

OULUN LINJA-AUTOASEMA JA MATKAHUOLTO

Rakennuksen ominaispiirteiden selvitys



SITOWISE

TILAAJA

Tilaajan yritys Senaatti-Kiinteistöt
Yhteyshenkilöt:
Janne Marttinen / Senaatti
Jenni Lautso / Sitowise Oy

KONSULTTI

Sitowise Oy
Vuolteenkatu 2, 33100 Tampere
Puh. 0207476000
etunimi.sukunimi@sitowise.com

Jenni Lautso / projektipäällikkö
Minna Halonen / laatiminen
Ivelina Mechkarova / laatiminen
Kaisu Tervo / kenttätyöt
Eija Teivas / laadunvarmistus

Otsikkosivun kuva: Ilmakuva linja-autoaseman alueesta;
2021 Blom. Lähde: Bing Maps, <https://www.bing.com/maps/>.



Sisällysluettelo

1	Perustiedot	5	5.7.1	Linja-autoasema	40
2	Johdanto	6	5.7.2	Matkahuolto	41
	2.1 Kohde ja ympäristö	6	6	Nykytila	42
	2.2 Aluetta koskevat selvitykset	6	6.1	Liittyminen ympäristöön, piha ja liikenne	42
	2.3 Aineisto ja sisältö	8	6.2	Arkkitehtuuri, linja-autoasema	47
3	Rakennuspaikan historia	9		6.2.1 Arkkitehtuurityyli	47
	3.1 Rautatieasemasta liikenteen keskus	9		6.2.2 Runkorakenteet ja ulkoseinät	47
	3.2 Linja-auto- ja rautatieliikenne	11		6.2.3 Perustus ja kivijalka	47
	3.3 Ratapihan mahdollisuudet	14		6.2.4 Sisäänkäynnit	48
	3.4 Liikenneasemahankkeet	16		6.2.5 Ulko-ovet, katokset ja ikkunat	49
4	Kaavatilanne	18		6.2.6 Vesikatto ja yläpohja	50
	4.1 Asemakaava 1986	18	6.3	Sisätilat	50
	4.2 Yleiskaava	19		6.3.1 Alakatot	51
	4.3 Asemakaavan muutos Asemakeskus	19		6.3.2 Lattiat	52
5	Rakennushistoria	21		6.3.3 Sisäseinät	53
	5.1 Suunnittelija	21		6.3.4 Väliovet	54
	5.2 Päätökset ja piirustukset	24		6.3.5 Portaat	55
	5.3 Rakentaminen	28		6.3.6 Ikkunat	56
	5.4 Käyttö	29		6.3.7 Valaistus ja kalusteet	57
	5.5 Ominaispiirteet, 1980-luku	30		6.3.8 Talotekniikka	58
	5.5.1 Julkisivut	34	6.4	Arkkitehtuuri ja piha, Matkahuolto	59
	5.5.2 Pintamateriaalit	36	7	Arviointi ja yhteenveto	62
	5.5.3 Rakenteet	37		7.1 Säilyneisyys ja alkuperäisyys	62
	5.6 Linja-autoasema kontekstissaan	39		7.2 Historialliset arvot ja ominaispiirteet	63
	5.7 Keskeiset muutokset	40		7.3 Arkkitehtoniset arvot ja ominaispiirteet	63
				7.4 Ympäristöarvot ja ominaispiirteet	64
			8	Lähteet	68



8.1	Painetut lähteet	68	8.2.3	Arkistolähteet.....	70
8.2	Painamattomat lähteet	68	8.2.4	Suulliset lähteet.....	71
8.2.1	Verkkolähteet.....	68			
8.2.2	Verkkoarkistolähteet	69			



1 Perustiedot

Kohde	Linja-autoasema Ratakatu 6, Pysyvä rakennustunnus 100937377D Matkahuolto Ratakatu 6a, Pysyvä rakennustunnus 100937378E. kiinteistötunnus 564-407-1-4
Rakennusvuosi	Valmistuminen 1983
Suunnittelija	Linja-autoasema - arkkitehti Seppo Valjus Matkahuolto – arkkitehti Seppo Valjus (Valjus, 2021), Arkins Suunnittelu Oy
Alkuperäinen käyttötarkoitus	Linja-autoasemat ja Matkahuolto
Omistus ja hallinta	Korttelia 37 hallinnoi (maanomistus) Senaatin Asema-alueet Oy; Korttelia ympäröivät katualueet ovat Oulun kaupungin omistuksessa
Laajuustiedot	Linja-autoasema: 3140 kem ² (purkutyöselostus), 12350 m ³ (Oulun Rakennusvirasto, 10.04.1981) Matkahuolto 600 m ² (Asemakaava Intiön ja II Kaupunginosan katualue 564-1112 / 6.3.1986)
Asemakaava	Voimassa oleva asemakaava Intiön ja II Kaupunginosan katualue 564-1112 / 6.3.1986
Suojelutilanne	Linja-autoasema ja matkahuolto – ei suojelumääräyksiä
Merkittävimmät muutokset	Linja-autoasema: 1988 Sisämuutoksia; 2004 Julkisivulasituksen jako muutettiin. Matkahuolto: 2002, Sisämuutoksia, 2 ulko-ovea lisättiin.
Selvityksen tarkoitus	Asemakaavamuutosta, jatkosuunnitelmia ja toimenpiteitä varten.
Työvaiheet	Lähtötiedot, arkisto- ja kenttätö, selvityksen laatiminen ja tulostaminen (saavutettava pdf.)
Yhteyshenkilöt	Senaatti-kiinteistöt Janne Marttinen
Lyhenteet	RKY valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö MV Museovirasto MML Maanmittauslaitos PPM Pohjanmaan museo OKA Oulun kaupunginarkisto ORVA Oulun rakennusvalvonnan arkisto KESLA keskusliikenneasema (arkistomuodostaja OKA)



2 Johdanto

2.1 Kohde ja ympäristö

Oulun linja-autoasema ja matkakeskus sijaitsevat II (Vaara) kaupunginosassa korttelissa 37. Linja-autoasema on valmistunut Rak-silaan vuonna 1983. Linja-autoasema ja matkakeskus rajautuvat pohjoisessa Rata-aukioon, idässä Ratakatuun, etelässä Kainuuntiehen ja lännessä rautatiealueeseen. Alueen liikennöintiin liittyvä suunnittelu ja toiminnalliset muutospaineet ovat saaneet alkunsa jo 1970-luvulla. Suunnitelmia on jatkettu 1990- ja 2010-luvulla.

Viimeisimpänä on esitetty Asemakeskus-arkkitehtuurikilpailun 2016-2017 myötä vireille tullut alueen kaavoitushanke ja asemakaavamuutos 2020-luvun vaihteessa. Muutos koskee Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan Ratakadun ja osin Rautatienkadun välissä olevia kortteleita, katu- ja rautatiealuetta rakennuskohteineen (Kuva 1). Uuden asemakaavan on tarkoitus valmistua vuoden 2022 loppuun mennessä.¹

Korttelissa 37 toimii linja-autoasema rajoitetuin tiloin ja aukioloajoin, sekä Matkahuolto palveluineen. Linja-autoasema on vuokrattu Oulun Keskusliikenneasemakiinteistöt Oy:lle ja Matkahuolto on vuokrattu Oy Matkahuolto Ab:lle. Selvitysalueella maan omistaa Senaatin Asema-alueet Oy ja ne on vuokrattu Oulun kaupungille.

Kuva 1. ↗ Rata-alueen itäpuolella ovat linja-autoasema ja matkakeskus. Ilmakuva 2018. Lähde: Oulun karttapalvelu, <https://kartta.ouka.fi/> (22.12.2021).



2.2 Aluetta koskevat selvitykset

Selvitystä varten on huomioitu: valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY Museoviraston laatima inventointi 1.1.2010 alkaen. Samoin on huomioitu Oulun ruutukaava-alueen modernin arkkitehtuurin inventointi 2016.

Liikennealue korttelissa 37, johon jäävät linja-autoasema ja matkahuolto, sijoittuu kaupunkikuvassa ja kaukonäkymissä osin maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaiden (RKY 2009) alueiden sekä kohteiden läheisyyteen.

¹ Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 16.10.2020, 1-2.



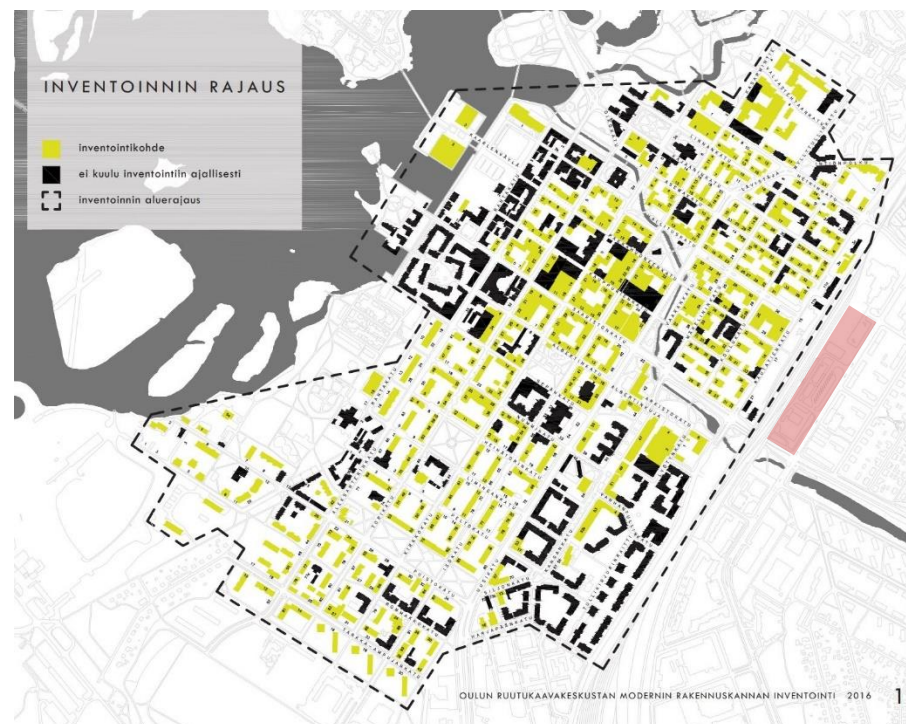
Kuva 2. RYK-alueet ja kohteet selvitysalueen läheisyydessä.

Lähde: <https://kartta.museoverkko.fi/> (23.11.2021).

Radan länsipuolella on RYK-kohde Oulun rautatieasema ja Ratakadun eteläpäässä RYK-alue Kaupunginojan varren puistovyöhyke sekä Karjasillan jälleenrakennuskauden asuinalue. Linja-autoaseman itäpuolella kapeiden katunäkymien päässä on lisäksi RYK Rakasilan puutaloalue. Kaupunginoja on yksi Oulujoen haaroista ja se alittaa rautatien. Oulun Kaupunginojan varren avoin puistovyöhyke on tärkeä esimerkki puukaupungin palon jälkeisestä empireasema-kaavaratkaisusta, jolla pyrittiin parantamaan kaupungin paloturvallisuutta. Kaupunginojan varren aukiot eli plaanat muodostavat kaupunkirakenteessa keskeisen puistosarjan läpi koko keskustan.²

² Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015 Oulu;
<http://www.rky.fi/4488>; <http://www.rky.fi/4194>.

Ruutukaava-alueen modernin arkkitehtuurin inventoinnin 2016 aluerajaus on tehty siten, että linja-autoasema ja Matkahuolto eivät liity inventointiin valittuihin kohteisiin. Asemakaavan muutoksen suunnittelualue kylläkin rajautuu lännessä pääaseman kohdalla Rautatienkadun rakennusrivistöön, jonka asuin- ja liikerakennusten kulttuurihistorialliset sekä kaupunkikuvalliset arvot 1930-luvulta 2000-luvulle on arvioitu modernin arkkitehtuurin inventoinnissa.



Kuva 3. Inventoinnin 2016 rajaus. Lähde: s.11,
<https://www.ouka.fi/> (3.12.2021).



2.3 Aineisto ja sisältö

Aiemmin laaditut tutkimukset ja inventoinnit alueelta ovat: Oulun asema-alueen rakennushistoriallinen selvitys 2003, jota on käytetty soveltuvien osien lähteenä vanhan ratapihan ja sen varikkoalueen osalta, sekä Linja-autoaseman Maisemaselvitys 23.7.2021 WSP Finland Oy.

Vanhasta varikkoalueesta ratapihan itälaidalla käytetään tässä selvityksessä yleisnimitystä ratapiha, ja sen länsipuoli on asema-alue. Ilmansuuntina käytetään pääilmansuuntia.

Selvitys toteutettiin RHS:ää suppeampana, mikä vastaa rakennusten ominaispiirteiden selvitystä (ROS). Selvitys keskittyy rakennuskannan tietojen ja nykytilan tallentamiseen, sekä ominaisuuksien yleispiirteeseen selvittämiseen. Linja-autoasemarakennuksen purkaminen ja tontin uudelleenkäyttö tuli ajankohtaiseksi viimeisimmän asemakaavamuutoksen tavoitteissa. Tavoite on korttelin 37 käyttötarkoituksen muuttaminen Asemakeskukseksi, jossa sijaitsee monipuolisia keskustamaisia toimintoja kuten linja-autoasema, matkahuolto, liike- ja toimistotiloja sekä asumista.

Ominaispiirteiden osalta tarkasteltiin kohteen rakennusvaiheita painottaen muutoksia valmistumisesta nykypäivään. Kohteessa tehtiin linja-autoaseman ja matkakeskuksen valokuvadokumentointi kenttätöiden aikana, ja arvioitiin kohteen kulttuurihistoriallisia arvoja.

Ratapihan aikainen historia on kuitenkin vahvassa roolissa, koska historialliset asemakaavat ja ilmakuvat kertovat alueen merkityksestä ja yli vuosisataisista ajallisista kerroksista. Ratapiha muutoksineen on historian ja kaavoituksen ilmiöistä kertova kohde rakennettaessa kaupunkikuvaa keskeisellä alueella.

Pääasialliset historialliset lähteet kuvaavat selvitysalueen historiaa 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkupuolella. Modernin rakennusperinnön ajalta nykyajan tallennus ei ole ollut 1980-luvulla niin suunnitelmallista, että esimerkiksi museoiden kuva-arkistomateriaalit olisivat käytettävissä laajalti. Lisäksi Pohjois-Pohjanmaan museon kuvapalvelut on suljettu kesään 2022 asti kokoelmahallintajärjestelmän uusimisen vuoksi.

Linja-autoaseman suunnittelun ja rakentumisen ajalta lähteet painottuvat rakennuspiirustuksiin sekä verkkopalveluista saataviin lehtikuviin ja artikkeleihin. Kirjallisina lähteinä liikennehistoriaan liittyen on käytetty Oulun kaupungin historia 6:n liikennettä käsittäviä lukuja ja Suomen Kotiseutuliiton julkaisusarjasta Lähdon ja saapumisen paikat 2006. Lisäksi Museoviraston sotien jälkeisten rakennettujen ympäristöjen ominaispiirteiden arvioinnissa on käytetty lähteenä kulttuuriympäristömme.fi -verkkosivun Liikenteen ympäristöt ja liikenneasemien historia -artikkelia.

Senaatti-kiinteistöt, Kiinteistökehitys- ja myynti, tilasi linja-autoaseman ja Matkahuoltorakennuksen ominaispiirteiden selvityksen marraskuussa 2021 asemakaavamuutosta varten. Tilaajan kanssa pidettiin työn aikana yksi palaveri. Raporttiin tehtiin tarkistuksia välipalaverin kommenttien perustella joulukuussa 2021. Työ valmistui tammikuun puolivälissä 2022.

Selvityksen ovat laatineet Sitowisen kulttuuriympäristötiimissä projektipäällikkö FM Minna Halonen, arkkitehti Ivelina Mechkarova ja arkkitehtisuunnittelija Kaisa Tervo. Tilaajan puolelta yhteyshenkilönä on ollut kiinteistökehityspäällikkö Janne Marttinen.



3 Rakennuspaikan historia

3.1 Rautatieasemasta liikenteen keskus

Oulun kaupungin rakentamisen ja liikennöinnin painopiste siirtyi teollisen aikakauden uudistuksissa ruutukaavakeskustan itälaidalle. Rautatie valmistui Ouluun vuonna 1886. Aseman länsipuolelle jäivät vakiintuneet perinteiset kauppiaskorttelit ja tori. Osa torinrannan tavara- ja henkilöliikenteestä siirtyi asemalle, mikä uudisti palveluita kaupungin reunalla.³ Kaupunkikuvassa merkittävä asema-alue keskitettiin pääkadun päätteeksi rakennuksineen. Näin se sai arvoisensa aseman ja yhdistyi vanhaan hallinnolliseen sekä kaupalliseen keskustaan. Asemakartassa vuodelta 1888 (**Error! Reference source not found.**) aseman päärakennus sijoittuu silloisen Stadsbacksgatan nykyisen Asemakadun päähän, Kaupunginojan ja Kainuuntien väliin.

Kartalle on merkitty punaisella merkittävimmät kivi-, teollisuus- ja asemarakennukset, myös ratapihan varikkoalue. Veturitalli kääntöpöytineen ja konepaja oli rakennettu tiilestä. Ratapihalla oli lisäksi puurakenteisia tauko-, huolto- ja varastorakennuksia.⁴ Suunnitelmat toteutettiin aikakauden asema-alueita ja rakennuksia koskevien Rautatiehallituksen tyyppipiirustusten mukaan. Ratapihan varikkoalue Oulussa sijoittui vaunujen lastauksen ja kalustohuollon vuoksi asemarakennusta vastapäätä. Piha rajautui 1880-luvulla idässä nykyiseen Ratakatuun, etelässä Kaupunginojaan ja pohjoisessa hautausmaahan.



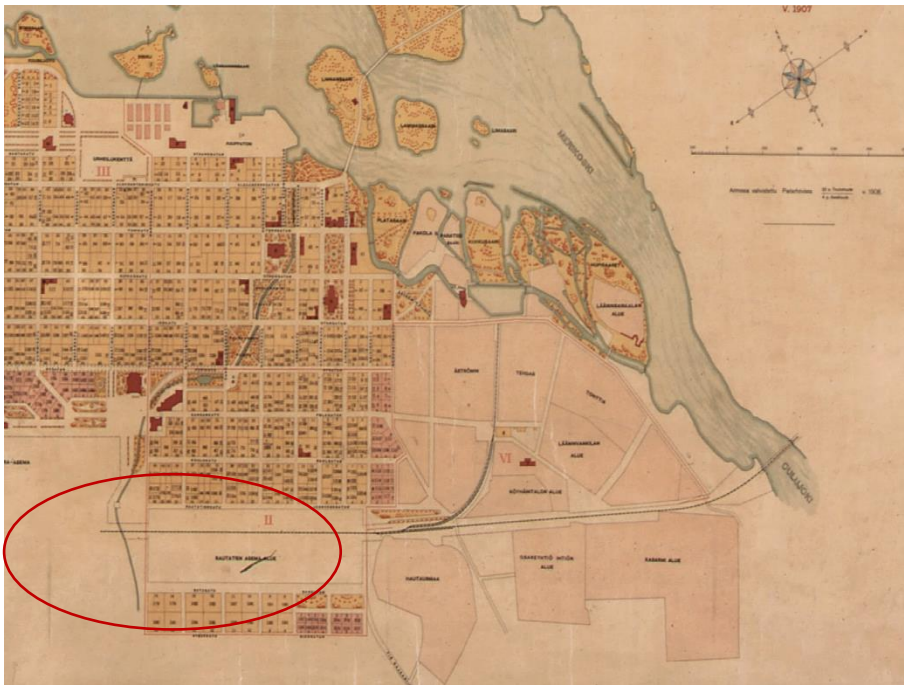
Kuva 4. 1888, Ote Oulun kaupungin asemakartasta. Rautatieasema ja itäpuolen ratapihan varikkoalue merkitty punaisella. Lähde: <https://www.ouka.fi/documents/> (23.11.2021).

Kaavoitettu Oulun ruutukaavakeskusta laajeni 1900-luvun vaihteessa. Radan itäpuoliset pellot, niityt ja laidunmaat nykyisen

³ Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo 2003, 9-10, 21-22.

⁴ Mäntyoja 2021, 5.

Ratakadun ja Syrjäkadun välillä asutettiin sekä kaavoitettiin 1900-luvun alussa. Vuoden 1907 asemakartassa ei ole korostettu asema-aluetta rakennuksineen, vaan ratapihan itäpuolelle on kaavoitettu nykyisen Raksilan korttelit (Kuva 5). Raksilan läntisimmät korttelit 1900-luvun alkupuolella näyttävät noudattaneen aikaudelle tyypillistä puutarhakaupunkiaatteen mukaista jäsennystä pihoineen. Kaavakartassa vuodelta 1907 oli varattu asema-alueen eteläpuolelle tilaa myös uudelle tavara-asemalle.



Kuva 5. 1907, Ote Oulun kaupungin asemakartasta. Lähde: <https://www.ouka.fi/> (23.11.2021).



Kuva 6. Oulun konepaja, hirsinen päärakennus ja tiilinen lisäosa vuodelta 1901. Lähde: Suomen Rautatiemuseo, <https://www.finna.fi> (8.12.2021).

Ilmakuvassa (Kuva 7) 1930-luvun vaihteesta näkyy ratapihan alueen runsas rakennuskanta ja toiminnot. Ratapiha alkoi jo täyttyä ja jäädä osin pieneksi. Alueella oli vanhojen valokuvien perusteella merkittävässä osassa Oulun konepaja toimintoihin. Hirsinen päärakennus oli veturi- ja vaunujen korjauspaja, joka aloitti toimintansa jo vuonna 1886 (Kuva 6). Paja ja tiilinen lisäosa näkyvät kuvassa keskellä (vaalea peltikatto). Kaareva veturitalli kääntöpöytiin sijaitsi konepajan pohjoispuolella.



Kuva 7. Ilmakuva vuodelta 1931. Varikkoalue keskellä. Selvitysalue merkitty punaisella. Lähde: MML, <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/> (23.11.2021).

Rakennuspaineet itään kasvoivat 1920-luvulla, jolloin Raksilan Syrjäkadun ja Teuvo Pakkalan kadun välinen alue kaavoitettiin vuonna 1924. Liikenne Kajaanintielle helpottui, kun radan alikulku valmistui vuonna 1926. Eteläpään alikulku Siltakadulla valmistui 1920-luvulla vähän tätä myöhemmin.⁵

Ilmakuvasa vuodelta 1931 itäinen kaupunginosa Raksila oli vielä pitkälti viljelysmaata. Radan alittava Siltakatu Kaupunginojaa

seuraten ja Ratakatu olivat vahvistaneet asemansa. Vuoden 1939 ilmakuvasa (Kuva 9) ovat hahmoteltuina jo Syrjäkadun ja Vainionkadun rakennukset ja katulinjat.

Radantaustassa, kuten Raksilaiset ilmaisevat, ratapiha, VR:n konepaja ja veturitallit suuntautuivat enemmänkin kantakaupunkiin, mitä vahvisti aluetta Raksilasta eristävä korkea lankkuaita.⁶ Ne kuuluivat myös toiminnallisesti itsenäiseen rautatiemiljööseen erotettuna muusta radantaustasta, sen omavaraisista palveluista, tehtaista ja asuinrakentamisesta.

3.2 Linja-auto- ja rautatieliikenne



Kuva 8. Oulun linja-autoasema 30.10.1937. Lähde: MV, JOKA Journalistinen kuva-arkisto, <https://www.finna.fi/> (11.11.2021).

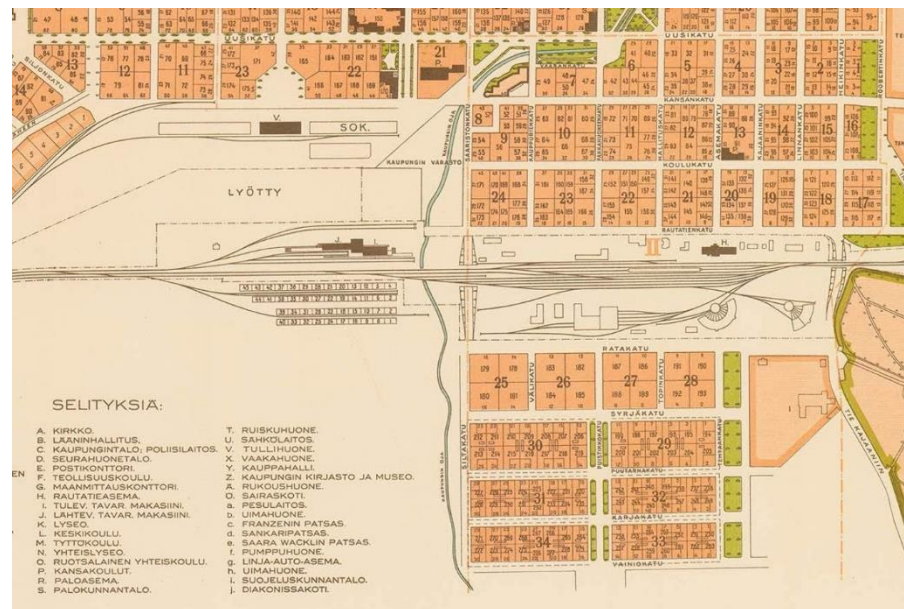
Linja-autoliikenne ja kaukoliikenne keskitettiin aluksi Oulun toriymäristöön 1930-luvun lopulla. Funktionalismin tyyliä edustava linja-autoasema valmistui vuonna 1937 (Kuva 8). Suomessa linja-

⁵ Nykänen – Kallioniemi, 7-8 16.11.2021; Salokannel – Virkkula 2010, 7.

