

RAAHEN KAUPUNKI

Raahen liikekeskustan akm:n kulttuuriympäristöselvitys

Raportti



26.4.2021

Sisällysluettelo

1	Johdanto	1
1.1	Tarkastelualue	2
2	Rakennetun ympäristön muotoutuminen.....	3
2.1	1649-1680 Ruotsin suurvalta-ajan kaupungistumiskausi.....	3
2.2	Raahen rakentaminen 1600-luvun lopun katovuosista vuoden 1810 paloon	6
2.3	Raahen palo 1810 ja kaupungin uudelleen rakentaminen sekä laajeneminen 1800-luvulla	9
2.4	Rautatie ja 1900-luvun alun vuosikymmenet.....	16
2.5	Härkätori ja muutokset kaupunkikuvassa 1930-luvulta 1950-luvulle	24
2.6	Raahen uusi liikekeskusta ja Härkätori 1960-1980-luvuilla	29
2.7	Liikekeskustan kehitys 2000-luvun vaihteessa	35
3	Alueen nykytila ja ominaispiirteet	37
3.1	Härkätori.....	37
3.2	Laivurinkatu	42
3.3	Rakennuskanta	44
4	Alueen suhde ympäristöön.....	45
5	Alueen arvot	47
5.1	Rakennushistorialliset arvot	47
5.2	Historialliset arvot ja historialliset todistusarvot	48
5.3	Maisema- ja ympäristöhistorialliset arvot.....	49
5.4	Säilyneisyysarvot	49
5.5	Taiteelliset ja visuaaliset arvot	50
5.6	Identiteetti- ja symbolimerkitykset	51
6	Yhteenveto arvoista ja suositukset	52
6.1	Suositukset	52
7	Lähteet.....	54

26.4.2021

Raahen liikekeskustan akm:n kulttuuriympäristöselvitys

1 Johdanto

Raahen liikekeskustan asemakaavamuutoksen Akm 245 pohjaksi laaditaan kulttuuriympäristöselvitys, joka tehdään kaava-alueen kattavana alueinventointina. Selvityksessä keskitytään erityisesti Härkätorin puistoon ja Laivurinkatuun. Kaava-alueelta inventoidaan kaksi rakennusta.

Kulttuuriympäristöselvityksessä kuvataan lyhyesti karttoja, aiempia selvityksiä, maastokäyntiä ja valokuvia hyödyntäen:

- Alueen rakentumisen historia lyhyesti; rakentumiseen liittyvät tärkeimmät ilmiöt ja niistä jäljellä olevat kerrostumat asemakaavan vaatimalla tasolla ja käytettävissä olevien lähtöteiden perusteella
- Alueen ominaispiirteet ja nykytila; tärkeimmät rakennustyyppit sekä muut rakenteet ja niiden olennaiset ominais- ja erityispiirteet kuvaillaan maastokäynnin ja aiempien inventointien perusteella
- Alueen suhde ympäristöön eli muuhun kaupunkirakenteeseen
- Alueen arvot maakuntakaavan kanssa yhtenäisin perustein
- Suositukset mahdollisten arvojen huomioimisesta kaavaratkaisussa

Kaava-alueelta inventoidaan tarkemmin kaksi kohdetta, joista täytetään inventointilomake Museo- viraston kohdeinventointilomakkeen tarkkuudella. Kohdeinventoinnit tehdään asemakaavatyön vaatimalla tarkkuudella, eikä kohteiden sisätiloja inventoida.

Kohdeinventointikorteissa kuvataan lyhyesti kohteen päärakennuksen:

- Perustiedot (kuten käyttötarkoitus, rakennusaika, suunnittelija, kerrosluku, kattomuoto ja vuoraus sekä erityispiirteet)
- Suunnittelu-, rakennus- ja käyttöhistoria pääpiirteissään niiltä osin kuin ne ovat lähtöaineiston perusteella jäljitettävissä, kytkeytyminen korttelin rakentumiseen
- Nykytila maastokäynnin ja mahdollisten aiempien selvitysten perusteella
- Liittyminen ympäristöön
- Arvot maakuntakaavan kanssa yhtenäisin perustein
- Suositukset mahdollisten arvojen huomioimisesta kaavaratkaisussa
- Valokuvat kohteesta

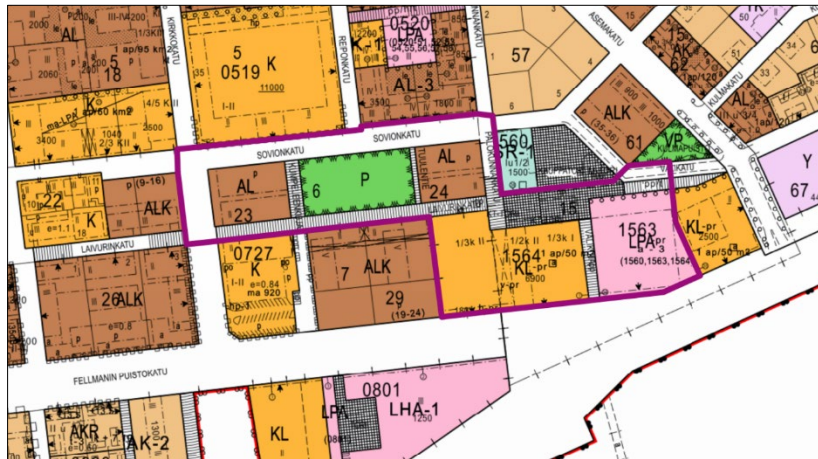
Kulttuuriympäristöselvityksen ovat tehneet FCG:ltä arkkitehti Minttu Kervinen avustajanaan rakennusarkkitehti Kirsi Vainio. Kervinen teki maastokäynnin asemakaava-alueelle 12.-13.10.

26.4.2021

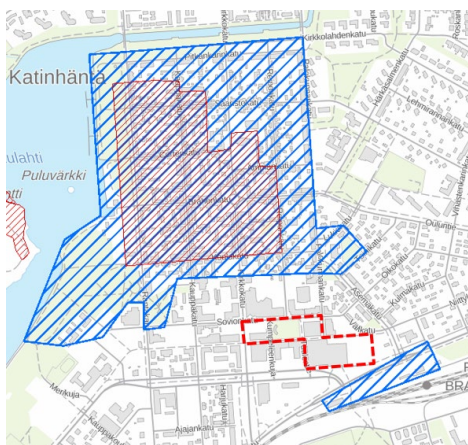
1.1 Tarkastelualue

Suunnittelualue rajautuu Sovionkadun, Kirkkokadun, Fellmanin puistokadun ja Ratakadun väliselle alueelle. Asemakaavamuutosalueeseen kuuluu osa Laivurinkadusta, joka on yksi suomen vanhimista kävelykaduista. Suunnittelualueella sijaitsee yksityisiä liikerakennuksia, Härkätorin puisto ja paikoitusalue.

Suunnittelualue sijaitsee Raahen kaupungin liikekeskustasta ytimessä, valtakunnallisesti arvokkaan kohteen (RKY 2009) Raahen Pekkatori ja ruutukaava-alueen puutalokorttelit läheisyydessä. Suunnittelualueen läheisyydessä on myös valtakunnallisesti arvokas kohde (RKY 2009) Raahen rautatie-asema ja tullikamari. Vanhin osa Raahen kuuluu kaupunkiarkeologiseen alueeseen Raahen vanha asemakaava-alue (1000007480). Kaupunkiarkeologiset alueet on määritelty kattamaan ennen 1700-lukua perustettujen kaupunkien alueet niiltä osin, kuin ne ovat olleet rakennettuja isovihaan (1713-1721) mennessä. Suunnittelualue on lähtenyt rakentumaan vasta 1800-alussa, joten se ei kuulu kaupunkiarkeologiseen alueeseen. Kaupunkiarkeologisella alueella isoavihaa vanhemmat säilyneet kaupunkiarkeologiset kulttuurikerrokset ovat muinaismuistolain rauhoittamia.



Kartta 1. Kartalla on esitetty violetilla Raahen liikekeskustan asemakaavamuutoksen rajausta ja taustanaan asemakaavayhdistelmä. Kuvalähde: Raahen kaupunki.



Kartta 2. kartalla on esitetty punaisella katkoviivalla Raahen liikekeskustan asemakaavamuutoksen likimääräinen rajausta, sinisellä vinorasterilla on esitetty RKY 2009 -kohteiden rajaukset ja punaisella rasterilla kaupunkiarkeologinen alue.

26.4.2021

2 Rakennetun ympäristön muotoutuminen

Tässä luvussa tarkastellaan rakennetun ympäristön muotoutumista kaava-alueella ja rakennettuun ympäristöön vaikuttaneita ilmiöitä.

2.1 1649-1680 Ruotsin suurvalta-ajan kaupungistumiskausi

Ruotsin valtakunnan kaupungit oli jaettu 1600-luvun alkupuolella tapulikaupunkeihin ja maakaupunkeihin. Tapulikaupungeilla oli oikeus käydä ulkomaankauppaa, kun taas maakaupunkien tuli hoidtaa ulkomaankauppansa tapulikaupunkien kautta. 1600-luvun alussa Suomessa oli vain kaksi ensimmäisen luokan tapulikaupunkia, Turku ja Viipuri.

Suomen ensimmäinen urbanisoitumiskausi tapahtui Ruotsin suurvalta-ajalla 1600-luvulla. Uusia kaupunkeja oli tarkoitus perustaa etenkin Pohjanmaalle. Valtaneuvosto antoi määräyksen, että kaikille perustettaville kaupungeille oli laadittava säännöllinen asemakaava. Kaupunkien perustamista varten luotiin komitea, jonka jäsenistöön kuului myös insinööri, so. kaavoittaja. Kaupungeista haluttiin säännönmukaisia ja edustavia.

Kaupunkilaki 1620 ja kaupunkilakia täydentävä säädös kaupunkien sisäisestä hallinnosta sisälsi monia kaupunkien kaavoitusta ja rakennustoimintaa koskevia määräyksiä. Niinpä jokaisessa kaupungissa tuli olla vahvistettu asemakaava eli mittaus, joka määritteli katuverkon kulun ja tonttien rajat, ja jonka mukaisesti kaiken rakennustoiminnan tuli tapahtua.

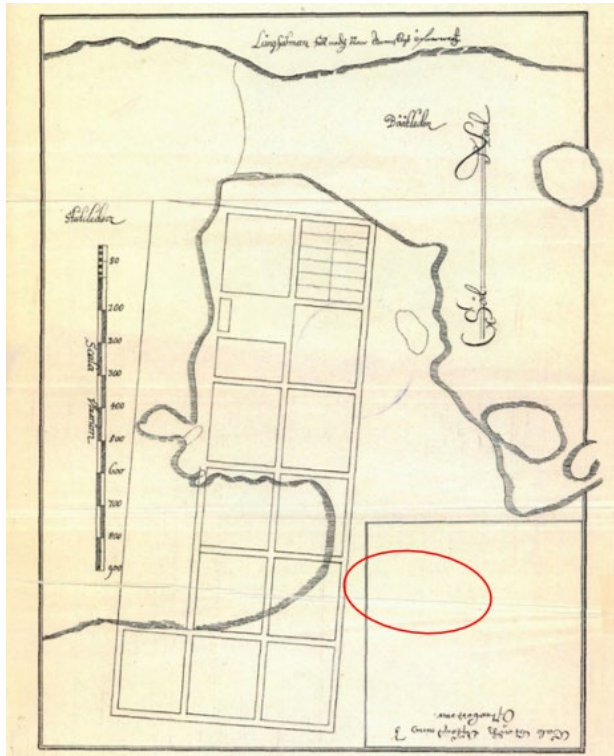
1600-luvun keskivaihe oli ennennäkemättömän vilkasta kaupunkirakentamisen ja kaavoituksen aikaa. Raahen, eli ensimmäiseltä nimeltään Salon kaupunki, oli yksi vuosisadan puolivälissä perustetuista ja rakentumaan lähteneistä kaupungeista. 1600-luvun alussa Saloisten pitäjä oli jo pitkään ollut tunnettu mainiosta satamastaan, joka teki pitäjästä huomattavan kauppapaikan. Laivoja saapui Itämeren alueelta ja talonpojat kuljettivat mm. tervaa, lautoja ja nahkoja kaupattavaksi.

Saloisten satama sai vielä suuremman merkityksen, kun Kustaa II Adolf antoi vuonna 1616 määräyksen, jonka mukaan sataman varsilla oli pidettävä vuosittain 14 päivää kestävät vapaamarkkinat. Markkinoiden syntyminen vilkastutti kauppaa ja liikennettä, ja seutu ja sen olot tulivat tunnetuiksi.

Kuningatar Kristina (hallintokausi 1644-1654) oli kuullut Saloisten pitäjässä olevan sopiva paikka maakaupungille ja määrännyt laadittavaksi ehdotuksen, millä tavalla tämä kaupunki oli rakennettava. Ensimmäinen vaihtoehto kaupungin paikaksi oli vanhan satamapaikan vierellä. Tämä osoittautui kuitenkin olevan liian alavaa aluetta ja uudeksi sataman paikaksi keksittiin nykyinen Raahen lahti. Lahden rannalle perustettiin kaupunki, jota aluksi nimitettiin Saloisten kaupungiksi. Suomen kenraalikuvernööri Pietari Brahe julkaisi 5.12.1649 asiasta kirjelmän ja tuleville asukkaille luvattiin 12 vuoden vapautus kaikista maksuista. Brahe nimitti kaupungin pormestariksi Oulussa asuvan saksalaisen Hendrich Corten.

Asemakaavan laati todennäköisesti vuonna 1650 ajanmukaisesti renessanssin henkeen maanmittausinsinööri Claes Claesson vuonna 1649 laaditun kaupunkiniemen maantieteellisen kartan pohjalta. Kaupungin varsinainen rakentaminen käynnistyi todennäköisesti kesän 1651 aikana.

26.4.2021



Kuva 1. Kuvassa on maanmittari Claes Claessonin laatima ensimmäinen asemakaavahahmotelma Salon kaupunkia varten ilmeisesti vuodelta 1650. Kaupungille oli varattu laajenemismahdollisuuksia etelään maastonolosuhteista välittämättä. Eteläisen lahdelman käyttöönotto vaati parin vuosisadan maankohoamisen. Tonttijako oli laadittu koilliseen kortteliin. Lopullisessa suunnitelmassa kolme pohjoisinta korttelia on korostettu ensisijaisesti asutettavana alueena. Lopullisessa suunnitelmassa kaupungin tori osoitetaan nykyisen Myrbergin puiston paikalle ja torin itäpuolelle oli varattu pieni kortteli raatihuonetta varten. Raahen liikekeskustan asemakaavanmuutosalue sijoittuu toiseksi eteläisimmän korttelirivin itäpuolelle. Likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella soikiolla. Kuvälähde: Raahen kaupunki.

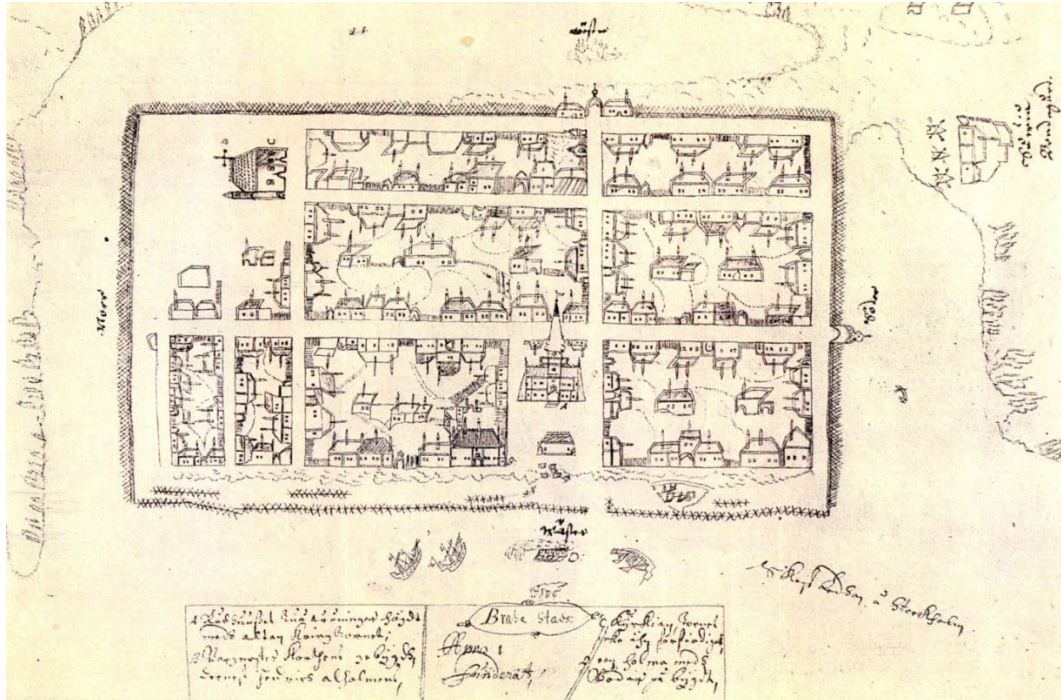
Asemakaavassa kaupungille osoitettiin selkeä ruutukaavaan perustuva rakenne. Asemaakaavassa on osoitettu homogeeninen katuverkko ja neliömäiset korttelit silloisen kaupunginniemen länsirannalle. Kadut olivat kaikki 20 kyynärän levyisiä. Leveyttä kaupungilla oli kaksi korttelia ja pituutta 6 korttelia. Tontteja suunnitelmassa oli 120. Kaavassa ei huomioida silloista Sovionlahtea, vaan korttelit jatkuvat sen yli. Tämä oli seurausta pyrkimyksestä vakiomuotoisuuteen: kaupungin ihanne-muoto oli joko suorakaide tai neliö. Kaupunki lähti rakentumaan kaavan kolmesta pohjoisimmasta korttelista, jotka sijaitsivat hyvällä rakennusmaalla. Nykyiset Brahenkatu ja Kauppakatu sijaitsevat kaavassa osoitettujen katujen paikalla ja nykyinen Myrbergin puisto kaavassa osoitetun torin paikalla.

Vuonna 1652 Pietari Brahe osti kruunulta verottomaksi omistusmaaksi Saloisten pitäjän ja kaupungin sekä määräsi muun muassa, että kaupungin nimi oli muutettava ja siitä oli käytettävä nimeä Brahestad. Kaupunki oli Pietari Brahen yksityistä omaisuutta. Hän hallitsi sitä vapaasti, ja hänellä oli määräämisoikeus kaikissa sen asioissa kuolemaansa saakka vuoteen 1680.

Pietari Brahe oli käynyt Saloisissa ennen alueen ostamista, muttei käynyt koskaan omistamassaan kaupungissa. Hän hoiti vapaaherrakuntaansa voutien avulla. Hänen luottomiehensä Raahessa oli pormestari Corte.

26.4.2021

Saloisten pitäjä oli lähellä Venäjän rajaa. Vanhoista ajoista saakka sinne tunkeutui usein venäläisiä joukkioita, jotka ryöstivät ja hävittivät kyliä, polttivat talot ja ajoivat asukkaat pakosalle. Raahelinnointettiin osaksi. Pääosin veden ympäröimän kaupungin maakannakselle rakennettiin kahdeksankulmainen puutorni puolustusta varten. Suunnitellut bastionit, paalutukset ja vallihaudat eivät tietävästi toteutuneet.



