



OULUN KESKUSTA-ALUEIDEN KAUPUNKIKUVASELVITYS

Kannen kuvat: yläriivi © Oulun kaupunki, alarivi Eriksson Arkkitehdit Oy.

SISÄLLYSLUETTELO

1.	SELVITYKSEN PERUSTIEDOT	4	3.	VISIOVAIHE	44
1.1	LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	4	3.1	TAVOITTEET JA SISÄLTÖ	44
1.2	SELVITYSALUE	4	3.2	ALUEET	44
1.3	SELVITYKSET JA SUUNNITELMAT	4	3.3	TYÖPAJA	44
1.4	TYÖN ORGANISOINTI	4	3.4	RAKSILA	45
			3.4.1	VISIOINNIN LÄHTÖKOHDAT	45
			3.4.2	VISIOIDEN PERUSTELUT	45
			3.4.3	VISIOTYÖPAJARYHMÄT, RAKSILA	45
2.	ANALYYSIVAIHE	5	3.5	HEINÄPÄÄ	48
2.1	OULUN KAUPUNGIN HISTORIAA	5	3.5.1	VISIOINNIN LÄHTÖKOHDAT	48
2.1.1	1500-1600 -LUVUT	5	3.5.2	VISIOINNIN PERUSTELUT	48
2.1.2	1700-LUKU	5	3.5.3	VISIOTYÖPAJAN TULOKSET	48
2.1.3	1800-LUKU	5	3.6	HARTAANSELÄN POHJOISRANNAT	51
2.1.4	1900-LUKU	6	3.6.1	VISIOINNIN LÄHTÖKOHDAT	51
2.1.5	1900-LUVUN LOPUSTA NYKYPÄIVÄÄN	8	3.6.2	VISIOINNIN PERUSTELUT	51
2.1.6	KESKUSTA-ALUEIDEN KERROKSISUUS	9	3.6.3	VISIOTYÖPAJAN TULOKSET	51
2.1.7	VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT	9	3.7	TUIRA	53
2.2	YLEISANALYYSI	11	3.7.1	VISIOINNIN LÄHTÖKOHDAT	53
2.2.1	ALUEKOKONAISUUDET	13	3.7.2	VISIOINNIN PERUSTELUT	53
2.2.2	LIIKENNEVERKKO	13	3.7.3	VISIOTYÖPAJAN TULOKSET	53
2.3	ALUEANALYYSIT JA TOIMENPIDESUOSITUKSET	15	4.	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	56
2.3.1	ANALYYSIKARTAT	15	4.1	YHTEENVETO	56
2.3.2	KESKUSTA, ASEMAN SEUTU JA RAKSILA	16	4.2	JOHTOPÄÄTÖKSET	56
2.3.3	HEINÄPÄÄ, HOLLIHAKA, KUUSILUOTO JA LYÖTTY	25	4.2.1	YLEISESTI	56
2.3.4	MYLLYTULLI, HUPISAARET JA KOSKIKESKUS	30	4.2.2	OSA-ALUEET	56
2.3.5	TUIRA	35	4.2.3	SELVITYKSEN PERUSTEELLA SUOSITELTAVAT JATKOTOIMENPITEIET	57
2.3.6	HIETASAARI JA PIKISAARI	39	5.	LÄHTEET	58
2.3.7	HARTAANSELÄN POHJOISRANNAT	42			

1. SELVITYKSEN PERUSTIEDOT

1.1 Lähtökohdat ja tavoitteet

Oulun keskusta-alueiden kaupunkikuvaselvitys on osa Uuden Oulun yleiskaavan perusselvityksiä. Työssä on analysoitu Oulun keskusta-alueiden kaupunkikuva, laadittu toimenpidesuosituksia ja visioitu alueen kaupunkikuvallisia kehittämismahdollisuuksia nykytilanteen pohjalta 20-50 vuoden päähän. Analysoinnilla selvitettiin nykyisen kaupunkikuvan keskeiset elementit, arvot ja epäkohdat ja ne huomioon ottaen alueille laadittiin toimenpidesuosituksia. Työssä otettiin huomioon myös hyväksytyt suunnitelmat ja muodostettiin kokonaiskuva niiden kaupunkikuvallisista vaikutuksista. Visioissa on luonnosmaisella tasolla hahmoteltu uudenlaisia näkymiä siitä, millä tavalla Oulun keskeisimpiä alueita voitaisiin kehittää tulevaisuudessa.

1.2 Selvitysalue

Selvitysalue kattaa keskusta-alueet suiston ympärillä. Etelässä alue rajautuu Heinäpään urheilukeskukseen. Idässä vasta rakennettu Etu-Lyötty jätettiin ulkopuolelle samoin Raksilan markettien alue, jota ollaan voimakkaasti uudistamassa. Pohjoisempaan idässä alue rajautuu rautatiehen. Bertel Jungin tie rajaa Tuiran pohjoisreunan. Suiston länsirannalla alueeseen kuuluu Hietasaaren kaupungin puoleinen rantavyöhyke Hietasaarentielle saakka.

1.3 Selvitykset ja suunnitelmat

Selvitys tehtiin alkuvuoden ja kesän 2012 aikana. Valokuva-aineisto kuvattiin maastokäynneillä kevättalvella ja kesällä. Lähtöaineistona kaupunkiselvityksen laadinnassa käytettiin olevia selvityksiä, kaavoja, tietokantoja ja suunnitelmia sekä Oulun kaupunkia koskevaa kirjallisuutta. Tärkeimpiä lähtötietoja ovat olleet mm. vuoden 1992 kaupunkikuvaselvitys, MALI-suunnitelma, Elinvoimainen kaupunkikeskusta -selvitys, Arvokkaita alueita Oulussa, osa 1, Oulun Graadi -teos ja

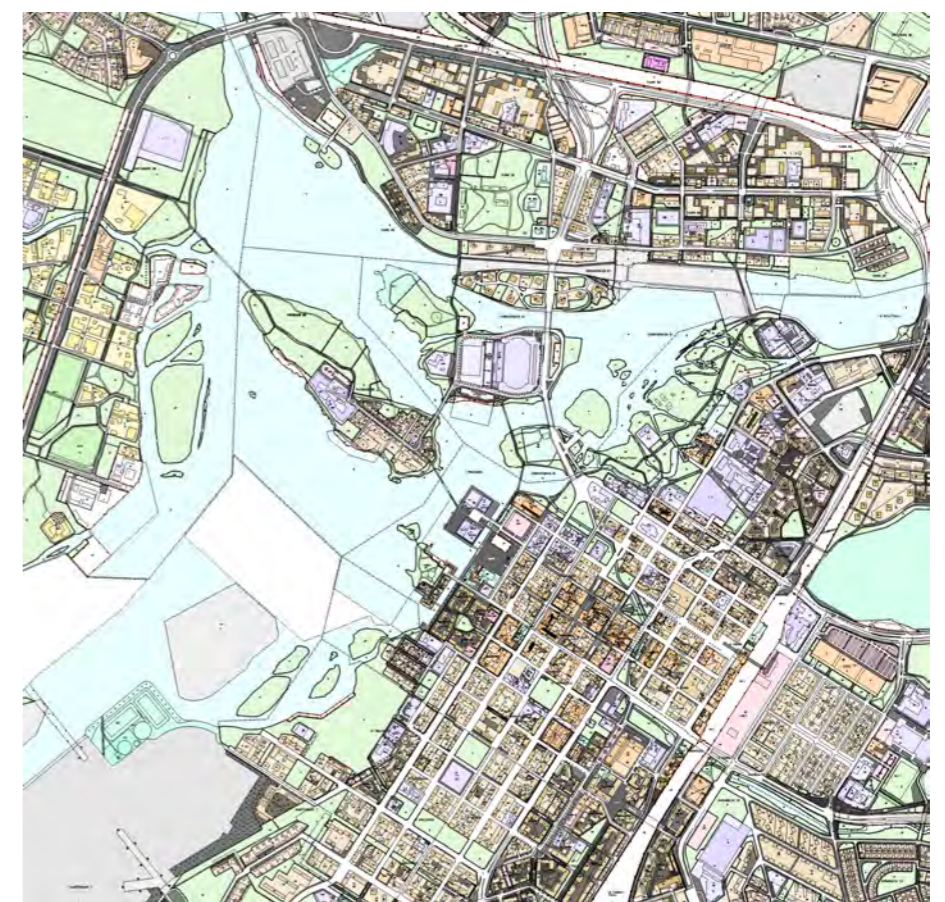
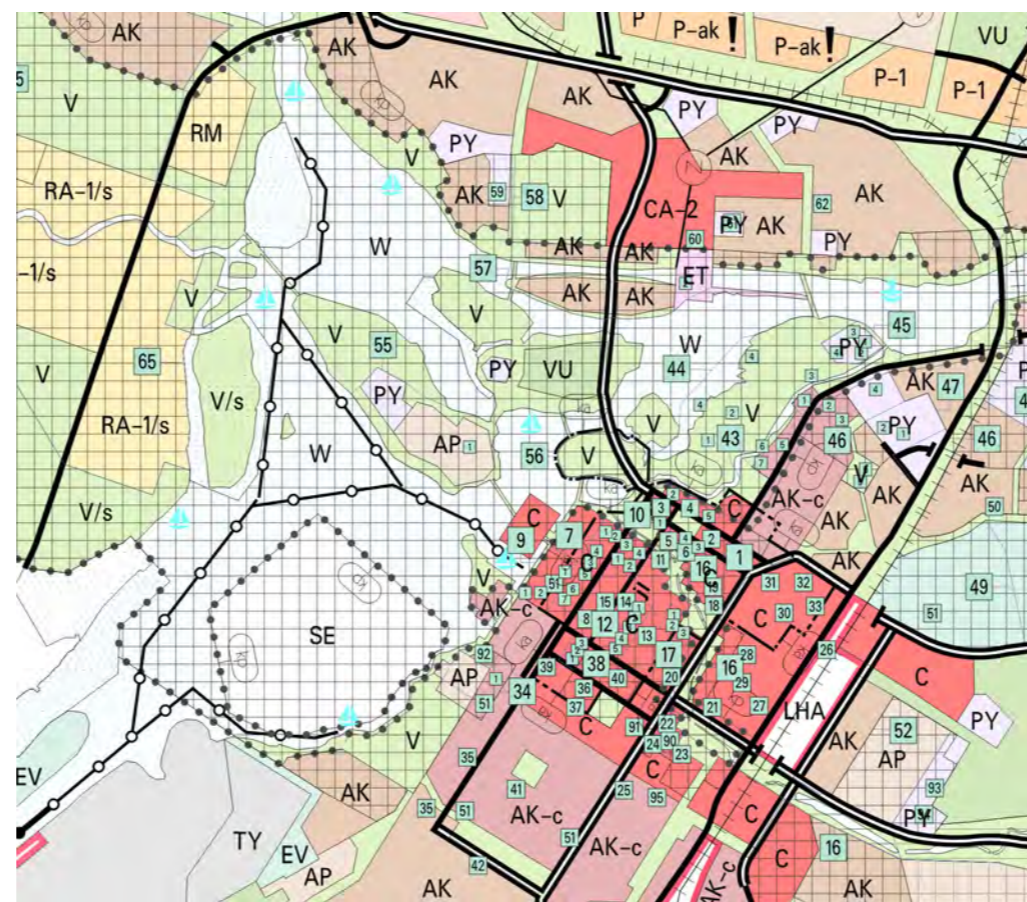
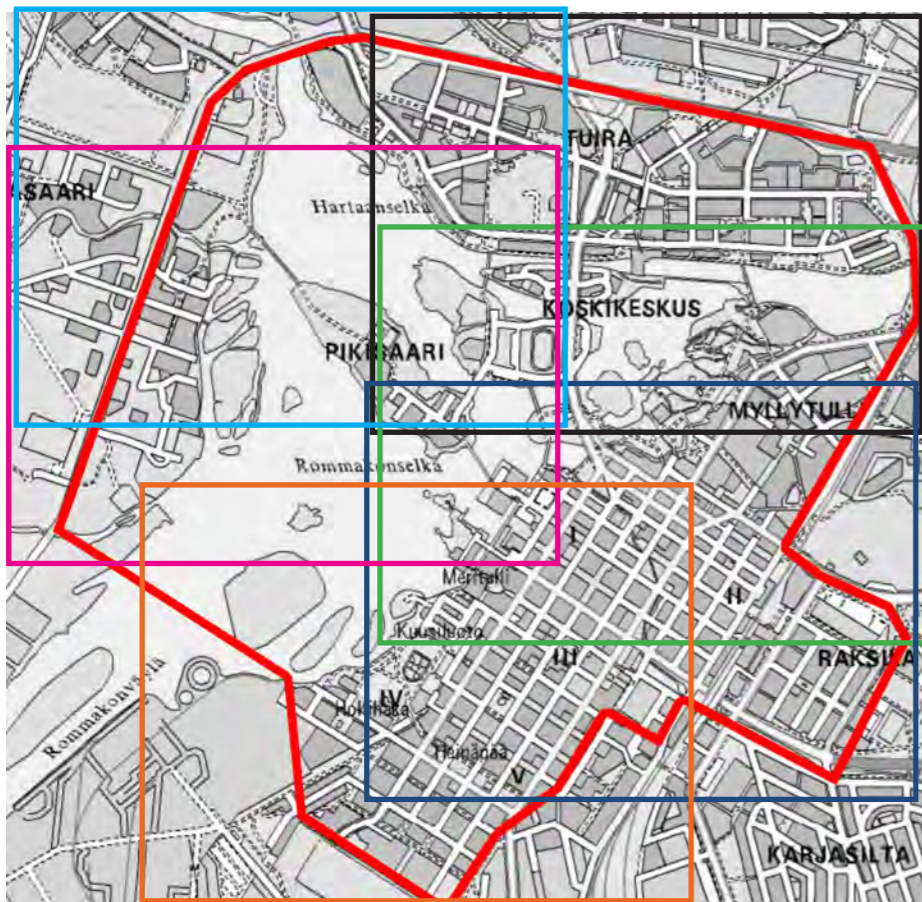
Museoviraston valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen tietokanta (www.rky.fi). Lähtötietoja on käytetty mm. kaupunkikuvallisesti arvokkaiden elementtien ja historiallisen kerroksisuuden tunnistamiseen sekä nykyisen maankäytön ja liikenneverkon analysointiin.

1.4 Työn organisointi

Konsulttina selvityksessä toimi Eriksson Arkkitehdit Oy sekä Destia Oy. Eriksson arkkitehteilta työhön osallistuivat projektin vetäjänä arkkitehti SAFA Arja Sippola, arkkitehti SAFA Joonas Mikkonen, arkkitehti Eila Lahdenperä, maisema-arkkitehdit Anna Böhling ja Kaisa Junkkonen sekä visualisoija Julio Orduña. Destiasta mukana olivat maisema-arkkitehti Laura Soosalu ja DI Heimo Rintamäki.

Selvityksen ohjausryhmän muodostivat yleiskaavapäällikkö Paula Paajanen, kaupunginarkkitehti Jari Heikkilä, asema-kaavapäällikkö Mikko Törmänen, maisema-arkkitehti Mirjam Larinkari, liikenneinsinööri Jorma Heikkinen, rakennustutkija Teija Ylimartimo, liikuntasuunnittelija Mervi Uusimäki

ja kaavoitusarkkitehti Mika Uolamo. Työn aikana pidettiin 4 suunnittelu- ja ohjausryhmän kokousta sekä visiointityöpaja, jonne ohjausryhmän lisäksi kutsuttiin tekninen lautakunta, elinvoimaisuustoimikunta, Uuden Oulun yleiskaavan asiantuntijaryhmä, yhdyskunta- ja ympäristöpalvelujen asema-kaavoitus ja rakennusvalvonta sekä BusinessOulu.



Kuvat. Vasemmalla selvitysalueen rajausta punaisella. Myös alueanalyysien osa-alueiden kuva-alueet on rajattu kartalle. Keskellä ote Oulun yleiskaavasta 2020 ja oikealla asemakaavaote selvitysalueelta.

2. ANALYYSIVAIHE

Oulun keskusta-alueiden kaupunkikuvaselvitystyö aloitettiin analyyseillä. Niiden pohjatedoiksi kerättiin yhteen laaja kaupunkia koskeva selvitysaineisto, hyväksytyt ja vasta valmistuneet suunnitelmat, kaavat ja kaavahankkeet sekä tehtiin ensimmäiset maastokäynnit selvitysalueelle. Analyysien tavoitteena oli koota kartoille kaupunkikuvaan vaikuttavat ajankohtaiset keskusta-alueiden kehityshankkeet, kaupunkikuvan kannalta merkittävät arkkitehtoniset ja toiminnalliset kohteet sekä merkittävät näkymät, viheralueet, kaupunkirakenteen solmukohdat ja reitit. Tämän lisäksi kartoille koottiin ne kaupunkikuvan elementit, jotka arvioitiin potentiaalisiksi kehittämiskohteiksi tulevaisuudessa. Tässä luvussa on kerrottu tarkemmin analyysivaiheen eri osioista ja analyysikohteista. Seuraavassa kappaleessa käydään läpi Oulun historian pääpiirteet ja keskusta-alueiden kaupunkikuvaan merkittävimmin vaikuttaneet aikakaudet.

2.1 Oulun kaupungin historiaa

2.1.1 1500-1600 -luvut

Oulun nykyisen kaupunkikuvan vanhimpia elementtejä on löydettävissä Linnasaaresta, jonne Ruotsin ja Venäjän välisen sodan aikana vuosina 1555-57 rakennettiin asuinsuojia, varastoja ja varustuksia. Oulun linna rakennettiin saarelle 1590-luvulla. Kaupunki perustettiin ”mantereelle vastapäätä linnaa” vanhalle kauppapaikalle Kaarle IX:n käskystä 1605. Linna tuhoutui 1700-luvulla isovihan aikana. Nykyinen puurakennus rakennettiin 1873 observatorioksi entisen kansliarakennuksen kiviosan päälle.

Maanmittari Claes Claessonin piirtämä kartta Oulusta vuodelta 1648 on vanhin Oulua esittävä karttapiirros. Kaupunkimittaukseen perustuvasta kartasta käy ilmi, millaiseksi noin neljän sadan asukkaan Oulu oli kehittynyt ensimmäisten vuosikymmenten aikana. Pääosa kaupunkikortteleista oli Merikosken ja Kaupunginojan välisellä niemellä, ytimenään Pokkitörmä. Vedessä oli paalujen varaan rakennettuja meriaittoja. Kirkko oli nykyisellä paikallaan. Pääkatu kulki kaupungin halki Linnasillalta kirkon kautta itäiselle tulliportille.

Vuonna 1651 Claes Claesson piirsi uuden asemakaavan, jota alettiin toteuttaa kun kaupunki tuhoutui rajussa tulipalossa vuonna 1652. Oulun asemakaavoituksen historian lasketaan

alkavan tästä vuoden 1651 ruutukaavasta, joka antoi muotonsa pitkälti nykyisellekin kaupungin ydinkeskustalle. 1705 kaupunkia kohtasi jälleen uusi tulipalo.

2.1.2 1700-luku

Oulun kaupunki erottui 1700-luvulla ympäröivästä maaseudusta selvemmin kuin edellisellä vuosisadalla. Nyt sillä oli säännöllinen asemakaava, rakennustapa oli erilainen ja asutus paljon tiheämpää kuin maaseutukylissä. Kaupunkia ympäröivät kaupunkilaisten omistuksessa ja käytössä olleet pellot ja niityt. Snellman kuvaa Oulun katuja seuraavasti (1737): *Tärkein katu on Valtakatu eli Torikatu, joka yhdistää torin ja eteläisen Limingan tulliportin. Toiseksi tärkein katu on Kirkkokatu, joka suuntautuu eteläistä tulliporttia kohti ja toimii nimensä mukaisesti väylänä kirkkoon ja jumalanpalveluksiin kiirehtiville kaupunkilaisille. Kolmas katu on Kajaaninkatu, joka on saanut nimensä siitä, että se alkaa itäiseltä Kajaanin tulliportilta -- . Neljättä katu kutsutaan Linnakaduksi, koska se kulkee linnaa kohden ja sijaitsee sitä vastapäätä.*

Vuosisadan lopulla kaupungilla oli melko säännöllinen ruutu- asemakaava ja yksitoista kaakosta luoteeseen sekä kymmenen koillisesta lounaaseen kulkenutta katuja. Kaupungissa oli kolme toria: Kirkkotori nykyisen Franzenipuiston paikalla, Pakkahuoneentori eli nykyinen kauppatori suiston rannassa ja Heinätori, joka on nykyisin Heinätoripuisto.

”Vanha kaupunki” eli ensimmäinen kaupunginosa sijaitsi Kaupunginojan itäpuolella kaupungin pohjoisosassa, kirkon ympärillä. Siellä asuivat lähes kaikki virkamiehet ja huomattava osa varakkaista porvareista. Vuosisadan lopulla Oulun



Kuvat. Vasemmalla Claes Claessonin kaupunkimittaus 1648 (Ruotsin valtionarkisto RA). Keskellä vuoden 1651 ruutukaava, joka antaa muotonsa pitkälti nykyisellekin ydinkeskustalle ja oikealla vuoden 1825 Ehrenströmin-Engelin asemakaava (molemmat kartat Oulun kaupunki).

kaupungissa oli noin 350 taloa ja vähän yli 3000 asukasta. Pääosa taloista oli vaatimattomia yksikerroksisia hirsitaloja.

Nykyisessä Torinrannassa eli Hahtiperässä oli kaupungin vanha merisatama aittoineen. Myöhemmin satama sai luovuttaa asemansa merisatamana uudelle Toppilan satamalle ja sinne perustetulle Tervahoville. Pikisaaressa toimi monipuolinen pien-, käsiteollisuus- ja asuinalue. Saaressa oli mm. pikipolttimoita, laivanveistämöitä, konepajateollisuutta ja viinanpolttimo. Meritulli siirtyi sinne 1720-luvulla Linnasaaren ja Heikolanniemen väliseltä merialueelta. Saaressa oli lisäksi paljon meri- ja tolppa-aittoja.

2.1.3 1800-luku

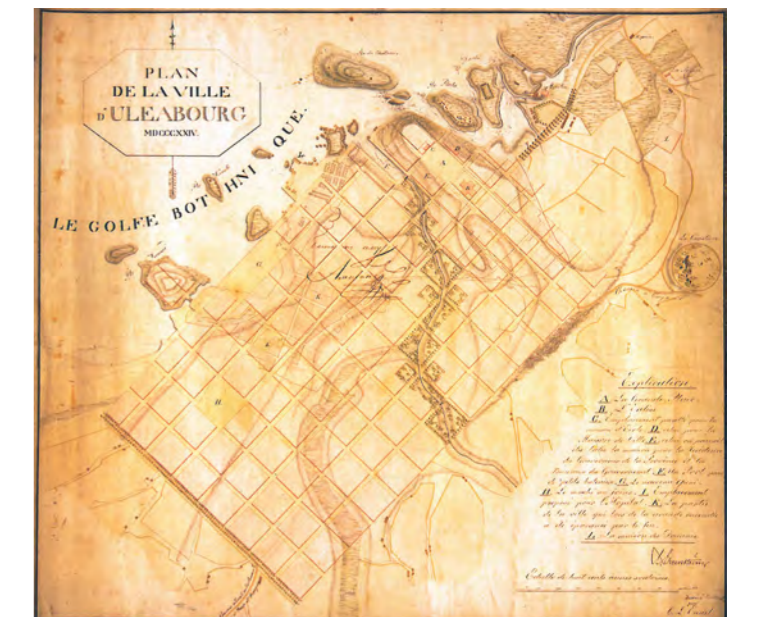
1800-luku oli Oululle erittäin suotuisan taloudellisen kehityksen aikaa, vaikka tulipalot ja sotatuhot aiheuttivatkin taantumakausia. Oulussa elettiin laivanvarustuksen ja tervakaupan kukoistuksen kautta. Oulusta tuli entistäkin selvemmin koko Pohjois-Suomen hallinnollinen, taloudellinen ja sivistyksellinen keskus. Vuoden 1822 tulipalo oli Oulun kokemista paloista suhteellisesti tuhoisin. Muualta valtakunnasta saadut avustukset ja kruunun veroista myönnetty kymmenen vuo-



den verovapaus auttoivat jälleenrakennusta. 1825 hyväksytyt asemakaavan laativat Johan Albrecht Ehrenström ja Carl Ludvig Engel, jotka olivat suunnittelemassa myös pääkaupunki Helsinkiä. Oulu sai empirevaikutteisen ruutuasemakaavan, jossa katutila oli suhteellisen leveä ja matala.

Nykypäivän kaupunkirakenteeseen verrattuna 1800-luvun Oulun keskustan painopiste oli pohjoisemmassa. Pääkadut ristesivät torilla kirkon edessä. Kaavassa kirkko jätettiin paikalleen ja sen edustalle piirrettiin suurtori, ”La Grande Place”. Aukion ympärille sijoitettiin kaupungin arvokkeimmat rakennukset. Aukion lounaissivulle rakensi Johan Franzén 1829 komean kauppiastalonsa täydentämään arkkitehtonista kokonaisuutta. Meren rannalla, nykyisen Meritullin kohdalla olleet kaksi korttelia muutettiin uudeksi satamatoriksi. Kuusiluotoon tuli kaksi uutta korttelia ja etelämmäksi, Torikadun varrelle, yksi kortteli heinätoriksi. Engelin viimeistelemässä asemakaavassa kaupungin etelärajan muodosti Puistokatu.

1800-luvun loppupuolella mahtava kauppaporvaristo sai antaa sijaa teollisuuden harjoittajille. Teollinen vallankumous höyry- ja sähkövoimien muutti Oulun elinkeinorakennetta ja toi kaupunkiin uudenlaista toimintaa: perustettiin höyrysaha, konepajoja sekä mm. Åströmin nahkatehdas, josta kehittyi Pohjoismaiden suurin alallaan. Maatalouden harjoittaminen väheni. Vähitellen siirryttiin hankkimaan yhä enenevä osa ruuasta kaupoista, puodeista ja torilta. Ruokatarvikevähittäiskauppa keskittyi 1800-luvun lopussa Kirkkotorille. 1880-luvulla kauppatori siirrettiin tilanahtauden vuoksi Pakkahuoneentorille kaupungin rantaan. Franzénin patsas paljastettiin 1881 ja Kirkkotori muutettiin Franzenipuistoksi 1884.



1880-luvulle tultaessa kaupunkikuvan muotoutumiseen vaikutti senaatin hyväksymä kaupunkien yleinen rakennusjärjestys (1856). Sen voimaantuloa edesauttoi jälleen uusi palo: marraskuussa 1882 Kaupunginojan ja Pakkahuoneenkadun välisellä alueella tuhoutuivat 27 tontin rakennukset. Palon jälkeen kaupunkiin vahvistettiin uusi asemakaava. Tänä aikana rakennettiin Rantakadun, Ojakadun ja Hallituskadun rakennukset, jotka edelleen muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden.

Kaupungin keskeiselle paikalle kohosi ravintola- ja hotellirakennus Seurahuone, ”Susiteetti”, joka otettiin käyttöön Pohjanmaan radan valmistumisen kunniaksi järjestetyillä juhlaillallisilla 29. lokakuuta 1886. Rakennuksen esikuvana oli renessanssityylinen palatsi. Nykyään rakennus toimii kaupungintalona. Seurahuonetta vastapäätä, Torikadun toiselle puolelle, rakennettiin korttelin mittainen kauppiastalo Gustaf Ferdinand Granbergille. Myöhemmin rakennus vaihtoi omistajaa ja päättyi lopulta kaupungille. Sitä korotettiin uusgotiikkaa edustavalla kerroksella 1894 ja alettiin käyttää kaupungintalona. Myöhemmin rakennuksessa toimi poliisilaitos aina 1980-luvulle saakka, jonka jälkeen se on toiminut nuoriso- ja kulttuurikeskuksena. 1800-luvun lopulla valmistui myös Oulun lääninvankila Myllytulliin.

Väkiluvun kasvaessa kaupungin asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle alkoi syntyä uusia kaupunginosia. Ensimmäisenä uusista mökkikylistä kaupunkiin liitettiin Tuirasta Puutteenperäksikin kutsuttu alue. Seuraava kaupungin rajaan kasvanut asuinalue oli Alalaanila eli Skrööderin tila. Kolmas tarkastelujaksolla liitetty alue oli Toppila.

Puistojen kehitys

Oulun Kaupunginojan rannat olivat laidunniittyjä ennen kaupungin paloa 1822. Tulipalon jälkeen uuteen asemakaavaan jätettiin Kaupunginojan varteen leveä puistovyöhyke estämään mahdollisten uusien palojen leviämistä. Aukioiden eli plaanojen tehtävä oli parantaa puukaupungin paloturvallisuutta. Kaupunki vuokrasi plaanoja huutokaupoissa aina viiden vuoden sopimuksilla kaupunkilaisille.

Hupisaarilla on ollut asutusta ja viljelyksiä 1700-luvulta lähtien, mutta myös teollisuutta jo varhain. Kävelytiet ja valkoiset sillat ovat olleet Hupisaarten tunnusmerkki jo 1860-luvulta alkaen. Saarten kauneuteen on kiinnitetty huomiota 1800-luvun puolivälistä lähtien, ja niitä on kunnostettu kunkin aikakauden ihanteiden mukaan. Kullakin saarella on historiansa ja sen mukainen omaleimainen ilmeensä.

Kaupunginojan vartta ryhdyttiin kunnostamaan puistomaiseksi 1830-luvulla. Kanavan pohja ja laidat kivettiin. Ojan molemmin puolin rakennettiin kävelyplaanit nykyisen Isonkadun ja Kirkkokadun välille eli nykyisen Snellmanipuiston alueelle. Ensimmäinen varsinainen puistoalue oli Appelgrenin plaani, nykyiseltä nimeltään Otto Karhin puisto.

Puistoja perustettiin lisää 1860- ja 1870-luvuilla. Plaanoille toimitettiin aluksi läheisiltä maailoilta ainakin kotipihlajia ja haapoja. 1880-luvulle tultaessa puistoalueella kasvoi jo 55 ulkomaista kasvilajia.

Pokkitörmä tuli suosituksi puistoksi 1860-luvulla. Kaupunginojaa syvennettiin sen kohdalta nälkävuosien työllisyystöillä ja puistoon istutettiin mm. lehmuksia ja pensaita. Pokkitörmästä tuli kaupunkikuvallisesti erityisen tärkeä, kun Oulujoen ylittävät sillat valmistuivat 1869. Madetojan puistoa rajaava Oikokatu avattiin Oulujoen siltojen suuntaan 1920 asemakaavassa. Ehrströmin-Engelin asemakaavan jälkeen oleellisin muutoksen puistovyöhykkeeseen teki 1947 Meurmanin-Ervin asemakaava, jonka mukaan Snellmanin puisto pääosin viherrakennettiin ja jonka tuloksena Vaaran puistoa supistettiin. Madetojan puisto sai kaavan tuloksena nykymuotonsa, kun Asemakadun luoteispään ympäristö liitettiin siihen.

2.1.4 1900-luku

1904 valtuuston valitsema valiokunta aloitti työnsä uuden asemakaavan laatimiseksi. Kaavassa palattiin vuoden 1882 paloa edeltäneeseen tonttijakoon, koska pikkutonttien kysyntä oli vilkasta eikä palovaaraa pidetty kovin suurena tehokkaamman sammutusvälineistön ansiosta. Lisäksi pyrittiin siihen, ettei syntyisi erillään olevia työväen kaupunginosia. Asemakaavassa kaupungin laajenemissuunnaksi valittiin rautatien itäpuoli ja kaupungin lounaispuoli, jossa Laitakadun reunaan suunniteltiin neljän korttelin mittainen puisto, nykyinen Kyösti Kallion puisto. Kaakossa Uudenkadun ja Lyötyn tavarapihan välinen alue sommiteltiin uudestaan entiseen ruutuverkkoon nähden diagonaalisiin kaduihin. Hollihakaan suunniteltiin suuri rantapuisto, jota uudet korttelit rajasivat kaarevasti. Asemakaavassa toteutettiin ajan tyyllivirtauksia ja taiteellisia näkemyksiä. Kaavaan piirrettiin aukiosommitelmia ja esiteltiin julkisia rakennuksia kaupunkirakenteen kohokohdiksi tai katunäkymien päätteiksi. Myös istutusalueet ja puistot sekä vaihtelevan kokoiset ja muotoiset korttelit kertovat kansainvälisistä vaikutuksista. Nykyisistä kaduista nimensä saivat mm. Kansankatu, Aleksanterinkatu, Koulukatu ja Albertinkatu.



Kuva. Oulun kävelypuisto 1861 Magnus von Wrightin maalaus on nykyisen Snellmanipuiston tienoilta. Taustalla hämmöttävät yläalkeiskoulun (myöh. lyseon) ja tuomiokirkon rakennukset. (Oulun taidemuseon kokoelma)



Kuva. Oulun kaupungin asemakaava vuodelta 1907. Kaavassa näkyvillä olevia nykyisen kaupunkikuvan elementtejä ovat mm. Kyösti Kallion ja Hollihaan puistot sekä Kaupunginojan puistovyöhyke. Kaupunkialuetta laajennettiin nykyisten Raksilan ja Heinäpään alueille. (Oulun kaupunginarkisto)

Tuiran asemakaavoitus

Tuiran asemakaava valmistui 1914 suunnittelijanaan Bertel Jung. Katuverkko jäseneltiin leveisiin pääliikenneväyliin ja kapeisiin asuntokuijiin. Pääväylät muodostivat selkeän, jopa monumentaalisen rungon, jonka varrelle suunniteltiin akselisommitelmat ja julkiset tilat. Maisemallisesti parhaat paikat Jung pyrki varaamaan julkiselle rakentamiselle. Kirkko sijoitettiin korkeimmalle kohdalle, mäntykankaalle, silloilta pohjoiseen suuntautuvan puukujanteen, nykyisen Merikoskenkadun päätteeksi. Joen rantaan varattiin alue vuosisadan alusta asti vireillä ollut Merikosken voimalaitosta ja kanavaa varten. Voimalaitos valmistui 34 vuotta kaavan laatimisen jälkeen, vuonna 1948. Nykyisessä Tuirassa Jungin kaavasta parhaiten säilyneitä elementtejä ovat Tuiranpuisto ja pääväylien muodostama aksiaalinen sommitelma. Kirkko ei rakentunut kaavassa esitetylle alueelle.

1920-30 -luvut ja jälleenrakentaminen

Itsenäistymisen jälkeen Oulun asukasluku kasvoi kovaa vauhtia ja asuntotilanne oli 1920-luvulla poikkeuksellisen hankala. Kaupunki pyrki helpottamaan tilannetta rakentamalla työväenasuntoloita ja perustamalla osuuskuntia. Tuiraa rakennettiin 1920- ja 30-luvuilla Jungin 1914 laatiman asemakaavan mukaan. 1920- ja 30-luvulla ilmestyi Oulun kaupunkikuvaan koko joukko vieläkin tunnettuja rakennuksia, kuten Kolmiotalo Pokkitörmälle 1923, Toppila Oy:n tehdasrakennukset nykyisen Meri-Toppilan alueelle 1931, Ainolan museorakennus 1931 ja yksityissairaala Saaristonkadun ja Mäkelininkadun kulmaan vuonna 1929.

Vuosina 1939-1945 oli Suomi sotatilassa. Syksyllä 1944 oli sel-

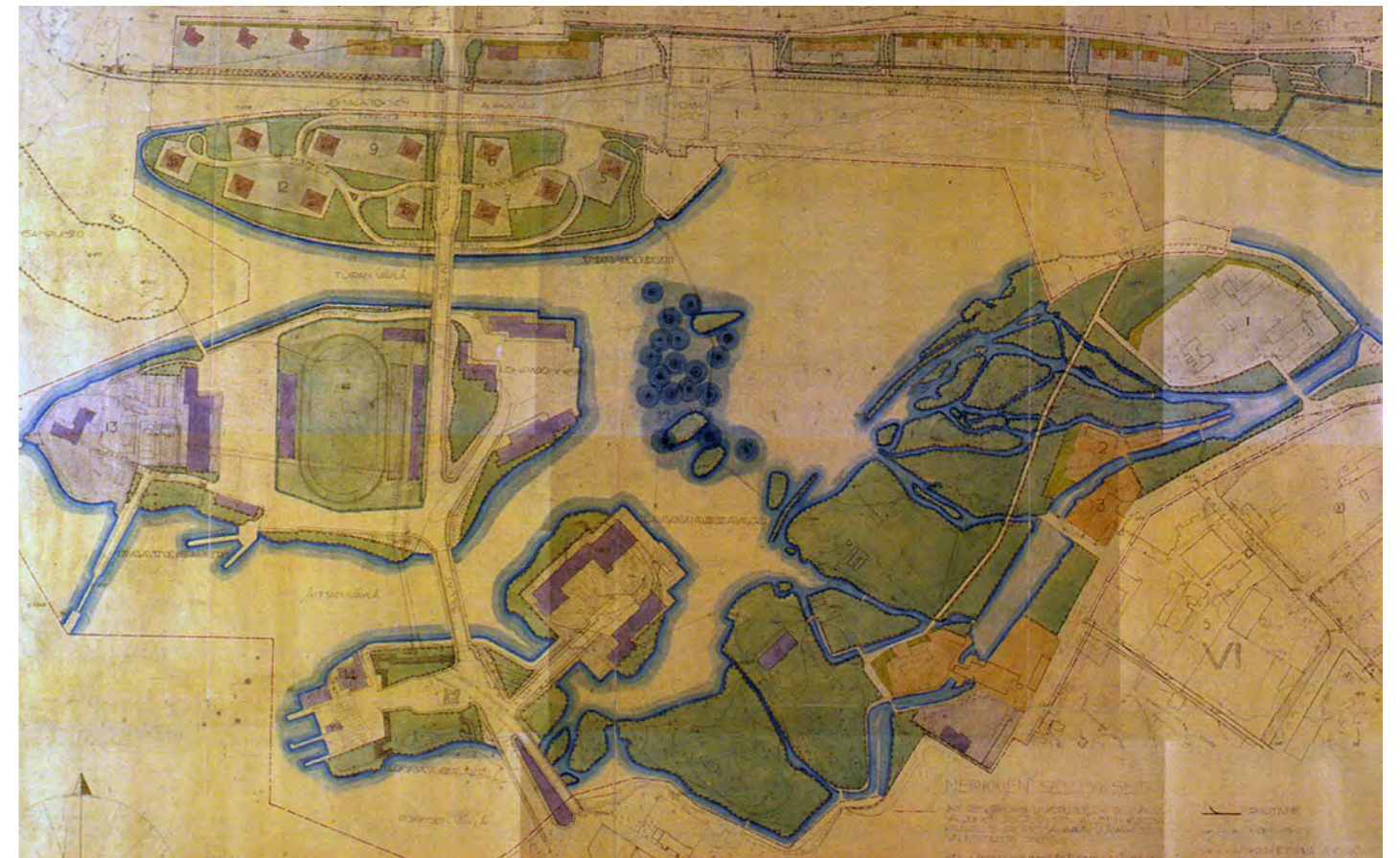
vää, että pommituksissa vaurioitunut Oulun keskusta tarvitsi uuden asemakaavan. Sen laatijoiksi valtuusto valitsi valtakunnallisesti tunnetut arkkitehdit Otto-livari Meurmanin ja Aarne Ervin. Asemakaava valmistui kesällä 1947. Sen tavoitteena oli luoda vihreä ja ilmava keskusta, jota halkoisivat avarat liikenneväylät. Jotta rakennusjonot muodostaisivat katujen varsille kauniita rytmisiä kokonaisuuksia, talojen korkeudet saivat sijainnista riippuen vaihdella kolmesta viiteen kerrokseen. Kaavassa osoitettiin ensimmäistä kertaa ydinkeskustan, Kirkko- ja Hallituskadun liikekorttelit, joille salittiin huomattavasti suurempi rakennusoikeus kuin asuinkortteleille. Katuverkossa jäseneltiin pääliikenneväylät, johon keskustan sisäiset kadut harkitusti yhtyivät. Liikenneverkkoon kuuluivat Aleksanterinkatu, Kirkkokatu, Uusikatu, Rautatienkatu, Saaristonkatu, Hallituskatu ja uusi Valjastehtaankatu. Myös Lävistäjä, jota kautta pohjoisen alikäytävän liikenne ohjautui keskustaan, avattiin. Kokonaan ajoneuvoilta suljetuiksi puistoalueiksi osoitettiin kaavassa muutettavaksi Asemakatu, Ojakatu, Pakkahuoneenkatu ja Isokatu sekä osittain myös muita katuja, kuten Heikinkatu ja Linnankatu.

