

# Kauniaisten asema

2020

Kulttuuriympäristöselvitys

Kauniainen



ARK — BYROO

**Tilaja:** Senaatti-kiinteistöt

**Tilajan edustaja / ohjausryhmä:** Elias Rainio, Kiinteistökehityspäällikkö, Senaatti-kiinteistöt

/

**Konsultti:** Arkkitehtitoimisto Ark-byroo oy, Kustaankatu 3, 00500 Helsinki,  
[info@arkbyroo.fi](mailto:info@arkbyroo.fi), [www.arkbyroo.fi](http://www.arkbyroo.fi), +358 50 574 8710

/

**Työryhmä:**

TkT, arkkitehti SAFA Marianna Heikinheimo

Arkkitehti Laura Runolinna

Arkkitehti SAFA Tuomo Könönen

FM, Tiina Mikkanen

Tuuli Ollikainen, taitto

Sami Heikinheimo, valokuvaus

/

**Etukannen kuva:** Kuvaaja ei tiedossa. Grankulla Lokalhistoriska arkiv.

/

**Suoritusajankohta:** tammi-elokuu 2020.

Työ on luovutettu 20.8.2020

/

**ISBN:**978-952-368-067-8 (painettu)

978-952-368-068-5 (PDF)

/

© Arkkitehtitoimisto Ark-byroo

**Asiasanat:** rautatieasema, kulttuuriympäristöselvitys, Kauniainen

# Sisällys

<b>1. JOHDANTO</b>	<b>2</b>
1.1 Kohde	2
1.2 Tehtävä	3
1.3 Perustiedot	4
<b>2. GRANKULLA</b>	<b>6</b>
2.1 Helsinki–Turku–radan perustaminen	6
2.2 Kauniaisten huvilayhdyskunta	8
<b>3. KAUNIAISTEN ASEMA-ALUE</b>	<b>10</b>
3.1 Aseman rakennukset	14
3.2 Myöhemmät vaiheet	20
<b>4. KOHDEKORTIT</b>	<b>27</b>
<b>5. ALUEEN NYKYTILA JA KAUPUNKIKUVALLINEN TARKASTELU</b>	<b>38</b>
<b>6. YHTEENVETO</b>	<b>43</b>
<b>LIITE - PURETTUJA ASEMA-ALUEEN RAKENNUKSIA</b>	<b>44</b>
<b>LÄHTEET</b>	<b>49</b>

# 1. Johdanto

## 1.1 Kohde



← Eräs varhaisin Kauniaisten asemarakennuksesta säilyneistä kuvista, ajalta ennen kuin hirsirunko oli laskeutunut ja julkisivulaudoitus oli kokonaan paikoillaan. GLHA.

Kulttuuriympäristöselvityksen kohteena on Kauniaisten asema-alue, joka sijaitsee aivan nykyisen keskusta-alueen läheisyydessä. Rautatieasema, joka on rakennettu Turku-Helsinki radan varteen 1900-luvun alussa, on vaikuttanut merkittävästi Kauniaisten huvilakaupungin syntymiseen ja sen kehittymiseen.

Rautatieosuus Helsingistä Karjaalle valmistui syyskuussa 1903, aluksi Grankullaan rakennettiin vain seisake ja lähin asema sijaitsi Kilossa. Rautatiehallitus hyväksyi Kauniaisen asemapaikaksi vuonna 1907 ja Bruno Granholmin suunnittelema asemarakennus valmistui Ab Grankullan lahjoittamalle tontille vuonna 1908. Vaikka kirjallisissa lähteissä on esitetty, että asema on rakennettu kahdessa vaiheessa, eli asemapäällikön asuinsiipi olisi valmistunut 1911, mikään rakennuksessa ei viittaa siihen. Myös aseman aluesuunnitelma viittaa siihen, että rakennus olisi rakennettu kerralla. Mahdollisesti sisätöiden viimeistely on asunto-osalla valmistunut myöhemmin kuin yleiset tilat.

Osa 1900-luvun alussa luovutetusta alueesta on yhä Valtionrautateiden omistuksessa ja alueella

sijaitsee alkuperäisiä rakennuksia, kuten asema, varastorakennus sekä maakellari. Lisäksi alueella on sijainnut eriaikaisia makasiineja, kioskeja, asuinrakennuksia ja saunoja, jotka on myöhemmin purettu.

Kauniaisten asema oli 1900-luvun alussa Espoon asemista vilkkain. Sen matkustajamäärä oli esimerkiksi vuonna 1910 kolminkertainen Espoon kahteen muuhun asemaan verrattuna. Matkustajaliikenne suuntautui pääsääntöisesti Helsinkiin.

Kauniaisten aseman alue on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi (RKY), aseman alue on lisäksi suojeltu valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden suojelusopimuksella. Asemarakennus ja sen eteläpuolella sijaitseva varastorakennus on suojeltu kaavassa sr-1-merkinnällä ja maakellari sr-ma-merkinnällä.

## 1.2 Tehtävä

Tämän kulttuurihistoriaselvityksen kohteena on Kauniaisten aseman alue. Selvitys on tehty tukemaan alueella käynnissä olevaa asemakaavoitusta. Työn tarkoituksena on toimia tausta-aineistona, kun kaavoituksessa määritetään alueen suojelutavoitteita sekä päätetään jatkoselvityksistä.

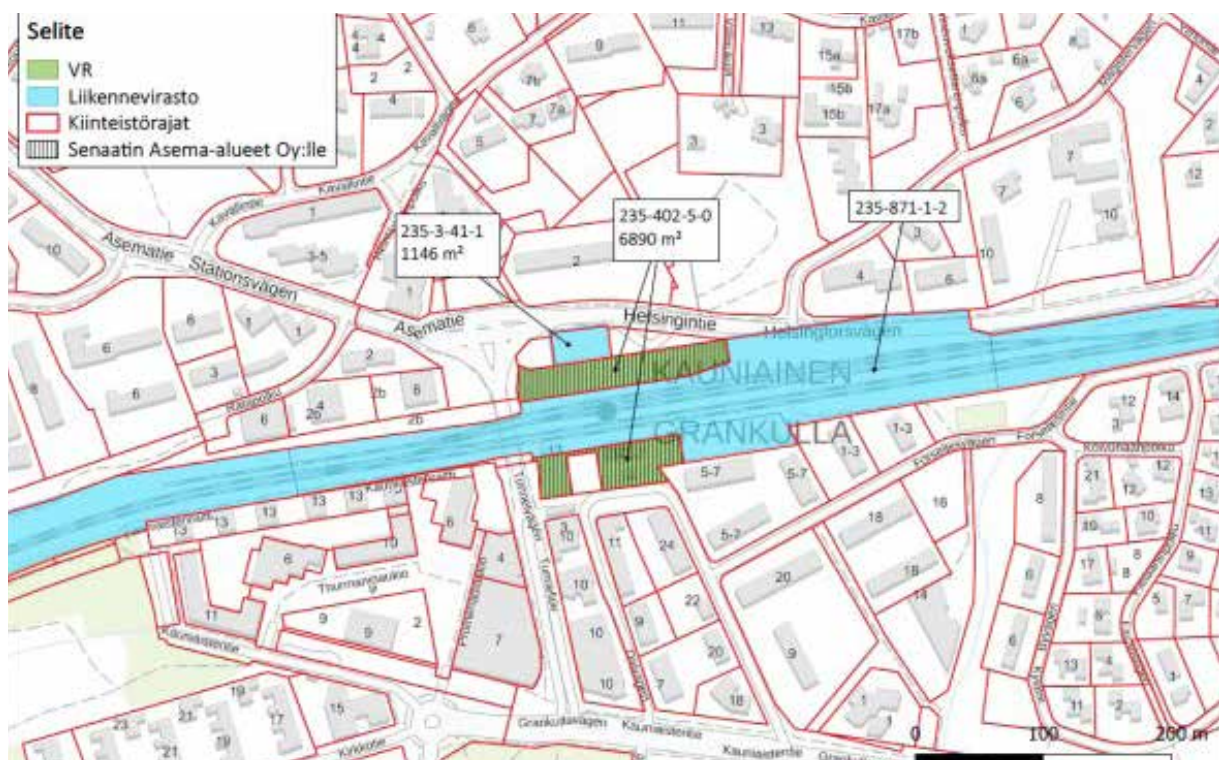
Tässä kulttuuriympäristöselvityksessä käsitellään kohdealueen historiaa, muutosvaiheita ja nykytilaa sekä alueen asemaa osana Kauniaisten kaupungin kehittymistä. Selvityksen tehtävänä on tunnistaa alueen sekä sen rakennusten ominaispiirteet ja säilyneisyys suojelutavoitteiden yksilöimiseksi.

Työhön on sisällynyt arkisto- ja kirjallisuustutkimusta, kenttätöitä ja eri lähteistä peräisin olevan tiedon yhdistämistä ja analysointia. Merkittävimpiä arkistolähteitä ovat olleet Kansallisarkistosta ja Kauniaisten kaupungin rakennusvalvonnasta sekä kaavoituksesta hankitut piirustukset, kartat ja asemakaavat.

Valokuvat on saatu Kauniaisten paikallishistoriallisesta arkistosta. Lisäksi on tutustuttu kirjallisuuteen, joka käsittelee Kauniaisten alueen kehittymistä huvilayhdyskunnasta kauppalaksi ja myöhemmin itsenäiseksi kaupungiksi. Käytetyt lähteet käyvät ilmi lähdeluettelosta ja tekstissä on käytetty alaviitteitä.

Alueella on suoritettu katselmus 25.3.2020, jonka muistiinpanot on kirjattu raporttiin rakennuskohteisesti. Rakennukset ja piha-alueet on myös dokumentoitu valokuvaamalla. Valokuvien ottopaikat on merkitty pohjakaavioihin.

Joidenkin alueelta kadonneiden rakennusten rakentamis- ja purkuajankohdat jäivät arvioiksi, koska tämän työn kirjoittamisen aikaan useimmat arkistot olivat suljettuina koronaepidemian vuoksi, ja asiakaspalvelu on ollut ruuhkautunut arkistojen avaamisen jälkeen. Tietoja on pyritty täydentämään karttanalyysin avulla, mutta ajoitukset ovat viitteellisiä.



# 1.3 Perustiedot

↕↕ Ote ajantasaisesta asemakaavasta.

**Kohteen nimi** Kauniaisten asema-alue  
**Rakennettu:** 1907-1908  
**Rakennuttaja:** Rautatiehallitus  
**Arkkitehti:** Bruno F. Granholm  
**Osoite:** Gresantie 17, 02700 Kauniainen  
**Kiinteistötunnus:** 235-402-5-0, 235-1-9902-100  
**Kaupunginosa:** Kaupunginosa 1.  
**Kortteli:** Kortteli 4  
**Rakennusnumero:** 40200010252

## NYKYISET RAKENNUKSET

Asemarakennus, Bruno F. Granholm 1908  
Halkovaja, tyyppirakennus, 1908  
Maakellari 1908

## LAAJUUSTIETOJA

**Bruttoala yhteensä:** 314 + 139 m<sup>2</sup> (asemarakennus);  
65 + 36 m<sup>2</sup> (varastorakennus)  
**Kerroksia:** 2

## RAKENNUSVAIHEET

### KÄYTTÖHISTORIA

**1904–1907** Rautatiehallitus Kauniaisten seisake  
**1908–2004** Rautatiehallitus/Valtionrautatiet Kauniaisten asema-alue  
**2005–** Rautatiet ja laiturialueet kuuluvat Valtionrautateille. Asemarakennus sekä varastorakennus toimivat liiketiloina.  
**2008** Asemarakennus paloi ja on nyt tyhjänä.

### OMISTUS

**1907–2008** Rautatiehallitus/Valtionrautatiet  
**2011–2020** Raide- ja laiturialueen omistaa Valtionrautatiet

Aseman länsipuolella olevan taksiaseman alueen omistaa Kauniaisten kaupunki.

### ASEMAKAAVAHISTORIA

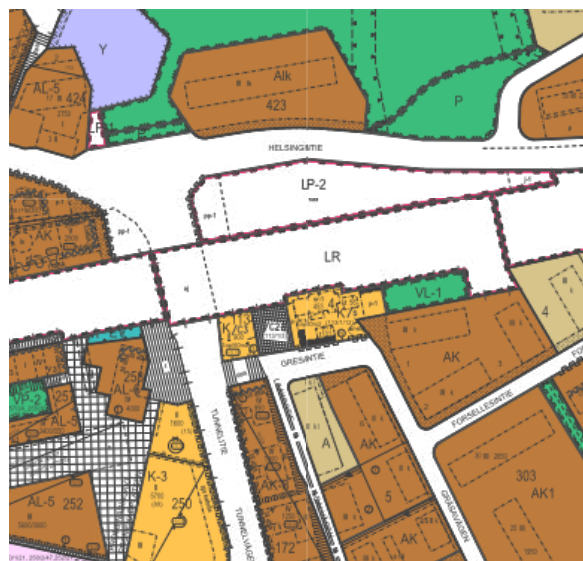
Kohde kuuluu voimassa olevaan asemakaavaan Ak 189, joka on vahvistettu 13.6.2011. Alue on merkitty siihen alueena keskusta 2, asema-alue. Aseman lähialue on merkitty liike- ja toimistorakennusten korttelialueena, aseman kaakkoispuolella on kerrostalovaltainen asuntoalue.

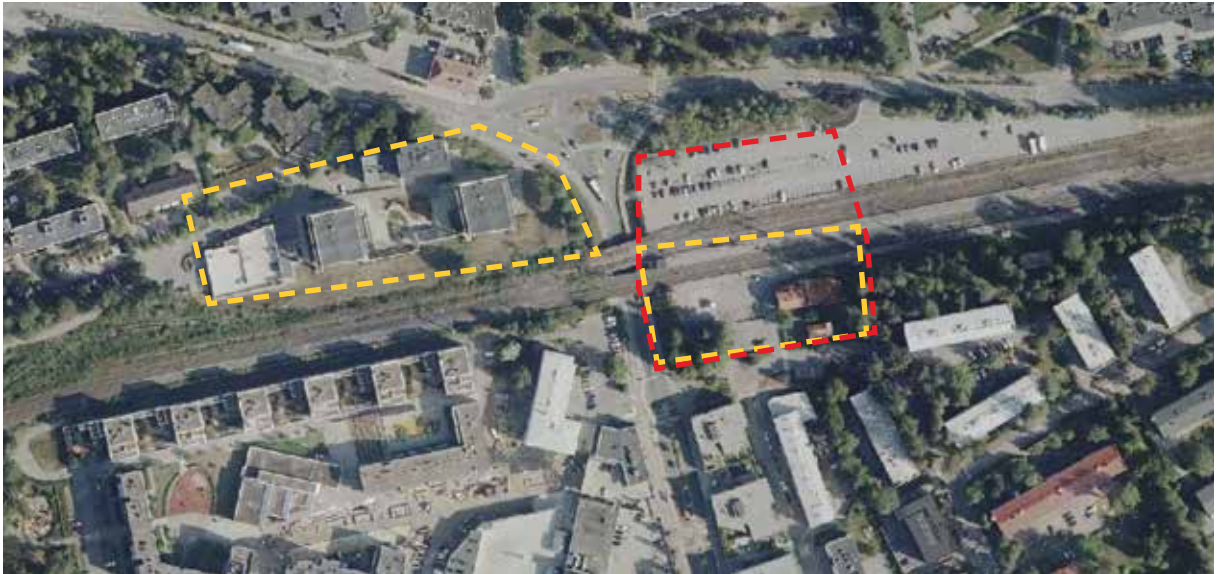
Aseman alue on kaavassa suojattu /s-merkinnällä, eli se tulee säilyttää. Asemarakennus sekä sen eteläpuolella sijaitseva varastorakennus on suojattu kaavassa sr-1 merkinnällä. Rakennukset ovat historiallisesti, rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaita. Rakennuksissa tehtävät korjaustyöt on tehtävä niin, että rakennuksen kulttuurihistoriallinen arvo säilyy. Muutoksista on pyydettyä Museoviraston lausunto. Lisäksi aseman eteläpuolella oleva maakellari on suojattu sr-ma merkinnällä, joka tarkoittaa, että maakellari on säilytettävä.

Asemarakennuksen itäpuolella oleva vihialue on merkitty karttaan merkinnällä VL-1, lähivirkistysalue. Virkistysalueelle saa asentaa rautateille välttämättömiä maanalaisia kaapeleita, mutta aluetta ei saa muuttaa.

Tässä kaavassa rautatien pohjoispuolella kulkevat raiteet on merkitty rautatiealueeksi, jonka omistaa Valtionrautatiet, lisäksi vihialueen itäpuolella oleva laiterakennus ja siihen liittyvä maa-alue on valtionrautateiden omistuksessa.

Rautateiden pohjoispuolella oleva alue kuuluu voimassa olevaan asemakaavaan Ak 197, joka on vahvistettu 12.12.2011. Kaavassa aseman pohjoispuolelle rajautuvasta alueesta on muodostettu kaupunginosan 3 yleinen pysäköintialue. Alue kuuluu voimassa olevassa kaavassa alueeseen keskusta 2, jolle on tehty merkintä LP-2, joka tarkoittaa yleistä pysäköintialuetta. Alueelle voidaan rakentaa maanalaisten pysäköintilaitos.





## ALUEIDEN SUOJELUA OHJAAVAT VÄLINEET

### RKY

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskeva valtioneuvoston 14.12.2017 tekemä ja 1.4.2018 voimaan tullut päätös edellyttää, että valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta huolehditaan. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit, jotka koskevat mm. valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY), muodostavat tietopohjan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaisten kulttuuriympäristön arvojen huomioimiselle.

Kauniaisten asemarakennus sekä muut siihen liittyvät ja/tai liittyneet asema-alueen rakennukset sisältyvät Museoviraston vuonna 2009 laatimaan inventointiin "Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt" (RKY). Valtioneuvoston 22.12.2009 tekemällä ja 1.1.2010 voimaan tulleella päätöksellä mainittu inventointi on otettu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi rakennettua kulttuuriympäristöä koskevaksi inventoinniksi. Se on siis otettava huomioon valtion viranomaisten toiminnassa, maakunnan suunnittelussa ja muussa alueidenkäytön suunnittelussa.

### RAUTATIESOPIMUS (1998)

Kauniaisten rautatieasema sisältyy niiden valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden joukkoon, joiden säilymisen ja kulttuurihistoriallisten arvojen vaalimisen turvaamisen menettelytavoitetta tehtiin pääasiallisten omistajien, Museoviraston ja Ympäristöministeriön kesken ns. Rautatiesopimus (tai VR-sopimus) vuonna 1998. Saman sopimuksen perusteella Museovirastossa laadittiin vanhojen puis-

↑ Keltaisella on rajattu rautatiesopimuksella suojeltu alue, johon kuuluu asemarakennuksen kiinteistön lisäksi poikittain vastapäätä rataa oleva asuinrakennusten alue. Punaisella puolestaan on rajattu RKY-alue, johon kuului asemarakennus, talousrakennus sekä kaksi tavaramakasiinia. Sekä RKY että rautatiesopimus ovat kaavoitusta ohjaavia viranomaisten kesken tehtyjä sopimuksia, mutta eivät itsessään suojele varsinaisia rakennuksia. Paikkatieto-palvelu.

ten rautatierakennusten ja asemapuistojen vaalimista edistävä hyvän korjaustavan ohjeistus (Korjauskortit), mm. Kauniaistenkin asema-alueen rakennusten kunnostuksessa hyödynnettäväksi.<sup>1</sup>

Listauksessa aseman aluetta kuvataan: "Kauniaisten asemarakennus vuodelta 1908 on rataosuudellaan poikkeuksellinen ja muutettunakin arkkitehtuuriltaan kiinnostava jugend-rakennus. Asema-alue jakautuu radan molemmin puolin, asuinalue jää maantien jakanana radan vastakkaiselle puolelle asemasta katsottuna länteen."

Rautatiesopimukseen on sisällytetty, aseman alueen rakennusten lisäksi, radan pohjoispuolelle rajautuva asuinrakennusten alue. Asuinrakennusten alueella ovat sijainneet vuonna 1921 rakennettu asuinrakennus ja sauna, sekä vuonna 1942 rakennettu asuinrakennus ja sauna, jotka on nyttemmin purettu.<sup>2</sup>

### MAANKÄYTÖN YLEISSUUNNITELMA (MASU 2)

Maankäytön yleissuunnitelma MASU 2 on hyväksytty joulukuussa 2004. Se sisältää koko kaupungin alueen maankäytön kehittämistä koskevat tavoitteet sekä yleispiirteisen suunnitelman eri toimintoihin varattuja alueita. Kauniaisten kaupunginvaltuusto ilmaisee suunnitelmassa tahtonsa maankäytön kehittämisessä sekä ohjaa kaupungin hallintoa maankäyttöön liittyvissä kysymyksissä. Suunnitelma antaa lähtökohtia ja asettaa tavoitteita asemakaavoitukselle.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Tyvelä, Virkki 2016.

