



Kuva HäKM

KIVET KERTOVAT

Selvitys katukiveyksistä Hämeenlinnan Keskustan alueella
sekä suunnitelma kivettyinä säilytettävistä katuosuuksista

Tuula Leppämäki
HÄMEENLINNAN KAUPUNKI
Kaavoitus 2024

KIVET KERTO VAT - Selvitys vanhoista katukiveyksistä Hämeenlinnan keskustan alueella sekä suunnitelma kivettyinä säilytettävistä katuosuuksista

”Kun otat käteesi katukiven, otat käteesi koko kaupungin”

– Pentti Murole

Taustaa

Tämän selvityksen tarkoituksena on inventoida Hämeenlinnan keskustan katupinnoitteet ja selvittää, mitkä katuosuudet tulisi jatkossakin säilyttää kivettyinä ja miltä osin niistä voidaan luopua. Kaupunki haluaa muokata katupinnoitteita paremmin nykyaikaisten liikenneteknisten tavoitteiden mukaisiksi ja säästää ylläpitokustannuksista. Nykyiset katukiveykset ovat vanhoja, osittain huonosti pohjattuja ja lukuisten korjausten jäljiltä epätasaisia, mikä aiheuttaa tyytymättömyyttä tienkäyttäjien keskuudessa. Kiveysten ylläpito ja korjaukset ovat kalliita, sillä ne vaativat runsaasti käsityötä. Kiveysten korvaaminen asfaltilla on houkutteleva ratkaisu pinnan tasaisuuden ja materiaalin edullisuuden vuoksi.

Arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös rakennus- ja kulttuurihistoriallinen näkökulma. Kadut ja rakennukset yhdessä puistojen ja aukoiden kanssa muodostavat kaupungin. Vanhat pintamateriaalit ja ladonnat ovat tärkeitä arvoympäristöjen kokonaisilmeen kannalta, sillä ne kertovat kaupunkirakenteen historiallisista vaiheista. Erityisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen ollessa kyseessä, tulee katupinnoitteiden valintoja pohtia monipuolisesti. Katupinnoitteella voidaan korostaa kaupunkitilan historiallista luonnetta ja arvoa tai alentaa sitä.

Rakennus- ja kulttuurihistoriallisen kaupunkikuvan näkökulman lisäksi selvityksessä on pohdittu katukiveysten vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Katukiveys pitää ajonopeudet maltillisina verrattuna helppokulkuiseen asfalttiin. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta nopeuksien säilyminen alhaisina on toivottavaa umpikulmaisessa, runsaasti tasa-arvoisia risteyskysymyksiä sisältävässä, vanhassa kaupunkirakenteessa samoin kuin pitkällä suorilla etuajo-oikeutetuilla kaduilla.

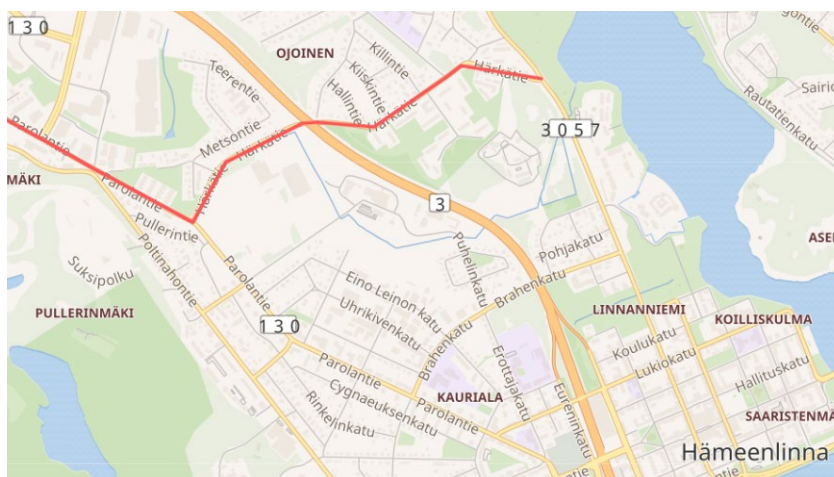
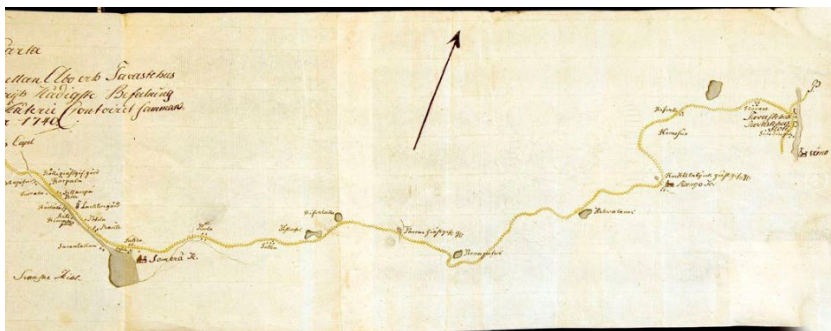
Liikenneteknisten tavoitteiden, rakennus- ja kulttuurihistoriallisten arvojen, kaupunkikuvallisten vaatimusten ja julkistaloudellisen näkökulman yhteensovittaminen on haastavaa, sillä kehitystyötä ohjaavat myös poliittiset paineet parannuksille. Kysymys onkin kompromissin hakemisesta. Asian haasteellisuus on tunnistettu myös Hämeen Sanomien 10.5.2014 päivätyssä artikkelissa: *”Kivetyksistä vanha Hämeenlinna on pääsemättömissä, mutta niiden olemassaolo on kyseenalaistettu 1930-luvulta lähtien, kun asfaltti näki päivänvalon. On vaikea kuvitella, että kivetyksiä enää uusittaisiin kovin heppoisin päätöksin. Torin uutta kivetystä tehtiin nimittäin viisi vuotta sitten kaksi vuotta... Edellinen kivetys oli jo sata vuotta vanha ja peräisin ajalta, kun tori rakennettiin Hämeenlinnaan. Niin maailma muuttuu. 1900-luvun alun ensimmäisinä vuosikymmeninä halvin tapa päällystää katuja oli käyttää luonnonkiviä. Nyt asia taitaa olla jo päinvastoin.”*

Tämä selvitys perustuu historiallisten tie- ja katulinjausten tunnistamiseen ja roolin hahmottamiseen nykyisessä kaupunkirakenteessa, niiden varrella sijaitsevien rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten ja aluekokonaisuuksien inventointiin, kaupunki- ja katukuvan analysointiin sekä näistä elementeistä koostuvan kokonaisuuden arvottamiseen. Analyysin pohjalta on laadittu suunnitelma katuosuuksista, joilla kiveys tulee säilyttää, missä se voitaisiin uusia ja mistä se voidaan purkaa. Selvitys- ja suunnittelualue rajautuu idässä Vanajaveteen, sillä sen toisella puolella ei ole enää jäljellä katukiveyksiä.

1 Historialliset tielinjaukset Hämeenlinnan keskustan alueella

1.1 Hämeen Härkätie

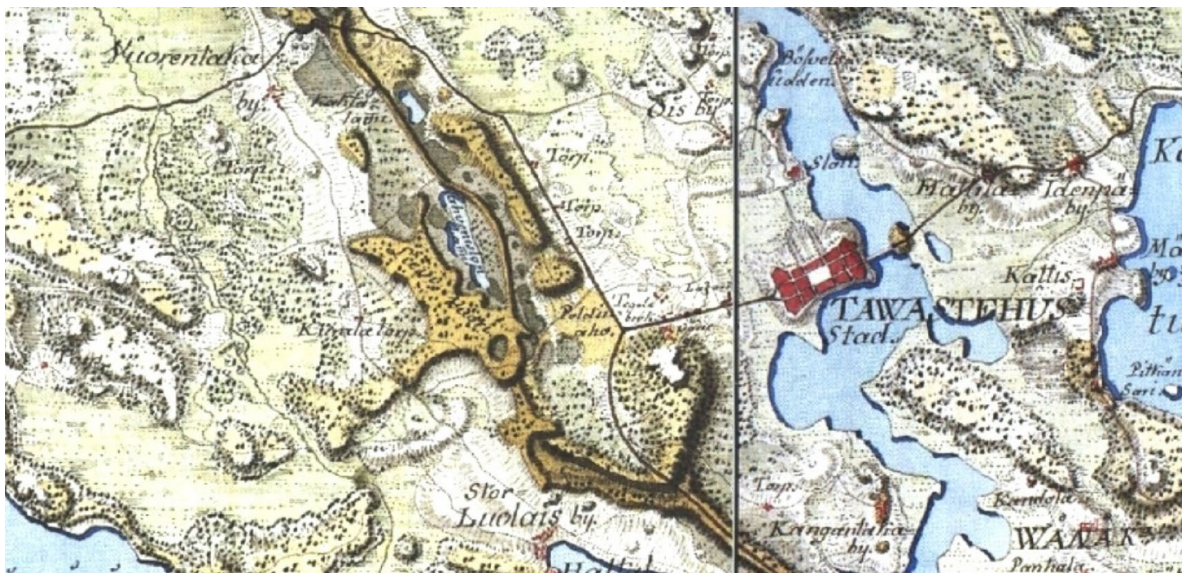
Hämeen Härkätie on 1280-luvulla perustetun Turun linnan ja 1200-luvun lopulla perustetun Hämeen linnan välinen yhdystie ja Suuren Rantatien ohella keskiajan merkittävin tie Suomessa. Hämeen Härkätien linjaus on vakiintunut varhaiskeskiajalla. Se palveli hallintoa ja kaupankäyntiä sekä sotaväen siirtoja Turun ja Hämeen linnojen välillä. Keskiajalla Härkätie toimi myös pyhiinvaellusreitteinä.¹ Hämeen Härkätien linjaus kulkee nykyisin Härkätie-nimisenä katuna Hämeen linnan pohjoispuolelta kohti länttä. Hämeen härkätie on museoviraston inventoinnissa merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi RKY.



Kuva 1-2. Hämeen Härkätien linjaus vuoden 1740 karttapiirroksessa sekä punaisella merkittynä nykyisen karttopohjan päällä.

1.2 Poltinaholla risteävät historialliset väylät

Kuninkaan kartasto on vanhin tiedossa oleva lehtijakoon perustuva Suomen kartasto. Kartoitustyö kesti vuodesta 1776 vuoteen 1805. Alla olevasta karttasuurennoksesta on nähtävissä kaupungin keskustan lisäksi Luolajan, Hattelmalan ja Kankaantaan kylät. Poltinahon kohdalla risteävät Hattelmalanharjulle Helsingin suuntaan johtava tie, Turkuun vievään Hämeen Härkätiehen yhdistyvä tie sekä kaupunkiin johtava tie. Viimeksi mainittu oli siis tärkeä tuloväylä kaupunkiin ja se muodosti samalla uuden kaupungin vaaka-akselin, jonka päätteenä oli kirkko. Poltinaholle kaupungista johtavan tien rakentaminen aloitettiin vuonna 1779.²



Kuva 3. Ote kuninkaan kartastosta Hämeenlinnan kohdalta. HKA.

