

1. Katutila ja kaupunkikuva

1.1 Taustaa

Suunnittelun lähtökohdat

Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) sekä Helsingin kaupungin rakennusjärjestys (HKRJ) määräävät, että kadut on suunniteltava ja rakennettava ympäristöönsä sopeutuviksi ja täyttämään toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset (MRL). Niiden tulee siis olla kunkin alueen kaupunkikuvaan ja ominaispiirteisiin sopivia ja myös esteettömiä (HKRJ).

Helsingin asema Suomen pääkaupunkina asettaa omat vaatimuksensa erityisesti keskustan edustavuudelle. Koska Helsinki on rantakaupunki, tärkeät näkymät katuverkosta merelle ovat tärkeitä. Toisaalta lähes aina puhaltavalta tuulelta kaivataan myös suojaa.

Tässä raportissa esitetään yleisiä perustavoitteita koko kaupungin katutilojen suunnittelulle. Paikalliset ominaispiirteet antavat suunnittelulle omat reunaehdot, jotka vaihtelevat alueittain. Esimerkiksi asemakaavassa suojelluilla alueilla katujen suunnittelun tavoitteet ovat varsin erilaiset kuin keskusta-alueen ulkopuolella uusilla asuntoalueilla. Myös maanalaisilla laitteilla ja johtoverkoilla on vaikutusta katutilan järjestelyihin, ne voivat paikasta riippuen esimerkiksi estää puiden sijoittamisen katualueelle.

Piirteitä historiasta

Helsingin vanhin katuverkko perustuu Johan Albrecht Ehrenströmin asemakaavaan vuodelta 1817. Kaava perustuu klassiseen ruutukaavaan suorakulmaisesti risteävine katuineen. Ruutukaava-alueita jäsentävät Esplanadin kadut ja puisto sekä Bulevardi ja Henrikin Esplanadin eteläosa, jonka länsipuolella ruutukaava jatkuu vinossa kulmassa Kruununhaan ja Kaartinkaupungin alueisiin nähden.

Aikanaan poistettuja Henrikin Esplanadin eli Mannerheimintien puita on nyt osin palautettu. Myöhemmin täydennyksinä puistokatujen joukkoon tulivat mm. Hesperianesplanadi ja Mechelininkatu sekä kauempana keskustasta Mäkelänkatu, Koskelantie, Munkkiniemen puistotie ja Huopalahdentie.

