

OULUN KAUPUNKI

# ASEMANSEUDUN MAISEMASELVITYS

23.7.2021



## Sisällysluettelo

<b>1. Johdanto</b> .....	<b>3</b>
1.1. Selvitysalue .....	3
<b>2. Maisemaselvitys</b> .....	<b>4</b>
2.1. Alueen historiaa.....	4
2.2. Kulttuuriympäristö.....	8
2.3. Viher- ja virkistysyhteydet.....	9
<b>3. Alueen maiseman nykytilanne</b> .....	<b>12</b>
3.1. Maisemakuva .....	12
3.2. Maisemaselvityksen keskeiset huomiot .....	17
3.3. Maankäytön suositukset .....	18
<b>Lähdeluettelo</b> .....	<b>19</b>

## 1. Johdanto

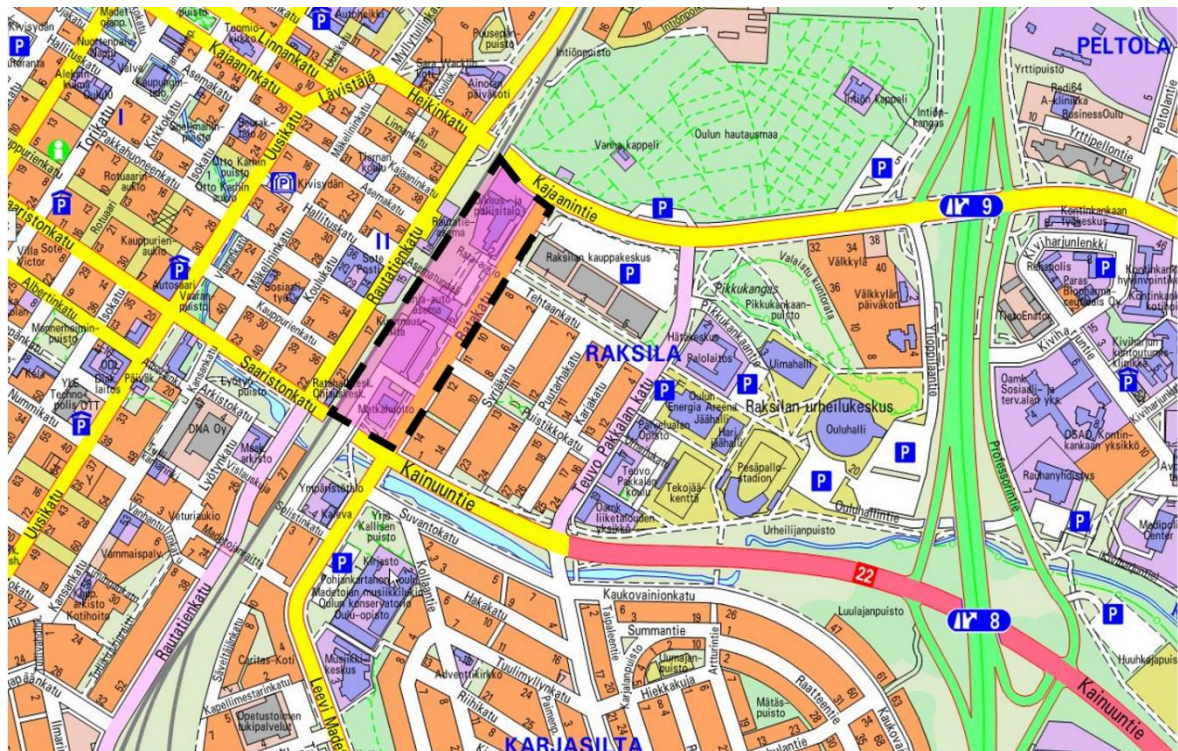
Oulun Asemanseudun maisemaselvitys on laadittu alueen valmisteilla olevaa asemakaavaa varten. Selvityksen tavoitteena on kartoittaa alueen maiseman ominaispiirteet ja arvot. Selvityksen pohjalta on koottu suositukset alueen maankäytölle maiseman ominaispiirteet huomioiden. Maisemaselvityksessä on kuvattu alueen historiallisen kehityksen vaiheet, nykytilanne, maisemarakenne ja maisemakuva. Lisäksi aluetta on tarkasteltu osana laajempaa viheralueverkostoa. Työ on laadittu pääosin talven 2020-2021 aikana, korjauksia tehty kesällä 2021. Työryhmään ovat kuuluneet maisema-arkkitehti Katarina Mäntyoja, Hortonomi AMK Anne-Marie Kuusiniva ja maisema-arkkitehti yo Rani Ji.

Oulun kaupungilta työtä ovat ohjanneet maisema-arkkitehti Veera Sanaksenaho (Oulun Infra -liikelaitos) ja Johanna Jylhä (Kaavoitus).

### 1.1. Selvitysalue

Asemanseudun selvitysalue sijaitsee Oulun keskustan II kaupunginosassa sekä osittain Raksilassa. Alue rajautuu länsipuolella junarataan ja itäpuolella Ratakatuun. Kaupunginosien raja kulkee Ratakadun keskellä. Pohjoisosassa selvitysalue rajautuu Kajaanintiehen ja eteläpäässä Kainuuntiehen. Alueen koko on noin 6 hehtaaria.

Selvitysalue käsittää Oulun nykyisen linja-autoaseman ja matkahuollon toiminnot sekä pysäköintialueita. Selvitysalueen pohjoisosassa on oikeustalo. Talossa toiminut Oulun käräjäoikeus on siirtymässä uusiin tiloihin Torikadulle. Linja-autoasemalta on kävely-yhteys rautatien alikulkutunnelin kautta Oulun rautatieasemalle ja asemalaiturille.



Asemanseudun selvitysalueen raja opaskartalla (Oulun kaupungin karttapalvelu)

## 2. Maisemaselvitys

### 2.1. Alueen historiaa

Asemanseutu oli 1800-luvulla vielä syrjäinen alue Oulun kaupungin ruutuasemakaavan laidalla.



