

# RAAHEN KAUPUNKI

## 5. kaupunginosan korttelin 20 rakennushistoriallinen selvitys



*Postikorttikuva noin v. 1965, Raahen museo*

### osa **A** asemakaavahistoria

16.6.2009  
FCG Planeko Oy  
Esko Puijola  
arkkitehti SAFA

# Sisältö

## Osa A

Ensimmäiset määräykset	A 3
1810 palon jälkeinen asemakaava	A 4
1855 - 1875 tasaisen kehityksen aikaa	A 6
1875 - 1899	A 6
1900-luku	A 7
Asemapiirros vuodelta 1930	A 8
1960-luku	A 9
Asemakaava vuodelta 1967	A 10
Keskustan osayleiskaava 1985	A 11
Ajantasa-ase­makaava v. 2009	A 11
Katutilat ja -nä­kymät	A 12
Katuaukio	A 13

## Osa B

Rakennuskohtainen inventointi	
Korttelin 20 rakennuskanta ja muutokset v:sta 1960	
	B 3
Tontti 38	B 4
Tontti 41	B 8
Tontti 42	B 12
Tontti 43	B 18
Tontti 44	B 22
Tontti 45	B 24
Tontti 47	B 26
Tontti 48	B 32
Osien A ja B lähteet	B 40

## Osa C

Säilyneisyys ja arvottaminen	
Kriteerit	C 2
Yhteen­vetokartta	C 3
Tontti 38	C 4
Tontti 41	C 5
Tontti 42	C 6
Tontti 43	C 8
Tontti 44	C 9
Tontti 45	C10
Tontti 47	C12
Tontti 48	C14
Yhteen­vetotaulukko	C18

# Johdanto

*“ Puukaupunkien kehityskaari on itse asiassa kertomus modernin projektin etenemiseen liittyvästä ilmiöstä ja sen taantumisesta, vaikka vasta 1960-luvulla voimissaan ollut moderni kaupunkiuudistus nähdään vahvasti puukaupunkiperinteen tuhoajana. Puukaupunkien kehitystä ovat 1500-luvulta lähtien leimanneet hallintovallan pyrkimykset luoda säännönmukainen kaupunki tarkoin ennakkoon laadituin suunnitelmin. Renessanssin ajoista alkaen asemakaavalliset intressit perustuivat ruutukaavaan.”*

*Elisa El Harouny*

Raahen 5. kaupunginosan kortteliin 20 on valmistella asemakaavan muutos, jossa määritellään mm. tonttien olevan rakennuskannan säilyttämistapa ja laajuus. Kaavasunnittelun pohjaksi laaditaan rakennushistoriaselvitys.

Selvityksen toimeksiantajina ovat Raahen kaupunki. Työhön kuuluu rakennushistoriallisen selvityksen laatiminen yleispiirteisesti koko korttelista ja yksityiskohtaisemmin tonteista, joilla on säilynyt vanhaa puutalokantaa.

Selvitys sisältää korttelin kaavallisen historian tarkastelun, tonttien rakentamisen vaiheet ja nykytilanne. Selvityksen liitteenä on arvio rakennusten ja alueen säilyneisyydestä.

### *Tutkimusaineisto*

Tutkimusaineisto koostuu arkistomateriaalista, kirjallisista lähteistä ja kenttätutkimuksen tuottamasta aineistosta.

Lähtötiedot on saatu Raahen kaupungin teknisestä keskukselta, kaupungin arkistoista, kaupungin museosta ja Pohjois-Pohjanmaan museosta, Oulun maakuntamuseosta sekä kirjallisista lähteistä.

### *Selvityksen laatijat*

Työn suorittamisesta on vastannut FCG Planeko Oy/ arkkitehti Esko Puijola.

Työhön ovat antanut arvokasta palautetta kaavoituspäällikkö Kaija Seppänen, museonjohtaja Eija Turunen ja rakennustutkija Pasi Kovalainen.



## Ensimmäiset “asemakaava”määräykset.

*Korttelin 20 asemakaavahistoria alkaa vuoden 1810 suurpalosta. Varhaisemmat Raahen kaupungin ruutuasema-kaavan syntyvaiheet on käsitelty Raatihuoneen korttelin vuonna 2006 laaditun rakennushistoria-selvityksen yhteydessä.*

Lokakuun 1810 myrsky-yönä pääsi tuli valloilleen ja tuhosi  $\frac{3}{4}$  kaupungin rakennuksista. Vaatimattomasti rakennettu neljäs kaupunginosa, kirkko, koulu ja muutama isompi talo säilyivät.

Kaupunkia ryhdyttiin rakentamaan uudestaan. Laadittiin rakentamishdotus, jossa esitettiin katujen ja tonttien uudelleenjärjestämistä. Ehdotettuun katujen leventämiseen porvaristo ei suostunut mutta tontit päätettiin tehdä suuremmiksi ja siksi kaupunkia laajennettiin itään ja etelään. Maistraatti hyväksyi tällaisen menettelyn ja otti harkittavakseen uuden torin tekemisen kaupunkiin.

Raahen saapunut maaherra Ehrenstolpe kutsui porvariston ja maistraatin kokoukseen sopimaan tonttimaiden tasoituksesta ja uudesta torista.

Tilaisuudessa voidaan katsoa syntyneen kaupungin ensimmäiset asemakaavamääräykset. Kokous päätti yksimielisesti:

1. kadut pysytetään 20 - 21 kyynärän levyisinä;
2. koska on kyllin tilaisuutta kaupungin laajentamiseen ja koska isot tontit vähentävät syttyvien tulipalojen onnettomia seurauksia sekä lisäksi edistävät kaupunkilaisten mukavuutta, tulee jokaisen tontin olla vastedes ainakin kahdeksan geometrisen kappalan suuruisen, mutta Ison kadun varrella saavat nousta 12 kappalaankin. Älköön kukaan rakentako 1½ kyynärää lähemmäksi naapuritalon tontin rajaa, jotta talojen väliset “välikadut” aina ovat vähintään 3 kyynärän levyiset;
3. koska tontinrajojen kaarrokset ja mutkat aiheuttavat tontinomistajalle useita epämuukavuuksia, osittain sen johdosta, että naapurien kesken usein syntyy oikeusjuttuja, osittain taas siitä syystä, että rakennettaessa ei voida seurata rajan mutkitteluja, ja koska sitä paitsi ne tekevät aivan mitättömäksi “välikaduista” annetuilla määräyksillä tavoitellun päämäärän, ovat kaikki tontinrajat tästedes tehtävä suoriksi ja määrättyjä kulmia muodostaviksi;