Kuva 2. Raahen esittävä piirros vuodelta 1659 osoittaa, että kaupunki lähti nopeasti rakentumaan pääosin asemakaavan mukaisesti. Piirroksessa on pyritty totuudenmukaisuuteen hahmottelmalla kadut ja korttelit rakennuksineen, aitoineen ja korttelien sisäisine polkuineen sekä sijoittamalla tulliportit, -tuvat ja -staketit ja kaupan rakennukset muidenkin lähteiden selvittämille paikoille. Piirros ei kuitenkaan ole täysin luotettava itä-länsi-suuntaisten katujen sijoittelun suhteen. Piirroksessa pohjoinen on kuvan vasemmassa reunassa. Kartta myös osoittaa, että kaupunki laajentui heti alkuun itään eikä asemakaavassa merenlahden päälle varatulle laajenemisalueelle. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

2.2 Raahen rakentaminen 1600-luvun lopun katovuosista vuoden 1810 paloon

Katovuodet koettelivat kaupunkia 1687 ja 1695–1697 aiheuttaen nälänhätää. Katovuosista ei ollut vielä toivuttu, kun suuri Pohjan sota (1700-1721) alkoi. Kaupungilta vaadittiin tavarankantamista armeijalle ja sotaväen ottoa venäläistä vihollista vastaan. Isoviikan (1713-1721) aikana venäläiset miehittivät Suomea. Raahen he miehittivät vuonna 1714 ja hävittivät ja polttivat kaupunkia. Kirkko, raatihuone, koulu ja tullituvat tuhottiin. Useimmat yksityistalot poltettiin tai pilattiin niiden katon, ikkunat ja uunit. Myös kaupungin aita poltettiin. Raahen väkiluku romahti vuosia kestäneen vihanpidon jälkeen muutamaa ihmisiin, jotka eivät olleet voineet lähteä pakoon.

Vuonna 1721 tehtiin rauha ja paenneet porvarit alkoivat vähitellen palata kaupunkiinsa. Hävitetty, lähes autio Raahen sai veromaksusta vapaavuosia ja oikeuden kerätä tarvittavia varoja kaupungin kunnostukseen.



Kuva 3. Kuvassa on Jonas Cajanuksen Raahen mittaus vuodelta 1750. Se on ensimmäinen luotettava asemakaavamittaus Raahesta. Raahen liikekeskustan asemakaavanmuutosalue ei näy kartalla, vaan jää kaupungin ulkopuolelle eteläkaakkoon kaakkoisimmasta korttelista. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

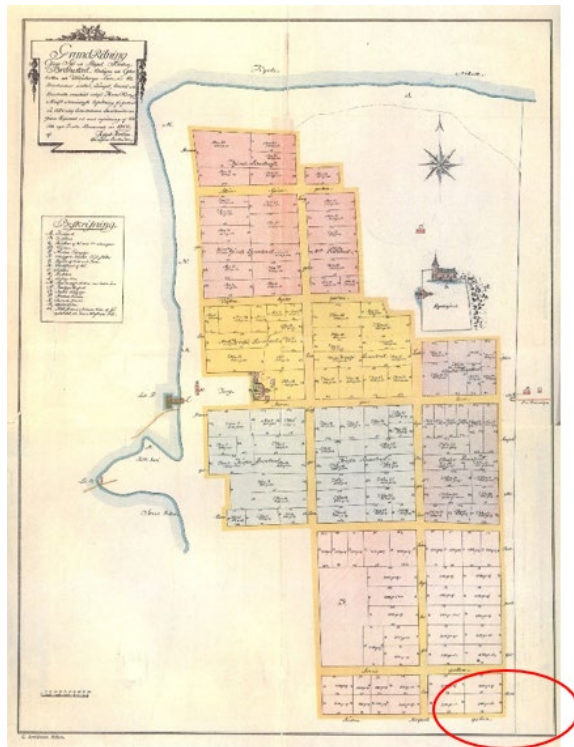
Vuosina 1765–1766 Suomi sai neljä uutta tapulikaupunkia, joista kaksi (Oulu ja Kokkola) sijaitivat pohjanlahden rannalla. Lisäksi vuonna 1765 maakaupungeille myönnettiin vapauksia merenkulkuun ja kaupankäyntiin. 1700-luvun lopussa tapulioikeuksia myös alettiin jakaa entistä enemmän.

Raahen pormestari Menzer hankki kaupungille vuonna 1791 tapulioikeudet, mikä oikeutti itsenäiseen ulkomaan merenkulkuun. Kaupunkiin rakennettiin meritulli. Merenkulkua tuki laajalle levinnyt maakauppa. Raahelaiset harjoittivat kauppaa mm. Savon ja Karjalan talonpoikien kanssa.

1700-luvun lopulla Raahessa oli asukkaita n. 640 vuonna 1775. Tonttien lukumäärä kasvoi vähitellen yli sataan ja kaupunkia ympäröivän aidan pituus kaksinkertaistui. Korttelit olivat säännöllisiä, samoin katuverkko. Talot olivat kaikki puutaloja, useimmat kaksikerroksisia.

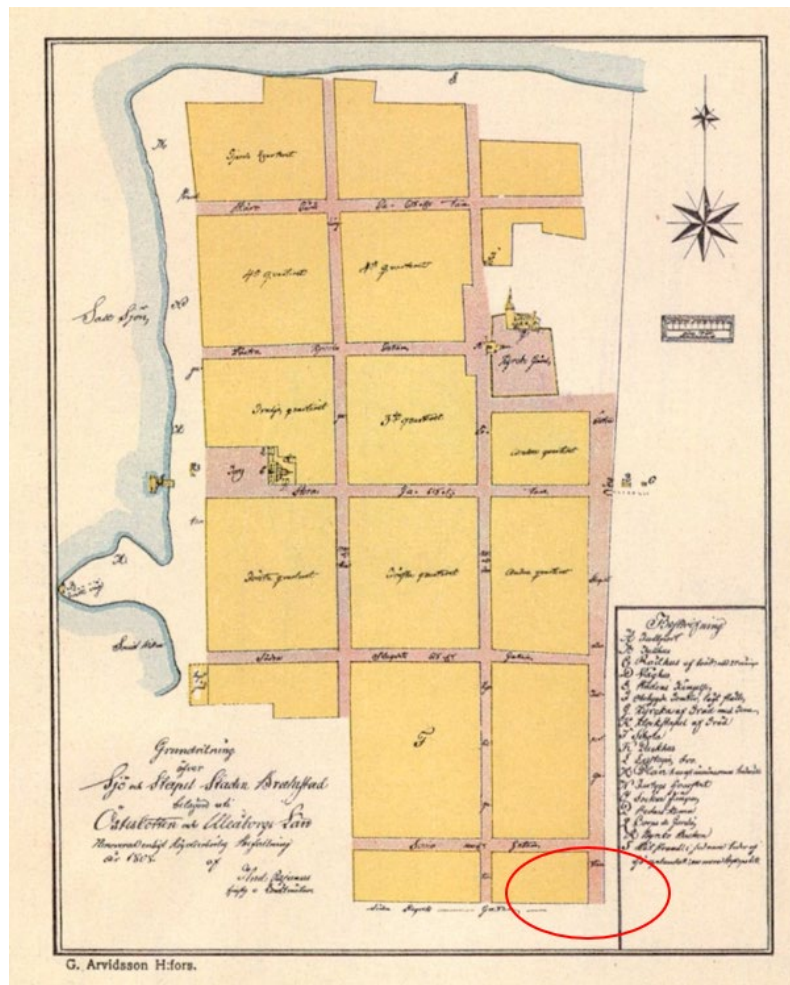
Joseph Fonténin kaaviokuva Raahesta vuodelta 1801 esittää kaupungin laajenemissuunnaksi etelän kattaen nykyisten Koulukadun, Reiponkadun, Laivurinkadun ja Kauppakadun väliltä neljä asuinkorttelia. Kaupunki ulottuu nyt ensimmäistä kertaa Raahen liikekeskustan asemakaava-alueen luoteisosaan. Suunnitelmassa etelä-pohjois-suuntaisia katuja on jatkettu kaupungin etelälaidalle asti ja itä-länsi-suuntaisista kaduista nykyisten Sovionkadun ja Laivurinkadun kohdalle osoitetaan kadut.

Vuosina 1808-1809 käytiin Ruotsin ja Venäjän välillä Suomen sota. Sodan seurauksena Suomi liitettiin osaksi Venäjän keisarikuntaa, ja Suomesta tuli autonominen suuriruhtinaskunta. Raahen ja sen lähiseudut olivat sodan keskuspaikkoja ja sekä Ruotsin että Venäjän sotajoukot majoittuivat useaan otteeseen kaupunkiin.



Kuva 4. Joseph Fonténin Raahen mittaus vuodelta 1801. Kaupungin pohjoisosa esitetään kuten vuoden 1750 kartassa. Kaupungin kasvusuunta on etelä, jonne osoitetaan neljä uutta korttelia. Maan kohoamisen myötä Sovionlahti on kuivunut, mutta rakentamista ei vielä osoiteta entisen lahden päälle vaan idemmäs. Kaksi uusista kortteleista on hieman isompia ja kaksi eteläistä on kooltaan pienempiä. Kaakkoisin kortteli on osa Raahen liikekeskustan asemakaavan muutoksen aluetta. Likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella soikiolla. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021



Kuva 5. Cajanuksen vuoden 1808 kaaviokuva Raahesta tuo esiin kaupungin laajentumisen pohjoisessa ja kirkon ympärillä. Etelässä kaupungin laajentuminen esitetään kuten Fonténin vuoden 1801 mittauksessa. Fonténin mittaukseen nähden ainoa poikkeus on nykyisen Koulukadun varren esittäminen kokonaan rakennettuna. Likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella soikiolla. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

2.3 Raahan palo 1810 ja kaupungin uudelleen rakentaminen sekä laajeneminen 1800-luvulla

Heti Suomen sodan jälkeen Raahea kohtasi vielä sotaakin suurempi katastrofi. Lokakuisena myrsky-yönä vuonna 1810 tuli pääsi valloilleen ja pääosa kaupungista tuhoutui. Palo syttyi lokakuun 5. ja 6. päivän välisenä yönä. Vaatimattomasti rakennettu neljäs kaupunginosa, kirkko, koulu ja muutama talo säilyivät. Pahiten kärsi kaupungin vaurain osa torin ympärillä. Kaupunki oli tarpeen jälleenrakentaa pikaisesti. Jälleenrakentamista käsiteltiin maistraatin kokouksessa 11.10.1810 ja asialistalla oli mm. torin uudelleen sijoittaminen sekä jälleenrakentamisen periaatteet.

Raaheen 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.

Raaheen saapunut maaherra Ehrenstolpe kutsui porvariston ja maistraatin kokoukseen 24.10.1810 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 vaste-des ainakin kahdeksan geometrisen kapalan suuruinen, mutta Ison kadun varrella saavat nousta 12 kapanalaankin. 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 epämukavuuksia, 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 mittättömäksi "välikaduista" annetuilla määräyksillä tavoitellun päämäärän, ovat kaikki tontinrajat tästedes tehtävä suoriksi ja määrättyjä kulmia muodostaviksi;
4. maistraatin valitsemat sovittelijat määräävät tonttien ja tontinosien luovuttamisesta maksettavat hinnat, milloin asianosaiset eivät hyvällä keskenään sovi;
5. edellä mainittu tonttien luvun lisääminen tekee tarpeelliseksi kaupungin laajentamisen. Tämän tulee tapahtua kaupungin itäisellä sivustalla, jossa on kaupungille kuuluvia takamaita ja mahdollisesti joitakin vähempiarvoisia peltoja. Sen tähden on asianomaiselle toimeen määrätyle maanmittarille annettava tehtäväksi laajennusehdotuksen laatiminen, jolloin on otettava huomioon, että kadut jatkuvat saman levyisinä ja laatuksina 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, ennen kuin piirustus on näytetty maistraatille, jonka jäsenten tulee katsoa paikka rakennukselle;

26.4.2021

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 tavoitettua tarkoitusta;
8. kaupungin tori, joka ennen on sijainnut varsin epämukavassa paikassa, on muutettava, ja entinen tori sekä vanha, ahdas raatihuoneen tontti, joka on ollut torin länsipuolella, laajennettava ja muutettava tavalliseksi tontiksi, joka ulottuu niin pitkälle entisen torin alueelle, että kauppias Johan Soveliuksen torin syrjässä olevan asuinrakennuksen eteen jää avonainen paikka.

Maanmittari Gustaf Odenwall sai tehtäväkseen laatia uuden asemakaavan Raahelle. Työ oli kiireellinen, koska talvi oli tulossa ja jälleenrakennukseen oli ryhdyttävä ennen talven kylmenemistä. Työn ensimmäisenä vaiheena oli kaupungin palaneen osan mittaus, johon Odenwall myös luonnosteli asemakaavaa. Luonnoksessa on esitetty uusi tori umpikulmaisena torina nykyisten Kirkkokadun ja Brahenkadun risteykseen. Siinä näkyy myös ajatus laajentaa kaupunkia itään.

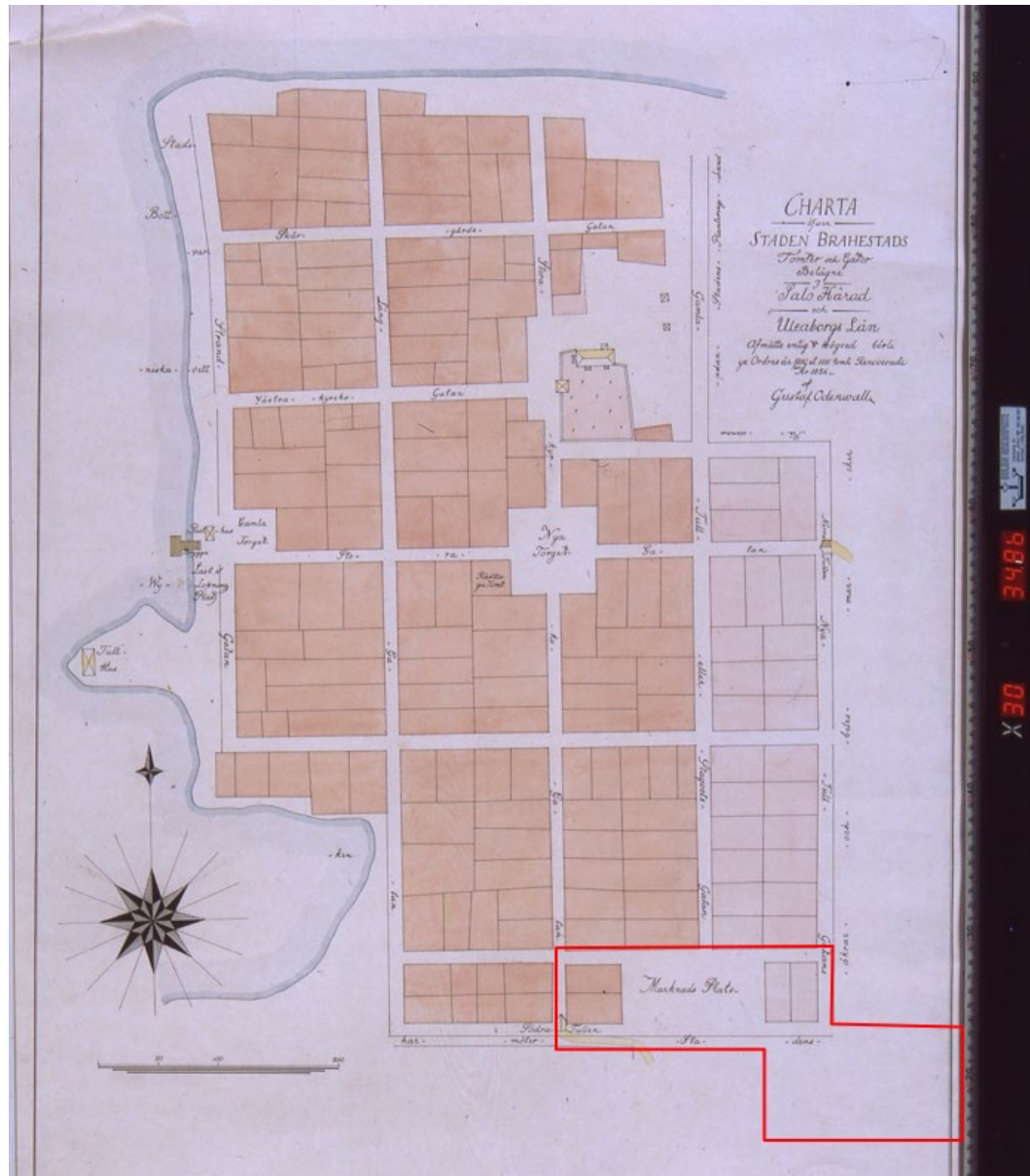
Odenwall sai asemakaavan valmiiksi joulukuussa. Kaava kuvasi porvariston toiveet jälleenrakennuksen suhteen asemakaavan muodossa ja se lähetettiin senaatile tarkastettavaksi. Senaatti vahvisti kaavan helmikuussa 1811. Keväällä 1811 Odenwall merkitsi asemakaavaan tonttien mitat. Kaavassa nykyinen Pekkatori saa muotonsa ja kaupunkia laajennetaan itään yhden korttelin verran nykyisten Ämmänsäädun, Palokunnankadun, Laivurinkadun ja Reiponkadun rajaamalle alueelle. Raahan liikekeskustan asemakaavamuutoksen pohjoisosaa sijoittuu kaavoitetulle alueelle, mutta korttelit on osoitettu edelleen asumiseen ja Reiponkatu jatkuu kaupungin etelälaudalle asti.

Odenwallin vuoden 1810 asemakaavasta on tehty useita kopioita, joista osan Odenwall teki itse. Nykyisen Härkätorin paikalle esitetään aukio ensimmäisen kerran J.W. Wallenborgin vuonna 1815 laatimassa kopiossa Odenwallin asemakaavasta. Aukio sijaitsee Reiponkadun eteläisenä päätteellä ja torin lounaislaudalle osoitetaan tulliportti. Torin itä- ja länsipuolelle jää kahdesta tontista koostuvat pienet korttelit. Aukio esitetään myös Odenwallin itsensä vuosina 1817 ja 1820 tekemissä kopiossa vuoden 1810 asemakaavasta.

Raahan uudesta torista eli Pekkatorista oli ilmeisesti tarkoitus tehdä luonteeltaan näyttävä hallinnollinen aukio, minkä takia kaupunkiin tarvittiin toinenkin tori arkisempaan kaupankäyntiin. Henrik Liliuksen (2006, s. 42) tulkinnan mukaan toisenkin torin eli nykyisen Härkätorin muodostaminen oli Odenwallin idea, sillä kaupungin jälleenrakentamista käsittelevissä asiakirjoissa siitä ei ole mainintaa. Pekkatori toimi markkinoiden ja kaupankäynnin keskuksena vuoteen 1888 asti, jolloin torin keskelle pystytettiin Pietari Brahen patsas. Kaupungin laidalla sijainneella Härkätorilla käytiin erityisesti eläinkauppaa. Eläintenpito kaupungissa jatkui 1900-luvulle asti, mutta väheni kuitenkin selvästi vuosisadan vaihteen tietämillä. Samuli Paulaharju kuvaa kirjassaan Wanhalla Raahella (1923) Härkätorin olleen kaupungin kesäinen kisailukenttä, jonne lapset ja nuorisokokoon tuli viettämään aikaansa.