2. Asemakaavoitetut kadut

2.1 Arbinin kaava

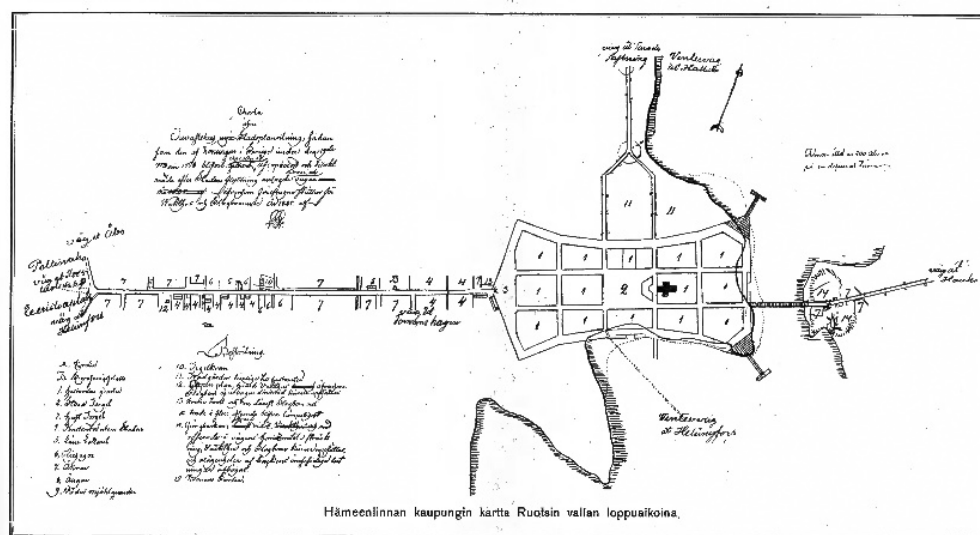
Hämeenlinnan keskustan kaavoitushistoria on merkittävä kohde tarkasteltaessa suomalaisen kaupunkisuunnittelun vaiheita. Hämeenlinnan kehityksessä kuvastuvat maassamme toteutetut kaupunkikaavoituksen ideat ja suuntaukset 1770-luvulta nykypäivään.³

Hämeenlinnan kaupunki perustettiin vuonna 1639. Kaupunki sijaitsi Hämeen linnan kupeessa, pohjoisella Pyövelinmäen alueella. Kuningas Kustaa III:n käskystä kaupunki siirrettiin nykyiselle paikalleen vuonna 1777. Sijoitusvaihtoehtoja oli muitakin, mutta maanhankinnan ja puolustuksellisten näkökohtien perusteella valittiin Saaristen latokartanon paikka Niementaustan alueella. Saaristen latokartano oli linnan hallintaan kuuluva kruunun maatila. Kartanon pihapiiri sijaitsi nykyisen keskustan länsiosassa, Saaristenkadun tuntumassa. Muilta osin tulevan ruutukeskustan alue oli peltoa, jonka keskelle, nykyisen kirkon ympäristöön, jäi viljelyyn kelpaamaton kallioinen mäki-alue.³

Uudelle paikalle perustetun kaupungin ensimmäinen asemakaava valmistui vuonna 1777, ja se vahvistettiin vuonna 1778. Asemakaavan suunnitteli kenraalimajuri Axel Magnus von Arbin. Kaupungin uusi sijainti oli saaren kaltainen, sillä keskustaa kiersi soinen niittyalue pohjoisessa ja lännessä. Idässä ja etelässä kaupunkia ympäröi Vanajavesi. Luonnonolosuhteiden vuoksi kaupungin luoteiskulma jäi rakentamattomaksi. Puolustuksellisesti oli tärkeää sijoittaa kaupunki riittävän etäälle linnasta, jotta linnalle johtavaa tietä saatettiin valvoa tykein. Von Arbinin asemakaavassa Hämeenlinna sai ruutukaavamudon, joka on ääriviivoiltaan poikkeava. Taitteinen, kulmistaan viistetty kovera muoto muistuttaa bastioni-linnoitusjärjestelmän sommittelua.



Kuva 4. Arbinin asemakaava 1778.



Kuva 5. Hämeenlinnan kaupungin kartta ruotsinvallan loppuaikoina.

Hämeenlinnan ensimmäistä asemakaavaa pidetään yhtenä merkittävimmistä 1700-luvun lopun kustavilaisen kauden asemakaavoista Suomessa. Yleispiirteiltään kaava noudattaa aikakauden kaavoitusihanteita. Keskeistä on symmetrisyys ja pääakselin muodostuminen kahden aukion välille. Erityistä on ruutukaupungin sijoittaminen symmetrisesti linnaan nähden niin, että linnalle johtava tie jatkuu kaupungin pystysuuntaisena akselina. Linnalle johti kolmen puistokujan pystyakseli. Linnan bastionimuurin kärkien väli määräsi kaupungin korttelileveyden. Voidaan siis todeta, että Hämeen linna määrätti merkittävästi Hämeenlinnan kaupungin sijoittumisen ja rakenteen. Länneä saapuva Turun maantie muodosti kaupungin vaaka-akselin. Vanhalta Härkätieltä tehtiin uusi, suorakulmainen linjaus kohti kaupunkia (nykyinen Poltinahontie-Turuntie). Tien liittyminen kaupunkiin artikuloitiin pienellä aukiolla. Kaukomaisemassa kirkon torni oli päätepisteenä Turun maantietä tultaessa.³

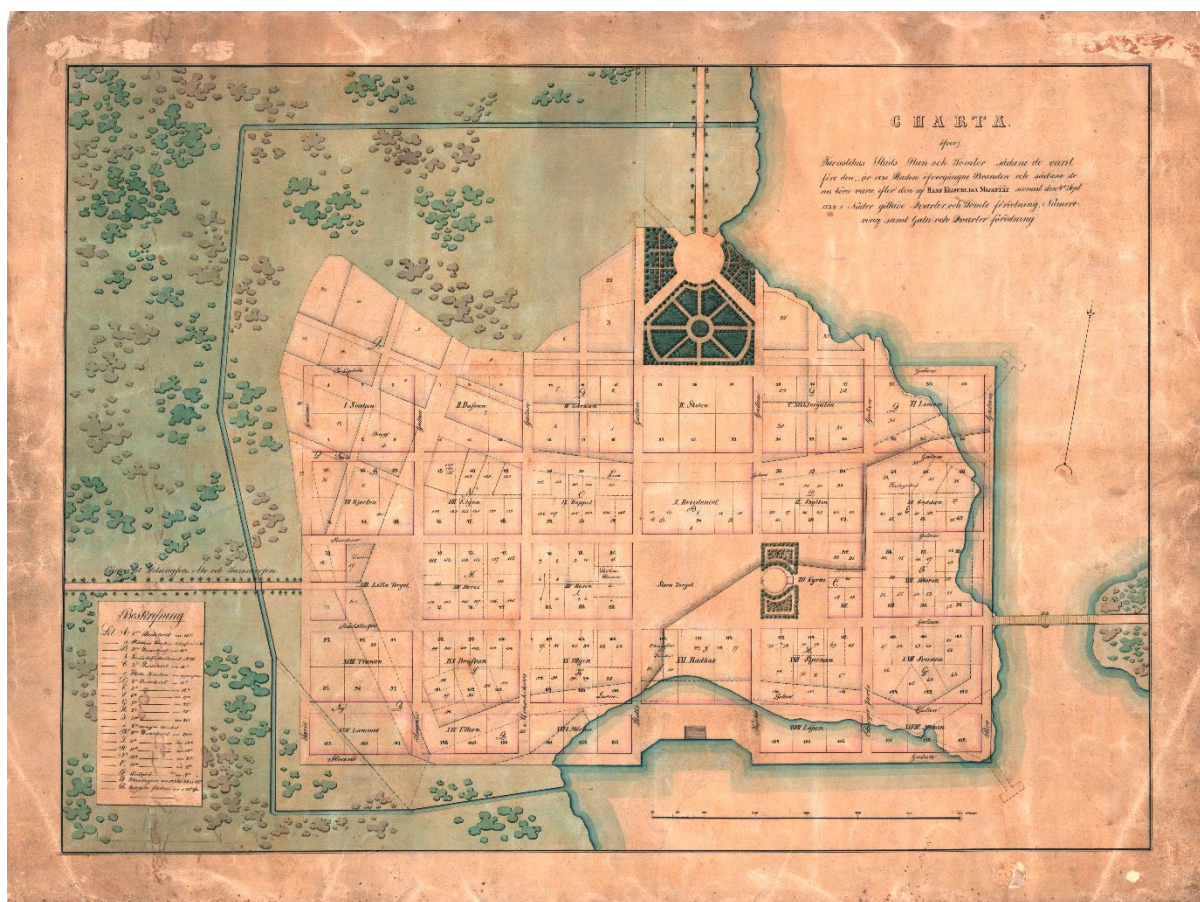
Säännöllisen ruutukaavan näkymät kaupungin sisällä ovat verraten sulkeutuneita. Näin ollen sisääntulokohdat eli kaupungin ”portit” ovat tärkeä osa kaupunkikeskustan olemusta. Hämeenlinnan liikenteelliseksi pääporteiksi muodostuivat Turuntien ja Viipurintien päätepisteet eli läntinen ja itäinen portti. Pohjoinen porttikohta, luonteeltaan edustuksellinen, oli linnaa ja

kaupunkia yhdistävän puiston yhteydessä. Neljannen portin muodosti 1832 asemakaavassa Vanajaveteen kaavoitettu Rantatori, jonka merkitys kasvoi vähitellen rannan täytön seurauksena.³

Nykyisten Raatihuoneenkadun ja Hallituskadun sekä poikittaissuuntaisten Kasarmikadun, Sibeliuksenkadun, Linnankadun ja Rauhankadun sijainti määrittivät Arbinin asemakaavassa. Myös Saaristenkadun ja Arvi Karistonkadun sijainti pääosin.

2.2 Engelin kaava

Von Arbinin klassistiseen suunnitelmaan pohjautuva kaupunkirakenne tuhoutui Hämeenlinnan palossa vuonna 1831 kaakkoiskulmaa lukuun ottamatta. Tämän jälkeen intendentinkonttorin johtaja Carl Ludvig Engel laati uuden asemakaavan, joka vahvistettiin vuonna 1832. Kaupunkia laajennettiin reunoilta oikaisemalla vanhaa korttelirakennetta ja uusilla kortteleilla. Vanhasta kustavilaisesta asemakaavasta säilyneitä elementtejä olivat korttelien mittakaava (lukuun ottamatta tonttijakoa) sekä kaupunkiakselit linnan ja Turuntien suuntaan. Arbinin kaavan pohjois-eteläsuuntaisten kadut säilyivät paikallaan. Empiren suunnitteluihanteiden mukaisesti Engelin kaavan keskeisiä piirteitä ovat suorakulmainen ruutumuoto sekä säännölliset kuusitonttiset korttelit, joissa tontit on erotettu palokujin. Pitkittäis- ja poikittaiskadut merkittiin yhtä leveiksi. Toriaukion parina on aiempaa suurempi, nelikulmainen Pikkutori lähellä Turun maantietä. Kaksoisaukiosommitelma oli tyypillinen empirekauden ratkaisu.³ Hämeenlinnan uudesta asemakaavasta tuli yksi merkittävimpiä empirekauden kaupunkikaavoja.



