

KAUPUNGIN VARIKKO

OULUN KAUPUNKI

RAKENNUSHISTORIASELVITYS

Oulu 31.5.2018 Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy

KAUPUNGINVARIKKO

Rakennushistoriaselvitys
KAUPUNGIN VARIKKO, LIPPORANNANTIE 2
OULUN KAUPUNKI

Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy

Nummikatu 10

90100 Oulu

toimisto@jteppo.fi

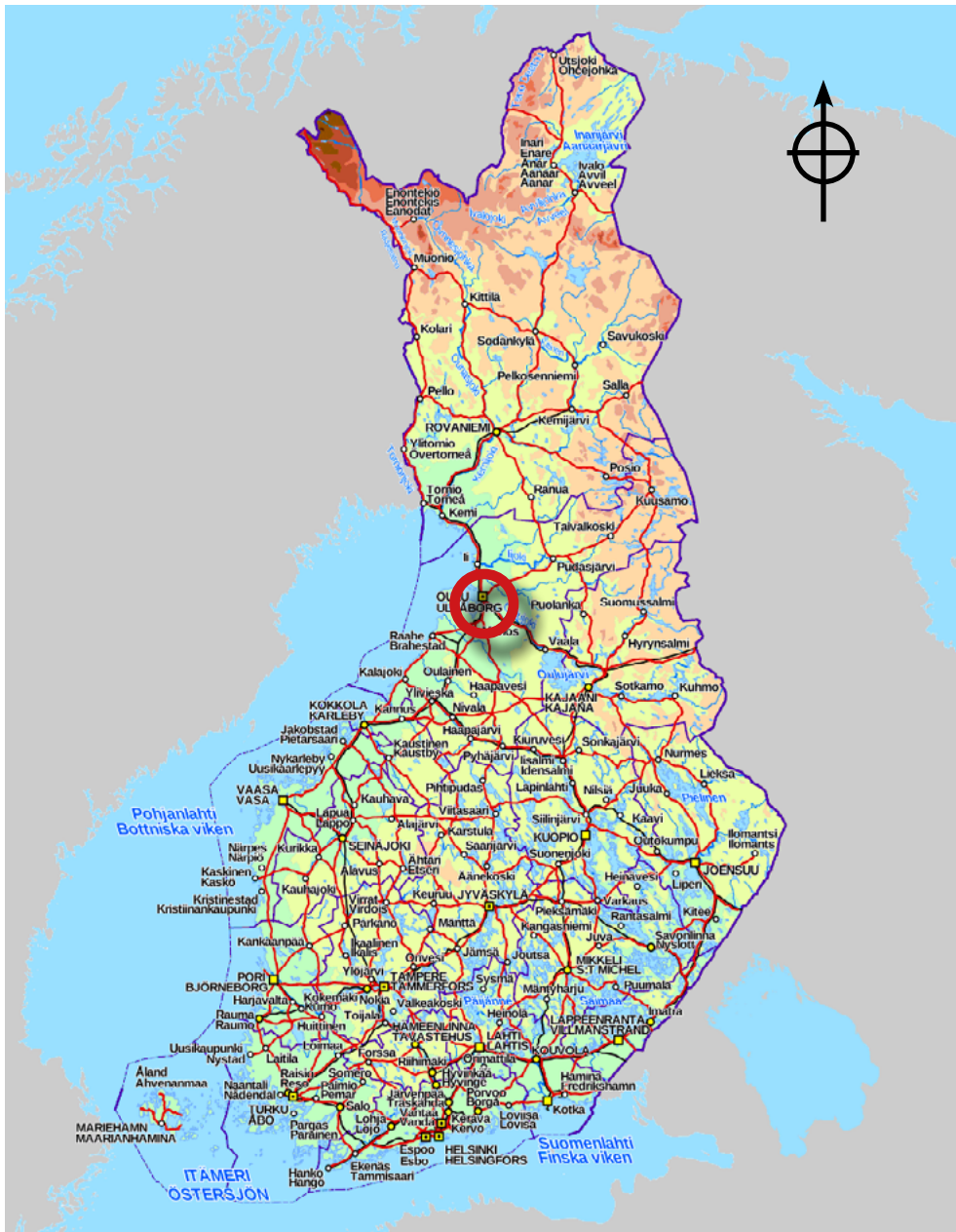
www.jteppo.fi

Sisällysluettelo

Perustiedot	4
1 Selvitystyö	5
2 Taustatekijöitä	9
3 Kaupunginvarikon paikan historiaa	15
4 Tuiran keskusvarikon rakentaminen.....	29
5 Keskusvarikon toiminnasta.....	48
6 Nykytila.....	52
7 Rakennusten suunnittelijat	116
8 Yhteenveto	118



1. Etu-Lyötyn keskusvarikko rautatien suunnasta.
KUVA: Pohjois-Pohjanmaan museo



Perustiedot

Kohde	Kaupunginvarikko, Lipporannantie 2 (ent. Koskitie 2)
Tila/kiinteistö	Tuiran Kaupunginosa 52, Kortteli 50, Kiinteistö 64-954
Laajuustiedot	Kaava-alueen pinta-ala 4,73 ha Rakennettu kerrosala noin 12 340 m ²
Kiinteistön omistaja	Oulun kaupunki
Suunnittelijat	Arkkitehti Martti Heikura Rakennusmestari August Rönkönharju Arkkitehti Esko Tuulos
Rakennusajankohdat	Kaupunginvarikko 1958-60, 1977-78 ja 1982-84 Villa Castrén 1915, Talo Store 1800-loppupuoli ja Varikon ruokala 1982
Muut nimet	Keskusvarikko, Koskitien varikko, Tuiran varikko, Sturen alue
Rakennussuojelu	Ei suojeltuja rakennuksia.
Muuta tietoa	Sijaitsee Oulujoen suiston neljän RKY-alueen välisellä alueella niihin kuulumatta. Vuoden 2015 MRKY-selvityksessä Villa Castrén arvoitiin maakunnallisesti arvokkaaksi ja Kaupunginvarikko paikallisesti arvokkaaksi. Arvokkaita alueita Oulussa 2015 -selvityksessä kohde on osa Oulujoen suiston aluetta.

2. Kohteen sijainti KUVA: Maanmittauslaitos

1 Selvitystyö

1.1. Toimeksianto ja työryhmä

Oulun kaupungin Yhdyskunta ja ympäristöpalveluiden kaavoituksen toimeksiannosta laaditussa rakennushistoriaselvityksessä tarkastellaan Kaupunginvarikon historiaa ja nykytilaa. Varikon rakennukset ovat toimineet vuodesta 1959 lähtien kaupungin kunnallistekniikan, korjaamotoiminnan ja logistiikan tukikohtana Tuiran kaupunginosassa.

Toimeksiantona oli täydentää Sipark Oy:n vuonna 2016 tekemää rakennushistoriaselvitystä, jossa esitetään yksityiskohtaisesti rakennusten muutosvaiheet. Tämä selvitys painottuu kaupunginvarikon historiaan, rakentamiseen ja toimintaan.

Nykytilaa käsittelevässä osassa kohteen ominaispiirteitä ja säilyneisyyttä esitellään valokuva-aineiston avulla. Korttelin kolmen puurakennuksen rakennushistoria on rajattu tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Niitä on tarkasteltu siinä määrin, kun ne liittyvät varikon toimintaan.

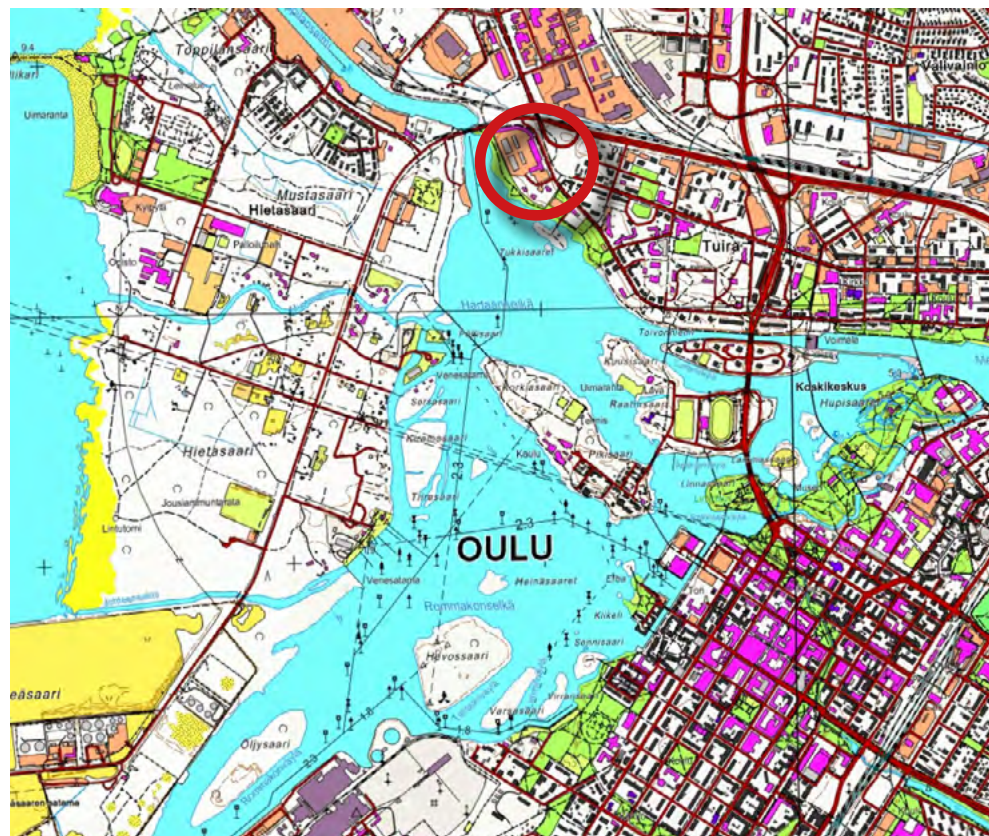
Rakennushistoriaselvitys on luonteeltaan perusselvitys, jonka avulla kohteesta saadaan riittävät lähtötiedot korjaus- ja kunnossapitotöiden suunnitteluun, asemakaavamuutoksen laadintaan ja suojelustatuksen määrittelyyn.¹ Selvitystyöstä ovat vastanneet arkkitehdit Veli-Pekka Huhmo ja Juho Teppo arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy:stä.

1.2. Aineisto

Tässä selvityksessä käytettyä piirustus- ja asiakirja-aineistoa säilytetään pääosin Liikelaitos Oulun Tilakeskuksen arkistossa. Villa Castrénin ja Talo Storen alkuperäisiä piirustuksia säilytetään Oulun Maakunta-arkistossa ja uudempaa aineistoa Oulun kaupungin Maa- ja mittausosaston arkistossa. Oulun kaupungin Yleisten töiden lautakunnan arkistoa säilytetään Oulun kaupunginarkistossa. Asemakaavakartat ja kartta-aineisto on peräisin Oulun kaupungin Ympäristö- ja yhdyskuntapalveluiden kaavoituksesta sekä Maanmittauslaitoksen avoimien aineistojen tiedostopalvelusta.

Kaupunginvarikon keskeisin kuvalähde on kaupunginvarikon oma arkisto. Varikkoa ympäröivistä alueista on kuvia Pohjois-Pohjanmaan Maakuntamuseossa, Museoviraston ylläpitämässä Journalistisessa kuva-arkistossa sekä yksityiskokoelmissa. Kohde on inventoitu maaliskuussa 2018.

¹ Sahlberg Marja (toim.): Talojen tarinat - Rakennushistorian selvitysopas, Museoviraston rakennushistorian osaston ohjeita ja oppaita 4, 2010

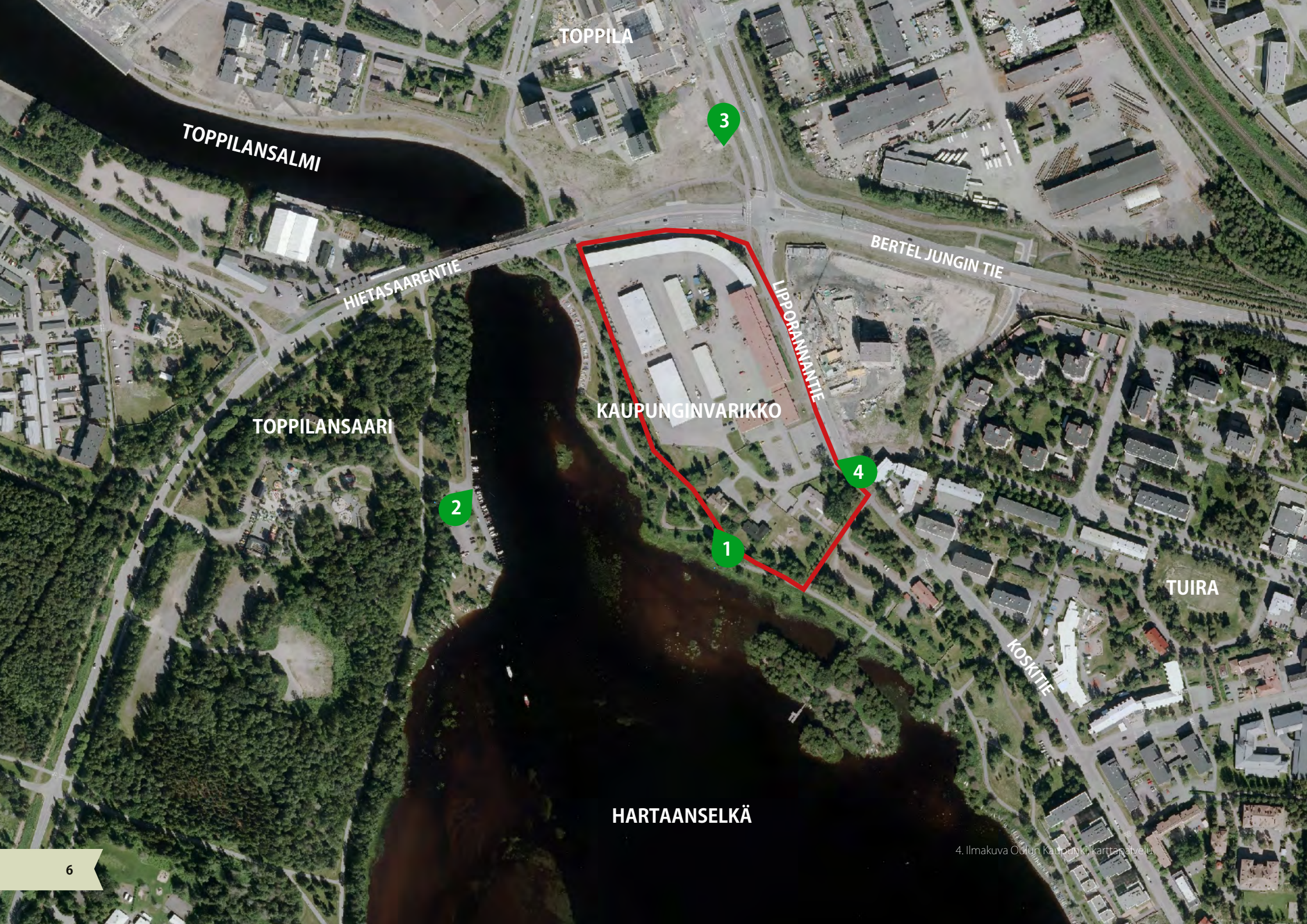


3. Kohde sijaitsee noin kahden kilometrin etäisyydellä Oulun kaupungin keskustasta. KUVA: Maanmittauslaitos

Kaupunginvarikon rakennushistoriasta on tehty edellä mainittu Sipark Oy:n selvitys vuonna 2016. Alueen historiaa ovat tutkineet ja julkaisseet taidehistorioitsija Ulla Pohjamo sekä arkkitehti Kaarina Niskala. Alueen paikallishistoriaa on kerännyt myös Toppi-lassa lapsuutensa viettänyt Matti Lasanen. Kaupunginvarikon toimihenkilöistä Kimmo Leskinen on vastannut historiatiedon keräämisestä ja taltioidmisesta varikon arkistoon.

Oulun kaupungin selvityksistä keskeisimpiä ovat vuonna 2013 tehty Lipporannan asemakaavamuutokseen liittyvät selvitykset.²

² Asemakaavaselostus, Kaavatunnus 564-2103



TOPPILA

TOPPILANSALMI

3

HIETASAARENTIE

BERTEL JUNGIN TIE

LIPORANNANTIE

TOPPILANSAARI

KAUPUNGINVARIKKO

4

2

1

TUIRA

KOSKITIE

HARTAANSELKÄ

4. Ilmakuva Oulun Kaupunki, karttanäyttö

1.3 Kohde ja ympäristö lyhyesti

Kaupungin varikko on 4,7 hehtaarin laajuinen teollisuuskortteli Oulun 52. kaupunginosassa, Tuirassa. Varikon muurimaiset rakennukset muodostavat rakennetun reunan viereisen Toppilan kaupunginosan suuntaan. Etelässä kortteli rajautuu Oulujoen suiston vesistöön.

Oulujoen pohjoispuolella sijaitseva 6500 asukkaan Tuira lukeutuu Oulun suurimpiin kaupunginosiin. Sen itäosa on tiiviisti rakennettua kerrostalovaltaista asuin aluetta ja länsiosa puistomaisempaa ja rakennuskannaltaan monipuolisempaa aluetta. 1950-luvulta alkaen Tuira on muodostanut Oulun kaupungin sisäisen tieliikenteen solmukohdan, jota täydentävät pohjoiseen johtava rautatie sekä aiemmin käytössä ollut Toppilan satama.

Kaupunginvarikon kortteli sijaitsee Oulujoen matalalla rantatörmällä, jonka alkuperäiset maastonmuodot ja kasvillisuus ovat rakentamisen ja käytön myötä kadonneet. Varsinainen varikkoalue on punatiilisten teollisuusrakennusten rajaama kokonaisuus, jonka piha-alue on kauttaaltaan päällystetty. Korttelin eteläosa liittyy maisemallisesti viereiseen Tukkipuistoon ja sen alueella on kolme erillistä puurakennusta.

Länsi-Tuiran rantavyöhyke on historiallista teollisuusaluetta, joka täydennysrakentamisen myötä on muuttunut asuntopainotteiseksi. Kaupunginvarikon lähimmät kaupalliset palvelut ja terveyskeskus sijaitsevat alle kilometrin päässä Tuirassa. Lähimpään kouluun on matkaa kilometri ja lähin päiväkoti toimii varikon korttelissa.

Säännöllisen bussiliikenteen pysäkki sijaitsee varikon päädyssä. Kaupungin keskustaan on matkaa noin kaksi kilometriä ja kaukoliikenteen asemille noin kolme kilometriä. Alueella on monipuolinen kevyenliikenteen verkosto, jota pitkin kaupungin keskusta ja lähivirkistysalueet ovat helposti saavutettavissa.



5. Kaupunginvarikon ja rannan välissä kulkee suosittu kevyenliikenteen väylä. Rantavyöhyke on puistoa.



6. Näkymä Toppilansaaren Vaakunakylän pienvenesatamasta Kaupunginvarikon suuntaan. Kuvan vasemmassa reunassa näkyy saareen johtava silta.



7. Toppilan uuden kerrostalokorttelin ja Kaupunginvarikon välissä on avoin puisto, jonka puut on vastikään istutettu.



8. Näkymä Koskitien länsipäästä, jossa ajorata Kaupunginvarikon suuntaan on katkaistu. Oikealla näkyy rakenteilla oleva Lipporannan kortteli.



9. Oulun Torikadun kiveäminen käynnissä 29.7.1931 KUVA: JOKA Museovirasto, Kaleva

1012

2 Taustatekijöitä

2.1. Kunnallistekniikan kehittyminen

Kunnallistekniikan rakentaminen ja ylläpito ovat perinteisesti olleet kaupunkien ydintoimintoja. Toiminnalla on varmistettu kaupunkien liikenteellinen toimivuus, asumisen laatu ja terveellisyys. Julkinen taho on katsottu riittävän vakavaraiseksi ottamaan vastuu pitkäjänteisyyttä vaativasta toiminnasta.

Kaupunkien mittaus- ja kaavoitustoimen sekä sitä kautta myös rakennusvalvonnan juuret ulottuvat 1620-luvulle ja maanmittauslaitoksen perustamiseen. Maamme kaupunkien päällimmäinen huoli oli paloturvallisuus ja siihen keskittyi myös maamme ensimmäinen yleinen rakennusjärjestys vuonna 1856.³

Katujen kiveäminen yleistyi suomalaiskaupungeissa 1700-luvulla. Alavalle paikalle rakennetussa Oulussa kadun kulkijoille rakennettiin myös puisia kulkusiltoja.⁴ Viemäreitä rakennettiin jo 1700-luvulla, mutta toimivaa vesijohtoverkkoa jouduttiin odottamaan vielä sata vuotta. Oulussa vesijohtoverkko otettiin käyttöön vuonna 1902.⁵

Julkinen rakentaminen voimistui 1800-luvun lopulla.⁶ Julkisten alueiden valaistus, puhtaanapito ja auraus olivat pitkää kiinteistön omistajien vastuulla. Asetelma synnytti urakkajärjestelmiä, joissa palvelun tuottivat yksityishenkilöt tai yhtiöt. Kun kaupungit

3 Turpeinen, Oiva, Kunnallistekniikka Suomessa keskialalta 1990-luvulle. Suomen kuntatekniikan yhdistys, Helsinki 1995 ss. 27-28

4 ibid ss. 60-61

5 www.ymparisto.fi/fi-FI/PohjoisPohjanmaan_ymparistohistoria/Vesihuollon_vaiheet

6 Turpeinen 1995 op.cit ss. 27-39 ja ss. 39-69

kasvoivat ja liikenne lisääntyi, siirtyi vastuu kaupunkien harteille.⁷

Kaupunkien infrastruktuurin kehittämiseen liittyi pyrkimys kaupan ja liikenteen edistämiseen. Satamakaupungit olivat kaupankäynnin keskuksia ja satamien ylläpito kuului kaupunkien toimialaan. Valtion 1800-luvun lopulla rakentama rautatieverkko toi sisämaan kaupungit lähes tasavertaiseen asemaan rannikkokaupunkien kanssa.

Suomessa kaupungistuminen tapahtui eurooppalaisen mittapuun myöhään mutta nopeasti. Aikavälillä 1870-1990 kaupunkien asukasmäärä 23-kertaistui. Väestöllinen painopiste siirtyi maaseudulta kaupunkeihin kuitenkin vasta 1950-1970-luvuilla.⁸

Yleiset työt ja rakentaminen nielivät 1900-luvun alussa kolmanneksen kaupunkien kokonaismenoista.⁹ Samalla ne tarjosivat mahdollisuuden tasoittaa suhdanne- ja kausivaihteluiden aiheuttamaa työvoiman kysynnän vaihtelua. Vielä 1960-luvulla merkittävä osa kaupunkien rakennushankkeista tehtiin talvisin ja työllisyysvaroin. Valtion maksamat tuet vahvistivat käytäntöä ja muodostuivat monissa tapauksissa hankkeiden toteutumisen edellytykseksi.

7 ibid s. 66

8 ibid s. 73

9 Tommila Päiviö (toim.) Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun Suomen Kaupunkiliitto, Kunnallispaino Oy Vantaa 1983 s. 287



10. Kaupungin ensimmäine jyrä "Svedala" hankittiin vuonna 1923. Ohjaamossa korjaamon esimies Niilo Väänänen. KUVA: Kaupunginvarikon arkisto

2.2. Oulun kaupungin yleiset työt

Oulussa talonomistajat tekivät vuonna 1880 esityksen katujen ylläpidon siirtämisestä kaupungin vastuulle ilman korvausta. Kaupunginvaltuusto suostui tähän ja Senaatin hyväksymisen jälkeen kaupunki sai uuden rakennusjärjestyksen vuonna 1882.¹⁰ Vesilaitos perustettiin Ouluun vuonna 1902 ja kunnallistekniikan toteutuksesta vastaava Rakennuskonttori seitsemän vuotta myöhemmin.

Kaupunki-infrastruktuurin ylläpidosta ja kehittämisestä vastasi Oulussa Yleisten töiden lautakunta. Sen toimialueeseen kuuluivat rakennusviraston toiminta, satamat, puistot, urheilupaikat, kuljetukset sekä katujen rakentaminen ja ylläpito.

Yleisten töiden lautakunnan vastuulla oli merkittävässä määrin myös työllisyystöiden järjestäminen ja valtiolta saadun avustuksen kohdentaminen. Oulussa työttömyyden erityispiirre oli suuri kausivaihtelu: Uitto ja satama tarvitsivat suuren määrän työvoimaa vain kesäisin. Talvella tarvittiin kaupungin järjestämiä työllisyystyömaita, joita perustettiin rakennuksille ja kivityömaille.¹¹

¹⁰ ibid s. 306

¹¹ Yleisten töiden lautakunnan pöytäkirja 9.8.-1956



11. Varaston henkilökunta marjaretkellä Sanginjoella vuonna 1924 tai 1925 allaan Oulun kaupungin ensimmäinen auto. Se oli vuonna 1919 -20 ostettu amerikkalainen 'Republic', jossa oli 4 sylinteriä, 40 hevosvoimaa ja umpikumirenkaat. KUVA: Kaupunginvarikon arkisto

2.3. Varikot Etu-Lyötyssä ja Toppilassa

Vuonna 1909 perustetun Rakennuskonttorin tukikohtina toimi kaksi varikkoa. Niistä suurempi sijaitsi Etu-Lyötyssä ja pienempi Toppilan satamassa. Korjauspajoille hankittiin tarvittavat osaajat, koneet ja laitteet. Yksityisten yritysten palveluja ostettiin, jos omat resurssit eivät riittäneet. Vastaavasti yksityisille myytiin palveluja, jos kapasiteettia oli yli oman tarpeen.¹²

Etu-Lyötyn varikko toimi Kaupunginojan kaksin puolin. Sekalaisista puurakennuksista muodostunut alue rajautui kaupungin reunaan nykyisen Kansankadun kohdalla ja idässä ratapihaan. Toiminnot sijaitsivat omissa rakennuksissaan: Yhdessä toimi pumppuhuolto, toisessa korjauspaja ja niiden lisäksi alueella oli puusepänverstas, valimo, varasto, kivihakkaamo ja toimistoja.

Toppilan satamassa toiminut korjauspaja vastasi satamarakenteiden korjauksista, ruoppauksista, hinaajien kunnossapidosta ja sukellustöistä. Satamavarikko sijaitsi Toppilansaaren luoteiskärjessä ja se tunnettiin nimellä 'Pulila'. Nimi tuli todennäköisesti

¹² Yleisten töiden lautakunnan pöytäkirjat 1947-1964



12. Etu-Lyöty'n korjaamon maisemaa. Edessä on betonivalimo ja takana kuutiokivihakkaamo. Taustalla näkyvät Teknillinen oppilaitos, Diakonissalaitos ja Keskuskansakoulu.



13. Etu-Lyötyin korjaamon rakennuksia: Putkimestarin asunto ja pumppuvarasto KUVA: Kaupungin varikon arkisto



14. Lyötyin korjaamon rakennuksia: Paja, autotallit ja toimisto KUVA: Kaupungin varikon arkisto

Boulinger-nimisen ruoppaajan kyljestä. Satamavarikolla sijaitsi myös päällikkönä pitkään toimineen Matti Karhulan perheen asuintalo.¹³

Konekannan kasvu lisäsi autotallien ja korjaamojen tilantarvetta. Ahtaus, vanhanaikaisuus ja kaupungin laajeneminen asettivat paineita uuden keskusvarikon rakentamiselle. Kivimurskaamon viereen oli suunniteltu koulurakennus, joka edellytti murskaamon siirtämistä.¹⁴

Vuonna 1956, kun uutta varikkoa alettiin suunnitella, varastonhoitajan alaisuudessa toimi yhdeksän työntekijää. Korjauspajalla esimiehen ja putkimestarin alaisuudessa toimi 35 henkilöä. Kokonaislaskutus oli 156 miljoonaa markkaa, josta yksityisiltä laskutettiin 17 miljoonaa ja loput olivat sisäistä laskutusta.¹⁵

13 Lasanen Matti, haastatteulu 7.6.2018

14 Yleisten töiden lautakunnan pöytäkirjat 1947-1964

15 Oulun kaupungin Rakennustoimiston vuosikertomus vuodelta 1956



15. Lyötyin varikon alue kunnostettiin puistoksi. Puistoon sijoitettu Pohjanneito-patsas on Pohjanmaa Oy:n lahjoitus vuodelta 1967. KUVA: PPM, Uuno Laukan kokoelma



16. Sataman korjaamo (1), Etu-Lyötn varikko (2) ja Tuiran Kaupunginvarikko (3)



18. Sataman varikko 'Pulila' Toppilansaarella. Taustalla Paraisten Kalkkivuori Oy:n vuonna 1960 rakennuttama sementtisiilo. KUVA: Kaupungin varikon arkisto

OULUN TEKNISEN LIIKELAITOKSEN NIMIHISTORIA:

- 1909 - 1920 Oulun kaupungin rakennuskonttori
- 1920 - 1969 Oulun kaupungin rakennustoimisto
- 1970 - 1992 Oulun kaupungin rakennusvirasto
- 1993 - 2003 Konekeskus
- 2004 - 2007 Oulun Katutuotanto
- 2007 - Oulun tekninen liikelaitos



17. Telakan pajan ahjo Toppilansaarella. KUVA: Kaupungin varikon arkisto



3 Kaupunginvarikon paikan historiaa

3.1 Tuira ja Toppila

Kaupunginvarikko rakennettiin Tuiran ja Toppilan kaupunginosien rajalle. Kortteli on osa Tuiraa, mutta sen kulttuurihistoria liittyy yhtä lailla osaksi Toppilan historiaa.

