

Helsinki

Pitäjänmäen asema

Ympäristöhistoriallinen selvitys
ja kehittämistavoitteet



Helsinki

PITÄJÄNMAÄEN ASEMA

**Ympäristöhistoriallinen selvitys
ja kehittämistavoitteet**

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2018:17

Julkaisija: Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristö / Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu
Vastuuhenkilö: Jere Saarikko, puh. 09 310 39857
Teksti: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy / Niina Alapeteri, Matti Liski
Taitto: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy / Niina Alapeteri, Matti Liski, Lilja Palmgren
Kartta-aineistot: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki
Valokuvat ja kartat: Historialliset valokuvat ja kartat: HKA = Helsingin kaupunginarkisto, HKMKA = Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto, KA = Kansallisarkisto, Kansallisarkiston digitoidut aineistot, KAO = Helsingin kaupunkiympäristön piirustusarkisto, KHKK = Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta, KPOA = Helsingin kaupungin rakennusviraston katu- ja puisto-osaston arkisto, MLL = Maanmittauslaitos, MVKA = Museoviraston kuva-arkisto, SRMA = Suomen rautatiemuseon arkisto, Antti Roivaiasen kokoelmat
Nykytilan valokuvat: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy
Visualisoinnit: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy / Niina Alapeteri, Matti Liski, Lilja Palmgren
ISBN: ISBN 978-952-331-458-0 (vain verkkoversio)
ISSN: ISSN 2489-4257 (vain verkkoversio)
Etukannen kuva: Kuva 1. Aseman edusta ennen kunnostustyön alkua vuonna 1958. Puistoa asemalaiturista rajannut ruusuaidanne kuvan keskellä. Asemalaituri ja asemarakennuksen edusta on ollut osin mukulakivetty. HKMKA.
Takakannen kuva: Kuva 2. 1965 Viistokuva lounaasta. HKMKA.

Sisällysluettelo

Saatteeksi	5
1 Alueen sijainti ja suunnittelu- ja suojelutilanne	7
2 Alueen historian vaiheet	9
Selvitysalueen varhaisia vaiheita	9
Rantarata rakentuu	10
Pitäjänmäen asema	11
Asemapuisto 1903-1911	12
Kylästä teollisuuskeskukseksi	16
Asemapuisto 1930-40-luvuilla	18
Asemapuiston kunnostus 1950-luvulla	20
Pitäjänmäen asema ja asemapuisto 1960 – 1970-luvuilla	24
1980-luvulta nykypäivään – maanvaihdoiksi ja ohikiitäviä junia	30
3 Nykytilanne ja säilyneisyys	35
Kaupunkirakenne, liittyminen ympäristöön ja paikan yleinen topografia	35
Rakennukset, tilarakenne ja näkymät	35
Käytävät, rakenteet ja varusteet	39
Kasvillisuus ja istutukset	41
4 Arvot ja vaalittavat ominaispiirteet	45
Vaalittavat ominaispiirteet	45
Arvoja heikentäviä tekijöitä / Vaurioita ja ristiriitoja	47
5 Maisemalliset kehittämistavoitteet	49
Lähteet ja kirjallisuus	50
Viitteet	
Kuvailulehti	



Saatteeksi

Pitäjänmäen asemaympäristön historia alkaa 1900-luvun alusta, jolloin rantaradan Pasilan ja Karjaan välinen rataosuus valmistui. Pitäjänmäen asema-alue rakentui vaiheissa vuosien 1902-1915 aikana, jonka aikana asema-alue pitkälti sai nykyisen muotonsa. Asemapuisto korosti rakennusten hierarkiaa ja toimi käytävineen ja puuriveineen alueen sommitelmallisena selkärankana, jonka lomaan henkilökunnan asuinpihat sijoituivat. Pitäjänmäen asema-aluetta hallitsivat yli satavuotiaat lehmukset, jotka muodostavat nykyään alueen merkittävimmän sommitelmallisen elementin, alueen läpi kulkevan kujanteen. Muuten alueen kasvilisuus on historiallisesti kerroksellista.

Asemapuiston kultakausi ulottui 1910-luvulta 1950-luvulle, mihin asti Pitäjänmäellä säilyi asema-alueille tyypillinen asemarakennuksen, tavaramakasiinin ja yleisökäymälän muodostama ”kolminaisuus”. Nykyään Pitäjänmäen asemapuisto ei enää toimi junamatkustajia palvelevana viheralueena vaan on jäänyt sivuun asemalaiturille johtavista kulkureiteistä. Asema-alueen omistus on siirtynyt yksityisille ja sen myötä vastuu alueen hoidosta ja puistojen tulevaisuudesta on jakautunut monelle taholle. Tästä huolimatta rakennukset ja puisto muodostavat edelleen poikkeuksellisen eheän rautatiemiljöön. Asemapuisto kuuluu Pitäjänmäen aseman valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, lisäksi asema-alue on suojeltu vuoden 1998 rautatiesopimuksella.

Selvityksen tavoitteena on ollut kartoittaa asema-alueen suunnitteluhistoria ja kehitysvaiheet sekä maisematilan ja kaupunkirakenteen kehitys. Lisäksi on arvioitu kohteen nykytilaa ja säilyneisyyttä sekä nykytilan suhdetta alueen historiallisiin vaiheisiin sekä kaupunkikuvaan ja -rakenteeseen. Selvityksessä on määritelty keskeiset säilytettävät ja vaalittavat ominaispiirteet, arvioitu kohteen merkittävyyttä ja lopuksi määritelty suositukset alueen jatkosuunnittelulle ja alueen kehittämiseksi siten, että alueen kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Laadittu selvitys toimii asema-alueeseen liittyvien kaava- ja kehittämishankkeiden taustaselvityksenä.

Selvitys on laadittu joulukuun 2017 ja huhtikuun 2018 välisenä aikana Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan toimeksiannosta Maisema-arkkitehti-toimisto Näkymä Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet maisema-arkkitehdit Matti Liski ja Niina Alapeteri sekä maisema-arkkitehtiopiskelija Lilja Palmgren. Työtä on kaupunkiympäristön toimialan kaupunkitila ja maisemasuunnitteluyksikössä ohjanneet aluesuunnittelija Jere Saarikko, arkkitehti Siv Nordström, aluesuunnittelija Tiina Uusitalo, liikennesuunnittelija Taina Toivanen ja kaupunginmuseosta tutkija Petteri Kummala sekä Spondasta kiinteistökehityspäällikkö Tapio Järvi.

Kuva 3. Kevätnäkymä Pitäjänmäen asemapuistossa olevaa lehmuskujannetta pitkin itään.



Kuva 4. Suunnittelualueen sijainti. Ilmakuva Helsingin kaupunki.

1 Alueen sijainti ja suunnittelu- ja suojelutilanne

Pitäjänmäen asema sijaitsee Länsi-Helsingissä, Espoon rajalla, Pitäjänmäen kaupunginosassa, Pitäjänmäen teollisuusalueiden ja pientaloalueiden välissä. Selvitysalue rajautuu pohjois- ja itäpuolelta Pitäjänmäentiehen, lännessä lähijunaliikenteen laiturialueelle johtava kävelysilta ja etelässä Helsinki-Turku rantarataan sekä Helsinki-Leppävaara-kaupunkirataan. Selvitysalueen muodostaa käytöstä poistettu Pitäjänmäen asemarakennus sekä siihen liittyvä asemapuisto lehmuskujineen ja siellä sijaitsevat asuin- ja ulkorakennukset. Alueen läpi, radan suuntaisesti kulkee vilkas kevyenliikenteen reitti.

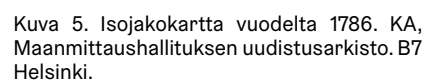
Selvitysalueella on voimassa Reimarlan ja Marttilan ensimmäinen asemakaava vuodelta 1955, jossa alue on merkitty liikennealueeksi. Lisäksi selvitysalueen kadun puoleiset reunat ovat voimassa olevassa kaavassa puistoaluetta. Kiinteistörajat ja siten myös kaavarajat eivät noudattele pitäjänmäentien reunaa vaan raja kulkee noin pari metriä Pitäjänmäentien jalkakäytävästä asema-alueelle päin. Alueen maanomistus jakaantuu Spondan ja yksityisen kiinteistösijoittajan maihin, siten, että Sponda omistaa Pitäjänmäentien puoleiset maat ja yksityinen kiinteistösijoittaja asemarakennuksen, sen lähiympäristön maat sekä suikaleen radanvartta asemarakennuksesta itään.

Asema-alue rakennuksineen ja puistoineen on suojeltu rautatiesopimuksella.¹ Lisäksi selvitysalue kuuluu Pitäjänmäen aseman valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kohdekuvauksessa todetaan seuraavaa: *”Pitäjänmäen rautatieasema on hyvin rakentamisaikansa asussa säilynyt Helsingin ja Turun välillä kulkevan rantaradan asemaympäristö. Asemarakennuksen lisäksi kokonaisu-*

teen kuuluu kaksi asuinrakennusta talousrakennuksineen sekä asema-alueen halki kulkeva lehmuskuja. Pitäjänmäen asema edustaa tyyliltään 1890-luvun lopun rautatiearkkitehtuuria, joka voidaan lukea lähinnä kansallisromantiikkaan. Asemaa on laajennettu 1911 ja se on säilynyt ulkoasultaan pääosin tuossa asussa. Puistomaisella asema-alueella on edustava ja arkkitehtuuriltaan poikkeuksellinen neljän talouden asuinkasarmi, jonka vuorauksessa ja ikkunoissa on jugend-sävyjä, sekä talousrakennus ja kellari. Pitäjänmäentien varrella on kaksoisvahtitupa talousrakennuksineen, joka on toiminut myös asemapäällikön asuntona.”

Asema-alueelle ja sen läheisyyteen sijoittuu muutamia käynnistymässä olevia suunnitteluhankkeita.

- Alueen luoteispuolelle on laadittu liikennesuunnitelma 15.3.2016. Pitäjänmäentien, Sulkapolun, Turkismiehentien, ja Viinenukujan liikennesuunnitelmassa esitetään jalkakäytävän leventämistä aseman kohdalla yhdistetyksi jalankulku ja pyöräilytieksi. Suunnitelma liittyy Pitäjänmäentien pohjoispuoliselle korttelin kaavamuutokseen, joka mahdollistaa kahden uuden asuinkerrostalon rakentamisen Pitäjänmäentien ja Turkismiehentien varteen sekä lisäksi 1970-luvun liikerakennuksen korvaamisen kahdella uudella asuinkerrostalolla.
- Asema-alueen ja sen itäpuolisen alueen asemakaavatyö on käynnistymässä.
- Asema-alueen läpi kulkevan kevyenliikenteen väylä on tarkoitus ottaa osaksi radan varren pyöräilyn laatuikäyttöä, baanaa.² Tämä tarkoittaa leveän 6 metrisen kevyenliikenteen väylän sijoittamista alueelle. Baanan linjauksen suunnittelu on parhaillaan käynnissä.



Kuva 5. Isojakokartta vuodelta 1786. KA, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto. B7 Helsinki.

2 Alueen historian vaiheet

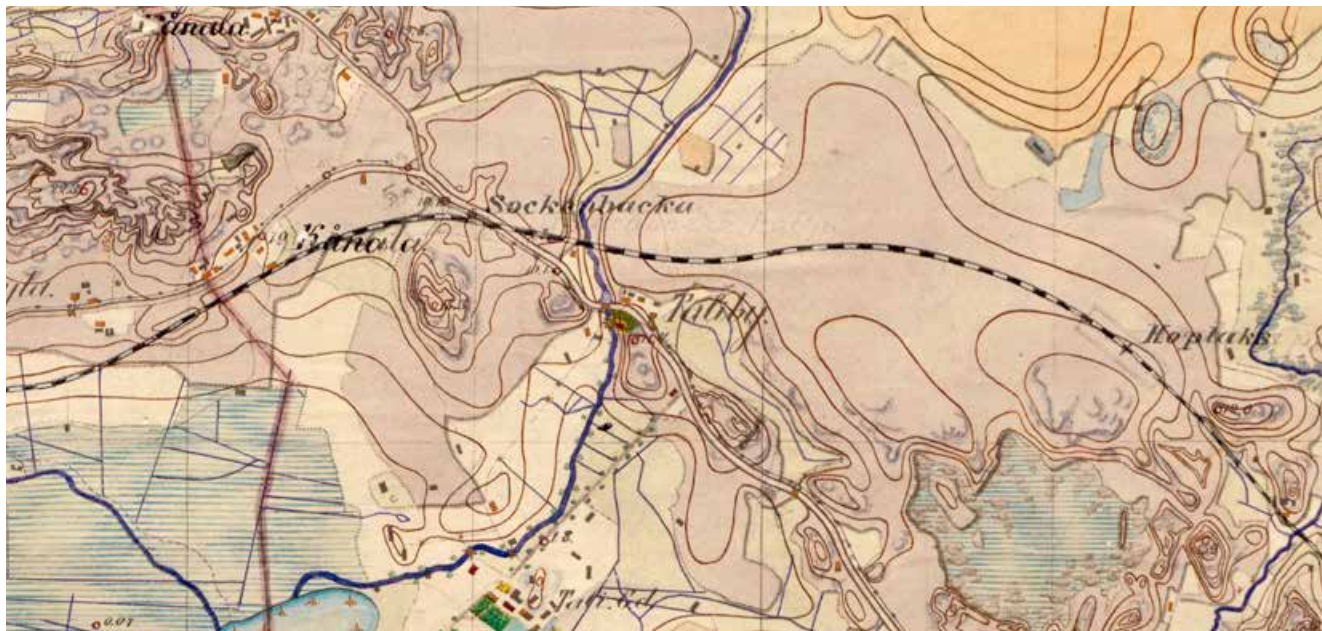
Selvitysalueen varhaisia vaiheita

Selvitysalue sijaitsee Helsingin ja Espoon rajalla, keskiaikaisen Talin kylän mailla. Alue oli 1700-luvulla pääosin metsää ja kalliota. 1900-luvun alussa laajimmat pellot keskittyivät ohi virtaavan Mätäjoen varrelle. Alueen läpi kulki Helsingistä Espooseen kulkenut maantie, joka sai myöhemmin nimen Turun maantie, Turuntie.³ Tie oli osa Suuren rantatien Helsinkiin haarautunutta tieosuutta.⁴ Turuntiestä haarautui tie kohti Nurmijärveä ja Vihtiä kallioisen mäen kohdalla. Kallioisen mäen kupeeseen teiden risteykseen oli syntynyt jo varhain maantiellä kulkijoita palvellut kestikievari.⁵ Tämä pitäjän mäkenä (socken backa) tunnettu jyrkkäreunainen kalliomäki

antoi myöhemmin nimensä koko kulmakunnalle. Nimi vakiintui jo 1800-luvulla, mutta suomalainen käännösnimi yleistyi vasta 1900-luvun alkupuolella.⁶ Talin kylän maat oli lahjoitettu Helsingin kaupungille jo vuonna 1650, mutta sittemmin siirtyneet takaisin yksityiseen omistukseen.⁷ Isojaon päättyessä vuonna 1776 Talin kylä oli jaettu tiloiksi Lassas (Lassila), Martas (Marttila) ja Reimars (Reimarla). Helsingin kaupunki hankki Reimarsin maiden omistusoikeuden vuonna 1870, mutta vuokrasi maat myöhemmin Talin kartanon omistajalle.⁸ 1800-luvun lopulla seudulla oli huono maine, maantiellä ”matkalaisia ryöstettiin ja pahoinpideltiin”.⁹

Kuva 6. Pitäjänkartta (1841-1842), johon jälkeinpäin piirretty rantarata. KA, Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto. Pitäjänkartasto. 2034 03 Helsinki.





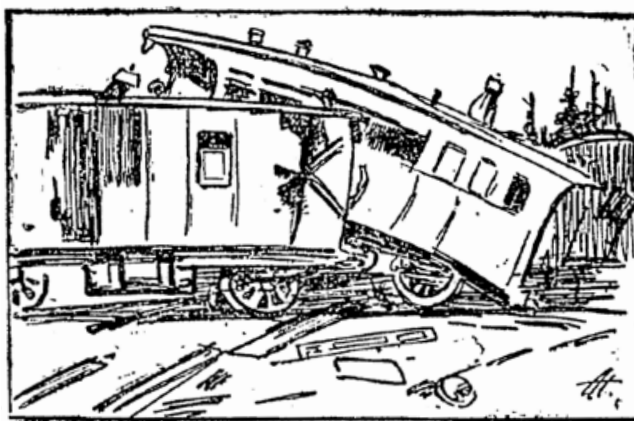
Kuva 7. Senaatinkartta 1870-71, johon jälkeensä piirretty rantarata. KA, Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto. Senaatin Kartasto. VII 29, Helsinki.

Rantarata rakentuu

Helsingin ja Karjaan välisen rantaradan perustamisesta päätettiin 1897 säätyvaltiopäivillä.¹⁰ Radan paikallisesta reitistä Helsingin maalaiskunnan alueella päätettiin vuonna 1898 Martinlaaksossa. ”Osallistujia oli vähän, kahden rautatieinsinöörin lisäksi vain Talin ja Munkkiniemen kartanoiden herrat, molemmat Ramsayn sotilasaateli- ja valtiomiessukua.”¹¹ Rata linjattiin kulkemaan Pasilasta, Huopalahden kautta kohti Leppävaaraa. Talin kylän mailla rata linjattiin lähelle pitäjän mäkeä sekä Turun maantien (nyk. Pitäjänmäentie) ja Nurmijärventien (nyk. Konalantie) risteystä. Rata ylitti ensin Mätäjoen ja sen jälkeen viistosti kallioisten mäkien välistä kulkevan Turuntien yli. Pitäjänmäellä rataa varten pakkolunastettiin 3,5 hehtaarin laajuinen maa-alue (ks. kuva 9).

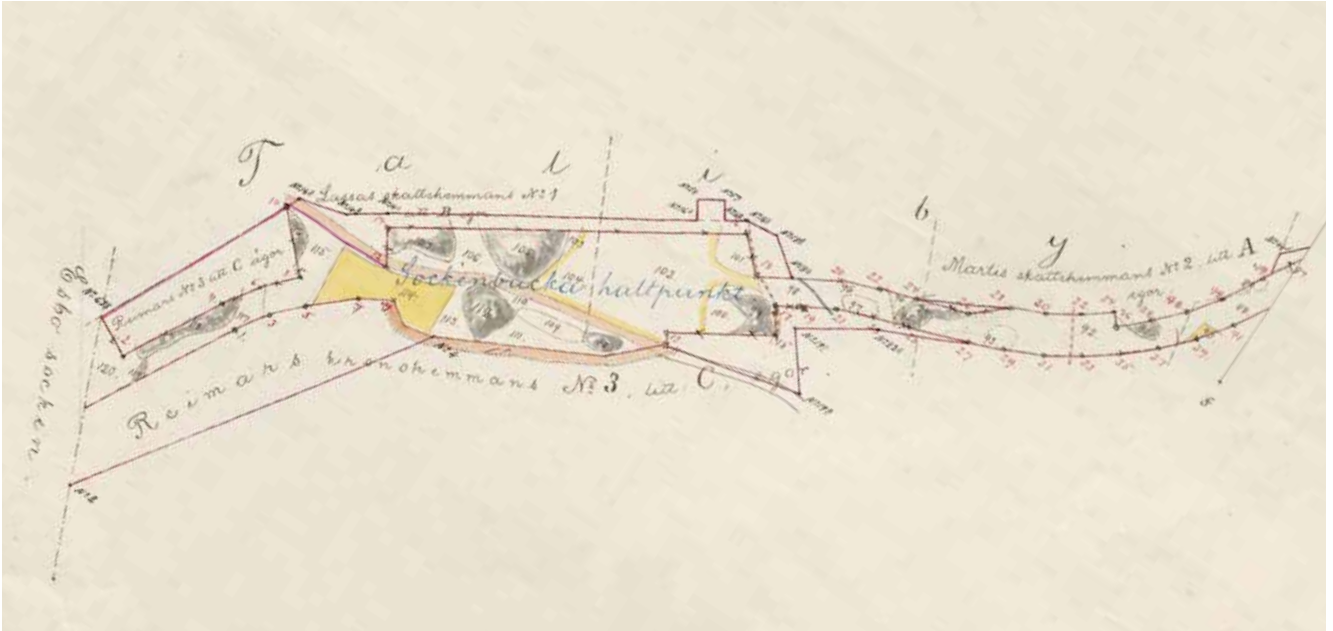
Työt radan rakentamiseksi aloitettiin vuonna 1900 Karjaan päästä. Radan rakentaminen eteni hitaasti ja vasta 1902 päästiin Pitäjänmäen kohdalle. Rata rakennettiin paikallisliikennettä varten suhteellisen halvalla ja pääosin mies- ja hevosvoimin, joten se kiersi pienimmätkin mäet ja kalliot.¹² Pitäjänmäen aseman kohdalla tehtiin kuitenkin rataa varten kuitenkin vähäisiä kallioleikkauksia.

Rata avattiin säännölliselle liikenteelle 1.9.1903.¹³ Alun perin rata oli yksiraiteinen. Vuonna 1911 ryhdyttiin toisen raiteen rakentamiseen, mutta sota hidasti töitä ja se valmistui vasta 1920. Pitäjänmäellä pakkolunastettiin alueita toista raidetta varten vasta vuonna 1914. Raiteet kuitenkin purettiin sotakorvauksena vuonna 1945. Kaksoisraide palautettiin Huopalahti-Pitäjänmäki välille vuonna 1958, ja vuoteen 1966 mennessä koko Pasila-Kirkkonummi väli oli jälleen kaksiraiteinen.¹⁴



Onnettomuudenvaunut.