4. maistraatin valitsevat sovittelijat määräävät tonttien ja tontinosien luovuttamisesta maksettavat hinnat, milloin asianosaiset eivät hyvällä keskenään sovi;
5. edellämäinittu tonttien luvun lisääminen tekee tarpeelliseksi kaupungin laajentamisen. Tämän tulee tapahtua kaupungin itäisellä sivustalla, jossa on kaupungille kuuluvia takamaita ja mahdollisesti joitakin vähempiarvoisia peltoja. Sentähden on asianomaiselle toimeen määrättylle maanmittarille, samalla kun se valmistaa kaupungin uuden asemakaavan, annettava tehtäväksi laajennusehdotuksen laatiminen, jolloin on otettava huomioon, että kadut jatkuvat samanlevyisinä ja samanlaatuina kuin muissa kaupunginosissa ja että tontit ja korttelit täyttävät hyväksytyt vaatimukset;
6. kun kaksikerroksiset puutalot aina tulipalon sattuessa ovat sangen vaarallisia, koska tuli niistä, vaikkapa tuuli olisi heikonpuoleinenkin, lentää pitemmän matkan päähän, ja koska tontit tehdyn päätöksen mukaan tulevat tilaviksi, että niihin hyvin mahtuvat tarpeelliset rakennukset, vaikkapa asuinhuoneita olisikin vain yhdessä kerroksessa, päätettiin, ettei kaksikerroksisia puutaloja tästedes saa kaupunkiin rakentaa. Ei mihinkään talorakennukseen, oli rakennus sitten aiottu pihan tai kadun puolelle, saa ryhtyä, ennenkuin piirustus on näytetty maistraatille, jonka jäsenten tulee katsoa paikka rakennukselle;
7. maistraatin on pidettävä silmällä, että kaikki rakennukset, jotka ovat isolle kadulle päin, tulevat siistin ja kauniin näköisiksi ja että sekä kivijalan että rakennuksen korkeus niissä kaikissa on sama. Tällöin on otettava huomioon, ettei saa sallia liian korkeaa kivijalkaa, jottei siten tehdä mitättömäksi kaksikerroksisten puurakennusten rakentamiskiellolla tavotettua tarkoitusta;
8. kaupungin tori, joka ennen on sijainnut varsin epämuukavassa paikassa, on muutettava, ja entinen tori sekä vanha, ahdas raatihuoneen tontti, joka on ollut torin länsipuolella, laajennettava ja muutettava tavalliseksi tontiksi, joka ulettuu niin pitkälle entisen torin alueelle, että kauppias Johan Soveliuksen torin syrjässä olevan asuinrakennuksen eteen jää avonainen paikka.

## Vuoden 1810 palon jälkeinen asemakaava

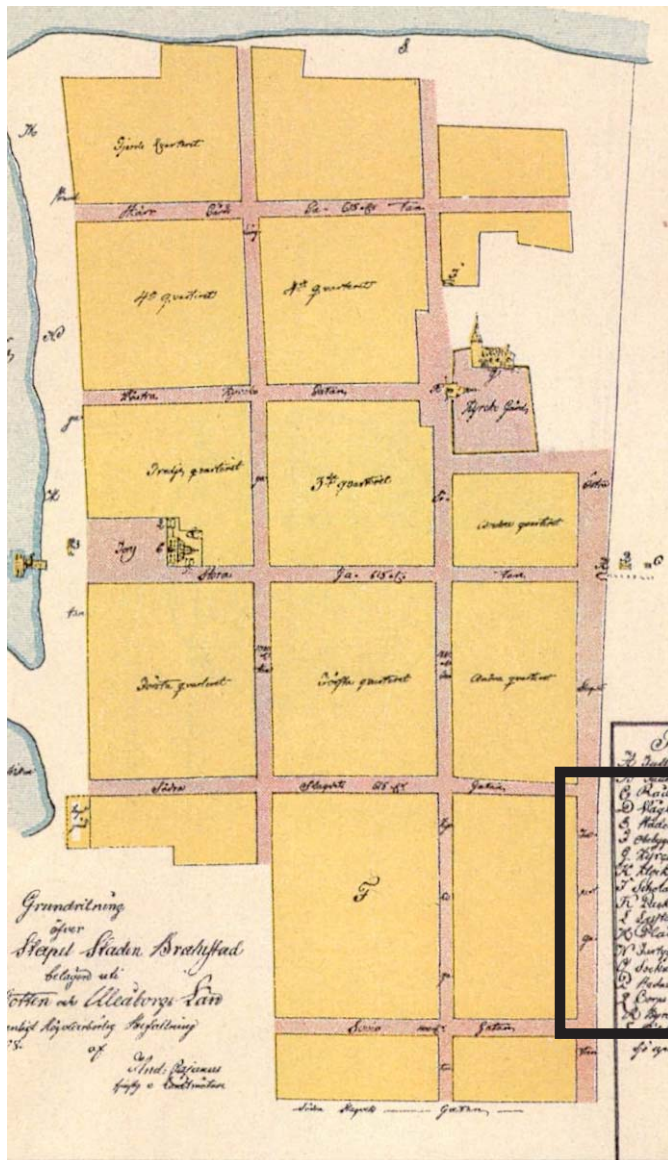
Palon jälkeen v. 1811 komissionimaanmittari Gustaf Odenwall sai tehtäväkseen mitata ja antaa selvityksen sekä palon tuhoamista että säilyneistä tonteista niihin kuuluvine ympäristöineen.

Odenwallin laatimassa asemakaavassa vuodelta 1811 kaava-alue laajeni etelään ja itään. Paloturvallisuusperusteista huolimatta katuja ei ryhdytty leventämään, mutta kaksikerroksiset, 1700-luvulla suosioon tulleet puutalot kiellettiin.

Kaupunki jälleenrakennettiin nopeasti. Pääosa alueen säilyneestä rakennuskannasta on palon jälkeisiltä vuosilta 1810 – 1860.

Yksikerroksisin rakennuksin Vanhan Raahen on todettu ilmentävän tunnelmaltaan jälleen 1600-luvun renessanssi-ihanteen mukaista, kapeahkoa ja matalaa katutilaa.

*Grunritningen Över Sjö och Stapel staden Brahestad, år 1808, of And: Cajanus*

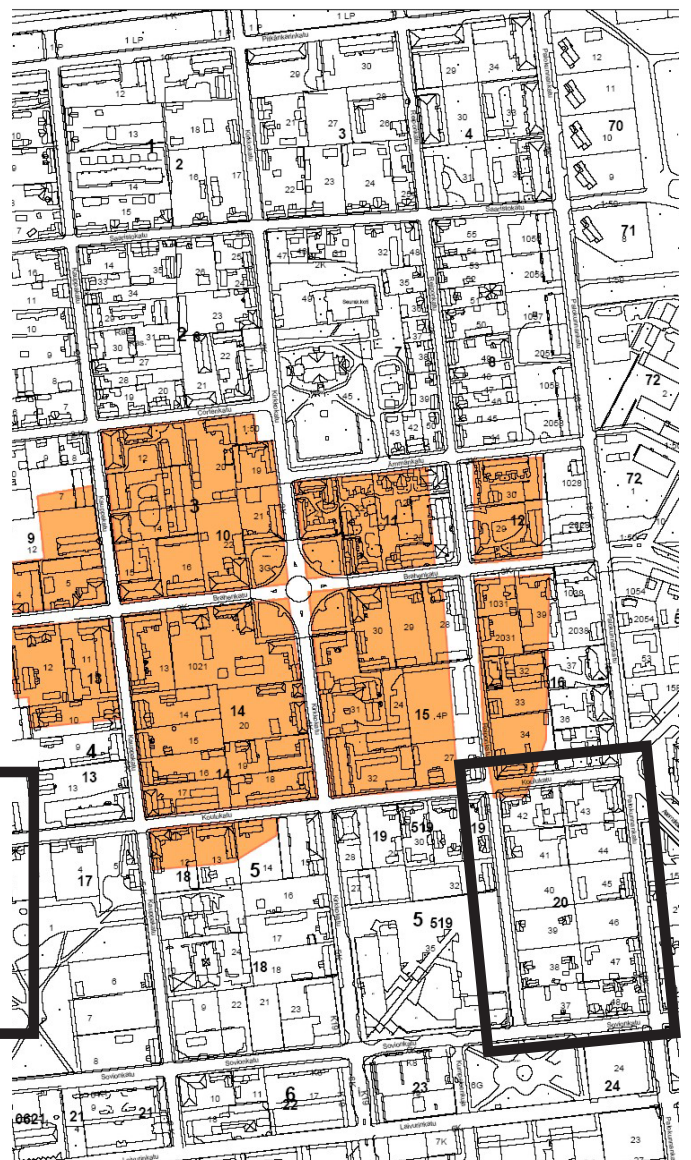


Kaava uusittiin vuonna 1826 laajentamalla kaupunkirakennetta itään ja etelään. Tällöin syntyi myös Kauppatori (nyk. Härkätori) sekä Pekkatori, joka aukiosommitelmana edustaa italialaista renessanssi-ihanteiden mukaista umpikulmaista torityyppiä. Palokunnankatu esiintyy ensimmäisen keran asemakaavassa.

