

Pohjoisen alikulkukäytävän historiikki Oulu

n. 1890



n. 1926



2006



Pohjakartta © Oulun kaupunki, tekninen keskus, kartastopalvelut

Julkaisua saatavana:

Oulun kaupunki
Tekninen keskus
PL 32
Uusikatu 26
90 015 OULUN KAUPUNKI

puhelin 08-5584 2000
www.ouka.fi

Ratahallintokeskus
PL 184
Keskuskatu 8
00100 HELSINKI

puhelin 020 751 5192
www.rhk.fi

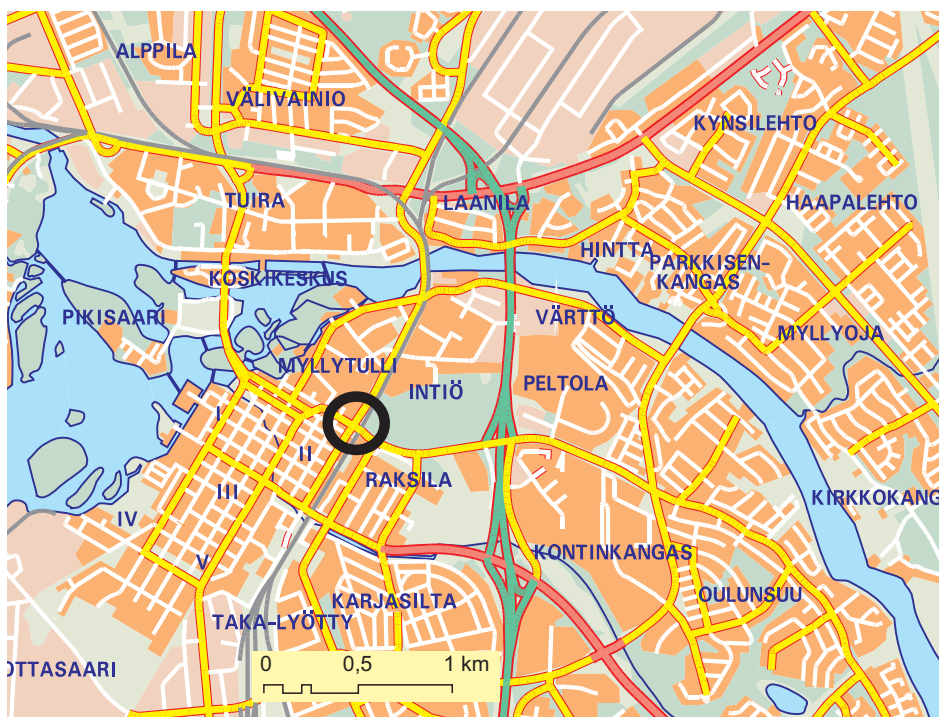
Maaliskuu 2007

Johdannoksi

Oulun keskustan koilliskulmalla sijaitsevan pohjoisen alikulkukäytävän historiikki on laadittu vuonna 2006 laaditun yleissuunnitelman yhteydessä.

Yleissuunnitelma ja tämä historiikki on laadittu Oulun kaupungin teknisen keskuksen ja Ratahallintokeskuksen toimeksiannosta Ramboll Finland Oy:n Oulun toimistossa Ilkka Kerola.

Alla olevassa kuvassa näkyy rengastettuna pohjoisen alikulun sijainti Oulussa.



Oulu 1800-luvulla ja tasoylikulkukäytävän aika

1870-luvulla Oulun kaupungin kortteliasutus rajoittui idässä Itäiseen Syrjäkatuun nykyisen Rautatienkadun kohdalle. Sen itäpuolella olevat alueet olivat vielä pääasiassa maanviljelyskäytössä olevia pelto-maita. Merkittävin kaupungista itään päin suuntautuva maantieyhteys oli Kajaanin maantie, joka alkoi Kajaanin tullista nykyisen Kajaaninkadun jatkeelta. Kuvassa 1 on ote vuoden 1876 Oulun kaupungin kartasta, josta kortteliasutuksen raja ja Kajaanin maantien sijainti käy selvästi ilmi.

1800-luvun jälkipuolisko oli koko Suomessa vireää rautatien rakentamisen aikaa. Vuonna 1862 avatun Helsinki-Hämeenlinna-radon jälkeen rautatieyhteys saavutti Tampereen vuonna 1876 ja viimein Oulun vuonna 1886. Juhlalliset rautatien vihkijäiset väliaikaiselle liikenteelle tapahtuivat Oulussa 29.10.1886. Tässä yhteydessä rautatie rakennettiin jo ulottumaan Oulunjoen pohjoispuolelle Toppilan satamaan asti. Esimerkkejä ajan kunnianhimoisista saavutuksista olivat mm. seuraavat seikat: Savonrata Kuopioon avattiin vuonna 1889 ja Lapin rata Rovaniemelle vuonna 1909. Lisäksi mainittakoon vielä, että Oulunjoen ylittävä ratasilta oli rakentamisaikanaan jännemitaltaan (100 m) pohjoismaiden suurin ratasilta.