⁶ Salokannel – Virkkula 2010, 10.

autoasemien rakennustyyppiä ja asema-alueita kehitti erityisesti asemakaava-arkkitehti Otto-Iivari Meurman. Hän vaikutti merkittävästi asemien tilaohjelman mallien luomiseen. Aikaudelle ominaista oli asemien sijoittaminen keskeiselle paikalle kaupungissa, jotta matkailijat pääsivät vaihtamatta keskustaan. Vuonna 1933 perustetulla Matkahuollolla oli vuosikymmenen lopulla Suomessa 12 asemaa.⁷ Matkahuoltorakennus sijoitettiin asemien yhteyteen huolehtimaan matka- ja rahtitavarasta sekä kahvila- ja ravintolatoiminnasta.

Liikennöinnin ja matkustajamäärien kasvaessa sotien jälkeen 1950-luvulla Oulun linja-autoasema asema jäi ruutukaavakeskusta-alueella ahtaaksi ja vanhanaikaiseksi.⁸ Samaan aikaan myös ratapihan ahtausta aiheutti ongelmia erityisesti talviaikaan, jolloin raskaat kuljetukset lisääntyivät.⁹



Kuva 9. ← Ilmakuva vuodelta 1939 talvisodan alla. Kuvassa ratapihan itäpuolisen Puu-Raksilan alueen rakentuminen erottuu jo selvästi. Lähde: Ilmakuvat, <https://kartta.ouka.fi/> (30.11.2021).

Kuva 10. ↑ Ote Oulun kaupungin asemakartta 1940. Ratapiha ja itälaidalla olevat veturitallit konehuolto- sekä kääntöpaikoin. Lähde: <https://www.ouka.fi/> (23.11.2021).

Asemakartassa vuodelta 1940 (Kuva 10) oli jo esitetty asema-alueelle tarpeellinen eteläpuolinen tavarasema ja ratapihan vakiintunut rakennuskanta. Talvisodan alla oli ollut jo nähtävissä, miten raskaat tavarakuljetukset keskittyivät rautateille. Bensinivetoisten linja-autojen ja kuorma-autojen tarve oli toisaalla sotaan

⁷ <https://www.kulttuuriymparistomme.fi/> (29.11.2021)

⁸ Laine, 2016, <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/> (29.11.2021)

⁹ Manninen 1995, 84.

valmistauduttaessa. Ratapihaa laajennettiin uusilla kiskoilla ja vaihteiden ohjauksin sodan päätyttyä 1950-luvulla. Samalla ratapihaa laajennettiin ja kiskojen määrä lähes kaksinkertaistui.¹⁰

Ratapihan pohjoisosaan rakennettiin vuonna 1957 uusi veturitalli. Lisäksi rakennettiin VR:n uusi keittiö ja henkilökunnan ruokala, jotka näkyvät ilmakuvasa (Kuva 12). Ratapihan itälaidan konepaja oli työllistänyt vielä 1940-luvulla kolmesataa henkeä, mutta 1950-luvun puolella se lopetti veturien korjauksen. Paja jatkoi vielä jonkin aikaa kuitenkin vaunujen kunnostamista.¹¹ Ratapihan konepaja oli siis merkittävä työllistäjä lähialueella, ja se oli alkujaan yksi vetovimatekijä myös läheisen Puu-Raksilan rakentueessa. Raksilan rakentuminen jatkui 1950-luvulle aikaudelle tyypillisin tyypitaloin.



Kuva 11. Kuva Ratapihalta vuodelta 1955. Lähde: Oulun kaupungin historia 6 ja Kaleva kuva-arkisto.



Kuva 12. Ilmakuva vuodelta 1961. Lähde: MML, <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/> (23.11.2021).

¹⁰ Manninen 1995, 84.

¹¹ Manninen 1995, 84.

3.3 Ratapihan mahdollisuudet

Sotavuodet katkaisivat maanlaajuisesti hyvin alkaneen linja-autoasemien ketjun kehittämisen ja rakentamisen. Rakentaminen vilkastui jälleenrakennuskaudella samalla kun linjaliikenne lisääntyi ja pikiteitä rakennettiin. Moderneista linja-autoasemista yhtenä merkittävimpänä on pidetty Rovaniemelle vuonna 1959 valmistunutta asemakokonaisuutta.¹² Siinä yhdistyivät tulevaisuutta enteillen kauko- ja lähiliikenneasema, rahti- ja taksiasema, hotelli, posti ja ostoskeskus. Ratkaisu myötäili paineita, joita asettivat päättäjät: yhteistyötä kunnallisen ja yksityisen liikennelaitosten sekä valtion junaliikenteen kanssa tuli lisätä. Erityisesti bussien ja junien kesken liikkuvuuden sujuvoittaminen katsottiin tärkeäksi.

Oulussa virisi 1960-luvun vaihteessa keskusteluja uuden linja-autoaseman saamiseksi. Aikakauden liikennöinnin ilmiö - keskusliikenneasema - oli vastaus ratkaisuun. Matkahuollon ja VR:n rahdin sekä postiliikenteen yhdistäminen toisi säästöjä eri toimijoille, koska keskittäminen tehostaisi tavarankäsittelyä. Lisäksi henkilöliikenne olisi sujuvampaa, kun matkustajat vaihtaisivat helposti kuluvälineestä toiseen. Kaupunki taas hyötyisi keskustan maankäytön tehostumisesta.

Vuonna 1963 Oulun kaupunginhallitus päätti uuden linja-autoaseman rakentamisesta. Päätös ei kuitenkaan johtanut toteutukseen. Sen sijaan 1960-1970-luvun vaihteessa vanha linja-autoasema korjattiin perusteellisesti. Kustannuksista suurimmanosan suoritti Matkahuolto Oy.¹³

Raksilan Ratakadun ja Syrjäkadun väliset korttelit kaavoitettiin kerrostaloille asemakaavassa vuonna 1965, ja toinen kaupunginosa on nimetty Raksilaksi.¹⁴ Paineita kaavoittamiseen ja uudisrakentamiseen vanhoja puutalokortteleita purkamalla oli niin keskustassa rautatieaseman länsi- kuin itäpuolellakin. Rata- ja Syrjäkadun välillä tonteilla 1960-luvun vaihteessa purettiin kaikki vanhat puutalot ja tilalle rakennettiin korkeat modernit kerrostalot. Kaupungistumisen myötä Ouluun muutti maaseudulta runsaasti asukkaita, lisäksi vuonna 1967 perustettiin Oulun yliopisto. Eteläisellä reunalla Siltakatua uudistettiin myös 1960-luvun vaihteessa. Uutta Kainuuntietä varten raivattiin tilaa lähiympäristöstä muun muassa puistoalueelta ja purkamalla taloja.¹⁵

Lisäpaineita kehittää radan itäpuolta loivat myös 1960-luvun ratapihan muutokset. Konepajatoiminta ratapihalla korttelissa 37 alkoi hiipua kohti 1970-lukua. 1960-luvun alussa Valtionrautatiet otti käyttöön diesel-veturit, jotka korvasivat vanhanaikaiset höyryveturit. Samalla vahvemmat teräsrunkoiset matkustajavaunut korvasivat vanhat puurunkoiset vaunut. Vaunujen korjaamisen laannuttua konepaja menetti merkityksensä ja se lakkautettiin vuonna 1971.

Ratapihan varikkoalueen purkautuessa 1970-1980-luvulla radan itäpuolinen alue alkoi näyttää hylätyltä joutomaalta, varsinkin kun aluetta vertasi Ratakadun varteen nouseviin Raksilan uusiin modernin ajan kerrostaloihin. Radan itäpuolelle oli pyrkimys jäsentää ruutukaavaa ja mittakaavaa, joka yhdistäisi Raksilan länsireunan keskusta-alueen uudistuvaan ja tiiviiseen kaupunkikuvaan.

¹² <https://www.kulttuuriymparistomme.fi/> (29.11.2021)

¹³ Laine 2016, <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/>; Manninen 1995, 92.

¹⁴ Nykänen – Kallioniemi, 7 16.11.2021; Salokannel – Virkkula 2010, 12.

¹⁵ Salokannel-Virkkula 2010, 12.





Kuva 13. Näkymä Oulun uuden Postitalon rakennustyömaalta kohti itää ja ratapihaa rakennuksineen. Kuvaaja Yrjö Jäykkä 1.5.1962. Lähde: MV, Journalistinen kuva-arkisto Kaleva, <https://finna.fi/> (9.12.2021).



3.4 Liikenneasemahankkeet

Keskusliikenneasemia rakennettiin Suomessa 1960-luvun puolivälissä useita. Päättäjien ja kaavoittajan tehtäväksi tuli asemahankkeen myötä uusi kehitettävä alue käyttämättömälle ratapihalle. Samalla suunniteltiin alueelle vetovoimatekijää, liikenteen ja kaupan keskittymää, moderniksi rakentuvan Raksilan oheen. Raksilan marketit, jäähalli, uimahalli ja Väikkylä rakennettiin lähialueelle 1970-luvulla.

Toimittaja Liisa Laine on koonnut linja-autoaseman ja Matkahuollon vaiheista lehtiartikkeliin 2016 hankkeet suunnitelmiseen 1970-luvulta 2010-luvulle.

- **Keskusliikenneaseman idea:** ”1970-luvulla ryhdyttiin puhumaan linja-auto- ja raideliikenteen asematoimintojen yhdistämisestä Raksilaan. Tuloksena oli suunnitelmat keskusliikenneasemasta, jota voidaan pitää Oulun ensimmäisenä matkakeskushankkeena.”¹⁶

Keskusliikenneaseman rakentamiseksi yhteistyökumppaneina olivat ainakin Oulun kaupunki, Valtion rautatiet, Matkahuolto Oy ja Liikenne- ja ravintolat Oy.

- **Keskusliikenneaseman suunnitelma:** Oulussa arvioitiin, että uuden linja-auto- ja rautatieaseman rakennustyöt päästäisiin aloittamaan samanaikaisesti.¹⁷

Laineen artikkelin mukaan ”VR:n, Matkahuollon ja Oulun kaupungin toimesta oli laadittu yleissuunnitelma, jossa oli kaikki

matkakeskuksen keskeiset periaatteet. Matkustajat olisivat voineet vaihtaa vaivattomasti samassa tasossa kulkuneuvosta toiseen. Matkatavaroita ei olisi tarvinnut raahata satoja metrejä, vaan kaikki palvelupisteet (VR, Matkahuolto, lentokenttäbussit, taksi, hotellien infot), odotustilat ja ravintolapalvelut olisivat samassa keskushallissa.”¹⁸

Laine kuvaa vuoden 2016 artikkelissa yleissuunnitelmaa, ja tarkoittaa sillä arkkitehti Seppo Valjuksen keskusliikenneaseman suunnitelmaa. Suunnitelmat on tilattu Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjukselta 1970-luvun puolivälissä. Toimiston arkistojen mukaan ensimmäiset 1. ja 2.-rakennusvaihetta koskevat suunnitelmat ovat valmistuneet jo tammikuun alussa 1975.¹⁹ ”Tärkein henkilöjuna-raide, numero ykkönen, olisi kulkenut aivan Raksilan puolella olevan keskusliikenneaseman sivuitse ja sieltä olisi päässyt samassa tasossa asemalle, parista paikkaa katoksen suojissa. Nykyinen rautatieasema olisi jätetty kokouskäyttöön. Hallituskadun päästä lähtevä asematunneli olisi johtanut suoraan keskusliikenneaseman sisään.”²⁰

Laine koostaa lehtiartikkelissaan matkakeskuksesta loppupäätelmän, jossa hän toteaa, että arkkitehti Valjus suunnitteli Ouluun matkakeskuksen jo yli 35 vuotta sitten. ”Toteutus jäi kuitenkin torsoksi”, ja kaikki liikennemuodot yhdistävästä suunnitelmasta toteutettiin Raksilaan vain linja-autoasema ja Matkahuoltorakennus.

Miksi toteutus jäi päättäjien ja eri toimijoiden yhteistyöstä huolimatta torsoksi, on erillisen selvityksen aihe. Laineen artikkelin mukaan Oulun entinen asemakaava-arkkitehti Rauno Anttila toimi

¹⁶ Laine 2016, <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/> (30.11.2021)

¹⁷ Manninen 1995, 92-93.

¹⁸ Mt.

¹⁹ Keskusliikenneaseman piirustukset, piirustusluettelo ”musta kirja”. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy.

²⁰ Mt.



keskusliikenneasemaa ajaneen toimikunnan KESLA:n sihteerinä.²¹ Hän on palannut myöhemmin alkuperäisen suunnitelman etuihin arvostellen 2010-luvulla virinneitä matkakeskushankkeita. Eduista huolimatta Valtion rautatiet maa-alueen omistajana vaikutti kuitenkin merkittävästi 1980-luvun toteutukseen. Myös lisääntynyt henkilöauto- ja lentoliikenne saattoivat vaikuttaa arvioon suunnitelman kannattavuudesta.

Matkakeskussuunnitelmat 2000-luvulla Oulussa tuntuvat painottuneen erityisesti rautatien länsipuolelle Rautatienkadun varteen ja kohti ruutukaavakeskusta. Valtakunnallisesti Matkakeskusverkko 2007 -hankkeen tavoite oli lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja palvelutasoa suunnittelemalla matkojen yhdistäminen sujuvaksi ja oheispalvelut monipuolisiksi.²² Kaupallinen ja keskushakuinen toiminta oli matkakeskusidean päätavoite, jolloin alueet eivät jäisi vain liikennöinti-, pysäköinti- ja varastopaikoiksi. Näin Oulun matkakeskushankkeet 1990-luvulta 2000-luvulle heijastavat osin valtakunnallisen hankkeen ideoita.

Matkakeskushankkeet 1990-luvun alussa ja lopulla korostivat radan molemmin puolelta rakentamista tai keskittyivät enemmän keskustan puolelle. Matkakeskuksen tavoiteohjelma valmistui vuonna 1992, ja sen sijaintivaihtoehdot koskivat Ratakadun, Rautatienkadun ja alikulkujen välistä aluetta. Aiempi tavoite, saada alueelle syntymään ”**yhteinen keskusliikenneasema**” punnittiin myös tarkoin. Asemapalvelukeskustyöryhmä tutki kolmea mallia asemien sijoittamiseksi joko ”kaupungin puolelle” tai risteämään päällekkäin radan alla tai päällä.²³ Työryhmässä kuitenkin todettiin heti alkuun, ettei linja-auto- ja rautatieaseman päällekkäisyydellä saavutettaisi

Oulun tapauksessa merkittäviä etuja matkustajien tai talouden kannalta.

Arkkitehti Esko Puijolan suunnitelmat 1990-luvun vaihteessa olivat laajat radan molemmin puolin ja sisälsivät korkeita torneja. Raksilan puolelle oli suunniteltu liike- ja toimistotiloja sekä opiskelija-asuntoja, jotka olisivat toimineet myös kesähotellina.²⁴ Vuosikymmenen alun lama oli merkittävä syy hankkeen kaatumiseen. Mahdollisesti muutkin tekijät vaikuttivat kunnallisessa päätöksenteossa, muun muassa yleinen vaikeus sovittaa linja-autoliikenteen rahtipalvelut osaksi uutta matkakeskusta.

Laman jälkeen 1990-luvun lopulla matkakeskushanke oli maltillisempi ja sijoittui keskustan puolelle Hallituskadun päähän. Matkakeskuksen suunnitelmaan kuului 2000-luvun alkupuolella suuri liikekeskus ja asuntoja, rakennuttajana Rakennusliike Lemminkäinen Talo Oy. Myöhemmin 2010-luvun alkupuolella liikekeskusideasta luovuttiin ja kaavaan haettiin muutosta, painottaen asuinrakennusten, tornitalojen, rakentamista alueelle.²⁵

²¹ Laine 2016, <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/> (30.11.2021)

²² Korpela 2006, 138.

²³ Kokous ptk. 17.8.1992 Oulun kaupunginhallitus. OKA.

²⁴ Laine 2016, <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/> (3.12.2021)

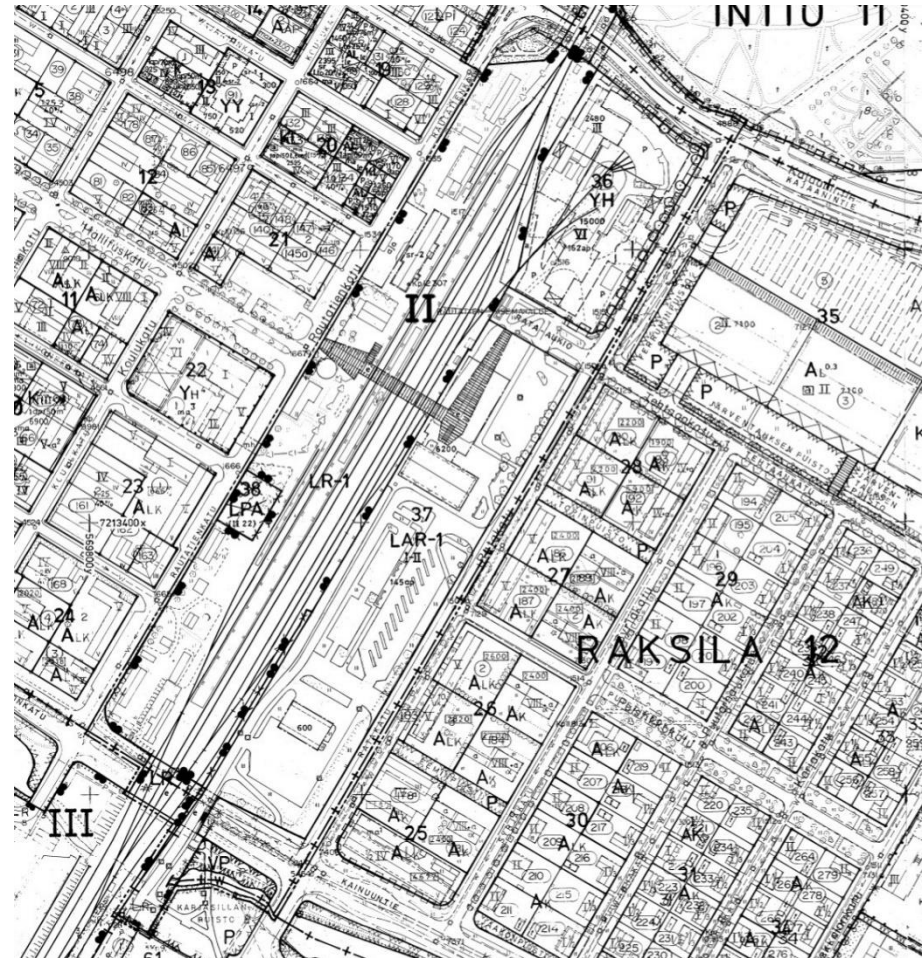
²⁵ Mt; <https://www.kaleva.fi/> (7.12.2021)



4 Kaavatilanne

4.1 Asemakaava 1986

- Suunnittelualueella korttelissa 37 asemakaava on vuodelta 1986 (Kuva 14). Samoin rautatiealueella on voimassa 6.3.1986 voimaan tullut asemakaava 564-1112. Voimassa olevassa asemakaavassa kortteli 37 on osoitettu keskusliikenneaseman korttelialueeksi (LAR-1).
- Kaavaselostuksen vuodelta 1985 mukaan "asemakaavanmuutosalue sijaitsee kaupungin ydinkeskustan itäpuolella. Rautatien itäpuolella valtion virastotaloa varten varatulla alueella on nykyisin vanha veturitalli ja Valtionrautateiden rautatiepiirin toimisto pysäköintialueineen. Rata-aukiolla on entisöity veturi. Valtiolta vuokratulla n. 3.2 ha:n suuruisella alueella on rakennettu linja-autoasema sekä Matka-huoltoa palveleva rakennus. Kevyen liikenteen alikulku on rakennettu rautatiealueen poikki".²⁶
- Vaara II kaupunginosan katu- ja rautatien asema-alue, asemakaavan muutoksella muodostetut korttelit ovat 36, 37 ja 38. Kortteli 37 koskee selvitettäviä kohteita.
- Kaavaselostuksen mukaan "Rakennetun linja-autoaseman yhteyteen voidaan myöhemmin toteuttaa rautatie-asema".²⁷

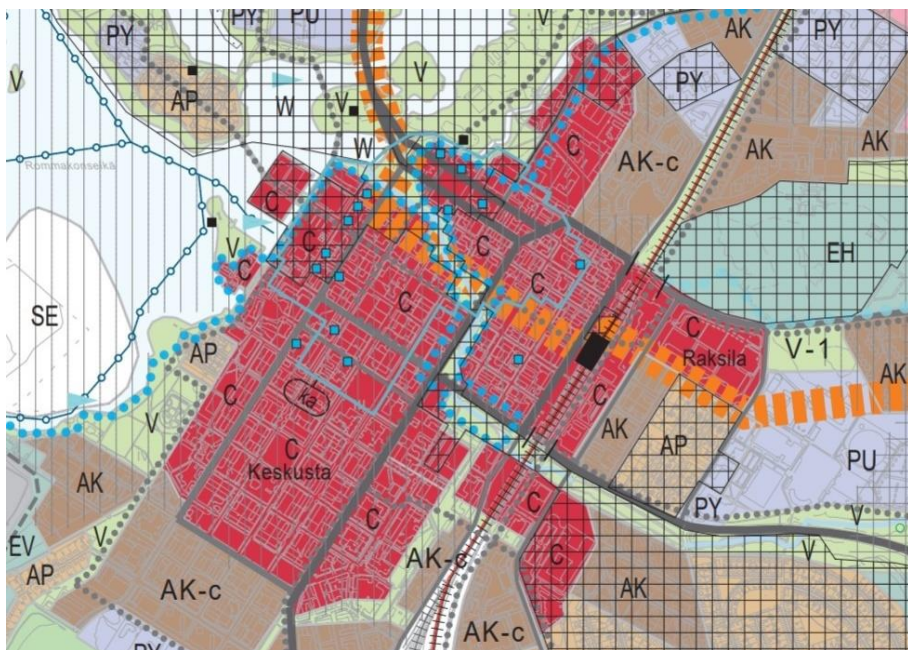


Kuva 14. Ote voimassa olevasta virallisesta asemakaavasta. Lähde: <https://kartta.ouka.fi/> (23.11.2021).

²⁶ Kantola 1985, 2-3. Asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen selostus 15.5.1985

²⁷ Mt.

4.2 Yleiskaava



Kuva 15. Ote Uuden Oulun yleiskaavasta. Lähde:
<https://www.ouka.fi/> (23.11.2021).

Selvitysalueen kortteli 37 on Uuden Oulun yleiskaavassa osoitettu merkinnällä "pääkeskus, keskustatoimintojen alue (C)". Alueelle varataan tilaa Oulun kaupunkiseutua ja sen vaikutusaluetta palveleville keskustatoiminnoille, kuten kaupalle, julkiselle ja yksityisille palveluille, hallinnolle, keskustaan soveltuvalla asumisella ja ympäristöhaiiriötä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Keskustointojen alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia

vähittäiskaupan suuryksiköitä.²⁸ Näin alue linkittyy myös Raksilan Kajaanintien ja Tehtaankadun välissä olevaan rakennuskantaan toimintoihin.

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa alue on osoitettu merkinnällä C-1. Merkinnällä osoitetaan Oulun kaupunkikeskustan palvelutoimintojen alue, johon sijoittuu keskustahakuisia hallinto-, kauppa-, hyvinvointi- ja vapaa-ajan palveluja sekä asumista.²⁹

4.3 Asemakaavan muutos Asemakeskus

Vuonna 2016 Oulun Matkakeskuksen aluetta koskeva asemakaava vahvistui. Tällä hetkellä asemanseutua kehitetään radan molemmin puolin. Radan länsipuolella Rautatienkadun varteen rakentuu Matkakeskuksen nimellä kulkeva aluekokonaisuus liike-, toimisto- ja asuinrakennuksia.³⁰ Radan itäpuolelle suunniteltu alue tunnetaan nyt "Asemakeskus" -hankkeena, joka sai alkunsa arkkitehtikilpailusta.

- Arkkitehtikilpailu Oulun Asemakeskuksen kehittämiseksi vuosina 2016-2017. Voittajana Tervatynnyrit- niminen ehdotus Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy sekä Arkkitehdit m3 Oulusta.
- Oulun kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.9.2017.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä ja kommentoitavissa v. 2020.
- Alueen asemakaavamuutos suunnitteilla v. 2021.

²⁸ Nykänen – Kallioniemi, 9-10 16.11.2021

²⁹ Mt.

³⁰ <https://www.ouka.fi/oulu/uudistuva-oulu/matkakeskus1> (7.12.2021)

Oulun asemanseudusta Kalevan artikkelin (lokakuu 2020) mukaan on tulossa liikenteen, tapahtumien, palveluiden ja asumisen yhdistävä kokonaisuus. Asemanseudun alueelle tulee ”varmemmin keskusliikenneasema. Nykyisen linja-autoaseman paikoitusalueelle sijoittuva asema korvaa Rautatienkadun varteen pitkään suunnitellun matkakeskuksen”.³¹ Artikkelin antaa kuvan osin paluusta keskusliikenneasemaideaan, joka virisi jo 1970-luvulla ja jäi toteutumatta.



