitettiin kaupungin osuus Katariinankadusta päällystettäväksi ensiluokkaisilla nupukivillä. (HKPA 1904 6.1904)



Katariinankatu 1915. Nils Wasastjerna. HKM



Kaupungintalokorttelin pohjoisosa, 1. kerroksen pohjapiirros 1985. Korttelin jalkakäytävälle laadittiin oma kiveystyyppi, jossa käytettiin limittäin ladottuja, erikokoisia järeitä graniittilaattoja. Piirustus professori Aarno Ruusuvuori. SRM

KATARIINANKADUN PÄÄLLYSTEET VUOSINA 1905-1908 JA 1928

Seuraavat Katariinankadun päällysteitä koskevat tiedot on esitetty Helsingin kaupungin katutilastojen 1905- 1908 mukaan:

- Katu on kokonaan kivetty. Pituus on 100,41 m, leveys 8,91 m; jalkakäytävän leveys on 1,5 m.
- Ajoradan päällyste on nupukiveä 650 m².
- Jalkakäytävän päällyste on asfalttia tai sementtiä 236 m², noppa-, paasi tai mukulakiveä 89 m².
- Tiedot eivät muutu vuosina 1905–1908
- Kaksikymmentä vuotta myöhemmin, vuoden 1928 tilastojen mukaan Katariinankadun ajoradan päällyste on edelleen nupukiveä.

JALKAKÄYTTÄVIEN KIVILAATAT

Asfaltti yleistyi 1900-luvun kuluessa Leijonan korttelin sisäpihojen ja jalkakäytävien päällysteenä kunnes 1960-luvulla Kaupungintalosta alkanut korttelin perusteellinen muutos- ja korjaustyö toi mukanaan uusia ratkaisuja. Arkkitehti Aarno Ruusuvuoren suunnitelmiin kuului järeiden graniittilaattojen käyttö hallintokorttelin aseman ja arvokkuuden korostamiseksi. Korttelisuunnitelma toteutui vaiheittain eteläosasta alkaen, mutta ei kokonaan jalkakäytävien osalta. Muutettujen jalkakäytävien limittäin ladottu, suorakaiteen muotoinen graniittilaatta on ominainen juuri tälle korttelille, varsinkin Eteläesplanadin ja Aleksanterinkadun puolella.

JALKAKÄYTTÄVÄT 1980-LUVULLA ENNEN MUUTOSTA

Vuonna 1987 laadituissa, Aleksanterinkatuun liittyvissä katupiirustuksissa on Katariinankadun pohjoisosan jalkakäytävät vielä esitetty asfalttipintaisina, lukuun ottamatta Sederholmin talon edustaa, jonka jalkakäytävä on päällystetty isoilla, suorakaiteen muotoisilla kivilaatoilla. Piirustuksiin sisältyy kiveystä esittäviä detailjopiirustuksia. (HKR KAO 24349/18, HKR KAO 24349/19)

Katariinankadun nykytilanne



Katariinankadun itäsivun asfalttipintainen jalkakäytävä vuonna 2006. Kadulla on ollut raitiovaunuliikennettä jo 1800-luvun lopulta lähtien.



Sederholmin talon jalkakäytävällä on massiivista graniittilaattaa. Muilta osin itäsivun jalkakäytävä on 1900-luvun vaihteessa yleistyneeseen tapaan päällystetty asfaltilla ja rajattu graniittireunakivellä.

Helenankadun vaiheet ja nykytilanne



Helenankatu 1940-luvun lopulla. Ajoväylän ja jalkakäytävien päällysteenä on asfaltti. Helenankatu ei sisällynyt vuoden 1911 kiveysesitykseen, eikä katu ollut vielä päällystetty nupukiveyksellä vuonna 1927. Ilmari Raekallio. HKM



Helenankatu vuonna 1984.

Vuoden 1889 katutilastojen mukaan Helenankatu on ollut kokonaan kivetty ennen v. 1880.