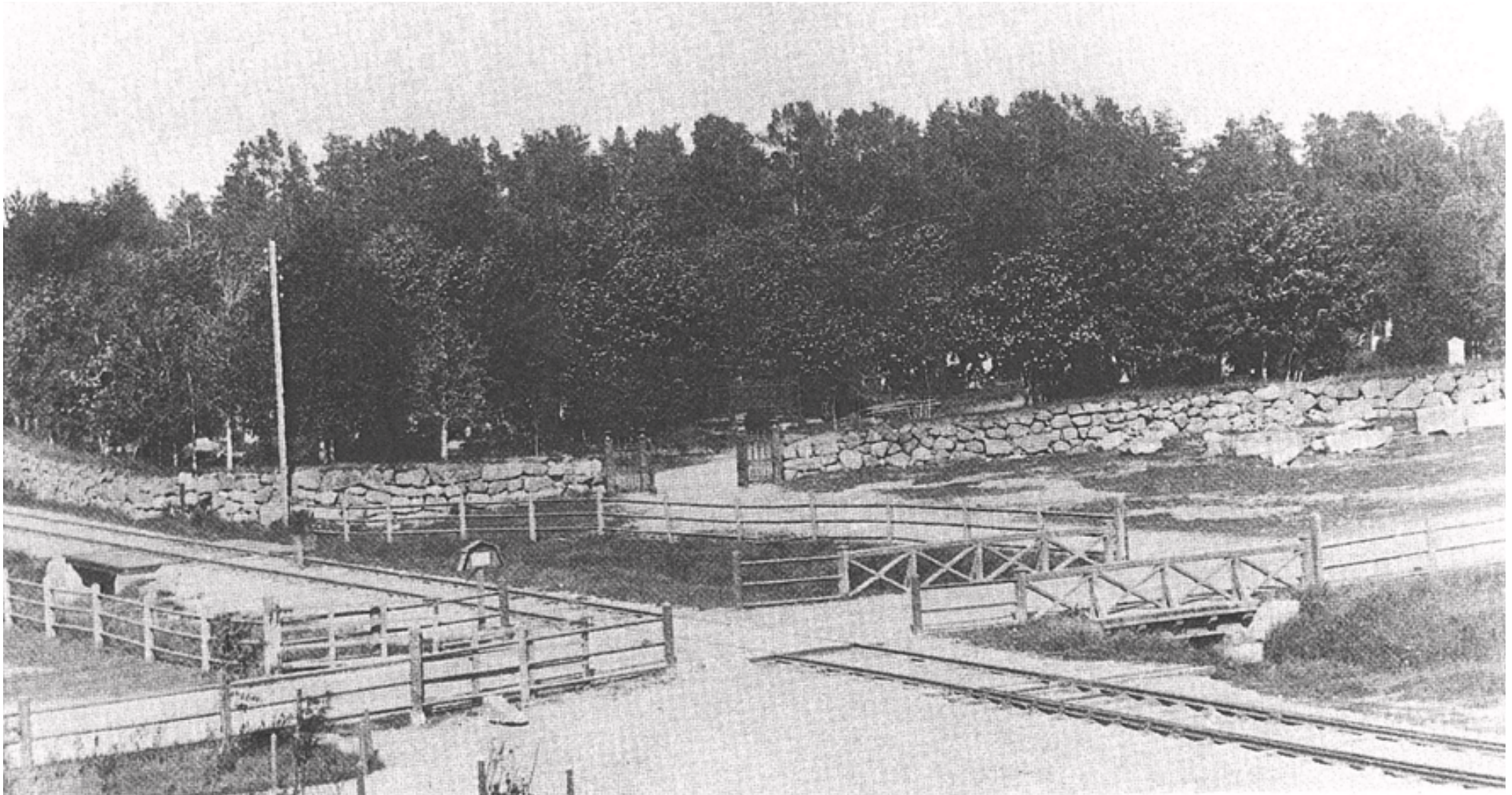
Luonnollinen sijoituspaikka Oulun uudelle radalle oli välittömästi kaupungin taajan kortteliasutuksen itäreunassa Itäisen Syrjäkadun vieressä. Kuvassa 2 on ote vuoden 1888 Oulun kartasta. Rautatien ja rautatieaseman rakentaminen nykyiselle paikalle aiheutti Kajaanin maantien alkamiskohdan siirtämisen Kajaaninkadun kohdalta vajaan kahden korttelin verran pohjoiseen. Kuvassa 3 on 1800-luvun lopun näkymä tältä rautatien tasoylikulkukäytävältä. Kuvassa näkyy myös hautausmaan silloinen pääportti, joka vielä sijaitsi uuden rautatien välittömässä läheisyydessä.