Kuva 16. Purkautuva Rautatienkadun rakennuskanta ruutukaavakeskustassa ilmakuva 2018. Punaisella merkitty muutosta koskevan alueen raja (OAS 16.10.2020 Oulu yhdyskunta- ja

³¹ <https://www.kaleva.fi/matkakeskusta-ei-tule/3343009> (7.12.2021)-kiinteistöt, Väylävirasto ja VR-Yhtymä Oy.

ympäristöpalvelut). Ilmakuvan lähde: Oulun seudun karttapalvelu <https://kartta.ouka.fi/ims> (29.11.2021).

Suunnitteilla oleva radan itäpuolinen asemakaavan muutos koskee Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelia 37, korttelin 42 tonttia nro 3 sekä katu- ja rautatiealuetta osoitteissa Ratakatu 6 ja 6a, Rautatienkatu 11a ja 11b sekä Rata-aukio (Kuva 16). Asemakaavan muutoksella muodostuvat Oulun kaupungin II kaupunginosan korttelit 45-47. Tonttijako hyväksytään asemakaavan muutoksen yhteydessä.³²

Alueen kehittämisessä ovat mukana Oulun kaupunki, Senaatin Asema-alueet Oy, Senaatti-kiinteistöt ja VR-Yhtymä Oy. Ratapihan itäpuolen Asemakeskuksen julkisen liikenteen- ja matkustuspalvelut linkittyvät myös länsipuolelle Matkakeskuksen suuntaan. Asemakeskus liittyy toimintoihin erityisesti Raksilan kehittyvälle alueelle ja yhdistäen sen ruutukaavakeskustaan.

”Asemakeskuksen kehittämisen tavoitteena on tehostaa maankäyttöä alueella, joka on tällä hetkellä varsin vaatimattomassa käytössä. Asemakeskuksen alueen kehittämistä ohjaavat Oulun kaupunkistrategia, Uuden Oulun yleiskaava ja Oulun keskustavision 2040, ja hankkeen tavoitteena on lisätä kaupunkirakenteen eheyttä ja omaleimaista arkkitehtuuria. Asemakeskus on tulevaisuudessa liikenteen solmukohta, jonka läpi tulee virtaamaan merkittävä määrä matkustajia. Tämä joukkoliikenteen reittien kohtauspiste yhdistää aikanaan Raksilan ja keskustan alueet saumattomasti toisiinsa.”³³

³² Nykänen – Kallioniemi, 4 16. 11.2021

³³ <https://www.ouka.fi/oulu/uudistuva-oulu/asemakeskus> (3.12.2021)

5 Rakennushistoria

5.1 Suunnittelija



Kuva 17. Arkkitehti Seppo Valjus. Lähde: Pohjois-Suomen opiskelijajärjestö PSOAS, [https://www.psoas.fi/40/hall-of-fame/\(1.12.2021\)](https://www.psoas.fi/40/hall-of-fame/(1.12.2021)).

Arkkitehti Seppo Valjuksen 80-vuotishaastattelu Kaleva-lehdessä keväällä 2008 kertoo otsikon ”Betoni lähinnä sydäntä” mukaisesti arkkitehdin mielenkiinnon kohteista työuralla.³⁴ Alla oleva esittely perustuu Kalevan artikkeliin, arkkitehti Seppo Valjuksen pojan Sampo Valjuksen haastatteluun, Oulun kaupungin taidemuseon veistoshakuun verkossa sekä Arvokkaita alueita Oulussa 2015 -raporttiin sekä Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015 -raporttiin, Seppo Valjuksen suunnitelmia koskien. Merkillepantavaa Seppo Valjuksen suunnitelmissa on betonin ja tiilen monipuolinen käyttö sekä tilaratkaisujen joustavuus. Hänelle tärkeää oli

suunnitella niin, että myöhemmät muutokset rakennuksissa olisivat mahdollisia. Muutoksien toteuttamiseen hän sai näkökulmaa myös useissa kulttuurihistoriallisesti arvokkaissa saneerauskohteissa, joiden suunnittelusta toimisto vastasi.

- Seppo Jaakko Juhani Valjus, syntynyt ja kasvanut Oulussa 16.4.1928-15.5.2014
- Ylioppilas Oulun lyseosta vuonna 1948.
- Valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1956.
- Opintomatkoja 1950-1960-luvulla Pohjoismaihin ja Yhdysvaltoihin, Kanadaan ja Meksikoon.
- Työuran alussa Arkkitehtitoimisto Viljo Revellillä toimisto-arkkitehtina vuosina 1957-1959; Viljo Revell Associates Architects Kanadassa vuosina 1959-1960.
- Oulun yliopiston teknillisen tiedekunnan arkkitehtuuriosaston assistenttina vuosina 1960-1961; apulaisprofessorina vuosina 1961-1965, vt. professorina vuosina 1965-1967 ja arkkitehtuurin professorina Oulun yliopistossa 1967-1991.
- Oma arkkitehtitoimisto Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky ja toimitusjohtajana vuodesta 1990 Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy.
- Palkintoja ja lunastuksia kotimaisissa, pohjoismaisissa ja kansainvälisissä arkkitehtuurikilpailuissa.
- Lukuisia kunnallisia sekä oman alan luottamustoimia.

³⁴ <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/huhti08/7236992.xml> (21.12.2021)

- Puoliso varatuomari Leena Valjus; pojat Sampo, Risto ja Mikko.
- Harrastuksena ja työsarkana olivat muun muassa kuva-
taide, historia ja kirjallisuus. Oulun ”Rotuaarin pallo”, eli
väribetonista ja graniitista tehty Keskusaukion kaivohuone-
veistos vuodelta 1989 on Seppo Valjuksen suunnittelema,
samoin Jääkärimuistomerkki (valettu betoni ja marmori)
Vaaranpuistossa vuodelta 1967.

Esimerkkikohteita Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky:n suunnitelmista alueittain ja aikakausittain:

Alueena yksi tunnetuimpia ja näyttävimpiä lienee 1960-1970-luvulla valmistunut ja maakunnallisesti arvokas Oulun ylioppilaskylä Vällkylä Raksilassa (Kuva 18). Punatiiliset, tasakattoiset ja osin toisiinsa kytketyt rakennukset liittyvät luontevasti kampuksen metsäiseen puistoalueeseen.

Laanilan tehdas- ja asuinalueelle, joka tunnetaan laajasti arkkitehti Alvar Aallon suunnitelmista 1950-luvulta, Seppo Valjus suunnitteli yhdessä arkkitehti Anja Allaksen kanssa punatiilisen rivitalon As Oy Laanila V Typpi Oy:n johtoryhmän asunnoiksi vuonna 1968. Asunnoille on leimallista tilojen avaruus, suuret ikkunapinnat ja niiden kautta näkymät jokimaisemaan.

Valtion Rautateiden Oulun Nokelan varikkoalueella 1980-luvulta alkaen alueen rakennukset on pääsääntöisesti suunnitellut arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky. Valjus sovelsi yleisesti alueen punatiiliperinteitä rautatierakennuksissa. Sampo Valjuksen mukaan arkkitehtuuritoimistolla oli yhtä aikaa linja-autoaseman kanssa suunnitteluhankkeita ”Tavara-asema” ja ”Oulun malmivaunujen esikäsittelyhalli”, molemmat vuosina 1980-1982.



Kuva 18. Vällkylä, Kajaanintie 34. Lähde: Pohjois-Suomen opiskelija-asuntosäätiö PSOAS, <https://www.psoas.fi/> (27.12.2021).



Kuva 19. Lohitalot. Kuva: Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015 Oulu.





Kuva 20. Kalevan vanha toimitalo. Kuvaaja Jarno Tahvanainen.

Lähde: <https://yle.fi/>

Toimistotaloista kenties muistetuimpia oli Sanomalehti Kalevan toimitalo vuodelta 1966 (Kuva 20). Rakennus oli arvioitu maakunnallisesti arvokkaaksi vuoden 2015 Pohjois-Pohjanmaan kohdelistauksen mukaan. Rakennus on purettu vuonna 2016. Poltettu savitiili oli ulkoasulle ominaista julkisivua kiertävien nauhaikkunoiden lisäksi. Tyyliltään talo edusti vähäeleistä, mutta muodoltaan ja materiaaleiltaan harkittua modernismia.

Asuinkerrostaloista varhaisimpia Oulussa lienee 1950-luvulta As Oy Rommakko, jossa on nähtävissä Suomessa tyypillinen funktionalismin tyyli- ja käytännöllisyyden perintö, joka jatkui 1950-luvulle. Lohitalot (Kuva 19) Tuirassa on maakunnallisesti arvokkaaksi vuonna 2015 luonnehdittu kohde. Se edustaa 1960-luvun laadukasta asumista, modernismia. Valjuksen antamassa perushahmossa ja tyyli- ja materiaaleissa voi nähdä vaikutteita laajemminkin

työskentelystä arkkitehtina Pohjois-Amerikassa 1960-luvun vaihteessa.

Pientaloista ja pientaloalueista mainittakoon Oulun Lehtorantaan suunniteltu 1960-1970-luvun pientalojen alue, sekä arkkitehti Valjuksen perheelleen suunnittelema pientalo Valjus vuodelta 1964. Toinen alue on Värtönranta 1970-luvun alusta, jonka asemakaava, tiili- ja puujulkisivuiset rivitalot muodostavat edustavan ja aikakautta kuvaavan kokonaisuuden.

Uudisrakennuksista Intiön hautausmaan kappelissa vuodelta 1973 on erityistä sen betonielementtien ja kivipintaisten elementtien toteutus. Saneerauksista voidaan nostaa esiin 1980-luvulta keskustan vanhat kivirakennukset: Säästöpankin liike- ja asuinrakennus, entinen Oulun aluesäästöpankin rakennus. Keskustan ulkopuolella vanha paloasema Pokkisessa ja kauempana Takalaanilassa Typpi Oy:n punatiilisen ja alkujaan Alvar Aallon suunnitteleman ruokalarakennuksen saneeraussuunnitelmat vuodelta 1987.

Sampo Valjus muistaa, että toimistolla on ollut erikseen suunnitteluhankkeina Valtion Rautateiden vanhan varikkoalueen muutokseen ja Nokelan alueeseen liittyen 1980-luvun alussa ja ehkä jollain tapaa vielä Ylivieskan linja-autoasema (samoin 1980-82).³⁵

³⁵ Sampo Valjus, sähköpostitiedonanto 14.12.2021.

5.2 Päätökset ja piirustukset

Yleissuunnitelmassa keskusliikenneaseman ideaan kuului 1970-luvulla ja 1980-luvun alussa radan molemmiin puoleihin kehittäminen. Tämän vuoksi perustettiin kiinteistöyhtiö, joka otti tehtäväkseen uuden linja-autoaseman hankkimisen³⁶. Linja-autoaseman paikaksi valittiin Hallituskadun päässä rautatien itäpuolella oleva VR:n entisen konepajan alue. Paikan valinta ja kuvaus siitä Hallituskadun päässä osoittaa, että sijoittumista ja saavutettavuutta on 1970-luvulla tarkasteltu kaupunkikuvassa erityisesti ruutukaavakeskustasta käsin. Hankenimi 'keskusliikenneasema' säilyi linja-autoaseman suunnittelun ajan ja jonkin aikaa sen valmistuttua. Rautatien varikko ja ratapihatoiminnot siirtyivät nykyiselle ratapihalle Etu-Lyöttyyn 1990-luvulla. Oulun kaupungin arkistosta löydettiin aiesopimusluonnos Valtionrautateiden ja Oulun kaupungin välissä tavaraterminaalin siirtymisestä Lyötyltä Äimärautiolle³⁷. Vuonna 1993 Valtion alueneuvottelukunta hyväksyi aiesopimusluonnoksen mukaisia aluejärjestelyjä ja edellytti, että VR siirtäisi korvauksetta keskusliikenneasema-alueelle kaavoitettu virastotalotontin valtiovainministeriön hallintaan³⁸.

- Asematunnelin linjausehdotus 5.5.1975 Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky.³⁹

³⁶ Manninen 1995, 93.

³⁷ 12.3.1991 Aiesopimuksen VR:n kanssa tavaraterminaalin siirtymisestä Löytyltä Äimärautiolle

³⁸ 30.8.1993 Aiesopimuksen VR:n kanssa tavaraterminaalin siirtymisestä Löytyltä Äimärautiolle

³⁹ Keskusliikenneaseman piirustukset, piirustusluettelo "musta kirja". Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy.

⁴⁰ Keskusliikenneaseman piirustukset, piirustusluettelo "musta kirja". Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy.

- Keskusliikenneaseman alustavat tilankäyttösuunnitelmat 1. ja 2. rakennusvaihe 22.5. 1975-13.6.1976 Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky.⁴⁰
- Keskusliikenneaseman asematunnelin tilankäyttöehdotus 10.5.1977 Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky.⁴¹
- Vuonna 1979 rautatieaseman ja Raksilan välille kaivettiin asematunneli.⁴²
- Ratakatu, Oulun kaupungin rakennusviraston liikenne- ja istutussuunnitelmat asemapiirros 29.5.1979 ja 3.4.1980⁴³
- Keskusliikenneaseman 2. rakennusvaiheen piirustukset tammikuu 1975 - maaliskuu 1980 Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky.⁴⁴

Alikulkuna toteutettu asematunneli tuli keskeiselle paikalle aseman vanhan päärakennuksen eteläpuolelle ja Hallituskadun jatkeeksi ruutukaavakeskustaan nähden. Tunneli toimi kevyen liikenteen väylänä keskustan, asemanseudun ja Raksilan välillä. Asemapiirros (Kuva 21) istutussuunnitelmineen 1980-luvun vaihteesta koski Matkahuoltoa, linja-autoasemaa, tulevaa Rata-aukiota sekä Ratakata. Se noudatti arkkitehti Seppo Valjuksen keskusliikenneaseman suunnitelmaa. Asemapiirroksiin vuosilta 1979 ja 1980 koskien pihasuunnittelua, -pintoja tai katukorkeuksia liitettiin myös aseman

⁴¹ Mt.

⁴² Manninen 1995, 93.

⁴³ Ratakatu, Puistotoimisto ja liikennesuunnitteluosasto piirustukset. Oy Matkahuolto Ab. Ib:847 OKA.

⁴⁴ Keskusliikenneaseman piirustukset, piirustusluettelo "musta kirja". Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy.



pohjoispuolen aukiolle radan läheisyyteen siirrettävän museoveturin paikka perustuksineen.

Asemapiirroksen mukaan linja-autolaituri saapuville matkustajille oli aseman eteläsivulla. Kaupunkikuvassa pääjulkisivu henkilöliikenteelle ja oleskelulle oli pohjoissivulla. Ratakatua ja tulevaa Rata-aukiota reunustamaan asemapiirrokseseen on merkitty palsamipoppeleita, matalia ja korkeita pensaita. Myös rautatiepuistoille perinteisiä rauduskoivuja, lehtikuusia ja kotipihlajia oli suunniteltu alueelle.

Valtion Rautatiet, Oy Matkahuolto Ab, Liikenneravintolat Oy ja Oulun kaupunki neuvottelivat vuonna 1981 uuden linja-autoaseman rakentamisesta ja ylläpidosta.

- 13.6. 1980 – joulukuu 1982 1. rakennusvaiheen piirustukset ja suunnittelu Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky.⁴⁵
- Oulun Keskusliikenneasemakiinteistö Oy perustaminen ja 1. rakennusvaiheen rakennusta, linja-autoasemaa, koskevat sopimukset 16.6. 1981.⁴⁶
- Pääpiirustukset KESLA 1. rakennusvaihe asemapiirros 1.7.1981 Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus KY

Keskusliikenneasemakiinteistön perustamissopimuksen mukaan: Yhtiö vuokrasi (50 vuoden ajaksi) Oulun kaupungilta n. 1800 m² tontin Ratakadun ja rautatien välistä. Suunnitelman mukaan tuli perustettavaksi noin 12 350 m³ suuruinen asemarakennus, johon tuli yleisöhalli, WC:t, matkalippujen myynti ja matkatavaroiden

säilytystilat, asemanhoitajan toimisto, asemaravintola, pankki, kaksi kioskia, asemapoliisin tilat, väestönsuojat, VR:n laitesuoja ja kiinteistön tekniset tilat.

Oulun kaupunki sitoutui sopimuksella rakentamaan liikennealueen tiet, laiturit, jalkakäytävät, paikoitusalueet sekä alueen valaistuksen. Tässä vaiheessa perustamissopimuksen mukaan noudatettiin Rakennuksen 1. vaiheen mukaisia käytäntöjä. Rakennuksen 2. vaiheen arvioitiin toteutuvan ”15 vuoden kuluttua”. Tässä laajennusvaiheessa huomioitaisiin erityisesti VR:n toimintojen hoitaminen keskusliikenneasemalla.⁴⁷

Yhteistyökumppanit huomasivat kuitenkin pian, että 2. vaiheen rautatieaseman rakentaminen siirtyisi tuntemattomaan tulevaisuuteen, joten vuodesta 1981 keskityttiin jo pelkästään rakennuksen 1. vaiheen eli linja-autoaseman ja Matkahuollon toteuttamiseen.⁴⁸ Seppo Valjuksen toimiston arkistopiirustusluettelon perusteella 2. rakennusvaiheen piirustukset keväällä 1980 olivat kuitenkin edenneet pitkälle. Ne olivat pohja- ja julkisivupiirustuksia 1:100 ja leikkauspiirroksia 1:50 ja 1:10 -vaiheessa. Piirustusten perusteella rautatieasemaan kuului kellari ja 1- 2 kerrosta erilaisia käyttötiloja.

- Rakennuslupapiirustus Linja-atorahtiasema Oulu asemapiirros 2.6.1982 Arkins suunnittelu Oy; Matkakeskus arkkitehtisuunnittelu arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky.⁴⁹

⁴⁵ Keskusliikenneaseman piirustukset, piirustusluettelo ”musta kirja”. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy.

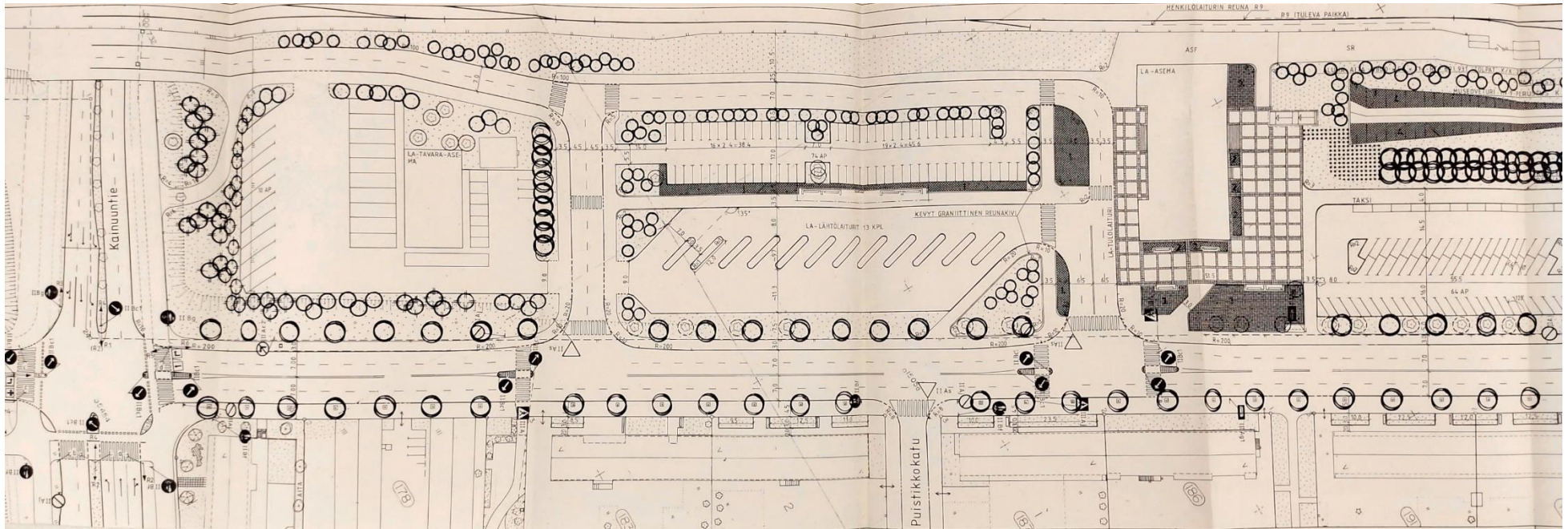
⁴⁶ Kokous ptk. 16.6.1981 perustamissopimus. Oulun kaupunginhallitus. OKA.

⁴⁷ Kokous ptk. 16.6.1981 perustamissopimus. Oulun kaupunginhallitus. OKA.

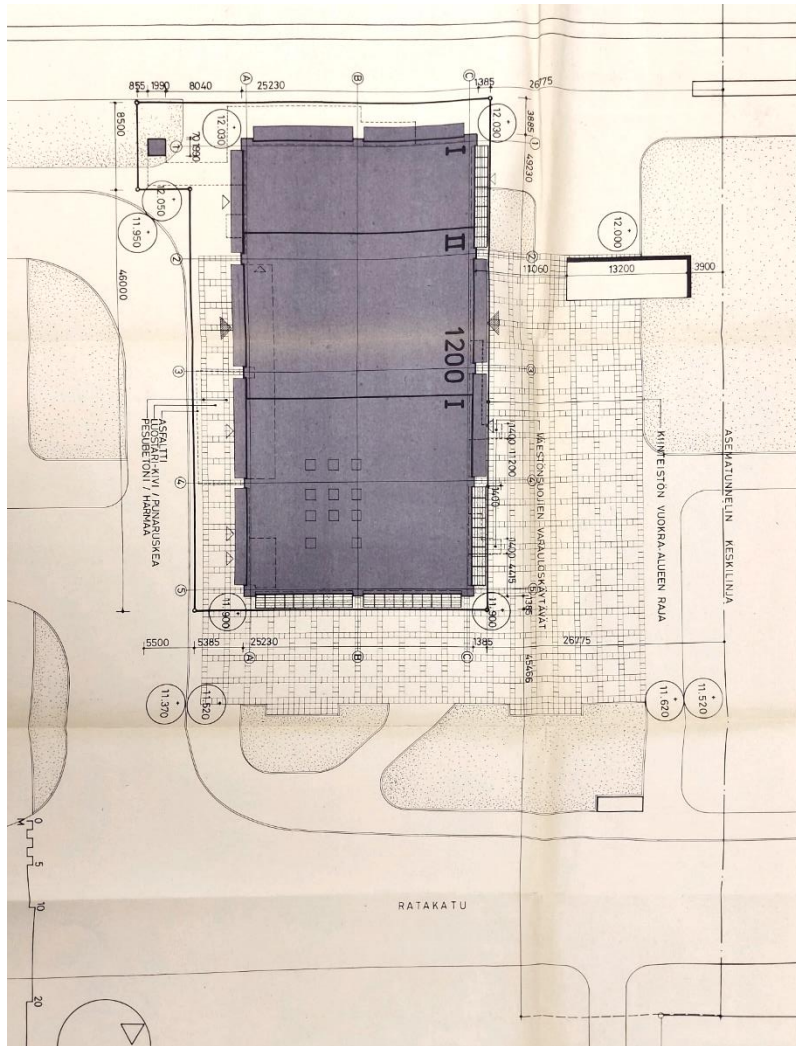
⁴⁸ Manninen 1995, 93.

⁴⁹ Kauppi Esa 2021, puhelinhaastattelu 14.12.2021.

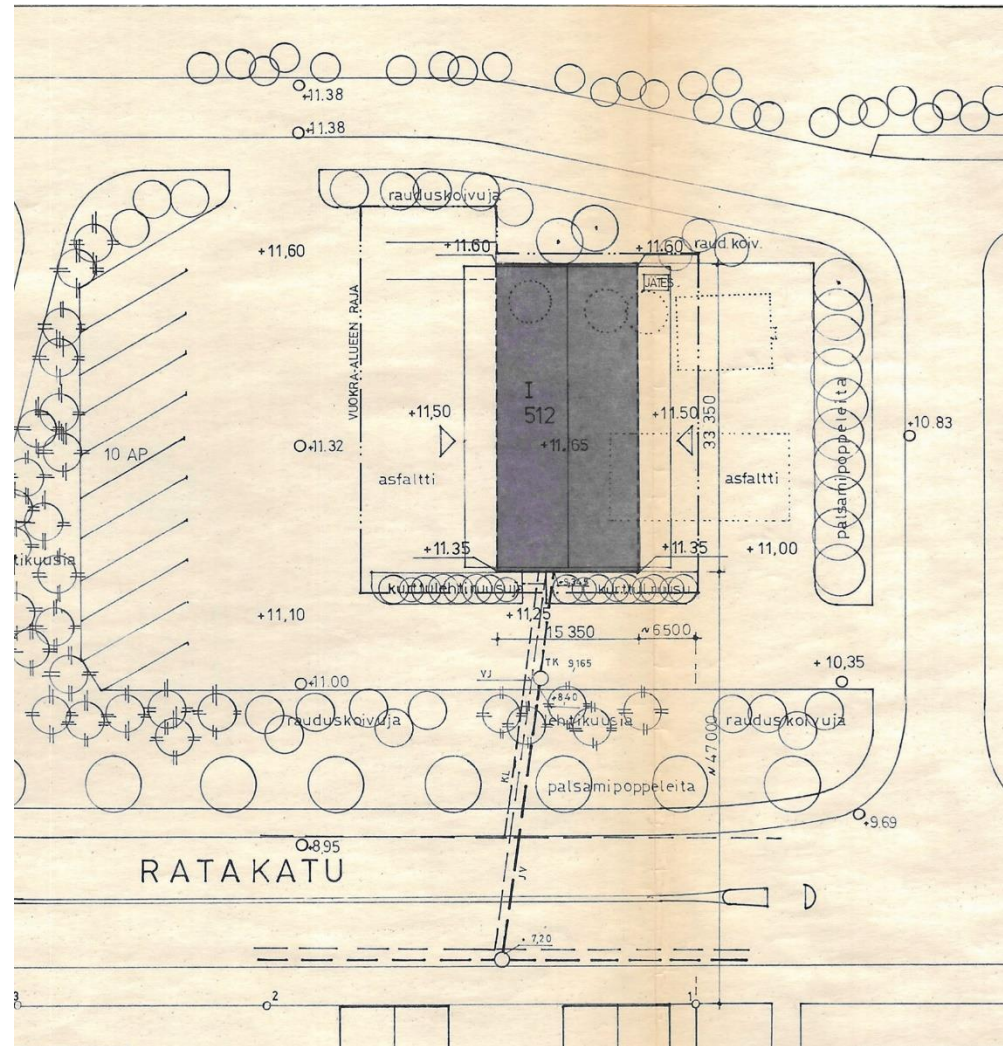




Kuva 21. Asemapiirros 1979-1980 koskien alueen pihasuunnittelua ja Ratakadun istutuksia sekä liikennettä. Oulun kaupungin rakennusvirasto. Lähde: OKA.