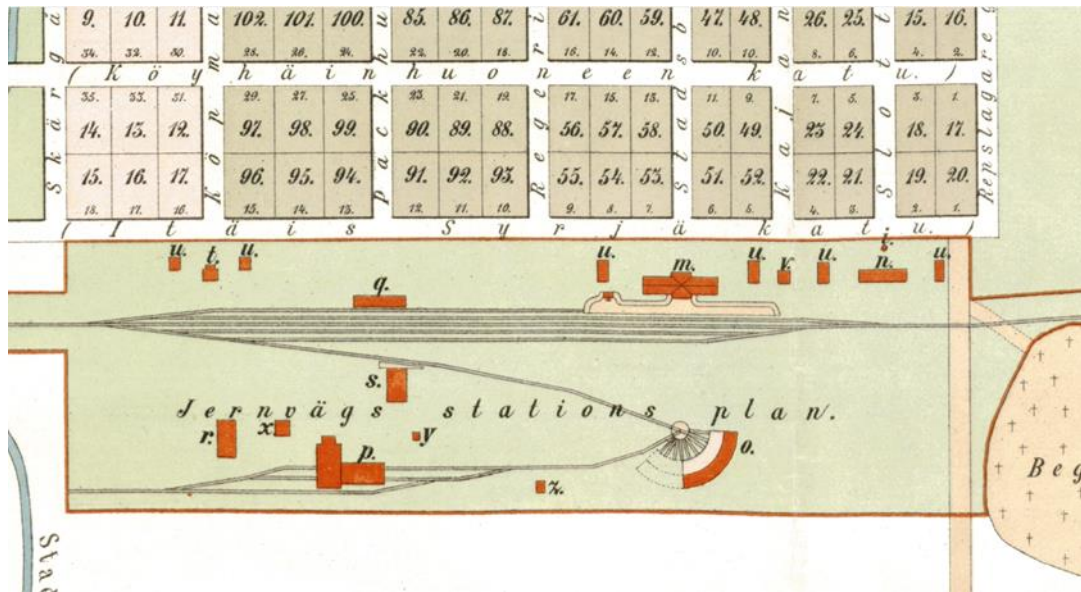
Ote J.A. Ehrenströmin ja C.L. Engelin laatimasta Oulun keskustan asemakaavasta vuodelta 1824. Selvitys-alue sijoittuu kaupungin ruutukaava-alueen reunan ulkopuolelle. (Oulun kaupungin karttapalvelu)

Teollistuminen muutti Oulun kaupungin elinkeinorakennetta 1800-luvun lopulla niin, että tervakaupasta siirryttiin saha-, nahka- ja elintarviketeollisuuteen. Juna oli laivoja tehokkaampi tapa tavarankuljetusta sekä raaka-ainekuljetusta. Ouluun päätettiin rakentaa juna-rata, joka yhdisti pohjoisen Suomen alueen etelään sekä Pietariin. Oulun rautatie vihittiin käyttöön vuonna 1886. Rautatieasema huoltorakennuksineen rakennettiin ruutuasemakaavan reunaan kaupungin itäpuolelle. (Hautala 1976, Hautala 1982)

Juna-asema rakennettiin entisen köysitehtaan paikalle. Köysitehdas oli ollut toiminnassa vielä 1860-luvulla. Köysipunomon rakennukset olivat ulottuneet nykyisen Rautatienkadun suuntaisesti Kajaaninkadulta aina Kauppurienkadulle asti. Köysitehtaan toiminta oli hiipunut 1870-luvulle mentäessä purjelaivakauden päättymisen myötä. Suomen suuriruhtinaskunnan rautateiden juna-asemat ja asema-alueiden rakennukset toteutettiin yleensä tyyppipiirustusten mukaan. Oulussa radan länsipuolelle suunniteltiin asema- ja asuinrakennukset sekä tavaramakasiini. Oulun asemapuisto vihittiin käyttöön 1891. Suomessa rautatie-alueiden puistot ovat olleet esikuvina puistojen ja puutarhojen suunnittelulle. Ne oli suunniteltu huolella ja niissä käytettiin aikakauteen nähden monipuolista ja harvinaista kasvilajistoa. Asemapuisto oli viihtyisä ympäristö matkustajille ja toimi suojavaikkeenä ratapihalta kantautuvalle noelle, pölylle ja melulle. (Niskala 2004)

Maisemaselvityksen tarkastelualue sijoittuu juna-aseman entiselle varikkoalueelle, radan itäpuolelle. Sinne oli rakennettu punatiiliset lokomotiivi- eli veturitallit, pumppuhuoneet ja konepaja. Konepajan yhteydessä oli puurakenteinen verstaas, jossa korjattiin junavaunuja. Alueella oli myös makasiineja, konttorirakennus sekä myöhemmin rakennettu rautatieläisten ruokala eli Lopotti.

23.7.2021



G.W. Liljebadin piirtämän asemakartan (vuodelta 1886) kuvaotteessa näkyy Asemanseutu. Karttaan on lueteltu juna-aseman toimintaan liittyneet rakennukset. Maisemaselvityksen tarkastelualueella sijaittivat tuon ajan varikkoalueen rakennukset, jotka näkyvät karttaotteessa radan alapuolella: r. varistorakennus, x. paja, p. rautatiepaja, s. polttopuuvvarasto, y. puusaha, z. öljyvarasto, o. veturitallit ja kääntöpöytä. (Oulun kaupunki. Oulun historialliset kartat)

1900-luvun alussa kaupunki jatkoi kasvuaan asema-alueen itäpuolella Raxsilan entisille viljelysmaille. Raxsilan asemakaava vahvistettiin vuonna 1924. Alueen rakentuminen kesti aina 50-luvulle asti. Vuoden 1939 ilmakuvassa (sivu 6) näkyy, kuinka asemanseudun varikkoalueen toiminnot säilyivät pitkään pääpiirteittäin samoina. Raxsilan korttelialueet ovat kuvassa jo osittain rakentuneet. Valokuvan perusteella varikkoalueen laidoilla ja ratapihan penkereillä on ollut heinäkavillisuutta. Aluetta reunustaa Ratakadun reunalla istutettu puurivi.