Kuva 1



Kuva 2



Kuva 3, tasoylikäytävä 1800-luvulla

Tasoylikulkukäytävästä alikulkukäytäväksi

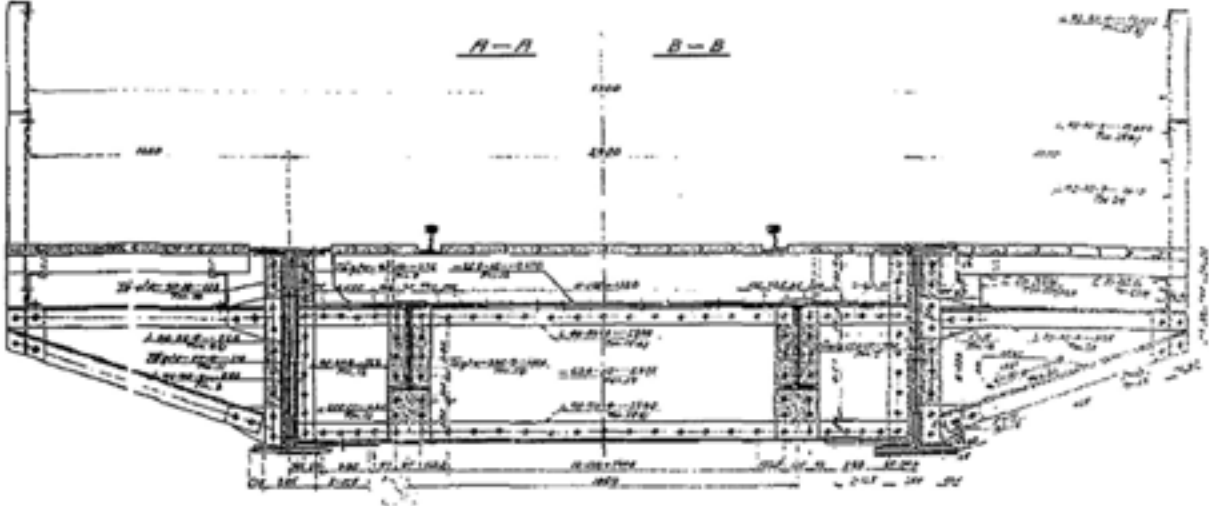
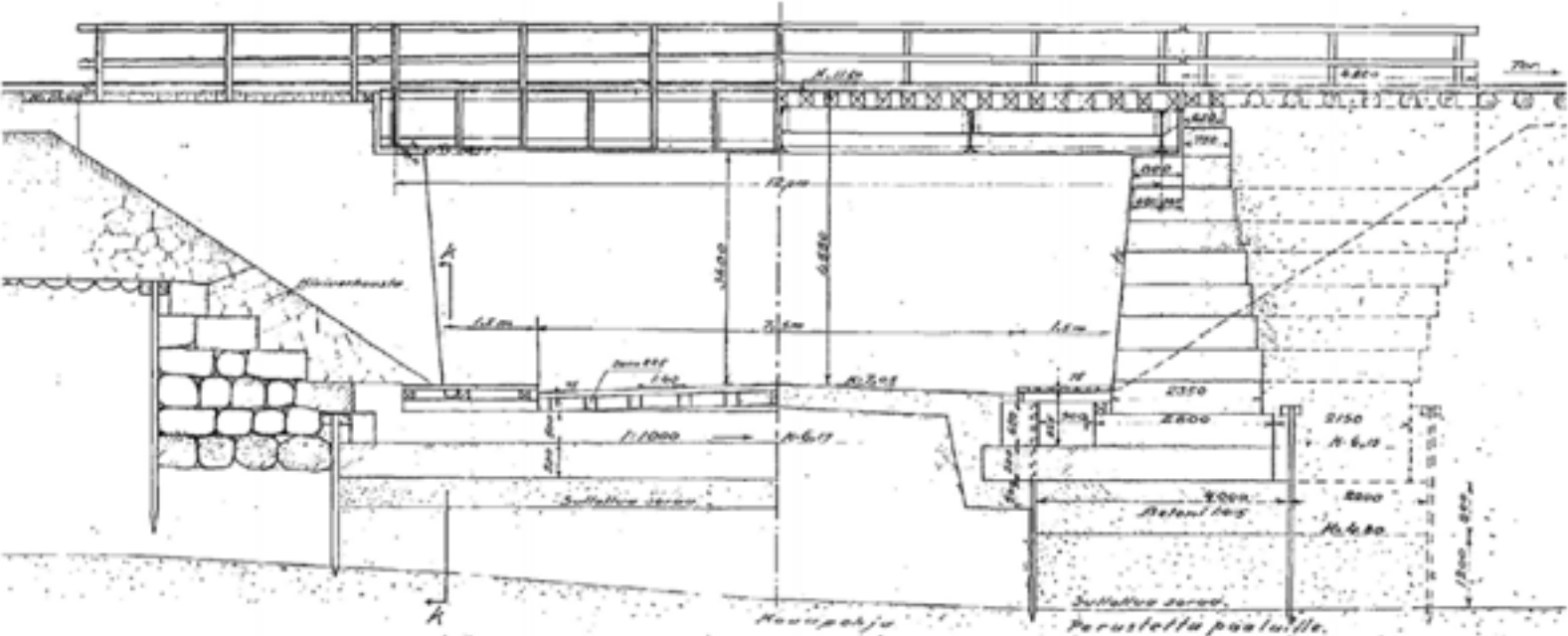
1800-luvun viimeisinä vuosikymmeninä asutus alkoi levitä rautatien itäpuolelle kaupungin lahjoitusmaalle. Syntynyt uusi kaupungin osa sai nimekseen Raksila. Kuvassa 4 olevasta vuoden 1907 Oulun kaupungin kartasta käy ilmi, että Itäisen Syrjäkadun nimi on muutettu Rautatienkaduksi ja että Raksilan puolelle ovat ilmestyneet ensimmäiset asuin-korttelit ja sekä silloisen kaupunginosan pääväylät Ratakatu ja Syrjäkatu. Poikkikadut olivat vielä nimettömiä. Uuden kaupunginosan liikenneyhteyksiä kaupunkiin häytti rautatie, jonka poikki kulki kaksi tietä, toinen Saaristonkadun suunnassa ja toinen Kajaanin maantietä myöten. Raksilan asukkaat pyrkivät jo varhain saamaan alikäytävän, jonka kautta pääsisi turvallisesti kaupunkiin ja kaupunki antoi heille tukensa. Rautatiehallitukselle tehtiin anomuksia vuosina 1899, 1913, 1915 ja 1917.