Kuva 8. Junaonnettomuus 13.6.1910. Kesällä 1910 tapahtui Suomen siihenastisen rautatieliikenteen traagisin rautatieonnettomuus, kun tavarajuna ja matkustajajuna törmäsivät lähellä Pitäjänmäen asemaa. Onnettomuudessa kuoli neljä ja kymmeniä loukkaantui. Helsingin sanomien 16.6.1910 julkaistu uutinen ”Kamala junain yhteentörmäys Karjan radalla.”



Kuva 9. Pakkolunastus Valtionrautateiden tarpeisiin (Helsinki-Karjaa) 1901. KA, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto. B7 Helsinki: 36/19-22 Valtionrautatiet. Karttaa päivitetty vuonna 1914, jolloin pakkolunastettiin maata toisen raiteen rakentamista varten. Tällöin myös lunastettiin maat myös uutta turuntien linjausta varten. Karttaa merkitty vihreällä alkuperäisen lunastetun rata-alueen rajat.

Pitäjänmäen asema

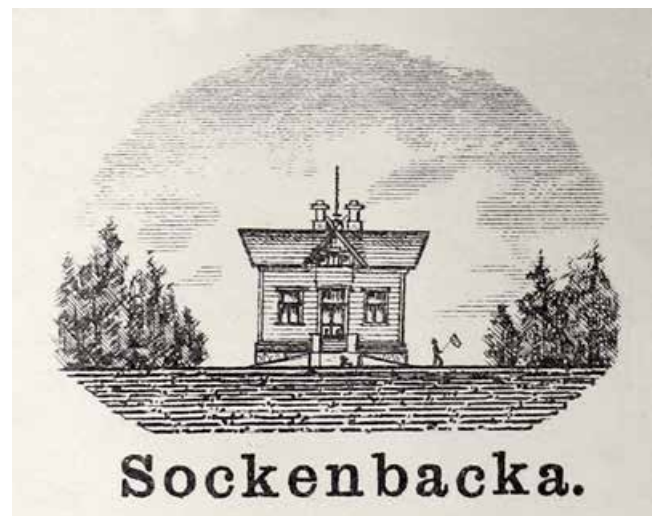
Pitäjänmäen asema suunniteltiin pakkolunastuskarttojen mukaan alun perin vain pysäikiksi tai seisakkeeksi (haltipunkt), joka nimettiin paikkakunnan mukaan (Sockenbacka). Sockenbacka oli vuonna 1909 V luokan asema ja muutettiin III luokan asemaksi vuonna 1946.¹⁵ Vasta vuonna 1926 asema sai suomenkielisen nimen – Pitäjänmäki.¹⁶

Sockenbackan pysäkille, radan pohjoispuolelle valmistui Bruno Granholmin suunnittelema pieni ja vaatimaton, mutta kansallisromanttisia piirteitä omaava asemarakennus vuonna 1902.¹⁷ Samoin piirustuksin rakennettiin useita rantaradan muitakin asemarakennuksia.¹⁸

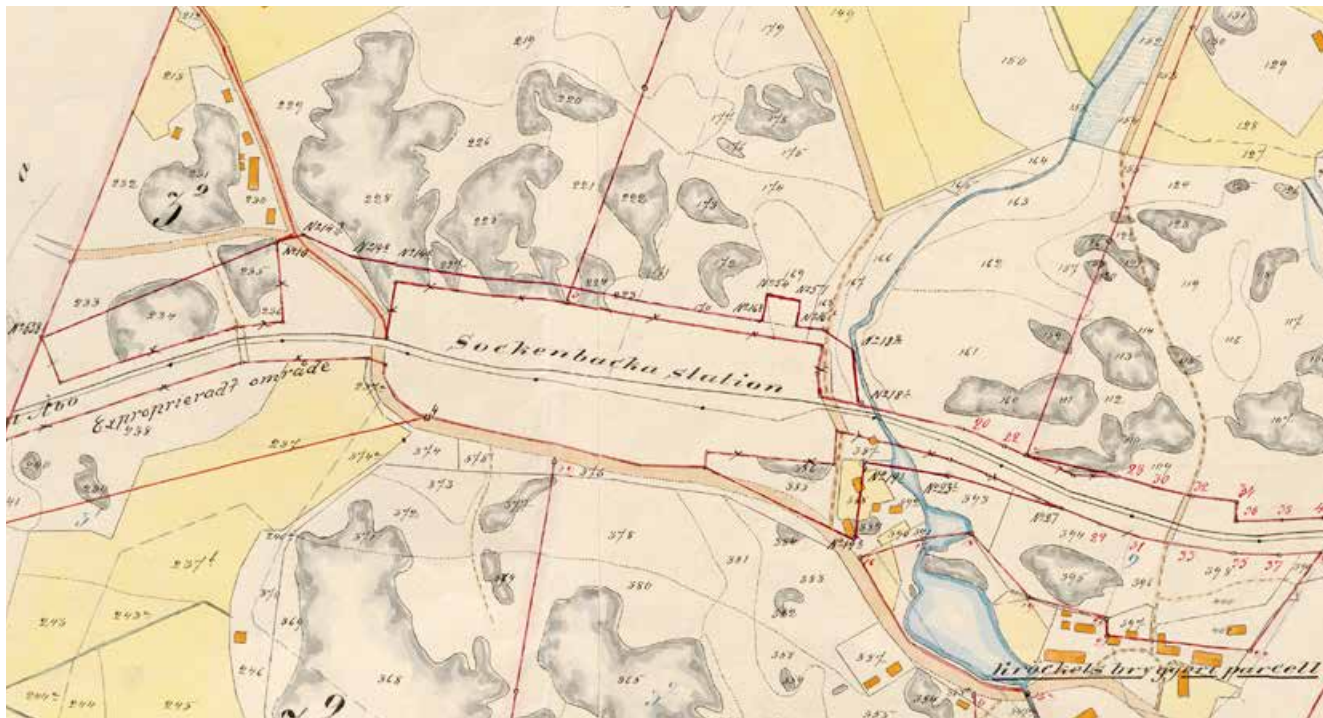
Asemarakennuksen pihapiiriin kuului tavaramakasiini, junamatkustajia palveleva yleinen käymälä ja ulkorakennus.¹⁹ Tontin korkeimmalle kohdalle, asemarakennuksen luoteispuolelle rakennettiin kaksoisvahtitupa, joka toimi myöhemmin asemapäällikön talona. Sen pihapiirissä oli ulkorakennus, kellari, käymälä sekä sen länsipuolella kaivo ja saunarakennus. Radan varteen asemasta noin 250 metriä länteen oli rakennettu ilmeisesti jo radan rakentamisen aikana yksinkertainen vahtitupa (valmistui mahdollisesti 1901).²⁰ Aseman itäpuolelle valmistui vuonna 1908 neljän asunnon kasarmi sekä kellari, huussi sekä puuliiteri. Asemarakennusta laajennettiin vain 9 vuotta käyttöönoton jälkeen vuonna 1911, junaliikenteen vilkastuessa.

Rantaradan rakentamisen vuoksi Turun maantien siirrettiin Pitäjänmäen kohdalla kulkemaan rautatiealueen eteläreunaa pitkin länteen. Ratapihan jälkeen se

kääntyi kohtisuoraan radan ylitse tasoristeyksenä ja yhdistyi radan pohjoispuolella takaisin vanhaan tielinjaukseen. Ratapihan itäpuolella oli toinen (epävirallinen) tasoristeys. Asemalle saavuttiin siis aluksi kahdesta suunnasta. Idästä tullessa kuljettiin Turun maantietä pitkin Mätäjoen yli, minkä jälkeen maantiestä erkani kohti pohjoista kapea ajotie, joka ylitti radan ja kääntyi kohti asemarakennusta. Länsipuolelta tuleva reitti hyödynsi vanhan Turun maantien linjausta radan varressa. (ks. kuva 12).



Kuva 10. Asemarakennus 1903. Ote kirjasta V.R. Ratapihat ja pituusprofiilit, Längprofil öfver Fredriksberg-Karis Jernväg. SRMA.

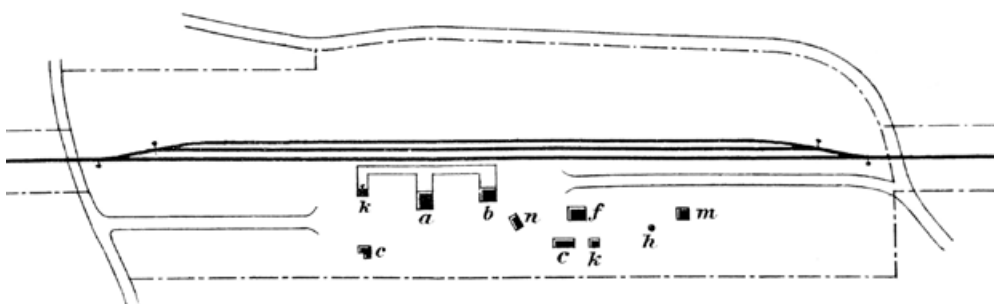


Kuva 11. Isojaon järjestely 1907. Karta öfver Tali bys samtliga egor i Helsinge socken och Nylands län. Karttaan täydennetty vuonna 1910 (Rautatiealueen rajojen muutos) ja 1914 (toiseen raiteen rakentamista varten pakkolunastetut maat). KA, Maanmittaushallituksen uudistus-arkisto. B7 Helsinki.

Tasoristeyksistä luopuminen tuli ajankohtaiseksi 1910-luvun alussa, junaliikenteen vilkastuessa. Turuntie päätettiin siirtää Valtionrautateiden kustannuksella kokonaan asema-alueen pohjoispuolelle, nykyiselle paikalleen. Tien ylittävä rautatiesilta rakennettiin vuosien 1914-1915 aikana ratapihan itäpuolelle, Mätäjoen vierelle.²¹ Ratapihaa jouduttiin kokonaisuudessaan korottamaan, jotta maantie saatiin mahtumaan radan ali.²² Rautatiesilta oli kapea, kahden kaistan levyinen, kaariaukkoinen raudtoittamaton betonisilta.²³ Turun maantien liikenne ohjattiin uuteen alikulkuun ja uudelle tielle viimeistään vuonna 1916.²⁴ Sillan ali kulki vuosien 1915-16 aikana Turuntien lisäksi myös venäläisten rakentama Munkkiniemestä Hämeenkylässä kulkenut kapearaiteinen metsä- ja linnoitusrata. Tämä vaikeutti tieliikennettä entisestään ahtaassa alikulussa. Tarpeetomaksi jääneet kiskot poistettiin alikulusta lopulta vuonna 1919.²⁵

Asemapuisto 1903-1911

Heti junaliikenteen alkaessa asemaympäristöä koristettiin kukkaistutuksin, mutta varsinainen puistoalue istutettiin vuonna 1905. Valtionrautateiden puutarhalaitoksen toiminnasta kertovassa vuoden 1905 kertomuksessa on lyhyt kuvaus puiston perustamisesta.²⁶ Pitäjänmäen asema-alue oli pitkänomainen ja kapea metsäinen alue, johon sijoitettiin asemarakennuksen lisäksi em. asuin- ja ulkorakennukset. Vuonna 1905 perustettu ja istutettu alue oli kuitenkin hyvin pienialainen (2440 m²), ja se lienee sijoittunut asemarakennuksen lähiympäristöön (tähän viitataan Vuosikertomuksissa myöhemmin puhuttaessa vanhasta puutarhasta). Vuosikertomuksen mukaan suurin osa nyt perustetusta alasta (2140 m²) oli nurmikoita ja pensasistutuksia ja loput (300 m²) käytäviä, ajoteitä, lehtimajoja (bersåer) ja avoimia alueita.



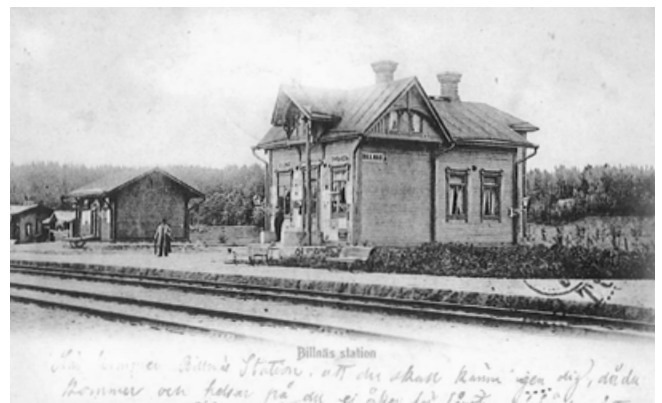
Kuva 12. Sockenbacka rata-piha 1903. Radan yli on merkitty kaksi ylitystä. Ote kirjasta V.R. Ratapihat ja pituusprofiilit, Långprofil öfver Fredriksberg-Karis Jernväg. SRMA.



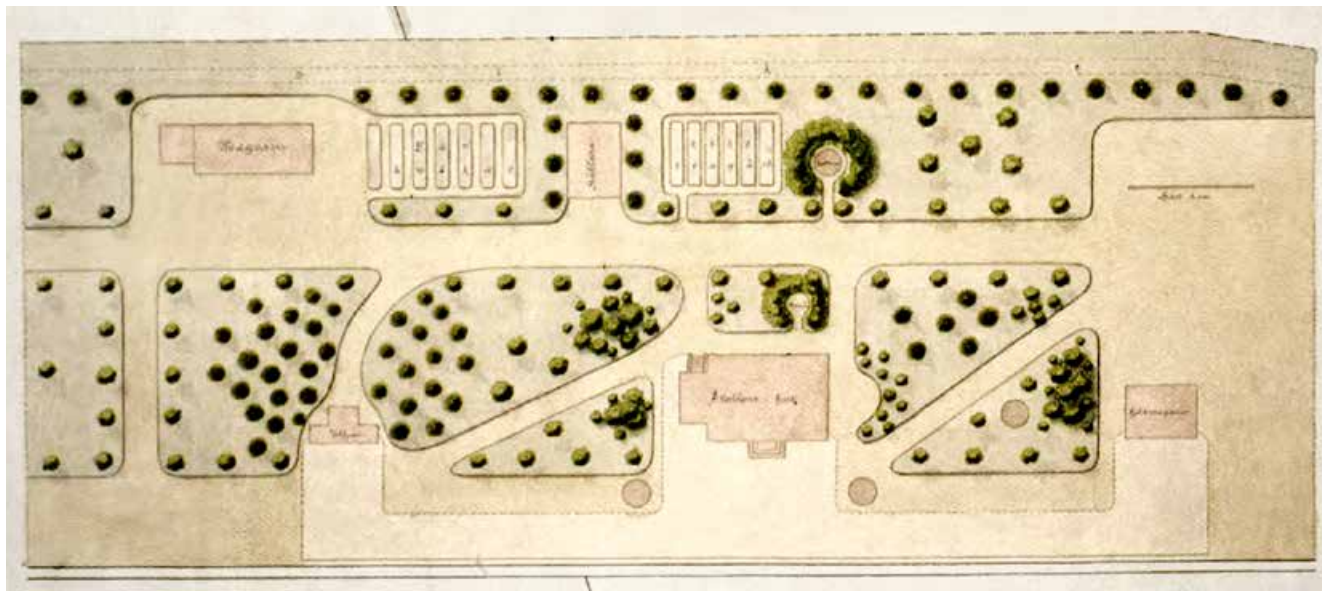
Puiston rakennustyöt alkoivat alkukesästä. Asema-alue oli lähtökohtaisesti kallioinen ja metsäinen, alueen itäosat olivat pakkolunastuskartan mukaan vanhaa peltoa. Vuosikertomuksen mukaan hiekkamaalla sijaitsevalle asema-alueelle jouduttiin ajamaan 12 000 kuutiota multaa Kilosta. Kallion koloja täytettiin savella ja sahanpurulla, jotta sinne saatiin istutettua seuraavana keväänä kukkaryhmiä (kivikkoryhmit?) monivuotisista kasveista. Vuosikertomuksen mukaan alueelle istutettiin kesän aikana kaksi rungollista orapihlajaa, 8 lehmusta, kolme jalavaa, 20 pihlajaa, 200 koristepensasta, 175 happomarjan aitaimeita. Asema-alueella säilytettiin runsaasti luonnonpuustoa ja istutukset tehtiin luonnonpuuston sekaan. Asema-alue oli rajattu puu-aidalla ympäröivistä metsäalueista. Samaa aitaustyyppeä oli käytetty myös kallioleikkauksissa rata-alueita vasten. Asemapuiston lisäksi asemarakennuksen luoteispuoleisella metsäisellä mäelle rakennetun kaksoisvahtituvan pihapiiriin istutettiin hyötypuutarha.²⁷ Istutukset lienevät keskittyneen rakennuksen lähiympäristöön, koska myöhemmissä valokuvien mukaan mäellä säilytettiin runsaasti kuusia sekä joitakin mäntyjä.

Asema-alueen istuttamista jatkettiin seuraavien vuosien aikana. Vuonna 1906 asemapuistoon tehtiin laajat perenaistutukset, mahdollisesti em. rinteeseen perustettuihin kivikkoryhmiin kaksoisvahtituvan mäen reunalle.²⁸ Vuonna 1908 asema-alueelle rakennettiin neljän perheen asuintalo ulkorakennuksineen. Samana vuonna puistoon istutettiin 15 lehtipuuta ja 10 havupuuta, 20 pensasta sekä 140 havupensasta aidannetta varten.²⁹ Todennäköisesti istutukset keskittyivät nyt uuden asuintalon ympäristöön, jonka myötä asemapuisto saavutti lopullisen laajuutensa.

Kuva 13, yllä. Talvinen näkymä Pitäjänmäen asemalta. Kuva otettu todennäköisesti pian radan ja asemarakennuksen valmistumisen jälkeen n. 1904. Ympäröivä puusto näyttää lähinnä luonnonpuustolta, eikä puistotöitä ole vielä tehty. Taustalla näkyy mäen päällä kaksoisvahtitupa ja sen ulkorakennus. Asemarakennuksen takana näkyy asema-alueen rajalla oleva aita. Asemalaiturilla on pieni tavaramakasiini sekä hieman kauempana varasto. Rataa varten tehty kallioleikkaus ja sen päällä oleva aita. Radan varressa kuvan vasemmassa reunassa näkyy yksinkertaisen vahtituvan katto. Kuvan ajoitus kirjoittajan arvio. H. Aarnisalo. SRMA.



Kuva 14. Pinjaisten asema noin 1900. Asemarakennus rakennettiin samoilla piirustuksilla kuin Pitäjänmäki. Aseman istutukset sijoittuivat asemarakennuksen viereen, kuten ne todennäköisesti sijoittuivat myös Pitäjänmäellä. Antti Roivaiasen kokoelma.



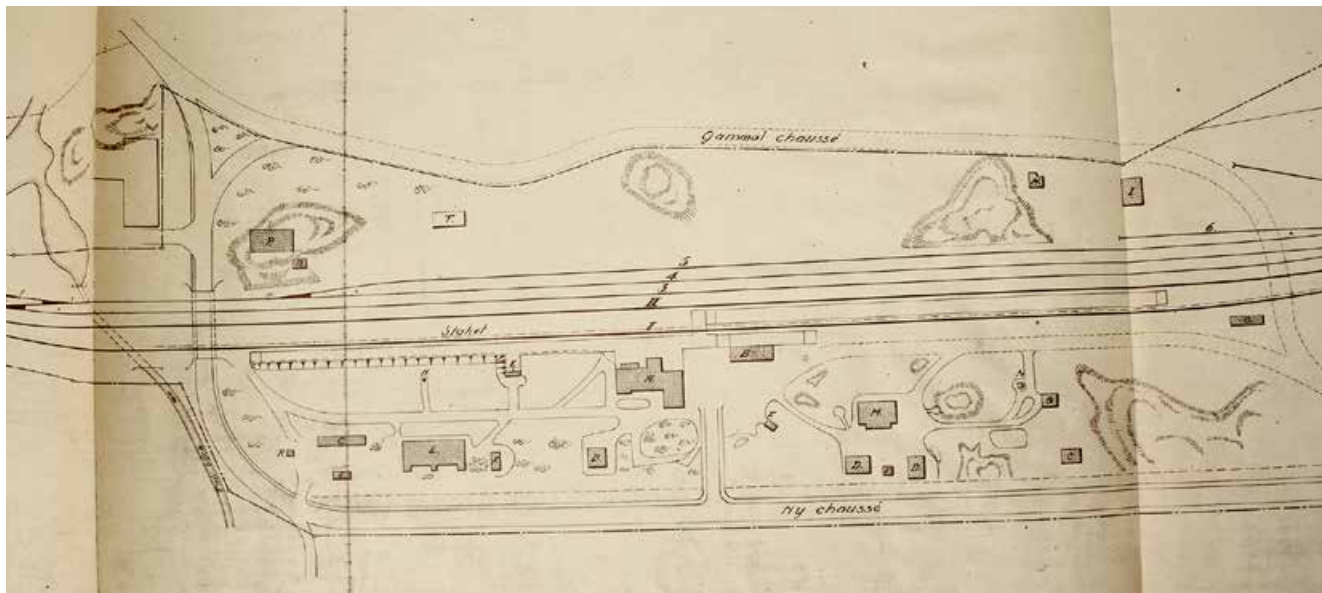
Kuva 15. Kiikan aseman puistosuunnitelma 1903. J. K. Kornman. SRMA.