Koskikeskus

Merikosken voimalaitoksen rakentamiseksi järjestettiin vuonna 1942 arkkitehtuurikilpailu, johon kutsuttiin arkkitehdit Alvar Aalto ja Bertel Strömmel. Kaavakilpailun voitti Aalto ja Strömmeliltä puolestaan tilattiin piirustukset voimalaitoksen rakentamiseksi. Koskikeskussuunnitelma loi uudenlaiset kaupunkinäkömät valjastetun kosken ympärille. Suunnitelmassa kytkettiin Hupisaaret, Raatinsaari ja Toivoniemi yhteen vesipeilin ja suihkulähteiden avulla. Aallon laatiman yleissuunnitelman pohjalta laadittiin asemakaava, jonka sisäministeriö vahvisti 1949.



Kuva. Tuiran kaava 1915, Bertel Jung. (Oulun kaupunki)



Kuva. Koskikeskussuunnitelma 1944, Alvar Aalto. (Oulun kaupunki)



Kuva. Keskeisten osien asemakaavan muutos 1947, Otto-livari Meurman ja Aarne Ervi. (Oulun kaupunki)

Koskikeskussuunnitelma toteutui vain osittain. Toivoniemeen pystytettiin pistetaloja, joskin korkeampia kuin Aallon suunnitelmassa. Urheilustadion ja liikenneväylät sijoitettiin suunnitelman mukaan, ja Toivoniemeen ja Raatinsaareen tehtiin eritasoliittymät Lammassaaren ja Linnasaaren monumentaalirakennukset jäivät toteutumatta.

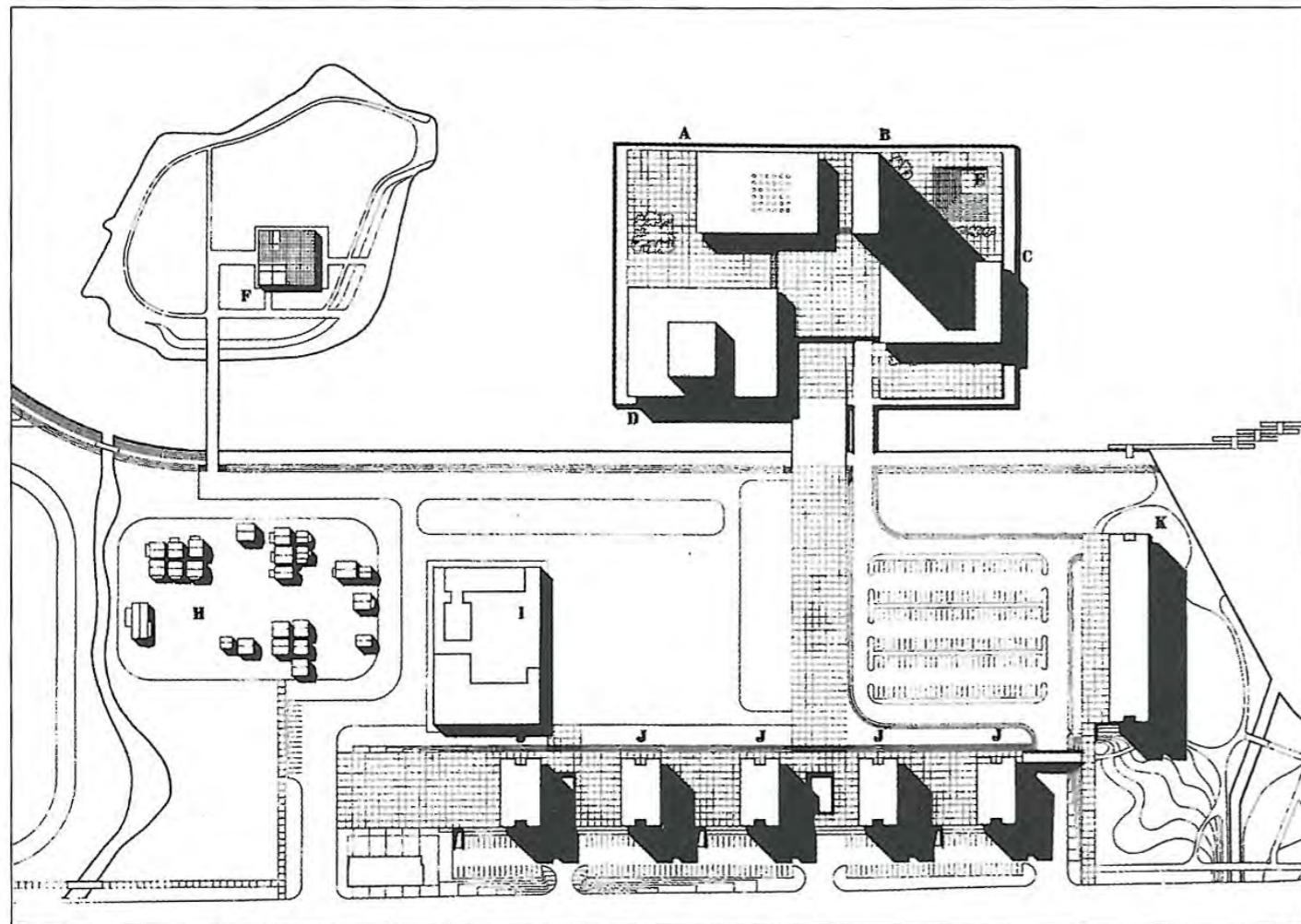
Kasvun vuodet

Vuosina 1945-1979 Oulun pinta-ala lähes nelinkertaistui. Paine kasvavan kaupungin rakentamisesta ja keskustan muuttamisesta liikekeskukseksi voimistui 1960-luvun alussa. Vanhoja rakennuksia purettiin ja vanhan, matalan ja ahtaasti sijaan haluttiin luonnonläheisyyttä ja uusia palveluita. Esimerkkejä aikauden rakentamisesta nykyisessä keskusta-alueiden kaupunkikuvassa ovat Heinäpään, Tuiran ja Raksilan kerrostaloalueet. Puutaloja säilyi Heinäpäässä mm. Kiilan ja opettajainkerhon kortteleissa ja Tuirassa lähinnä Tuiranpuiston alueella. Raksilan kaupunginosalle valmistui 1964 uusi asemakaava, minkä jälkeen alueen länsireunaan kohosi

joukko tornitaloja. Muu Puu-Raksila säilyi yhtenäisenä. Hallituskadulle rakennettiin Meurmanin-Ervin kaavan mukainen kerrostalojen rivistö, joka kuitenkin toteutettiin kaavan esittämää viittä kerrosta korkeampana, kahdeksankerroksisena.

Monumentaalikeskus

Kaupunki järjesti 1960-luvun alussa arkkitehtuurikilpailun kauppatorin ympäristön suunnittelusta, sillä kaupungille haluttiin "läänin pääkaupungin arvoa vastaava" hallinto- ja kulttuurikeskus. Arne Ervi antoi hankkeelle nimen Monumentaalikeskus-kilpailu. Kilpailun voitti Marjatta ja Martti Jaatisen suunnitelma Saari. Siinä Kauppatorin vieressä olevaa Vännanninsaarta oli laajennettu ja sille oli sijoitettu 20-kerroksinen kaupungintalo sekä teatteri- ja konserttitalot. Kaupungin suulle, torin koillislaidalle oli esitetty valtion virastotalo. Aleksanterinkadun ja Rantakadun välisillä tonteilla oli seitsemänkerroksisia tornitaloja, jotka olivat rivissä niin, että niiden välistä näkyi meri.



Kuva. Uuden monumentaalikeskuksen havainnepiirros, Marjatta ja Martti Jaatinen. (Oulun Graadi, 2002)

Suunnitelma on toteutunut vain osittain. Teatteri ja kirjasto rakennettiin Vännanninsaareen, mutta saaren rakentaminen on länsiosaltaan kesken: nykyinenkin asemakaava mahdollistaa XXII-kerroksisen tornin rakentamisen saareen. Valtion virastotalon paikalle kohosi hotelli. Rantakadun ja Aleksanterinkadun välille suunniteltujen tornitalojen rakentaminen olisi tuhonnut Rantakadun yhtenäisen puutalorivin. Sen kohtalosta alkoi monivaiheinen ja ankara taistelu, jossa rakennusten puolustajat saivat täpärän työvoiton. Vuonna 1986 kaupunginvaltuusto hyväksyi asemakaavamuutoksen, jonka mukaan Rantakadun varrella olevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat talot sekä "kaupunkikuvallisesti tärkeillä paikoilla katujen kulmissa olevat rakennukset" suojeltaisiin.

2.1.5 1900-luvun lopusta nykypäivään

1900-luvun lopun kaavoituksen keskeisiksi tehtäviksi tulivat kaupunkirakenteen täydentäminen ja tiivistäminen. Ydinkeskustan kortteleiden sisäosia otettiin aktiiviseen käyttöön ja katettiin liikehuoneistojen laajennuksiksi, ravintoloiksi ja rakennuksia yhdistäviksi käytäviksi. Ullakkokerroksiin rakennettiin asuinhuoneistoja.

Alueiden käyttötarkoitusta muutettiin teollisuuden siirryttyä pois keskustasta. Oulussa ensimmäinen täydennysrakentamiskohde oli Myllytulli. Vanhalla, perinteisellä teollisuusalueella oli useita säilytettävissä rakennuksia, kuten 1800-luvun puolivälistä olevat kaksi kruununmakasiinia ja nahkatehtaan entiset, 1920-luvulla rakennetut punatiiliset tehdusrakennukset. Myllytullin suunnittelusta järjestettiin 1983 aatekilpailu, jonka voitti Arkkitehtityö Oy pääsuunnittelijanaan Juhani Boman. Alue rakentui 1990-luvulla. Vanhojen, alkuperäisestä käyttötarkoituksesta poistettujen rakennusten säilyminen osana kaavoitettavaa ympäristöä hyväksyttiin yleisesti 1900-luvun viimeisillä vuosikymmenillä. Myllytullissa Åströmin tehdusrakennusten käyttötarkoituksen muutoksia on toteutettu laajamittaisesti. Osoituksena onnistuneesta yhteensovittamisesta ovat esimerkiksi hirsirakenteinen kruununmakasiini, Oulun taidemuseo, Tietomaa ja asuinkeihästä Ainolanportti.

Meritulli on rakentunut pääosin entiselle Keskuskentälle, joka vapautui 1990-luvulla täydennysrakentamiselle, kun urheilutoiminnot siirrettiin Raksilaan. Meritullin alueesta järjestettiin vuonna 1992 arkkitehtuurikilpailu, jossa jaetun toisen sijan saivat Arkkitehdit A6 ja Arkkitehtitoimisto K. Bierganns Oy. Meritullin asemakaava laadittiin kaupungin kaavoitustoimessa yhteistyössä kilpailun voittajien kanssa. Noin tuhannen asukkaalle asuinalueen rakentamisella on pyritty vahvistamaan

keskustan asemaa ja vetovoimaisuutta. Merelle avautuvan alueen tavoitteena on myös ollut parantaa kaupunkikuvaa sekä kaupungin luontevaa liittymistä Oulujoen suistoon.

Kävelykadun historia

Kävelykatuidea oli esiintynyt jo Meurmanin-Ervin asemakaavassa vuonna 1947, jolloin se ei kuitenkaan toteutunut. Ensimmäinen kävelykatukokeilu toteutettiin jo vuonna 1967 Kirkkokadulla kaupungintalon ja Saaristonkadun välillä. Tuolloin kauppiat vastustivat hanketta ja siitä päätettiin luopua lyhyen kokeiluajan jälkeen. Kävelykadun rakentaminen nousi uudelleen esille 1980-luvun alkupuolella ja päätös siitä tehtiin vuonna 1986. Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjuksen laatima kävelykatuun suunnitelma käsitti Kirkkokadun välillä Pakkahuoneenkatu - Saaristonkatu sekä siihen liittyvät Kauppurienkadun osat.

Kun keskusaukio oli saanut uuden katupinnoituksen vuonna 1988, järjestettiin nimikilpailu, jonka tuloksena kävelykatu-alue sai nimen Rotuaari. Kauppurienkadun kävelykatuosuutta laajennettiin vuonna 1993 torille saakka. Tänä päivänä Oulun keskustan kävelykatualue ja kauppatoria kehitetään yhtenäisenä kaupallisena ja toiminnallisena alueena. Rotuaari on varsinkin kesällä merkittävä tapahtuma-alue ja monet sen tapahtumat ovat vakiintuneita.

2000-2010

2000-luvulla täydennysrakentaminen ja kaupunkirakenteen tiivistäminen on jatkunut. Etu-Lyöty vanhoille ratapiha-alueille on viime vuosina rakentunut 1500 asukkaan ja 2000 työpaikan alue, joka on keskustan merkittävin asunto- ja toimistorakentamisen alue. Alueesta järjestettiin arkkitehtuurikilpailu, jonka voitti Arkkitehtitoimisto Perko Oy:n johtaman ryhmän "Madetojan huilu" -ehdotus. Alueen asemakaava valmistui vuonna 2003. Korttelirakenteen on Etu-Lyötyssä haluttu jatkuvan samalla periaatteella, kun keskustan ruutukaava-alueella. Ydinkeskustan kaupunkimaista, tiivistä asuinkeihästä on jatkettu edelleen rautatien itäpuolella Taka-Lyötyssä.

Länsi-Toppila ja Alppila ovat osa keskustaa ympäröivää muutosvyöhykettä, jossa teollisuus- ja liikennealueita on rakennettu asuinalueiksi. Alppilassa entinen betoniteollisuusalue rakentuu parhaillaan kerrostalovaltaiseksi alueeksi. Toppilansalmella on pitkät perinteet Oulun satamapaikkana, mutta olosuhteiden muuttuessa ja aluskokojen kasvaessa se ei enää

jatkossa toimi kaupungin pääsatamana. Toppilansalmen eteläpuolelle asemakaavoitetun Toppilansaaren kaavoitus käynnistyi 2004 ja asuinalue on jo lähes rakentunut. Salmen pohjoispuolisen Länsi-Toppilan 1. vaiheen asemakaava on valmistunut 2007 ja kaava hyväksyttiin 2010. Asemakaavoitus jatkuu edelleen: pohjoisemmassa sijaitseva Ranta-Toppila on luonnosvaiheessa.

Ydinkeskustassa on käynnissä useita kehityshankkeita, joiden tavoitteena on luoda elinvoimainen ja vetovoimainen Pohjois-Suomen kaupallinen keskus. Keskuskortteleita täydennysrakennetaan ja ydinkorttelit liitetään kokonaan osaksi kävelykeskustaa rakentamalla niiden sisäosiin aukioita ja kauppakäytäviä. Korttelien kehittämisen vaatimaa huoltotilaa sijoitetaan ydinkeskustan alle rakennettaviin kallioliitoihin. Pysäköinti sijoitetaan kallioparkkiin, ”Kivisydämeen” ja keskus-

tan kävelyalue laajenee edelleen. Aseman ympäristöä uudistetaan uudella matkakakeskuksella. Myös keskustan puistojen kaupunkikuvallista ilmettä ja toiminnallisuutta ollaan kehittämässä mm. Otto Karhin puistossa ja Snellmannipuistossa. Rotuaarin peruskorjauksen 1. vaihe on valmistunut 2011 ja 2. vaihe 2012. Rotuaaria on modernisoitu kaupunkikuvallisesti esimerkiksi uusituilla, laadukkaammilla pintamateriaaleilla, valaistuksella ja kalusteilla.

2.1.6 Keskusta-alueiden kerroksisuus

Eri aikakausien kerroksisuus näkyy keskusta-alueiden kaupunkikuvassa. Vanhinta kaupungin syntyajoilta peräisin olevaa kerrostumaa on nähtävissä Oulun Linnansaareissa.

Kaupunkirakenteen runko, ruutukaava, on peräisin 1600-luvun puolivälistä. 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun puuta-loaikakaudelta säilyneitä kohteita ovat mm. Heinään Kiilan ja opettajainkerhon korttelit sekä Heinätorin koulu, 1882 palon jälkeen rakennetut rantakorttelit Rantakatu-Ojakatu-Hallituskatu, rautatieasema sekä Hietasaaren huvila-alue ja Pikisaaren puurakennukset. Historiallisesti arvokkaita kivirakennuksia edustavat mm. Pokkitörmän 1920-luvulta peräisin oleva Kolmiotalo, Rautatienkadun Kulmatalo, ydinkeskustan Puistola, seurahuoneeksi rakennettu nykyinen kaupungintalo ja Kajaaninkadulla sijaitseva Tuomitilo. Esimerkkejä kivirakentamista ovat myös vanhat teollisuuslaitokset, kuten Åströmin tehdas ja Pikisaaren vanha villatehdas, sairaalarakennukset Lasarettinsaareissa sekä Oulun vankila.

1930-luvun funktionalismin ihanteita edustaa SOK:n konttori- ja varastorakennus Kansankadulla. 1950-luvulta parhaiten säilyneitä yhtenäisiä kokonaisuuksia ovat mm. tuomiokirkon kaakkoispuolen yhtenäiset korttelialueet. Voimalaitos ja sen rantarakentaminen ovat näkyvä osa nykyistä kaupunkikuvaa Tuirassa ja Koskikeskuksessa. 1960-70-lukujen kerrostumaa ovat mm. Vänmanninsaari, Heinään lamellikorttelit ja Tuiran tornitalot. 1900-luvun lopulla rakentuivat mm. Myllytulli ja Meritulli ja 2000-luvun puolella keskusta alkoi laajeta Etu-Lyöttyyn.

2.1.7 Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Oulun keskusta-alueiden valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä ovat Oulun rantakorttelien julkinen kaupunkitila, Oulujoen suistoalueen historiallinen kokonaisuus, Oulujoen ja Sotkamon reitin voimalaitoksiin kuuluva Merikosken voimalaitos, Hietasaaren huvila-alue, Kaupunginojan varren puistovyöhyke, Oulun rautatieasema, Oulun SOK:n konttori- ja varastorakennus, Oulun vanha monumentaalikeskus ja Franzeninpuisto, Oulun vankila ja Raksilan puutaloalue. Alla on lyhyt kuvaus kustakin kohteesta, jotka on esitetty kartalla sivulla 10. Arvoista on kerrottu myös kunkin alueanalyysin yhteydessä.

Oulun rantakortteleiden julkinen kaupunkitila muodostaa merkittävän kaupunkihistoriallisen kokonaisuuden, joka kuvastaa sekä Oulun 1870-1880-lukujen vaurastumisesta kaupalla ja merenkululla että 1960-luvun monumentaalista keskustasuunnittelua. Ranta-, Oja- ja Hallituskadulle sijoittuva kokonaisuus kantaa myöhäisen klassismin ja historismin leimaa. Rakennukset ovat pääosin uusrenessanssia, mutta

niissä on myös jugendin ja nikkarityylin piirteitä. Toriaukion edustalla, suorakaiteisella saarella, ovat kaupunginteatteri ja -kirjasto sekä toriaukion pohjoislaidalla suurhotelli, jotka ovat toteutuneita osia arkkitehtien Marjatta ja Martti Jaatisten laatimasta 1960-luvun monumentaalikeskustasommitelmasta. Jaatisten Vänmanninsaarelle suunnittelema teatteri vuodelta 1972 ja kirjasto vuodelta 1981 ovat niukkaa modernia betoniarkkitehtuuria.

Oulujoen ja meren yhtymäkohtaan sisältyy Oulun kaupungin historiallisesti merkittävimpiä alueita. Oulujoen suun alue on laaja ja sitä leimaavat monimuotoinen teollisuuteen liittyvä rakennuskanta, vesivoimalaitos sekä joenrantojen puistovyöhyke.

Oulujoki Osakeyhtiön valtakunnallista sähköntuotantoa varten Oulujoen ja Emäjoen vesireitille rakentamat voimalaitos- ja asuntoalueet ovat laajuudeltaan, arkkitehtuuriltaan ja rakennustekniikaltaan yksi maan merkittävimmistä jälle-rakennuskauden rakennushankkeista. Voimalaitosympäristöt käsittävät mm. voimalaitosrakennukset, padot, voimansiirtolaitteet ja konttorit. Oulussa alueeseen kuuluvat Pikkaralan muuntoasema (Ervi) sekä selvitysalueella sijaitsevat Merikosken voimala (Bertel Strömmer 1948) ja Toivoniemen asuinalue (1943-1944 Alvar Aallon yleissuunnitelman mukaan).

Hietasaaren vehmas huvila-alue on merkittävä ja varhainen esimerkki kaupunkialueiden lähialueille 1800-luvulla syntyneestä huvilakulttuurista. Hietasaareissa nyt olevien huviloiden rakennuskanta on peräisin etupäässä 1800-luvun lopulta ja 1900-luvun alusta. Huviloita on vielä jäljellä kuutisenkymmentä, joista osa on yksityisten, osa yhteisöjen käytössä.

Kaupunginojan varren avoin puistovyöhyke on tärkeä esimerkki puukaupungin palon jälkeisestä asemakaavaratkaisusta, jolla pyrittiin parantamaan kaupungin paloturvallisuutta. Puistovyöhyke perustuu puukaupungin palon jälkeen 1824 laadittuun empireasemakaavaan. Oulun Kaupunginojan varren aukiot muodostavat kaupunkirakenteessa keskeisen puistosarjan läpi koko alueen.

Oulun rautatieasema on Seinäjoki-Oulu –rataosuuden ainoa II-luokan asema. Uusrenessanssiasema muodostaa asemavintolarakennuksen kanssa komean parin Asemakadun päätteenä Oulun keskustassa.

Oulun SOK:n konttori- ja varastorakennus on edustava esimerkki osuuskaupan 1930-luvulla eri puolille maata rakentamista konttori- ja varastorakennuksista. Arkkitehti Erkki Huttusen SOK:n rakennusosastolla suunnittelema rakennus kuuluu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään

KAUPUNKIRAKENTEEN KEHITYS

Aikakausi	Laajentaminen	Täydentäminen
1800-luku	Uudet ruutukaavakorttelit	Kaupunkipalojen jälkien tiivistäminen
1800/1900 vaihe	Tuira ja Raksilan puutalot, Myllytullin teollisuusalue, Intiön kasarmi	Keskustan kivitalot, Heinään puutalokorttelit
1930-50-l.	Karjasilta, Nokela, Toppila, Nuottasaaren teollisuusalue	Pommitettujen kortteleiden täydentäminen
1960-luku	Välivainio, Puolivälinkangas, Höyhtyä, Kaukovainio, yliopisto, Laanilan teollisuusalue	Keskusta, Heinäpää, Tuira
1970-luku	Kaukovainio, Haapalehto, Rajakylä, Kaijonharju, Oulunsuu, Myllyoja	Heinäpää, Tuira
1980-luku	Mäntylä, Maikkula, Iinatti, Korvensuora, Kaijonharju, Kuivasjärvi, Teknologia kylä, Ruskon teoll. alue	Syynimaa, Pyykösjärvi
1990-luku	Kaakkuri I, Saarela	Myllytulli, Meritulli, Meri-Toppila, Peltola, Kynsilehto, Kaijonharju, Teknologia kylä II, Ruskon teollisuusalue
2000-luku	Kaakkuri II, Metsokangas, Heikkilänkangas, Kuivasranta, Ritaharju	Toppilansaari, Intiö, Lyötty, Välivainio, Alppila, Talvikangas, Hiironen
2010-luku	Metsokangas, Hiukkavaara, Madekoski, Ritaharju, Korvenkylä-Heikinharju	Länsi-Toppila, Limingantulli, keskusta
2020-	Hiukkavaara	Keskusta, lähiökehä, pääkatujen varret

Taulukko. Oulun kaupunkirakenteen kehitys 1800-luvulta 2020-luvulle. (kuva Oulun keskeisten alueiden täydennysrakentamisselvitys, 2011)

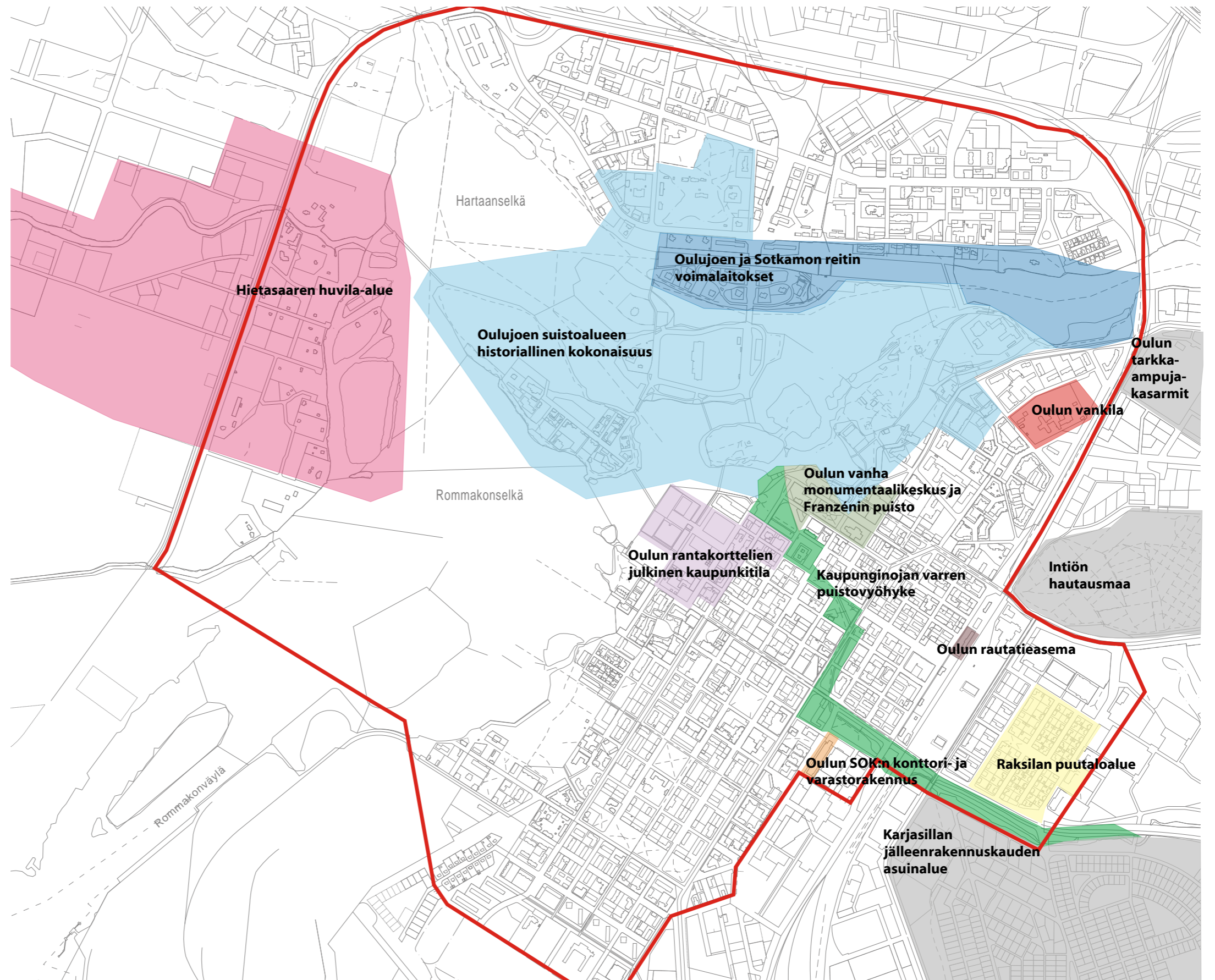
suomalaisen modernin arkkitehtuurin merkkiteosten valikoimaan.

Oulun tuomiokirkko, sen edustalla sijaitseva Franzenipuisto sekä puistoa ympäröivien katujen julkiset ja yksityiset rakennukset muodostavat kokonaisuuden, joka kuvastaa Oulun roolia läänin hallintokaupunkina. Puiston ympäristöön keskittyy Oulun kaupungin perustamisesta lähtien syntyntä, nykyisin pääosin 1800-luvun kehitystä ilmentävää, rakennusperintöä.

Oulun vankila on läänien pääkaupungeissa toteutetun maanlaajuisen vankilarakennusohjelman tulos ja se kuuluu läänin pääkaupungille luonteenomaiseen historialliseen kaupunkirakenteeseen.

Puu-Raksila on rakentunut 1920-luvulta lähtien ja alueen suunnitteluperiaatteena on ollut yhtenäinen kaupunkikuva. Kuusi suurta ruutukaavakorttelia muodostava Raksila on puutaloalue, josta säännöllinen rakennustapa luo yhtenäisen esikaupungin. Aluetta leimaa yksinkertainen mutta eloisa yhtenäisyys ja säntillinen katukuva. Pihat ovat lehteviä ja pihan perällä on aina pienehkö ulkorakennus.

Tarkastelualueelle sijoittuvat kohteet rajauksineen on esitetty viereisellä kartalla.



Kuva. Selvitysalueelle sijoittuvat valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009).

2.2 Yleisanalyysi

Yleisanalyysissä on tarkasteltu koko selvitysaluetta sen kaupunkikuvallisten elementtien ja toiminnallisuuden kannalta. Analyysin tarkoituksena on ollut löytää pelkistetylle kartalle keskeisimmät kaupunkikuvan osatekijät ja kokonaisuudet. Tarkemmat analyysit on esitetty *alueanalyysissä* luvuissa 2.3.2 - 2.3.7.

Tarkasteltaviksi tekijöiksi valittiin keskeiset vetovoimakohteet ja viheryhteydet, kaupunkikuvalliset solmukohdat ja sisään-tulojulkisivut, rantavyöhykkeet niiden saavutettavuuden ja toiminnallisuuden kannalta sekä liikenne. Lisäksi analyysien pohjaksi tehtiin tarkastelut kerrosluvuista ja rakennusten ikäjakaumasta.

Keskeisiksi kaupunkikuvallisiksi vetovoimakohteiksi on valittu Oulun kaupunkikuvan kannalta tunnetuimpia kohteita keskusta-alueilla ja niiden läheisyydessä: Nallikari, Villa Hannala, torinranta, Raatin kenttä, Pikisaari, Rotuaari, Tuomio-kirkko, Hupisaaret, Lassinkallionsilta eli patosilta, Tietomaa torneineen, Rautatieasema, Raksilan marketit ja Raksilan liikuntakeskus. Vetovoimakohteiden toiminnallista verkostoa on havainnollistettu kartalla.

Hyödynnetty, julkinen rantavyöhyke tarkoittaa niitä rantoja, jotka ovat saavutettavia ja toiminnallisesti käyttöönotettuja. Rantavyöhykkeelle, aina vedenrajaan saakka, pääsee helposti esimerkiksi julkista kevyen liikenteen verkostoa pitkin. Hyödynnetyt rantavyöhykkeet on jaettu vielä kahteen alaluokkaan, jotka ovat **rakennettu ranta** ja **puistomainen ranta**. Rakennetulla rannalla tarkoitetaan muurein, rakentein tai rakennuksilla rajattua rantaa, kun taas puistomaisella rannalla tarkoitetaan luonnonmukaisemmin käsiteltyä tai rakentamatonta, luonnonmukaista rantaa. Rantavyöhykkeiden analysoinnin tarkoituksena on ollut havainnollistaa, missä paikoissa selvitysalueella kosketus ja yhteys vesirajaan on mahdollinen ja missä ei. Tulevaisuudessa voidaan pohtia erityisesti hyödyntämättömien rantavyöhykkeiden käyttöä: halutaanko niille ohjata virkistysreittejä, jolloin ne muuttuvat saavutettaviksi.

Merkittävät sisään tulot ja niitä rajaavat elementit merkkäavat alueiden sisään tulopaikkoja, jotka on arvioitu kaupunkikuvallisesti merkittävimmiksi. Valitut sisään tulot eivät välttämättä ole tällä hetkellä kaupunkikuvallisesti arvokkaimpia kohteita, mutta ne toimivat liikenteellisesti merkittävinä sisään tuloväylinä keskusta-alueelle muodostaen näin alueiden kehittämisessä ja maankäytön suunnittelussa huomioon otettavia paikkoja. Historiallisten tai muiden arvojensa kannalta kaupunkikuvallisesti merkittäviksi arvioidut

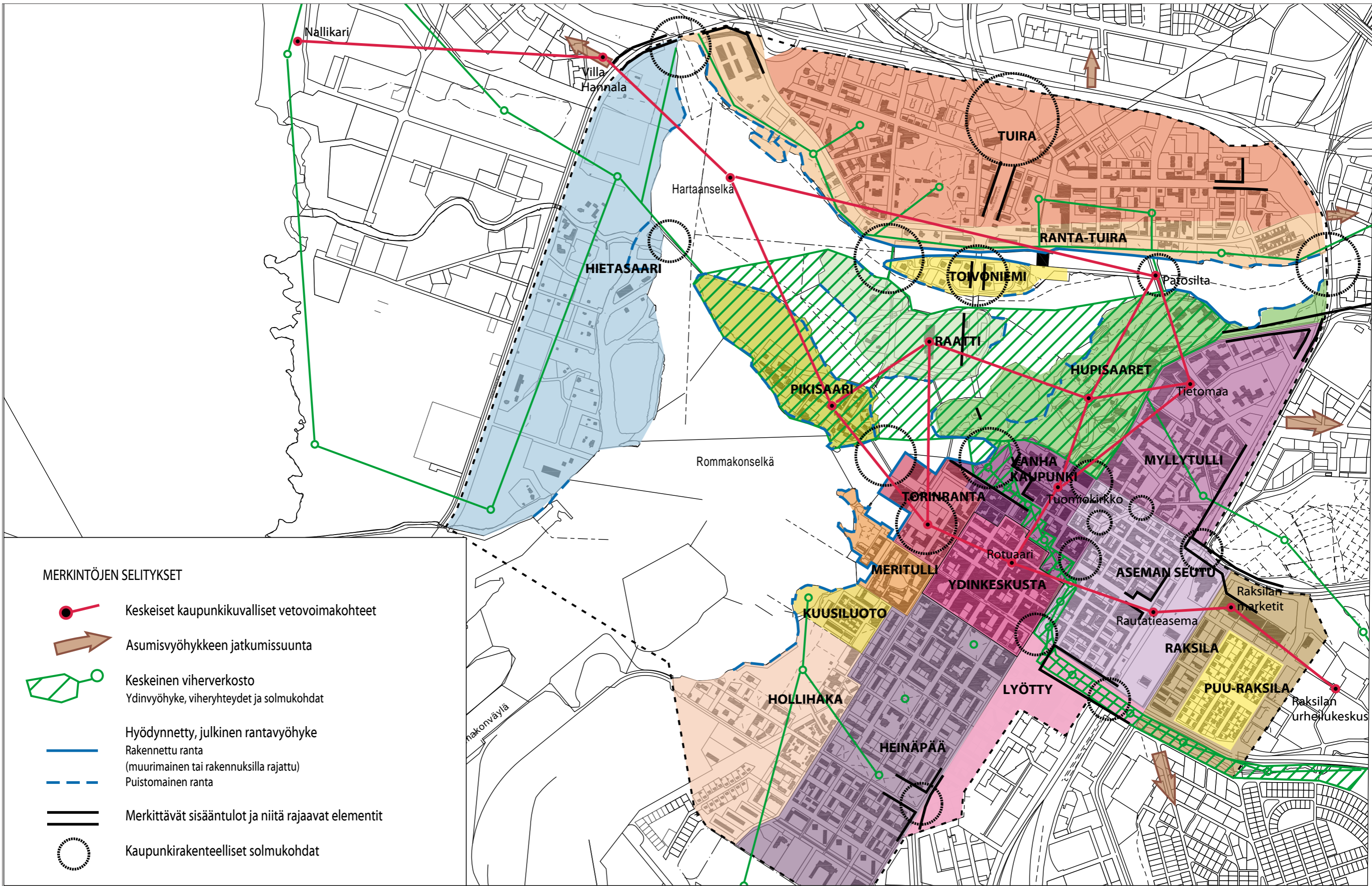
julkisivukokonaisuudet on merkitty erikseen alueanalyysikarttoihin. Merkittävimmiksi sisään tuloloiksi on merkitty Hietasaarentien silta, Tuiran Merikoskenkadun sisään tulo ja korkeiden rakennusten muodostama portti, Toivoniemi ja sen tornitalojen muodostama portti keskustan ja Tuiran välillä, sisään tulo Merikosken siltoja pitkin vanhaan kaupunkiin, Kasarmintien ja Tulliväylän sisään tulot, Kajaanintien sisään tulo ja alikulun muodostama portti, Hallituskadun sisään tulo kohti keskustaa rautatieaseman kohdalla, Saaristonkadun muodostama sisään kulku ja alikulun portti sekä Limingantien ja Uudenkadun alun sisään tulo Heinäpäähän.

Yleisanalyysikarttaan on merkitty myös laajan mittakaavan **kaupunkirakenteelliset solmukohdat**. Niillä tarkoitetaan paikkoja, joissa eri maisema- tai kaupunkirakenteelliset elementit, tilat tai toiminnot kohtaavat luoden mielenkiintoisia solmukohtia, joissa kaupunkirakenne tihentyy ja ympäristö muuttuu sen läpi kuljettaessa. Tällaisiksi paikoiksi on koko alueen analyysissä merkitty mm. Hietasaaren ja Pikisaaren sillat (Korkeasaarensilta), Tulliväylän rautasilta ja patosilta, Kauppahallin aukio torinrannassa, Vanhankaupungin sisään tulo Merikoskensilloilta sekä rautatien alitupaikat Kajaanintien ja Kainuuntien kohdalla.