Vasta 1920-luvulla päästiin päämäärään, kun Oulun valtuusto päätti pyytää rautatiehallitukselta alikäytävän rakentamista sekä Kajaanin maantien kohdalle että Saaristonkadun kohdalle. Anomuksessa valtuusto huomautti, että sekä juna- että autoliikenne olivat vilkastuneet ja tuottivat haittaa toisilleen. Kajaanin maantien kautta kulki kolme linja-autoyhteyttä päivittäin. Lisäksi menttiin lahjoitusmaapelloille ja muutamiin teollisuuslaitoksiin ja hautausaattueet joutuivat ylikäytävän luona odottelemaan. Eteläisen ylikäytävän kautta välitettiin liikennettä kaupungin ja rautatieaseman tulevaintavarain toimistojen välillä ja lahjoitusmaille, jossa olivat kansakoulun puutarhat, perhepuutarhat ja viljelyalueet, sekä kaupunginosaan, johon suunniteltiin uusien tonttien rakentamista. Alikäytävän rakentaminen oli tarpeen myös hätäaputöiden saamiseksi käyntiin.

Rautatiehallitus ilmoitti, että em. työtä varten oli laadittava ehdotus ja se toteutettaisiin, mikäli varoja riitti. Kun valtiolta ei riittänyt varoja alikäytävien rakentamiseen, valtuusto teki uuden anomuksen 7.3.1924. Sen jälkeen työttömyys paikkakunnalla yhä paheni ja kaupungin edustajat kävivät talvella 1924-25 rautatiehallituksessa jouduttamassa Kajaanin maantien alikäytävän rakennustöitä. Valtio asetti kuitenkin ehdoksi, että kaupunki sitoutuisi alikulkukäytävän valmistuttua panemaan kuntoon sitä kautta kulkevan kadun. Rautatiehallitus olisi rakentanut alikäytävän 8 metrin levyiseksi, mutta kaupunki vaati 12 metristä.

Piirustukset laadittiin noin 12 m levyiselle alikulkukäytävälle (kuvassa 5 sillan sivukuva ja poikkileikkaus). Suunnitelman mukaan alikäytävän luonnonkivirakenteisissa alusrakenteissa varauduttiin jo kahteen raiteeseen, joista ensin oli tarkoitus rakentaa läntinen raide. Alikulkukäytävän jännemitaltaan 12 metrinen pääkannattaja on rakenteeltaan niitattu teräksinen levypalkkiarina, jossa on sekundääriset teräksiset pituuskannattajat pääkannattajien välissä. Ratapölkkyt on asennettu suoraan teräsrakenteen varaan. Alittavassa väylässä oli varattu tilaa 7,5 m ajoneuvoliikenteelle ja molemmissa reunoissa 1,5 m leveät korotetut jalankulkukäytävät, molemmat mukulakivirakenteisia katurakenteita.

Sillan yleispiirustuksesta käy ilmi myös alikulkukäytäväleikkauksen pohjalle tehdyt sadevesiviemärirakenteet. Alikulkukäytävä 1-raiteiselle liikenteelle rakennettiin siltapiirustuksen mukaan vuonna 1925. Alikulkukäytävän tieleikkauksen rakentaminen aiheutti Oulun hautausmaan pääportin siirtämisen hautausmaan lounaisnurkasta rautatien lähitöltä Ratakadun kohdalle nykyiselle paikalleen.



Kuva 5

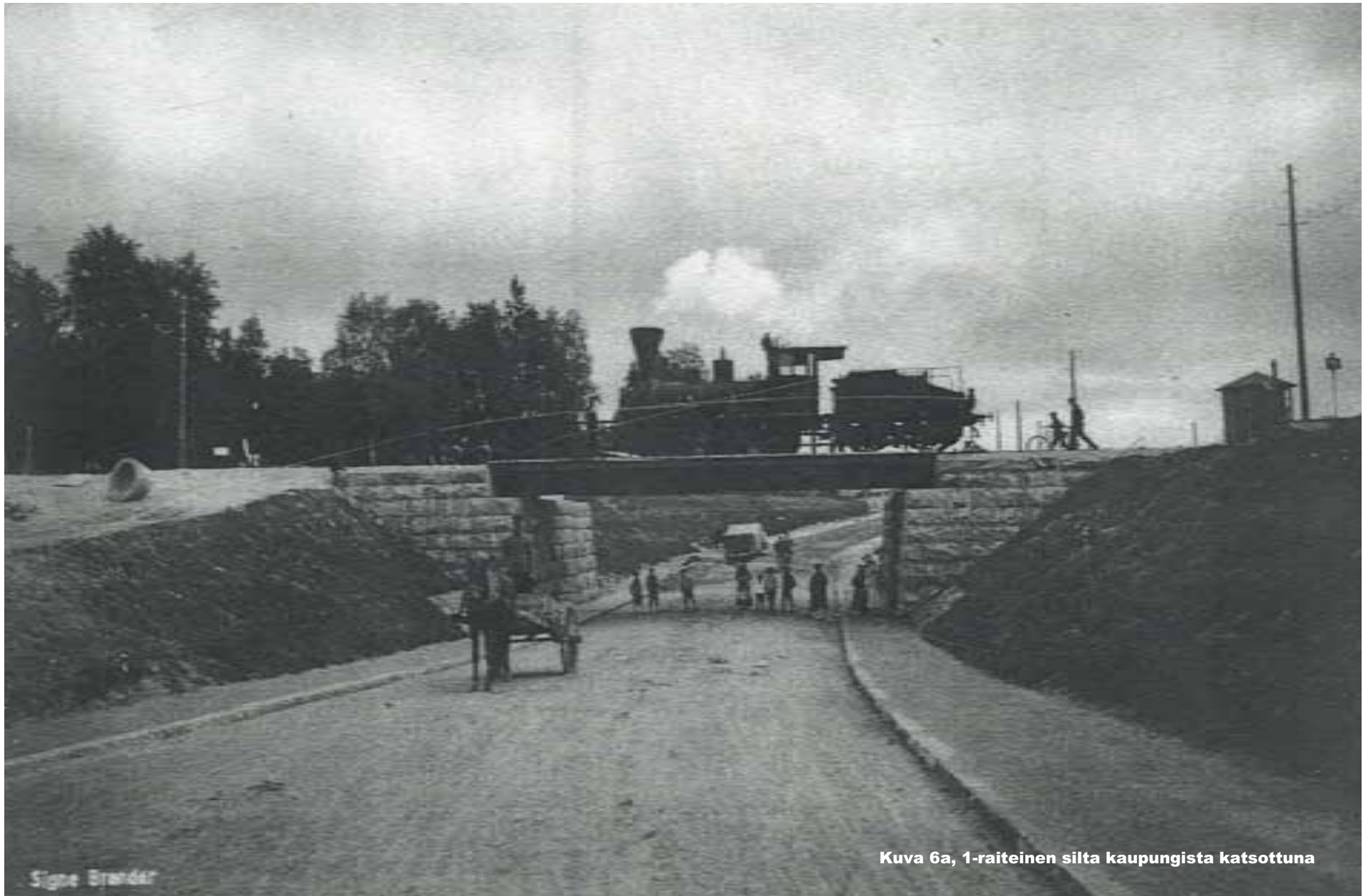
Ilmeisesti kesällä 1926 otetussa kuvassa 6a on näkymä Pohjoisesta alikulkukäytävästä 1-raiteisena kaupungista katsottuna ja kuvassa 6b Raksilasta katsottuna. Kuvien maatumakirakenteissa näkyy varautuminen toisen raiteen siltakannattajille. Liikennettä oli sekä rataa pitkin ja radan alitse.