Vuonna 1915 asemapuistoon istutettiin 11 lehtipuuta (2 lehmusta, 8 poppelia ja 1 pihlaja), 7 koristepensasista sekä 270 metriä pitkä hertnepensasaita (1080 kpl), joka istutettiin asema-alueen pohjoispuolelle vuosien 1913–1915 aikana rakennetun uuden Turun maantien varteen, asema-aluetta reunustavan puuaidan ulkopuolelle.³⁰ Pitkä pensasaita reunusti koko asema-aluetta uudesta maantiestä, jonka taseus asettui asemarakennuksen kohdalla asemapuistoa ylemmäs. Puistoalue jäi siis osin ympäröiviä liikenneväyliä selvästi alemmas, koska myös alikulun rakentamisen yhteydessä tehty rata-
pihan nosto oli muodostanut puiston eteläreunaan luiskan. Toisaalta asemapuiston itäpäässä, Turun tien sukeltaessa rautatiesillan ali, puiston reuna oli tietä selvästi korkeammalla. Uudelta maantieltä avattiin asemalle uusi sisäänajotie, josta tuli lopulta asema-alueen pääsisäänkäynti. Tasoerojen takia asematie jouduttiin pengertämään kivimuurilla. Uutta sisääntuloa korostettiin happomarjapensasaidanteella vuonna 1915.³¹ Uusi sisääntuloreitti jätti entiset pääkulkureitit syrjään. Korkeuserojen takia Turun maantieltä ei idän suunnasta päässyt enää suoraan asemapuistoon ja asemalaiturille, vaan kulku tapahtui uuden sisääntuloreitin kautta, asemarakennuksen viereltä.

Suunnitelmapiiirustusta istutuksista ei ole löytynyt, joten on jäänyt epäselväksi mihin suurin osa vuosien 1905–1908 ja 1915 istutukset tehtiin ja minkälainen oli toteutunut sommitelma.³² Tiedetään kuitenkin, että idästä asemalle johtavan toisen pääkulkureitin varrelle istutettiin jossain vaiheessa lehmuskujanne. Se istutettiin todennäköisesti vuosien 1909–1914 aikana.³³ Mahdollisesti neljän asunnon talon päätyyn istutettiin lehtimaja lehmuksista ja asemarakennuksen taakse lehmusten ryhmä. Uuden maantien varteen istutettiin jossain vaiheessa vuoden 1916 jälkeen lehmusrivi. Käytäväsommitelma käy ilmi erinäisistä vuonna 1915 ja vuonna 1919 laadituista kartoista. Pitäjänmäen asema-

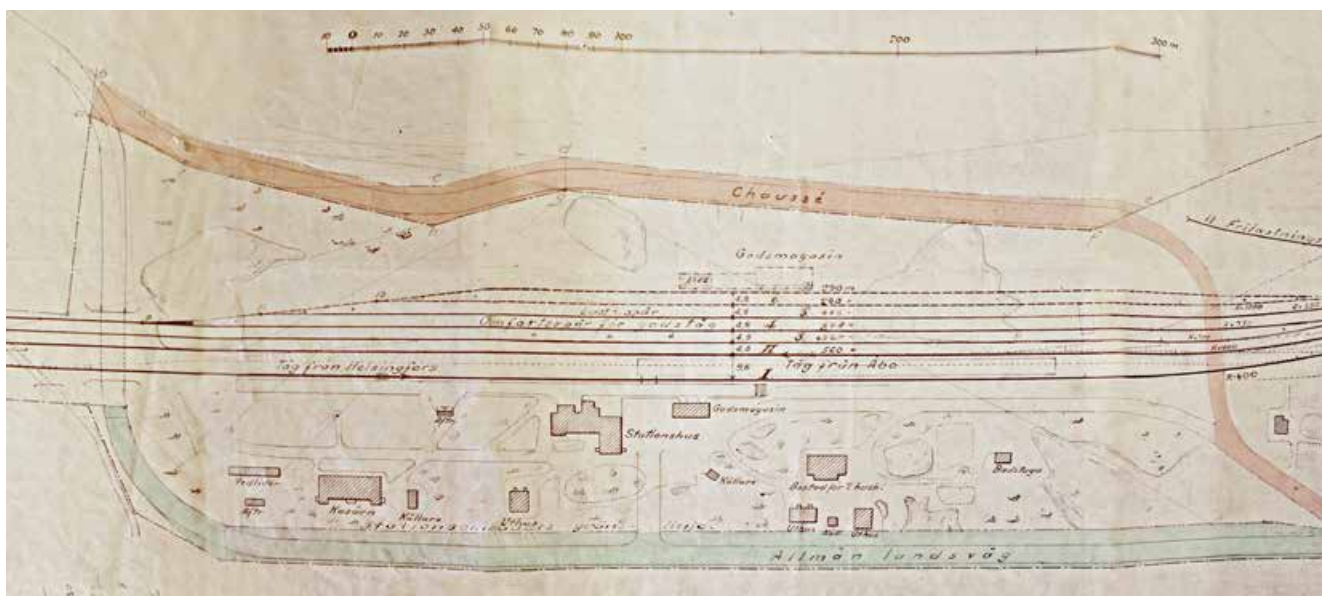
puisto istutettiin samoihin aikoihin kuin Kiikan asema, Satakunnassa. Siitä laadittu piirustus voisi kuvastaa hyvin myös Pitäjänmäen asemapuistoa lehtimajoineen, hyötypuutarhoineen ja puukujineen.

Asemapuistosta on löytynyt verrattain vähän arkistomateriaalia. Pitäjänmäellä tehdyistä puisto- ja puutarhatöistä kertovia Valtionrautateiden ylipuutarhureiden ja piiripuutarhureiden vuosikertomuksia löytyi Suomen rautatiemuseon arkistosta vuosilta 1905, 1915, 1930, 1935, 1937, 1939, 1940, 1946, 1947, 1950–54, 1956–58 jne. Vuosikertomuksissa on useimmiten taulukko asemille istutetuista kasveista, joten tietoa aseman uusista istutuksien määristä voi löytyä vaikka sanallista kuvausta kohteesta ei olisikaan. Vuosikertomukset ovat lyhyt sanaisia, yleensä parin lauseen kuvauksia vuoden aikana tehdyistä töistä kohteittain. Kasvilajeja ei useinkaan mainita. Vuosikertomukset puuttuvat vuosilta 1909–1914, jolloin alueelle on todennäköisesti tehty paljonkin istutuksia. Vuosikertomusten lisäksi puiston toteutuneesta sommitelmasta ja istutuksista voi piirtää kuvan vuonna 1915 laaditun Pitäjänmäen-Otalammen rautatie-ehdotuksessa olevan Pitäjänmäkeä koskevan asemapiirustuksen avulla. Piirustusta on kuitenkin päivitetty useaan otteeseen (v. 1916, 1918, 1919 ja 1920), joten ei voida sanoa esittäkö piirustuksessa oleva puiston hahmo sen asua vuonna 1915 vai 1920. Ensimmäinen ilmakehu alueesta on vuodelta 1932, viistokuva vuodelta 1936. Valokuvia puiston sisäosista ei ole löytynyt, mutta asemarakennusta on kuvattu, usein radalta päin, jolloin taustalla voi nähdä puiston istutuksia.



- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| A. Asemahuone. | L. Kasarmi. |
| B. Tavaramakasiini. | M. Haksink valtuusjo. |
| C. Hakovaja. | N. Haivo. |
| D. Ulkoluone. | O. Resimavaja. |
| E. Maki. | P. Cementtivaja. |
| F. Kellari. | Q. Konevaja. |
| G. Sauna. | R. Septik tank. |
| H. Paja. | S. Siirtolaava. |
| I. Työkaluvaja. | T. Yksityismakasiini. |
| K. Haksink valtuusjo. | |

Kuva 16. Pitäjänmäen-Otalammen rautatie-ehdotus, Sockenbacka 1915. Piirustusta päivitetty v. 1916, 1918, 1919 ja 1920. KA, Rautatiehallituksen radanrakennuskartat ja piirustukset. Ia:42 Pitäjänmäen-Otalammen rautatie-ehdotus (1921-1921).



Kuva 17. Förslag till utvidgning af Sockenbacka station. Karttaan liittyvä kirjelmät päivätty vuodelle 1919. Rautatiealueen tiejärjestelyitä kuvaava kartta. Karttapohja lienee vanhempi ennen vuotta 1915. KA, Rautatiehallituksen hallinto-osaston lainopillisen toimiston I arkisto. Hb:34 Pakkolunastusasioiden oheisaineisto (1857 - 1945).



Kuva 18. Del av Sockenbacka samhälle med sammanträngd befolkning. Selim A. Lindqvist. År 1916. Kansallisarkisto, Taajaväkisten yhdyskuntien kartat.

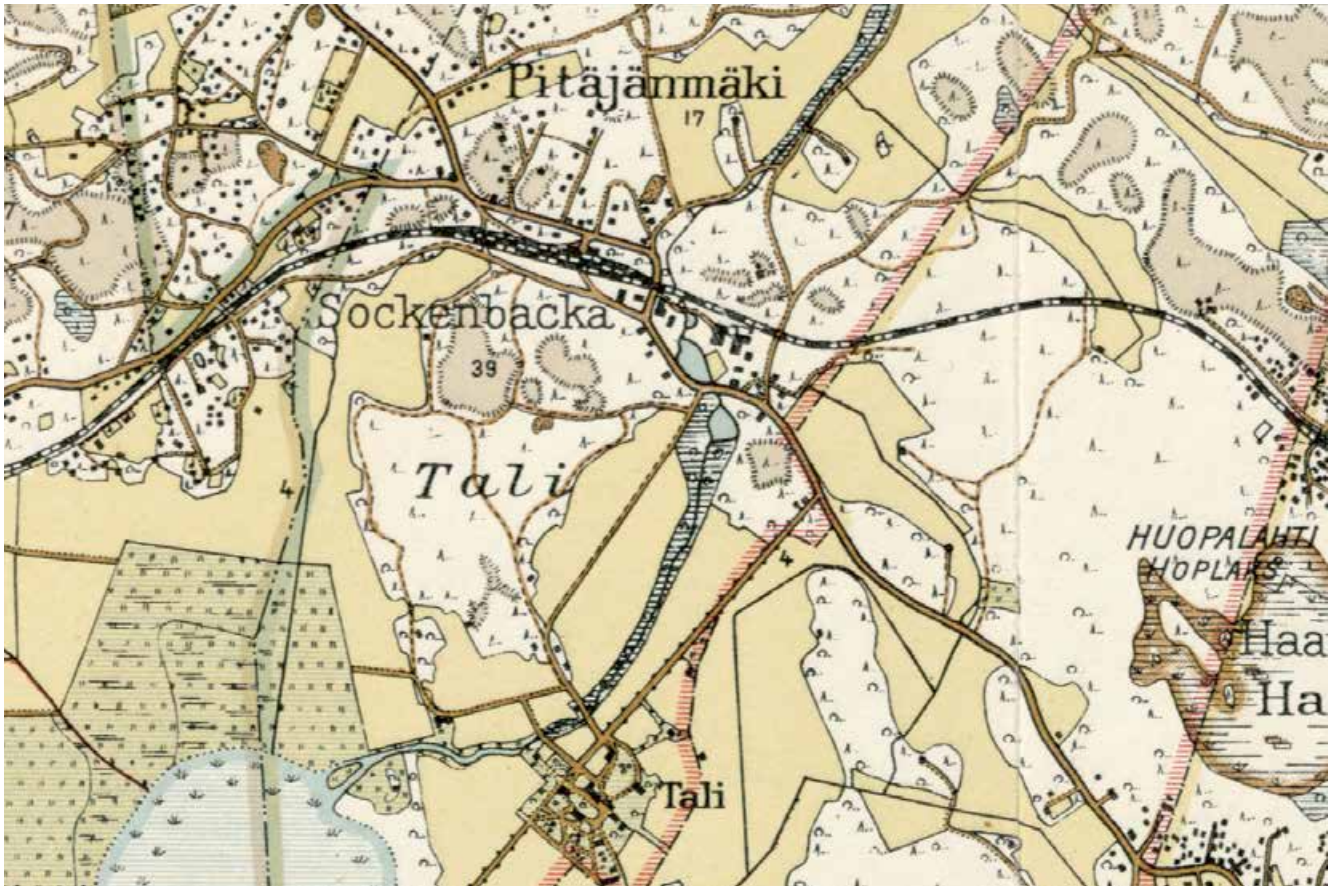
Kylästä teollisuuskeskukseksi

Ennen rataa alueella ei juuri ollut asutusta. Pian junaliikenteen käynnistyttyä aseman läheisyyteen, etenkin aseman pohjoispuolelle alkoi muodostua taajaväkistä asutusta. Talin kartanon maista erotettiin palstoja uusille asukkaille.³⁴ Junaliikenteen käynnistyttyä radan varteen alkoi vähitellen syntyä myös teollisuutta. Vuonna 1911 Ab Gottfried Strömberg Oy osti asemasta itään radan eteläpuolelta suuren tontin tehtaita varten, jonne valmistui valimo 1916 ja konehalli 1919.³⁵ 1930-luvulla aseman läheisyydessä oli Strömbergin tehtaan lisäksi jo iso joukko muitakin teollisuuslaitoksia, mm. lämmityslaitetehdas, väri- ja vernissatehdas sekä mallastehdas ja panimo.³⁶ Sittemmin 1940-luvulla teollisuusalue laajeni voimakkaasti.

Alueen väestömäärä kasvoi etenkin 1906-1911. Tonttien halpojen hintojen ja luonnonläheisyyden houkuttamana Pitäjänmäen aseman läheisyyteen asettui asumaan sekä kaupungin virkamiehiä, teollisuuden työntekijöitä että rautateiden sekatyöläisiä. Taloja rakennettiin itse, mutta suurin osa uusista huviloista oli vuokralla. Asutus keskittyi asemasta länteen ja luoteeseen. Aseman seudulle keskittyivät myös kaupat ja palvelut. Noin viisi vuotta junaliikenteen alkamisesta 4.11.1908 asemanseutu (Talin ja Konalan kylät) julistettiin senaatin päätöksellä taajaväkiseksi yhdyskunnaksi, ja kymmenen vuotta myöhemmin maaherra vahvisti ”Yleisen

ohjesäännön Pitäjänmäen huvilayhdyskuntaa varten”, mutta yhdyskunta ei kuitenkaan koskaan järjestäytynyt eikä rakennusjärjestystä koskaan laadittu.³⁷ Helsingin kaupunki oli laatinut omistamilleen Reimarsin, sittemmin Reimarsin maille, aseman pohjoispuolelle laatunut jaoituskaavan ja rakennusjärjestyksen, jotka vahvistettiin vuonna 1920. Kaupunki alkoi vuokrata huvilatontteja omistamaltaan alueelta,³⁸ jonka myötä alueelle (Jännetien varrelle) syntyi yhtenäinen huvilamiljöö.³⁹ Asemanseudulle ryhdyttiin laatimaan asemakaavalain edellyttämää ensimmäistä rakennussuunnitelmaa vuonna 1933, koska alue ”todennäköisesti lähitulevaisuudessa liitettäisiin kaupungin alueeseen”.⁴⁰ Samana vuonna kaupunki luovutti aseman läheisyydestä maata urheilukenttää varten.

Kaupunki oli tutkinut mahdollisuutta saada Lassaksen ja Martaksen maat takaisin omistukseensa Talin kartanolta jo vuonna 1885.⁴¹ Helsingin kaupunki osti vuonna 1930 Talin kartanon siihen kuuluvine Lassaksen ja Martaksen verotiloineen Ramsayn suvun kuolinpesältä 13 miljoonalla markalla. Näin kaupunki oli saanut haltuunsa Reimarsin tilan lisäksi myös siihen liittyvät Pitäjänmäen asemaa ympäröivät maa-alueet. ”Reimarsin tilalla oli jo asutusta, ja se kasvaisi varmasti itsestään, jos kaupunki omistaisi Talin kartanon ja sen maille järjestäisi sopivia asutusalueita, mihin maaperä erittäin



Kuva 19. Helsingin kartta 1929. Ote Pitäjänmäen alueesta. Kansallis-kirjasto.

hyvin soveltui. Todennäköisesti teollisuuslaitoksiakin syntyisi asema-alueen ääreen. Tämä maanhankinta tarjoaisi sopivia paikkoja myöskin kunnallisille laitoksille”.⁴²

Vuonna 1936 valmistuneessa Yrjö Harvian esikaupunkiliitoksen esiselvityksessä mainitaan että, esikaupunkiasutus oli pääasiallisesti sijoittunut Pitäjänmäen aseman seudulle.⁴³ Vuokrahuoneistoja oli paljon ja väestö oli pääosin vähävaraista. Asemanseudun ulkopuolinen alue oli edelleen maatalousvaltaista. Vuonna 1942 valmistui ”Rakennuskaava 1942 Pitäjänmäen teollisuusaluetta varten Helsingin maalaiskunnassa ja Huopalahden kunnassa”. Radan eteläpuolelle vahvistettiin ensimmäinen asemakaava heti alueliitoksen toteutua vuonna 1946.⁴⁴

Ennen alueliitosta Pitäjänmäki oli yksi Helsingin maalaiskunnan pääkeskuksista, vaikka sijaitsi syrjässä maalaiskunnan keskeisimmistä osista.⁴⁵ Pitäjänmäki liitettiin lopulta vuoden 1946 suuressa alueliitoksessa Helsinkiin. Ensimmäinen asemakaava vahvistettiin radan pohjoispuolelle vasta vuonna 1956.



Kuva 20. Pitäjänmäen liitosalue. Harvian erikoiselvityksestä.



Kuva 21. Ote viistoilmakuvasta vuodelta 1936. HKMKA.

Asemapuisto 1930-40-luvuilla

1930-luvulla Valtionrautateiden puutarhatoimen perustoihin kuului joka vuosi *"kaikki ammattitaitoa vaativat työt kuten pensasaitojen ja puiden leikkaukset, pensasryhmien puhdistus ja muokkaus, käytävien ja ruohokenttien kunnostus, kukkien istutus ja hoito ym. alaan kuuluvat tehtävät"*.⁴⁶ Vuonna 1930 Pitäjänmäen asemapuistossa puutarhatoimiin kuului em. lisäksi mm. 15 vuotta vanhan hernepensasaidan alas leikkaus sekä harventuneen pensasaidan täydentäminen taimilla. Osa aita (n. 15 m pituudelta) poistettiin kokonaan näkemä alueelta maantien käännteestä.⁴⁷ Vuonna 1935 uusittiin virkailija-asunnon (kaksoisvahtitupa) läheisyydessä olevat perennaistutukset ja istutettiin syksyllä tulppaanin sipuleita radan puoleiseen mäen rinteeseen.⁴⁸ Vuoteen 1936 mennessä asemapuiston ala oli kolminkertaistunut (8587m²) vuoteen 1905 verrattuna. Tähän lienee kuulunut ilmeisesti myös virkailijan puisto, eli kaksoisvahtituvan pihapiiri. Suurin osa pinta-alasta oli ruohokenttiä ja istutuksia. Sen lisäksi asema-alueeseen kuului luonnonpuistoa (2374m²), joka sijoittui asemapuiston länsipuolella. Pensasaitaa oli yhteensä 483 juoksumetriä.⁴⁹ 1930-luvun lopulla asemapuistossa täydennettiin virkailijan puiston perennaistutuksia ja hyötypuutarhoja sekä uusittiin nurmikot ja kallion luis-kassa radan varrella olevat kivikkoryhmit.⁵⁰

1940-luvun vuosikertomuksissa luetellut työt kohdistuivat pääosin asuinpihojen hyötypuutarhoihin. Vuosikertomusten mukaan puiston keskiosista kaadettiin havupuita uusien kasvimaiden tieltä 1940-luvun lopulla. Liiterin ja maakellarin väliin ja liiterin länsipuolelle perustettuihin uusiin hyötypuutarhoihin istutettiin mm. marjapensaita ja pari omenapuuta, joista toinen on edelleen nähtävissä puistossa.⁵¹ Vuoden 1940 vuosikertomuksessa kerrotaan, että virkailijan kasarmilla istutettiin vanhan kuusiaidan tilalle syreenejä.⁵² On jäänyt epäselväksi tarkoitetaanko virkailijan kasarmilla tässä kaksoisvahtitupaa vai 4 asunnon taloa, joten kuusiaidan sijainti on jäänyt epäselväksi. Kaksoisvahtituvan eteläpuolelle istutettiin kuitenkin jossain vaiheessa syreeni-aidanne. 1940-luvun lopulla alikulun läheisyyteen tehtiin asemalaiturille johtavat portaavat, jotka olivat käytössä 1970-luvulle asti, jolloin pitäjänmäentien leventäminen ja rautatiesillan pidentäminen tuli ajankohtaiseksi.



Kuva 22. Ilmakuva vuodelta 1932. Kuvasta hahmottuva asema-alueen istutetut ja puistomaiset alueet. Puistoa hallitsee lehmuskujanne ja vapaat nurmipinnat. Asemapuisto rajautuu sekä tiestä, että rata-

alueesta pensasaidalla. Pensasaidat suojaavat rautatietyöntekijöiden hyötypuutarhoja. Helsingin karttapalvelu.