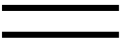

Asumisvyöhykkeiden jatkumissuunnat on esitetty kartassa nuolilla. **Keskeisen vihervestoston ydinvyöhykkeeksi** on nimetty Hupisaaret, Raatti ja Pikisaari sekä Kaupunginojan varren puistovyöhyke. Vestoston viheryhteyksiksi on merkitty Tuiran rannat ja Hartaanselän ympäristö sekä muut keskeiset viheryhteydet keskusta-alueilla. Solmukohtiksi on merkitty vestoston tärkeimmät puistoalueet sekä yksittäiset keskeiset puistot.



Kuvat. Alvar Aallon suunnittelema Koskikeskus on yksi Oulun kaupunkikuvan merkittävimmistä kokonaisuuksista. Ylemmässä talvikuvassa Toivoniemen kaupunkikuvallisesti merkittäviä rakennettuja rantoja (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy). Alemmassa kuvassa Merikosken sillat, Raatti ja saapuminen Koskikeskukseen, jota voidaan pitää myös kaupunkikuvallisena solmukohtana (kuva © Oulun kaupunki).



MERKINTÖJEN SELITYKSET

-  Keskeiset kaupunkikuvalliset vetovoimakohteet
-  Asumisvyöhykkeen jatkumissuunta
-  Keskeinen viherverkosto
Ydinvyöhyke, viheryhteydet ja solmukohtat
-  Hyödynnetty, julkinen rantavyöhyke
Rakennettu ranta
(muurimainen tai rakennuksilla rajattu)
Puistomainen ranta
-  Merkittävät sisääntulot ja niitä rajaavat elementit
-  Kaupunkirakenteelliset solmukohtat



Kuvat. Kaupunkikuvallisesti merkittäviä kohteita Oulussa. Ylhäällä Koskikeskus (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy), vasemmalla Oulun Tietomaa ja oikealla ylempänä Oulun kaupungintalo (kuvat © Oulun kaupunki), alhaalla oikealla Kiilan puukortteli Heinäpäässä (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy).

2.2.1 Aluekokonaisuudet

Yleisanalyysikartalle (s.12) on rajattu eri aluekokonaisuuksia värikoodein eroteltuina. Aluerajauksien ja nimitysten tavoitteena on ollut erottaa toisistaan yhtenäisiksi kaupunkikuvallisiksi kokonaisuuksiksi hahmottuvat alueet. Merkinnät eivät kaikissa tapauksissa noudata kaupunginosien virallisia aluerajauksia tai nimityksiä. Kullekin alueelle tyypillisiä kaupunkikuvallisia piirteitä on käyty läpi lyhyesti alueanalyysien yhteydessä.

Selvitysalueen länsiosa rajautuu Hietasaarentiehen. Tuiran eteläosa on erotettu Ranta-Tuiraksi Koskitien kohdalta. Itä-Tuirassa Ranta-Tuiran rajaukseen on sisällytetty myös Koskitietä reunustavat rakennukset. Hupisaaret, Pikisaari ja Raatti muodostavat omat aluekokonaisuutensa. Myllytulli on rajattu etelässä Kajaanintiehen, idässä junarataan ja lännessä sekä pohjoisessa Kasarmintiehen. Raksilasta omaksi kokonaisuudekseen on erotettu yhtenäinen Puu-Raksila.

Aseman seuduksi on nimetty aluetta, joka rajautuu pohjoisessa Kajaanintiehen, lännessä Isokatuun ja Uusikatuun, etelässä Kainuuntiehen ja idässä Ratakatuun. Aluerajaukseen on otettu mukaan Lävistäjän ympäristön jälleenrakennuskauden rakennukset, sillä vanha kaupunki historiallisineen rakennuksineen on rajattu omaksi kokonaisuudekseen Pokkitörmän, kirkon ja Kaupunginojan ympärille. Vanhaan kaupunkiin on rajattu myös Ranta-, Oja- ja Hallituskatujen 1800-luvun lopun historiallisesti arvokkaat korttelit.

Ydinkeskustaksi on nimetty Aleksanterinkadun, Albertinkadun, Uusikadun ja pohjoisessa Kaupunginojan varren puistojen ja rannan historiallisten kortteleiden rajaama alue. Ydinkeskustaan sijoittuu selvitysalueen merkittävin kaupallisten palvelujen keskittymä. Omia kokonaisuuksiaan ovat torinranta, Meritulli ja Kuusiluoto. Heinäpää rajautuu Albertinkadun eteläpuolelle ja Uusikadun länsipuolelle 60- ja 70-lukujen lamellikorttelien alueelle. Hollihakaan kuuluvat Hollihaan puiston ympäristön rakennukset etelässä aina selvitysalueen rajaan saakka. Uusikadun itäpuolelle jää pieni osa Lyöttyä, johon kuuluvat mm. Keskustan terveysasema ja SOK:n entinen konttori- ja varastorakennus Kansankadulla. Etu-Lyötyn uudet alueet on jätetty selvityksen ulkopuolelle.

2.2.2 Liikenneverkko

Liikenteellisen tarkastelun lähtökohtana ovat olleet Oulun keskustan maankäytön ja liikenteen tavoitesuunnitelma MALI 2020 sekä liikennettä koskevat muut analyysit, selvitykset, suunnitelmat ja www.oulunliikenne.fi sivusto. Liikenne-

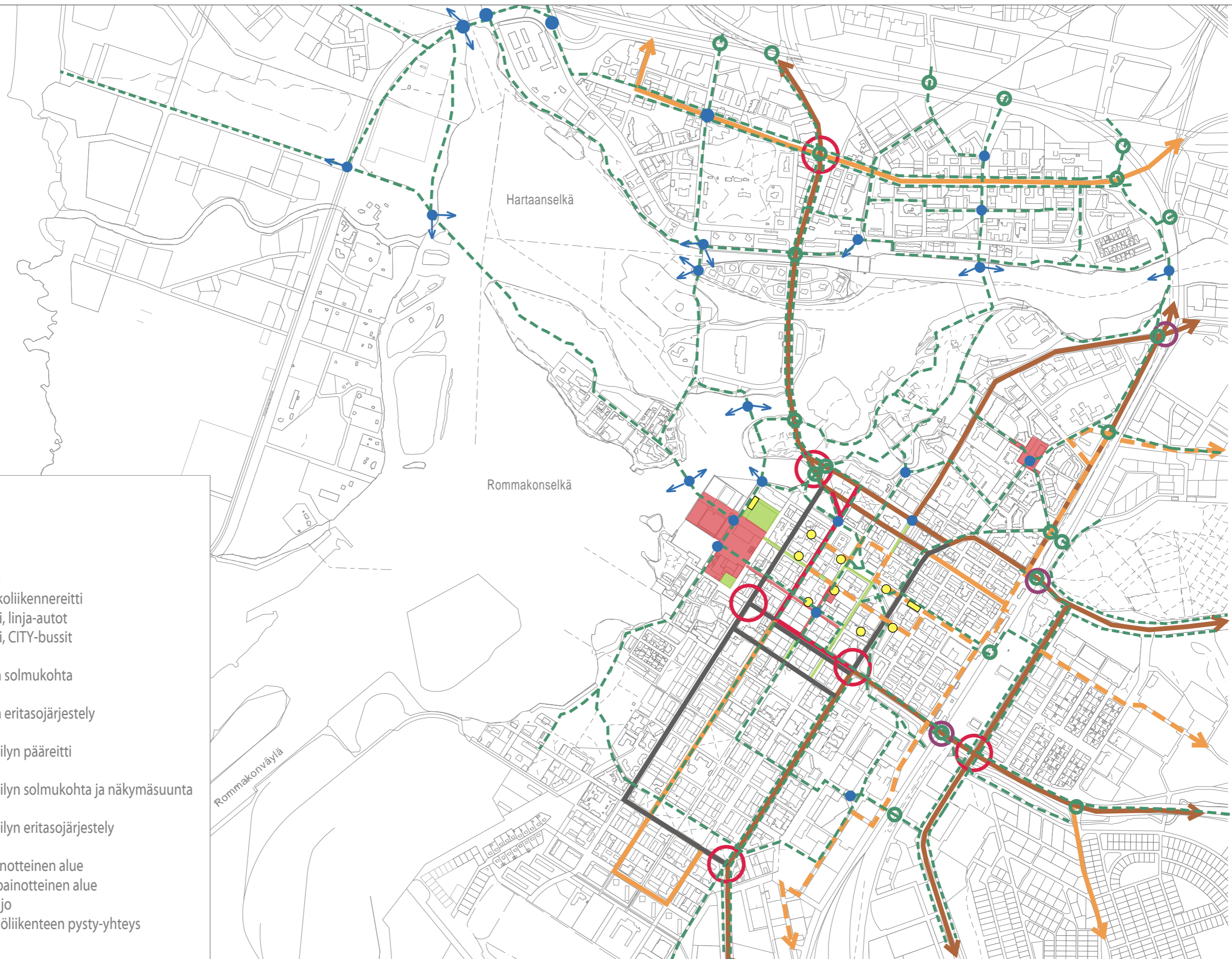
verkkoanalyysissä on esitetty keskusta-alueen hierarkisesti keskeiset ja kaupunkikuvan kehittämisen kannalta merkittävät väylät; pääkadut, joukkoliikennekadut ja -reitit sekä jalankulun ja pyöräilyn pääreitistö. Joukkoliikennekadut ja reitit sijoittuvat osittain pääkaduille.

Väylien tehtävä on ohjata liikkujaa kaupunkitilassa ja luoda osaltaan myönteistä mielikuvaa kaupunkiympäristön visuaalisesta ilmeestä. Tavoitteena on, että liikkujan on helppo orientoitua keskusta-alueella ja valita liikkumisen sujuvuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden kannalta oikea reitti.

Analyysissä on esitetty tärkeimmät sisääntulot ja niiden toiminnalliset ja visuaaliset solmukohdat, joissa liikkuja kohtaa kaupungin keskusta-alueen ja valitsee seuraavan kulkusuuntansa. Keskustaan saavutaan pohjoisesta Kemintien suunnasta Tuiran ja Koskikeskuksen kautta, jossa kaupunkikuvallisen kohokohdan muodostavat rakennusmassojen lisäksi suistoon ja vesialueille avautuvat näkymät. Toiminnallisesti tärkeät risteyskohdat ovat Merikoskenkadun ja Valtatien risteys ja Merikosken siltojen päätteeksi Aleksanterinkadun, Oikokadun ja Kajaaninkadun sekä puistojen muodostamassa risteyksessä. Idän suunnasta tärkeimmät sisääntulosuunnat ovat Kuusamontieltä Myllytullin kautta sekä Kainuuntien suunta Raksilan eteläpuolta. Etelästä tärkein sisääntulo keskustaan on Limingantietä Puistokadun ja Uusikadun risteykseen. Keskusta-alueen sisällä erityisen merkittävän liikenteellisen solmukohdan muodostaa Saaristonkadun ja Uusikadun liittymä. Ajoneuvoliikenteen eritasojärjestelyjä, toiminnallisia solmukohtia, on mm. radan alittavilla kaduilla.

Keskeisenä joukkoliikennekatuna toimii Saaristonkatu Uusikadun ja Torikadun välillä, Torikatu Saaristonkadun ja Linnankadun välillä sekä Oikokatu. Saaristonkatu on samalla pääkatu, jota voi joukkoliikenteen lisäksi käyttää muu auto-liikenne. Analyysissä on esitetty joukkoliikennekadun lisäksi myös muut linja-autojen käyttämät joukkoliikennereitit ja CITY-bussien käyttämät reitit. Erityisesti joukkoliikennekadun kaupunkikuvalliselle kehittämiselle voidaan asettaa korkeatasoiset visuaaliset ja toiminnalliset tavoitteet liikkumismuodon houkuttelevuuden lisäämiseksi.

Jalankulun ja pyöräilyn reittiverkosto keskusta-alueella on varsin kattava. Analyysissä on esitetty näiden pääreitit. Lisäksi on esitetty tärkeimmät jalankulun ja pyöräilyn eritasojärjestelyt ja reittien solmukohdat. Merkittäviä näkymiä avautuu erityisesti vesiväyliä ylittäviltä silloilta, jotka ovat kaupunkikuvan ja liikkujan orientoitumisen kannalta erittäin arvokkaita. Analyysissä on esitetty keskusta-alueen nykyiset ja suunnitellut kävelypainotteiset alueet, jotka kytkeytyvät joukkoliikennereitteihin ja tulevan kallioparkin pysty-yhteyksiin. Kävelypainotteisia alueita on myös Myllytullissa.



LIIKENNEVERKKO

- Pääkatu
- Joukkoliikennekatu
- Pääkatu, jossa joukkoliikennereitti
- Joukkoliikennereitti, linja-autot
- Joukkoliikennereitti, CITY-bussit
- Ajoneuvoliikenteen solmukohta
- Ajoneuvoliikenteen eritasojärjestely
- Jalankulun ja pyöräilyn pääreitti
- Jalankulun ja pyöräilyn solmukohta ja näkymäsuunta
- Jalankulun ja pyöräilyn eritasojärjestely
- Nykyinen kävelypainotteinen alue
- Suunniteltu kävelypainotteinen alue
- Kallioparkin sisäänajo
- Kallioparkki / henkilöliikenteen pysty-yhteys

Pysäköintijärjestelyjen osalta on esitetty tulevan kallioparkin sisäänajot ja henkilöliikenteen pysty-yhteydet. Ajoyhteydet sijoittuvat Autorantaan ja Hallituskadulle. Näistä erityisesti Autorannan ajoyhteys sijoittuu kaupunkikuvan kannalta merkittävälle alueelle.

Liikenteellisen analyysin tavoitteena on erityisesti kiinnittää huomio niihin väyliin, reitteihin, sisääntuloalueisiin ja solmukohtiin, jotka ovat keskustan saavutettavuuden, liikku- misen ohjautumisen ja turvallisuuden kannalta merkittäviä. Detaljien sijaan on merkittävämpää erilaisten liikkumiseen tarkoitettujen alueiden tilallinen kokeminen, miten liikku- ja kokee saapumisen keskustaan ja esimerkiksi sopeuttaa ajonopeutensa ympäristöön ja muihin liikkumismuotoihin.

2.3 Alueanalyysit ja toimenpidesuosituks

Alueelliset analyysit tehtiin koko selvitysalueelle. Tavoitteena oli löytää jokaisesta tarkastelualueesta sen kaupunkikuvalli- sesti merkittävimmät ja arvokkaimmat kohteet sekä ne ympä- ristöt, joiden kehittämiseen tulisi tulevaisuudessa keskittyä. Arvokkaiden elementtien tunnistamisen tavoitteena on luoda edellytyksiä niiden korostamiselle ja säilyttämiselle tulevai- suuden muuttuvassa ja kehittyvässä Oulussa. Kehitettävälle alueille ehdotettiin yleispiirteisiä toimenpiteitä, joita hyö- dynnettiin myös osana tämän selvityksen visiointivaihetta.

2.3.1 Analyysikartat

Analyysit ja toimenpidesuosituks

Analyysikarttoihin merkittiin **kaupunkikuvallisesti mer- kittävät rakennukset**, joiden valinnan pohjana käytettiin selvityksiä Arkkitehtuurin opaskartta 2005 ja Arvokkaita alueita Oulussa 1999. Näitä tietoja täydennettiin harkitusti ohjausryhmän tukemana. Merkittävällä rakennuksella tar- koitetaan tässä yhteydessä kohdetta, joka arkkitehtuurinsa, historiansa tai muiden ominaisuuksiensa takia on arvioitu Oulun kaupunkikuvan kannalta erityisen merkitykselliseksi.

Korkeisiin rakennuksiin poimittiin Oulun kaupungin tieto- kannan ja sen täydennysten perusteella rakennukset, jotka ovat yli kuusi (6) kerrosta korkeita. Myös korkeat rakenteet, kuten valaisinmastot sekä rakennukset, joiden suunnittelu on vireillä tai toteutus käynnissä tai käynnistymässä, merkittiin karttoihin.

Merkittävät aluejulkisivut ovat kaupunkikuvallisesti yhte- näisiä kokonaisuuksia. Näillä julkisivuilla on arvioitu olevan kulttuurihistoriallista tai kaupunkikuvallista arvoa, ja niiden säilyttäminen yhtenäisenä olisi tulevaisuudessa tärkeää.

Merkittävät katutilat ovat alueita, joissa autoliikenteelle tai kevyelle liikenteelle varattu katutila muodostaa tilallisesti ja toiminnallisesti miellyttävän ja alueelle luonteenomaiseksi arvioitun ympäristön. Katutilan mittakaava on toimiva, ja kokonaisuutensa ja esteettisen yleisilmeen on arvioitu olevan kaupunkikuvallisesti merkittävä. Tällaisia ovat esimerkiksi Kuusiluodon puutaloalueen tiivis katutila ja toisaalta Tuiralle luonteenomainen, poikittaisten lamellien rajaama Valtatien katu ympäristö. Näiden katu ympäristöjen kehittäminen nii- den ominaispiirteet säilyttäen on katsottu kaupunkikuvan kannalta suositeltavaksi.

Merkittävät viheralueet ovat puistoja tai viheralueita, joiden säilyminen kaupunkiympäristössä on visuaalisista tai virkis- tyksellisistä syistä katsottu erityisen tärkeäksi. Niillä on usein myös puutarhataiteellisia, kulttuuri- ja kaavahistoriallisia ar- voja. Myös kadut, joilla on **katupuustoa** merkittiin karttaan. **Merkittävät kevyen liikenteen reitit** ovat kevyen liikenteen yhteyksien pääreittejä. Omilla merkinnöillään on alueista poimittu myös pääasiassa **kävelylle tarkoitetut alueet** nyt ja tulevaisuudessa.

Kaupunkirakenteelliset solmukohdat tarkoittavat alueita, joissa eri kaupunkikuvalliset tai maisemalliset elementit koh- taavat luoden kaupunkirakenteellisesti merkittävän paikan. Tällaisia paikkoja voivat olla esimerkiksi veden, rakentamisen ja viheralueen kohtaamispaikat tai kaupungin merkittävät sisääntuloportit.

Merkittäviksi näkymäsuunniksi on analyseissä poimittu kaupunkirakenteen sisältä tai reunoilta avautuvia edusta- via ja Oulun kaupungin imagon kannalta arvokkaita lähi- ja kaukonäkymiä. Näiden näkymien säilyttäminen avoimina on katsottu tärkeäksi kaupunkikuvan kannalta.

Kehitettävä kortteli- tai katualue -merkintä tarkoittaa ym- päristöjä joiden kaupunkitilallista tai esteettistä arvoa voitai- siin parantaa tarkemman suunnittelun kautta tapahtuvalla täydennysrakentamisella tai uudelleenjärjestelyllä. **Kehitet- tävä risteysalue** -merkinnällä on esitetty risteukset, joissa on liikenteen, erityisesti kävely-ympäristön sekä kaupunki- kuvan parantamistarpeita. Kehitettäviä kohteita ovat myös mm. jäsentymättömiksi tai esteettisesti heikoiksi arvioitut **julkisivut**, jotka sijaitsevat keskeisillä paikoilla. **Kehitettävä viheralue** on viheralue, jonka kaupunkikuvallista ja toimin- nallista potentiaalia ei ole täysin hyödynnetty. **Kehitettävä kevyen liikenteen reitti/virkistysreitti** tarkoittaa mahdollista uutta yhteystarvetta tai olemassa olevan reitin parantamista.

Analyysikarttoihin on merkitty myös **liikekeskustan ydin- korttelit** sekä rakentamisaikavaiheessa olevan **kallioparkin kävely-/ajoyhteydet**. **Muuttuva alue** -merkinnällä tarkoi- tetaan tärkeimpiä keskusta-alueita, joiden suunnittelu on vireillä tai toteutus käynnissä tai käynnistymässä. Näiden alueiden muuttuminen vaikuttaa osaltansa kaupunkikuvan kehitykseen.



Kuvat. Hupisaaret on yksi kaupunkikuvallisesti ja virkistysellisesti merkittävimmistä viheralueista Oulussa. Vasemmalla näkymä veh- reiden Hupisaarten yli Merikosken suihkulähteille ja Toivoniemeen (kuva © Oulun kaupunki) ja oikealla Hupisaarten aluetta talviasussa (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy).

2.3.2 Keskusta, aseman seutu ja Raksila

Alueen analyysi

Keskusta-Raksila karttaotteelle sijoittuvat yleisanalyysin osa-alueet vanha kaupunki, aseman seutu, ydinkeskusta, torinranta, Meritulli, Raksila ja Puu-Raksila. Alueen analyysi on sen sisältämän tietomäärän ja merkintöjen paljouden vuoksi jaettu neljälle erilliselle kartalle. Ensimmäisellä kartalla on analysoitu kaupunkikuvallisesti merkittävimmät rakennukset ja aluejulkisivut, toisella kaupunkikuvallisesti merkittävimmät katutilat ja viheralueet, kolmannella kaupunkirakenteen solmukohdat ja merkittävimmät näkymät sekä korkea rakentaminen ja neljännellä muuttuvat alueet, kehittämistarpeet ja toimenpidesuosituksiset. Lisäksi kävelykadun ympäristöstä on otettu erillinen analyysikarttasuurenno.

Kerroksisuus

Oulun keskustassa on elementtejä useilta eri aikakausilta. Oulun lukuisat tulipalot ovat olleet yksi merkittävimmistä kaupunkikuvaa muokanneista tekijöistä. Ennen vuoden 1882 paloa rakennukset olivat pääosin puisia ja matalia, kun taas palon jälkeen siirryttiin kivirakentamiseen. Keskustan rakennuskanta on moni-ilmeistä ja monen ikäistä. Säännöllisen ruutukaavan puitteissa keskustassa on erityyppisiä osia, jotka ovat muodostuneet kunakin ajankohtana vallinneiden suunnitteluperiaatteiden mukaisesti.

Kaupunkirakenteen runko, ruutukaava, alkoi kehittyä jo 1650-luvun palon jälkeisessä 1651 Claes Claessonin laatimassa kaavassa. Vanhaan keskustaan kuuluvat vanha monumentaalikeskus ja Franzenipuisto, joka oli alunperin torina, kaavoitettiin aukioksi ja rakennettiin 1800-luvun lopulla puistoksi. Vanhimpia rakennuskannan kerrostumia edustavat Franzenipuistoa reunustavat julkiset rakennukset. Franzénin talo on kauppaneuvos Johan Franzénin 1829 rakennuttama kaksikerroksinen empiretyylinen rakennus, jonka alakerran kivimuurit ja kellarit ovat osin ajalta ennen vuoden 1822 Oulun paloa. Puiston ympärillä sijaitsevat myös Oulun Lyseo, entinen läänin maanmittauskonttori, lääninhallitus, Öbergin talo ja Oulun tuomiokirkko. Historiallista kerrostumaa edustavat myös Rantakadun korttelit, jotka rakennettiin vuoden 1882 palon jälkeen sekä sekä uusrenessanssin piirteitä sisältävä Hallituskadun osa Rantakadun ja Torikadun välillä.

Keskustan urbaanein katutila sijaitsee Kirkkokadulla, Rotuaarilla. Kirkkokadun länsilaidan kokonaisuuteen kuuluu neljä-viisi-kerroksisia kivitaloja. Arkkitehti Wivi Lönnin suunnittelema, 1911 valmistunut entinen Oulun aluesäästöpankki (Kirkkokatu 10) edustaa jugendin tyylipiirteitä, graniittinen ensimmäinen kerros viittaa kansallisromantiikkaan. Toinen esimerkki 1900-luvun alun arkkitehtuurista on Pekurinkulma (Kirkkokatu 12), joka on 1910 valmistunut, arkkitehti Walter Thomén suunnittelema jugendin tyylipiirteitä edustava rakennus. Kokonaisuuden päätteenä on Saaristonkadun ja Kirkkokadun kulmassa sijaitseva Martta ja Ragnar Ypylän

1941 suunnittelema asuin- ja liiketalo Rautatalo. Rautatalo. Tämä asuin- ja liikekäyttöön tarkoitettu, vuonna 1947 valmistunut rakennus edustaa 1940-luvun romantiikalla säilytettyä funktionalismia.

Jälleenrakennuskauden rakennuksista muodostuu hyvin säilynyt kokonaisuus Kajaaninkadun molemmin puolin. Kadun pohjoispuolinen kolmen asuin- ja liiketalon muodostama kortteli on suunniteltu Oulun kaupungin rakennustoimistossa 1952-53. Toinen esimerkki jälleenrakennuskauden rakennuskannasta on sanomalehti Kalevan toimitalo Kirkkokadun ja Hallituskadun kulmassa. Kortteleiden julkisivut on merkitty kaupunkikuvallisesti merkittäviksi.

Myös ydinkeskustaa leimaa voimakas toisen maailmansodan jälkeinen rakennustoiminta, joka keskusaukioineen perustui Meurmanin-Ervin asemakaavamuutokseen vuodelta 1947. Uudet rakennukset vedettiin kolme-viisi metriä sisään entiseen katulinjaan nähden. Pyrkimys oli saattaa katutila kokonaisuutena avoimemmaksi rakennusten purkamisen ja uudelleenrakentamisen myötä. Asemakaavassa talojen korkeudet vaihtelivat kolmesta viiteen kerrokseen, mikä ei toteutunut, sillä 1950-luvun alkupuolella kaupunki ryhtyi myymään korotettuja rakennusoikeuksia rahalla. Tämän seurauksena keskustaan kohosi useita seitsen-kymmenkerroksisia rakennuksia. rakennuksia. Aikakauden merkittävimpiä rakennuksia ovat muun muassa Yhdystorni (1958), Vakuutus-torni ja Kassatalo (1957), Klubitalo (1960) sekä Aarne Ervin

suunnittelema vuonna 1962 valmistunut modernistinen pankkirakennus osoitteessa Kirkkokatu 6.

Oman kokonaisuutensa keskustassa muodostavat 1960-luvun monumentaalikeskuskilpailun tuloksena syntyneet torinrannan teatteri, kirjasto ja hotelli. Ranta- ja Aleksanterinkadun välille oli tarkoitus toteuttaa myös korkeita asuinkerrostaloja, mutta niiden rakentamisen sijasta ryhdyttiin 1970-luvulla voimakkaasti suojelemaan Rantakadun vanhoja rakennuksia ja rakentamisen mittakaavaa. Monumentaalikeskuksen yhteydessä torinrannassa on myös 1901 vuodelta peräisin oleva Oulun Kauppahalli ja 1700- ja 1800-luvuilta säilyneet historialliset aittarakennukset, jotka tänä päivänä toimivat ravintola-, kahvila- ja myymälätiloina. Torin perusparannus toteutettiin 1996-1998, jolloin myös aitat siirrettiin nykyisille paikoilleen.

1900-luvun loppupuoli oli Oulussa tiivistämisen ja täydentämisen aikaa. Teollisuuden siirryttyä pois keskustasta kortteleiden sisäosia otettiin aktiiviseen käyttöön ja katettiin liikehuoneistojen laajennuksiksi, ravintoloiksi ja rakennuksia yhdistäviksi käytäviksi. Rotuaari syntyi, kun Kirkkokadun osa välillä Saaristonkatu—Pakkahuoneenkatu muutettiin kävelykaduksi kesällä 1987. Keskustan kerrostalojen ullakkokerroksista tuli kysyttyjä laajennuskohteita, joihin tehtiin asuinhuoneistoja. Yhden merkittävän kokonaisuuden muodostaa Meritulli, jonka asemakaava syntyi arkkitehtuurikilpailun tuloksena 1990-luvun puolivälissä.



Kuva. Keskustan siluettia Hietasaaresta kuvattuna. (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy)



Kuvat. Keskustan ja aseman seudun kaupunkikuvallisia elementtejä. Kuvassa vasemmalla ylhäällä merkittävä aluejulkisivukokonaisuus ja merkittävä katutila Hallituskadulla. Alemmissä kuvissa vasemmalla kaupunkikuvallisesti merkittäviä rakennuksia ja näkymiä. Kuvissa oikealla kehitettävistä kaipaavista julkisivuista Saaristonkadulla (ylhäällä) ja Hallituskadulla. (Kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)

2000-luvun rakentamista keskustassa edustavat modernit liike- ja toimitilakeskukset, kuten Stockmannin tavaratalo, hotelli ja elokuvakeskus, Technopolis-ydinkeskustan toimitalo sekä virastotalon laajennus. Kävelykeskustan laajentaminen, täydennysrakentaminen ja rakennusten korottaminen, Kivisydän ja ydinkortteleiden sisään rakennettavat katetut aukiot ja kaupakäytävät tulevat olemaan Oulun keskustan uusinta kerrostumaa.

Mittakaava ja korttelirakenne

Vaikka Oulun keskusta rakentuikin säännölliseen ruutukaavaan, vaikuttavat eri aikakausien kerrostumat merkittävästi kaupunkitilan mittakaavaan ja korttelirakenteisiin. Ydinkeskustan alueella on havaittavissa edelleen Meurmanin-Ervin kaupungin keskeisten alueiden asemakaavan muutos, jossa jäsennöitiin pääliikenneväylät ja pyrittiin saamaan katunäkymiin väljyyttä ja valoisuutta rakennusten sisäänvedoilla. Kaavan tavoitteena ollut avaruus näkyy edelleen erityisesti Hallituskadulla, Kajaaninkadulla, Uusikadulla ja Saaristonkadulla. Hallituskadulla ja Kajaaninkadulla on säilynyt myös kaavan avonaista korttelirakennetta, joskin Hallituskadun poikkaiset lamellit toteutettiin kaavan osoittamaa viittä kerrosta korkeampana.

Keskustan eri aikakausien kerrostumat tuovat mittakaavaan vaihtelua ja kontrasteja. Ydinkeskustan rakennusten kerroskorkeudet vaihtelevat pääosin kahdesta kuuteen kerrokseen. Vaihtelua mittakaavaan tuovat matalammat liiketilat ja korttelirakenteessa säilyneet vanhat puutalot uuden rakentamisen rinnalla esimerkiksi Aleksanterinkadulla ja Torikadulla. Mittakaavaltaan yhtenäisinä säilyneet eri aikakausien kokonaisuudet, kuten Vänmanninsaari ja historiallinen vanha kaupunki sekä korttelirakennetta halkova Kaupunginojan puistovyöhyke, ovat Oululle luonteenomaisen kaupunkikuvan kannalta merkittäviä. Raksilassa 1920-luvulta säilyneet puutalokorttelit ja 1960-luvulla kaavoitettu kerrostaloalue luovat mittakaavallista kontrastia. Myös torinrannassa vaihtelevaa kaupunkitilaa tuovat omien aikakausiensä kokonaisuudet Aittatori, Meritulli ja Kiikeli sekä Vänmanninsaari.

Aiemmin lähinnä Hallituskadun ympäristöön keskittynyt korkea rakentaminen tuodaan tulevaisuudessa ydinkeskustaan, mikä osaltaan tiivistää kaupunkirakennetta. Keskuskorttelien täydennysrakentaminen muuttaa samalla korttelirakennetta entistä suljetummaksi. Kävelyalueiden laajentaminen tulee muuttamaan katujen tilallista kokemista kevyen liikenteen näkökulmasta avarammaksi. Matkakakeskuksen rakentaminen tulee muuttamaan aiemmin avoimen ja pienimittakaavaisen asema-alueen urbaanimmaksi.

Raksilassa mittakaava vaihtelee radikaalisti 60- ja 70-lukujen kerrostaloalueesta ja tornitaloista pienimittakaavaiseen Puu-Raksilaan. Raksilan markettien parkkipaikat muodostavat avoimen autovaltaisen kaupunkitilan Kajaanintien varrelle.

Kaupunkikuvalliset ja kultuurihistorialliset arvot

Tarkastelualueen valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä ovat Kaupunginojan varren puistovyöhyke, vanha monumentaalikeskus ja Franzenipuisto, rantakortteleiden julkinen kaupunkitila, rautatieasema, Oulun SOK:n konttori- ja varistorakennus sekä Raksilan puutaloalue.

Oulun ruutukaavan diagonaalisesti halkaisevan Kaupunginojan tai oululaisittain Laanaojan varteen on muodostunut kaupungin lävistävä ydinkeskustan puistovyöhyke, jonka nykyinen muoto pohjautuu vuoden 1824 asemakaavaan. Kaupunginoja luo kaupunkirakenteeseen solmukohtia ja vaihtelevuutta ja sen puistot ovat suosittuja läpikulku- ja oleskelupaikkoja. Merkittäviä kaupunginojan varrelle sijoittuvia puistoja ovat mm. Lyötynpuisto, Vaaranpuisto, Otto Karhin puisto ja Snellmannipuisto. Puistovyöhyke on oululaisen kaupunkikuvan tärkeimpiä elementtejä. Tällä hetkellä puistojen kunnostussuunnitelmia on vireillä Otto Karhin puiston ja Snellmannipuiston osalta.

Oulun tuomiokirkko, sen edustalla sijaitseva Franzenipuisto sekä puistoa ympäröivien katujen julkiset ja yksityiset rakennukset muodostavat kokonaisuuden, joka kuvastaa Oulun roolia läänin hallintokaupunkina. Puiston ympärillä on Oulun kaupungin perustamisesta lähtien syntyntä, nykyisin pääosin 1800-luvun rakennusperintöä.

Oulun rantakortteleiden julkinen kaupunkitila muodostaa merkittävän historiallisen kokonaisuuden, joka kuvastaa sekä Oulun 1870-1880-lukujen vaurastumisesta kaupalla ja merenkululla että 1960-luvun monumentaalista keskustasuunnittelua.

Oulun rautatieasema on Seinäjoki-Oulu -rataosuuden ainoa II luokan asema. Knut Nylanderin tyyppiirustuksien mukainen asema on hyvin säilynyt. Uusrenessanssiasema muodostaa asemaravintolarakennuksen kanssa komean parin Asemakadun päätteenä.

Oulun SOK:n konttori- ja varistorakennus on edustava esimerkki osuuskaupan 1930-luvulla eri puolille maata rakentamista konttori- ja varistorakennuksista. Arkkitehti Erkki Huttusen SOK:n rakennusosastolla suunnittelema rakennus kuuluu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään suomalaisen modernin arkkitehtuurin merkkiteosten valikoimaan.



Kuva. Kaupunkirakenteen kerroksellisuus on nähtävissä keskustan ilmakuvaista. Omien aikakausiensä kokonaisuudet luovat vaihtelua kaupunkikuvaan ja mittakaavaan. (kuva © Oulun kaupunki)

Pääosin 1920-luvulla rakentunut, arkkitehtuuriltaan klassisistinen Puu-Raksila on yksi parhaiten säilyneitä puutaloalueita Oulussa.

Merkittäviä aluejulkisivukokonaisuuksia on merkitty erityisesti vanhan kaupungin alueelle, kirkon, Hallituskadun ja Kaupunginojan ympäristöihin. Myös muut kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ympäristöt, kuten Puu-Raksila ja Vänmanninsaari, muodostavat yhtenäisiä ja aikaansa hyvin edustavia julkisivukokonaisuuksia. Merkittävät, hyvämittakaavaisiksi ja miellyttäväiksi arvioidut katutilat sijoittuvat ydinkeskustan kävelyalueille, Rantakadulle sekä vanhaan kaupunkiin. Merkittäviä näkymiä ovat sekä kaupunkirakenteen sisäiset pitkät näkymälinjat sekä avoimet suistoon suuntautuvat kaukonäkymät.

Merkittävin kaupunkirakenteellinen solmukohta keskustan alueella on Pekkisen puiston kohdalle muodostuva vanhan kaupungin kautta keskustaan kulkeva sisääntulo Merikosken silloilta. Alueella yhdistyy useita kaupunkirakenteellisia elementtejä kuten vanhaa ja arvokasta rakennuskantaa,

historiallisia viheralueita sekä vesipintoja. Lisäksi alueella on oululaisittain voimakas topografia. Muita solmukohtia on arvioitu olevan mm. Vänmanninsaaren rannassa Pikisaaren sillan kupeessa, kauppatorin ja -hallin sekä Meritullin rajalla, Kaupunginojan puistovyöhykkeen risteyskohdissa sekä junaradan alituskohdissa Raksilan ja aseman ympäristön rajalla.

Kehittyvä keskusta

Keskeisimmät julkiset ulkotilat sijaitsevat ydinkeskustan kauppakorttelien ja Torinrannan yhteydessä. Kirkkokatu Pakkahuoneenkadun ja Saaristonkadun välisellä osuudella ja Kauppurienkatu Isokadulta kauppatorille asti ovat kävelykatu Rotuaaria, jota ollaan parhaillaan uudistamassa. Tulevaisuudessa kävelyalue tulee laajenemaan entisestään Kirkkokadulla, Kauppurienkadulla, Pakkahuoneenkadulla ja Isokadulla. Rotuaarin keskusaukio ja torinranta ovat tämän hetken tärkeimmät tapahtuma-alueet keskustassa. Keskusaukio syntyi alunperin Kirkkokadun ja Pakkahuoneenkadun kulmaukseen paikalla sijainneen rakennuksen tuhouduttua sodanaikaisissa pommituksissa.

Oulun keskustassa on käynnissä monia kehityshankkeita, joiden tavoitteena on entistä elinvoimaisempi ja houkuttelevampi kaupunkiympäristö. Näitä hankkeita ovat mm. Kivisydämen eli kallioparkin rakentaminen, useiden keskustakorttelien täydennysrakentaminen tai rakennusten korottaminen sekä keskeisten katu- ja viheralueiden parannushankkeet.

Keskustan kehittämishankkeet tulevat vaikuttamaan merkittävästi tulevaisuuden kaupunkikuvaan. Merkittävimpiä muutoksia ovat kävelyalueiden laajeneminen, autojen väheneminen katukuvasta, korttelien täydennysrakentamista seuraava kaupunkitilan tiivistyminen ja kaupunkisiluetin kohoaminen korkeiden rakennusten myötä. Kaupungissa liikkumisen tapa muuttuu ja sen myötä myös kaupunkikuvan havainnointi: liikkuminen siirtyy osittain maan alle ja kehitettävien kauppakorttelien sisään. Erityisesti autoilijan kaupunkikuva muuttuu. Kävelykeskustassa maantasokeroksen ja pienimittakaavaisuuden merkitys korostuu ja havainnoimisnopeus hidastuu. Analyysikarttoihin on rajattu hiljattain suunnitellut ja rakentamista odottavat tai rakenteilla olevat asemakaava- ja rakennushankkeet muuttuva alue-merkinnällä.

Oulun ydinkeskusta muodostuu liikekeskustan kuudesta keskeisimmistä kortteleista: Pallas, Kauppuri, Galleria, Pekuri, Hammar ja Autosaari. Uusissa suunnitelmissa tälle alueelle halutaan sisäisiä kauppakäytäviä, ja tarvittaessa korttelien sisäosat voidaan rakentaa umpeen. Katettua tilaa rakennetaan siten, että korttelien keskelle muodostettaville sisäaukioille pääsee yhdyskäytäviä pitkin. Merkittävä osa keskustasta tulee muuttumaan kävelyalueeksi, mm. Isokatu muuttuu keskeisimmiltä alueiltaan autottomaksi. Nykyiset ja tulevat kävelyalueet on merkitty karttoihin. Pysäköintilaitoksen rakennustyöt on aloitettu kesällä 2012 ja sen on määrä

valmistua loppuvuonna 2015. Kivisydämen henkilösisäkäynnit ja ajoluiskat tulevat näkymään kalliopaikoituksen maanpäällisinä osina.