Kuvassa 6c on Oulun tarkk'ampujapataljoonalaisia marssimassa alikäytävän luona hautausmaalle. Kuten kuvasta näkyy, oli epävirallinen kulkureitti hautausmaan aidan reunassa jo silloin käytössä.

Siltaan lisättiin toinen raide siltapiirustusten mukaan n. kahden vuoden kuluttua edellisestä vaiheesta vuonna 1927. Kuvassa 7 on sillan poikkileikkaus 2-raiteisena. Kuvassa 8 suojeluskunnan soittokunta ja Oulun tarkk'ampuja-pataljoonalaisia marssii 1920-luvun lopulla hautausmaalle jo 2-raiteiseksi levitetyn ratasillan alitse.

Pohjoisen alikulkukäytävän rakentamisen jälkeen rakennettiin myös eteläinen alikulkukäytävä.

Heti sodan jälkeen laaditussa Oulun pommitusten tuhoja esittävissä kartassa (kuva 9) näkyy asuinkortteleiden voimakas lisääntyminen Raksilassa, 2-raiteisen Pohjoisen alikulkukäytävän tieleikkaus ja hautausmaan pääsisäänkäynnin muutokset.



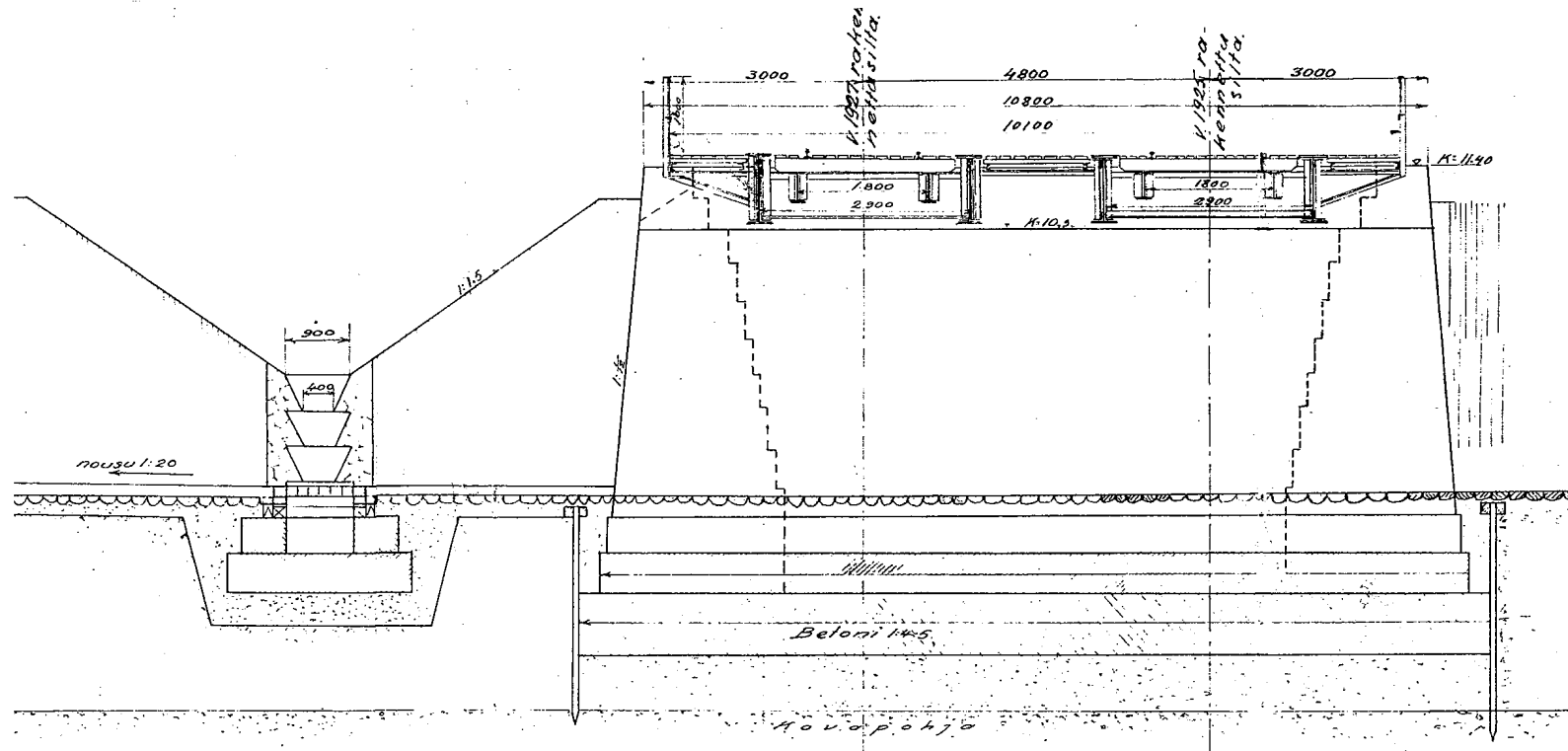
Kuva 6a, 1-raiteinen silta kaupungista katsottuna