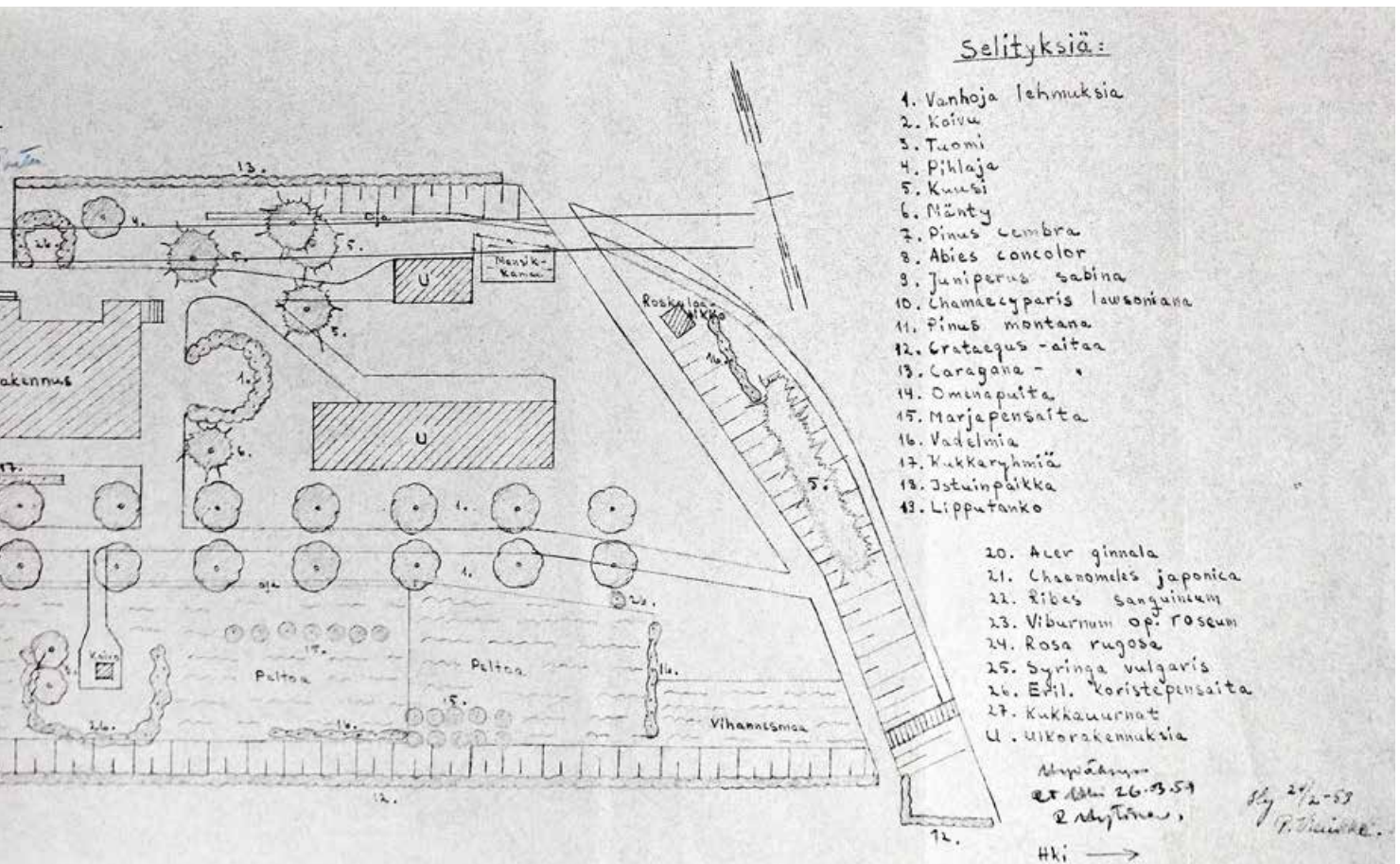


Kuva 23. Ilmakuva vuodelta 1943. Asemarakennuksen pohjoispuolella oli portti, joka näyttää rajanneen puistoalueen pois julkisesta käytöstä. Kuvasta käy myös ilmi, että lähes koko asemapuisto näyttää olleen aidattu, ja pois junamatkustajien käytöstä. Asemarakennuksen vierellä näyttää olevan portti ja puiston muilla sivuilla pensasaidat, itäsisvua lukuun ottamatta. Vaikka aidat eivät olleet yhtenäisiä on niillä ollut suuri

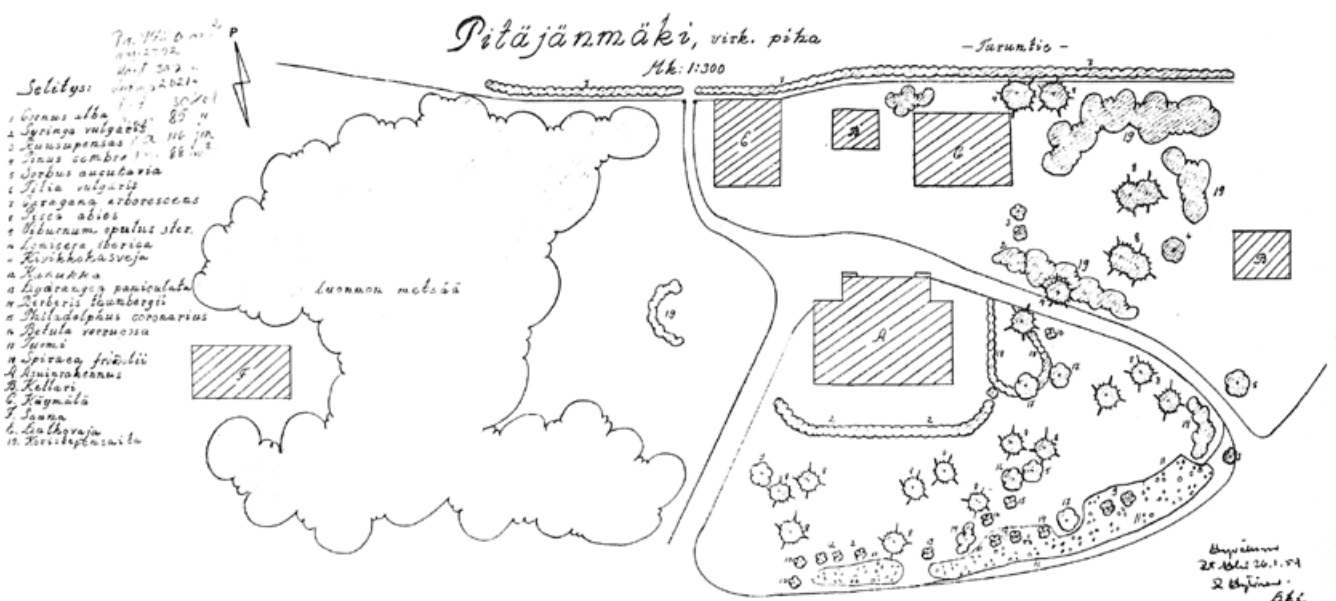
vaikutus puiston saavutettavuuteen. Asemarakennuksen kulmalta, asemalaiturilta on diagonaalikäytävä puiston läpi kohti asuinrakennusta. Lehmuskujan käytävä näkyy kapeana. Vähäinen käyttö on muuttanut sen alkuperäistä paljon kapeammaksi ja sen itäpää näyttää olleen lähes kokonaan ruohottunut. Laajat hyötypuutarhat ja kasvimaat sijoittuivat aluksi radan varteen.



Kuva 24. Ilmakuva 1956. Vesijohtotyöt käynnissä asemapuistossa.



Kuva 25, yllä. Pitäjänmäki, korjaus. SRMA. Hyväksytty 24.2.1959. P. Vierikko. Suunnitelmassa esitetään uuden oleskelupaikan perustamista asemarakennuksen vierelle. Piirustuksessa esitetään myös hyötypuutarhat ja peltoalat. Uusien istutettavien ja vanhojen säilyvien pensasistutuksien välille ei ole tehty merkintäeroja, joten on epäselvää mikä oli uutta ja mitä vanhaa. Kukkaryhmit sijoittuvat uudelle oleskelupaikalle, sekä asuinrakennuksen edustalle, joista tämä jälkimmäinen mahdollisesti kokonaan uusi tai sitten vesijohtotöiden takia uusittu. Lehmuskujanteen vierelle istutettiin todennäköisesti laiturialueen reunalta ylös kaivettu Rosa Rugosa-aidanne kujanteen pohjoispuolelle, hyötypuutarhaa rajaamaan. Piirustuksessa on ehdotettu myös kioskin siirtämistä radan varresta lähemmäs maantietä. Piirustukseen on kirjoitettu, ehkä jälkikäteen, pinta-ala ja määrätietoja puistosta. Pinta-ala 7675m², nurmikoita 4848 m², käytäviä 1880 m², hyötypuutarha 1947 m², puut 64 kpl, pensaita 72 kpl, pensasaita 402 jm, kukkaryhmiä 20 m², hedelmäpuita 2 kpl, marjapensaita 60 kpl. Piirustuksesta on olemassa toinen versio, jossa siihen on jälkikäteen piirretty havuistutuksia ja pensasaita liiterin viereiselle hyötytarhan paikalle. Merkinnöt ovat havujen istutusajankohdan mukaan laadittu 1970-luvun puolessa välissä.



Kuva 26, viereisellä sivulla. Asemapuiston puistokortti, jota täydennetty ainakin vuonna 1959. Kortista käy ilmi tuolloin puistossa kasveja lajeista. Kaksoisvahtituvan mäestä oli oma puistokortti. SRMA.

Kuva 27, yllä. Pitäjänmäki, virk. piha. Hyv. 25.1.1959. Kalle Jokela. Kaksoisvahtituvan ympäristö, johon kuuluu myös laajat kivikkoryhmit radan puoleisessa rinteessä.



Kuva 28. Asema n. 1945-1955. Asemarakennuksen vieressä on kioski ja tavaramakasiini. Asemarakennuksen taustalla näkyy melko paljon havupuita, joista osa poistettiin myöhemmin. SRMA.

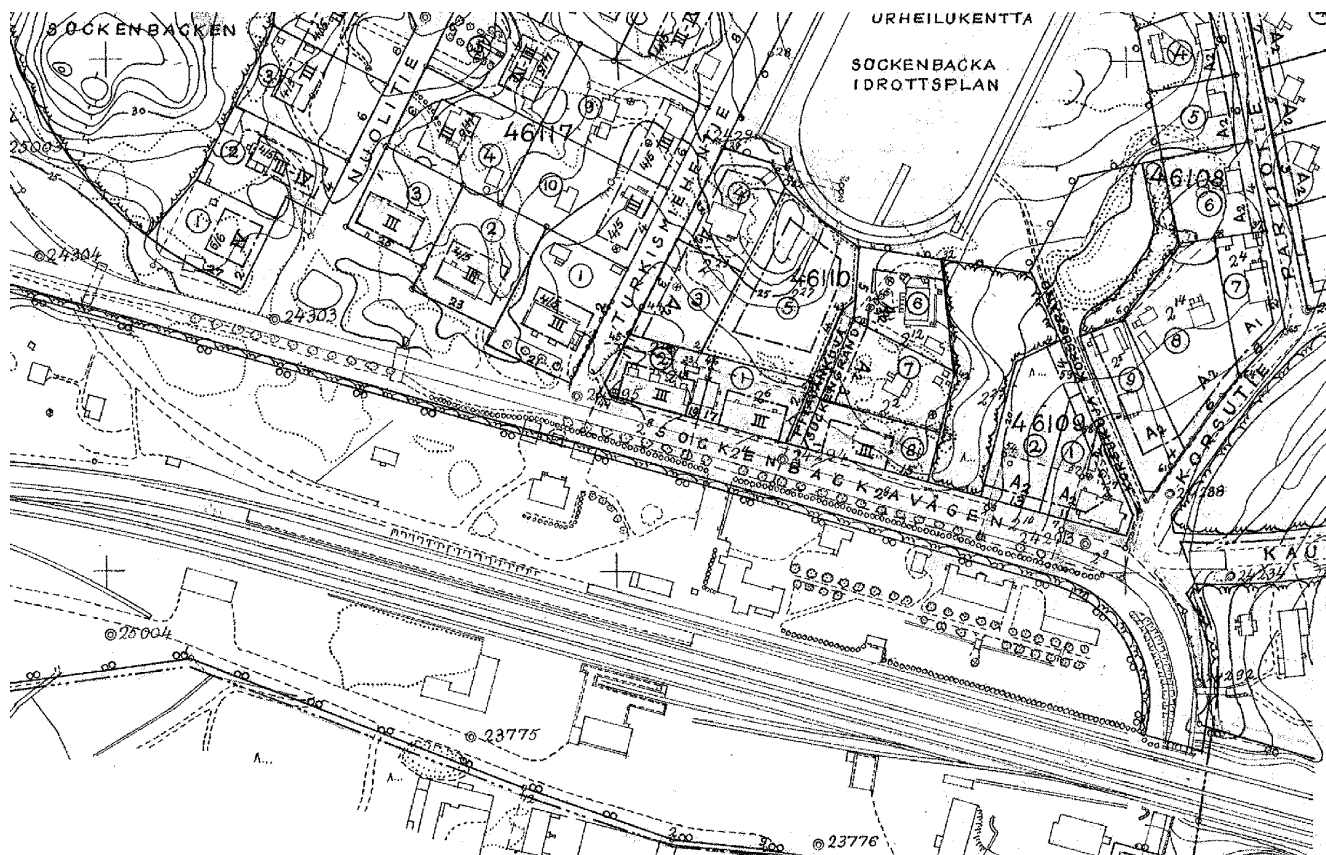
Kuva 29, alla. Pitäjänmäen teollisuusaluetta 1950-luvulla. HKMKA.





Kuva 30. Aseman edusta ennen kunnostustyön alkua vuonna 1958. Puistoa asemalaiturista rajannut ruusuaidanne kuvan keskellä. Asemalaituri ja asemarakennuksen edusta on ollut osin mukulakivetty. HKMKA.

Kuva 31. Alueen ensimmäinen asemakaava vuodelta 1955.





Kuva 32. Näkymä aseman edustalta 1963. O. Karasjoki. VR1-10022.

Pitäjänmäen asema ja asemapuisto 1960 – 1970-luvuilla

1960-luvulla ja 1970-luvun alussa asemapuistossa tehtiin normaaleja kunnossapidon töitä, kuten harvennettiin metsää, tehtiin täydennysistutuksia mm. kivikkoryhmiin ja korjattiin viemäri- ja kaapelitöiden rikkomia nurmikoita. Myös asuinpihojen istutuksia ja hyötypuutarhoja täydennettiin.⁵⁷ Huonokuntoisina poistettujen havujen tilalle istutettiin uusia havupuita. Kivikkoryhmiä ja neljän asunnon talon kukkapenkkiä täydennettiin. Viemäritöiden yhteydessä asemarakennuksen pohjoispuolelta poistettiin syreeni-istutus. Laiturialueet asfaltoitiin vuonna 1973, jonka myötä tuhoutuneita nurmikoita uusittiin vielä seuraavanakin vuonna.⁵⁸

Seuraava suurempi korjaustyö asemapuistoon tehtiin vuosien 1975-1977 aikana, jolloin puistossa kunnostettiin käytäviä ja sora-alueita, uusittiin osa nurmikoista, mullattiin ja kunnostettiin kalliorinne uutta kukkaryhmää varten sekä istutettiin yhteensä 18 havupuuta, 135 koristepensasta ja 650 kukkasipulia.⁵⁹ 1960-luvulta lähtien hyötykasvienviljely vähentyi vähitellen ja hyötytarhoihin ryhdyttiin istuttamaan koristekasvillisuutta. 1970-luvun kunnostuksen yhteydessä liiterin ja kellarin välisen hyötytarhan paikalle istutettiin serbiankuusi-ryhmä (*Picea omorika*) ja sen taustalle tehtiin kuusama-aidanne. Hyötypuutarhan marjapensaat siirrettiin liiterin reunalle. Samalla osa ruusuaidannetta lyhennettiin ja sen tilalle kujanteen vierelle asennettiin pyykinkuvausteline. Vuosikertomusten mukaan kun-

nostuksen jälkeen 1978-81 puistossa tehtiin lähinnä kivikkoryhmän sipulikukkaistutuksia (yhteensä 1650 kpl).⁶⁰

Junaliikenteen muutokset ja mm. autoistuminen 1960-luvulta alkaen muuttivat Pitäjänmäen asema-alueen katu-, laiturij- ja pihajärjestelyitä. Autoliikenteen lisääntyessä ahdas rautatiesilta alkoi käymään vaaralliseksi, etenkin jalankulkijoille. Kaupunki kaavaili erillisen jalankuluttunnelin rakentamista 1960-luvun alussa, mutta vaikka suunnitelmat laadittiin, tunnelia ei koskaan toteutettu.⁶¹ Mahdollisesti tuolloin päätettiin rautatiesillan leventämisestä, josta ensimmäiset luonnokset tehtiin jo vuonna 1965. Lopulliset suunnitelmat laadittiin vuosien 1970-71 aikana.⁶² Siltatyöt tehtiin 1970-luvun puoleen väliin mennessä. Alikulusta rakennettiin portaat suoraan ratojen keskellä sijaitsevalle laiturille.⁶³ Siltatöiden yhteydessä tapahtuneen Pitäjänmäentien leventämisen takia osa vanhoista kadun varren lehmuksista (3 kpl) jouduttiin kaatamaan.

Asemalaiturilla sijainnut kiosk purettiin 1960-luvun puolessa välissä ja uusi kioskirakennus sijoitettiin hieman lähemmäs Pitäjänmäentietä, sisääntulotien varteen. Vuosikymmenen lopulla rata sähköistettiin ja sähköjunaliikenne Helsingistä Kirkkonummelle käynnistyi vuonna 1969, ensimmäisellä rataosuudella Suomessa. Junien moottorit oli valmistettu Strömbergin tehtaalla



Kuva 33. Näkymä asemalle 1963. Puiston etualalla uusi oleskelupaikka ja vuonna 1958-59 tehdyt istutukset sekä vanhat istutukset asemarakennuksen vierellä (orapihlaja, syreeni, sembramänty). O. Karasjoki. VR 1-10021.

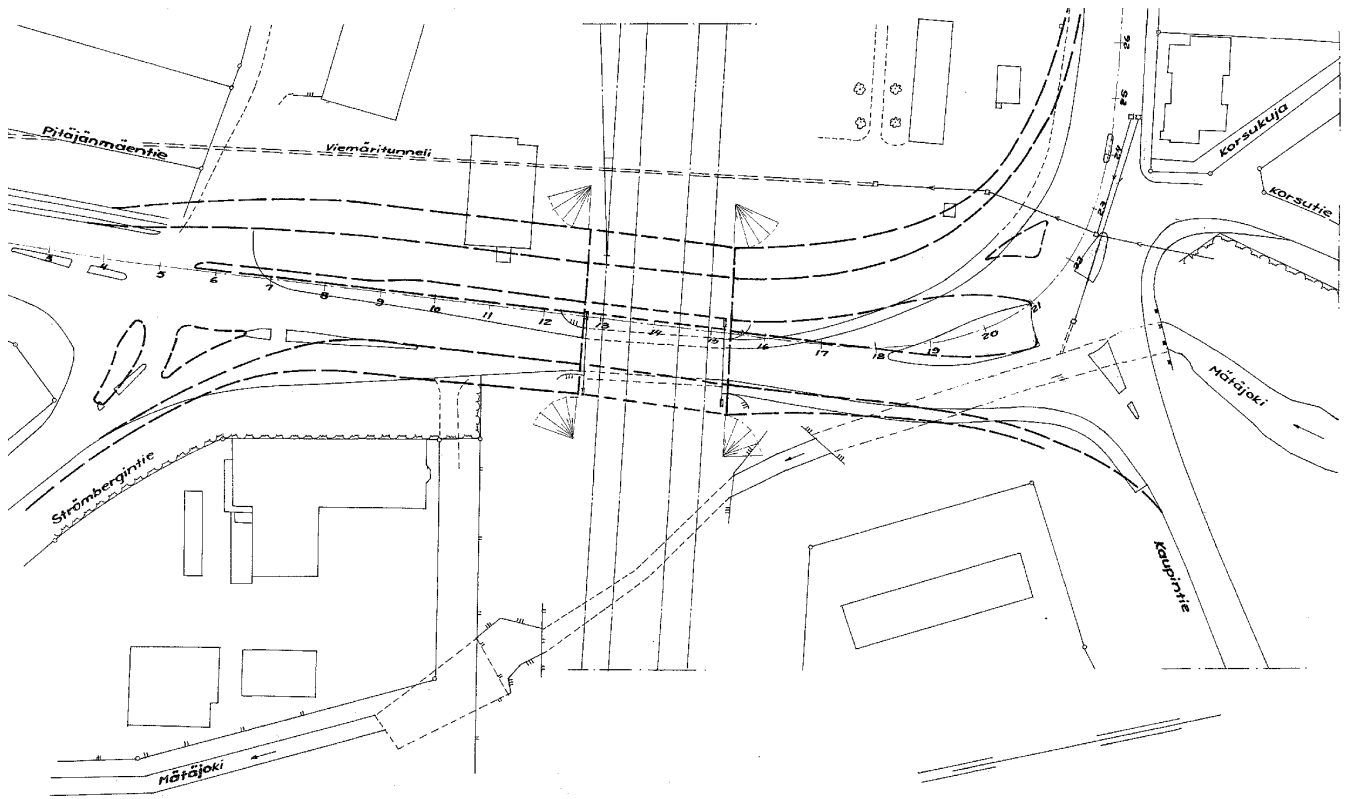
Pitäjänmäellä.⁶⁴ Sähköistyksen myötä asemalaiturilla ollut tavaramakasiini purettiin ja sen tilalle rakennettiin pysäköintialue.⁶⁵ 1970-luvulla kioskia siirrettiin vielä kertaalleen lähemmäs Pitäjänmäentietä, jolloin autojen pysäköintiin saatiin lisää tilaa.

Pitäjänmäestä oli 1960-luvulle tultaessa tullut merkittävä tavara-asema. Hajanaiset varastorakennukset ja laiturit korvattiin uudella tavara-asemarakennuksella, joka valmistui vuonna 1970.⁶⁶ Vasta valmistuneen tavara-aseman ympäristöä kaunistettiin pienellä puistokumpareella, johon istutettiin 550 erilaista kivikkokasvia.⁶⁷

1970-luvun puolivälissä asemalle suunniteltiin raiteiden ja asemalaitureiden sekä pysäköinnin uudelleen järjestelyjä. Asematoimintoja suunniteltiin siirrettäväksi radan ylittävälle kävelysillalle. Samalla suunniteltiin myös Pitäjänmäentien levenyttämistä yhdessä kaistalla ja uuden kevyenliikenteen reittiä asemapuiston mäen kautta. Suunnitelmat eivät kuitenkaan koskaan edenneet toteutukseen.⁶⁸

Kuva 34. Lehmuskujanne 1974. Sirkka Valanto. MVKA. Kuva Pirjo Huvilan artikkelista Aseman puistot ja pihat.