Kuva 22. Pääpiirustus KESLA 1. rakennusvaihe, asemapiirros. 1.7.1981, arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus KY. Lähde: OKA.



Kuva 23. Rakennuslupapiirustus Linja-autorautiasema 2.6.1982. Lähde: OKA.

1980-luvun vaihteessa 1. rakennusvaiheen linja-autoaseman piirustuksia oli tekemässä arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky:ssä myös arkkitehti Esa Kauppi heti valmistuttuaan ammattiin. Kaupin mukaan: Linja-autoaseman ja KLA suunnitelman 1. vaiheen massoittelun idea oli, että linja-autoasema olisi jatkunut korkeimmalta osaltaan kohti pohjoista, pohjoisen julkisivun puolella.⁵⁰ Puhelinhaastattelussa Sampo Valjus Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy:stä täydensi suunnittelutietoja: hän ei muista 2. rakennusvaiheen hahmon tarkkaa asemointia, mutta pitää Kaupin tietoa pätevänä. Sampo Valjus lisäsi, että rakennusvaiheita 1- -2. vietiin eteenpäin yhdessä koko hankkeen ajan.⁵¹

Arkkitehti Esa Kaupin mukaan hänen tehtäväkseen oli annettu linja-autoaseman Matkustajahallin kiinteiden kalusteiden, erityisesti penkkien suunnittelu. Saatesanat suunnittelulle olivat, etteivät penkit saaneet olla liian mukavat istua, jotteivät ne houkuttele turhaan oleskeluun hallissa. Kaupin mukaan Seppo Valjuksen arkkitehtuuritoimistolle kuului myös läheisen Matkahuollon arkkitehtisuunnittelu yhteistyössä Arkins suunnittelu Oy kanssa.

5.3 Rakentaminen

Oulun linja-autoaseman rakentaminen aloitettiin samalla kun valmisteltiin vuonna 1982 Matkahuollon piirustuksia Ratakatu 6a koskien. Keskusliikenneasemalle ja tulevalle poliisi- ja oikeustalon tontille johtavan kadun nimeäminen tehtiin nimistötoimikunnan lausunnolla 30.9.1982. Esitettiin, että katu ja viereinen aukio nimetäisiin Rata-aukioksi.⁵² Aukion tuntumaan suunniteltu museoveturi

näkyi paikallaan jo aseman rakentamisen aikana otetussa valokuvassa (Kuva 24).

- Harjannostajaiset vuonna 1982

Vielä linja-autoaseman harjannostajaisten aikaan kaupunginjohtaja Ilmo Paananen oli toivonut, että rautatieasema saataisiin siirrettyä Raksilaan viimeistään vuonna 1986.⁵³ Kalevan artikkelin mukaan ratahallinnon ja VR:n kiinnostus aseman kehittämiseen lopahti vähin äänin. Tämä tarkoitti ns. 2. vaiheen unohtamista, jossa myös rautatieasema olisi sijoitettu Raksilan puolelle vanhaa ratapihaa.

- Hanke edistyi vaiheittain ja uusi linja-autoasema otettiin käyttöön marraskuussa 1983.
- Linja-autoaseman valmistuttua alikulkutunneli Raksilasta Hallituskadulle yhdisti radan eri puolet ja toiminnot nykyisin tunnetun mukaisiksi.
- Vuonna 1986 pystytettiin Oulun radan rakentajien muistomerkki Rata-aukion laidalle lähelle alikulkutunnelia (Kuva 25). Suunnittelu Matti Lahtinen ja Pentti Heiskanen. Museoveturi siirrettiin paikalta vuonna 2004 ja kunnostettiin Suolahdessa liikennöimään vuodesta 2011.⁵⁴

⁵⁰ Kauppi Esa 2021, puhelinhaastattelu 14.12.2021.

⁵¹ Sampo Valjus 2021, puhelinhaastattelu 15.12.2021.

⁵² Käsittely 25.11.1982 nimistötoimikunnan lausunto 30.9.1982. OKA.

⁵³ Laine 2016, <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/syys16/matka.htm> (7.12.2021)

⁵⁴ <https://www.kaleva.fi/muistomerkkina-seissyt-hoyryveturi-puksuttelee-kun/1939037> (22.12.2021)





Kuva 24. Linja-autoasemaa rakennetaan 1982. Lähde: <https://www.kaleva.fi/galleriat/> (24.11.2021).



Kuva 25. Radan rakentajien muistomerkki ja taustalla museoveturi. Lähde: Julkaisu Siipipyörä nro 3 2012, s. 5.

5.4 Käyttö

Matkahuollon tehtäväksi tuli keskusliikenneasemakiinteistö Oy:n perustamissopimuksen mukaan hoitaa kaikki linja-autoliikenteen palveluun liittyvät tehtävät ja harjoittaa yleiskioskitoimintaa. Lisäksi Matkahuolto sijoittaisi odotushalliin peliautomaatteja. Rakennuksen 1. vaiheen aikana (linja-autoasema) Matkahuollon tehtävä oli yksin ylläpitää säilytystavaralokeroita. Liikeravintolat Oy:n tehtäväksi sovittiin harjoittaa kahvila- ja ravintola- sekä siihen liittyvää grillikioskitoimintaa.⁵⁵

- Oulun linja-autoasema **siirtyi keskusliikenneasemalle** 10.1.1983. Jonka jälkeen Oy Matkahuolto Ab vastasi aseman yleisöpalvelusta.⁵⁶

⁵⁵ Kokous ptk. 16.6.1981 perustamissopimus. Oulun kaupunginhallitus. OKA.

⁵⁶ Kokous ptk 1.2.1983 Oulun kaupunginhallitus. Rakennusviraston kirje kaupunginhallitukselle. OKA.

Lähtö- ja tulolaiturien asemaa, matkatavaroiden liikuttelua, linja-autojen pysäköintialuetta sekä henkilöautoliikennettä haluttiin muuttaa jo keväällä vuonna 1983 toimivimmiksi, mutta liikennesuunnitteluosasto ei katsonut tätä tarpeelliseksi. Myös Matkahuollon autoille ja rahdin liikutteluun varattu alue katsottiin liian ahtaaksi. Muutoksiin alueilla ei kuitenkaan rakennusvirastossa suostuttu. Määräävänä tekijänä katsottiin olevan jo alkuperäisessä suunnitelmassa tarkoin harkitut alueen koko ja mittasuhteet.⁵⁷

Lupaa entisten poliisin päivystyshuoneen ja henkilökunnan keittiön laajentamiseksi olut- sekä lounasravintolaksi 55 hengelle haettiin vuonna 1988. Tämän yhteyteen haettiin lupaa kesäterassille eteläisivulle. Uudistuksen myötä uskottiin palveltavan asiakkaita enemmän pub-tyyppisesti.

2010-luvulla linja-autoaseman rakennuksessa toimi vielä alkuperäinen asemaravintola ja myöhemmin sen tiloissa jatkoi Pelastusarmeija. Nyt ravintolatila on tyhjillään ja osin purettuna pinnoiltaan sekä lattiasta.

2010-luvun puolivälissä Matkahuolto lopetti toimintansa linja-autoasemalla. Samalla loppui linja-autoliikenteen lipunmyynti. Matkahuollon matkapalvelut muuttivat samoihin tiloihin Matkahuollon pakettipalveluiden kanssa, bussilaitureiden ja pysäköintialueen taakse Ratakadun varrella.

Vuonna 2021 asemarakennus on ollut auki vain arkisin rajoitetun ajan. Asemarakennuksessa toimii olut- ja lounasravintolan tiloissa vielä kahvila-ravintola Il Mundo⁵⁸.

5.5 Ominaispiirteet, 1980-luku

Oulun linja-autoasema sijoittuu arkkitehtonisesti ja tyyllillisesti modernismin murroskohtaan 1970-1980-luvulla. Murrosta seurasivat tyylipyrkimykset kuten strukturalismi, konstruktivismi ja jälkmodernismi. Aseman suunnittelu on aloitettu jo 1970-luvun puolivälissä, mikä selittää pitkälti sen rationaalisuuden, funktionalisuuden ja ihmisen mittakaavan sekä vähäeleiset väri- ja materiaalivalinnat.

Linja-autoaseman hahmo muistuttaa vähäeleisellä arkipäiväisyydellään jopa 1970-1980-luvun liike- ja marketrakennuksia. Linja-autoaseman perushahmossa ei korostu rakenteiden monumentaalisuus eivätkä huomiota herättävät materiaalipinnat strukturalismin tapaan. Hahmo on selkeä, laatikkomainen ja horisontaalinen. Linja-autoaseman tilaohjelma on lähes perinteinen ratkaisu siirtymiseen, jossa korostuu ulko- ja sisätilan visuaalinen yhteys läpi rakennuksen. Uutuus ovat asemaan liitetyt liiketilat ja luonnonvalon käyttö. Symmetriset sisäänkäynnit halliin on merkitty korotetulla rakennusosalla. Halli on läpikuljettava. Ylävaloa halliin antavat korotusosan länsi- ja itäisivulla katon tasalla olevat ikkunat sekä pääkeroksen muissa huoneissa ylänauhaikkunat.

Sisätilat aseman käytön alkuaikoina korostivat 1. kerroksen matkustajahallia ja ravintolaosaa palveluineen (Kuva 27). Katutasoon sijoittuivat myös yleisö-WC, liikenteenhoituhuone (asemanhoitajan toimisto), poliisin päivystyshuone kioskin ja grillin vieressä sekä liikennöintihenkilökunnan keittiö ja lepohuone. Eteläjulkisivulta oli sisäänkäynnit symmetrisesti porrashuoneiden kautta toisen kerroksen teknisiin tiloihin.

⁵⁷ Kokous ptk. 22.6.1983. Liikennesuunnitteluosaston lausunto 16.6.1983. OKA.

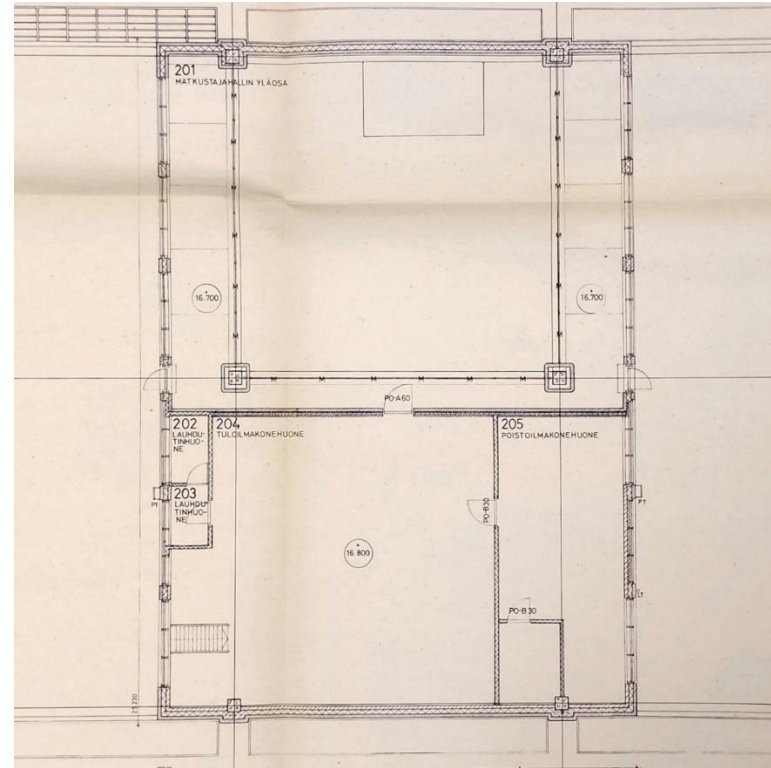
⁵⁸ Hintsala 27.9.2021 YLE uutiset <https://yle.fi/uutiset/3-12116185> (22.11.2021)



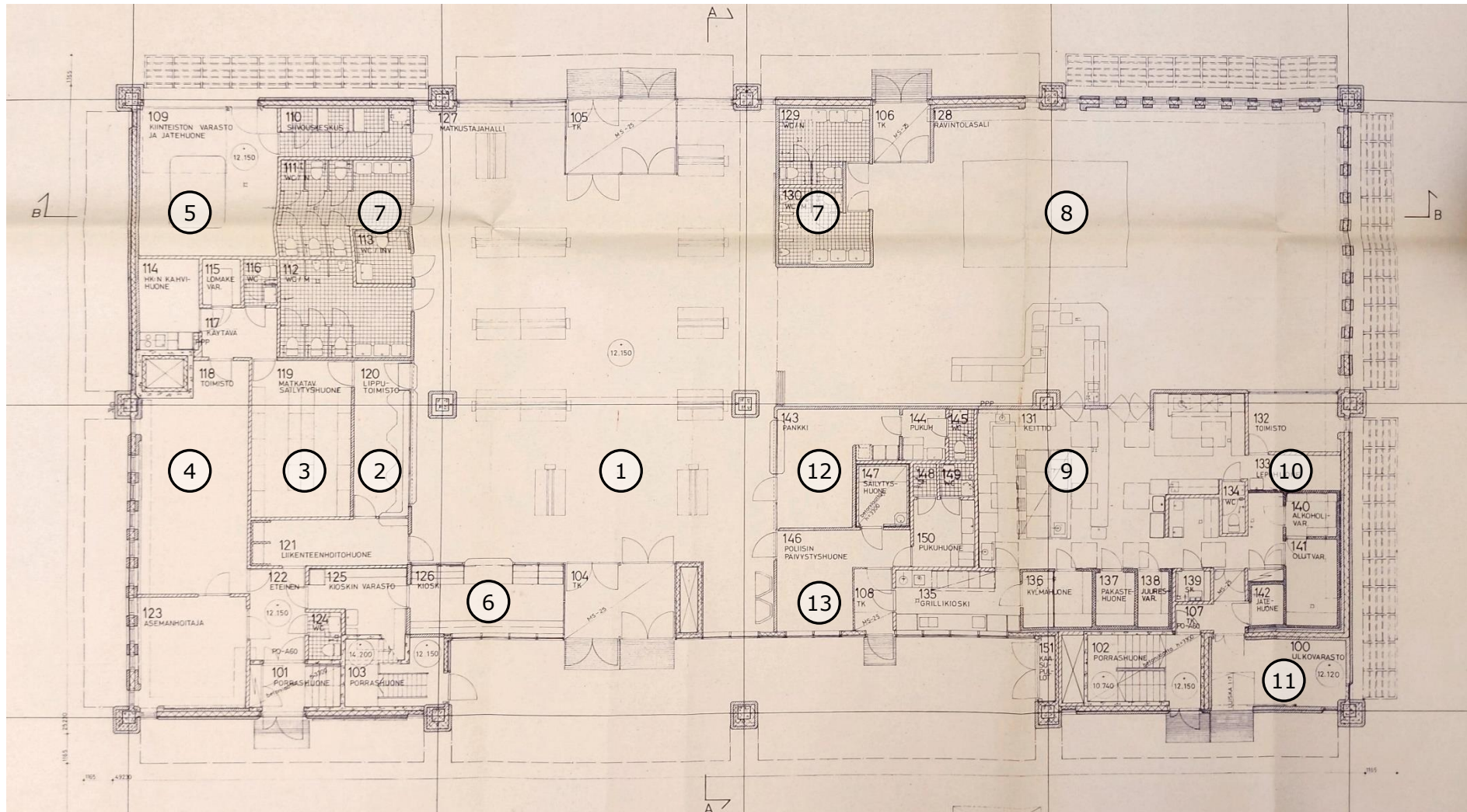
Kellarikerroksessa (Kuva 28) oli erilaisia laite- ja konehuoneita sekä väestösuojat. Väestönsuojatilat jaettiin toiminnallisiin osiin eri käyttäjäryhmiä varten. Sieltä löytyi tauko- ja lepoa huoneita autohenkilöstön käytössä, linja-autoaseman henkilöstön sosiaalitiloja, VR:n johtokeskus ja varasto sekä ravintolan varastotiloja.

Tilojen tyyllinen monimuotoisuus oli yleistä julkisten tilojen suunnittelulle 1970-luvulta 1980-luvulle siirryttäessä. Tämä enteili postmodernismia. Monimuotoisuutta voi nähdä tavoitellun aseman korkean hallin parviratkaisussa (Kuva 26). Rakenteellisuutta korosti hallin yläosan erityinen kennoratkaisu, jonka muodostaa betoninen arinapalkisto.

Monimuotoisuutta luovat myös ravintolasalin kookkaat ikkunarampit ja tilan avautuminen rakennuksen kulmasta ulos julkiseen tilaan Rata-aukiolle sekä Ratakadun suuntaan. Matkustajien erityyppiset siirtymät rakennuksen läpi aukiolta toiselle ja eri liikennevälineisiin alueilla kuvastavat perinteisen ratkaisun modernia tulkintaa. Kolmiulotteisuutta rakennushahmossa ulkoa tarkastellen luovat sisäänvedetyt ovisyvennykset ja katosten heittovarjot, sekä suhteellisen matala ja syvä ravintolaosa rakennuksen kulmassa nauhaikkunoiden tapaan jäsennettynä lasiseinänä.

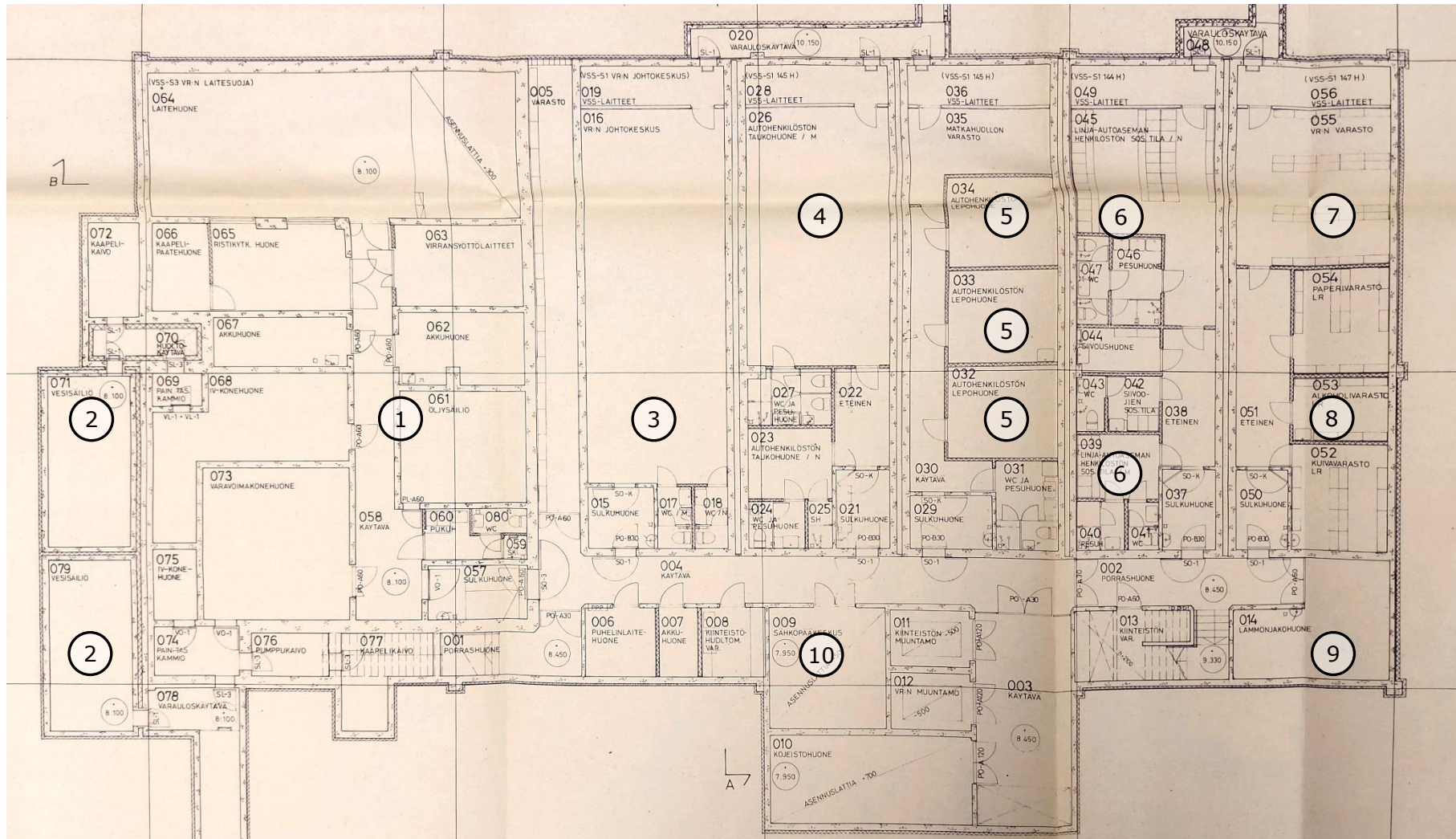


Kuva 26. KESLA 1. rakennusvaihe, 2 kerros. Linja-autoaseman matkustajahallin yläosa. Pääpiirustukset 1.7.1981. Lähde: OKA.



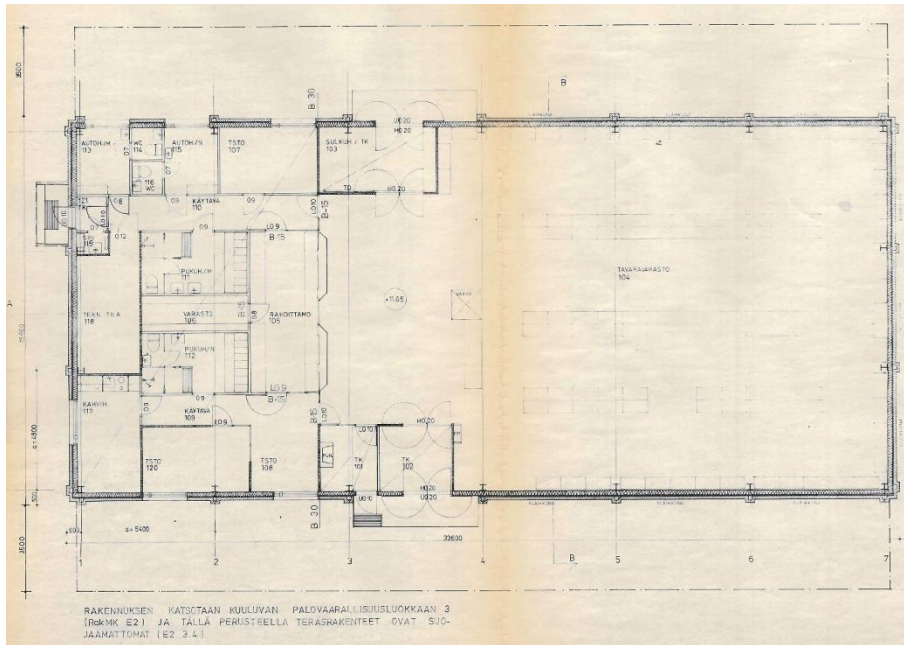
Kuva 27. KESLA 1. rakennusvaihe, 1. kerros. Pääpiirustukset 1.7.1981. Lähde: OKA. 1-matkustajahalli; 2-lipputoimisto ja liikenteenhoitohuone; 3-matkatavaran säilytysruone; 4-toimisto, asemanhoitajan tila; 5-talon varasto ja jätehuone; 6-kioski; 7-WC (matkustajasalissa ja ravintolassa); 8-ravintola; 9-ravintolan keittiö; 10-ravintolan toimisto ja lepotila; 11- ravintolan ulkovarasto; 12-pankkitoimisto; 13-poliisin päivystys-huone.