Kuva 6b, 1-raiteinen silta Raksilasta katsottuna



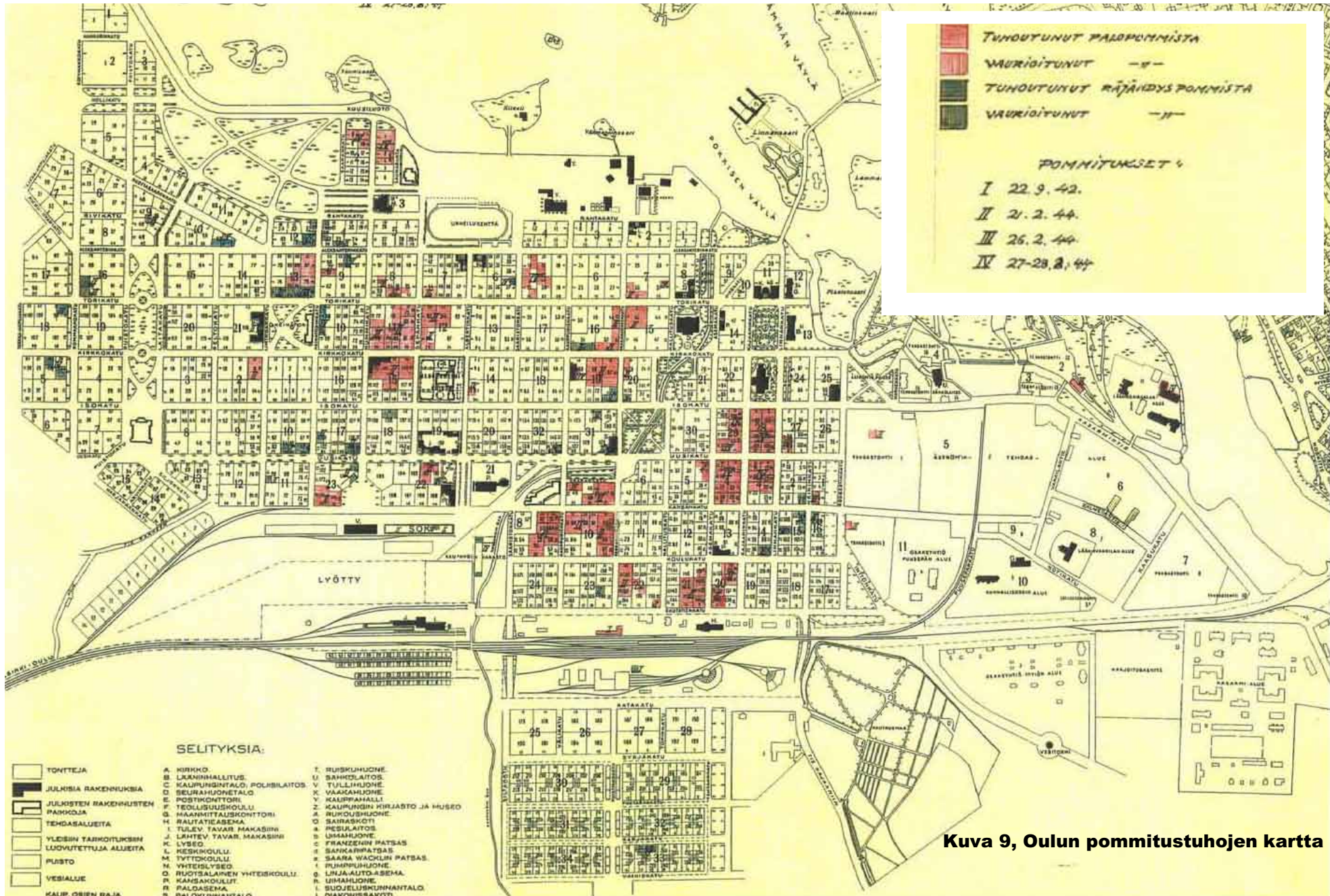
Kuva 6c, Oulun tarkk'ampujapataljoonalaisia marssimassa hautausmaalle



Kuva 7, 2-raiteisen sillan poikkileikkaus



Kuva 8, Suojeluskunnan soittokunta ja Oulun tarkk'ampujapataljoonalaisia marssimassa 2-raiteisen sillan alitse



Kuva 9, Oulun pommitustuhojen kartta

Kohti kasvavia liikennemääriä, nykymuotoa ja -aikaa

Sodanjälkeisen kauden suuria katutöitä olivat 20-luvulla rakennettujen mukulakivisten alikäytävien kunnostaminen.