Kuva 35, yllä. Luonnos Pitäjänmäentien alikulkusillan ympäristön liikennejärjestelyistä. 13.4.1965. HKR-arkisto.



Kuva 36. Traktorinäyttely Pitäjämäellä 1963, Voutilainen, MVKA. Taustalla näkyy asemarakenne ja vasemmassa reunassa kaksoisvahtituvan mäki.



Kuva 37. Pitäjänmäen asema 1974. Valanto. MVKA.



Kuva 38. 1965 Viesturi kaakosta. HKMKA.

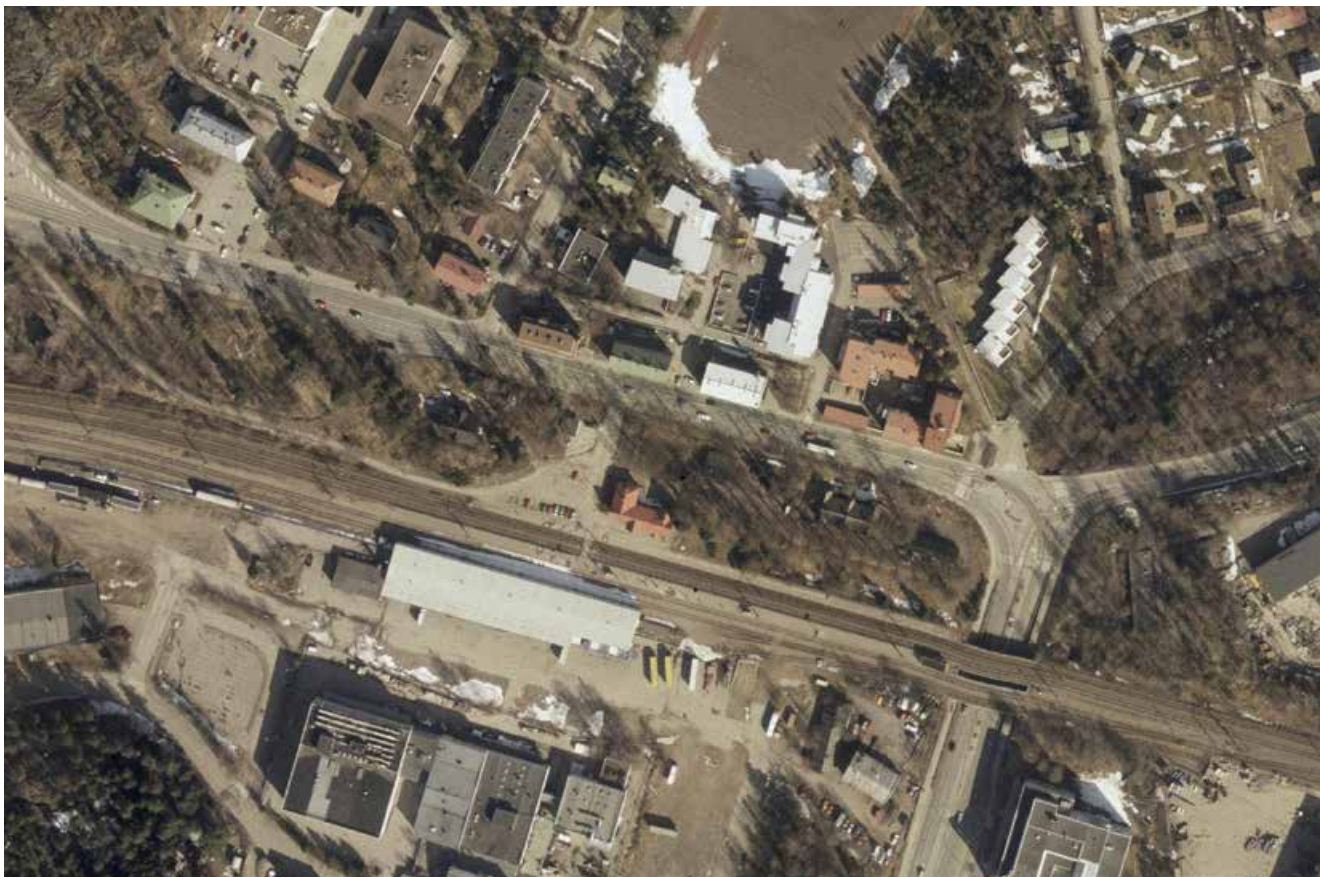
Kuva 39. 1965 Viesturi lounaasta. HKMKA.





Kuvat 40 ja 41. Ilmakuva 1969 ja 1976. Pitäjänmäentien ja leveän alikul-
kusillan rakentamisen muutokset näkyy hyvin tästä kuvaparista.





Kuva 42 ja 43. Ilmakuva 1997 ja 2001. Kaupunkiradan muutokset.





Kuva 44. Pitäjänmäen asema vuonna 2001. Toivari. HKMKA.

1980-luvulta nykypäivään – maanvaihdoiksi ja ohikiitäviä junia

Viimeinen Pitäjänmäen aseman asemapäällikkö lopetti työnsä vuoden 1984 alussa. Asemarakennus palveli vuoteen 1987 asti, jolloin lipunmyynti lopulta lakkautettiin. Täysin miehittämättömäksi liikennepaikka muuttui vuoden 1988 lopussa, kun myös tavara-asema lopetti toimintansa.⁶⁹ 1990-luvun alussa suunniteltiin Pitäjänmäen ja Valimon asemien yhdistämistä yhdeksi asemaksi vanhan Strömbergin tehtaiden kohdalle ja sen yhteyteen kauppakeskuksen rakentamista, mutta nämä suunnitelmat eivät edenneet.⁷⁰ Asema-alueen Pitäjänmäentien puoleisten osien hallinta siirtyi ratahallintakeskukselta rakennushallitukselle 1990-luvun alussa. Sama alue siirtyi Spondalle vuonna 1999.⁷¹ Muu alue säilyi valtion omistuksessa vuoteen 2013 asti.⁷²

Helsingin ja Leppävaaran välisen kaupunkiradan rakentaminen aloitettiin vuonna 1998. Kaupunkiradan raiteet sijoitettiin ratapihan eteläreunalle, jolloin Pitäjänmäellä pysähtyvien lähijunien laiturit siirtyivät keskelle ratapihaa, ja niihin kuljettiin asemasiltaa pitkin. Pitäjänmäen ohittavia junia varten oleva pohjoisin raide uusittiin ja nopeita junia varten lisättiin toinen raide. Vanha asemalaituri jäi uuden ohitusradan alle ja asemarakennus jäi tarpeettomaksi ja syrjään junamatkustajien reiteistä. Myös kioskki jäi syrjään kulkureitiltä, mikä lienee vaikuttanut siihen, että se lopetti toimintansa ja rakennus purettiin vuoteen 2001 mennessä. Tämän myötä asema-alueen viimeinenkin palvelu katosi. Pitäjänmäen

uuden jalankulkusillan ja asemalaiturin juhlallisia avajaisia vietettiin lokakuussa 2000 ja liikennöinti kaupunkiradalla alkoi vuonna 2001.⁷³ Kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä Pitäjänmäentien ylittävältä rautatiesiltä levennettiin yli 10 metriä, jolloin sinne varattiin tilaa myös kevyenliikenteenväylälle. Radan pohjoispuoleinen pyöräliikennettä palveleva reitti kulki Espoon suunnasta radan vartta, koukaten asemarakennuksen ohi asemapuiston lehmuskujan kautta ja edelleen radan vartta pitkin kohti Helsinkiä. Väylän lehmuskujanteella kulkeva osuus säilyi kivituhkapintaisena, kun muu reitti asfaltoitiin.



Kuva 45. Paikallisjuna Pitäjänmäen asemalla 1995. HKMKA.



Kuva 46. Ilmakuva 2005. Pitäjämäen ja Kaupintien risteykseen on juuri valmistunut liikenneympyrä.

Vuonna 2013 asemarakennus ja sen lähiympäristö, sekä kaistale maata radanvarresta asemarakennuksesta itään siirtyi Senaattikiinteistöiltä yksityiselle kiinteistösijoittajalle. Rakennukseen liittyneeltä maa-alueella sijainneet liityntäpysäköintipaikat muuttuivat tässä yhteydessä maksullisiksi.⁷⁴

Asema-alueen muutokset ja epävarmuus tulevaisuudesta heijastuivat asemapuiston kuntoon ja käyttöön. Vuonna 1998 koko asema-alue rakennuksineen suojeltiin rautatiesopimuksella ja pian sen jälkeen myös otettiin mukaan museoviraston valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Parkkipaikan läheisyydessä ollut maakellari oli palanut vuonna 1992,⁷⁵ ja vaikka suurin osa suojelluista rakennuksista oli vuokrattu asunnoiksi tai toimistotiloiksi, ne rapistuivat hiljalleen. VR:n omistuksen loppuessa alueen hoitoon ei enää kiinnitetty huomiota samalla intensiteetillä. Hyötypuutarhat olivat vähitellen jääneet oman onnensa nojaan. 1980-luvun alussa asemarakennuksen viereinen oleskelupaikka poistettiin, eikä asemapuisto enää 1980-luvulla palvellut junamatkustajia. Kaupunkiradan rakentamisen myötä viimeinenkin side junamatkustajien ja asemapuiston välillä hävisi, kun junat eivät enää pysähtyneet asemarakennuksen viereiselle asemalaiturille. Kaupunkiradan myötä myös paljon vanhoja istutuksia katosi, kun rata-aluetta laajennettiin asemapuiston suuntaan. 2000-luvun alussa

kaupunkiradan rakentamisen ja asemapuiston itäpuolelle sijoittuvan Kaupintien ja Pitäjämäentien risteuksen kunnostuksen yhteydessä tehtiin puistossa joitakin kunnostustoimenpiteitä ja täydennysistutuksia. Asemapuiston itäreunaa uusittiin, mm. puustoa kaadettiin ja vanhat pensasistutukset poistettiin puiston reuna-alueelta. Tällöin asuinrakennuksen pohjoispuolella sijainneet lehtimajan jäänteet tuhoutuivat. Tilalle istutettiin angervopensasaidanne ja sekä jo 1970-luvulla poistuneiden Pitäjämäentien katupuiden korvaajiksi mahdollisesti ajateltu lehmusrivi. Lehmukset istutettiin selvästi puiston puolelle, eri linjaan kuin Pitäjämäentien vanhan lehmusrivi. Alikulun läheisyyteen jalkakäytävän ja sillalle nousevan kevyenliikenteen reitin väliseen luiskaan tehtiin pensasistutus. Asemarakennuksen läheisyyteen, parkkipaikan länsireunaan tehtiin samoihin aikoihin myös kolmen rautatienomenapuun ja vuorimäntyjen muodostama istutus. Pitäjämäentieltä perustettiin uusi kevyenliikenteenreitti radan varressa kulkevalle reitille kaksoisvahtituvan länsipuolelta.





ALUEEN VAIHEET

Kuva 47. Kaupunkirakenteen kehittyminen ja alueen keskeiset historialliset vaiheet tulkittuna historiallisesta kartta- ja kuvamateriaalista.

■ PUISTOALUEET (puistomaisena käsitellyt alueet, ml. hoidetut katuviheralueet, asema-alueen pihat ja Pitäjänmäen kirkon piha)	■ PIHAT
● PUUT (esitetty ainoastaan tarkastelualueella)	■ VIHERALUEET (metsät, niityt ja joutomaat)
■ ISTUTUKSET (pensasaidanteet ja muut maisemassa voimakkaasti erottuvat istutukset)	■ TEOLLISUUSALUEET JA RAUTATIEALUE
■ KUKKAISTUTUKSET (kesäkukat, perennat ja kukkivat pensaat)	■ RAKENNUKSET
■ VILJELYALUEET (hyötytarhat ja pellot)	--- RAKENTEET (junaraiteet, asemalaituri, sillat, tunnelit, muurit, aidat, katokset)
	■ MÄTÄJOKI (Rutián/Tali bäck)



Kuva 48. Nykytilanteen illustraatio.

3 Nykytilanne ja säilyneisyys

Kaupunkirakenne, liittyminen ympäristöön ja paikan yleinen topografia

Selvitysalueena oleva Pitäjänmäen asema-alue sijoittuu vilkkaan Pitäjänmäentien ja rantaradan rata-alueen väliin, rajoittuen myös idässä ja lännessä liikenneväyliin. Asema-alue sijaitsee Pitäjänmäen toimisto- ja teollisuusalueen pohjois- ja luoteispuolelle, ja on osa Mätäjoenlaakson viheralueelta radan vartta pitkin jatkuvaa vihervyöhykettä, joka toimii sekä visuaalisesti ja kaupunkirakenteellisesti välittävänä vyöhykkeenä asuinalueiden ja teollisuusalueiden välillä.

Aluetta reunustaa Pitäjänmäentien varren matalat kolmikerroksiset, 1930-50-luvuilla rakennetut asuin- ja liikerakennukset sekä Pitäjänmäentien ja Kaupintien risteysalueen 3-5-kerroksiset asuinkerrostalot 1990-luvulta. Pitäjänmäentien pohjoispuolinen väljä rakennuskanta muodostaa vehreää kaupunki- ja katutilaa. Pieni mittakaavainen ja väljä rakennuskanta, kadun loivasti nouseva pituusprofiili ja vanha lehmusrivi sekä asema-alueen ja tonttien vehreä kasvillisuus muodostaa kylmäinen miljöö, jossa on vanhan kauppalan tunnelma. Rata-alue on rajattu muusta asema-alueesta suoja-aidalla. Rata-alueen toisella puolella on matala vanhan tavara-aseman rakennuksen lisäksi muita pieniteollisuus- ja toimistorakennuksia.

Selvitysalue on muodoltaan tyypillinen asema-alue, kapea ja pitkänomainen, leveimmillään noin 55 metriä ja pituudeltaan on noin 290m. Alue sijoittuu loivaan Mätäjoelle päin laskevaan rinteeseen. Alueen maaston korkein kohta (+26.3) sijaitsee radan ylittävän kävelysillan alussa ja matalin (n. +15.6) rautatiesillan alittavalla jalkakäytävällä. Loivaan rinteeseen sijoittuneessa asemapuistossa on lähtökohtaisesti ollut tasoeroja suhteessa rata-alueeseen ja loivasti kohti länttä nousevaan katuun. Tilanne on säilynyt samana aina 1910-luvulta

asti, jolloin uusi maantie ja rautatiesilta rakennettiin. Asemapuisto asettuu itäosastaan hieman Pitäjänmäentietä ylemmäs, mutta rataa nähden selvästi alemmalle tasolle. Länsiosastaan se on paikoin katua ylempänä, etenkin kaksoisvahtituvan mäen kohdalta. Asemapuisto on keskiosastaan katualuetta selvästi alempana muodostaen jyrkän luiskan puiston ja kadun väliin. Rataan nähden alueen keskiosat ovat samalla tasolla, kun taas länsiosat rataa ylempänä. Jalkakäytävän rakentamisen myötä reunalle on paikoin syntynyt jyrkkiä luiskia sekä kadun, että puiston puolelle.

Rakennukset, tilarakenne ja näkymät

Asema-alueella on osin säilynyt siihen alun perin kuulunut toiminnallinen ja tilallinen hierarkia, vaikka alueen omistustilanne ja asujaimisto on muuttunut ja junaliikenteeseen liittyvät palvelut ovat hävinneet. Asema-alueella on nähtävissä nykyään toiminnallisesti ja tilallisesti kolme selkeää osa-aluetta: asemarakennuksen ympäristö, asemapuisto ja asuinkasarmien pihapiiri sekä kaksoisvahtituvan mäki ja siihen liittyvä puustoinen reuna-alue. Osa-alueet limittyvät toisiinsa, eikä selkeitä rajoja asema-alueelle tyypilliseen tapaan ole nähtävissä.

Vuonna 1902 valmistunut ja vuonna 1911 laajennettu asemarakennus sijoittuu alueen keskelle, lähelle rata-alueen reunaa. Rakennus on pääosin toimistokäytössä, mutta osa rakennuksesta on asuinkäytössä poikkeusluvalla.⁷⁶ Asemarakennuksen ympäristö on säilynyt pääosin avoimena, vaikka aseman edessä oleva vapaa tila on kaventunut rata-alueen leventämisen myötä. Asemarakennuksen vierelle sijoittuu kaksi pysäköintialuetta, mitkä luovat väljyyttä rakennuksen ympärille. Asemarakennuksen vierellä oleva pensasaidalla rajattu kapea piha-alue on antanut ja antaa edelleen suojaa asemarakennuksessa olevalle asuinhuoneistolle.



Kuva 49. Näkymä Pitäjänmäentieltä kohti länttä. Vasemmassa reunassa asema-alueen asuinkasarmi.



Kuva 50. Näkymä kohti vuonna 1902 valmistunutta asemarakennusta. Pysäköinti alueet sijoittuvat asemarakennuksen vierelle. Vanha orapihlaja-aita on säilynyt ja kasvanut leikkaamattomana korkeaksi ja leveäksi aidanteeksi. Sisäänajoreitti on rajattu vanhalla metalliaidalla.



Kuva 51. Asemarakennuksen vierellä oleva pysäköintialueella sijaitsi tavaramakasiini vuoteen 1969 asti, sekä kiosk 1930-60-luvulla. Nykyään alue on yksityisessä omistuksessa.



Kuva 52. Asuinkasarmen vanha talousrakennus asema-alueen itäpäässä, Pitäjänmäentien kurvissa. Taustalla näkyy lehmuskujanne. Alueen rajalle on tehty halkopinoista rajaava muuri. Talousrakennuksessa sijaitsee asukkaiden autotallit.



Kuva 53. Alun perin asemarakennuksessa asuneelle virkamiehen pihapiiriin kuulunut ulkorakennus, johon sittemmin remontoitu alueen vuokralaisten saunatilat. Kuvan etualalla entinen hyötytarha, jonne istutettiin 1970-luvulla havupuita.



Kuva 54. Vuonna 1908 valmistunut asuinkasarmi, jonka edustalle on istutettu 2000-luvulla uusi lehmusrivi korvaamaan katualueelta poistunutta puuriviä. Kookas koivu on jätetty lehmusrivin vierelle. Pensasaidanne istutettiin samanaikaisesti niiden väliin.



Kuva 55. Näkymä lähiliikenteen laiturille johtavalta kävelysillalta kohti kaksoisvahtituvan mäkeä.

Kuva 56. Vuonna 1902 valmistunut kaksoisvahtitupa nähtynä radan suunnasta. Rakennuksen edessä kasvaa vanha syreeniainanne. Rinteen kuuset ovat vähitellen poistettu.





Kuva 57. Asemarakennuksen ohitse kulkeva kevyenliikenteen väylä. Taustalla lehmuskujaanne, jota pitkin asemalle saavuttiin vuoteen 1915 asti. Betoniset portinpylväät ovat saattaneet kannatella jossain vaiheessa porttia.



Kuva 58. Asemarakennus sijaitsee nykyään hyvin lähellä rataa. Vuonna 2001 valmistuneen kaupunkiradan myötä rata-alue laajeni kohti asemapuistoa. Rata-alueen rajalla on metallinen suojaita.



Kuva 60. Sisäänajotien pengermuuri on todennäköisesti peräisin 1910-luvun puolesta välistä, jolloin uusi sisäänajo otettiin käyttöön. Muurin päälle kiinnitetty metallinen aita lienee myöhempi.



Kuva 59. Asuinkasarin pihapiirissä on paljon autoja. Koko piha-alue on muuttunut ajoväyläksi. Rakennuksen roska-astiat sijoittuvat kujan-nepuiden väliin.



Kuva 61. Pitäjänmäentieltä radan varren reitille johtava kevyenliikenteen väylä on asvaltoitu. Reitti puhkaistiin kaksoisvahtituvan mäen pihapiirin lävitse 2000-luvulla.

Asemapuisto sijoittuu asemarakennuksen pohjois- ja itäpuolelle ja sitä hallitsee edelleen lehmuskujanne, vaikka sen viereisten avointen maisematilojen, hyötypuutarhojen ja nurmialueiden, umpeutuminen on vaikuttanut sen maisemalliseen asemaan. Asemapuiston itäosissa on vuonna 1908 valmistunut neljän perheen asuinkasarmi ja siihen liittyvät talousrakennukset, kellari ja varastorakennus, jossa sijaitsee autotallit. Asemapuistossa on myös alun perin asemarakennuksen asuinhuoneistoa palvellut ulkorakennus, jossa on nykyään asema-alueen asukkaiden saunatilat. Katutilaan liittyviltä reunoiltaan asemapuisto on osin sulkeutunut, eikä Pitäjänmäentien varrelta avaudu vapaasti näkymiä asemarakennukselle, muutoin kuin sisäänajoreitin kohdalta. Puiston itäisen osan pihapiiri taas avautuu katuun jopa liian avoimesti, mikä toisaalta mahdollistaa näkymät Kaupintieltä kohti lehmuskujannetta.