Muita muuttuvia alueita ovat mm. uuden matkakeskuksen alue, torinranta ja Hallituskadun varrella sijaitsevan Yhdystornin kortteli. Näillä alueilla kortteleita kehitetään pääosin täydennysrakentamisella ja uudelleenjärjestelyllä. Nykyisten korkeiden rakennusten lisäksi keskustaan on suunnitteilla ja osin toteutusta odottamassa useita yli kuusikerroksisia rakennuksia. Suunnitellut korkeat rakennukset nousevat keskeisimpiin Pallas, Kauppuri, Galleria ja Hammar -kortteleihin.

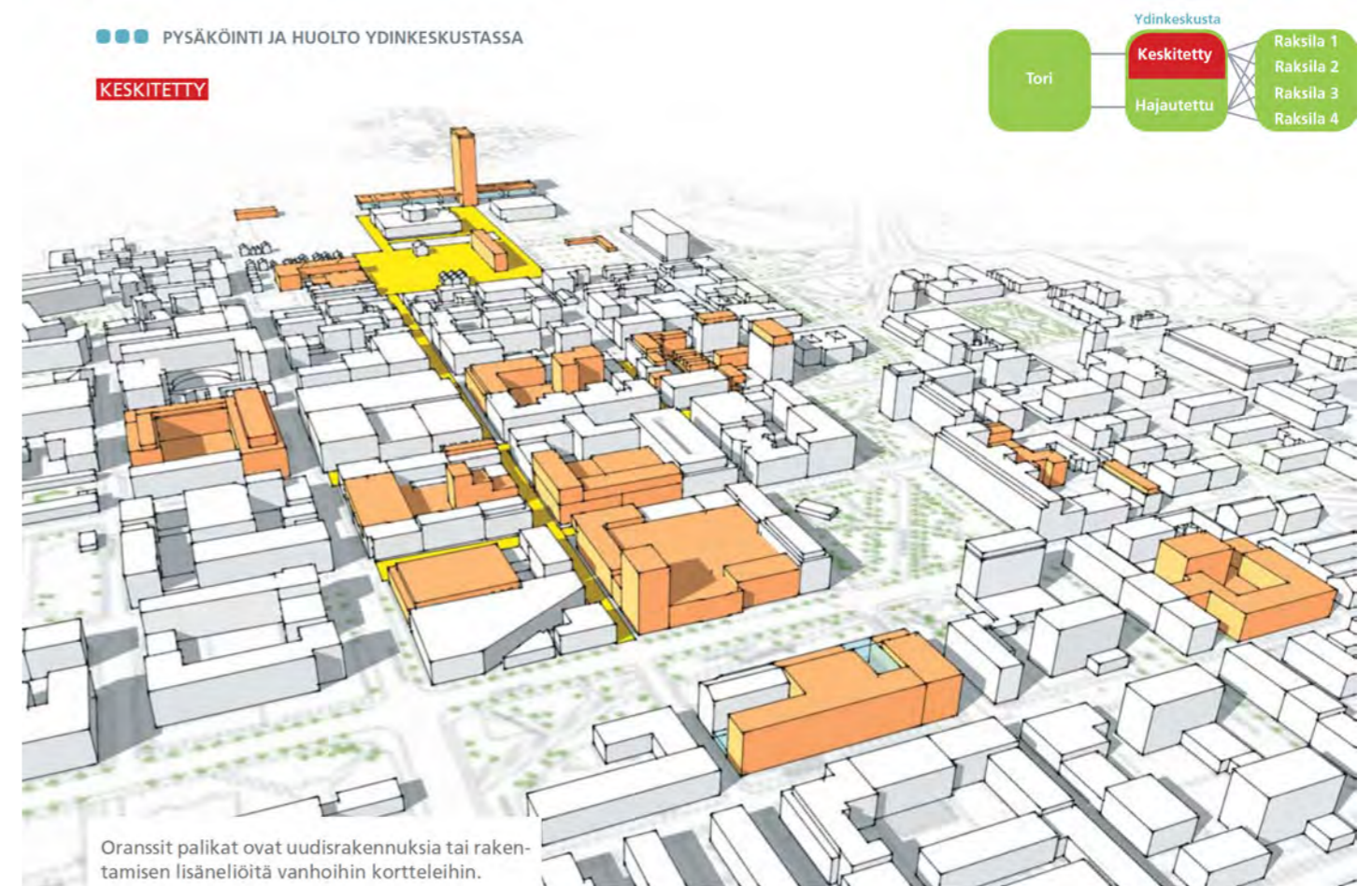
Matkakeskuksen valmistuessa tulee keskustan palvelutarjonta laajenemaan kohti asemaa ja Raksilaa. Hallituskadun rooli keskustan ja aseman yhdistäjänä tulee korostumaan entisestään, ja sen katutilan uudelleenjärjestely ja kehittäminen ovatkin käynnissä.

Kehittämistarpeet ja toimenpidesuosituks

Ydinkeskustassa on useita muutosprosesseja käynnissä. Kehittämisaikana on merkitty esimerkiksi osia Torikadun ja Aleksanterinkadun välisissä kortteleissa, joissa pysäköintialueet valtaavat tällä hetkellä sisäpihat. Kivisydämen valmistuminen tulee osaltaan varmasti vapauttamaan osia näistä tiloista muulle käytölle. Kehitettäviä julkisivuja on merkitty mm. Saaristonkadulle ja Hallituskadulle, jotka ovat kaupunkirakenteellisesti merkittäviä keskustan sisääntuloväyliä. Julkisivujen kehittämistä, kunnostamista ja esteettistä kohentamista voitaisiin suunnitella yhdessä kiinteistöjen omistajien kanssa.

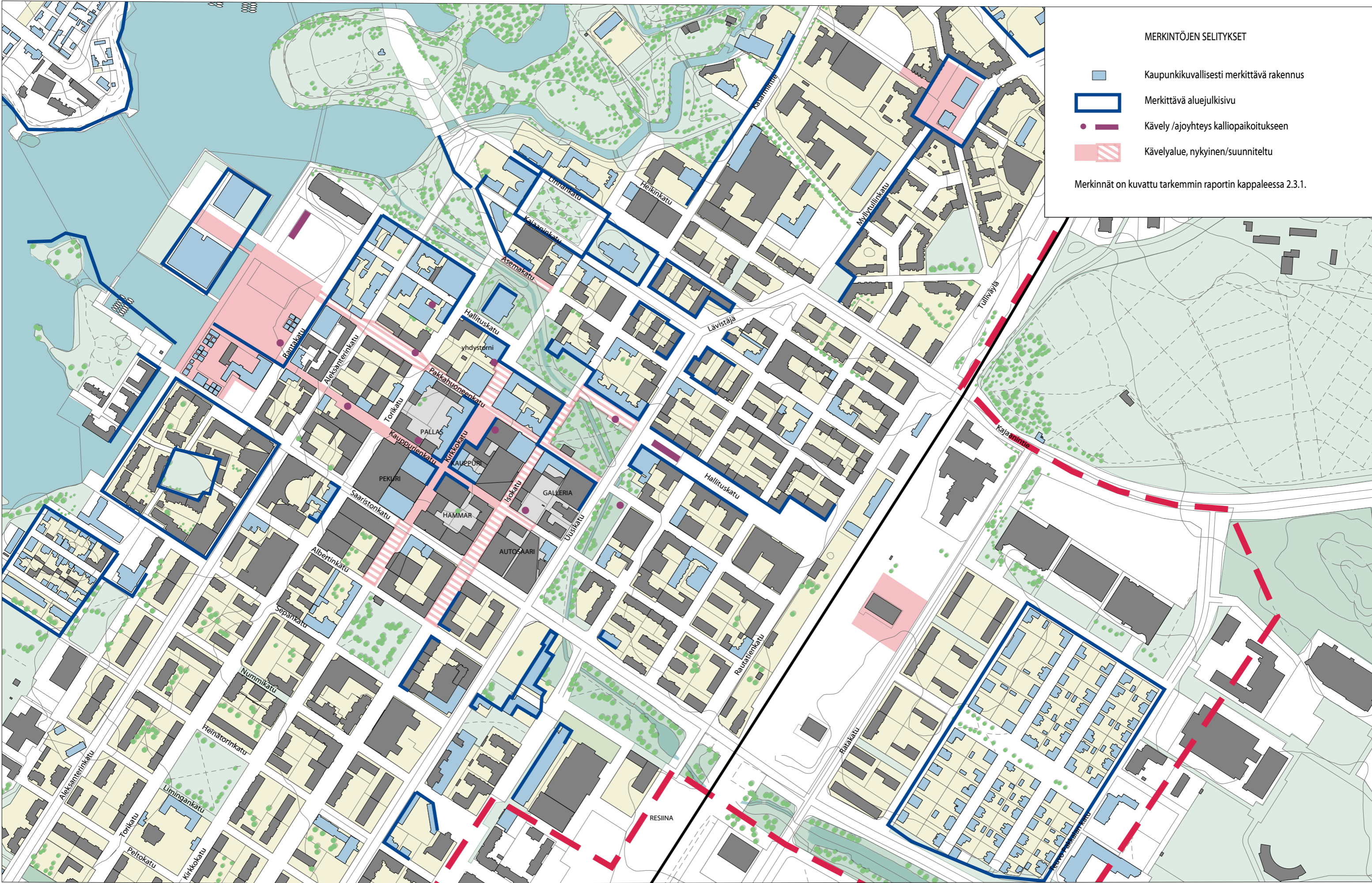
Lävistäjän kohdalla on kaupunkirakenteellinen solmukohta. Katutilaa ympäröi jälleenrakennuskautta edustava rakennuskanta, joka on kaupunkikuvallisesti merkittävää. Nykyinen katutila on erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta väljä ja kaupunkitila on katsottu osittain hyödyntämättömäksi. Alueelle suositellaan kaupunkikuvan kehittämistä täydennysrakentamisella tai uudelleenjärjestelyllä. Kartalle on merkitty myös muita katutiloja, mm. Isokadulle, Mäkelininkadulle ja Saaristonkadulle, joiden kaupunkikuvaa voitaisiin kohentaa istutuksilla, pinnoitteiden uusimiella sekä pysäköinnin ja liikenteen uudelleenjärjestelyllä.

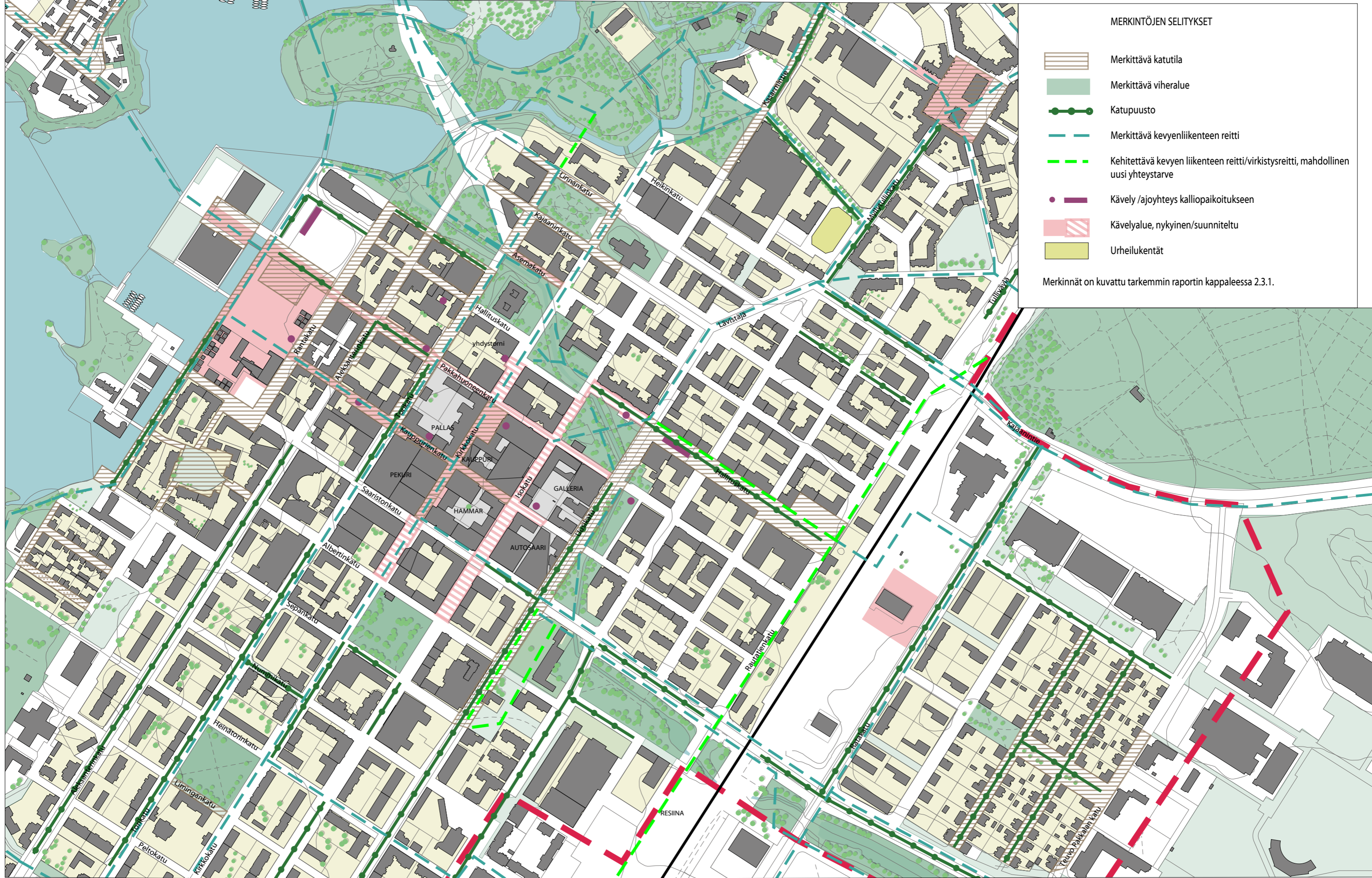
Raksilan linja-autoaseman varaama alue on mitoitukseltaan, toimintoihinsa ja nykyiseen kaupunkirakenteeseen nähden väljä. Alueen kaupunkikuvallista ilmettä hallitsevat laajat asfalttipintaiset pysäköinti- ja linja-autoaseman kentät. Myös











Kuva. Elinvoimainen kaupunkikeskusta -selvityksessä esitetty keskitetty korttelisuunnitelma. Oranssit palikat ovat uudisrakennuksia tai rakentamisen lisäneliöitä vanhoihin kortteleihin.

Oulun oikeus- ja poliisitalon ja Raksilan markettien ympäristöt kaipaavat kaupunkikuvallista kehittämistä täydennysrakentamisella tai muulla uudelleenjärjestelyllä. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rautatieaseman ympäristöä voitaisiin kehittää rakennuksen edustan uudelleenjärjestelyllä.





MERKINTÖJEN SELITYKSET






-  Merkittävä katutila
-  Merkittävä vihialue
-  Katupuusto
-  Merkittävä kevyenliikenteen reitti
-  Kehitettävä kevyen liikenteen reitti/virkistysreitti, mahdollinen uusi yhteystarve
-  Kävely /ajoyhteys kalliopaikoitukseen
-  Kävelyalue, nykyinen/suunniteltu
-  Urheilukentät

Merkinntät on kuvattu tarkemmin raportin kappaleessa 2.3.1.

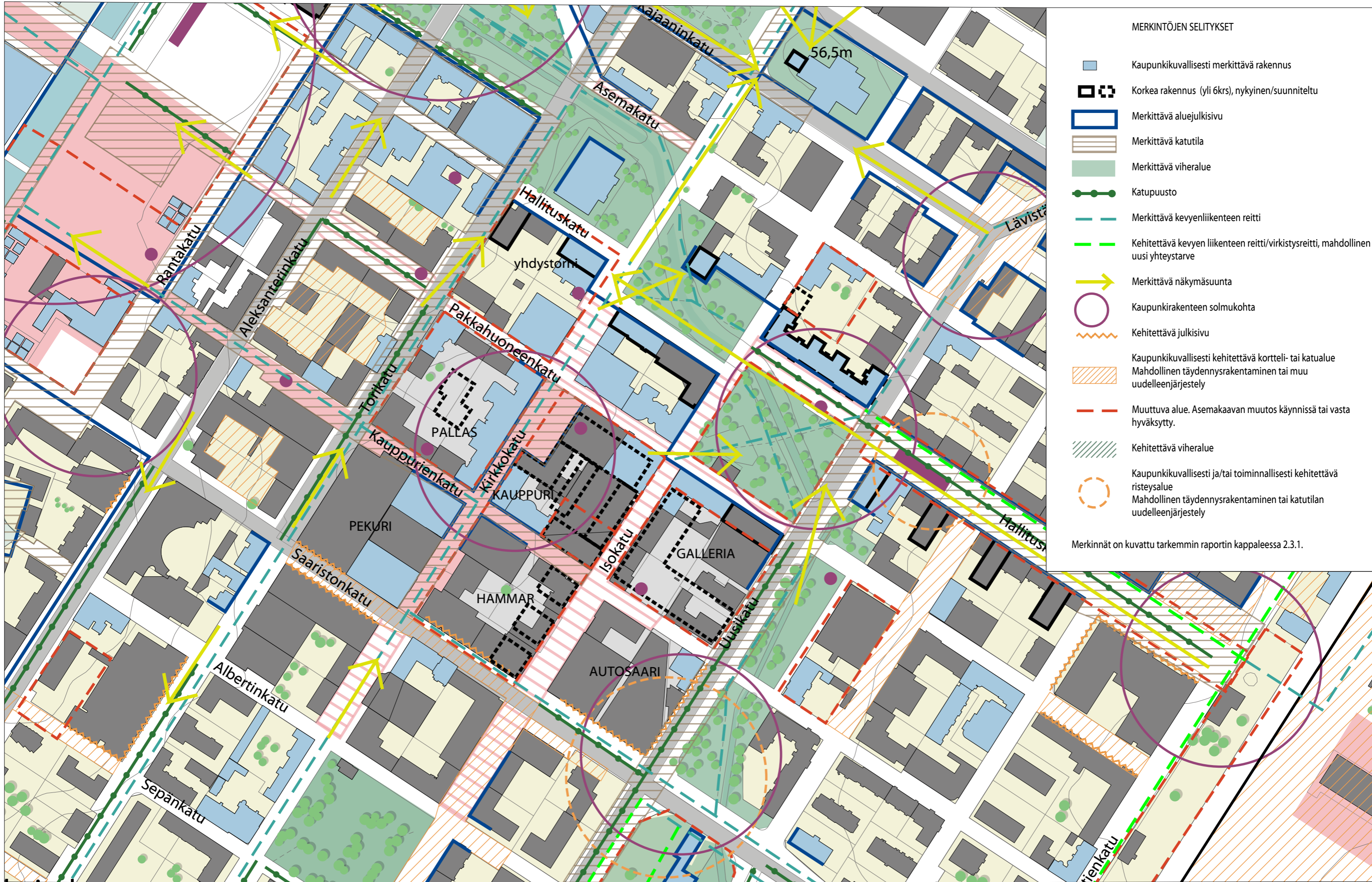




MERKINTÖJEN SELITYKSET

-  Kehitettävä julkisivu
-  Kaupunkikuvallisesti kehitettävä kortteli- tai katualue
Mahdollinen täydennysrakentaminen tai muu uudelleenjärjestely
-  Muuttuva alue. Asemakaavan muutos käynnissä tai vasta hyväksytty.
-  Kehitettävä viheralue
-  Kaupunkikuvallisesti ja/tai toiminnallisesti kehitettävä risteysalue
Mahdollinen täydennysrakentaminen tai katutilan uudelleenjärjestely

Merkinnät on kuvattu tarkemmin raportin kappaleessa 2.3.1.



MERKINTÖJEN SELITYKSET

- Kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus
- Korkea rakennus (yli 6krs), nykyinen/suunniteltu
- Merkittävä aluejulkisivu
- Merkittävä katutila
- Merkittävä viheralue
- Katupuusto
- Merkittävä kevyenliikenteen reitti
- Kehitettävä kevyen liikenteen reitti/virkistysreitti, mahdollinen uusi yhteystarve
- Merkittävä näkymäsuunta
- Kaupunkirakenteen solmukohta
- Kehitettävä julkisivu
- Kaupunkikuvallisesti kehitettävä kortteli- tai katualue
Mahdollinen täydennysrakentaminen tai muu uudelleenjärjestely
- Muuttuva alue. Asemakaavan muutos käynnissä tai vasta hyväksytty.
- Kehitettävä viheralue
- Kaupunkikuvallisesti ja/tai toiminnallisesti kehitettävä risteysalue
Mahdollinen täydennysrakentaminen tai katutilan uudelleenjärjestely

Merkinnät on kuvattu tarkemmin raportin kappaleessa 2.3.1.

2.3.3 Heinäpää, Hollihaka, Kuusiluoto ja Lyötty

Alueen analyysi

Sijainti ja historia

Heinäpää on laaja asuntovaltainen alue aivan keskustan eteläpuolella. Heinäpää käsittää Leverin ja Hollihaan kaupunginosat sekä osan Nuottasaaren kaupunginosasta. Heinäpään urheilukeskus sijaitsee alueen eteläosassa Nuottasaaren kaupunginosassa. Heinäpää säilyi puutalovaltaisena alueena aina 1960-luvulle saakka, jolloin voimakkaan kaupunkiuudistamisen aikana alueelle laadittiin uusi kerrostaloalueen muodostava asemakaava ja alueen maanomistajat möivät tonttinsa rakennusyhtiöille. Nykyiset Heinäpään rakennukset ovat pääosin peräisin 60-70-luvuilta. Historiallista kerrostumaa edustavat jäljelle jääneet muutamit 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun puutalot.

Kaupunkikuvan elementit

1960-luvun asemakaava säilytti vanhan ruutukaavan katuverkon, mutta laajensi katualueita. Pohjois-eteläsuuntaiset kadut, kuten Isokatu ja Kirkkokatu, ovat tyypillisesti katutilaltaan väljiä ja 5-7 kerroksisten lamellien rajaamia. Itä-länsi suuntaiset kadut, kuten Limingankatu ja Peltokatu, toimivat usein pysäköintikatuina. Merkittävä kaupungin sisään-tulo-väylä Uusikatu toimii rajana Lyötyn ja Heinäpään välillä. Alueen länsi- ja luoteislaidassa sijaitsevat Hollihaan asuinalue ja puisto sekä Kuusiluodon viehättävät puutalokorttelit ja koulu.

Heinäpään katualueille on 1960–70-lukujen arkkitehtuurin myötä kehittynyt omantyyppinen luonteensa; lamellikortteleiden väliset katualueet ovat mitoitukseltaan väljiä ja valtaosin pysäköintipaikkojen reunustamia. Erityisesti koillinen-lounas-suuntaisten katujen väljä mitoitus korostaa katujen läpikulkulonnetta. Tämä korostuu erityisesti Aleksanterinkadulla Limingankadun ja Sepänkadun välisellä jaksolla ja Puistokadun vastikään kunnostetun, vielä luonteeltaan avoimen Kyösti Kallion puiston eteläreunalla. Pääkatujen varsilla, esimerkiksi Isokadulla, on myös tontin ja kadun välissä laajoja pysäköintialueita, jotka entisestään korostavat leveää katualuetta. Luode-kaakko-suuntaiset kadut toimivat mm. kortteleiden välisinä pysäköintikatuina, mutta tämän lisäksi suuri osa kortteleiden sisällä olevista pihoista on myös pysäköintikäytössä. Yksittäiset vanhat ja arvokkaat rakennukset sekä puistot luovat ajallista ja mittakaavallista kerroksisuutta ja viihtyisyyttä muuten suoraviivaiseen kaupunkirakenteeseen.

Osa kaduista on kunnostettu; katualue on jäsenneily, päälly-

teet uusittu ja istutuksia täydennetty, esimerkiksi Torikatu Peltokadun ja Sepänkadun välisellä osuudella. Uudistaminen on parantanut katujen tasapuolista käyttöä eri liikennemuotojen välillä, liikkumisen turvallisuutta ja ympäristön viihtyisyyttä.

Kaupunkikuvalliset ja kulttuurihistorialliset arvot

Kyösti Kallion, Heinätorin ja Hollihaan puistot esiintyvät Oulun asemakartassa ensimmäistä kertaa vuonna 1907. Tätä aiemmin, vuoden 1882 asemakaavassa Kyösti Kallion puiston alue kuului kortteleiden väliseen 50 jalan levyiseen puistovyöhykkeeseen. Vuoden 1907 asemakaavassa kaikki kolme puistoa erottuvat selkeästi (ks. kpl. 2.1). Suunnitelmas-ta näkyy Kyösti Kallion puiston aksiaalinen asetelma, joka puiston kaakkoispäädyssä rajautuu näyttävään, mutta toteutumattomaan julkiseen rakennukseen. Aleksanterinkadun puoleisessa päädyssä puiston sommitelman päättää aukio. Puiston ylittävät kadut, Torikatu ja Kirkkokatu on otettu osaksi puistosommitelmaa puuistutusten rajaamin kiertoliittymien. Myös Heinätorin puiston pohjoislaidalla on asemakaavassa Heinätorin koulun kanssa samassa linjassa oleva julkinen rakennus. Puiston pohjoisreunaa rajasi Puistokadun suuntainen ja mitoitukseltaan yhtenäinen Laitakatu, jonka kautta kulki myös nykypäivänakin olemassa oleva yhteys Hollihaan rantapuistoon.

Alueelle sijoittuvat kaupunkikuvallisesti merkittävimmät rakennukset ovat harvoja säilyneitä ja sen vuoksi kulttuurihistoriallisesti arvokkaita puutaloja, kuten Wolmar Westlingin suunnittelema Heinätorin koulu (1875), opettajainkerhon rakennukset, Koiton kortteli, Kiila ja Villa Victor. Heinätorinpuisto on vastikään uudistettu. Se on mm. Kyösti Kallion puiston ja Hollihaan puiston ohella merkitty merkittäväksi viheralueeksi. Merkittäviksi ja tilallisesti toimiviksi kaduiksi on arvioitu Kuusiluodon puutalokorttelien tiiviit rakennusten rajaamat Saarankatu ja Nummikatu sekä Puistokadun osuus Aleksanterinkadun ja Nuottasaarenkadun välissä. Merkittäviä aluejulkisivuja löytyy kaupunkikuvallisesti merkittävien puutalojen yhteydestä.



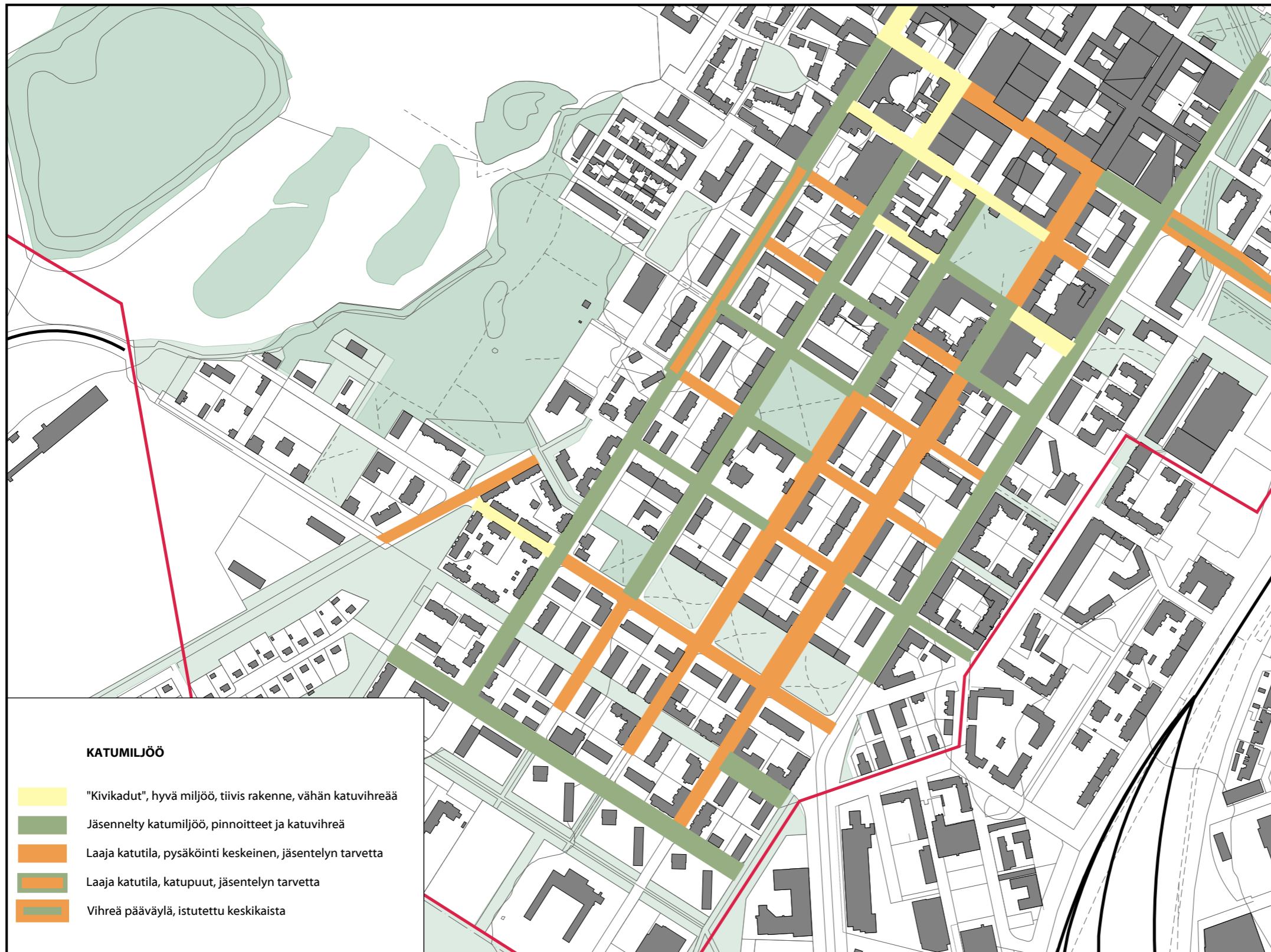
Kuvat. Ylhäällä näkymä Heinäpäästä ydinkeskustan suuntaan koilliseen 1930-luvun puolivälissä, etualalla Heinätorinpuisto. Alhaalla näkymä samaan suuntaan vuonna 2000, etualalla Heinäpään urheilukeskus. (kuvat Oulun Graadi, 2002)

MERKINTÖJEN SELITYKSET

-  Kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus
-  Korkea rakennus (yli 6krs), nykyinen/suunniteltu
-  Merkittävä aluejulkisivu
-  Merkittävä katutila
-  Merkittävä viheralue
-  Katupuusto
-  Urheilukentät
-  Merkittävä kevyenliikenteen reitti
-  Kehitettävä kevyen liikenteen reitti/virkistysreitti, mahdollinen uusi yhteystarve
-  Merkittävä näkömäsuunta
-  Kaupunkirakenteen solmukohta
-  Kehitettävä julkisivu
-  Kaupunkikuvallisesti kehitettävä kortteli- tai katualue
-  Mahdollinen täydennysrakentaminen tai muu uudelleenjärjestely
-  Muuttuva alue. Asemakaavan muutos käynnissä tai vasta hyväksytty.
-  Kehitettävä viheralue
-  Kaupunkikuvallisesti ja/tai toiminnallisesti kehitettävä risteysalue
-  Mahdollinen täydennysrakentaminen tai katutilan uudelleenjärjestely
-  Kävely /ajoyhteys kalliopaikoitukseen
-  Kävelyalue, nykyinen/suunniteltu

Merkinnät on kuvattu tarkemmin raportin kappaleessa 2.3.1.





Kuva. Katumiljööän analyysi Heinäpään alueelta.

Kehittämistarpeet ja toimenpidesuosituks

Heinäpään alueen kehittämistarpeet liittyvät yleisesti katutilojen ja paikoituksen uudelleenjärjestelyyn ja kehittämiseen. Väljää ja autovaltaista katutilaa voidaan kehittää eri tavoin täydennys- ja lisärakentamisella. Kartalle merkittävät kehitettävät kortteli- ja katualueita on mm. Kyösti Kallion puiston ja Tarkka-ampujankadun ympäristössä. Seuraavassa on esitetty yleisiä periaatteita, joita voidaan hyödyntää katutilojen kehittämisessä. Heinäpään *visioissa* on pohdittu tarkempia esimerkkejä täydennysrakentamisen ja katutilojen uudelleenjärjestelyn mahdollisuuksista. Jo käynnissä olevat kehitys- ja täydennysrakentamishankkeet on osoitettu kartalla muuttuvina alueina.

Koillis-lounais-suuntaisten katujen jäsentelyä ja kunnostusta on tarpeen jatkaa ja ottaa erityisesti huomioon jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen. Katutilan uudelleenjäsentelystä on esimerkiksi otettu Puistokatu, jossa jo pienilläkin järjestelyillä on mahdollista lisätä eri kulkumuotojen tasa-arvoa ja ympäristön viihtyisyyttä. Isokatu on esimerkkinä koillis-lounais-suuntaisesta kadusta, jolla katutilan uudelleenjärjestelyllä voidaan kehittää kadun luonnetta ja kaupunkikuvallista ilmettä.

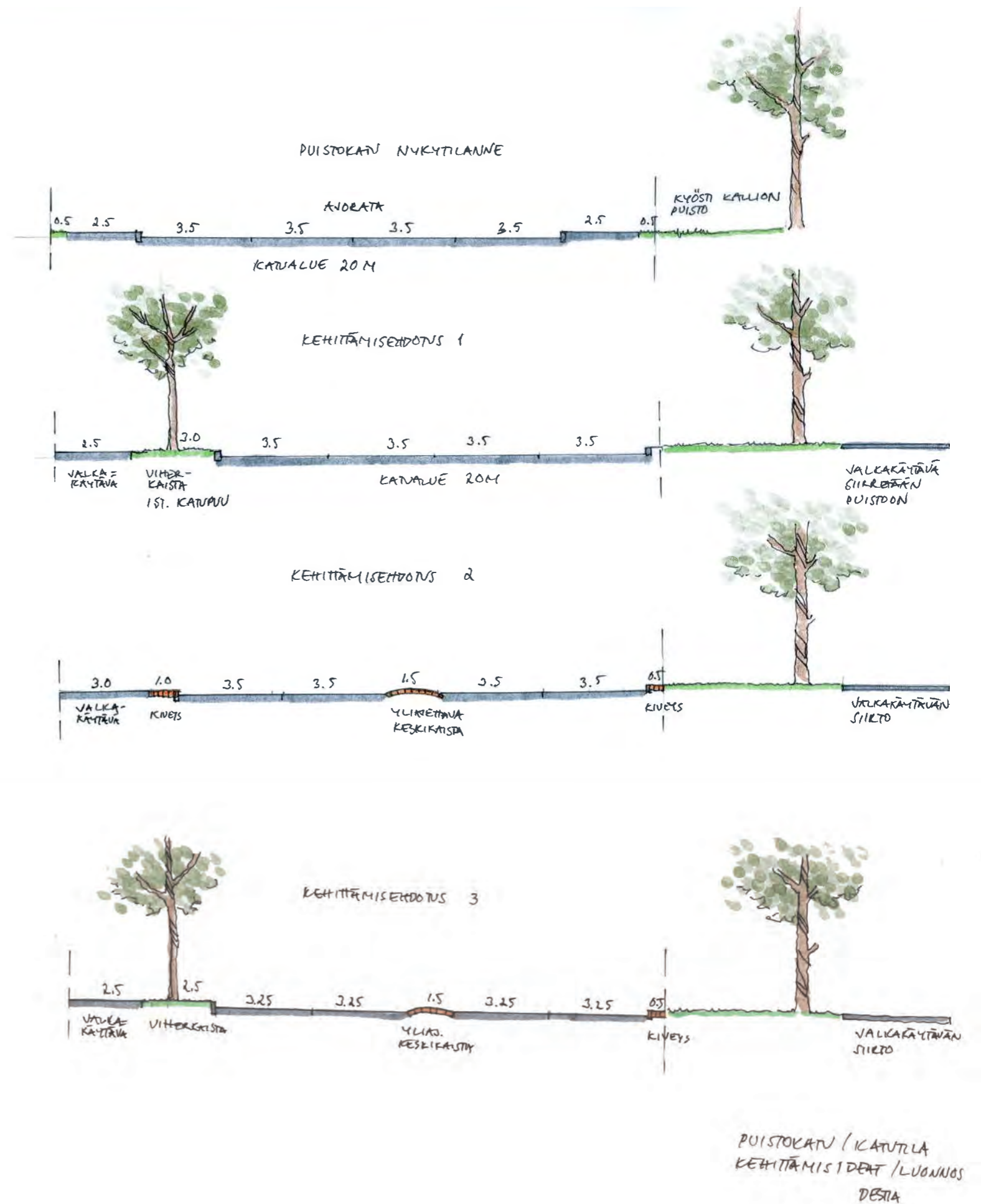
Puistokatu

Nykyinen Puistokatu on kaksiajorainen ja nelikaistainen, ajoratoja erottaa maalattu keskiviiva. Molemmiin puolin katua on reunakivellä erotettu 2,5 m jalkakäytävä. Katu rajautuu toisella puolella tontteihin, toisella Kyösti Kallion puistoon. Jalankulkija on lähellä ajorataa, koska kadun reunassa ei ole erottavaa elementtiä, kiveystä tai istutuksia. Avoin ympäristö molemmin puolin katua korostaa sen läpiajoluonnetta.

Kadun luonnetta ja ilmettä voi parantaa jo järjestelemällä katualuetta ja puiston reunaa uudelleen. Tilaa muutoksille on mahdollista saada esimerkiksi siirtämällä puiston puoleinen jalkakäytävä puistoalueelle puurivin toiselle puolen. Tällöin kadun eteläpuolelle voi sijoittaa viherkaistan tai rajata jalkakäytävä ajoradasta kiveyksellä. Ajoradan mitoitusta on mahdollista tarkistaa ja erottaa ajoradat esimerkiksi yliajettavalla keskikaistalla, joka muuttaa kadun ilmeeltään nykyistä keskustamaisemmaksi.

Isokatu

Isokadun ajoradan ja pysäköinnin mitoituksen tarkistuksen ja katutilan uudelleenjärjestelyn avulla on mahdollisuus muovata Isonkadun Heinäpään puoleisesta osasta "aktiivivyöhyke", jossa on nykyistä enemmän tilaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille sekä katualueella oleskeluun. Tarkasteltaessa katualuetta ja tonttien kadunpuoleisia osia kokonaisuutena voidaan ympäristön laatua kehittää merkittävästi ja synnyttää uudentyyppistä kaupunkiympäristöä.



Kuva. Periaateleikkauksia Puistokadun katutilan kehittämismahdollisuuksista.