<sup>2</sup> Museoviraston Kyppi-tietokanta. Uusimaa 200287.

<sup>3</sup> Maankäytön yleissuunnitelma (MASU 2). Kauniaisten kaupunginvaltuusto.

# 2. Grankulla

## 2.1 Helsinki–Turku- radan perustaminen

Suomen rataverkkoa aletaan rakentaa 1800-luvun puolivälistä lähtien, sekä matkustajaliikenteen että kasvavan teollisuuden tarpeita varten.<sup>5</sup> Suomen ensimmäinen rautatie rakennettiin Helsingistä Hämeenlinnaan vuosien 1857–62 välisenä aikana. Rautatien suunnittelu Helsingin ja Turun välille aloitettiin jo vuonna 1873, mutta lopullinen linjaus tehtiin vasta keväällä 1895. Aluksi Helsinki ei ollut järin kiinnostunut rantaradasta, mutta kaupungin kasvaessa alettiin kiinnittää huomiota polttopuu- ja ruokapulaan, joiden välttämiseksi yhteyksiä maaseudulle haluttiin parantaa. Karjaa–Pasila välin rakentaminen aloitettiin hitaasti vuoden 1900 lopulla Karjaalta ja kiskotustöihin päästiin elokuun lopulla 1901. Rata yhdistettiin päärataan (Helsinki–Hämeenlinna-rata) Pasilassa elokuussa 1902 ja lokakuussa aloitettiin väliaikainen liikenne. Vakainainen liikenne pääsi aloittamaan rataosuudella syyskuussa 1903.<sup>6</sup>

Vuosien 1911–20 aikana Pasilan ja Espoon välille rakennettiin kaksoisraidetta. Samalla alkuperäistä rataa nostettiin penkereillä, jotta tasoristeyksiä saatiin korvattua silloilla. Alustavia kaksoisraiteiden pengerryksiä tehtiin Espoo–Kirkkonummi välillä vuoteen 1925 saakka, jolloin työt keskeytettiin linja-autoliikenteen yleistymisen myötä. Sota-aikana kaksoisraiteita ei jatkettu, koska liikenne radalla oli epäsäännöllistä. Sotien jälkeen Huopalahden ja Espoon väliselle osuudelle tehty kaksoisraide purettiin ja lähetettiin sotakorvauksina Neuvostoliittoon. Vuosina 1945–58 Helsingistä lähtevä kaksoisraide päättyi Huopalahteen. Rata Kauniaisiin palautettiin kaksoisraiteiseksi, rataosuus Leppävaarasta Kauniaisiin valmistui kesällä 1963.<sup>7</sup> Rantaradan ensimmäinen sähköistetty rataosuus, Mäkkylästä Kauniaisiin sähköistettiin vuonna 1968.

### HELSINKI–TURKU–RADAN ARKKITEHTI

Bruno F. Granholm valmistui Polyteknillisestä opistosta vuonna 1882. Hän oli työskennellyt opiskeluaikanaan rautateiden mekaanisessa konepajassa. Myöhemmin hän työskenteli sekä Th. Deckerin, Fr. Sjöströmin että Theodor Höijerin toimistoissa. Hänet valittiin aluksi piirtäjäksi rautatiehallitukseen vuonna 1892 ja myöhemmin samana vuonna, hänet nimettiin rautatiehallituksen arkkitehdiksi. Vuodesta 1895 hän toimi tie- ja vesirakennusten ylihallituksessa tehtävänään asemarakennusten suunnittelu. Granholm suunnitteli suuren määrän asemien laajennuksia 1800-luvun lopulla ja ennen kaikkea 1900-luvun alkuvuosikymmenellä. Useilla asemilla käytettiin samoja, ns. tyyppi-piirustuksia.

Uusi rataosuus, joka rakennettiin Haapamäeltä Jyväskylän kautta Suolahdelle vuosina 1895–96 sai Granholmin suunnittelemat asemat. Rataosalla jatkettiin käytäntöä rakentaa asemat tyyppi-piirustusten mukaan. Jyväskylään tehtiin III luokan asema ja muille asemille rakennettiin V tyyppin asemarakennus. Vuosina 1896–1906 rakennetut rataosuudet noudattivat samaa käytäntöä ja suurin osa rautatieasemista rakennettiin tyyppi-piirustusten mukaan.<sup>8</sup>

Vuoden 1906 jälkeen Granholmin arkkitehtuurin luonne muuttui. Vaikka kokonaisuudet olivat yhä kansallisromanttisia, yksityiskohdat muuttuivat jugend-tyylisiksi.<sup>9</sup>

5 Zetterberg 2011, 85.

6 Nummelin 2008, 7–10, Valanto 1984, 12.

7 Nummelin 2008, 11, Zetterberg 2011, 168–170.

8 Valanto 1984, 41–43.

9 Valanto 1984, 46.





↑ Huopalahden asemarakennus nykyisellään.

↑ Pitäjänmäen asemarakennus nykyisellään. Asemarakennuksen yhteydessä on ulkorakennus, jonka viisto katto muistuttaa Kauniaisista.

## SÄILYNEITÄ ASEMARAKENNUKSIA

### HUOPALAHTI

Bruno Granholmin suunnittelema pysäkkirakennus rakennettiin 1902. Se kävi liian pieneksi Haagan esikaupungin kasvaessa ja purettiin. Uusi myöhäisjugendia edustava asema rakennettiin vuosina 1920–21. Rakennus ei toimi enää asemarakennuksena. Alueeseen kuului: puisto, makasiini, sauna ja asuinrakennus.

### PITÄJÄNMÄKI

Granholmin suunnittelema asema rakennettiin 1901–03, ja sitä laajennettiin vuonna 1911 neljällä huoneella ja keittiöllä. Rakennus ei toimi enää asemarakennuksena. Pitäjänmäellä on yhä nähtävissä ehjä kokonaisuus, jossa asemapuisto, asema-aukio, reitti asemalle, sekä vanha puukuja. Lisäksi hyvin ovat säilyneet asema, sen varastorakennukset, kellari sekä useita rautatieläisten asuinrakennuksia. Alueeseen kuului: asuinrakennus ja varastoja puistokujineen.

### KIRKKONUMMI

Granholmin suunnittelema asema rakennettiin vuosina 1901–03. Ulkoasultaan rakennus on lähes alkuperäisessä asussa, mutta sisätilat on uudistettu. Myös Kauklahten asema on rakennettu samoilla piirustuksilla. (nro 1204). Alueeseen kuului: puisto, asuinrakennus ja vesitorni.

### SIUNTIO

Asemarakennus rakennettiin vuosina 1901–03 Granholmin laatimien ”IV:n luokan ilman ravintolaa olevan asemman pienemmän tyyppin” piirustusten mukaan. Rakennus ei toimi enää asemarakennuksena. Alueeseen kuului: makasiini, puisto ja lehtipuukuja.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Valanto 1984, 76–79.

## 2.2 Kauniaisten huvilayhdyskunta



Teollistuminen, kaupunkieihin suuntautuva muutto ja liikenteen, varsinkin rautateiden kehittyminen muokkasivat voimakkaasti kaupunkeja ja niiden lähiympäristöjä 1800-luvun lopulta lähtien. Kaupunkien asutussuureudet alkoivat kasvaa nopeasti vuosien 1880–1914 välisenä aikana, jolloin kaupungit teollistuivat nopeasti ja niihin muutti paljon uusia asukkaita työmahdollisuuksien vuoksi. Helsingistä tuli 1800-luvun lopulla Suomen kaupallinen ja teollinen keskus, ja kaupunki muuttui nopeasti väljästi rakennetusta puutalovaltaisesta kaupungista, tiiviisti, kivitaloista rakennetuksi kaupungiksi. Vaikka kaupunki kasvoi kaavoitettujen alueidensa ulkopuolelle, asuntojen vuokrataso keskustoissa ja lähimmissä taajamissa pysyi kuitenkin korkeana ja asunnot olivat pieniä. Puutarhakaupunginosat nähtiin vaihtoehtona nopeasti kasvavalle kivi-kaupungille, jota monet pitivät jopa epäterveellisenä asuinympäristönä. 1900-luvun alussa Helsingin kaavoitetun alueen reunamille kaavoitettiin useita puutarhakaupunginosia, kuten Helsingin Kulosaaren, Haagaan ja Oulunkylään.<sup>11</sup>

1800-luvun lopulla nopeasti tihentävä rautatieverkko toi uudenlaisen tavan ratkaista kaupunkien asutuspulan. Rautateiden vuoksi oli mahdollista siirtää teollisuus ja asuminen omille alueilleen tiiviisti rakennetuilta kaupunkialueilta. Kauniaisten huvilayhdyskunta syntyy tällaisessa tilanteessa, jossa varsinkin yläluokka alkoi ajan muodin mukaisesti kaivata asuinalueillaan oikeaa luontoyhteyttä hallittujen ja muokattujen kaupunkipuistojen sijaan.<sup>12</sup>

Kauniainen rakentui Espoon takamaille, kolmen Espoolaisen kylän alueelle, jossa oli niittyä ja metsää. Alueen läpi kulki vanha kylätie, josta erkani pieniä kärrypolkuja taloihin ja torppiin. Vuonna 1901 otettiin huvilakaupungin ensiaskleet, kun kaksi helsinkiläistä kirvesmiestä, Elia Heikel ja Emil Lindstedt, ostivat tulevan junaradan alueelta maata, jonka he lohkivat

tonteiksi ja myivät ne huviloiden rakentamista varten. Gallträskin rantojen palstominen oli ensimmäinen palstoitushanke pääkaupunkiseudulla ja kauppa kävi aluksi hitaasti. Ensimmäiset pari vuotta parannettiin alueen tieverkkoa ja vasta sen jälkeen päästiin lohkomaan tontteja. Rakennustoiminnan aloittivat rakennusmestarit itse.<sup>13</sup>

Vuonna 1903 valmistui rantarata, joka vauhditti alueen rakentumista. Kauniaisten yhdyskunta perustetaan 1906, jolloin maanhankintayhtiö Aktiebolaget Grankulla aloittaa toimintansa.<sup>14</sup> Yhtiön tarkoituksena oli ostaa ja viljellä maatiloja Uudenmaan läänissä ja erottaa ja myydä niistä palstoja. Samankaltaisia hankkeita oli käynnissä Uudellamaalla useita, myös esimerkiksi Aktiebolaget Alberga aloitti toimintansa vuonna 1906.<sup>15</sup>

Ensimmäisenä Aktiebolaget Grankulla osti Glimsin tilan, ja rautatieaseman ympäristö sai ensimmäiset huvilansa. Tavoitteena oli rakentaa ympäristö, jossa olisi suuret tontit, väljä rakentaminen ja maastoa myötäilevät tiet. Palstoitussuunnitelman mukaan kaikki käyttökelpoinen maa otettiin käyttöön. Rautatie oli aluksi paras liikenneväylä Kauniaisiin, joten se on määrittänyt sekä asutuksen että liiketoiminnan sijoittumisen huvilakaupungissa. Sekä ympärivuotinen asutus että liikekiinteistöt keskittyivät aseman ympäristöön. Syrjäisempiä osia muokattiin asuinkelpoiseksi rakentamalla teitä, kaivamalla oja, kuivaamalla suota ja kaatamalla metsää. Huvilayhteisö kasvoi aluksi nopeasti, vuosina 1901–1905 alueelle oli rakennettu 10 kiinteistöä, vuoteen 1912 mennessä Kauniaisissa oli jo 497 kiinteistöä. Ensimmäisen asemakaavan alueelle laati arkkitehti Lars Sonck, se rajautui rautatien pohjoispuolelle. Thurman suunnitelti maanmittari Immelin kanssa radan eteläpuolen maankäyttöä.<sup>16</sup>

11 Koskinen 1990, 15–23, Åström 1956, Härö 1988, 19–24, Lento 2006, 11–12.

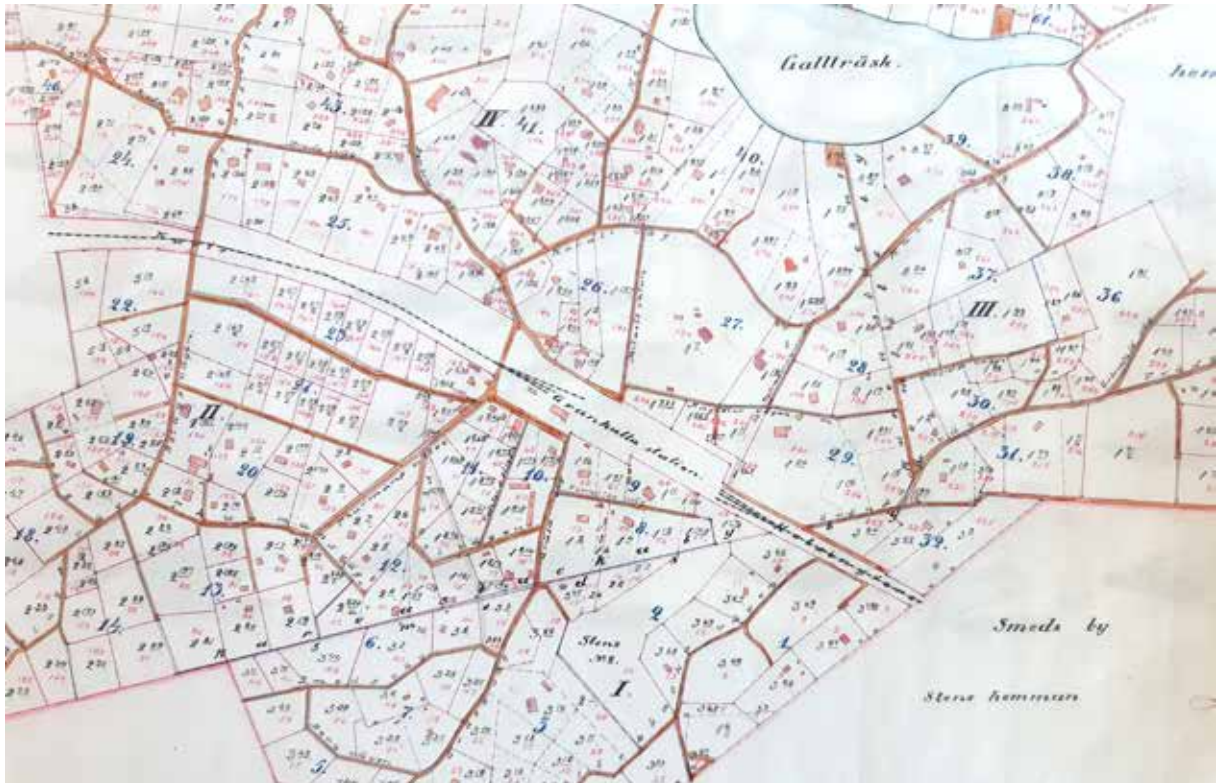
12 Nikula 1988, 11, Af Hällström 2006, 11.

13 Hällström 2006, 17–18.

14 15.3.1906

15 Af Hällström 2006, 19–20.

16 Af Hällström 2006, 20–21, Larma 1988, 65.



↖ Aseman läheisyydessä sijaitti puhelinkeskus. Taus-talla näkyy asema-alueen muita rakennuksia. Kuva noin 1940-luvulta. GLHA.

↑ Vuonna 1917 hyväksytty Grankullan rakennusjärjestys. Rautatie jakoi alusta alkaen Kauniaisen etelä- ja pohjoisosaan. Vuosikymmenessä alueelle muodostettiin satoja huvilakiinteistöjä. KKA.

Vuonna 1941 sisäasiainministeriö hyväksyi Kauniaisten ensimmäisen asemakaavan. Suomenkielisen nimen Kauniainen Grankullan kauppala sai 1949.<sup>19</sup>

## HUVILOIDEN ELÄMÄNTYYLI

Aluksi Ab Grankullan hallitus vastasi yhdyskunnan kehittämisestä, mutta yhdyskunnan saadessa taajaväkisen yhdyskunnan aseman vuonna 1915, osakeyhtiön kausi päättyi.<sup>17</sup> Kauniaisten alue määriteltiin tämän jälkeen ensimmäistä kertaa virallisesti. Alueeseen määritettiin kuuluvan osia Espoon Karvasmäen, Bembölen ja Sepänkylän kylistä. Rakentamista ohjasi vuonna 1916 laadittu rakennuskaava ja vuonna 1917 hyväksytty rakennusjärjestys. Näiden mukaan tonttien tuli olla suuria ja niille sai rakentaa korkeintaan kaksi asuinrakennusta ja niihin sai rakentaa vain yhden asunon tai vaihtoehtoisesti yhden rakennuksen, jossa sai enintään olla kaksi asuntoa. Teollisuuden rakentaminen oli kiellettyä.<sup>18</sup>

Kauniainen irtautui kokonaan Espoosta 1.4.1919. Valtioneuvoston päätöksellä Kauniaisista tuli kaupala vuoden 1920 alusta. Rajoiksi vahvistettiin jo 1915 päätetty taajaväkisen yhdyskunnan rajat. Kauppalanoikeus edellytti vahvistettua asemakaavaa, joten vuonna 1927 suoritettiin alueen topografinen mittaus.

Kauniasiin muuttaneet perheet palkkasivat usein arkkitehdin tai taitavan rakennusmestarin suunnittelemaan talonsa, jugend- tai kansallisromanttista tyyliä noudatellen. Arkkitehdit suunnittelivat monesti myös sisustuksen osaksi kokonaisuutta kansainvälisiä esikuvia, kuten englantilaista arts and crafts -liikettä, mukailten.

Kulttuurimaisemaa oli luomassa myös puutarhausuunnittelijat – etenkin Paul Olsson piirsi kymmeniä puutarhoja Kauniasiin vuosina 1913–1939, luoden taloista kokonaisvaltaisia taideteoksia.

Huvila-asukkaat ylläpitivät usein suurta taloutta, johon kuului perheenjäsenten lisäksi paljon henkilökuntaa. Yhteydenpito kaupunkiin oli siellä työskenteleville miehille tärkeää, ja useissa kymmenissä huviloissa olikin omat puhelimet jo 1910-luvulla, vaikka esimerkiksi vesi- ja viemärintiverkosto puolestaan järjestyi vasta verrattain myöhään 1950-luvulla.<sup>20</sup>

17 20.4.19015. Af Hallström 2006, 28.

18 Af Hallström 2006, 33.

19 Af Hallström 2006, 30–31, 38, 40.

20 Asuminen ennen ja nyt 1988, 19–60.

# 3. Kauniaisten asema-alue

Grankullan seisake avattiin vuonna 1904, kun Glimsin tilan omistaja anoi rautatiehallitukselta seisaketta Grankullaan, jotta hänen tyttärensä pääsisivät Helsinkiin kouluun. Johan Lönnbergin tyttärilleen rakentamassa seisakkeessa on ollut pieni, noin metrin pituinen laiturirakennus, johon kuulunut pieni katos. Alkuperäinen seisake on ollut radan pohjoispuolella lähellä nykyistä rautatieasemaa.