Kuva 6. Engelin asemakaava 1832. Alla näkyy Arbinin kaavan ääriiviivat sekä 1831 kaupunkipalon raja; kaupungin kaakkoiskulma säilyi palolta. HKA.

3. RKY-alueet

RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. Hämeenlinnan ruutukaavakeskustan alueella on kolme RKY-aluetta; kirkon ja torin ympäristö, Pikkutorin alue sekä Koilliskulma, joka säästyi vuoden 1831 kaupunkipalossa. Koilliskulman alue rajautuu pohjoisessa Hämeen linnan ympäristöineen muodostamaan RKY-alueeseen. Sen pohjoispuolella on vielä Linnan kasarmien RKY-alue. Turuntien varressa on Suomen kasarmien muodostama RKY-alue ja Vanajaveden vastarannalla vanhan rakennuskannan keskittymä.



Kuva 7. RKY-alueet Hämeenlinnan keskustassa.

3.1 Hämeen linnan ympäristö ja Linnan kasarmit

Päätös Hämeen linnan perustamisesta liittyy Birger jaarlin Hämeeseen tekemään "ristiretkeen". Linnan vanhimmat rakennustyöt on aloitettu 1200-luvun lopulla. Linnan vanhimman osan muodostaa niin kutsuttu leirikastelli. Siihen kuului pohja-alaltaan neliömäinen, harmaakivinen kehämuuri, jonka kolmeen kulmaan pohjoisessa, idässä ja etelässä liittyivät puolustustornit. 1200-luvun loppuvuosikymmenillä vanhan kastellin sisäosat uusittiin rakentamalla ulkomuureja seuraileva huonesarja (harmaakivilinna). 1300-luvun jälkipuoliskolla ja 1400-luvulla julkisivumateriaalina käytettiin pääsääntöisesti tiiltä. Linna on toiminut vuosisatojen kuluessa mm. sotilaallisena tukikohtana, hallintokeskuksena, mahtimiesten residenssinä, viljavarastona ja vankilana. Lisäksi kohteeseen sisältyy laajoja puistoalueita.⁴

Linnan pohjoispuolella sijaitseva Linnan kasarmialue on sekä toiminnallisesti että visuaalisesti osa tärkeää historiallista kulttuurimaisemaa. Se sijaitsee paikalla, josta Hämeenlinnan kaupunki siirrettiin 1777 nykyiselle paikalleen Niementaustan mäelle. Linnan kasarmit on yksi merkittävimmistä historiallisista kasarmialueistamme, joka on rakentunut 1850-1910-luvulla.

Kasarmialueen perustamisen ajalta on säilynyt kaksi tiilistä miehistökasarmia ja sairastupa. Päävartiorakennus ja leipomorakennus ovat 1860-luvulta. Päälystön puiset asuinrakennukset ovat 1880-luvulta. 1910-luvun kasarmit edustavat punatiilistä tyyppikasarmiarkkitehtuuria. Pohjoisosan puistomaisella alueella sijaitsee alueen vanhin rakennus, osaksi kaksikerroksinen puutalo, joka 1830-luvulla rakennettiin alueella toimineen kruununapteekin henkilökunnan asunnoiksi.⁴ Vanhan asemakaavan alueella on suoritettu arkeologista valvontaa ja tehty koekaivauksia rakennushankkeiden vuoksi viimeksi vuosina 2009 ja 2010. Kaivetuilta alueilta on löytynyt muutama katukiveys.⁵

Hämeen Härkätie lähti keskiajalla Hämeen linnasta ja kulki kasarmialueella sijainneen kaupungin kautta kohti Turkuu.

3.2 Hämeenlinnan tori ja kirkko

Hämeenlinnan tori on tyypillinen ruutukaavakaupungin aukio, jonka ympärille kaupungin kirkko sekä tärkeimmät julkishallinnon ja liike-elämän rakennukset ovat keskittyneet. Kaupungin ytimen muodostava tori on peräisin 1700-luvun lopun kustavilaisesta ruutuasemakaavasta, joka laadittiin linnan pohjoispuolelta nykyiselle paikalleen siirrettävää kaupunkia varten. Merkittävät julkisen hallinnon rakennukset torin laidalla ovat lääninhallituksen talo ja raatihuone.

Torin itälaidalla oleva uusklassillinen pyörökirkko, pienoispanteon, oli jo oman aikansa erikoisuus. taidemaalari. Luis Jean Desprez suunnitteli rakennuksen vuonna 1789, ja se rakennettiin vuosina 1792–1798.⁶ Kirkon itäpäässä on korkea kellotorni vuodelta 1837. Kirkon ja torin välissä sijaitsee arkkitehti Armas Lindgrenin suunnittelema Kirkkopuisto paviljonkirakennuksineen. C. L. Engelin suunnittelemaan Lääninhallituksen kolmikerroksiseen empiretyyliseen kivitaloon liittyy klassistinen porttirakennelma. Lääninhallitusta vastapäätä torin etelälaidalla on uusrenessanssityylinen C. A. Cawénin suunnittelema raatihuone, joka valmistui 1887.³

3.3 Pikkutori

Kahden korttelin päässä Kauppatorista länteen sijaitseva Pikkutori muodosti Turusta tulevan maantien päätepisteen. Pikkutori eli Hevostori merkittiin 1826 asemakaavan laajennukseen. Tori syntyi Saaristen virkatalon paikalle, kun kaupungin asemakaavaa jatkettiin kaupungin 1831 tapahtuneen palon jälkeen. Palon jälkeen rakennettiin toria ympäröineet empiretyyliset rakennukset. Aluksi tori oli luonnontilainen kenttä, jolle hevoset voitiin jättää kaupunkiin tultaessa ja jossa hevos- ja eläinmarkkinat pidettiin. Hevosmarkkinat siirrettiin 1835 Poltinaholalle. Pikkutori tasoitettiin ja ympäröitiin vihreällä aidalla. Kaupunki päätti 1846 muuttaa torin kävelypuistoksi. Torille istutettiin kaikkiaan 80 vaahteraa. Venäläisen kirkon paikaksi Pikkutori merkittiin 1872 asemakaavassa. Venäläisen varuskunnan ortodoksinen kirkko rakennettiin 1901 torin keskelle. Itsenäistymisen jälkeen kirkko jäi tarpeettomaksi ja rakennus muutettiin perusteellisessa remontissa klassististyylliseksi kaupunginkirjastoksi 1923. Pikkutorin länsireunalla oleva edustava empiretyylinen rakennus rakennettiin 1830-luvulla. Suomalaisena tyttökouluna toiminutta rakennusta laajennettiin siipirakennuksilla 1897 ja 1906. Torin toisella laidalla olevat puurakennukset rakennettiin 1883 ja 1898. Torin itälaidan empiretyylinen rakennus valmistui 1836. Pohjoislaidan ns. Puntilan talo valmistui 1832 ja sitä laajennettiin kivisellä osalla 1911. Saaristenkadun puoleinen rakennus valmistui 1838.¹

3.4 Koilliskulma

Hämeenlinnan Koilliskulma merkittiin ensimmäisessä Axel Magnus von Arbinin 1777 laatimassa kaavassa Hämeen linnaa ja kaupunkia yhdistäväksi puistoalueeksi. Tulipalo tuhosi

1831 suurimman osan puukaupungista ja ensimmäisen jälleenrakennuskaavan laati maanmittari A.W. Zitting. Hän luopui Arbinin kaavan muodosta ja antoi kaupungille suorakaiteisen ruutuasemakaavan, jolloin kaavoitettu alue laajentui myös Koilliskulman alueelle.

Koilliskulman alueella sijaitsevia rakennuksia ovat mm. Yläalkeiskoulu (1846), Palanderin talo (1861) Hämeenlinnan lyseo (1888), Maanmittauskonttori (1910-1911), Kunnallinen kylpylaitos (1912), Keskuskansakoulu (1938). Näiden lisäksi alueeseen kuuluu Sibeliuspuisto ja Itsenäisyydenpuisto.¹ Alueella on myös jonkin verran matalia, empiretyylisiä asuinrakennuksia, jotka säästyivät palolta. Koilliskulma rajautuu pohjoisessa Hämeen linnan RKY-alueeseen.

3.5 Suomen kasarmit

Hämeenlinnan Suomen kasarmit on kansallisen asevelvollisen sotaväen käyttöön 1880-luvulla perustettu ja 1910-luvulla tuntuvasti täydennetty kaupunkikasarmi, joka muistuttaa Hämeenlinnan mittavista vaiheista tärkeänä sotilaskeskuksena ja läänin pääkaupunkina.

Suomen kasarmit sijaitsevat Turkuun johtavan vanhan maantien varressa. Kasarmialueen rakennuskanta käsittää kaksi ikäkerrostumaa, joista vanhemman muodostaa tarkka-ampujapataljoonan 1882-83 valmistuneesta rakennuskannasta säilyneet rakennukset. Tästä vaiheesta on säilynyt ehjänä kokonaisuutena päällystön puisten asuinrakennusten rivi alueen itälaidalla. Puurakenteisista miehistörakennuksista on säilynyt yksi. Toinen vaihe käsittää useita venäläisen vaiheen puhtaaksimuurattuja tiilirakennuksia, joukossa mm. komea upseerikerhon talo ja muutama suuri kolmikerroksinen, tiilirakenteinen majoitusrakennus keskuspihan laidalla.¹

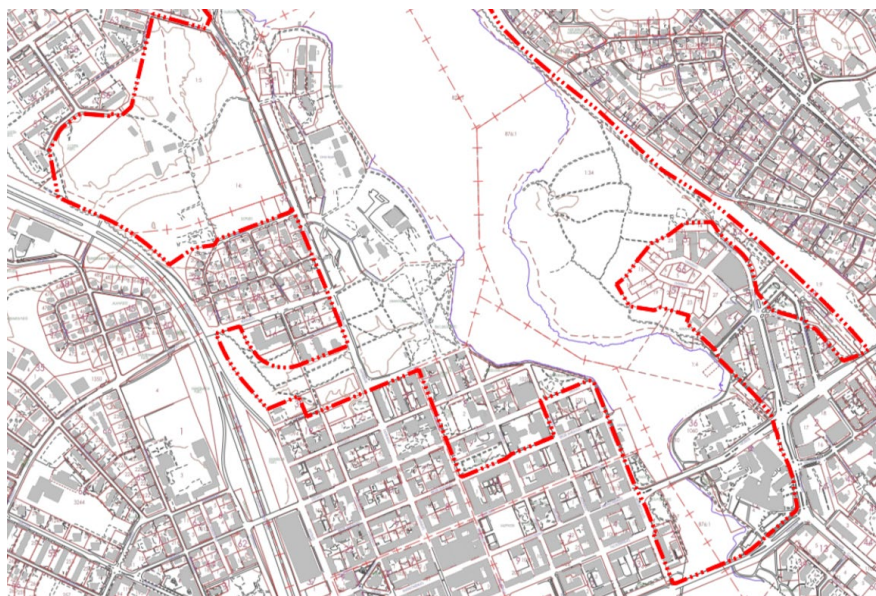
3.6 Muut arvokkaat rakennukset ja rakennetut kulttuuriympäristöt

Hämeen liitto on vuonna 2019 julkaissut Hämeen maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt -julkaisun, joka täydentää valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventointia. Yhdessä ne muodostavat ehjän inventointikokonaisuuden. Yksi keskeinen tavoite selvityksessä on ollut 1900-luvun viimeisten vuosikymmenten ja 2000-luvun alun arkkitehtuurin huomiointi osana maakunnallisesti arvokasta rakennusperintöä. Tähän Hämeenlinnan katukiveyksiin liittyvän inventoinnin analyysikarttaan on merkitty työn sisällön kannalta tärkeät kohteet, jotka on rakennettu ennen sotia.