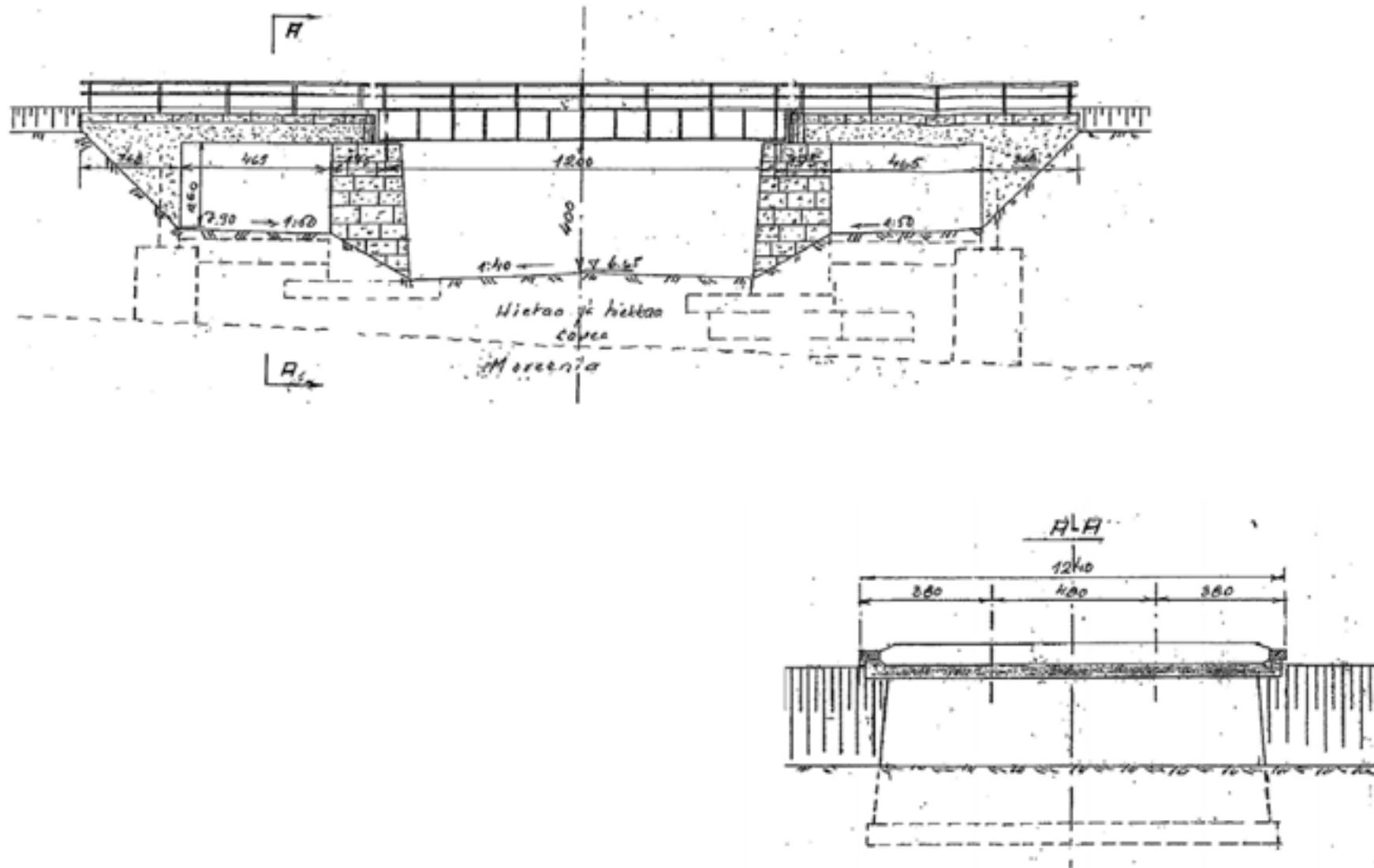
Sanomalehti Kaleva kirjoitti 14.8.1946 seuraavaa:

“Oulun rautatiealikäytävät ovat olleet kaupunkilaisten surunlapsia. Tuskin mitään täällä on niin paljon moitittu ja mistään niin paljon milloin asiallisessa milloin raivostuneessa sävyssä varsinkin yleisönosastoon jos muillekin palstoille kirjoitettu kuin sekä eteläisestä että pohjoisesta alikäytävästä. Siellä on sattunut auto-onnettomuuksia, pyöräilijät ovat ajaneet jalankulkijoiden päälle tai maksaneet sakkoja liikennesääntöjen rikkomisesta, joka tässä tapauksessa on ollut jalkakäytävällä ajaminen. Kuoppaisella ja nypyläisellä keskikadulla on milloin kumi puhjennut johonkin koloon jääneeseen naulaan tai lasinsirpaleeseen, milloin taas joltakin perheen emännältä kovassa tärinässä kallisarvoinen maitohinkki pudonnut katuun omistajan voimatta tehdä mitään muuta kuin kerätä pahoin kolhiintunut astiansa ja lähimmälle vastaantulevalle tutulle vuodattaa suurin patoutuma alikäytävää kohtaan tuntemastaan kaunasta.”

Alikulkukäytävät korjattiin vuosina 1946-1947, vaikka rahaa ja katutöihin pystyvää työvoimaa oli niukasti käytettävissä. Pohjoisen alikäytävän ajorata päällystettiin kuutiokivillä ja jalkakäytävät tasoitettiin.