HELENANKADUN PÄÄLLYSTEET VUOSINA 1905-1908 JA 1928

Seuraavat Helenankadun päällysteitä koskevat tiedot on esitetty Helsingin kaupungin katutilastojen 1905–1908 mukaan:

- Katu on kokonaan kivetty. Pituus on n. 109,76 m, leveys 8,91 m; jalkakäytävän leveys on 1,5 m.
- Ajoradan päällyste on mukulakiveä 649 m².
- Jalkakäytävän päällyste on asfalttia tai sementtiä 189 m², noppa-, paasi tai mukulakiveä 140 m².

Tiedot eivät muutu vuosina 1905–1908. Kaksikymmentä vuotta myöhemmin, vuoden 1928 tilastojen mukaan Helenankadun ajoradan päällyste on edelleen mukulakiveä.

ASFALTITIA JA GRANIITTIA

Valokuvat osoittavat, että ajoradan ja jalkakäytävien päällysteenä on ollut pääosin asfalttia 1940-luvulta lähtien. On mahdollista, että asfaltin alle on jätetty vanhempi mukulakivikerros.

Helenankadun itäpuolen jalkakäytävän uusinta vaihetta edustaa eteläpään mukulakivistä, graniittilaatoista ja nupukivistä sommiteltu kiveys. Korjaustöiden yhteydessä jalkakäytävän arvokkuutta on korostettu uudella kiveyksellä Helenankatu 3:ssa sijaitsevan entisen panttilainaamon edessä. Kunnostettu rakennus on vuodesta 1982 toiminut korkeimman oikeuden käytössä.



Helenankatu vuonna 2010. Kuva Kari Hakli

LÄHDE- JA PIIRUSTUSLUETTELO

PAINETUT LÄHTEET

Biström, Harjula, Härmä, Lampila, Nygrén, Schalin, Sinda, Vehanen, Åkerblom, Sundman, Helsingin Leijona-korttelin restaurointi. Vaihtoehtoisten restaurointiperiaatteiden soveltaminen kaupungintalon kortteliin. TKK Arkkitehtuurin historian laitos 1:1980.

Björkman Sten, Kauppatorin alueen kokonaissuunnitelma. Rakennushistoriallinen selvitys. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto Asemakaavaosasto. Julkaisu AB 3/86.1986.

Brunila B., Aminoff B., Saarinen E., Helsingin kaupungin keskiosien yleisasemakaavaehdotus käsittäen keskusaseman ja Pasilan välillä sijaitsevien alueiden järjestelyn yhdessä ratapihakysymyksen selvittelyn kanssa. Helsingin kaupungin kiinteistötoimisto. Helsinki 1932.

Ehrström O., Program till utvidgningar af Helsingfors hamnar. Teknikern 1893.

Fröman Otto 1889, Om stenläggning med tuktad sten. Tekniska föreningens i Finland förhandlingar 1889.

Fröman Otto 1897, Gator, afloppstrummor och planteringar. Stockholm Sveriges hufvudstad skildrad med anledning af Allmänna konst- och industriutställningen 1897. J. Beckmans förlag. Stockholm 1897.

Helander Vilhelm, Sundman Mikael 1970, Vems är Helsingfors? – rapport från innerstaden 1970. Holger Schildts förlag. Helsingfors 1970.

Helander Vilhelm 1999, Unohtaako kulttuuripääkaupunki kaupunkikulttuurin? Nils Erik Wickberg 10.9.1999. Rakennustaitteen seura jäsentiedote 3/1999.

Helsingfors Dagblad no 336 10.12.1887.

Helsingin keskus. Keskusalueen asemakaavaehdotus 1954 = Helsingfors Centrum. Förslag till stadsplan för det centrala området. Yrjö Lindegren, Erik Kråkström. Helsingin kaupungin julkaisuja ; 3. Helsinki 1955.

Helsingin Kaupunginvaltuuston painetut asiakirjat (eri vuosilta)

Helsingin kaupungin historia - kirjasarja.

Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja (eri vuosilta).

Hindström R., Om asfalt. Teknikern 1892.