Kuva 28. KESLA 1. rakennusvaihe, kellarikerros. Pääpiirustukset 1.7.1981. Lähde: OKA. 1-VSS / VR:n laitesuoja ja teknisiä tiloja; 2-vesisäiliö; 3-VSS / VR:n johtokeskus; 4-VSS / autohenkilöstön taukotiloja; 5- VSS / autohenkilöstön lepotiloja; 6-VSS / linja-autoaseman henkilöstön naisten ja miesten sos.tiloja; 7-linja-autoaseman henkilöstön miesten sos.tiloja; 7-VSS / VR:n varasto; 8-VSS / varastotiloja; 9-LJH; 10-tekniisiä tiloja.





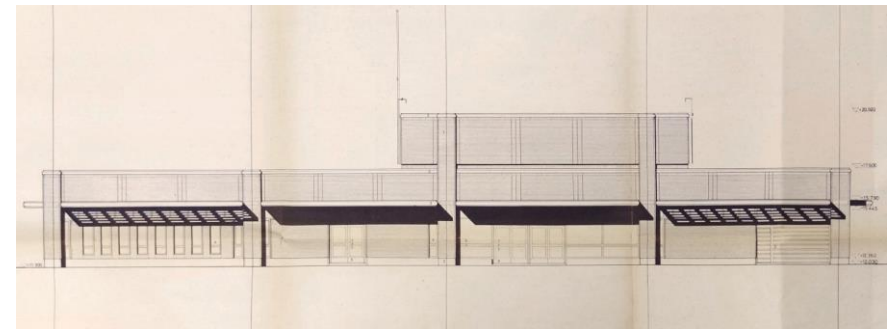
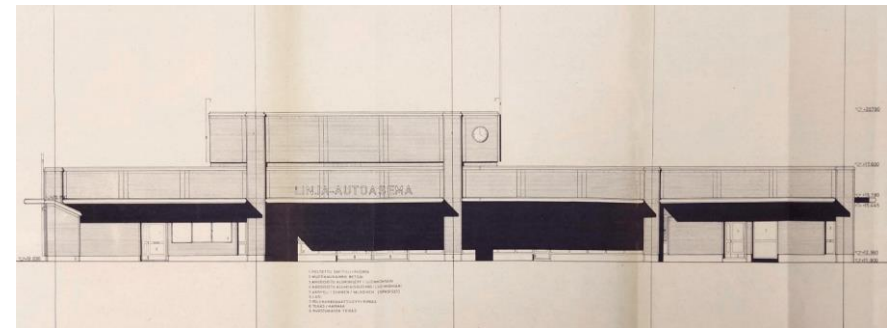
Kuva 29. Matkahuolto, pääkerroksen pohjaratkaisu. Pääpiirustus 2.6.1982. Lähde: ORVA.

Matkahuollon rakennus perustuu linja-autoaseman rakennusmalliin. Pohjaratkaisu on yksinkertainen. Keskellä taloa on läpikuljettava halli, jonka toisella puolella on tavaravarasto ja toisella sosiaali- ja toimistotiloja (Kuva 29).

”Asema-arkkitehtuuri alkoi 1970-luvulla menettää yksilöllisyyttään ja lähentyä liiketalojen muotokieltä, mutta säilytti alkuaikojen asemien tilaohjelman. Myymälät valtasivat yhä enemmän alaa monilla linja-autoasemilla. Edellistä vuosikymmentä leimannut rakennustaiteellinen laatu alkoi antaa sijaa tyyppiratkaisuille. Kookkaat

ikkunarampit olivat edelleen leimallisia. Monet asematalot suunniteltiin symmetrisiksi siten, että monumentaalinen sisääntulo jakaa aseman keskenään samanlaisiin osiin.”⁵⁹ Yksilöllisyyttä on kuitenkin selvästi tavoiteltu Oulun linja-autoasemalla (Kuva 30) erityisesti julkisivun tekstuuri-, aukotusrytmi- ja matkustajahallin sisäkatto-ratkaisussa.

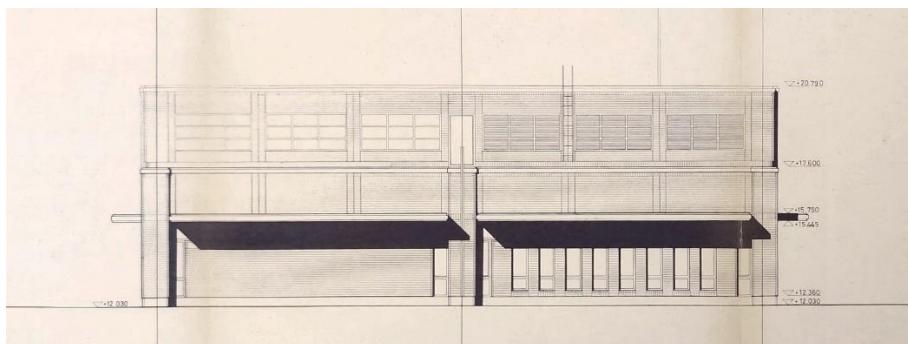
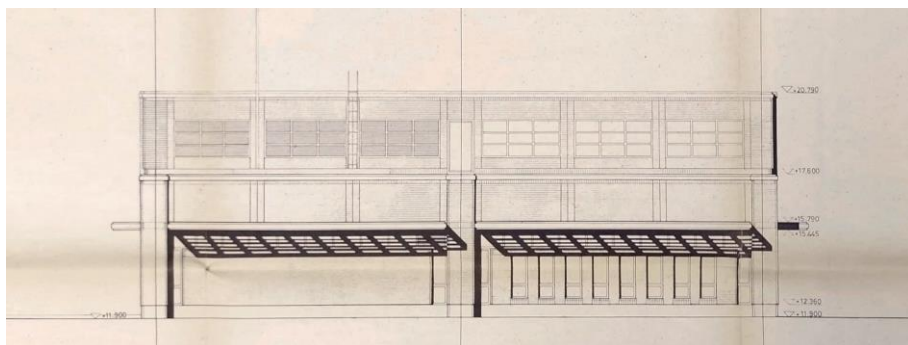
5.5.1 Julkisivut



Kuva 30. KESLA 1. rakennusvaihe, linja-autoaseman pääjulkisivut etelään (yllä) ja pohjoiseen (alla). Pääpiirustukset 1.7.1981. Lähde: OKA.

⁵⁹ <https://www.kulttuuriymparistomme.fi/>

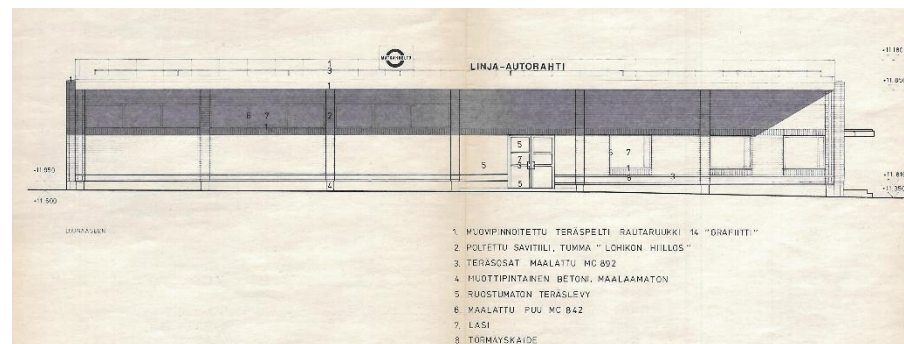
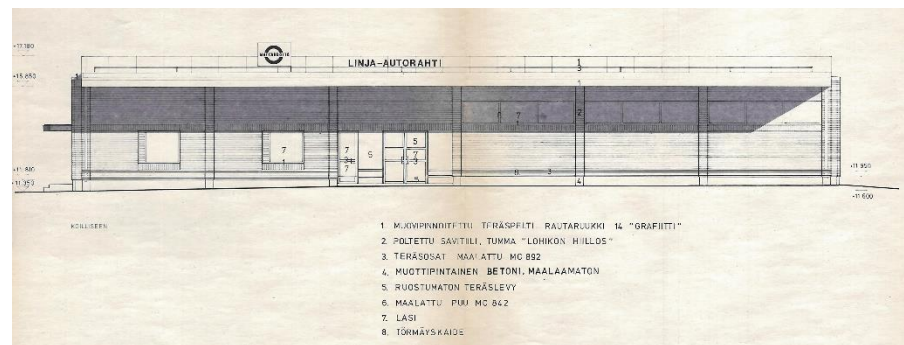
Julkisivuilla on nähtävissä aikakauden arkkitehtuurille tyypillistä rakenteiden korostamista. Perusmuodossa pilari-palkkirakennetta, sen järjestelmää, on alleviivattu antamalla rakenneratkaisun jäsentää julkisivun mittasuhteet. Pilarirytmii on korostettu julkisivun tiililimityksellä muun muassa räystäslinjassa ja ikkuna-aukkojen yllä.



Kuva 31. KESLA 1. rakennusvaihe, linja-autoaseman pääjulkisivut itään (yllä) ja länteen (alla). Pääpiirustukset 1.7.1981. Lähde: OKA.

Pelkistetyillä materiaalivalinnoilla ja suorakulmaisoin muodoin sekä tasakatoin tuetaan ajatusta tehokkaasta, rationaalisesta suunnittelusta ja rakentamisesta. Samat ideat toistuvat pienemmässä mittakaavassa Matkahuoltorakennuksen julkisivuissa. Puhtaaksi muurattu tumma poltettu savitiili, tiilipilarit ja vaihteleva limitys

jäsentävät rakennusten julkisivut. Julkisivuille on luotu aikaudelle tyypilliset syvät varjon ja valon vaihtelu sisäänvedoin sekä erityyppisin katoksin. Alkuperäiset linja-autoaseman ja matkahuollon julkisivumateriaalit pääpiirustusten mukaan on järjestetty Taulukko 1.



Kuva 32. Matkahuolto, pääjulkisivu koilliseen (yllä) ja lounaaseen (alla), pääpiirustus 2.6.1982. Lähde: ORVA.

Julkisivu-materiaalit	Linja-autoasema	Matkahuolto
Ulkoseinät:	Puhtaaksi muurattu poltettu savitiili	
Julkisivulevy	Alumiinilevy ja -säleikkö	Ruostumaton teräslevy
Sokkeli	Muottipintainen betoni, maalaamaton	
Katto	Teräspelti	Muovipinnoitettu teräspelti
Ulko-ovet	Alumiinilasiovia	Teräslasiovia
Ikkunat	Alumiini-ikkunoita	Maalattuja puuikkunoita

Taulukko 1. Rakennusten julkisivumateriaalit. Lähde: Aalto 1981. Selvitys rakenteista.

Linja-autoaseman suunnittelulle ei Kaupin mielestä Valjuksella ollut mitään varsinaista esikuvaa. Asema on alkuperäisten suunnitelmien mukaan puhtaasti ”rationalismin-funktionaalisen suuntauksen mukainen”. Sitä voisi kutsua vielä modernismin edustajaksi, mihin viittaa sen arkeen sovitettu ihmisen mittakaava, tiilimateriaalin käyttö ja tietty kodikkuus sekä lämpö.

Kaupin mukaan funktionalismiksi voi kutsua linja-autoasemassa sitä, että toiminta määritteli massoittelun. Aseman massaa on ikään kuin koverrettu sisäänkäynnin ja erityisesti ravintolaosan lasiaukkojen kohdalla. Rationalismiksi voi kutsua sitä, että runko saneli teemaa.⁶⁰ Rakenteita korostavat erityisesti pilarien ja palkkien elementtijärjestelmä niin sisä- kuin ulkoasussa. Tiilen valinta julkisivumateriaaliksi oli Valjukselle ominaista, samoin kolmiulotteisuus, joka on nähtävissä sisäänvedoissa, hallin pilari- ja parviratkaisussa sekä syvässä ravintolatilassa.

Haastavaksi osoittautui vuosikymmenten kuluessa ulkovaipan rakenne ja tuuletus, joiden voidaan arvioida aiheuttaneen nykyiset ongelmat.⁶¹

5.5.2 Pintamateriaalit

Alkuperäisistä pintamateriaaleista tietoja on saatu rajoitetusti. Muutokset rakennusten sisätiloissa ovat kuitenkin vähäisiä, joten oletetaan, että suurin osa pintamateriaaleista on säilynyt alkuperäisenä. OKA-kokoelmista löytyy Linja-autoaseman selvitys rakenteista, jossa sisätilojen pintamateriaalit on lyhyesti lueteltu. Muuten materiaalitiedot perustuvat katselmukseen.

Pintamateriaalit	Linja-autoasema	Matkahuolto
Lattiat:	maalattu betoni	akryylibetoni
	akryylibetoni	muovimatto
	muovimatto	vinyyllilaatta
	sintrattu laatta	
	sementtimosaiikkilaatta	
Katot	alumiiniritalä	akustiikkalevy
	alumiinilevyt	teräsohutlevy
	akustiikkalevy (uusittu)	
Väliseinät	poltettu savitiili	lujalevy / kipsilevy
	kalkkiahiekkatili	
	seinälaatta	

Taulukko 2. Sisätilojen pintamateriaalien taulukko. Lähde: Aalto 1981. Selvitys rakenteista, katselmukset, piirustukset.

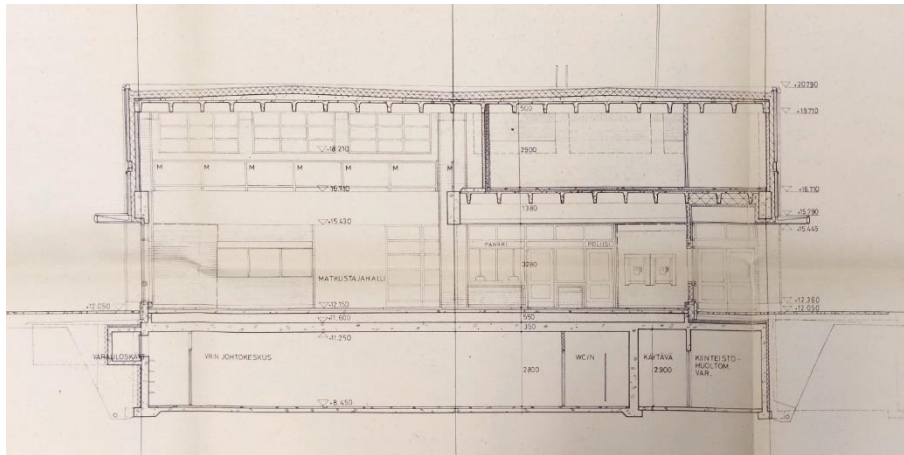
⁶⁰ Kauppi Esa 2021, puhelinhaastattelu 14.12.2021.

⁶¹ Mt.

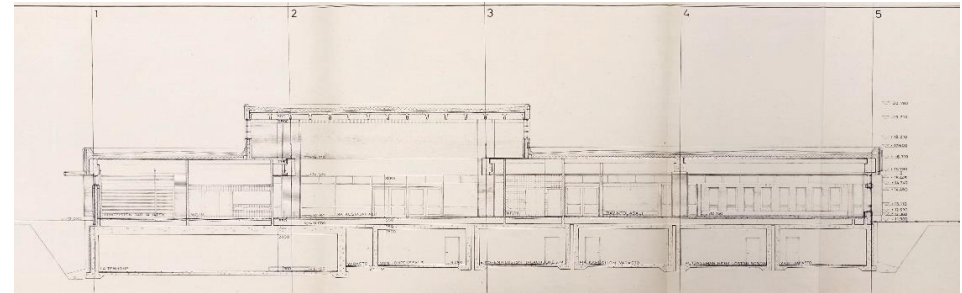


5.5.3 Rakenteet

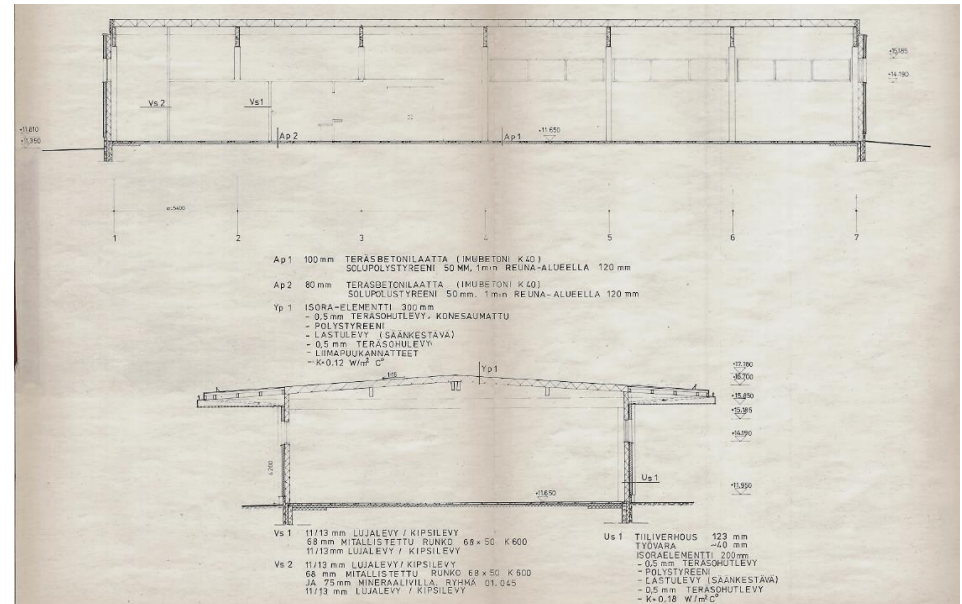
Reaktion 1970-luvun arkkitehtuurityylille ja strukturalismille (vahvat betonielementtirakenteet) sekä materiaali- sekä muotomaailmalle palattiin 1980-luvulla astetta monimuotoisempaan arkkitehtuuriin. Oulun asema-alueen arkkitehtuuri ei käytä postmodernismin muotokielelle tyypillistä leikkisyyttä, värien runsautta ja yksilöllisyyttä. Rakennukset ovat ennen kaikkea käytännöllisiä. Linja-autoaseman kantava runko on teräsbetoninen pilari-palkkirakenne (Kuva 33 - Kuva 34). Välipohjat ovat betoniteräksisiä TT-laattoja ja yläpohjat kuppilaattoja. Ulkoseinät ovat tiilirunkoisia⁶². Matkahuollon rakennuksessa käytettiin teräspilareita, liimapuupalkistoa ja Isora-elementtejä (Taulukko 3, s.39).



Kuva 33. KESLA 1. rakennusvaihe, linja-autoaseman leikkaus A-A. Pääpiirustukset 1.7.1981. Lähde: OKA.



Kuva 34. KESLA 1. rakennusvaihe, linja-autoaseman leikkaus B-B. Pääpiirustukset 1.7.1981. Lähde: OKA.



Kuva 35. Matkahuolto, leikkaukset A-A ja B-B, pääpiirustus 2.6.1982. Lähde: ORVA.

⁶² Mattson 10.9.2021, 5.

Rakenteet	Linja-autoasema			Matkahuolto
Perusrakenteet	Maanvaraisten anturoiden varassa teräsbetoniset perusmuurit			Maanvaraisten anturoiden varassa teräsbetonilaatta
Ulkoseinät	Kellari	1. kerros	2. kerros	▪ Tiiliverhous, poltettu savitiili ▪ Isora - seinäelementti 200 mm: - Teräsohutlevy - Polystyreeni - Lastulevy - Teräsohutlevy
	▪ solumuovi, kuumabitumiliimaus • Teräsbetoniseinä 250.. 500 mm	▪ Poltettu savitiili / alumiinilevy alumiinirungon varassa ▪ Mineraalivilla 150 mm ▪ Poltettu savitiili / luja-levy 10 mm alumiinirungon varassa	▪ Poltettu savitiili ▪ Mineraalivilla 150 mm ▪ Poltettu savitiili / kalkkihiekkatiili	
Väliseinärakenteet	Kevyet väliseinät sekä muuratut tiili- / kalkkihiekkatiiliseiniä			Kevyet väliseinät
Alapohja	Maanvarainen teräsbetonilaatta 80.. 250 mm			Teräsbetonilaatta 80.. 100 mm
Välipohjarakenteet	Kellari	1.krs / 2.krs		Ei ole
	Teräsbetonilaatta	Teräsbetoniset TT-laatat 400 / 500 mm		
Yläpohjarakenne	1. kerros		2. kerros	▪ Isora – kattoelementti 300 mm: - Teräsohutlevy - Polystyreeni - Lastulevy - Teräsohutlevy - Liimapuukannatteen
	▪ teräsbetoniset TT-laatat 400 / 500 mm ▪ muovikelmu ▪ mineraalivilla 280 mm		▪ teräsbetoninen kupuholvilaatasto 500 mm ▪ el 50 / 2000 (bitumiliimaus) ▪ mineraalivilla 250 mm	
Vesikatto	1. kerros		2. kerros	Konesaumattu teräsohutlevy (Isora-elementti)
	3-kertainen bitumihuopakate sorapinnalla		vedeneristys (liimattuna mineraalivilla-alustalle) ja sorapinta	

Taulukko 3. Rakennusten päärakenteet. Lähde: Aalto 1981. Selvitys rakenteista, RAK-piirustukset, OKA.



5.6 Linja-autoasema kontekstissaan

Linja-autoasemien ja Matkahuoltojen siirtoja tai niiden rakentamispäätöksiä tehtiin Suomessa 1960-1970-luvulla muun muassa Oulussa, Heinolassa, Joensuussa ja Lappeenrannassa.⁶³ Siirtoja tehtiin Suomessa usein vanhaan rautatiemiljööseen ja rautatieasemien yhteyteen, joten malleja ratkaisuksi Ouluun oli olemassa. Linja-autoaseman rakentamispaikaksi Oulussa oli tarjolla luontevasti Valtion Rautateiltä ja konepajatoiminnasta käytöstä poisjäänyt vanha rata-
pihan laaja varikkoalue.

Arkkitehti Sampo Valjus nosti myös arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky:n asemasuunnitelmien joukkoon Oulun linja-autoaseman aikalaisen, Ylivieskan linja-autoaseman ja Matkahuollon Pohjois-Pohjanmaalla (Kuva 36). Ylivieskan linja-autoasema- ja Matkahuollorakennus sijoittuu vanhan rautatieaseman päärakennuksen välitörmään läheisyyteen Asema- ja Rautatiekadun risteyksessä. Rakennustyyppinä sen tilaratkaisu ja horisontaalinen, tasakattoinen perushahmo muistuttavat Oulun asemaa, vaikkakin ulkoasun väri on puhtaaksi muuratun punatiilen mukainen.

Pieksämäen keskusliikenneaseman rakennus valmistui 1981 (Kuva 37). Se on rakennettu vanhan sodassa tuhoutuneen rautatieaseman paikalle, ja laiturit sekä autopaikoitus etualalle puistokäytävän molemmin puolin. Pieksämäen aseman ulkoasusta on luettavissa modernin järjestelmäarkkitehtuurin vahvat tyylipiirteet. Perushahmo on korkea, tasakattoinen ja elementtirakenteiden moduulimitoitusta korostava. Läpikuljettava matkustajahalli erottuu rakennuksen keskellä terminaalityyppisellä sisäänkäynnillä korostettuna.



Kuva 36. Ylivieskan Matkahuolto ja linja-autoasema vanhassa asemamiljöössä. Lähde: 16.5.2018 verkkojulkaisu <https://vieskan-viikko.fi/>



Kuva 37. Pieksämäen keskusliikenneasema. Lähde: wikimedia commons.