4. Kansallinen kaupunkipuisto

Kansalliset kaupunkipuistot ovat maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia laajoja ja kansallisesti merkittäviä puistokokonaisuuksia. Niiden tavoitteena on säilyttää kaupunkiluontoa ja rakennettua kulttuuriympäristöä eheänä kokonaisuutena. Vuonna 2001 perustettu Hämeenlinnan kansallinen kaupunkipuisto on Suomen ensimmäinen ja maailman toinen. Alue koostuu Vanajaveden rannoilla sekä Aulangonjärven ympäristössä sijaitsevien puistojen, rakennettujen kulttuuriympäristöjen, virkistys- ja luonnonsuojelualueiden upeasta kokonaisuudesta. Puiston historiallisen ja kulttuurisen ytimen muodostaa Hämeen keskiaikainen linna ympäristöineen. Kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvat myös keskustan rantapuistot ja rakennuskulttuurin kannalta arvokkaita puutalokortteleita koilliskulman alueella. Keskustan ulkopuolisia alueita ovat Aulanko ja Keinusaaren sekä Verkatehtaan alueen vanhat teollisuus- ja sairaalamiljööt vehreine ympäristöineen. Hämeenlinnan puisto on yli 6 km pitkä ja leveimmillään noin 5 km:n levyinen. Maa-ala on noin 740 hehtaaria ja sen halkaisee kaupunkirakenteellisesti merkittävä Vanajavesi.⁶

Linnanseudun ja koilliskulman RKY-alueet sisältyvät kansalliseen kaupunkipuistoon, joka on niitä laajempi kokonaisuus ja sisältää lisäksi katualueita, puistoja ja Vanajaveden ranta-alueita.



Kuva 8. Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston aluerajaus keskustan osalta.

5 Katupäällysteiden historia

5.1 Katujen kattaminen Suomessa

Katu on kaupunkiasutukseen liittyvä julkinen kulkuväylä. Vanhimmat kadut olivat maapohjaisia. Niitä kuivatettiin ja tiivistettiin tarvittaessa puulastuilla, risuilla ja oksilla. Jo varhain katuja alettiin päällystää hirsillä, haljispuolikkailla ja lankuilla.⁷ Hämeenlinnan kaupungin sijaitessa linnan pohjoispuolella, määrättiin porvarit vuonna 1678 asettamaan kaksi lautaa tonttinsa kohdalle kadunvarteen.¹⁴ Katuja myös kivettiin jo keskiajalla, mutta tapa yleistyi vasta 1600-luvulla. Keskiajalta 1800-luvulle saakka katujen kattaminen ja ylläpito oli tonttien omistajien vastuulla. Vastakkaisten tonttien omistajat vastasivat kadusta tontin pituudelta aina puoleen väliin katua. Säädös oli peräisin Maunu Eerikinpojan kaupunkilaista vuodelta 1350.⁹ Tämän seurauksena saman kadun päällysteenä saatettiin käyttää sekä puuta että kiveä, ja katemateriaali sekä kiviladonta saattoivat vaihdella eri tonttien kohdalla. Kadun katteeksi kävivät myös käytöstä poistetut tiilet ja tiilimurska. Kivettyjen katujen keskilinja oli usein isommista kivistä ladottu. Katujen reunoilla sijaitsivat luonnonkivistä tai muotoilluista hiekkakivistä rakennetut vesikourut, jotka ulottuivat lähelle kadunvarren rakennusten seinustoja.⁷

Kadut kivettiin 1800-luvun puoliväliin asti luonnonkivillä. Tätä ns. mukulakiveystä alettiin myöhemmin korvata nupukiveyksellä, joka oli tehty harkkomaiseksi hakatuista luonnonkivistä. Myös puiset katukatteet ja maapintaiset kadut olivat käytössä vielä 1800-luvulla. Vanhojen katujen kerrostumat ja rakenteet ovat muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännoiksi. Ne on suojeltu osana ennen 1700-lukua perustettujen kaupunkien säilyneitä kulttuurikerroksia kaupungin perustamisesta – 1800-luvulle.⁷

Mitä vanhemmista katukiveyksistä on kyse, sitä todennäköisemmin kivimateriaali on kotoisin lähialueilta. Paikallisen kallioperän vuoksi on Suomessa katujen kiveykseen käytetty pääsääntöisesti graniittia. Siitä on saatavilla lukuisia eri värisävyjä. Aikoinaan nupukivet on valmistettu kokonaan käsityönä hakkaamalla. Muodoltaan kivet on hakattu kiilamaiseksi, jolloin

maahan tuleva alaosa on kapeampi kuin katupinnan muodostava yläosa. Kiven pinnaksi on jätetty sen luontaisesta lohkeamisesta syntynyt murtopinta. Mitään mittatarkkaa standardikokoa ei ole ollut, mutta keskimäärin se on ollut noin 180–250 x 100–125 x 180–200 mm (pituus x leveys x korkeus). Noppakiven hakkaus on puolestaan alusta asti toiminut koneellisesti ja sen koko on ollut keskimäärin noin 100 mm.³

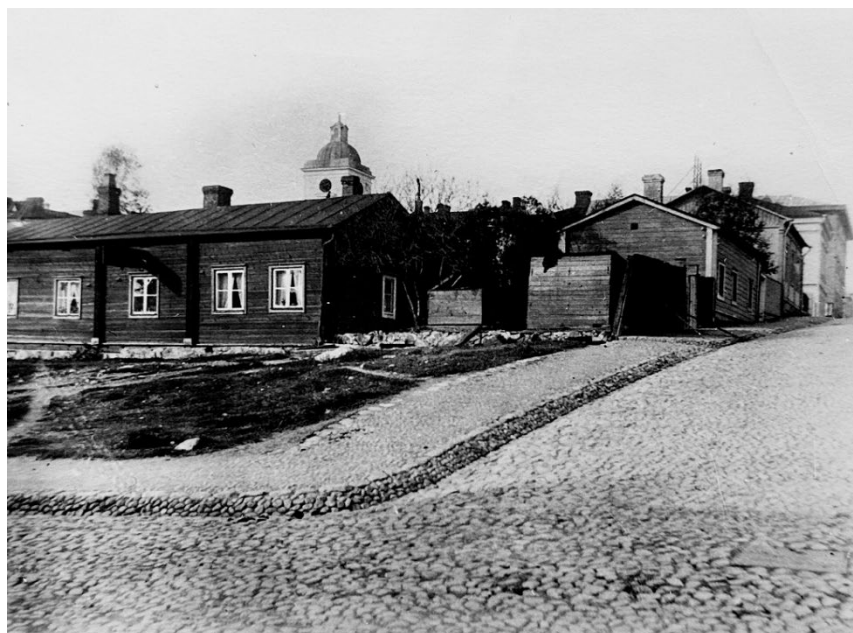
5.2 Hämeenlinnan katukiveysten historiaa

Mukulakivi

Yksityiskohtaisten kaavojen ja rakennusjärjestysten vaatimuksesta ryhdyttiin Hämeenlinnassa järjestelmällisesti kunnostamaan katuja, toreja ja rantoja. Vuosien 1871 ja 1885 rakennusjärjestysten mukaan oli kadut, torit ja muut julkiset paikat, jotka olivat *yleistä liikettä varten avatut*, kivettävä tai makadamisoitava.⁸

Tämä ei kuitenkaan ollut ehdottomasti sitova määräys, sillä maistraattia kehoitettiin myös sallimaan kiveämisen jäädä toistaiseksi, ellei liikenne tehnyt sitä tarpeelliseksi ja katu sorapeitteellä muuten pidettiin välttävissä kunnossa. Kivettyjen katujen yhteyteen oli rakennettava jalkakäytävät. Katujen kiveäminen eteni hitaasti. Vuonna 1877 kaupungin katutöihin käytettiin vankityövoimaa. Pienehköjä töitä suorittivat *kadunlaskijat*.⁸

Vanhat valokuvat havainnollistavat edellä kerrottua kehityksen kulkua. Mukulakivillä päällystettyjä katuja alkaa näkyä 1800-luvun lopulla otetuissa valokuvissa. Alla olevassa kuvassa näkyvät ajorataa ja jalkakäytävää erottaneet, luonnonkivistä muotoillut vesikourut.



Kuva 9. Päiväämätön valokuva mukulakivetystä Rauhankadun ja Palokunnankadun kulmasta. Taustalla juutalaiskorttelissa sijainnut Kaplanin talo.

Raatihuoneenkadun ja Sibeliuksenkadun kulmasta otettu kuva havainnollistaa rotvallen reunan korkeuden suhteessa ajorataan.



Kuva 10. Raatihuoneenkadun ja Sibeliuksenkadun kulma 1800-1900-lukujen vaihteessa.

Seuraavassa kehitysvaiheessa ajoradan ja jalkakäytävän välinen vesikouru on risteyksen kohdalla reunustettu pitkällä reunakivillä, joiden varaan on tuettu ajoneuvoilla kourun ylittämistä helpottavat puusoirot. Lisäksi jalankulkijoiden kadunylitys on huomioitu eräänlaisen ritilän avulla. Raatihuoneenkadun ja Rauhankadun kulmasta otettu kuva havainnollistaa asiaa.



Kuva 11. Raatihuoneenkadun ja Rauhankadun kulma.

Tori

Vuonna 1892 valtuusto totesi kauppatorin joutuneen ”surkeaan rappiotilaan”. Kirkon länsipuolella sijaitseva, hiekkapintainen tori oli kovassa käytössä, mutta poutapäivinä pölyinen ja sateella kuravelliä. Keskustelu torin kiveämisestä alkoi valtuustossa 1891 ja asiaa selvitettiin vuoteen 1909, jolloin valtuusto teki päätöksen torin yläosan muodostamisesta puistoksi ja alaosan kiveämisestä. Suunnitelmat pyydettiin arkkitehti Armas Lindgreniltä ja torin kiveys toteutettiin vuonna 1910.⁸ Tori sai pintaansa mukulakiveyksen, jota kiersivät ja diagonaalisesti halkoivat nupukivetyt kävelyreitit.