Kuvat yllä. Ylhäällä vasemmalla Heinätorin koulu ja oikealla lamellien rajaama katutilaa Aleksanterinkadulla. Keskellä Kuusiluodon kaupunkikuvallisesti merkittävä koulu (vasen) ja Heinäpään tyyppinen korttelin sisäpiha. Alhaalla Heinäpäälle tyyppinen pysäköintikatu (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)

Kuvat. Erytymisiä katutiloja ja -tiloja Heinäpäässä. Ylhäällä Heinätorin puistoon rajautuva Kirkkokatu, jonka katutilaa voitaisiin kehittää puuistutuksin ja pysäköintiä uudelleenjärjestelemällä. Keskellä vasemmalla toinen kehitettävä katutila, Puistokatu, Kyösti Kallion puiston kohdalla. Aleksanterinkadun ja Nuottasaarenkadun välisellä osuudella Puistokadun katutila muuttuu kuitenkin miellyttävän tiiviiksi (kuva yllä keskellä oikealla). Vieressä vasemmalla alueanalyysissä merkittäväksi katutilaksi merkitty Kuusiluodon pientaloalueen Merikatu. (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)

2.3.4 Myllytulli, Hupisaaret ja Koskikeskus

Alueen analyysi

Sijainti ja historia

Myllytulli on vanhalla teollisuusalueella rakennettu asuinalue keskustan pohjoispuolella. Se rajautuu lännessä ja pohjoisessa Hupisaarten virkistysalueeseen, idässä Intiön alueeseen ja etelässä keskustaan ja aseman seutuun. Hupisaariksi kutsutaan yleisesti kaikkia Merikosken kaupunginpuoleisia saaria. Ne ovat toimineet kaupunkilaisten virkistysalueena 1800-luvulta lähtien. Hupisaariin kuuluvat Lasaretinsaari, Dammsaari, varsinaiset Hupisaaret, Kiikkusaari, Sahasaari, Paratiisisaari, Ainola ja Plaatansaari. Koskikeskus on rakentunut Alvar Aallon vuonna 1940-luvulla laatiman Koskikeskus-suunnitelman pohjalta. Koskikeskukseen kuuluvat Toivoniemi, Linnansaari, Raatinsaari, Kuusisaari ja Lammassaari. Toivoniemi on tässä selvityksessä käsitelty osana Tuiraa.

1980-luvun alussa teollisuuden väistyttyä alueelta Myllytullin vanha teollisuusalue haluttiin kaavoittaa osaksi kaupungin keskustaa. Vuoden 1984 kaavan on tehnyt arkkitehti Juhani Boman, joka voitti alueen suunnittelusta järjestetyn arkkitehtikilpailun. Tavoitteena oli kehittää mittakaavaltaan ihmisläheinen kaupunginosa, joka liittyisi sekä toiminnallisesti että rakennustaiteellisesti hyvin kaupungin keskustaan, lähiympäristön entisiin teollisuusrakennuksiin ja Hupisaarten

puistovyöhykkeeseen. Myllytulli rakennettiin tiiviisti kahdesta viiteen kerrokseen korkuisilla asuinrakennuksilla. Alueelle muodostettiin pikkuaukioista, puistoista, kaduista ja kujista eri luonteisia tilasarjoja.

Osa Myllytullia, Hupisaaret ja Koskikeskus kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin osana Oulujoen suistoaluetta. Kulttuurihistoriallisista arvoista on kerrottu enemmän omassa kappaleessaan.

Kaupunkikuvan elementit ja arvot

Alue koostuu uudesta ja historiallisesta rakennuskannasta. Rakentamisen vanhat ja uudet kerrostumat sekä suiston virkistysalueet luovat vaihtelevan ja moni-ilmeisen kaupunkikuvan. Hupisaaret ovat 1800-luvun lopulta lähtien olleet kaupunkilaisten virkistyskäytössä. Sairaala- eli Lasaretinsaaren rakennuskanta on pääosin 1800-luvulta. Taidemuseo oli alunperin Åströmin teollisuusrakennus eli liimatehdas ja sittemmin konttorirakennus. Entinen Åströmin päällisnahkatehdas on arkkitehti Karl Sandelin suunnittelema ja valmistui vuonna 1907. Molemmat rakennukset ovat kaupunkikuvallisesti merkittäviä.

Muita kaupunkikuvallisesti merkittäviä rakennuksia alueella ovat mm. Myllytullin koulu, Oulun vankila sekä Pohjois-Pohjanmaan maakuntamuseo. Museorakennus on arkkitehti Oiva Kallion suunnittelema klassistinen kivirakennus vuodelta

1931. Uutena rakennuksena Lohipadon koulu on merkitty kaupunkikuvallisesti merkittäviin rakennuksiin.

Kasarmintien Taidemuseon ja Myllytullin koulun ohittava Hupisaarten puoleinen julkisivu on kaupunkikuvallisesti merkittävä aluejulkisivu, samoin kuin Åströmin tehtaarakennuksen julkisivut. Kasarmintien sisääntulo on hyvän mittakaavansa ja vaihtelevan tilallisen kokonaisuutensa vuoksi arvioitu merkittäväksi katutilaksi. Myös Myllytullin tori on merkittävää katutilaa sitä ympäröivien rakennusten muodostaman miellyttävän kaupunkitilan takia. Oulun van-

kilan ja sen kaakkoispuoleisen Kenttätien palvelukeskuksen julkisivut on merkitty kaupunkikuvallisesti merkittäviksi.

Kasarmintien ja Ainolan puiston väliin sijoittuvalla vanhalla voimala- ja varikkoalueella on käynnissä asemakaavan muutosprosessi ja aluetta ollaan täydennysrakentamassa. Alue on rajattu muuttuva alue -merkinnällä.

Myllytullin merkittäviä näkymäsuuntia ovat katunäkymät, joiden päätteinä on joko kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus (näköyksi Puusepänkadulta Myllytullintorille,



Kuva. Anders Fredrik Granstedtin 1841 suunnittelema Kruununmakasiini, jonka taustalla Myllytullin uudempaa asuinalueita. (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy)



Kuva. Myllytullin illustraatio Arkkitehti Oy / Aarti. Boman. Lindström. Lindström. Vesanen 28.9.1987. Täydennetty 5.7.1988. (kuva Oulun Graadi 2002)



Kuva. Tervaväylän koulun Lohipadon yksikkö, joka on valmistunut vuonna 2009. Sen on suunnitellut oululainen Linja Arkkitehdit Oy. (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy)

makasiini päätteenä) tai Hupisaarten viheralue (Nahkatehtaankatu, Makasiinikatu, Valjastehtaankatu). Hupisaarten ja Koskikeskuksen alueelta avautuvat suistonäkymät ovat kaupunkikuvallisesti merkittäviä.

Hupisaaret ja Koskikeskus

Oulujoen suiston saarirakenne on syntynyt maankohoamisen myötä. Hupisaaret ja Koskikeskus ovat osa Oulujoen suiston valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä ja Oulun merkittävimpiä virkistysalueita. Suisto muodostaa merkittävän avoimen maisemaelementin keskelle kaupunkia. Saaret siltoineen yhdistävät Oulujoen pohjois- ja eteläpuolet toisiinsa, ja Kaupunginoja liittää suistoalueen osaksi keskeistä kaupunkia halkovaa puistovyöhykettä.

Pohjoisin Hupisaarten saarista on patosillan luona oleva Lasaretinsaari, joka on saanut nimensä vanhasta lääninsairaalaista. Sittemmin siellä on sijainnut mm. Pohjan Sotilasairaala sekä nykyisin kuntoutus- ja konferenssitila Lasaretti. Alueen rakennuskanta on sekoitus vanhaa klassistyylistä ja punatiilistä kertaustyylien mukaista rakentamista. Saarella kasvaa myös Suomen korkein lehtikuusi, mutkarunkoinen euroopanlehtikuusi.

Dammisaari sijaitsee Lasarettinväylän ja varsinaisten Hupisaarten välissä. Varsinaiset Hupisaaret käsittävät monta pientä saarta, joiden välissä on useita pieniä lampia ja matalia puroja. Valkoiset sillat ja kävelypolut muodostavat tälle alueelle kaikkein tiheimmän verkoston. Rantametsät ovat lähes

luonnontilaisia. Hupisaarten tämä osa on kaupunkilaisten suosima piknik-paikka.

Kiikkusaassa eli aiemmalta nimeltään Pajasaassa sijaitsevat kasvihuoneet, kahvila, uudelleenrakennettu ns. Piiparkakkutalo, Hupisaarten keskusleikkipuisto, puutarha, lintulampi, ruusutarha sekä marjapensaat. Oulun yliopiston kasvitieteellisen puutarhan ajoilta on perintönä säilynyt myös rautatieomenapuiden kuja. Sahasaari on Hupisaarten kaakoinen osa.

Paratiisisaari on Hupisaarten rauhallisin osa. Se sijaitsee lähellä Pohjois-Pohjanmaan museota Kiikkusaaren ja Pakolansaaren välissä. Paratiisisaarella voi nauttia runsaista kapeiden polkujen varsille tehdyistä istutuksista, joista osa on entisen kasvitieteellisen puutarhan perintöä. Pakolansaassa on puutarhataiteellisesti merkittävä, Bengt Scalinin 1930-luvulla suunnitelma Ainolanpuisto, jossa sijaitsee nykyisin Pohjois-Pohjanmaan museo. Plaatansaari on Hupisaarten eteläisin vanha puutarha- ja puistoalue, jota nykyään halkovat kapeat pyörätiet. Alue on arboretum, puupuisto, jossa kasvaa monia harvinaisia koristepuita ja pensaita, mm. pihtoja ja poppeleita.



Kuva. Vasemmalla näkymä Hupisaarilta suiston yli Toivoniemeen ja Tuiraan on yksi alueen merkittävistä näkymäsuunnista. Oikealla Patosillalta avautuva näkymä Oulujoelle ja Tuiraan. (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)





Kuvat. Oulujoen suiston maisemakuvallisia elementtejä. Ylhäällä vasemmalla näkymä Linnansaaresta vanhan monumentaalikeskuk-
sen suuntaan, oikealla näkymä Hupisaarilta Merikosken suihkulähteille. Alhaalla vasemmalla Merikosken kalatie, keskellä Hupisaaret
syysasussa ja oikealla Oulun linnan raunioille rakennettu Tähtitornin kahvila. (kuvat © Oulun kaupunki)

Koskikeskukseen kuuluva Linnansaari edustaa vanhinta kerrostumaa Oulun kaupungin historiassa. Saarella on Oulun linnan vallituksia. Oulun linna rakennettiin 1600-luvun vaihteessa. 1700-luvulla tuhoutuneen linnan jäännökset ympäristöineen ovat muinaismuistolain tarkoittama kiinteä muinaisjäännös. Nykyään Linnansaaren tunnusmerkkinä on Oulun linnan raunioille vuonna 1875 rakennettu Oulun merikoulun tähtitorni, joka on toiminut kesäkahvilana vuodesta 1912 lähtien. Saari on osa suiston kaupunkikuvallisesti ja virkistysellisesti merkittävää viheralueverkostoa.

Myös Raatinsaari ja Kuusisaari ovat osa Koskikeskusta. Raatinsaari eli ”Raatti” sijaitsee jokisuistossa Toivoniemen ja Pikisaaren välisellä alueella. Raatissa sijaitsevat Raatin urheilukeskus, pienvenesatama sekä Oulun NMKY:n omistama Raatin nuorisotalo. Raatin saaren urheilustadion ja liikenneväylät pohjautuvat Alvar Aallon Koskikeskussuunnitelmaan.

Raatinsaaren itärannalta avautuvat näyttävät maisemat Merikosken suihkulähteille ja voimalapadolle. Itärannan puiston toiminnallisuutta ja estetiikkaa voitaisiin tulevaisuudessa kehittää mm. viheraluesuunnittelulla. Raatinsaaren ja Toivoniemen välissä on Kuusisaari, jossa avattiin tanssipavil-

jonki kesällä 1956. Paviljonkirakennus on edelleen olemassa, mutta tanssien järjestäminen on siirtynyt muualle. Vuosina 1973–1991 saarella järjestettiin musiikkifestivaali Kuusrock. Nykyisin Kuusisaari ja Raatinsaari ovat tunnettuja jokavuotisesta Qstock-tapahtumastaan.

Kulttuurihistorialliset arvot

Alueella on monia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia, kuten Åströmin nahkatehdas, Taidemuseo, Pohjois-Pohjanmaan Maakuntamuseo ja Myllytullin koulu eli entinen Oulun tyttölyseo. Oulun vankila on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristökohde. Se on läänien pääkaupungeissa toteutetun maanlaajuisen vankilarakennusohjelman tulos ja kuuluu läänin pääkaupungille luonteenomaiseen historialliseen kaupunkirakenteeseen.

Myllytullin historialliset osat, Hupisaaret ja Koskikeskus kuuluvat Oulujoen suiston valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Oulujoen suiston arvokas kokonaisuus on laaja alue, joka rajautuu lännessä Pikisaariin, etelässä Oulun vanhaan monumentaalikeskukseen, idässä Rautasiltaan ja pohjoisessa Ranta-Tuiraan ja Tuiranpuistoon. Muista alueista on kerrottu muiden alueanalyysien yhteydes-

sä. Oulujoen ja meren yhtymäkohtaan sisältyy Oulun kaupungin historiallisesti merkittävimpiä alueita. Oulujoen suun alue on laaja ja sitä leimaavat monimuotoinen teollisuuteen liittyvä rakennuskanta, vesivoimalaitos sekä joenrantojen puistovyöhyke.

Kehittämistarpeet ja toimenpidesuosituks

Kaupunkikuvallisesti kehitettäväksi korttelialueeksi on merkitty Tietomaan ja Oulun energian rakennuksen väliin jäävä alue, joka tällä hetkellä on pääosin paikoituskäytössä. Alueen kaupunkikuvallista ilmettä ja toiminnallisuutta voitaisiin kohentaa tilan ja paikoituksen jäsentelyllä esimerkiksi istutuksin sekä uudisrakentamisella ja nykyisen Oulun Energian rakennuksen toiminnallisella ja kaupunkikuvallisella kehittämisellä.

Läivistäjän ja Heikinkadun risteysalue ja sen yhteydessä oleva urheilukenttä ja huoltoasema-alue sijaitsevat liikenteellisesti ja kaupunkirakenteellisesti merkittävässä paikassa. Alueen toiminnallisuutta ja kaupunkikuvallista ilmettä ja risteysalueen toimivuutta voitaisiin kehittää.



Kuva. Kasarmintien Åströmin vanhan tehtaan ja Hupisaarten virkistysalueen rajaamaa merkittävää katutilaa, jonka näkymän päättää Taidemuseo. (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy)



Kuva. Makasiinikadun ympäristöä voitaisiin elävöittää pysäköintipaikkoja jäsentämällä ja esimerkiksi Oulun Energian käytössä olevan rakennuksen kadun puoleisen osan esteettisellä ja toiminnallisella kehittämisellä tai korvaavalla rakentamisella. (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy)



2.3.5 Tuira

Alueen analyysi

Sijainti ja historia

Tuira sijaitsee keskustan pohjoispuolella ja se on yksi Oulun suurimmista kaupunginosista, jossa asukkaita on noin 6 400. Tuiraan on kaupunkikuvallisesti laskettu tässä selvityksessä myös Toivoniemi. Tuiran keskeisimmät kadut ovat pohjois-eteläsuuntainen Merikoskenkatu ja itä-länsisuuntaiset Valtatie ja Koskitie. Pohjoisessa kaupunkikuvaselvityksen tarkastelu- aluetta rajaa Bertel Jungin tie.

Vielä 1900-luvun alussa Tuira oli puutalovaltaista aluetta, mutta 1950–70-luvuilla vanhat rakennukset purettiin ja Tuira rakennettiin kerrostaloalueeksi. Tuiranpuisto on ainoita Tuiran vanhaa rakennuskantaa yhtenäisenä kokonaisuutena sisältäviä alueita. Viime vuosina Tuiraa on kehitetty ja sen rakennuksia on kunnostettu.

Kaupunkikuvan elementit ja arvot

Tyypillistä Tuiran kaupunkikuvaa edustavat korkeat pistetalot ja kaksiportaiset lamellitalot. Rakennukset on sijoitettu maaston muotojen mukaan ja niiden väliin jää laajoja pysäköinti-alueita. Tuiran Itä- ja Länsi-Tuiraan jakavan Merikoskenkadun kautta kulkee huomattava määrä keskustasta pohjoiseen suuntautuvasta henkilöauto- ja joukkoliikenteestä. Merikoskenkadun risteysalueet Koskitien ja erityisesti Valtatien kanssa sekä Kemintien eteläosat ja eritasoristeys Bertel Jungin tien kanssa ovat laajoja ja autoliikenteen dominoimia. Oulujoen

suistoon rajautuva Ranta-Tuira, Tuiranpuisto, Toivoniemi ja Merikosken voimalaitos kuuluvat valtakunnallisesti arvokkai- siin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Kulttuurihistori- allisia arvoja on esitelty tarkemmin omissa kappaleessaan.

Tuiran kaupunkikuvallisesti merkittäviä rakennuksia ovat mm. Alvar Aallon suunnitteleman Koskikeskuksen tornitalot, Bertel Strömmerin suunnittelema ja vuosina 1939-49 rakennettu Merikosken voimalaitos sekä Tuiran puiston lääninarkkitehti Viktor J. Sucksdorffin suunnittelema sairaala ja lääkärinasun- torakennus sekä muut puiston kulttuurihistoriallisesti arvok- kaat rakennukset.

Tuiralle tyypillisesti yli kuusi kerroksisia rakennuksia on suhteellisen paljon. Myös muuttuville alueille, täydennysra- kentamiskohteisiin, on suunnitteilla ja rakenteilla korkeita rakennuksia, mikä tulee entisestään korostamaan Tuiran luonnetta korkean rakentamisen alueena.

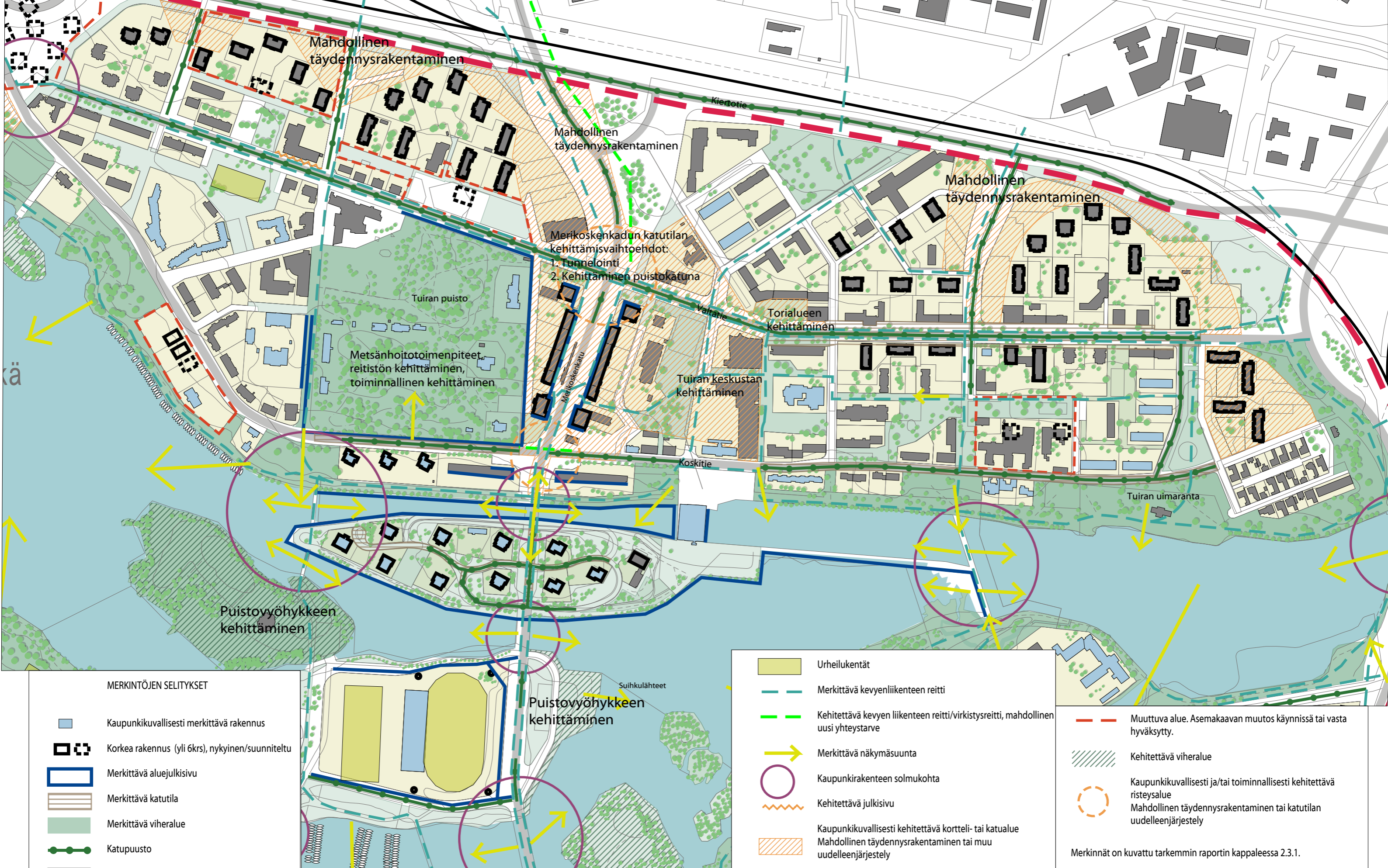
Valtatien itäpuolen katutila on merkitty kaupunkikuvallisesti merkittäväksi. Katua rajaavat eteläpuolella korkeat asuin- rakennukset ja pohjoispuolella pääosin kolmikerroksiset asuin-liike-rakennukset. Katu on Tuiralle luonteenomainen ja kävelijän ja pyöräilijän näkökulmastakin miellyttävä. Myös Ranta-Tuiran eli Koskitien ympäristön katutila Itä-Tuirassa on mittakaavaltaan toimiva.



Kuva. Itä-Tuira keväällä (kuva © Oulun kaupunki)



Kuvat. Vasemmalla kerrostaloalueen laaja parkkikenttä Bertel Jungin tie ja Valtatien välissä, keskellä Koskitien pienimittakaavaista katutilaa. Oikealla Itä-Tuiran Valtatien tyypillistä maisemaa. (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)



MERKINTÖJEN SELITYKSET

	Kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus
	Korkea rakennus (yli 6krs), nykyinen/suunniteltu
	Merkittävä aluejulkisivu
	Merkittävä katutila
	Merkittävä viheralue
	Katupuusto

	Urheilukentät
	Merkittävä kevyenliikenteen reitti
	Kehitettävä kevyen liikenteen reitti/virkistysreitti, mahdollinen uusi yhteystarve
	Merkittävä näkömäsuunta
	Kaupunkirakenteen solmukohta
	Kehitettävä julkisivu
	Kaupunkikuvallisesti kehitettävä kortteli- tai katualue Mahdollinen täydennysrakentaminen tai muu uudelleenjärjestely

	Muuttuva alue. Asemakaavan muutos käynnissä tai vasta hyväksytty.
	Kehitettävä viheralue
	Kaupunkikuvallisesti ja/tai toiminnallisesti kehitettävä risteysalue Mahdollinen täydennysrakentaminen tai katutilan uudelleenjärjestely

Merkinnät on kuvattu tarkemmin raportin kappaleessa 2.3.1.

Tuiran läpi kulkee useita merkittäviä kevyen liikenteen reittejä. Keskustasta Tuiraan tullaan patosiltaa pitkin sekä Raatin ja Kuusisaaren kautta kulkevan reitin kautta. Myös Merikosken siltojen kautta pääsee kävelemään tai pyöräilemään keskustan ja Tuiran välillä, reitin viihtyisyyttä rajoittaa suuri ajoneuvoliikenteen määrä. Tuiranpuiston ohella merkittävät viheralueet painottuvat Ranta-Tuiraan. Rantaa pitkin kulkee myös koko Tuiran halki jatkuva, merkittävä kevyen liikenteen reitti. Toinen merkittävä itä-länsi-suuntainen kevyen liikenteen yhteys kulkee Valtatien molemmin puolin. Pohjois-eteläsuuntaisia kevyen liikenteen yhteyksiä kulkee mm. Tuiranpuiston länsipuolelta Kangaspolkua pitkin sekä Kaarretietä Itä-Tuiran puolella. Reitit jatkuvat Pohjois-Ouluun.

Merkittäviksi aluejulkisivuiksi Tuirassa on merkitty Merikoskenkatua rajaavat toisiinsa kiinni rakennetut lamellit ja sisääntulon porttimaisen elementin luovat Koskitien 50-luvun kerrostalot. Myös Toivoniemen ja sen Tuiran puoleisen vastarannan ja Merikosken voimalaitoksen rajaama kanavaranta ovat kaupunkikuvallisesti merkittäviä aluejulkisivuja.

Tuiranpuisto on lähes luonnontilaisena säilynyt merkittävä viher- ja virkistysalue. Alue rakennuksineen kertoo sairaala toiminnan historiasta. Alue poistui sairaalakäytöstä syksyllä 1998 ja entisissä sairaalarakennuksissa toimii nykyisin mm. päiväkotia, neuvola, kriisikeskus ja mielenterveyspalveluita.

Kulttuurihistorialliset arvot

Merikosken voimalaitos kuuluu Oulujoen ja Sotkamon reitin voimalaitoksiin, jotka ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Oulujoki Osakeyhtiön valtakunnallista sähköntuotantoa varten Oulujoen ja Emäjoen vesireitille rakentamat voimalaitos- ja asuntoalueet ovat laajuudeltaan, arkkitehtuuriltaan ja rakennustekniikaltaan yksi maan merkittävimmistä jälleenrakennuskauden rakennushankkeista.

Osa Tuiran rannoista, Toivoniemi ja Tuiranpuisto kuuluvat Oulujoen suistoalueen historialliseen kokonaisuuteen. Muita suistoalueeseen kuuluvia alueita on käsitelty muiden alueanalyysien yhteydessä. Tuiranpuiston alue on rakennettu arkkitehti Magnus Schjerfbeckin 1896 laatimien suunnitelmien mukaan. Mäntymetsäisellä alueella on toistakymmentä sairaalaan kuulunutta rakennusta vuosilta 1898-1925. Magnus Schjerfbeckin suunnittelema sisätautiosasto ja kulkutautisairaala eli Ruttola on valmistunut 1901 ja yllääkärin asunto sekä hermosairaala eli Hermola V.J. Sucksdorffin piirustusten mukaan 1907. Otto F. Holmin suunnittelema synnytyslaitos on toiminut alkuperäisessä käytössään vuoteen 1975.

Tuiranpuistoon liittyvät myös viereiset valtion 1900-luvun alussa rakennuttaman kuurojenkoulun rakennukset, jotka on suunnitellut yleisten rakennusten ylihallituksen arkkitehti Th. Granstedt 1902.

Oulujoen suistoalueen maisemaa hallitsee Koskikeskus, joka on syntynyt Merikosken voimalaitoksen rakentamisen yhteydessä 1940-luvulla. Toivoniemen saaren Alvar Aallon yleissuunnitelman mukaan toteutetut tornitalot ovat osa Koskikeskuksen elementtejä. Merikosken voimalaitoksen rakentaminen on muuttanut suistoalueen ilmettä ratkaisevasti. Voimalaitos ja sen lamellirakenteinen patorakennelma ovat maisemassa erittäin vaikuttavia. Pato toimii yhtenä Oulujoen ylittävistä silloista.

Kehittämistarpeet ja toimenpidesuositukset

Tuiran kaupunkikuvallisesti kehitettäviksi kortteli- ja katualueiksi on merkitty Tuiran keskeiset alueet Merikoskenkadun, Kemintien, marketin ja Tuiran koulun ympäristössä Valtatien molemmin puolin sekä Bertel Jungin tien eteläpuoleiset kerrostalokorttelialueet, joissa ulkotiloja hallitsevat laajat parkkialueet. Alueita voitaisiin kehittää täydennysrakentamalla ja paikoituksen uudelleenjärjestelyllä. "Tuiran hengen" eli ilmavan rakenteen säilyttäminen olisi kuitenkin tärkeää säilyttää alueita kehitettäessä. Merikoskenkadun ja Valtatien risteyksen alueen kehittämisideoita on pohdittu tarkemmin visiovaiheessa. Tuiranpuiston puusto kaipaisi metsänhoitotoimenpiteitä elinvoimaisena pysyäksään. Puiston arvokkaista rakennuksista osa on vielä tyhjillään ja ne tulisi kunnostaa ja ottaa käyttöön uusissa käyttötarkoituksissa. Mahdolliseksi kevyen liikenteen yhteystarpeeksi on merkitty Koskitien ylitys Valtatien kohdalla.



Kuvat. Ylhäällä vasemmalla saapuminen Toivoniemeen ja Tuiraan Merikosken siltoja pitkin. Oikealla näkymät suistoon ja Toivoniemeen Kuusisaaresta tulevalta kevyen liikenteen reitiltä. Keskellä Merikoskenkatu ja sitä rajaavat kerrostalot, jotka muodostavat kaupunkikuvallisesti merkittävän julkisivukokonaisuuden. Alla Tuiran kaupunkikuvallisesti merkittäviä rakennuksia: Sininen talo ja Tuiran kirkko. (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)



Kuvat. Ylhäällä vasemmalla Tuiranpuiston Koskitien puoleista julkisivua, alhaalla vasemmalla maisemaa puiston sisältä. Ylhäällä oikealla kaupunkikuvallista kehittämistä kaipaava Merikoskenkadun ja Valtatien risteys. Alhaalla keskellä Tuiran merkittäviä kevyen liikenteen reittejä kanavan varrella ja oikealla Tuiran rannan suosittu virkistysreitti. (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)

2.3.6 Hietasaari ja Pikisaari

Alueen analyysi

Sijainti ja historia

Hietasaari, Mustasaari ja Vihreäsaari rajaavat itäreunallaan Oulujoen suistoallasta ja muodostavat länsireunallaan Perämeren rantaa. Nykyisiä saaria erottavat toisistaan Mustasalmi ja Johteensalmi. Mustasalmen ja mantereen välissä on Toppilansalmi. Mustasaari on muodostunut Holstinsaarta ja Toppilansaarta erottaneen salmen kasvettua umpeen.

Hietasaari toimii kaupunkilaisten ja matkailijoiden loman ja vapaa-ajan viettoalueena. Kaupunginpuoleisella rannalla (selvitysalue) sekä Pöllisaarella sijaitsevat venesatamat, joiden yhteydessä toimivat kahvila-ravintolat.

Hietasaarella on säilynyt useita huviloita 1800-luvun lopulta ja 1900-luvun alusta. Vehmas huvila-alue on merkittävä ja varhainen esimerkki kaupunkien lähialueille 1800-luvulla syntyneestä huvilakulttuurista. Huviloista osa on yksityisten, osa yhteisöjen käytössä.

Pikisaari sijaitsee Hietasaaren itäpuolella, keskustan edustalla. Se on osa valtakunnallisesti merkittävää Oulujoen suiston historiallista kokonaisuutta ja perinteinen puukaupunki- ja teollisuusmiljö, joka käsittää asuin- ja teollisuusrakennuksia. Nykyinen Pikisaari koostuu useasta alunperin erillisestä saaresta. Saarten välisten salmien täyttämisen ja maankohoamisen myötä Pikisaaren pohjoispuoleiset pikkusaaret sekä Korkeasaari liitettiin Pikisaareen. Pikisaari oli jo 1600-luvulla huomattava laivojen rakennuspaikka. Siellä on toiminut myös muun muassa meritulli 1720-luvulta lähtien ja Zackris Wac-

klinin 1746 perustama pikiruukki, josta on jäänteitä saaren pohjoisrannalla. Pikisaarella on ollut vakituisia asukkaita 1800-luvulta lähtien, aluksi pääasiassa luotseja, mutta vuosisadan lopulla Saarikadun varteen rakennettiin myös työväenasuntoja. Pikisaari on poltettu maantasalle englantilaisten vuonna 1854 Ouluun tekemällä hävitysretkellä.

Kaupunkikuvan elementit ja arvot

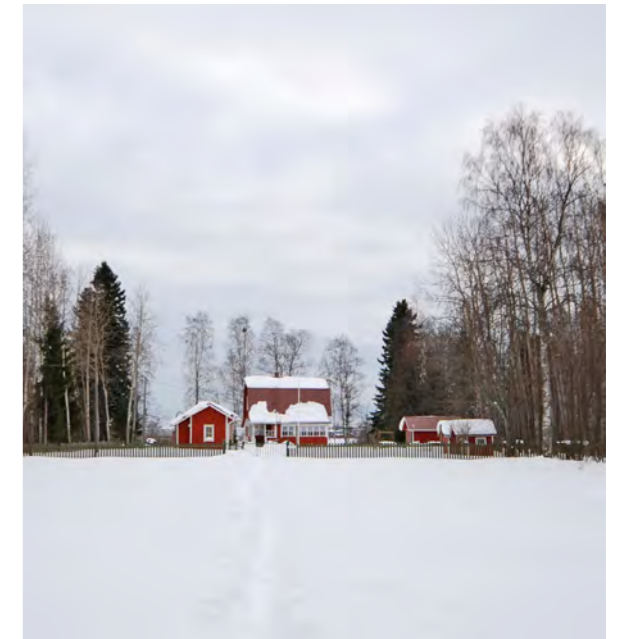
Kaupunkirakenteessa Hietasaarella on suuri merkitys virkistysreittien keskuspaikkana. Selvitysalueen rajana toimiva Hietasaarentie halkoo saarta pohjois-eteläsuunnassa. Näkymät Hietasaarentieltä ovat metsäiset. Puiden lomasta pilkistää muutamia huviloita. Hietasaaren huvila-alueella on yhä monia huviloita, joista suurin osa on yhdistysten tai yhteisöjen käytössä. Alue on vehmaan kasvillisuuden leimaama.

Pikisaari on yksi merkittävimmistä Oulun kaupunkikuvaa vahvistavista vetovoimakohteista. Pikisaaren vanhin rakennus on 1700-luvulta, suurin osa 1800-luvun lopulta tai 1900-luvun alkukymmeneltä. Pikisaaren luoteisosa on kokonaisuudessaan virkistysaluetta ja Korkeasaarella sijaitsee tenniskenttiä. Teollisuuskäyttö on Pikisaaresta poistunut ja vanhoihin tehdasrakennuksiin on rakennettu asuntoja, ja koulutustiloja. Saaren itäpäähän on rakennettu myös uusia asuntoja. Pikisaaren itäpäässä, Vänmannin saareen ja torille vievän sillan lähellä sijaitsevassamakasiinissa toimii ravintola. Pikisaarella on asumisen lisäksi ammattiopiston tiloja sekä taiteilijoiden työskentely- ja myyntitiloja. Pikisaarta halkova pääkatu, Pikisaarentie, uudistettiin 90-luvulla.

Pikisaarentielle ja sen poikkikaduille muodostuu tiivis ja omaleimainen, kaupunkikuvallisesti merkittävä katutila. Pikisaarentietä pitkin kulkee myös merkittävä kevyen liikenteen

reitti, joka yhdistää keskustan Hietasaareen. Kevyen liikenteen silta keskustasta kirjastoon ja teatterin edustalta Pikisaareen valmistui vuonna 1996. Samaan aikaan rakennettiin siltayhteys Pikisaaren pohjoisosasta Korkeasaaresta Hietasaareen, joka liitti saaret osaksi kaupunkilaisten ulkoiluverkostoa.

Pikisaaren etelärannat kaakosta lounaaseen muodostavat kaupunkikuvallisesti merkittävän ja kuvauksellisen julkisivun, joka on esillä useissa Oulua käsittelevissä oppaissa ja esitteissä. Pikisaarentien pookkaduilla, Pikikadulta ja Valimokadulta, avautuu kaupunkikuvallisesti merkittäviä, kortteleiden rajamia katunäkymiä suistoon. Myös ranta-alueilta avautuu kaupunkikuvallisesti merkittäviä suistonäkymiä. Pikisaarentien pohjoispuolelle on rakentamassa uusia asuinrakennuksia, ja niiden ympäristö on merkitty muuttuva alue -merkinnällä.



Kuvat. Ylhäällä Hietasaaren kulttuurihistoriallisesti arvokkaita huviloita. Alhaalla vasemmalla näkymä Korkeasaaren sillalta Hietasaaren, keskellä venesatama ja oikealla talvinen katumaisema Hietasaarentieltä. (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)

leiselle ranta-alueelle ei tällä hetkellä pääse julkisia reittejä pitkin, mistä syytä rantaan on merkitty kehitettävä kevyen liikenteen reitti/virkistysreitti tai mahdollinen uusi yhteystarve.

Kulttuurihistorialliset arvot

Hietasaaren huvila-alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Se on merkittävä ja varhainen esimerkki kaupunkien lähialueille 1800-luvulla syntyneestä huvilakulttuurista. Huviloiden rakennuskannassa on nikkari-tyylin, jugendin ja klassismin tyyli- ja piirteitä. Huviloista jäljellä on noin 60 kappaletta. Pikisaari kuuluu Oulujoen suistoalueen valtakunnallisesti arvokkaaseen historialliseen kokonaisuuteen. Saarella on pienellä alueella monipuolinen teollisen historian sekä luotsien ja teollisuustyöntekijöiden kaupunkimaisen asumisen keskittymä.

Selvitysalueella Hietasaarella sijaitsevat suojellut rakennukset on merkitty kaupunkikuvallisesti merkittäviksi. Historiallisesti arvokkaita rakennuksia ovat mm. kaksikerroksinen hirsihuvila (Kaljaasitie 2) vuodelta 1928 ja Viktor Hellmanin rakennuttama runsaita puuleikkauksia sisältävä Hyryn huvila (Puomitie 4), joka on rakennettu 1892 Josef Stenbäckin 1886 julkaistun mallihuvilaohjeen mukaan.

Pikisaaren kaupunkikuvallisesti merkittävä entisen konepajan asuin- ja konttorirakennus on 1880-luvulta. Rakennuksessa on Pikisaaren profiiliin kuuluva torni. Konepajan tiiliraken-

nukseen on rakennettu asuntoja, ja aluetta on täydennetty uusilla rakennuksilla 1990-luvun puolivälin jälkeen. 1983 Kirkkokadulta Pikisaareen siirretty Merimiehen koti -museoksi sisustettu Matilan talo on todennäköisesti vanhin keskusta-alueella säilynyt puinen asuinrakennus. Se on aluenperin Limingantulliin vuonna 1740 tullituvaksi tehty rakennus, joka on otaksuttavasti ollut pohjamuodoltaan alunperin paritupa.

Kehittämistarpeet ja toimenpidesuosituks

Kulttuurihistorialliset arvot tulisi pitää lähtökohtana Hietasaaren huvila-alueen kehittämisessä. Pihapiirien kehittäminen ja pienipiirteinen, arvokkaaseen ympäristöön sopiva "huvikumpumainen" täydentäminen sopisivat alueen luonteeseen parhaiten. Myös Hietasaarentien risteykset kaipaisivat käyttäjämäärän lisääntyessä jäsentelyä ja näkyvyyttä kaupunkikuvassa. Osa alueen ympäristöstä kaipaisi metsänhoitotoimenpiteitä ja kehittämistä viheralueena. Hietasaaren itärantojen ja edustan saarien saavutettavuutta ja virkistyskäyttöä voitaisiin tulevaisuudessa lisätä uusilla kevyen liikenteen reiteillä.



