Vuonna 1902 valmistunut kaksoisvahtitupa talousrakennuksineen sijoittuu kallioisen mäen päälle, asemarakennuksen luoteispuolelle. Pihapiiriin kuulunut kolmas talousrakennus ja rautatieläisiä palvellut saunarakennus eivät ole säilyneet. Kaksoisvahtitupa on edelleen asuinkäytössä ja sen edustalla on pieni avoin piha-alue, jota ympäröi vapaasti sijoittuneet puut sekä pihapiiriä länneä rajaavat pensasistutukset. Rakennuksen itäpuolella on vapaasti kasvavan pensasaidanteen rajaama oleskelualue, joka sijaitsee entisen lehtimajan paikalla. Rakennuksen eteläpuolella on säilynyt rajaava syreeniaidanne. Kaksoisvahtituvan mäki on säilynyt puoliavoimena vehreänä pihapiirinä, mutta mäen alun perin avoimet alarinteet ovat sittemmin vähitellen muuttuneet puustoisiksi. Pihapiirin alue pienentyi 2000-luvun alussa sen länsipuolelle rakennetun poikittaisen kevyenliikenteen yhteyden myötä, jolloin pihapiiriä suojannutta puustoa jäi uuden reitin alle. Kaksoisvahtituvan pihapiirin länsipuolella, kevyenliikenteen reittien välissä on säilynyt puustoinen alue, joka toimii suojavyöhykkeenä alueelle. Alue oli aikaisemmin osa kaksoisvahtituvan pihapiiriä, joten alueella on jäänteitä puutarhakasvillisuudesta.

Käytävät, rakenteet ja varusteet

Ensimmäisen 1905-1906 rakentuneen asemapuutarhavaiheen käytäväsommitelma (jonka muoto ja laajuus ei ole tiedossa) jäi suurilta osin asemarakennuksen laajennuksen alle 1910-luvulla. Tämän jälkeen muotoutunut käytäväverkosto on lähtökohtaisestikin ollut suppea ja se on koostunut asemapuiston läpi kulkevasta lehmuskujanteen korostamasta pääkäytävästä sekä asema-alueen toimintoihin liittyvistä kulkuyhteyksistä, kuten pääkäytävältä piha-alueille erkanevista pihateistä sekä asemalaiturille johtavista käytävistä. Asemalaiturilta, asemarakennuksen edustalta kohti kasarmia johtanut kapea diagonaalikäytävä poistettiin käytöstä 1950-luvun kunnostuksen yhteydessä, kuten myös yleisökäymälään

ja kaivolle johtanut käytäväyhteydet, jotka poistettiin niiden käytyä tarpeettomiksi alueen liittyessä vesi- ja viemäriverkostoon. Pihatiet ja -alueet ovat vuosien saatossa laajentuneet ja niiden reunat ovat paikoin epämääräisiä ja kuluneita. Nykyisellään käytäväverkosto on siis entistäkin suppeampi.

Pääkäytävä ja sen asema puistossa on kuitenkin jокseenkin säilynyt. Lehmuskujanteen käytävä toimi pitkään (1915-2001) vain alueen sisäisenä kulkureittinä, jonka takia se pääsi ruohottumaan. Kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä rantaradan varteen rakennettiin kevyenliikenteen väylä, jolloin lehmuskujanteesta tuli osa tärkeää kevyenliikenteen reittiä. Tämä muutos palautti käytävän osaksi asemalle saapumisen väylää, vaikka se nykyään ensisijaisesti palveleekin alueen läpikulua. Alun perin kapea käytävä on nykyään niin leveä, että sen reunat ovat kiinni puiden rungoissa.

Asemapuiston käytävät ovat pääosin säilyneet kivituhkapintaisina. Vain sisääntulotie, sen viereinen pysäköintialue sekä kevyenliikenteen reitti asemarakennukselta länteen on asfaltoitu. Yksityinen pysäköintialue radan varressa on kivituhkapintainen. Asemalaituri itsessään on ollut betonipintainen, mutta sen vierustat oli mukalakivetty ainakin 1950-luvun loppuun ja tavaramakasiinin edusta vielä 1960-luvullakin. Alueet asfaltoitiin viimeistään 1970-luvulla.

Pitäjänmäentieltä asemarakennukselle johtavan tien matala luonnonkivipengermuuri lienee peräisin 1910-luvun puolen välin tienoilta, jolloin uusi sisääntulotie uudelta maantieltä rakennettiin. Muuriin kiinnitetty metallirakenteinen aita, kuten myös tien toisella puolella oleva aita on mahdollisesti uudempi. Asemarakennuksen pohjoispuolella olevat betoniset portinpylväät ovat vanhat, mahdollisesti peräisin 1940-luvulta. Kaksoisvahtituvan pihapiiriä on rajattu länsipuolelta puisella säleaidalla. Koko asema-alue on rajattu rata-alueesta metallirakenteisella suoja-aidalla. Kevyenliikenteen väyliä on alueen länsiosissa osin reunustettu luonnonkivisillä reunakivillä. Asuinkasarmilla on säilynyt alkupe-
räiset luonnonkiviset loiskekupit.

Pihapiirien läheisyydessä on paljon erilaisia kalusteita ja varusteita, joista vanhimpina mainittakoon kaksi vanhaa ruostunutta pyykinkuivaustelinetä asemapuiston keskiosassa ja asuinkasarmin maakellarin kummalla oleva huonokuntoinen liukumäki. Lisäksi alueella on matontamppausteline, erinäisiä pihakalusteita, roska-astioita sekä liikennemerkkejä. Asuinkasarmin talousrakennuksen takana, sen ja lehmuskujanteen välissä on pres-
suilla suojattuja varastoalueita.

Alueella kulkevat kevyenliikenteen väylät on valaistu. Pylväsvalaisimet ovat peräisin 2000-luvulta. Sisäänajotietä valaisee sekä puistovalaisin että yksi katuvalaisintyyppinen valaisin.



Kuva 62. Näkymä lehmuskujanteelta kohti asemarakennusta. Yli sata-vuotiaan kujanteen puut ovat yllättävän hyvässä kunnossa ikäänsä nähden. Käytävä on säilynyt kivituhkapintaisena.



Kuva 63. Lehmusmajan jäänteiden asuinkasarmien päädyssä. Lehtimajaa on paikattu pensaille.



Kuva 64. Viiden lehmuksen ryhmä asemarakennuksen takana sijaitsee asemapuiston vanhimmassa osassa.



Kuva 65. Kaksoisvahtituvanmäen rinteessä kasvava yksittäinen lehmus on jäänyt muun puuston varjoon.

Kasvillisuus ja istutukset

Selvitysalueen kasvillisuus on runsasta ja vehreää. Asemapuiston kasvillisuusalueet voidaan jakaa karkeasti istutettuihin, puutarhamaisina säilyneisiin pihapiireihin ja asemarakennuksen lähialueisiin alueisiin sekä luontaisiin metsikköihin ja itsestään kylväytyneeseen kasvilisuuteen.

Säilyneistä istutuksista merkittävin kasvillisuussommitelma on yli sata vuotiaiden lehmukien muodostama kujanne (32 puuta, kujan pituus n. 120 m). Muut yli sata vuotiaat lehmukset sijoittuvat ryhmään (5 kpl) asemarakennuksen pohjoispuolelle sekä yksittäispuuna kaksoisvahtituvan mäelle. Hieman myöhemmin istutetut Pitäjämäentien varren lehmukset ovat kärsineet ahtaasta ja tiiviistä kasvualustasta. Tunnusomaista niille on korkea runko ja harva latvus. Neljän asunnon kasarmin itäpäädyssä on jääne lehmusmajasta.

Pensaslajisto on monipuolista ja kerroksellista. Asemapuistoon istutettiin rautatieympäristöille tyypillisiä lajeja kuten syreenejä, orapihlajia, hernenpensaita, kanukkoja, happomarjoja ja angervoja sekä ruusuja. 1910-luvun pensasistutuksista on säilynyt asemarakennuksen itäpuoliset kookkaat yksittäispensaat (orapihlaja ja syreeni). Puiston muut pensaat ovat selvästi myöhemmin istutettuja, kuten 1960–70 -luvuilla istutetut kookkaat mongolianvaahterat ja kultasateet. Puistossa on myös jäänteitä mm. ruusu-, kanukka-, kuusama- ja happomari-istutuksista. Osa uudemmista istutuksista, kuten pensasangervot muodostavat paikoin tiheitä kasvustoja. Kaksoisvahtituvan mäellä on säilynyt mahdollisesti 1940-luvulla istutettu syreeniaidanne sekä 1950-luvun lopulla istutettu lehtimaja. 1900-luvun alussa Pitäjänmäelle istutettujen rungollisten orapihlajien sijainti on jäänyt epäselväksi, ne lienevät jääneet asemarakennuksen laajennuksen alle.

Asemapuistoon alun perin kuuluneet, kaksoisvahtituvan mäen alarinteelle 1906 perustetut laajat kivikkoryhmät säilyivät sommitelmallisena aiheena pitkälle 1980-luvulle asti. Vuosikymmenten aikana niitä ylläpidettiin, uusittiin ja kunnostettiin useaan kertaan. Kivikkoryhmän ja sinne istutettujen perennalajien mahdollista säilyneisyyttä ei talviaikaan tehdyn työn puitteissa ole voitu selvittää.

Asemapuiston alkuperäisistä pensasaidoista on säilynyt ainoastaan Pitäjänmäentiestä aluetta rajaava hernenpensaita, joka on nykyisellään huonokuntoinen, aukkoinen ja paikoin ”valunut” luiskaa alas. Pensasaidasta on säilynyt vain läntisin osa. Kaksoisvahtituvan mäen kohdalla aita ei ole säilynyt. Alueen muut pensasaidat ja aidanteet, kuten 1910-luvulta 1990-luvun loppuun asti asemapuiston hyötytarhat asemalaiturista rajannut muotoon leikattu orapihlaja-aita sekä myöhemmin 1950- ja 1970-luvuilla hyötytarhoja rajanneet pensasaidanteet, eivät ole säilyneet.

Nykyään asema-alueen pihapiireihin olennaisesti kuuluneista hyötypuutarhoista on säilynyt vain jäänteitä. Hyötytarhojen merkitys oli asemapuistossa vähentynyt 1970-luvulta lähtien. Osa istutettiin koristekasvillisuutta ja suojapuustoa, osa on saanut hylättynä hiljalleen vesakoitua ja umpeutua. Peltolaikkujen ja kasvimaiden avoimet maisematilat hävisivät vähitellen ja viimeinen asemapuiston hyötytarha, jossa ainakin 1980-luvulla lienee ollut marjapensaita, tuhoutui lopulta kaupunkiradan rakennustöiden yhteydessä 2000-luvun alussa, jolloin alue toimi mahdollisesti työmaa-alueena.

Alueen puusto on vähitellen vaihtunut havupuustovaltaisesta lehtipuuvaltaiseen. Alueella 1900-luvun alussa kasvanut ja puiston rakentamisen yhteydessä säilytetty runsas luonnonpuusto näyttää olleen pääosin kuusta ja mäntyä, joista kuusia on vähitellen poistettu huonokuntoisina. Alueelta myös raivattiin metsäkuusia muun muassa kasvimaiden ja hyötytarhojen tieltä. Asemapuistoon istutettiin joitain erikoishavuja, mutta ilmeisimmin myös tavallisia metsäkuusia. Osa männyistä on säilynyt. Itsestään kylväytyneestä kasvillisuudesta vaahtera, haapa, pihlaja ja koivut ovat hallitsevia ja sijoittuvat pääosin reuna-alueille ja piharakennusten vieruksille.

Hoidon puutteesta johtuen alueen reuna-alueet ovat päässeet pahasti umpeen kasvamaan. Reuna-alueiden luiskat ja ojanpohjat ovat pahasti vesakoituneet, kuten myös vanhat historiallisesti avoimena olleet hyötytarhat. Hoidettua leikattavaa nurmialaa on säilynyt enää hyvin vähän.



Kuva 66. Kivikkoryhmään 1960-luvulla istutetut mongolianvaahterat ovat nykyään komeita paksurunkoisia pensaita. Niiden alle on levinnyt matoksi ruusupensaita

Kuva 67. Rakennusten, rakenteiden ja kasvillisuuden ajoitus.

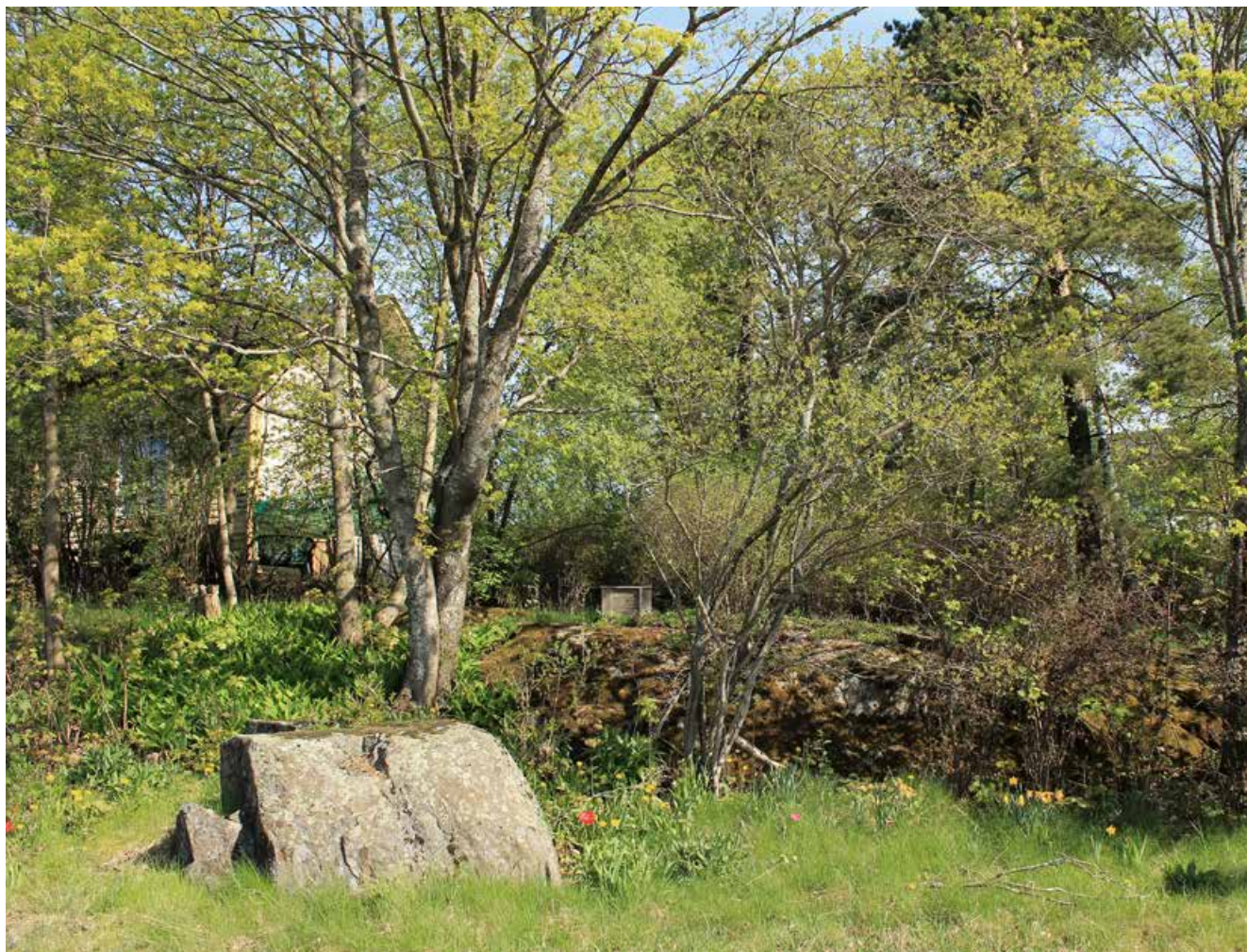


**RAKENNUKSEN TAI RAKENTEEN
ARVIOITU RAKENNUSAJANKOHTA**

- 1902-1911
- 1915
- HÄVINNEET RAKENTEET TAI
ISTUTUKSET (poistamisajankohta, jos
tiedossa)
- SÄILYTETTY ALKUPERÄINEN
LUONNONPUUSTO

**ISTUTETUN KASVILLISUUDEN
ARVIOITU ISTUTUSAJANKOHTA**

- 1902-1911
- 1915
- 1920-luku
- 1930-1940-luku
- 1950-1960-luku



Kuva 68. Kaksoisvahtituvan mäen alarinteen hienojen kalliopaljastumien edustalle perustettiin 1900-luvulla laajat kivikkoryhmitt. Paikka on nykyään heinittynyt ja alkuperäisistä istutuksista on säilynyt jäänteinä jotain pensaita. Mahdollisesti säilynyttä perennalajistoa ei inventoitu.



Kuva 69. Pitäjänmäentien lehmusrivi istutettiin viimeistään 1920-luvulla. Jalkakäytävää rajaa asemapuiston puolelta vanha hernepensasaidanne

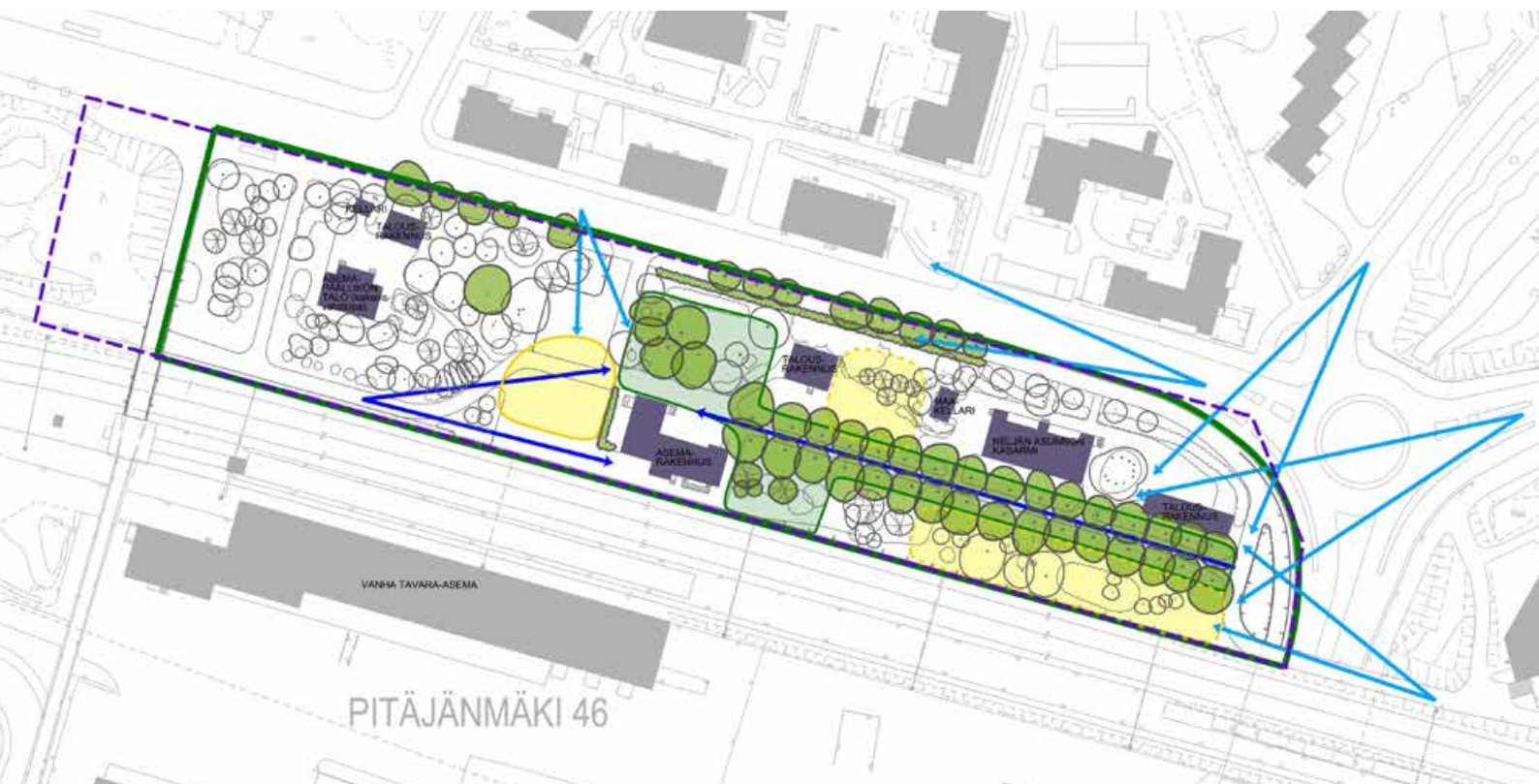


Kuva 70. Lehmuskujanteen lehmuksissa näkyy 1950-luvulla tehdyt tapitukset. Tausalla 1950-luvulla istutettu douglaskuusi.



Kuva 71. Asemarakennuksen itäpuoliset istutukset, sembramänty, syreeni ja orapihlaja, lienevät puiston alkuperäisiä ja vanhimpia istutuksia.

Kuva 72. Arvokartta.



Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY): Pitäjänmäen rautatieasema



Rautatiesopimuksella suojellut rakennukset



Pitäjänmäen rautatierakennusten ja asemapuiston muodostama poikkeuksellisen eheä 1900-luvun alun rantaradan asema-alue on yksi pääkaupunkiseudun parhaiten säilyneistä asema-alueista. Asemarakennus sekä muu rautatieläisten rakennuskanta yhdessä vehreän asemapuiston ja sen läpi kulkevan lehmuskujanteen kanssa muodostavat ainutlaatuisen historiallisen rautatieläismiljöön, joka on kaupunkikuvassa erottuva merkittävä kokonaisuus.



Asemapuiston vanhimmat ja säilyneimmät osat



Merkittävät historialliset kasvillisuus-sommitelmat:

- lehmuskujanne
- aseman ympäristössä oleva yksittäislehmus ja lehmusryhmä
- Pitäjänmäentien puurivi
- Pitäjänmäentietä reunustava hernepensasaidanne
- asemarakennuksen pihaa rajaava orapihlaja-aidanne
- asemapuistoon tyypillisesti kuuluvat havupuuistutukset
- vanhat pensasistutukset (orapihlaja ja syreeni)



Historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävät alueen sisäiset näkymät. Kevyenliikenteen reittien osana säilyneet alkuperäiset asema-alueen pääsisääntuloreitit.