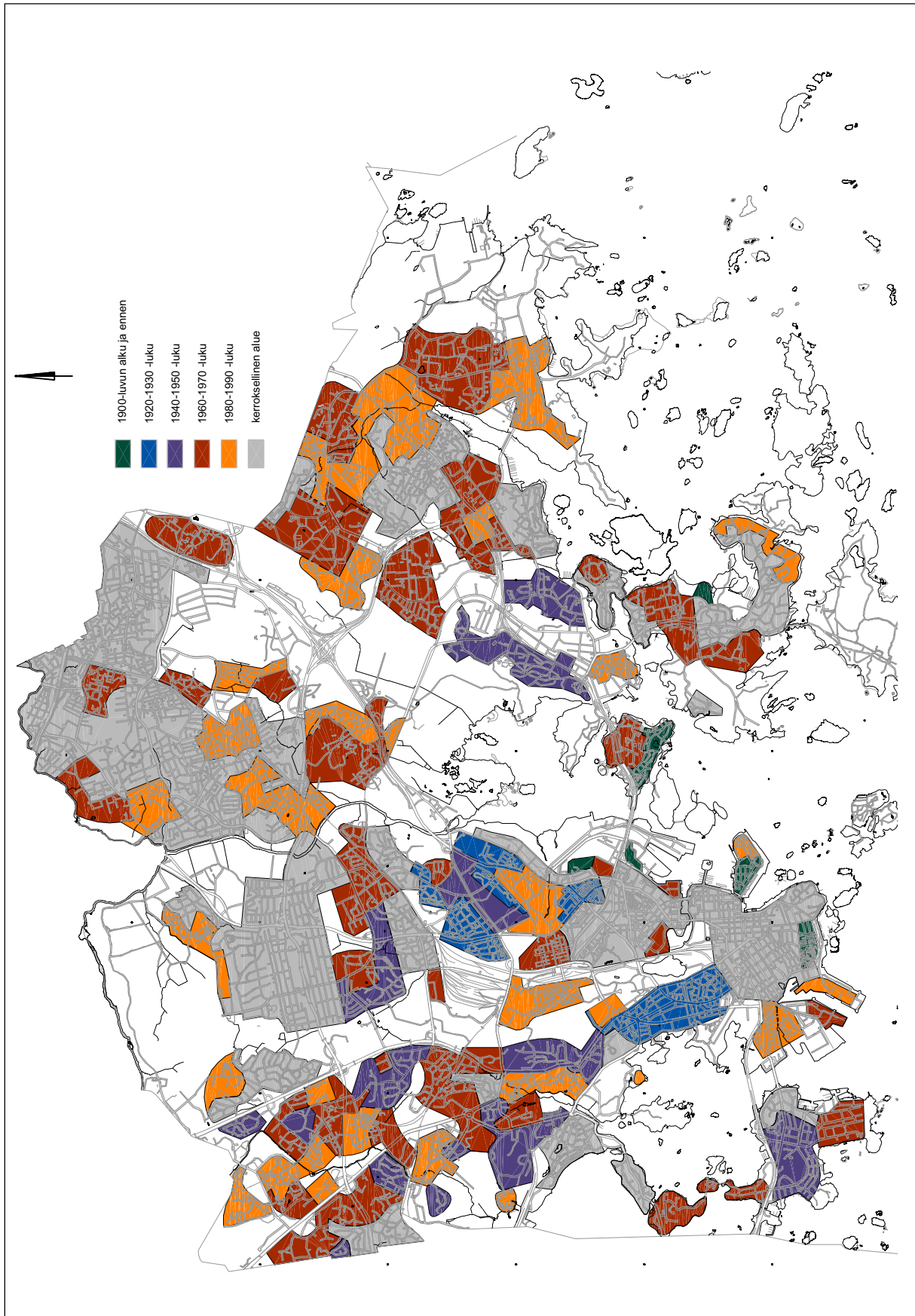
Puutarhakaupunki-ideat toivat maastoa myötäilevän katuverkon Eiraan ja Kulosaareen 1900-luvun alussa. Vehmas Käpylä toteutui 1920-luvulla.

Sotien jälkeen rakennettiin maastoon sovitettuja asuinalueita, joissa sovellettiin funktisen ihanteita, mutta inhimillisessä mittakaavassa.

Rakennukset sijoitettiin toisiinsa nähden suorakulmaisesti lähinnä työmaateknisistä syistä 1960- ja 70-luvuilla. Silloin rakennukset vedettiin usein katulinjasta irti ja kadut reunustettiin pysäköintikentillä. Esimerkkeinä ovat monet itäiset asuinalueet ja Itä-Pasila, jossa liikennemuotojen erottelu vietii pisimmälle kansirakennelmilla.

Helsingin katutila - ohjeita ja esimerkkejä

Katutila ja kaupunkikuva



Helsingin alueiden ikärakenne (Tiedot: Helsingin kaupungin rakennusjärjestys 2000).

Helsingin katutila - ohjeita ja esimerkkejä

Katutila ja kaupunkikuva

Asuinalueiden mittakaava muuttui 1980-luvulla pienipiirteisemmäksi ja vaihtelevammaksi. Länsi-Pasila on tästä ensimmäisiä esimerkkejä. 1980-luvulla alettiin kiinnittää enemmän huomiota myös julkisen katutilan ja sen detaljien suunnitteluun.

Vapaammat suunnitteluperiaatteet tulivat käyttöön 1990-luvulla. Esimerkiksi Pikku-Huopalahdessa katujen geometria seurailee ympäristön antamia peruslinjoja ja katutila on umpikortteleiden rajaama.

Helsingin kaupunginosien ikärakenne vaihtelee. Osa alueista on puhtaasti tietyn aikakauden tuotteita, osassa kerroksellisuus on voimakkaasti esillä eli alueiden rakennuskanta on muuttunut ja täydentynyt ajan myötä (kartta sivulla 2).