Maaherra pyysi Odenwallin laatiman kartan virallista vahvistamista keisarilliselta majesteetilta.

Vuonna 1837 Raahen yleinen raastuvankokous päätti kaupungin laajentamisesta etelään päin kolmella korttelilla, joissa asemapiirroksen mukaan oli 26 tonttia pinta-alaltaan 7 - 8 kapanalaa.

*Vuoden 1810 suurpalon laajuus (Aaltonen 1985)*



Yleisten rakennusten yli-intendentti C. L. Engel antoi kaavasta lausunnon:

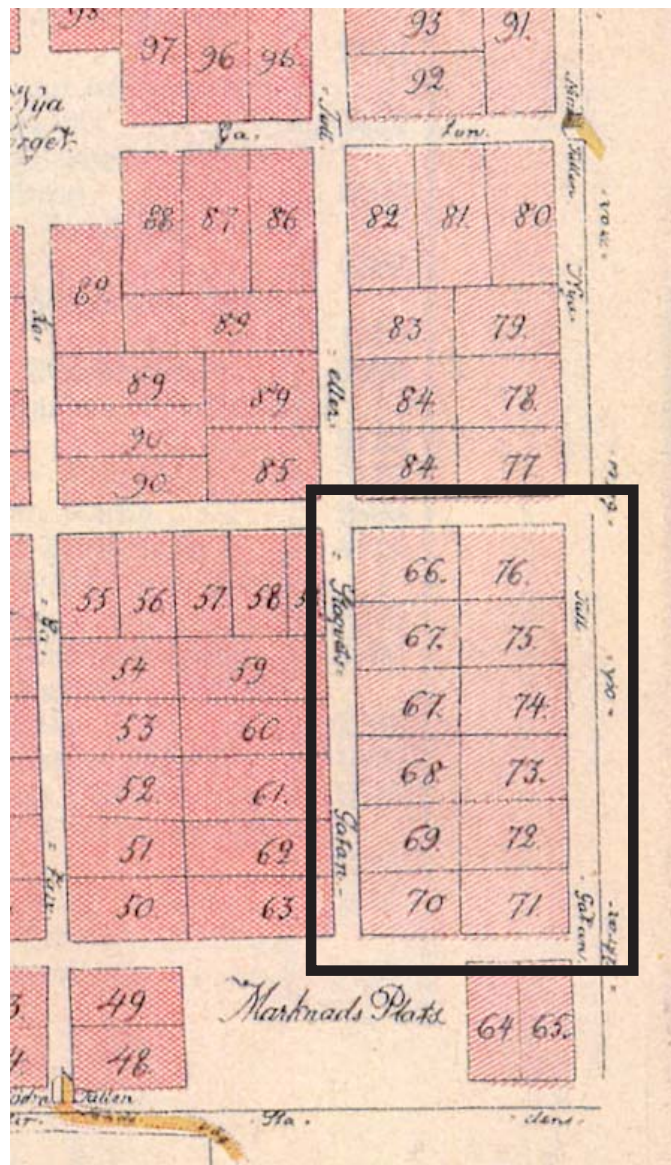
“Kaupunkia laajennettaessa on aina huomioon otettava, että edistetään sen säännöllistä ulkonäköä, niin ettei uusia kortteleita muodostettaessa kaupungissa jo vallitseva säännöllisyyden leima tule kärsimään, josta syystä minä en voi hyväksyä Raahen laajentamista varten laadittua ehdotusta, vaan saan T. K. Majesteetillenne alamaisesti ehdottaa, että Kirkko- ja Aitakadut suorakulmaisesti leikkaisivat uusia kortteleja, koska tämä edistäisi kaupungin ulkomuotoa ja tulipalojen sattuesssa siten oltaisiin paremmin turvassa”.

Engelin ehdotuksen hyväksyivät koolle tulleet kaupungin vanhimmat ja arvelivat sen toteutuvan parhaiten siten, että uusien korttelien lukumääräksi määrättiin neljä ja tonttien luku 24:ksi. Tämän hyväksyi maistraatti ja kuvernööri.

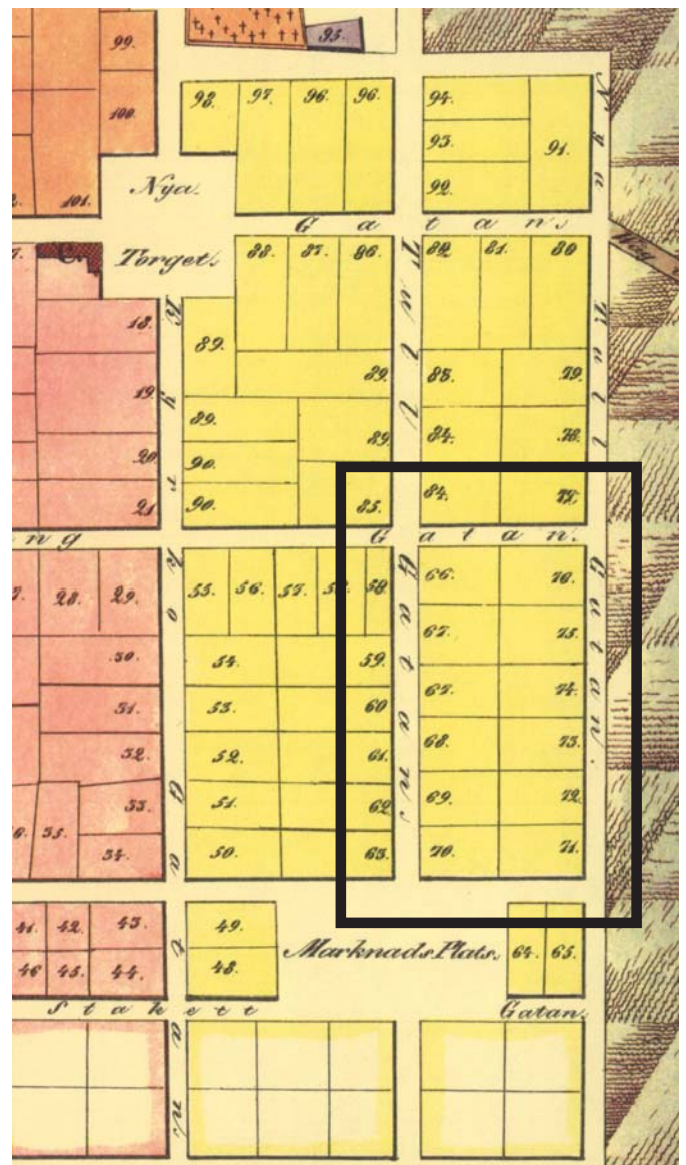
Asukasluvun kasvaessa kaupunkialuetta täytyi vähän väliä laajentaa. Odenwallin laatiman kartan sijaan oli 1838 hankittu toinen. Tämä osoittautui kuitenkin puutteelliseksi.

Päätettiin ottaa Odenwallin kartasta jäljennös ja siihen lisätään puutteet. Työ annettiin maanmittari C. S. Lundquistin tehtäväksi.

Charta över Staden Brahestads, år 1810, 1811, 1826, of Gustaf Odenwall



Plan af Brahestad utgiven 1840 af C.W.Gyldén



## Vuodet 1855 - 1875, tasaisen kehityksen aikaa

Johan Jacob Åkermannin asemakaavassa kaupunkia laajennetaan itään, etelään ja länteen.

Kaavassa näkyvät nykyiset Laivurinkadun ja Fellmanin puistokadun välissä olevat korttelit.