Kuva. Pikisaarentien katumaisemaa (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)

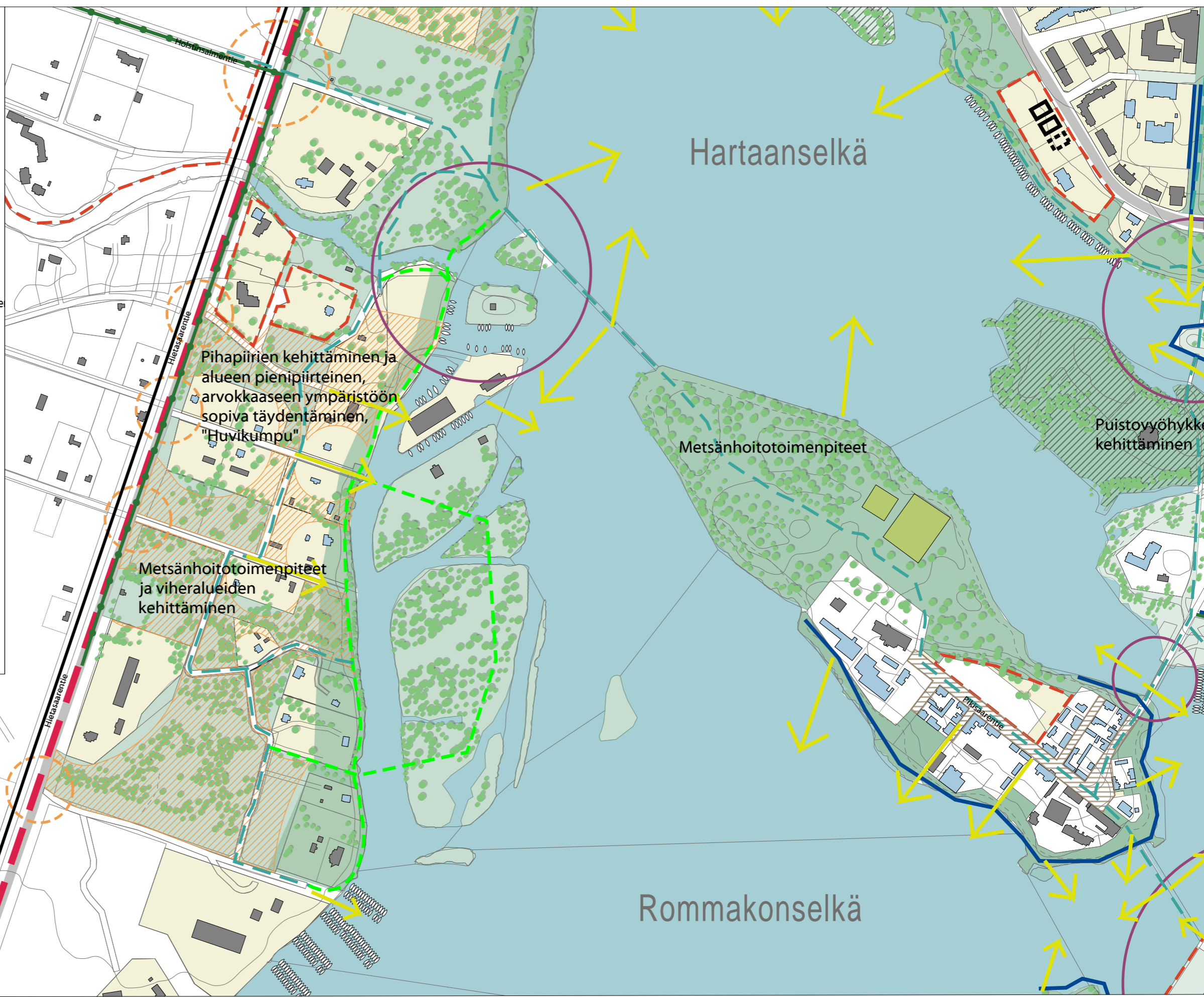


Kuvat. Ylhäällä näkymä Hietasaaresta Pikisaaren rantaan, alhaalla kuvauksellinen Pikisaari syksyllä. (kuva © Oulun kaupunki)

MERKINTÖJEN SELITYKSET

-  Kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus
-  Korkea rakennus (yli 6krs), nykyinen/suunniteltu
-  Merkittävä aluejulkisivu
-  Merkittävä katutila
-  Merkittävä viheralue
-  Katupuusto
-  Urheilukentät
-  Merkittävä kevyenliikenteen reitti
-  Kehitettävä kevyen liikenteen reitti/virkistysreitti, mahdollinen uusi yhteystarve
-  Merkittävä näkymäsuunta
-  Kaupunkirakenteen solmukohta
-  Kehitettävä julkisivu
-  Kaupunkikuvallisesti kehitettävä kortteli- tai katualue
Mahdollinen täydennysrakentaminen tai muu uudelleenjärjestely
-  Muuttuva alue. Asemakaavan muutos käynnissä tai vasta hyväksytty.
-  Kehitettävä viheralue
-  Kaupunkikuvallisesti ja/tai toiminnallisesti kehitettävä risteysalue
Mahdollinen täydennysrakentaminen tai katutilan uudelleenjärjestely

Merkinnät on kuvattu tarkemmin raportin kappaleessa 2.3.1.



2.3.7 Hartaanselän pohjoisrannat

Alueen analyysi

Sijainti

Hartaanselän pohjoisrannoilla tarkoitetaan tässä yhteydessä Hietasaarentien sillan ympäristöä Tuiran länsilaidalla ja Mustasaaren itäosaa. Alue sijaitsee useiden käynnissä olevien kehittämishankkeiden keskiössä. Se liittyy Toppilansalmen molemmin puolin uusiin asuinalueisiin: Mustasaassa Toppilansaaren lähes valmiiseen asuinalueeseen ja mantereen puolella Länsi-Toppilan rakenteilla olevaan asuinalueeseen. Myös kaupunginvarikon käyttötarkoitus on tulevaisuudessa muuttumassa ja sen kehittämiseksi suunnitellaan kansainvälisen arkkitehtuurikilpailun järjestämistä.

Kaupunkikuvan elementit ja arvot

Alue sijoittuu maisema- ja kaupunkirakenteelliseen solmu-kohtaan, jossa Toppilansalmen ja Tuiran asumisvyöhykkeet kohtaavat Hietasaaren viheralueet ja suiston vesielementin. Hartaanselän ympäristö on Mustasaaren puolella rehevää virkistysaluetta, joka kuuluu suiston rantoja kiertävään kevyen liikenteen reitistöön. Kevyt liikenne ylittää Toppilansalmen Hietasaarentien siltaa pitkin ja Tuiran puolella reitti jatkuu Ranta-Tuiran Tervaporvarin puiston rantaa myöten. Molemmilla rannoilla on venepaikkoja, joista mantereen puoleiset on rakennettu kesällä 2012.

Rannan virkistysreitit ympäristö on analyysikartalle merkitty kaupunkikuvallisesti merkittäväksi viheralueeksi. Kaupunkikuvallisesti merkittäviä näkymiä ovat Mustasaaren rannoilta, Hietasaarentien sillalta suistoon ja Tervaporvarin puiston rannoilta avautuvat merelliset näkymät.

Kehittämistarpeet ja toimenpidesuositukset

















Oulun kaupunginvarikko ja Mustasaaren puoleinen Hietasaarentie rajautuva alue on merkitty kartalla kaupunkikuvallisesti kehitettäväksi korttelialueeksi. Näille alueille voidaan tulevaisuudessa tutkia täydennysrakentamista. Visiovaiheessa on esitetty kaksi täydennysrakentamiseen pohjautuvaa esimerkkiä alueiden kehittämismahdollisuuksista.

Jos alueille sijoitetaan lisärakentamista, voidaan tarvetta uudelle kevyen liikenteen yhteydelle Mustasaaren ja Tuiran välillä harkita. Virkistysreitti yhteyden ja jatkuvan viheralueverkoston, kuten myös merkittävien avoimien suistonäkymien turvaaminen on tärkeää tulevaisuudessakin. Mustasaaren rannan pohjoisin osa on merkitty kehitettäväksi viheralueeksi. Mahdollisten uusien asuinalueiden ja lisääntyneiden käyttäjien myötä myös rannan viheralueen toiminnallisuutta tulisi kehittää. Käyttötarkoitusten muutosmahdollisuudet tutkitaan yleiskaavalla.

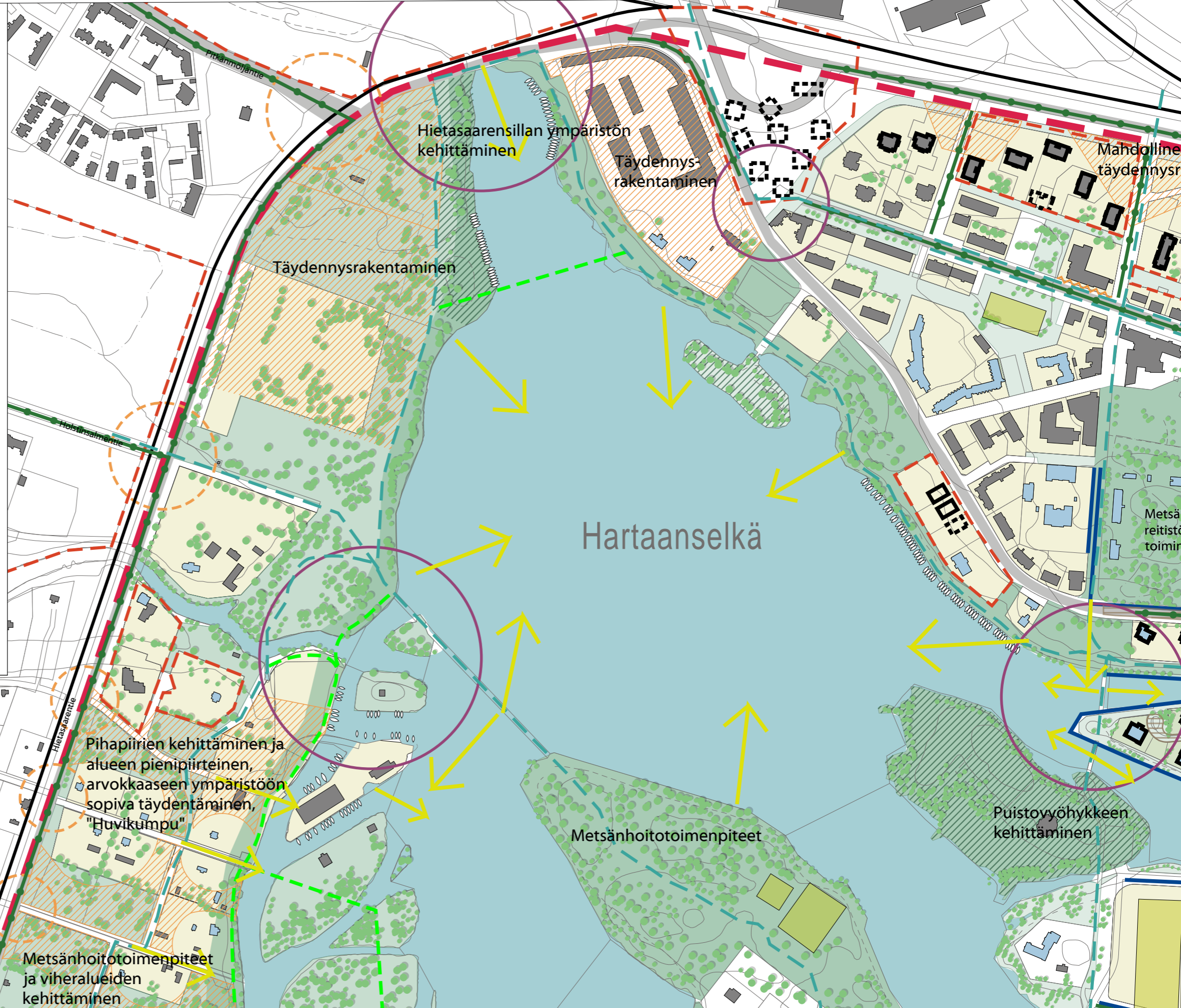


Kuvat. Ylhäällä näkymiä kevyen liikenteen reitiltä Mustasaaresta, keskellä vasemmalla vihreä alkukesän näkymä Hietasaarentien sillalta Mustasaaren rannalle ja oikealla puolella kaupunginvarikko. Alimmaisessa kuvassa Tervaporvarin puiston rantaa ja kaupunginvarikon rannan puoleinen julkisivu. (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)

MERKINTÖJEN SELITYKSET

-  Kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus
-  Korkea rakennus (yli 6krs), nykyinen/suunniteltu
-  Merkittävä aluejulkisivu
-  Merkittävä katutila
-  Merkittävä viheralue
-  Katupuusto
-  Urheilukentät
-  Merkittävä kevyenliikenteen reitti
-  Kehitettävä kevyen liikenteen reitti/virkistysreitti, mahdollinen uusi yhteystarve
-  Merkittävä näkymäsuunta
-  Kaupunkirakenteen solmukohta
-  Kehitettävä julkisivu
-  Kaupunkikuvallisesti kehitettävä kortteli- tai katualue
Mahdollinen täydennysrakentaminen tai muu uudelleenjärjestely
-  Muuttuva alue. Asemakaavan muutos käynnissä tai vasta hyväksytty.
-  Kehitettävä viheralue
-  Kaupunkikuvallisesti ja/tai toiminnallisesti kehitettävä risteysalue
Mahdollinen täydennysrakentaminen tai katutilan uudelleenjärjestely

Merkinnät on kuvattu tarkemmin raportin kappaleessa 2.3.1.



3. VISIOVAIHE

3.1 Tavoitteet ja sisältö

Visioinnilla tarkoitetaan tässä yhteydessä rohkeaa, uudenlaista ja luonnosmaista aluesuunnittelua. Visioissa esitetään yksi kevyempi ja toinen rohkeampi vaihtoehto sille, miltä kaupunkikuva voisi näyttää tulevaisuuden Oulussa.

Visiot ovat konsultin näkemyksiä valittujen alueiden kaupunkikuvallisista kehittämismahdollisuuksista. Tavoitteena on ollut tuottaa näkemyksiä valittujen kohdealueiden kaupunkikuvallisista kehittämismahdollisuuksista 20-50 vuoden päähän. Visioissa ei ole tutkittu kaikkia todellisia lähtökohtia suunnittelulle, mm. liikenteellisiä ratkaisuja, vaan tavoitteena on ollut visioida kaupunkikuvaa vapaasti tuoreiden ideoiden saavuttamiseksi.

3.2 Alueet

Visioalueiden valinnassa on käytetty pohjana analyysissä tehtyjä havaintoja ja annettuja toimenpidesuosituksia. Visioalueiksi valittiin alueita, joilla analyysivaiheessa todettiin olevan kaupunkikuvallista kehittämistarvetta katujen, korttelialueiden ja/tai viheralueiden osalta. Visioalueet on esitelty oheisella kartalla.

Hartaanselän pohjoisrantojen alueen, eli Mustasaaren itäosat ja Tuiran länsipäässä sijaitsevan kaupunginvarikon alueen valintaan vaikuttivat mm. alueen sijoittuminen kaupunkirakenteellisesti merkittävään solmukohtaan sekä ajatukset kaupunginvarikon alueelle mahdollisesti järjestettävästä kansainvälisestä arkkitehtuurikilpailusta. Tuiran Merikoskenkadun ja Kemintien eteläosan ympäristössä havaittiin analyysivaiheessa useita kaupunkikuvallisia ja toiminnallisia kehittämistarpeita. Heinäpäässä Puistokadun, Kirkkokadun ja Isokadun Kyösti Kallion puistoon rajautuvien kortteleiden ja katualueiden visioinnin pohjana pidettiin jo työn alkuvaiheessa esitettyä tavoitetta tutkia väljän ja autovaltaisen kaupunkirakenteen luomia lähtökohtia kortteleiden täyden-

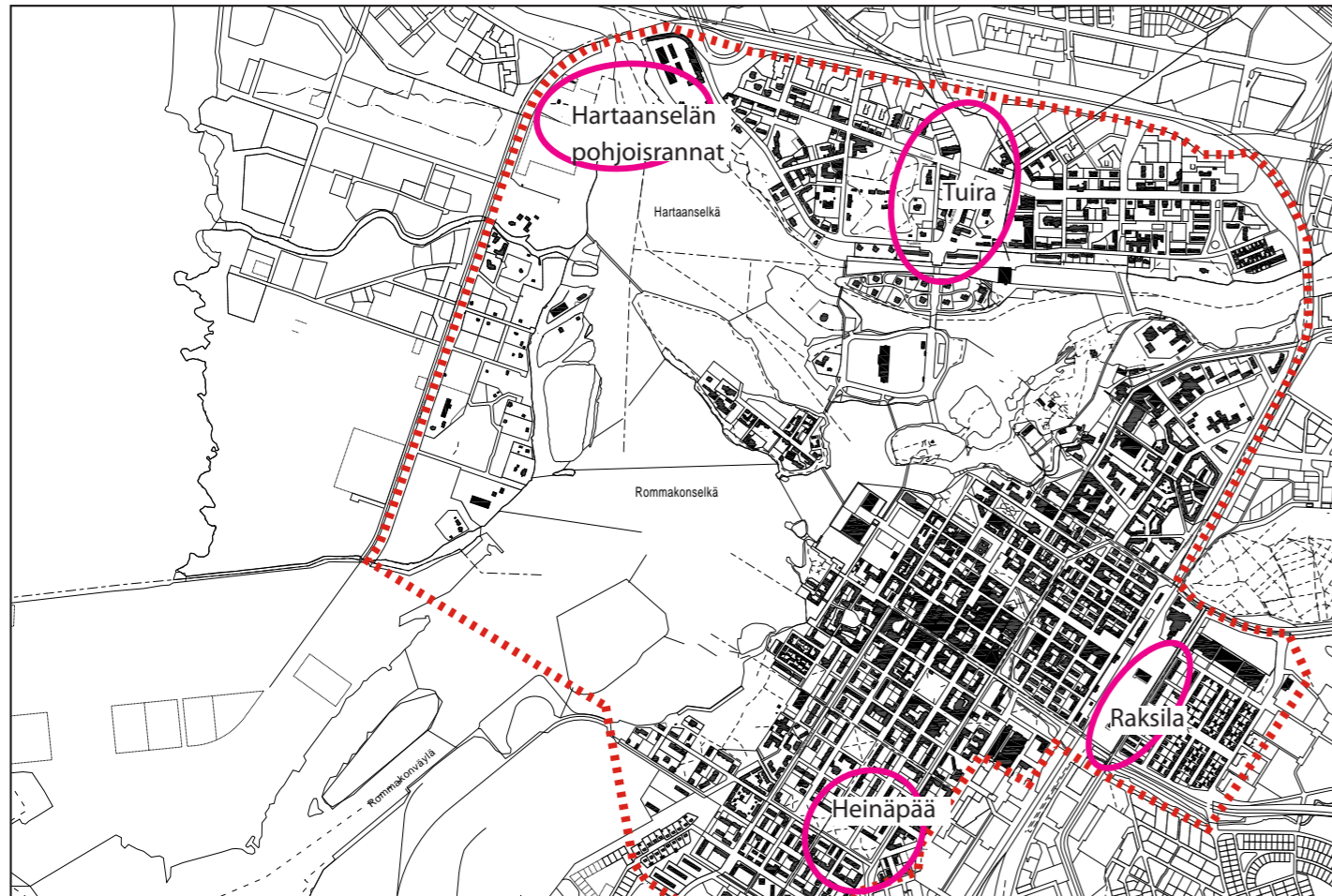
nysrakentamiselle ja katujen uudelleenjärjestelylle. Raksilassa Ratakadun ja radan välisen alueen kehittämisen taustalla taas ovat rautatieaseman puolelle tuleva matkakeskus ja juna- ja linja-autoliikenteen solmukohdan painottaminen osana kaupunkikeskusta.

3.3 Työpaja

Konsulttiryhmä aloitti visioinnin osittain rinnakkain analyysivaiheen kanssa. Kesäkuussa 2012 järjestettiin visiointityöpaja, jonne kutsuttiin konsultin työryhmän ja tilaajan ohjausryhmän lisäksi tekninen lautakunta, elinvoimaisuus- toimikunta, Uuden Oulun yleiskaavan asiantuntijaryhmä, yhdyskunta- ja ympäristöpalveluista asemakaavoitus ja rakennusvalvonta sekä BusinessOulu. Visiointityöpajassa työskenteli monialainen ja -taustainen, asiantuntijoista ja poliitikoista koostuva ryhmä. Konsulttiryhmän edustaja toimi sihteerinä jokaisessa neljässä visioalueittain ryhmitellyssä pöydässä. Puolessa välissä työpajaa ryhmät vaihtoivat visioaluetta niin, että jokaista visioaluetta käsitelti yhteensä kaksi ryhmää. Toinen ryhmä kommentoi ensimmäisen ryhmän ideoita ja

kehitti tarvittaessa omia. Visioalueiden vaihdon välillä konsultti myös esitteli laatimansa visioluonnokset. Visiointityöpajan jälkeen konsultti työsti omia visioitaan työpajassa esitettyjen ajatusten evästäjänä.

Seuraavilla sivuilla on esitelty kuvin ja selityksin visioalueille laaditut kaupunkikuvan kehittämisen visiot.



Kuvat. Vasemmalla selvitysalue ja visioalueet. Alhaalla oikealla työryhmätyöskentelyä 14.6.2012 järjestetyssä visiointityöpajassa (kuva Mika Uolamo). Ylhäällä oikealla yhden työryhmän luonnos.

3.4 Raksila

3.4.1 Visioiden lähtökohdat

Raksilan linja-auto- ja rautatieaseman alueet toimivat porttina ydinkeskustan ja Raksilan välillä. Se on Oulun kaupunkikeskustan kaukoliikenteen solmukohta, jonne saapuu päivittäin kymmeniä Oulun seutu- ja kaukoliikenteen yhteyksiä. Rautatieaseman kehittämisessä ollaan jo pitkällä ja paikalle alkaa pikkuhiljaa kohota Matkakeskus, Kauppakeskus Asema, jonka rakennuttamisesta vastaa Lemminkäinen Oy. Matkakeskukseen tullaan sijoittamaan liiketiloja, ravintoloita ja asumista yhteensä yli 20 000 neliön verran.

Visioiden tarkoituksena oli pohtia, miten asema-alue saataisiin toimintonsa ja kaupunkikuvallisen ilmeensä kautta paremmin osaksi elävää kaupunkikeskustaa. Visionnin tavoitteisiin kirjattiin, että alue olisi osa innovaatiovyöhykettä, joka kulkee Linnanmaalta Tuiran kautta keskustaan ja siitä aseman kautta Kontinkankaalle. Vyöhykkeen teemoina olisivat mm. tutkimustoiminta, tieteen popularisointi, bisnes, joukkoliikenteen kehittäminen, asuminen ja kaupunkirakenteen eheyttäminen.

3.4.2 Visioiden perustelut

Vaihtoehto 1

Nykyisen linja-autoaseman paikalle on sijoitettu kauppakeskus, jonka alla on linja-autoterminaali. Keskustan itälaidassa on viisi X-XVI-kerroksisia tornitaloja, joista on sisäyhteys kauppakeskukseen. Torneissa voi olla mm. asumista, toimistoja sekä liike- ja hotellitiloja. Tornit on sijoitettu keskustan katujen näkymälinjojen päätteeksi, mikä lisää alueen tunnistetta-

vuutta keskustasta katsottuna. Kauppakeskus on yhdistetty keskustaan radan ali menevällä tunnelilla, jossa sijaitsee myös liiketiloja. Hallituskadun linjassa on kauppa-aukio, jossa on myös kauppakeskuksen pääsisäänkäynti. Korkein tornitalomassa on sijoitettu kauppa-aukion yhteyteen selkeäksi määmerkiksi. Tornitalojen itäpuolella kulkee kapea puistoakseli, joka on jatke keskustan puistoakselille.

Kainuuntien ja Ratakadun kulma on tärkeä kaupunkikuvallisesti, sillä se on sisääntuloaika keskustaan. Kulmaan on sijoitettu ns. hybridikortteli jossa on sekä pysäköintiä, toimistoja että asuntoja. Asunnot on sijoitettu terassimaisesti syvärunkoiseen taloon ja pysäköinti on sijoitettu useaan kerrokseen massan pohjoispuolelle. Ajo linja-autoterminaaliiin on sijoitettu hybridikorttelin pohjoispuolelle suojaisaan paikkaan.

Vaihtoehto 2

Perusratkaisu on pääosin samanlainen kuin ve 1, mutta kauppakeskus on sijoitettu kapeampana pitkulaisena orgaanisena massana radan varteen, jolloin kauppakeskuksen ja asuintornien väliin jää leveämpi liikenteen melulta suojassa oleva puistoakseli. Myös kauppakeskuksen katto (mahdollinen viherkatto, kattopuutarha) on muotoiltu orgaanisesti jolloin rakennus muodostaa kiinnostavan sisääntuloaiheen junasta katsottuna. Linja-autoterminaali sijaitsee kauppakeskuksen, puiston ja asuintornien alla, joten sisäyhteydet ovat mahdollisia asuintorneista kauppakeskukseen. Ajo linja-autoterminaaliiin on sijoitettu alueen eteläosaan Kainuuntien läheisyyteen. Alue olisi yhdistettävissä myös keskustan huolto- ja pysäköintitunneliin. Liikenteen voisi ohjata tunneliverkostoon kaakosta päin saavuttaessa jo Kainuuntien varresta.

3.4.3 Visiotyöpajaryhmät, Raksila

Ryhmissä keskusteltiin Raksilan alueen kokonaisvaltaisesta kehittämisestä. Pohjana keskustelulle ensimmäisellä ryhmällä olivat Oulun kaupungin teknisen keskuksen kokoaman raportin Elinvoimainen kaupunkikeskusta (2010) esitetyt mallit Raksilan kehittämiselle. Toinen ryhmä käsitteli konsultin esittelemistä visioluonnoksista ja kommentoi ensimmäisen ryhmän esittämiä ajatuksia.

Ryhmä 1

Sekä Raksilan markettien että nykyisen urheilukeskuksen tulevaisuutta pohdittiin. Raksilan kaupan ei haluta kilpailevan keskustan erikoistavarakaupan keskittymän kanssa. Kauppa voisi olla päivittäistavarakauppaa, kuten market-keskuksessa nytkin. Market-keskittymän siirtoa asemalle pohdittiin, mutta todettiin sen olevan liikenne- ja pysäköintivaikutuksiltaan todennäköisesti toiminnallisesti liian raskas siirrettäväksi nykyiseltä paikaltaan pois. Nykyinen paikka halutaan kehittää sekä markettien että asumisen yhteisratkaisuna (parkit rakenteellisena ratkaisuna maan alle).

Areenan sijainti nykyisen urheilukeskuksen yhteydessä olisi paras vaihtoehto. Asemalta saavutettavuus on riittävän hyvä. Kulkua voidaan elävöittää ja helpottaa arkkitehtonisin ja yhtenäisin katosaihein, kahviloin ja pikku-butiikein. Areenan sijaintia ehdotettiin myös aseman seudulle, radan päälle tai kallioon louhittuna. Tällainen toiminta saattaa olla liikenteellisesti haastavaa yhdistettynä muihin aseman seudun toimintoihin.

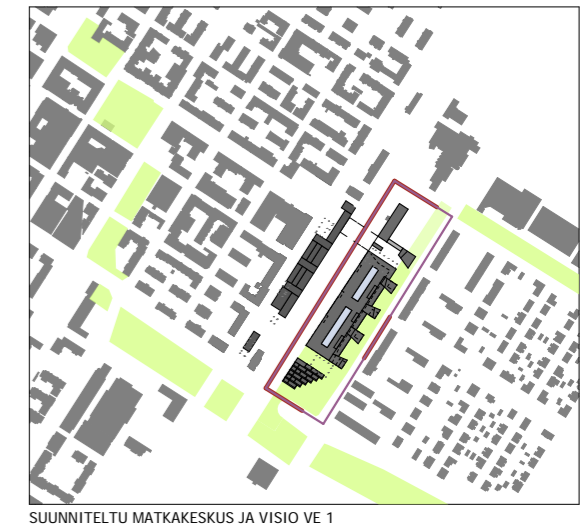
Aseman seudusta voisi muodostua uusi "Oulun Kampi". Alueen kaupunkikuva kestäisi ryhmän mielestä korkeampaakin rakentamista. Alakerroksiin sijoitettaisiin liike- ja toimistotiloja ja linja-autoaseman lisäksi, ja yläkerroksiin asumista. Alueen tulisi olla rakennettavissa vaiheittain. Pysäköinti ja huolto voitaisiin sijoittaa maan alle. Alue yhdistyisi luontevasti keskustan kallioparkkiin maanalaisin yhteyksikäytävin.

Ryhmä 2

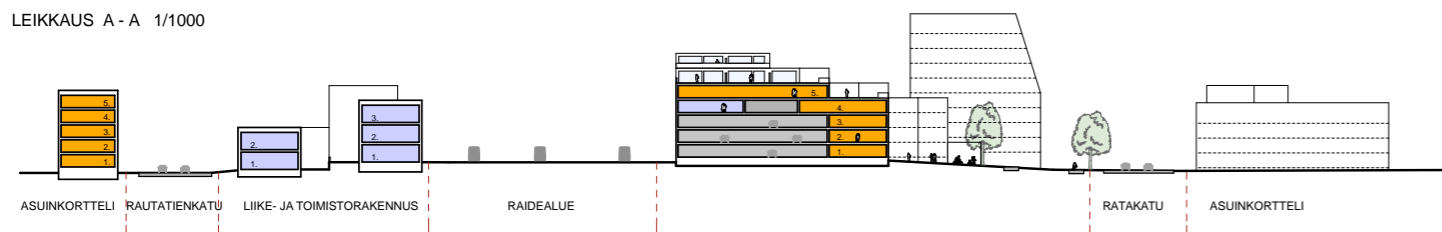
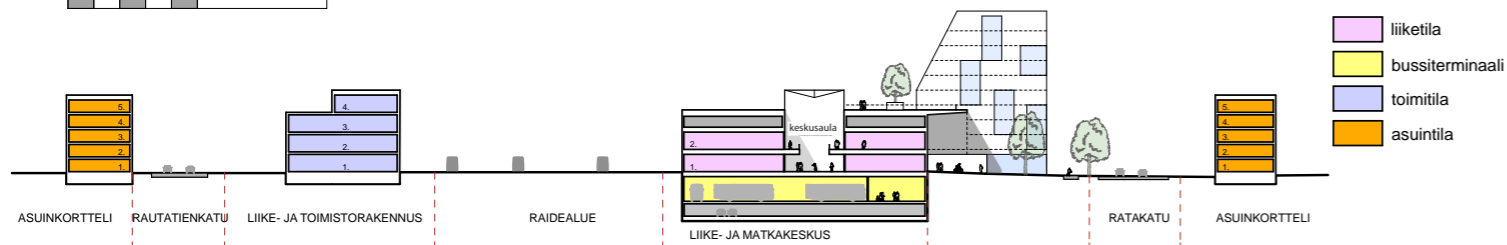
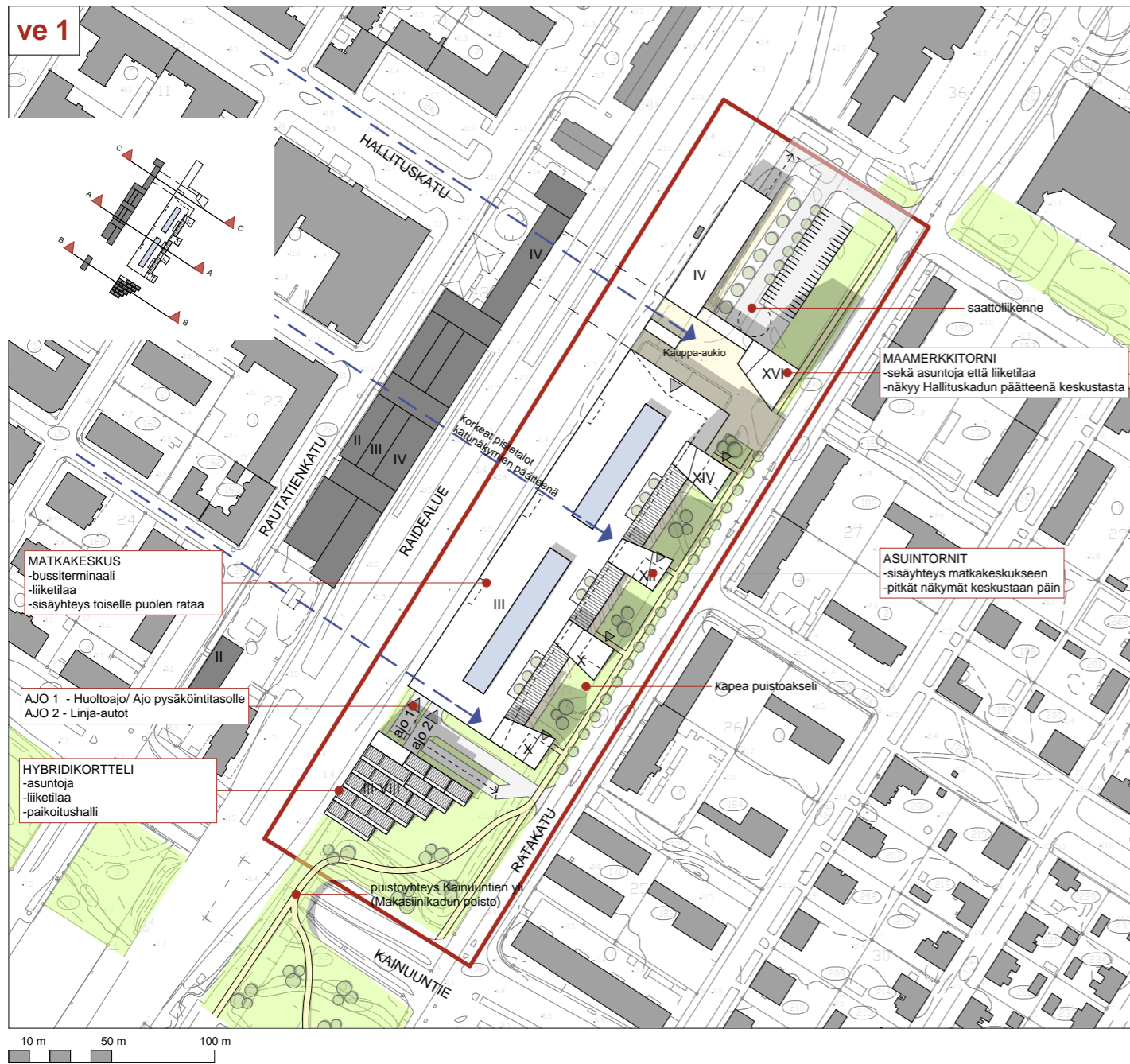
Konsultin esittämä Raksilan visiovaihtoehto 2 sai laajaa kannatusta. Alueen keskuspuisto jatkaisi luontevasti Karjasillan puistosta aina hautausmaalle saakka kaupunkimaista viheryhteyttä. Alueen viheraihe korvaa nyt rakenteilla olevan uuden matkakeskuksen alle jäävän kaupunkivihreän. Vihreää teemaa voisi vielä kehittää mm. aaltoileviin kattopintoihin suunnitelluilla viheristutuksilla ja oleskelutiloilla (mm. saunat).

Raksilan alueesta voisi syntyä Oulun uusi "Business -keskus". Alueelle voisi sijoittaa hotelleja ja kongressikeskuksen ja myös radan päälle rakentamista kannattaisi tutkia. Tulevaisuudessa ratikkayhteys voisi katketa Hallituskadun kohdalla ja jatkaa Areenalle Raksilan puolelta uudella linjalla. Maanalaisiin huolto- ja pysäköintikerroksiin päästään jo Kainuuntieltä ja Kajaanintieltä niin, että yhteydet jatkuvat rakenteilla oleviin keskustatunneleihin.

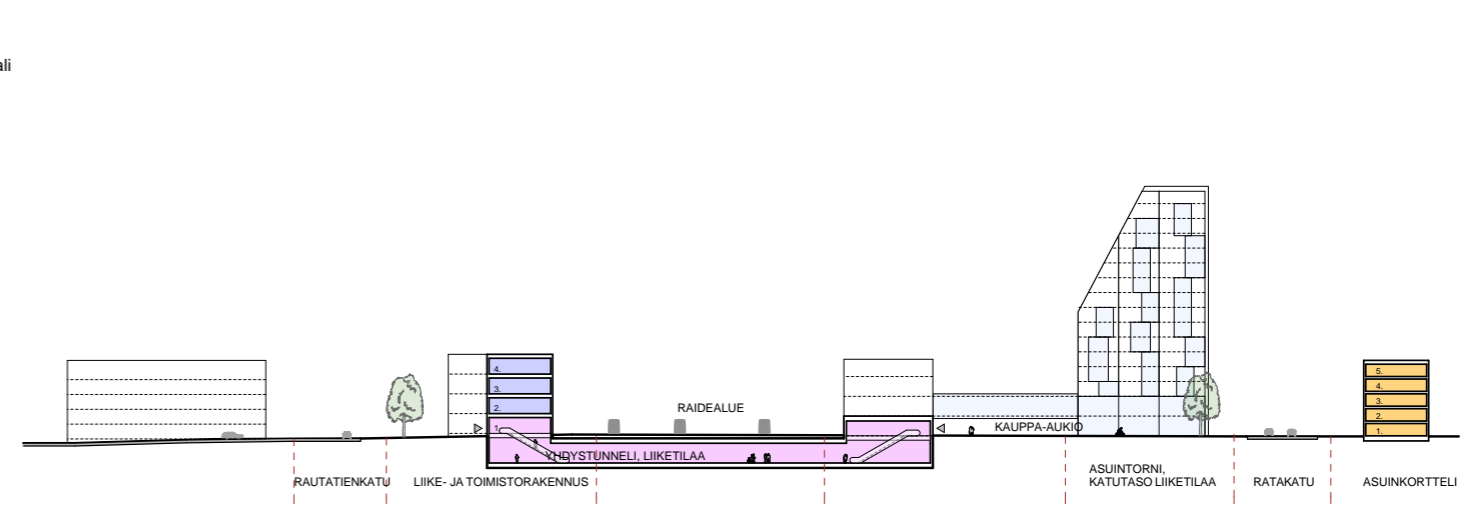
Nykyinen market-alue voitaisiin ryhmän mielestä kehittää nykyistä tehokkaampana asumisen ja kaupan alueena, jossa pysäköinti ja huolto on sijoitettu maan alle.



Kuva. Raksilan visioalueen analyysi.