Liikennejärjestelyiden parantaminen tuli yhä tärkeämmäksi, kun asukasmäärä Kauniaisissa kasvoi. Ab Grankulla teki aktiivisesti työtä aseman saamiseksi Grankullaan ja lahjoitti maa-alueen Rautatiehallitukselle asemaa varten. Rautatiehallitus korotti Kauniaisten seisakkeen asemaksi vuonna 1907, jonka jälkeen asema voitiin rakentaa. Kauniaisten asema avattiin tavaraliikenteelle 10.10.1907 ja henkilöliikenteelle 2.9.1908.<sup>21</sup>

Kauniaisten asema oli 1900-luvun alussa Espoon asemista vilkkain. Sen matkustajamäärä oli esimerkiksi vuonna 1910 kolminkertainen Espoon kahteen muuhun asemaan verrattuna. Matkustusliikenne

suuntautui pääsääntöisesti Helsinkiin. Myös tavaraliikenne oli vilkasta 1960-luvulle saakka. Enimmillään asemalla oli toistakymmentä työntekijää. Rautatieasema oli Kaunialaisille myös kohtauspaikka, jossa käsiteltiin yhteisiä asioita, kuten seurattiin tonttien myyntiä ja päätettiin teiden rakentamisesta.<sup>22</sup>

Suomen rautatiearkkitehtuurille oli omaleimaista rakennuskannan yhtenäisyys, joka johtui keskusjohtoisesta rakentamisesta. Liikennepaikat jaettiin toiminnallisiin luokkiin ja rakennukset suunniteltiin näiden luokitusten mukaisesti tyyppiirustusten avulla. Kauniaisten asema on tyyppin V rakennus, johon kuuluivat lipunmyyntikonttori ja erilliset odotussalit II ja III luokan matkustajille. Asemarakennuksen on suunnitellut Bruno F. Granholm, joka on suunnitellut kaikki asemat Helsinki-Karjaa radalla.<sup>23</sup>

Kauniaisten aseman alue on hyvin tyyppillinen sivuasema. Asemalle on varattu pitkänomainen alue radan suuntaisesti. Henkilöliikenteen rakennukset ja alueet on Kauniaisissa sijoitettu radan eteläpuolelle.

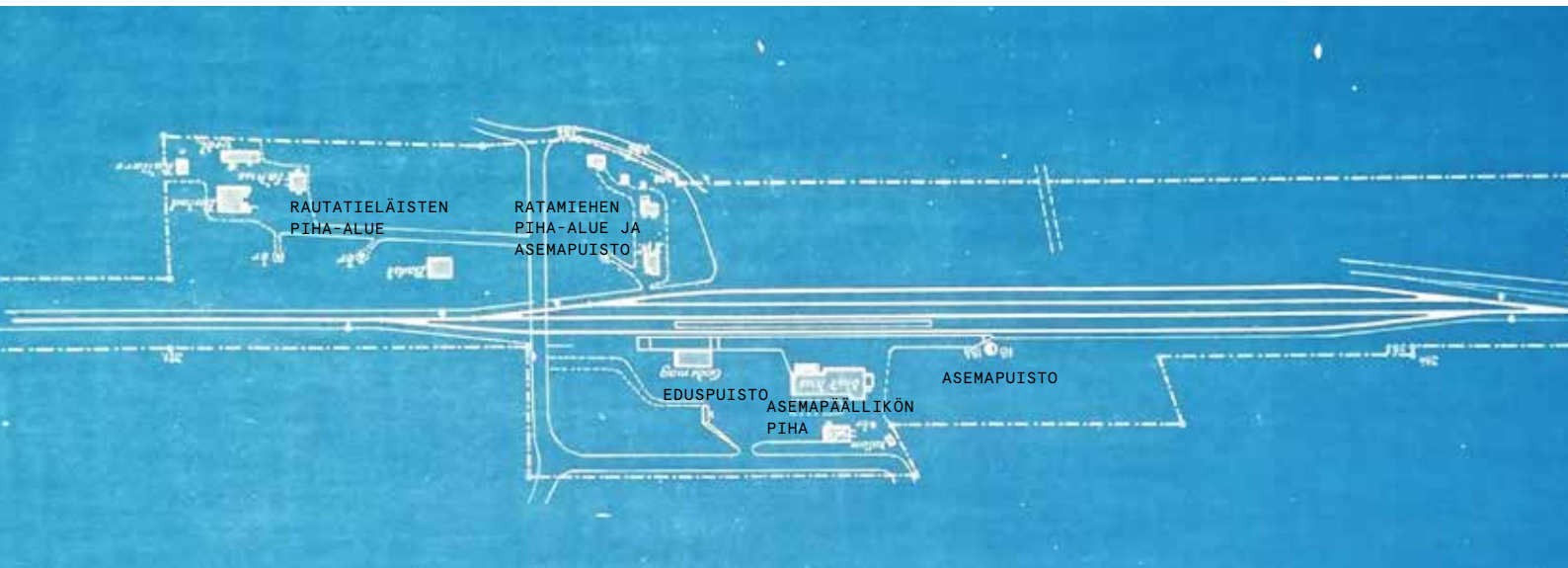
<sup>22</sup> Larma 1988, 67.

<sup>23</sup> Af Hällström 2006, 74–75.

<sup>21</sup> Af Hällström 2006, 68, 74–75. www.kyppi.fi, kohde 200287.



← Kuvassa asemarakennus. Tavaramakasiini sekä aseman kioskit, jotka on rakennettu aiwan laiturialueen viereen. Kuva Grankulla lokalhistoriska arkiv.



↑ Asema-alueen varhaisin suunnitelma vuodelta 1908. Tässä on nähtävissä asemarakennuksen lisäksi tavaramakasiinin sijainti, sekä pohjoispuolella rautatieläisten asuinalue ja vanha tie raiteiden poikki. Rautatiemuseo.

Henkilöliikenteen alueiksi luettiin asemalaitureiden ja kulkuväylien lisäksi asemapuistot. Asemapuistot suunniteltiin ja rakennettiin yleensä samanaikaisesti asemien kanssa, niiden hoito oli keskitettyä. Rautateiden ensimmäinen puutarhuri aloitti 1873, rautatieverkon ja asemien lisääntyessä Suomessa toimi useita piiripuutarhureita.<sup>24</sup>

Asemapuisto suunniteltiin yleensä joko aseman edustalle kaupungin puolelle tai aseman sivulle. Asemapuistot voivat jakautua kahteen osaan: eduspuistoon ja virkistyskäyttöön suunniteltuun asemapuistoon, joka sivuasemissa sijaitsi yleensä aseman sivulla. Kauniaisissa virkistyskäyttöinen asemapuisto sijaitsee aseman itäpäädyssä, asemapäällikön puutarhan jatkeena. Puistossa on yhä nähtävissä vanha kulkureitti, joka on kulkenut puiston keskellä itä-länsi-suuntaisesti. Vanhojen valokuvien perusteella puistoa on laiturien puolelta kiertänyt oraphlaja-aita.<sup>25</sup>

Asema-alueeseen on tyypillisesti liittynyt myös mukulakivin tehty aukio, osana eduspuistoa, joka on sijainnut makasiinin ja asemarakennuksen välissä. Makasiinin rahtia on aluksi kuljetettu hevosilla ja vaunuilla, joten pihalla on tarvittu tilaa.<sup>26</sup> Myös Kauniaisissa aseman länsipuolella sijaitsee aukio, nykyisin aukio on taksiasemana. Useimmilla asemilla on ollut

myös yleisökäymälä 1960-luvulle asti, Kauniaisissa käymälä on todennäköisesti sijainnut makasiinin eteläpuolella. Asemapuisto kokonaisuudessaan jatkui myös pohjoispuolelle raiteta, missä oli lisää hiekkakenttää tavaraliikenteelle. Aseman hiekkakenttä on yhä tänä päivänä rakentamaton aluetta.

Radan ja aseman välissä on ollut leveä laiturialue, jota pitkin on päässyt kulkuväylille. Alkuperäinen reitti on kulkenut asema-aukion läpi ja hiekkatietä pitkin, joka on kulkenut aseman eduspuiston vierustaa keskustaa kohti. Radan pohjoispuolelle on päässyt radan yli kulkevaa tietä pitkin. 1920-luvulta lähtien aseman itäpuolella on rautateiden yli päässyt jalkaisin puista ylikulkusiltaa pitkin.<sup>27</sup> Sekä hiekkatie että ylikulkusilta on purettu 60-luvun puolivälissä, kun makasiinirakennuksen länsipuolelle kaivettiin raiteiden alikulkutunneli, jonka kautta liikenne ohjattiin. Tunneli valmistui vuonna 1965.<sup>28</sup>

24 Joutsalmi & kump. 2005, 1–5.

25 Joutsalmi & kump. 2005, 2–4.

26 Joutsalmi & kump. 2005, 4–5.

27 Af Hällström 2006, 75, Larma 1988, 67.

28 Larma 1988, 67.



↑ Asema on rakennettu suorakulmaiselle alueelle radan varrelle. Kuvassa aseman vasemmalla puolella on vielä nähtävissä koko eduspuiston alue, josta nykyisin on jäljellä vain sen aseman puoleinen laita. Puiston oikealla puolella on nähtävissä aukio, joka sijoittuu aseman ja makasiinin väliin. Aseman oikealla puolella olevat korkeat puut ovat varsinaista asemapuistoa. Kulku asemalle on ollut leveää hiekkatietä pitkin.

Asemaa vastapäätä olevalla alueella on ollut toinen tavaramakasiini. Makasiinissa on ollut leveä katos ja sen edustalla lastauslaituri. Kaksi pohjoisenpuoleista tavararaidetta on erotettu aidalla matkustajaliikenteen raiteista, jotka ovat aseman puolella. Makasiini on rakennettu 1925 ja purettu 2010-luvulla. Makasiinin oikealla puolella oleva rakennus on purettu jo 1960-luvulla, kun Tunnelitie on rakennettu. Tällöin on muutettu myös makasiinin takana kulkevaa tielinjaa GLHA.



← Raiteiden yli johdettu puusilta, joka on purettu tunnelin valmistuksen jälkeen 1960-luvulla. Sillan portaiden oikealla puolella on puuaidalla sekä pensasaidalla rajattu asemapuisto. GLHA.



↑↑ Kauniaisten aseman alue ennen alikulkutunnelin rakentamista 1965. Kuvassa on vielä nähtävissä vanha tonttijako ennen Meurmanin kaavan toteuttamista, vanhaa rakennuskantaa puretaan kuitenkin jo pois aseman ympäristöstä. Myös aseman alue muuttuu, kun alikulkutunneli rakennetaan aseman vasemmalla puolella näkyvän makasiinirakennuksen ja radan yli kulkevan hiekkatien väliin. Kauniaisten paikallishistoriallinen arkisto.

↑ Raiteiden ali kaivettiin 1960-luvulla alikulku. Alikulun oikealla puolella näkyy vanha tielinja, jonka kautta liikenne radan yli kulki aikaisemmin. Kuvan vasemmassa reunassa näkyy puinen makasiinirakennus, joka on myöhemmin purettu. GLHA.

↓ Aseman lisäksi vuosisadan alussa asemalla on ollut pieni kioskirakennus sekä makasiinirakennus. Aseman puisto on rajattu puuaidalla. Kulku laiturialueelle on ollut aseman länsipuolelta. GLHA.

## 3.1 Asema-alueen rakennukset

Kauniaisten asema on hirsirunkoinen, lautavuorattu sivuasema, joka on ollut tyypillisin rautatieasematyypeistä. Asemien rakennusmateriaalina käytettiin yleensä puuta ja rakennustekniikkana perinteistä lamalvostekniikkaa. Myös katokset on yleensä rakennettu puusta.<sup>29</sup>

Asemarakennusta on laajennettu 1911, jolloin sen itäpäättyyn lisättiin asemapäällikön asunto. 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa asemat toimivat usein henkilökunnan asuntoina. Aluksi asuin-tilat sijoitettiin rakennuksen ylempiin kerroksiin, mutta 1870-luvulta lähtien asemat rakennettiin usein yksikerroksisiksi ja asunnot sijoitettiin rakennuksen pätyihin.<sup>30</sup>

29 Valanto 1984, 80–81.

30 Valanto 1984, 80–81, Nummelin 2008, 135.

Asunnolle varattu, orapihlaja-aidalla rajattu piha sijaitsee asemarakennuksen itä- ja eteläpuolella. Asemalla työskennelleiden puutarhat ovat olleet tärkeä osa aseman seutua ja aseman puistoa. Ne on usein rajattu puu- tai orapihlaja-aidoilla yksityisiksi tiloiksi. Takapihalla sijaitsee Granholmin suunnittelema ulkorakennus, joka on asunnon rakentamisesta lähtien ollut asemapäällikön käytössä. Lisäksi takapihalla on maakellari, joka sijaitsee pihan kaakkoiskulmassa. Asemarakennus, ulkorakennus ja maakellari ovat suojeltuja rakennuksia.

Rautatien eteläpuolella asema-aukion länsipäädys-ssä on sijainnut jo vuoden 1916 rakennussuunnitelmaan merkitty makasiinirakennus, joka näkyy myös vuoden 1908 asema-aluesuunnitelmassa. Makasiinin edustalla on aluksi ollut matala lastauslaituri, joka on purettu pois 1960-luvulla, todennäköisesti sen vuoksi, että







↑ Asema-aukiolla on 1950-luvulla sijainnut arkkitehti V. Nikulaisen suunnittelema rautatiekirjakauppa Oy:n kiosk. Kuva Grankulla lokalhistoriska arkiv.

makasiinin edustalta on tällöin tehty kulku portaikkoon, joka johtaa alikulkutunneliin.

Asema-aukiolla on lisäksi sijainnut useita eriaikaisia kioskirakennuksia. Kioskit ovat sijainneet makasiinin ja rautatieaseman välisellä aukiolla lähellä laitureita. Vanhin on ollut käytössä jo 1900-luvun alussa. Viimeisin on vuonna 1955 rakennettu arkkitehti V. Nikulaisen suunnittelema rautatiekirjakauppa Oy:n kiosk.

Radan pohjoispuolella Valtionrautateille kuuluneen alueen länsiosassa on sijainnut sekä tavaraliikenteen alue että vanha rautatieläisten asuinalue. Radan pohjoispuolella ovat sijainneet myös usein rautatienyhteyteen sijoitetut posti- ja telekonttorit. Todennäköisesti siellä on aseman ensimmäisinä vuosina sijainneet myös höyryveturien tarvitseman puun varastot eli puulaanit. Myöhemmin radan varteen on rakennettu makasiinirakennus, jonka edustalla on ollut lastauslaituri. Kauniaisten suunnittelukartan mukaan, joka on päivätty vuonna 1917, Kauniaisten asemalla on ollut neljä raidetta. Kaksi pohjoisen puolimmaista ovat ainakin myöhemmin olleet tavaraliikenteen raiteita.

Myös rautatieläisten asuinalueiden puutarhat kuuluivat rautatien alueeseen, joten rautatieläisillä oli oikeus ostaa taimia Valtionrautateiden puutarhalta ja taimistolta. Pihoja rajasivat yleensä pensasaidat ja niihin kuuluivat sekä hedelmäpuut että hyötypuutarhat.<sup>31</sup> Kauniaisissa vanha rautatieläisten asuinalue on purettu ja alueelle on rakennettu uusia kerrostaloja.

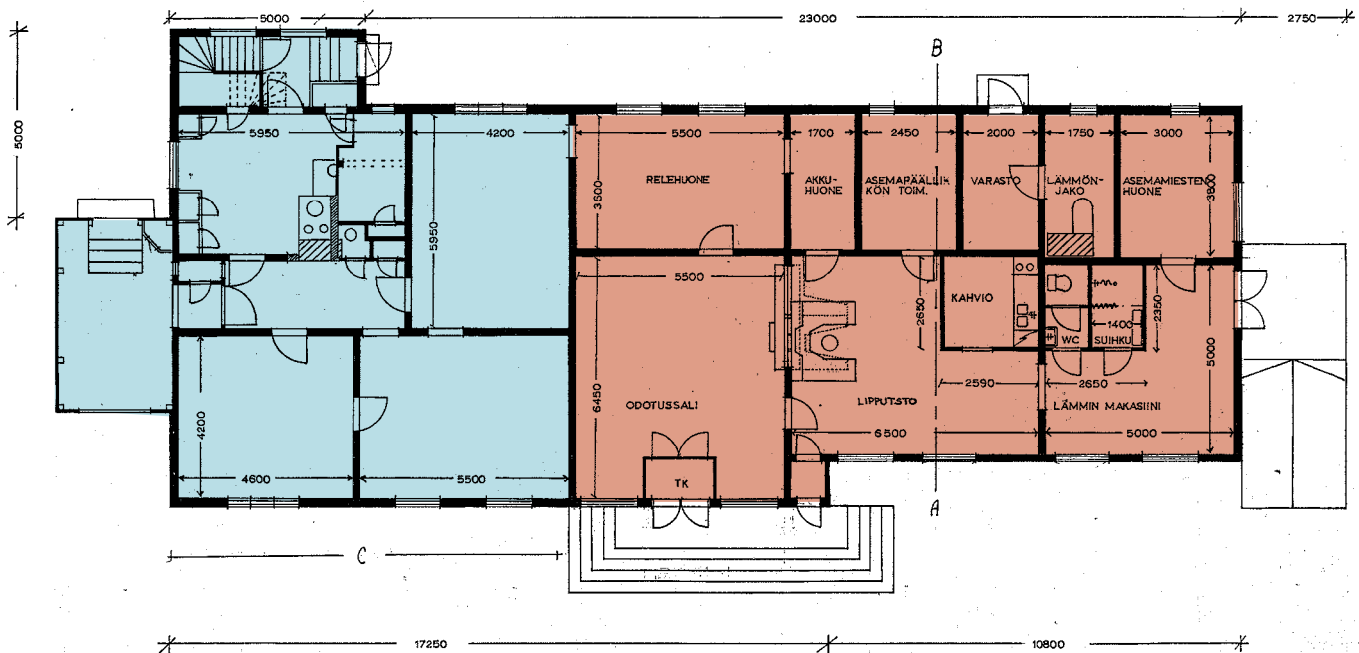
Alueella on yhä suojausrajaus Kyppi-tietokannassa, se on suojattu nk. rautatiesopimuksella. Nykyisen alikulkutunnelin länsipuolella on sijainnut 1920- ja 1940-luvuilla rakennettuja asuin- ja ulkorakennuksia. Myös rautatieläisten asuinrakennukset olivat erilaisia tyyppitaloja. Jokaiseen taloon kuului lisäksi oma tai osuus suuremmasta aitasta, puuliiteristä, navetasta, kellarista, käymälästä sekä oikeus käyttää saunaa.

31 Joutsalmi & Kump. 2005, 7–8.

## ASEMARAKENNUKSEN POHJAPIIRROS VUODELTA 1986

Varhaisimmat, oletettavasti Bruno Granholmin piirtämät Grankullan asemarakennuksen suunnitelmat (piirustusno 1199) ovat kadonneet. Vuonna 1908 avautuneessa asemarakennuksessa oli ilmeisesti käytössä alunperin pelkät yleisötilat, mutta asemamestarin asunto valmistui käyttöön 1911. Kaaviossa esitetty tilajako on 1980-luvulta – väliseiniä on luultavasti enemmän kuin alkuperäisessä pohjaratkaisussa. 1980-luvulle tultaessa pääsisäänkäynnin paikka oli jo siirtynyt keskiosaan, mutta alunperin kaksi pääovea sijaitsivat sen vasemmalla puolella pitkällä sivulla.

↓ Nykytilannepiirustus 21.7.1986. Rautatiehallituksen rakennustoimisto. Senaatti-kiinteistöt.