Katujen mitoituserusteet olivat 1800-luvulla hyvin erilaiset kuin nyt. Liikenteen määrän räjähdysmäinen kasvu ja liikkumismuotojen muutos asettavat liikenneväylille vaatimuksia, joita vanhat kadut eivät aina voi täyttää. Siksi suunnitteluperiaatteita joudutaan aina vertaamaan paikallisiin olosuhteisiin.



Fredrikinkadun ja Marjaniementien katualueet ovat yhtä leveitä (14,5 m ja 14 m) mutta rakennusten mittakaava ja sijoittelu sekä kasvillisuus tekevät katutiloista aivan erilaiset.



Katulinjan loivakin kaartuminen tuo rakennukset paremmin esille (Mäntyte).



Tässä ympäristön topografia on kadun kaltevuuden ja sijainnin määräävä tekijä (Oikokatu).

1.2 Katutilan muodostuminen

Katutilan muodostavat sitä rajaavat rakennukset, maanpinta ja kasvillisuus. Katutilan suhteisiin vaikuttavat:

Reunustavien rakennusten sijoittelu, mittakaava ja massoittelu

Eri aikakausien ja rakennustapojen tavalla sijoittaa rakennukset suhteessa katuun on voimakas vaikutus muodostuvaan tilaan. Lähiöiden avokortteleiden rajaama katu on tilanmuodostukseltaan hyvin erilainen verrattuna kantakaupungin umpikortteleihin, vaikka kerroskorkeus olisi sama. Vastaava tilanne on verrattaessa katutilaa pientaloalueella ja kerrostaloalueella.

Kadun tasauksen suhde ympäristöön, erityisesti rajaaviin rakennuksiin, on oltava alisteinen niin, että esimerkiksi rakennusten sisäänkäynnit ovat riittävän korkealla. Myös kadun linjaus ja kaltevuus vaikuttavat katutilan suhteiden ilmenemiseen taajamakuvaan. Katulinjan vaihtelevuus asettaa reunustavat rakennukset eri asemaan suhteessa katutilaan.

Maanalaiset asennukset vaikuttavat maan pinnalla kadun kalusteiden ja puiden sijoittumiseen ja sen kautta myös katutilan muodostumiseen.

Luontoelementit (topografia ja kasvillisuus)

Maaston korkeussuhteet asettavat harvoin rajoja katutilan muodostumiselle (esimerkiksi pystysuora kallioseinä), mutta kadun linjaukseen ja katutilan luonteeseen ne vaikuttavat. Maaston lievemmät korkeuserot häviävät helposti keskustan ja kantakaupungin umpikortteleissa.

Kasvillisuuden, erityisesti puuston, rajaava merkitys korostuu puistomaisilla osuuksilla, joissa rakennukset ovat kaukana katulinjasta. Rakennusten rajatessa tiiviisti katua puut toimivat tilan jakajina ja pehmentäjinä. Kasvillisuudella voidaan myös korvata puuttuvia rakennuksia ja eheyttää siten katutilaa. Istutuksilla voidaan myös korostaa tärkeiden liikenneväylien asemaa katuverkossa.



Yöllä valo on pääosassa, päivällä valaistusrakenteilla on sitä suurempi merkitys kadun pitkäjänteisnäkössä, mitä tiheämpi pylväsväli on (Pohjois-Esplanadi).

1.3 Kaupunkikuva

Kaupunkikuvaan sisältyvät kaikki ne asiat, jotka ihminen voi havaita eri aistein ympärillään kaupungissa liikkeessaan. Näkyvään kaupunkikuvaan vaikuttavat katutilan rajaelementtien lisäksi

Julkisivujen jäsennöinti, erityisesti katutasossa

Esimerkiksi Katajanokan vanhassa osassa rakennusten rikas detaljointi tekee katu ympäristöstä mielenkiintoisen, vaikka itse katutila on äärimmäisen pelkistetty asfalttipintoinen. Jos rajaavien rakennusten ilme on suljettumpi, istutusten ja pintamateriaalien merkitys kasvaa.

Pintamateriaalit

Katutilassa käytettävien pintamateriaalien laatutasolla ja yhtenäisyydellä on suuri vaikutus kaupunkikuvassa. Eri alueiden ja katujen luonnetta ja asemaa voidaan korostaa materiaaliroilla.