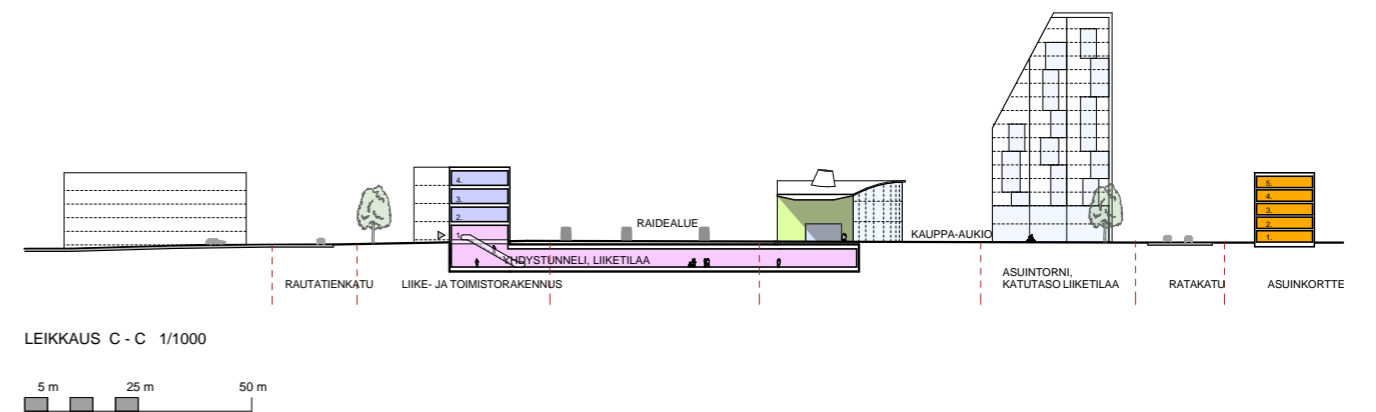
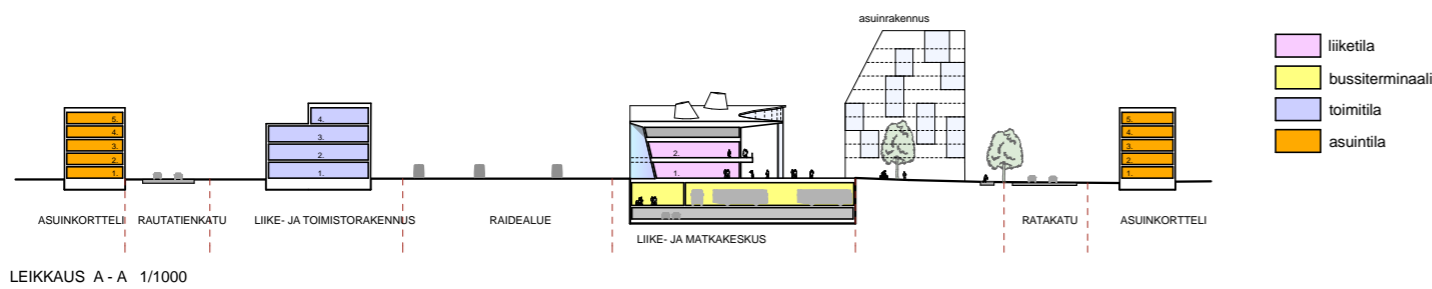
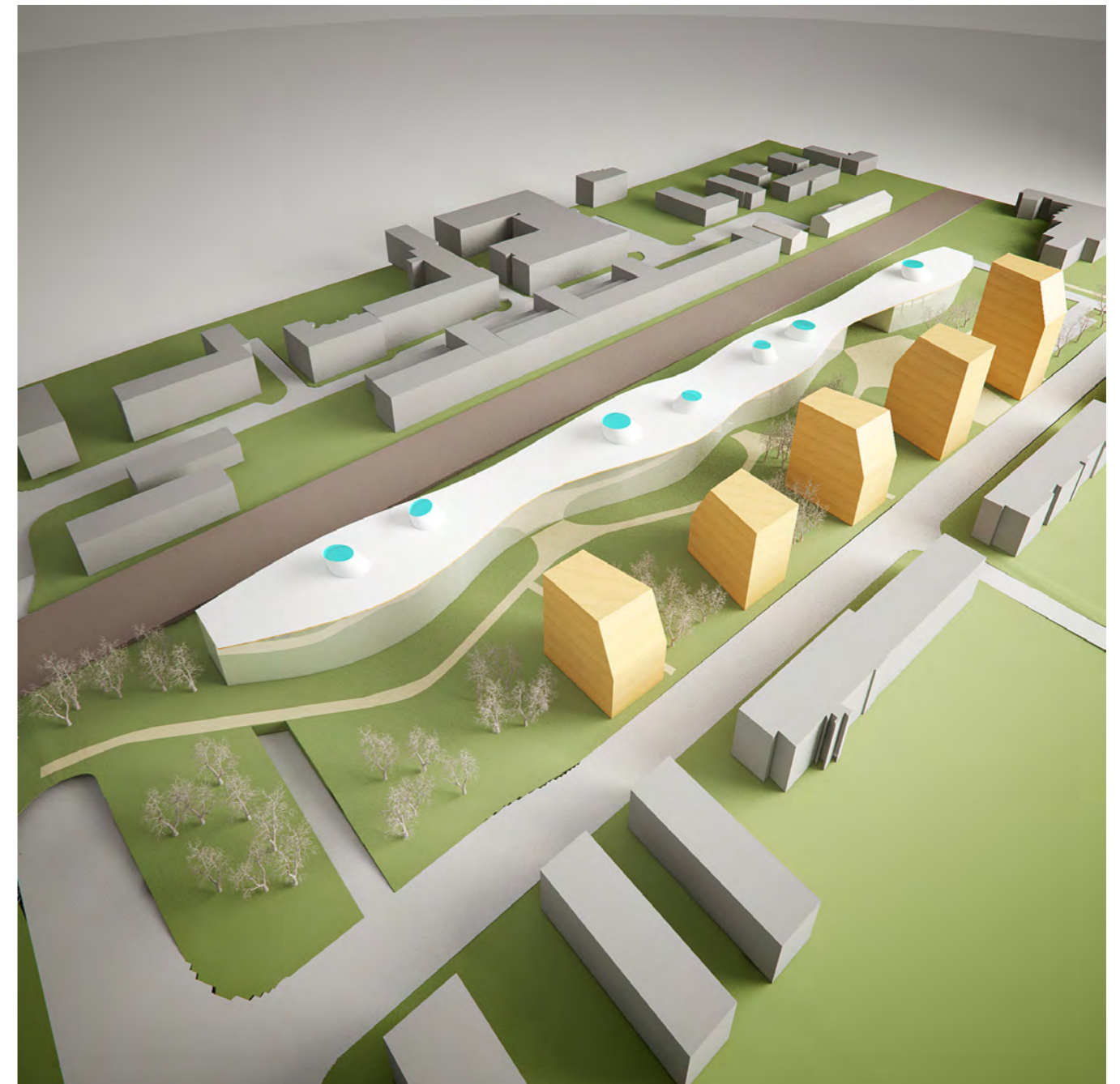
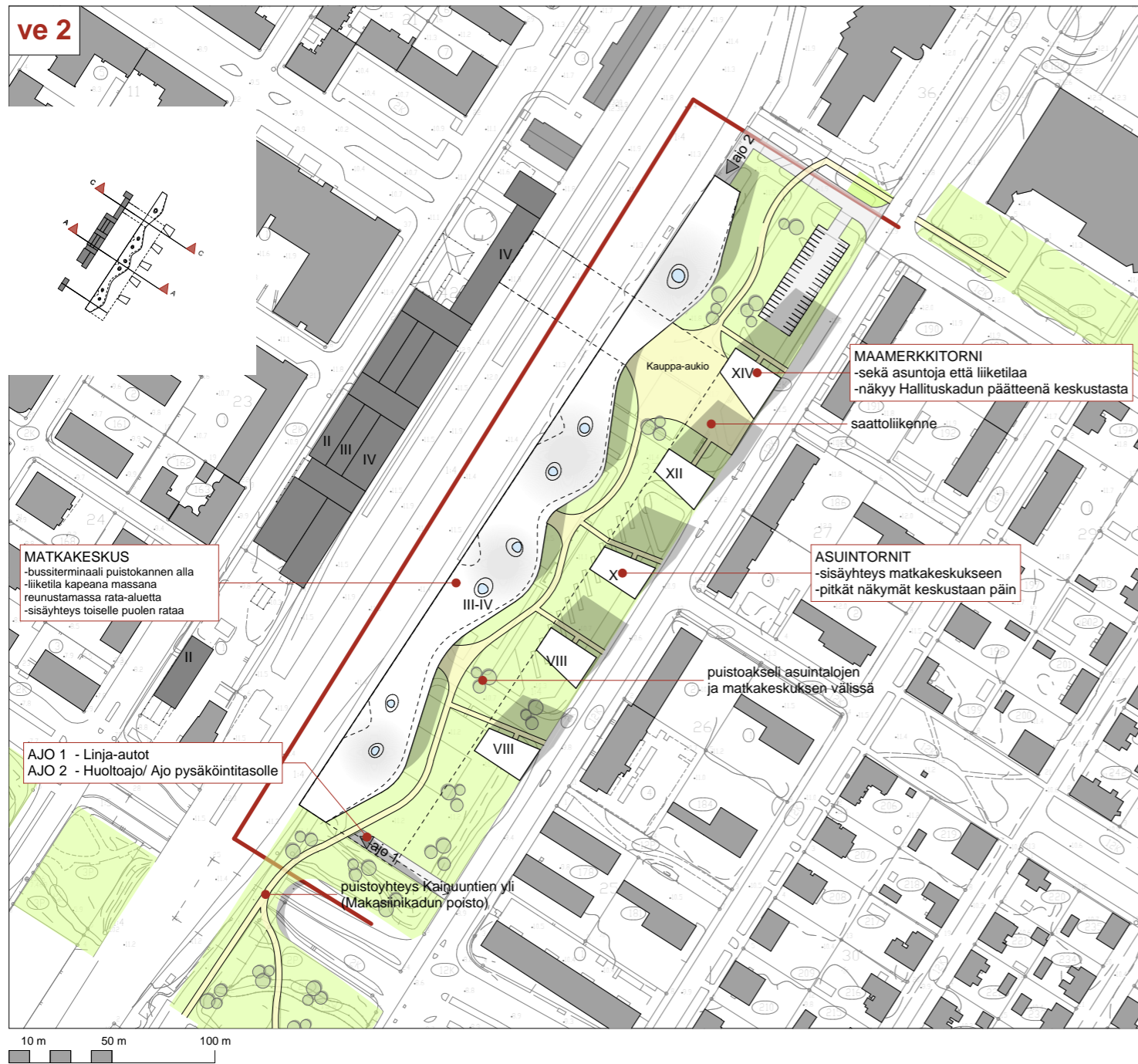
LEIKKAUS B - B 1/1000



LEIKKAUS C - C 1/1000



Kuvat. Raxsilan asema-alueen visiovaihtoehto 1.



Kuvat. Raxsilan asema-alueen visiovaihtoehdo 2.

3.5 Heinäpää

3.5.1 Visiionin lähtökohdat

Heinäpään visiointialueeksi valittiin Kyösti Kallion puiston ympäristön kortteli- ja katutilat, idässä Uudenkadun ja lännessä Kirkkokadun, pohjoisessa Heinätorinkadun ja etelässä Puistokadun eteläpuoleisten kortteleiden rajaama alue. Analyysivaiheessa todettiin, että aluetta voitaisiin kehittää täydennysrakentamalla ja katutilojen uudelleenjärjestelyllä.

3.5.2 Visiionin perustelut

Visiovaihtoehto 1

Kyösti Kallion puiston kolmikerroksisia asuintaloja on korotettu yksittäisten porrasmallien kohdalta kahdella kerroksella niin että puiston puolen aluejulkisivuun syntyy rytmiä ja vaihtelua. Osaan asuintaloista on sijoitettu myös uusia porrashuoneita niin, että kortteleista muodostuu hieman umpinaisempia. Pohjoispuolen korttelin matalia osia on korotettu viisikerroksisiksi ja korttelirakennetta on täydennetty kolmikerroksisilla pistekerrostaloilla.

Kellaripysäköintiä on sijoitettu Puistokadun sekä Kyösti Kallion puiston pohjoispuolen talojen varjoisien pihojen alle. Pohjoispuolella pysäköintiä on sijoitettu itä-länsi-suuntaisten poikkikatujen alle. Kun autopaiikat saadaan korttelipihoilta pois, myös pihoista kehittyvä eläväisempiä ja paremmin asumista, virkistystä ja oleskelua palveleviksi. Pihoista saadaan myös vehreämpiä ja tilaa säästyy esimerkiksi täydennysrakentamiselle.

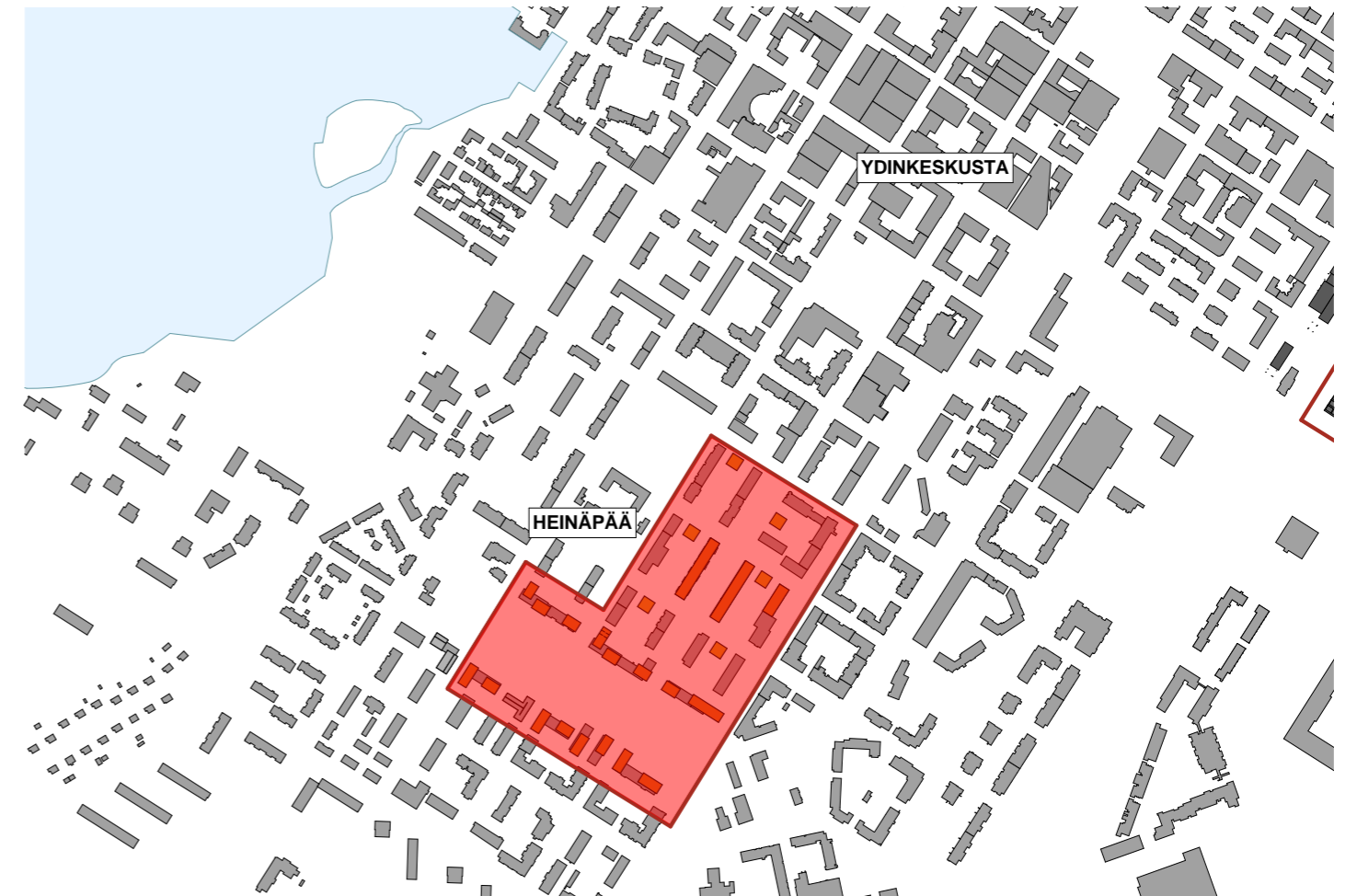
Visiovaihtoehto 2

Kyösti Kallion puiston varrella olevat talot on korotettu kokonaisuudessaan kahdella kerroksella. Puiston pohjoispuolen kortteleihin on sijoitettu täydennysrakentamista poikkikatujen kohdalle, jolloin tornitalot sijoittuvat katunäkymien päätteeksi ja rikkovat ruutukaavaa muodostamalla suurkortteleita. Korkein tornitalo on sijoitettu maamerkiksi Kyösti Kallion puiston itäpäähän Uusikadun päätenäkymäksi keskustaan saavuttaessa. Kellaripysäköintiä on tässä vaihtoehdossa tutkittu osittain puiston alle, jolloin Puistokatu säilyisi nykytilassa.

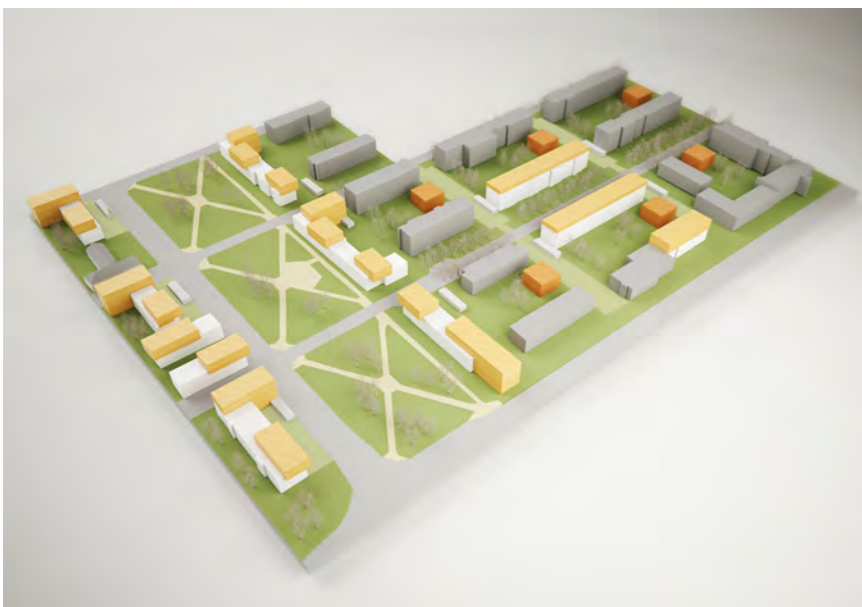
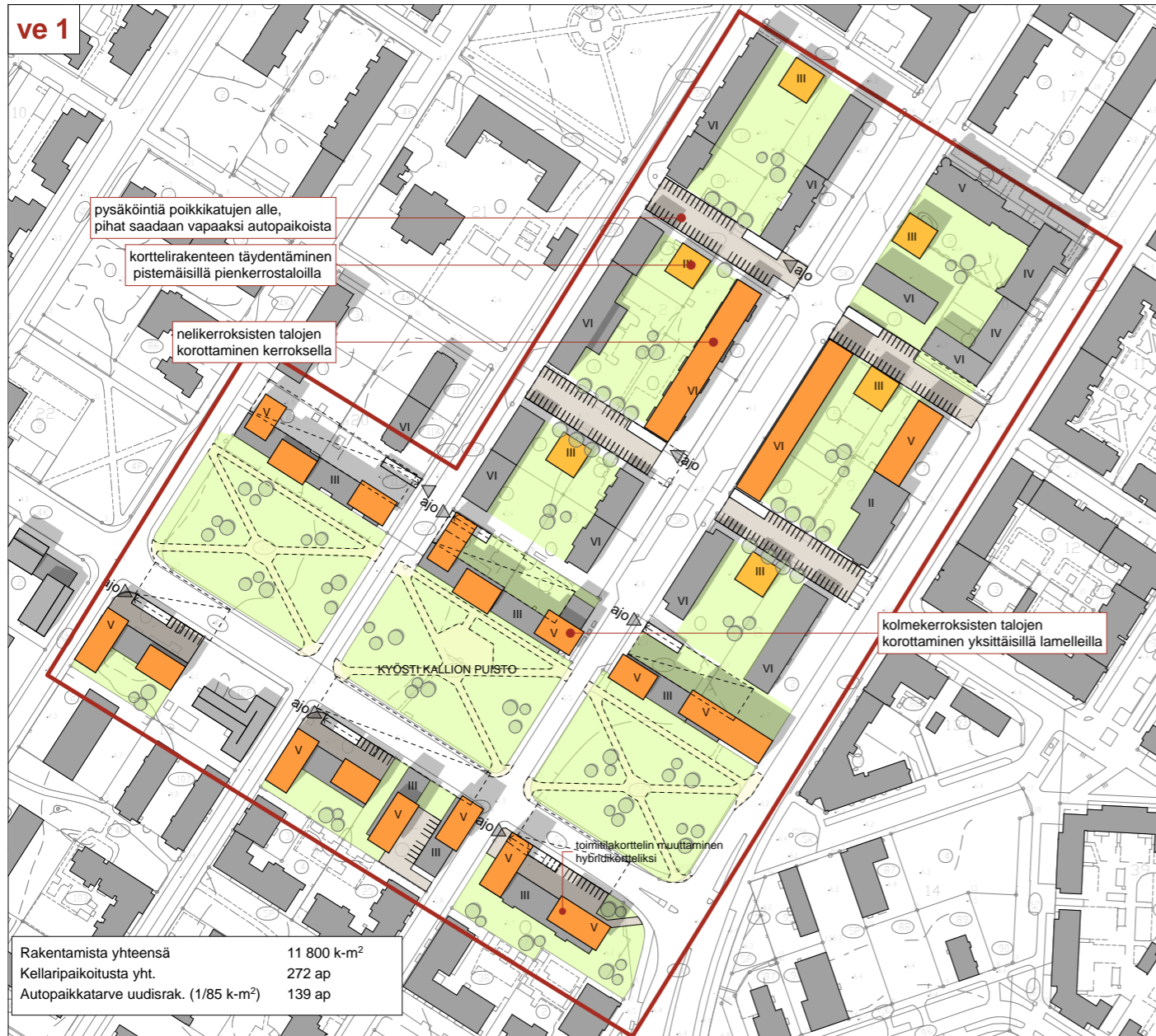
3.5.3 Visiotyöpajan tulokset

Heinäpään visiotyöpajaryhmien ideat olivat toisiaan tukevia, jonka takia niitä on tässä käsitelty yhdessä. Yleisinä huomioina ryhmissä todettiin, että Heinäpää on keskustan luonnollisin laajenemissuunta ja sen takia erityisen merkittävä Oulun kaupunkirakenteessa. Heinäpäähän tarvittaisiin muutakin kuin asumista: työpaikkoja ja palveluita. Olisi tärkeää houkutella alueelle lapsiperheitä, sillä tällä hetkellä alueen koulu on erittäin vajaalla käytöllä. Limingantien varteen ehdotettiin maamerkkirakennuksen sijoittamista. Kyösti Kallion puiston itäpäässä voisi myös olla julkinen rakennus tai taideteos. Puiston jalankulkuväylän sijoitusta ehdotettiin sen keskelle nykyisen reunoja kiertävän reitin sijaan. Ideoitiin, että täydennysrakentamista voitaisiin tehdä esimerkiksi nopeamaisilla townhouse-tyyppisillä rakennuksilla. Autot tulisi saada pois pihoilta: niitä varten voisi rakentaa maanalaista pysäköintiä poikkikatujen alle.

Kyösti Kallion puiston pohjoisreunan rakennusten katutasoon voitaisiin sijoittaa erityyppisiä liiketiloja. Pitkänmuotoisen puiston eri alueille voitaisiin kehittää erityyppisiä teemoja: aktiivipuisto, lasten puisto, meditaatiopuisto jne. Sitä voitaisiin kehittää myös valaistuskohdeena. Pohdittiin, voisiko puistoa pienentää ja täydennysrakentamista sijoittaa Puistokadun varteen. Puisto voisi esimerkiksi jatkaa talojen katoille, jos ne toteutettaisiin vinoina viherkattoina. Kirkon ja seurakuntakeskuksen yhteyteen voitaisiin sijoittaa meditaatiokeskus. Yksi täydennysrakentamisen muoto voisi olla myös lamellitalojen "lihavoittaminen" niiden runkosyvyyttä kasvattamalla. Näin saataisiin myös isompia asuntoja. Esille tuli myös "suurblokki-idea", jossa neljä korttelia yhdistettäisiin yhdeksi isoksi kortteliksi. Kevyt liikenne pääsisi kuitenkin kulkemaan korttelin läpi. Liikenteellisinä ideoina ehdotettiin leveän pyöräkaistan/pikapyörätien sijoittamista puiston pohjoispuolelle. Kadunvarsipysäköintiä voitaisiin vähentää suuntaamalla paikat vain liiketilojen asukkaille, ja katuja voitaisiin saada vehreämmiksi lisäämällä puuistutuksia esimerkiksi Isokadulle ja Kirkkokadulle.



Kuvat. Ylhäällä Heinäpään visiointialueen rajausta ja VE 1. Alhaalla Puistokadun nykyinen katutila. Lisää kuvia Heinäpään nykyisestä katutilasta on kappaleessa 2.3.3.



Kuvat. Heinäpään visiovaihtoehto 1.

ve 2



Kellaripaikoitusta yht.	487 ap
Autopaikkatarve uudisrak. (1/85 k-m ²)	295 ap



Kuvat. Heinäpään visiovaihtoehto 2.

3.6 Hartaanselän pohjoisrannat

3.6.1 Visioinnin lähtökohdat

Hartaanselän pohjoisrannoilla tarkoitetaan tässä yhteydessä Hietasaarentien sillan ympäristöä Tuiran länsilaidalla ja Mustasaaren itäosaa. Alue sijoittuu maisema- ja kaupunkirakenteelliseen solmukohtaan, jossa Toppilansalmen ja Tuiran asumisvyöhykkeet kohtaavat Hietasaaren viheralueet ja suiston vesielementin. Alueen ympäristössä on käynnissä useita kehittämis- ja täydennysrakentamishankkeita. Kaupunginvarikon kehittämiseksi suunnitellaan kansainvälisen arkkitehtuurikilpailun järjestämistä.

3.6.2 Visioinnin perustelut

Vaihtoehto 1

Alueen länsipuolen rakentaminen on suunniteltu Toppilansalmen asuinalueen jatkoksi ja se noudattaa melko yhtenäistä korttelirakennetta. Rakennusmassat on sijoitettu sormimaisesti niin, että kaikista asunnoista avautuu merinäköala. Rakentamisen mittakaava pienenee rantaa kohti. Ranta on pääosin säilytetty virkistysalueena. Rantaan on sijoitettu julkinen rakennus, jonka yhteydessä on myös kevyen liikenteen silta salmen pohjoispuolelle. Pohjoisosa on tehokkaampaa rakentamista, mutta korttelirakenne on melko samanlainen kuin salmen länsipuolella. Pohjoispuolella osa pysäköinnistä on sijoitettu kannen alle.

Vaihtoehto 2

Alue on käytetty lähes kokonaan rakentamiseen ja rantaviivaa on muokattu jopa niin, että salmen luonne muuttuu kanavamaiseksi. Rakentaminen on toteutettu 2-3-kerroksisilla rivitaloilla ja townhouse-tyyppisillä rakennuksilla, joten korttelirakenne on puoliumpinaista. Rantaan on sommiteltu kortteleiden väliin suojaisia rantatoreja, josta syntyy miellyttävää kävely-ympäristöä. Länsipuolelle on lisäksi kaivettu kanava, jolloin osa korttelirakenteesta sijaitsee saarella. Kanavan yhteydessä on maauimala, jonka yhteydessä on pieni puisto asukkaiden käyttöön.

3.6.3 Visiotyöpajan tulokset

Ensimmäinen ryhmä esitti alueelle rohkeitakin ideoita, kun taas toisessa ryhmässä painotettiin Hietasaaren kulttuuriarvoja alueen kehittämisen pohjana. Alle on koottu lyhyesti ryhmätyöskentelyn tulokset ja molempien ryhmien ajatukset.

Ryhmä 1

Aluetta kehitetään matkailun, harrastusten ja toiminnan aktiivisena vetovoimakohteena, jonka teemoina ovat ”merellisyys” sekä ”matkailijoiden ja kaupunkilaisten vesialue”. Paikallisten asukkaiden osallistuminen toimintaan nähtiin tärkeänä. Rannat säilytetään julkisina alueina ja yhteydet rantaan turvataan, tarjolla voisi olla mm. venevuokrausta. Entiselle varikolle voitaisiin sijoittaa pienyritysten toimintaa, kulttuuria, tapahtuma-alue ja esimerkiksi tanssikeskus, puistoja, hiihtolatuja ja skeittipuisto. Asuminen Tuiran puolella sijoittuisi pääosin entisen varikkoalueen ulkopuolelle ja vain pienimuotoisesti levittäytyisi kulttuuritoimintojen alueelle.

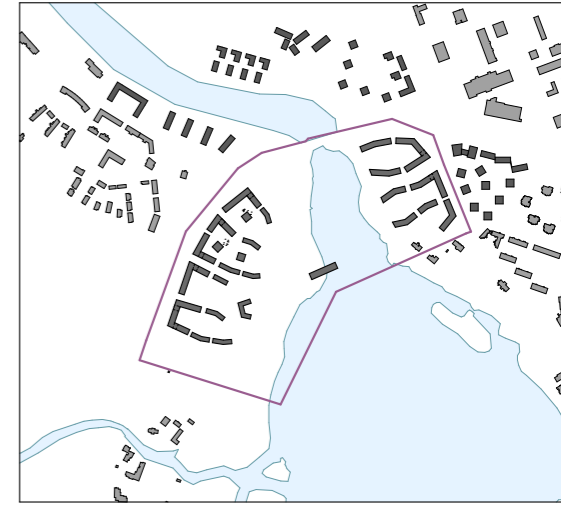
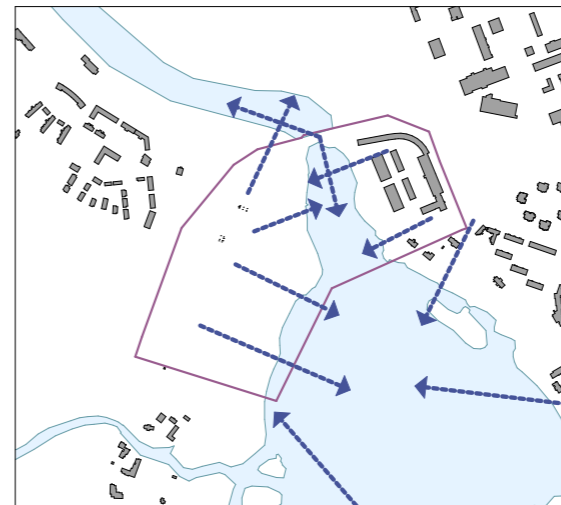
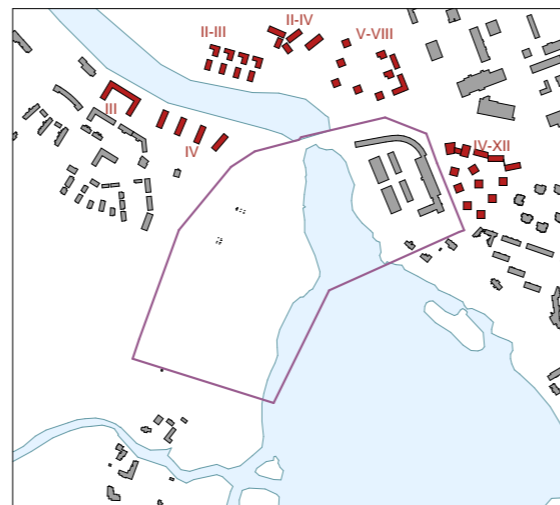
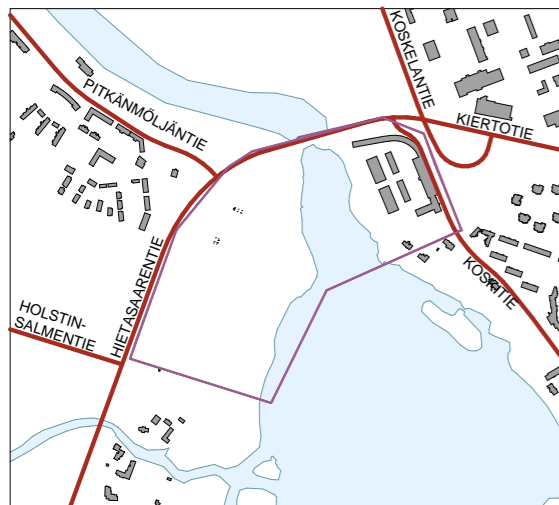
Näkymä Hietasaaren sillalta suistoon avataan, eikä näköalueelle sijoitettaisi rakentamista. Hietasaaren ja Tuiran välille voitaisiin sijoittaa uusi kevyen liikenteen silta. Korkea rakentaminen sopisi Hietasaarentien varteen, sillan kupeessa voisi sijaita näköalatorni, palvelukeskus ja näköalaravintola. Rantaan voisi tulla vedenrajaan ulottuvia terassein laskeutuvia loma-asuntoja Hietasaaren puolella, ja tien ja rannan väliin avoimia puistoja.

Ryhmä 2

Ryhmässä oltiin vahvasti sitä mieltä, etteivät torni tai korkea rakentaminen sovi Hietasaareen. Matkailun sijoittaminen Hartaanselälle olisi ristiriidassa Nallikarin kanssa, mutta alueelle ei kuitenkaan kannattaisi suunnitella pelkästään asumista. Ryhmän mielestä alueelle tarvitaan kuitenkin palveluita: sillan kupeeseen voitaisiin sijoittaa palvelukeskus, joka palvelisi myös Toppilansaaren asukkaita. Merenrannat tulisi säilyttää avoimina ja julkisina. Rakentamisen mittakaava olisi Hietasaaren puolella pienimuotoista (venepaikkoja asunnoille) ja korkeudet laskeutuisivat merelle päin. Alue muuttuisi kaupunkimaisemmaksi Toppilaan päin mentäessä. Sama korkeuksien laskeutuminen suistoon päin toteutettaisiin myös Tuiran puolella. Luontoyhteys Hietasaarentien molemmin puolin todettiin tärkeäksi. Uutta siltaa ei ryhmän mielestä tarvita - se olisi myös esteenä vesiliikenteelle. Alue sopisi lapsiperheille.



Kuvat. Ylhäällä näkyvä Hartaanselälle ja alhaalla Hietasaarentien silta (kuvat Eriksson Arkkitehdit Oy)



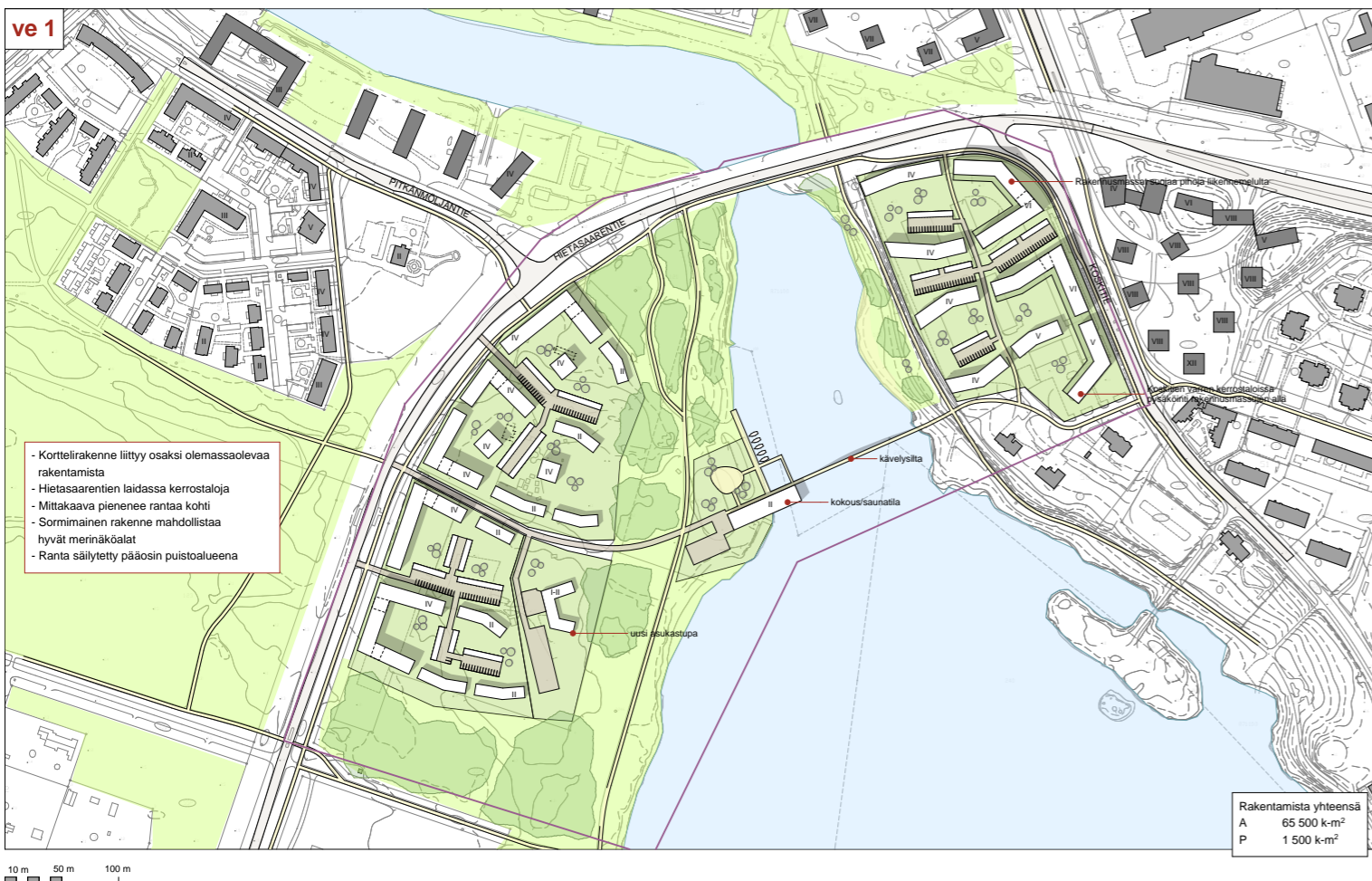
PÄÄVÄYLÄT

VIHERALUEET JA KEVYEN LIIKENTEEN REITIT

VOIMASSAOLEVAT SUUNNITELMAT ALUEELLE JA SUUNNITELLUT KERROSLUVUT

TÄRKEIMMÄT NÄKYMÄAKSELIT

VISIO VE 1



Kuvat. Ylhäällä Hartaanselän pohjoisrantojen analyysi ja alhaalla visiot 1 (vasemmalla) ja 2 (oikealla).