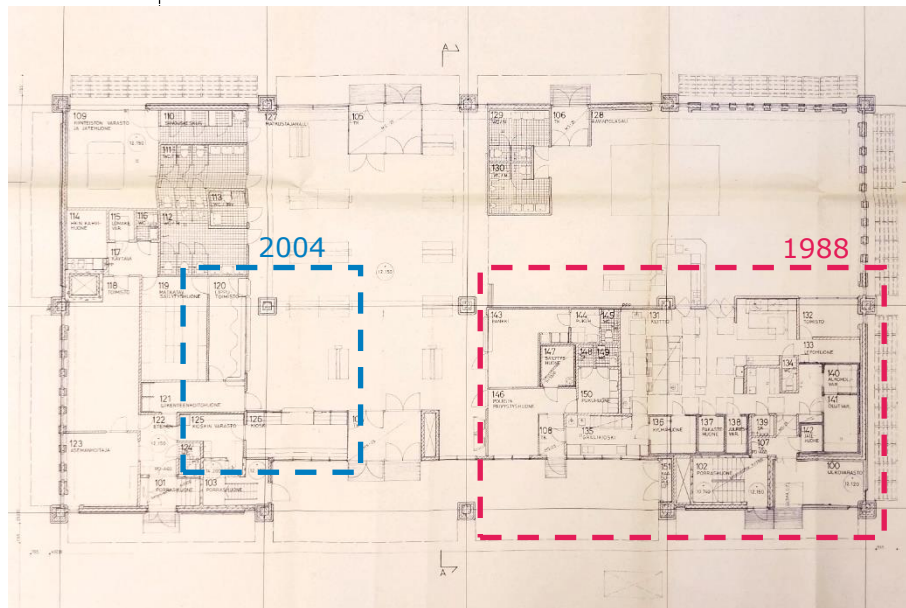
⁶³ <https://www.kulttuuriymparistomme.fi/> (30.11.2021)

5.7 Keskeiset muutokset

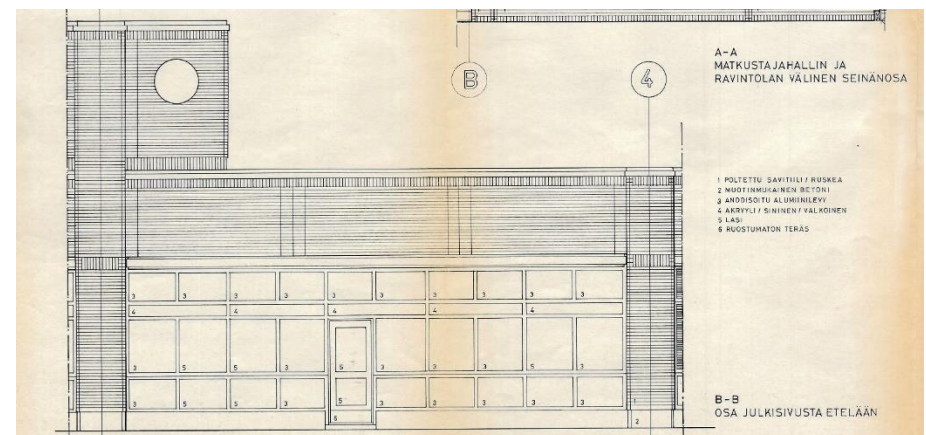
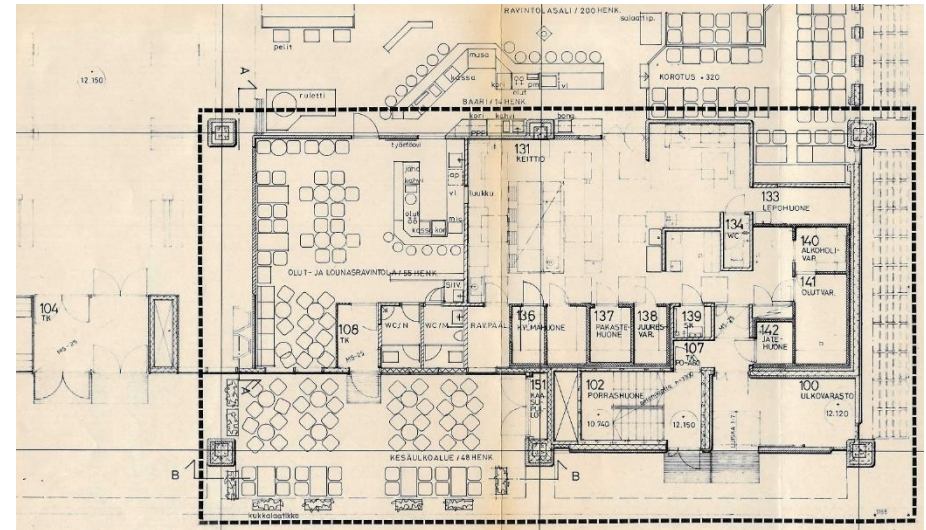
5.7.1 Linja-autoasema

1988 Sisämuutoksia, pankkitila, poliisin päivystys huone ja grillikioskin tilat yhdistettiin ravintolaan; julkisivulasi-
tuksen jako muutettiin.

2004 Sisämuutoksia, infotiski muutettiin ja kioskitila pois-
tettiin



Kuva 38. 1981, KESLA 1. rakennusvaihe, 1. kerros. Piirustukseen merkattu muutosalueet vuodelta 1988 ja 2004. Lähde: OKA.



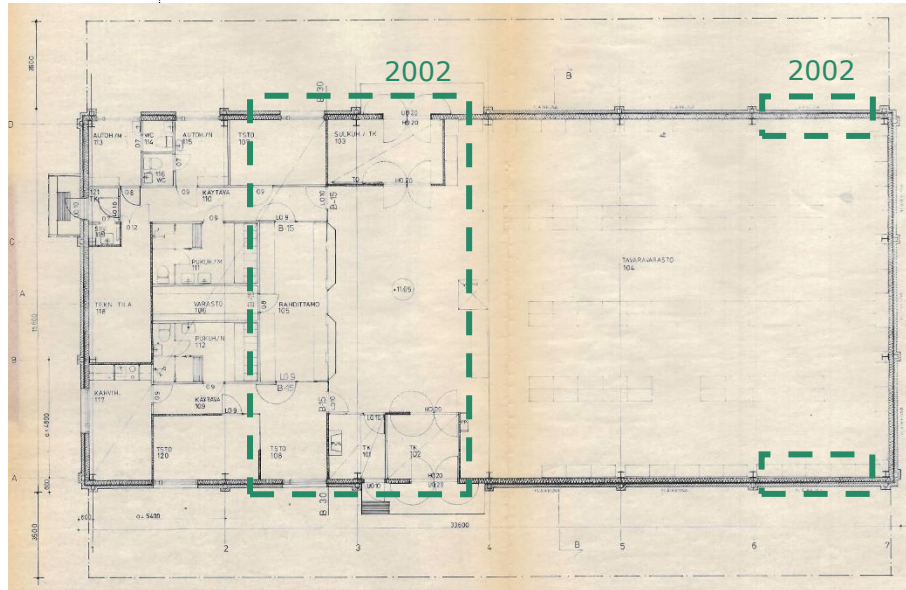
Kuvat 39. 1988, ote liikenne ravintolan muutospiirustuksista. Pohja-
piirustus (yllä) ja osa julkisivusta (alla). Lähde: ORVA:n arkisto.



5.7.2 Matkahuolto

2002

Sisämuutoksia, tuulikaapit poistettiin, rahdittamon tiski muutettiin, 2 ulko-ovea lisättiin.



Kuva 40. Matkahuollon rakennuksen 1. kerros. Pääpiirustus 2.6.1982. Piirustukseen merkattu muutosalue vuodelta 2002. Lähde: ORVA.



Kuva 41. Vuonna 2002 suunniteltu uusi ulko-ovi.



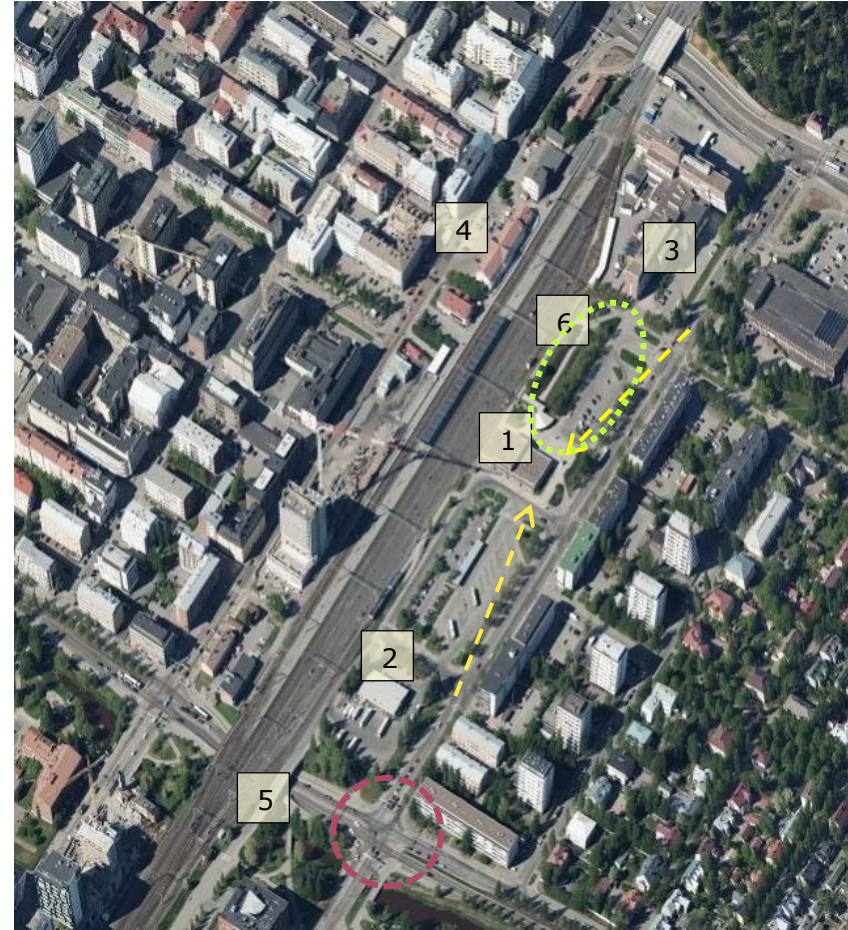
6 Nykytila

6.1 Liittyminen ympäristöön, piha ja liikenne

Linja-autoasema ja matkahuolto ovat avoimen rata-alueen välittömässä läheisyydessä, ja yhteydessä rautatieaseman keskeiselle alueelle toiminnoin sekä näkymin. Kuvassa kohde 1. linja-autoasema, kohde 2. Matkahuolto, 3. Oulun Poliisi- ja oikeustalo, 4. rautatieaseman päärakennus, 5. kaupunginojan varren puistovyöhykettä, 6. Rata-aukio.

Rata-aukiolta länteen ovat nähtävissä 1800-luvun lopun vanha rautatien pääasemarakennus ja muualta radan yli modernit korkeat tornitalot. Itäpuolella Ratakadun näkymää hallitsee kerrostalorivi, joka muodostaa aluejulkisivun Raksilan suuntaan. Merkittävä näkymä Raksilaan avautuu Rata-aukiolta itään ja kapea näkymä linja-autoaseman laiturien kohdalla Ratakatua Puistikkokadulle vihreään Raksilaan.

Selvitysalue on matalaa rakentamista. Tila on puoliavointa liikenneväyliltä ja puistopuiden lomasta näkymin kohti linja-autoasemaa tai matkahuoltoa. Matkahuoltorakennus ja sen piha erottuvat maastossa pääteiden ja liikenteen solmukohdassa korkean luiskan laella. Linja-autoaseman pääjulkisivuksi (veistos fokuksena) erottuu sen pohjoissivu ja rata-aukio pohjoisesta lähestyttäessä. Rata-aukion ja veistoksen ympäristöä kalusteineen on jäsennetty laadukkaammin oleskeluun, kun taas eteläinen julkisivu on laiturityyppinen pelkistetty ratkaisu, joka painottaa siirtymisiä.



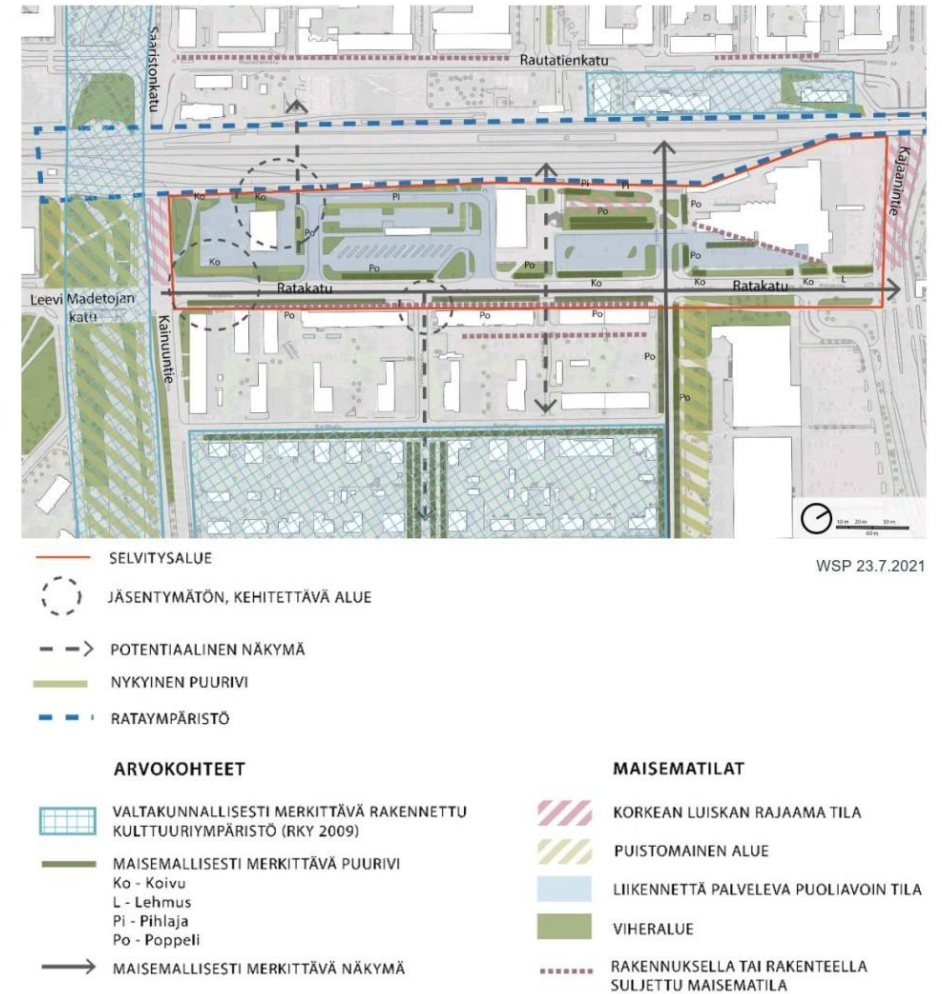
Kuva 42. Ilmakuva suunnittelualueesta. Kuvan keskellä linja-autoaseman paikoitus. Lähde: OAS 16.10.2020 ja Blom 2018.

Liikenteen merkittävin solmukohta on alueen eteläosassa Kainuuntie-Ratakatu-risteyksessä. Lähestymissuunta Matkahuollolle ja linja-autoasemalle on etelästä ja pohjoisesta Ratakatua pitkin. Ratakatu on myös alueen kevyen liikenteen pääväylä. Linja-auto- ja rahtiliikenne ohjataan viitoin etelästä saapuville kohti linja-autojen

laiturialuetta (vinolaiturisijoitus) ja Matkahuollon laiturisivulle. Pysäköintialueet ovat erikseen laiturialueen länsipuolella henkilöautoille, ja aseman pohjoispuolella Rata-aukiolla taksiautoille. Linja-autoaseman tulolaituri on eteläisen sisäänkäynnin edessä, josta autot ohjataan laituripysäköintiin.

Asema- ja Matkahuoltoalueet on suunniteltu pitkälti liikennöinti- ja liikenteen vaatimusten mukaan, todetaan Asemanseudun maisemaselvityksessä 2021. Tästä johtuu, että tilasta ei ole muodostunut eheää kokonaisuutta.⁶⁴ Selvityksessä on havainnollistettu hyvin asema-alueen arvokohteet, ominaispiirteet ja maisematilat (Kuva 43).

Mittasuhteiltaan laajin on linja-autojen laiturialue. Laitureilta tarkastellen linja-autoaseman julkisivu ja hahmo vaikuttavat suhteessa vaatimattomilta. Laiturialue ja henkilöautojen pysäköinti ovat nykykäytössä heikosti jäsenneilty istutuksin, katoksin ja kalustein. Vaikutelma on nykyisin hoitamaton. Pohjoisessa Rata-aukio, alikulku rautatieasemalle ja henkilö- ja taksiautojen pysäköinti on jäsenneempi sekä laadukkaampi, vaikkakin pinnoiltaan jo kuluunutta. Mittasuhteiltaan Rata-aukio ja pohjoinen pääjulkisivu ovat sopusuhtaiset. Merkittävä näkymä avautuu Rata-aukion kadulta Tehtaankatua pitkin Raksilan suuntaan.



Kuva 43. Ote maisemaselvityksestä 23.7.2021. Kuva: WSP Finland Oy.

⁶⁴ Mäntyoja 2021, 12.



Selvitysalueen kokonaisuudesta ei saa Ratakadulla ehjää aluejulkisivun vaikutelmaa tai kokemusta. Alkuperäisessä suunnitelmassa asemapiirroksen mukaan puurivein ja istutuksin yhdistettiin juuri alueen osia keskenään ja luotiin vihreää julkisivua. Ehjimmän ja vihreimmän pienmaiseman muodostaa nyt Rata-aukion ympäristö. Sen oli tarkoitus mahdollisesti kehittyä vastaanotoksi lähteville matkustajille alkuperäisen keskusliikenneaseman toisen rakennusvaiheen pääsuuntana. Rata-aukion nykyinen paikoitus, alikulun ja aukiokalusteiden jäsenitys veistoksineen on tiivis kokonaisuus.

Matkahuollon eteläosassa alikulkua ja risteysaluetta kohti piha-alue on hyvin jäsentymätön, samoin alueen länsisivu radan suuntaan. Liikenneväylät ja paikoitus Matkahuollolle ovat nykytoimintoihin nähden vajaamitoitettuja. Linja-autojen laiturialueen näyttäessä ajoittain lähes tyhjältä on Matkahuollon alueella vilkasta, mikä kertoo tässä ajassa erityisesti rahti- ja pakettikuljetusten vilkastumisesta verkkokaupankäynnin yleistyessä kaikkialla Suomessa.



Kuva 44. Linja-autoaseman eteläpuolella oleva parkkialue. Taus-talla linja-autoaseman rakennus.



Kuva 45. Katos rakennuksen eteläpuolella.





Kuva 46. Jalkakäytävä rakennuksen ja parkkialueen välissä. Taus-
talla Ratakatu ja Raksila.



Kuva 47. Asematunneli Linja-autoaseman pohjoispuolella.



Kuva 48. Asematunnelin katos ja sisäänkäynti.

Linja-autoaseman lähiympäristö on säilynyt varsin muuttumatto-
mana. Radan länsipuolella kohoavat tornitalot luovat taustalle ke-
hittyvän alueen kaupunkikuvaa. Sen sijaan asema-alue näyttää sii-
hen verrattuna ajastaan jälkeen jääneeltä ja osin hoitamattomalta.

Liikenne ja pysäköinti ovat säilyneet pääosin alkuperäisen aluejä-
sennyksen mukaisena jaoteltuna laiturialueeksi ja henkilöautojen
paikotukseen. Katokset teräsrunkoisina ja kiinteät kalusteet puusta
sekä poltetusta savitiilestä ovat tiettävästi alkuperäiset.

Linja-autoaseman ja Rata-aukion yhteisellä oleskelualueella on ku-
vataiteilija Martti Aihon veistos Futura – Tuntematon vuodelta 1986
(Kuva 51). Teos oli esillä Rotuaarin veistoskatu- näyttelyssä 1987,
josta teos ostettiin kaupungin kokoelmiin ajatellen sijoituspaikaksi
Rotuaaria. Veistos siirrettiin vuonna 1988 kuitenkin linja-autoase-
malle taiteilijan ja veistostoimikunnan vastustuksesta huolimatta.

Teos on valkobetonia ja valettu.⁶⁵ Rata-aukiolla on lisäksi Radan rakentajien muistomerkki hakattua graniittia, Lahtinen Matti ja Heiskanen Pentti vuodelta 1986. Graniittikaari on mitoiltaan 180 x 840 x 105 cm ja siihen on kiinnitetty teksti Oulun radan rakentajille 1886 – 1986 (Kuva 49).



Kuva 49. Rata-aukio ja Radan rakentajien muistomerkki.



Kuva 50. Veistos Futura (1986) ja Rata-aukio.

⁶⁵ <http://oulu.ouka.fi/sa.html>



6.2 Arkkitehtuuri, linja-autoasema

6.2.1 Arkkitehtuurityyli



Kuva 51. Rakennuksen julkisivu etelään.

Julkisivujen poltettu savitiili luo yhtenäisen lämpimän värin ja mallillisen tekstuurin kokonaishahmolle. Pintoja rytmittää ja jakaa tiilipilasterit, jotka merkitsevät rakenteellisia kantavia osia. Volyymia antaa hallin korostusosa. Alkuperäiset 1980-luvun tyylipiirteet ovat säilyneet pääosin hyvin. Niukasta värimaailmasta erottuu julkisivussa punainen väri kahvilaseinällä, alkuperäiseen siniseen Matka-huollon väriin verrattuna.

6.2.2 Runkorakenteet ja ulkoseinät

Julkisivun tiililimitys vaihtelee vaaka- ja pystysuuntaisesti. Pystytiiliä on erityisesti kerrosjakoa osoittamassa räystäslinjassa, pilasterien päässä ja ikkuna-aukkojen ympärillä perinteisten vesilistojen ja kehyskaarien asemassa. Lisäksi sileässä muuripinnassa

pystytiilet tukevat pilasterien rytmiä viitaten rakenteiden (pilarit-palkit) mukaisen moduulijärjestelmän ja mittasuhteiden käyttöön.



Kuva 52. Julkisivu detalji tiililimityksineen. Toisen kerroksen yläosa, jossa on alkuperäinen asemakello.

6.2.3 Perustus ja kivijalka

Aikakaudelle tyypillisesti betoniperustuksen pinta on saanut muottivalun mukaiset uritetut muotoilut. Kivijalka on jätetty betonipinnalle ja materiaalinsa väriseksi. Syöksytorvet on lisätty vuoden 2011 jälkeen. Google Maps näkymissä syöksytorvia ei ole (<https://www.google.com/maps/>, 9.12.2021).





Kuva 53. Sokkeli rakennuksen eteläkulmassa. Syöksytorvet on tietävästi lisätty 2010-luvulla.



Kuva 54. Sokkeli pääsisäänkäynnin vieressä.

6.2.4 Sisäänkäynnit

Molempien pääsisäänkäyntien asema etelässä saapuvien laiturilta ja pohjoisessa Rata-aukiolta tai alikulkua pitkin rautatieasemalta ovat alkuperäisen mukaiset.



Kuvat 55. Pääsisäänkäynnit etelästä (vasemmalla) ja pohjoisesta (oikealla).



6.2.5 Ulko-ovet, katokset ja ikkunat

Molempien sisäänkäyntien kaksilehtiset ja alumiinikehyksiset ovet, ikkuna-aukotus ja ikkunoiden alumiinipuitejärjestelmä sekä Matka-huollon sininen väri ovien yläpuolella ovat säilyneet alkuperäisen mukaisina. Aseman katoksen yllä oleva alumiinista valmistettu ja valaistu nimikyltti on alkuperäinen.

Seinäpinnasta ulkonevat alumiiniset ritiläkatokset ovat tietävästi alkuperäiset. Sisäänkäyntien katoslippojen alapinnalla oleva alumiinilevytys on alkuperäinen.



Kuva 56. Julkisivu itään. Julkisivuissa itään ja länteen on samantyyppisiä ikkuna-aukkoja – nauhaikkunoita yläpuolella ja siroja ikkunoita alapuolella.



Kuvat 57. Katosten alapuolella olevat alumiinilevyt ovat tietävästi alkuperäisiä.



6.2.6 Vesikatto ja yläpohja



Kuva 58. Linja-autoaseman katto ja vesikate. Sadevesijärjestelmä näyttää materiaaleiltaan uusitulta. Uudet syöksytorvet on lisätty todennäköisesti vuoden 2011 jälkeen. Lähde: Kohdekäynti purkukar-toitusta varten, Marjaana Mattsson.

6.3 Sisätilat

Nykyään rakennuksessa ei ole enää lipunmyyntiä, ja suurin osa rakennuksen tiloista sekä ravintola ovat tyhjillään. Ravintolan keittiö ja sali ovat pois käytöstä. Salissa lattia on auki ja osittain kaivettu niin, että maa-aines on esillä. Välikattorakenteita on myös osittain poistettu.

Rakennuksessa toimii vielä kahvila "Il Mundo", ja matkustajahalli on matkustajien käytössä kahvilan aukioloajassa. Sisustusmateriaalit ja pinnat ovat suurilta osin alkuperäisiä.



Kuva 59. Matkustajahalli ja pohjoissisäänkäynti.



Kuva 60. Matkustajahalli ja eteläsisäänkäynti. Oikealla entinen lipunmyyntitiski, vasemmalla kahvilan sisäänkäynti.



6.3.1 Alakatot



Kuvat 61. Vasemmalla kahvila "Il Mundo", oikealla entisen Matka-huollon toimistotila. Kahvilassa alakattolevyjä. Alumiinilevyt ovat tietävästi alkuperäisiä. Lähde: Kohdekäynti purkukartoitusta varten, Marjaana Mattsson.



Kuvat 62. Entinen ravintolasali (yllä) ja keittiötilat (alla). Ravintolan osalla välipohjaa on avattu laajalta alueelta vesivahingon takia (2014). Korjaus on jäänyt kesken. Kuvaaja: M. Mattsson.



Kuva 63. Matkustajahallin katto - TT-laatat näkyvissä.