Kuva 12. Tori ennen kiveystä 1908.



Kuva 13. Tori Armas Lindgrenin suunnitelman mukaan kivettyinä noin 1920. Pääosin päällyste oli mukulakiveä, mutta toria halkovat ja reunustavat kulkureitit oli pinnoitettu nupukivellä.

Koilliskulma

Linnankadulla mukulakiveys on edennyt kortteleittain, sillä ennen vuotta 1932 on kivettynä ollut Lukiokadun ja Koulukadun välinen osuus ja vuoden 1932 jälkeen sitä on jatkettu Niittykadulle saakka.



Kuva 14. Linnankatu 9 jälkeen vuoden 1912, ennen vuotta 1932.



Kuva 15. Linnankatu 11 jälkeen vuoden 1932, ennen vuotta 1949.

Linnankatu (nyk. Kustaa III:n katu) sekä Hämeen härkätie

Kaupungista linnalle johtavan tien dokumentoidut vaiheet kuvaavat hyvin katurakentamisen kehittymistä Hämeenlinnassa. 1800- ja 1900-luvun vaihteeseen välimaasto oli tulvivaa niittyä, jonka yli johti sorapintainen pengertie ja sen päälle jalankulkijoita varten asetetut pitkospuut. Seuraavassa päiväämättömässä kuvassa tie on mukulakivetty ja varustettu sorapäällysteisellä jalkakäytävällä, joka on erotettu ajoradasta kivetyllä vesikourulla. Lopulta tulva-alue on kuivatettu ja korotetut jalkakäytävät on rajattu reunakivillä.



Kuvat 16-18. Linnalle johtavan kadun vaiheet.



Kuva 19. Hämeen linnasta pohjoiseen johtava Hämeen härkätie on ollut mukulakivillä päällystetty vuonna 1931, kun SVUL:n juoksukisat järjestettiin.

Viertotiet

Heti kaupunkialueen ulkopuolella kulkevia, entisinä aikoina kaupunkiin sijoitettuja sotaväenosastoja palvelevia yleisiä maanteitä sanottiin viertoteiksi. Niitä oli kolme: Linnantie kaupungin ja linnan välillä, Poltinahontie eli itäinen viertotie (nyk. Turuntie) sekä Asematie eli itäinen viertotie kaupungin ja rautatieaseman välillä. Vuonna 1908 kaupunki otti huolekseen niiden kiveämisen ja kunnossapidon. Asemalle vievä Hämeentie päällystettiin vielä 1928 vanhanaikaisella mukulakiveyksellä.⁸



Kuva 20. Mukulakiveystä Itäisen viertotien eli nykyisen Turuntie 17 kohdalla 1930-luvun alussa.

Nupukivi

Keskeiseksi kysymykseksi katulaitoksen alalla tuli 1930-luvun alusta lähtien katujen päällystämisestä kestäväällä ja yhä kasvavan autoliikenteen asettamat vaatimukset täyttävällä materiaalilla. 1931 kaupungille ehdotettiin hankittavaksi sepelikonetta kestopäällystyksen valmistamista varten, mutta asia jäi pöydälle. Kaupunginhallitus päätti 1934, että kuution muotoinen nupukivi on taloudellisesti edullisin ja muissakin suhteissa tyydyttävä ratkaisu kestopäällyskysymykseen. Yksityiset tontinomistajat veloitettiin hyvillä lainaehdoilla kustantamaan omat osuutensa kadun puoliväliin. Raskaimmin kuormitetut kadut, ensimmäiseksi Raatihuoneenkatu ja Turuntie, päätettiin laskea nupukivellä.⁸ Raatihuoneenkatu Rauhankadulta Kaivokadulle saatiin kivettyä vuonna 1936. Samana vuonna tehtiin päätös kiveyksen jatkamisesta edelleen Turuntielle Vuorikadun risteykseen saakka.⁹ Koko liikenneväylä Poltinaholta pitkälle sillalle saatiin 1940 mennessä nupukivetyksi, samoin Palokunnankatu ja osia eräistä muista tärkeistä liikennekaduista. Päällystystöiden vaatiman suuren nupukivimäärän hankkimista varten kaupunginhallitus osti 1934 Hauholta hehtaarin suuruisen kallioalueen, jolla annettiin nimeksi Nupukallio.⁸



Kuva 21. Sibeliuksenkatu. Ensimmäisessä vaiheessa ajoradan keskelle vaihdettiin nupukivet hevoskärryjä varten, kun reunoilla säilyivät vielä mukulakivet.



Kuva 22-23. Hallituskadun katupinnoituksenmuutos mukulakivestä nupukiveen torin kohdalla.



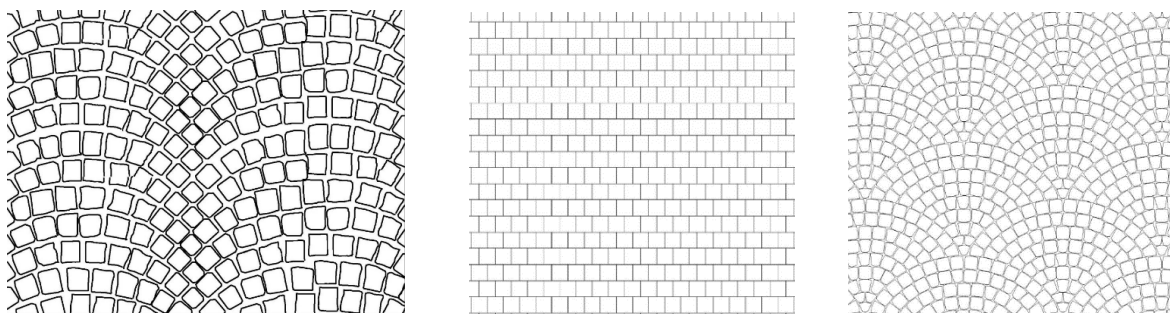
Kuva 24. Nupukiveystä Turuntie 15 kohdalla vuonna 1969.

Noppakivi

Noppakivet on otettu käyttöön viimeisenä. Katupinnoissa se yleisimmin ladotaan erilaisiin kuvioihin, kuten kaariladonta, tiililadonta tai viuhkaladonta eli suomuladonta. Noppakiviä on käytetty myös erotus- ja koristeraidoissa sekä saarekkeissa. Vuonna 1999 toteutettiin Hämeenlinnassa pitkään suunniteltu torin päällystäminen noppakivillä. Ennen kunnostusta käytiin pitkä keskustelu siitä, päällystetäänkö tori pyöreillä mukulakivillä vai noppakivillä. Lopulta torin pintaan upotettiin arviolta 571 000 kiveä. Kiveystä tehtiin kolme kesää.¹⁰



Kuva 25. Kaariladottuja noppakiviä Hallituskatu 6 kohdalla.



Kuva 26. Noppakiven kaariladonta, tiililadonta ja viuhka- eli suomuladonta.



Kuva 27. Vuonna 1999 toteutettu torikiveys. Kuva Anne-Maria Niskanen / Yle.

Asfaltti

Ensimmäisen automobiilin toi Hämeenlinnaan autoilija Julin vuonna 1909. Korkein sallittu ajonopeus oli 15 km tunnissa päivänvalolla ja 8 pimeässä tai sumussa. Autot yleistyivät Hämeenlinnassa hitaasti. Linja-autoliikenne käynnistyi 1920-luvun puolivälissä. Maanteiden risteyskohtana ja Kanta-Hämeen keskuksena Hämeenlinnasta tuli alusta alkaen linja-autoliikenteen tärkeimpiä solmukohtia maakunnassa.⁸ Autoistumisen seurauksena vaatimukset katujen kuntoa ja pinnoitteiden laatua kohtaan lisääntyivät.

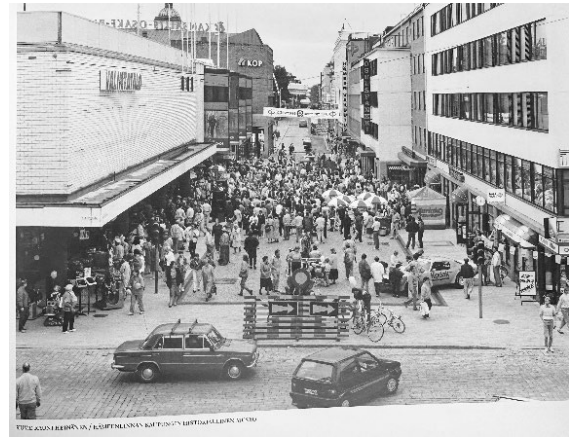
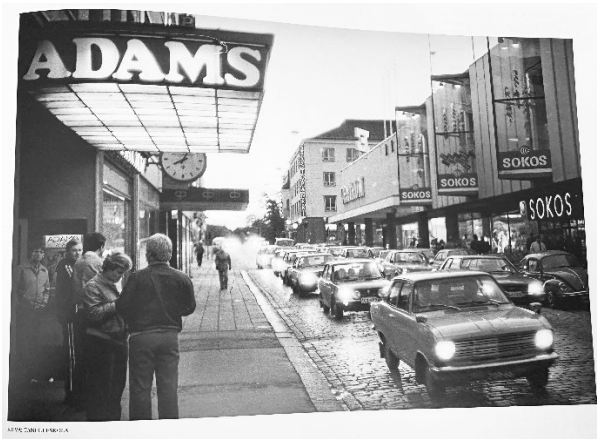
Asfaltti yleistyi Hämeenlinnassa hitaasti 1930-luvun lopulta alkaen. Vuonna 1937 sillä päällystettiin mm. Rantatori ja saman vuonna tehtiin päätös Hämeentien asfaltoimisesta. Tampereen- ja Viipurintiet kaupungin alueella kulkevilta osiltaan asfaltoitiin 1938. Rantatoria lukuun ottamatta aluksi asfaltoitiin vain ruutukaavakeskustan ulkopuolisia teitä.⁸



Kuva 28. Asfaltoitu Rantatori 1950-luvulla ennen uuden linja-autoaseman rakentamista. Taustalla Fredrika Wetterhoffin kotiteollisuusopettajaopisto.

Kävelykatu Reska

Raatihuoneenkatua ehdotettiin kävelykaduksi ensimmäisen kerran 1950-luvun lopulla, jolloin ajatus esiteltiin Hämeenlinnan yleiskaavan laatimisen yhteydessä. Vuonna 1970 asiaan palattiin uudelleen ja kävelykatukokeilu toteutettiin vuonna 1973 osalla katua. Yhden korttelinmitan pituinen, Sibeliuksenkadun ja Kasarmikadun välinen osuus Raatihuoneenkadusta rakennettiin lopulta kävelykaduksi vuonna 1988. 1990-luvun alussa raatihuoneen tontin ja torin välinen katuosuus muutettiin kävelypainotteiseksi.¹¹ Kävelykadun jatke Saaristenkadulle valmistui vuonna 2004. Molemmilla kävelykatuosuuksilla on käytetty vaihtelevasti eri kiveyksiä, myös betonikiviä ja uudella kävelykadulla suuria kivilaattoja. Uuden kävelykadun erikoisuus on kiinteiden penkkien eteen asennetut suurehkot taidelaatat, joiden pintaan on graafisen betonin keinoin toteutettu hämeenlinnalaisen kuvataiteilija Marjukka Vainion valokuvia ja kirjailijoiden Olli ja Riitta Jalosen tekstejä. Penkkien rungot, vesiaiheinen veistos, ilmoitustaulu ja tukimuurit on toteutettu väribetonilla.