Pekkatorin ollessa kulmistaan suljettu Härkätori oli kulmistaan avoin. Lisäksi kaupungissa oli vanhan torin paikalla aukio ja kirkon edustalla oleva aukio. Torit eivät kuitenkaan muodosta kokonaisuutta mitelmaa. Härkätori sijoittui Reiponkadun päähän hieman epäsymmetrisesti eikä kaupungin eteläpohjois-suuntaisen pääakselin Kirkkokadun päätteeksi.

26.4.2021



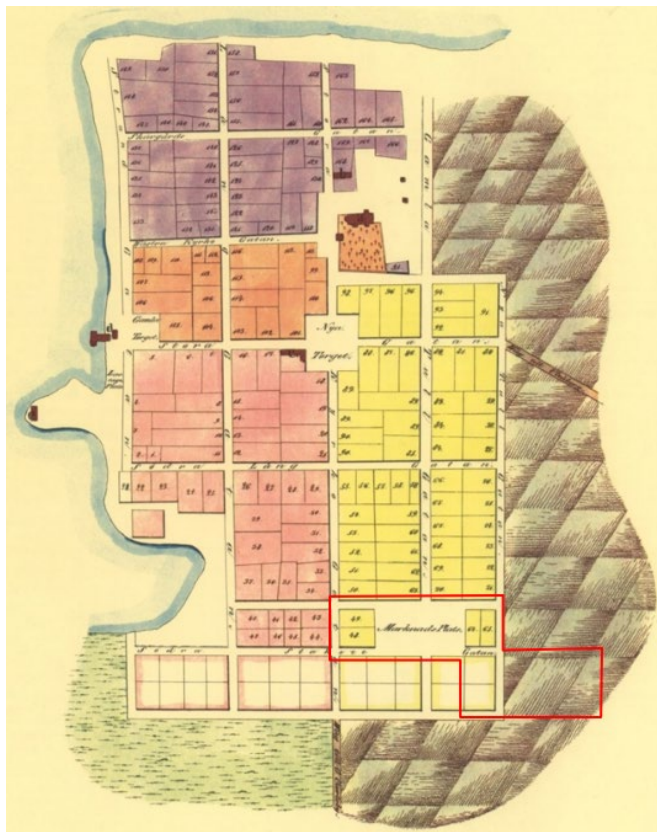
Kuva 6. Gustaf Odenwallin tontti- ja katukartta Raahesta 1810, 1811 ja 1826. Härkätori on saanut Odenwallin kaavan myötä nykyisen muotonsa. Siinä kaupungin tulliaita rajaa toria etelästä. Kaupunkiin etelästä johtava tie päättyy torin lounaiskulmalle, mutta tulliporssi on sijoitettu kuitenkin etelä-pohjois-suuntaisen pääkadun eli Kirkkokadun päähän kaavassa. Aukio on merkitty asemakaavaan nimellä "markkinapaikka" kun Pekkatori on osoitettu nimellä "uusi tori". Raahen liikekeskustan asemakaavamuutosalueen eteläosa jää vielä kaupungin ulkopuolelle. Likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvälähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

Vuonna 1837 Raahen yleinen raastuvankokous päätti kaupungin laajentamisesta etelään päin kolmella korttelilla, joissa asemapiirroksen mukaan oli yhteensä 26 tonttia. Kaavan laati maanmittari Johan Jacob Åkerman. Suunnitelma ei ole säilynyt, mutta ilmeisesti suunnitelmassa esitettiin kaupungin etelälaudalle kolmekorttelia, jotka sulkevat Kirkko- ja Reiponkatujen jatkuvuuden. 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 24. Tämän hyväksyivät myös maistraatti ja kuvernööri. Åkerman muokkasi kaavan tämän mukaiseksi

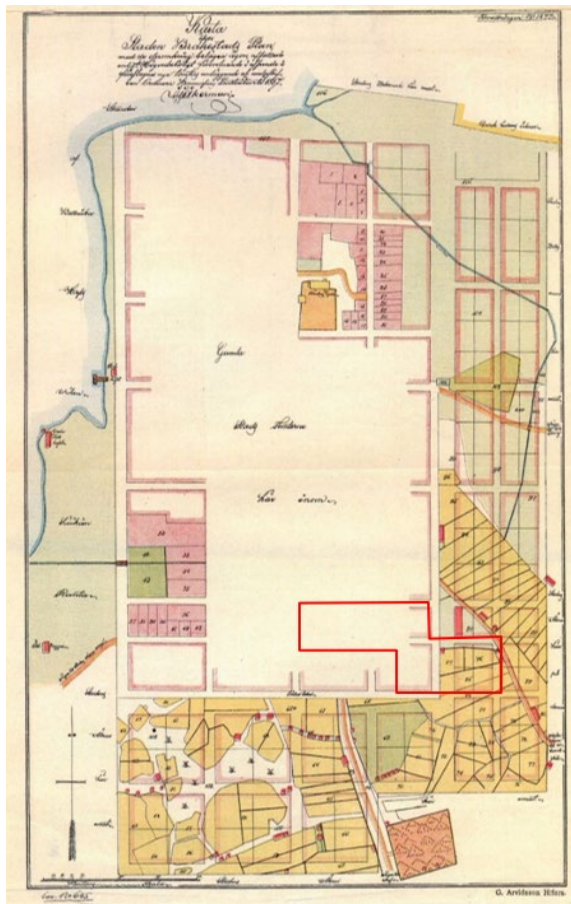


Kuva 7. C. W. Gyldeénin laatima tonttikartta Raahesta vuodelta 1840. Siinä näkyy kaupungin laajentuminen etelään yhdellä korttelirivillä. Härkätori on esitetty nimellä "markkinapaikka" ja nykyinen Reiponkatu jatkuu sen eteläpuolella katuna. Åkermanin vuoden 1937 kaavassa torin nimi oli "hevostori". Raahen liikekeskustan asemakaavamuutosalueen itäisin osa jää vielä kaupungin ulkopuolelle. Likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

1800-luvun puolivälissä kaupunkia oli taas tarpeen laajentaa. Johan Jacob Åkerman laati asemakaavan, jossa kaupunkia laajennetaan merkittävästi sekä etelään että itään. Kaava on vuodelta 1857 ja siinä kuvataan vain laajennusalueet. Kaavassa nykyiset Fellmanin puistokatu ja Palokunnankatu esitetään leveinä palokatkoinkin toimivina katuina, mutta vain Fellmanin puistokatu toteutui asemakaavassa osoitetun levyisenä. Sen eteläpuolelle esitettiin kahdessa rivissä säännöllisiä, neliön mallisia kortteleita. Kaupungin itäpuolelle esitettiin kahden kapean korttelin levyinen laajennus.

Kaava juuttui senaatin käsittelyyn ja päättyi vasta 1860-luvulla lääninarkkitehti Ludvig Lindqvistin tarkastettavaksi, joka laati kaavasta uuden version. Siinä nykyinen Fellmanin puistokatu esitetään istutettuna puistokatuna ja koko kaupungin tonttijako esitetään muutettavaksi palomääräykset huomioivaksi. Kaava ei kuitenkaan saanut kaupungin porvariston hyväksyntää. He hyväksyivät vain eteläisen laajennuksen ja esittivät lisäksi, että idässä olevien vesijättömaiden sijaan kaupunkia tulisi laajentaa lounaaseen Ruonanojan suuntaan.



Kuva 8. Åkermannin laajennuskaava vuodelta 1857 osoittaa kaupungin laajentamisen etelään ja itään. Raahen liikekeskustan asemakaavamuutosalueen eteläpuolinen katu Fellmanin puistokatu osoitetaan kaavassa muita katuja leveämpänä katuna. Raahen liikekeskustan asemakaavamuutosalue sijoittuu valkoisena osoitetun olemassa olleen kaupunkialueen kaakkoiskulmaan. Likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

Ludvig Lindqvist laati porvariston linjausten perusteella vuonna 1864 uuden ehdotuksen kaupungin asemakaavaa varten ja tarkensi sitä vielä vuonna 1965. Suunnitelmassa kaupungin kasvusuunnaksi vahvistui etelä ja uutena laajenemisalueena Ruonanojan suunta lounaassa. Kaupungin laajentamista itään ei kaavassa osoiteta. Paloturvallisuuden ja kaupunkien yleisen rakennusjärjestyksen säännösten huomioimiseksi uudet korttelit etelässä on jaettu kahtia puuistutuksilla ja uusia kaupunginosia erottaa myös leveät puistokadut. Kaavahanke raukesi lopulta olemassa olleeseen kaupunkirakenteeseen kohdistuneisiin uudistuksiin.

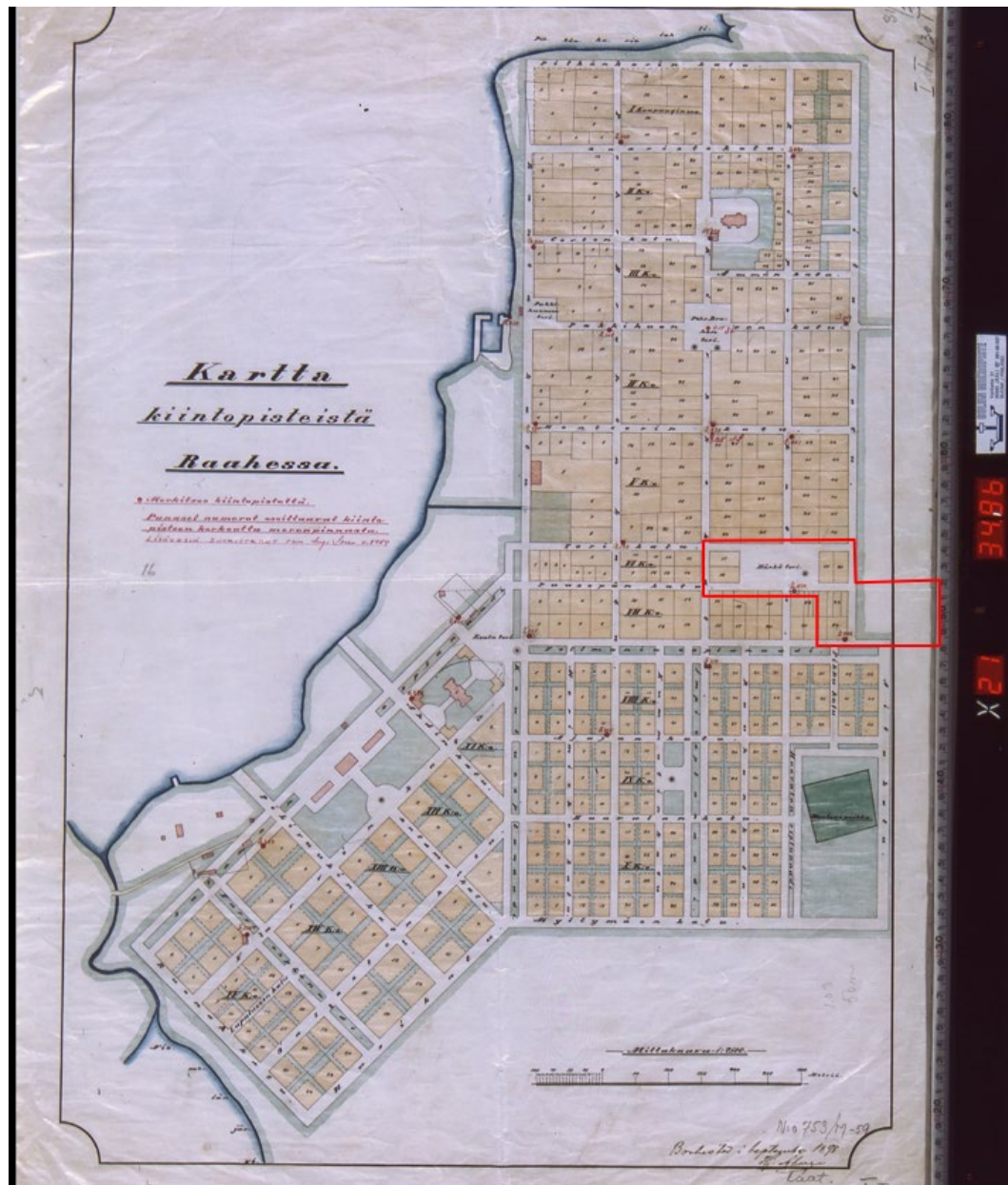
1800-luvun loppupuolisko oli Raahen kukoistuksen aikaa. Raahen oli 1860-1870-luvuilla Suomen suurin laivanvarustajakaupunki. Raahen kauppalaivastoon kuului parhaimmillaan 58 purjealusta, joista melkein kaikki oli rakennettu kaupungin omilla telakoilla. Kaupankäynnin myötä kaupunki vaurastui ja kasvoi. Vaatimattomampi asutus sijoittui ja levisi kaupungin laidoille. Katinhännän asutus kaupungin pohjoisosassa alkoi 1700-luvulla ja alue täyttyi 1800-luvun puoliväliin mennessä. Raahen palon jälkeen vaatimatonta asutusta sijoittui myös Härkätorin ympäristöön, erityisesti sen itäpuolelle. 1860-luvun lopussa taloja oli Raahessa noin 230 ja asukkaita noin 2900.

Kaupankäyntiä koskeva lainsäädäntö muuttui 1800-luvun mittaan merkittäväällä tavalla. Maakauppa, eli kaupankäynti maaseudulla oli kiellettyä Suomessa vuoteen 1842 asti. Kauppapuotien perustaminen maaseudulle sallittiin vuonna 1859. Raahen kannalta merkittävämpi muutos oli elinkeinovapaudesta vuonna 1879 annettu säädös, jota oli edeltänyt ammattikuntien lakkauttaminen vuonna 1868 säädetyllä lailla. Vuonna 1879 poistettiin myös ero tapuli- ja maakaupunkien välillä. Elinkeinovapaus mahdollisti teollistumisen. Kaupungeissa teollistuminen tarkoitti työn ja asumisen eriytymistä toisistaan, kun perinteisten käsityöläisten verstaiden rinnalle alkoi nousta teollisuuslaitoksia. Tyypillisesti teollisuuslaitokset sijoituivat kaupungin reuna-alueille. Tämä kehitys on havaittavissa Raahessakin.

Purjelaivakausi päättyi 1880-luvulla, kun höyrylaivat yleistyivät ulkomaankaupassa. Raahelaiset laivanvarustajat eivät reagoineet muutokseen riittävän nopeasti ja Raahen merkitystä vientisatamana heikensi myös Ouluun ulottuvan rautatien valmistuminen vuonna 1886. Rata kulki sisämaan kautta Raahen ohi. Raahen taantui vilkkaasta merenkulkukaupungista maaseutukaupungiksi.

Kartassa kiintopisteistä vuodelta 1898 esitetään taustalla vuoden 1865 asemakaavan ratkaisut. Härkätorin ympäristö oli jo rakentunut 1800-luvun puolivälissä ja sinne sijoittui vaatimatonta asutusta, joka näkyy etenkin torin kaakkoispuolisen korttelin hyvin pieninä tontteina.

26.4.2021



Kuva 9. Kartassa kiintopisteistä vuodelta 1898 esitetään eteläisen ja lounaisen laajenemisalueen osalta vuoden 1865 asemakaavaratkaisu. Kaupunki oli laajentunut sen pohjalta laaditun asemakaavan mukaan jonkin verran 1880-luvulla, mutta pääosin laajenemisalueet eivät vielä olleet toteutuneet. Raahen liikakeskustan asemakaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

2.4 Rautatie ja 1900-luvun alun vuosikymmenet

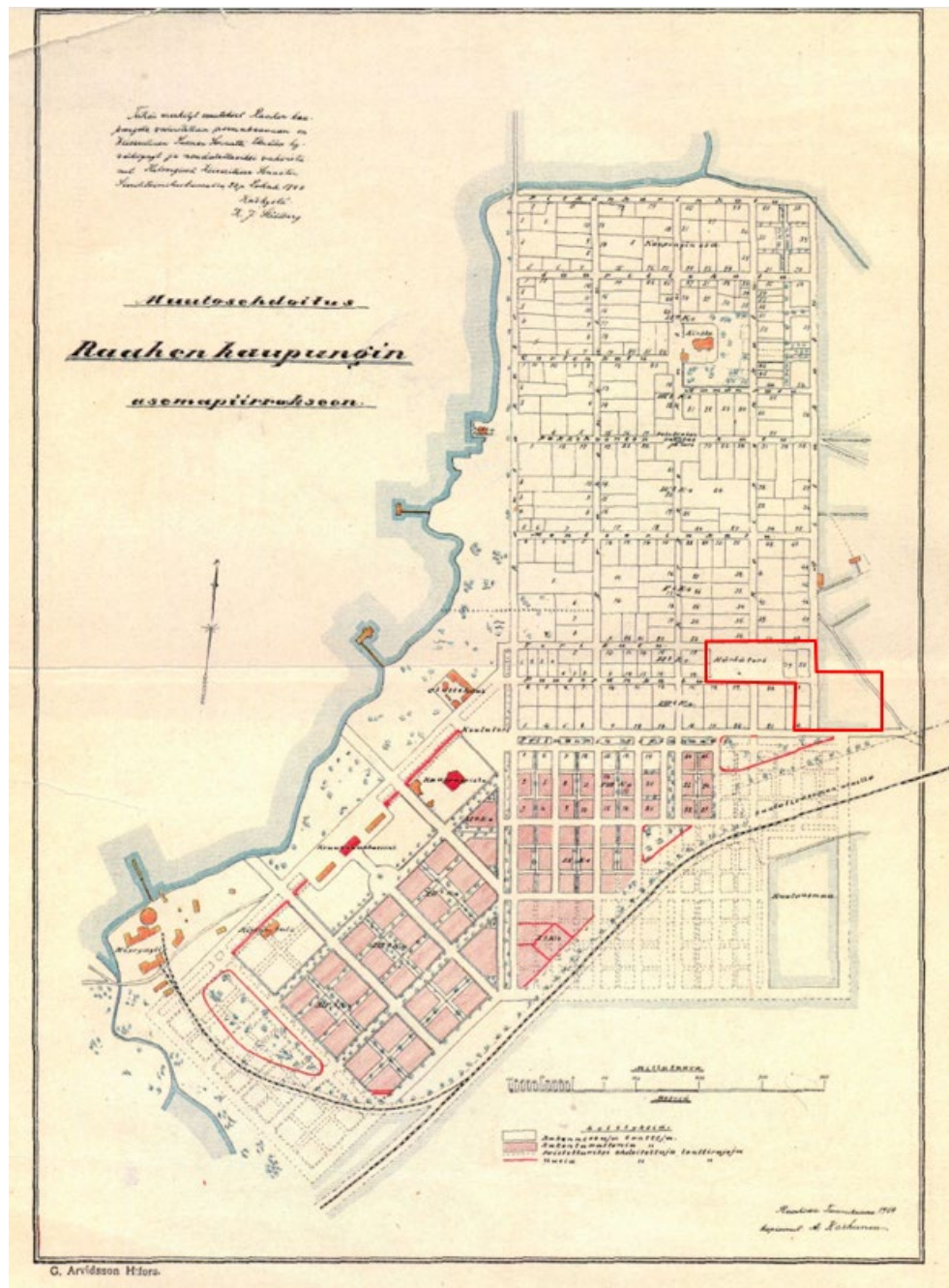
Ouluun johtavaa rautatietä alettiin puuhata ensimmäisen kerran jo 1860-luvulla. Merenkulkuun vielä luottaneet raahelaiset eivät olleet siitä kovinkaan innoissaan ja rautatie linjattiinkin lopulta Vi hannin kautta. Rata valmistui Ouluun asti vuonna 1886. 1880-luvulla laivaliikenteen hiipuessaa raahelaisetkin huolestuivat kaupungin saavutettavuudesta ja mahdollisuutta rakentaa sivuraide Raahen tutkittiin. kaupungin asettama komissio näki vuonna 1884, että rautatien saaminen Raahen oli ”kysymys elämästä tai kuolemasta tälle seudulle”. Vuoden 1885 valtiopäivillä hanketta ei kuitenkaan hyväksytty.