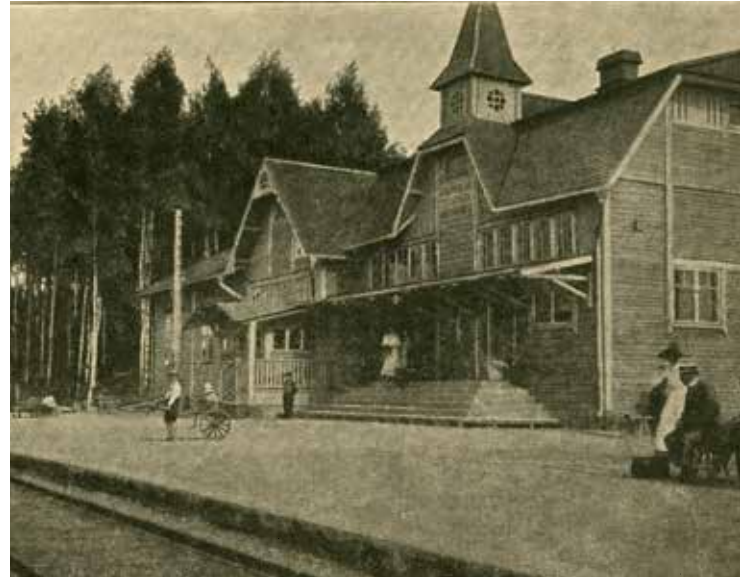
### ASEMARAKENNUKSEN KÄYTTÖALUEET VUODESTA 1911 LÄHTIEN

- Yksityisasunto (asemapäällikkö)
- Julkiset tilat, odotussalit

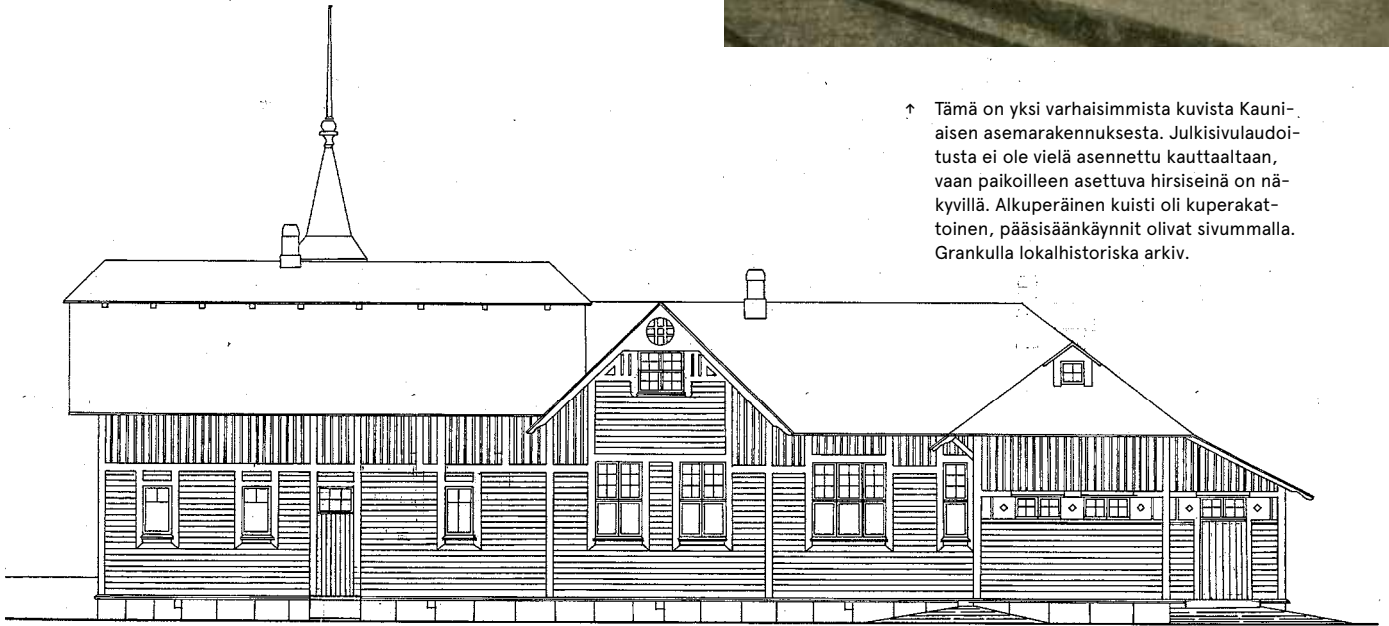
## JULKISIVUT ETELÄÄN JA POHJOISEEN VUODELTA 1986

Julkisivut vuorattiin vaaka- ja pystylaudoituksella joi-  
takinkin vuosia rakennuksen valmistumisen jälkeen, kun  
hirsirunko oli riittävästi laskeutunut. Myös paanutusta  
käytettiin vuorauksessa. Erikokoiset ikkunat oli vuo-  
rilaudoitettu, ja ne rytmittivät julkisivua. Kokonais-  
sommitelma massoittelussa ja julkisivujäsentelyssä oli  
julgendin ihanteiden mukaisesti epäsymmetrinen.

↓ Nykytilannepiirustus 21.7.1986. Rautatiehal-  
lituksen rakennustoimisto. Senaatti-kiin-  
teistöt.



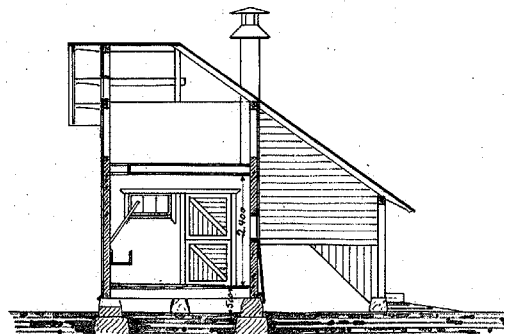
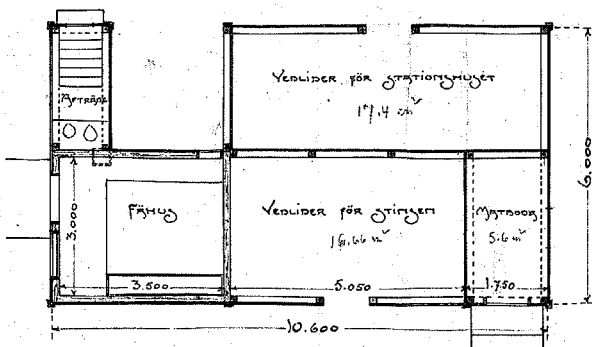
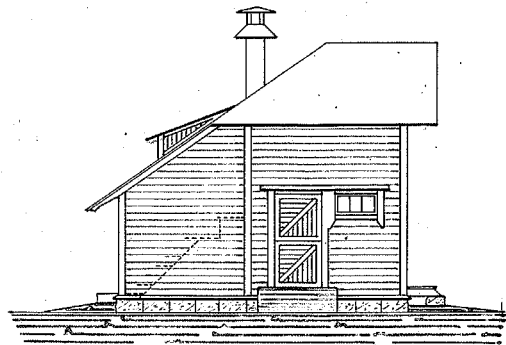
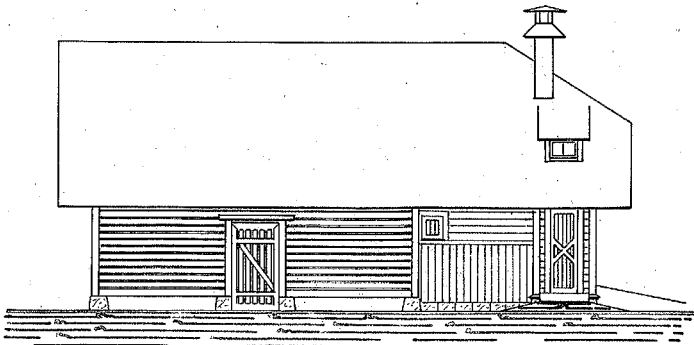
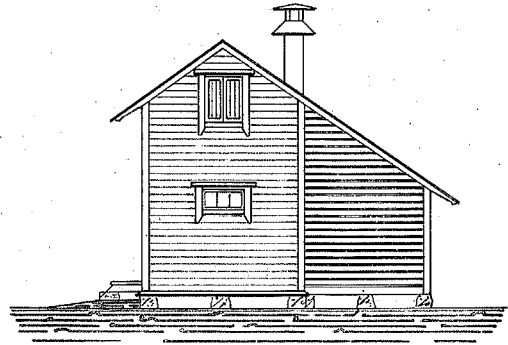
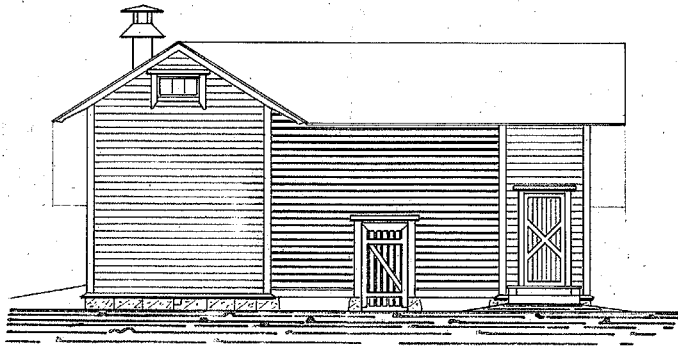
↑ Tämä on yksi varhaisimmista kuvista Kauni-  
aisen asemarakennuksesta. Julkisivulaudoit-  
tusta ei ole vielä asennettu kauttaaltaan,  
vaan paikoilleen asettuva hirsiseinä on nä-  
kyvillä. Alkuperäinen kuisti oli kuperakat-  
toinen, pääsisäänkäynnit olivat sivummalla.  
Grankulla lokalhistoriska arkiv.



- 1 Alunperin umpinainen kuisti
- 2 Pääsisäänkäyntien alkuperäiset sijainnit

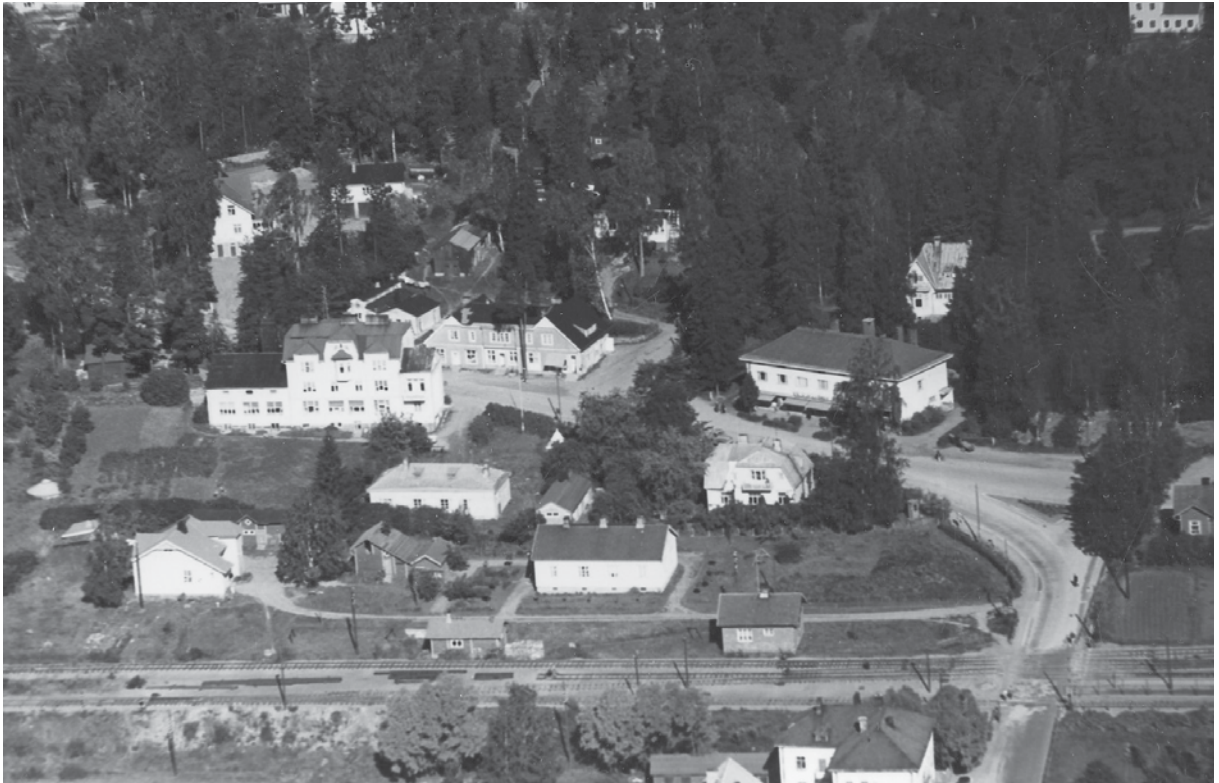


ASEMAN ULKOHUONEEN TYYPPIPIIRROS  
 VUODELTA 1908



FINSKA STATSJÄRNVÄG  
 BANKKONTORET 28/

*Gustafsson*  
*Aug. Gran*



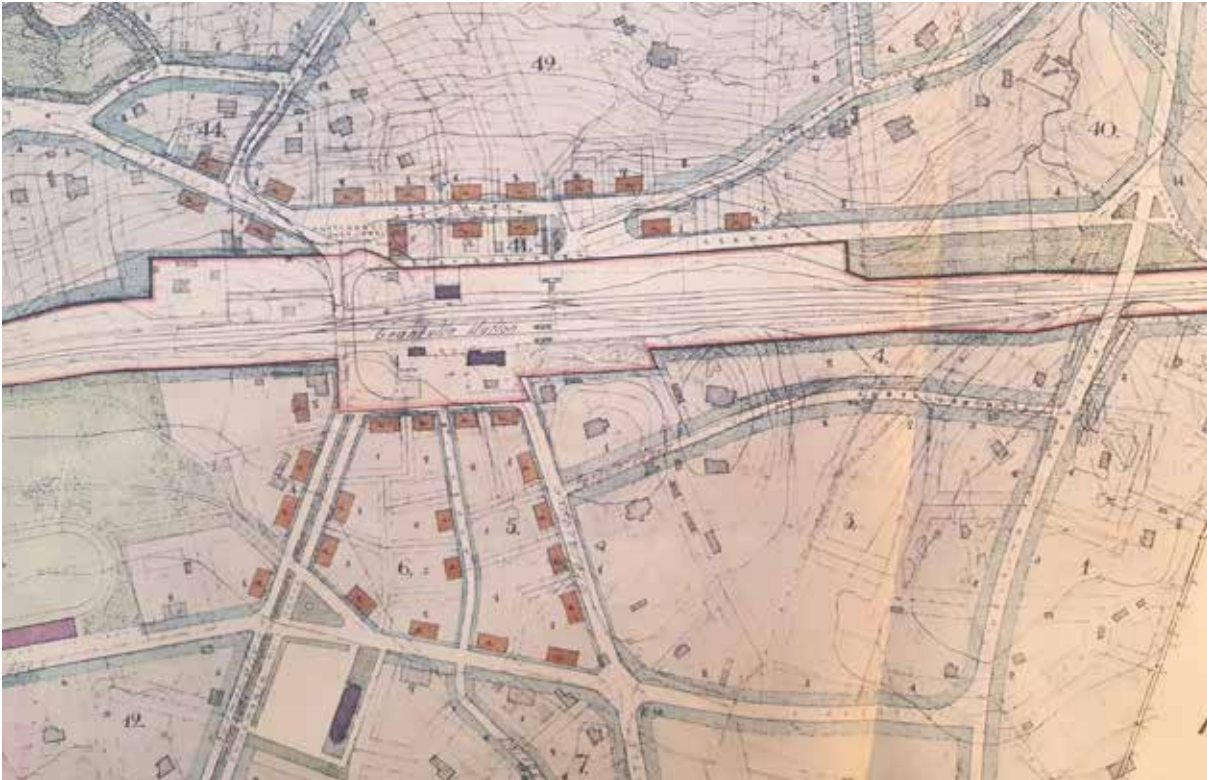
↑ Radan yläpuolella ja hiekkatien vasemmalla puolella on sijainnut vanha rautatieläisten asuinalue, joka on kuulunut aikoinaan Valtionrautateiden alueeseen. Alueella sijainnut 1920- ja 1940-luvuilla rakennettuja asuin- ja piharakennuksia. Myös tien oikealla puolella oleva asuinrakennus on ollut Valtionrautateiden omistamalla alueella.

↓ Kauniaisten aseman alue ennen alikulkutunnelin rakentamista 1965. Kuvassa on vielä nähtävissä vanha tonttijako ennen Meurmanin kaavan toteuttamista, vanhaa rakennuskantaa puretaan kuitenkin jo pois aseman ympäristöstä. Myös aseman alue muuttuu, kun alikulkutunneli rakennetaan aseman vasemmalla näkyvän makasiinirakennuksen ja radan yli kulkevan hiekkatien väliin. Kauniaisten paikallishistoriallinen arkisto.



- ↓ Ruskealla merkityt kiinteistöt aseman pohjois- ja eteläpuolella ovat liiketontteja, jotka keskittyivät aseman ympäristöön. Nekin ovat suuria ja vain yksi rakennus on rakennettu tonttia kohti. Radan pohjoispuolella on sijainnut postikonttori, postitori sekä paperikauppa. Kansallisarkisto.

## 3.2 Myöhemmät vaiheet

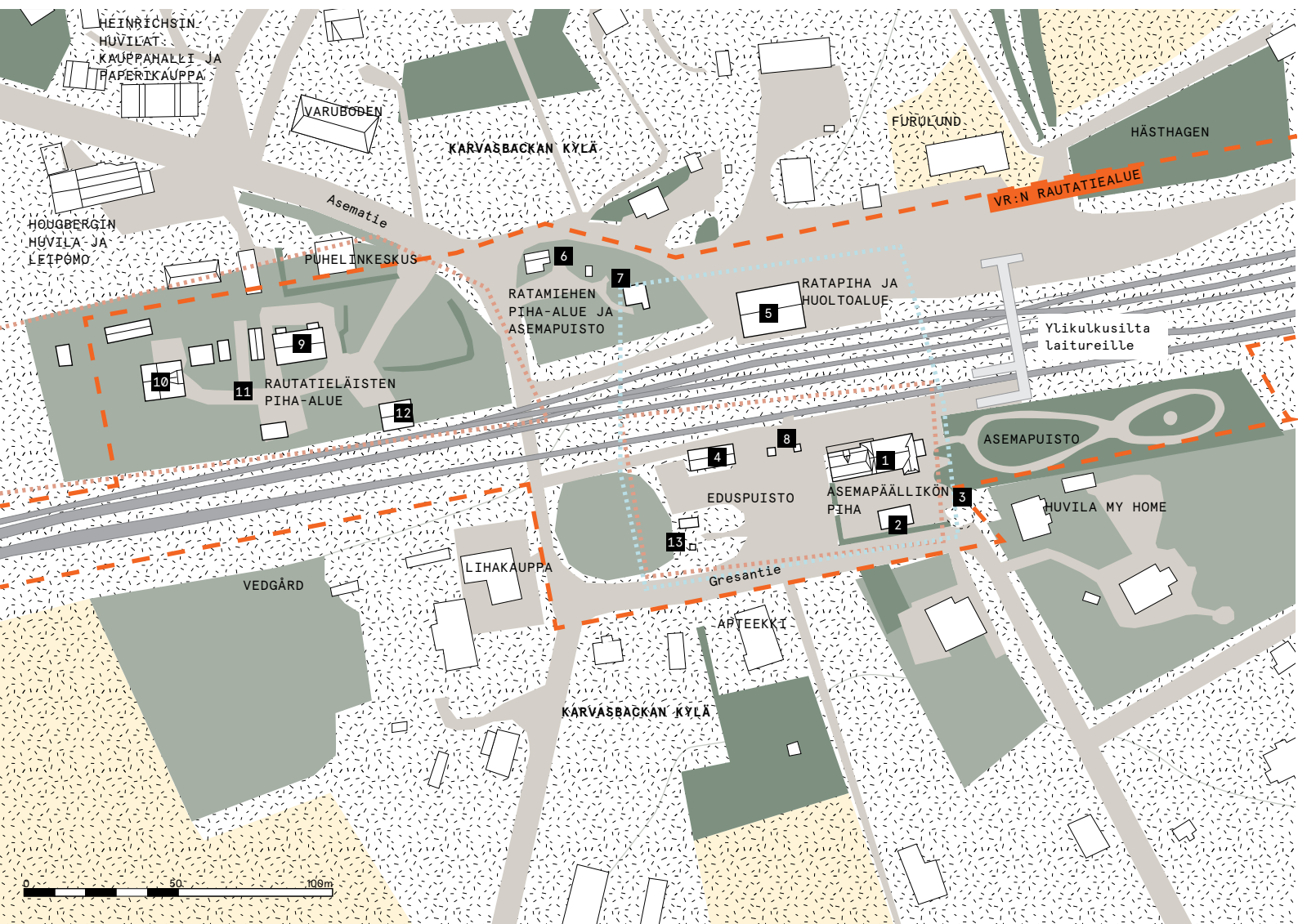


### GRANKULLA 1940-LUVULLA

Sisäasiainministeriön vuonna 1941 hyväksymä Kauniaisten ensimmäinen asemakaava, jonka suunnitteli arkkitehti Carolus Lindberg vuonna 1939. Kaavalla pyrittiin vahvistamaan maaseutumaista puutarhakaupungin rakennetta. Aseman ympäristöön osoitettiin julkisten palvelujen sijainnit. Tässä vaiheessa siellä sijaitsi jo joitakin liikkeitä ja palveluja.