Kaupunkikuvallisesti merkittävät näkymät maisemassa erottuville lehmuskujanteelle ja asemarakennukselle, jotka toimivat maamerkkeinä alueen kaupunkikuvassa ja katunäkymissä.



Säilyneet historiallisesti avoimet maisematilat



Hävinneet historiallisesti avoimet maisematilat

4 Arvot ja vaalittavat ominaispiirteet

Rautatieympäristöt ovat edustaneet oman aikansa korkeatasoista suunnittelua ja ovat olleet tärkeitä kohtaamisen paikkoja. Suomen rautatiearkkitehtuurin korkean laadun on taannut Valtionrautateiden oma virkamieskunta: rautatiearkkitehti ja ylipuutarhuri, joiden yhteistyönä jo varhaisimmat rautatiemiljööet syntyivät. Rautatieympäristöllä on aina ollut valtava merkitys koko lähitienoon kehittymiselle. Rantaradalla ja Pitäjänmäen asemalla on keskeinen kulttuurihistoriallinen merkitys koko Pitäjänmäen maankäytön historiassa ja kaupunkirakenteen kehityksessä. Rautatie synnytti teollisen Pitäjänmäen, mutta myös radan pohjoispuolen pientaloalueet.

Pitäjänmäen rautatierakennusten ja asemapuiston muodostama poikkeuksellisen eheä 1900-luvun alun rantaradan asemaympäristö on yksi pääkaupunkiseudun parhaiten säilyneistä asema-alueista ja muodostaa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön.

Asema-alueen rakennukset on suojeltu rautatiesopimuksella. Bruno Granholmin suunnittelema asemarakennus edustaa vuosisadan vaihteen kansallisromanttisia piirteitä omaavaa rautatiearkkitehtuuria ja muutamia vuosia myöhemmin rakennettu neljän perheen asuinkasarmen arkkitehtuurissa on jugendvaikutteita.

Pitäjänmäen asemarakennus sekä muu rautatieläisten rakennuskanta yhdessä vehreän asemapuiston ja sen läpi kulkevan lehmuskujanteen kanssa muodostavat ainutlaatuisen historiallisen rautatieläismiljöön ja kaupunkikuvallisen kokonaisuuden.

Asema-alueella on edelleen havaittavissa asemaympäristölle tyypillinen toiminnallinen ja tilallinen hierarkia, jossa asemarakennuksen ympäristö, asemapuisto ja asuinkasarmen pihapiiri sekä kaksoisvahtituvan mäki ja siihen liittyvä puustoinen reuna-alue muodostavat selkeän ja tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden.

Pitäjänmäen asemapuistossa on edelleen nähtävissä tyypillisiä asemapuistojen ominaispiirteitä ja kasvialajistoa, kuten korkeat lehmukset, jalokuuset ja -männyt sekä rajaavat pensasaidat. Asemapuiston pelkistetyssä ja tarkoituksenmukaisessa sommitelmassa yksittäisten puutarhataiteellisten kasvillisuusihteiden merkitys korostuu. Asema-alueelle tyypillinen yksilajinen puuku-

janne, lehmuskujanne, on sijoitettu alun perin merkittävän pääsisääntulotien varrelle. Asemarakennukselle päättävä kujanne korostaa aseman arvoa, asema-alueen merkittävimpänä rakennuksena. Kujanne muodostaa maisemallisesti ja puutarhataiteellisesti merkittävän historiallisen sommitelman ja on radansuuntaisena asemapuistoille tunnusomainen. Asemarakennuksen edustalle sijoittuva lehmusryhmä korostaa entisestään rakennuksen arvoa.

Vehreällä asemapuistolla on suuri merkitys alueen kaupunkikuvassa ja katunäkymissä. Asemapuiston rehevä kasvillisuus ja Pitäjänmäentien varren lehmusrivi hallitsevat Pitäjänmäentien näkymiä ja muodostavat kadulle pehmeän reunan. Asemarakennus ja asema-alueen muut rakennukset ovat Pitäjänmäen vanhimpia rakennuksia, ja luovat siten paikalle merkityksiä sekä toimivat maamerkkeinä alueen läpikulkijoille. Lehmuskujanne on kaupunginosan merkittävä tunnistettava paikka. Alueen sisäisistä näkymistä historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävimmät ovat kevyenliikenteen reittien osana säilyneiltä alkuperäisiltä asema-alueen pääsisääntuloreiteiltä asemarakennukselle aukeavat näkymät.

Varsinaisen selvitysalueen länsipuolella, radan varressa on säilynyt osa vanhan Turun maantien alkuperäisestä tielinjauksesta. Nykyään kevyenliikenteen väylänä toimiva historiallisesti merkittävä tielinjaus on osa Suuren Rantatien Helsinkiin kulkevaa haaraa tai sivutietä.

Vaalittavat ominaispiirteet

- Merkittävät historialliset kasvillisuussommitelmat
 - Lehmuskujanne
 - Lehmusryhmä
 - Lehmusrivi kadun varrella
 - Pensasaidat
- Monipuolinen pensaslajisto
- Avoimet hyötyviljely- ja peltoalueiden maisematilat
- Rautatierakennukset ja niiden välinen hierarkia
- Pitkänomainen muoto
- Alueen julkisuus – läpikulkumahdollisuus
- Yhteys rata-alueeseen



Kuva 73. Asuinkasarin talousrakennuksen taustalla on varastoalue. Ne sijoittuvat häiritsevästi lehmutkujanteen vierelle.



Kuva 74. Pitäjänmäentie on leventynyt asemapuistoon päin niin, että kaksoisvahtituvan mäen maakellari taustalle on syntynyt ikävä viimeistelemätön maaleikkaus. Puistoa rajannut hernepensasaidanne ei ole tässä kohtaa säilynyt.



Kuva 75. Vanhan kaivon paikalla säilytetään nykyään autoja. Kaivoa ympäröineistä pensaista on säilynyt joitain jäänteitä.

Arvoja heikentäviä tekijöitä / Vaurioita ja ristiriitoja

1960-luvulta alkanut rautatieliikenteen muutos ja myöhemmin alueen omistustilanteen muutokset ovat pikkuhiljaa ajaneet asemapuiston paikoin huonoon kuntoon. Käyttötarkoituksen ja omistusolojen muutos ja toisaalta myös alueen tulevaisuuden epävarmuus näkyy johdonmukaisen hoidon puutteena, kulkureittien ruohottumisena, istutuksien ränsistymisenä ja kylväytyneen kasvillisuuden rehottamisena sekä piha-alueiden levittäytymisenä puistoon.

Julkista asemapuistoa ei nykyään enää ole. Asemapuiston asema julkisena junamatkustajien odotus- ja oleskelupaikkana muuttui viimeistään 2000-luvulla, jolloin kulku asemalaiturin kautta juniin loppui. Lähdön ja saapumisen tunnelma on hävinnyt asemapuistosta. Alueen läpi kulkee vilkasliikenteinen kevyenliikenteen väylä. Mahdollisuutta pysähtymiseen ei ole.

Julkisen ja yksityisen tilan raja on häilyvä ja epäselvä. Vuokra-asukkaiden yksityiset asuinpihat varastoalueineen levittäytyvät lähes koko asemapuiston alueelle. Asemarakennuksen ja siihen liittyvän määrä-alan yksityinen omistus on muuttanut aluetta entisestään yksityisemmäksi. Alueen läpi kulkeva kevyenliikenteen reitti sekä asemarakennuksen lähelle sijoittuvat pysäköinti-alueet ovat kuitenkin selvästi julkista tilaa. Yksityispi-

hoille suuntautuva ajoneuvoliikenne aiheuttaa vaaratilanteita kapealla lehmuskujanteella.

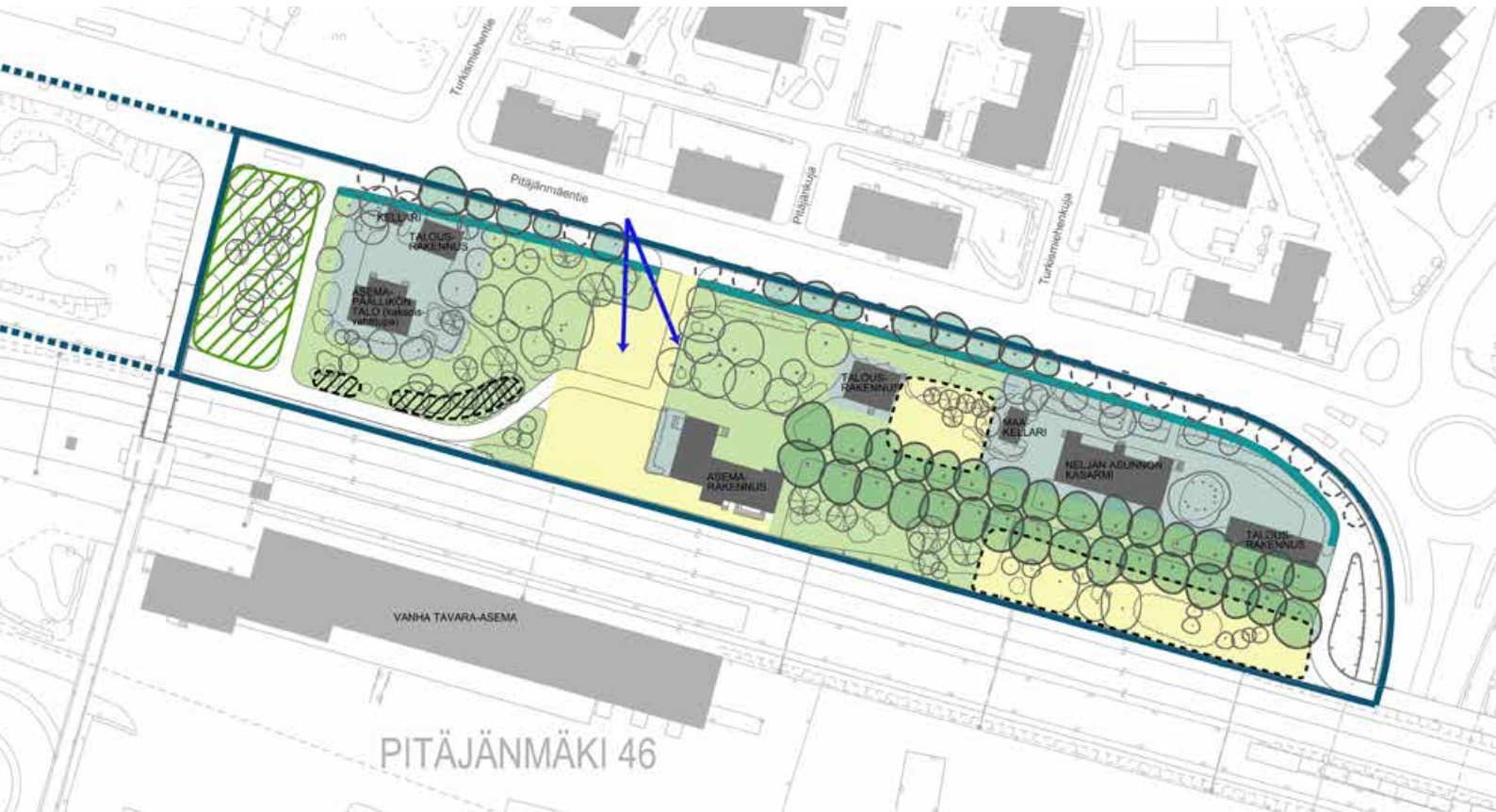
Hoidon pirstaleisuus ts. hoitovastuiden jakautuminen ja vuokra-alueiden reuna-alueiden hoitamattomuus vaikuttaa suuresti alueen yleisilmeeseen ja sen arvostukseen. Suurin osa vanhoista istutuksista on kadonnut viimeisen 30 vuoden aikana joko rakennustöiden tai hoitamattomuuden seurauksena ja asemapuiston alkuperäisistä laajoista istutuksista on jäljellä enää vain rippeitä. Hoitamattomuus johtuneee alueen epävarmasta tulevaisuudesta, myös eri määräalojen väliin jäävät rajapinnat jäävät useimmiten hoidon ulkopuolelle. Alue onkin saanut kehittyä omalla painollaan, jonka vuoksi vanhat istutukset ovat ylikasvaneet ja osin hävinneet. Erityisenä menetyksenä täytyy pitää kivikkoryhmien katoamista. Lehmuskujanteen puut alkavat olla jo huonokuntoisia ja vaativat kuntotutkimuksen.

Pitäjänmäentien leventämisen takia kaksoisvahtituvan mäen reunassa, maakellarin takana on katuun päin avautuva epäsiisti maaleikkaus.

Kuva 76. Vanhat hyötytarhat tuhoutuivat viimeistään 1990-luvun alussa, jolloin kaupunkiradan rakentamisen myötä rata-aluetta laajennettiin asemapuistoon päin. Hyötypuutarhojen alue toimi ilmeisesti työmaa-alueena. Alue on sen jälkeen saanut hiljalleen kasvaa umpeen. Kuvasta nähtävissä myös radan ja asemapuiston välinen tasoero.



Kuva 77. Kehittämistavoitteet.



■ Asemarakennus sekä muu rautatieläisten rakennuskanta yhdessä asemapuiston kanssa muodostavat ainutlaatuisen historiallisen ja poikkeuksellisen eheän rautatieympäristön, jonka säilyminen turvataan. Asema-aluekokonaisuuden sisäinen hierarkia säilytetään ja sitä selkiytetään. Alueen rautatieläistä luonnetta ja visuaalista ja toiminnallista yhteyttä rata-alueeseen vahvistetaan. Alueelle kohdistuvien toimenpiteiden tulee kunnioittaa rautatieperinnettä ja säilyttää alueen selkeä ja tarkoituksenmukainen tilarakenne.

■ ■ ■ Asema-alueeseen liittynyt ja rataa reunustava metsäinen alue, jossa on säilynyt vanhan Turun maantien alkuperäinen linjaus. Alueelta on viime vuosikymmenten aikana purettu asema-alueeseen liittyneitä rakennuksia. Viereisen asemapuiston luonne on huomioitava alueen kehittämisessä.

Alkuperäiseen sommitelmaan kuuluneet istutusaiheet ja asemapuistoille tyypillinen kasvilajisto säilytetään ja niitä ylläpidetään. Yhtenäisyyden ja tunnistettavuuden tavoittamiseksi alueella käytetään asema-alueelle tyypillistä kasvillisuutta. Lehmuskujanne ja kadun puurit kuuluvat puiston tärkeimpiin kasvillisuussovitelmiin, ja ne säilytetään ja osin palautetaan.



Kaupunkikuvallisesti merkittävä säilytettävä puurivi



Palautettava puurivi



Tutkitaan mahdollisuutta kivikotarhan palauttamiseen

Asema-alueelle palautetaan historiallinen ja maisemallinen tilarakenne:

- Historiallisesti avoimet maisematilat, jotka ovat julkisia puiston osia
- Puoliavoin puutarhamainen, julkinen puistoalue
- Asuintalojen puoliavoimet pihapiirit, joita kehitetään osin yksityisinä ja osin puolijulkisina piha-alueina
- Avoimena kehitettävä alueen osa
- Rajaava pensasaita, jonka yli näkee asemapuistoon
- Rajaava puustoinen reuna-alue
- Asemarakennuksen säilyminen alueen maamerkinä - reunavyöhykkeen läpinäkyvyys, jotta rakennus näkyy ohikulkijassa

5 Maisemalliset kehittämistavoitteet

Pitäjänmäen poikkeuksellisen hyvin säilyneellä ja eheällä rantaradan asemaympäristöllä on merkittävä kulttuuri-historiallinen arvo. Lisäksi sillä on huomattava kaupunkikuvallinen merkitys, joka tulee ympäröivän kaupunkirakenteen tiivistyessä tulevaisuudessa yhä korostumaan. Suositukset alueen kehittämiseksi ja jatkosuunnittelulle perustuvat tässä työssä määriteltyihin kulttuurihistoriallisiin ja maisemallisiin arvoihin sekä vaalittaviin ominaispiirteisiin. Esitetyt kehittämistavoitteet pyrkivät säilyttämään ja turvaamaan em. arvot ja määrittelemään reunaehdot alueen kehittämiseksi.

Tärkeimpänä kehittämistavoitteena on omaleimaisen ja poikkeuksellisen eheän rautatieympäristön säilyminen. Asemarakennus sekä muu rautatieläisten rakennuskanta yhdessä asemapuiston kanssa muodostavat ainutlaatuisen historiallisen rautatieläismiljöön ja asema-aluekokonaisuuden, jonka sisäinen hierarkia säilytetään ja sitä selkiytetään. Alueen rautatieläistä luonnetta ja visuaalista ja toiminnallista yhteyttä rata-alueeseen vahvistetaan. Alueelle kohdistuvien toimenpiteiden tulee kunnioittaa rautatieperinnettä ja säilyttää alueen selkeä ja tarkoituksenmukainen tilarakenne.

Alkuperäiseen sommitelmaan kuuluneet istutussaiheet ja asemapuistoille tyypillinen kasvilajisto säilytetään ja niitä ylläpidetään. Alkuperäisen sommitelman kaupunkikuvallisesti ja historiallisestimerkittävät kasvillisuusaiheet säilytetään ja osin palautetaan. Lehmuskujanne säilytetään asemapuiston selkärankana. Pitäjänmäentiellä tulee jatkossakin olla rajaava katupuurivi lehmuksista. Puuriviä jatketaan liikenneympyrään saakka. Katualueen reunalla kulkeva hernepensasaidanne uusietaan koko asemapuiston pituudelta. Asemapuistoille tyypilliset havuistutukset säilytetään. Tutkitaan mahdollisuutta kivikkoryhmän palauttamiseen.

Asema-alueelle palautetaan historiallinen ja maisemallinen tilarakenne. Historiallisesti avoimet maisematilat ja hyötytarhat palautetaan ja ylläpidetään avoimina maisematiloina. Asemapuiston ydinosat säilytetään puoliavoimena ja puutarhamaisena viheralueena ja sen asema julkisena ja kaikille avoimena puistotilana turvataan. Asuintalojen pihapiirejä kehitetään puoliavoimena ja puutarhamaisina, yksityisinä tai puolijulkisina pihajärjestelyinä. Rautatieläisten piha-alueet ovat olennainen osa asema-aluetta ja asuinpihojen yhteys asemapuistoon tulee säilyttää välttämällä aitoja niiden ympärillä. Asema-alue rajataan katualueesta pensasaidalla, jonka korkeus määritellään siten, että sen yli näkee kadulta asemapuistoon.

Asemarakennuksen asema alueen maamerkinä säilytetään. Sisäänajotien länsipuoleinen alue pidetään puoliavoimena ja läpinäkyvänä, jotta katuä lännestä päin kuljettaessa avautuu näkymä kohti asemarakennusta.

Radan varressa sijaitsevan alueen kehittäminen. Asema-alueeseen alun perin kuuluneelta ja rataa reunustavalta metsäiseltä alueelta on purettu asema-alueeseen kuuluneita rakennuksia aikaisempina vuosikymmeninä. Viereisen asemapuiston luonnetta on huomioitava alueen kehittämisessä.

Lähteet ja kirjallisuus

Painetut lähteet ja kirjallisuus

Esikaupunkien asemanseutujen kehittämisen edellytykset. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:3, HELSINGIN YLEISKAAVA.

Gardberg, C.j ja Kaj Dahl. Kuninkaantie. Keuruu 1999.

Harvia, Yrjö. Helsingin esikaupunkiliitos. 1. nide: päämietintö. Helsingin kaupunki. Helsinki 1936.

Harvia, Yrjö. Erikois selvitys Pitäjänmäen liitosalueelta: Helsingin maalaiskunnan Talin, Kånalan ja Kårbölen kylät. Helsinki 1936.

Helsingin kadunnimet. Helsingin kaupunki. Helsinki 1992.

Helsingin sanomat (HS) 14.5.1976. Pitäjänmäen asemaa uusitaan. Radan yli suunnitteilla 295 m:n kävelysilta.

Helsingin uutiset 9.1.2014. Pitäjänmäen aseman myynti vähensi liityntäpysäköintiä.

Huvila, Pirjo. Rautatieasemat. Teoksessa Lähdön ja saapumisen paikat. Forssa 2006.

Iltanen, Jussi. Radan varrella : Suomen rautatieliikennepaikat. 2009. Karttakeskus. Helsinki.

Leskelä, Ilkka. Työväen poluilla. Pitäjänmäen työväenyhdistys 110 vuotta. Helsinki 2016.

Meidän Pitsku. Pitäjänmäki-seura ry 50 vuotta. Helsinki 2010.

Niemi, Mirkka ja Sinikka Joutsalmi. Aseman puistot ja pihat - Asema-alueiden hoito-ohje. Museoviraston rakennushistorian osasto 2005.

Nummelin, Markku. Rantarata. Jyväskylä 2008.

Salminen, Tapio. Suuren Rantatien inventointi 1991. Inventointikertomuksen yhteenvetoraportti. Tielaitos, Tiemuseon raportteja 1/1992. Tampere 1992.

Suomen Valtionrautatiet 1862-1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I. Helsinki 1912.

Valanto, Sirkka. Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Museoviraston rakennushistorian osasto. Helsinki 1982.

Painamattomat lähteet

Helsingin karttapalvelut, Ilmakuvat. kartta.hel.fi

Helsingin pitäjistä Vantaan kaupungiksi- pdf. Vantaan kaupunki.

Museoviraston lausunto Pitäjänmäen aseman suojelutavoitteista 1.3.2013.

Pitäjänmäentien, Sulkapolun, Turkismiehentien ja Viinenukujan liikennesuunnitelma (Kaava nro 12349), piir. nro 6549-2, 15.3.2016. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto.

Pitäjänmäen asemanseudun suunnitelma 1976, Helsingin kaupunki, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Rautatiehallitus, Suunnittelukeskus Oy. HS. 14.5.1976.