Ajoneuvo- ja kevyen liikenteen määrien yhä kasvaessa laadittiin 1957 suunnitelma, jonka mukaan ajoneuvoliikenne saisi käyttöönsä koko vanhan 10 m leveän alikulkuaukon ja sen molemmin puolin rakennettaisiin 4,65 m leveät betonirakenteiset silta-aukot asfaltoiduille kevyen liikenteen väylille (ks. kuva 10 siltapiirustus). Tämä suunnitelma toteutettiin vuonna 1958, jonka muistoksi tämä vuosiluku on kivetty Kaajanintien Raksilan puoleiseen alikäytävälle johtavaan ajorataan. Näin Pohjoinen alikulkukäytävä sai nykyisen muotonsa (kuva 11).

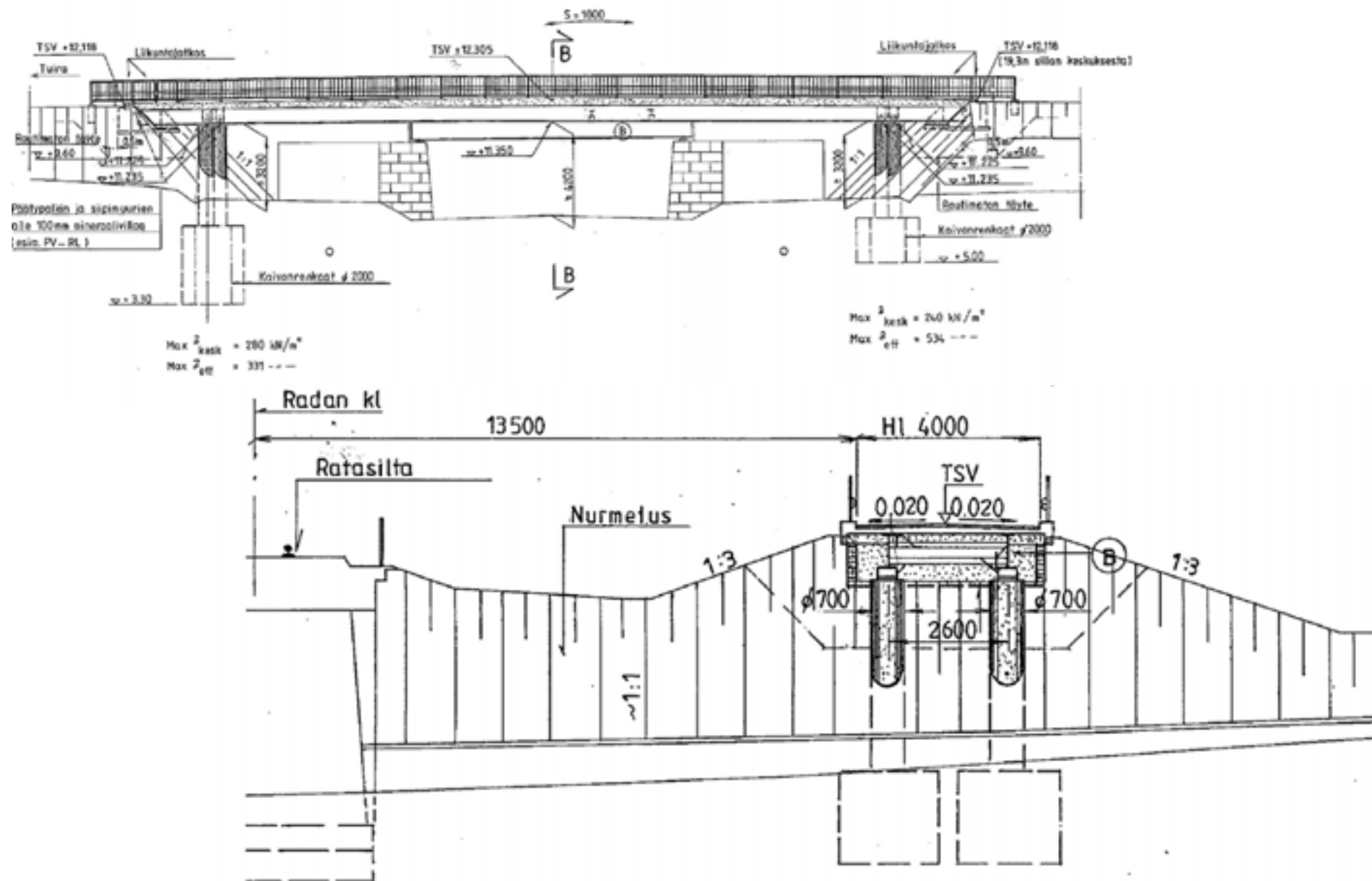
Pohjoisen alikulkukäytävän radan suuntaisen kevyenliikenteen sujuvuutta parannettiin vielä 1980-luvun puolivälissä alikulkusillan viereen kaupungin puolelle rakennetulla betonikantisella liittorakenteisella teräspalkkisillalla (kuva 12).



Kuva 10, alikulkukäytävään lisätty kevyen liikenteen aukot



Kuva 11, Pohjoinen alikulkukäytävä v.2006



Kuva 12, Heikinkadun kevyen liikenteen silta

Lähteet:

Kartat:

Oulun kaupungin tekninen palvelukeskus, karttapalvelu

Valokuvat:

Kuva 3: Oulun hautausmaat, toimittanut Kirsi Schali

Kuva 6a: Valokuvaaja Signe Brander

Kuvat 6b, 6c ja 8: Pohjois-Pohjanmaan museon kokoelmat

Tekstiotteet ja asiasisältö:

Kustaa Hautala: Oulun kaupungin historia, osat III ja IV

Valtioneuvoston julkaisut: Suomen valtion rautatiet I ja II vv. 1862-1912, Suomen valtion rautatiet I ja II vv. 1912-1937

Piirustukset:

Oy VR-Rata Ab, siltapiirustusarkisto

Oulun kaupungin tekninen palvelukeskus, piirustusarkisto