Valtionrautateille kuulunut alue on merkitty karttaan vaaleanpunaisella viivalla. Ab Grankullan luovuttama alue on ulottunut rautatien molemmin puolin. Rautatieasema rakennettiin avaralle tontille radan eteläpuolelle, tontin keskivaiheille. Aluksi koko

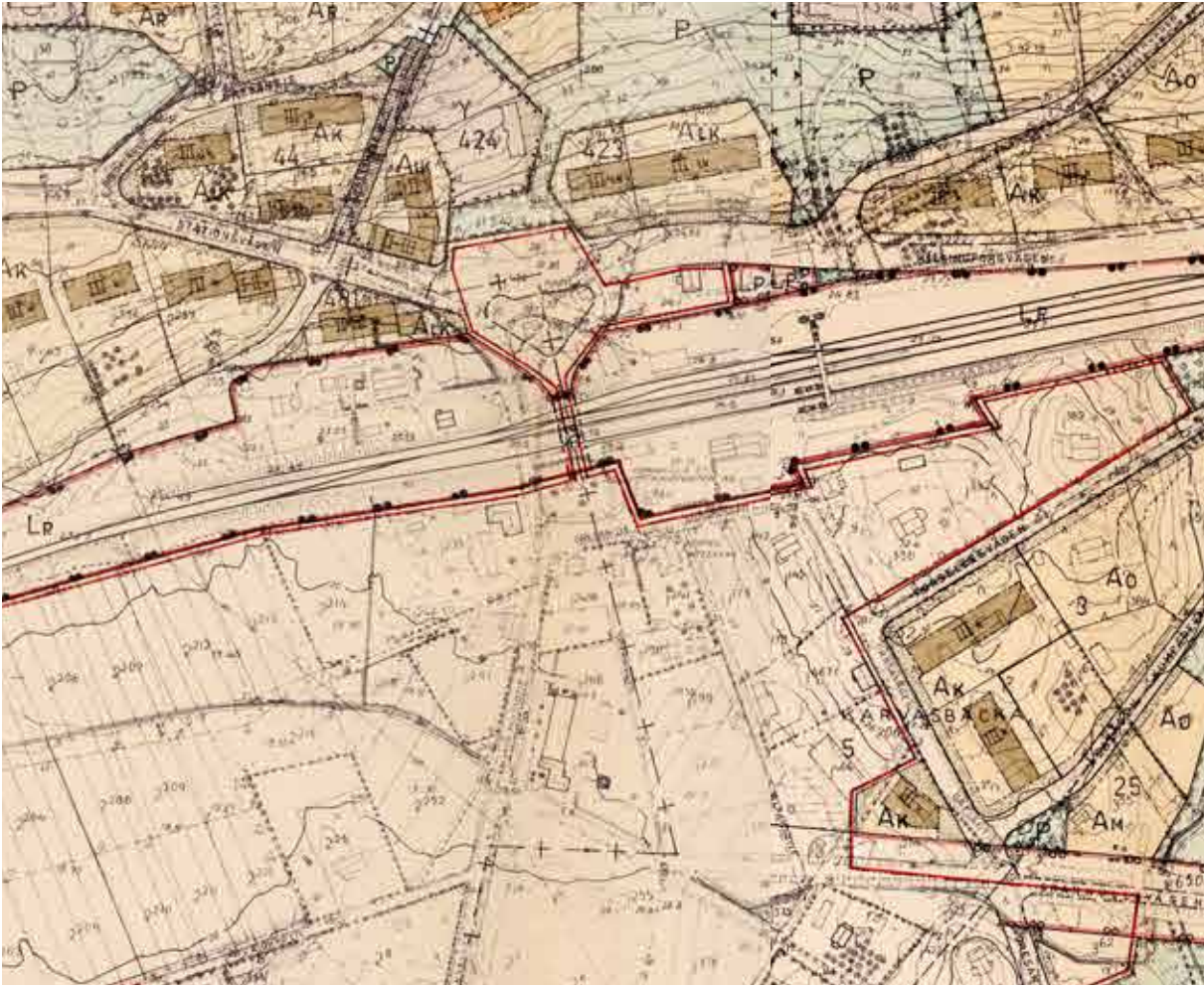
aseman alue on ollut julkista tilaa. Aseman itäpuolella sijaitsi asemanpuisto, joka on aikanaan ollut hoidettu, aidalla rajattu metsäinen alue. Aseman länsipuolella ovat sijainneet makasiinirakennus, asema-aukio sekä eduspuisto. Aseman eteläpuolella sijainneet rakennukset varastorakennus sekä maakellari ovat olleet asemapäällikön käytössä. Kartassa näkyvät myös laituri-alueen viereen rakennetut kioskit sekä tavaramakasiini. Kulku radan pohjoispuolelle on kulkenut radan yli joko hiekkatietä pitkin radan yli tai alueen itäpäädyssä olleita puusiltaa myöten. Kohdat on merkitty karttaan. Radan pohjoispuolella on sijainnut tavaramakasiini sekä useita rautatieläisten asuinrakennuksia ja niihin liittyviä ulkorakennuksia.



#### 1940-LUVULLA

- |  |  |
|--|--|
| <b>1</b> Asemarakennus, 1908, laajennus 1911                 | <b>9</b> Paritalo, 1942-1958   |
| <b>2</b> Ulkorakennus, 1908                                  | <b>10</b> Kaksiasuntoinen vahtitupa, 1907  |
| <b>3</b> Maakellari, 1908                                    | <b>11</b> Ainakin neljän talouden yhteisellä piha-alueella ollut: saunarakennuksia, navetta, ulkokäymälöitä, varastoja, hedelmäpuita, marjapensaita ym. istutuksia |
| <b>4</b> Tavaramakasiini, 1907                               | <b>12</b> Saunarakennus, joka muutettiin asuinkäyttöön 1945.   |
| <b>5</b> Tavarasuoja, 1925                                   | <b>13</b> Yleisökäymälät, halkovaja, 1946.   |
| <b>6</b> Vahtituvan saunarakennus, mahd. asuinkäytössä 1946- |  |
| <b>7</b> Yksinkertainen vahtitupa, 1907                      |  |
| <b>8</b> Kioskirakennuksia                                   |  |

↑ Oheiseen kaavioon on hahmoteltu asema-alue 1940-luvulla kartta- ja valokuva-aineiston pohjalta. Mittakaava on vielä pienikokoista, kylämäistä. Eri toiminnot on sijoitettu yksittäisiin erillisiin rakennuksiin. Moni asemaan liittyvistä rakennuksista rakennettiin vielä 1940-luvulla asumisen laajentamiseksi ja asumismukavuuden parantamiseksi. Rakennukset olivat ulkoa katsoen maalaisympäristöön sointuvia, perinteistä puurakentamista edustavia, vaikka eivät yhtä koristeellisia kuin 1900-luvun kansallisromanttiset rakennukset. Etelä- ja pohjoispuolella aseman seutua oli vielä 1940-luvulla peltomaisemaa. Useimmat pelloista omisti Stiftelsen Bensows Barnhem. (Asuminen ennen ja nyt, 1988.)



## 1960-LUKU

Professori Meurman laati vuonna 1955 Kauniaisille uuden yleissuunnitelman Kasavuorelle ja laati lisäksi tarkistussuunnitelman vuonna 1941 asemakaavoitetulle keskustan alueelle. Tarkoituksena oli lisätä asukasmäärää niin, että Kauniainen voisi kehittyä itsenäisenä alueena. Kasavuoren alue kaavoitettiin kerros- ja rivitaloille sekä pienille huviloille, jotka kaksinkertaistivat Kauniaisten asukasluvun. Vanhalla puolella, rautatieaseman eteläpuolella jaettiin suuria tontteja pienemmiksi ja korvattiin suuria huiloita pienemmillä rakennuksilla. Lisäksi Meurman suunnitteli aluetta elävämmäksi suunnittelemalla ostoskeskuksen alueen, jonka ympäristöön suunniteltiin kerrostaloja. Meurman huomautti myös, että alue tarvitsi kouluja, päiväkoteja ja työpaikkoja elääkseen. Valtuusto hyväksyi suunnitelmat ja asemakaavat hyväksyttiin vuosina 1959, 1961 ja 1963. Rautatieasemaa ja rautatietä ympäröivälle alueelle vahvistettiin keskusta-alueen kaava vuonna 1961 ja sitä täydennettiin 1964. Uudet tieyhteydet Helsinkiin lisäsivät alueen kiinnostavuutta, tontteja myytiin ja rakennuskantaa uudistettiin.

↑ Asemakaavamuutos (12.11.1964). Kaava perustuu Meurmannin vuoden 1955 suunnitelmaan. Kauniaisten kaupunginarkisto.

Monesti tonttikaupan ehtona oli että vanhat, rapistuneina katukuvaa rumentavat, epäkäytännölliset huvilat oli purettava pois.<sup>32</sup>

Meurmanin suunnitelmissa oli myös radan alikulku. Alikulku oli ehdotettu tehtäväksi jo 30-luvulla lama-ajan hätäaputoimienä, mutta kauppalan anomukset Valtionrautateille toteutuivat vasta 60-luvulla. Rautatieaseman länsipuolella oleva tunneli avattiin liikenteelle 12.8.1964. Liikennejärjestelyiden vuoksi asemaa vastapäätä sijainnut postin rakennus purettiin ja Postitori muutettiin liikennealueeksi.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Af Hällström 2006, 47–49, 58.

<sup>33</sup> Af Hällström 2006, 57, 62–63.





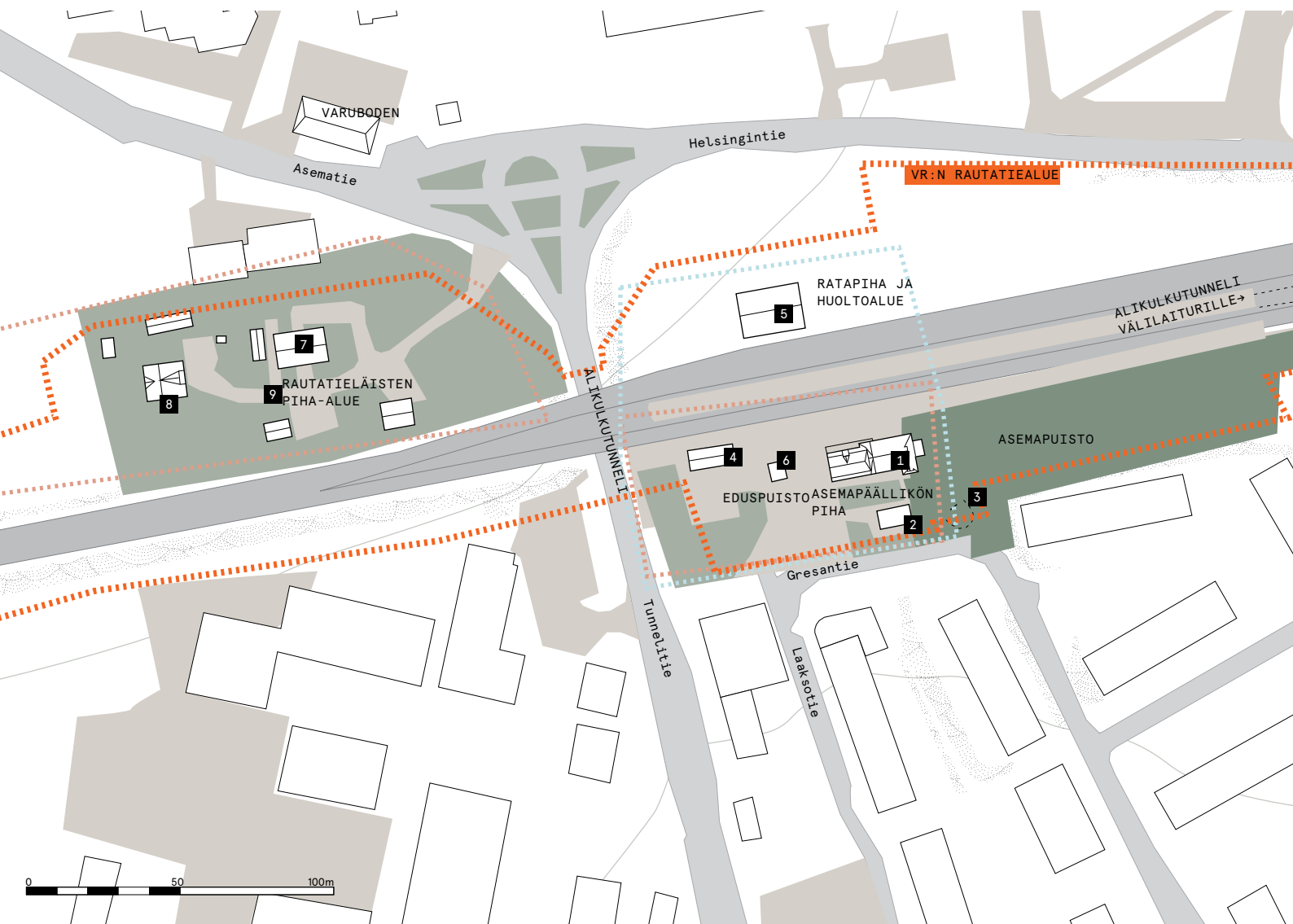
## 1970-LUKU

↑ KA. Helsingin seutukaavaliiton kartat.

1.1.1974 voimaan tullut Kauniaisten asemakaava. Meurmannin suunnitteleman mukaisesti keskusta-alue on tiivistetty. Aseman eteläpuolen alue on muutettu asuinalueeksi ja liiketoimintojen alue on keskitetty aseman lounais- ja länsipuolelle.

Radan pohjoispuolella asematien linjausta on muutettu. Postin kiinteistö ja postitori on purettu uuden tunnelitien kohdalta.

Rautatie, aseman alue, radan pohjoispuolella oleva alue ja rautatieläisten asuinalueen raja on sama kuin 1940-luvulla vahvistetussa kaavassa.

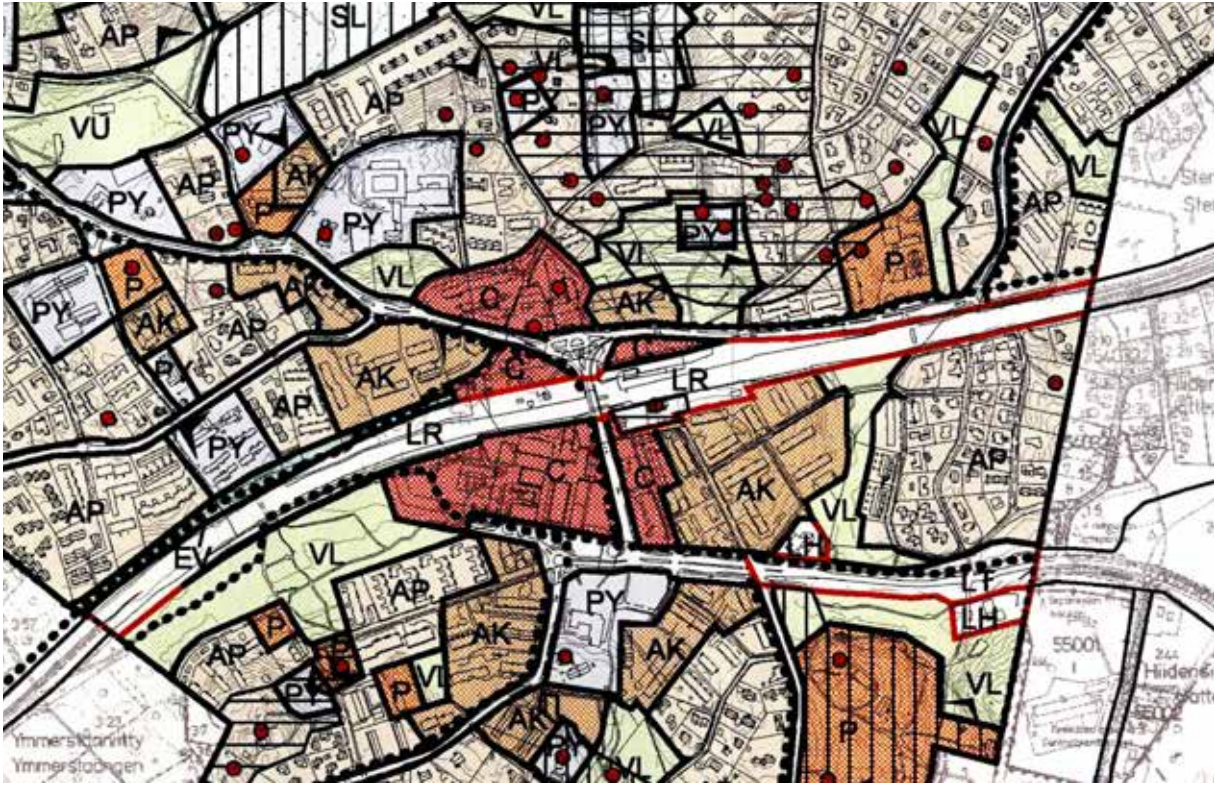


#### 1970-LUVULLA

- 1 Asemarakennus, 1908, laajennus 1911
- 2 Ulkorakennus, 1908
- 3 Maakellari, 1908
- 4 Tavaramakasiini, 1907
- 5 Tavarasuoja, 1925
- 6 Mahdollisesti kioski
- 7 Paritalo, 1942
- 8 Kaksiasuntainen vahtitupa, 1907

- 9 Ainakin neljän talouden yhteisellä piha-alueella ollut: saunarakennuksia, navetta, ulkokäymälöitä, varastoja, hedelmäpuita, marjapensaita ym. istutuksia

↑ Oheiseen kaavioon on hahmoteltu asema-alue 1970-luvulla kartta- ja valokuva-aineiston pohjalta. 1960-luvun puolivälistä lähtien purettiin useita rakennuksia aseman ympäristössä, mukaan lukien vanha apteekki, professori Carl Nybergin My Home-huvila, pohjoispuolella Hougbergin leipomo ja paperikauppa. Tilalle rakennettiin pitkänomaisia massoja; asuinkerrostaloja ja kookkaita liiketiloja. Alikulkutunneli rakennettiin radan alitse 1965, jolloin ylikulkusilta purettiin. Tunnelitien edestä raivattiin pohjoisen asemapuisto ja ratamiehen piha-alue rakennuksineen



## 2000-LUKU

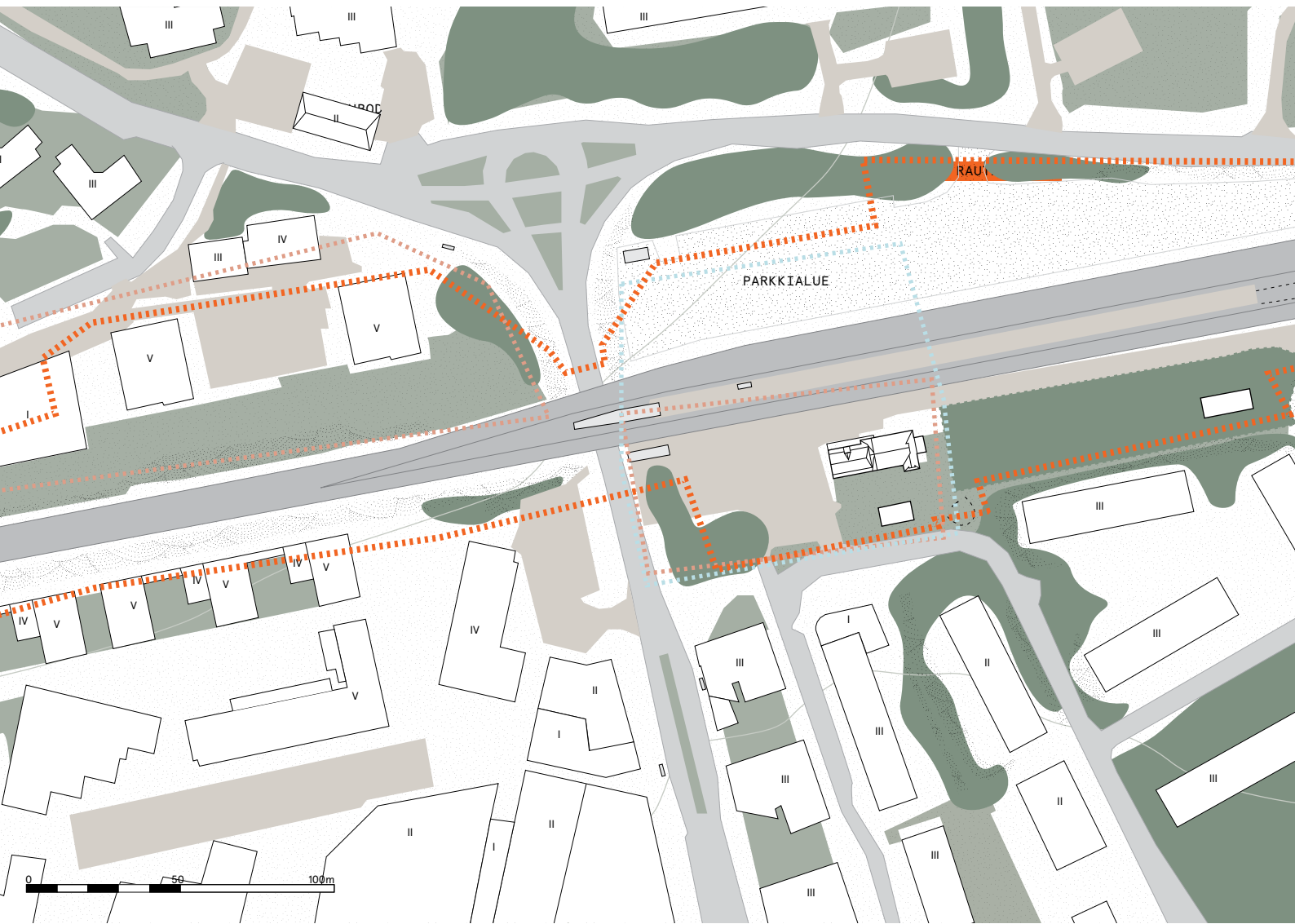
Kauniaisten keskustan asemakaavoituksen muuttaminen rajattiin koskemaan 1990-luvulla vain muutamaa korttelia aivan ydinkeskustassa, näiden asemakaava vahvistettiin 1996. 2000-luvulla keskustan kehittäminen nousi kaupungin tärkeimmäksi hankkeeksi ja asemakaavaa muutettiin keskustan alueella voimakkaasti ja vanhaa rakennuskantaa purettiin. Tavoitteena oli lisätä asuntojen ja toimitilojen määrää. Keskustan lisäksi asemakaavassa huomioitiin tuleva kaupunkirata. Ratasuunnitelmassa on esitetty kahden lisäraiteen rakentaminen nykyisten raiteiden viereen välille Leppävaara–Kauklahti. Asemakaavan suunnitelti arkkitehtitoimisto B&M oy ja kaupunki hyväksyi sen pohjalta tehdyn asemakaavamuutoksen 2005.<sup>34</sup> Aseman ja Tunnelitien länsipuolelle rajautuva alue on kaavoitettu uudelleen 2006, jolloin uudella asemakaavalla uudistettiin vuoden 1961 ja 1965 voimaan tulleet asemakaavat. Alue on taajamaseutukaavassa määritelty pääosin keskustatoimintojen alueeksi, mutta aluetta muutettiin asemakaavalla aikaisempaa asumispainotteisemmaksi.<sup>35</sup> Radan pohjoispuolen alue on vuonna 2004 hyväksytyssä yleissuunnitelmassa vahvistettu osin keskustatoimintojen alueeksi.<sup>36</sup>

↑ Kauniaisten Masu 2 yleissuunnitelmassa (2004), aseman ympäristö on muuttoksessa. Aseman länsi-, etelä- ja pohjoispuolella C, eli keskustatoimintojen alue. Aseman etelä- ja länsipuolella on AK eli kerrostalovaltainen asuntoalue. Kauniaisten kaupunki.