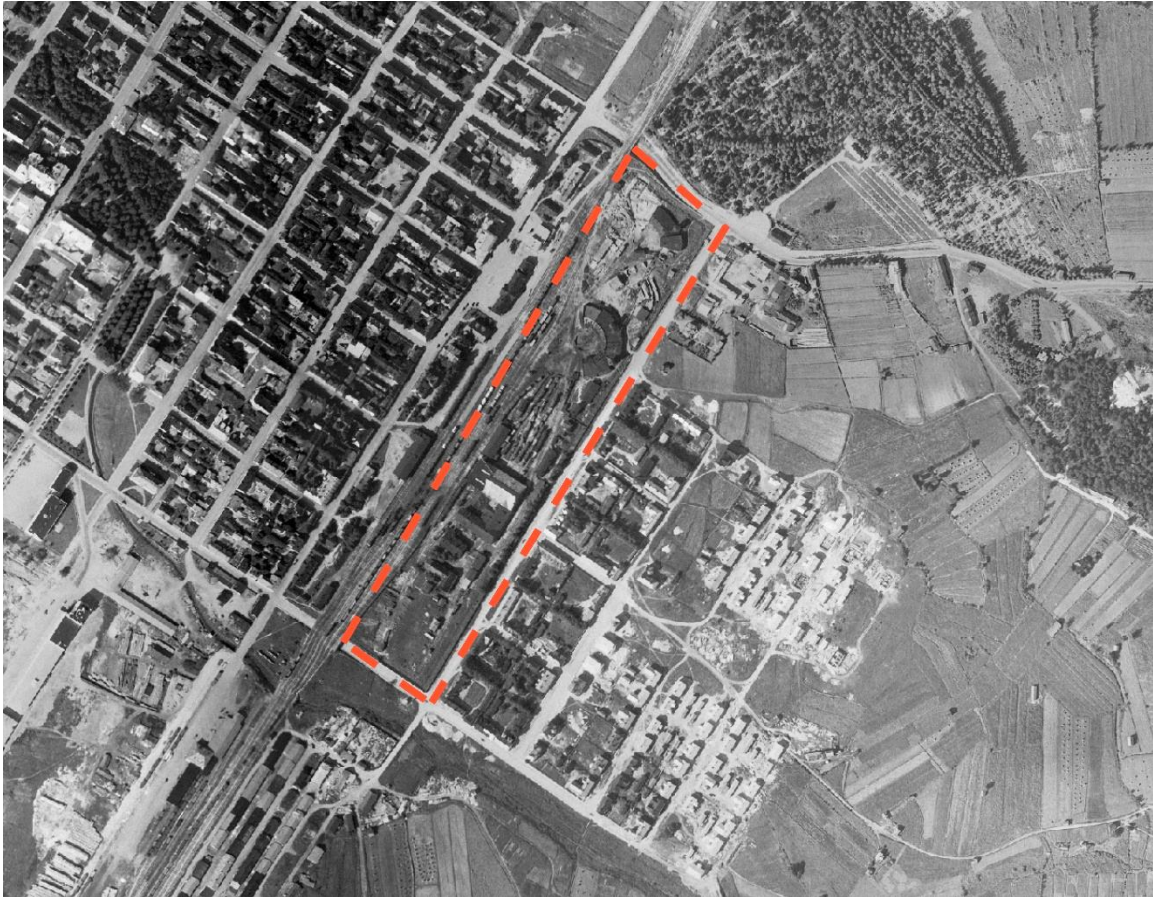
Yleisesti ottaen juna-asemien varikkoalueille ei ollut tapana suunnitella kasvillisuutta. (Museovirasto 2005).

Varikkoalueen rakennukset purettiin 1970- ja 80-luvuilla. 1980-luvun ilmakuvasta voi todeta (sivu 7), miten suuri osa varikkoalueen rakennuksista on purettu ja alue näyttää joutomaalta. Ratakadun varrelta on purettu Raxsilan kortteleiden rakennuksia, jotka on korvattu uusilla. Raxsilan ruutukaavakorttelin päätteeksi on rakennettu rivi Ratakadun suuntaisia korkeita kerrostaloja. Kaupungin keskustan korttelialueen reunan rakennuskanta on myös tiivistynyt. Asemanseutu on selkeästi rajattu näiden kahden ruutukaava-alueen väliin.

Oulussa rautatiealueen istutukset ovat muodostaneet puistomaisen vyöhykkeen ruutukaava-alueen reunalle. Kerrostalorakentamisen myötä kaupunkitalojen rehevät pihat hävisivät ja asema-alueen puista ja pensasistutuksista tuli entistä tärkeämpi vihervyöhyke. (Niskala 2004)