Pitäjänmäki muistelee www.helsinki.fi/kansalaismuisti/pitajanmaki/tarinat/pitajanmaen_asemanseutu.html 25.1.2018

Pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelma 19.2.2013, piir. nro 6168-7. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto.

Rautatiehallinnon kirje Uudenmaan maaherralle 3.7.1919. Pakkolunastusasioiden oheisaineisto 1857-1945, Kansallisarkisto.

Arkistolähteet

Helsingin kaupunginarkisto (HKA)

Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta (KHKK)
Kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston kartat
Kaupunkimittaosaston kartat

Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto (HKMKA)

Helsingin kaupunkiympäristön piirustusarkisto

Katuosaston piirustukset (KAO)

Kansallisarkisto (KA)

Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto
Maanmittaushallituksen uudistusarkisto
Oikeusministeriön arkisto
- Taajaväkisten yhdyskuntien kartat
Ratahallintokeskus
- Rautatierakennusten piirustusarkisto
Rautatiehallitus
- Hallinto-osaston lainopillisen toimiston arkisto
- Radanrakennuskartat ja piirustukset

Kansalliskirjaston digitoidut aineistot

Suomen karttoja ja kartastoja
- Helsinki ympäristöineen 1929

Maanmittauslaitos (MML)

Topografikartta 1932

Museoviraston kuva-arkisto (MVKA)

Suomen rautatiemuseon arkisto (SRMA)

Vuosikertomukset
Puistopiirustukset
Valokuvat
Rataprofiilikirjat

Yksityiset kokoelmat

Antti Roiviaisen kokoelmat

1. Rautatiesopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta (YM, päätös 9.12.1998 diarionro 2/562/96)
2. Pyöräliikenteen laatuikäytävien verkkosuunnitelma, KSV 2013
3. Tie tunnettiin Helsingissä nimellä Läntinen Viertotie. Myös tava-taan nimeä vanha Turuntie ja stora landsväg.
4. Salminen, s.66. "Nya Landsväg från Åbo". Vuoden 1775 kar-tassa tielle merkitty nimi stora landsväg.
5. Meidän Pitsku, s. 70. Kestikievari lopetettiin linja-autoliikenteen alkaessa 1920.
6. Meidän pitsku, s. 50, Helsingin kadunimet 1 s. 213
7. Harvia, päämietintö, s. 10. Vuoden 1650 lahjoituskirjan sana-muodon mukaan lahjoitettiin puheenaolevat tilat kaupungille »asun-toalaksi ja laitumeksi», käytettäväksi ja nautittaviksi »ikuisena omai-suutena». Tilat olivat kuuluneet aiemmin Giert Skyttelle. Uusia tiloja ei otettu kaupunkilaisten käytettäväksi viljelys- eikä laidunmaina, vielä vähemmän asuntotarkoituksiin. Tuolloin kituvasta uuteen paikkaan siirretystä kaupungista nähden maat sijoittuivat etäälle. Hallinnol-lisesti järjestäytymätön kaupunki ei kyennyt myöskään valvomaan maakirjamerkintöjä, jonka seurauksena "lahjoituskirjan kaupungille tarkoittama oikeus luisui kaupungin käsistä".
8. Helsingin kadunimet 1 s. 213
9. Leskelä, s. 15
10. Meidän Pitsku, s. 49.
11. Leskelä, s. 15.
12. Nummelin, s. 10
13. Meidän Pitsku, s. 49.
14. Nummelin, s. 11.
15. Nummelin, s. 136. Museoviraston mukaan pysäkki muutettiin III-luokan asemaksi 1920-luvulla liikenteen lisääntyessä. Museoviraston lausunto Pitäjänmäen aseman suojelutavoitteista 1.3.2013. "Asemat oli jaettu luokkiin liikennepaikan vilkkauksen ja matkustajamäärien perusteella. Luokkia on ollut yhdestä viiteen. Helsinki, Viipuri, Pietari, Turku ja Tampere olivat I - luokan asemia ja II - luokkaan kuuluivat esim. Vaasa, Oulu, Kuopio ja Kotka. Väliasemat ja pienimmät kaupungit saivat III- IV- tai V-luokan tyyppin aseman. Yleisimpiä olivat vaatimatto-mimmat V-luokan asematalot. Lisäksi oli vielä pysäkkejä ja laitureita." Huvila, s. 45.
16. Helsingin kadunimet 1 s. 213. Kaupunginoman nimi on paikka-kunnan nimenä tullut käyttöön vasta myöhään, todenn.äköisesti 1800-luvun lopulla. Alkuaan nimeä on käytetty muodossa Helsing socken-backa, josta se lyhenyi muotoon Sockenbacka. Kaupunginoman nimeksi vahvistettiin v. 1959 Pitäjänmäki – Sockenbacka.
17. Nummelin, s. 10. Nummelinin mukaan radan viimeisten raken-nusten vastaanotto tarkastukset tehtiin 19.10.1902. Näin asemaraken-nus valmistui muihin lähteisiin verrattuna vuotta aiemmin.
18. Museoviraston lausunto Pitäjänmäen suojelutavoitteista 1.3.2013. Granholm toimi Rautatiehallituksen pääarkkitehtina 1892-1926. Samoilla pysäkin piirustuksilla rakennettiin Kaunislahti, Pinjai-nen, Kuovila, Halikko, Hajala ja Littoinen, joista alkuperäisessä asussa säilynyt vain Kuovila. Nummelin, s. 138.
19. Kaikilla miehitetyillä liikennepaikoilla oli alun perin erillinen käy-mälärakennus. Ne purettiin viimeistään 1970-luvulla. Nummelin, s. 139.
20. Kansallisarkiston Ratahallintokeskuksen rautatierakennusten piirustusluettelossa Pitäjänmälle on merkitty yksinkertainen vahti-tupa ja vuosi luku 1901. Vuosiluku voi viitata tosin myös vahtituvan mal-lipiirustusten valmistusajankuluun. Toisaalta vahtitupa on merkitty jo vuodelle 1903 päivättyyn pituusprofiiliin.
21. Pitäjänmäki muistelee.
22. Nummelin, s. 22. Alkuperäinen rautatiesilta oli käytössä 1970-luvulle asti.
23. Sillalla oli jo rakentamisestaan lähtien neljä raidetta. Vanhassa alikäytävässä, jota kutsuttiin epävirallisesti nimellä "Portti pimeään", oli tapahtunut lukuisia mm. jalankulkijan kuolemaan johtaneita onnet-tomuuksia. Pitäjänmäki muistelee.
24. "...läntistä viertotietä, joka on siirretty Valtionrautateiden kus-tannuksella niin, että se vuodesta 1916 lähtien on kulkenut radan ali rautatieaseman itäpuolelta ja kulkee asema-alueen pohjoista rajaa pitkin pakkolunastetulla 15 metrin levyisellä alueella" (kirjoittajan vapaa käänös). Rautatiehallinnon kirje Uudenmaan maaherralle 3.7.1919. Pakkolunastusasioiden oheisaineisto 1857-1945, Kansallis-arkisto.
25. Nummelin, s. 22. Pitäjänmäki toimi silloin metsäradan siirto-kuormausasemana. Rata purettiin kokonaisuudessaan keväällä 1918, tosin kiskotettiin uudelleen kevyemmillä kiskoilla välillä Pitäjänmäki-Hämeenkyliä vielä samana vuonna.
26. Pitäjänmäen asemapuiston rakentamisen aikaan ylipuutarhu-rina toimi Willy Nykopp (1896-1928).
27. Årsberättelse för år 1905. H.G. Bärlund, Jokela April 1906. SRMA. Kaksoisvahtituvan läheisyyteen istutettiin viisi omenapuuta ja 20 marjapensasta. Taulukossa Förteckning öfver växter och gräsfrö levererade från trädgårdskolorna å Hy och Ku till Hängö och Hfors-Åbo banonrna år 1900-1908 taimistoista Pitäjänmälle siirretyistä istutuksista on merkitty vuodelle 1905 eri määrät kuin itse kertomuk-sessa. 25kpl lehtipuuta (kertomuksessa yht. 31 kpl), 260 kpl pensaita (200kpl), 300 kpl pensaita aitaan (175kpl), 20 kg nurmikonsiemeniä.
28. Förteckning öfver växter och gräsfrö levererade från trä-dgårdskolorna å Hy och Ku till Hängö och Hfors-Åbo banonrna år 1900-1908, vuosi 1906 ja 1907. 1906: 5 pensasta ja 300 perennaa, 1907: 8 kpl pensaita.
29. Förteckning öfver växter och gräsfrö levererade från trä-dgårdskolorna å Hy och Ku till Hängö och Hfors-Åbo banonrna år 1900-1908, vuosi 1906.
30. Trädgårdsarbeten vid Finskastats järnvägarna, upptagna dels färdiga, - och dels under arbete 1915. Sockenbacka 1915. SRMA.
31. En ny häck af Berberis, längd 13 stm, 60 centim. djup. 1 meter i brädd. planterades i gamla tradarden, vid den nya landsvägen till sta-tion. Kolmetoistametriseen happomarja-aidanteeseen käytettiin 52 kpl taimia. Trädgårdsarbeten vid Finskastats järnvägarna, upptagna dels färdiga, - och dels under arbete 1915. Sockenbacka 1915. SRMA.
32. Ensimmäinen istutuksia kuvaava asemapiirros on vuodelta 1957, jolloin puistoon tehtiin suuri kunnostus.
33. Nykyään puisto hallitsevan vanhan lehmuskujanteen istutuk-sesta ei mainita vielä vuonna 1905, eikä vuosien 1906-1908 taimitaulu-koissa esiinny sellaisia määriä lehmuksia tai lehtipuita, mitä kujanteen istutus olisi vaatinut.
34. Meidän Pitsku, s. 25. Leena Lukkarinen-Annala.
35. Iltanen, s. 23.
36. Harvia, päämietintö. s. 161.
37. Harvia, erikoisselvitys. s. 14.
38. Leskelä, s. 16-17.
39. Meidän Pitsku, s. 60.
40. KHKK 1933, s. 80.
41. KHKK 1884-87, s.58
42. KHKK 1930, s. 10.
43. Harvia, erikoisselvitys, s. 6-7. Vuonna 1930 asemanseudulla oli 155 kiinteistöä, joista noin puolet oli vuokratonteilla kaupunginomis-tamilla mailla Reimarsissa. Suurin osa (72%) asuinhuoneistoista oli vuokralla.
44. Meidän Pitsku, s. 25. Leena Lukkarinen-Annala.
45. Helsingin pitäjistä Vantaan kaupungiksi
46. Vuosikertomus puutarhatöistä Valtionrautateiden eteläisen piirin alueelta vuodelta 1930. SRMA.
47. Vuosikertomus puutarhatöistä Valtionrautateiden eteläisen piirin alueelta vuodelta 1930. SRMA.
48. Vuosikertomus Valtionrautateiden eteläisen piirin alueella suo-ritetuista puutarhatöistä vuodelta 1935. 40 kpl Phlox tummansininen, 42 kpl Aster alpinus, 75 kpl tulppaanisipulia sekäväreissä.

49. Luettelo puistojen pinta-aloista eteläpiirissä v. 1936. Pitäjänmäki: Ruohokenttiä ja istutuksia: 6086 m², Hyötypuutarhaa 626m², Käytäviä ja hiekkakenttiä 1875m². Virkailijan asunnon pihapiiristä on vuosikertomuksissa useita eri nimityksiä, kuten Kirjurinpuisto/piha ja asemapäällikön puutarha. Virkailijan kasarmi taas viittaa mahdollisesti neljän perheen asuintalon ympäristöön.
50. Vuosikertomus Valtionrautateiden eteläpiirissä suoritetuista puutarhatoista vuodelta 1937: ns. Virkailijan puistoon eli virkailijan asunnon ympäristöön istutettiin eri ryhmiin erilaisia perennakasveja sekä 20 kpl marjapensaita. Kertomus Valtionrautateiden 1. puutarhapiirissä suoritetuista puutarhatoista vuodelta 1939.1939: Istutettiin 46 koristepensasta sekä perennoja 388 kappaletta. Ruokamultaa käytettiin 30 m³, kivijauhetta käytäville tuotiin 18 m³ ja heinänsiementä kylvettiin 30 kg, uusitut nurmikäntät ovat pinta-alaltaan 1240 m².
51. Vuonna 1946 havupuustoa hakattiin haloiksi ja hyötypuutarhaan asemapäälliköntalolle (kaksoisvahtitupa) istutettiin marjapensaita. Vuosikertomus Valtionrautateiden puutarhatoiminnasta vuodelta 1946. K. Jokela. SRMA. Vuonna 1947 tehtiin hyötypuutarhan istutuksia (10 marjapensasta, 2 hedelmäpuuta, 20 mansikan taimia) sekä istutettiin kesäkukkia (285kpl). Vuosikertomus Valtionrautateiden 1:ssä puutarha piirissä suoritetuista töistä v. 1947. Frans Sillanpää. SRMA.
52. Vuosikertomuksessa 1940 kerrotaan happomarjapensaiden ja erinäisten yksittäisten pensaiden poistamisesta sekä marjapensaiden istuttamisesta. Vuosikertomus Valtionrautateiden puutarhatoiminnasta vuodelta 1940. K. Jokela. SRMA.
53. Tapitustoimenpide mahdollisesti valmisteli niitä vesijohtotyön aiheuttamiin kaivuihin juuristoalueella.
54. Vuosikertomus Valtionrautateiden 1:ssä puutarhapiirissä suoritetuista puutarhatoista v. 1950-54, 1956-57. SRMA.
55. Nykyään lumipalloheisien paikalla kasvaa kuitenkin mm. kultasateita, jotka jostain syystä istutettu myöhemmässä vaiheessa heisien tilalle.
56. Vuosikertomus Valtionrautatiet I. puutarhapiiri v. 1959. Nurmea kylvettiin 1460 m² käyttäen heinänsiementä 15 kg. Käytävä- ja sorajaloja kunnostettiin tuomalla sepelijauhetta 20 m³.
57. Vuonna 1960 vuosikertomuksissa esiintyy ensi kerran "Museoalue"-sana. Sillä lienee tarkoitettu radan pohjoispuolella sijainnutta rautatiealueen metsää varsinaisesta asemapuistosta länteen. Vuosikertomus Valtionrautatiet I. puutarhapiiri v. 1960-61, 1964-68. Vuosikertomus Valtionrautateiden puutarhatoiminnasta v. 1971.
58. Vuosikertomus valtionrautateiden puutarhatoiminnasta vuodelta 1970-71 ja 1972-74.
59. Vuosikertomus valtion rautateiden puutarhatoiminnasta vuodelta 1975 ja 1977.
60. Vuosikertomus valtionrautateiden puutarhatoiminnasta v. 1978-81. 1979: Asemapuiston rinteeseen istutettiin 50 ryhmäruusua ja 400 kukkasipulia.
61. KHKK 1961 I, s. 347.
62. Pitäjänmäentien alikulkusilta. Siltapaikan yleisjärjestely. Sillan yleispiirustus. Tarkastettu 25.7.1971. HKR/KAO.
63. Suunnitelmat laadittiin vuonna 1970-71. HKR-arkisto. KAO
64. Meidän Pitsku, s. 49.
65. Pitäjänmäki muistelee.
66. Pitäjänmäki muistelee
67. Vuosikertomus valtionrautateiden puutarhatoiminnasta vuodelta 1970.
68. Pitäjänmäen asemanseudun suunnitelma 1976.
69. Tavara-asemalle johtaneet sivuraiteet ja muut jäljellä olleet teollisuusraiteet purettiin kaupunkiradan rakennustöiden yhteydessä. Myös tavara-asemat läheisyydessä olleet puiset lastauslaiturit purettiin samalla. Pitäjänmäki muistelee.
70. Suunnitelmien tekoon osallistui Helsingin kaupunki, Rautatiehallitus sekä Suunnittelukeskus Oy. Pitäjänmäki muistelee.
71. Esikaupunkien asemanseutujen kehittämisen edellytykset, s. 50-51
72. Sellaiset rantaradan rakennukset, joita ei enää tarvittu radan pidon tarpeisiin, siirtyivät Ratahallintokeskukselta Valtion varainministeriölle vuonna 1995 ja vuonna 2007 edelleen valtiovarainministeriölle, ja myöhemmin edelleen Senaatti-kiinteistölle. Nummelin, s. 139. Rakennushallitus lakkautettiin vuonna 1995 ja tilalle tuli Valtion kiinteistölaitos. Vuonna 2001 Valtion kiinteistölaitos sai uudeksi nimekseen Senaatti-kiinteistöt.
73. Nummelin, s. 11.
74. Helsingin uutiset 9.1.2014. Pitäjänmäen aseman myynti vähensi liityntäpysäköintiä.
75. Pitäjänmäki muistelee.
76. Rakennuksessa on kaksi yritystä vuokralla.

Kuvailulehti

Tekijät:	Niina Alapeteri, Matti Liski, Lilja Palmgren
Julkaisun yhteyshlö:	Jere Saarikko
Julkaisun nimi:	Pitäjänmäen aseman ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehittämistavoitteet
Sarja:	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja 2018:17
Sarjanumero:	2018:17
Julkaisuaika:	2018
ISBN:	ISBN 978-952-331-458-0 (vain verkkoversio)
ISSN:	2489-4257
Kieli, koko teos:	Suomi

Tiivistelmä:

Pitäjänmäen asema sijaitsee Länsi-Helsingissä, Pitäjänmäen kaupunginosassa. Alue kuuluu Pitäjänmäen aseman valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja on suojeltu vuoden 1998 rautatiesopimuksella. Asemaympäristön historia alkaa 1900-luvun alusta, jolloin rantaradan Pasilan ja Karjaan välinen rataosuus valmistui. Pitäjänmäen asema-alue rakentui vaiheissa vuosien 1902–1915 aikana, jonka aikana alue sai pitkälti nykyisen muotonsa Valtionrautateiden oman virkamieskunnan käsissä. Radan suuntainen asemapuisto korosti rakennusten hierarkiaa ja toimi käytävineen ja puuriveineen alueen sommitelmallisena selkärankana, jonka lomaan henkilökunnan asuinpihat sijoittuivat. Asemapuiston kultakausi ulottui 1910-luvulta 1950-luvulle. Rautatieliikenteen suurten muutosten myötä 1980-luvun lopulla asema muuttui täysin miehittämättömäksi, ja pian sen jälkeen asema-alueen omistus jakautui usealle taholle.

Pitäjänmäen asemaympäristö on yksi pääkaupunkiseudun parhaiten säilyneistä asema-alueista ja sen rakennukset ja vehreä asemapuisto muodostavat poikkeuksellisen eheän kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja historiallisen rautatiemiljöön. Asema-alueella on edelleen havaittavissa asemaympäristölle tyypillinen toiminnallinen ja tilallinen hierarkia sekä tyypillisiä asemapuistojen istutuksia, kuten korkeat lehmukset, jalokuuset ja -männyt sekä rajavat pensasaidat sekä asema-aluetta hallitseva yli satavuotiaiden lehmusten muodostama kujanne. Rantaradalla ja Pitä-jänmäen asemalla on keskeinen kulttuurihistoriallinen merkitys koko Pitäjänmäen maankäytön historiassa ja kaupunkirakenteen kehityksessä. Alueen kehittämisen tärkein tavoite on eheän rautatieympäristön säilyminen. Muita maisemallisia kehittämistavoitteita ovat alkuperäisten istutustietojen säilyminen, historiallisen ja maisemallisen tilarakenteen palauttaminen ja asemarakennuksen säilyminen Pitäjänmäen maamerkinä.

Sammanfattning:

Sockenbacka stationsnejd ligger i Sockenbacka stadsdel i västra Helsingfors. Området hör till Sockenbacka stations byggda kulturmiljö av riksintresse och skyddades år 1998 i järnvägsavtalet. Stationsområdets historia sträcker sig till 1900-talets början, då kustbanan mellan Böle och Karis byggdes. Sockenbackas stationsområde byggdes i skeden under åren 1902–1915 och fick sin nuvarande form i Statens järnvägars tjänstemäns händer. Stationsparken, som formades i linje med järnvägen, framhäver dess byggnaders hierarki och formade med sina gångar och träalléer en slags kärna för områdets disposition, vari tjänstefolkets gårdsmiljöer arrangerades. Stationsparken hade sin glansperiod från 1910- till 1950-talet. Under slutet av 1980-talet ledde de stora förändringarna i järnvägstrafiken till att stationen blev obemannad, och strax efter det delades området innehav till flera ägare.

Sockenbacka stationsområde är en av huvudstadsregionens bäst bevarade stationsnejder. Dess byggnader och grönskande stationspark formar tillsammans en exceptionellt enhetlig helhet och historisk stationsmiljö. En för stationsområden typisk dispositions- och funktionell helhet kan ännu tydligt urskiljas i stationsområdet och en del av dess planteringar har bevarats, såsom de storväxta lindarna, ädelgranarna och -tallarna, de gränsande häckplanteringarna och den över hundra år gamla lindallén, som formar en ryggrad i stationsområdets disposition. Kustbanan och Sockenbacka station har väsentliga roller i områdets kulturhistoria för hela Sockenbacka stadsdels markanvändning och i hur stadsstrukturen har formats. Det viktigaste målet i områdets utveckling är att den enhetliga stationshelheten bevaras. Också områdets ursprungliga planteringars bevaring, den historiska och landskapsstrukturmässiga dispositionens återföring och bevarandet av stationsbyggnaden som ett landmärke för Sockenbacka stadsdel är väsentliga mål.

Avainsanat:	Pitäjänmäki, Pitäjänmäen asema, Rantarata, Bruno Grönholm, rautatieasemat, asemapuisto, asemarakennukset
--------------------	--

Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii
Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta,
rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta
sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.

www.hel.fi/kaupunkiymparisto