Idström G., Särskilda slag af gatubeläggningmaterial. Tekniska föreningens i Finland förhandlingar 1900.

Kairamo Maija, Kärki Pekka, Sinisalo Jarkko, Helsingin vanhan kaupunginosan asemakaavan muutos. Rakennushistoria. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto Asemakaavaosasto Keskustatoimisto Julkaisu AB:3/77.

Kaupungin Leijona-sydän. Narinkka 1998. Helsingin kaupungin museo 1998.

Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta (1875 alk.)

Käyhkö Kavo, Tienpäälysteet. Päälysterakennuksen oppi- ja käsikirja. Rakentajain Kustannus-Oy 1945.

Lilius Henrik, Esplanadi 1800-luvulla. Anders Nyborg A/S International Publishers Ltd. Rungsted Kyst 1984.

Lilius Henrik, Kunnas Veikko (toim.), Carl Ludvig Engel 1778-1840. Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa 7.8.-14.9.1990. Helsinki 1990.

Mökkönen Teemu, Helsinki-Helsingfors Kaupunkiarkeologinen inventointi. Museovirasto Rakennushistorian osasto 2002.

Rahatoimikamarin esitys Senaatintorin järjestelemisestä. Katsaus historiaan 1892 alkaen. Puoltava lausunto Birger Brunilan laatimaan kiveyssuunnitelmaan. Helsingin Kaupunginvaltuuston painetut asiakirjat 1926 /4.

Runeberg R., Några anteckningar om modern gatläggning och gatstens industri. Tekniska föreningens i Finland förhandlingar 1889.

Ruusuvuori Aarno 1967, Helsingin kaupungintalokorttelit. Arkkitehti 1-2 1967.

Ruusuvuori Aarno 1971, Helsingin kaupungintalo. Arkkitehti 3/1971.

Ruusuvuori Aarno 1988, Helsingin kaupungintalo; Entistämisen ja uudisrakennus. Arkkitehti 5 / 1988.

Snellman K. 1884, Om gatläggningen i Paris. Tekniska föreningens i Finland förhandlingar 1884.

Snellman K. 1914, Muutamien teitten rakentamista ja kunnossapitoa koskevia havaintoja. Rakennustaito 1914 No 10-11.

Stenius Olof, Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto. Helsinki 1969.

Sundman Mikael 1983, Kaupungin rakentamisen vaiheet. Tutkielma Helsingin kaupunkirakenteen muodostumisesta ja väestörakenteen vaiheista. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Julkaisu YB 1/83. 1983.

Sundman Mikael 2001, Stadsrummets fundament: Gatan. Antipasto Misto. Vilhelm Helander 60. Helsinki 2001.

Sundman Mikael, Kaupungin rakentumisen vaiheet. Tutkielma Helsingin kaupunkirakenteen muodostumisesta ja väestörakenteen vaiheista. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto Julkaisu YB 1 / 83. 1983.

Turpeinen Oiva, Kunnallistekniikkaa Suomessa keskiajalta 1990-luvulle. Suomen kuntatekniikan yhdistys. Jyväskylä 1995.

Valto Tytti, Työluettelo – arkkitehtuuri ja kaupunkisuunnittelu. Eliel Saarinen Suomen aika. Suomen rakennustaiteen museo. Helsinki 1990.

Wickberg Nils Erik, Senaatintori. Anders Nyborg A/S International Publishers Ltd. Rungsted Kyst 1981.

Wilenius Wald., Senatstorget. Arkkitehti 1911 VIII.

Åström Sven-Erik. Samhällsplanering och regionsbildning i kejsartidens Helsingfors; Studier i stadens inre differentiering 1810-1910. Helsingfors stads publikationer N:o 6. 1957.

PAINAMATTOMAT LÄHTEET

Helsingin Kaupunginmuseon kommentit Torikortteleiden katualueiden yleissuunnitelmavaihtoehtoista. Muistio 18.3.2010.