Hanke heräsi uudestaan eloon 1890-luvulla. Tällöin valtiopäivillä päätettiin, että asiaa oli tarpeen tutkia, mutta vuonna 1898 tuli päätös, että valtio ei osallistuisi radan rakentamiseen. Raahessa päätettiin perustaa rautatieyhtiö radan rakentamista varten. Senaatti vahvisti yhtiösäännön vuoden 1898 lopulla ja rataa päästiin heti rakentamaan. Rautatien vihkiäiset olivat 5.12.1899. Rautatien uskottiin elvyttävän kaupungin talouselämää ja satamaa alettiin myös laajentaa. Radan merkitys jäi kuitenkin vähäiseksi.

Rata kulki kaupungin eteläpuolelta Lapaluotoon satamaan. Radan myötä kaupungin asemakaavaakin oli tarpeen uudistaa, koska rata linjattiin eteläisten korttelien poikki. Muutosehdotuksessa Raahen kaupungin asemapiirroksen vuodelta 1904 esitetään rata ja sen mukanaan tuomat muutostarpeet kaupungin asemakaavaan. Radan ympäristöstä ja sen eteläpuolelta ehdotetaan poistettavan vielä rakentamattomat korttelit ja pohditaan kuinka suorakulmainen kaupunkirakenne ja siihen nähden diagonaalinen rata sovitetaan toisiinsa. Kartasta käy myös ilmi, että Fellmanin puistokadun eteläpuolelta on rakennettu vasta muutamia tontteja, samoin Ruonaan kaavoitetut tontit ovat vielä rakentamattomia.

Rautatieasema sijoittui kaupungin itäpuolelle kutakuinkin radan ja Fellmanin puistokadun leikkauskohtaan. Sen yhteyteen on varattu varsin iso alue rautatieliikenteen tarpeisiin. Härkätorin eteläpuolisiin kortteleihin rata ei tuonut muutostarpeita, mutta Reiponkadun ympäristö Fellmanin puistokadun eteläpuolella on osoitettu kolmion mallisena puistona.

26.4.2021



Kuva 10. Muutosehdotuksessa Raahen kaupungin asemapiirroksessa vuodelta 1904 esitetään rata ja sen mukanaan tuomat muutostarpeet kaupungin asemakaavaan. Asemapiirroksessa on osoitettu punaisella rakentamattomat tontit kaupungin eteläosassa sekä katkoviivalla poistettavaksi ehdotetut tontit. Rakentaminen ei ollut vielä 1900-luvun alussa levinnyt juurikaan Fellmanin puistikadun eteläpuolelle. Raahen liikekeskustan asemakaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

Karl Sandelin laati asemakartan kaupungin laajentamisesta vuonna 1910 ja kaava vahvistettiin seuraavana vuonna. Siinä osoitetaan Fellmanin puistokadun ja rautatien asema-alueen väliin kolmion muotoinen puisto. Härkätorin lounaiskulmasta osoitetaan etelä-pohjois -suuntainen katu Fellmanin puistokadulle. Katulinja myötäilee vanhaa kaupungin eteläiselle tulliportille johtanutta tietä, joka säilyi ilmeisen pitkään käytössä, vaikka sitä ei asemakaavoissa osoitettukaan. Merkittäväntä kaavassa on kuitenkin kaupungin laajentaminen itään radan pohjoispuolelle sijoittuvalla kolmionmallisella uudella kaupunginosalla sekä erikseen tehdasalueeksi osoitetut alueet laajennuksen itäkärjessä.

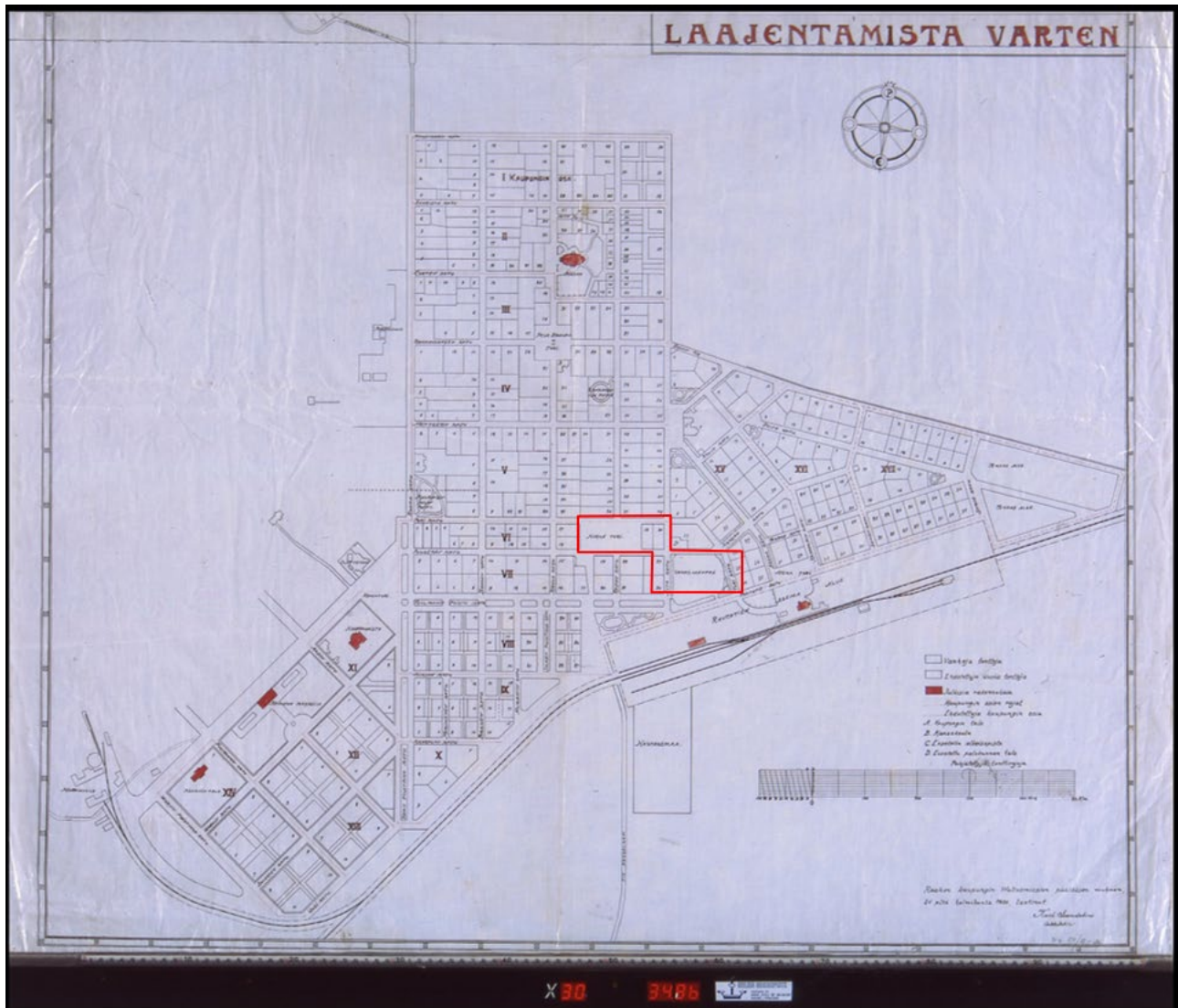
Kaavaratkaisu pyrkii sovittamaan vanhan kaupunkirakenteen koordinaatiston radan luomaan uuteen koordinaatistoon. Siinä osoitetaan näyttävä aukio julkisine rakennuksineen nykyisen Koulukadun päätteeksi Palokunnankadun itäpuolelle. Härkätorin kohdalle Palokunnankadun itäpuolelle osoitetaan kortteli, johon sijoittuu palokunnan talo. Korttelin ja rautatien asema-alueen väliin jäävä hankalan mallinen kortteli on osoitettu urheilukentäksi. Näin Raahen liikekeskustan asemakaavamuutoksen itäosa alkaa saada nykyistä hahmoaan katuverkon osalta.

Kaava lähti verkkaisesti toteutumaan. Raahen VPK rakensi vuosina 1910-11 palokunnan talon Raahelan kaavassa osoitetulle tontille. Toria ympäröivä asutus oli yksikerroksista, joten kaksikerroksinen massiivinen palokunnan talo näkyi hyvin niiden yli torille. Myös kaavassa osoitettu urheilukenttä Raahelan eteläpuolelle toteutui jo 1910-luvulla.



Kuva 11. Ajoittamaton valokuva Härkätorista ilmeisesti 1910-luvulta. Kuva on otettu torin luoteiskulmalta kohti kaakoa. Vasemmassa reunassa näkyvä Raahela vuorattiin vuosikymmenen lopulla ja kuvassa Raahelaa ympäröivät rakennustelineet. Tori on osin nurmipintainen ja sitä halkoo oikoreitit torin poikki. Torin etelälaidalla kuvan oikeassa reunassa on suurehkoja, melko vauraan näköisiä taloja. Kahden oikeanpuolimmaisien talon välissä on Reiponkadun jatke etelään. Torin itälaidalla Raahelan edustalla rakennukset ovat selvästi pienempiä ja vaatimattomampia. Niiden takaa näkyy Raahela, jota ympäröi vielä rakennustelineet. Kuvalähde: Raahen museo.

26.4.2021



Kuva 12. Karl Sandelinin asemakartta Raahen kaupungin laajentamista varten vuodelta 1910. Raahen liikekeskustan asemakaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

Vuonna 1915 Raahesta laadittiin tonttikartta, johon on piirretty myös kaupungin rakennuskanta. Tonttikartta kattaa Rantakadun, Pitkäkarinkadun, Palokunnankadun ja junaradan rajaaman alueen. Härkätörmän ympäristössä rakennuskanta on melko pientä ja tonteilla on runsaasti myös talousrakennuksia. Tontit eivät kuitenkaan ole aivan niin täyteen rakennettuja kuin kaupungin vanhimmissa osissa. Fellmanin puistokadun eteläpuolellakin lähes kaikki tontit ovat rakennettuja.



Kuva 13. Raahen kaupungin tonttikartta 2. osa vuodelta 1915. Härkätörmän ympäristössä rakennuskanta on vaatimattomampaa kuin kaupungin vanhemmissa ja vauraammissa osissa Pekkatorin ympäristössä. Raahen liikeyksikön ase- (Raahen railway station area) makavuotuosalueen likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

1900-luvun alku oli Raahessa rakentamisen suhteen varsin hiljaista aikaa. Rautatiestä huolimatta kaupunki ei juurikaan kasvanut, vaikka vuoden 1910-asetus oli mahdollistanut merkittävän kasvun. 1910-luvulla Raahen väestö kasvoi 3250 asukkaasta noin 4000 asukkaaseen. 1920-luvulla väestö kasvoi noin 600 asukkaalla, mutta 1930-luvulla väestö väheni niin, että vuonna 1940 asukkaita oli noin 4350. 1920-30 -lukujen väestönkasvu sijoittui ainakin osittain voimakkaasti kehittyneelle Lapaluodon alueelle. Vuodelta 1927 olevasta ilmakuvausta näkyy hyvin, kuinka Palokunnankadun itäpuoli on edelleen pääosin peltoa. Keskuskoulun ja Raahelan lisäksi kadun varressa on muutamia asuintaloja ja Raahelan itäpuolinen kortteli on alkanut rakentua asemalle johtavan kadun varrella. Raahelan eteläpuolella kuvassa näkyy urheilukentän juoksuradat. Härkätori on kuvassa nurmipintainen aukio, jonka läpi johtaa kulmasta kulmaan kulkureitit. Rakennuskanta torin ympärillä ei ole juurikaan muuttunut 1900-luvun alkuun nähden.



Kuva 14. Härkätori vuonna 1919. Kuvassa näkyy toria reunustanut melko vaatimaton rakennuskanta sekä Raahelan monimuotoinen katto ja jugendtyyliset koristeet poikkipäädyissä. Raahelan vasemmalla puolella näkyy nykyistä Sovionkatua pitkin kaupungin itäpuoliselle niityille ja pelloille, joiden keskellä on latoja. Kuvalähde: Raahen museo.



Kuva 15. Samuli Paulaharjun ottama valokuva Härkätorilta vuonna 1923. Kuvan vasemmassa reunassa näkyy Härkätorin pohjoisreunan taloja ja oikeassa reunassa itäreunan taloja. Kuvan keskivaiheilla näkyy torilla ollut kaivo. Kuvalähde: Raahen museo.

26.4.2021



Kuva 16. Ote ilmakuvausta Raahesta 11.7.1927 klo 12.45. Kuvan Oikeassa yläreunassa näkyy Raahen asema hieman erillään muusta kaupungista ja sen alapuolella Raahelan edustalla ollut urheilukenttä. Raahela erottuu hyvin urheilukentän vierestä. Raahelan alapuolella näkyy Härkätori. Nurmipintaisen torin lävistää kulmasta kulmaan johtavat kulkureitit. Kuvalähde: Raahen museo.

26.4.2021

1920-luvun lopulla käynnistettiin hanke asemakaavan muuttamiseksi. Arkkitehti Birjer Brunilan laatima asemakaavan muutos vahvistettiin vuonna 1930. Vuoden 1930 asemakaavassa katulinjauksia kaupungin itäisellä laajenemisalueella on tarkistettu vuoden 1910 asemakarttaan nähden ja katuverkko laajennusalueella saa lopullisen muotonsa. Asemakaavassa toteutuneina tontteina on esitetty Keskuskoululta asemalle johtavan Asemakadun länsipuoliset korttelit sekä muutama tontti kadun itäpuolelta, vaikka koko katua ei vielä näy vuoden 1927 ilmakuvassa.



Kuva 17. Raahen asemakaava vuodelta 1930. Raahen liikekeskustan asemakaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvälähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021

2.5 Härkätori ja muutokset kaupunkikuvassa 1930-luvulta 1950-luvulle

Raahen kotiseutuyhdistys lahjoitti kaupungille vuonna 1931 varoja Härkätorin kunnostusta varten. Vuonna 1932 tori tasoitettiin ja istutettiin opettaja Emil Koskisen suunnitelman mukaan. Torin länsilaita jätettiin hiekkapintaiseksi aukioksi ja muu osa torista rakennettiin puistomaiseksi. Puiston lävisivät kulmasta kulmaan johtavat puistokäytävät. Myös Reiponkadun kohdalla puiston läpi johti käytävä. Puiston keskelle muodostettiin hiekkapintainen soikea aukio, jota rajasivat matalat pensasistutukset ja puistokäytävien molemmin puolin istutetut pihdat. Muu osa puistosta oli nurmipintaista. Katujen varsille puistoon istutettiin sembramäntyjä. Härkätorilla ollut vinttikaivo säilytettiin puiston kaakkoiskulmassa.

Kauppaneuvos John Grundström, jonka lapsuuden koti oli sijainnut Härkätorin reunalla, lahjoitti puistoon Johannes Haapasalon (s. 23.9.1880, k.17.12.1965) Puolustus-nimisen patsaan. Puolustus on valmistunut vuonna 1908. Patsas kuvaa sortovuosien aikaa, toinen käsi puolustaa ja toisessa kivenmurikka valmiina singahtamaan. Ulkomailla opintojaan jatkanut Haapasalo opiskeli vuosina 1911-12 Belgiassa ja Puolustus oli tällöin esillä näyttelyssä Belgiassa. Ensimmäisen maailmansodan puhjettua patsasta ei saatu pois Belgiasta. Sodan aikana patsaita sulatettiin tykinkuuliksi ja Puolustus haudattiin hiekkaan turvaan sodan ajaksi. Sodan loputtua sen osti John Grundström.

1900-luvun alussa Härkätorin länsilaidalle vakiintui taksiasema ja 1920-luvulla alueelle sijoittui myös linja-autoasema. Aluetta alettiin kutsua Autotoriksi. Autoistuminen näkyi myös torin lounaiskulmassa, kun nykyisen Kumpeleenkujan varrelle sijoittui Shellin bensa-asema. Muuten rakennuskanta torin laidalla ei juurikaan muuttunut. 1940-50-luvuilla Autotorin laidalle sijoittui pieni kioski.



Kuva 18. Ilmakuva Raahesta postikortissa 1930-luvun puolivälissä. Etualalla näkyy avoin Härkätori, taustalla pääosin puurakenteinen matala kaupunki ja takana meri. Härkätori on kunnostettu puistoksi ja torin länsilaita toimii linja-autoasemana. Puistoon istutetut puut ovat vielä niin pieniä, etteivät ne erotu ilmakuvasta. Härkätoria ympäröi edelleen matalat puurakennukset. Kuvälähde: Raahen museo.

26.4.2021



Kuva 19. Härkätori kuvattuna luoteesta kohti kaakkoa. Kuva on ajoittamaton, mutta puiston istutuksista päätellen kuva on 1930-luvun alusta. Puistokäytävien ja katujen varsien havupuita ei ole vielä istutettu ja puiston keskellä olevaa aukiota reunustavat pensaat ovat vielä pieniä taimia. Sovitus-patsas on kuitenkin jo tuotu puistoon. Toria reunustavat yksikerroksiset asuinalot, joiden ulkoasu ei ole juurikaan muuttunut vuoden 1910 jälkeen, kuten voi havaita verrattaessa kuvia 19 ja 11 keskenään. Ainoastaan torin kaakkoiskulmaan sijoittuvaa rakennusta on korotettu ja rakennukseen on tehty mansardikattoinen frontoni kadulle päin. Kuvalähde: Raahen museo.



Kuva 20. Härkätori kuvattuna torin keskeltä luoteeseen päin. Kuva on ajoittamaton, mutta puiston istutuksista päätellen kuva on 1930-luvun alusta. Kuvan keskellä on Sovitus-patsas. Puistokäytävien ja katujen varsien havupuita ei ole vielä istutettu ja puiston keskellä olevaa aukiota reunustavat pensaat ovat vielä pieniä taimia. Torin pohjoislaidan yksikerroksisissa taloissa on matala ullakkokerros haukkaikkunoineen. Kuvalähde: Raahen museo.

26.4.2021



Kuva 21. Härkätori kuvattuna keskeltä lounaaseen päin. Kuva on ajoittamaton, mutta puiston istutuksista päätellen kuva on 1930-luvun alusta. Kuvan keskellä on Sovitus-patsas. Puistokäytävien ja katujen varsien havupuita ei ole vielä istutettu ja puiston keskellä olevaa aukiota reunustavat pensaat ovat vielä pieniä taimia. Torin lounaispuolella nykyisten Laivurinkadun ja Kumpeleenkujan risteyksessä on Shellin bensa-asema. Bensa-aseman loiva lapekatto suojaa myös bensapumppua. Kuvalähde: Raahen museo.



Kuva 22. Ilmakuva Härkätorista ajoittamattomassa postikortissa. Toria ympäröi edelleen matalat puurakennukset, jotka eivät juurikaan ole muuttuneet 1930-luvun puolivälissä otettuun ilmakuvaan nähden. Puistoon katujen varsille istutetut puut ovat kasvaneet selvästi erottuviksi. Autotorin laidalla on pieni kioski puistossa. Puiston laidalla näkyy pitkä rivi pirssejä. Raahelan itäpuoliset korttelit ovat jo rakentuneet. Kuvalähde: Raahen museo.