34 Suunnittelukeskus Oy 2006, 5. <https://vayla.fi/espooonkaupunkirata>.

35 Suunnittelukeskus Oy 2006, 16–18.

36 Masu 2, suunnitelmakartta. Kauniainen.fi.



#### NYKYTILANNE 2020

- 1** Asemarakennus, 1908, laajennus 1911
- 2** Ulkorakennus, 1908
- 3** Maakellari, 1908

↑ Oheiseen kaavioon on hahmoteltu asema-alue nykypäivänä. 1970-luvun jälkeen asemanseutua on rakennettu uusiksi lounaissuunnalla. Aseman ja sen lähiympäristön alkuperäisistä rakennuksista ovat jäljellä enää asemarakennus, sen ulkorakennus ja maakellari. Asemapuisto on vuosien varrella mahdollisesti vähäisen käytön vuoksi kasvanut lähes umpeen. Radan pohjoispuolen rautatieliäisten asuinalue purettiin 2000-luvun loppuun mennessä, ja tilalle on nousut kerrostaloja. Alue on siitä huolimatta edelleen merkitty ns. rautatiesopimuksen suojelualueeksi.

# 4. Rakennuskortit

Aseman alueella ovat nykyisin jäljellä alkuperäinen asemarakennus ja siihen kuuluvat ulkorakennus ja maakellari.

Asunnolle varattu, orapihlaja-aidalla rajattu piha sijaitsee asemarakennuksen itä- ja eteläpuolella. Asemalla työskennelleiden puutarhat ovat olleet tärkeä osa aseman seutua ja aseman puistoa. Ne on usein rajattu puu- tai orapihlaja-aidoilla yksityisiksi tiloiksi. Takapihalla sijaitsee Granholmin suunnittelema ulkorakennus, joka on asunnon rakentamisesta lähtien ollut asemapäällikön käytössä. Lisäksi takapihalla on maakellari, joka sijaitsee pihan kaakkoiskulmassa. Asemarakennus, ulkorakennus ja maakellari ovat suojeltuja rakennuksia.

Asema on ollut hyvin vähällä käytöllä 2000-luvulla,

se suljettiin vuonna 2004 ja seuraavana vuonna se vuokrattiin yritystoimintaan. Asemarakennus vaurioitui pahoin 30. elokuuta 2008 sattuneessa tulipalossa. Rakennuksen länsipäädyn sisäosat tuhoutuivat palossa lähes kokonaan. Laajoista vaurioista huolimatta historiallisesti arvokas rakennus on kunnostettu ja maalattu uudelleen. Asemarakennus maalattiin alkuperäistäväriään vastaavaksi 2011.

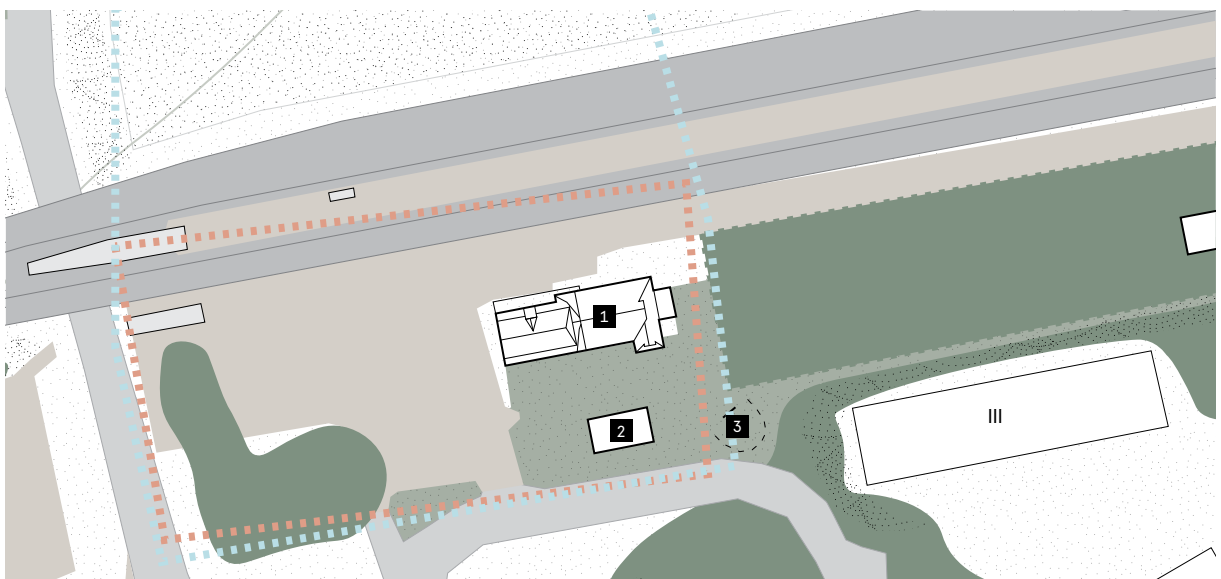
Asemarakennukseen on suunniteltu ravintolatilat vuonna 2009, mutta niitä ei koskaan toteutettu. Suunnitelmaan kuuluu uusi piharakennus, joka olisi rakennettu asemarakennuksen itäpuolelle ja terassi, joka olisi tullut rakennuksen eteläpuolelle.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Muutospiirustus. Kauniaisten rakennusvalvonta.

1 Asemarakennus, 1908, 1911

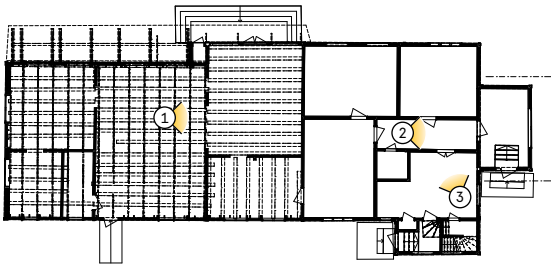
2 Ulkorakennus, n. 1908

3 Maakellari



## RAKENNUS NUMERO 1

### ASEMARAKENNUS



#### RAKENNUSVUOSI

1908

#### NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Suljettu rakennuksen palon (30.8.2008) jälkeen.

#### RAKENNUTTAJA

Valtion rautatiet

#### SUUNNITTELIJA

Bruno F. Granholm

#### KIINTEISTÖTUNNUS

235-402-5-0

#### BRUTTOALA

314 + 139 m<sup>2</sup>

#### KESKEISET MUUTOSVAIHEET

Rakennukseen on laajennettu vuonna 1911, jolloin sen itäpäättyyn lisättiin asemapäällikön asunto. Julkisivulaudoitus lisättiin vasta hirsikehikon laskeuduttua. Radanpuoleinen sisäänkäynti lisättiin keskiosaan hie-man myöhemmin, kenties 1920-luvulla. Siinä oli aluksi kuperakatoksinen umpinainen kuisti. Kuisti purettiin 1950–60-luvun tienoilla, mutta sen kohdalla olleesta sisäänkäynnistä tehtiin pääsisäänkäynti. Tällöin lännempänä olleet kaksi sisäänkäyntiä poistettiin ja korvattiin ikkunoilla.

Rakennuksen sisätilat vaurioituivat tulipalossa vuonna 2008. Rakennuksen vesikatto ja julkisivut uusittiin palon jälkeen. Muutosten johdosta julkisivuväri muutettiin alkuperäistä vastaavaksi.

#### ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Tyyliältään kansallisromanttinen yksikerroksinen asemarakennus, joka on sijoitettu radan varteen itä-länsi-suuntaisesti. Rakennuksen länsipuoli on hahmoltaan korkeampi yläikkunoiden ja korkean mansardikaton ansiosta. Länsipuolella on myös koristeellinen torniaihe. Rakennuksen itäpuolella oleva asuntosiipi on rakennettu vuonna 1911 ja se on hahmoltaan länsisiipeä matalampi. Itäsiivessä on aumakatto. Aseman pääsisäänkäynti on sijoitettu rakennuksen keskelle siipiosien väliin.

Rakennus on hirsirunkoinen ja salvottu lamasalvos-tekniikalla. Julkisivut on jaettu kenttiin, jossa vuorottelevat vaaka- ja pystysuuntaiset laudoitukset sekä paanutus. Laudoitus on maalattu vaalean keltaiseksi, kenttiä rajaavat laudat ikkunoiden vuorilaudat ovat valkoiset. Seinien yläosissa on myös punaisiksi maalattuja pysty-laudoituksen saumoja peittäviä rimoja. Vesikatto on tiilikate, tornissa on punaiseksi maalattu peltikate. Pääsisäänkäynnin yllä olevassa ristipäädäyssä on koristekuvioiteja räystäällä. Rakennuksen sokkeli on graniittia. Ikkunat ovat jugend-tyylisiä moniruutuisia ikkunoita, joissa on koristeelliset vuorilaudoitukset. Myös harmaanvihreiksi maalatuissa puuvissa on jugend-aiheisia kuvioiteja.

Aseman pääsisäänkäynti on rakennuksen keskellä. Pääsisäänkäynnistä on alun perin päässyt odotussaliin, josta on ollut yhteys länsipuolella olevaan lipputoimistoon. Rakennuksen länsiosan sisätilojen pintarakenteet, ovet ja kiintokalustus on tuhoutunut palon seurauksena, ainoastaan kantava hirsirunko on säästynyt ensimmäisen kerroksen osalta. Vesikaton kantavat rakenteet ovat uusia. Asuntosiiven sisätilojen pintarakenteet ovat säilyneet, mutta vaurioituneet rakennuksen oleessa pitkään tyhjillään.

#### KÄYTTÖHISTORIA

Rakennus on toiminut Kauniaisten asemana vuoteen 2008 asti, jonka jälkeen se on vuokrattu yksityiselle yritykselle. Vuoden 2008 tulipalon jälkeen se on ollut tyhjillään.

#### KAUPUNKITILA

Asemarakennus on asema-alueen päärakennus ja huomattava julkinen rakennus Kauniaisten puutarhakaupungissa.

#### SUOJELUTILANNE

Sr-1 asemakaavassa

1



↑ Tulipalo vaurioitti vuonna 2008 asemarakennuksen vanhinta osaa, mutta hirsirunko pelastui tuhoilta. Nykyisin runko on nähtävillä alapohjaa myöten.

↑ Ullakolla vesikattorakenteet jouduttiin uusimaan lähes kokonaan tulipalon jäljiltä. Vanhin osa on huonekorkeudeltaan hieman korkeampi kuin muutamaa vuotta myöhemmin rakennettu asunto-osa. Ullakkoa ei ole käytetty muussa kuin vinttarastokäytössä, ja jatkosakin on rakennusteknisesti hyvä pitää se painovoimaiseen ilmanvaihtoon perustuvassa rakennuksessa tuulettavana.

2



3



↑↑ Asunto-osalla on säilynyt alkuperäisiä täysipuisia väliovia, vaikka muutoin pintoja on muutettu vuosien varrella.

↑ Asunto-osalla maalatut kaapistot lienevät 1940-luvulta.





↑ Radanpuoleinen pohjoisjulkisivu on pyritty palauttamaan alkuperäisen ilmeen mukaiseksi väriykseltään ja laudoitukseltaan. Laudoitusalueet rytmittävät julkisivua yhdessä ikkunoiden ja vuorilautojen kanssa. Massoitelu ei ole symmetristä, vaan vapaampaa, kuten oli jugendin ihanteiden mukaista. Vesikate on tiilinen, paitsi kellotornissa ja katoksessa. Aivan alunperin kate oli paanua.

Sisäänkäyntien sijainti ja ilme on muuttunut jonkin verran vuosien varrella. Pääsisäänkäyntejä oli kaksi nykyisestä sisäänkäynnistä vasemmalle katoksen alla, ja nykyisen pääsisäänkäynnin kohdalle tehtiin noin 1910–20-luvulla umpinainen kuisti, eräänlainen sivusisäänkäynti. Kuisti purettiin 1960-lukuun mennessä, jolloin sen kohdalle tehtiin nykyinen pääsisäänkäynti ja kaksi muuta korvattiin ikkunoilla.



↑↑ Radan puoleisella julkisivulla on puinen aita rajaamassa asemarakennuksen pihaluettua.

↑ Asunnon päädyssä on jäänteitä yksityisen pihan istutuksista. Kuten muillakin julkisivuilla, vaaka- ja pystysuuntainen laudoitus ja vuorilaudat rytmittävät yhdessä erikokoisten ikkunoiden kanssa julkisivuja. Puuleikkaukset tekevät koristeellisen vaikutelman. Sokkeli on tehty graniittiharkoista, ulkoportaat ovat betoniset.

## VARASTORAKENNUS



### RAKENNUSVUOSI

1908

### NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Rakennus on tyhjillään.

### RAKENNUTTAJA

Valtion rautatiet

### SUUNNITTELIJA

Bruno F. Granholm

### KIINTEISTÖTUNNUS

235-1-9902-100

### BRUTTOALA

65 + 36 m<sup>2</sup>

### KESKEISET MUUTOSVAIHEET

Vihreä julkisivuväri ei ole alkuperäinen, vaan se on maalattu samoihin aikoihin kuin asemarakennus. Todennäköisesti julkisivut ovat olleet punamullan väriset. Sauna lisätty jossain vaiheessa, mahdollisesti 1940–50-luvuilla.

Suunniteltiin vuonna 2009 ravintolan aputilaksi. Muutos ei toteutunut.

### ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Varastorakennus on rakennettu Rautatiehallituksen tyyppiirustusten mukaan. Rakennus on matala, hahmoltaan puolitoistakerroksinen. Rakennuksen kattolapheet ovat epäsymmetriset, eteläpuoleinen lape ulottuu pohjoista lapetta pidemmälle. Rakennus on osin lamasalvottu ja osin rankarunkoinen. Ulkoseinät on päällystetty vaakasuuntaisella laudoituksella,

rankarunkoisten, puuvajoina olleiden osien seinien vaakalaudotus on harvempaa. Laudotus on maalattu tumman vihreäksi ja nurkkalaudotus, katon päätylaudotus sekä ikkunoiden ja ovien vuorilaudat ovat valkoiset. Saman värinen vihreä laudoitus on ollut aikaisemmin myös asemarakennuksessa. Vesikatto on kattotiiltä. Ikkunoiden puuosat on maalattu vaalean keltaisiksi. Sokkelissa on harvaan sijoitettuja graniittiharkkoja.

Rakennuksessa on ollut aseman ja asemapäällikön käytössä olleita puuvajojä sekä ruokakomero. Rakennuksessa on nykyään sauna ja varastotiloja.

### KÄYTTÖHISTORIA

Ulkorakennus on ollut aluksi asemapäällikön käytössä. Siellä on ollut puuliiterteitä, ruokavarasto, kotieläinsuoja sekä ulkokäymälä, joka on ilmeisesti ensimmäiset vuosikymmenet palvellut myös aseman käyttäjiä.

### KAUPUNKITILA

Asemarakennuksen pihapiiriin tontin etelälaidalle rakennettu varastorakennus on kiinteä osa asemakokonaisuutta, ja se on säilynyt hyvin alkuperäisassaan.

### SUOJELUTILANNE

Sr-1



↑↑ Julkisivut on maalattu vihreiksi, mutta alunperin ne olivat punamultaiset. Rakennus on perustettu graniittisten yksittäisharkkojen päälle, toisessa päässä ne muodostavat umpinaisen sokkelin. Tässä päädyssä oli alunperin ruokavarasto ja liiteri.

↑ Matalammalle osalle, entisen käymälän kohdalle on tehty varasto-ovia. Nykyisen saunan kohdalla oli alunperin navetta.



↑ Gresantien puoleinen julkisivu.  
Tällä puolen olivat liiteri, talli ja käymälä.



↑ Liiteriosalla on maavarainen lattia.

## MAAKELLARI



### RAKENNUSVUOSI

1908

### NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Käyttämätön maakellari

### RAKENNUTTAJA

Valtion rautatiet

### SUUNNITTELIJA

Ei tiedossa

### ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Maakellari on kumpumainen ja osin maan alle rakennettu. Kellari on runsaan kasvillisuuden peitossa. Sisäänkäynnin puolella on molemmin puolin ovea suurista graniittilohkareista rakennettu oven suuntaan kaareva pengerrys. Ulko-oven yllä on punatiilistä muurattu ja pinnaltaan harmaalla rappauksella päällystetty otsamainen seinä. Kellarin katolla on korkea punatiilinen piippu. Ovi on pinnaltaan pystysuuntaista puupanelointia ja oven yllä on peltinen lippa.

### KÄYTTÖHISTORIA

Kylmäsäilytystila asemapäällikölle. Nykyisin käyttämätön.

### KAUPUNKITILA

Maakellari on osana asema-alueen alkuperäistä rakennuskokonaisuutta. Vastaavanlaisia maakellareita on muillakin asema-alueilla, kuten Pitäjänmäessä sekä Huopalahdessa.

### SUOJELUTILANNE

Sr-ma



↑ Idänpuolella on nähtävissä kookas kiviladonta. Rakennus maastoutuu osittain maapinnan ja kasvillisuuden alle.



↑ Ulko-ovi lienee uusittu 1950-60-luvulla. Sitä suojaava metallikatos on vääntynyt. Kellarin seinät ovat osittain tiilestä muuratut.