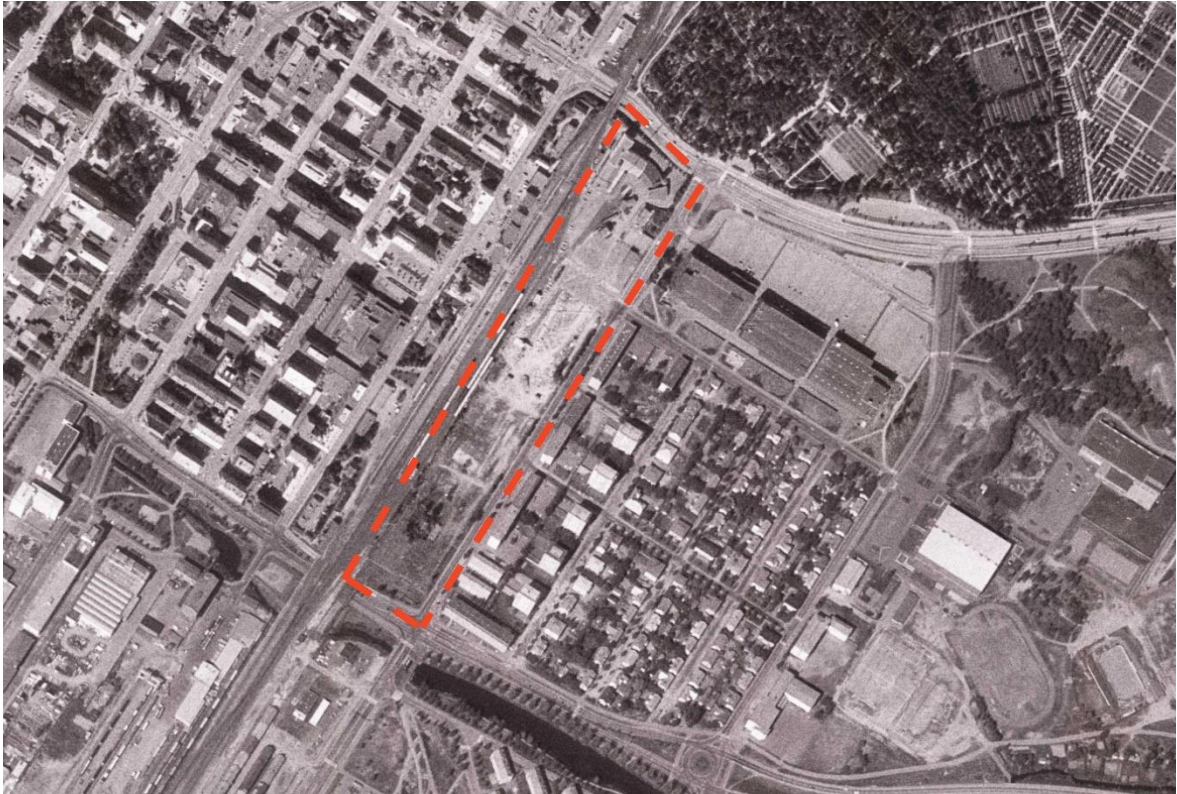
23.7.2021

Maisemaselvitysalueen rakennukset ovat varsin nuoria. Oikeustalo on valmistunut 1980-luvun lopussa ja nykyinen linja-autoasema on vuodelta 1983. Oulun linja-autoasema sijaitsi aiemmin Torirannassa. Matkahuolto on alueen etelälaidassa. Linja-autoaseman ympäristö on muotoutunut liikennesuunnittelun ehdoilla. Pysäköinti- ja laituri-alueiden ympärille on istutettu rajaavia pensas- ja puuistutuksia. Pääosa alueen pinta-alasta on asfalttia.



Ilmakuva vuodelta 1939 (Oulun karttapalvelu)

23.7.2021



Ilmakuva vuodelta 1980 (Oulun karttapalvelu)

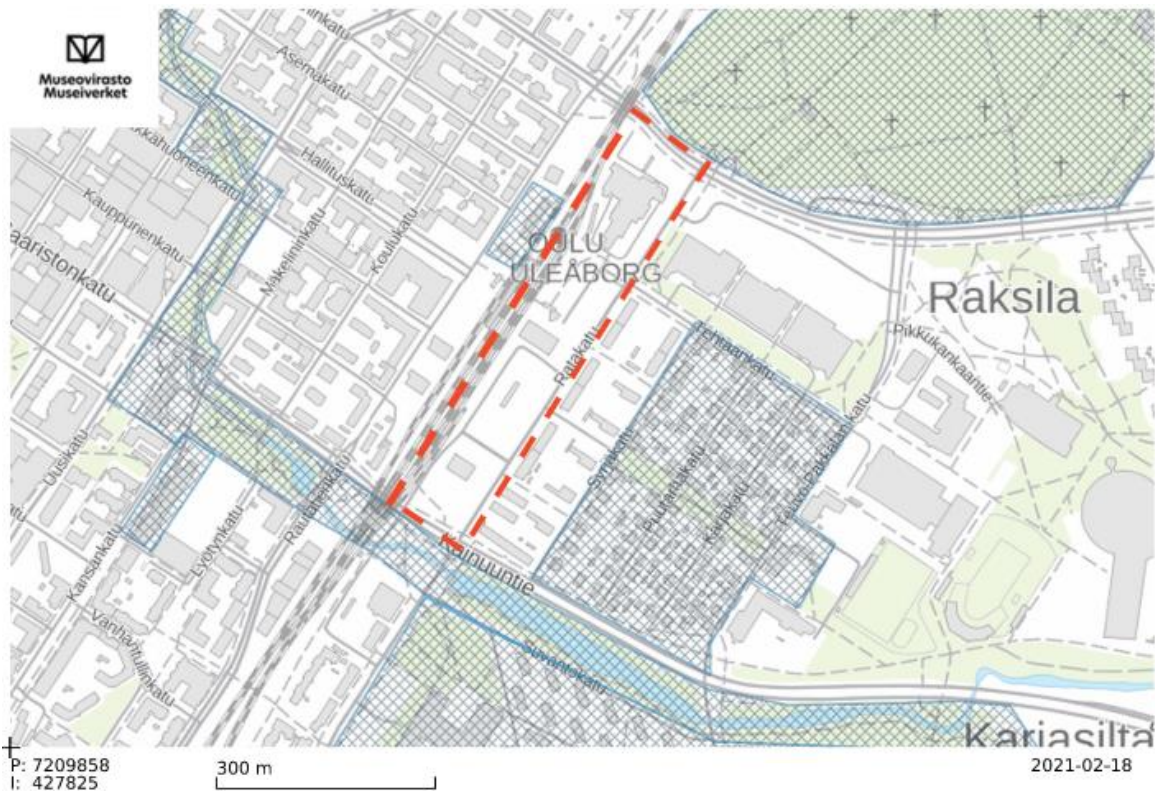


Ilmakuva vuodelta 1990(Oulun karttapalvelu)