26.4.2021

1900-luvun alkupuolella Härkätorilla oli vielä järjestetty esimerkiksi syysmarkkinat, joiden yhteydessä torille pystytettiin mm. tivoli ja käytiin kauppaa eläimillä. Kun Härkätori kunnostettiin puistoksi 1930-luvulla, sen vielä ajoittaisena jatkunut käyttö markkinapaikkana päättyi. Torin luonne oli kuitenkin jo ennen tätä alkanut muuttua, kun autoistuminen alkoi 1900-luvun alussa. Ensimmäiset autot tuotiin Raaheenkin heti 1900-luvun alussa. 1920-luvulla autoja alkoi näkyä maaseudullakin etenkin tavarakuljetuksessa. Raahessa toimi 1920-luvulla useita kuljetusyrittäjiä, joista osa keskittyi henkilöliikenteeseen ja osa kuljetti tavaraakin. 1920-luvun lopulla Raahesta pääsi linja-autolla Ouluun ja Kokkolaan, lisäksi oli paikallisliikennettä. Yksityisautot alkoivat yleistyä Raahessa kuitenkin vasta toisen maailmansodan jälkeen.

Raahe säilytti koko 1900-luvun alkupuoliskon varsin agraarin luonteensa. Kaupungissa pidettiin edelleen eläimiä eikä kaupunki teollistunut merkittävässä määrin. Kaupunkikuva ei juurikaan muuttunut jo rakennetuissa kortteleissa. Vuonna 1919 perustetusta Ruona Oy:stä kasvoi merkittävä työllistäjä kaupungissa. Yhtiö aloitti valmistamalla peltisepän töitä, mutta laajensi pian toimintaansa konepajaksi. Sotavuosina yhtiöllä meni hyvin ja sodan jälkeen sotakorvaukset työllistivät yhtiötä. Sotakorvaustöiden loputtua yhtiö joutui vaikeuksiin ja konkurssiin vuonna 1952. Yhtiön yli 600 työntekijää joutui työttömäksi, millä oli laajat seuraukset kaupungissa, jossa yhtiö oli ollut merkittävin työllistäjä.

Vuoden 1954 peruskartan mukaan Ruonan alue oli lähes täyteen rakennettu. Itäinen kaupungin laajenemisalue on alkanut toteutua vuoden 1930 asemapiirroksen mukaisena, tosin aseman lähelle kaavassa osoitetut tehokkaammat tontit useampikerroksisia rakennuksia varten rakentuivat yhtä väljinä kuin muutkin tontit. Laajenemisalueen keskellä on vielä täysin rakentumattomia kortteleita

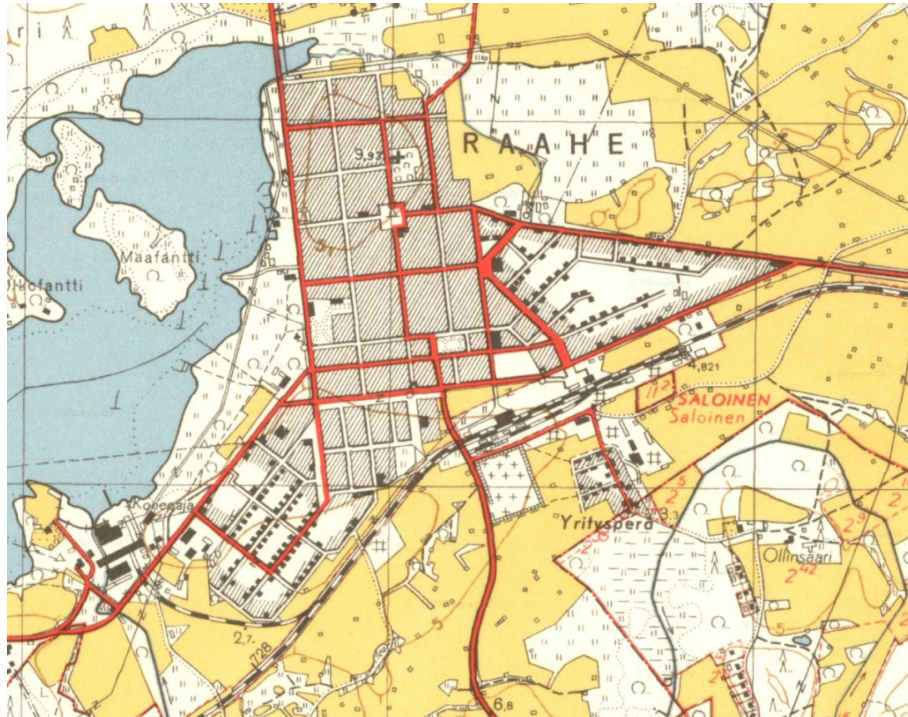
1940-luvulla Raahen väestö kasvoi noin 4350 asukkaasta 5000 asukkaaseen, mutta 1950-luvulla väestö ei kasvanut ollenkaan. Työttömyyden takia väkiluvun pelättiin jopa puolittuvan ihmisten haकेutuessa töiden perässä suurempiin kaupunkeihin. Tämä tilanne ei kuitenkaan vielä heijastunut Raahen kaupungin asemakaavaan vuodelta 1953, jossa osoitettiin kaupungille laajenemisalue idästä sekä teollisuusalueita radan eteläpuolelta. Härkätorin ympäristöön ei esitetä kaavassa muutoksia. Torin lounaiskulmasta lähtevän kadun (nykyinen Kumpeleenkuja) esitetään jatkuvan sillalla radan yli uusille teollisuusalueille.

1950-luvun loppupuolella toivoa tulevasta herätti mahdollisuus sijoittaa Otamäki Oy:n terästehdas Raaheen. Otamäki Oy teki päätöksen tehtaan sijoittamisesta Saloisten ja Raahen rajalle vuonna 1958, mutta tämän jälkeenkin tehtaan sijoittamisesta väännettiin vielä poliittisesti eduskuntaa myöten. Sijoituspaikan ratkeamiseen vaikutti suuresti presidentti Urho Kekkosen vierailu Raahessa vuonna 1960, jonka jälkeen lopullinen tehdassopimus tehtiin tuotantoa varten perustetun yhtiön, Rautaruukki Oy:n, kanssa loppuvuodesta 1960.

Raahen väkiluku lähti heti 1960-luvulla voimakkaaseen kasvuun ollen vuonna 1970 jo noin 7500 asukasta. Rautaruukin terästehtaan sijoittuminen Raaheen herätti koko kaupungin uuteen eloon. Tehdas alkoi näkyä myös kaupunkikuvassa, vaikka varsinainen tehdasalue sijoittuikin Lapaluodon eteläpuolelle Rojuniemeen. Tehtaan työläiset oli asutettava ja heille oli järjestettävä heidän tarvitsemansa palvelut.

Tätä muutosta kaupunkikuvassa enteili vuonna 1958 valmistunut tornitalo, joka toimi myös vesitorina. Tornitalo rakennettiin Ruona Oy:n konkurssin jälkeisinä hätäaputoiminä. Rakennus oli 1970-luvulle asti Suomen korkein asuinkerrostalo. Otamäki Oy vuokrasi heti talon ylimmät kerrokset työntekijöidensä käyttöön. Vesitornin rakentaminen puolestaan liittyi 1950-luvulla alkaneeseen vesijohto- ja viemäriverkoston rakentamiseen Raahessa.

26.4.2021



Kuva 23. Ote vuoden 1954 peruskartasta Raahesta. Kuvalähde: <http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>

26.4.2021



Kuva 24. Raahen kaupungin asemakaava vuodelta 1953. Kaavassa osoitetaan kaupungille laajenemisa-alue idässä ja radan eteläpuolelle teollisuusalueita. Uudelle laajenemisa-alueelle nykyisen Ouluntien pohjoispuolelle esitetään aiempaa isompia rakennusmassoja avoimeen korttelirakenteeseen. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

2.6 Raahen uusi liikekeskusta ja Härkätori 1960-1980-luvuilla

Rautaruukin terästehtaan myötä Raahen keskustaa ryhdyttiin asemakaavoittamaan uudelleen vuonna 1961. Vallinneessa tulevaisuuden uskossa historialliseen rakennuskantaan liittyviä arvoja ei kaupungissa nähty ja kaavoituksen lähtökohtana oli vanhan rakennuskannan korvaaminen uusilla kerrostaloilla ja rivitaloilla. Myöskään voimassa olleen asemakaavan ja rakennusjärjestyksen rakennusoikeudesta ei haluttu tinkiä.

Kaavan laativat arkkitehdit Erik Kråkström sekä Ahti ja Esko Korhonen. Kaavaselostuksesta on luettavissa, että he tajusivat Raahen vanhan kaupungin arvot oman aikakautensa hyvin säilyneenä edustajana, mutta joutuivat vahvasti huomioimaan kaupungin johdon näkemyksen kaupungin voimakkaasta kehittämisestä. Kaavassa säilytettiin lähinnä katuverkosto ja katujen leveydet. Muutama monumentaalinen rakennusryhmä pääaukioiden ympäristöstä suojeltiin. Muissa asuinkortteleissa rakenne pyrittiin muuttamaan agraareista umpipihoista avoimiksi kortteleiksi. Myös autoistuminen ja pysäköintiratkaisut vaikuttivat kaavaratkaisuun merkittävästi. Osana liikennejärjestelyitä liikekeskustaksi tarkoitettulla alueella Laivurinkatu osoitettiin yleiselle jalankululle varattuna korttelin osana.

Koko kaupungin rakenteen kannalta merkittävin muutos oli päätös muodostaa kaupungille uusi liikekeskusta Koulukadun eteläpuolelle. Raahen palosta lähtien Pekkatori oli ollut kaupungin kaupan keskus ja sen ympäristössä Brahenkatu, Kauppakatu ja Kirkkokatu olivat vielä 1960-luvun alussa täynnä pieniä kauppapuoteja ja -liikkeitä. Kaavassa painopiste siirrettiin eteläisiin kortteleihin.

Kaupungin valtuusto päätti vuonna 1964 alistaa kaavan sisäasiainministeriön vahvistettavaksi. Kaava vahvistettiin vuonna 1967.

26.4.2021

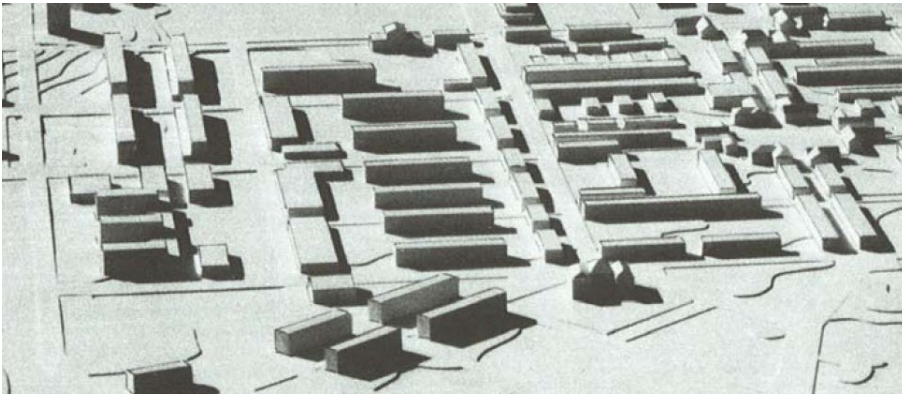
Kaava lähti toteutumaan jo 1960-luvulla. Kymmenen vuoden aikana rakennettiin yli 30 kaavan tavoitteiden mukaista uutta rakennusta, jotka poikkesivat huomattavasti historiallisesta kaupunkikuvasta. Uudisrakentaminen painottui Raahen vanhan kaupungin pohjoisosan rakentamattomille tonteille sekä uuden liikekeskustan alueelle Sovionkadun ja Laivurinkadun varsilla. Liikekeskustan alueella vanhaa rakennuskantaa purettiin runsaasti uusien kerrostalojen ja liiketilojen tieltä.

Vuoden 1967 asemakaava oli pääasiassa voimassa liikekeskustan alueella 1990-luvulle asti. Rakennuskanta uusiutui voimakkaimmin Sovionkadun eteläpuolella. Koulu- ja Sovionkatujen väliin jäävien kortteleiden rakennuskanta alkoi uudistua voimakkaammin vasta 1990-luvulla ja uudistuminen on jatkunut 2000-luvulla.



Kuva 25. Havainnekuva vuoden 1967 asemakaavaratkaisusta. Havainne kuvassa esitetään ruskealla pääkatuverkko ja oranssilla pysäköinnille varatut tilat. Koulukadun ja Sovionkadun välisissä kortteleissa rakentaminen painottuu Koulukadun ja Sovionkadun varsille etelä-pohjois-suuntaisten katujen varsien ollessa varattu pysäköinnille. Sovionkadun ja Fellmanin puistokadun välisissä kortteleissa rakentaminen osoitetaan Laivurinkadun varrelle ja Sovionkadun ja Fellmanin puistokadun varsien jäädessä pysäköinnille. Tämän lisäksi Raahelan kortteli ja Raahelan eteläpuolinen urheilukenttä osoitetaan kokonaisuudessaan pysäköintikentiksi. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021



Kuva 26. Pienoismalli vuoden 1967 asemakaavasta havainnollistaa asemakaavalla tavoiteltua kaupunkirakennetta. Kuvan vasemmassa laidassa näkyy Fellmanin puistokatu. Laivurinkadusta oli tarkoitus muodostua tiiviisti rakennettu kauppakatu kun taas Sovionkatua reunustivat etelässä pysäköinnille varatut alueet ja pohjoisessa liikekiinteistöt. Kuva-lähde: Raahen kaupunki.

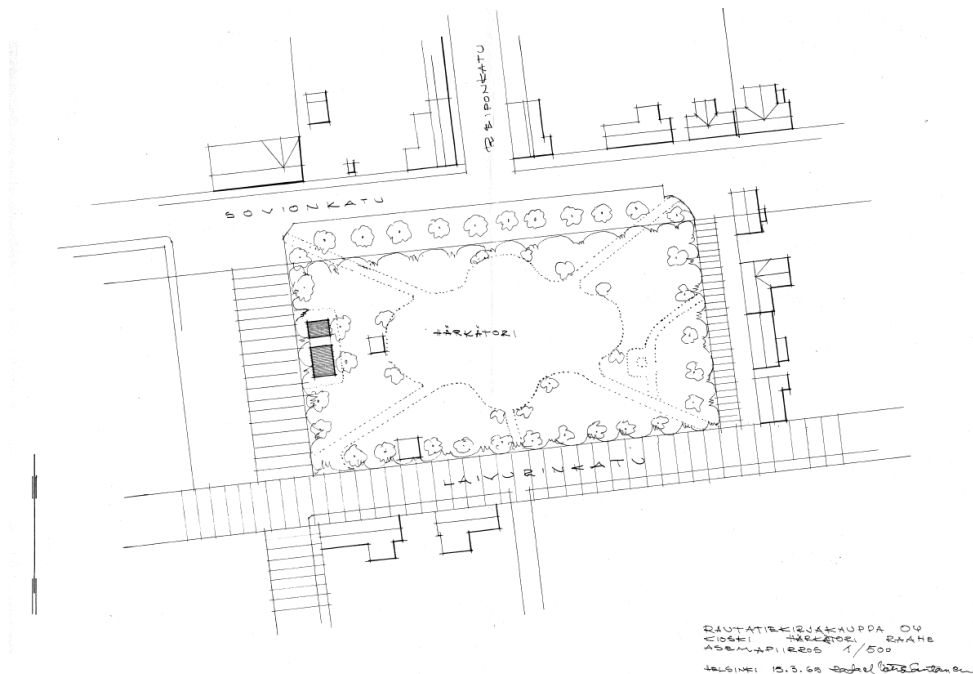
26.4.2021

Härkätori säilytti vielä 1960-luvulla 1930-luvulla muotoutuneen puistomaisen ilmeensä, mutta rakennuskanta torin ympärillä alkoi uusiutua jo 1960-luvulla. Vanhaan puukaupunkiin nähden rakentamisen mittakaava kasvoi huomattavasti. Puu hylättiin rakennusmateriaalina ja modernin rakennustekniikan myötä paikallinen identiteetti menetettiin rakennusten ulkoasussa.

Ensimmäiseksi Härkätorin etelälaidalle Laivurinkadun varrelle valmistui liike- ja asuinkiinteistö Merituuli sekä torin luoteiskulmaan Sovion- ja kirkkokatujen risteykseen Centrumin tavaratalo vuonna 1962. Centrum oli matala, yksikerroksinen rakennus, kun taas Merituuli koostui Laivurinkadun varren kaksikerroksisesta osasta ja etelä-pohjois-suuntaisesta 5-kerroksisesta osasta. Niiden, samoin kuin Härkätorin länsipuolelle vuonna 1965 valmistuneen Osuuspankin talon alta purettiin vanhat puurakennukset pois. Vuonna 1966 valmistui Merituulen viereen toinen vastaava liike- ja asuinkiinteistö Härkäkulma. 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa Kirkko- ja Laivurinkadun kulmaan valmistui myös Säästöpankin ja Kansallis-Osake-Pankin rakennukset. Ne, kuten Osuuspankin rakennuskin, olivat 2-3 kerroksisia liike- ja asuinrakennuksia, joiden alimmassa kerroksessa oli liiketilaa ja ylemmissä kerroksissa asuntoja. Vuonna 1971 Härkätorin kaakkoispuolelle Laivurinkadun varrelle valmistui Sokoksen tavaratalo.

Vaikka Laivurinkatu oli varattu jalankululle jo vuoden 1967 asemakaavassa, kävelykatu toteutettiin vasta vuonna 1975.

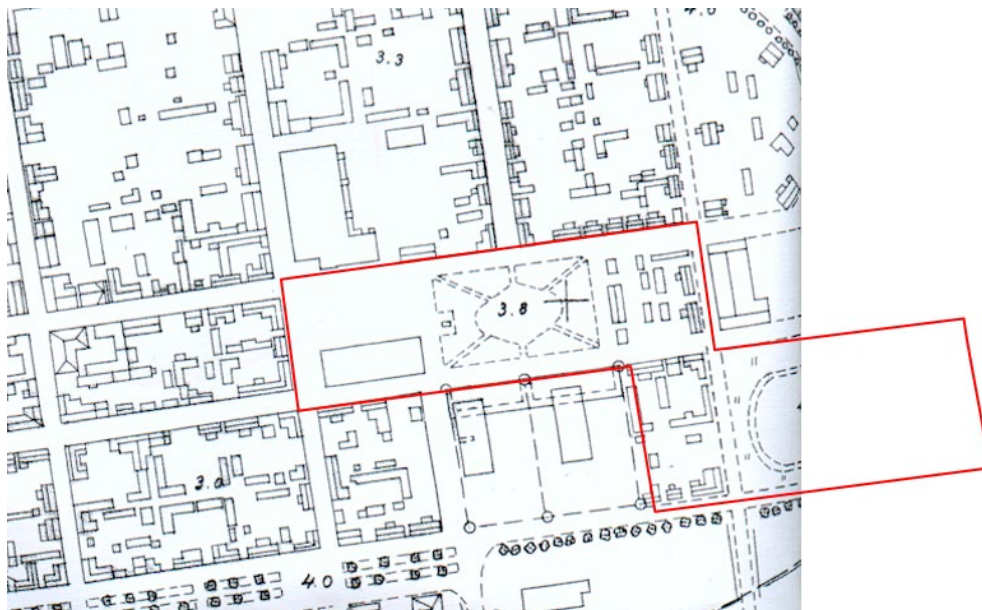
1980-luvulla Härkätorin itäpuolisen korttelin rakennuskanta purettiin ja paikalle valmistui koko korttelin kattava T-liikkeen liikerakennus. Samoihin aikoihin valmistui myös rautakauppa Härkätorin pohjoispuolelle Sovionkadun ja Reiponkadun kulmaan. Kumpikin rakennus oli matala ja laatikkomainen, julkisivuiltaan melko sukeutunut rakennus. T-liikkeen liikerakennus oli laattapintainen ja julkisivua jäseni kolmioaiheiset koristeet, mutta rautakaupan liikerakennus oli ulkoasultaan halpa peltihalli.