# 5. Alueen nykytila ja kaupunkikuvallinen tarkastelu

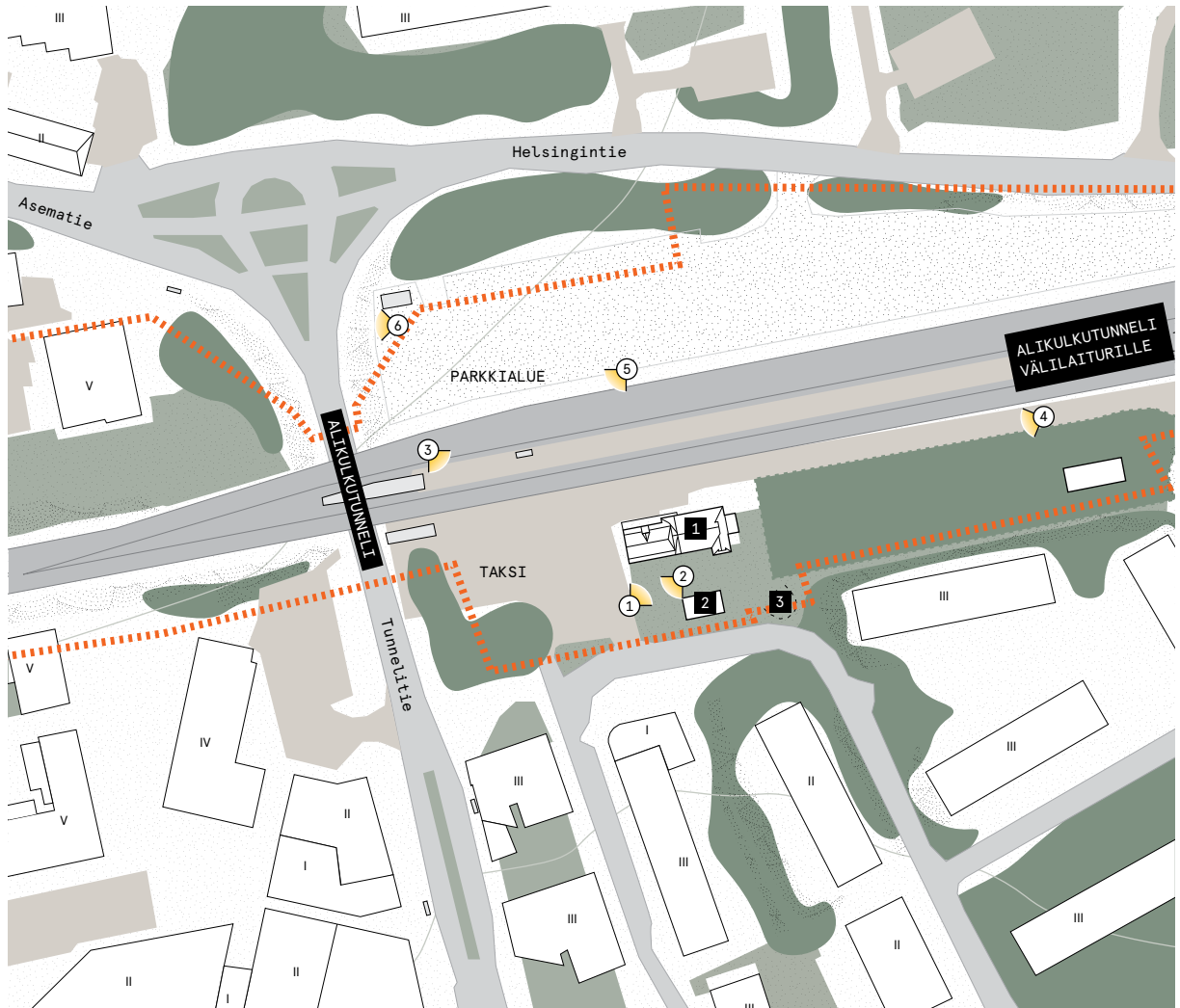


Kauniaisten aseman alue rajautuu nykyisin länsiosastaan keskustan alueeseen ja itäpuoleltaan kerrostalovaltaiseen asuinalueeseen. Radan pohjoispuolen alue on tällä hetkellä parkkipaikkana, mutta alueelle voidaan rakentaa myös maanalainen pysäköintitila. Tulevaisuudessa radan pohjoisreunassa todennäköisesti kulkee kaupunkirata.

Aseman alueelta on purettu useita rakennuksia. Radan eteläpuolelta on purettu makasiinirakennus ja kioski. Vain laiturialue, asema ja sen pihapiirissä olevat rakennukset, varistorakennus ja kivikellari ovat säästyneet. Aseman eteläpuolelle rajautuva pihapiiri on säilynyt miltei alkuperäisessä asussaan. Lisäksi asemarakennuksen itäpuolella oleva asemapuisto ja länsipuolella oleva asema-aukio ovat säilyneet. Vuosisadan alussa tehty tielinjaus radan yli on muutettu 1960-luvulla tunneliksi, joka kulkee radan ali. Reitti on yhä käytössä. 1920-luvulla rakennettu silta radan yli on purettu jo 1960-luvulla.

↑ Viistoilmakuva pohjoisesta rautatieaseman suuntaan. Junien pysähtymispaikka on hie-man siirtynyt alkuperäisestä uusien liikenejärjestelyjen myötä, ja asemarakennus on aiempaa syrjemmässä. Kuvan oikealla reu-nalla liikekeskus uusine rakennuksineen on kasvanut kooltaan, mutta rakennukset eivät korkeudeltaan peittoa asemarakennusta.





## ASEMAYMPÄRISTÖN TARKASTELUPAIKAT

- 1 Asemarakennus, 1908, 1911
- 2 Ulkorakennus, n. 1908
- 3 Maakellari

①



②



↑↑ Rautatieasemille perinteinen orapihlaja-aita ja maalattu teräsaita rajaavat asema-rakennuksen piha-alueita. Näkymää ei kuitenkaan ole estetty kookkaammilla aidoilla.

↑ Aseman eteläpuolella on 1960- ja 2000-luvuilla rakennettuja matalia kerrostaloja.

③



④



↑↑ Asemarakennuksen vieressä on asemapihan paikalla taksikenttä. Laituri on edelleen matalalla, kuten 1960-luvulla.

↑ Asemapuisto on nykyisin ennemminkin radalta suojaavaa metsikköä kuin jäsenneityä puistoa. Vanhoja puita on säilynyt tähän päivään asti. My Home -huvilan tontille rakennettiin 1960-luvulla punatiilinen nelikerroksinen kerrostalo.

⑤



⑥



↑↑ Vanhan makasiinirakennuksen tilalla on nykyisin parkkialue. Uusia kerrostaloja on noussut 2010-luvulla radan varteen, sitä edeltävä kaupunkikerrostuma on 1960–70-luvuilta. Asematunneliin johtava tummanharmaa teräksinenkatos näkyy etualalla. Käyttämätön vanha sivuraide on peittymässä nurmen alle.

↑ 1960-luvun puolivälissä rakennettiin tunnelitie suurine risteyksineen entisen ratavartijan pihapiirin kohdalle. 2010-luvulla purettiin myös loput rautatieläisten pihapiirit viisikerroksisten kerrostalojen tieltä. Äärioikealla kuvan reunassa on vielä jäljellä yksi ennen 1940-lukua rakennettu harjakattoinen talo, nk. Varuboden.

# 6. Yhteenveto

---

Rautatieasema on ollut merkittävä Kauniaisten huvilakaupungin syntymiselle ja sen kasvamiselle. Aseman läheisyyteen on rakennettu aikanaan ensimmäiset ympärivuotisesti käytössä olleet huvilat. Aseman ympäristö on kehittynyt Kauniaisten keskusta-alueeksi ja ensimmäiset liikerakennukset on rakennettu sen ympäristöön. Myöhemmin aseman ympäristöä on kehitetty kaupunkimaiseen suuntaan ja 1960-luvulta lähtien tavoitteena on ollut kaavoittaa keskustan aluetta tiiviisti, jotta kunnan asukasmäärää voitaisiin kasvattaa.

Kauniaisten rautatieasema on rakennettu aikakaudelleen tyypillisellä tavalla. Rautatiealueeseen ovat kuuluneet rakennusten lisäksi raiteet, laiturit, asemapuisto ja asema-aukio. Asemarakennus on rakennettu Bruno Granholmin tyyppiirustusten mukaan ja se on valmistunut vuonna 1908. Granholm on suunnitellut myös aseman pihapiirissä olevan varastorakennuksen. Aseman asemapäällikön asunto-osa valmistui kirjallisuuslähteiden mukaan 1911, mutta tällä ilmeisimmin viitataan sisustukseen, sillä alkuperäisessä alue-suunnitelmassa tai itse rakennuksessa ei ole viitteitä vaiheistuksesta. Sekä kellari että varastorakennus ovat olleet asemapäällikön käytössä.

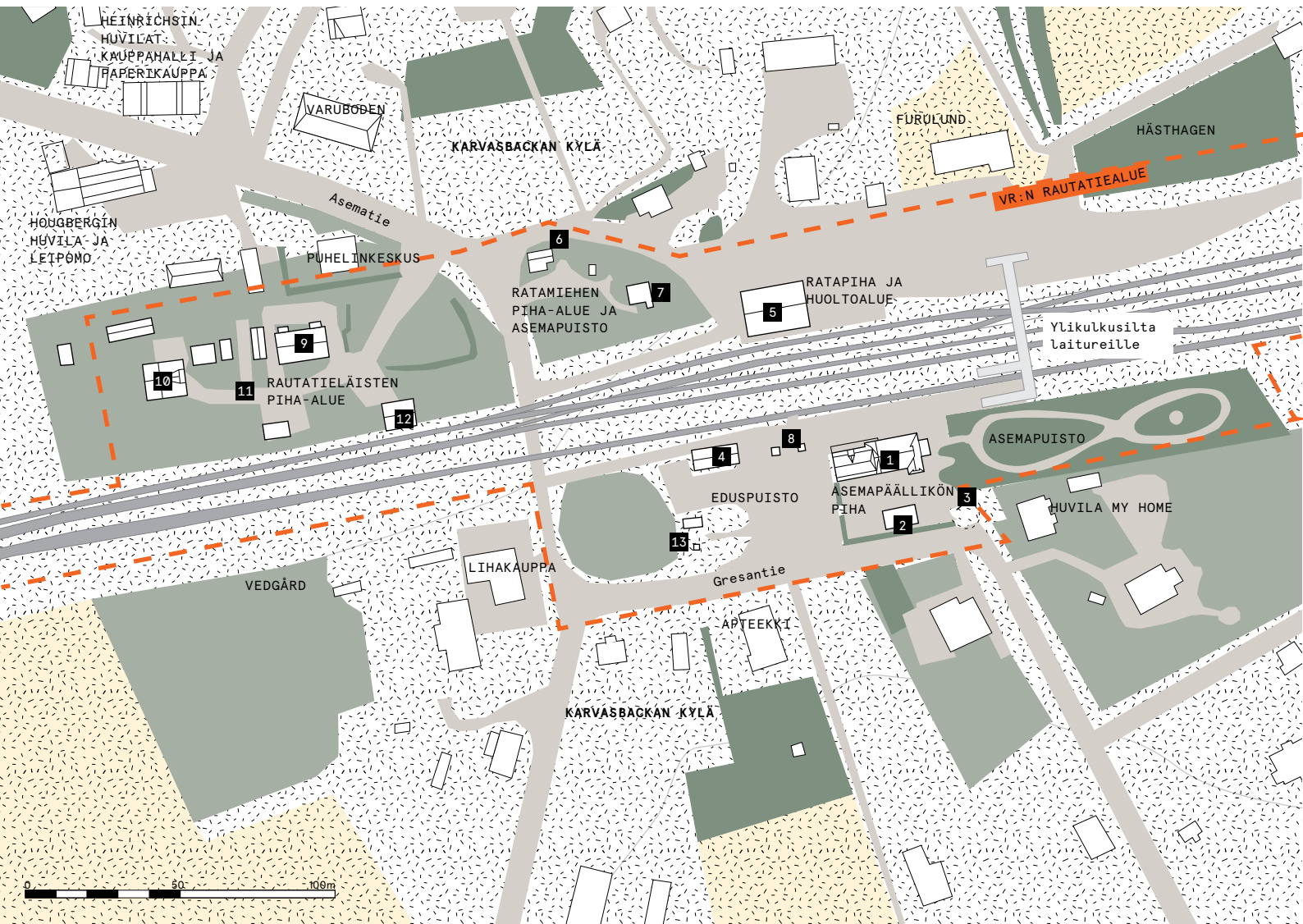
Kauniaisten asemalle hyviä vertailukohtia ovat

---

mm. Pitäjänmäen asema, Huopalahden asema ja Kirkkonummen asema. Ne kaikki on rakennettu Turku–Helsinki-radnan varteen, ja ne ovat valmistuneet samoihin aikoihin. Kaikki nk. rantaradan alkuvuosina rakennetut asemarakennukset ovat Bruno Granholmin suunnittelema. Vaikka rakennukset perustuivat tyyppiirrokseen, käytännössä asemaympäristöt ovat muokkautuneet vuosien varrella asemaa ympäröivän kehityksen mukana, ja ovat luonteeltaan omanlaisiaan. Kauniaisissa ei asemapuiston istutuksista ole paljoa jäljellä, asemapäällikön orapihlaja-aitaa ja pihan puita sekä pientä villiintynyttä puustikkoa lukuun ottamatta. Toisaalta asemapuistoon on lukeutuneet myös hiekkapäällysteiset aukiot, joten siltä osin alkuperäinen maisemallinen hahmo on tunnistettavissa.

Kauniaisen asemaympäristö on muuttunut merkittävästi vielä 2000-luvullakin. Keskusta-alueen mittakaava on kasvanut, ja asema-alueeseen kuuluneita rakennuksia on purettu, jättäen jäljelle asemarakennuksen pihapiirin. Itse aseman sijainti suhteessa kaupungin keskustaan ja junapysäkkiin ei ole suuresti muuttunut, ja asemarakennus toimii edelleen Kauniaisen maamerkinä sinne junalla saavuttaessa.

# Liite - Purettuja asema-alueen rakennuksia



## RAKENNUSKANTA 1940-LUVULLA

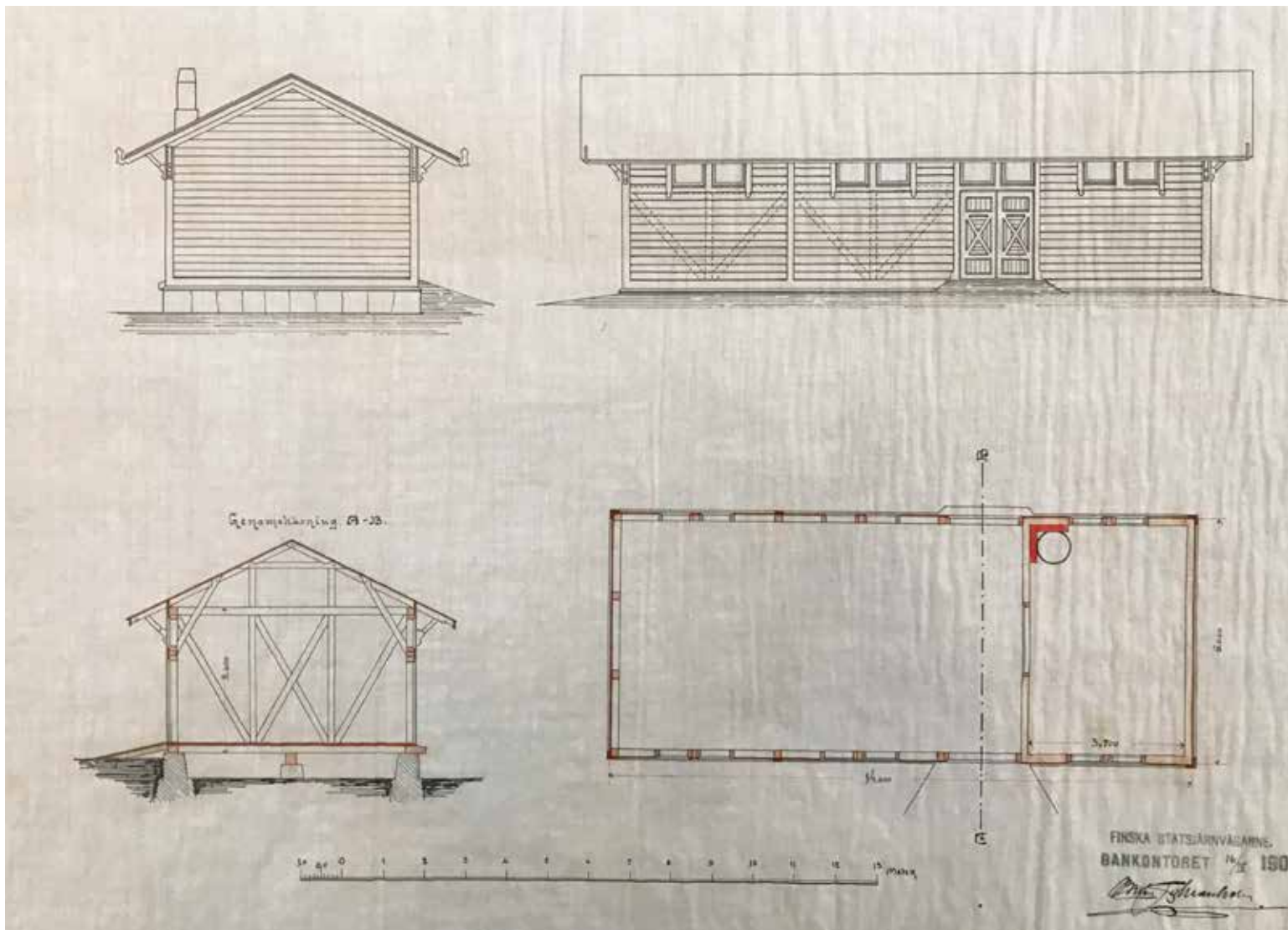
- |  |  |
|--|--|
| <b>1</b> Asemarakennus, 1908, laajennus 1911                         | <b>9</b> Paritalo, 1942-1958. PURETTU  |
| <b>2</b> Ulkorakennus, 1908  | <b>10</b> Kaksiasuntainen vahtitupa, 1907. PURETTU   |
| <b>3</b> Maakellari, 1908  | <b>11</b> Ainakin neljän talouden yhteisellä piha-alueella ollut: saunarakennuksia, navetta, ulkokäymälöitä, varastoja, hedelmäpuita, marjapensaita ym. istutuksia |
| <b>4</b> Tavaramakasiini, 1907 PURETTU                               | <b>12</b> Saunarakennus, joka muutettiin asuinkäyttöön 1945. PURETTU   |
| <b>5</b> Tavarasuoja, 1925 PURETTU                                   | <b>13</b> Yleisökäymälät, halkovaja, 1946. PURETTU   |
| <b>6</b> Vahtituvan saunarakennus, mahd. asuinkäytössä 1946-.PURETTU |  |
| <b>7</b> Yksinkertainen vahtitupa, 1907. PURETTU                     |  |
| <b>8</b> Kioskirakennuksia. PURETTU                                  |  |

4 TAVARAMAKASIINI, 1907



↓ Tavaramakasiinin tyyppiirustus (235) vuodelta 1907. KA.

↑ Tavaramakasiini ennen purkamista 1980-luvulla. GLHA.