## 2.2. Kulttuuriympäristö

Asemanseudun tarkastelualue rajautuu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin ympäristöihin, kuten Itäpuolella olevaan Raksilan puutaloalueeseen ja pohjoispuolella olevaan Intiön hautausmaahan. Intiön hautausmaan kupeessa Ratakadun pääteaiheena on puistopuutarhurin talo, joka on rakennettu haudankaivajan asunnoksi vuonna 1915 (kuva 4). Rakennus on kulttuurihistoriallisten kohteiden luettelossa. Alueelta on näkymä myös radan länsipuolella olevaan vanhaan puiseen asemarakennukseen, joka on myös luokiteltu kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi. (RKY 2009)

Eteläpuolella sijaitsee Kaupunginojan varren avoin puistovyöhyke. Vyöhyke on tärkeä esimerkki puukaupungin palon jälkeisestä asemakaavaratkaisusta, jolla pyrittiin parantamaan kaupungin paloturvallisuutta. Puistovyöhyke perustuu puukaupungin palon jälkeen 1824 laadittuun empireasemakaavaan. (Museovirasto 2009)



Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt, karttaote (Museovirasto)



### 2.3. Viher- ja virkistysyhteydet



- Oleva virkistysyhteys viheralueella
- ⋯ Virkistysyhteyden tarve viheralueella
- ⋯ Viheryhteyden tarve rakennetulla alueella
- |||| Keskuspuisto (keskeinen virkistysalue)
- Virkistysalue (V,VU) (lähdeviittäus 2)
- Maa- ja metsätalousvaltainen alue (M,MA,MU,MY) (2)
- Hautausmaa-alue (EH) (2)
- Loma- ja matkailualue (RA,RM,RP) (2)

Tarkastelualue sijaitsee Intiön hautausmaa-alueen ja Hirosenojan välissä. Hirosenoja on osa Oulun keskuspuistoa ja keskeistä virkistysaluetta. Karttaote (VILMO 2014).



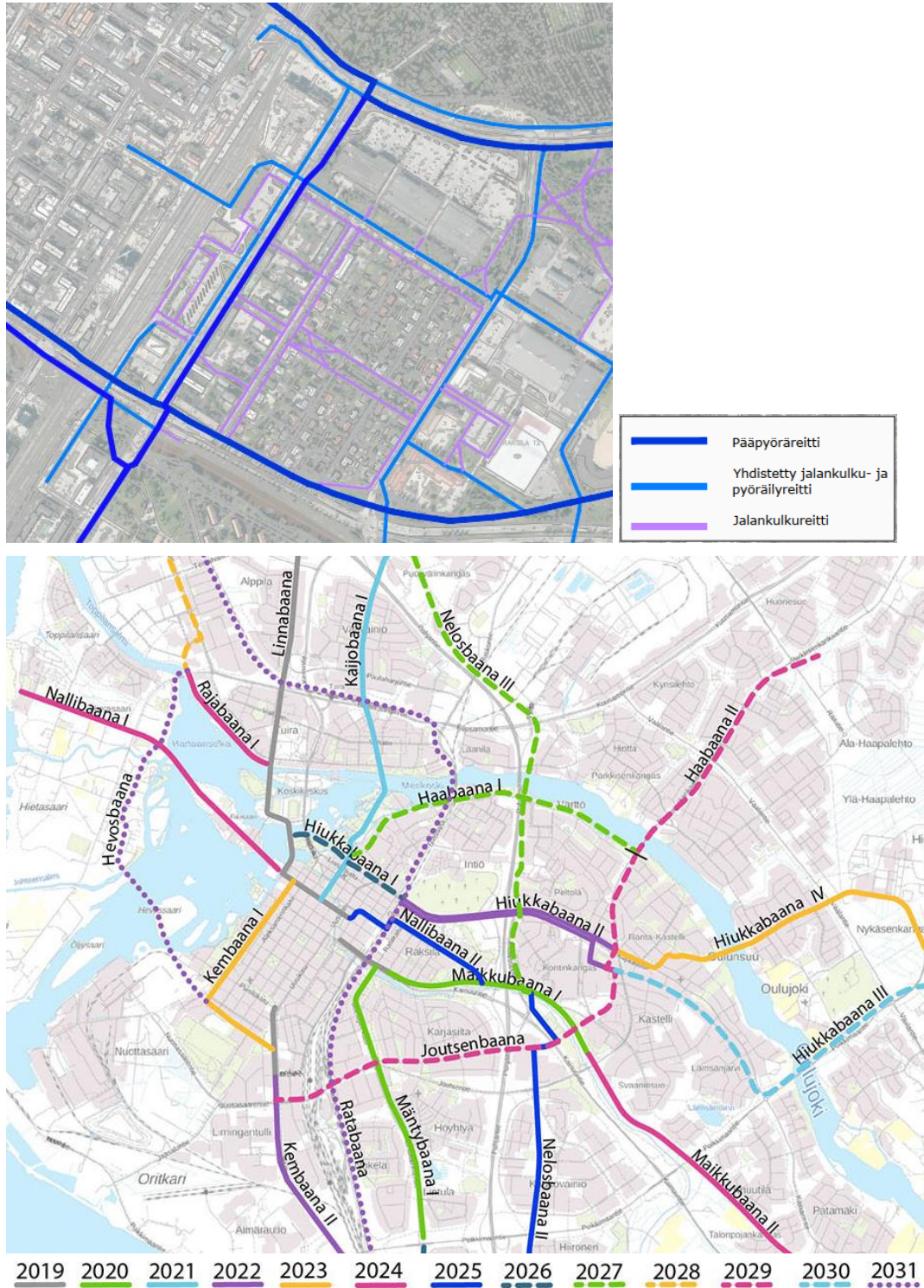
Yllä olevassa kartassa on korostettu kasvipeitteisyyttä vihreällä värillä. Kaupunginojan ja Intiön hautausmaan lisäksi merkittävän viheralueen muodostavat Raksilan puutaloalueen vehreät yksityispihat.