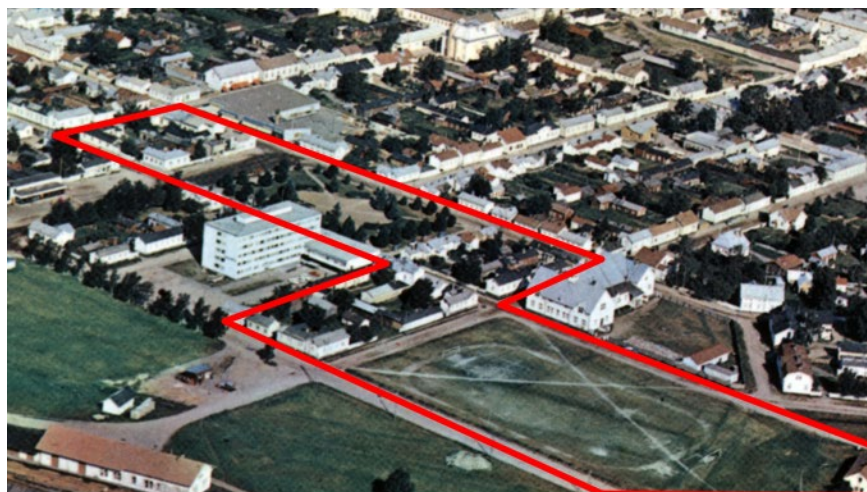
Kuva 27. Härkätorin länsipäässä ollut kiosk korvattiin 1960-luvun lopulla Rautatiekirjakauppa Oy:n standardoidulla kioskirakennuksella. Vuodelta 1969 olevassa asemapiirroksessa näkyy, että Härkätorin puisto on säilyttänyt 1930-

26.4.2021

luvun asunsa, vaikka vuoden 1967 asemakaavassa Sovionkatua levennettiin huomattavasti niin, että puiston pohjoisreunan puurivi jää katualueelle. Kuvalähde: Raahen kaupunki.



Kuva 28. ote 1960-luvun rakennuskantaa kuvaavasta kartasta. Härkätorilla on 1930-luvulla muotonsa saanut puisto. Sen länsipuoliseen kortteliin on rakennettu Osuuspankin talo ja eteläpuoliseen kortteliin liike- ja asuinkiinteistöt Merituuli ja Härkäkulma. Osuuspankin pohjoispuolella näkyy Centrumin tavaratalo. Härkäkulman kanssa samoihin aikoihin 1960-luvun lopulla valmistuneet Säästöpankin ja Kansallis-Osake-pankin rakennukset Kirkko- ja Laivurinkadun risteyksessä eivät näy kartassa. Tarkastelualueella Härkätorin itä- ja kaakkoispuolella vanha pienipiirteinen rakennuskanta säilyi pidempään, samoin kuin Härkätorin pohjoispuolella. Likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvalähde: Raahen kaupunki.



Kuva 29. Ilmakuva radan yltä kohti luodetta tarkastelualueen yli 1960-luvun alkupuolelta. Centrumin tavaratalo ja Merituulen liike- ja asuinkiinteistö ovat valmistuneet, mutta Osuuspankin korttelissa on edelleen vanhaa rakennuskantaa odottamassa purkamista. Fellmanin puistokadun ja radan väli oli 1960-luvulla vielä rakentamatonta niittyä Kirkkokadun ja Asemakadun välissä. Likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella viivalla. Kuvalähde: Raahen museo.

26.4.2021



Kuva 30. Ilmakuva Raahesta postikortissa 1990-luvun puolivälistä. Kuvan keskivaiheilla näkyy tyhjä tontti, josta Centrumin tavaratalo paloi vuonna 1989. Härkätorin puisto on edelleen pääpiirteissään 1930-luvun asussaan: keskellä on hiekkapintainen soikea aukio, jota reunustaa nurmikentät. Aikiota alun perin reunustanutta osapihlaja-aitaa ei enää ole. Härkätorin laidalta jo aiemmin radan varteen siirtynyt linja-autoasema näkyy kuvan oikeassa alakulmassa ja asema on saanut myös asemarakennuksen. Fellmanin puistokadun ja radan väliset niityt on asfaltoitu pysäköinnin tarpeisiin. Kuvalähde: Raahen museo.

26.4.2021

2.7 Liikekeskustan kehitys 2000-luvun vaihteessa

Centrum eli silloinen Tenna paloi vuonna 1989. Tämä oli sysäyksenä uudistaa korttelin asemakaava. Asemakaavan tavoitteena oli mahdollistaa uuden tavaratalon rakentaminen Sovionkadun varteen. Kaavaratkaisu ei merkittävästi poikennut vuoden 1967 asemakaavasta. 1990-luvun laman myötä Centrumin tontti pysyi kuitenkin vuosikymmenen lopulle asti rakentamattomana. Kiinteistö Oy Kauppaporvari eli Tapahtumatalo Raahe valmistui vuonna 1999. Rakennus on Arkkitehtitoimisto Martti Väisäsen suunnittelema. 2010-luvun alussa myös viereiset korttelit asemakaavoitettiin uudelleen ja Härkätorin pohjoispuolelta purettiin viimeiset puutalot Sovionkadun varteen rakennettujen liike- ja asuintalojen alta pois.

Härkätorilla puiston ilme muuttui varsin vähän vielä 1990-luvulla. Puiston itäpäähän sijoitettiin vuonna 1995 pieni esiintymislava, jonka ulkoasu sai innoituksena purjeista. Puisto oli pääosin hiekka- ja nurmipintainen vielä 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä.

Vuonna 2007 Härkätorin puistoa alettiin uudistamaan. Uudistuksen myötä Härkätorin ilmettä muutettiin puistosta takaisin aukiomaisemmaksi muun muassa laatoittamalla Härkätori kauttaaltaan. 1930-luvulta peräisin ollut medaljonkimainen sommittelu korvattiin suorakaiteilla ja laatoituksen salmiakkikuviolla. Puistoa reunustavat sembramännyt säästettiin samoin kuin puiston keskellä olleen hiekkapintaisen aukion koillisreunalla olleet pihdat. Suunnitelmassa Puolustus-patsaan yhteyteen esitettiin vesiaihetta ja puiston länsireunalle varattiin paikka toripaviljongille kahviloineen. Paviljonki eli Härkätorin kesäkahvila sai rakennusluvan vuonna 2008. Myös sen ulkoasu on saanut innoituksensa purjeista. Torin itäpäässä ollut esiintymiskatos purettiin joko Härkätorin uudistuksen yhteydessä tai myöhemmin 2010-luvulla samalla kun torille sijoitettiin kiipeilyteline torin etelä-laidalle Reiponkadun jatkeelle.

Tarkastelualueen itäpäässä Sokoksen tavaratalo muutettiin 2000-luvun alussa Prismaksi ja liiketilaa laajennettiin Palokunnankadun yli entiselle urheilukentälle, joka oli jo aiemmin muutettu Sokoksen pysäköintialueeksi.

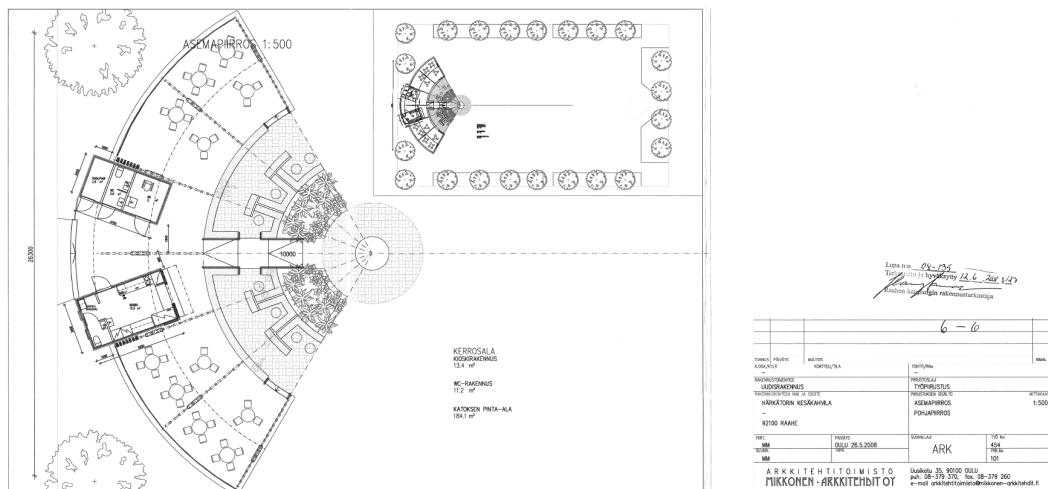


Kuva 31. Viistokuva Härkätorin ympäristöstä vuodelta 2007. Kuvassa Härkätori on vielä pääosin hiekka- ja nurmipintainen. Torin itä laidalla on pieni esiintymislava. Torin koillispuolisen korttelin rakennuskanta koostuu vanhoista puutaloista. Kuvan oikeassa alakulmassa näkyy rakenteilla ollut Prisma. Kuvalähde: Raahen kaupunki.

26.4.2021



Kuva 32. Härkätorin laitoitusuunnitelma vuodelta 2007. Suunnitelma on laadittu Raahen kaupungin Teknisessä keskuksessa. Kuvalähde: Raahen kaupunki.



Kuva 33. Härkätorin kesäkahvilan asema- ja pohjapiirustus vuodelta 2008. Suunnitelman on laatinut Arkkitehtitoimisto Mikkonen Arkkitehdit Oy. Kuvalähde: Raahen kaupunki.



Kuva 34. Härkätorin toripaviljonki.

26.4.2021

3 Alueen nykytila ja ominaispiirteet

Tässä luvussa kuvataan tarkastelualueen nykytilaa ja ominaispiirteitä. Härkätorin, Laivurinkadun kävelykadun ja alueen rakennuskannan nykytilaa ja ominaispiirteitä on kuvailtu omissa alaluvuissaan. Härkätori muodostaa oman kokonaisuutensa, mutta Laivurinkatua määrittää myös sitä reunustava rakennuskanta.

3.1 Härkätori

Härkätoria reunustaa kolmelta sivulta edelleen 1930-luvulla istutetut sembramännyt. Torin koillis-kulmassa kasvaa kolme myöskin 1930-luvulla istutettua pihtaa. Torin itäpäässä 1900-luvun loppupuolella olleen esiintymislaivan paikalla on nykyisin istutuslaatikossa perennoja. Länsipäässä toripaviljongin ympärillä on matalia pensasistuksia.

2000-luvulla tori on lähes kauttaaltaan laatoitettu betonilaatoilla, vain sembramäntyjen alla on kapeat kaistaleet nurmikkoa. Betonilaatat ovat pääosin harmaita, tehosteena on käytetty punasävyistä betonikiveystä. Torin reunoilla ja muilla kulkureiteillä laatat ovat suorakaiteen mallisia koordinaatiston ollessa katuverkon mukainen. Torin keskelle on rajattu punaisin betonikivin kolme aluetta, joissa betonilaatat ovat nelikulmaisia ja 45° kulmassa katuverkkoon nähden. Alueiden keskellä sekä etelä- ja pohjoisreunoille on ladottu punaisista betonikivistä salmiakkikuvioit.



Kuva 35. Härkätori kuvattuna pohjoisesta etelään Reiponkadun jatkeen kohdalta. Tori on kivetty harmailla betonilaatoilla ja pintaa elävöittää punaisista betonikivistä ladotut kuviot. Koko korttelin kokoinen Härkätori hahmottuu sembramäntyjen rajaaman kehän sisällä avoimena, laajana aukiona.

Kuva 36. Härkätori kuvattuna pohjoisesta etelään. Kuvan vasemmassa laidassa näkyy Reiponkadun jatkeelle sijoitettu kiipeilyteline. Härkätoria reunustavat tuuheat sembramännyt rajaavat torin näkymiä katujen ja viereisten kortteleiden rakennusten vain häämöttäessä taustalla.

26.4.2021

Torin länsilaidalla toripaviljonki rajaa laatoitettua aukiota. Paviljongin kaareva katto on näyttävä oma rakenteensa, ja sitä kannattaa laivan mastot mieleen tuovat pilarit. Katoksen alla on kesäkahvilan tilat sekä katettua istuskelu-aluetta. Puolustus-patsas on nykyisin paviljongin edessä osana vesiaihetta.

Torin eteläpuolinen Laivurinkatu on kävelykatuna. Pohjoispuolella Sovionkatu on melko vilkas katu. Härkätörillä ja Sovionkadulla on edelleen voimassa vuoden 1967 asemakaava, jossa katualue on huomattavasti leveämpi kuin katuna nykyisin hahmottuva alue. Härkätörin pohjoisreunan sembramännyt ovat kokonaan katualueella. Torin itäpuolella oleva Tuulentie on myös kävelykatu. Ulko-asunsa puolesta se hahmottuu nykyisin osaksi Härkätoria. Härkätörin länsipuolinen Kumpeleenkuja on yksisuuntainen katu, jonka varrella on pysäköintipaikkoja.

Härkätoria lännestä, etelästä ja idästä reunustavien katujen varsilla on 1960-1980 -lukujen rakennuskantaa. Katutasen kerroksissa on liiketiloja, joiden näyteikkunat ja ovet avautuvat Laivurinkadulle. Kadun varressa rakennukset ovat kaksikerroksisia ja vaikutelma on tiivis ja urbaani. Sovionkadun varren rakennuskanta on uudempaa 2000-luvun vaihteesta ja osin ihan viime vuosilta. Härkätörin luoteispuolella sijaitsee Tapahtumatalo Raahe sekä liiketiloja. Rakennus on kadun varrelta pääosin kolmikerroksinen. Härkätörin koillispuolella puolestaan on 2010-luvun asuinkerrostaloja, joiden katutasossa on liiketiloja. Talot ovat nelikerroksisia.



Kuva 37. Puolustus-patsas on nykyisin osa pientä vesiaihetta ja sijoitettu graniittikiven päälle.

Kuva 38. Katunäkymä itään Sovionkadulla Härkätörin kohdalla. Kuvan vasemmassa reunassa näkyy 2010-luvulla valmistunut nelikerroksinen liike- ja asuinkerrostalo, jonka kadun puoleista julkisivun muodostaa lasitetut parvekkeet ja niiden alla oleva arkadi. Kuvan oikeassa reunassa näkyvät Härkätoria reunustavat sembramännyt, jotka voimassa olevassa asemakaavassa sijaitsevat katualueella. Sembrat rajaavat voimakkaasti katunäkymää.

26.4.2021



Kuva 39. Näkymä Härkätorille Reiponkadulta. Härkätorian reunustavat tuuheat sembramännyt rajaavat torian sulkien näkymät torille.

26.4.2021

Nykyisin Härkätori ei hahmotu selkeästi toriksi tai puistoksi, vaan sen luonne on kahtalainen. Samanlainen kahtalaisuus on myös torin mittakaavassa. Härkätoria ympäröiviltä kaduilta käsin Härkätori hahmottuu sitä reunustavien tuuheiden sembrojen ansiosta puistoksi ja suljetuksi tilaksi. Sembrat rajaavat puistoa ympäröivien katujen katunäkymiä jatkaen olemassa olevan rakennuskannan mittakaavaa. Härkätori hahmottuu matalassa ja tiiviissä kaupunkirakenteessa sijaitsevaksi pieneksi puistoksi. Kuitenkin astuttaessa sembrojen muodostaman kehän sisäpuolelle itse Härkätorille alue hahmottuu enemmän aukiona kuin puistona. Torin ollessa koko korttelin kokoinen ja avointa tilaa, se hahmottuu myös mittakaavaltaan melko suureksi. Intiimiä oleskelutilaa muodostuu vain toripaviljongin katoksen alle, jonne torilla aikaansa viettävät ihmiset mieluiten hakeutuvatkin.



Kuva 40. Näkymä Härkätorille torin luoteiskulmasta. Toria reunustavat sembramännyn sulkevat näkymät torin ympäristöön. Kuvan oikeassa reunassa näkyy toripaviljongin katosta. Näkymä Härkätorin yli on ollut pitkään avoin, kuten 1900-luvun alkupuolen kuvista näkyy (ks. kuvat 11 ja 19).



Kuva 41. Näkymä Kumpeleenkujalle ja Härkätorille Kumpeleenkujan ja Laivurinkadun risteyksestä. Toripaviljongi rajaa Kumpeleenkujan katunäkymää.

Kuva 42. Näkymä Härkätorille ja Laivurinkadulle Kumpeleenkujan ja Laivurinkadun risteyksestä. Sembramännyn rajaavat Laivurinkadun katunäkymää. Näkymä Härkätorin yli on ollut pitkään avoin, kuten 1900-luvun alkupuolen kuvista näkyy (ks. kuva 15).

26.4.2021



Kuva 43. Näkymä Härkätorille Laivurinkadulta kohti luodetta. Kuvan oikeassa reunassa näkyy kolme pihtaa, jotka on istutettu 1930-luvulla, kun Härkätori uudistettiin puistoksi. Toria reunustavien sembroyjen takaa hämmöttää tapahtumatalo Raahe.



Kuva 44. Näkymä Härkätorille torin koilliskulmasta kohti lounasta. Sembramännyt rajaavat torin näkymiä. Kuvan keskellä näkyy kolme pihtaa, jotka on istutettu 1930-luvulla, kun Härkätori uudistettiin puistoksi. Härkätorin ilme on huomattavasti muuttunut puiden kasvun ja torin laatoituksen myötä (ks. kuva 21). Ennen kuin toria ympäröivät sembramännyt kasvoivat isoiksi torinäkymiä rajasi rakennukset, nykyisin toria ympäröivät rakennukset vain hämmöttävät sembroyjen takaa.

26.4.2021

3.2 Laivurinkatu

Laivurinkatu on kaavoitettu kävelykaduksi jo 1960-luvulla ja kävelykatu on toteutettu 1970-luvulla. Katu on edelleen tärkeä itä-länsisuuntainen kevyenliikenteen reitti liikekeskustaan sekä kaupungin laidalta toiselle. Tarkastelualueella Laivurinkatua reunustaa pääosin kaksikerroksiset liikerakennukset, joiden näyteikkunat ja ovet avautuvat Laivurinkadulle. Pienet liiketilat ovat edelleen pääosin käytössä, mutta muutamat isommista liiketiloista ovat tällä hetkellä tyhjillään. 1960-luvulla alkanut liikekeskustan rakentuminen muutti huomattavasti Raahen kaupunkikuvaa uusien liikerakennusten ollessa huomattavasti massiivisempia kuin aiempi puurakentaminen. Rakennukset rajaavat kuitenkin tiiviisti katunäkymiä ja pienipiirteisyyttä katunäkymiin tuo pienet liikehuoneistot vaihtelevine näyteikkunoineen.