Kaupunki laajenee Tuiraan

Oulujoen pohjoispuolella sijaitsevat Tuira ja Alalaanila olivat 1860-luvulle saakka Oulun kaupunkirakenteesta erillisiä alueita. Ne kuuluivat hallinnollisesti Oulun Maalaiskuntaan ja sinne oli sijoittunut vähäistä torppariasutusta.

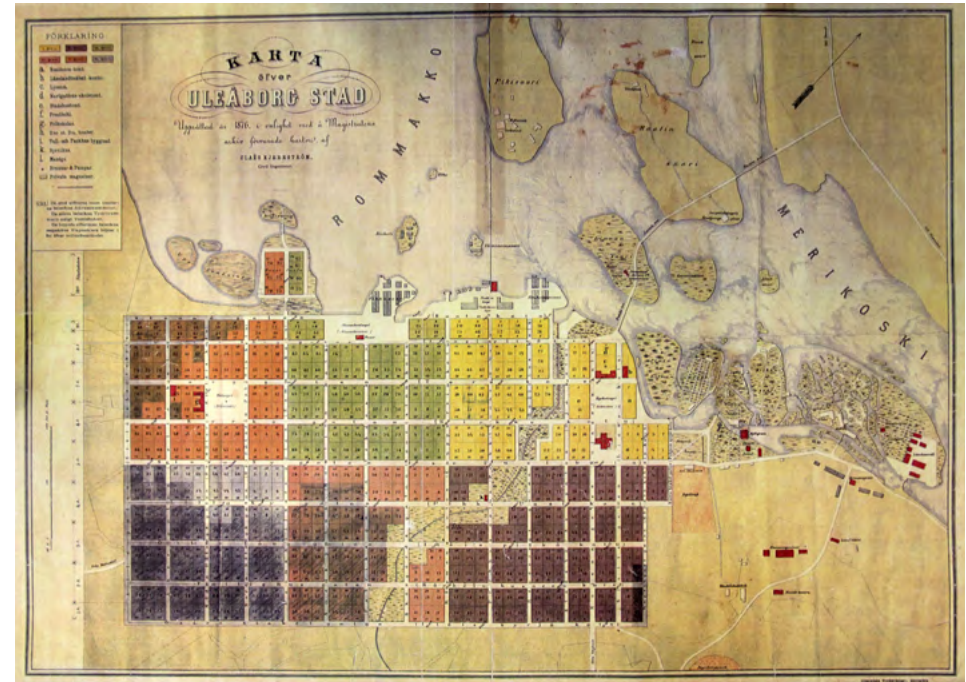
1800-luvun lopulla Oulujoen pohjoispuolesta tuli kaupungin tärkein laajentumissuunta. Silta Oulun kaupungista Linnansaareen valmistui vuonna 1867 ja Merikosken ylittävä Ämmänväylän silta vuotta myöhemmin. Kulkuyhteyksien parantuminen ja Oulun teollisen toiminnan viriäminen käynnistivät työväen muuttoliikkeen Tuiraan. Ensimmäinen asemakaava laadittiin vuonna 1914 sen jälkeen, kun molemmat alueet oli liitetty Oulun kaupunkiin.

Tuirasta muodostui liikenteellinen solmukohta. Vuonna 1903 avattiin Tornioon johtava rautatie, josta tehtiin pistorata Toppilan satamaan. Tuiran rantatörmää pitkin kulki myös valtatie pohjoiseen. 1960-luvulla liikenne kaupungin keskustan ja uusien pohjoisten kaupunginosien välillä kanavoitiin Tuiran halki.

Teollisuuden ja sataman Toppila

Oulujokeen ja meren rantaan rajautuvan Toppilan käännteentekevä vaihe ajoittuu vuoteen 1724, jolloin Oulujoen suurtulva puhkaisi syvän uoman Toppilansaaren ja mantereeseen väliin. Se mahdollisti suurten alusten pääsyn kaupungin tuntumaan. Toppilaan muodostui maailman johtava tervakaupan keskus, jonka valtakausi päättyi Tervahovin tuhoutumiseen tulipalossa vuonna 1901.

19. Tukinuittoa Hartaanselällä. Tuiran edustalla Tukisaari ja sittemmin pois ruopattu Ankkurikari olivat erottelun keskuspaikkoja Taustalla Uittoyhdistyksen rakennuksia. Kuva: Museovirasto JOKA, Kalevan arkisto

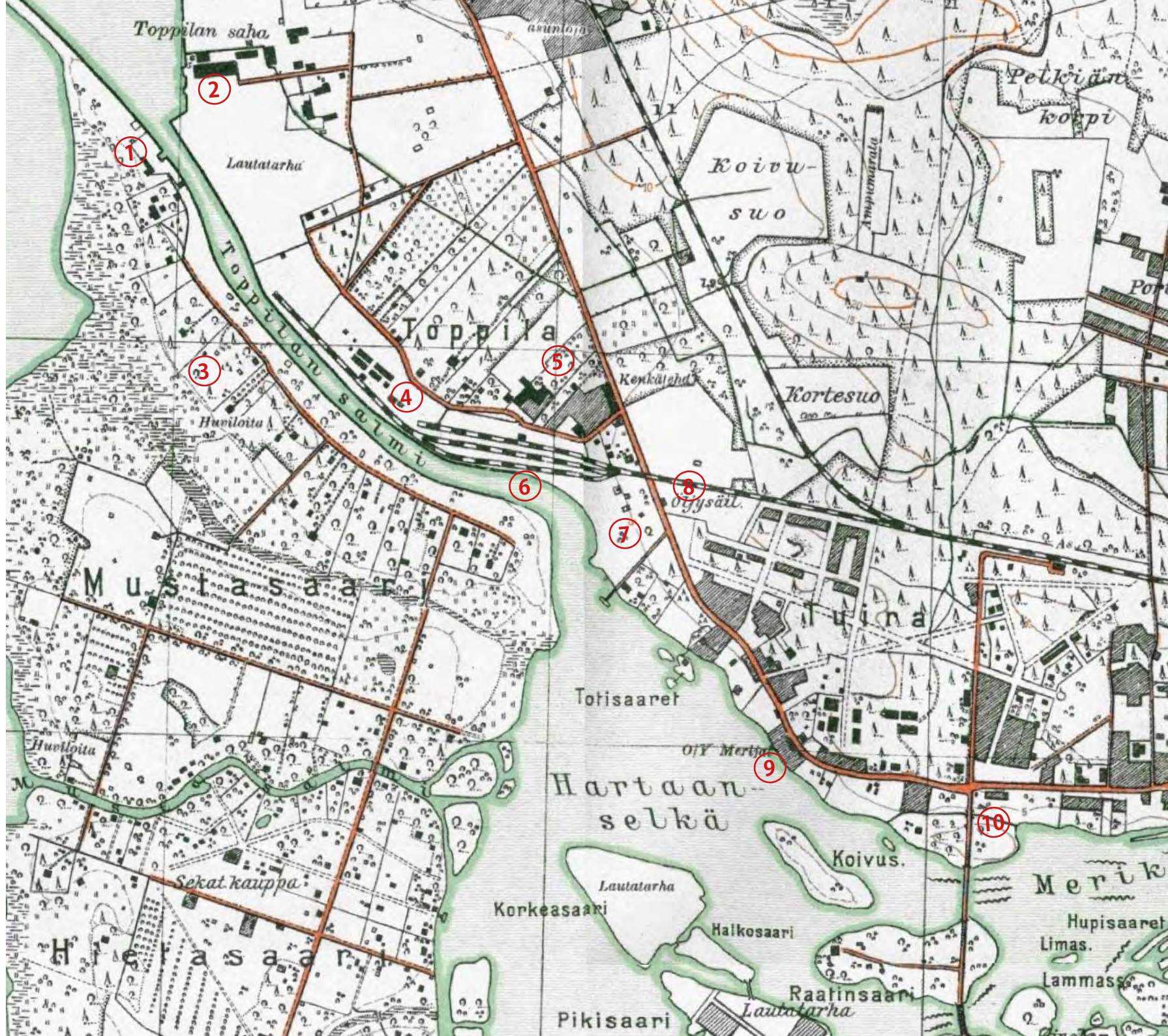


20. Claes Kjerströmin painettu asemakartta vuodelta 1876 keskittyy ruutukaava-alueeseen, mutta esittää myös vuonna 1869 valmistuneet Oulujoen sillat. Tuiraan muodostunutta rakennuskantaa ei kartassa ole esitetty. Kartta: Oulun Kaupungin arkisto

1929

21. Kuva: Oulun varuskuntakartta vuodelta 1929:

1. Sataman varikko ja päällikön asunto.
2. Toppilan saha
3. Toppilansaaren huvilayhdyskuntaa
4. Toppilan sataman varistorakennuksia. Satamaan tulee kolmiosainen pistoraide.
5. Oluttehdas ja Kenkätehdas
6. Toppilansaaren ei vielä ole siltää. Salmen yli on järjestetty venekuljetus.
7. Kaupunginvarikon tulevassa korttelissa on neljä asuintaloa pihapiireineen.
8. Polttoaineyhtiöiden säiliöt.
9. Merijal Oy:n makeistehdas
10. Toivoniemi on vielä kiinni pohjoisrannassa.



1939

23. Tuira ilmakuva vuodelta 1939. Kuva: Veljekset Karhumäki, Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut arkisto.

1. Keskusvarikon tuleva paikka on tyhjä kenttä, jonka laidalla on neljä asuintaloa.

2. Villa Castrén ja Talo Store piharakennuksineen ja puutarhoineen.

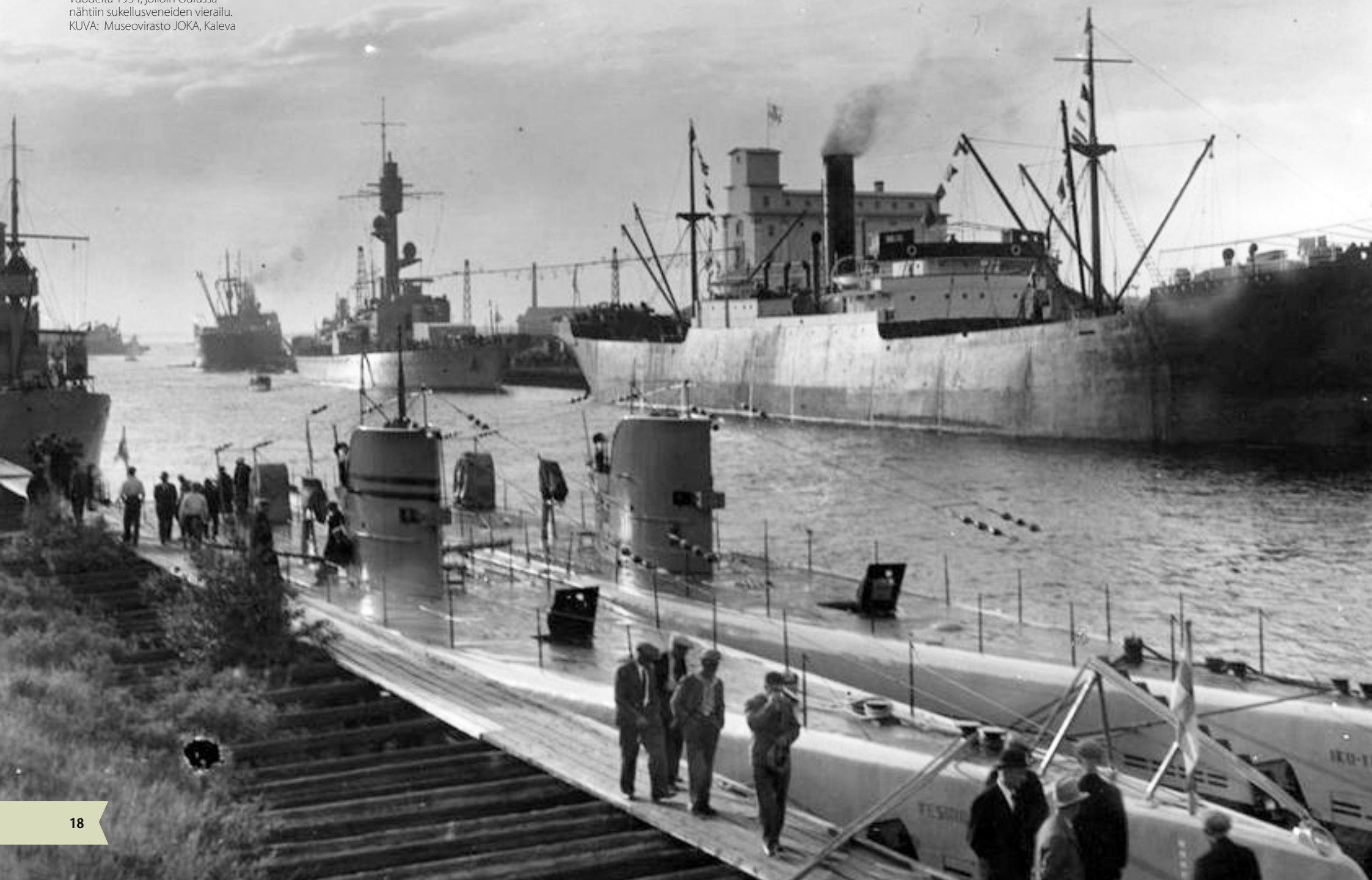
3. Polttoainesäiliöitä on kolme: Gulf (ei kuvassa), Shell ja Esso.

4. Uiton rakennuksia

5. Puutavaran erottelua Tukki-saarella ja Ankkurikarissa.

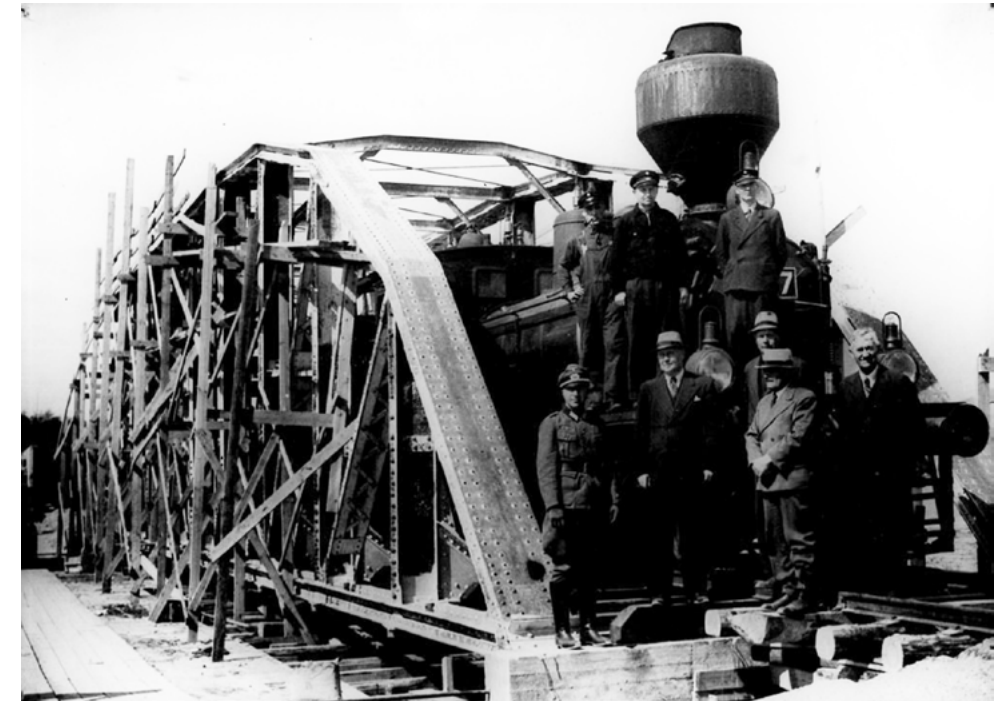
6. Oulujoki virtaa vielä hetken aikaa vapaana. Voimalaitoksen rakentaminen on käynnistetty ja se tulee muuttamaan maisemaa merkittävästi.

25. Toppilan sataman elämää
vuodelta 1934, jolloin Oulussa
nähtiin sukellusveneiden vierailu.
KUVA: Museovirasto JOKA, Kaleva





26. Oulun teollisuus keskittyi jo vahain suiston alueelle. KUVA: Pohjois-Pohjanmaan maakuntamuseon näyttely



28. Saksalaisilla oli merkittävä rooli Toppilansalmen ensimmäisen sillan rakentamisessa. Kuva on otettu kesäkuussa 1942. KUVA: Museovirasto JOKA Kaleva

Toppilansaaren pohjoisrannalla sijaitsi Oulun kauppaseuraan kuuluneiden kauppiaiden 1850-luvulla perustama huvilayhdyskunta. Saareen kuljettiin pienillä veneillä, joita kutsuttiin 'paketeiksi.' Nykyisen sillan kohdalla oli ylisoutupaikka.¹⁶

Edulliset liikenneyhteydet toivat alueelle uutta teollisuutta. Oulujoki kuljetti puutavaraa Uleå Ab:n Toppilan sahalle sekä vuonna 1931 perustetulle Oulu Oy:n Toppilan sulfifiittiselluloosatehtaalte. Toppilansalmen rannalle rakennettiin myös myllyjä.¹⁷ Alueen varhaisempaa teollisuutta edustivat Toppilan Mallasjuoma Oy:n tehdas sekä kenkäteh-

16 Pohjamo, Ulla Esikaupunki moniäänisenä kulttuuriperintönä – Oulun Hietasaari Taidehistorian seura. Taidehistoriallisia tutkimuksia 43. Vammalan Kirjapaino Sastamala 2011 ss. 57, 88 ja 104

17 ibid ss. 79-80

das. Öljy-yhtiöiden polttoainetankit sijaitsivat Kaupunginvarikon pohjoispuolella ja niitä täytettiin satamasta tulevia putkikanavia pitkin

Toisen maailmansodan aikana Toppilan satama oli saksalaisten tärkein kauttakulkusatama pohjoiseen. Saksalaiset rakensivat sillan Hietasaaren vuonna 1942. Saaren puolella sijaitsi myös satamaa vartioivan vartiopataljoonan parakkikylä.¹⁸ Satamaa suojasi kaksi ilmatorjuntapatteria, joista toinen oli sijoitettu tulevan kaupunginvarikon alueelle.¹⁹

18 ibid s. 115

19 Lasanen Matti op.cit.

3.2. Korttelin rakennukset ennen Kaupunginvarikon rakentamista

Seuraavassa tiivistetty kuvaus korttelin rakennuksista ennen vuotta 1958. Tässä selvityksessä ei ole erikseen tutkittu alla mainittujen rakennusten historiaa vaan tiedot on koottu pääosin käytettävissä olleiden piirustusten pohjalta. Rakennusten muutoshistoria on esitetty Sipark Oy:n tekemässä rakennushistoriaselvityksessä.

'Storen ranta'

1900-luvun alussa Kaupunginvarikon tuleva kortteli kuului Oulunsuun kylän Toppilan tilaan. Aluetta kutsuttiin myös 'Storen rannaksi' Madamoiselle Gustava Storen huvilan ja siinä 1800-luvun lopulla toimineen ravintolan mukaan.²⁰ Toinen yleisesti alueesta käytetty nimi oli Salmenranta.

Villa Castrén

Rakennuksen suunnitteli rakennusmestari Johan W. Lillqvistin todennäköisesti vuonna 1915. Suunnitelman tilaajana oli Oulun ja myöhemmin Helsingin kunnallispoliisimestari Arthur Castrén (1866 - 1946). Castrén oli valtakunnallisesti tunnettu henkilö, joka toimi myös kansanedustajana ja senaattorina.²¹

1930-luvulla rakennukseen muutti Toppila Osakeyhtiön yhtiön johtaja Karl Julius Mattas perheineen. Perheen tunnetuin jäsen lienee taiteilija Åke Mattas. A. Selmgrenin vuonna 1936 allekirjoittamassa muutospiirustuksessa rakennuksesta käytetään nimeä Villa Päivärinta.

Sodan jälkeen kaupungissa vallitsi ankara asuntopula ja Villa Päivärinta muutettiin viiden asunnon asuintaloksi. Piharakennukseen mahdutettiin kolme asuntoa. Seuraava muutospiirustus vuodelta 1952 on tehty Toppila Osakeyhtiön piirustuskonttorissa. Siinä asuntojen määrä vähennetään kahteen ja talon nimi kirjoitetaan muotoon Villa Päivärinne.

Vuonna 1965 arkkitehti Pentti Talan johtama Oulun kaupungin arkkitehtiosasto laati muutospiirustukset rakennuksen muuttamisesta retkeilymajaksi. Vuonna 1976 rakennuksen käyttötarkoitusta muutettiin jälleen, kun rakennukseen sijoitettiin kaupungin toimistoja. Toimistoja uudistettiin vuonna 2002 Mikkonen-Arkkitehdit suunnitelman mukaan.

20 Pohjamo Ulla, Kesä Salmessa – porvarillista huvilakulttuuria Oulun Toppilansalmessa, Pro gradu –tutkielma. Jyväskylän yliopisto Taiteiden ja kulttuurin tutkimuksen laitos 2003, Kopijyvä Oy Jyväskylä 2003 s. 40

21 Määttä, Vesa: Castrén, Arthur. Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Studia Biographica 4. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 1997



30. Johtaja Mattaksen 50-vuotissyntymäpäivät Villa Castrénissa. KUVA: Museovirasto JOKA, Kaleva



31. Salmenrannan matkailumaja tammikuussa 1966. KUVA: Museovirasto JOKA



32. Lapsia kaupunginvarikon alta puretun Greuksen talon seinustalla vuonna 1950. Taustalla Toppilaan johtava silta. KUVA: Tauno Hämäläinen



33. Ilmakuva vuodelta 1947. KUVA: Oulun kaupunki Ympäristö- ja yhdyskuntapalvelut



34. Tulevan Kaupunginvarikon tontilla oli ruusutarha. KUVA: Leena Kajander

Nykyisin rakennus tunnetaan nimellä Villa Lipporanta. Kaupungin omistama rakennus on vuokrattu Cor Croupille, joka on kunnostanut alakerran vuokrattavaksi kokous- ja koulutustilaksi.

Talo Store

Talo Storen tontti muodostettiin vuonna 1869 Södermanin polttimon läheisyyteen. Edellä mainittu Gustva Store rakennutti tontille huvila- ja ravintolarakennuksen. Madame Storen jälkeen ravintolatoimintaa jatkoi hänen veljensä Staffan Store.²²

Rakennuksen suunnittelija ja rakentamisajankohta eivät ole tiedossa.²³ Rakennukseen on tehty lukuisia muutoksia ja lisäyksiä jo varhain. 1940-luvulla Villa Castrénin ja Talo Storen kehityspolut yhtyivät ja 'Storen Huvilasta' tehtiin viiden perheen asuintalo. Muutossuunnitelmat laadittiin Toppila Osakeyhtiössä vuonna 1946.

Kaupungin omistuksessa Talo Store muutettiin vuonna 1965 retkeilymajaksi ja vuonna

22 Pohjamo Ulla 2003 s. 40

23 Ulla Pohjamon mukaan Toppilansalmen huviloiden alkuperäisiä piirustuksia ei ole löytynyt. Pohjamo Ulla op.cit. 2003 s. 17

1976 kaupungin toimistoksi. 2000-luvulla Talo Store on toiminut vammaispalveluyksikönä ja päiväkotina. Nykyisin se on kaupungin omistuksessa ja vuokrattu bänditilaksi ja varastoksi.

Toppilansalmen asuintalot

Tunnettujen huviloiden lisäksi korttelin pohjoisosassa oli neljä asuintaloa. Talot olivat nykyisen kaarevan autohallin ja ajopihan paikalla. Toppilan suunnasta tultaessa ensimmäinen rakennus oli Långin talo. Sen vieressä olivat Lukkarilan ja Greuksen talot.²⁴ Neljäs talo lähellä Toppilansalmen siltaa kuului Nenosille.²⁵

Vuonna 1947 otetussa ilmakuvasa korttelin alueelle on varastoitu huomattava määrä tavaraa. Sillan korvassa on karttoihinkin merkitty nostolaite, jonka alapää ulottui veeseen. Mitä tavaraa oli ja kuka sitä säilytti, ei tämän työn kuluessa onnistuttu selvittämään.

24 Kajander Leena 8.6.2018

25 Lasanen Matti op.cit.



37. Bertel Jungin asemakaava Tuiran ja Alalaanilan tilan järjestämiseksi vuodelta 1914. Oulun kaupunginarkisto.

3 Kaavallinen kehitys

Bertel Jungin kaava 1914 - Tuiran ensimmäinen asemakaava

Tuira ja Alalaanilan ensimmäisen asemakaavan laati vuonna 1914 helsinkiläinen asemakaava-arkkitehti Bertel Jung, joka oli toiminut Oulun kaupungin asiantuntijana jo vuoden 1908 asemaakaavatyössä.²⁶

Bertel Jung jäsensi katuverkon leveisiin pääliikenneväyliin ja kapeisiin asuntokuijiin. Hän sijoitti pääväylien varsille näyttäviä akselisommitelmia sekä julkisia rakennuksia. Puistomaisen keskusalueen itä- ja länsireunoille sijoittuivat kaupunkimaiset umpikorttelit. Työväen asuinkorttelit muodostuivat pienistä tonteista, joille mahtui asuinrakennuksen lisäksi pieni piharakennus. Merikosken voimalaitokselle ja alakanavalle tehtiin varaus.

Toivoniemen länsipuolinen rantavyöhykkeelle ei kaavassa osoiteta lisärakentamista. Kaupunginvarikon paikalle on piirretty kaksi pihapiiriä. Villat Castrén ja Store on piirretty nykyisille sijoilleen.

Helsingissä 24/7 1914
Bertel Jung.

26 Niskala Kaarina: Oulun Graadi, Kirjapaino Kaleva, Oulu 2002 s. 67



40. Alvar Aallon Koskikeskus-yleissuunnitelma loi Oululle modernit kasvat. Kuva: PPM, Uuno Laukan kokoelma



39. Oulun Yleiskaava vuodelta 1952 siirsi kasvun painopisteen asumalähiöihin. Kuva: Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, kaavoitus

Koskikeskus ja Alvar Aallon vesipeilisuunnitelma 1943

Merikosken voimalaitoksen rakentaminen aloitettiin vuonna 1939. Kaupungin halki kuohuvien koskien korvaajaksi Tuiraan haluttiin rakentaa korkeatasoinen moderni kaupunkikeskus. Vuonna 1943 järjestetyn suunnittelukilpailun voitti professori Alvar Aalto, jonka laatiman yleissuunnitelman mukaisesti rakennettiin Oulun Koskikeskus.

Meurman–Ervi yleiskaava 1952

Oulun kaupungin voimakas kasvu käynnistyi pian toisen maailmansodan jälkeen, jolloin kaupunkiin muutti väkeä maaseudulta ja rauhanteossa luovutetuilta alueilta. Syntyvyys oli korkea ja asuntopula ankara. Kaupungin vetovoimaisuutta kasvattivat uudet teollisuuslaitokset sekä palveluiden kysynnän lisääntyminen. Vuosina 1945-1955 asukasmäärä lähes kaksinkertaistui ja kasvun ennustettiin jatkuvan vuosikymmeniä eteenpäin.²⁷

Vuonna 1952 valmistui arkkitehtien Otto Meurmanin ja Aarne Ervin laatima yleiskaava, jossa kaupungin kasvua ohjattiin perustettaviin asumakuntiin ja niiden asumalähiöihin.²⁸ Yleiskaava yhdisti funktionalistisen suunnittelun anglosaksiseen puutarhakaupunki-ideaan.²⁹ Tuira liittyi entistä kiinteämmin keskustan kaupunkirakenteeseen ja samalla siitä muodostui kaupungin sisäisen liikenteen solmukohta.

Niilo Mattilan asemakaava 1954

Oulun kaupungin ensimmäinen kaavoitusarkkitehti Niilo Mattila laati Tuiran uuden asemakaavan vuonna 1954. Hän säilytti Bertel Jungin luoman katuhierarkian ja aksiaalisuuden, mutta päivitti kaavaa toteutumattomien julkisten rakennusten osalta.