Kuva 29-30. Nupukivetty Reska ennen sen muuttamista kävelykaduksi ja kävelykatukokeilu 1973. Kuva Adams: Taneli Eskola.



Kuva 31. Vuonna 1988 rakennetulla kävelykatu Reskalla on katupinnoitteena käytetty sekä luonnonkiviä että betonilaattoja.

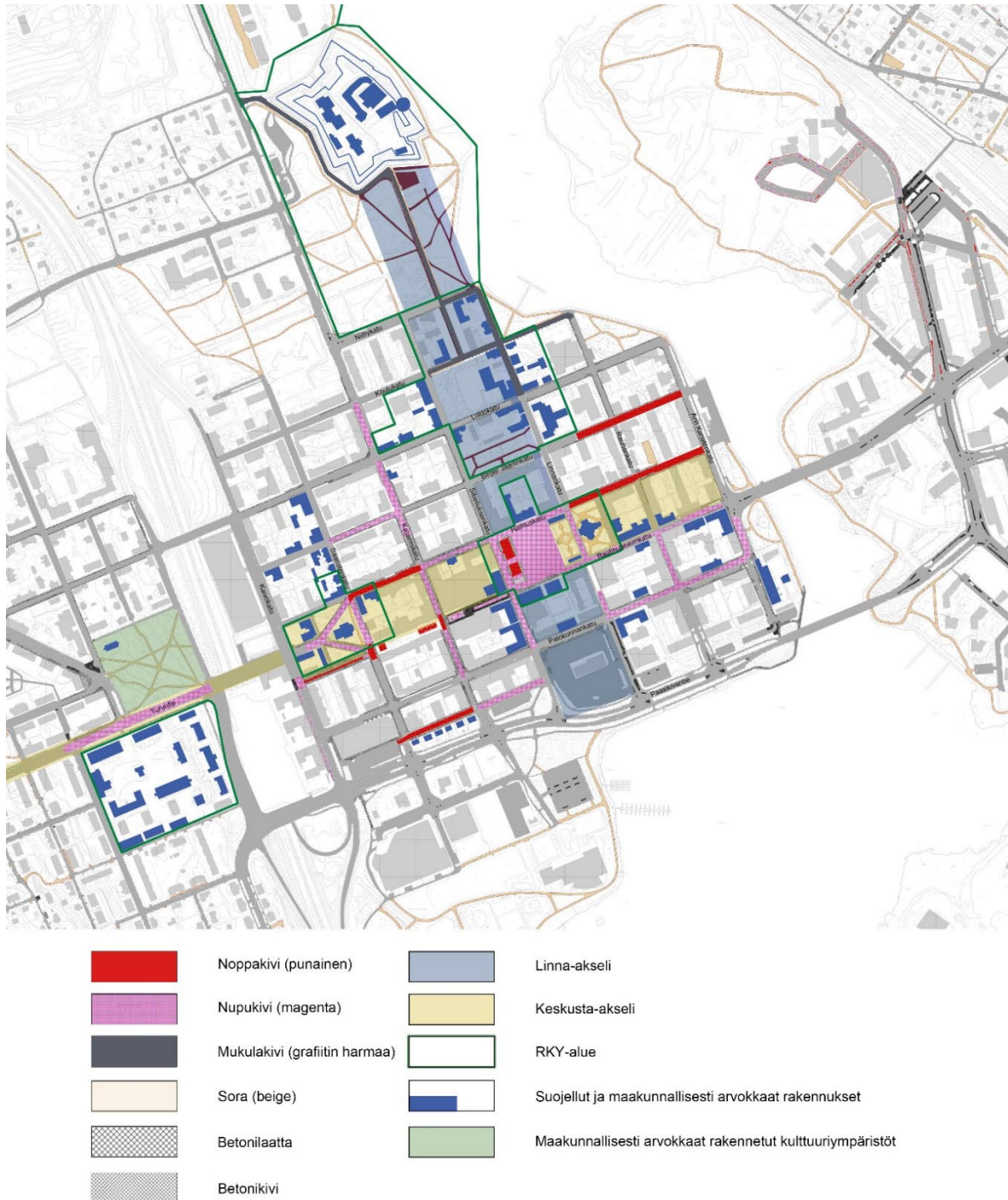


Kuva 32. Vuonna 2004 toteutetulla kävelykadun jatkeella on käytetty pääasiassa luonnonkiveä eri muodoissa; punertavaa noppakiveä suomuladonnalla sekä harmaita graniittilaattoja roomalaisella ladonnalla.

5. Analyysi ja suunnitelma

Tämänhetkinen tilanne

Alla olevasta kartasta ilmenevät Hämeenlinnan keskustan tämänhetkiset katupäällysteet. Niitä on ajan saatossa uusittu ja muokattu tarpeen mukaan ilman laajempaa suunnitelmaa ja arvottamista. Lisäksi kartasta ilmenevät selvityksen lähtökohdat ja keskeiset elementit. Keskusta-akseli merkitty vaalean keltaisella ja linna-akseli vaalean sinisellä. Lailla ja kaavalla suojellut sekä ennen sotia rakennetut, maakunnallisesti merkittävien rakennusten inventoinnissa luetteloidut rakennukset on merkitty tummansinisellä. RKY-alueet on merkitty vihreällä aluerajauksella.



Kuva 33. Selvityksen lähtökohdat ja keskeiset elementit visuaalisesti esitettyinä.

5.2 Suunnitelma

Suunnitelma perustuu kappaleissa 1-4 esitettyihin arvoihin. Kiveysten säilyttämistä esitetään

- Torilla sekä kaupunkiakseleita rajaavilla kaduilla
- RKY-alueilla
- Kansallisen kaupunkipuiston alueilla
- Maakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen äärellä

Uudelleen kivettäväksi ehdotetaan aiemmin kivettyjä katuosuuksia, jotka täyttävät samat ehdot kuin säilytettävien kiveyksien katuosuudet ja muodostavat jatkumon olemassa olevan kivetyn katuverkoston kanssa.

Mahdollisesti poistettavat kiveykset sijoittuvat irrallisille katuosuuksille, joilla ei enää ole varsinaista historiallista kontekstia.

Kauppatori

Hämeenlinnan tori on sekä kauppa-aukio että edustusaukio, jonka paikka on määrittynyt ensimmäisessä Arbinin asemakaavassa 1778. Aluksi se oli koko korttelin kokoinen ja sorapintainen, kunnes Armas Lindgrenin suunnitelman mukaan sen koillisreunasta erotettiin kirkkopuisto omaksi viheralueekseen. Nykyinen tori sai ensimmäisen kiveyksensä Lindgrenin suunnitelman mukaan vuonna 1910. Torin pitkään suunniteltu kunnostus ja kiveyksen uusiminen toteutettiin vuonna 1999. Ennen kunnostusta käytiin pitkä keskustelu siitä, päällystetäänkö tori mukulakivillä vai noppakivillä. Lopulta torin pintaan upotettiin arviolta 571 000 noppakiveä. Myös muita kivilaatuja, esimerkiksi nupukiveä on käytetty tehosteina ja erotusraidoissa. Keskusta-akseli ja linna-akseli risteävät kauppatorilla.

Kauppatori muodostaa kaupungin historiallisen keskustan, jota ympäröivät arvorakennukset. Tori on kaupungin arvokkain kivetty alue, jollaisena sen tulee myös säilyä.

Linna-akseli ja Koilliskulma

puingin ainoat mukulakivikadut ovat linnan ympäristössä ja Koilliskulman alueella. Tärkein niistä on Kustaa III:n kadun muodostama akseli Koilliskulmasta linnalle, missä se kääntyy bastionia kiertäväksi tieksi. Mukulakiveys kertoo alueen pitkästä historiasta ja muodostaa olennaisen osan linnan ympäristön maisemaa. Mukulakivikadut täydentävät myös Koilliskulman alueella säilyneiden, vanhojen rakennusten reunustamaa katukuvaa ja tuovat autenttisuutta. Muita mukulakivikatuja Koilliskulman alueella ovat Linnankatu välillä Lukiokatu ja Niittykatu sekä Koulukatu välillä Sibeliuksenkatu ja Rauhankatu. Nämä eivät ole tärinän vuoksi helppoja ajettavia, mutta onneksi vähäliikenteisiä.

Sibeliuksenkadun ja Linnankadun väliset korttelit muodostavat Rantatorilta linnaan johtavan, historiallisen kaupunkiakselin. Sibeliuksenkatu rajaa linna-akselin länsireunaa ja sen varrella on paikoitellen säilynyt vanhaa rakennuskantaa. Nykyisellään nupukivellä kivetty osuus sivuaa toria ja jatkuu Palokunnankadulle saakka. Linnankadusta on kivetty aiemmin käsitellyn mukulakiviosuuden lisäksi kirkon ja torin välinen katualue sekä puoli korttelia Palokunnankadulta torin suuntaan nupukivellä.

Linnan ympäristön ja Koilliskulman mukulakivikadut ovat erottamaton osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä RKY sekä kansallista kaupunkipuistoa.

Sibeliuksenkadun ja Linnankadun nykyinen nupukiveys torin ja kirkon kohdalla on perusteltua säilyttää johtuen niiden historiallisesta merkityksestä osana linna-akselia ja

kaupunkikuvallista kokonaisuutta yhdessä historiallisten rakennusten kanssa. Molemmat katuosuudet sisältyvät RKY-alueeseen. Linnankadun puolen korttelin mittainen kiveys Palokunnankadulta väestönsuojan edustalle on sen sijaan sekundääri ja vailla historiallista kontekstia, joten se voidaan tarvittaessa poistaa.

Mikäli kiveyksiä voidaan palauttaa keskustan kaduille, voisi Linnankatu Raatihuoneenkadulta Niittykadulle olla historiallisista ja loogisista syistä kivettyjä koko matkaltaan. Kadusta puuttuu kiveys vain kahden korttelin matkalta; Hallituskadun ja Lukuokadun väliltä. Kyseisellä osuudella sijaitsevat vuonna 1888 rakennettu lyseon rakennus, Sibeliuksenpuisto sekä Linnankatu 5:ssä sijaitsevat vanhat asuinrakennukset vuosilta 1834 ja 1891. Kyseiset korttelit kuuluvat myös RKY-alueeseen. Puuttuva osuus voitaisiin kivetä nupukivellä. Tämä parantaisi myös liikenneturvallisuutta lyseon edustalla.