Torikortteleiden katualueet, yleissuunnitelman luonnos. Kommentit 2010: Jarkko Sinisalo, Mikko Härö / Museovirasto.

Kaupungintalokortteleiden K4, 30 ja 31 käyttötarkoituksen muutosselvitys 3.3.2004. Kiinteistövirasto, talo-osasto. HKR-Rakennuttaja.

Rahatoimikamarin ptk 12.9.1907 § 16. HKA.

Rahatoimikamarin ptk 14.3.1907 § 39. HKA.

INTERNET-LÄHTEET

<http://www.nba.fi/fi/kaupunkiarkeologia> Käytetty 15.3.2010

<http://www.nba.fi/helsinginarkeologiaa/vn/senaatintori.htm> Käytetty 15.3.2010

<http://www.hel2.fi/kaumuseo/katumuseo/kuva1.html> Käytetty 15.10.2010

<http://www.kko.fi/47469.htm> Korkein oikeus ja Helenankatu Käytetty 15.12.2010

Jalava, Marja 2000, Rietas naisenkuva vai helmi sioille? Ville Vallgrenin Havis Amanda -suihkulähteestä vuonna 1908 käyty keskustelu. Historiallisen Yhdistyksen julkaisusarjat Histo-

riallisia Papereita 9 <http://www.helsinki.fi/hum/hist/yhd/julk/misc2000/jalava.html> Käytetty 15.10.2010

Rakennettu kulttuuriympäristö: Käytetty 15.10.2010
http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4631 Kauppatori
http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4654 Helsingin Aleksanterinkatu
http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4628 Senaatintori ympäristöineen

ARKISTOLÄHTEET

HELSINGIN KAUPUNGINARKISTO (HKA)

Käsikirjasto

- Helsingin kaupunginvaltuuston painetut asiakirjat
- Asemakaavaosaston arkisto (HKA/Ao)
- Katujen päällysteitä koskevat yleiskartat
- Katurakennusosaston arkisto (HKA/KAO)
- Katupiirustukset, vanhempi alkuperäisaineisto
- Kaupunkimittausosaston arkisto (HKA/Kmo)
- Yleiskartat

HELSINGIN KAUPUNGINMUSEO (HKM)

Arkistokokoelma

- Helsingin kartta vuodelta 1878

Kuva-arkisto

- Valokuvat
- Taidekokoelma
- Akvarellit C. L. Engel
- Kivipiirrokset, F. Tengström, W. Schwertsch

RAKENNUSVIRASTO (HKR)

HKR arkisto

- Katurakennusosaston/katuosaston (KAO) piirustukset
- Mikrofilmit ja uudempi alkuperäisaineisto
- Katu- ja puisto-osasto (HKR/KPO)
- Katupiirustukset, CAD-tiedostot

KANSALLISARKISTO (KA)

- Kaupunkikartat
- Senaatin talousosaston AD-aktikartat ja piirustukset

KUSTANNUSYHTIÖ OTAVA

- Valokuva

PANSSARIMUSEO

- Valokuva

SUOMEN RAKENNUSTAITEEN MUSEO (SRM)