Kartassa erottuu radanvarren reunassa ohutta hajanaista kasvipeitettä. Koska ratapenkki on yleensä kuiva, aurinkoinen ja ravinneköyhä, se on suotuisa kasvuympäristö paahteisen paikan erityiselle kasvillisuudelle.

Ratapenkoilla kasvaa usein harvinaisia tulokaslajeja, joiden siemeniä junat ovat tuoneet tullessaan jo Venäjän vallan ajalta lähtien. Tästä on esimerkkinä hietapitkäpalko, joka valittiin Oulun nimikkokasviksi vuonna 2005. Hietapitkäpalko on kulttuurin seuralaislaji ja samalla mielenkiintoinen osa kulttuurihistoriaa. (RATO 2012; Oulun kaupunki. Oulun nimikkokasvi)

Kartasta voi havaita, että vanhan asemarakennuksen ympärillä ja radan länsipuolella aiemmin sijainnut vihervyöhyke (ks. ilmakuva vuodelta 1939) on lähes kokonaan hävinnyt. Vuosina 1980 ja 1990 otettujen ilmakuvien (*sivu 7*) perusteella voi päätellä, että tarkastelualueen liikennealueita rajaavat istutukset on istutettu pääosin 1980-luvulla.

Seuraavissa kartoissa on esitetty alueen kevyenliikenteen verkko sekä baanaverkkosuunnitelma.



Karttaote Oulun kaupungin baanaverkkosuunnitelmasta. (Oulun seudun pyöräily)

---

## 3. Alueen maiseman nykytilanne

### 3.1. Maisemakuva

Selvitysalue rajautuu tilallisesti Rautatienkadun länsipuolella ja Ratakadun itäpuolella oleviin kerrostalorakennuksiin. Lisäksi tilaa rajaavat Rautatienkadun itäpuolen uudet rakennukset sekä alueen pohjoisosassa oleva oikeustalo. Alue on liikennettä palvelevaa puoliaivointia tilaa, eivätkä näkymät alueelle ole merkittäviä (*kuva 1*). Tarkastelualueelta on muutama merkittävä sekä joitakin kiinnostavia, mahdollisesti kehitettäviä näkymiä alueen läpi sekä alueelta ulospäin. Suunnittelualue rajautuu fyysisesti suoraan nykyiseen ratapihaan (*kuvat 7 ja 2*). Ratapihan toiselle puolelle pääsee alikulkukäytävää pitkin. Suora näköyhteys ratapihalle on elämyksellinen, mutta toisaalta junaliikenne aiheuttaa myös meluhaittoja.

Pysäköinti-, laiturij- ja odotusalueita reunustavat puu- ja pensasistutukset luovat vehreää suojaviheraluetta ratapihan ja asutuksen välille (*kuva 3*). Alue on suunniteltu ja kehittynyt liikenteen vaatiman tilan tarpeisiin. Tästä johtuen tilasta ei ole muodostunut eheää kokonaisuutta vaan sitä hallitsevat pysäköintikentät ja kääntöreitit. Ratakadulla kulkija on kasvillisuuden suojassa ja näköyhteys ratapihalle ja radan yli on satunnaista eikä suunniteltua.

Tärkeimpiä säilytettäviä ja kehitettäviä näkymiä ovat näkymät Tehtaankadulta vanhalle asemarakennukselle, Ratakadulta pohjoiseen puistopuutarhurin talolle (*kuva 4*) sekä Ratakadun ja Puistikkokadun risteyksestä näkymä Raksilaan päin. Puistikkokadun risteysalueen ympäristön käsittelyssä on kehittämisen varaa (*kuva 5*). Vaikka kasvillisuudesta ei löydy merkittäviä yksittäisiä puita tai pensaita, ovat nykyiset puurivistöt Ratakadun jäsentymisen kannalta tärkeitä. Tämän lisäksi alueen kasvillisuuden viherpeittävydestä on tullut entistä tärkeämpi, kun radan länsipuolella oleva juna-asemaan liittyvä perinteinen puistovyöhyke on pienentynyt.

Maisemallisia häiriöpaikkoja ovat Ratakadun länsipuolella sijaitseva matkahuollon kenttä, jossa pysäköidyt linja-autot ovat kadun korkoon nähden kulkijan katseen korkeudella (*kuva 6*). Matkahuollon rakennuksen etupihalla tila on jäsentymätön. Makasiininkadun puolella on koivurivi, mutta radan sekä rakennuksen välinen alue on varikkomainen (*kuva 7*).

23.7.2021



Valokuvien 1-11 näkömien sijaintikartta.



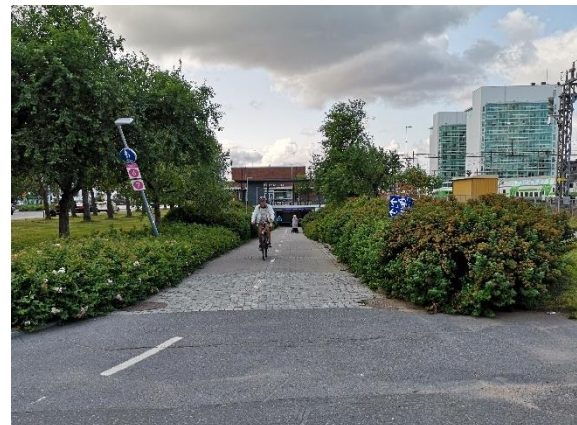
Kuva 1



Kuva 2



Kuva 3 (talvella)



Kuva 3 (kesällä)