Valaistus ja valaistulaitteet

Pimeänä aikana valaistuksella on tärkeä asema katutilan muodostajana varsinaisen valaisemistehtävän rinnalla. Päivällä valaistulaitteiden muotoilu, mitoitus ja pylväsväli vaikuttavat katutilaa jäsentävänä elementtinä.

Kadun kalusteet ja varusteet

Valaistulaitteiden ohella kadun kalusteet ja varusteet vaikuttavat merkittävästi mielikuvan muodostumiseen kaupunkiympäristön laadusta. Ne ovat myös liikkujan konkreettisessa käytössä kuten penkit ja pyörätelineet tai vaikuttavat hänen käyttäytymiseensä kuten liikennemerkkit ja liikennevalot.

Melusteet, aidat ja muut rakenteet

Nämä rakenteet rajaavat katutilassa liikkuvan näkymiä ja saattavat muodostaa putken, josta ei ole näkymiä ympäristöön. Pitkät yhtenäiset meluaidat ovat haittana kaupunkikuvassa myös suojatulla puolella. Ihanne tilanteessa meluongelmat hoidetaan toimintojen oikealla sijoittamisella, käytännössä näin ei aina voida menetellä.

Detaljointi

Mitä hitaammin liikutaan, sitä suurempi tulee toteutuksen tarkkuuden ja detaljoinnin määrän olla. Kaupungin sisääntuloväylien ympäristö voi olla suurpiirteinen, mutta tonttikaduilla liikutaan hitaasti ja usein jalkaisin asukkaiden kotiympäristössä, siksi detaljoinnin lisäys ja tarkkuus on siellä perusteltua. Pihakaduilla ja kävelykaduilla oleskellaan muita enemmän, siellä käsittelyn virikkeellisyys ja tarkkuus kasvaa, kun katsojalla on enemmän aikaa katsella ympäristöään.

Helsingin katutila - ohjeita ja esimerkkejä

Katutila ja kaupunkikuva

Virkistys- ja viheralueilla sekä teollisuus- ja työpaikka-alueilla katujen luonne on yleensä ottaen suurpiirteinen. Viimemainituilla alueilla ajoneuvojen helppo liikkuminen ja pysäköintimahdollisuudet korostuvat.

Kantakaupungin keskusta on kaikkien kaupunkilaisten yhteistä aluetta, siksi siellä laatutaso on korkeampi: pintamateriaalit luonnonkiveä ja detaljointi viimeistelyä. Siellä sijaitsevat myös monet koko maan kannalta tärkeät julkiset rakennukset, edustavuusnäkökohta on siksi myös tärkeä. Asuinalueiden keskustoissa on paikallisella tasolla vastaavia piirteitä.

Historiallisesti tärkeiden alueiden ja kohteiden säilyminen on turvattu kaavoissa. Vanha rakennuskanta asettaa vaatimuksia myös katutilan käsittelylle. Erityistapauksissa kadun pintarakenteitakin on suojeltu kaavamääräyksiin.

1.4 Inventointivaiheen kuvaus

Työ aloitettiin keräämällä tietoja Helsingin katuverkon kaduista. Valitut 88 kohdetta edustavat seitsemää katutyyppeä (kartat sivuilla 8 ja 9):

- * moottoriväylät (kohde 1)
- * pääkadut (kohteet 2-14)
- * alueelliset kokoojakadut (kohteet 15-28)
- * paikalliset kokoojakadut (kohteet 29-50)
- * tonttikadut (kohteet 51-74)
- * hidaskadut - pihakadut (kohteet 75-81)
- * kävelykadut - kevyen liikenteen raitit (kohteet 82-88)



Vaikka Mäkelänkatu on leveämpi, 42 m, voimakas puusto tekee katutilasta intiimimmän kuin muutamien vielä pienten puiden somistamalla Sturenkadulla, jonka katuleveys on 27 m.