Kaavaan on ensimmäisen kerran merkitty tulevan Kaupunginvarikon kortteli 50. Koskentielle on piirretty jyrkästi Toppilansaaren siltaan kohti kaartuva jatke, joka pyöristää korttelin koillisnurkan. Korttelin pohjoispuolella on kahden yhtiön polttoainesäiliöt. Shelliin säiliö sijaitsee Essonkujalla, jonka kansainvälinen öljy-yhtiö sittemmin vaati muutettavaksi.³⁰

27 Manninen Turo: Oulun kaupungin historia VI 1945-1990, Gummeruksen Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1995 s. 30

28 Meurman Otto: Asemakaavaoppi, Rakennuskirja Oy 1982 s. 79

29 ibid ss. 465-464

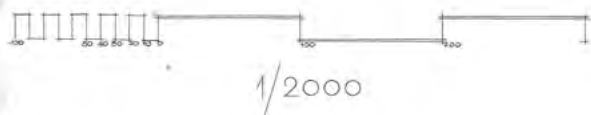
30 Manninen Turo op.cit.

ESKELÄN LEHTI
OULUN KAUPUNKI
1954

42. Niilo Mattilan asemakaava vuodelta 1954. Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut




















OULU

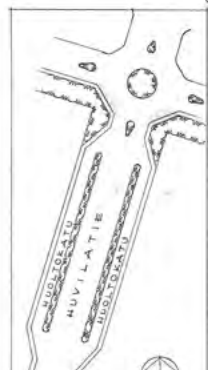
TUIRAN KAUPUNGINOSAN



MERKKIEN SELITYKSET:

POHJAKARTAN MERKINNÄT:

-  VESIALUE
-  METSÄ
-  PELTO
-  NIITTY
-  SUD TAI MUU VESIPERÄINEN ALUE
-  HIEKKAKUOPPA
-  OLEMASSA OLEVA RAKENNUS
-  KORKEUSKÄYRÄ NUMEROINEEN
-  ERILAISTEN MAASTOALUEIDEN VÄLIRAJA
-  RAUTATIERAIDE
-  OLEMASSA OLEVA TIE JA POLKU
-  AITA
-  OJA
-  VOIMAJOHTO
-  ISTUTETTU PUU JA PUURIVI
-  VIEMÄRI
-  PENTER
-  KIINTÖPISTE
-  KOORDINAATTIRUUDUSTON PISTE
-  KANVA



Irma ja Matti Aaltosen asemakaava 1969

1960-luku oli edistysuskon ja rationaalisuuden aikakautta, joka siivitti arkkitehtuurin yhteiskunnallista suuntausta.³¹ Oulun asukasmäärän kasvu jatkui 1960-luvulla ilman merkkejä laantumisesta. Vuoden 2001 kaupungin väestömääräksi ennustettiin 205 000 henkeä ja kaavoittajien ratkaistavaksi tuli mittavan väestönlisäyksen sijoittaminen kaupunkialueelle.

Puutalovaltaisessa Tuirassa oli umpeutumassa 400 omakotitalotontin vuokrasopimukset. Keskustan läheisyys ja liikenteellisesti edullinen asema puolsivat alueen maankäytön tehostamista uudella kerrostalovaltaisella kaavoituksella. Näin käynnistyi yksi maamme laajimmista aluesaneerauksista, joka johti Puu-Tuiran tuhoutumiseen.³²

Saneeraus perustui Arkkitehtitoimisto Irma ja Matti Aaltosen asemakaavaan, joka valmistui vuonna 1969. Suunnitelma laadittiin 14 000 asukkaalle ja se sisälsi seitsemän suurkorttelia, joissa oli enimmillään jopa 15 kerroksisia rakennuksia. Kehittyneen elementtirakentamisen ansiosta muutos puukaupungista betonilähiöksi tapahtui ennätysnopeasti.

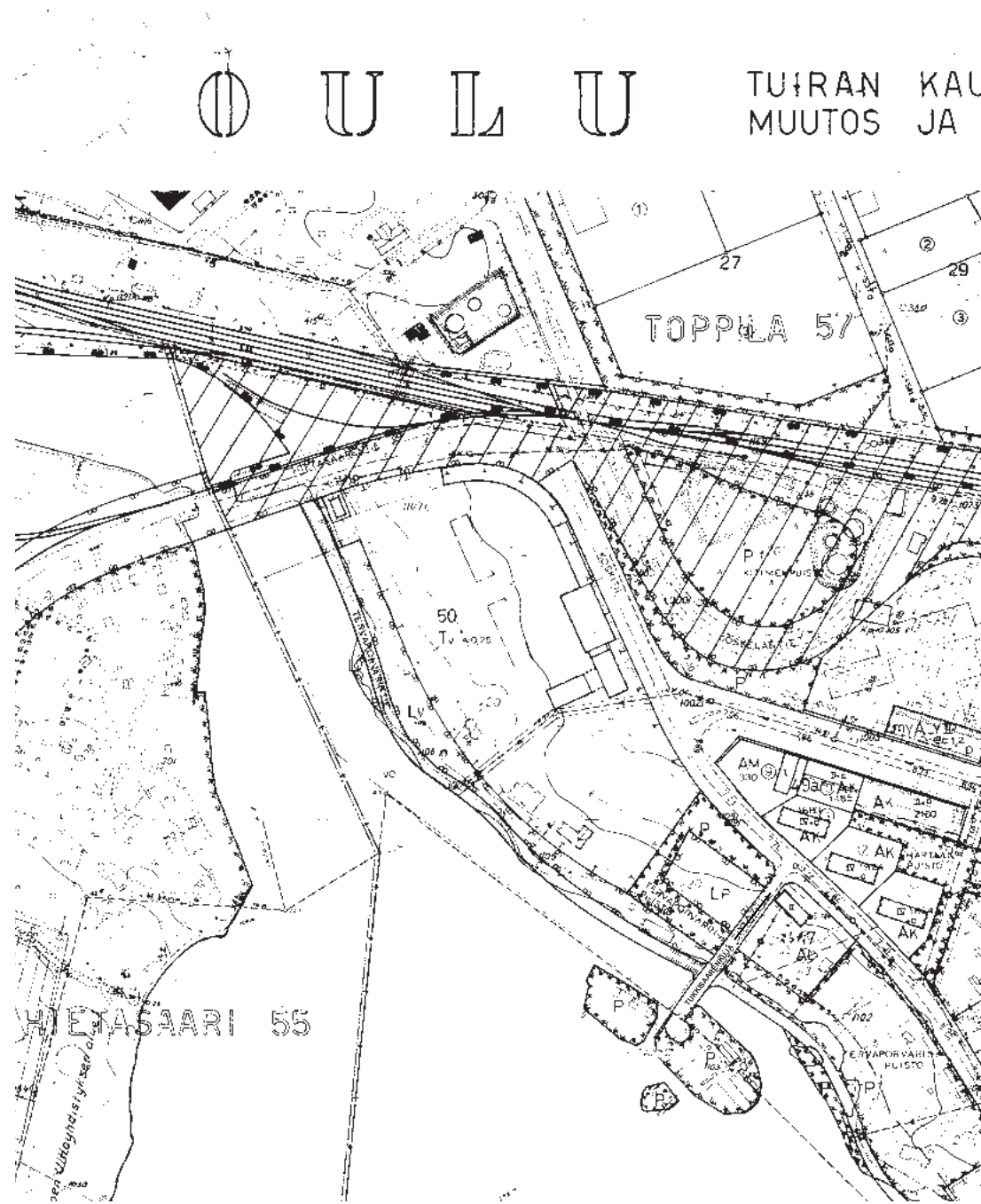
Kaavan ansioksi voidaan laskea vaatimus korttelikohtaisten käyttösuunnitelmien toteuttamisesta. Se säästi Tuiran puustoa kerrostalojen pihilla ja kaduilla. Liikennesuunnitelman edut toteutuivat 1990-luvulla, kun Tuiran liikenneperiaate muutettiin sisäsyöttöisestä ulkosyöttöiseksi.³³

Kaupunginvarikon ensimmäinen vaihe on piirretty kaavaan tuolloin toteutuneessa muodossaan. Rautasillan korvaan on sijoitettu Toppilassa toimineen tehdaskiinteistön pumppaamo.

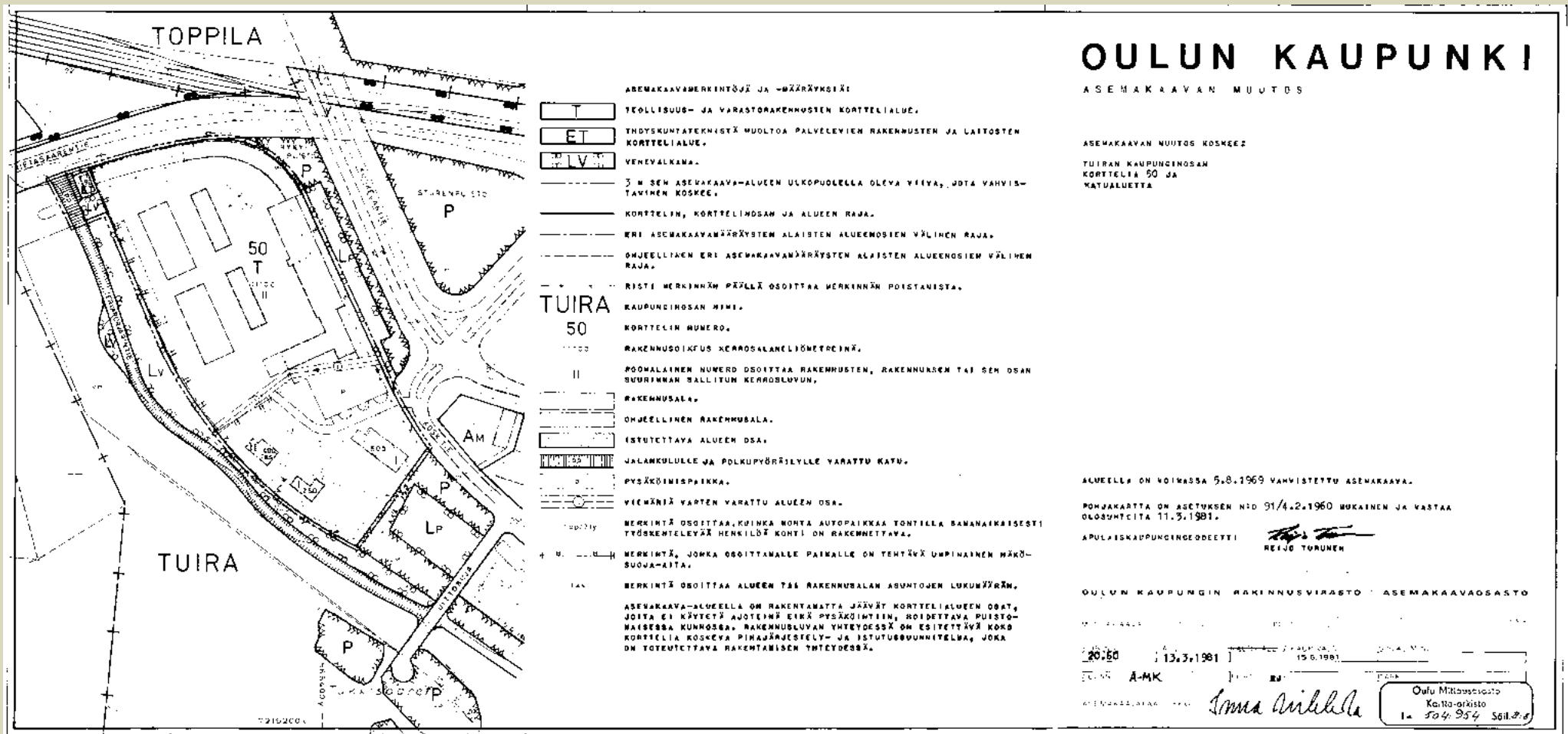
31 Koho Timo: Modernismi suomalaisessa arkkitehtuurissa 1900-1960, Rakennustieto Oy, Tammer-Paino Oy 2000

32 Niskala op.cit s. 106

33 ibid



43. Arkkitehtitoimisto Irma ja Matti Aaltosen asemakaava. Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut



44. Asemakaavan muutos vuodelta 1981. Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut

Kaupunginvarikon asemakaavan muutos 1981

Asemakaavapäällikkö Irma Mikkolan 13.3.1981 päivämällä kaavamuutoksella mahdollistettiin alkuperäisen kokonaissuunnitelman loppuunsaattaminen. Korjaamon rinnalle oli mahdollista rakentaa toinen samankokoinen rakennus. Lisäksi kaava salli autokatoksen jatkamisen korttelin luoteisrajalle asti.

Korttelin eteläosassa sijaitsevien huviloiden käyttötarkoitukseksi osoitettiin toimisto-

käyttö. Niiden yhteyteen oli mahdollista sijoittaa yksikerroksinen ruokala, joka tuolloin oli jo rakenteilla.

Korttelin keskelle muodostettiin pysäköintialue ja varikolle johtavan ajotien paikka täsmennettiin. Kaupunginvarikko veloitettiin rajaamaan alueensa aidalla rannan suuntaan.³⁴

³⁴ Tuira kaupunginosan kortteilla 50 koskeva asemakaavan muutos, Kaavaselostus 13.3.1981



46. Tuiran uuden keskuvarikon varaston henkilökuntaa. Taustalla näkyy malli Tuiraan sijoitetusta "Kahlaajat"-patsaasta. KUVA: Kaupunginvarikon arkisto

4 Tuiran kaupunginvarikon rakentaminen

1950-luvun puolivälissä Lyötyssä sijainnut kaupungin varikko kävi ahtaaksi ja se rajoitti kaupungin keskustan laajentamista. Sataman korjauspaja toimi erillään ja se haluttiin liittää osaksi keskusvarikkoa. Myös Tuirassa toiminut sepelimurskaamo joutuisi muuttamaan paikalle rakennettavan keskikoulun tieltä.

Yleisten rakennusten lautakunta antoi 30.3.1955 kaupungin rakennustoimistolle tehtävän luonnostella yhdessä insinööriosaston kanssa uusi korjaamo- ja keskusvaristorakennus Toppilan Storen alueelle. Varikon käyttöön varattu kortteli numero 50 oli muodostettu vuoden 1954 asemakaavassa, jossa määriteltiin myös alueen uudet tielinjaukset.

Kaupunginvarikon suunnittelu

Tilaohjelman kirjoitti Yleisten töiden lautakunnan sihteerinä Urho Ristiluoma.³⁵ Hankkeen tarkastajaksi määrättiin kaupungin koneinsinööri Tor Brand, jonka laatima luonnos toimi myös arkkitehtisuunnittelun pohjana.³⁶

Rakennustoimiston alustavassa ylesisuunnitelmassa todettiin, että olemassa olevien varikkojen mitoitukset eivät sovellu suunnitelman pohjaksi. Toimisto ehdotti varikon alueen laajentamista rantapuistoon sekä työläisten asunnoille varattuun kortteliin kaupungin puoleiseen osaan.³⁷

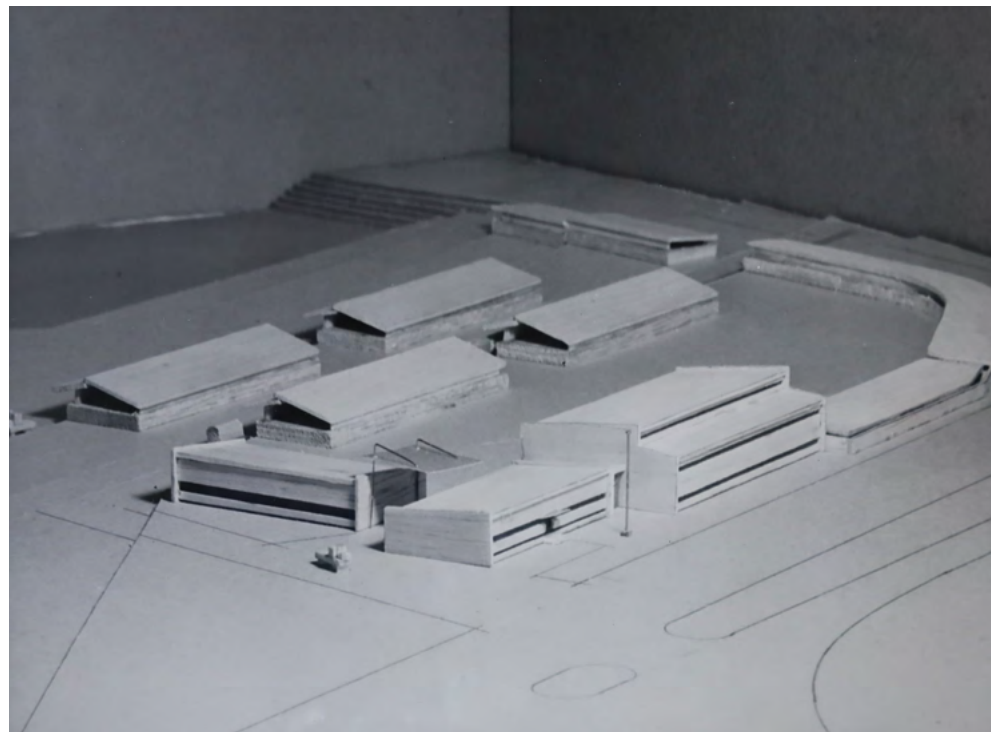
Kaupunginvarikon arkkitehtisuunnitelma on kaupunginarkkitehti Martti Heikuran käsialaa. Hänen ratkaisunsa perustui funktionalismille tyypillisiin periaatteisiin, joiden mukaan toiminnot sijoitettiin erillisiin rakennuksiin ja liikenneratkaisut olivat suunnittelun keskeisiä lähtökohtia.

Heikuran suunnitelmassa rakennuksen katujulkisivut muodostivat yhtenäisen muurin ja varikon ytimeen tuli pistorata Toppilan sataman suunnasta. Sen molemmin puolin rakennettaisiin sivuilta avattavia varastoja, joiden lastauskorkeus sovitettaisiin junavaunun korkeudelle.

35 Oulun kaupungin Rakennustoimiston vuosikertomus vuodelta 1956

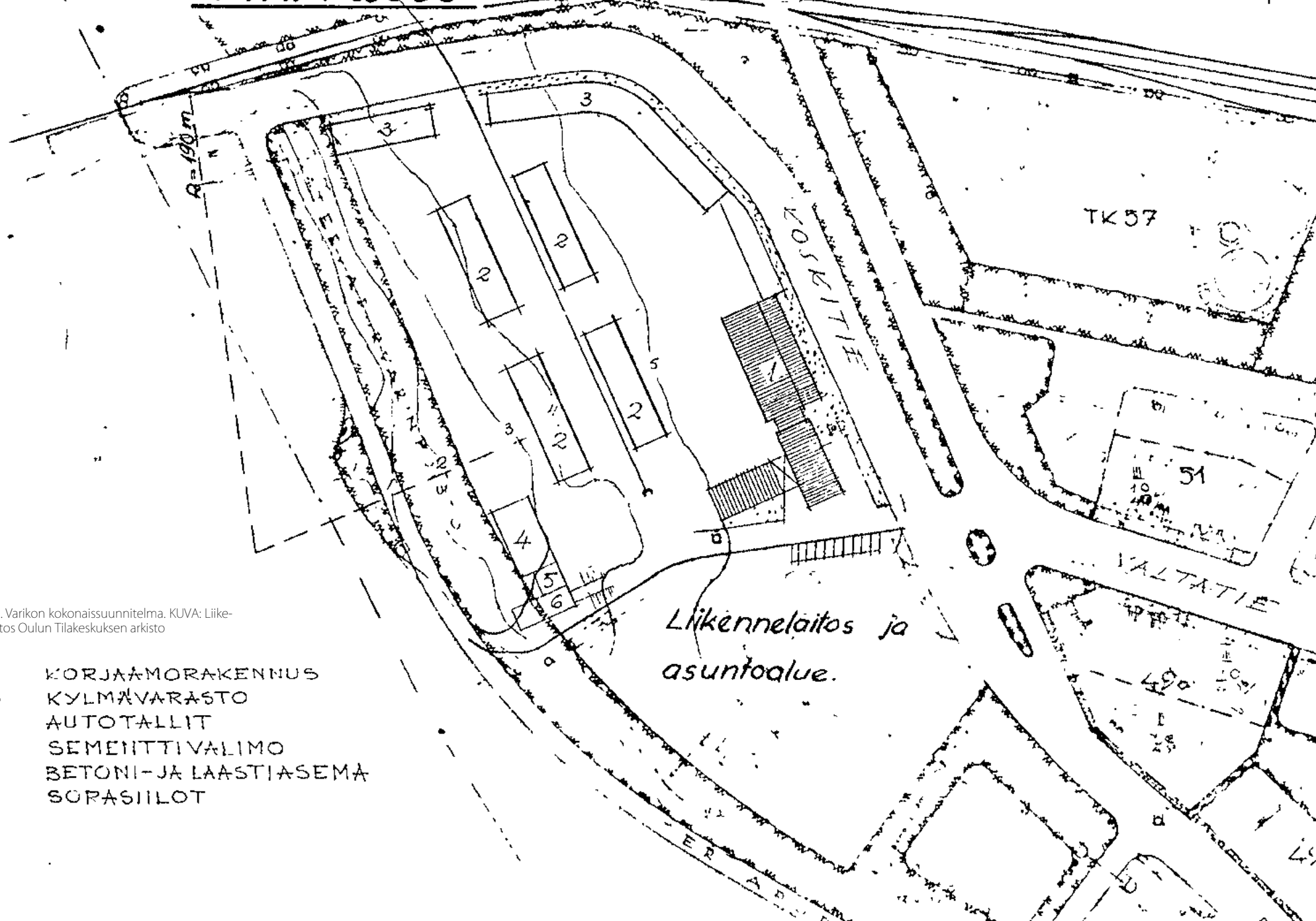
36 Yleisten töiden lautakunnan pöytäkirja 12/1956

37 Yleisten töiden lautakunnan pöytäkirja 30.3.1955



47. Varikon kokonaissuunnitelmasta tehtiin pienoismalli. Se kertoo suunnittelutehtävän merkityksellisyydestä, koska arkkitehti Heikura ei yleensä tehnyt visualisointeja suunnitelmistaan. KUVA: Kaupunginvarikon arkisto

Kaupungin varikon yleissuunnitelma MK. 1:2000



48. Varikon kokonaissuunnitelma. KUVA: Liikennelaitos Oulun Tilakeskuksen arkisto

- 1 KORJAAMORAKENNUS
- 2 KYLMÄVARASTO
- 3 AUTOTALLIT
- 4 SEMENTTIVALIMO
- 5 BETONI- JA LAASTIASEMA
- 6 SORASIILOT



49. Kaupungin varikko pohjoisen suunnalta otetussa ilmakuvassa taustalla. Kuvassa varikon ensimmäinen ja toinen rakennusvaihe ovat toteutuneet. Tontin perällä on vuonna 1963 valmistunut hiekkasiilo.

Martti Heikuran laajassa tuotannossa Kaupunginvarikko oli ainutkertainen suunnittelu-tehtävä.³⁸ Teollisuuskohteiden suunnittelijoiksi valittiin tuolloin nimekkäitä arkkitehteja, joten keskusvarikon suunnittelu tarjosi kokeneelle Heikuralle kiinnostavan haasteen. Tehtävän merkityksellisyydestä kertoo sekin, että Heikura ei yleensä laatinut visualisointeja³⁹, mutta tässä tapauksessa nähtiin tarpeelliseksi tutkia ja esitellä kohdetta pienoismallin avulla.

Martti Heikuran lisäksi ensimmäisen vaiheen keskeinen suunnittelija oli rakennusviraston pitkäaikainen rakennusmestari August Rönköharju. Parivaljakon työnjako oli vakiintunut jo aiemmissa hankkeissa siten, että Rönköharju vastasi tavallisesti yksityiskohtaisista suunnitelmista. Tällä kerralla Rönköharjun rooli oli tavallista suurempi Heikuran vuoden 1957 lopulla pitämän pitkän sairasloman vuoksi.⁴⁰

38 Malmberg Jonas, Oulun kaupunginarkkitehti Martti Heikura – Puukaupungista Pohjois-Suomen keskukseksi. Taidehistorian Pro gradu -tutkielma Helsingin yliopisto 2013 LIITE I

39 ibid s.88

40 Oulun kaupungin kunnalliskertomus, Rakennusvirasto s. 44

Kaupunginvarikon rakentaminen

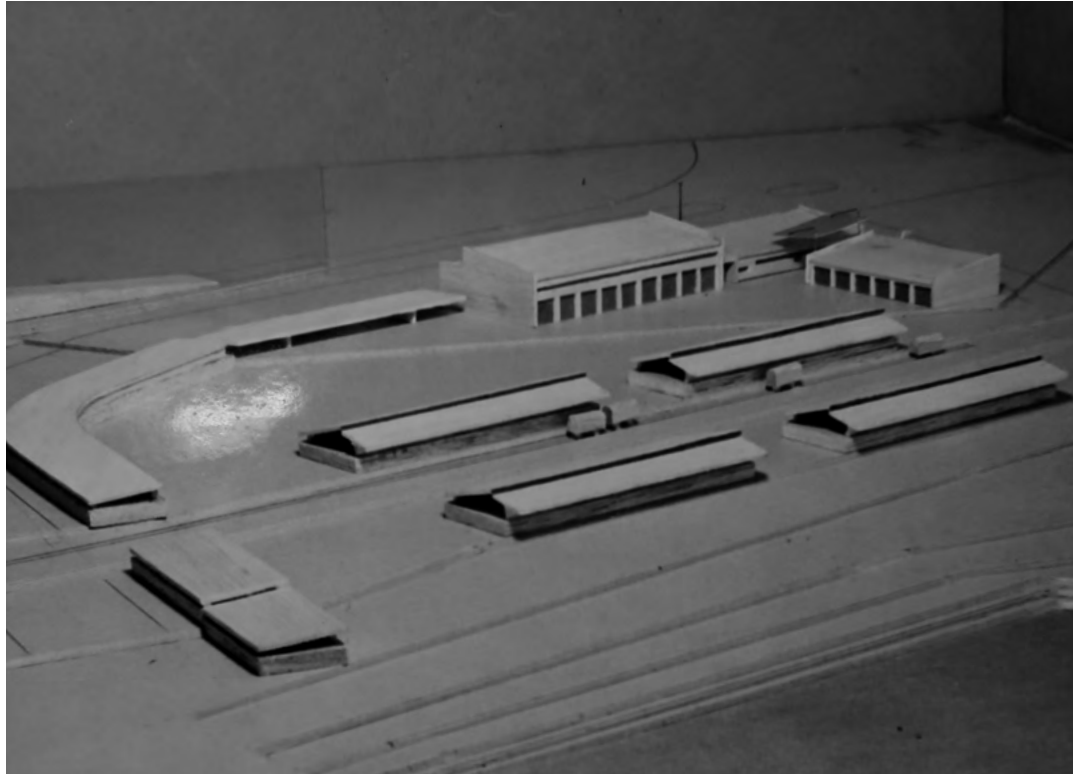
Ensimmäinen rakennusvaihe sisälsi toimistosiiven, lämpölaitoksen, huoltohallin ja korjaamon. Pistoradan rakentamisesta luovuttiin, koska autoilla tapahtuvat kuljetukset olivat yleistymässä.⁴¹ Hankkeen kustannusarvio oli 100 miljoonaa markkaa.⁴²

Rakennustyömaa käynnistettiin helmikuussa 1958 työllisyystöinä. Työmaan mestareina toimivat rakennusmestarit A. Klemettilä ja H. Hilli. Koska hanke oli saatu valtion työllisyyslainaa, oli työt keskeytettävä kesän ajaksi kahtena vuonna.⁴³ Ensimmäisen vuoden päättyessä huolto- ja toimistosiivet olivat valmiit ja korjaamorakennusta viimeisteltiin tekniikan osalta. Rakennusvaiheen lopputarkastus pidettiin 13.1.1960.

41 Rakennustoimiston kirje Yleisten töiden lautakunnalle 22.6.1955.

42 Yleisten töiden lautakunnan pöytäkirja 12.8.1958

43 Martti Heikura, arkkitehtiosaston toimintakertomukset 1959 ja 1960



50. Kokonaissuunnitelman pienoismalli luoteesta nähtynä. Etualalla näkyy, kuinka varikon ytimeen suunniteltu rata olisi sijoittunut suhteessa varastoihin. KUVA: Kaupunginvarikon arkisto

Edellisen perään aloitetussa toisessa vaiheessa rakennettiin korjaamon jatkeelle auto-katos ja autotalli sekä varikkopihalle suunnitelluista neljästä varistorakennuksesta kaksi. Korjaamon ja huoltohallin väliseen solaan rakennettiin teräksinen katos. Korttelin rannanpuoleiseen osaan tehtiin hiekkasiilon perustukset Kaarlo Lindin suunnitelman mukaan.