23.7.2021

---



Kuva 4



Kuva 6



Kuva 5



Kuva 7



Kuva 8

23.7.2021

---



Kuva 9

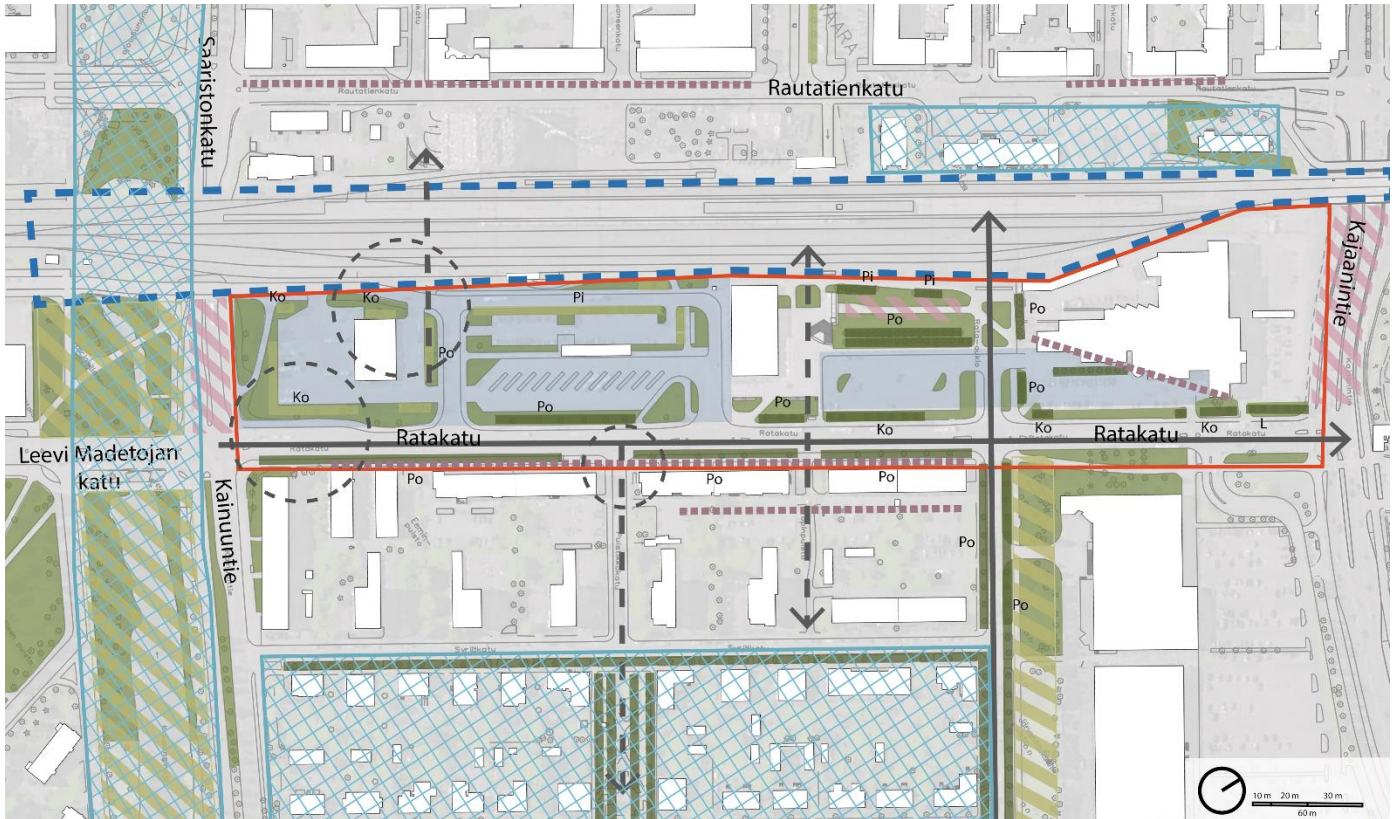


Kuva 10



Kuva 11

Alla olevaan analyysikarttaan on koostettu tässä selvityksessä sekä muissa selvityksissä tunnistetut arvot ja maisemakuvaan vaikuttavat tekijät.



WSP 23.7.2021

- |                   |  |                     |  |
|-------------------|--|---------------------|--|
|                   | SELVITYSALUE   |                     |  |
|                   | JÄSENTYMÄTÖN, KEHITETTÄVÄ ALUE   |                     |  |
|                   | POTENTIAALINEN NÄKYMÄ  |                     |  |
|                   | NYKYINEN PUURIVI   |                     |  |
|                   | RATAYMPÄRISTÖ  |                     |  |
| <b>ARVOKOHEET</b> |  | <b>MAISEMATILAT</b> |  |
|                   | VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ (RKY 2009)                         |                     | KORKEAN LUISKAN RAJAAMA TILA                       |
|                   | MAISEMALLISESTI MERKITTÄVÄ PUURIVI<br>Ko - Koivu<br>L - Lehmus<br>Pi - Pihlaja<br>Po - Poppeli |                     | PUISTOMAINEN ALUE                                  |
|                   | MAISEMALLISESTI MERKITTÄVÄ NÄKYMÄ  |                     | LIIKENNETTÄ PALVELEVA PUOLIAVOIN TILA              |
|                   |  |                     | VIHERALUE  |
|                   |  |                     | RAKENNUKSELLA TAI RAKENTEELLA SULJETTU MAISEMATILA |



### 3.2. Maisemaselvityksen keskeiset huomiot

Maisemaselvityksen suosituksena on ottaa huomioon seuraavaan nelikenttään kootut keskeiset huomiot alueen ympäristön nykyisistä vahvuuksista ja heikkouksista, sekä kaavam muutoksen maisemasuunnitteluun sisältyvistä mahdollisuuksista ja riskeistä.