Helsingin katutila - ohjeita ja esimerkkejä

Katutila ja kaupunkikuva

Katutyypit liittyvät erilaisiin aluetyyppeihin, joita ovat:

- * keskusta
- * kantakaupungin umpikortteli
- * kadun reunaan rakennettu korttelialue
- * avoimesti rakennettu korttelialue
- * pientaloalue
- * työpaikka-alue - teollisuusalue
- * virkistysalue - viheralue


Katu- ja aluetyypeistä tehty taulukko ja kohteiden sijaintikartta ovat liitteenä. Esimerkkikatujen sijainti on esitetty myös sivulla 9.

Katuverkon esimerkkikohteista kerätyt tiedot on koottu erityisille inventointikortteille, joissa jokaisesta kohteesta esitetään:

- * nimitiedot
- * sijaintikartta ja kohteen yleisarviointi
- * valokuva kohteesta, kuvaukset tehtiin touko-syyskuussa 2001
- * kuvaus kaupunkikuvallisesta luonteesta
- * tiedot katutilan jaosta ja sen elementtien laatutasosta
- * pohjapiirros ja poikkileikkaus
- * kartta lähiympäristöstä, jossa on näytetty poikkileikkauksen sijainti ja valokuvan ottopaikka

Inventointikortit ovat palvelleet työn aikana keskeisenä tausta-aineistona. Ne on koottu erilliseen liiteraporttiin.

HELSINGIN KATUTILA
Katutilan inventointi - Bulevardi



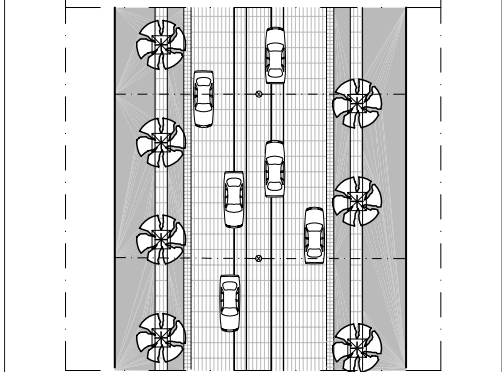
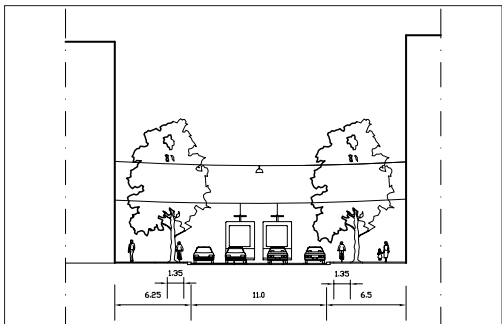
Kaupunkikuvallinen luonne
Bulevardi kuuluu kaupungin arvokkaimpiin katuympäristöihin, sen linjaus määräytyi jo vuosien 1815-16 asemakaavassa. Vanhin säilynyt rakennus on aluperin 1840-luvulta. Katu tehtiin poikkeuksellisen leveäksi, ja siksi mittakaava on miellyttävä huolimatta rakennusten nykyisestä korkeudesta.

Katutilan jako ja sen elementtien laatutaso

Kokonaisleveys - kaavassa	23-24 m
- seinästä seinään	23,24 m
Autoliikenne	2 kaistaa n. 7 m, ajoradan kokonaisleveys 11 m
Pysäköinti	Kadunvarsipysäköinti, leveys n. 2 m
Joukkoliikenne	Raitiovaununlinjat ja bussireitit
Kevyt liikenne	Molemmilla reunoilla nupukiviraidalla ja puurivillä erotetut jaalkakäytävä (3,5 m) ja pyörätie (1,3 m)
Istutukset	Puurivit kadun molemmilla reunoilla (lehmus ja vaahtera), osin juuririntlat, Vanhassa kirkkopuistossa suuret puut
Valaistus	Vaijerivalaistus
Pintamateriaalit	Jalkakäytävät ja pyörätiet asfalttia, ajoratat nupukiveä, suojaotiet noppakiveä / betonikiveä
Reunakivet	Graniittia
Eriyksiirteet, huomautukset	Muohemmin 1980-luvun lopulla tehdyt pyörätiet ovat erittäin kapeat, paikoin niitä kaventavat lisää puut ja mainostelineet