Korjaamorakennuksen katujulkisivut toteutettiin suunnitelmasta poiketen. Vielä maaliskuussa 1958 päivätyssä selvityksessä julkisivun ikkunalinjat olisi toteutettu nauhamaisesti siten, että aukkojen väleissä olisi käytetty kevyttä asbestibetonilevyä ja muuraus olisi toteutettu puolenkiven limityksellä. Julkisivut toteutettiin kuitenkin yhtenäisellä vuorolimityksellä, joka oli ratkaisuna huomattavasti raskaampi ja vanhanaikaisempi.

Laajennusvaihe

Toinen vaihe ajoittuu 1970-luvun loppuun, jolloin kaupunginarkkitehtina toimi Esko Tuulos. Rakennesuunnittelusta vastasi insinööri Arvi Ruskola.

Korjaamon viereen suunniteltiin saman muotoinen ja kokoinen laajennusosa hitsaamolle ja vesihuollolle. Sen paikalta purettiin kortteliä reunustanut avokatos. Uuden korjaamorakennuksessa hyödynnettiin tehdasvalmisteisia betonielementtejä. Yläpohjarakenteessa käytettiin teräspoimulevyä ja välipohjat tehtiin ontelolaatoista sekä pohjoispäässä TT-laatoista. Sosiaalitiloihin tehtiin lattialämmitys ja ilmastointi mitoitettiin uudistuneiden normien mukaisesti.⁴⁴

44 Rakennustyöselitys 21.2.1978



51. Kaupunginvarikko 1990-luvulla toteutuneessa muodossaan.. KUVA: Kaupunginvarikon arkisto

Pihan kaksi puuttuvaa varastohallia rakennettiin vuosina 1976 ja 1977 kokonaissuunnitelmaan mukaisille paikoille. Hallien mittakaava, julkisivumateriaali ja muoto poikkesivat kuitenkin merkittävästi varikon punatiiliarkkitehtuurista.

Viimeisin rakennusvaihe vuonna 1984 oli täydentävä. Siinä autohallin pitkää rakennusmassaa jatkettiin avokatoksella, siten että korttelin pohjoisreuna sulkeutui. Myös toimiston ja huoltohallin välinen sola rakennettiin umpeen lämpimäksi tilaksi.

Uusia tiloja

1970-luvun lopulla toimistorakennuksen kellarissa sijainnut ruokala kävi ahtaaksi ja hisittömän kellarin perällä sijainnut keittiö todettiin epäkäytännölliseksi. Varikon korttelin puistomaiseen eteläosaan suunniteltiin uusi ruokalarakennus. Sen suunnittelu tilattiin

Arkton Oy:ltä, jonka laatimat piirustuksen valmistuivat huhtikuussa 1980.

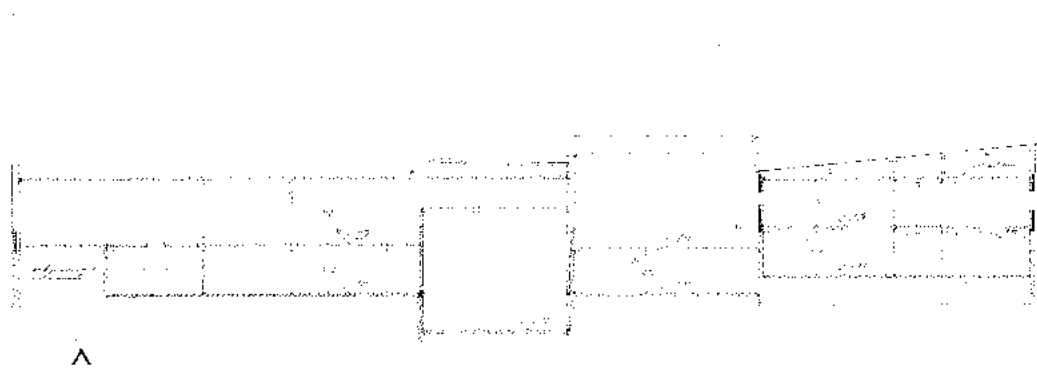
2000-luvun alussa Oulun kaupungin Sosiaali- ja Terveystoimen oma henkilökuljetusosasto liitettiin Tekniseen liikelaitokseen ja sen toimipiste muutti Kontinkankaan tiloista Tuiraan kaupunginvarikolle. Uuden Logistiikkayksikön toimistotilat sijoitettiin varikon huoltosiipeen ja kaupungin hankintatoimi Villa Castrenin tiloihin.

Muutosuunnitelman laati arkkitehtitoimisto Mikkonen-Arkkitehdit Oy vuonna 2002. Isännöitsijältä saatu toimeksianto käytännöllinen eikä suunnitteluun sisällynyt raken-

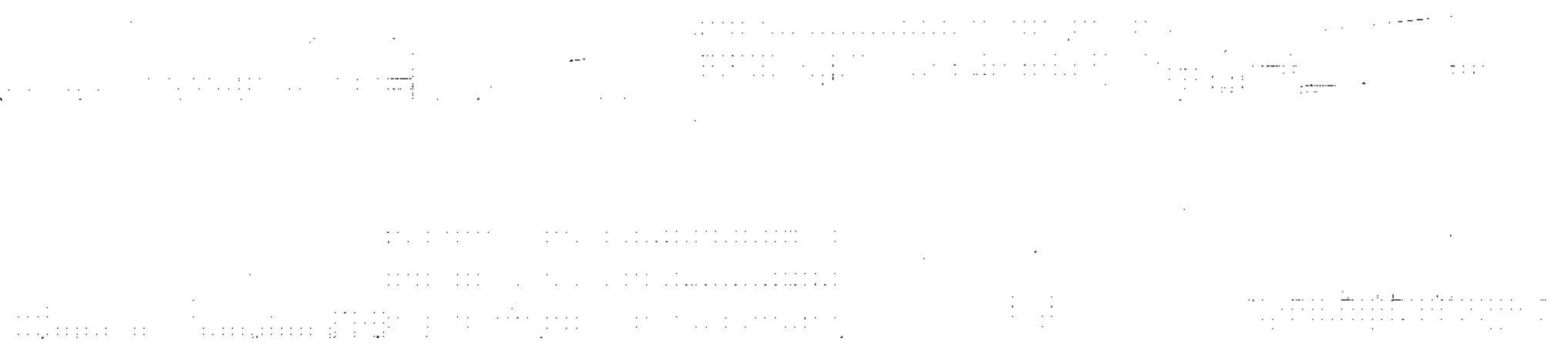
nusten tarkempaa tutkimista.⁴⁵

45 Mikkonen Markku, haastattelu 8.6.2018

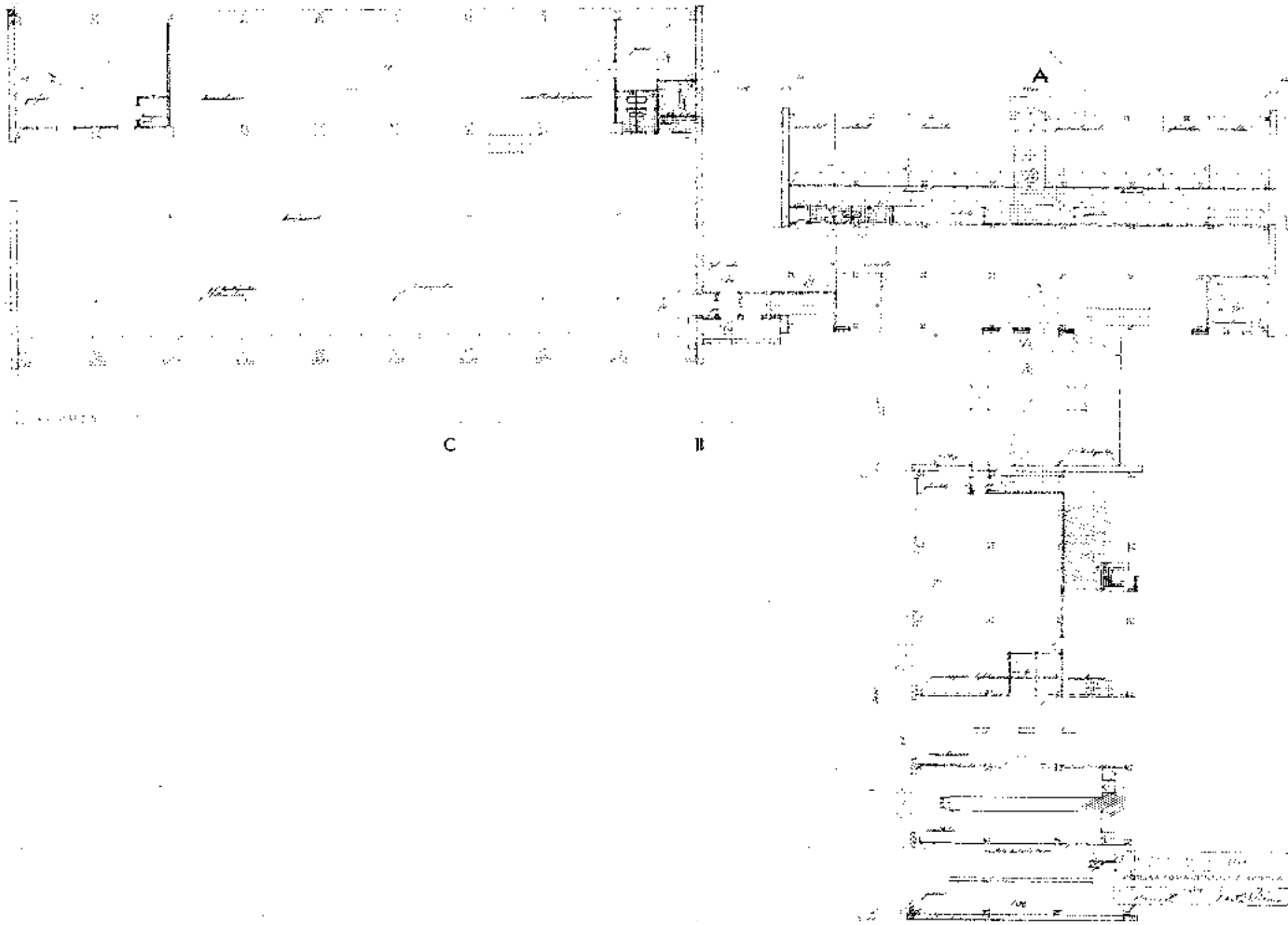
KORJAAMO JA TOIMISTO 1958



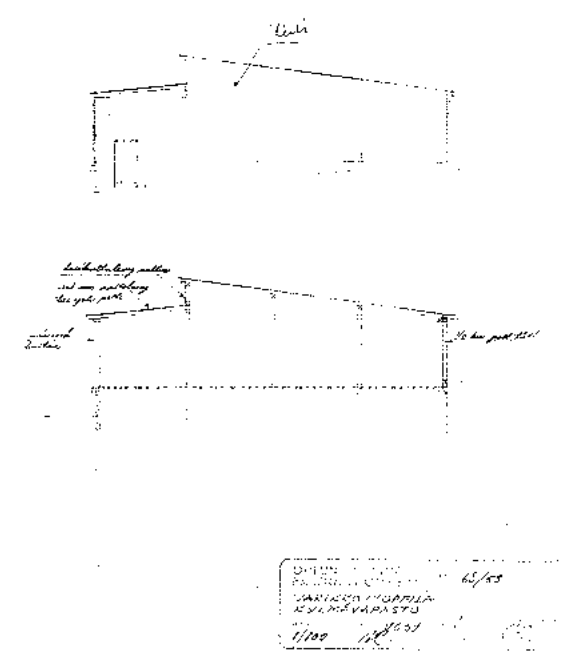
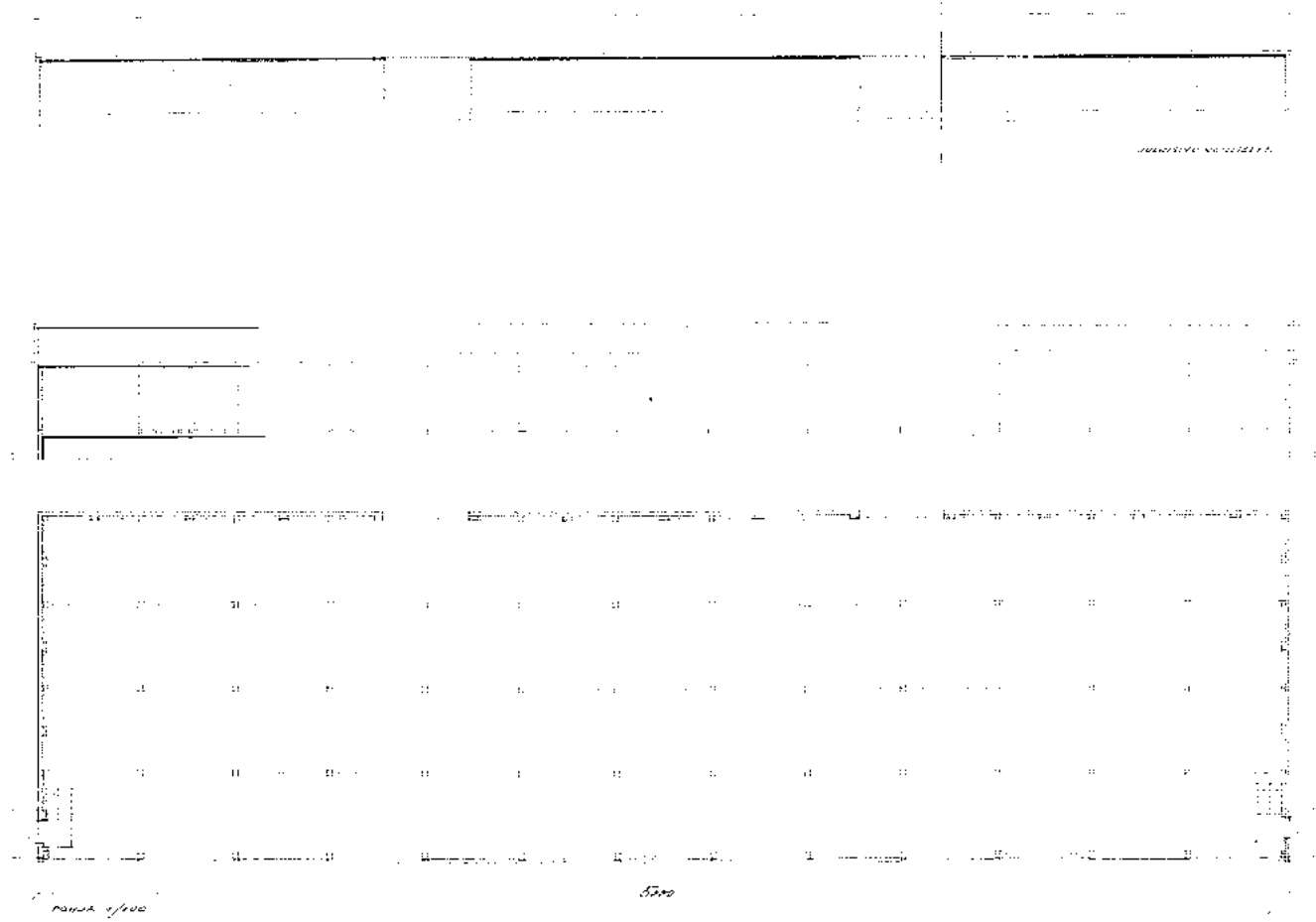
1:500
1958
KORJAAMO JA TOIMISTO
K. A. AALTONEN OY, HELSINKI
K. A. AALTONEN OY, HELSINKI
K. A. AALTONEN OY, HELSINKI



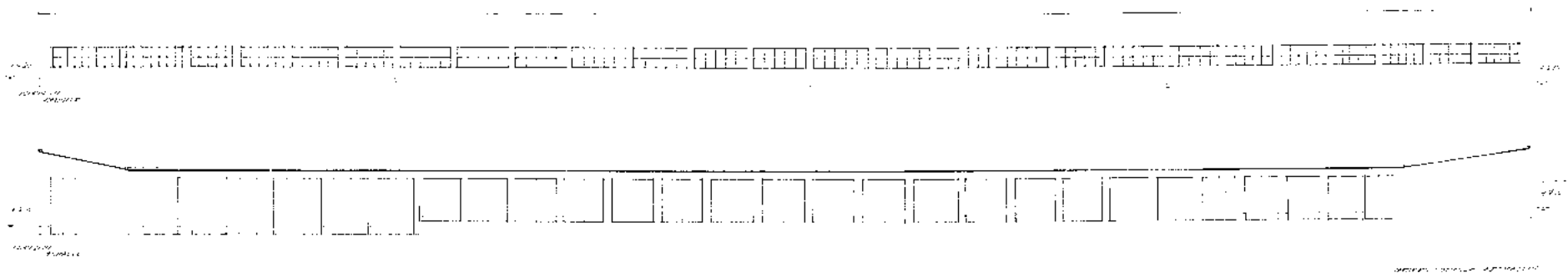
KORJAAMO JA TOIMISTO 1958



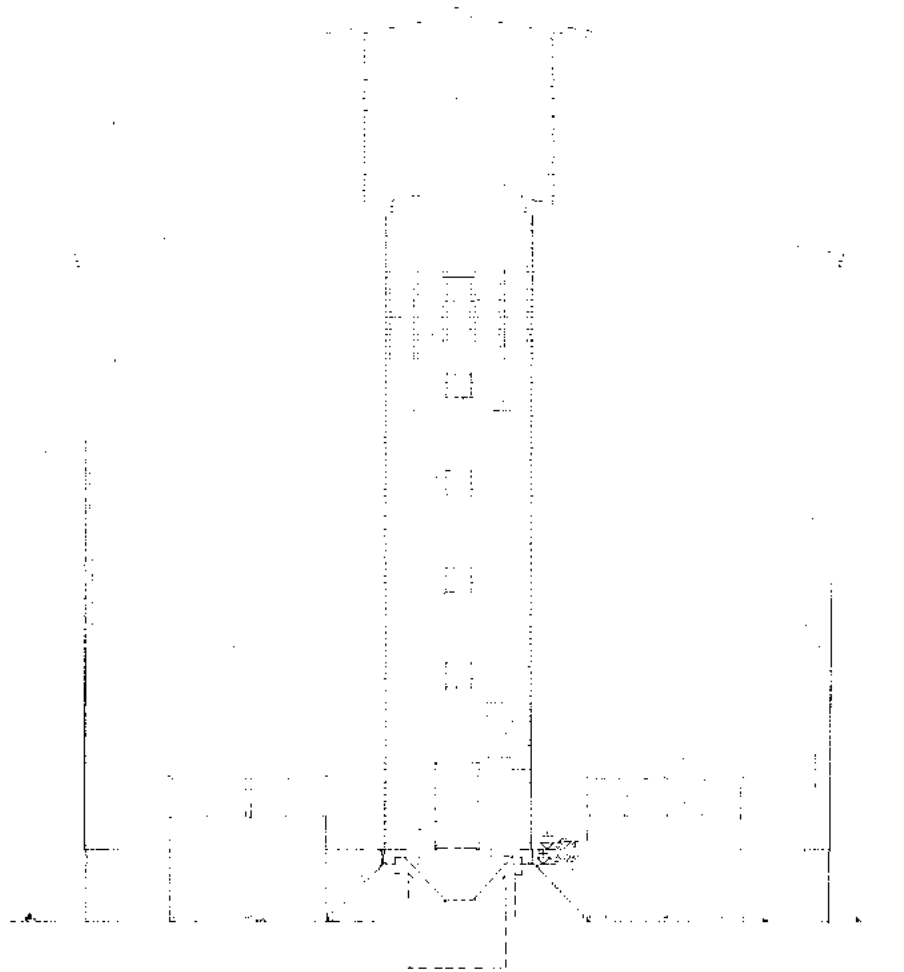
KYLMÄT VARASTOT 1959



AUTOHALLI 1959



HIEKKASILO 1959

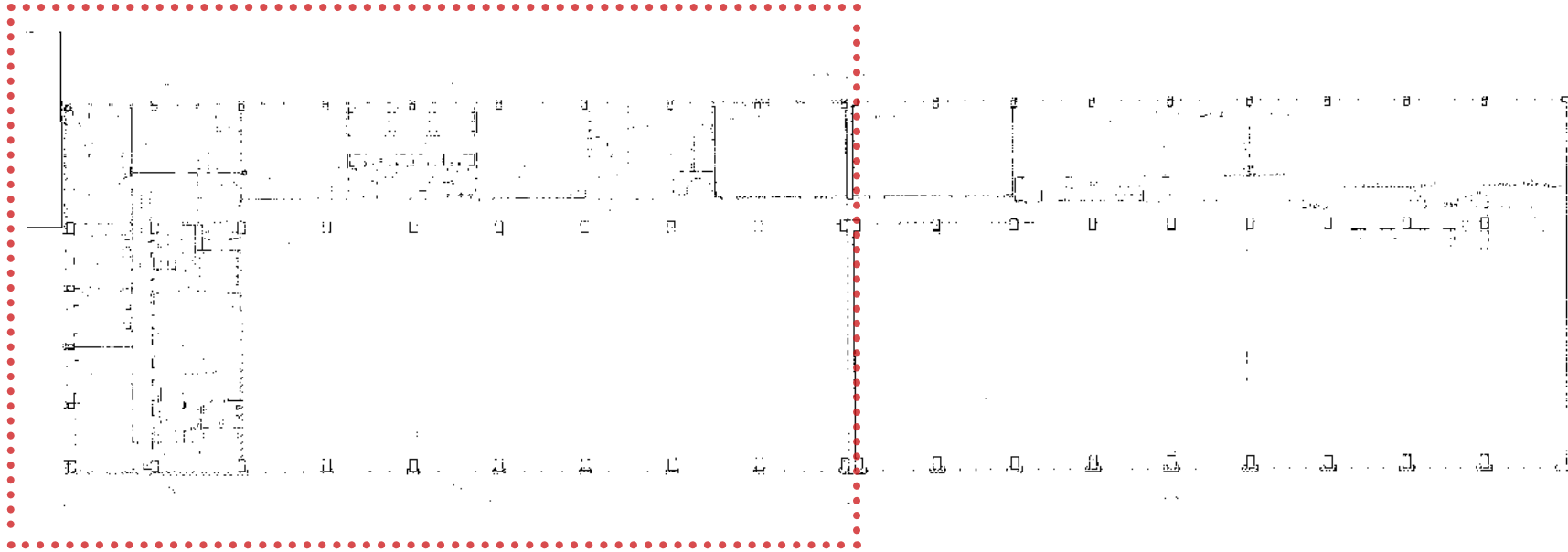


1959
HIEKKASILO
1:50
L. LINDEN

1959
HIEKKASILO
1:50
L. LINDEN

KORJAAMON LAAJENNUS 1978

uudisosa ensimmäinen kerros



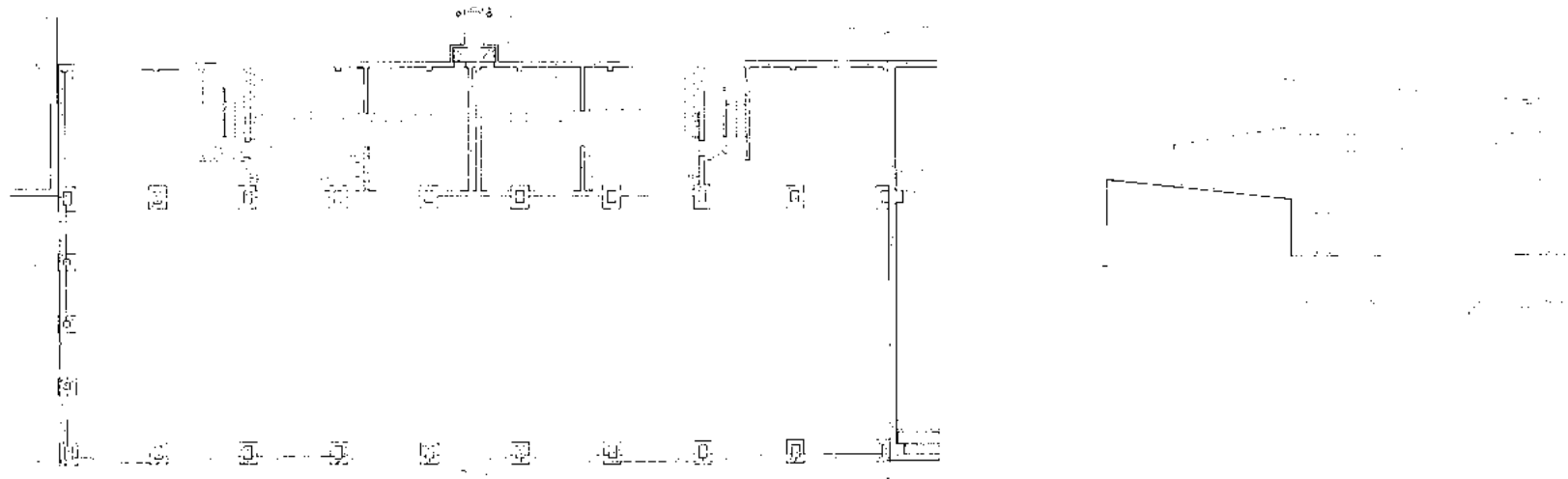
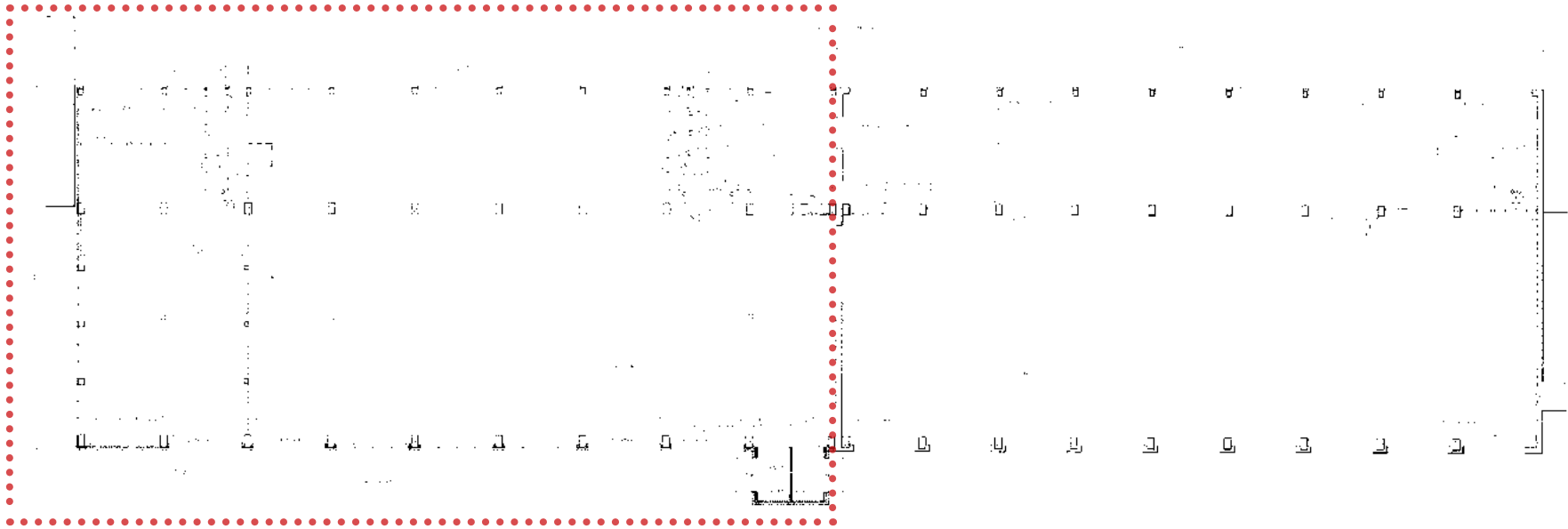
1978