6.3.2 Lattiat

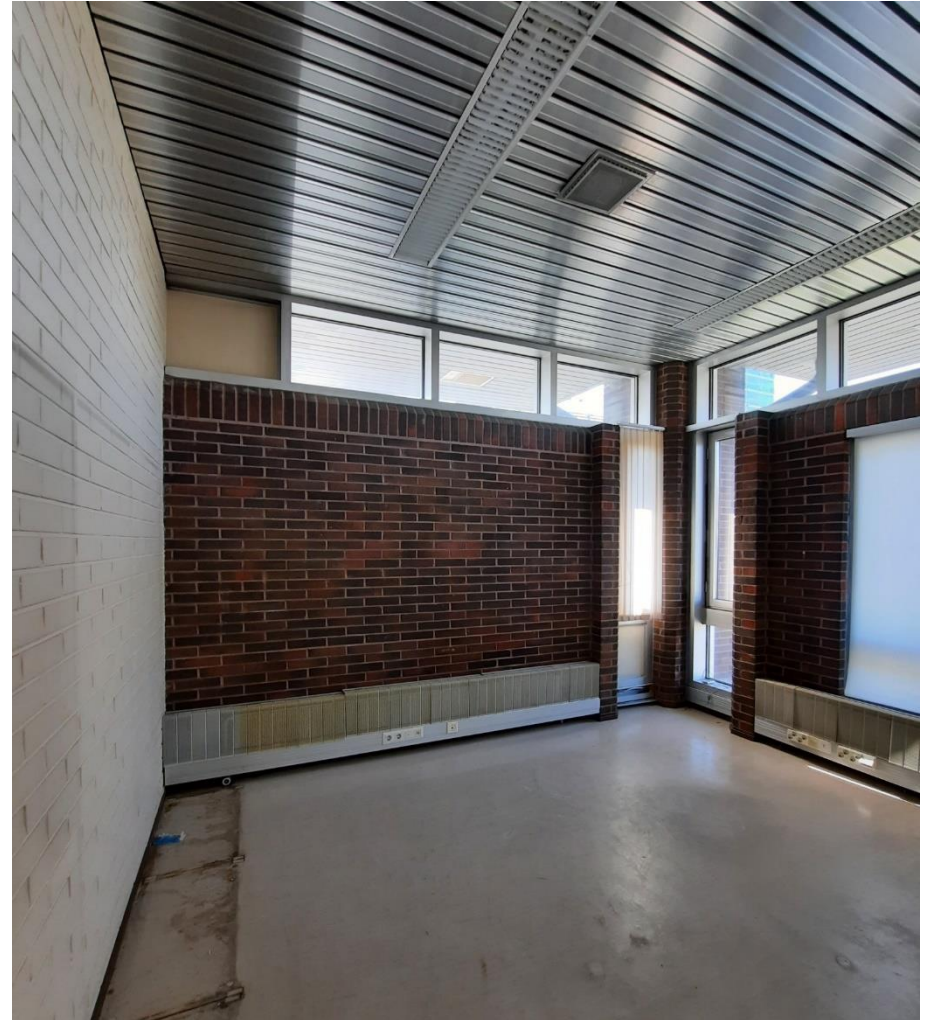


Kuvat 64. Lipunmyyntitiski (yllä) ja WC-tilat (alla). Sementtimosaikkilaatta ja 6-kulmainen laatta. Kuvaaja: M. Mattsson.



Kuva 65. Kellarin WC-tiloissa on muovimatto lattiassa ja seinissä.
Lähde: Kohdekäynti purkukartoitusta varten, Marjaana Mattsson.

6.3.3 Sisäseinät



Kuva 66. Sisäseinät ovat poltettu savitiili- tai kalkkihiekkatiilipintaisia. Osa väliseinistä on kevytrakenteisia seiniä, kun taas porrashuoneiden ja kellaritiloissa on betonipintaisia seiniä.



6.3.4 Väliovet



Kuvat 67. Kellarin käytävä, rakennusta pitkin. Vasemmalla väestönsuojan ovi, oikealla porrashuoneen ovi. Lähde: Kohdekäynti purkukartoitusta varten, Marjaana Mattsson.

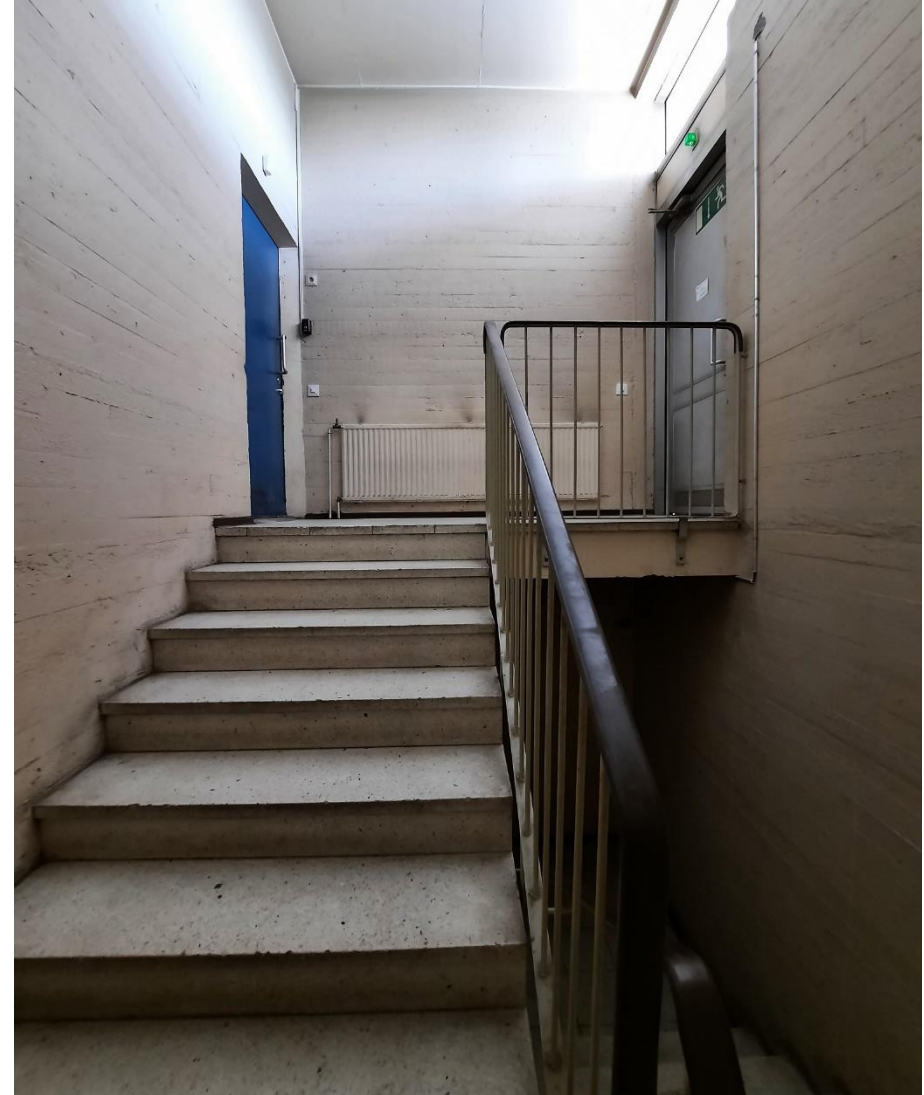
Kuva 68. ↗ Kellarin käytävä, rakennusta poikittain. Kellarissa on paljon metallisia palo-ovia. Oikealla oleva luukku on öljysäiliötilan luukku. Kuvaaja: M. Mattsson.

Kuva 69. → 1.kerroksen WC-tilojen ovet aulassa ovat metallisia kehysovia. Kaikki väliovet on maalattu matkahuollon sinisellä värillä.



6.3.5 Portaat

Talon porrashuoneet sijoittuvat symmetrisesti pääsisäänkäynnin katoksen sivuilla. Portaat ovat linja-autoaseman ja autohenkilöstön käytössä. Lisäksi toinen (talon kaakkoispuolella) porras palveli ravintolaa, jonka varastotiloista osa sijaitsi kellarissa. Molempiin portaikkoihin on erillinen sisäänkäynti ulkopuolelta. Kantavat seinät ovat betonia, sisäpinnat ovat lautamuotipintoja ilman käsittelyä. Tasanteiden lattiamateriaalina on mosaiikkibetonilaatta ja askelmat ovat mosaiikkibetonia. Kaiteet ovat teräspinnakaiteita.



Kuva 70. Porrashuone rakennuksen kaakkoispuolella. Lähde: Kohdekäynti purkukartoitusta varten, Marjaana Mattsson.



6.3.6 Ikkunat

Rakennuksessa on erilaisia ikkunoita. Aulan sisäänkäyntien ja kahvilan kohdalla on isompia ikkunoita, jotka ovat osa julkisivun profiilijärjestelmän rakenteesta. Entisen ravintolasalin ja toimiston kohdalla on erillinen ikkunajärjestys. Rakenneosien sijainnin mukaan ulkoseinät on jaettu pilastereilla. Pilasterien välissä on pitkänomaisen kapeiden ikkunoiden rivi, jota kehystää U-muotoinen lasiseinäelementti.

U-muotoinen elementti toistuu ulkopuolelta ympäri taloa, vaikka osa aukoista on peitetty läpinäkymättömillä levyillä tai ritilöillä ilmanvaihdon liittyvistä syistä.



Kuva 71. Sisäänkäynti lounaaseen. Oven sivulla profiilijärjestelmän ikkunoita.



Kuva 72. Entinen ravintolasali. Taustalla toistuva ikkunarivi kehystävine U-muotoisine lasiseinäelementteineen.



Kuvat 73. 2. kerroksen ikkunoista (vasemmalla) tulee runsaasti valoa aulaan. Oikealla keittiön kattoikkuna. Kuvaaja: M. Mattsson.



6.3.7 Valaistus ja kalusteet

Valaistussuunnitelma matkustajahallissa on säilynyt alkuperäisenä. Kiinteät kalusteet, puiset ja molemmin puolin istuttavat penkit ovat saatujen tietojen mukaan alkuperäiset, suunnittelijana arkkitehti Esa Kauppi.



Kuva 74. Odotusaulan penkit.



Kuva 75. Irtokalusteiden, kuten tuolit ja viherkasvialtaat, alkupe-
räästä ei ole tietoa.



Kuvat 76. Aulassa nauhavalaisimet on integroitu paneelikattoon
ovien ja tiskien kohdilla.



Kuva 77. TT-laataston holveissa on valonheittimet ylävalaistusta
varten.



6.3.8 Talotekniikka

Rakennuksessa on paljon talotekniikkaa. Kellariin sijoittuvat lämmönjakuhuone, muuntamotilat, sähköpääkeskus, varavoimakonehuone, IV-konehuone, akkuhuone ja öljysäiliöhuoneet. Lisäksi kellaritilojen VSS-käyttötarkoituksen takia kellarin koillispuolella on VSS-laitteistoja sekä luoteispuolella olevat vesisäiliöt.

Talon toisessa kerroksessa on tulo- ja poistoilmakonehuoneet, sekä lauhdutinhuone.

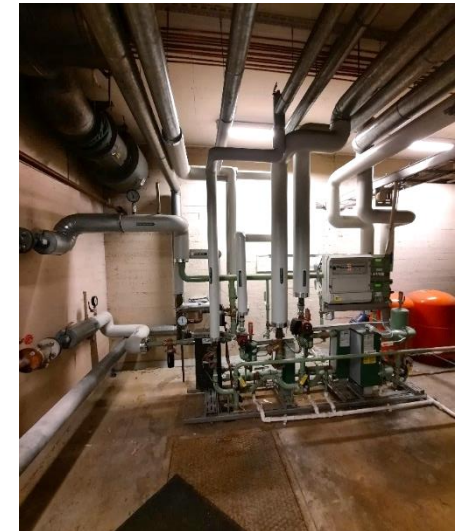
Talotekniikan valokuvien lähde: Kohdekäynti purkukartoitusta varten, Marjaana Mattsson.



Kuva 78. Varavoimakonehuone ja varavoimakoneet kellarissa.



Kuva 79. Kellarin ilmanvaihtohuoneen laitteistoja.



Kuvat 80. Väestönsuojan iv-laitteisto kellarissa. Oikealla kuva lämmönjakohuoneesta.



Kuva 81. IV-koneisto toisen kerroksen tuloilmakonehuoneessa.



Kuva 82. Rakennuksen ulkopuolella on ilmanvaihtokanava/tuuletuskanava.

6.4 Arkkitehtuuri ja piha, Matkahuolto



Kuva 83. Matkahuollon pääty Ratakadulle.



Kuva 84. Matkahuollon piha-alue etelään Ratakadun sivulla.





Kuva 85. Matkahuollon pohjoissivu kohti linja-autoasemaa. Henkilökunnan liikennöinti ja paikoitus.



Kuva 86. Matkahuollon länsipääty ja sen nauhaikkuna rahtihalliin.



Kuva 87. Matkahuollon eteläsivu, rahtipalveluiden sisäänkäynnit rulla- ja liukuovet sekä lastaustoimintojen laiturialue.

Matkahuollon perushahmo on varikkoalueelle tyypillinen hallimainen ja ulkoasultaan perinteinen puhtaaksi muuratusta tiilestä. Verhouksessa on käytetty poltettua savitiiltä kuten linja-autoaseman julkisivussa. Päädyistä katsoen korostuvat laiturialueiden ylle jatkuvat syvät lippakatokset. Halliosan yläikkunat ovat nauhaikkunoita ja antavat ylävaloa. Toimistoikkunat taas muistuttavat asuinrakennusten ikkunoita mittasuhteiltaan ja malliltaan.

Asemamiljöön rakennusperinteisiin viittaa tyyllisesti rakennuksen julkisivuilla ja kulmissa tiilipilasterit, jotka merkitsevät rakenteellisia kantavia osia. Ikkunoiden ja ovien yllä on tiilikehyksiin tai -kerroslisoihin viittaava pystylimitys.

Sisätilat jakautuvat kahtia: rahtihalli saapuville ja lähteille toimituksille on länsipäässä rakennusta. Halli on läpikuljettava keskellä

ja länsipäädyssä. Itäpäässä rakennusta on tekninen tila, varastot, sosiaalityilat ja toimistohuone.

Eteläinen piha-alue on varattu saapuville kaukoliikenteen autoille, ja pakettiautoille rahdin purkamiseen sekä lastaukseen. Pohjoinen piha-alue on toiminnoiltaan varattu lähinnä henkilökunnan paikotukseen ja osin rahdin siirtämiseen läpi hallin.

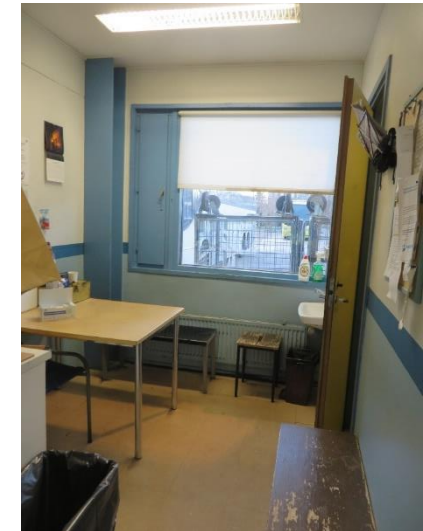


Kuva 88. (Vasemmalla) Julkisivun vaihteleva tiililimitys ikkunapalkkien kohdalla.

Kuva 89. (Oikealla) Sisäänkäynti henkilökunnalle toimisto- ja sosiaalityloihin.



Kuva 90. Rahtihalli saapuville ja lähteville rahdeille.



Kuvat 91. Vasemmalla käytävä toimisto- ja sosiaalityloihin. Oikealla autohenkilökunnan tilat ja wc.



7 Arviointi ja yhteenveto

Kulttuurihistoriallisten arvojen arvioinnin kriteereinä painottuvat linja-autoaseman rakentumiseen liittyvät ilmiöt, jotka luovat kehysten entisen ratapihan ja nykyisen linja-autoaseman sekä Matkahuollon alueen rakentumiselle. Huomiokohteena on liikenteen kasvu ja liikenneasemien rakentaminen. Asemien rakentaminen edustaa kaupunkikuvassa tulevaisuuden odotuksia, toiveikkuutta ja kasvua, ja pyrkii vahvistamaan juuria.

Kriteereistä on tarkasteltu erityisesti:

- **Tyypillisuus:** historiallinen tyypillisuus alueelle (aseman-seutu) ja kaupunginosan kaavoitus
- **Edustavuus:** aikakautta kuvaavat arkkitehtuurin piirteet (julkinen rakentaminen ja asema rakennustyyppinä)
- **Alkuperäisyys:** aikakaudelle ominaiset rakennus- ja talotekniikka sekä arkkitehtoniset tyylipiirteet
- **Todistusvoima:** hyvinvointiyhteiskunnan rakentaminen – julkisen liikenteen, matkailun ja vapaa-ajan lisääntyminen ja asemaympäristö osana ilmiötä.

Oulun linja-autoasema ja Matkahuolto rakennuksia suunniteltiin 1980-luvun vaihteessa ja ne valmistuivat vuosikymmenen alussa täydentämään toisiaan kaukoliikenteen matkustaja- ja rahtipalveluin. Linja-autoaseman suunnittelu alkoi Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Ky:ssä jo vuonna 1975 osana keskusliikenneaseman 1. ja 2. rakennusvaiheiden yleissuunnitelmaa. Rakennusvaiheita linja- ja rautatieaseman yhdistämiseksi vietiin eteenpäin vuoteen 1980 asti.

Linja-autoaseman suunnitteli arkkitehti Seppo Valjus ja Matkahuoltorakennuksen arkkitehtisuunnittelusta vastasi Seppo Valjuksen toimisto yhteistyössä Arkins Suunnittelu Oy:n kanssa. Alkujaan rakennusten oli tarkoitus olla osa kattavampaa keskusliikenneasemahanketta toimintoihin rautatieaseman kanssa Raksilan puolella. Hankkeesta toteutettiin vain sen 1. rakennusvaihe ratapihan vanhalle varikkoalueelle, mikä on ilmennyt usein haasteena edistää, sovittaa ja suunnitella muutoksia tälle keskeiselle kaupunkialueelle radan molemmin puolin.

Laajimmatkaan matkakeskushankkeet 1990-luvulla eivät lopulta vaikuttaneet kaupunkikuvassa linja-autoasemaan, tai aiheuttaneet muutoksia sen lähiympäristössä ennen 2010-lukua. Matkakeskussuunnitelmat painottuivat 1990-luvulla pääosin radan ”kaupungin puolelle”. Kun postmodernin ajan teknologian ja liikenteen kehityksen odotukset eivät toteutuneet, matkakeskushanke ja linja-autoaseman kohtalo jäivät odotustilaan. Radan molemmin puolin alueille tarvittavien muutosten suunnittelu ja hankkeet vaikeuksineen ovat olleet osasy siihen, miksi linja-autoaseman ja Matkahuollon aluetta tai rakennuksia ei 2010-luvulle tultaessa vielääkään päästy uudistamaan tai peruskorjaamaan laajemmin. Alueen ja rakennusten kunto, ulkoasu ja toiminnot ovat laantuneet hoitamattomina nykytilaan.

7.1 Säilyneisyys ja alkuperäisyys

Linja-autoaseman ja Matkahuollon käyttö jatkui toiminnoiltaan pääosin alkuperäisen kaltaisena aina 2000-luvulle asti. Sisätiloissa ei ole tehty merkittäviä laajennuksia, enemmänkin toiminnallisia tilamuutoksia 1980-luvulla ja 2000-luvun alussa. Matkustajaliikenteen oheispalveluita ei ole tarvittu alkuaikojen kaltaisena enää laajuudeltaan. Pankin, poliisin ja grillikioskin tilat yhdistettiin kahvila-



ravintolan tarpeisiin jo 1980-luvulla ja samalla muuttui rakennuksen eteläsivun julkisivulasitus. Samoin sisätiloissa kioskitala ja infotiski poistettiin, mikä näkyi muutoksina erityisesti matkustajahallin puolella.

Käyttäjäryhmät pysyivät pääosin samoina, kunnes 2010-luvulla matkustajamäärät kaukoliikenteessä vähenivät ja siirtyivät kilpailun tuloksena yhä useammin raiteille. Linja-autoaseman ravintolaosan sali jäi tässä yhteydessä vaille asiakasvirtoja, joten 2010-luvulla ravintolasali oli jonkin aikaa myös Pelastusarmeijan käytössä (vuokralla). Matkahuollon rahtimäärät eivät ole kuitenkaan taantuneet 2000-luvulta 2020-luvulle, vaan päinvastoin lisääntyneet. Rahdin lähettämiseen ja säilyttämiseen liittyviä tiloja on uusittu muun muassa avaamalla Matkahuollon hallipäätyyn uudet ovet.

7.2 Historialliset arvot ja ominaispiirteet

Osakeyhtiömuotoinen yhteistyö keskusliikenneasemien perustamiseksi yleistyi ilmiönä Suomessa 1960-luvulla. Oulun linja-autoasema ja Matkahuolto suunniteltiin osaksi keskusliikenneasemaa 1970-luvun puolivälissä ja toteutettiin 1980-luvun alkupuolella. Ajoitus kertoo siitä, että lähtö mukaan ilmiöön saattoi olla hieman myöhäinen. Jo 1960-luvulla hyvään vauhtiin päässyt matkailu kotimaassa vapaa-ajan lisääntytyä alkoi muuttua 1980-luvulla enemmän ulkomaanmatkailuksi ja yksityisautoiluksi kohti 1990-lukua.

Oulussa yhteistyöhön johti erityisesti usko henkilöliikennemäärien kasvuun asemilla ja tarve tehostaa ihmisten ja tavaroiden liikkuamista pyörillä sekä raiteilla. Hankkeen vaikuttimena oli myös maankäytön tehostaminen keskusta-alueella radan molemmin puolin. Tehostaminen näkyi ruutukaava-alueella matalien puutalokorttelien purkamisena 1960-luvulta alkaen. Valtion rautateiden uusiessa kalustoa 1970-luvulla muuttui myös vanhan ratapihan käyttötarkoitus

ja toiminnot. Ratapiha jäi vajaakäyttöön, ja sen kehittäminen nivottiin ilmiönä yhteen keskusliikenneasemahankkeeseen. Hanke toteutui vain 1. rakennusvaiheensa osalta. Tätä selittää osin ylimitoitettut odotukset alati kasvavista liikenne- ja asiakasmääristä, mutta myös rautatieaseman alueen maankäyttö, julkinen rakentaminen ja rakennuttamisen ohjaus sekä päätöksenteko ilmiöineen. Linja-autoasema ja Matkahuollon 1. rakennusvaiheen toteutus edustaa hyvin modernin kaupunkikeskustan nopeaa kehitystä murrosvaiheessa 1980-luvulta 2000-luvulle; murrosta, jonka mukana oli vaikea pysyä.

7.3 Arkkitehtoniset arvot ja ominaispiirteet

Keskusliikenneasemahanke 1980-luvun vaihteessa ei muuttanut merkittävästi kaupunkikuvaa sen keskeisimmällä alueella ruutukaavakeskustaan nähden. Tämä johtui siitä, että hankkeesta toteutettiin ratapihalta tyhjäksi jääneelle alueelle vain sen 1. rakennusvaihe, eli linja-autoasema ja Matkahuoltorakennus.

Linja-autoaseman ja Matkahuollon selvästikin odotettiin yhtyvän myöhemmin rautatieasemaan palveluineen. Linja-autoaseman laattikomainen ja horisontaalinen perushahmo oli valmistuessaan alueen mittakaavaan ja puoliavoimeen tilaan nähden hyvin matala ja jopa vaatimaton. Sen oli selvästi tarkoitus laajentua lisäosin. Arkistolähteiden mukaan 2. rakennusvaihe kohti Rata-aukiota olisi noudattanut samaa rakennuskorkeutta kuin linja-autoasema. Raksilan 1970-luvun uusien kerrostalojen rivistöt Ratakadulla muodostivat sen sijaan huomattavan korkean aluejulkisivun – suhteessa linja-auto- ja Matkahuoltoasemiin.

Linja-autoaseman tyyli edustaa aikaudelle ominaista arkkitehtuuria, jossa suosittiin elementtirakentamisen ja rakenneratkaisujen mukanaan tuomaa suhdejärjestelmää. Rakennuksen pintojen



tekstuurin ja värityksen hyvin säilynyt yhtenäisyys viittaa myös modernismin ajalle tyypilliseen rationaalisuuteen. Näyttävimmät ratkaisut sisätiloissa liittyvät korkean matkustajahallin ja avaran ravintolasalin luonnehdintaan. Niissä on aikaudelle tyypillisesti käytetty ylä- ja luonnonvaloa. Matkustajahalliin lankeaa pehmeä ylävalo ja ravintolasalin ikkunoiden kautta on sisä- ja ulkotila saatu yhdistettyä vaikuttavasti.

Alkuperäinen aseman pohjaratkaisu, tilojen käyttötarkoitus ja niiden valaistus on edelleen hahmotettavissa. Pääosassa on hyvin säilyneenä edelleen matkustajahalli. Funktionaalisesti ja esteettisesti harkittuja ovat sen kiinteät kalusteet eli istuinpenkit, parveen yhdistyvät tiilipilarit ja hallin näyttävä kattopalkisto betonista.

Linja-autoaseman ja Matkahuollon ulkoasu on säilynyt hyvin aikaudelle tyypillisenä ja edustavana. Materiaalimaailma on tunnistettavan pelkistetty ja tarkoin harkittu. Materiaalin värejä ovat poltettu savitiili ja alumiini. Ikkuna-aukotus vastaa kummassakin rakennuksessa lähes alkuperäistä. Kivijalan sokkielelementti on betonin värisenä ja uritettuna alkuperäinen. Kummankin rakennuksen julkisivuverhouksen detaljit on tehty tiililimityksellä. Pystytiilin tehdyt aukkojen kehykset ja pilasterit ovat hyvin säilynyt ominaispiirre. Piirteet ovat kuin viite perinteisen varikkoalueen tiilisistä rautatierakennuksista. Tiililimitykset ja -pilasterit korostavat julkisivujen lisäksi rakennusten kulmia.

Rakennustyyppinä kontekstissaan linja-autoaseman tilaratkaisu on varsin perinteinen. Läpikuljettava halli jakaa käyttötilat sen molemmin puolin. Sen sijaan aseman ja Matkahuollon sijoittaminen erilleen korttelialueen laiduille on omintakeisempi ratkaisu, mihin mahdollisesti liittyi suunnitelmat 2. rakennusvaiheesta. Suunnitelmissa ollut linja- ja juna-aseman rakennusosien yhdistäminen oli myös ideana aikakauden uudishankkeille tyypillinen. Oulussa toteutus jäi

poikkeavaksi rakennustyyppiltään, koska se edustaa vain keskusliikenneasemahankkeen 1. rakennusvaihetta.