Piirustusarkisto

- Aarno Ruusuvuoren piirustukset
- Valokuva-arkisto
- Valokuva

Tekijä(t) Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy	
Julkaisun yhdyshenkilö rakennusvirastossa Reijo Järvinen	
Nimeke Torikorttelit, katu- ja torialueiden päällysteet, rakennushistorian selvitys	
Sarjan nimeke Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut / Katu- ja puisto-osasto	
Sarjanumero 2/2011	Julkaisu-aika Helmikuu 2011
Sivuja 107	Liitteitä -
ISBN 978-952-223-933-4	ISSN 1238-9579
Kieli koko teos Suomi	Yhteenveto Suomi ja ruotsi
Tiivistelmä Selvityksessä käsitellään ensisijaisesti Senaatintorin ja Kauppatorin seudun torien ja katujen toteutuneiden päällysteiden historiaa. Perinteisenä katupäällysteenä käytettiin 1890-luvun alkuun asti kenttäkiveä ts. mukulakiveä. Mukulakiveyksen väistyminen tapahtui vähitellen 1800-luvun lopulta alkaen kun nupukiviin perustuva päällystetekniikka yleistyi osana uutta, mannermaista kaupunkirakennustapaa. Esikuvia haettiin Berliinistä, Pariisista ja ennen kaikkea Tukholmasta. Tärkeimpien katujen jalkakäytäviä alettiin 1800-luvun kuluessa päällystää isokokoisilla kivilaatoilla ja vuosisadan lopulla nupukivillä tai asfaltilla. 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa asfaltilla päällystetty, graniittireunakivellä rajattu jalkakäytävä ja nupukivellä kivetty katu vakiintuivat tunnusomaiseksi yhdistelmäksi Helsingin kaupunkikuvassa. Katualuiden nupukivien rinnalla alettiin käyttää edullisempaa ns. noppakiveystä, jonka asennuskuviot yleensä perustuivat kaariaiheisiin. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen, autoliikenteen lisääntymisen myötä alkoivat katupäällysteiden tasaisuudelle asetettavat vaatimukset muuttua ja asfalttipäällyste alkoi syrjäyttää katukiveyksen. Unioninkatu, Sofiankatu, Katariinankatu ja Helenankatu noudattavat 1600-luvun asemakaavasta periytyviä katulinjauksia. Katujen päällysteiden historia noudattaa edellä esitettyjä vaiheita kunnes 1980-luvun kuluessa siirrytään laajempaan kirjoon. Nykyisiltä jalkakäytäviltä löytyy perinteistä asfalttia, 1800-luvun isoja graniittilaattoja, mukulakiveystä, nupukiveystä, 1980-luvun uutta graniittilaatostusta ja 1980-luvulle tyypillistä betonikiveystä. Katujen päällysteenä on asfalttia ja nupukiveä. Sofiankatu on 1998 muutettu katumuseoksi. Senaatintorin alkuperäisenä päällysteenä oli mukulakiveys. Myöhemmin lisättiin nupukiviväyliä. Aleksanteri II:n patsaan pystyttämisen jälkeen torin järjestely oli kauan suunnitteilla kunnes 1930-luvun vaihteessa valmistui nykyinen, Birger Brunilan suunnittelema kiveys, joka perustui eri ladontakuvioiden ja värisävyjen hallittuun vuorotteluun. Torin myöhemmät muutokset ovat koskeneet ennen kaikkea jalkakäytävien vaihtuvia päällysteitä ja korokkeiden muutoksia. Kauppatoria alettiin 1812 jälkeen rakentaa uuden pääkaupungin edustavaksi kauppatoriksi ja satama-altaaksi kivilaitureineen. Alkuperäisen mukulakiveyksen tilalle siirryttiin vaihteittain nupukiveykseen. Raitiovaunuliikenteen keskusaseaman rakentaminen ja Havis Amandan suihkulähteen pystyttäminen (1908) vaikuttivat erityisesti torin länsiosan muotoutumiseen. 1900-luvun kuluessa liikenne- ja turvajärjestelyt aiheuttivat toistuvasti muutoksia torin pintaprofiiliin ja päällysteiden osalta. Senaatintorin ja Kauppatorin ympäristö sai 1920- ja 30-luvuilla yhä tunnustetumman aseman eräänä huomattavimpiin kuuluvista kulttuurimuistomerkeistä. Senaatintorin ympäristö julistettiin 1952 ns. vanhaksi kaupunginosaksi. Alueella on myöhemmin sovellettu asemakaavallista suojelua. Seuraavaa vaihetta alueen suojelun kannalta edustaa Senaatintorin ja Kauppatorin ympäristön sisällyttäminen vuonna 1993 julkaistuihin, valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön selvitykseen ja Museoviraston uudistettuun RKY 2009 – inventointiin.	
Avainsanat Senaatintori, Kauppatori, katupäällysteet, mukulakiveys, nupukiveys, asfaltti	