3.7 Tuira

3.7.1 Visioinnin lähtökohdat

Tuiralle luonteenomainen kaupunkikuva muodostuu korkeista kerrostaloista ja lamelleista, joiden väliin jää laajoja parkkialueita. Toisaalta esimerkiksi Ranta-Tuiran alueella Koskitiellä on hyvin erityyppistä pienimittakaavaista rakentamista ja kaupunkitilaa. Tuiran kaduista merkittävimmät ovat itä-länsi –suuntaiset Valtatie ja Koskitie sekä pohjois-etelä –suuntainen Merikoskenkatu. Tuira on julkisen liikenteen solmukohta Oulun keskustasta pohjoiseen mentäessä, ja Merikoskenkadun bussipysäkeiltä kulkevat niin seutu- kuin kaukolinjatkin. Tuiran kautta kulkee myös merkittäviä kevyen liikenteen reittejä keskustasta pohjoiseen sekä Oulujoen ja suiston rantoja pitkin luoteeseen kohti merta ja Hietasaarta sekä itään Oulujoen suuntaisesti.

Analysivaiheessa todettiin, että eniten kehittämistä Tuiran alueella kaipaisi juuri Merikoskenkadun ja Kemintien eteläosan ympäristö, sillä se muodostaa laajan autoliikenteen dominoivan ja kaupunkitaltaan jäsentymättömän ympäristön, jossa kevyt liikenne jää alisteiseksi. Seuraavassa on esitelty kaksi kaksia esimerkkiä alueen tulevaisuuden kaupunkikuvallisesta ilmeestä. Ensimmäinen esittää maltillisen vision alueen kehittämisestä sen nykyisistä lähtökohdista ja toinen rohkeamman vision Tuiran kehittymisestä Oulun korkean rakentamisen keskuksena.

3.7.2 Visioinnin perustelut

Vaihtoehto 1

Uudisrakentaminen rajoittuu Valtatien pohjoispuolelle. Liikenteen osalta pitkän matkan autoliikenne ohjataan Merikoskenkadun kohdalla tunneliin ja katu muutetaan kävely- ja joukkoliikennepainotteiseksi. Merikoskenkadun varteen on osoitettu paikkoja matalalle liikerakentamiselle, jolloin leveä katutila jäsentyy paremmin osiin. Valtatien pohjoispuolella huoltoaseman kortteliin on osoitettu asuinrakentamista, joka liittyy rakenteellisesti itäpuolen kortteleihin. Lisäksi Lidlin pohjoispuolelle on osoitettu paikkoja pistetaloille, jotka yhdistetään parvekkeilla liikennemelun torjumiseksi. Pistetalojen luoteispuolelle on sijoitettu pysäköintitalo, jolloin suuria pintapysäköintialueita saadaan pienennettyä ja pihosta saadaan vehreämpiä. Korttelirakenteen keskelle ja

luoteisreunalle on osoitettu paikkoja matalille townhouse-massoille, jotka tuovat alueelle inhimillistä mittakaavaa.

Vaihtoehto 2

Merikoskenkadun varsi rakennetaan kokonaan uudelleen ja alueelle sijoitetaan tehokkaan tornirakentamisen alue. Tuiran keskustasta tulee näin uusi maamerkki, joka näkyy selkeästi kaupungin keskustaan saakka. Tornit ovat sekä toimisto- että asuinrakentamista ja korkeudeltaan 12-20- kerroksisia. Merikoskenkatu upotetaan maan alle ja sen päälle rakennetaan kansirakenne, joka on ainoastaan jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja huoltoliikenteen käytössä. Korttelirakenteen keskelle rakennetaan viheryhteys, joka yhdistää itä- ja länsipuolen puistot toisiinsa.

3.7.3 Visiotyöpajan tulokset

Tuiran visiotyöpajaryhmät keskustelivat sekä Tuiran kaupunkikuvan luonteelle ominaisista piirteistä että alueen kehittämisestä tulevaisuudessa. Alle on koottu tiivistetysti kahdessa ryhmässä käyty keskustelu.

Ryhmä 1

Aluksi keskusteltiin Tuiran luonteesta. Todettiin, että Tuira on imagoltaan ensimmäinen Oulun "city", korkea kerrostalorakentamista, joka aikanaan poikkesi muusta Oulun rakentamisesta. Merikoskenkadun varren lamellit edustavat aikakaudelle tyypillistä rakentamista ja toimivat sisääntulona Tuiraan Koskikeskuksen pistetalojen jatkeena. Tuiranpuisto on merkittävä vihialue, jota ei hyödynnetä riittävästi: tällä hetkellä puisto on luonteeltaan läpikulkupaikka. Toisaalta puisto vaikuttaa myös yksityisalueelta, jonne ei saa mennä. Puistossa ja sen ympärillä on paljon sosiaali- ja terveystalouksia, mm. uusi palvelutalo tulossa. Kaavan liikennealue, erityisesti Merikoskenkadun ja Kiertotien liittymän varaus, vaikuttaa ryhmän mielestä ylimoitettulta. Todettiin, että Merikoskenkadun ylittäminen jalkaisin on vaikeaa. Tuirassa on linja-autoliikenteen linjojen vaihtopaikka, joka on toiminnallisesti hankala ja sekava. Merikoskenkadun itäpuolinen alue nähtiin sekavana ja kysyttiin, voitaisiinko sitä kehittää Tuiran keskusta-alueeksi? Nykyisen Lidlin ja huoltoaseman tontit ehdotettiin rakennettavaksi kokonaan uusiksi, sillä ne ovat nyt vajaasti hyödynnettyjä. Liikennealueen mitoitus

tulisi tarkistaa ja turhaa väljyyttä hyödyntää uudisrakentamiseen. Tuiranpuiston kehittämisen tavoitteena voisi olla rauhallinen oleskelupuisto, joka palvelee ympärillä asuvia ikäihmisiä. Puistossa sijaitsevia tyhjillään olevia rakennuksia tulisi kunnostaa julkiseen käyttöön, ja puistoon voisi istuttaa kukka- ja yrttitarhoja. Puiston pohjoisreunaan voisi tarvittaessa rakentaa palvelutalotyypisiä rakennuksia. Ehdotettiin, että Tuiranpuisto ja itäpuolinen Tuira voitaisiin yhdistää leveällä kansirakenteella. Mahdollinen tuleva raitiovaunulinja kulkisi Merikoskenkadun suuntaisesti ja kannen tasossa. Myös itäisen Tuiran jalankulku- ja pyöräilyreittejä tulisi ryhmän mielestä kehittää.

Ryhmä 2

Toinen Tuira-ryhmä piti ensimmäisen ryhmän ajatuksia kannatettavina. Todettiin, että Merikoskenkadun lamellien palvelujen saavutettavuudessa on ongelmia, sillä katu ympäristö ei ole esteetön. Merikoskenkadun itäpuolen korttelit ovat sekavia, eivätkä jalankulku- ja pyöräily-yhteydet ole jatkuvia. Valtatien varteen sijoittuva tori on ryhmän mielestä väärässä paikassa, eikä sitä käytetä. Myöskään Tuiranpuistoa ei ole

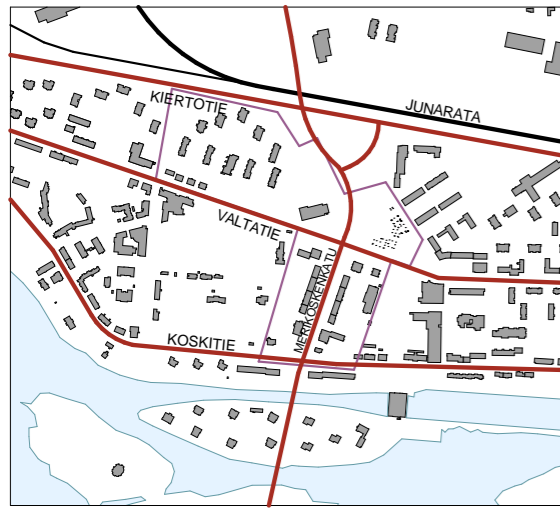
hyödynnetty riittävästi nykyisellään. Tuiran rantavyöhyke todettiin tärkeäksi virkistyskeskukseksi.

Ryhmässä ehdotettiin, että lamellien väliin rakennettaisiin torimainen kävelyalue ja mahdollisesti matalaa rakentamista. Kannen alla voisi olla bussien vaihtotermiinali, jonka toteutus tehtäisiin laadukkaasti. Idea uudesta liikenneverkollisesta ratkaisusta, liikenteen syöttämisestä Kiertotieltä kahdesta kohdasta Tuiran keskustaan ja Merikoskenkadun rauhoittaminen, on hyvä. Tuiranpuiston sisäänkäyntejä ja saavutettavuutta tulisi ryhmän mielestä parantaa, kuten myös Tuiran jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä yleensä.

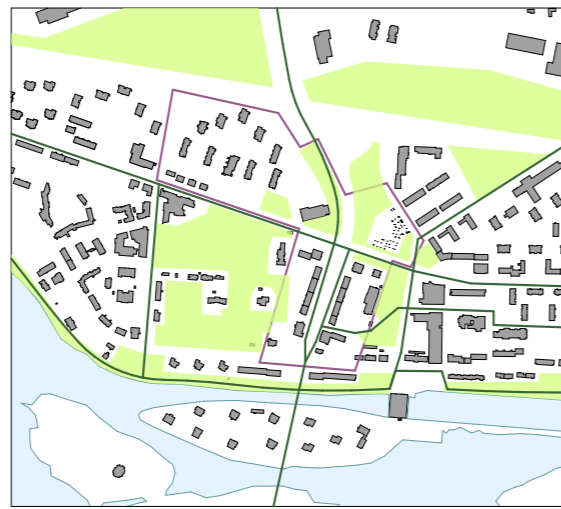
Merikoskenkadun itäpuolen kortteleiden kehittäminen on tarpeen. Tuiran koulu tulee säilymään, mutta nykyistä pienempänä, päiväkotitoiminnot voisi ehkä yhdistää siihen? Voimalaitos on hieno, mutta voisikohan sähkölinjan viedä maakaapeliin? Lidl ehdotettiin siirrettäväksi muualle. Todettiin, että ABC-hankkeen rakennuslupa on jo käsittelyssä. Tuiranpuiston pohjoisreunaan voisi harkita täydennysrakentamisen sijoittamista. Patomuurin valaistuksella voitaisiin toteuttaa uusi kaupunkikuvallinen aihe.



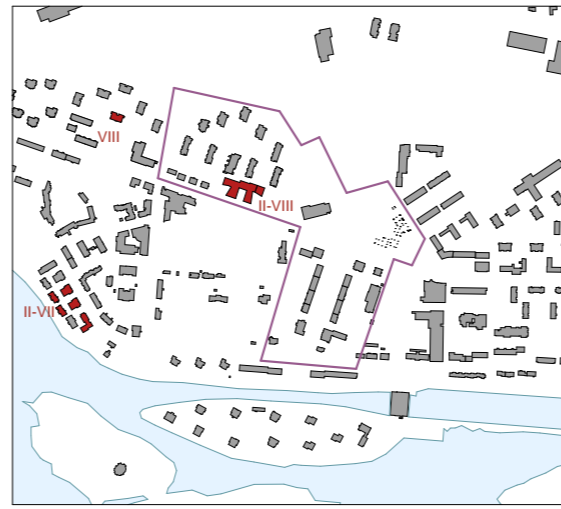
Kuva. Merikoskenkadun ja Valtatien risteysalueen nykytila (kuva Eriksson Arkkitehdit Oy)



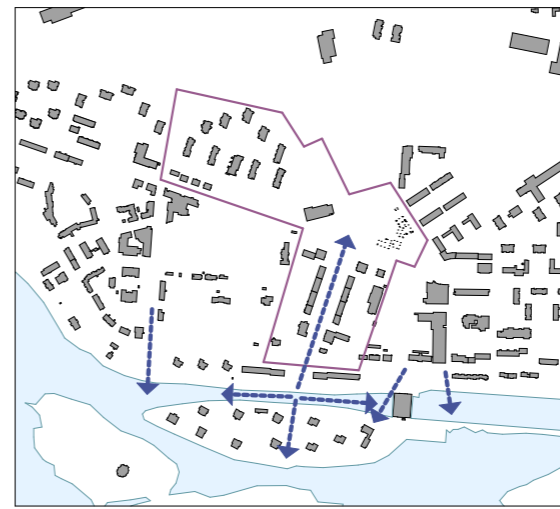
PÄÄVÄYLÄT



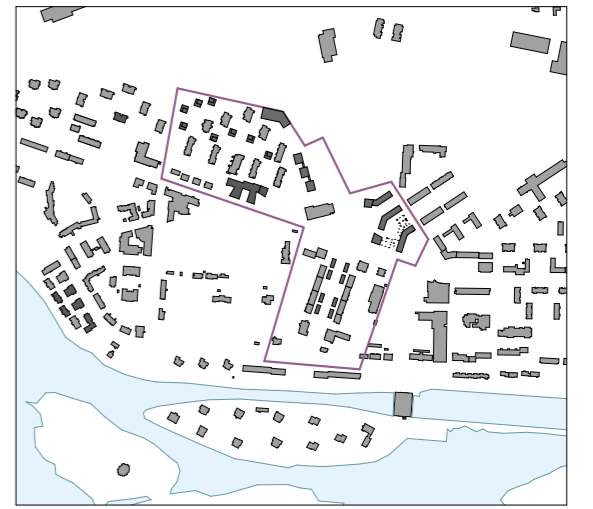
VIHERALUEET JA KEVYEN LIIKENTEEN REITIT



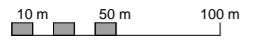
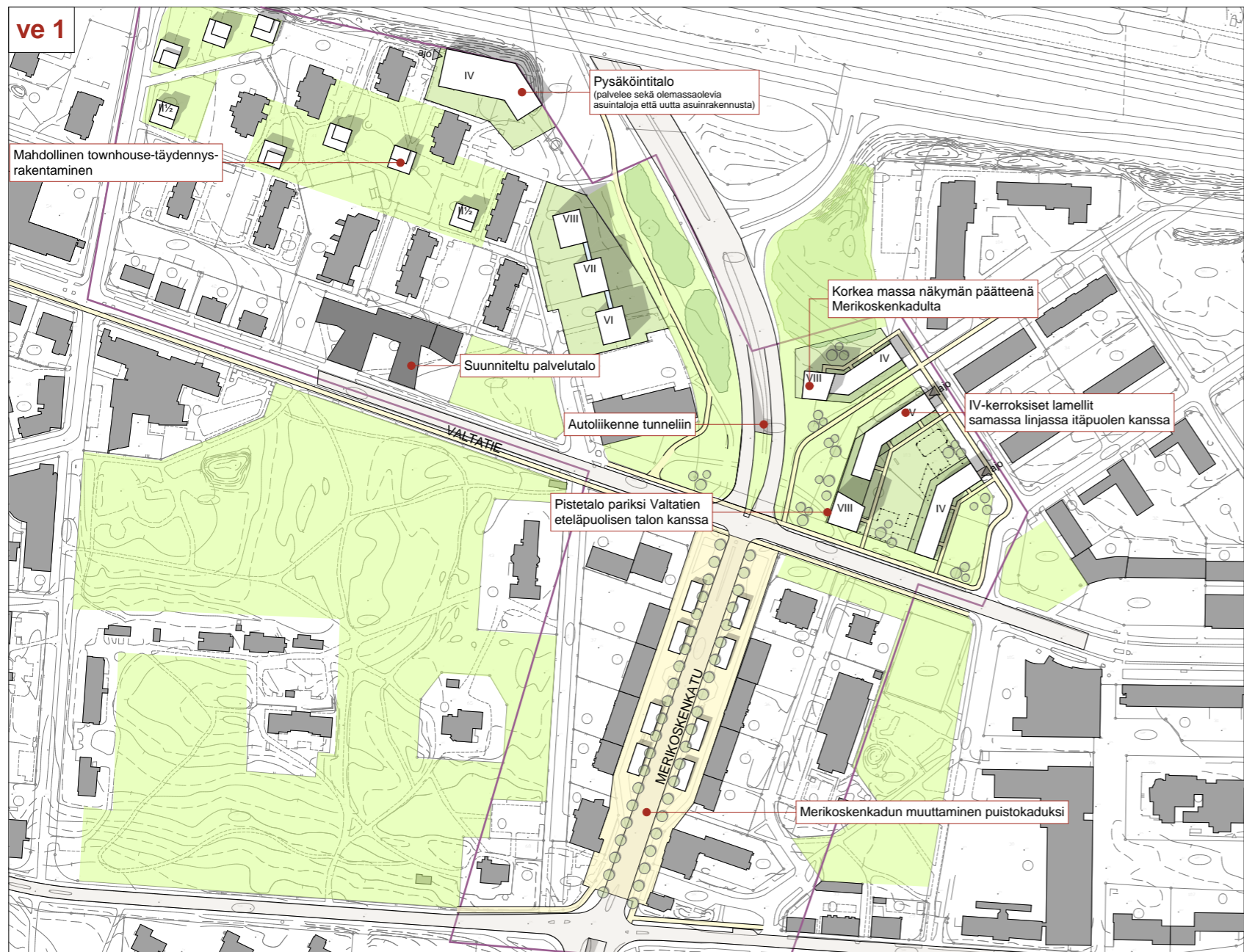
VOIMASSAOLEVAT SUUNNITELMAT ALUEELLE JA SUUNNITELLUT KERROSLUVUT



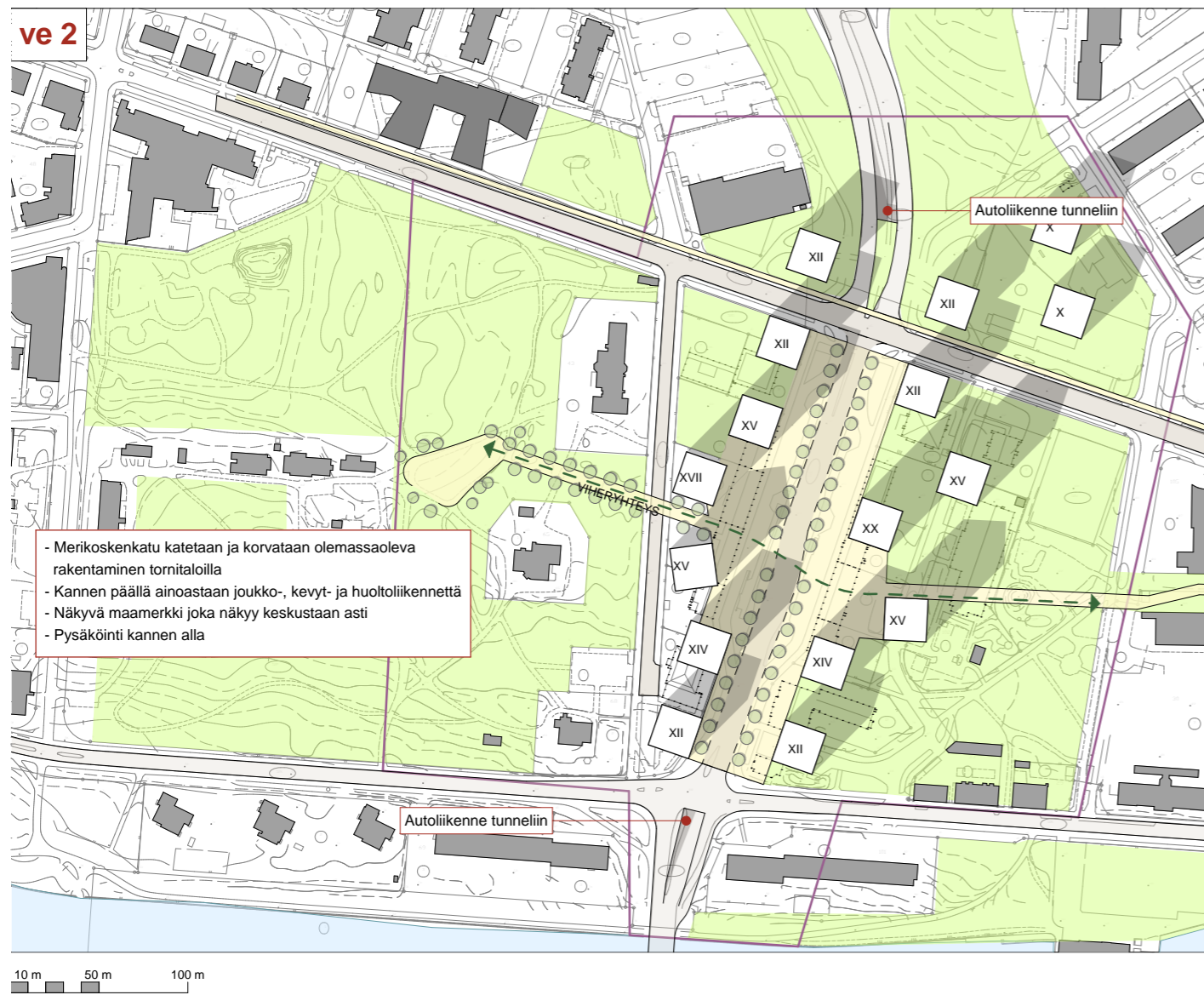
TÄRKEIMMÄT NÄKYMÄAKSELIT



VISIO VE 1



Kuvat. Ylhäällä Tuiran visioalueen analyysi ja alhaalla visio 1.



Kuvat. Ylhäällä vasemmalla Tuiran visio 2 ja oikealla visiosta laadittuja visualisointeja.

4. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

4.1 Yhteenveto

Oulun keskusta-alueiden kaupunkikuvaselvityksessä analysoitiin keskeisimpiä oululaisen kaupunkikuvan arvoja ja kehittämiskohteita, jotta ne voitaisiin paremmin ottaa huomioon alueiden kehittämisessä tulevaisuudessa. Analyysivaiheessa kartoille koottiin koko selvitysalueen, yhteensä noin 7 km² laajuisen alueen kaupunkikuvan kannalta tärkeimmät elementit ja osa-alueille annettiin yleispiirteisiä toimenpidesuosituksia. Visiovaiheessa valittiin neljä keskeistä aluetta, joita visioitiin ennakkoluulottomasti tähtäimenä Oulun kaupunkikuva 20-50 vuoden päästä.

Kaupunkikuvaselvitys kuuluu Uuden Oulun yleiskaavan perusselvityksiin, jolloin yleiskaavassa voidaan antaa yleispiirteisiä ohjeita kaupunkikuvaselvityksen analyysien ja toimenpidesuositusten pohjalta. Analyysija ja toimenpidesuosituksia voidaan käyttää myös asemakaavoituksessa, rakennusvalvonnassa sekä katu- ja viherympäristöjä suunniteltaessa ja kaupunkikuvallisia kysymyksiä pohdittaessa. Visioita voidaan käyttää apuna keskusta-alueiden kehittämismahdollisuuksia arvioitaessa.

4.2 Johtopäätökset

4.2.1 Yleisesti

Nykyinen kaupunkikuva

Oulun keskusta-alueiden kaupunkikuva on kerroksellinen. Suuret muutokset ovat muovanneet sen kehitystä kautta historian, niin myös suunnittelussa tulevaisuudessa. Alueen kaupunkikuva on monessa suhteessa kehittynyt merkittävästi. Silti nykyinen keskusta-alueen kaupunkikuva ei kaikilta osin ilmennä kaupungin kokoa ja merkitystä Pohjois-Suomen pääkaupunkina.

Keskusta-alueiden kaupunkikuvan tärkein elementti on vesi. Oulujoen suisto kaikkine isoine ja pienine sivu-uomineen ja selkineen, rantoineen ja saarineen muodostaa omalaatuisen maiseman. Yhdessä kulttuuriympäristön kerrostumien ja arvojen kanssa niistä muodostuu monimuotoinen ja rikas kaupunkikuvallinen kudelman.

Keskusta-alueiden kaupunkikuvalla on tyypillistä vaihteleva mittakaava ja eri aikakausien kokonaisuusien muodostavat kerrostumat. Vehreän sydämen keskusta-alueille luovat Hupisaaret ja Kaupungin puistovyöhyke. Vanhinta historiallista kerrostumaa on nähtävissä kaupungin syntypaikoilla Linnansaareissa. Puukaupunkiaikakaudelta 1800-1900 -luku- jen vaihteesta säilyneitä kohteita on jäljellä Heinäpäässä, vanhassa monumentaalikeskuksessa, Raksilassa, Hietasaareissa ja Pikisaareissa. Historiallisesti arvokasta kivialokerrostumaa taas ovat mm. Pokkitörmän Kolmiotalo, ydinkeskustan Puistola, kaupungintalo ja Rautatienkadun Kulmatalo. 1930-luvun functionalismia edustaa mm. valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristökohde SOK:n konttori- ja varastorakennus Kansakadulla.

Jälleenrakennuskauden parhaiten säilyneitä yhtenäisiä kokonaisuuksia ovat mm. kirkon kaakkoispuolen yhtenäiset korttelialueet. Voimalaitos ja sen rantarakentaminen ovat merkittävä osa nykyistä kaupunkikuvaa Tuirassa ja Toivoniemessä. Esimerkkejä 1960-70 -lukujen rakentamista ovat Vänmanninsaari, Heinäpään lamellikorttelit ja Tuiran tornitalot. 1900-luvun lopulla rakentuivat mm. Myllytulli ja Meritulli.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja täydennysrakentaminen ovat olleet teemana 2000-luvun kehityksessä. Lyötyn alueen ohella uusia alueita on kohoamassa Toppilansalmeen, Länsi-Toppilaan ja Alppilaan, jotka ovat merkittävä osa keskusta-alueita ympäröivää muutosvyöhykettä. Ydinkeskustassa on käynnissä useita kehityshankkeita, joiden tavoitteena on luoda elinvoimainen ja vetovoimainen Pohjois-Suomen kaupallinen keskus. Kehittämishankkeet tulevat vaikuttamaan merkittävästi tulevaisuuden kaupunkikuvaan. Merkittävimpiä muutoksia ovat kävelyalueiden laajeneminen, autojen väheneminen katukuvasta, korttelien täydennysrakentamisesta seuraava kaupunkitilan tiivistyminen ja kaupunkisiluetin kohoaminen korkeiden rakennusten myötä.

Oulun keskusta-alueiden kaupunkikuvassa on useita merkittäviä ja arvokkaita elementtejä, joiden luonteen säilyminen tulevaisuudessa on tärkeää. Rakentamisen ja kaupunkirakenteen historiallinen kerroksisuus, Oulun imagon kannalta merkittävät näkymät, meri- ja jokikaupungin henki ja Suomen parhaimpiin kuuluvat virkistysalueet ja -reitit ovat keskusta-alueiden kaupunkikuvan osatekijöitä, joiden korostaminen lisää keskusta-alueiden ja koko Oulun vetovoimaa ja viihtyisyyttä.

Yleiset kehittämissuosituks

Kaupunkikuvaa parantamalla ja sen arvoihin tukeutuen voidaan Oulun keskusta-alueita Oulujoen suiston ympärillä kehittää Pohjois-Suomen pääkaupungin omalaatuisena, elävöittävä ja urbaanina ytimenä.

Keskusta-alueet ovat koko kaupungin identiteetille ja viihtyisyydelle erityisen merkittäviä, minkä vuoksi niiden toiminnalliseen ja kaupunkikuvalliseen kehittämiseen ja laatuun tulee erityisesti panostaa. Kaupunkikuvallisesti yhtenäisiä alueita (esim. merkittävät aluejulkisivut) tulee vaalia ja ympäristöjä kehittää niiden arvojen pohjalta.

Keskusta-alueita kaupunkikuvallisesti kehitettäessä tulee suunnittelu ympäristöä tarkastella laajoina tilallisina kokonaisuuksina, ottaen huomioon mm. rakennetun ympäristön eri aikakaudet ja arvot. Keskusta-alueille tulee määrittellä riittäviä ja tarkoituksenmukaisia kehittämissuositteita, jotka samalla säilyttävät eri-ikäisten, -rakeisten ja -mittakaavaisten kokonaisuusien arvokkaat ominaispiirteet. Jalankulku- ja pyöräily-ympäristön viihtyvyyteen tulee edelleen kiinnittää suurta huomiota. Autojen dominoivaa asemaa kaupunkikuvassa tulee edelleen vähentää viihtyvyyden lisäämiseksi. Pysäköintiä tulee kaikilla keskusta-alueilla kehittää rakenteelliseksi ja täydentää vanhoja kortteleita tiiviillä ja elävällä kaupunkirakentamisella.

Korkealle rakentamiselle tulee määrittellä suositeltavat alueet, ohjeelliset kerrosluvut ja sijoittumismahdollisuudet kortteli- ja yhdyskuntarakenteessa.

Katupuusto tulee säilyttää ja sitä tulee täydentää ja hoitaa. Katupuukujanteet tulee säilyttää niillä kaduilla, joihin ne on historiallisesti kuuluneet sekä pyrkiä kehitettävissä kohteissa täydentämään epäyhtenäisiä puurivejä. Lisäksi tulee rakentaa lisää vehreyttä erityisesti autojen dominoimille kaduille.

4.2.2 Osa-alueet

Seuraaville osa-alueille on annettu tarkempia kaupunkikuvallisia kehittämissuosituksia.

Ydinkeskusta

Ydinkeskustan alueella on runsaasti kaupunkikuvallisia arvoja, jotka tulee huomioida kaikessa suunnittelussa. Alue on keskeisten korttelien ja katualueiden osalta suuressa muutoksessa ja alueelle on tulossa uusia kaupunkikuvalli-

sia elementtejä lähinnä ympäristöään korkeamman rakentamisen muodossa. Ydinkeskustaa tulee edelleen kehittää kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena kaupungin sydämenä.

Raksila

Raksilan aluetta voidaan kehittää edustavana, viihtyisänä ja houkuttelevana paikallisen joukkoliikenteen ja kaukoliikenteen solmukohtana, asumisen, liiketoimintojen ja kaupan keskuksena yhdistämällä radan erottamat kaupunginosat entistä tiiviimmin toisiinsa. Linja-autoaseman ympäristöä kannattaa kehittää voimakkaasti osana elävää kaupunkikeskustaa. Alueella tulee varautua myös kaupunkiraideliikenteeseen.

Heinäpää

Heinäpään kaupunkirakennetta voidaan tiivistää ja kaupunkikuvaa eheyttää sekä täydennysrakentamisella että katutilojen uudelleen jäsentelyillä.

Heinäpään kortteleita voidaan täydentää uudisrakentamisella tai rakennuksia korottamalla. Alueen pysäköintiratkaisuja tulee kehittää mahdollisuuksien mukaan rakenteelliseksi. Näin laajoilta pysäköintikentiltä vapautuvaa tilaa voidaan käyttää täydennysrakentamiseen sekä pihatilan elävöittämiseen ja aktivoimiseen mm. istutuksin ja piharakentein.

Alueelle on mahdollista sijoittaa lisää liike- ja toimistotilaa sekä elävää kaupunkiympäristöä muodostavaa toimintaa.

Puistokatua tulee kehittää nykyistä vihreämpänä liikenne-alueita jäsenöiden. Kyösti Kallion puiston aksiaalisuutta ja merkitystä kaupunkirakenteen solmukohtana kannattaa korostaa ympäristö- ja täydennysrakentamisen keinoin.

Suiston saaret ja rannat

Toppilansalmen ja Hartaanselän pohjoisrannat ehdotetaan kaupunkikuvallisesti liitettäväksi osaksi Tuiran ja Toppilansaaren kaupunkirakennetta.

Alueen rantoja on mahdollista kehittää monipuolisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisesti. Alueen suunnittelussa tulee erityisesti huomioida kaukomaisema Hartaanselälle sekä näkymät rantareiteille.

Tuira

Tuiran keskustan kaupunkikuvaa tulee kehittää eheyttävästi tiiviinä ja mielenkiintoisena kaupunkiympäristönä. Merikoskenkatua ja muita Tuiran keskeisiä alueita tulee kehittää erityisesti jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä painottaen ja niiden käytön viihtyisyyttä ja sujuvuutta lisäten. Merikoskenkatua voidaan kehittää vehreänä puistokatuna ja varautua kaupunkiraideliikenteeseen.

Kemintien ympäristöä voidaan täydentää tiiviinä kaupunkiympäristönä.

Tuiranpuistoa suositellaan kehitettäväksi valtakunnallisesti merkittävien arvojen pohjalta Tuiran keskuspuistona. Puiston toiminnallisuutta voidaan parantaa ja ympäristöä jäsenöidä tarvittaessa harkitulla kevyellä täydennys- ja viherrakentamisella.

Tuiran alueen pysäköintiratkaisuja tulee voida kehittää tulevaisuudessa mahdollisuuksien mukaan rakenteelliseksi. Näin laajoilta pysäköintikentiltä vapautuvaa tilaa on mahdollista käyttää täydennysrakentamiseen.

4.2.3 Selvityksen perusteella suositeltavat jatkotoimenpiteet

- Oulun kaupunkikuvaa tulee laadukkaana suunnittelun ja toteutuksen keinoin elävöittää ja parantaa.
- Yleisesti tunnustetut kaupunkikuvalliset arvot tulee säilyttää.
- Keskusta-alueiden kaupunkikuvallista ja toiminnallista kehittämistä tulee tutkia esimerkiksi yleissuunnitelmilla tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina.
- Keskusta-alueiden kaikessa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee toiminnallisten lähtökohtien lisäksi kiinnittää huomiota suunnitelmien kaupunkikuvallisiin vaikutuksiin eri mittakaavoissa: mm. rakentamisen ja julkisivujen laadukkuuteen sekä kaupunki- ja katu ympäristön viihtyisyyteen.
- Oulun ruutukaavakeskustan rakennusperintötieto tulisi koota yhteen erillisellä selvityksellä. Selvityksessä esitetään tavoitteet siitä, miten perinteinen korttelirakenne, kaupunkiympäristön ominaispiirteet ja kerroksellisuus otetaan eri suunnittelutasoilla huomioon. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää sodanjälkeiseen moderniin rakennuskantaan, jota ei vielä ole systemaattisesti inventoitu ja arvotettu.

- Keskusta-alueiden nykyistä rakennuskantaa sekä uusia suunnitelmia tulisi havainnollistaa kolmiulotteisella virtuaalimallilla. Perinteisemmät pienoismallit keskusta-alueista tai ruutukaavakeskustasta havainnollistaisivat myös suunnitelmia ja niiden vaikutuksia.
- Korkeasta rakentamisesta tulee laatia oma selvitys.

- Uuden Oulun yleiskaavassa korostetaan keskusta-alueiden kaupunkikuvallisten arvojen merkitystä sekä esitetään suunnitteluohjeita yksityiskohtaisempaan suunnitteluun.



Kuvat. Oulun keskusta-alueiden kaupunkikuvan elementtejä. (kuvat © Oulun kaupunki)

5. LÄHTEET

RAPORTTI:

Kirjalliset lähteet:

Niskala, Kaarina; Okkonen, Ilpo (2002). Oulun Graadi, 350 vuotta asemakaavoitusta. Kirjapaino Kaleva, Oulu 2002.

Oulun kaupunki (1999). Arvokkaita alueita Oulussa, osa I, Oulun kaupunkisuunnittelu sarja A 134, 1999.

Oulun kaupunki, Arkkitehtitoimisto Huusko&Teppo (1986). Oulun kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet. Kirjapaino-Osakeyhtiö Kaleva. Oulu.

Satokangas, Reija (toim.) (2005). Oulun vuosisadat 1605-2005. Pohjois-Suomen Historiallinen yhdistys; Oulun yliopiston historian laitos. Oulu 2005.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY: www.rky.fi

Internet-lähteet:

Keskustan korttelit: <http://www.ouka.fi/oulu/kaupunkikeskusta/korttelit>

Lemminkäinen Oy, Matkakeskus Asema: <http://www.lemminkainen.fi/kauppakeskusasema>

KARTTOJEN LÄHTEET (edellisten lisäksi):

Rakennusten korkeudet:

Oulun kaupungin rakennus- ja huoneistorekisteri

Rakennusten ikäjakauma:

Oulun kaupungin rakennus- ja huoneistorekisteri

Analyysikartat osa-alueittain:

Oulun opaskartta: <http://kartta.ouka.fi/>

Ajantasa-asemakaavat (WebMap): <http://kartta.ouka.fi/>

Pohjakartta (WebMap): <http://kartta.ouka.fi/>

Kaavat ja muut suunnitelmat: <http://www.ouka.fi/oulu/kaupunkisuunnittelu/suunnitelmat-ja-hankkeet>

Oulun kaupunki, Tekninen keskus (2010). Elinvoimainen kaupunkikeskusta, Puhutaanpa Oulusta, Raportti 8.9.2010.

MALI 2020 Oulun keskustan maankäytön ja liikenteen tavoitesuunnitelma 2020, 7.5.2001.

Oulun kaupungin kevyen liikenteen verkon kehittämissuunnitelma, Plaana Oy, Oulun kaupungin tekninen keskus 2011.

Jalankulku- ja pyöräilykartta, <http://www.ouka.fi/oulu/kadut-kartat-ja-liikenne/kevyt-liikenne>

Oulun tapahtumakalenteri (vuodet 2011-2012): <http://tapahtumakalenteri.ouka.fi>

MUUTA TAUSTAMATERIAALIA:

Oulun kaupunki (2011). Oulun keskeisen kaupunkialueen täydennysrakentamisselvitys, 20.6.2011.

Oulun kaupunki, SCC Viatek Oy (2000). Oulujoen suiston maisema- ja kaupunkikuvaselvitys sekä toimenpidesuosituksat 15.8.2000.

Oulun kaupunki (1992). Oulun keskustan kaupunkikuvaselvitys, 1992.

Niskala, K.; Okkonen, I.; Kalleinen, L. (2008). Puistojen Oulu, 2008.

Niskala, K. & Okkonen, I. (2005). Hurmaavat Hupisaaret, 2005

Oulun kaupungin asemakartta 1940: <http://www.ouka.fi/oulu/kadut-kartat-ja-liikenne/oulu-historialliset-kartat>

Oulu- Arkkitehtuurin opaskartta 2005

Kaavoituskatsaukset (Kaupunki rakentaa) 2011 ja 2012

Oulun kaupunki; Maisema-arkkitehtitoimisto T. Kurttila (1998). Oulun kaupunkiseudun maisemarakenneselvitys, Ouluseutu, Sarja No:7, 1998.

Oulun kaupunki; Maisema-arkkitehtitoimisto T. Kurttila (1999). Oulun viheraluejärjestelmä, Tavoitesuunnitelma 1999, Oulu 1999, Sarja A 137.

Oulun seudun yleiskaava 2020: <http://oulu.ouka.fi/seutu/hankkeet/yleiskaava/index.html>

Uuden Oulun yleiskaava OAS 22.6.2011

Oulun viher- ja virkistysaluesuunnitelma, Oulu 2000 / tark. 2002:

http://www.ouka.fi/tekninen/Ritaportti/Pdf/Oulun_viher_ja_virkistysaluesuunnitelma_2002.pdf

Oulun seudun liikennetieto: <http://www.ouluunliikenne.fi/>

Leikkipuistojen kehittämissuunnitelma, Oulu, Tekninen keskus 2007: http://www.ouka.fi/tekninen/Julkaisut/Esitteet/leikkipuistoraportti_2007.pdf

Oulun kaupunki, Tekninen keskus (2009). Koirapalvelujen kehittämissuunnitelma, Oulu, Tekninen keskus 2009.

Kävelyn ja pyöräilyn kartat: <http://oulu.ouka.fi/tekninen/Pyoratatieopas/pyorailykartat.htm>

Taidemuseon kaikki julkiset ulkoveistokset: <http://www.ouka.fi/taidemuseo/veistos/index.html>