Korttelialueen jäsennyksessä on hyvin säilynyt tunnistettavana alueelle ominainen vanhasta ratapihasta tuttu pitkä radansuuntainen tonttimuoto. Puoliavoimessa kaupunkitilassa alueella voi edelleen lukea Vaaran kaupunginosankorttelin liittyneen enemmän rata-alueeseen ja -pihaan kuin Raksilan asuinalueeseen. Keskustalle tyypillisen ruutukaavan tunnistaa jatkuvan Ratakadun Raksilan puolella.

7.4 Ympäristöarvot ja ominaispiirteet

Alikulkutunneli Hallituskadulta vanhan ratapihan puolelle oli tarkoitus toimia tärkeänä kevyenliikenteen väylänä, joka yhdistää Raksilan kaupunginosan vanhaan ruutukaava keskusta. Toiminnallinen yhteys alueiden välillä on säilynyt hyvin luettavana. Alikulun tuli myös yhdistää asema-alueet rakennuksineen ja johtaa uudelle Rata-aukiolle kohti linja-autoaseman sisäänkäyntiä. Tämä tarkoitus ja kulun ohjaus on hyvin säilynyt: Rata-aukio on tiivis, harkittu ja jäsennelty myös istutuksin, kalustein sekä veistoksin. Aukio muodostaa pienmaiseman, joka kokoaa hyvin alkuperäisen toiminnallisen ja historiallisen idean. Rata-aukiolle ulottuvat Ratakadun suunnaiset ulkokalusteet tiilestä ovat alkuperäiset.

Linja-autoaseman laiturin ja jalankulkualue on värjätyin betoni- ja kivilaatoin muodostettu näyttävä geometrinen jäsenitys. Reunuskivet laiturilla ovat hakattua graniittia ja alkuperäiset. Linja-autoaseman ja Matkahuollon laiturikorokkeet ovat säilyneet hyvin alkuperäisen mukaisena. Rata-aukiolla ovat säilyneet aukiolle siirretty Futura- Tuntematon veistos sekä aukiolle suunniteltu Radan rakentajien muistomerkki.



Linja-autoaseman eteläpuolinen alue on jäänyt enemmän liikenteen ehdoilla käytettäväksi ja hoidetuksi, mutta se on säilynyt alkuperäisen asemapiirroksen ja alueen jäsenyyksen mukaisena. Aikakautteen nähden se on hyvin säilynyt eheä kokonaisuus, joskaan istutuksiltaan ei enää täysin alkuperäisten suunnitelmien mukainen.

Linja-autoliikenteen vähentyessä 2010-luvulta eteläinen piha-alue näyttää paikoin ylimitoitetulta ja osin hoitamattomalta. Laitureihin liittyvät odotuskatokset ja kalusteet ovat pääosin säilyneet alkuperäisinä.

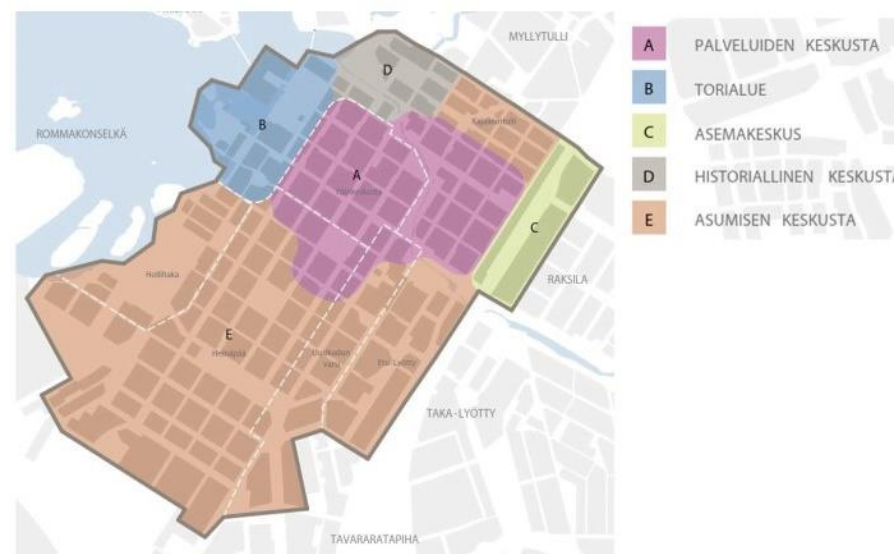
Matkahuollon ympäristöön on kohdistunut liikennepaineita, kun linja-autoaseman lipunmyynti siirrettiin ja yhdistettiin Matkahuolto-rakennukseen. Lisääntynyt liikenne, liian pieni paikoitus ja visuaalisesti jäsentymätön väylä istutuksineen on huono yhdistelmä kaupunkikuvassa. Erityisesti liikenteen ja pääteiden solmukohdassa Matkahuollon alue näyttää toimintoineen sekavalta.

Tärkeimmät, hyvin säilyneet näkymät Ratakadun varresta tai Rata-aukiolta ovat itään Raksilan viheralueelle Puistikkokatua ja Tehaankatua pitkin kohti Raksilan 1940-1950-luvun pientaloaluetta. Rata-aukiolta on säilynyt merkittävä näköyhteys vanhalle päärautatieasemalle ruutukaavakeskustaa kohti. Ratakadun suuntaisissa kaukonäkymissä huomio kohdistuu linja-autoaseman ja Rata-auki on hoidettuun julkiseen tilaan istutuksineen. Ne ovat lähes alkuperäisen pihasuunnittelun mukaiset. Kummankin rakennuksen rataa ja rata-aitaa lähinnä oleva kapea piha on pyritty erottamaan puilla, nurmettamalla, katuja rajaavin kivetyksin, sorastamalla ja asfaltoimalla pihaa käytävineen.

Suurmaisema ja selvitysalueen ympäristö kertovat hyvin edelleen, miten rautatiemiljöössä, "radantaustassa", oli Raksilan rakentamisen myötä tarvetta kaikki asemat yhdistävälle Keskusliikenneasemalle. Sen oli tarkoitus myös yhdistää kaupunginosat radan

molemmiin puolin. Oulun kaupungin keskustavisiossa 2040 selvitysalue on asemakaavan muutoksen suunnittelualueena osoitettu Asemakeskukselle, mikä viittaa 1970-luvulla syntyneen idean kehittämiseen. Vision 2040 mukaan alue on osa keskustan täydentyvää kaupunkirakennetta. Se on uudistuva ja merkittävä liikenteen solmukohta, työpaikkojen, palveluiden ja asumisen keskittymä, joka yhdistää Raksilan keskustaan.

Linja-autoaseman ja Matkahuollon ympäristö, joka palveli pitkään liikenteen ja liikennöinnin ehdoilla on muuttumassa 2020-luvulla merkittävästi alkuperäisestä ja aikanaan 1980-luvulla rakennusvaiheiltaan kesken jääneestä keskusliikenneasemasta uusien toimintojen sekä ilmiöiden keskittymäksi.



Kuva 92. Ote Oulun keskustavisio2040, jossa alue C on osoitettu asemakeskukselle. Kuva: Asemakaavan muutos, alustava luonnos 16.11.2021.



Kuvaluettelo

Kuva 1. Rata-alueen itäpuolella ovat linja-autoasema ja matkakeskus. Ilmakuva 2018.	6
Kuva 2. RKY-alueet ja kohteet selvitysalueen läheisyydessä.....	7
Kuva 3. Inventoinnin 2016 rajaus.....	7
Kuva 4. 1888, Ote Oulun kaupungin asemakartasta.....	9
Kuva 5. 1907, Ote Oulun kaupungin asemakartasta.....	10
Kuva 6. Oulun konepaja, hirsinen päärakennus ja tiilinen lisäosa vuodelta 1901.....	10
Kuva 7. Ilmakuva vuodelta 1931.....	11
Kuva 8. Oulun linja-autoasema 30.10.1937.	11
Kuva 9. Ilmakuva vuodelta 1939 talvisodan alla.	12
Kuva 10. Ote Oulun kaupungin asemakartta 1940.	12
Kuva 11. Kuva Ratapihalta vuodelta 1955.	13
Kuva 12. Ilmakuva vuodelta 1961.	13
Kuva 13. Näkymä Oulun uuden Postitalon rakennustyömaalta kohti itää ja ratapihaa rakennuksineen.....	15
Kuva 14. Ote voimassa olevasta virallisesta asemakaavasta.	18
Kuva 15. Ote Uuden Oulun yleiskaavasta.	19
Kuva 16. Purkautuva Rautatienkadun rakennuskanta ruutukaavakeskustassa ilmakuva 2018.	20
Kuva 17. Arkkitehti Seppo Valjus.....	21
Kuva 18. Väikkylä, Kajaanintie 34.	22
Kuva 19. Lohitalot.	22
Kuva 20. Kalevan vanha toimitalo.....	23
Kuva 21. Asemapiirros 1979-1980 koskien alueen pihasuunnittelua ja Ratakadun istutuksia sekä liikennettä.	26
Kuva 22. Pääpiirustus KESLA 1. rakennusvaihe, asemapiirros. 1.7.1981, arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus KY.	27
Kuva 23. Rakennuslupapiirustus Linja-autorahtiasema 2.6.1982..	27

Kuva 24. Linja-autoasemaa rakennetaan 1982.....	29
Kuva 25. Radan rakentajien muistomerkki.....	29
Kuva 26. KESLA 1. rakennusvaihe, 2 kerros. Linja-autoaseman matkustajahallin yläosa. Pääpiirustukset 1.7.1981.....	31
Kuva 27. KESLA 1. rakennusvaihe, 1. kerros. Pääpiirustukset 1.7.1981.	32
Kuva 28. KESLA 1. rakennusvaihe, kellarikerros. Pääpiirustukset 1.7.1981.	33
Kuva 29. Matkahuolto, pääkerroksen pohjaratkaisu. Pääpiirustus 2.6.1982.	34
Kuva 30. KESLA 1. rakennusvaihe, linja-autoaseman pääjulkisivut etelään ja pohjoiseen. Pääpiirustukset 1.7.1981.....	34
Kuva 31. KESLA 1. rakennusvaihe, linja-autoaseman pääjulkisivut itään ja länteen. Pääpiirustukset 1.7.1981.	35
Kuva 32. Matkahuolto, pääjulkisivu koilliseen ja lounaaseen, pääpiirustus 2.6.1982.	35
Kuva 33. KESLA 1. rakennusvaihe, linja-autoaseman leikkaus A-A. Pääpiirustukset 1.7.1981.....	37
Kuva 34. KESLA 1. rakennusvaihe, linja-autoaseman leikkaus B-B. Pääpiirustukset 1.7.1981.....	37
Kuva 35. Matkahuolto, leikkaukset A-A ja B-B, pääpiirustus 2.6.1982..	37
Kuva 36. Ylivieskan Matkahuolto ja linja-autoasema vanhassa asemamiljöössä.	39
Kuva 37. Pieksämäen keskusliikenneasema.	39
Kuva 38. 1981, KESLA 1. rakennusvaihe, 1. kerros.	40
Kuvat 39. 1988, ote liikenneravintolan muutospiirustuksista. Pohjapiirustus ja osa julkisivusta.	40
Kuva 40. Matkahuollon rakennuksen 1. kerros. Pääpiirustus 2.6.1982.	41
Kuva 41. Vuonna 2002 suunniteltu uusi ulko-ovi.	41



Kuva 42. Ilmakuva suunnittelualueesta.	42	Kuva 71. Sisäänkäynti lounaaseen.....	56
Kuva 43. Ote maisemaselvityksestä 23.7.2021.	43	Kuva 72. Entinen ravintolasali.....	56
Kuva 44. Linja-autoaseman eteläpuolella oleva parkkialue.....	44	Kuvat 73. 2. kerroksen ikkunoista tulee runsaasti valoa aulaan. ..	56
Kuva 45. Katos rakennuksen eteläpuolella.	44	Kuva 74. Odotusaulan penkit.	57
Kuva 46. Jalkakäytävä rakennuksen ja parkkialueen välissä.	45	Kuva 75. Irtokalusteet - tuolit ja viherkasvialtaat.	57
Kuva 47. Asematunneli Linja-autoaseman pohjoispuolella.....	45	Kuvat 76. Aulassa olevat nauhavalaisimet.	57
Kuva 48. Asematunnelin katos ja sisäänkäynti.	45	Kuva 77. TT-laataston holveissa olevat valonheittimet.	57
Kuva 49. Rata-aukio ja Radan rakentajien muistomerkki.	46	Kuva 78. Varavoimakonehuone ja varavoimakoneet kellarissa. ...	58
Kuva 50. Veistos Futura (1986) ja Rata-aukio.	46	Kuva 79. Kellarin ilmanvaihtohuoneen laitteistoja.	58
Kuva 51. Rakennuksen julkisivu etelään.	47	Kuvat 80. Väestönsuojan iv-laitteisto kellarissa ja LJH.	58
Kuva 52. Julkisivu detalji tiililimityksineen. Toisen kerroksen yläosa, jossa on alkuperäinen asemakello.....	47	Kuva 81. IV-koneisto toisen kerroksen tuloilmakonehuoneessa. ..	59
Kuva 53. Sokkeli rakennuksen eteläkulmassa.	48	Kuva 82. Rakennuksen ulkopuolella on ilmanvaihtokanava/ tuuletuskanava.	59
Kuva 54. Sokkeli pääsisäänkäynnin vieressä.	48	Kuva 83. Matkahuollon pääty Ratakadulle.	59
Kuvat 55. Pääsisäänkäynnit etelästä ja pohjoisesta.....	48	Kuva 84. Matkahuollon piha-alue etelään Ratakadun sivulla.....	59
Kuva 56. Julkisivu itään.....	49	Kuva 85. Matkahuollon pohjoissivu kohti linja-autoasemaa. Henkilökunnan liikennöinti ja paikoitus.....	60
Kuvat 57. Katosten alapuolella olevat alumiinilevyt.....	49	Kuva 86. Matkahuollon länsipääty.	60
Kuva 58. Linja-autoaseman katto ja vesikate.	50	Kuva 87. Matkahuollon eteläsivu, rahtipalveluiden sisäänkäynnit rulla- ja liukuovet sekä lastaustoimintojen laiturialue.	60
Kuva 59. Matkustajahalli ja pohjoissisäänkäynti.	50	Kuva 88. Julkisivun vaihteleva tiililimitys ikkunapalkkien kohdalla.	61
Kuva 60. Matkustajahalli ja eteläsisäänkäynti.	50	Kuva 89. Sisäänkäynti henkilökunnalle toimisto- ja sosiaalityöihin.	61
Kuvat 61. Kahvila "Il Mundo" ja Matkahuollon toimistotila.....	51	Kuva 90. Rahtihalli saapuville ja lähteville rahdeille.	61
Kuvat 62. Entinen ravintolasali ja keittiötilat.	51	Kuvat 91. Käytävä toimisto- ja sosiaalityöihin ja autohenkilökunnan tilat ja wc.	61
Kuva 63. Matkustajahallin katto - TT-laatat näkyvissä.....	52	Kuva 92. Ote Oulun keskustavisiio 2040, jossa alue C on osoitettu asemakeskukselle.	65
Kuvat 64. Lipunmyyntitiski ja WC-tilat.	52		
Kuva 65. Kellarin WC-tilat.....	53		
Kuva 66. Sisäseinät ovat poltettu savitiili- tai kalkkhiiekkatiilipintaisia.....	53		
Kuvat 67. Kellarin käytävä, rakennusta pitkin.	54		
Kuva 68. Kellarin käytävä, rakennusta poikittain.	54		
Kuva 69. 1.kerroksen WC-tilojen ovet.	54		
Kuva 70. Porrashuone rakennuksen kaakkoispuolella.	55		



8 Lähteet

8.1 Painetut lähteet

Korpela, Kari (2006). Matkakeskus. Julkaisusta Lähdön ja saapumisen paikat (ss. 134-142). Suomen Kotiseutuliiton julkaisu A:12. Suomen Kotiseutuliitto. Forssan Kirjapaino Oy.

Manninen, Turo (1995). Oulun Kaupungin historia VI 1945-1990. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä.

Mäntöyö, K. (23.7.2021). Asemanseudun maisemaselvitys. Oulun kaupunki. WSP Finland Oy.

Salokannel Lea – Virkkula Seija 2010. Raksilan synty, nykyhetki ja tulevaisuus. Raksila-lehti 12/2010. Raksilan asukasyhdistys Ry:n julkaisu. POPA Pohjolan Painotuote Oy.

8.2 Painamattomat lähteet

Heikinheimo, M.; Perkkiö, M. (28.11.2003). Oulun asema-alue. Asemapuiston inventointi. Helsinki: Ark-byroo Oy.

Heikinheimo, M.; Perkkiö, M. (27.6.2003). Oulun asema-alueen rakennushistoriallinen selvitys Helsinki: Ark-byroo Oy.

Aalto, Pekka (8.7.1981). Selvitys rakenteista. Rakennus: Oulun linja-autoasema, Oulun keskusliikenneasema. Oulun kaupunki. OKA.

Nykänen, K.; Kallioniemi, L. (16.11.2021). Asemakaavan selostus. Alustava luonnos.

Perttola, A; Aho, J.; Saarentaus, H. (23.9.2021). Purkutyöselostus. Oulun linja-autoasema. Lahti: Sitowise Oy.

Keskusliikenneaseman piirustukset, piirustusluettelo ”musta kirja”. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy. Tiedonanto ja liite 16.12.2021 sähköpostitse.

8.2.1 Verkkolähteet

Oulun kaupunki. Oulun historialliset kartat. Haettu osoitteesta <https://www.ouka.fi/oulu/kadut-kartat-ja-liikenne/oulu-historialliset-kartat> (22.11.2021).

Oulun kaupunki. Asemakaava AK1112, vahvistettu 06.03.1986. Haettu osoitteesta https://kartta.ouka.fi/viralliset_asemakaa-vat/ak1112.pdf (23.11.2021).

Oulun kaupunki. Uuden Oulun yleiskaava, kaavakartta 2: Keskeinen kaupunkialue 2030, voimaantulo 23.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.ouka.fi/documents/64220/18587370/UUDEN+OULUN+YLEISKAAVA+kaavakartta+2+keskeinen+kaupunkialue+2030> (23.11.2021).

Niskanen, R.; Linja-autoasemien historiaa. Haettu osoitteesta [https://www.kulttuuriymparistomme.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Artikkelit/Liikenteen_ymparistot/Linjaautoasemien_historiaa\(37692\)](https://www.kulttuuriymparistomme.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Artikkelit/Liikenteen_ymparistot/Linjaautoasemien_historiaa(37692)) (22.11.2021).

Hintsala, J. (2021). Tervetuloa Ouluun (Oulun linja-autoasema). Julkaistu 27.9.2021. haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-12116185> (22.11.2021).

Oulun taidemuseo. Julkiset ulkoveistokset. Futura – Tuntematon, 1986. Haettu osoitteesta http://oulu.ouka.fi/taidemuseo/veistokset/veistoshaku/lisatieto/aiaha_m_futura_lisa.html (22.11.2021).



- Laine, L. (2016). Matkakeskusta puuhattiin jo 40 vuotta sitten. Artikkelin lähde Kaleva 25.09.2016. Haettu osoitteesta <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/syys16/matka.htm> (22.11.2021).
- MV (2009). Kaupunginvarren puistovyöhyke. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Julkaistu 22.12.2009. Haettu osoitteesta http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4488 (23.11.2021).
- MV (2009). Oulun rautatieasema. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Julkaistu 22.12.2009. Haettu osoitteesta http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4194 (23.11.2021).
- Kalevan lehden arkisto. Linja-autoasemaa rakennetaan 1982. Haettu osoitteesta <https://www.kaleva.fi/galleriat/oulu-1980-luvulla/2495285/1613027> (24.11.2021).
- Hirviniemi, H. et al. (2016). Oulun moderni ruutukaavakeskusta. Modernin rakennuskannan inventointi. Oulu: Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut. Haettu osoitteesta https://www.ouka.fi/c/document_library/get_file?uuid=f491dfcc-d0fe-4170-ba83-ba572c3780cd&groupId=64220 (3.12.2021).
- Ylimäla, A. et al. (2015). Arvokkaita alueita Oulussa. Keskeinen kaupunkialue. Oulu: Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut. Haettu osoitteesta https://www.ouka.fi/c/document_library/get_file?uuid=14e80b1f-3357-42bf-bae7-fde1dcb8cb02&groupId=64220 (3.12.2021).

Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015. Maakunnallisesti ja valtakunnallisesti (RKY 2009) arvokkaat alueet sekä niiden sisältämät kohteet. Haettu osoitteesta <https://pohjois-pohjanmaa.fi/wp-content/uploads/2020/08/4194.pdf> (3.12.2021).

Laine, L. (2013). Oulun matkakeskus uusiksi - nyt suunnitelmissa tornitaloja. Artikkelin lähde Kaleva 10.09.2013. Haettu osoitteesta <https://www.kaleva.fi/oulu-matkakeskus-uusiksi-nyt-suunnitelmissa-torni/1756146> (7.12.2021).

Kaleva (2008). Seppo Valjus 80 vuotta. Betoni lähinnä sydäntä. Artikkelin lähde Kaleva huhtikuussa 2013. Haettu osoitteesta <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/huhti08/7236992.xml> (21.12.2021).

Suvanto, S. (2013); Kaleva purkasi toimitalonsa - museoväki jarruttaa aikeita. Artikkelin lähde Kaleva 22.5.2013. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-6645254> (21.12.2021).

Kytökorpi, E. (2018); Ylivieskan Matkahuollon paketti- ja matkapalvelut muuttavat. Artikkelin lähde Vieskan Viikko 16.5.2018. Haettu osoitteesta <https://vieskanviikko.fi/2018/05/16/yli-vieskan-matkahuollon-paketti-ja-matkapalvelut-muuttavat/> (22.12.2021).

Tanjunen, R. (2012). Oulun rautatien rakentamisesta. Artikkelin lähde Siipipyörä 3 – 2012, ss. 5-7. Haettu osoitteesta <https://asiakas.kotisivukone.com/files/rky.tarjoaa.fi/siipipyora/siipip-3-12.pdf> (22.12.2021).

8.2.2 Verkkoarkistolähteet

MML, <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/kartta-paikka/> (22.12.2021).



MML, historialliset ilmakuvat, <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>
(22.11.2021).

MV, Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt
RKY, http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx
(23.11.2021).

MV, Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöjen
karttapalvelu, <https://kartta.museoverkko.fi/> (23.11.2021).

MV, <https://finna.fi/>.

Oulun karttapalvelu, <https://kartta.ouka.fi/ims> (23.11.2021).

Pohjois-Pohjanmaan museo, uuno Laukan kuva-arkisto
<http://oulu.ouka.fi/ppm/laukka/index.htm> (23.11.2021).

8.2.3 Arkistolähteet

OKA KESLA Ia: 434 pääpiirustukset ja muutospäätökset.

OKA Oulun kaupunginhallitus pöytäkirjat. Oulun keskusliikenne-
asema Oy- nimisen osayhtiön perustaminen ja osakkaiden
merkitseminen.

OKA Oulun kaupungin hallitus. Keskusliikenneasemalle johtavan
kadun nimeäminen kokouspöytäkirjat.

OKA Ib: 847 II/ 1:14/ Ratakatu ja Oy Matkahuolto Ab. Oulun kau-
pungin rakennusvirasto istutussuunnitelma ratakatu ja Oulun
Matkahuolto saneeraus.

Kaupunginhallituksen käsittelykansioista löytyy puolestaan seuraa-
vat päätös-, kokous-, ym. asiakirjat:

- KESLA / matkakeskus / keskusliikenneasema:
 - KH 16.6.1981 §1314

- KV 13.7.1981 §225
- KH 17.8.1981 §1639
- 153/8.04/1981
- 4588/1.12/1981 ei aktia

OKA 2523/10.04/1981 Oulun Keskusliikenneasemakiinteistö Oy-ni-
misen osakeyhtiön perustaminen ja sen osakkeiden merkitse-
minen. Ss. B44 – B48.

- 4572/8.03/1982
- 3217/0.09/1983 ei aktia
- 481/601.204/1990 ei aktia

OKA 840/601.204/1991 Valtionrautatiet / Oulun kaupunki.
(8.4.1991). Aiesopimuksen tekeminen Valtionrautateiden
kanssa tavaraterminaalin siirtymisestä Lyötyltä Äimärautiolle.
(ss. 42 - 43).

- 1902/503/002/1992
- 1959/512.511/1994 ei aktia
- 2725/513.520/1995 ei aktia

ORVA Matkahuolto Ratakatu 6a pääpiirustukset 2.6.1982, hyväk-
sytty 2.8.1982.

564-1988-1464/ käyttötarkoituksen muutos

564-2004-210/ Matkahuolto Oy:n lipunmyyntipisteiden uusiminen
ja kioskipalvelupisteen lisääminen palvelulinjaan. Vanha
kioski poistetaan hallitilasta.



8.2.4 Suulliset lähteet

Kauppi, E., haastattelu (14.12.2021). (M. Halonen, Haastattelija).

*Valjus, S., haastattelu (15.12.2021). Arkkitehti Seppo Valjus ja
KESLA. (M. Halonen, Haastattelija).*