HELSINGIN KAUPUNKI Esisuunnittelijat

HELSINGIN KATUTILA
Katutilan inventointi - Bulevardi

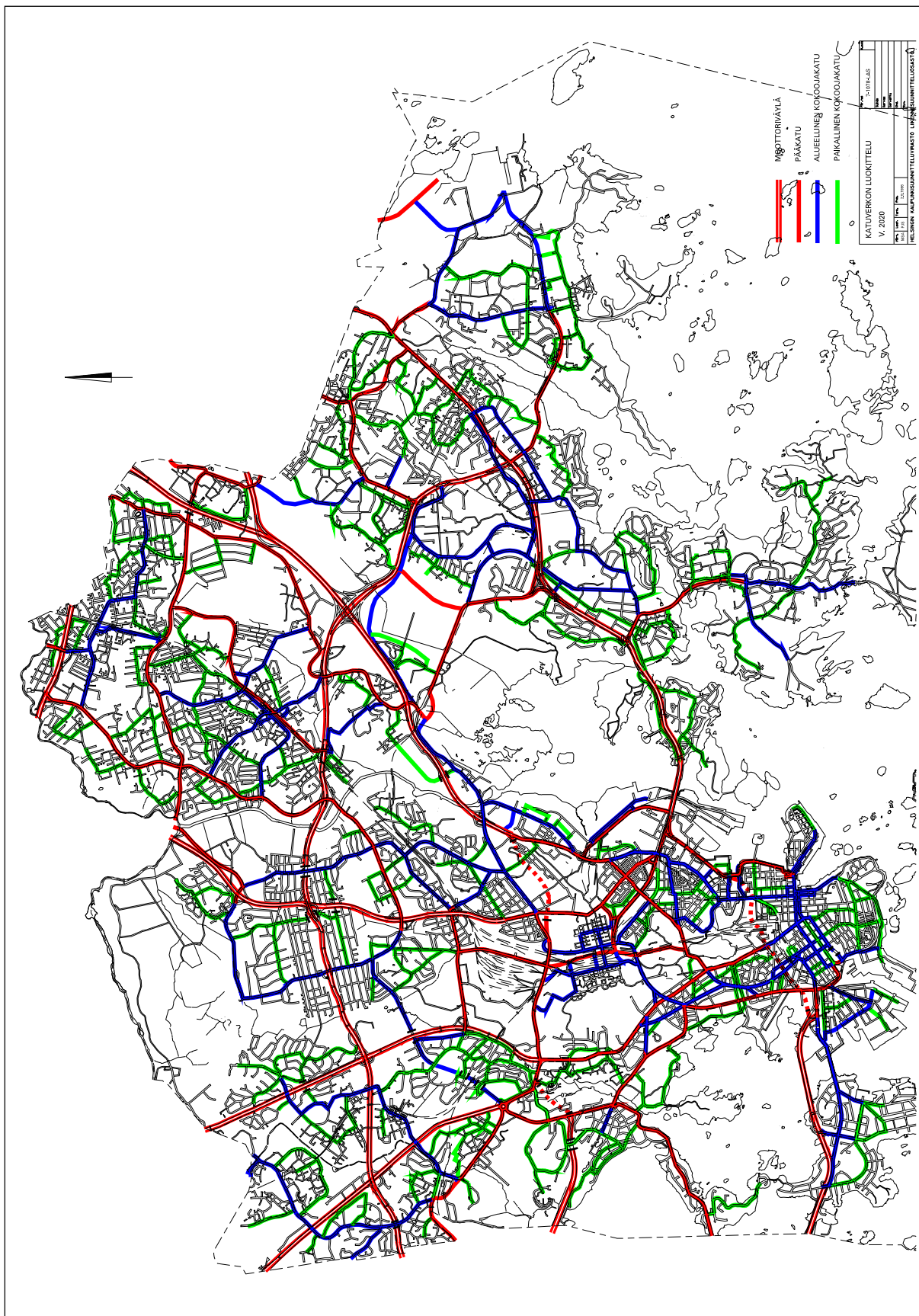


HELSINGIN KAUPUNKI Esisuunnittelijat

Esimerkki inventointikortin sisällöstä (Bulevardi).