1978

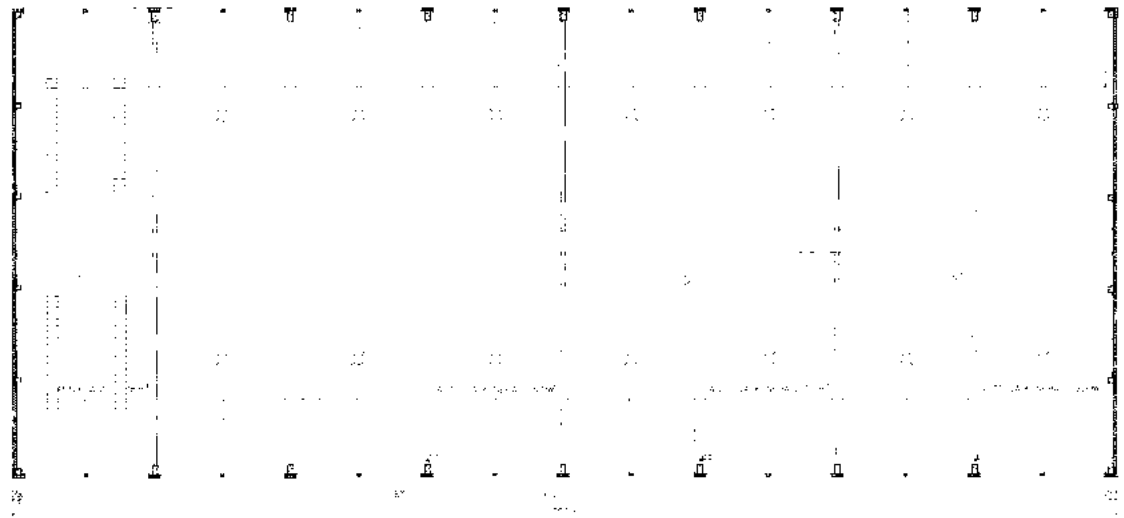
1978

uudisosa toinen kerros

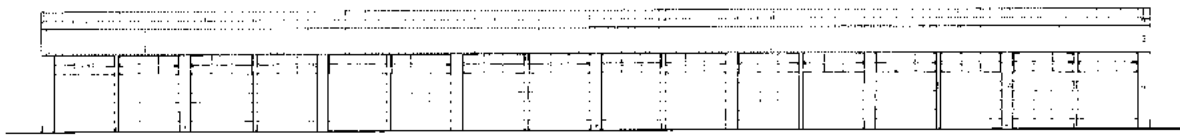


uudisosa kellarikerros: kaksi väestösuojaa

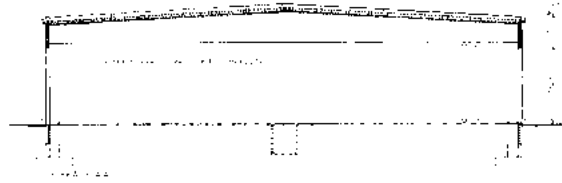
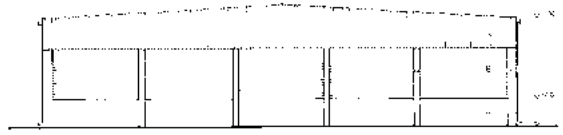
AUTO- JA KONEHALLI 1977

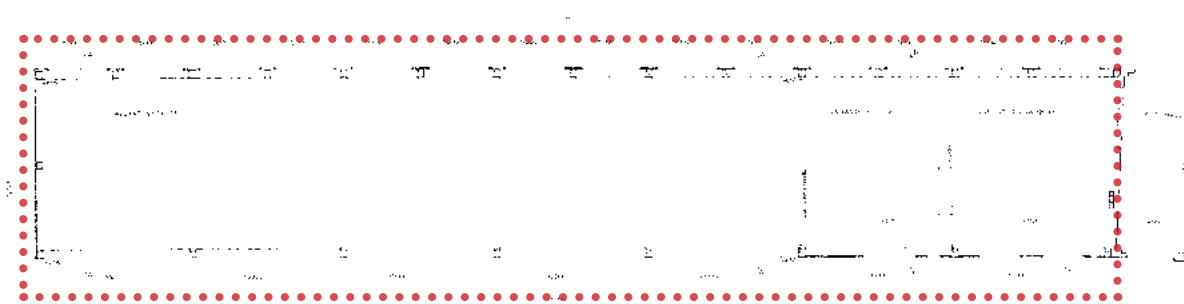
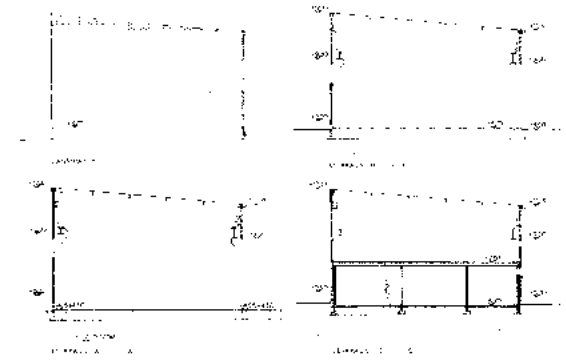
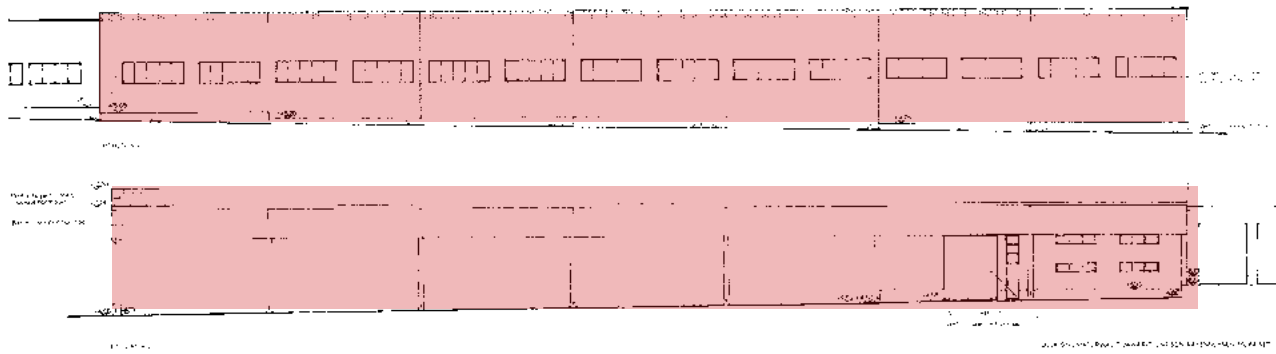


OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU	ARK OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU
---	--

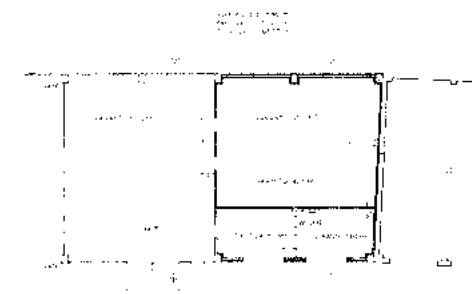


OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU
 OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU
 OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU
 OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU
 OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU
 OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU
 OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU
 OULU-KONEKORJAUKSEN SUUNNITTELU





uudisosa kylmä katos



uudisosa lämmin tila

5 Kaupunginvarikon toiminnasta

Oulun Kaupunki oli 1990-luvulle asti merkittävä rakentajaorganisaatio, joka urakoi ja valmisti rakennusosia omiin rakennuskohteisiinsa. Kaupunki omisti käytössä olleet ajoneuvot ja työkonet sekä myös huolsi niitä itse. Kaupunginvarikon toiminta-ajatus oli koota kaupungin infrastruktuuriin, logistiikkaan, kalustohuoltoon ja rakentamiseen liittyvät toiminnot yhteen. Synergiahyötyjen lisäksi henkilöstölle voitiin järjestää keskitetty huolto ruokaloineen ja sosiaaliloineen.

Oli varsin tavallista, että varikolla työskentelevä henkilö vaihtoi työuran aikana osastolta toiselle. Konepajatyöstä vaihdettiin mielellään kuljetustehtäviin. Monen kohdalla uran viimeiset työvuodet tehtiin varastossa.⁴⁶

Korjaamo: siltoja, ovia ja voimalaitoksen osia

Kaupunginvarikon korjaamo toimi vastaavalla periaatteella kuin kaupungin yksityiset konepajat sillä erotuksella, että suurin osa toimituksista meni kaupungin omaan käyttöön. Kaupunginvarikon tiloissa toimi 1990-luvulle saakka kaksi suunnittelijaa, jotka tuottivat valmistettavien osien piirustukset.

Korjaamolla valmistettiin rakennuksen metallisosa kuten ovia, aitoja ja kaiteita. Huolto- siivessä toiminut puusepänpaja valmisti puuosat. Suuria, mutta paikalleen asennettuna näkymättömiä töitä olivat luokkahitsarin pätevyuden vaatinut kaukolämpöputkien valmistaminen sekä voimalaitoksen välppien ja jätevedenpuhdistamon vispilöiden valmistus. Työtä oli erityisesti kesällä, kun kaupungin rakennustyömaat olivat täydessä käynnissä.⁴⁷

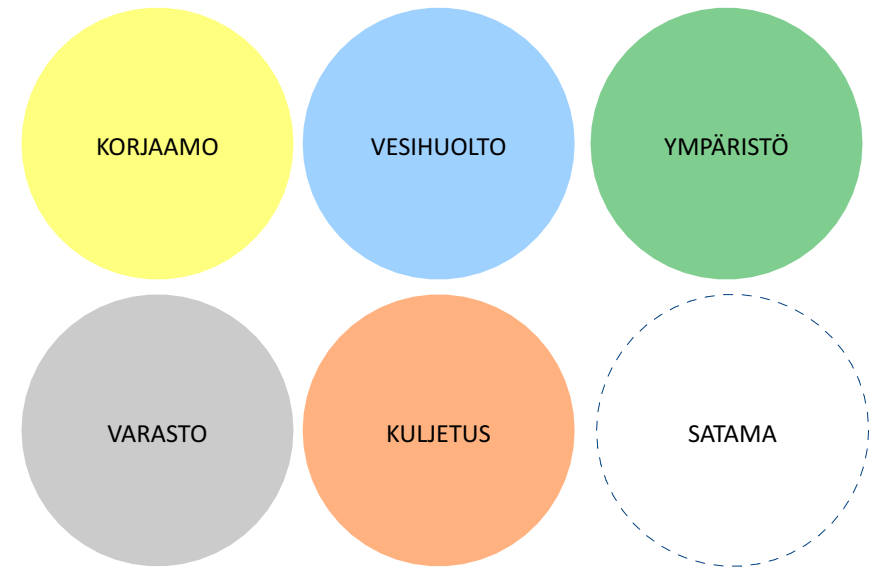
Kun korjaamon laajennus vuonna 1978 valmistui, se mahdollisti entistä suurempien rakenteiden valmistamisen. Mittavin Tuiran kaupunginvarikolla valmistettu kokonaisuus oli vuonna 1981 valmistunut Kiskopolun silta. Nokelan ja Limingantullin kaupunginosat yhdistävällä kevyenliikenteen sillalla oli mittaa 296 metriä ja kaupunginvarikon osastot vastasivat sen pystytyksestä yhteistyönä.⁴⁸

Toinen vastaavan mittaluokan työ oli vuonna 1987 Ainolanpuistoon tehty Plaatan saaren silta. Se valmistettiin varikon konepajassa ja siirrettiin kuljetusosaston toimesta

46 Planting Esa, haastattelu 8.6.2018

47 Kempainen Pentti, haastattelu 7.5.2008

48 Leskinen Kimmo, haastattelu 4.5.2018



52. Oulun kaupunginvarikon uudessa ruokalassa julkistettiin taiteilija Olli Pohjolan maalaus "Betoniin haudattu kulttuuri" 18.1.1985. KUVA: Museovirasto JOKA, Kaleva Mauno Pälli



53. Ratapihan ylittävä Kiskopolun silta valmistettiin Tuiran varikon konepajalla vuonna 1981. Varikon väki vastasi myös siltaelementtien asentamisesta. KUVA: Kaupunginvarikon arkisto

yhtenä kappaleena paikalleen asennettavaksi. Sillan kuljetus öisen kaupungin halki herätti huomiota. Erikoisia töitä olivat myös Tuomiokirkon kellon korjaus ja Puolivälikan-kaan vesitornin alumiinisen kuvun korjaaminen.⁴⁹

Kaupunginvarikko sai organisoitavakseen myös Rotuaarilla olleen betonisen Kekkosen pään kuljetuksen. Veistos hajosi matkalla ja sen kappaleet toimitettiin Oritkarin alueelle. Tapaus herätti aikanaan valtakunnallista huomiota.⁵⁰

Kuljetus: Hammaslääkäriin ja lumenauraukseen

Kaupungin ajoneuvokalusto oli varikon vilkkaimpina vuosina laaja. Siihen kuului busseja ja kuorma-autoja sekä muun muassa seitsemän tiehöylää ja viisi kaivinkonetta.

49 Kempainen Pentti op.cit.

50 Leskinen Kimmo, op.cit.



54. Plaatansaaren siltaa kuljetetaan kaupungin keskustan halki talviyönä 1987. KUVA: Kaupunginvarikon arkisto

Kuljettajia oli parhaimmillaan 60. Työkoneilla riitti työtä kaupungin omilla rakennustyömailta. Urakoita ei kilpailutettu, jos ne voitiin tehdä omalla kalustolla.⁵¹

Esimerkiksi Heikki Kankaan tehtäviin kuului lukukausien aikana koululaisten kuljettaminen hammaslääkäriin. Kesällä työ vaihtui turisteille järjestettävien kiertojen ajamiseen. Mukana oli kielitaitoinen opas.⁵² Kesän jälkeen koneenkuljettajien määrä kasvoi 20 henkilöllä, kun puisto-osaston henkilöstöä siirtyi talvikunnossapidon tehtäviin.

Kaupungin omistamien työkoneiden ja ajoneuvojen suuri määrä vaati paljon huoltoa. Varikon huoltosiivessä toimi 1990-luvun puoleen väliin saakka ajoneuvojen huoltointi kahdessa työvuorossa, iltahuollossa jopa kello 22 saakka.⁵³

51 Leskinen Kimmo, haastattelu 4.5.2018

52 Kangas Heikki, haastattelu 12.4.2018

53 Leskinen Kimmo op.cit.



55. 1990-luvulla työpaikan yhteisöllisyys oli itsestäänselvyys. Siihen kuului retkiä ja leikkimielisiä urheilukisoja. KUVA: Kaupunginvarikon arkisto



56. Varikon henkilöstön pitkäaikainen yhteinen harrastus oli lottoaminen. Kellarin seinällä on muistoja vuosien varrelta ja erityisesti siitä, kun päävoitto osui porukan kohdalle.

Synergiahyötyä syntyi ajoneuvojen ja avaruskaluston modifoinnissa. Palaute saatiin suoraan kuljettajilta ja parannuksia sekä korjauksia voitiin tehdä välittömästi. Kaupunginvarikon konepajassa tehtiin tällä tavoin käytännönläheistä tuotekehittelyä.⁵⁴

Yhteisöllisyys ja sen hiipuminen

Kaupunginvarikon henkilöstön piirissä vallitsi vahva yhteisöllisyys aina 2000-luvulle saakka. Siihen kuuluivat yhteiset ruskaretket, illanvietot ja urheilukisat. Myös ammattiyhdistystoiminta oli vilkasta. Varikolla toimi muun muassa henkilökunnan metsästys- ja kalastusseura sekä purjehdusporukka.⁵⁵

Yksi vuosittainen huipputapahtuma oli rakennusvirastojen välinen jalkapallo-ottelu Oulu vastaan Kemi. Se pelattiin vuorovuosina molemmissa kaupungeissa. Ruokatunnilla varikon väki pelasi lentopalloa siihen asti, kunnes ruokatauko lyhennettiin puoleen tuntiin.⁵⁶

Elämäntavat muuttuivat ja aktiivisin väki eläköityi. Perinteisetkään tapahtumat eivät enää vetäneet osallistujia, vaan vapaa-aika vietettiin mieluummin perheen parissa tai henkilökohtaisissa harrastuksissa. Vain joitakin yhteisiä harrasteporukoita jäi elämään.⁵⁷

Liikelaitokset ja ulkoistukset, uudet varikot

Tuiran kaupunginvarikon asema muuttui 2000-luvulla. Muutostekijöitä oivat organisaatiomuutokset ja liikelaitostaminen. Korjaamon tilauskantaa vähensivät ulkoistukset ja kilpailutukset. Myös valmistuotteet korvasivat ennen konepajassa tuotetut rakennusosat ja laitteet.

Nykyisin Teknisen liikelaitoksen TEKLIn yksiköitä on kolme. Infrapalveluihin kuuluvat maanrakennuspalvelut ja ympäristön ylläpitopalvelut. Kiinteistöpalveluihin kuuluvat virastomestari- ja turvallisuuspalvelut. Kolmas yksikkö on kuljetuksista vastaava Logistiikkapalvelut.⁵⁸

Vuonna 2017 Oulun Teknisen liikelaitoksen palveluksessa on 434 työntekijää. Henkilökunnan määrä on supistunut lähinnä eläköitymisen kautta viimeisen viiden vuoden aikana noin sadalla henkilöllä.⁵⁹

54 Karinkanta Seppo, haastattelu 4.5.2018

55 ibid

56 Planting Esa, Leskinen Klimmo op.cit.

57 ibid

58 Liikelaitos Tekli, vuosikertomus 2017

59 ibid

KAUPUNGINVARIKON TUOTTEITA JA TUOTEKEHITYSTÄ



57. Ladunmurskain. Kuvattu Virpiniemessä.



58. Taivattu aura.



59. Kahmari.



60. Roskalaatikko



61. Päiväkodin alumiiniovet.



62. Kaivannon tukikehä.

6 Nykytila

6.1 Kaavatilanne ja suojelu

Uuden Oulun yleiskaavassa Kaupunginvarikon kortteli kuuluu kaupunkikehittämisen Kaupunkikehä-vyöhykkeeseen (kake-3), jonka maankäyttö tiivistyy ja asukasluku kasvaa. Vyöhykkeen tavoitteisiin kuuluvat myös toimintojen monipuolistuminen, vanhojen alueiden täydentäminen ja uudistaminen sekä kaupunkikuvan ja ympäristön parantaminen.⁶⁰

Yleiskaavassa kohdealueen kaavamerkintä AK varaa alueen pääosin asuinkerrostaloille. Alueelle saa sijoittaa myös pientaloja sekä ympäristöhaittoja aiheuttamattomia palvelu- ja työpaikkatoimintoja.

Osana Oulujoen suistoa kohdealue on merkitty rakennusperinnön, kulttuuriympäristön ja kaupunkikuvan kannalta paikallisesti arvokkaaksi alueeksi. Sen rakennusperintöä vaalitaan pitämällä alue tarkoituksenmukaisessa käytössä. Alueella oleva rakennustaitteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennuskanta säilytetään. Alueelle rakennettaessa tai aluetta muilla tavoin muutettaessa huolehditaan sen erityisten arvojen säilymisestä.⁶¹

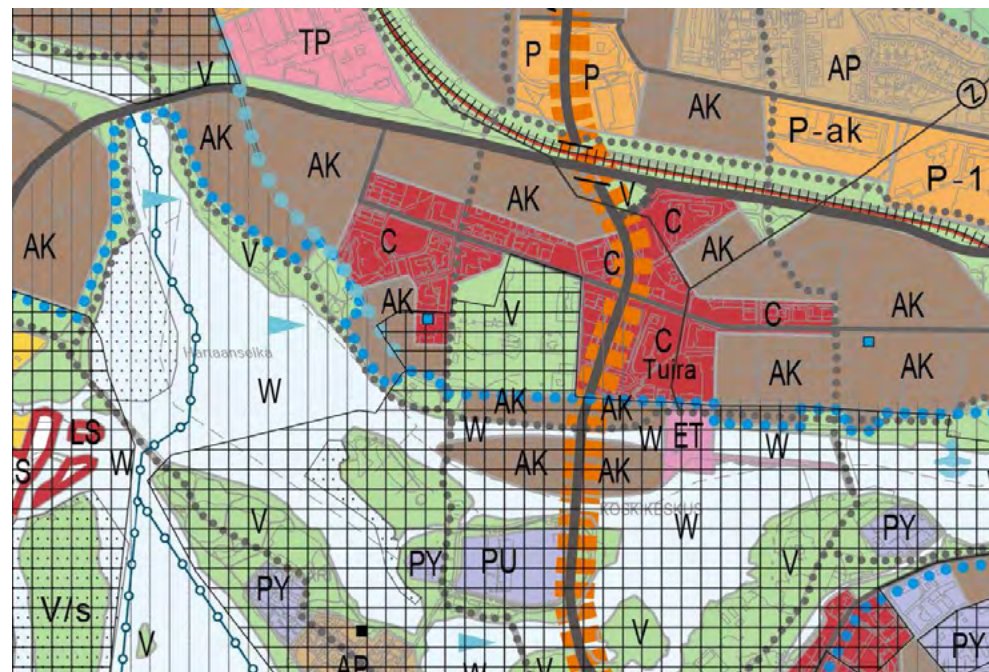
Voimassa oleva asemakaava on vahvistettu vuonna 1981. Sen mukaan Kaupunginvarikon kortteli 50 on teollisuus- ja varistorakennusten kortteli (T). Varikkoalueelle sallitaan kaksikerroksinen rakentaminen. Korttelin eteläosassa kaavan määrittää kahden vanhimman rakennuksen muodon ja kerroskorkeuden nykyiselleen. Rakennusten välinen alue on määrätty istutettavaksi alueen osaksi. Kaupunginvarikon korttelissa ei ole suojeltuja rakennuksia.

Vuoden 2015 päivitysinventoinnissa Kaupunginvarikko on arvoltaan paikallisesti arvokkaaksi ja Villa Lipporanta maakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi ympäristöksi.⁶² Lisäksi on huomattavaa, että kohdealue sijoittuu neljän valtakunnallisesti merkittävän

60 Uuden Oulun yleiskaava, selostus hyv 18.4.2016

61 Uuden Oulun yleiskaava hyv 18.4.2016

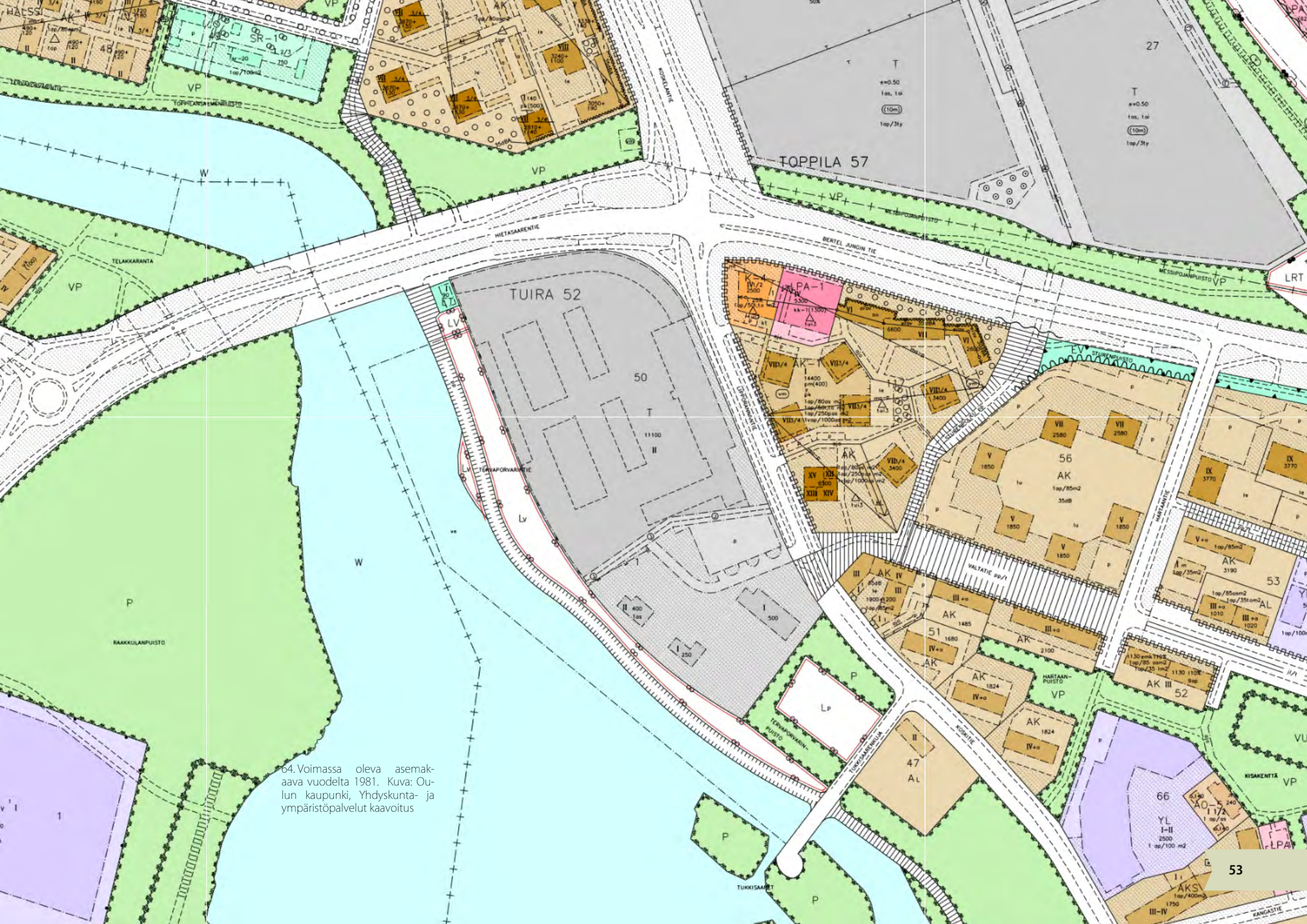
62 MRKY 2015



63. Yllä ote Uuden Oulun Yleiskaavasta. Kuva: Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut kaavoitus

rakennetun ympäristön (RKY) väliselle alueelle jääden kuitenkin näiden ulkopuolelle. Nämä alueet ovat Oulujoen suistoalueen historiallinen kokonaisuus, Hietasaaren huvila-alue, Toppilan satama- ja teollisuusalue sekä Oulujoen ja Sotkamon reitin voimalaitokset.⁶³

63 www.rky.fi



64. Voimassa oleva asemakaava vuodelta 1981. Kuva: Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut kaavoitus



65. Varikkoalue on luonteeltaan yksityinen. Alue on aidattu ja suljetaan porteilla iltaisin.



66. Varikon ja puistomaisen puutalojen alueen välissä on kaksi istutuksilla jäsenettyä pysäköintialuetta. Kestopäällyste jatkuu puutalojen piholle muodostaen jäsenymättömän liikennekentän muutoin puistomaisella alueella.

6.2 Kaupunginvarikon asema kaupunkirakenteessa

Kaupunginvarikolla on keskeinen kaupunkikuvallinen asema Tuiran, Toppilan ja Toppilansaaren välisessä tiemaisemassa. Se muodostaa Tuiran kaupunginosan rakennetun päätteen lännessä.

Varikkoalueen ympäristö on merkittävästi muuttunut varikon rakentamisen ajoista. Tuiran läntisin osa kytkeytyi tuolloin toiminnallisesti Toppilan satama- ja teollisuusalueeseen. 2000-luvun asuntorakentaminen Toppilassa sekä viimeistään viereisen Lipporannan korttelin rakentaminen asemoivat kaupunginvarikon kaupunkimaisen asumisen yhteyteen.

Kaupunginvarikkoa ympäröi eri kehitysvaiheessa olevat puistot. Rantavyöhykkeen kevyenliikenteen reittiä reunustava puiston puusto on täysikasvuista ja sen käyttö on vakiintunutta. Varikon kaakkoispuolella oleva Tukkiisaaren puisto liittyy saumattomasti varikon korttelin eteläosaan. Hietasaarentien pohjoispuolelle rakennettu puisto on

vastikään rakennettu ja se on vielä maisemaltaan avointa.

Kaupunginvarikon ympäristön liikennejärjestelyt ovat muuttuneet viimeksi 2010-luvulla. Toppilaan ja Hietasaaren johtaneet ratakiskot on purettu kuten myös Tuirasta Toppilaan radan yli johtanut silta. Ajoyhteys Koskitieltä on katkaistu ja varikolle saavutaan uutta Lipporannantietä pitkin. Aiemmin varikon autohallin seinän viertä kulkenut ajorata on siirtynyt etäämmäs rakennuksista. Kaupunginvarikon pohjoispuolelle on muodostunut alueen vilkasliikenteisin valoristeys ja avoin liikennemaisema.

Varikon alue on luonteeltaan yksityistä ja asiaton oleskelu on siellä kielletty. Punatiilliset rakennukset ja aita rajaavat alueen kaikkiin suuntiin. Korttelin eteläosa on luonteeltaan puolijulkista. Sen rakennuksilla on matalalla aidalla toisistaan erotetut yksityispihat.

Korttelin keskiosan laaja pysäköintialue on luonteeltaan julkinen. Se jakautuu varikon henkilökunnan vuokraamiin autopaikkoihin sekä yleiseen pysäköintialueeseen.



67. Näkymä Vaakunakylän venesatamasta Kaupunginvarikon suuntaan. Vasemmalla Toppilansaareen johtava silta.



68. Villa Lipporanan parvekkeelta avautuva näkymä on muuttunut teollisuusmaisemasta kaupunkimaiseksi.



69. Varikko on rannalta katsottuna korkeammalla. Puuaita ja kasvillisuus peittävät suurikokoisia halleja.



70. Näkymä Toppilan uuden kerrostalokorttelin pihalta kaupunginvarikon autohallin suuntaan.



71. Näkymä Hietasaarentien suunnasta kohti Kaupunginvarikon autohallia. Taustalla rakennetaan Lipporannan asuin kerrostaloja.



72. Varikon vanhemmassa korjaamohallissa on teräsbetonista valettu pilari-palkki-runko. Punatiilestä muurattujen julkisivujen keveys muodostuu siroista nauhaikkunoista. Detaljiikkaa edustavat myös kupariset ikkunapellit.