Puistokadulle ja Palokunnankadulle on esitetty suurempi tilavaraus kuin muille kaduille. Kaavassa esitetty Palokunnankadun levitys itään ei toteutunut.

Vuonna 1867 useita katujen nimiä muutettiin. Vanhoja nimiä joita ei muutettu olivat Rantakatu, Långholminkatu, Saaristokatu, Akkakatu ja Aitakatu. Muutettuja nimiä olivat Pietari Brahen katu (ent. Pitkäkatu), Kirkkokatu (ent. Etelä-Kirkkokatu), Köydenpunojan katu (ent. Aitakatu), Corten katu (ent. Länsi-Kirkkokatu), Pakkahuoneen katu (ent. Iso katu). Uusia nimiä olivat mm. Mentzerin katu, Tori- katu ja Fellmannin esplanaadi.

Talojen lukumäärä oli v. 1869 234 kpl ja asukkaita n. 2 900 henkeä.

Seuraavassa Ludvig Lindquistin suunnitelmassa näkyvät empiren ihanteet. Palokunnankatu ja Fellmanin puistokatu esitetään leveinä bulevardeina ja kortteleiden keskelle on jätetty palokujat estämään kaupunkipalot.

## Vuodet 1875 - 1899

Kaupunkien kunnallishallinnosta julkaistu asetus astui Raahessa voimaan vuoden 1875 alussa. Asetuksen nojalla järjestettiin valtuusmies-laitos ja rahoituskamari. Tämä huolehti mm. kaupungin rakennustoiminnasta valtuuston päätösten mukaan.

1800-luvun alkupuolella oli saanut rakentaa suhteellisen vapaasti. 1850-luvulla tapahtui muutos, kun kaupunkien yleinen rakennusjärjestys astui voimaan. Tällä oli muiden tekijöiden ohessa huomattava vaikutus asemakaavojen muuttumiseen.

1800-luvun loppupuolella siirryttiin agraarin kauppakaupungin rakenteesta teolliseen kaupunkirakenteeseen.

Agraarin kaupungin perustava piirre on asumisen ja työnteon ykseys. Tämän ominaisuuden poistuminen on eräs teollistuneen kaupungin perusominaisuuksia. Mm. Katinhännän aluetta, jossa vähäväkiset asuivat, voidaan pitää industrialismin tuomana piirteenä.

*Samuli Paulaharjun* kuvailu päti hyvin kaupunginosien kohdalla:

“Keskikaupunkia, suurkylän napaseutua, joka piti pystyssä koko yhteiskuntaa, ympäröi joka puolelta joka suunnalla vähäväkisten pikku pirttien ryhmä kuin ulkokuorena tukien sekä suojellen tärkeää sydänseutua.”

Tapulijärjestelmän lakkauttaminen ja elinkeinovapauden toteuttaminen vuonna 1868 jätti jälkensä kaupunkirakentamiseen. Markkinoiden ja toripäivien sekä kauppatorin merkitys väheni ja kauppapuotien merkitys taas kasvoi.

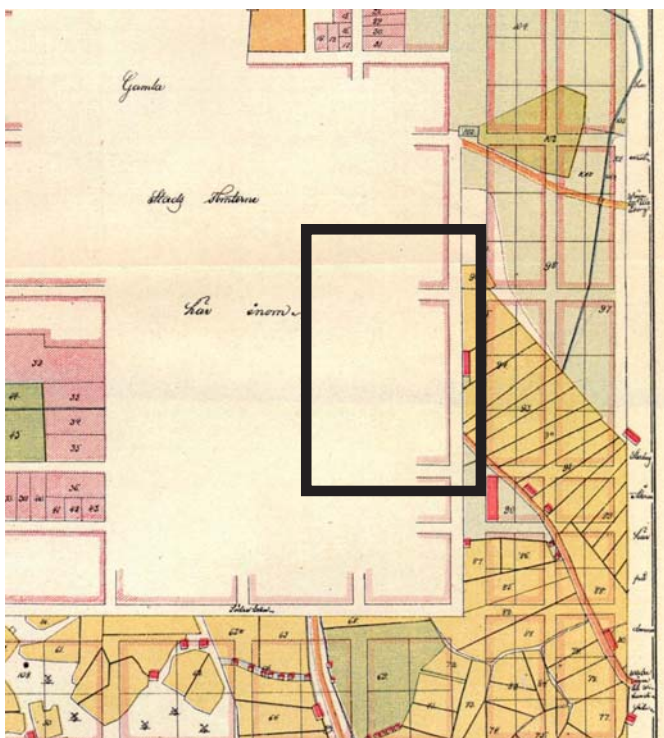
Vaikka industrialismi muutti kaupunkikuvaa, Raahessa se tapahtui hitaasti ja kaupunki säilytti agraarin luonteensa 1800-luvun lopulla, kaupungissa pidettiin mm. vielä runsaasti karjaa.

Katukuvaan vaikutti myös kaupungin poliisijärjestys, joka tavallaan jatkoi rakennusjärjestyksen linjaa muutamilta osin. Vuoden 1899 poliisijärjestyksessä todettiin:

“Huolimaton tai kiivas ajaminen tahi ratsastaminen torilla ja kadulla olkoon kiellettyä. Väen kokoukseen ajetaan käyten. Talvisaikana kaupunkilaiset eivät saa ajaa kaupungin sisällä, ilman että heidän hevosensa ovat varustettu kulkusilla tahi kelloilla.”

Vaikka kauppakaupungin elämän vanhat muodot ja tavat säilyivät muuttumattomina, kaupunkiin nousi tarkasteltavana aikana uusia rakennuksia varsinkin paljon. Ne eivät poikenneet kuitenkaan oleelli-

*Karta över Staden Brahestads Plan, 1857  
Jakob Åkerman*



sesti muusta ympäristöstä. Joitakin taloja peruskorjattiin ja laajennettiin vuosisadan vaihteessa. Myös joitakin jugend-taloja valmistui. Kaupungin yleiskuva oli aikalailla muuttumaton. Aikalaiset saattoivat kummastella esim. Porvari- ja kauppakoulun tiilirakennusta tai jylhää uutta kirkkoa, mutta ne olivat vain uusi mauste vanhassa keitoksessa. Perusmaultaan se pysyi samana.

## 1900-luku

Raahen ruutukaava-alueen pinta-ala oli noin 45 hehtaaria 1900-luvun alkuun tultaessa. Puukaupunki käsitti 28 suorakulmaista korttelia ja neljä aukiota. Aukiot olivat Claessonin kaavan tori ensimmäisen raatihuoneen edessä, Pekkatori, kirkon edessä Kirkkoaukio ja Härkätori.

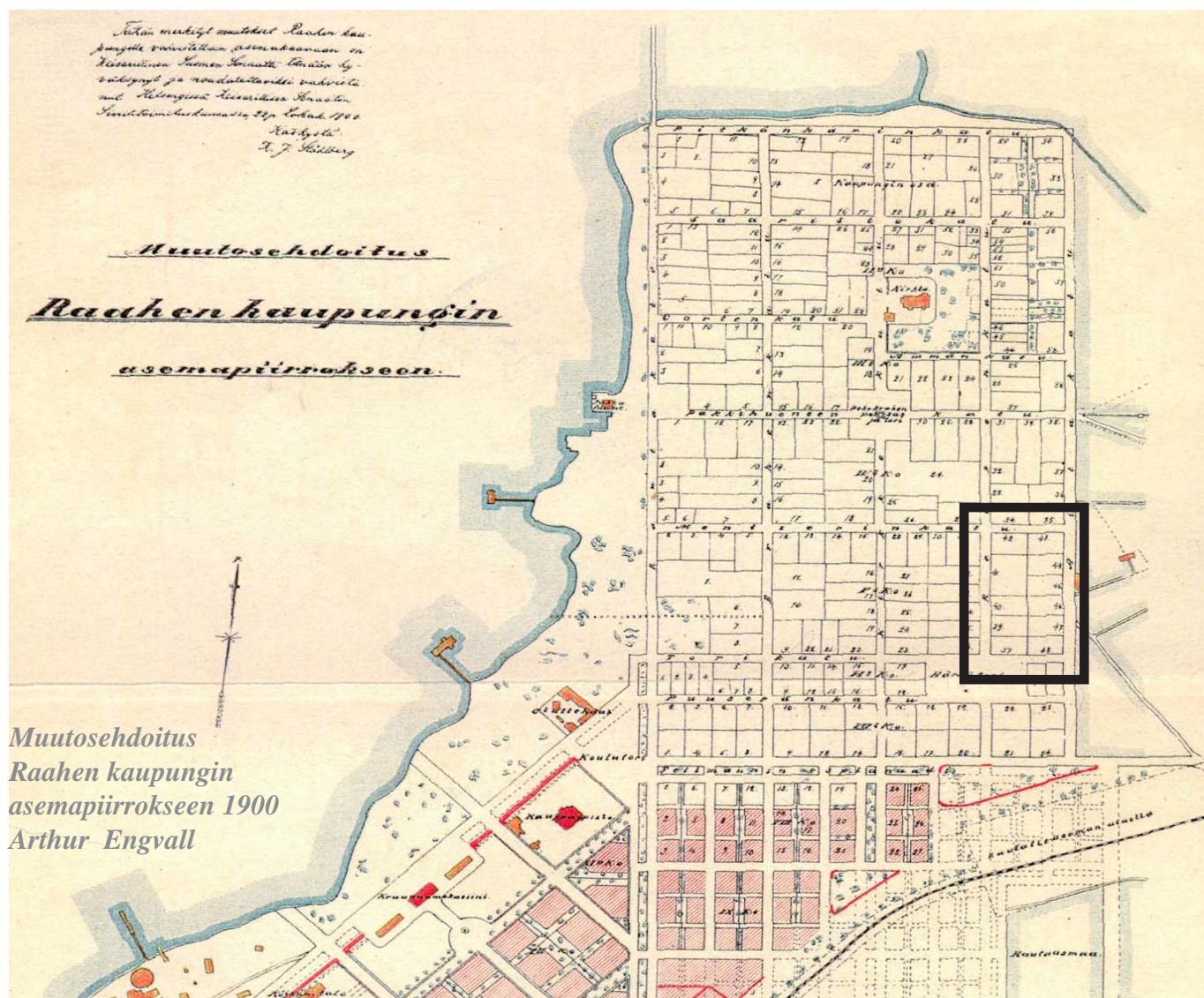
Vuosisadan alun muutokset kaupungin ilmeessä painottuivat toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan. Raahessa oli vielä itsenäisyyden alun ensimmäisinä vuosikymmeninä runsaasti karjaa, mikä näkyi kaupunkikuvassa. Tosin kehitys kulki eteenpäin

Raahessakin. Jo vuosisadan alussa oli nähty ihme nimeltä auto. Vähitellen niitä alkoi liikkua useampiakin, vaikkeivät ne häirinneet vielä pitkään aikaan kaupungin rauhaa.

Kaupunki pysyi puukaupunkina, jonka asukkaat hankkivat elantonsa kuka mistäkin. Raahesta ei tullut enää suurta merikaupunkia, vaikka sellaista haavetta salaisesti eläteltiin. Kaupunkiin saatiin kuitenkin teollisuutta, Konepaja, korjauspajat, valimo syntyivät, mutta Raaha oli vielä Rautaruukin rakentamisen alkaessa kovin hiljainen kaupunki, jonka väkiluvun pelättiin putoavan kaupungistapaon seurauksena puoleen.

Keisarillisen Suomen Senaatin v.1900 oli hyväksymä ja vahvistama asemakaavan laajennus. Allekirjoitus K. J. Stålbergin.

Uutta oli Fellmanin esplanaadin eteläpuolelle laaditut korttelit, joiden suunnittelussa oli huomioitu uudet palomääräykset sekä rautatie, joka kulki kaupungin laidassa.



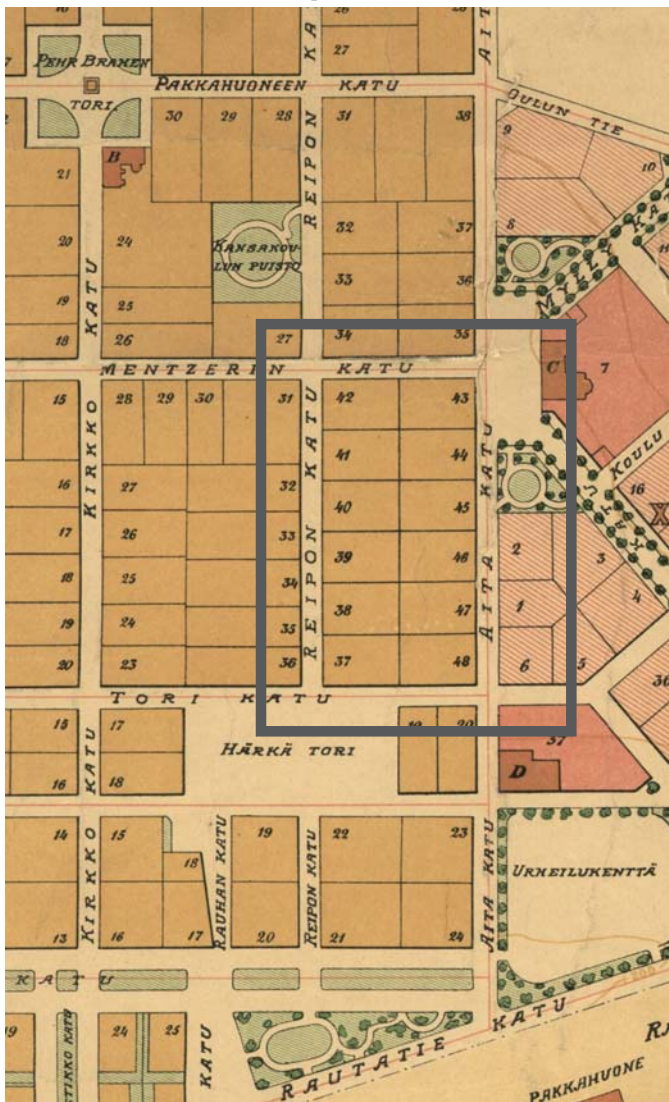
## Asemakaava vuodelta 1911

Vuoden 1911 kaavassa uutta on puistojen ja aukoiden suunnittelu puustutuksineen ja kävelyteineen.

Asemakaavassa näkyvät jo uudisrakennukset ja kaavan laajentaminen. Uusia rakennuksia ovat höyrymölly, kauppakoulu, seminaari, alkeiskoulu, kirkko, asema, köyhäintalo jne.

Kortteli 18 kuuluu V kaupunginosaan ja tonttien numerointi ja tonttirajat vastaavat myöhempää tonttijakoa.

*Raahen kaupungin asemapiirros, Karl Sandelin vahvistettu 1911 (painettu O.Y - W&G - A.B)*



## Asemapiirros vuodelta 1930

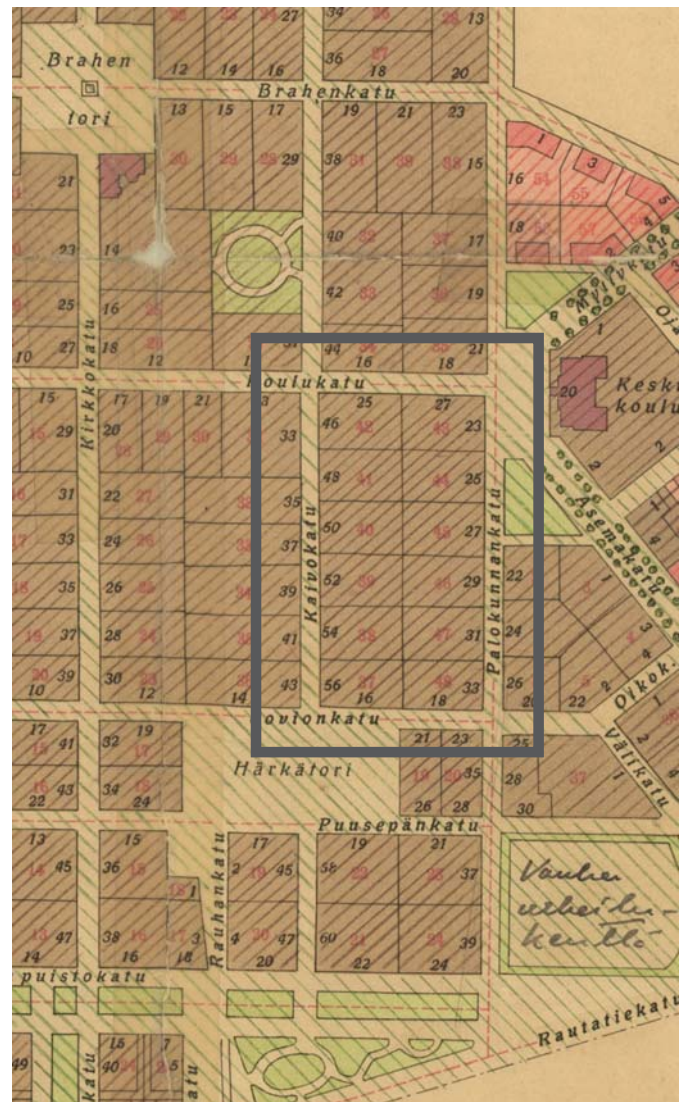
1920 luvun lopulla käynnistettiin hanke asemakaavan muuttamiseksi. Arkkitehti Birjer Brunilan laatima asemakaavan muutos vahvistettiin 1930 ja siihen tehtiin pieniä muutoksia vielä saman vuosikymmenen lopulla.

Uudessa asemakaavassa oli Brahenkadusta tullut Pitkäkatu, Pakkahuoneenkadusta Brahenkatu, Cortenkadusta Laivurinkatu, Reiponkadusta Kaiwokatu, Aitakadusta Palokunnankatu ja Torikadusta Sovionkatu.

Vuoden 1930 kaavassa on käyttötarkoitusten lisäksi näytetty tonttirekisteriin ja tontinmuodostukseen merkittävät alueet sekä osoitenumerointi.

Korttelia 20 ympäröivät Koulukatu, Palokunnankatu ja Sovionkatu ovat saaneet nykyiset nimensä. Nykyinen Reiponkatu on nimeltään Kaiwokatu.

*Arkkitehti Birjer Brunilan laatima asemakaavan muutos vahvistettu v. 1930*





## 1960-luku

Raahen puukaupunki säilyi hyvin yhtenäisenä aina 1960-luvulle asti. Tällöin kaupunkiin sijoitettiin terästehtas ja kaupungin kasvu alkoi. Vasta tieto Rautaruukin terästehtaan sijoittamisesta paikkakunnalle 1960-luvulla herätti toiveet vauraammista ajoista.

Tehdas tarjosi yli 3000 työpaikkaa ja kaupungin asukasluku alkoi kasvaa nopeasti. Jo pelkkä tehtaan työpaikkamäärä oli samaa luokkaa kuin koko kaupungin väkiluku vielä 1900-luvun alun vuosikymmeninä. Kerrannaisvaikutus elinkeinoelämään oli suuri. Kasvupaineet ja -odotukset johtivat myös intresseihin kaupunkirakenteen uudistamiseksi. Raahen vanhan kaupungin poistavaa saneerausta ajaneet intressit syntyivät varmasti pitkälti modernin kaupunki-uudistuksen lumoissa, vaikka teknisinä perusteina pidettiin kaupungin odotetun kasvun tuomia vaatimuksia.

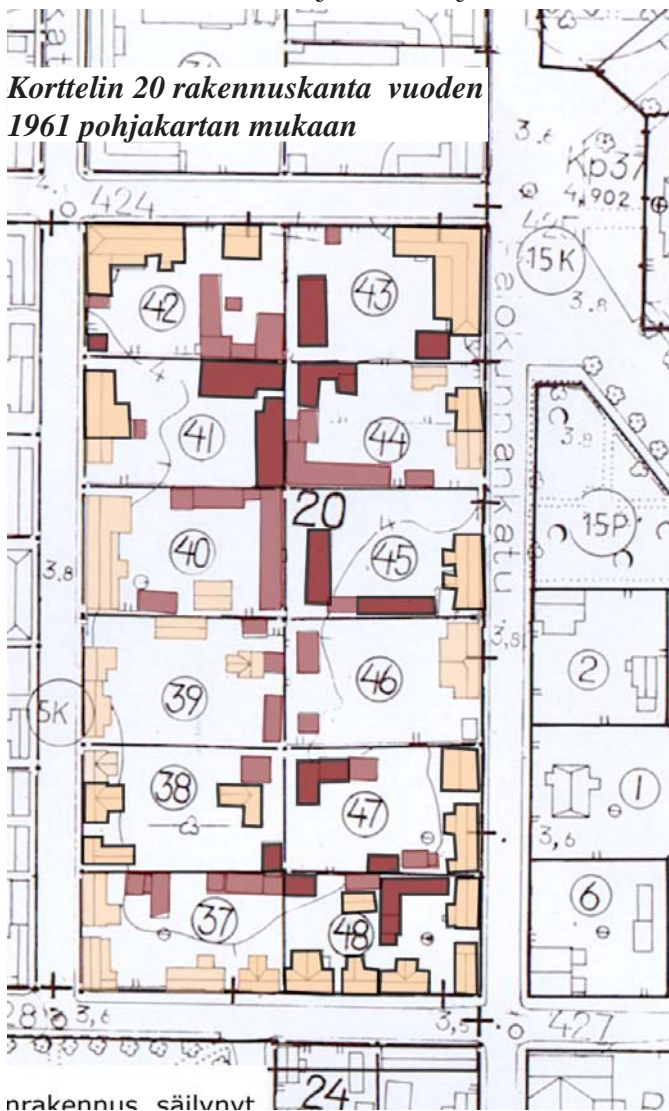
Rautaruukin terästehtaan rakentamista seurasi seudulla kaavoitusprosessi uusien asuntojen ja palveluiden sijoittamiseksi. Yleiskaavatasolla pohdittiin Raahen liikekeskustan sijoittamista joko ruutukaava-

alueelle tai uudelle rakentamattomalle alueelle, nykyisellään kerrostaloasutukseksi rakentuneeseen Kummatin kaupunginosaan. Uusien alueiden kaavoitus vanhan ruutukaava-alueen ulkopuolelta helpotti rakentamispaineita vanhassa kaupungissa.

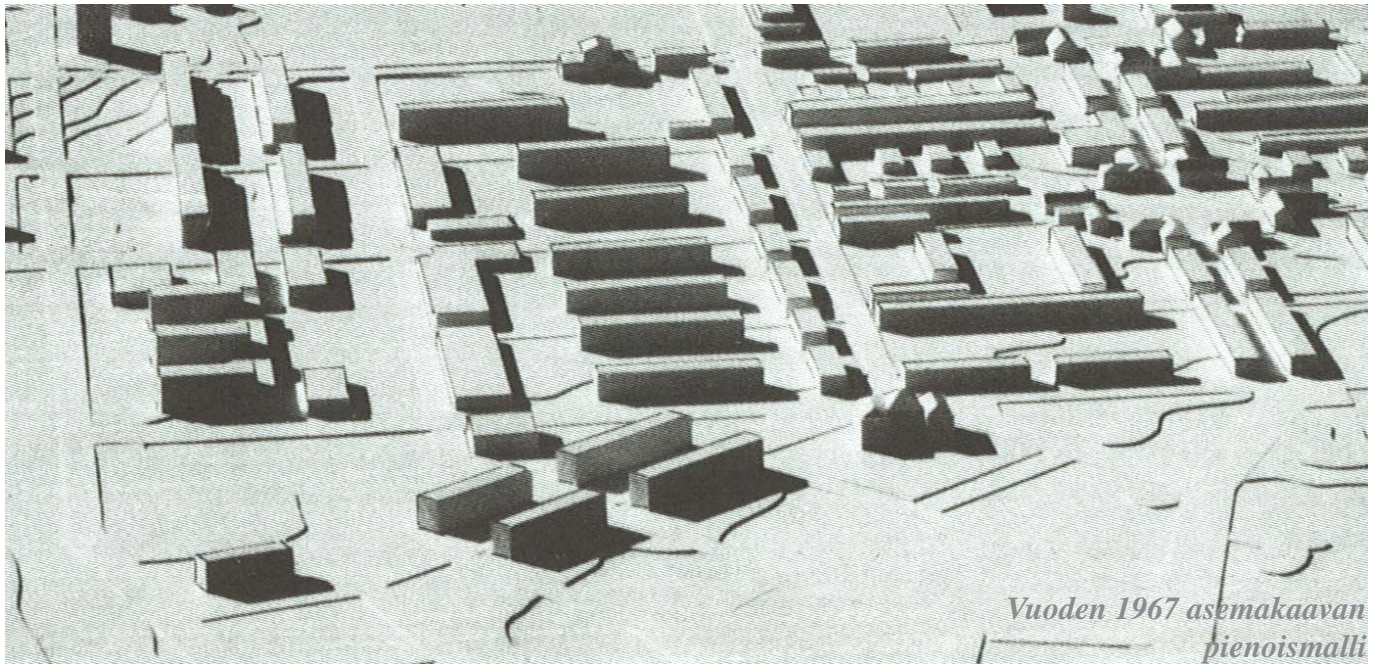
Keskustan sijoittamisen ruutukaava-alueelle enakoitiin olevan haitallista, koska se toisi vilkkaan liikenteen kaupungin vanhoille kaduille. Keskustan arveltiin vaativan tuntumaansa myös tehokkaampaa kerrostaloasutusta, jolloin vanha rakennuskanta tulisi väistymään. Koska väistyminen ei välttämättä tapahtuisi hetkessä, saattaisi ratkaisuvaihtoehto kaupunkimiljöön mittakaavalliseen ristiriitaan vuosikausiksi.

Arvelut toteutuivat, kun liikekeskusta päädyttiin lopulta sijoittamaan ruutukaava-alueen eteläosaan, mikä merkitsi Suomen parhaiten säilyneiden puukaupunkien joukkoon kuuluneen Raahen vanhan rakennuskannan puolittaista tuhoutumista. Päätöksestä seurasi kaavoitusprosessi, jossa vuoden 1965 yleiskaava ja vuoden 1967 saneeraushenkinen asemakaava valmistuivat rinnakkain. Asemakaavan päämääränä oli turvata olosuhteet odotetulle kasvukaudelle luopumalla valtaosasta vanhaa kaupunkirakennetta, vaikka joitakin arvokkaimpia kokonaisuuksia suojeltiin.

Keskeistä saneerauskaavassa myös nykytilannetta ajatellen oli se, että siinä pitäydettiin uuden yleiskaavan mukaisessa ideassa varata ruutukaava-alueen eteläosa liikekeskustalle ja pohjoisosa pääosin asuinrakentamiselle. Koulukadusta muodostui kahden eriluonteisesti kehitettävän alueen välinen raja, jota myös 1980-luvulla laaditut vanhan kaupungin suojelukaavat noudattavat. Ratkaisua on pidetty toisaalta myös hyvänä katsoen, että näin on saatu edes kaupungin pohjoisosa paremmin säilymään. Edustaa ruutukaava-alueen pohjoisosa myös aluetta, jolle kaupunki aikanaan 1600-luvulla perustettiin.



rakennus säilynyt



*Vuoden 1967 asemakaavan  
pienoismalli*

## Asemakaava vuodelta 1967

Erik Kråkström sekä Ahti ja Esko Korhonen laativat 31.1.1967 vahvistetun ns. saneerausasemakaava.

Asemakaavassa katujen linjaus on säilynyt ennallaan mutta erityisesti liikekeskustan kortteleissa Koulukadun eteläpuolella katutilaa on levitetty autoliikenteen helpottamiseksi.

Olenlaisin vaikutus nykyiseen ruutukaava-keskustan jäsentymiseen on kaavassa esitetty periaate muuttaa Koulukadun eteläpuoli liikekeskustan alueeksi. Tämä on vähitellen toteutunut.

Korttelin 20 pohjoisrajalla Koulukatua on levennetty 12 metriä tonteille päin, jolloin koko talorivistö sijaitsee katualueella. Reiponkadun ja Palokunnankadun katualuetta on levitetty neljällä metrillä molemmin puolin tonteille päin. Lähtökohdana on ollut vanhan rakennuskannan purkamisen liikekeskustan alueelta. Korttelin 20 kohdalla asemakaava ei ole toteutunut.

“*Vanhalla kaupunkialueella kulloinkin tapahtuva suunnittelutyö merkitsee vain yhden uuden “kerrostuman” lisäämistä vanhaan kaupunkimuotoon.*

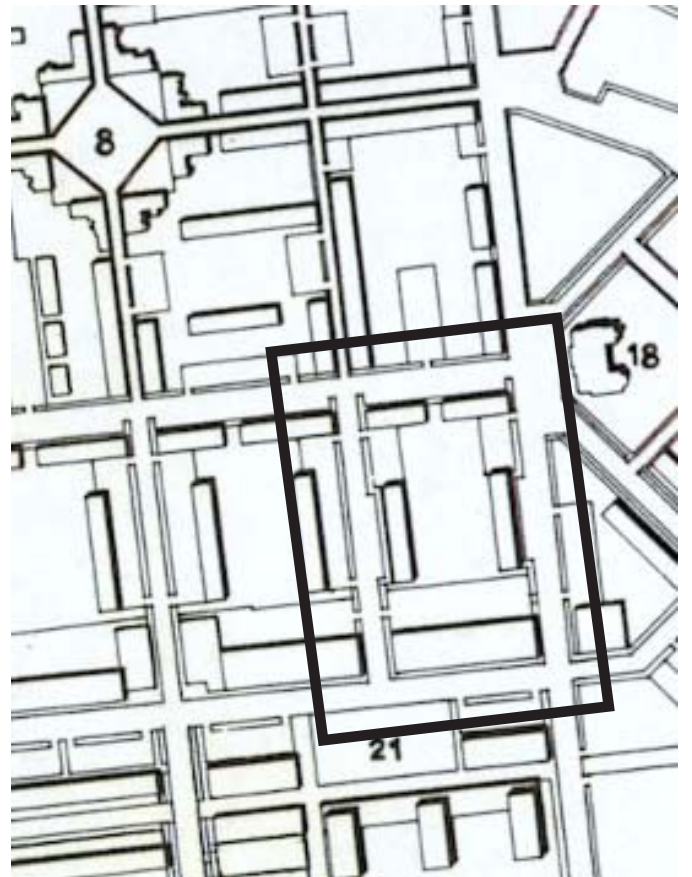
*On merkille pantavaa, että tällainen uudelleen suunnittelu pohjautuu yhtä paljon traditioon kuin kehitystekijöihin. Sitä voisi luonnehtia sanomalla, että se koostuu vähimmäismäärästä muutoksia lähtö-*

*tilanteeseen suunnittelualueella.*

*Tämä merkitsee sitä, että suunnittelun on kyettävä näkemään se mikä on arvokasta vanhassa kaupungissa ja rakennettava uusi mahdollisuuksien mukaan tähän vanhaan runkoon.”*

(Ote kaavaselostuksesta)

*Vuoden 1967 asemakaavan  
havainnekuva*



## Keskustan osayleiskaava v 1985

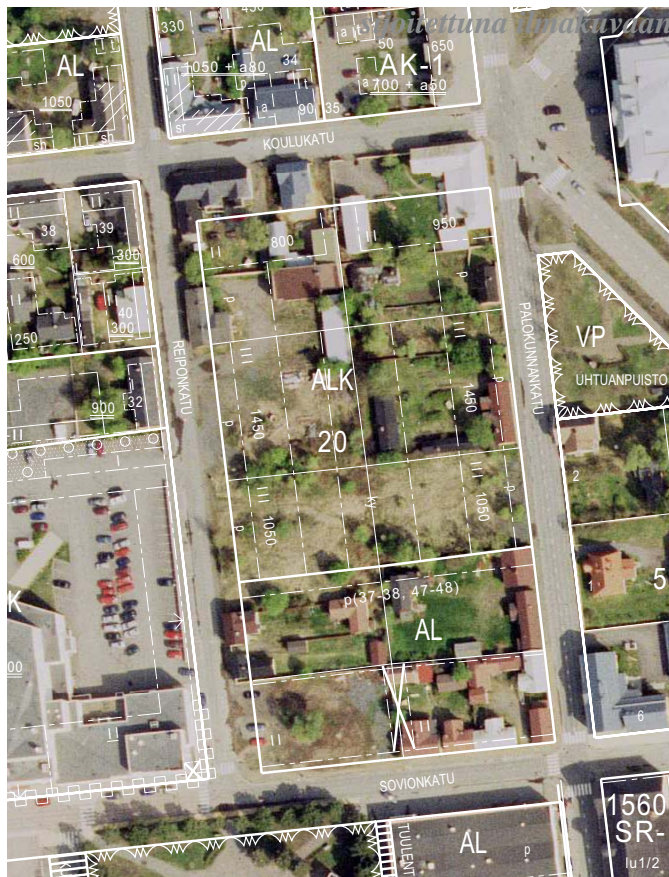
1980-luvun alussa laadittiin Raahen keskustan osayleiskaava (arkkit. Leo Kosonen), jonka kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 6.3.1985.

Osayleiskaavassa Koulukadun katulinja on palautettu lähemmäksi rakennettua tilannetta. Katualueen levennys on kolme metriä, mikä kuitenkin merkitsee olevan rakennuskannan purkamista. Koulukadun ja Palokunnankadun kulmatalo on säilytetty.

Palokunnankadun rakennukset sijaitsevat perineisessä katulinjassa, mikä kiinteyttää katutilan ilmettä. Reiponkadun katutila on myös säilytetty lukuunottamatta korttelin eteläosaa, joka ovat sisäänvedettynä sekä Reiponkadusta että Sovionkadusta. Tälle korttelinosalle on osoitettu matalaa liikerakentamista kadun puolelle ja korkeampaa keskeemmälle korttelialuetta.

Osayleiskaavassa Reiponkadun länsipuolen puutaloista kaksi on säilytetty ja loppuosa on uudisrakennettu vanhaan katulinjaan.

*Korttelin 20 ilmakuva ja vuoden 1967 asemakaava*

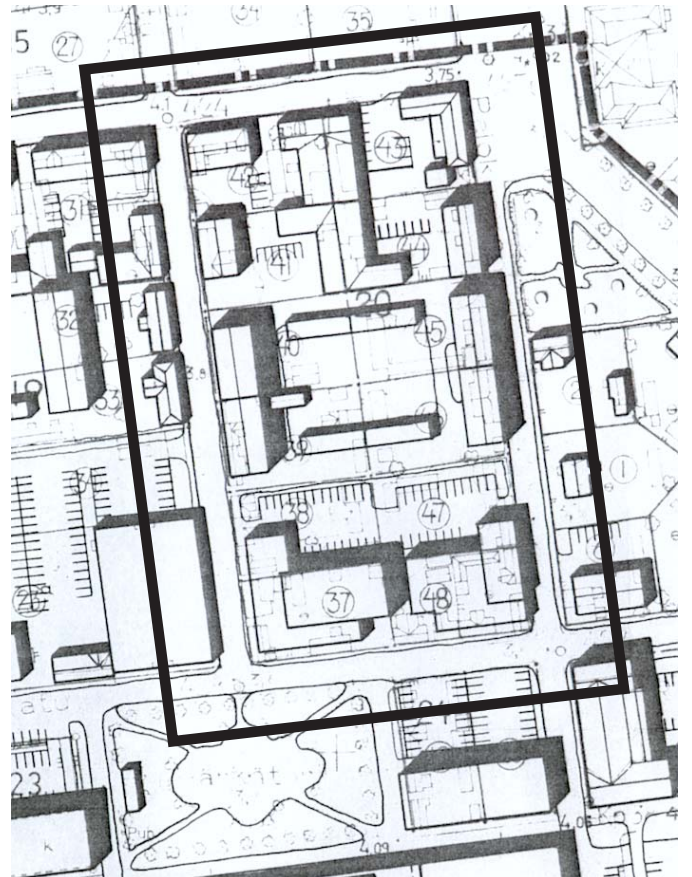


## Ajantasa-asemakaava v. 2009

Nykyiset asemakaavat laaditaan monipuolisten ja perusteellisten selvitysten pohjalta vuorovaikutuksessa asukkaiden, eri vaikuttajaryhmien ja viranomaisten kanssa. Asemakaava on korostetusti juridinen, yksityisoikeudellinen asiakirja ja rakennusvalvonnan työväline, jolla pyritään karsimaan huonoja ratkaisuja ja pakottamaan suunnittelu hyväksi koettuun kaupunkikuvaan.

Tämä kaavoitusperiaate on johtanut hyvin yksityiskohtaiseen ja hitaaseen kaavan laadintaan. Tästäkin syystä korttelin 20 kohdalla on edelleen voimassa vuoden 1967 asemakaava vaikka sen kaupunkikuvalliset periaatteet edustavat vanhentunutta käsitystä eri aikakausien kerroksellisesta kaupunkirakentamisesta.

*Raahen keskustan osayleiskaavan havainnekuva v. 1985*





*Reiponkatu etelään*



*Reiponkatu pohjoiseen*

## Katutilat ja -näkymät



*Sovionkatu länteen*



*Koulukatu itään*



*Koulukatu länteen*



*Sovionkatu itään*

## Koulukadun päätteen katuaukio

*Ruutukaavaan kuuluva umpinainen korttelirakenne etelä- ja länsiosissa on hajonnut purettujen rakennusten vuoksi.*

*1980-luvun suunnitelmissa tavoiteltiin katutilan palauttamista Raahen kaupunkiarkkitehtuurin jäsentäjäksi, mutta tavoite on monin osin vielä toteuttamatta.*

*Koulukadun itäpäässä koulurakennuksen edessä on aihio komealle katuaukiolle, josta lähtevät diakonaaliset puistokadut koilliseen ja kaakkoon. Katuaukiosommitelma esiintyy ensimmäisen kerran vuonna 1911 vahvistetussa Raahen kaupungin asemapiirroksessa, Karl Sandelin. Katuaukion täydentämisessä korttelilla 20 on merkittävä osa.*



*Palokunnankatu etelään*