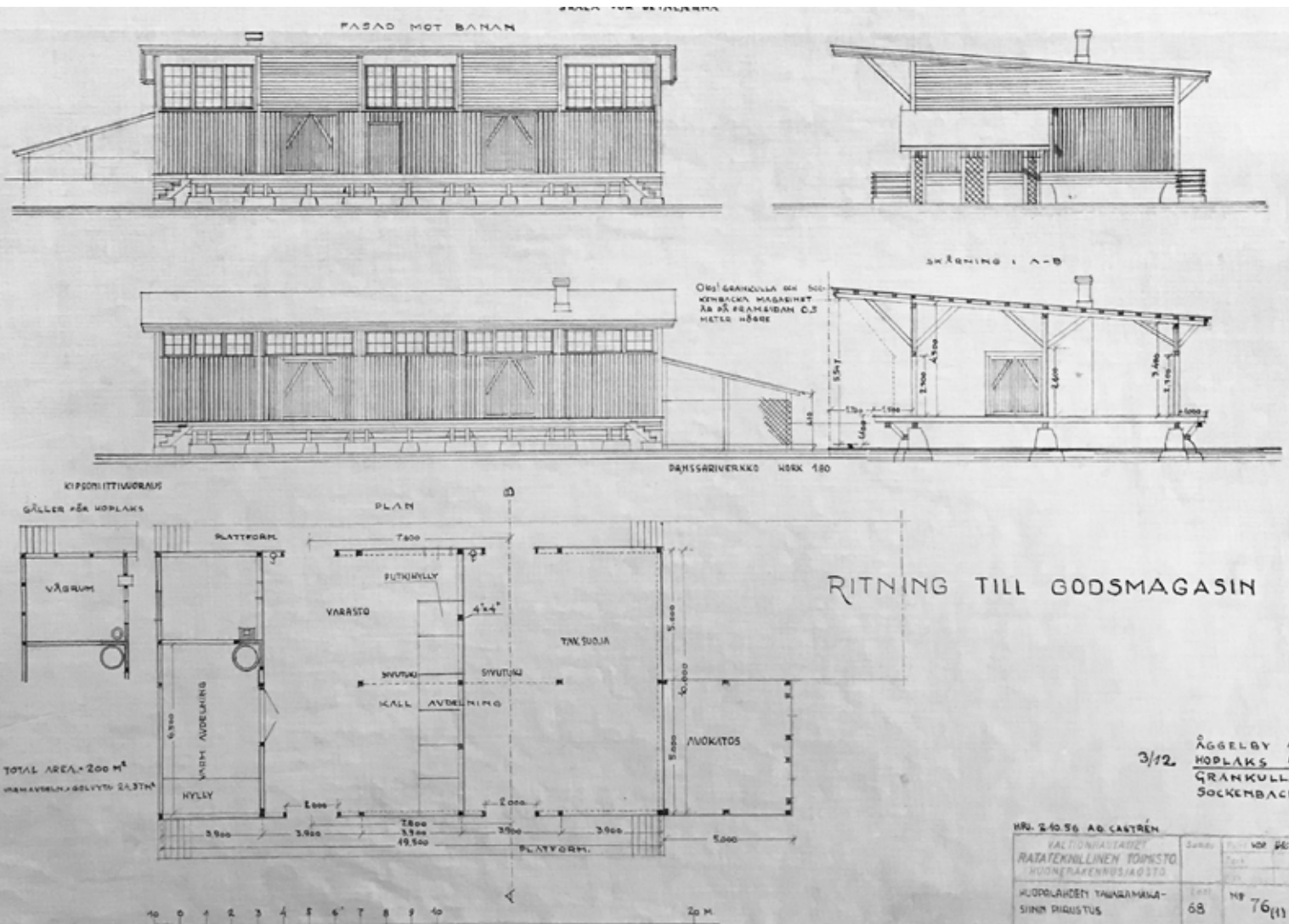


5 TAVARASUOJA, 1925



↓ Tavaramakasiinin tyyppi- ja piirros (76-1) vuodelta 1925. KA.

↑ Pohjoispuolella rataa sijainnut tavarasuojia. Kuva on mahdollisesti 1980-luvulta. GLHA.



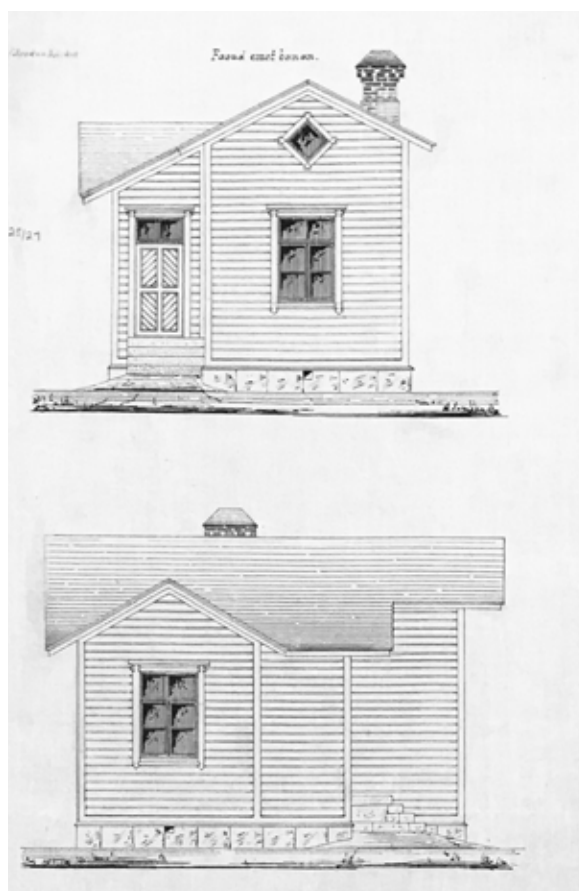
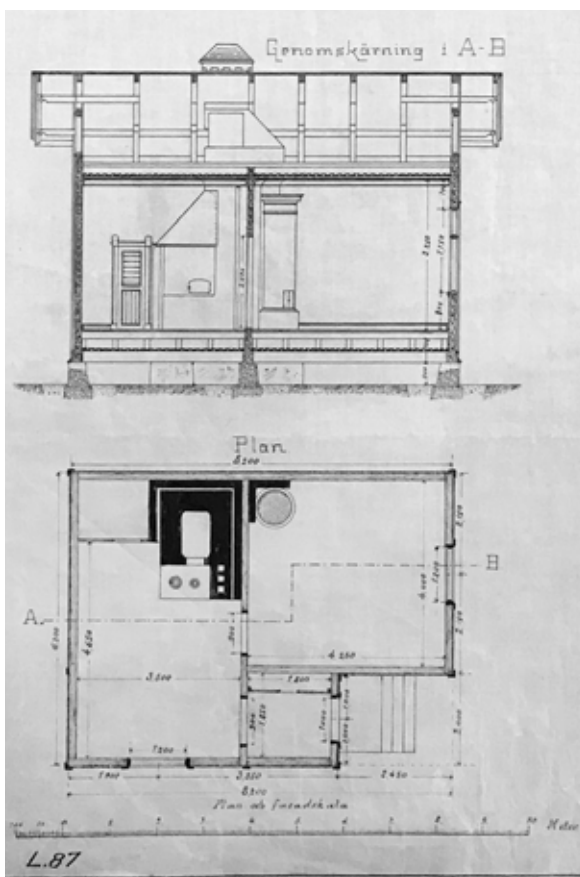


## 7 YKSINKERTAINEN VAHTITUPA, N.1907



↓ Hirsirunkoisen yhdenasunnon vahtituvan tyyppi (1195) vuodelta 1907. Erään myöhemmän piirustuksen mukaan sitä muutettiin vuonna 1958, vain joitakin vuosia ennen kuin se purettiin alikulukutunnelin tieltä. KA.

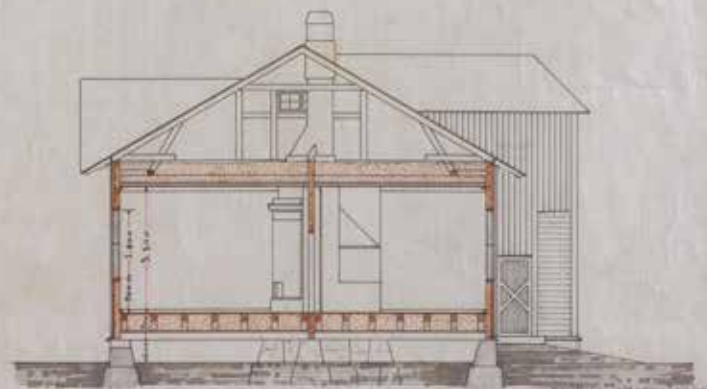
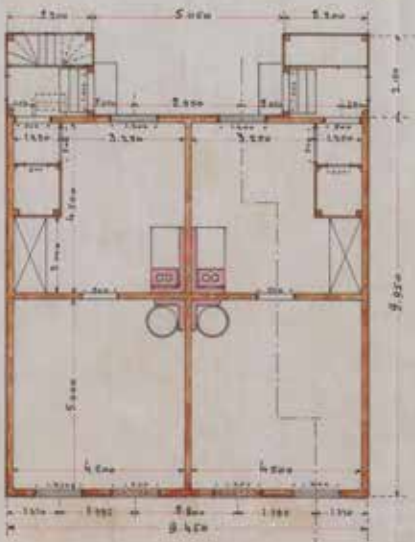
↑ Punamultainen vahtitupa näkyy oheisessa luoteesta otetussa kuvassa keskellä, hie-man asemarakennuksen edessä. GLHA.



10 KAHDEN ASUNNON VAHTITUPA, 1907



↓ Hirsirunkoisen kahden asunnon vahtituvan tyyppi-  
piirros (552) vuodelta 1907. KA.  
↑ Vahtitupa näkyy oheisessa viistoilmakuvassa  
vasemmassa reunassa, rautatieäisten asuin-  
alueella radan pohjoispuolella. GLHA.



FINSKA STATSBANKEN  
BANKÖRETT

N<sup>o</sup>552

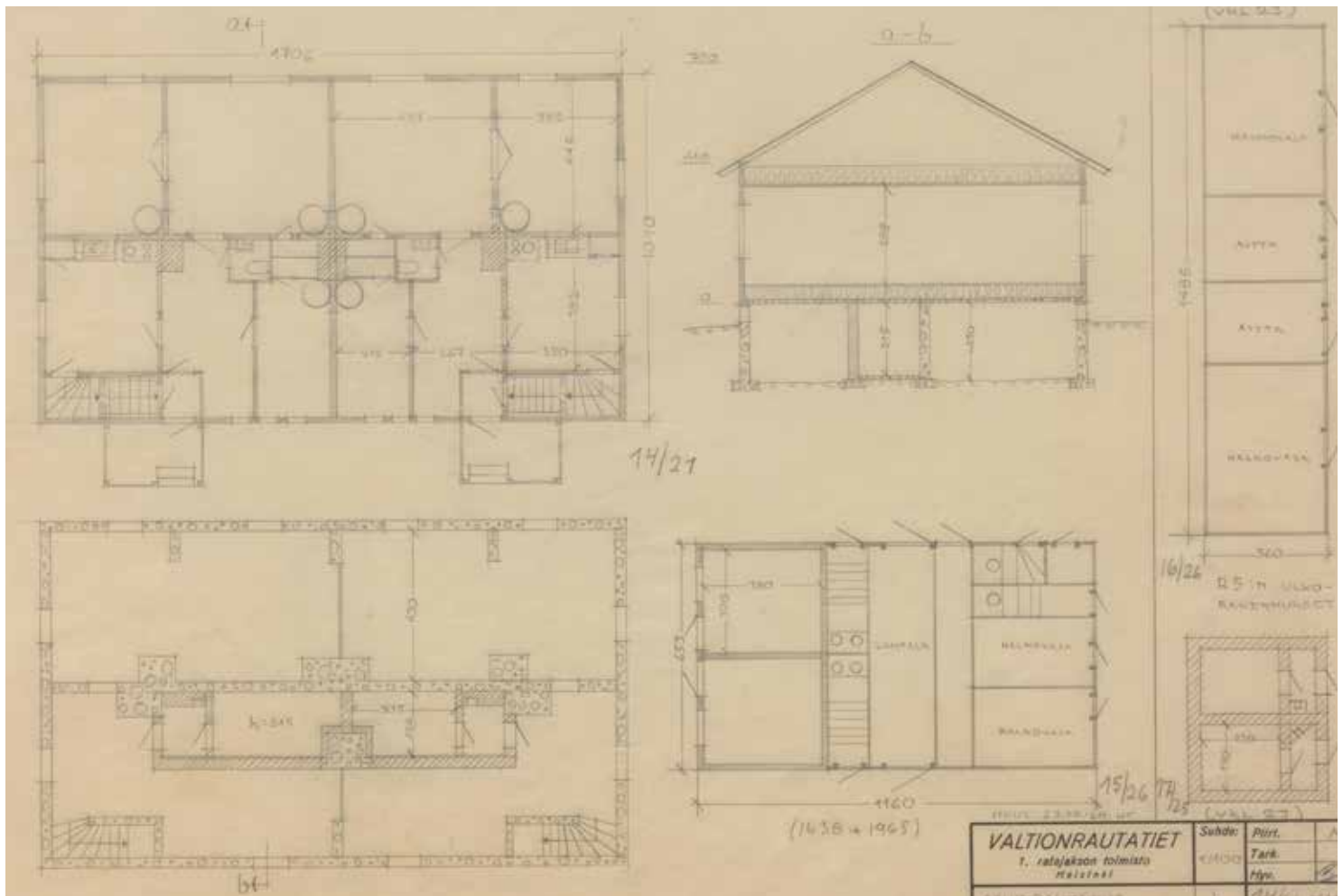
L.88

9 PARITALO JA PIHARAKENNUKSIDA, 1942-1958



↑ Paritalossa oli pystysuuntainen julkisivulau-  
doitus ja tiilikate. GLHA.

↓ Hirsirunkoisen paritalon piirustus (2016-6) joko vuodelta 1958, tai  
1940-luvulta. Kokonaisuus sisälsi kellaritilan lisäksi myös aitan, vaja-  
rakennuksen ulkokäymälöineen sekä pienen saunarakennuksen. KA.

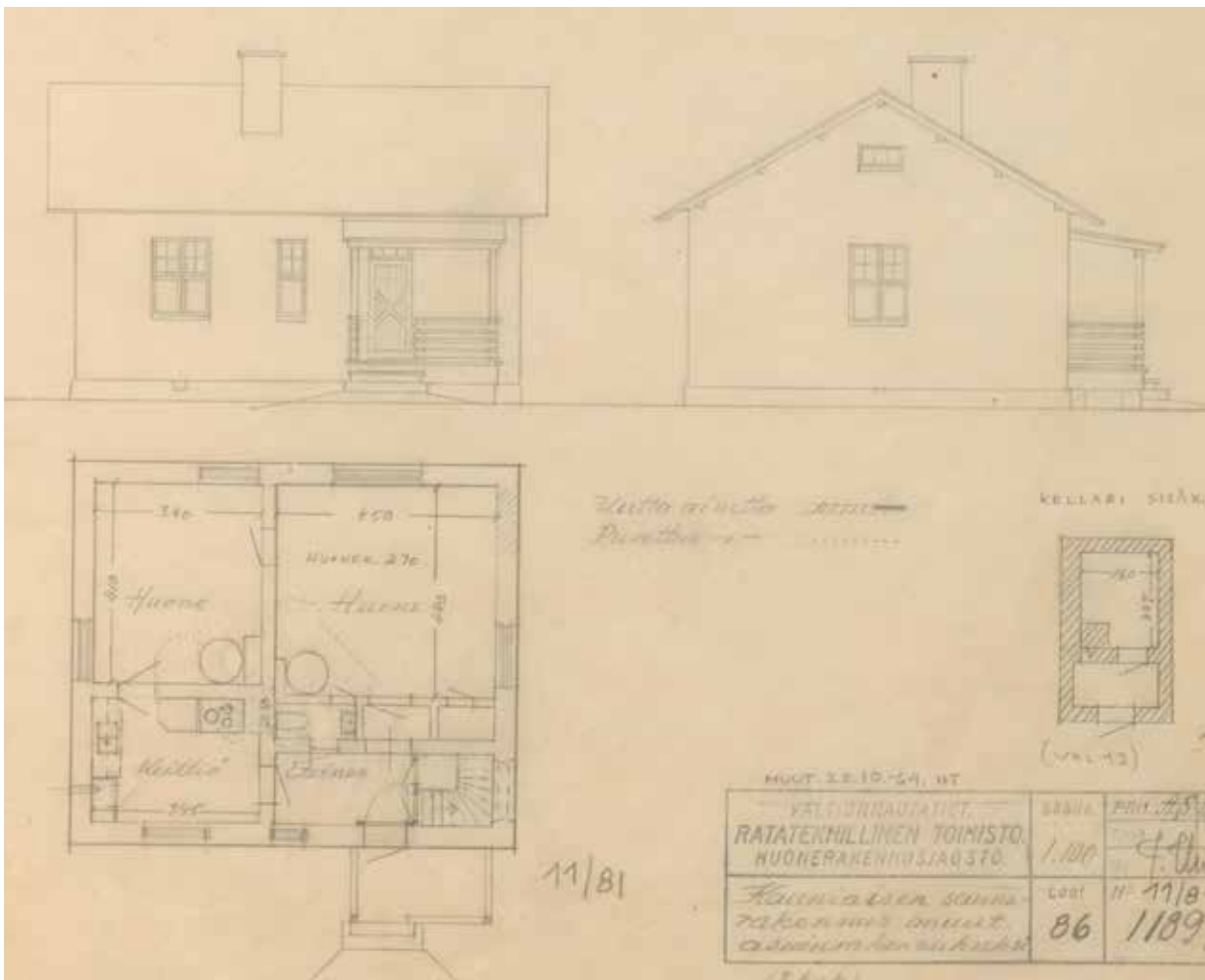


12 SAUNARAKENNUS, ASUINKÄYTTÖÖN 1945



↑ Tiiliseen saunarakennukseen tehtiin puurunkoinen kuisti, kun se muutettiin asuinkäyttöön. GLHA.

↓ Tiilisen saunarakennuksen muutospiirustus (1189) vuodelta 1945. Saunaan tehtiin pienen keittiön ja käymälän lisäksi kaksi asuinhuonetta. KA.



# Lähteet

---

Museoviraston kulttuuriympäristöportaali

<https://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx>

**Kansalliskirjaston digitoidut aineistot:**

<http://digi.kansalliskirjasto.fi/>

**Finna:**

[www.finna.fi](http://www.finna.fi)

Kauniaisten karttapalvelu

Helsingin kaupungin karttapalvelu:

<http://kartta.hel.fi/>

**Paikkatieto-palvelu**

**karttaotteita**

**Maanmittauslaitos, kiinteistöpalvelu**

<http://www.maanmittauslaitos.fi/aineistot-palvelut/verkkopalvelut/kiinteistotietopalvelu>

Senaatti

rakennuspiirustuksia

## ARKISTOLÄHTEET

**Grankulla lokalhistoriska arkiv/Kauniaisten paikallishistoriallinen arkisto (GLHA)**

vanhat valokuvat

**Kansallisarkisto (KA)**

Helsingin seutukaavaliiton kartat, Rautatierakennusten piirustusarkisto

**Kauniaisten kaupunginarkisto**

Rakennuspiirustukset

Rautatiemuseo

Aseman aluesuunnitelma

## MUUT LÄHTEET

Joutsalmi, S., Niemi, M., Huvila, P., Lounatvuori, I., Kariluoma,

S. & Ikkala, M. 2005. Rautatierakennukset: Rautatierakennusten korjausohjeet. 7. Aseman puisto ja pihat: asema-alueiden hoito-ohje. Helsinki: Museovirasto, rakennushistorian osasto.

Kauniaisten kaupunki, Hällström, J. a. & Castrén, P., Lento, K., Mäkelä, A., Saari, M., Torvalds, S., Andersson, J., . . . Hällström, K. a. 2006. Grankulla 1906-2006 Kauniainen: Lajinsa viimeinen. [Kauniainen]: Kauniaisten kaupunki.

Koskinen, 1990.

Larma Terttu, 1988. Asuminen ennen ja nyt. Kauniaisten huvilakulttuuria. Kauniainen. Kauniaisten kaupunki.

Maankäytön yleissuunnitelma (MASU 2) Kauniaisten kaupunginvaltuusto. [https://www.kauniainen.fi/asuminen\\_ja\\_ymparisto/kaavoitus\\_ja\\_maankaytto/kaavoitus/maankayton\\_yleissuunnitelma\\_\(masu\\_2\)](https://www.kauniainen.fi/asuminen_ja_ymparisto/kaavoitus_ja_maankaytto/kaavoitus/maankayton_yleissuunnitelma_(masu_2)). [Luettu 20.3.2020.]

Nummelin Markku, 2008. Rantarata. Jyväskylä. Gummerus kirjapaino Oy.

Suunnittelukeskus Oy, 2006. Keskustaprojekti. Kauniaisten keskustan asemakaavamuutos. Kaavaselostus. Kauniaisten kaupunki.

Tyvelä, H. & Virkki, K. 2016. Kohti ennakoivaa rakennussuojelua: Valtakunnallisesti merkittävien kohteiden ohjelmallinen suojele. Helsinki: Ympäristöministeriö.

Valanto, Sirkka, 1982. Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Museovirasto Rakennushistorian osasto 1/1982.

Zetterberg Seppo, 2011. Yhteisellä matkalla. Vr 150 vuotta. Helsinki. Werner Söderström osakeyhtiö.

Åström, S. 1956. Helsingfors stads historia: 4. delen, 2. bandet, Perioden 1875-1918 : Stadssamhällets omdaning. Helsingfors.