6.3 Ulkoarkkitehtuuri ja rakenteet

Kaupunginvarikon rakennusryhmä muodostaa funktionalistiselle aikakaudelle tyypillisen kokonaissuunnitelman. Sen keskeisiä ominaispiirteitä ovat liikenteelliset ratkaisut sekä rakennuksen jäsentäminen toimintojen perusteella.

Rakennus on toteutettu vaiheittain alkuperäistä 1950-luvun kokonaissuunnitelmaa noudattaen. Sen mukaisesti toiminnot on sijoitettu yhteisen ajopihan ympärille siten,

että rakennusten katujulkisivut noudattavat korttelin rajoja. Ajoneuvohalli on saanut kaarevan muotonsa korttelia rajanneen Koskitien jyrkästä linjauksesta kohti Toppilansaareen johtavaa siltaa.

Punatiiliarkkitehtuuri oli tyypillinen funktionalistisille teollisuusrakennuksille. Rappaa-mattomat julkisivut asemoivat varikon rakennukset julkisten rakennusten hierarkiassa kouluja ja virastoja alemmalle tasolle.



73. Vanhimman osan muurauksessa on käytetty ristilimitystä.

Perustukset ja kellarit

Lautamuottiin valetut sokkelit ovat näkyvillä rakennuksen katujulkisivuilla 300-400 mm. Kellarittomissa osissa alapohjana on maavarainen betonilaatta. Kellaritiloja on toimisto- ja huoltorakennuksen sekä korjaushallin laajennuksen alla.

Runkorakenteet

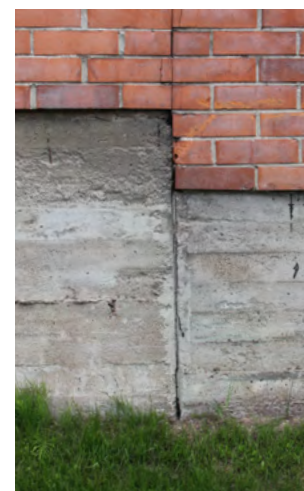
Yksikerroksisessa toimisto- ja huoltorakennuksessa on paikalla valettu pilari-laattarunko. Kaksikerroksisissa korjaamohalleissa on pilari-palkki-runko. Vanhemmassa 1958 hallissa pilarit on valettu työmaalla. Vuoden 1982 laajennuksessa on käytetty tehdasvalmisteisia betonielementtejä. Vastaavasti autohallin runkopilarit on valettu työmaalla ja sen jatkeelle tehdyn konekatoksen betonirunko on pystytetty elementeistä.

Julkisivut

Eri vaiheissa rakennettujen osien julkisivuissa on tavoiteltu yhtenäisyyttä tekemällä ne puhtaaksimuuratusta punatiilestä. Vanhimmassa osassa on käytetty ristilimitystä. Laajennusosissa se on vaihtunut puolen kiven limitykseen.



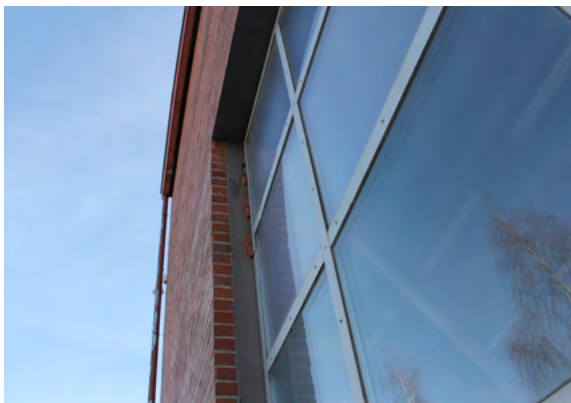
74. Laajennusosan julkisivuissa on 1970-luvulle tyypillinen tasalimitys.



75. Epäjatkavuuskohtia katujulkisivussa.

76. Kaupunginvarikon jäntevää massoittelua päälähestymisuuntaan. Punaisen auton takana näkyvä huoltohallin ja toimiston välinen sisääntulosola on muurattu umpeen 1980-luvulla. Samalla sen lennokas katos purettiin.





78. Metallirunkoinen korjaamon ovi.



84. Käynti kadulta uuden korjaushallin tiloihin.



82. Alkuperäinen pääsisäänkäynti.



83. Käynti kadulta uuden korjaushallin tiloihin.

Ulko-ovet

Lipporannantien puolella sijaitsevan entisen pääsisäänkäynnin ovet ovat metallirunkoisia ja lasiaukollisia. Sisäpihan teräslevypintaiset umpiovet ovat varikon omaa tuotantoa. Huoltohallien ovet ovat kookkaat saranoidut ovet, korjaamohallissa ovet ovat betonisella vastapainolla toimivat nosto-ovet. Autotallien ovet ovat kaksiosaisia aaltopellillä päällystettyjä saranaovia. Huoltohallissa ovet ovat vastaavalla tavalla saranoidut, mutta kookkaammat ja lasiaukolliset.



77. Vesihuollon hallin suuri pariovi.



79. Korjaamon pariovien rivistöä.



80. Autohallin pariovia.



81. Sisäänkäynti toimistoihin.



85. Alkuperäiset ikkunat korjaamon katujulkisivulla.



86. Vesihuollon päätyjulkisivun suuret ikkunat.



87. Autosuojan laajennuksen ikkunat vuodelta 1982.

Ikkunat

Varikon ikkunat ovat alkuperäisiä, mutta niissä on useita kerrostumia. Vanhimmissa osissa on kaksinkertaiset sisäänpäin avautuvat MS-puuikkunat. Katujulkisivuissa ikkunoista on muodostettu jaksottaisia nauhoja. Toimistosiiven päädyssä ja vastaavassa kohdassa kellarissa on lasitiili-ikkunat. Laajennusosissa on käytetty puurunkoisia kolminkertaisia MSK-ikkunoita.



88. Alkuperäisiä puuikkunoita ja niiden kupariset ikkunapellit.



90. Pellitys uusittu



89. Lasitiili-ikkunat toimistosiiven eteläpäädyssä.





91. Vesikatto vuoden 1985 myrskytuhojen aikaan. Huoltohallin katto ja sen rakenteet jouduttiin uusimaan kokonaisuudessaan.



92. Katujulkisivuilla vesikatto on räystäätön. Korjaamon matalampi lape laskee kadun suuntaan.

Vesikatto ja sadeveden poisto.

Rakennuksessa on loiva, sisäpihalle laskeva räystäätön pulpettikatto. Vesikattomateriaalina on punaiseksi maalattu konesaumattu pelti. Suurin osa sadeveden poistosta tapahtuu sisäpihan puolelle, jossa syöksyt laskevat veden loiskekuppien kautta ajopihan hulevesikaivoihin. Kaksikerroksisten rakennusten pienempi lape laskee sadeveden kadun puolelle. Huoltohallin vesikattorakenne uusittiin kokonaisuudessaan vuonna 1985 myrskytuhojen jälkeen.

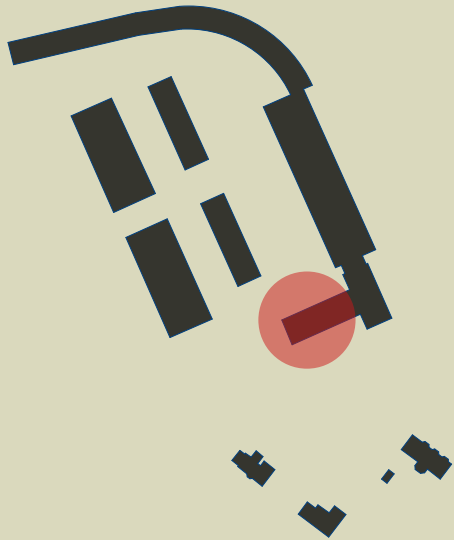


93. Pihan puolella syöksyt johtavat veden ajopihan kuivatusjärjestelmään.

6.4 Varikon korttelin tilat ja erillsrakennukset

Nro	Tila/Rakennus	Suunnittelija	Rakennettu	Nykyinen käyttö
1.	Talo Store	ei tiedossa	1800-l loppu	Varasto ja bänditila
2.	Villa Castrén	J.W. Lillqvist	1915	Villa Lipporanta
3.	Varikon ruokala	Arkton Oy	1982	Päiväkoti
4.	Huoltohalli ja verstaas	Martti Heikura	1958	Yks. autokorjaamo ja verstaas
5.	Varasto (1 krs ja kellari)	Martti Heikura	1958	Ei käytössä
6.	Toimistot	Martti Heikura	1958	Alkup. käytössä
7.	Sosiaalitalat (kellari)	Martti Heikura	1958	Sosiaalitala
8.	Korjaamo	Martti Heikura	1958	Alkup. käytössä
9.	Korjaamon laajennus	Esko Tuulos	1978	Alkup. käytössä
10.	Väestönsuoja (kellari)	Esko Tuulos	1978	Voimailusali
11.	Autotallit	Martti Heikura	1959	Alkup. käytössä
12.	Konekatos	Esko Tuulos	1984	Alkup. käytössä
13.	Varastot (kylmät)	Martti Heikura	1959	Alkup. käytössä
14.	Varastohalli	Talonsuunn.os.	1976	Alkup. Käytössä
15.	Ajoneuvohalli	Talonsuunn.os.	1977	Alkup. käytössä
16.	Pumppaamo	ei tiedossa	1964	ei tiedossa
17.	Hiekkasiilo	Kaarlo Lind	1963	Purettu





Huoltohalli

Rakennusvuosi: 1958

Suunnittelija: Martti Heikura

Kerros: ensimmäinen ja kellari

Muutoksia: 1981 ja 2002



94. Autokorjaamon toimisto. Tehosteseinät on maalatut tilan tuoreuttamiseksi.

Ominaispiirteet

Huoltosiiven päädyssä on tilat ajoneuvojen huoltoon, pesuun ja maalaukseen. Toimiston puoleisessa päässä on puusepän verstaas ja sen kellarissa lämpökeskus. Pilari-palkki-runko on mahdollistanut tilojen muuntelun. Taitto-ovien suurista ikkunoista tulee tilaan runsaasti luonnonvaloa työtiloihin.

Nykyinen käyttö

Tilat on vuokrattu kolmelle yksityiselle toimijalle. Autokorjaamo käyttää rakennuksen päässä olevaan huoltotilaa. Verstaassa toimii puusepän ja lavastajan työtilat sekä heidän varastonsa.

Säilyneisyys

Tiloja on yhdistetty väliseiniä purkamalla vuonna 1982. Vuonna 2002 siipeen tehtiin toimistoja, jolloin tiloja erotettiin uusilla väliseinillä. Ensimmäisessä kerroksessa on säilynyt vain vähän alkuperäisiä pintoja ja rakennusosia, mutta nykyinen käyttötarkoitus tukee tilojen säilymistä. Kellari on lähes alkuperäinen, lukuun ottamatta käytöstä poistettua lämpökeskusta ja vähäisiä väliseinämuutoksia.

96. Korjaamotila toimii alkuperäisessä muodossaan. Rasvamonttu on peitetty.





97. Huoltohallista kellariin johtavat alkuperäiset teräsportaat.



98. Kellarin rasvamonttu on säilynyt alkuperäisenä. Alapuolista huoltosiltää ei enää käytetä.



99. Puusepänerastas muutettiin välillä toimistoiksi, jolloin tiloihin lisättiin väliseiniä ja talotekniikkaa.



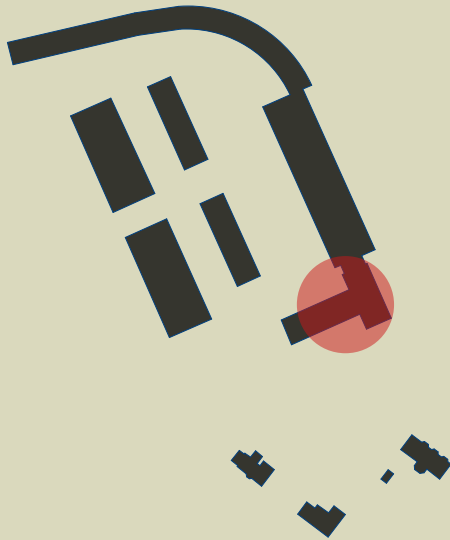
100. Alkuperäinen kynnyksen on säilynyt.



101. Puusepäntötila säilytystiloissa kellarissa.



102. Pylväs-palkki-runko on mahdollistanut tilamuutokset. Kahdesta suunnasta tuleva luonnonvalo toteutuu alkuperäisen suunnitelman mukaisesti.



Varasto ja työtila (entinen sisäänkäyntisola)

Rakennusvuosi: 1984

Suunnittelija: Esko Tuulos

Kerros: ensimmäinen

Muutoksia: rakennettiin varikon pääporttina toimineen katetun solan paikalle.



103. Tilaan on varastoitu kaupungin kiinteistöistä poistettuja tai kunnostusta odottavia oivia ja ikkunoita.

Ominaispiirteet

Varikon porttina toiminut rakennusten välinen sola on muutettu lämpimäksi työ- ja varastotilaksi vuonna 1984. Solan aukot on muurattu umpeen ja katoksen tilalle on tehty teräspilareiden ja liimapuupalkkien kannattama katto. Muutoksella saatiin lisätilaa keskusvarastolle sekä sisäyhteys toimistosiiven ja huoltohallin välille.

Nykyinen käyttö

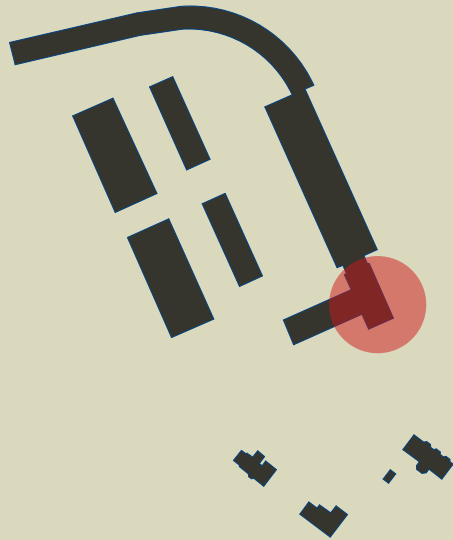
Tila toimii varastona, jossa voi tehdä myös puuosien ja kalusteiden kunnostus- ja maalaustöitä.

Säilyneisyys

Alkuperäiset ulkoseinät ja lastauslaituri ovat säilyneet. Sisäänkäyntiportin sulkeminen on muuttanut varikon alkuperäistä kokonaissuunnitelmaa.



104. Sisäänkäyntisolun katos purettiin. Taustalla näkyvät teräspilarit kannattavat liimapuupalkkien varaan rakennettua yläpohjaa.



Sosiaalitilat ja ent. ruokala

Rakennusvuosi: 1958

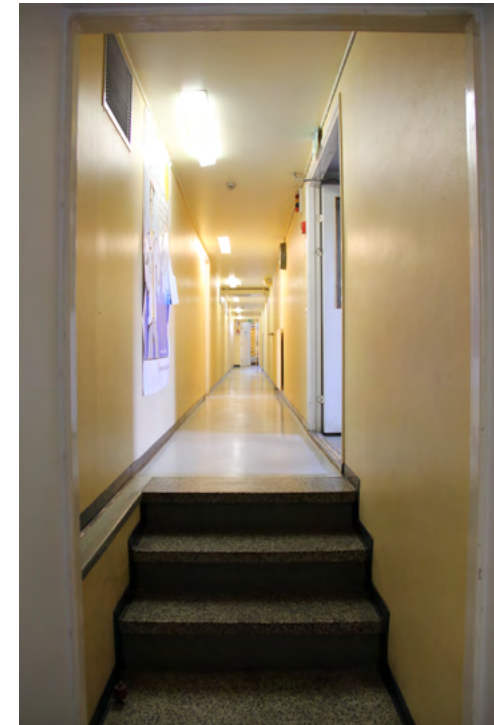
Suunnittelija: Martti Heikura

Kerros: kellari

Muutoksia: 1981



106. Keittiön paikalle rakennettiin lisää sosiaalitiloja.



105. Sosiaalitilat ovat käytävän vasemmalla puolella. Oikealta mennään varastoon.

Ominaispiirteet

Toimistosiiven alapuolisessa kellarissa sijaitsi alunperin varikon ruokala ja sosiaalitilat. Sosiaalitilat olivat omana aikanaan edistyselliset ja viihtyisät. Suuret yläikkunat antavat kellaritilaan runsaasti luonnonvaloa ja peseytymistiloja on runsaasti. Kun erillinen ruokalarakennus valmistui vuonna 1982, sosiaalitiloja laajennettiin keittiön ja virkailijoiden ruokahuoneen paikalle. Ruokasali korvattiin taukahuoneella.

Nykyinen käyttö

Sosiaalitilat ovat pääosin käyttämättömät. Taukotila on kuljetusosaston käytössä.

Säilyneisyys

Alkuperäisissä sosiaalitiloissa on tehty tilamuutoksia, mutta niiden 1960-luvulle tyypillinen henki ja materiaalit ovat pääosin säilyneet. Ruokalan keittiö on purettu. Ruokala ja virkailijoiden ruokahuone on muutettu sosiaalitiloiksi.



108. Ruokalan paikalla on nykyisin kuljetusosaston taukokuone. Sosiaalituloja laajennettiin entiseen keittiöön.

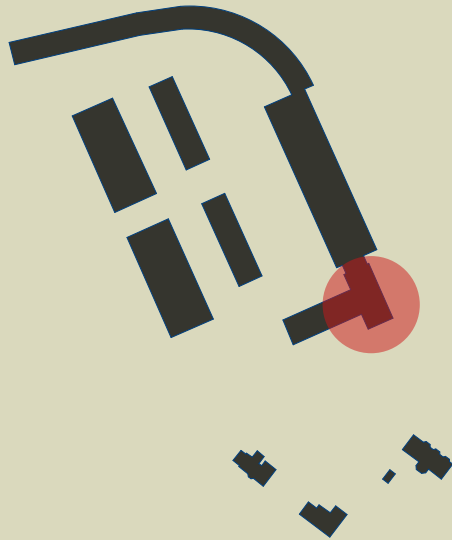


109. Värikkäät pukukaapit ja vesikaluseet ovat 1980-luvulta. Muutoin tunnelma on 1960-lukuinen.





110. Varkikon virkailijoilla oli oma ruokailuhuone. Oikealla näkyvät portaat johtavat suoraan toimistosiipeen. Nykyisin tila toimii pukuhuoneena.



Toimistot

Rakennusvuosi: 1958

Suunnittelija: Martti Heikura

Kerros: ensimmäinen

Muutoksia: 1982



111. Lasitiiliseinä toimiston käytävän päätteellä.



112. Liikennevalo kertoi, missä huoneessa lankapuhelin soi.

Ominaispiirteet

Toimistosiipi oli valmistuessaan nykyaikainen ja viihtyisä. Sen sijainti ja luonne kertovat hierarkkisen työ-kulttuurin muuttumisesta 1960-luvulla. Insinöörit ja johto erottuivat omalle osastolleen, mutta lähes samaan tasoon varikon työntekijöiden kanssa.

Nykyinen käyttö

Toimistot ja kokousteraumat ovat logistiikkapalveluiden käytössä.

Säilyneisyys

Toimistotiloja on muunneltu väliseiniä lisäämällä ja poistamalla, mutta tilojen alkuperäinen luonne on säilynyt. Materiaalit, rakennusosat ja tilojen yleisilme ovat pääosin alkuperäisiä. Kalusteet ovat 1990- ja 2000-luvulta. Myöhemmin lisätty valaistus- ja ilmastointitekniikka on näkyvästi esillä.



114. Pihan puolen sisääntuloaula oli henkilökunnan käytössä. Pieni tasoero erotti insinöörit varikon työntekijöiden arjesta.



116. Aikaisemmin pienistä erillisistä toimistuhuoneista on muodostettu 1990-luvulla kokoustila. Yksi väliseinä jätettiin, muut purettiin. Taustalla näkyvän keittiön paikalla toimi ennen varikon puhelinkeskus.



118. Pääsisäänkäynti on säilynyt, mutta sitä käytetään enää harvoin.



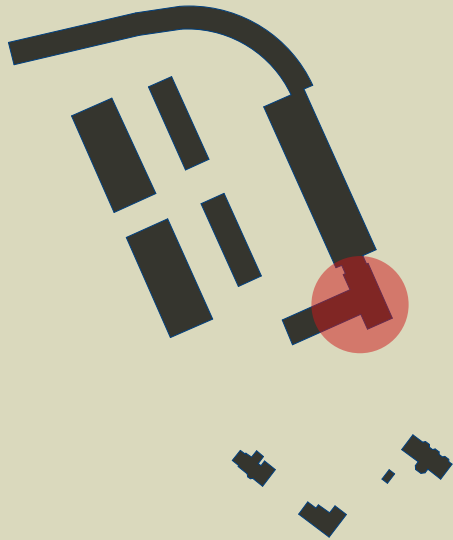
119. Toimistosivun keskusaulan päätteellä on lasiseinä. Vasemmalla ovat toimistot ja oikealla arkistohuoneet.



117. Toimistojen järjestystä on muutettu väliseinämuuoksilla. Niiden valoisa yleisilme on kuitenkin säilynyt.



120. Ikkuna ja sementtimosaikkinen ikkunapenkki ovat alkuperäisiä.



Keskusvarasto

Rakennusvuosi: 1958

Suunnittelija: Martti Heikura

Kerros: ensimmäinen ja kellari

Muutoksia: ei



121. Varastoon jäänyttä historiaa.



122. Vanha sähköpääkeskus.



123. Juokseva numerointi seinissä ja lattiassa viittaa varastopaikkoihin.



124. Kellarissa säilytettiin myös arkkitehtiosaston pienoismalleja.

Ominaispiirteet

Keskusvaraston tilat sijoittuvat kahteen tasoon. Ensimmäisen kerroksen varasto on toimistosiivessä. Kellarin varasto jatkuu huoltohallin alle ja yhtyy siellä polttoainevarastoon. Pilarirunko on mahdollistanut tehokkaan ja muuntautuvan tilankäytön.

Nykyinen käyttö

Varasto ei ole aktiivisessa käytössä.

Säilyneisyys

Varastot ovat lähes alkuperäisessä tilassa. Tilamuutokset ovat vähäisiä. Maalipintoja on uusittu ensimmäisessä kerroksessa.







129. Varastopaikkojen numerointia lattiasa.



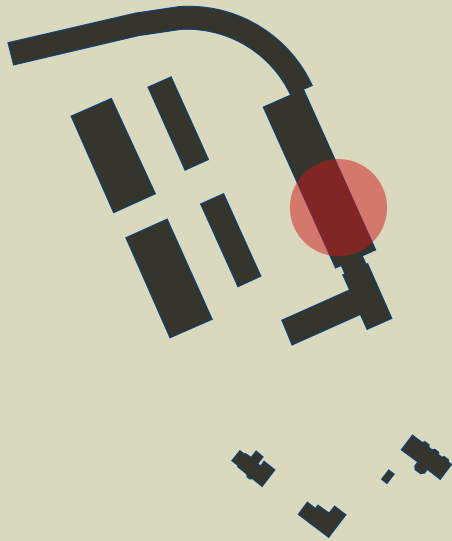
130. Kerrosten väliseen tavaroiden siirtoon käytettiin sähkövinssiä.



131. Kellarin varastosta johtaa yhteys alemmalla tasolla olevaan polttoainevarastoon.



132. Alkuperäinen käsikäyttöinen vinssi.



Korjaamo

Rakennusvuosi: 1958

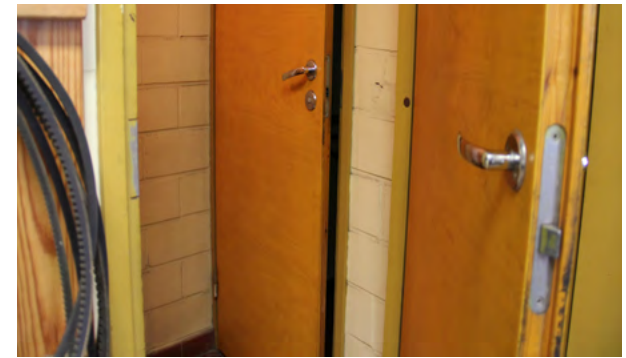
Suunnittelija: Martti Heikura

Kerros: ensimmäinen ja toinen

Muutoksia: ei



134. Korjaamon parven käytävänäkymä.



133. Tiloissa on petsatut vaneeripintaiset väliovet.



135. Rautalankalasi on kiinnitetty metallirunkoon siroin tammillistoin.

Ominaispiirteet

Korjaamohalli on suuri pilaripalkkirunkoinen tehdassali, jonka toimisto- ja työtilat on sijoitettu toisen kerroksen parvelle. Parven alapuolella on koneistamo. Suuret ikkunat antavat luonnonvaloa kahdesta suunnasta. Korkeat ovet avautuvat sisäpihalle. Parvella on huolellisesti toteutettuja yksityiskohtia, joista suunnittelijoiden työtilaksi rakennettu 'akvaario' on teollisuusarkkitehtuurin taidonnäyte.

Nykyinen käyttö

Kaupungin ajoneuvojen ja laitteiden korjaus.

Säilyneisyys

Korjaamo sekä suurin osa sen yksityiskohdista ja materiaalista on säilynyt alkuperäisenä. Toimistoissa on tehty pieniä tilamuutoksia. Myös korjaamon alkuperäisiä kalusteita ja koneita on säilynyt. Suurimmat muutokset on tehty ilmanvaihtotekniikassa.





138. Vanha korjaamohalli toimistojen suunnasta.



139. Näkymä työnjohtajien toimistolta korjaamosaliin.



140. Porrataan yksityiskohtia.



141. Kattoruoteiden väleissä on Toja-levyt.



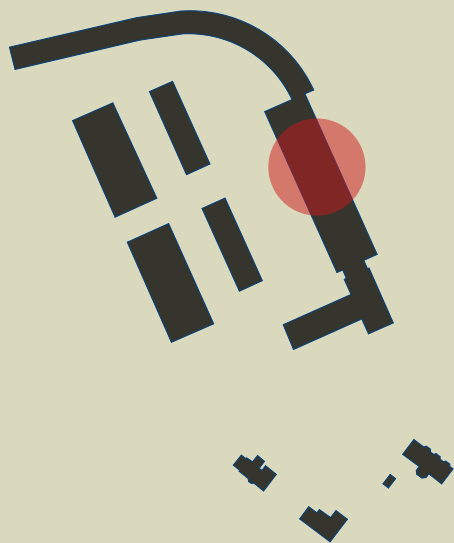
142. Lyötyn korjaamon ajalta säilynyt kaluste.



143. Piirustuskonttorin arkistossa on säilynyt satoja suunnitelmia ja luonnoksia.



144. Korjaamon vanhinta konekanta.



Korjaamon laajennus

Rakennusvuosi: 1978

Suunnittelija: Esko Tuulos

Kerros: ensimmäinen ja toinen

Muutoksia: ei



145. Maalausnurkkaus on erotettu hitsausverholla.



146. Uudempi korjaamohalli. Taustalla toimistoparvi.

Ominaispiirteet

Uudempi korjaamohalli on viereisen hallin muotoinen tehdassali, jonka työ- ja sosiaalilat on sijoitettu toisen kerroksen parvelle. Hallin runkorakenteet on tehty tehdasvalmisteisista betonielementeistä. Välipohjissa on käytetty ontelolaattoja ja TT-laattoja. Yksityiskohdiltaan laajennus on vanhempaa hallia suoraviivaisempi. Hallien välissä on suuri vastapainollinen nosto-ovi. Hallin pohjoispäädyssä on Vesihuollon entiset toimitilat.

Nykyinen käyttö

Hitsaamo ja konepajatyöt

Säilyneisyys

Korjaamon laajennus on säilynyt pääosin alkuperäisessä 1978 muodossaan.



148. Laajennusosan parvi on toteutettu samalla periaatteella kuin vanhemmassa osassa, mutta detajit ovat pelkistyneet. Runko on rakennettu tehdasvalmisteisista elementeistä.



149. Uudemman korjaamohallin järeitä betonisia runkorakenteita.

151. Laajennusosan ikkunat ovat kolmilasisia MSK-ikkunoita.



150. Korjaamon käytössä on päästä päähän kulkeva siltanosturi.

152. Korjaamohalli pohjoispäästä nähtynä.





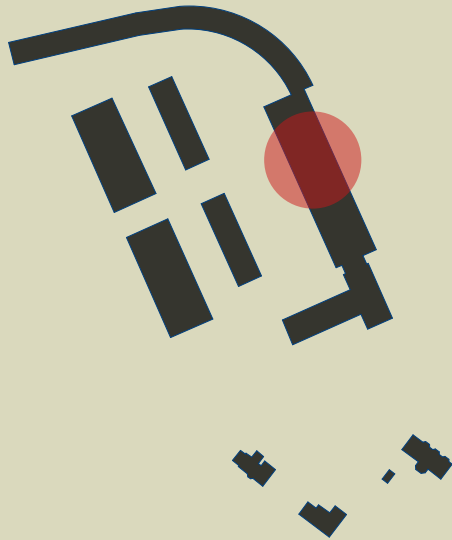
153. Parven alle sijoittuvaa työtilaa.