Helsingin katutila - ohjeita ja esimerkkejä

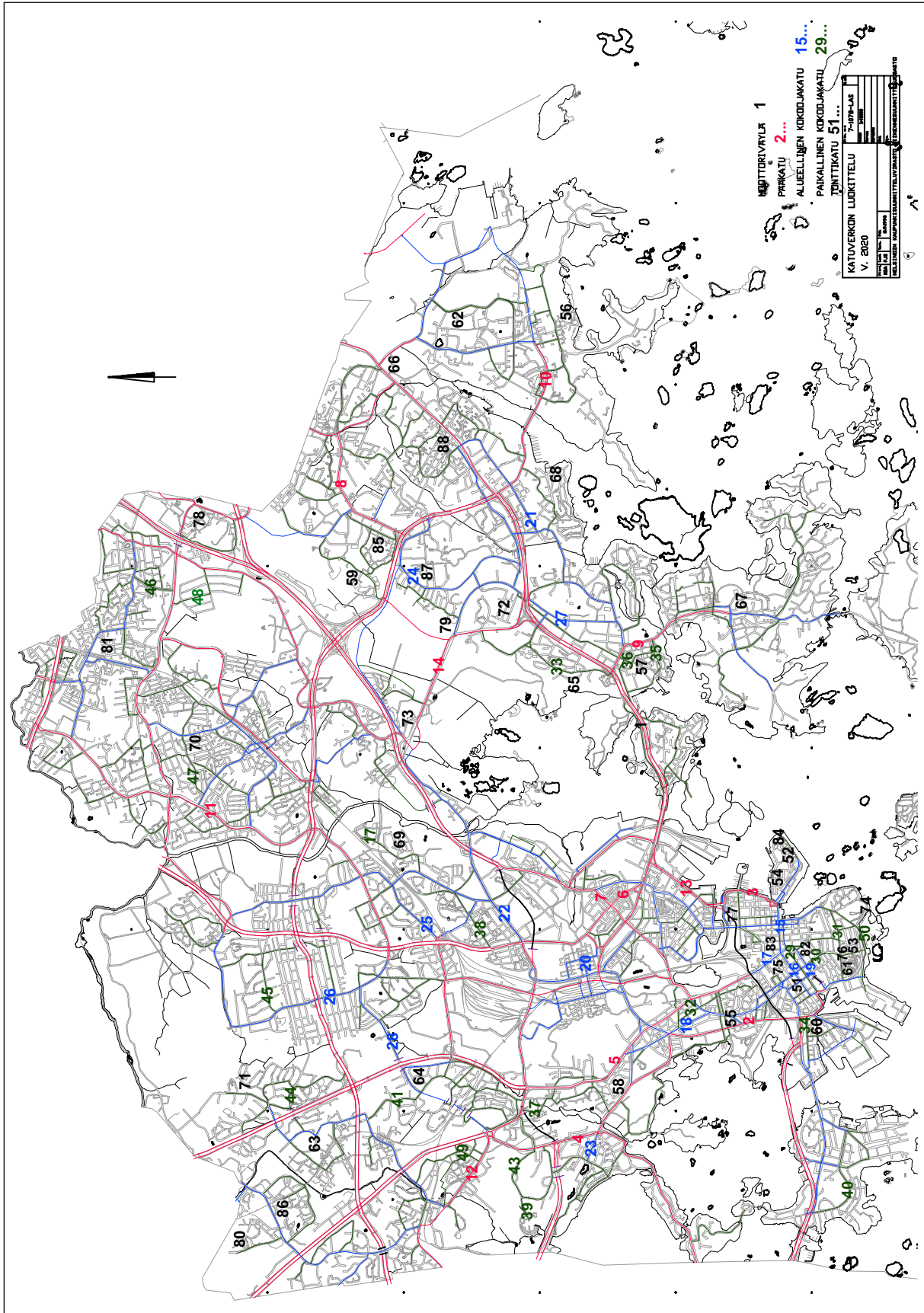
Katutila ja kaupunkikuva



Helsingin katuverkon luokittelu, vuoden 2020 tavoiteverkko.

Helsingin katutila - ohjeita ja esimerkkejä

Katutila ja kaupunkikuva



Inventointikohteiden sijainti.