<p style="text-align: center;"><b>Nykytilan vahvuudet</b></p> <p>Alue on kulttuurihistoriallisesti mielenkiintoinen ja vahvasti latautunut.</p> <p>Näkymät vanhalle asemarakennukselle, sekä puistopuutarhurin talolle luovat historiallista syvyyttä.</p> <p>Ratapihalla liikkuvat junat ovat tärkeä elämyksellisen ulottuvuus.</p> <p>Vaikka kasvillisuudesta ei löydy merkittäviä yksittäisiä puita tai pensaita, ovat nykyiset puurivistöt Ratakadun jäsentymisen kannalta tärkeitä.</p> <p>Nykyinen viherpeittävyys on suhteellisen hyvä.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Mahdollisuudet</b></p> <p>Paikan historia entisenä junavarikkoalueena on inspiroiva mahdollisuus kaavam muutosalueen ympäristösuunnittelun konseptin kehittälyssä.</p> <p>Alueen ympäristön laatutason kohentamisella voidaan parantaa ja eheyttää koko kaupunginosan ympäristöä.</p> <p>Ympäröiviä viheralueita, sekä vehreää Raksilan aluetta olisi mahdollista hyödyntää vahvistamalla yhteyksiä näiden välillä.</p> <p>Uudet rakennukset suojaavat Raksilan asuinalueita junaliikenteen haitoilta</p>
<p style="text-align: center;"><b>Nykytilan heikkoudet</b></p> <p>Nykyinen ympäristö on jäsentymätön ja kehittynyt liikenteen ehdoilla.</p> <p>Ratakadun varrella on useita maisemallisia häiriötekijöitä.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Riskit</b></p> <p>Alueelle suunniteltu rakentaminen sulkee puoliavoimen tilan ja katkaisee näkymät ruutukaava-alueiden välillä.</p> <p>Näköyhteys ratapihaan ja liikkuviin juniin häviää.</p> <p>Rakennukset ja liikenteen vaatima mitoitus vie tilan kasvillisuudelta. Kasvillisuus ja viherpeittävyys uhkaa jäädä vähäiseksi.</p>

### 3.3. Maankäytön suositukset

Alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen kulttuurihistorialliset arvot. Näkymät vanhalle asemarakennukselle ja puistopuutarhurin talolle tulisi säilyttää. Asemarakennuksen ympäristön tulee kunnioittaa kulttuurihistoriallisia arvoja.

Ratakadun puurivit ovat maisemallisesti merkittäviä, vaikka puiden kunto on paikoin heikko ja osa rivistöstä puuttuu. Puurivit tulisi säilyttää ja nykyinen vallitseva puulaji poppeli olisi suositeltavaa vaihtaa kestävämpään katupuulajiin. Poppelit ovat suhteellisen lyhytikäisiä ja suuret oksat katkeilevat herkästi tuulessa. Vahva juuristo voi rikkoa liian lähellä olevia päällystettyjä pintoja. Keväisin poppelit tiputtavat suuret tahmaiset kukintonsa, mikä hieman roskaa ympäristöä. Kasvillisuuden ja viherpeittävyuden määrän tulisi olla jatkossakin hyvä, huolimatta ympäristön rakennetusta luonteesta. Kasvillisuus mm. viilentää ilman lämpötilaa helteillä, luo varjoja sekä tasaa tulvahuippuja imeyttämällä hulevesiä.

Alueesta on suositeltavaa suunnitella jäsentynyt kokonaisuus, jossa huomioidaan liikenneyhteyksien lisäksi viheryhteydet sekä historialliset yhteydet. Näkymät historiallisesti arvokkaisiin kohteisiin tulee huomioida. Ympäristön laatutason tulisi olla alueella korkea.

## Lähdeluettelo

### Lähteet

Hautala, Kustaa 1976. Oulun kaupungin Historia IV. 1856 - 1918.

Liikennevirasto, 2012. Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 20, Ympäristö ja rautatiealueet.

Museovirasto 2005. Rakennushistorian osasto. Aseman puisto ja pihat.

Museovirasto 2009. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt.

[http://www.rky.fi/read/asp/r\\_default.aspx](http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx)

Niskala, Kaarina. 14.02.2004. Kaleva-artikkeli: Oulun asema-alueella on pitkä historia. <http://kirjas-tolinkit.ouka.fi/kaleva/helmi04/2450502.xml>

Oulun kaupunki 1999. Arvokkaita alueita Oulussa. osa 1. <https://www.ouka.fi> (viitattu 8.2.2021)

Oulun kaupunki 2014. Oulun viherverkosto ja luonnon monimuotoisuus -suunnitelma.

Oulun kaupunki. Oulun nimikkokasvi. <https://www.ouka.fi/oulu/oulu-tietoa/oulu-nimikkokasvi> (viitattu 8.2.2021)

Pohjois-Pohjanmaan museo, 2005. Kaupunki pohjolan ääriellä – Oulun kaupunki 1605, 1800-luku: Oulu autonomian aikana

### Kartat ja ilmakuvat

Oulun kaupunki. Oulun historialliset kartat. Oulun asemakartta vuodelta 1886. <https://timomeri-luoto.kapsi.fi/KARTAT/Kaupunkikartat/Oulu%20asemakaava%201886> (viitattu 8.2.2021)

Oulun kaupunki. Oulun historialliset kartat. <https://www.ouka.fi/oulu/kadut-kartat-ja-liikenne/oulu-historialliset-kartat> (viitattu 8.2.2021)

Oulun kaupunki 2014. Oulun viherverkosto ja luonnon monimuotoisuus -suunnitelma.

[https://www.ouka.fi/c/document\\_library/](https://www.ouka.fi/c/document_library/) (viitattu 8.2.2021)

Oulun kaupunki. Oulun historialliset kartat. <https://www.ouka.fi/oulu/kadut-kartat-ja-liikenne/oulu-historialliset-kartat> (viitattu 8.2.2021)

Oulun seudun karttapalvelu. <https://kartta.ouka.fi/> (viitattu 8.2.2021)

Oulun seudun pyöräily. Baanaverkkosuunnitelma. <https://oulunseudunpyoraily.fi/paareitit/> (viitattu 19.7.2021)