155. Korjaamon henkilöstöllä on erilliset sosiaalitilat toisessa kerroksessa.



154. Laajennusosan parven ikkunadetaljit on tehty teräksestä ja ovat vanhempaan osaan verrattua yksinkertaisempia.



Väestönsuojat

Rakennusvuosi: 1978

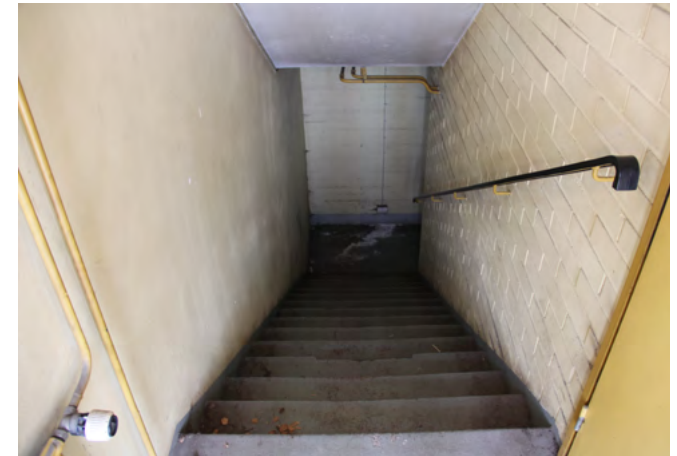
Suunnittelija: Esko Tuulos

Kerros: kellarikerros

Muutoksia: ei



156. Väestönsuojaan ja entisiin Vesihuollon tiloihin on käynti kadun puolelta.



157. Porras väestönsuojaan.

Ominaispiirteet

Väestönsuojat on rakennettu uudemman korjaushallin pohjoispäädyn alapuoliseen kellariin. Väestönsuojia on kaksi ja ne ovat toistensa peilikuvia. Molemmilla suojilla on omat portaat ja sisäänkäyntinsä.

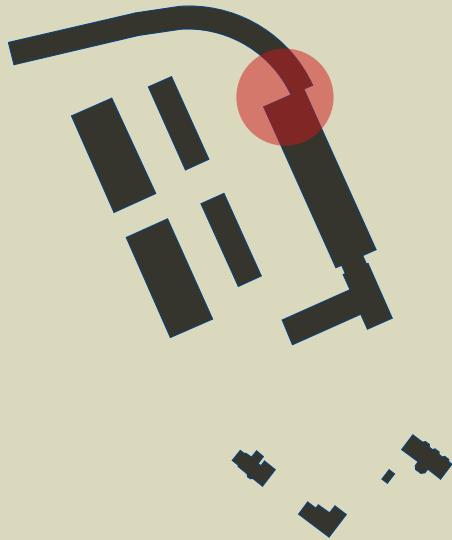
Nykyinen käyttö

Henkilökunnan kuntosali.

Säilyneisyys

Väestönsuojat ovat alkuperäisessä vuoden 1978 muodossaan.





Vesihuollon tilat

Rakennusvuosi: 1978

Suunnittelija: Esko Tuulos

Kerros: toinen kerros toimistot, ensimmäinen kerros huoltohalli

Muutoksia: ei



160. Vesihuollon toimistoihin johtava rappukäytävä.



161. Vesihuollon entinen toimistohuone.

Ominaispiirteet

Vesihuollolle rakennettiin erilliset toimistotilat korjaamorakennuksen pohjoispäättyyn. Ensimmäisessä kerroksessa toimi huoltohalli ja sen yläpuolella toimistot. Toimistohuoneet ovat tyypillisiä 1970-luvun lopun hallintotiloja. Vesihuollon tiloissa rakennusosat ja väriytyy noudattaa uudemman korjaushallin muuta arkkitehtuuria.

Nykyinen käyttö

Toimistot eivät ole käytössä. Huoltohalli on vuokrattu yksityiselle yritykselle.

Säilyneisyys

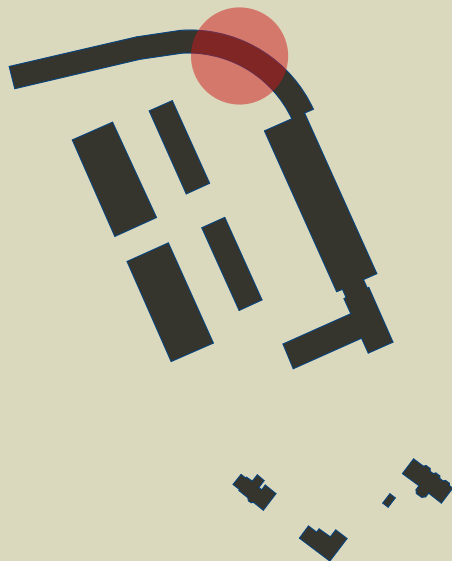
Tilat ovat alkuperäisessä vuoden 1978 asussa. Tilamuutoksia ei ole tehty.



163. Vesihuollon huoltohalli. Hallissa on suuret päätyikkunat.



164. Vesihuollon toimisto on puoli kerrosta korjaamon parven tasoa korkeammalla.



Autohalli

Rakennusvuosi: 1959

Suunnittelija: Martti Heikura

Kerros: ensimmäinen

Muutoksia: 1993



165. Autohallin kaareva muoto noudattaa korttelin muotoa. Kovera muoto tehostaa ajopihan käyttöä.

Ominaispiirteet

Autohallin kaareva muoto syntyi korttelia pohjoisessa rajanneen Koskitien linjauksen mukaan. Sisäpihalle avautuu 27 metallista pariovea. Hallin pilari-palkki-runko on paikalla valettu. Katujulkisivulla on yhtenäinen nauhaikkuna. Hallissa on keskuslämmitys.

Nykyinen käyttö

Autohalli.

Säilyneisyys

Tilat ja rakenneosat ovat alkuperäisiä. Lisäyksiä ja muutoksia ovat eteläpäätyyn tehty kompressorihuone ja pakokaasun poistojärjestelmä.





167. Autohallissa on koneellinen pakokaasun poisto.

168. Hallin ovet sisäpuolelta.



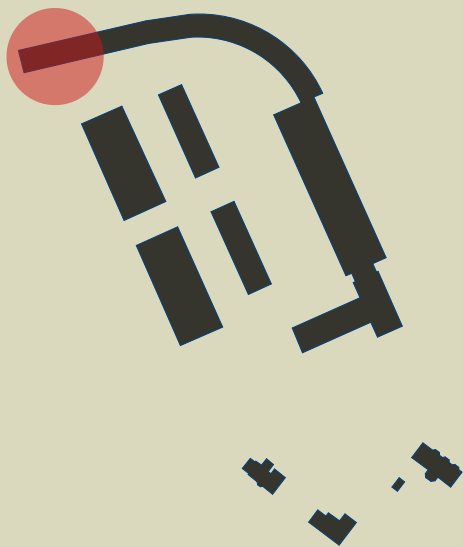
169. Autohalliin poimulevystä tehdyt teräsrunkoiset pariovet.

170. Paikalla valettua teräsbetonirunkoa.





171. Autohalli pohjosipäästä nähtynä.



Konekatos

Rakennusvuosi: 1984

Suunnittelija: Esko Tuulos

Kerros: ensimmäinen

Muutoksia: 1986



172. Lämpimät toimistotilat on rakennettu konekatoksen sisään. Toimiston yläpuolella on varastoparvi.



173. Konekatos tehtiin suurille koneille ja painaville laitteille. Katosta käytetään myös lyhytaikaisessa varastoinnissa.

Ominaispiirteet

Konekatos on varikkoalueen nuorin rakennus. Se rakennettiin suurten koneiden ja toimilaitteiden varastointia varten. Katoksen päätyyn on rakennettu lämmintä toimistotilaa vuonna 1986. Katujulkisivussa konekatos jatkaa muodoltaan ja mittakaavaltaan autohallia.

Nykyinen käyttö

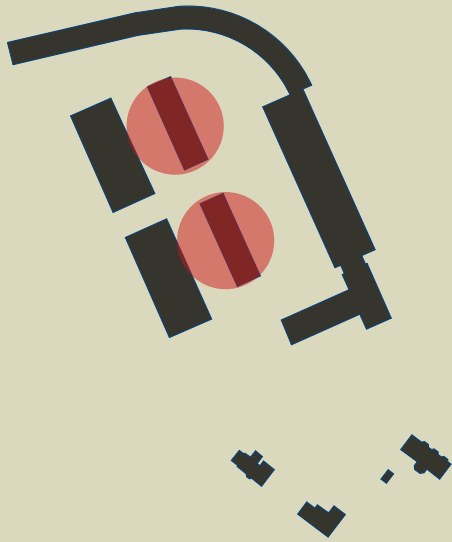
Konekatos. Puutarhaosaston toimisto.

Säilyneisyys

Konekatoksen rakenteet ovat alkuperäiset. Lämmin toimistotila lisättiin vuonna 1986.

174. Konekatoksessa on viiden tonnin siltanosturi.





Kylmät varastot

Rakennusvuosi: 1959

Suunnittelija: Martti Heikura

Kerros: ensimmäinen kerros

Muutoksia: ei



175. Tähän oli määrä tulla pistorata Toppilan satamasta. Oikeanpuoleiset varastorakennukset mitoitettiin rautatiekuljetusten mukaisesti.

Ominaispiirteet

Kaksi kylmää varastohallia sijoittuivat alkuperäisessä suunnitelmassa pistoradan varteen. Sen lattiakorkeus tehtiin junavaunun tasolle ja varastoihin tehtiin pitkältä sivulta avautuvat liukuovet. Varstojen runkopilarit on valettu betonista. Katkaistun harjakaton rakenteet on tehty puusta. Varstojen päädyt on muurattu punatiilestä.

Nykyinen käyttö

Varastokäyttö

Säilyneisyys

Molemmat varastot ovat säilyneet alkuperäisessä muodossaan.



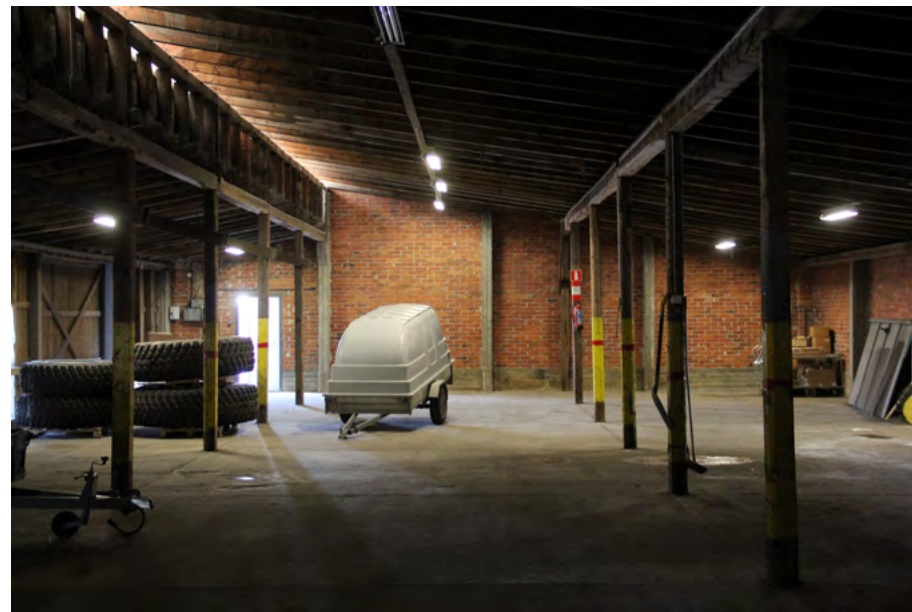
176. Suunnitellun radan puolelle tehtiin lastauslaiturit ja sivuille avautuvat liukuovet.



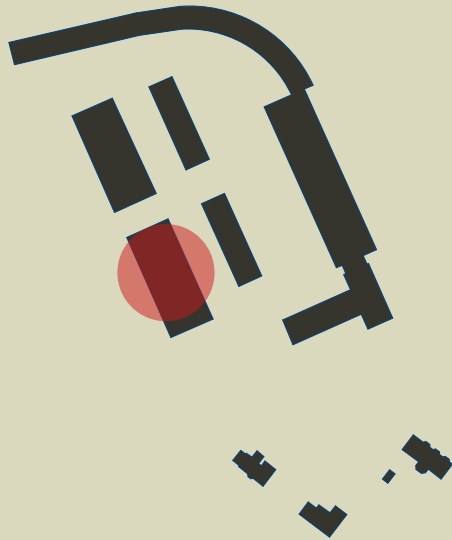
177. Kylmän varaston pääty.



178. Betonipilarit kannattelevat puista vesikattorakennetta.



179. Varaston sisätilaa.



Varasto nro 3

Rakennusvuosi: 1976

Suunnittelija: Talonsuunnitteluosasto

Kerros: ensimmäinen kerros

Muutoksia: 1983



180. Varastohallin järeitä liimapuurakenteita.

Ominaispiirteet

Kaksi uutta hallia täydensivät Martti Heikuran kokonaissuunnitelman vuonna 1976-77. Ne sijoitettiin suunnitelman mukaisille paikoille mutta toteutettiin 1970-luvulle tyypillisellä teollisuusarkkitehtuurilla. Myös rakennusten mittakaava poikkesi varikon mittakaavasta. Varastossa numero 3 on liimapurunko ja sen julkisivut on vuorattu aaltopeltilevyillä. Suuret nosto-ovet avautuvat sisäpihalle.

Nykyinen käyttö

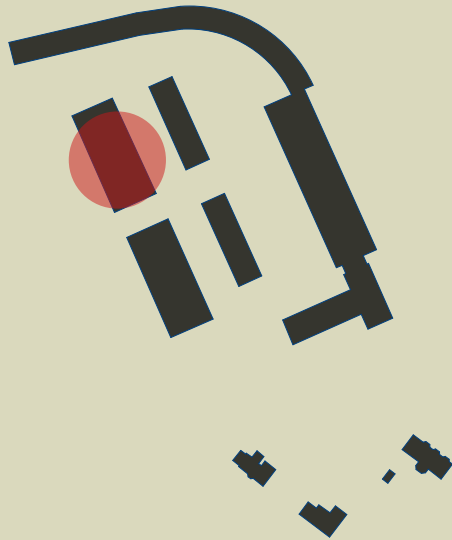
Varastokäyttö. Lämpimässä tilassa verstastoimintaa.

Säilyneisyys

Rakennus on säilynyt alkuperäisessä muodossa.



181. Uusien varastohallien arkkitehtuuri materiaalit ja mittakaava poikkesivat varikon yhtenäisestä linjasta. Ne ovat tyypillisiä 1970-luvun teollisuushalleja ja omassa sarjassaan korkeatasoisia.



Autohalli

Rakennusvuosi: 1977

Suunnittelija: Talorakennusosasto

Kerros: ensimmäinen kerros

Muutoksia: ei



182. Varastohallin liimapuurakenteita.

Ominaispiirteet

Autohalli rakennettiin vuosi viereisen varaston valmistuttua 1977. Se on läpiajettava ja sen järeet liimapuupalkit on kannatettu ulkoseinälinjaan sijoitetuilla betonipilareilla. Ulkoarkkitehtuuri poikkeaa viereisestä varastosta siten, että autohallissa ei ole yläikkunoita ja rakennus on matalampi.

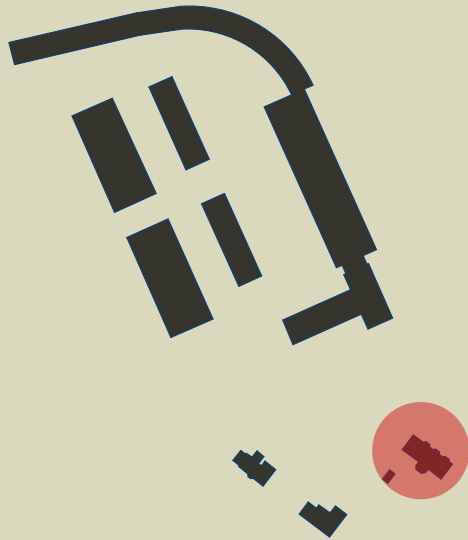
Nykyinen käyttö

Ajoneuvojen säilytys. Kuumavesipainepesurilla varustettu pesupaikka.

Säilyneisyys

Rakennus on säilynyt alkuperäisessä muodossa lukuun ottamatta eteläpäätyn väliseinällä erotettua pesupaikkaa.





Ruokala (päiväkoti)

Rakennusvuosi: 1981

Suunnittelija: Arkton Oy

Yksikerroksinen

Muutoksia: 1996



183. Pohjoispääty, jossa pääsisäänkäynti



184. Julkisivu kadulle



185. Päiväkodin nykyistä sisustusta. Tila on korkea ja kattotuolit ovat näkyvissä.

Ominaispiirteet

Kaupunginvarikon ruokala rakennettiin vuonna 1981 ahtaaksi käyneen kellariruokalan tilalle. Rakennus on paviljonkimainen puurakennus, jonka ruokasalissa ja aulassa on korkeat nauhaikkunat. 1980-luvun tyyliä ovat viittaukset Toppilansalmen villoihin, erkkerimäiset ulokkeet sekä puun käyttö sisustuksessa. Sisätila on korkea ja kattotuolit on jätetty näkyviin. Rakennus liittyy puustomaiseen ympäristöön kuisteilla ja katoksilla. Rakennus muutettiin päiväkodiksi vuonna 1996.

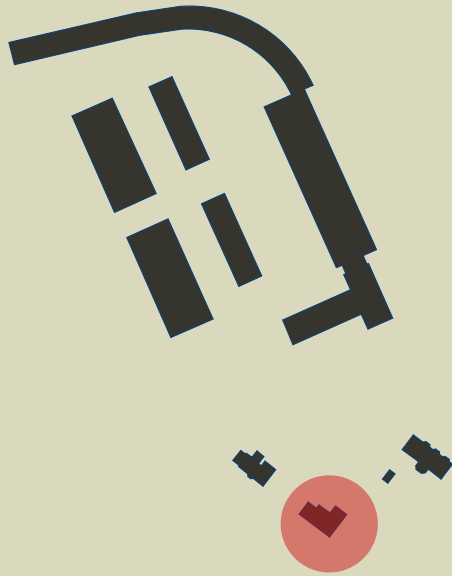
Nykyinen käyttö

Steiner-päiväkoti.

Säilyneisyys

Rakennus on säilynyt ulkoisesti alkuperäisenä. Kalustus ja lattiamateriaali on sovitettu päiväkodin tarpeisiin.





Talo Store

Rakennusvuosi: 1800-l loppu

Suunnittelija: ei tiedossa

Yksikerroksinen

Muutoksia: 1940-l, 1965 ja 1976



187. Julkisivu sisäpihalle



188. Lohkareista tehtyä perustusta on jatkettu muuraamalla.

Ominaispiirteet

Alunperin todennäköisesti uusklassistinen villa on myöhemmissä muutoksissa omaksunut piirteitä viereisestä Villa Castrénista sekä myöhemmin funktionalismista. Rakennuksen hahmo on ristiriitainen. Funktionaalisesti sijoitetuissa aukoissa on klassisismiin viittaavat ikkunat. Sisätilat ovat hengeltään 1960-lukuisia sekä tilajaon että materiaalien osalta.

Nykyinen käyttö

Bändien harjoitustila, nukketatterin varasto.

Säilyneisyys

Rakennuksen alkuperäinen hahmo ja tyylipiirteet ovat merkittävästi muuttuneet. Kerrostumat sekoittuvat keskenään. Tilajako ja sisätilojen pintamateriaalit eivät viittaa missään näkyvässä osassa rakennuksen 1800-luvun alkuperään. Tässä yhteydessä ei tutkittu, onko levyntoimien alla säilynyt vanhoja materiaaleja. Selkein julkisivu on Oulujoen suuntaan. Piharakennukset on purettu.



189. Alkuperäisiä ovia ei ole säilynyt, tämä on poikkeus.



190. Sisätilat on riisuttu ja rakenteet on peitetty rakennuslevyllä ja muovimatoilla.



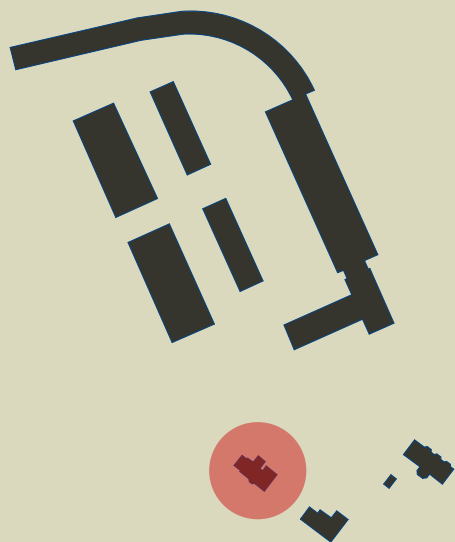
191. Ullakon portaat.



192. Julkisivu Oulujoelle. Ikkunajakoa on muutettu.

193. Funktionalistinen ikkunajako on toteutettu klassisistisilla ikkunoilla.





Villa Castrén (Villa Salmenranta, Villa Päivärinta tai Villa Lipporanta)

Rakennusvuosi: 1915 (tod.näk)

Suunnittelija: J.W.Lillqvist

Kaksikerroksinen

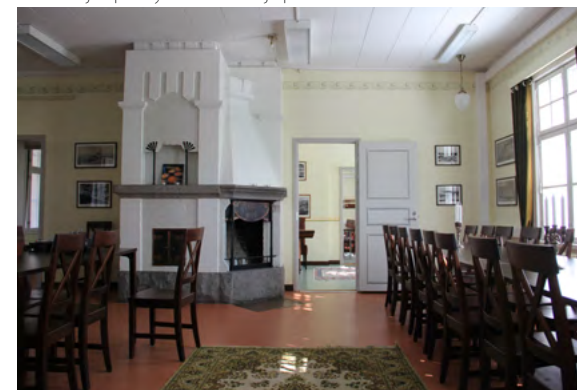
Muutoksia: 1930-l, 1940-l, 1965, 1976 ja 2002



195. Sisätiloissa on säilynyt useita erilaisia jugend-kauden uuneja.



196. Pohjoispäädyssä on kuisti ja parveke.



194. Villa Lipporannan suuri kokoussali.

Ominaispiirteet

Rakennus edustaa myöhäistä jugendia, joka jatkui rakennusmestareiden suunnittelemana 1920-luvulle asti. Tyylin tunnuspiirteet kuten epäsymmetrisyys, ruutuikkunat ja jyrkkälappeiset katot esiintyvät selkeinä. Alakerran sisätilat ovat juhlavat ja niitä on tehostettu 2010-luvulla tehdyillä koristemaalauksilla. Eri tyyppiset jugend-kauden pystyuunit ovat sisustuksen erikoisuus.

Nykyinen käyttö

Villa Lippola, vuokrattava koulutus-, kokous- ja juhlatila.

Säilyneisyys

Rakennuksen arkkitehtuurin ominaispiirteet ovat säilyneet. Sisätiloissa näkyy lukuisat korjaukset ja toisistaan poikkeavien käyttötarkoitusten muutokset. Huomattava määrä alkuperäisiä uuneja, ovia ja heloja on kuitenkin säilynyt. Pi-harakennukset on purettu.

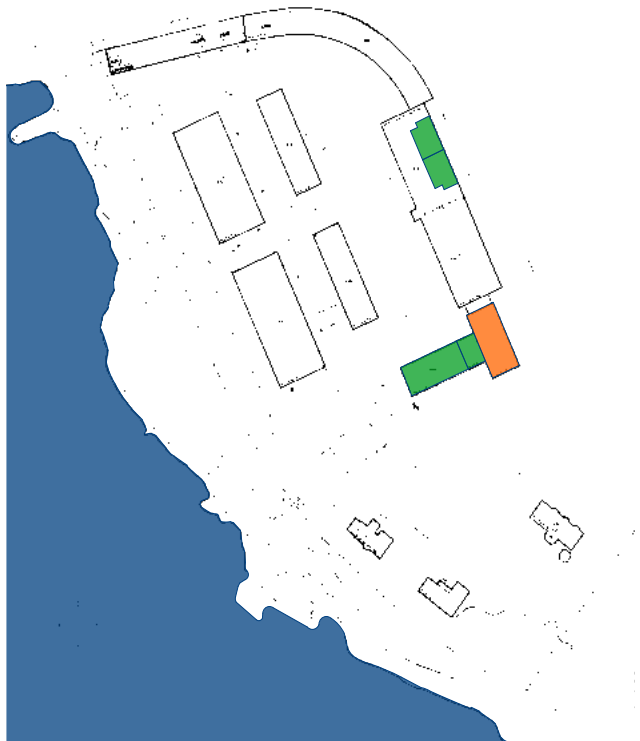


KERROKSELLISUUS

- ennen 1950
- 1958-59
- 1960-1961
- 1963-1964
- 1976-1978
- 1982-1984
- jälkeen 1990



SÄILYNEISYYS



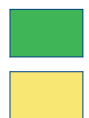
Kellarikerros



Ensimmäinen kerros



Toinen kerros



Lähes alkuperäinen



Vähäisiä muutoksia



Jonkin verran muuttunut



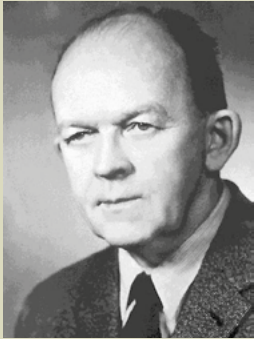
Merkittävästi muuttunut



Purettu

8 Rakennusten suunnittelijat

Arkkitehti Martti Heikura (1860-1933)



198. Martti Heikura

Oulun Lyseon ylioppilas Martti Gunnar Heikura valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1935. Hänen opiskeluaikaansa sävytti modernistien ja klassisistien keskinäinen kilpailu. Opettajakunnassa edellisiä edusti Hilding Ekelund ja jälkimmäisiä J.S. Sirén.¹ Martti Heikuran opinnäytetyö käsitteli Tervolan puukirkon restaurointia. Valmistumisensa jälkeen Heikura työskenteli Oulun piiriarkkitehti Gustaf Strandbergin toimistossa vuosina 1936–38 ja turkulaisessa Viljo Laitsalmen arkkitehtitoimistossa vuonna 1938-39.

Martti Heikura oli Oulun ensimmäinen kaupunginarkkitehti. Kun virka vuoden 1939 alkaessa asetettiin haakuun, siihen ei ollut Heikuran lisäksi muita hakijoita.² Kaupunginarkkitehdin virkoja oli tuolloin vain suurimmissa kaupungeissa, eivätkä he olleet kovin tunnettuja.

Heikuran uran alkua uudessa virassaan määrittivät sota ja jälleenrakennus. Sodan jälkeen Pohjois-Suomen teollistuminen voimistui ja nopea kasvu synnytti Ouluun asuntopulan. Sitä pahensi rintamamiesten, karjalais-siirtolaisten ja sodan tuhoissa kotinsa menettäneiden asuttaminen. Suuri syntyvyys vaati huoltopalveluiden vahvistamista, joka johti julkisen rakentamisen voimakkaaseen kasvuun.

Kaupunginarkkitehdin toimenkuva muodostui laajaksi. Siihen kuuluivat muun muassa kaavoitus, rakennussuunnittelu, ylläpitokorjaukset, julkisivulautakunnan johtaminen ja maistraatin asiantuntijatehtävät.³ Virkatyön ohessa Heikura teki suunnitelmia myös omassa yhden miehen toimistossaan.⁴

Martti Heikuran tunnetuimman rakennuskokonaisuuden muodostavat vuosina 1945-1962 Ouluun valmistuneet kahdeksan suurta koulurakennusta. Kaupunkikuvallisesti keskeisiä töitä olivat Koskikeskuksen pistetalot, Kajaaninkatua reunustavat kerrostalot ja Raatin uimahalli. Niiden lisäksi Oulun keskustassa on säilynyt yli neljäkymmentä Heikuran pääosin virkatyön ohessa suunnittelemaa kerrostaloa.⁵ Jälleenrakennuskauden arkkitehtien tavoin Heikura piirsi myös pientalojen tyyppiipiirustuksia. Kaavoituksen saralla Martti Heikuran tunnetuimmiksi töiksi muodostuivat Peltolan ja Karjasillan alueet.

Keskusvarikko on Heikuran tuotannossa poikkeuksellinen, sillä hänen työluettelossaan on varikon lisäksi vain yksi pienehkö teollisuuskohde.⁶ Myös rakenneratkaisut ovat Heikuran muihin töihin verrattuna poikkeukselliset.