1980-luvulla liikerakentamisen mittakaava kasvoi entisestään ja samalla liikerakennusten julkisivut sulkeutuivat. Tämä kehitys näkyy etenkin Laivurinkadun itäpäässä, johon rakennettiin 1980-luvulla uusi, koko korttelin kattava liikerakennus, jonka julkisivu Laivurinkadullekin on pääosin umpinainen. Lisää umpinaista seinäpintaa syntyi kadun itäpäähän 2000-luvulla, kun Sokoksen tavaratalo muutettiin ja laajennettiin Prisman tavarataloksi. Samalla katkesi Palokunnankadun yhteys Fellmanin puistokadulle. Aivan Laivurinkadun itäpäässä rakennukset eivät enää rajaa katua, vaan ympäristöä hallitsee Prisman pysäköintialue.

Laivurinkatu on kivetty suorakaiteen mallisilla, aaltoreunaisilla betonikivillä, jotka on ladaottu kalanruotokuvioon. Katualue on jaettu kahteen kaistaan ja näyteikkunoiden edustoihin punasävyisin raidoin. Kadun keskellä on Y:n malliset valotolpat koko kadun mitalla.



Kuva 45. Näkymä Laivurinkadun kävelykatua pitkin itään Kumpeleenkujan kohdalta. Vasemmalla näkyy Härkätorin reunustavat sembramännyn ja oikealla katua reunustava 1960-luvun kaksikerroksinen liikerakennus.

26.4.2021



Kuva 46. Näkymä Laivurinkadun kävelykatua pitkin itään Härkätörin kohdalta. Oikealla näkyy katua reunustava 1960-luvun kaksikerroksinen liikerakennus ja taaempaan Prisman 2000-luvun liikerakennus.



Kuva 47. Näkymä Laivurinkadun kävelykatua pitkin länteen Kumpeleenkujan kohdalta. Kuvan oikeassa reunassa näkyy Osuuspankin liikerakennus 1960-luvulta.



Kuva 48. Näkymä Laivurinkadun kävelykatua pitkin länteen Välikadun kohdalta. Prisman itäpuolella Laivurinkatua reunustavat Prisman pysäköintialue ja Raahelan edustalla oleva aukio. Nämä näkyvät kuvan etualalla, taustalla vasemmalla on Prisma ja oikealla Raahelan 1900-luvun alun jugend-rakennus.

26.4.2021

3.3 Rakennuskanta

Tarkastelualueen itäreunaan Härkätorin länsipuolelle sijoittuu Osuuspankin 1960-luvulla rakennuttama liikerakennus, jossa sijaitsee edelleen pankki. Rakennus on peruskorjattu 1980-luvulla ja sen ulkoasu on tällöin huomattavasti muuttunut. Rakennuksen tontti käsittää koko korttelin ja rakennus sijoittuu tontin eteläreunalle Laivurinkadun varrelle. Tontin pohjoisosa on pysäköintialueena. Rakennuksesta on tehty erillinen inventointikortti, joka on selvityksen liitteenä.



Kuva 49. Kuvan oikeassa reunassa näkyy Osuuspankin edustalla oleva pysäköintialue Sovionkadun varrella. Vastapäätä sitä kuvan vasemmassa laidassa näkyy Tapahtumatalo Raahe. Ks. myös kuva 47.

Kuva 50. Kuvassa näkymä Sovionkatua pitkin itään Reiponkadun kohdalta. Kuvan vasemmassa reunassa näkyy 1980-luvun liikerakennus ja oikeassa reunassa Sovionkadun varteen 2010-luvulla rakennetut liike- ja asuinkerrostalot.

Härkätorin itäpuolella tarkastelualueella on puolestaan 1980-luvun liikerakennus. Rakennuksessa on yksi maanpäällinen, melko korkea kerros. Rakennus kattaa koko tontin ja sen alla on pysäköintitilaa. Pääsisäänkäynti alkujaan markettina toimineeseen rakennukseen on sen kaakkoiskulmassa, mutta myös lounaiskulmassa on sisäänkäynti. Ajoliуска kellarissa oleviin pysäköintitiloihin on Sovionkadulta. Rakennuksesta on tehty erillinen inventointikortti, joka on selvityksen liitteenä.

Tarkastelualueen eteläosassa on 2000-luvulla rakennettu Prisma ja sen pysäköintialue. Prisman sisäänkäynti on Palokunnankadun päätteenä Laivurinkadun varrella. 2000-luvulla liikerakentamisen mittakaava on edelleen kasvanut, mikä näkyy kiinteistössä hyvin. Prisman huoltoajo tapahtuu rakennuksen luonaiskulmasta.

Lisäksi Härkätorilla on puistopaviljonki 2000-luvulta. Sen ulkoasua on kuvailtu osana Härkätorin kuvausta.



Kuva 51. Vuonna 2007 valmistunut Prisma kuvattuna Ratakadun suunnasta.

26.4.2021

4 Alueen suhde ympäristöön

Tarkastelualue on oleellinen osa 1960-luvulla rakentunutta ja kaavoitettua Raahen liikekeskustaa. Laivurinkadun varren rakennukset ovat pääosin 1960-80-luvuilta olevia liike- ja asuinrakennuksia, joiden maantasokerroksessa on liiketiloja ja yläkerroksissa asuntoja tai liiketiloja. Liikerakentaminen alkoi syrjäyttää vanhaa puukaupungin rakennetta myös Sovionkadun pohjoispuolella 1960-luvulta alkaen. Tarkastelualueen kohdalla Sovionkadun rakennuskanta on pääosin 2000-luvun taitteesta tai nuorempaa. Tapahtumatalo Raahe korvasi paikalta palaneen 1960-luvun liikerakennuksen ja Reipon- ja Palokunnankatujen välistä vanhat puurakennukset korvattiin kerrostaloilla vasta 2010-luvulla. Raahen puurakenteinen vanha kaupunki alkaa korttelien pohjoisosista. Vanhan kaupungin rakennuskanta on pääosin muotoutunut jo 1800-luvulla.



Kuva 52. Kiinteistö Oy Kauppaporvarin eli Raahen tapahtumatalon kiinteistön maantasokerroksessa on liiketiloja.

Tarkastelualueen eteläpuolella on Fellmanin puistokatu, joka esitetään asemapiirroksissa ensimmäistä kertaa puistokaduna 1800-luvun loppupuolella. Ilmakuvien perusteella varsinaiseksi puistokaduksi katu muokattiin kuitenkin vasta 1920-luvun jälkeen. Katu on edelleen leveä puistokatu, jossa itään ja länteen johtavien ajokaistojen välissä on noin 14 metriä leveä nurmikaistale ja kaksi puuriviä.

Fellmanin puistokadun eteläpuolella sijaitsee Raahen linja-autoasema sekä 2000-luvulla rakennettu Lidlin liikehuoneisto pysäköintialueineen. Niiden ja radan välissä on ratalinjausta myötäilevä kaupungin eri osia toisiinsa yhdistävä pääkatu Ratakatu, jonka eteläpuolella on Lapaluotoon ja terästehtaalle johtava rata. Tarkastelualueen kaakkoispuolella on Raahen asema, jolle ei nykyisin tule henkilöliikennettä. Kansallisromanttinen asemarakennus on 1800- ja 1900-lukujen taitteesta samoin kuin nikkarityylinen entinen tulliasema radan varressa. Asematien varteen tarkastelualueen itäpuolelle on keskittynyt 1900-luvun lopulta alkaen tilaa vievää kauppaa.

Tarkastelualueen itäpuolella vanhan kaupungin koordinaatisto ja ratalinjauksen myötä syntynyt kaupungin itäisen laajenemisalueen koordinaatisto kohtaavat synnyttäen kolmion muotoisia kortteleita. Nämä korttelit ovat alkaneet rakentua 1900-luvun alussa, mutta pääosa rakennuskannasta on jälleenrakennuskaudelta tai selvästi nuorempaa. Palokunnankadun ja laivurinkadun risteyksessä sijaitsee alkujaan vapaapalokunnan toimitiloiksi 1910-luvun alussa valmistunut jugend-tyylinen puutalo, joka nykyisin tunnetaan Raahelana. Sen itäpuolinen aukio toimii torina, joka tuo väljyyttä

26.4.2021

Raahelan ympäristöön. Valmistuessaan Raahela hallitsi eteläisen kaupungin näkymiä muun rakennuskannan ollessa yksikerroksisia ja Raahelaa selvästi pienempiä asuinrakennuksia. 1960-luvulla alkaneen liikerakentamisen myötä Raahela on jäänyt puristuksiin liikerakennusten väliin ja rakennusten mittakaavan takia myös alisteiseen asemaan etenkin Laivurin-, Palokunnan- ja Sovion kadulla. Rakennus ei myöskään enää näy Härkätorille, kuten se näkyi vielä koko 1900-luvun alkupuoliskon.



Kuva 53. Kaava-alueen koillispuolelle sijoittuva jugendrakennus Raahela hallitsee sen itäpuolelle jäävää aukiota. Aukiota käytetään torina, mutta loppusyksyn harmaana arkipäivänä aukio on tyhjillään.

Kuva 54. Näkymä Laivurinkatua pitkin itään kohti Raahelaa. 1900-luvun alusta oleva puurakenteinen jugendrakennus poikkeaa julkisivun pienipiirteisine koristeineen 1900-luvun lopun ja 2000-luvun alun liikerakennuksista huomattavasti.



Kuva 55. Näkymä Fellmanin puistokatua pitkin itään Kirkkokadun kohdalta. Kuvan oikeassa reunassa näkyy 2000-luvulla rakennettu Lidlin liiketila. Sen taustalta hämöttää Raahen linja-autoasema.

Kuva 56. Näkymä Raahen linja-autoasemalta kohti itää. Kuvan etualalla näkyy bussien lähtölaiturit. Taustalla näkyy pienenä Prisma.

26.4.2021



Kuva 57. Kuvassa Ratakatu ja sen varrella oleva kansallisromanttinen Raahen asema 1800- ja 1900-luvun vaihteesta.

5 Alueen arvot

Tässä luvussa käsitellään tarkastelualueeseen tai sen osiin liittyviä arvoja Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015 -päivitysinventoinnin kanssa yhtenäisin perustein. Arvoja on tarkasteltu seuraavan jaottelun kautta:

1. Historialliset todistusarvot
2. Rakennushistorialliset arvot
3. Historialliset arvot
4. Maisema- ja ympäristöhistorialliset arvot
5. Säilyneisyysarvot
6. Taiteelliset ja visuaaliset arvot
7. Identiteetti- ja symbolimerkitykset

Jaottelua on avattu Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015 -päivitysinventoinnin inventointikertomuksessa (11.4.2016, päivitetty 18.11.2016).

5.1 Rakennushistorialliset arvot

Tarkastelualueen rakennushistorialliset arvot liittyvät historialliseen kaupunkirakenteeseen ja suljettujen ja avointen kaupunkitilojen vaihteluun rakennuskannan arvojen jäädessä vähäisemmiksi.

Raahen vanhan kaupungin ruutukaavan rakenne on saanut muotonsa jo kaupunkia perustettaessa 1600-luvulla ja Sovionkadun pohjoispuolella kaupungin laajennusten lähtökohtana toimi 1900-luvulle asti 1600-luvulla muotonsa saanut katuverkko. Kaupunki laajeni Sovionkadun eteläpuolelle vasta 1800-luvulla ja kaupungin eteläisissä osissa katuverkkoon vaikutti paitsi olemassa olleiden katujen linjaukset myös lainsäädäntö paloturvallisuudesta.

Raahen paloi vuonna 1810. Palon jälkeen kaupunki asemakaavoitettiin välittömästi uudestaan porvariston tarpeet huomioiden ja työstä vastasi maanmittari Gustaf Odenwall. Olemassa oleva katuverkko säilytettiin kaavassa ennallaan, mutta kaupunkiin muodostettiin Raahen kaupunkikuvaa edelleenkin määrittävät torit ja aukiot eli Pekkatori kaupungin keskeisimmälle paikalle ja Härkätori. Vanha kauppatori rannassa säilytettiin myös aukiona samoin kuin juuri ennen paloa kaavoitettu aukio kirkon edustalla. Härkätori sijoittui Odenwallin asemakaavassa kaupungin laidalle kaupunkiin etelästä johtavan tien yhteyteen ja se oli tarkoitettu karjatoriksi.

26.4.2021

Härkätörillä on rakennushistoriallista arvoa sen ollessa Pekkatorin lisäksi toinen Raahen vuoden 1810 palon jälkeen asemakaavoitettu aukio. Pekkatori on kulmistaan suljettu ja kaupungin vanha tori rannassa on vajaakulmainen samoin kuin vuonna 1808 kirkon eteen muodostettu tori. Kulmistaan avoimen Härkätörin myötä kaupungissa on edustettuna kaikki tärkeimmät torityypit. Tämän takia **Härkätörin rakennushistoriallinen arvo kytkeytyy Raahen vanhan kaupungin (RKY 2009) rakennushistoriallisiin arvoihin**, vaikka Härkätori nykyisin mielletäänkin uudistuneen rakennuskannan takia osaksi Raahen liikekeskustaa eikä osaksi vanhaa kaupunkia. Härkätoria ympäröivä uudistunut rakennuskanta ei ole heikentänyt Härkätörin rakennushistoriallista arvoa kulmistaan avoimena aukiona. Sen sijaan Härkätörille 1930-luvulla istutetut isoiksi ja tuuheiksi kasvaneet sembramännyn nykyisin heikentävät Härkätörin hahmottamista alkuperäisen idean mukaiseksi avoimeksi aukioksi.

Tarkastelualueella on nykyisin osittain voimassa vuoden 1967 asemakaava tai sitä tuoreemmat asemakaavat. Vuoden 1967 asemakaavan katuverkko pohjautui olemassa olevaan katuverkkoon painottaen kuitenkin autoistumisen vaatimuksia. Kaavan lähtökohtana kaupungin voimakkaasti teollistuesssa ja kasvaessa oli vanhan rakennuskannan korvaaminen kauttaaltaan uusilla rakennuksilla. Tarkastelualueella vuoden 1967 asemakaava oli jo lähtenyt toteutumaan vuosikymmenen alussa ennen kaavan vahvistamista. Tarkastelualueen kahden vanhimman rakennuksen (1960-luvun Osuuspankin ja 1980-luvun marketin) rakennushistoriallisia arvoja on tarkasteltu liitteenä olevissa inventointikorteissa. Rakennukset ovat tavanomaisia oman aikansa liikerakennuksia eikä niihin liity merkittäviä rakennushistoriallisia arvoja. 2000-luvulla valmistuneet Prisma ja toripaviljonki ovat niin tuoreita rakennuksia, että niiden arvoja on vaikea arvioida. Prisman rakennus on tyypillinen suuren kauppaketjun liikerakennus ja ulkoasultaan vastaavia kohteita on toteutettu lukuisia eripuolelle Suomea. Toripaviljonki on rakennuspaikalle huolellisesti sovitettu ja suunniteltu rakennus.

Laivurinkadun kävelykadulla on rakennushistoriallista arvoa sen ollessa jo 1960-luvulla kaavoitettu ja 1970-luvulla toteutettu kävelykatu. Laivurinkatu on Suomen toiseksi vanhin kävelykatu. Se on perustettu vuonna 1975, kun vanhin, Tammisaaressa sijaitseva, kävelykatu on vuodelta 1966.

5.2 Historialliset arvot ja historialliset todistusarvot

Tarkastelualueen historialliset arvot ja historialliset todistusarvot liittyvät etenkin Härkätörin historiaan kaupungin karjatorina. Raahen palon jälkeen kaupungin markkinatori siirrettiin rannasta kaupungin keskelle muodostetulle renessanssihenkisellet uudelle torille, jonka reunalle oli tarkoitus sijoittaa myös raatihuone. Eläinkauppaa varten tarvittiin erillinen karjatori kaupungin laidalle. Nykyisin tämä Härkätörin alkuperäinen luonne ei enää ole hahmotettavissa torin jäätyä kaupunkirakenteen sisään ja eläinkaupan hiivuttua 1900-luvun alkupuoliskolla.

Härkätori muutettiin jo 1930-luvulla puistoksi, mikä kertoo lisääntyneestä vapaa-ajasta ja tarpeesta osoittaa virkistytymiseen sopivia paikkoja osana kaupunkirakennetta. 1930-luvulla suunnitellusta ja toteutetusta puistosta on vielä jäljellä tuolloin Härkätörin reunoille istutetut sembramännyn ja kolme pihtaa keskemällä toria.

Lisäksi tarkastelualueella on historiallisia arvoja ja historiallisia todistusarvoja, jotka liittyvät kaupungin kasvuun, elintason nousuun ja autoistumiseen 1960-luvulla, jolloin hiljaiseksi pikkukaupungiksi taantunut Raahelähti voimakkaasti kehittymään kaupungin reunalle sijoittuneen uuden terästehtaan myötä. Kaupungin kasvua ilmentää vanhan 1800-luvulta periytyvän rakennuskannan korvaaminen uusilla liike- ja asuinrakennuksilla 1960-luvulta alkaen. Samaan aikaan 1960-luvulta lähtien kaupunki autoistui voimakkaasti kuten muukin Suomi ja tämä näkyy edelleen tarkastelualueella laajoina pysäköintialueina. Autoistumista ilmentää myös jo 1970-luvulla toteutettu Laivurinkadun

26.4.2021

muuttaminen kävelykaduksi – autojen ja liikenteen lisääntyessä jalankulku oli erotettava muusta liikenteestä.

5.3 Maisema- ja ympäristöhistorialliset arvot

Raahen vanhin kaupunkirakenne sijoittuu nykyisen Koulukadun pohjoispuolelle, mutta heti ensimmäisissä 1600-luvun kaavoissa kaupunkia varauduttiin laajentamaan etelään maastonmuodoista huolimatta. Kaupunki lähti kuitenkin alkuun laajentumaan itään paremmalle rakennusmaalle ja vasta 1800-luvun alussa etelään. Maanpinnan kohoamisen myötä nykyisen Koulukadun eteläpuolella ollut Sovionlahti kuivui rakennuskelpoiseksi vasta 1800-luvun puolivälissä. Tällöin kaupunki oli kuitenkin idempänä jo laajentunut nykyisen Laivurinkadun tietämille asti kattaen tarkastelualueenkin.

Tarkastelualueella on ympäristöhistoriallisia arvoja, jotka liittyvät Raahen 1800-luvun kukoistuskauteen kauppapurjehduksen tärkeänä satamana. Alueen rakennuskannan uusiuduttua lähinnä vain katuverkko ja Härkätori yhtenä kaupungin aukiosta heijastaa tätä Raahen kukoistuskautta.

Tarkastelualueella on myös ympäristöhistoriallisia arvoja, jotka liittyvät Raahen ja Lapaluotoon johtavaan rautatiehen. Selvimmin rautatien vaikutus näkyy tarkastelualueen rakennuskannan kehityksessä 1960-luvulta alkaen. Purjehduksen ja merenkäynnin hiivuttua 1800-luvun lopulla rautatien valmistuminen 1899 Raahen ja Lapaluodon satamaan alkoi siirtää kaupungin painopistettä etelämäksi. Koska tarkastelualue oli jo tällöin pääosin täyteen rakentunut, tämä kehitys ei heti heijastunut alueen rakennuskantaan. Sen sijaan kaupunki lähti laajentumaan Ratakadun ja Ouluntien väliselle alueelle vanhaa kaupunkia rajaavan Palokunnankadun itäpuolelle. Yksi ensimmäisiä itäiselle laajennusalueelle sijoittuneista rakennuksista oli vapaapalokunnan toimitalo heti tarkastelualueen koillispuolella. Rakennus tunnetaan nykyisin Raahelana ja Palokunnankatu nimettiin toimitalon mukaan.

Radan ja vanhan kaupunkirakenteen ollessa eri koordinaatistossa radan pohjoispuolelle jäi hankalasti kolmionmaisia kortteleita. Ne säilyivät pitkään rakentamattomina. Raahelan eteläpuolisessa korttelissa oli pitkään urheilukenttä ja Fellmanin puistokadun eteläiset korttelit olivat avointa niit-tyä. Linja-autoliikenteen kasvaessa 1930-luvulla linja-autoasema siirrettiin puistoksi muutetun Härkätorin reunalta radan varteen ja henkilöautojen yleistyessä 1960-luvulla entisestä urheilukentästä tuli Sokoksen tavaratalon pysäköintialue.

Rautaruukin terästehdas sijoittui Raahen etelärajalle 1960-luvun alussa. Sijoittumiseen vaikutti paitsi hyvä satamapaikka myös Lapaluotoon ulottunut rautatie, ja tarkastelualueen maisema- ja ympäristöhistorialliset arvot kytkeytyvät tähän kehitykseen. Terästehtaan myötä Raahen väkiluku kääntyi voimakkaaseen kasvuun ja kaupunkia lähdettiin voimakkaasti kehittämään, jotta tehtaan työntekijät pystyttiin asuttamaan ja tarjoamaan heille heidän tarvitsemansa palvelut. Myös tarkastelualueen maankäyttö muuttui entistä tehokkaammaksi ja voimakkaan teollistumisen tarpeita vastaavaksi.

5.4 Säilyneisyysarvot

Tarkastelualueen säilyneisyysarvot liittyvä Raahen palon (1810) jälkeen 1800-luvulla syntyneeseen katuverkkoon ja Härkätorin yhtenä kaupunkiin palon jälkeen kaavoitetuista aukiosta. Katuverkosta on parhaiten säilynyt sen itä-länsi-suuntaiset osat. Etelä-pohjois-suuntaisista kaduista Palokunnankatu on katkaistu tarkastelualueella 2000-luvulla Prisman laajennuksen yhteydessä. Aiemmin katu jatkui Fellmanin puistokadulle asti. Härkätori osoitetaan aukiona ensimmäisen kerran Gustaf Odenwallin Raahen palon jälkeisessä asemakaavassa markkinapaikkana. Vaikka torin

26.4.2021

käyttötarkoitus on ehtinyt muuttua alkuperäisestä karjatorista 1930-luvulla puistoksi ja 2000-luvulla tapahtuma-aukioksi, Härkätori hahmottuu edelleen rakentamattomana. Torin länsilaidalle 2000-luvulla rakennettu keveä toripaviljonki korostaa alueen luonnetta aukiona. **Kaavahistoriaan liittyvien säilyneisyysarvojen lisäksi Härkätorilla ei ole sen alkuperäiseen käyttötarkoitukseen karjatorina liittyviä säilyneisyysarvoja.** Torin käyttö kaupunginlaidalla sijainneena karjatorina ei ole enää helposti hahmotettavissa.

Härkätorin alkuperäistä luonnetta aukiona hämärtää 1930-luvulla alkaneeseen puistovaiheeseen liittyvät puuistutukset. Torin laidoille 1930-luvulla istutetut sembramännyt ovat kasvaneet suuriksi ja tuuheiksi ja ne rajaavat Härkätorin omaksi suljetuksi kaupunkitilakseen. **Torin puustolla on kuitenkin puistovaiheeseen liittyviä säilyneisyysarvoja samoin kuin Härkätorilla olevalla Puolustus-patsaalla.** Puolustus-patsas on edelleen alkuperäisellä paikallaan, vaikkakin sen ympäristö on muuttunut huomattavasti 2000-luvulla Härkätoria kunnostettaessa ja toripaviljonkia rakennettaessa. 1930-luvun puistosta parhaiten on säilynyt Härkätoria edelleen reunustavat sembramännyt ja torin koilliskulmassa sijaitsevat kolme pihtaa. **Muuten Härkätorin nykyiseen ulkoasuun ei liity säilyneisyysarvoja.**

Tarkastelualueella on myös vuoden 1967 asemakaavaan liittyviä säilyneisyysarvoja. Tarkastelualueen pohjoisosassa on edelleen voimassa vuoden 1967 asemakaava. Laivurinkatu muutettiin kaavan mukaiseksi kävelykaduksi jo 1970-luvun puolivälissä. Tarkastelualueen itäosaan sijoittuva Osuuspankin kortteli on edelleen kaavan tavoitteiden mukaisesti rakentunut – Laivurinkadun puolella on kaksikerroksinen liikerakennus ja Sovionkadun puolella pysäköintialue. Härkätorin itäpuolinen kortteli ei ole rakentunut kaavan tavoitteiden mukaan ja tarkastelualueen eteläosassa on vuomassa vuonna 2006 hyväksytty asemakaava.

Tarkastelualueen eteläosaan ei liity säilyneisyysarvoja. Raahelan eteläpuolella ollut urheilukenttä muutettiin osittain pysäköintialueeksi jo 1970-luvulla ja 2000-luvulla Prisma laajensi liiketilaansa pysäköintialueelle.

5.5 Taiteelliset ja visuaaliset arvot

Tarkastelualueen taiteelliset ja visuaaliset arvot liittyvät Härkäpuiston lisäksi Laivurinkadun kävelykadun kaupunkikuvaan. Raahen palon jälkeisessä Gustaf Odenwallin asemakaavassa kaupungin aukiot eivät muodosta kaupunkitaiteellisesti harkittua sommitelmaa, ja etenkin Härkätorin sijoittumista ohjasi käytännöllisyys kaupunkiin etelästä johtavan tien varrella. **Härkätorilla on kuitenkin kaupunkitaiteellista arvoa sen ollessa kaupungin ainoa kulumistaan avoin aukio.** Härkätorin luonnetta kulumistaan avoimena aukiona heikentää kuitenkin toria reunustavat tuuheet sembramännyt. Niiden takia Härkätori hahmottuu torilta ja ympäröivältä katuverkolta käsin nykyisin omana suljettuna kaupunkitilanaan. Härkätorin aukiomaisuus hahmottuu vasta sembramäntien muodostaman kehän sisäpuolella, mutta tällöinkin aukion suhde katuverkkoon on vaikeasti hahmotettavissa aukiota ympäröivän tuuheen kasvillisuuden takia.

Laivurinkatu kaavoitettiin jo 1960-luvulla kävelykaduksi. **Laivurinkatu on edelleen vilkas ja eläväinen kauppakatu, jonka visuaaliset arvot liittyvät sen miellyttävän pienipiirteiseen ja intiimiin mitakaavaan.** Vaikka katu reunustavien liikerakennusten julkisivut ovat melko pitkiä, pienipiirteisyyttä katunäkymiin tuovat rakennuksiin sijoittuvat pienet kivijalkakaupat näyteikkunoineen. Tarkastelualueen itäpäässä Laivurinkadun visuaaliset arvot jäävät vähäisemmiksi, koska 1980-luvulta alkaen liiketilat ovat suurentuneet ja näyteikkunoiden merkitys kaupalle on vähentynyt.

26.4.2021

5.6 Identiteetti- ja symbolimerkitykset

Tarkastelualueen identiteetti- ja symbolimerkitykset liittyvät 1960-luvulla Rautaruukin terästehtaan myötä alkaneeseen kaupungin uuteen kukoistusvaiheeseen. Raahen nykyinen liikekeskusta, jonne tarkastelualuekin sijoittuu, ilmentää rakennuksineen terästehtaan myötä alkanutta kaupungin uutta nousukautta.

Myös Härkätoriin liittyy identiteetti- ja symbolimerkityksiä. Se toimii nykyisin kaupunkilaisia yhteen kokoavana tapahtuma-aukiona ja kaikille avoimena, julkisena oleskelualueena liikekeskustassa. Liikekeskustan muun viherrakenteen ollessa niukkaa Härkätorin kasvillisuuden merkitys osana torin identiteettiä korostuu.

Myös Laivurinkadun kävelykadulla on identiteetti- ja symbolimerkitystä. Katu yksi Suomen vanhimpia kävelykatuja ja edelleen vilkas kauppakatu.

26.4.2021

6 Yhteenveto arvoista ja suositukset

Tarkastelualueen arvot liittyvät pääosin Härkätoriin ja Raahen palon (1810) jälkeiseen Gustaf Odenwallin asemakaavan ratkaisuihin rakennuskannan arvojen jäädessä vähäiseksi. Tarkastelualueella on myös 1960-luvun asemakaavaratkaisuun liittyviä arvoja.

Härkätorilla on rakennushistoriallista ja kaupunkitaiteellista arvoa sen ollessa Pekkatorin lisäksi toinen Raahen vuoden 1810 palon jälkeen asemakaavoitettu aukio ja sen ollessa kaupungin ainoa kulmistaan avoin tori. Härkätorin myötä kaupungissa on edustettuna kaikki tärkeimmät torityypit ja tämän takia Härkätorin rakennushistorialliset ja kaupunkitaiteelliset arvot kytkeytyvät Raahen vanhan kaupungin (RKY 2009) rakennushistoriallisiin arvoihin, vaikka Härkätori nykyisin mielletäänkin ympäristön uudistuneen rakennuskannan takia osaksi Raahen liikekeskustaa eikä osaksi vanhaa kaupunkia. Puistovaiheen rakennushistoriallinen ja kaupunkitaiteellinen arvo jää vähäiseksi, koska puiston alkuperäinen sommittelu ei hahmotu enää 2000-luvun uudistusten myötä.

Härkätorin alkuperäiseen käyttöön karjatorina liittyvät historialliset arvot, historialliset todistusarvot sekä maisema- ja ympäristöhistorialliset arvot jäävät vähäisiksi, koska torin alkuperäinen luonne kaupungin laidalla sijainneena karjatorina ei ole enää helposti hahmotettavissa. Härkätorin historialliset arvot liittyvät enemmän torin 1930-luvulla alkaneeseen puistovaiheeseen, mikä kertoo lisääntyneestä vapaa-ajasta ja tarpeesta osoittaa virkistytymiseen sopivia paikkoja osana kaupunkirakennetta.

Härkätori hahmottuu edelleen rakentamattomana, vaikka torin käyttötarkoitus on muuttunut alkuperäisestä karjatorista puistoksi 1930-luvulla ja tapahtumatoriksi 2000-luvulla. Torin länsilaidalle 2000-luvulla rakennettu keveä toripaviljonki korostaa alueen luonnetta julkisena aukiona. Härkätorin alkuperäinen luonne kulmistaan avoimena aukiona hahmottuu edelleen kartoista ja ilmakuvista, mutta torilla ja sen ympäristössä liikuttaessa torin alkuperäistä luonnetta aukiona hämärtää 1930-luvulla alkaneeseen puistovaiheeseen liittyvät puustutukset, joiden takia tori hahmottuu nykyisin suljettuna kaupunkitilana. Tuuheiden sembramäntyjen estäessä näkymät torin yli sen suhde katuverkkoon hahmottuu heikosti. 1930-luvun puistosta on säilynyt Härkätoria reunustavat sembramänyt, torin koillisosaan sijoittuvat kolme pihtaa sekä Puolustus-patsas. Muuten 1930-luvun puistosommitelma ei ole enää hahmotettavissa.

Vuoden 1967 asemakaavan myötä syntyneellä kaupunkirakenteella on lähinnä historiallista arvoa, historiallista todistusarvoa sekä maisema- ja ympäristöhistoriallista arvoa kaavaratkaisun ilmentäessä hyvin selvästi kaupungin kasvua, elintason nousua ja autoistumista 1960-luvulla, jolloin hiljaiseksi pikkukaupungiksi taantunut Raahelähti voimakkaasti kehittymään kaupungin reunalle sijoittuneen uuden terästehtaan myötä. Autoistumista ilmentää erityisesti 1970-luvulla toteutettu Laivurinkadun muuttaminen kävelykaduksi – autojen ja liikenteen lisääntyessä jalankulku oli erotettava muusta liikenteestä. Laivurinkadun kävelykadulla on myös rakennushistoriallista arvoa sen ollessa jo 1960-luvulla kaavoitettu ja 1970-luvulla toteutettu kävelykatu. Laivurinkatu on Suomen toiseksi vanhin kävelykatu ja se on perustettu vuonna 1975. Tämän takia Laivurinkadulla kävelykatuna on myös identiteetti- ja symbolimerkitystä Raahelle.

6.1 Suositukset

Härkätoriin liittyvien rakennushistoriallisten ja kaupunkitaiteellisten arvojen takia Härkätori tulisi säilyttää pääosin rakentamattomana ja sen luonnetta kaupunkilaisia kokoavana aukiona vaalia. Tärkeää on myös huomioida Härkätorin sijoittuminen suhteessa katuverkkoon torin ollessa kaupungin

26.4.2021

ainut kulmistaan avoin aukio. Asemakaavaratkaisussa Härkätori suositellaan rajaamaan aukioksi tai puistoksi Sovionkadun alkuperäinen leveys huomioiden.

Härkätorin luonteen ja hahmotettavuuden kannalta viereisten kortteleiden rakennusalojen tulisi pääasissa kattaa kortteleiden härkätoria reunustavat reunat. Toria ympäröivät kadut suositellaan säilyttämään katuina ja vaalimaan avoimia näkymiä niitä pitkin, jotta Härkätorin sijainti suhteessa katuverkkoon avokulmaisena aukiona on tulevaisuudessakin hahmotettavissa.

Härkätoria reunustaviin sembramäntyihin liittyy torin puistovaiheeseen liittyviä arvoja, jotka ovat osin ristiriidassa torin alkuperäiseen luonteeseen aukiona liittyvien arvojen kanssa. Sembramäntysten ollessa oleellinen osa nykyisten Raahelaisten tuntemaa Härkätoria ja sen identiteettiä ne suositellaan kuitenkin säilyttämään.

Mikäli Härkätoria reunustavat kookkaat ja tuuheat sembramäntyt säilytetään, torin ympäristöön on mahdollista sijoittaa korkeampaa rakentamista kuin mitä tarkastelualueella nyt on sen vaikuttamatta merkittävästi torin luonteeseen. Tällöin on tarpeen tarkastella huolellisesti uudisrakennusten räystäs- ja harjakorkeuksia suhteessa toria reunustavien sembramäntysten latvusten korkeuteen, jotta uudisrakentaminen ei juurikaan näkyisi torille. Toria pohjoisesta reunustavat nelikerroksiset uudisrakennukset ja torin eteläpuoliset 1960-luvun viisikerroksiset kerrostalot eivät juurikaan näy torille sitä reunustavien sembramäntysten latvusten yli. Sembramäntysten muodostaman kehän sisälle on myös mahdollista sijoittaa pienehköjä ja arkkitehtuuriltaan keveitä rakennuksia, kunhan Härkätorin aukiomainen luonne säilyy edelleen.

Tarkastelualueella korostuu Raahen palon (1810) jälkeiseen Gustaf Odenwallin asemakaavaratkaisuun liittyvät arvot vuoden 1967 asemakaavan tavoitteiden sijaan. Vuoden 1967 asemakaavaratkaisusta on syytä jatkossakin huomioida siinä osoitettu Laivurinkadun kävelykatu, joka on Suomen toiseksi vanhin kävelykatu. Tarkastelualueen suunnittelussa suositellaan säilyttämään Laivurinkatu kävelykatuna ja tukemaan sitä reunustavien rakennusten yhtenäistä, pienehköä mittakaavaa ja liiketilojen muodostamaa elävää katukuvaa.

Tarkastelualueelta inventoitiin kaksi rakennusta, Osuuspankin liikerakennus ja Laivurinkatu 26:ssa sijaitseva liikerakennus. Osuuspankin liikerakennuksen arvot liittyvät lähinnä pankkihistoriaan. Lisäksi Osuuspankin kortteli on rakentunut vuoden 1967 asemakaavan mukaisesti. Rakennukseen liittyneet rakennushistorialliset arvot on menetetty rakennuksen julkisivuihin tehtyjen muutosten myötä. Laivurinkatu 26:ssa sijaitsevan liikerakennuksen arvot jäävät vähäisiksi.

Lisäksi tarkastelualueen suunnittelussa suositellaan huomioimaan tarkastelualueen koillispuolella sijaitseva Raahela. Raahela on valmistunut vuonna 1911 vapaapalokunnan paloasemaksi ja Palokunnankatu on saanut sen mukaan nykyisen nimensä. Valmistuessaan jugend-tyylinen hallitsi eteläisen kaupungin näkymiä muun rakennuskannan ollessa selvästi pienempää. 1960-luvulla alkaneen liikerakentamisen ja rakentamisen mittakaavan kasvun myötä Raahela on jäänyt puristuksiin liikerakennusten väliin ja alisteiseen asemaan muuhun rakennuskantaan nähden Laivurin-, Palokunnan- ja Sovion kaduilla. Rakennuksen mittakaava ja arvot on tärkeää huomioida sitä ympäröivien kortteleiden suunnittelussa.

26.4.2021

7 Lähteet

Painetut lähteet:

Elisa El Harouny, Olli-Pekka Riipinen, Katja Santaholma, Timo Tuomi (1998): Suomalaisia puukaupunkia – Raahen. Ympäristöministeriö / Alueidenkäytön osasto, Selvitys 5k 1998 (1995).

Henrik Lilius (2006): Raahen Pekkatori.

Matti Lackman (1991): Raahen tienoon historia III - Raahen kaupunki, Pattijoen (Salon emäseurakunnan), Saloisten ja Vihannin kunnat sekä seurakunnat 1870-luvulta vuoteen 1975. Raahen kaupunki, Pattijoen kunta ja Vihannin kunta.

Muistatko? Tunnelmia Raahesta (2010). Toim. Pirkko Utriainen, Raahen-seura ry. ja Eija Turunen, Raahen museo.

Toivo Nygård ja Ossi Viita (1995): Raahen tienoon historia II - Raahen kaupungin ja Salon pitäjän eli Saloisten, Pattijoen ja Vihannin historia isonvihan jälkeen 1860-luvulle. Raahen kaupunki, Pattijoen kunta ja Vihannin kunta.

Samuli Paulaharju (1925): Wanha Raahen.

Selvitykset:

Pohjois-Pohjanmaan rakennettu kulttuuriympäristö 2015 (2016). Pohjois-Pohjanmaan liitto.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt RKY: Raahen Pekkatori ja ruutukaava-alueen puutalokorttelit (RKY 2009) ja Raahen rautatieasema ja tullikamari (RKY 2009).

Raahen - Brahestad. Kaupunkiarkeologinen inventointi 2001, Teemu Mökkönen, Museovirasto, Rakennushistorian osasto. https://www.museoverkko.fi/netsovellus/rekisteriportaali/ra-portti/read/asp/hae_liite.aspx?id=118147&ttyyppi=pdf&kansio_id=678

Raahen 5. kaupunginosan korttelin 17 rakennushistoriallinen selvitys (2007). FCG Suunnittelukeskus Oy.

Raahen 5. kaupunginosan korttelin 18 rakennushistoriallinen selvitys (2004). Suunnittelukeskus Oy.

Raahen 5. kaupunginosan korttelin 20 rakennushistoriallinen selvitys (2009). FCG Planeko Oy.

Karttalähteet:

Asemakaavat ja historialliset kartat: Raahen kaupunki.

Peruskarttalehdet eri vuosilta: <http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>

Valokuvat:

Historialliset valokuvat: Raahen museo.

Kuvat, joiden lähdettä ei ole mainittu: FCG Minttu Kervinen ja Johannes Jutila

Muut lähteet:

<http://www.kulttuuriraahe.fi/tapahtumatalo>, lainattu 13.11.2020