Keskusta-akseli

Hämeenlinnan keskusta-akseli muodostuu Raatihuoneenkadun ja Hallituskadun välisistä kortteleista ja toiminnallisesti merkittävämpi kuin linna-akseli. Keskusta-akseli ja linna-akseli risteävät kauppatorilla. Keskusta-akselin korkein kohta ja kulminaatiopiste on kirkko Niementaustan mäellä. Sieltä kadut laskevat koillisessa Vanajaveden suuntaan ja lounaassa Turuntien suuntaan. Katuyhteys Turuntieltä Poltinaholle muodostaa jatkeen keskusta-akselille. Akselilla sijaitsevat kirkon lisäksi maallisen vallan linnakkeet; lääninhallitus ja raatihuone sekä näiden keskelle jäävä tori. Myöhemmin torin varteen ovat ilmestyneet pankit. Lisäksi akselin varressa sijaitsee useita lailla ja kaavalla suojeltuja sekä maakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventoinnissa mainittuja rakennuksia. Raatihuoneenkadun puolella ovat mm. Raatihuone 1887, Skogsterin tavaratalo 1906-07, Rakennusyhtiö Pohjan talo 1912, Anniskeluyhtiön talo 1899, ns. Hälläpyörän talo 1900, Kariston vanha kirjapaino 1928, Hämeen Vakuutus 1938, Hämeenlinnan seudun vanha säästöpankki 1909-10 ja entinen Hämeenlinnan Suomalainen säästöpankki 1929. Raatihuoneenkatu on sittemmin rakennettu kävelykaduksi kahden korttelin osalta välillä Sibeliuksenkatu-Saaristenkatu. Hallituskatu sivuaa kirkkoa ja toria niiden pohjoispuolelta. Sen varrella sijaitsevat mm. Hämeen lääninhallitus 1837 ja Sibeliuksen syntymäkotia 1834. Raatihuoneenkatu ja Hallituskatu yhtyvät arvorakennusten reunustamalla Pikkutorilla, mistä Turuntie alkaa kohti Poltinahoa.

Keskusta-akseli muodostaa merkittävän rakennus- ja kulttuurihistoriallisen kokonaisuuden. Sitä rajaavat kadut ovat tällä hetkellä pääosin kivettyjä, osittain nupu- ja osittain noppakivillä. Katujen varsilla on vielä jäljellä jonkin verran vanhaa rakennuskantaa. Katukiveys Raatihuoneenkadulla ja Hallituskadulla korostaa kyseisten katulinjausten historiallista merkitystä ja luo yhdessä vanhan rakennuskannan kanssa fragmentin omaisia välähdyksiä kaupungin rakennushistoriasta. Kiveys tulisi säilyttää yhtenäisenä Raatihuoneenkadulla ja Hallituskadulla koko pituudeltaan kuin myös Pikkutorilla yhtyvät diagonaaliset katuosuudet. Myös akselin poikkikatuojen olemassa olevat kiveykset on syytä säilyttää samoista syistä.

Turuntie ent. Läntinen viertotie / Chaussée-katu

Arbinin kaavassa 1777 paikalleen määritelty, puilla reunustettu Turuntien bulevardi muodostaa sekä toiminnallisesti tärkeän sisääntuloväylän kaupunkiin, että kaupunkikuvallisesti merkittävän näkymäakselin. Poltinaholle saavuttaessa katu on avannut pitkän näkymän kohti kaupungin keskustaa ja kirkon tornia.

Kaupungin päässä sen varressa sijaitsevat Suomen kasarmit ja kadun vastakkaisella puolella vanha hautausmaa, molemmat maakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Vaikka kadunvarren rakennuskanta on muilta osin uutta, ei se vähennä tielinjauksen historiallista ja kaupunkikuvallista merkitystä. Turuntien pintauksesta käytiin pitkä keskustelu vuosituhannen vaihteessa; vastakkain olivat liikennetekniset ja kulttuurihistorialliset näkemykset. Kovan poliittisen paineen alla nupukiveyksen päälle laskettiin ”väliaikainen asfaltti” välillä Poltinaho-Vuorikatu. Lopullinen päätös asfaltoinnista tehtiin valtuustossa liikenneteknisiin perustein vuonna 2005. Nykyisin kadusta on kivettyä Vuorikadun ja Eureninkadun välinen osuus, jonka varressa sijaitsevat Suomen kasarmit (RKY) ja Vanha hautausmaa (maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö). Turuntieltä puuttuu kiveys moottoritietä ylittävän sillan kohdalla, missä sijaitsee myös uusi kauppakeskus.

Olemassa olevien kivettyjen osuuksien säilyttäminen on perusteltua johtuen sen varressa sijaitsevien kohteiden rakennus- ja kulttuurihistoriallisista arvoista.

Mikäli kiveyksiä voitaisiin palauttaa, koko Turuntien kiveäminen olisi perusteltua tämän selvityksen pohjalta havaittujen historiallisten arvojen vuoksi. Turuntie on yksi kolmesta viertotiestä, jota pitkin kaupunkiin on menneinä aikoina saavuttu ja sillä on edelleen poikkeuksellisen suuri katu- ja kaupunkikuvallinen sekä toiminnallinen merkitys keskustan sisääntuloväylänä. Nykytekniikalla kiveys voidaan toteuttaa tasaisemmin kuin ennen. Lisäksi kiveyksellä voidaan tässä yhteydessä alentaa nopeuksia, mikä on merkillepantavaa, kun kysymyksessä on pitkä suora, jonka varteen sijoittuu mm. vastikään laajennettu alakoulu.

Turuntien sillan kohdalla Turuntie on asfaltoitu, mikä sopii moottoritien päälle rakennetun kauppakeskuksen imagoon. Asfalttia on kuitenkin jatkettu Turuntie 1:n kohdalla myös jonkin matkaa keskustan suuntaan RKY-alueelle. Tämä pieni mutta merkittävä katuosuus olisi hyvä palauttaa nupukivelle.

Palokunnankatu

Vanhoista keskusta-akselin suuntaisista katulinjauksista myös Palokunnan kadulla, sen Vanajaveden puoleisessa päässä, on kahden korttelin mittainen osuus kiveystä. Sen varrella sijaitsevat Wetterhoffin kiinteistön vanhin rakennus, Fredrika-talo 1860-l, Hämeen Suoja 1930, Paavonkulman asuinrakennus 1928-29 ja asuin- ja liikerakennus vuodelta 1912. Katu päättyy Vanajaveden rannassa sijaitsevaan Schmausserin uusgoottilaiseen olutpanimoon 1902. Kyseinen kiveys kääntyy vielä Ystävyysdenpuistoa sivuten Arvi Karistonkadulle, missä se loppuu hieman erikoisesti korttelin keskellä, Kariston rakennuksen edessä.

Palokunnankadun päällysteen uusimisesta kertoo Hämeen Sanomat 5.5.2017 seuraavasti: ”Vilkkaisesti liikennöityä Palokunnankatua remontoidaan parhaillaan linja-autoaseman korttelin kohdalla. Remontissa korjataan kadun alla olevia perusrakenteita kuten sähkö- ja telekaapeleita. Lisäksi HS-Vesi korjaa viemäreitä. Samalla vaihdetaan kadun vaurioitunut kivipäällyste ajoradoilla asfaltiksi. Sen sijaan suojateillä ja bussipysäkeillä säilyy kivipäällyste. Tosin kadun reunakivet uudistetaan ja jalkakäytäviä levennetään turvallisuuksista.”

Olemassa oleva kahden ja puolen korttelin mittainen kiveys olisi historiallisista syistä hyvä säilyttää ja sitä voisi jopa jatkaa korttelin verran Palokunnantalon ja rantatorin kohdalla, jotka sijaitsevat linna-akselilla. Palokunnankatu on kuitenkin vilkasliikenteinen joukkoliikennekatu ja linja-autoasema sijaitsee vanhan rantatorin paikalla, joten liikenneteknisistä syistä kivityistä osuuksista kadulla voidaan luopua.

Eteläkatu

Eteläkatu on jatkunut Myllymäkeen saakka ennen moottoritien rakentamista. Katu on kivetty kahden korttelin mitalta Saaristenkadun ja Sibeliuksenkadun välissä. Saaristenkadun ja Kasarmikadun välisellä osuudella sijaitsevat, 1919–1922 rakennetut mansardikattoiset pientalot muodostavat tyyllisesti ja kaupunkikuvallisesti eheän alueen. Tonttien väleissä kasvaa suuria, kaupunkikuvallisesti merkittäviä lehtipuita.

Kiveys on perusteltua säilyttää kyseisellä katuosuudella, mutta Kasarmikadun ja Sibeliuksenkadun välissä se on hieman irrallinen elementti ja tarvittaessa poistettavissa. Myös Eteläkadun ja Saaristenkadun risteysalueella sijaitseva kiveys lienee poistettavissa.

Birger Jaarlinkatu

Birger Jaarlinkadulla on kaksi kivettyä osuutta: puolitoista korttelia Arvi Karistonkadulta Linnankadun suuntaan sekä Kasarmikadun ja Saaristenkadun välinen katuosuus. Kummankaan varrella ei ole rakennus- tai kulttuurihistoriallisia rakennuksia tai merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä.

Näiden osuuksien kiveykset voidaan purkaa, mikäli se on tarpeen.

Kasarmikatu

Kasarmikadulla on kiveystä pääsääntöisesti Palokunnankadulta Koulukadulle saakka. Kiveys kattaa vain puolet korttelista Hallituskadun ja Birger Jaarlinkadun välillä, myös Lukiokadun ja Koulukadun väliltä puuttuu osa.

Hallituskadun pohjoispuoleisella Kasarmikadun osalla ei ole kiveykseen liittyvää historiallista kontekstia, joten kiveys niiltä osin on purettavissa, mikäli se on tarpeen. Hallituskadun eteläpuolella on kiveystä kahden korttelin mitalta. Vaikka katuosuudella ei ole vanhoja rakennuksia, on se perusteltua pitää kivettyinä, sillä se alentaa ajonopeuksia kun se risteää kävelykadun kanssa. Palokunnankadun risteysalueelle jatkuva kiveys voitaneen poistaa tarvittaessa.

Saaristenkatu

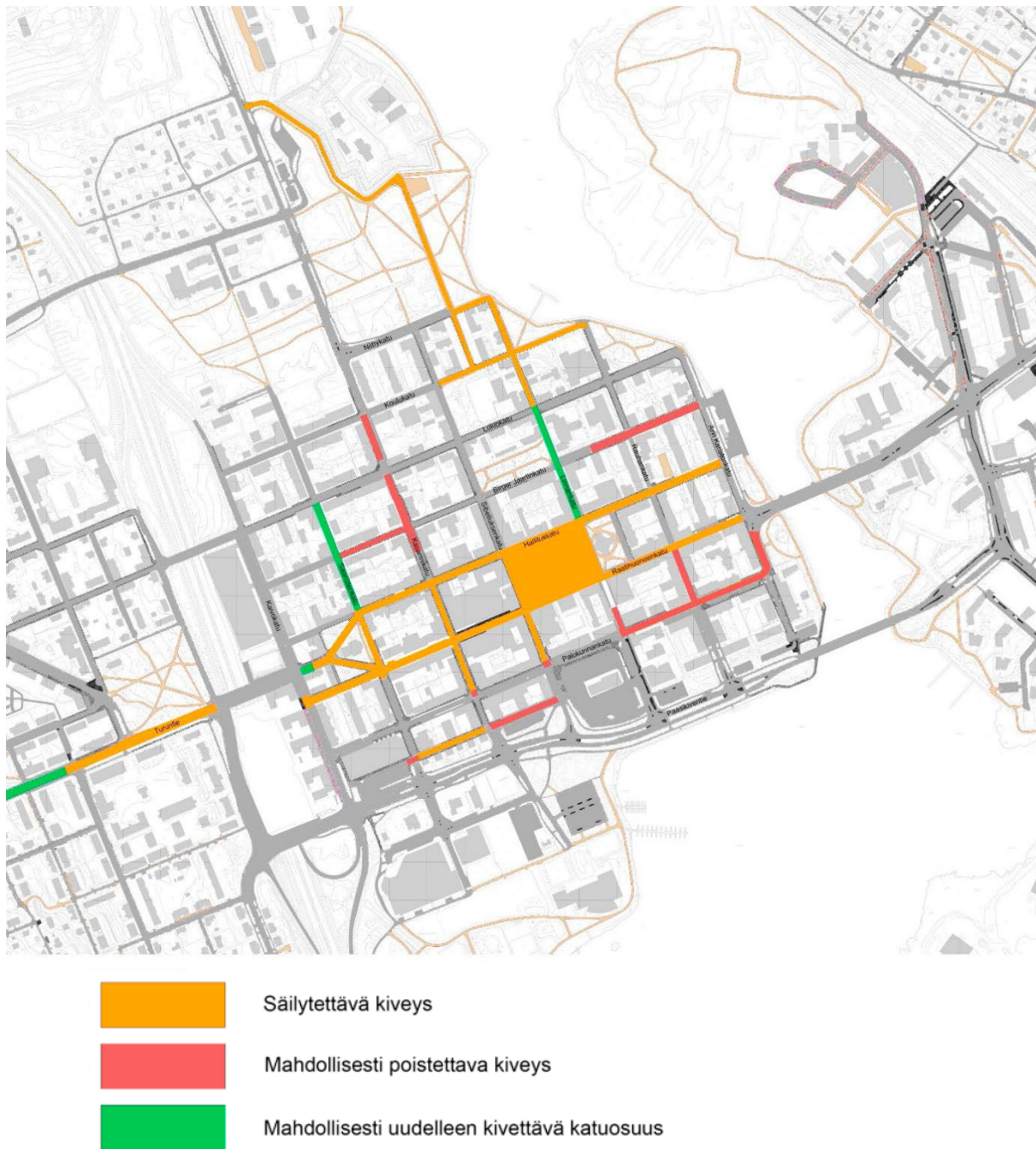
Saaristenkadusta on kivettyä tällä hetkellä keskusta-akselille sijoittuva osuus Hallituskadun ja Raatihuoneenkadun välissä. Hallituskadun pohjoispuolella, Saaristenkadun länsireunalla on kuitenkin kahden korttelin mittainen, täysin yhtenäinen ja poikkeuksellisen hyvin säilynyt rivistö 1800-luvun lopulla rakennettuja asuin- ja koulurakennuksia. Saaristenkadun ja Hallituskadun kulma on RKY-alueita ja rakennukset siitä eteenpäin kadun länsireunalla Lukiokadulle saakka muodostavat maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön.

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön muodostaman kokonaisuuden täydentämiseksi esitetään Saaristenkadun uudelleen kiveämistä välillä Hallituskatu – Lukiokatu. Katu ei ole kovin vilkasliikenteinen, mutta kiveys lisäisi myös liikenneturvallisuutta tultaessa 5-kulmaiseen risteykseen.

Rauhankatu

Rauhankadusta on kivetty yksi korttelinväli, jonka varrella ei sijaitse rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia.

Rauhankadun katukiveys välillä Raatihuoneenkatu-Palokunnankatu voidaan tarvittaessa poistaa.



Kuva 34. Suunnitelma katukiveyksistä Hämeenlinnan keskustassa. Kuvassa on esitetty suunnitelma kivettävinä säilytettävistä kaduista, mahdollisesti poistettavista kiveyksistä sekä mahdollisista uusista kivettävistä katuosuuksista.

Katukiveyksien merkitys osana rakennettua kulttuuriympäristöä ja kaupunkikuvaa ilmenee alla olevista vuoden 2024 kuvista .



Valokuvat 35-37. Näkymät Eteläkadulta, kauppatorilta ja Linnankadun sekä Koulukadun kulmasta. Kuvat Tuula Leppämäki.

Termejä

Mukulakivi (kenttäkivi / seulanpääkivi)

Mukulakivet ovat pyöreähköjä luonnonkiviä, jotka perinteisesti on asennettu asennushiekan varaan. Nykyisin käytetään myös kivituhkaa, mutta kivet voidaan asentaa myös maakosteaan betoniin. Kivituhkan sekaan voidaan sekoittaa hieman sementtiä, jolloin saumat kovettuvat ja kunnossapito helpottuu. Kivet asennetaan yksitellen pystyyn. Kivet ladotaan toisiinsa kiinni siten, että puolet kiven paksuudesta tulee alustamassan sisään.

Nupukivi

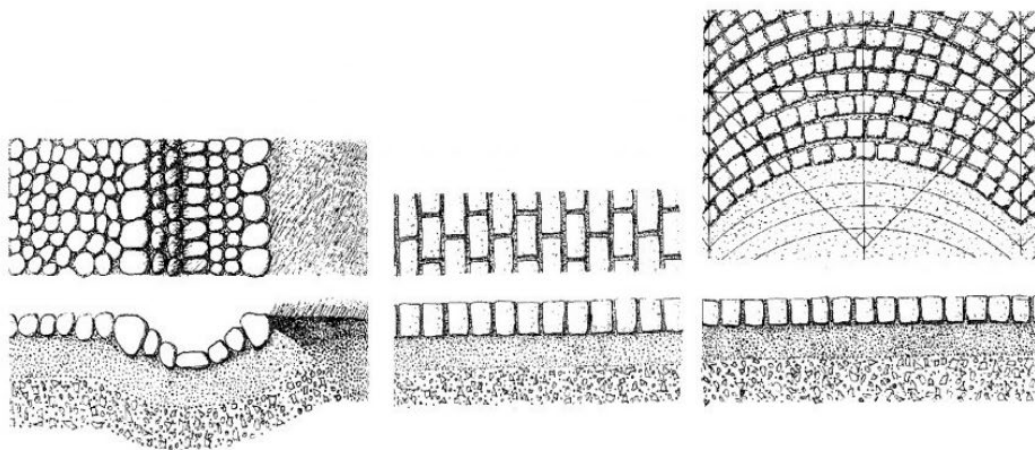
Nupukivet on perinteisesti ladottu katu- ja torialueilla tiililadontana, poikittain kadun suuntaan nähden. Kadun keskilinja on yleensä merkitty pitkittäissuuntaisella rivillä. Nupukivet asennetaan noin 25-30 cm paksun sorapinnan päälle.

Noppakivi

Noppakivet perinteisesti asennettu kaduilla ja toreilla nupukiven tapaan hiekka-alustalle. Ladontakuvioista suosittuja olivat viuhka- ja suomukuviot. Noppakiviä on käytetty myös yhdessä nupukiven kanssa siten, että nupukiviriveistä tehtyjen ruudukkojen sisäosat on päällystetty noppakivellä kehä- tai kaarikuvioon ladotu noppakivin.

Makadami

Makadami on sepelysrakenteinen päällyste, jonka muodostaa tielle levitetty ja jyrätty sekä sidemaalla tiivistetty sepelikerros. Tien kuperalle pinnalle muodostuu kokoon kiilautuneista kivisirpaleista kestävä holvi. Jyrättäessä ei kivien joukkoon ole pantu hiekkaa, vaan niitä on ainoastaan kasteltu usein ja vain tien pinnalle on levitetty ohut hiekkakerros.¹³



Kuva: Helander, Henttonen, Simons, Ahlqvist. Perinteisiä ladontoja. Vasemmalla mukulakivitiien reunaoja. Mukulakivien koko vaihtelee käyttötarkoituksen mukaan.

Keskellä nupukivitie, kivikoko: 150×250×180 mm.

Oikealla noppakivitie, kivikoko 100×100×100 mm.

Kuva 38. Havainnekuvia erilaisia vanhoista kiveystavoista

Lähteet

1. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Museovirasto.
2. Poltinaho 2, Kulttuuriympäristöselvitys. Hämeenlinnan kaupunki 2024.
3. Hämeenlinnan rakennushistoriallinen selvitys. Kaupunkisuunnittelu ja -rakentaminen keskustassa ja Keinusaassa 1778–2014. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy 2014.
4. Kansallismuseon tietokanta. <https://www.kansallismuseo.fi/fi/haameenlinna/historia>
5. Museoviraston kulttuuriympäristön palveluikkuna (Kyppi) Hämeenlinna/kiinteä muinaisjäännös/Hämeenlinnan vanha asemakaava-alue/1000007472
6. Hämeenlinnan kaupunki. <https://www.hameenlinna.fi/asuminen-ja-ymparisto/puistot-ja-metsat/kansallinen-kaupunkipuisto/>
7. Museoviraston arkeologisen kulttuuriperinnön opas. <https://akp.nba.fi/wiki/katu>
8. Y. S. Koskimies: Hämeenlinnan kaupungin historia IV. 1875-1944. Karisto 1966.
9. Ilkka Teerijoki: Hämeenlinnan historia ensimmäisestä maailmansodasta 2000-luvulle. Grano Oy 2014.
10. Hämeen Sanomat 10.5.2014
11. Hämeenlinnan kävelykadun jatke. Yleissuunnitelma 15.10.2002.
12. Sanakirja <https://runeberg.org/tieto/5/0890.htm>
13. Helsingin kaupunki, kaupunkitilaohje, historialliset päällysteet <https://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/historialliset-paallysteet/>
14. Teemu Mökkönen: Hämeenlinnan kaupunkiarkeologinen inventointi. Museovirasto 2003. <https://www.yumpu.com/fi/document/read/36849894/hml-verkkoraportti-museovirasto>

Kaikki valokuvat Hämeenlinnan museon arkisto (HäKM), ellei toisin mainita.

Kaikki vanhat kaavat ja kartat Hämeenlinnan kaupunginarkisto.

Kadun pinnalla on suuri merkitys siihen, miten katutilaa käytämme. Se vaikuttaa liikkumistapaan, tilannenopeuksiin, katutilan valoon ja kaupungin äänimaisemaan. Epätasainen kivipäällyste pakottaa meidät kävelemään. Kävelyn tahti on sopiva havainnointiin ja ajatteluun. Pinnallisen kauneuden tai rumuuden käsitteet saavat uusia sävyjä tarinoiden ja tiedon kautta.

Helsinki Design Weekly 16.12.2019
Jussi Laine