1 Koho Timo, *Modernismi suomalaisessa arkkitehtuurissa 1900-1960*, Rakennustieto Oy, Tammer-Paino Oy 2000 s. 51

2 *ibid* s. 9

3 *ibid* s. 18

4 *ibid* s. 16 ja s. 22

5 *ibid* LIITE II

6 *ibid*

Martti Heikuran arkkitehtuuria on luonnehdittu varmaotteiseksi ja arkiseksi. Heikuralle ominaiset ratkaisut perustuivat vielä pitkälle 1960-luvun puolelle käsityönä paikalla rakentamiseen. Kriitikissä on kuitenkin huomioitava rakentamisen määrälliset vaateet, kaupungin oma urakointi sekä hankkeille asetetut työllistämistavoitteet.

Persoonana Martti Heikuraa on luonnehdittu vetäytyväksi ja vaatimattomaksi.⁷ Hän osallistui kuitenkin aktiivisesti kotimaiseen ja kansainväliseen järjestötoimintaan.⁸

Martti Heikura menehtyi sairaskohtaukseen tammikuussa 1963 vain 54 vuoden ikäisenä.⁹ Hänen työnsä jäivät vaille valtakunnallista huomiota ja Arkkitehti-lehdessä niitä julkaistiin ensimmäisen kerran vasta Jonas Malmbergin artikkelin yhteydessä vuonna 2013.

Rakennusmestari August Rönköharju (1914 -1990)

Oulujoella syntynyt August Rönköharju työskenteli yli kolmekymmentä vuotta Oulun kaupungin rakennusmestarina.

Rönköharju valmistui rakennusmestariksi vuonna 1935 Oulun teknillisen koulun talonrakennuksen opintosuunnalta suorittuaan sitä ennen Oulun yleisen ammattikoulun. Vuosina 1937-45 Rönköharju työskenteli mestarina useilla Oulun kaupungin rakennustyömailla. Vuodesta 1945 eläköitymiseensä asti vuoteen 1977 hän oli rakennusviraston talosuunnitteluosaston rakennusmestari.

Sivutoimenaan Rönköharju suunnitteli liike-, kerros- ja omakotitaloja pääasiassa Ouluun. Hän osallistui myös arkkitehtuurikilpailuihin ja oli mukana myös kutsukilpailuissa. Rönköharju oli yksi Rakennustoimisto P. P. Halonen Oy:n perustajista ja kuului vuosina 1950-54 yhtiön johtokuntaan.

Ammattinsa ohessa August Rönköharju hoiti useita luottamustoimia ja järjestötehtäviä. Hän kuului muun muassa paikallisen rakennusmestariyhdistyksen ja kunnallisvirkamiesten yhdistyksen johtokuntaan. Edellisessä hän toimi myös puheenjohtajana. Oulu-seurassa hän oli sekä johtokunnan jäsenenä että varapuheenjohtajana.¹⁰

7 Malmberg ss.15-16 ja s. 25

8 Malmberg ss.15-16 ja s. 25

9 Malmberg op cit s. 17

10 Välkevirta Leila, muistokirjoitus Helsingin Sanomat 18.4.1990

Arkkitehti Esko Tuulos (1928 - 2007)

Oulun kaupunginarkkitehti Esko Juhani Tuulos suoritti ylioppilastutkinnon Tampereen lyseossa vuonna 1947 ja jatkoi opintojaan Teknillisessä korkeakoulussa. Esko Tuulos valmistui arkkitehdiksi vuonna 1956.

Tuulos työskenteli Erkki ja Inkeri Linnasalmen arkkitehtitoimistossa Helsingissä sekä arkkitehti Georg Schreckin palveluksessa Tampereella. Ouluun Esko Tuulos muutti vuonna 1965 ja aloitti samana vuonna apulaiskaupunginarkkitehdin virassa. Vuosina 1970-1991 hän toimi Oulun kaupunginarkkitehtina eläkkeelle jäämiseen asti.

Esko Tuuloksen virkatyönä suunnittelema rakennuksia ovat muiden muassa Kaukuvainion koulu sekä Hintan, Hollinhaan ja Merikosken päiväkodit. Uudiskohteiden lisäksi työluetteloon kuuluu runsaasti kohteiden korjaus- ja muutossuunnitelmia.

Tuuloksen virkakaudella Rakennusviraston arkkitehtiosasto muuttui suunnitteluorganisaatiosta rakennuttajaksi ja suunnittelun ohjaajaksi. Sen ohessa kaupunginarkkitehti toimi julkisivulautakunnan puheenjohtajana.¹¹

Rakennusmestari Jacob William Lillqvist (1865 -1941)

Rakennusmestari Jacob William Lillqvist suoritti rautatierakennusmestarikurssin Lapualla vuonna 1886 ja hankki päästötodistuksen Helsingin teollisuuskoulusta vuonna 1889. Uransa alkuvaiheessa Lillqvist toimi rautateiden työnjohtajana ja rakennusmestarina eri puolella Suomea. Tuona aikana hän teki opintomatkoja Venäjälle ja Ruotsiin.

Lillqvist toimi Oulun rakennusmestarina ja taloudenhoitajana vuosina 1892-1899, Oulun kaupunginrakennusmestarina vuodesta 1900 ja kaupungininsinööriä vuosina 1919-1920. Lisäksi Lillqvistillä oli osakkuuksia ja luottamustoimia rakennusalalla. Lillqvist suunnitteli ja valvoi useita Oulun keskeisiä rakennuskohteita. Hänen piirtämiään ovat mm. Vanha palokunnan talo (1897), Kajaanintullin koulu (1893), Kauppiattien talo (1900) sekä Limmin talo (1898) ja Riekin talo (1900). Lillqvist suosi uusrenesanssin

tyylipiirteitä ja noudatti niitä yksityiskohdiltaan runsaissa puurakennuksissa.¹²

11 Kanniainen Seppo, muistokirjoitus <http://kirjastolinkit.ouka.fi/kaleva/maalis07/6027553.xml>

12 Suomen rakennusmestarit matrikkeli 1905 -1930 Aug. Tolonen (toim) Suomen rakennusmestariiliitto, F. Tilgman Oy:n kirjapaino, Helsinki 1930 ss. 298-299

9 Yhteenveto

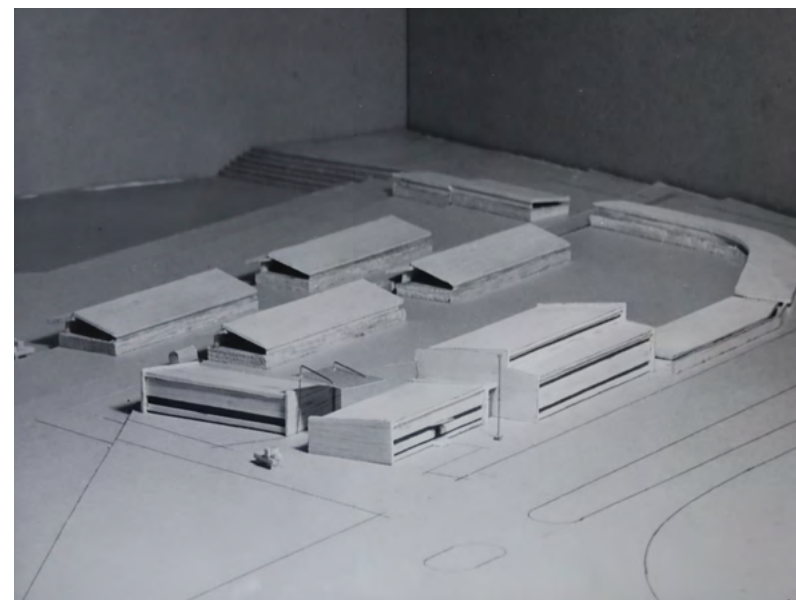
Tuiran Kaupunginvarikko on 1950-luvun lopulle tyypillinen kokonaissuunnitelma, joka yhdisti erillään toimineet Etu-Lyötyn varikon ja Toppilan sataman korjaamon. Uusi keskusvarikko sijoitettiin Tuiran ja Toppilan kaupunginosien rajalle, jonne oli muodostunut Pohjois-Suomen merkittävin logistinen keskus: satamaliikenteen, rautatien, maanteiden, puunuiton ja varastosilojen vyyhti.

Samalla tavalla kuin moderni teollisuus- ja liikennearkkitehtuuri alkoivat syrjäyttää alueen huvilakulttuuria 1930-luvulta alkaen, on Tuiran ja Toppilan teollisuus tehnyt tilaa kaupunkimaiselle asuntorakentamiselle 2000-luvulla. Alueen teollisen historian kerrostumat ovat vähitellen katoamassa ja Kaupunginvarikko on yksi eheimmistä säilyneistä kokonaisuuksista.

Historialliset arvot: Kaupungin teknisen toiminnan sydän Oulun historiallisessa solmukohdassa.

Kaupunginvarikko perustettiin vuonna 1909 Lyöttyyn, jossa se levittäytyi sekalaisten puurakennusten kylänä kaupungin molemmiin puoliin. Alue sijaitsi tuolloin kaupungin ulkolaidalla, liikenteellisesti tärkeän Pohjanmaan radan äärellä. Varikolle keskitettiin kaikki kaupungin rakentamiseen ja tekniseen ylläpitoon liittyvät toiminnot kuten kivenhakkaamo, putkihuolto, metallipaja, puuverstas ja varasto.

Kaupunginvarikon toinen yksikkö toimi Toppilan satamassa. Suuren tulvan seurauksena vuonna 1724 syntynyt Toppilansalmi muodosti syvän satamaväylän ja mahdollisesti suurten laivojen pääsyn kaupungin läheisyyteen. Toppilan sataman huippuvuosiin lukeutuivat 1800-luvun viimeisten vuosikymmenten tervakaupan aika sekä toisen maailmansodan värittävä 1940-luku, jolloin se oli saksalaisten tärkein huoltosatama pohjoisessa. Satamavarikko vastasi kaluston ja sataman kunnossapidosta.



199. Arkkitehti Martti Heikuran kokonaissuunnitelma vuodelta 1957.

Sodan jälkeen kaupunki laajeni ja sen teollinen toiminta voimistui. Vanhanaikaiseksi ja ahtaaksi käyneen Lyötyn varikon oli muutettava. Sijoituspaikaksi valikoitui Tuiran ja Toppilan yhteinen kulmapiste, johon myös sataman korjauspaja oli luonteva yhdistää.

Liittyminen ja merkitys

Kaupunginvarikon tuotannollinen toiminta liittyy Oulujoen suiston teolliseen kulttuurihistoriaan. Alueen teollisuuslaitoksista suurimpia olivat Toppilan sulffittisellulosaatehdas, Toppilan oluttehdas, Merijalin makeistehdas sekä Pikisaaren konepaja. Pienempiä laitoksia olivat muiden muassa Tuiran saippuatehdas ja Toppilan kenkätehdas. Sahalaitoksia toimi Korkeasaarella ja Toppilassa.

Kaupunginvarikon tuotokset ovat edelleen jokapäiväisessä käytössämme lukuisissa rakennuksissa ja katuympäristöissä eri puolilla kaupunkia. Mittavampia aikaansaannoksia ovat sillat, voimalaitoksen ja vesilaitosten rakenteet sekä kunnallistekniset järjestelmät

kaupunkirakenteessa.

Ylläpitävät toiminnot kuten kuljetus, sataman ja teiden kunnossapito, puutarhatyö, varastotoiminnot ja vesihuolto ovat olleet kaupungin kehittymisen kannalta merkittäviä toimintoja, joiden toimivuus on pohjustanut asumisen, hyvinvoinnin ja elinkeinojen voimistumista.

Kaupunginvarikon kortteliin sisältyvät huvilat Villa Castrén (nykyinen Villa Lipporanta) ja Talo Store. Ne olivat jatkoa Toppilansalmen huvilakulttuurille, jota luotiin Toppilansaareessa 1850-luvulta alkaen. Rakennusten historiaan kytkeytyvät myös valtakunnallisesti merkittävät henkilöt kuten Oulun ja Helsingin kunnallispormestari Arthur Castrén ja taiteilija Åke Mattas.

Arkkitehtoniset arvot: 1950-luvun kokonaissuunnitelma, joka toteutui ja säilytti ehytensä. Laaja punatiiliarkkitehtuurin kokonaisuus.

Kaupunginarkkitehti Martti Heikuran vuonna 1955 luoma kokonaissuunnitelma toteutettiin vaiheittain alkuperäisen idean mukaisesti. Myös Heikuran näkemys yhtenäisestä punatiiliarkkitehtuurista toteutui viimeisiä varastoja lukuun ottamatta täydellisenä.

Kaupunginvarikko

Arkkitehti Martti Heikura sai lähtökohdaksi Yleisten töiden lautakunnan sihteerin kirjaaman tilaohjelman, jonka hän sovitti rakennuspaikan muodon määrittämiin rajoihin. Rakennusten suunnittelussa nousi keskeiseen rooliin myös kaupungin rakennusmestari August Rönkönharju, joka vastasi yksityiskohtien suunnittelusta ja sijaisti Heikuraa tämän pitkän sairausloman aikana vuonna 1957.

Kokonaisuus on kompakti ja noudattaa funktionalismin periaatteita. Varikkoa reunustavat rakennukset muodostavat muurimaisen seinämän, jonka massoittelu ilmentää kullekin toiminnalle ominaista luonnetta. 1970-luvulla umpeen rakennettu sisäänkäyntisola toimi porttina varikon ja kaupunkilaisten välillä. Kaareva autohalli sai muodon Koskitien uudesta linjauksesta kohti Toppilansaaren siltaa. Pihan vanhimmat varastohallit rakennettiin siten, että niiden lastaussillat avautuivat rautatievaunujen tasalle.

Vuonna 1976 ja 1977 valmistuneet kaksi auto- ja varastohallia täydensivät korttelin al-



200. Suunnittelijoiden 'akvaario' sijaitsee vanhan korjaamorakennuksen toisessa kerroksessa. Tila on autenttinen ja arkkitehtuuriltaan arvokas.

kuperäistä kokonaissuunnitelmaa, mutta poikkesivat varikolle tunnusomaisesta arkkitehtuurista mittakaavan ja materiaalien osalta.

Kaupunginvarikon sisäarkkitehtuurissa korostuu rakenteellisuus. Tilojen luonnetta on elävöitetty mittakaavojen vaihtelulla. Teollisen rakennusperinnön näkökulmasta edustavimmat tilat sijaitsivat vanhassa korjaamohallissa. Korkean hallin rakenteet ovat näyttävästi esillä, suuret lasipinnat antavat halliin luonnonvaloa ja parvelle sijoitetuissa toimistotiloissa on huolellisesti suunniteltuja yksityiskohtia.

Sisätiloissa on tehty vain vähän muutoksia, joten tilat ovat autenttisia oman aikakauden edustajia. Kerrostumia on vähän ja ne ovat tunnistettavia.

Martti Heikuran monipuolisessa tuotannossa kaupunginvarikko on ainoa teollisuuden viitekehukseen kuuluva rakennusryhmä. Oulun moderni teollisuusarkkitehtuuri oli korkeatasoista alkaen arkkitehti Alvar Aallon Toppilaan ja Laanilaan suunnittelemista kokonaisuuksista aina arkkitehti Eino Pitkäsen suunnittelemaan Oulu Osakeyhtiön Nuottasaaren tehtaaseen. Kaupunginvarikko oli Heikuran tilaisuus jättää jälki tähän arvokkaaseen oululaiseen rakennusperintöön.

Puutalojen ryhmä

Korttelin eteläreunan kolmen puurakennuksen yhteys kaupunginvarikkoon on toiminnallinen. Historiallisesti arvokkaimmat Talo Store ja Villa Castén säilytettiin, kun korttelin muut puurakennukset purettiin varikon rakentamisen tieltä. Historiallisten rakennusten myöhempi käyttö on osoitus niiden irrallisesta asemasta kaupunginvarikon korttelissa.

Villa Castrén on säilyttänyt jugend-arkkitehtuurin tunnusomaiset piirteet, vaikka rakennuksen käyttötarkoitus on vaihtunut usein ja välillä poikennut merkittävästi alkuperäisestä. Viime vuosien aikana sisätilojen alkuperäisyyttä on pyritty palauttamaan ja säilyneet yksityiskohdat ovat antaneet sille hyvät lähtökohdat.

Alueen vanhin rakennus Talo Store on sekin kokenut samoja muutosvaiheita, mutta selvinnyt niistä heikommin. Rakennuksen alkuperäinen uusklassillinen tyyli ei ole enää tunnistettavissa. Sisällä tilajako on muuttunut ja alkuperäisyys on peittyneet myöhempien kerrostumien alle. Rakennuksen alkuperäinen luonne ilmenee parhaiten suiston suuntaan.

Entinen kaupunginvarikon ruokalarakennus on korttelin puistomaisen eteläosan uusin rakennus. Se edustaa 1980-luvun alun arkkitehtuuria, jossa pelkistettyä tarkoituksenmukaisuutta on elävöitetty paviljonkimaisilla erkkereillä. Rakennus toimii nykyisin päiväkotina.

Puutalojen ryhmä ja sitä ympäröivät alueet toimivat välittävänä osana Kaupunginvarikon ja viereisen Tukkipuiston välillä. Niiden olemusta heikentävät suuret jäsentymättömät asfalttikentät sekä puutarhojen niukkuus ja piharakennusten puuttuminen. Villa Castrenin ja Talo Storen pihat on erotettu rantavyöhykkeestä aidalla. Molemmista rakennuksista avautuu näkyviä Hartaanselälle.



201. Näkymä Villa Lipporannan parvekkeelta Kaupunginvarikon suuntaan.

Ympäristölliset arvot: Tunnistettava rajamuuri Tuiran ja Toppilan välillä. Puistomaisen Länsi-Tuiran pääte.

Kaupunginvarikko muodostaa Tuiran kaupunginosan reunan lännessä. Se erottaa korkeasti rakennetun Toppilansalmen puistomaisesta Länsi-Tuirasta.

Ympäristöllisiä arvoja tarkasteltaessa on huomioitava alueen nykyisestä poikkeava luonne 1950-luvun lopulla. Tuirasta länteen jatkuva Toppila oli teollisuuden, liikenteen ja varastojen aluetta. Säilyneet puiset asuintalot ja rakennukset katsottiin välttämättä väistyviksi. Tällaisessa ympäristössä arkkitehti Heikuran punatiilinen, massoiteltultaan vaihteleva ja nauhaikkunoilla rytmitetty rakennusryhmä edusti inhimillistä ja ilmeikästä arkkitehtuuria sekä jossain määrin myös kaupungin virastolle sopivaa arvokkuutta.

Rakennusryhmän tunnistettavin osa on pitkä ja kaareva autohalli. Sen muoto määräytyi tuolloin Hietasaaren sillalle jyrkästi kaartuneen Koskitien linjauksen mukaisesti. Autohallin seinälinjaa aikaisemmin seuranneen tien elämyksellisyys nousee esiin tuiralaisten ja Hietasaaren autoilleiden ihmisten muistoissa.

Suhde rantaan ja vesistöön kuvastaa aikakaudelle yleistä hyötyajattelua ja rantojen vähäistä arvostusta. Matala ranta ei tarjonnut kaupunginvarikolle suoraa vesistöyhteyttä, joten se sai jäädä puistoksi. Rakennusmassat peittävät näkymät, mutta eivät sulje pihaa rannan suuntaan. Rajaus tehtiin myöhemmin aitaamalla.

Nykyisin rannan suuntaisesti kulkee suosittu kevyenliikenteen yhteys, johon liittyy puistomaisen rantakaista. Sinne on sijoitettu istuimia ja veneiden säilytyspaikkoja. Peitteisyyden vuoksi varikon rakennukset eivät ole läsnä lähimaisemassa Villa Lipporantaa lukuun ottamatta.



202. Työkulttuurin muutokset näkyvät erityisesti sosiaaliiloissa.

Sosiaaliset arvot: Katoavaa työkulttuuria ja yhteisöllisyyttä ajalta, jolloin kaupunki rakensi, auras, korjasi ja kuljetti

Kaupunginvarikon vanhimmat osat ilmentävät 1950-luvun konepajojen ja varastojen työkulttuuria. 1980-luvun laajennuksissa näkyy vastaavasti työtiloille asetettujen normien uudistuminen ja laadulliset vaatimukset. Selkeimmin tämä kehitys ilmenee sosiaaliiloissa.

Kaupunginvarikon merkitys työllisyyden vaihtelun tasaajana on ollut merkittävä. Yleisen töiden lautakunnan alaisilla töillä taattiin monen oululaisperheen toimeentulo pitkinä talvikuukausina. Ilmiö oli erityisen merkittävä 1950- ja 60-luvun Oulussa, jossa uitto ja satamat työllistivät runsaasti väkeä vain kesäisin.

Kaupunginvarikko työpaikkana lukeutui suurimpiin Oulussa. Sen työntekijöiden kesken vallitsi tehdasyhteisöistä tuttu yhteisöllisyys ja myös ammattiyhdistystoiminta oli voimissaan. Yhteisöllisyyden ilmentymäksi voi nimetä myös varikon eri osastojen yhteistyö. Sen hedelmänä syntyi ajokaluston tuotekehitystä ja monet vaativat kuljetukset järjestettiin varikon kuljetusosaston ja rakennusosaston osaajien kesken.

Kaupunginvarikon ympäristö on voimakkaasti muuttunut. Liikenne- ja teollisuusalueesta on tullut tavoiteltu asuinalue, jonka rakennetta tiivistetään korkealla kerrostalorakentamisella. Historiallisessa Toppilansalmessa rahtilaivat ovat vaihtuneet huviveneilijöihin ja satamaympäristö vuoden 2005 asuntomessujen vauhdittamaan asumiseen.

Kaupunginvarikko edustaa alueelta vähitellen katoavaa teollista kulttuuriperintöä. Se on arkkitehtuuriltaan edustava esimerkki toteutuneesta 1950-luvun funktionalistisesta kokonaissuunnitelmasta. Rakennusryhmä on arvokas autenttisenä kokonaisuutena ja erityisesti eheyttänsä vuoksi.

Korttelin eteläosan rakennusryhmä muodostaa erillisen kokonaisuuden. Sitä tulee tarkastella kahden lähes kadonneen kulttuuriympäristön, Puu-Tuiran ja Toppilansalmen huvilakulttuurin, osana.



LÄHTEET

Kaikki valokuvat Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy / Tommi Koukkari tai Veli-Pekka Huhmo ellei kuvan yhteydessä toisin mainita. Piirustuslähteet on mainittu kuvan yhteydessä.

Kuvatietojen yhteydessä on käytetty seuraavia lyhenteitä:

OMA = Kansallisarkisto, Oulun maakunta-arkisto

PPM = Pohjois-Pohjanmaan museo

OKA = Oulun kaupunginarkisto

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Painetut lähteet

- Arvokkaita alueita Oulussa 2015, Keskeinen kaupunkialue, Oulun kaupunki. Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut 2015
- Hautala Kustaa, Oulun kaupungin historia III 1809-1856, Oulu 1975 Kirjapaino Osakeyhtiö Kaleva
- Hautala Kustaa, Oulun kaupungin historia IV 1856-1918, Oulu 1976 Kirjapaino Osakeyhtiö Kaleva
- Manninen Turo, Pohjois-Suomen sairaanhoidon historia, Pohjois-Suomen sairaanhoitopiirin kuntayhtymä, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998
- Malmberg Jonas, Oulun kaupunginarkkitehti Martti Heikura – Puukaupungista Pohjois-Suomen keskukseksi. Taidehistorian Pro gradu -tutkielma Helsingin yliopisto 2013
- Manninen Turo: Oulun kaupungin historia VI 1945-1990, Gummeruksen Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1995
- Lasanen Matti, Toppilan Paanalla, Omakustanne, Grano Oulu 2017
- Niskala Kaarina, Ranta-Toppilan maankäytön historiaselvitys, Oulun kaupunki, Kaarina Niskala 2011
- Niskala Kaarina, Valkovuokkojen villat - Toppilansalmen huvilat ja puutarhat, Oulu-Seura ry, Painotalo Suomenmaa 2007
- Niskala Kaarina: Oulun Graadi, Kirjapaino Kaleva, Oulu 2002
- Pohjamo, Ulla Esikaupunki moniäänisenä kulttuuriperintönä – Oulun Hietasaari Taidehistorian seura. Taidehistoriallisia tutkimuksia 43. Vammalan Kirjapaino Sastamala 2011.
- Pohjamo Ulla, Kesä Salmessa – porvarillista huvilakulttuuria Oulun Toppilansalmessa, Pro gradu -tutkielma. Jyväskylän yliopisto Taiteiden ja kulttuurin tutkimuksen laitos 2003, Kopijyvä Oy Jyväskylä 2003
- Tommila Päiviö (toim.) Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun Suomen Kaupunkiliitto, Kunnallispaino Oy Vantaa 1983
- Tommila Päiviö (toim.) Suomen kaupunkilaitoksen historia 3. Itsenäisyyden aika, Suomen Kaupunkiliitto, Kunnallispaino Oy Vantaa 1984
- Tuomaala Ilkka: Puu-Tuirasta kerrostaloalueeksi - Oulun Tuiran kaupunginosan saneerausprosessi vuosina

1960–1976, Oulun Yliopisto Historian pro gradu -tutkielma, 2015

- Turpeinen, Oiva, Kunnallistekniikka Suomessa keskiajalta 1990-luvulle. Suomen kuntatekniikan yhdistys, Helsinki 1995

Painamattomat lähteet

- Asemakaavan selostus 6.8.2012 päivättyyn Oulun kaupungin Tuiran kaupunginosan katu-, rautatie- ja suojaviheraluetta sekä Toppilan kaupunginosan puistoaluetta koskevaan asemakaavan muutokseen (Koskitie, Kiertotie; Lipporanta), Oulun kaupunki tekninen keskus
- Oulun kaupunki, Yleisten töiden lautakunnan pöytäkirjat 1947-1964
- Kaupunginvarikon piirustukset ja asiakirjat, Liikelaitos Oulun Tilakeskuksen arkisto

Haastattelut

- Karinkanta Seppo, varikon entinen työntekijä
- Kemppainen Pentti, korjaamon entinen esimies
- Lasanen Matti, Toppilan historiatiedon kerääjä
- Leskinen Kimmo, insinööri
- Melamies Sami, koneteknikko
- Planting Esa, varikon entinen työntekijä

Viestit tekijälle

- Kajander Leila 8.6.2018
- Kerola Ilari, COR Group Oy 11.6.2018
- Leskinen Kimmo, Kaupunginvarikko 29.5.2018

Internet

- www.mfa.fi
- www.nba.fi
- www.rky.fi
- www.ymparisto.fi/fi-FI/PohjoisPohjanmaan_ymparistohistoria

KUVALUETTELO

Kuva 1: Pohjois-Pohjanmaan museo
Kuva 2: Maanmittauslaitos
Kuva 3: Maanmittauslaitos
Kuva 3: Maanmittauslaitos
Kuva 4: Oulun Kaupunki, karttapalvelu
Kuva 9: JOKA Museovirasto, Kaleva
Kuva 10: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 11: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 12: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 13: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 14: Kaupunginvarikon arkisto
KUVA 15: Pohjois-Pohjanmaan museo, Uuno Laukan kokoelma
Kuva 16: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 17: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 18: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 19: Museovirasto JOKA, Kalevan arkisto
Kuva 20: Oulun Kaupungin arkisto
Kuva 21: Oulun varuskuntakartta
Kuva 23: Veljekset Karhumäki, Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut.
Kuva 25: Pohjois-Pohjanmaan maakuntamuseon näyttely
Kuva 25: Museovirasto JOKA, Kalevan arkisto
Kuva 28: Museovirasto JOKA, Kalevan arkisto
Kuva 30: Museovirasto JOKA, Kalevan arkisto
Kuva 31: Museovirasto JOKA, Kalevan arkisto
Kuva 32: Tauno Hämäläinen
Kuva 33: Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut arkisto.
Kuva 34: Leena Kajander
Kuva 35: Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, kaavoitus
Kuva 37: Oulun kaupungin arkisto
Kuva 39: Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, kaavoitus
Kuva 40: Pohjois-Pohjanmaan museo, Uuno Laukan kokoelma
Kuva 42: Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut
Kuva 43: Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut
Kuva 44: Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut
Kuva 46: Kaupunginvarikon arkisto

Kuva 47: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 48: Liikelaitos Oulun Tilakeskuksen arkisto
Kuva 49: Oulun kaupunki
Kuva 50: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 51: Kaupunginvarikon arkisto
Piirustukset sivuilla 34-47: Liikelaitos Oulun Tilakeskuksen arkisto
Kuva 52: Museovirasto JOKA, Kaleva Mauno Pälli
Kuva 53: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 54: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 55: Kaupunginvarikon arkisto
Kuvat 57-62: Kaupunginvarikon arkisto
Kuva 63: Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut kaavoitus
Kuva 64: Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut kaavoitus
Kuva 201: Martti Heikuran arkisto



OULU | *Yhdyskunta- ja
ympäristöpalvelut*

KAUPUNGIN VARIKKO, OULU Rakennushistoriaselvitys 11.6.2018 Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy