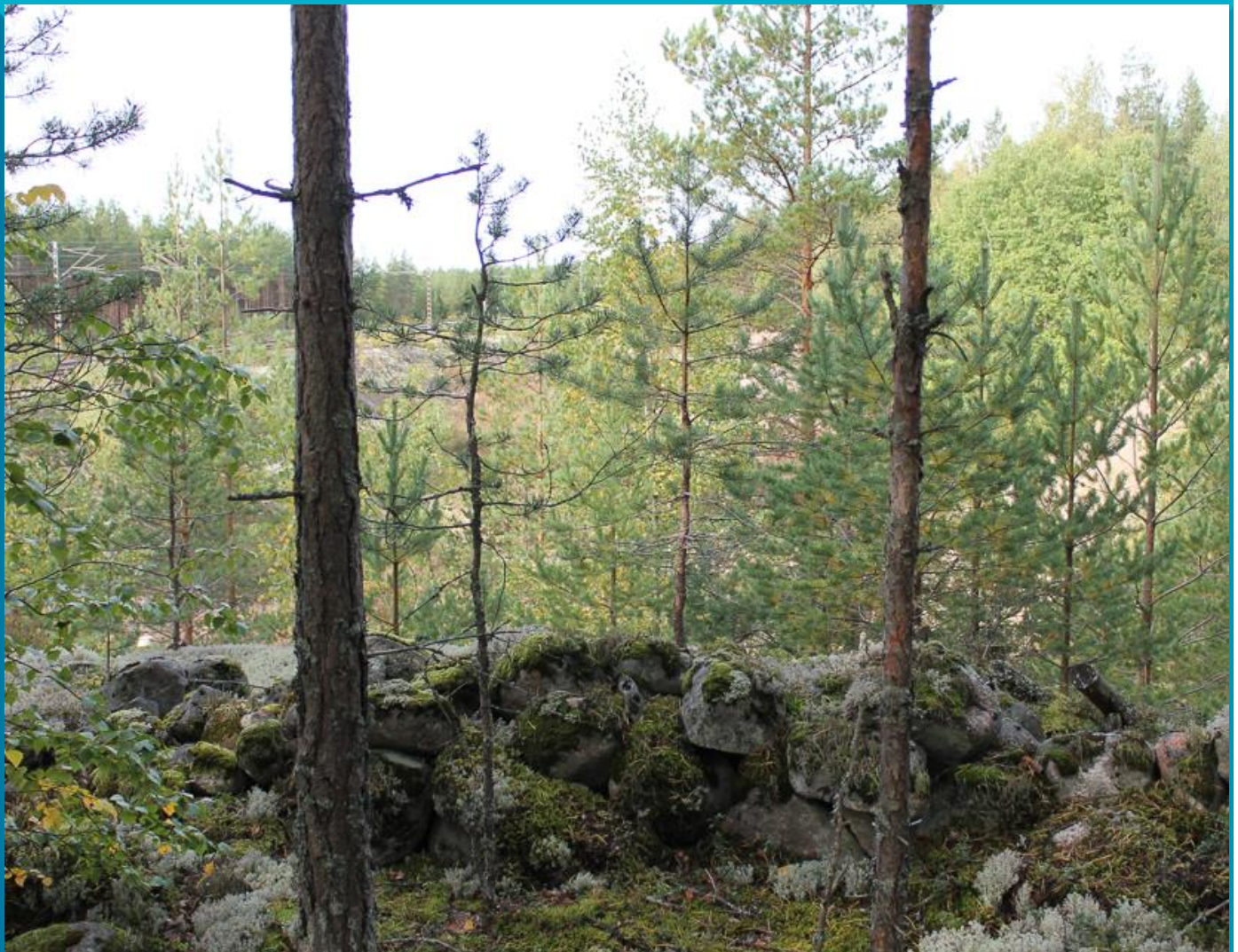




Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
3/2021

LAHTI-KOUVOLA-RATAOSUUDEN KULTTUURIHISTORIALLISTEN KOHTEIDEN INVENTOINTI



Roosa Ruotsalainen

**Lahti–Kouvola-rataosuuden
kulttuurihistoriallisten
kohteiden inventointi**

Väyläviraston julkaisuja 3/2021

Väylävirasto
Helsinki 2021

*Kannen kuva: Lepomaan hautausmaan kiviaitaa.
Kuva: Roosa Ruotsalainen*

Verkkójulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-838-0

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelin 0295 34 3000

Roosa Ruotsalainen: Lahti–Kouvola-rataosan kulttuurihistoriallinen inventointi. Väylävirasto. Helsinki 2021. Väyläviraston julkaisuja 3/2021. 67 sivua ja 3 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-838-0.

Asiasanat: rautatiet, inventointi, kulttuuriperintö

Tiivistelmä

Tässä selvityksessä kartoitettiin Lahden ja Kouvolan välisen radan kulttuurihistoriallista merkitystä ja selvitettiin radan rakenteiden ja siihen liittyvien rakennusten ja erilaisten kohteiden historiaa. Tavoitteena työssä oli tämän lisäksi kerätä kokemuksia tulevia ratainventointeja varten. Selvitys on jatkoa suoritetuille sisävesi-inventoinneille.

Selvitys suoritettiin arkistotutkimuksen ja maastokäyntien avulla. Maastokäynneillä kartoitettiin 70 erilaista kohdetta, kuten asema-alueet, tasoristeyspaikat, taitorakenteet, vanhat ratapohjat ja sivuradat sekä ratavartijan tupien tontit. Tarkistetuista kohteista valittiin 31 kohdetta, joista tehtiin kohdekortit.

Selvityksessä valituille kohteille tehtiin arvoluokitus kohdekortteihin. Kohteet arvoitettiin Väyläviraston arvokohteiden kriteeristön mukaisesti, ja tarkoituksena oli selvittää kriteerien sopivuutta rautateiden kulttuurihistoriallisiin kohteisiin.

Arkistotutkimuksessa vertailtiin pääasiassa erilaisia ja eri-ikäisiä kartta-aineistoja. Eri ikäisten karttojen avulla on selvitetty kohteiden sijainteja, sekä esimerkiksi ratavartijan tonttien rakennusten paikkoja.

Lahden ja Kouvolan välinen rata on osa historiallista Pietarin rataa, joka rakennettiin Riihimäeltä Pietariin vuosina 1868–1870. Radan rakentamisen aikaan Suomessa oli nälänhätä, mikä tänäkin päivänä näkyy radan varrella radanrakentajien hautausmaina ja kipinäaitana. Pietarin rata on ollut alusta saakka yksi Suomen tärkeimmistä radoista, eikä vähiten sen Venäjän yhteyden vuoksi.

Pietarin rata kulkee Lahden ja Kouvolan välillä suurilta osin Salpausselän harjumaisemassa. Sen vuoksi radan varrelle osuu monia merkittäviä maisemakohteita sekä myös pohjavesialueita. Radan linjaus on liki alkuperäinen. Suurempia oikaisuja on tehty vain Suurisuolla ja Rieskassa.

Lahden ja Kouvolan välillä on radalla ja sen varrella paljon historiallista kerroksellisuutta. Kipinäaita ja hautausmaat kertovat rakennusajankohdasta, säilyneet asema- ja asuinrakennukset sekä ratavartijan tontit 1800-luvun rautatie-elämästä ja esimerkiksi tasoristeysten paikat 1900-luvun loppupuolen pyrkimyksistä parantaa turvallisuutta radoilla. Viimeisimmän kerroksen radan historiaan ovat antaneet Lahti–Luumäki palvelutasonnoston yhteydessä vuosina 2008–2010 tehdyt muutokset, kuten uudet vaihteet ja uudet matkustajalaiturit.

Raportin on tarkoitus palvella kunnossapitoa sekä tulevien projektien suunnittelijoita radan kulttuuriperintöön liittyvissä asioissa.

Roosa Ruotsalainen: Kulturhistorisk inventering av järnvägsavsnittet Lahtis–Kouvola. Trafikledsverket. Helsingfors 2021. Trafikledsverkets publikationer 3/2021. 37 sidor och 3 bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-838-0.

Sammandrag

Denna studie kartlade den kulturhistoriska betydelsen av järnvägen mellan Lahtis och Kouvola och undersökte konstruktionerna i anslutning till järnvägen och de närliggande byggnadernas och olika platserns historia. Dessutom var syftet med arbetet att samla erfarenheter för framtida baninventeringar. Studien är en fortsättning på de inventeringar av inre vattenvägar som genomförts tidigare.

Studien genomfördes genom arkivforskning och besök i terrängen. Under besöken i terrängen kartlades 70 olika platser, såsom stationsområden, plankorsningar, avancerade konstruktioner, gamla spårbäddar och bibanor samt banvaktsstugornas tomter. Av de undersökta platserna valdes 31 ut, för vilka målkort gjordes.

För de platser som valdes i studien gjordes en värdeklassificering på målkorten. Platserna värderades enligt Trafikledsverkets kriterier för värdeobjekt, och syftet var att undersöka om kriterierna är tillämpliga på järnvägarnas kulturhistoriska platser.

I arkivstudien jämfördes främst olika kartdata av olika åldrar. Kartor av olika åldrar har använts för att bestämma objektens lägen samt till exempel platserna för byggnader på banvaktstomterna.

Banan mellan Lahtis och Kouvola är en del av den historiska S:t Petersburg-banan, som byggdes från Riihimäki till S:t Petersburg 1868–1870. Vid tiden för byggandet av banan rådde hungersnöd i Finland, vilket fortfarande syns längs spåret i form av rallargravplatser och gnistplank. Från första början har S:t Petersburg-banan varit en av Finlands viktigaste järnvägslinjer, inte minst på grund av dess anknytning till Ryssland.

Mellan Lahtis och Kouvola går S:t Petersburg-banan till stor del i åslandskapet i Salpausselkä. Därför ligger många betydande landskapsobjekt och även grundvattenområden längs banan. Banans linjedragning är nära nog den ursprungliga. Större uträkningar har endast gjorts i Suurisuo och Rieska.

Det finns en hel del historisk skiktning på och längs järnvägen mellan Lahtis och Kouvola. Gnistplanket och begravningsplatserna berättar om tiden för byggnationen, de bevarade stations- och bostadshusen samt banvaktstomterna om järnvägslivet på 1800-talet och till exempel placeringarna av plankorsningar under senare hälften av 1900-talet om insatser för att förbättra järnvägssäkerheten. Det senaste skiktet i historien om banan har tillkommit via serviceuppgraderingen av Lahtis–Luumäki i samband med de förändringar som genomfördes 2008–2010, exempelvis nya växlar och nya passagerarperronger.

Syftet med rapporten är att betjäna underhållet samt planerare av framtida projekt i frågor som gäller banans kulturarv.

Roosa Ruotsalainen: Inventory of the cultural and historical heritage of the Lahti–Kouvola track section. Finnish Transport Infrastructure Agency. Helsinki 2021. Publications of the FTIA 3/2021. 67 pages and 3 appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-838-0.

Abstract

This report examined the significance of the cultural and historical heritage of the Lahti–Kouvola track section and studied the history of the railway structures and related buildings and various sites. In addition, the aim of the study was to gather experience for future track inventories. The report continues the examinations carried out for the inland waterway inventories.

The study was carried out through archival research and terrain surveying. During the terrain surveys, 70 different sites were surveyed, such as station areas, level crossings, engineering structures, old track subgrades and branch tracks, and the plots of rail guard cottages. Of the reviewed sites, 31 sites were selected and location cards were created for them.

A value evaluation was completed for the selected sites on the location cards. The sites were valued according to the criteria of the Finnish Transport Infrastructure Agency for valuable sites, and the aim was to examine the suitability of the criteria for culturally and historically valuable sites along the railways.

In the archival research, the study mainly compared different types of map data of different ages. Maps of different ages have been used to determine the locations of the sites, as well as, for example, the locations of the buildings on the rail guards' plots.

The Lahti–Kouvola line is part of the historic St. Petersburg railway, which was built to run from Riihimäki to St. Petersburg in 1868–1870. At the time of the construction of the railway line, there was famine in Finland, which is still visible along the line as cemeteries of the railway builders as well as stone walls built to protect the area surrounding the tracks from sparks caused by the wheels of the trains on the tracks. From the very beginning, the St. Petersburg line has been one of Finland's most important lines, not least because of the connection it provides to Russia.

Between Lahti and Kouvola, the St. Petersburg line runs largely in the landscape formed by the Salpausselkä ridge formation. As a result, there are many significant landscape sites, as well as groundwater areas, along the line. The alignment of the track is still almost what it originally was. Larger realignments to straighten the route have only been made in Suurisuo and Rieska.

There is a lot of historical layering on and along the track between Lahti and Kouvola. Spark-prevention walls and cemeteries tell their tale about the time of track construction, the preserved stations and residential buildings and the rail guards' plots about the life on the railroads in the 19th century and the locations of level crossings, for example, about the efforts toward the end of the 20th century to improve safety on the railroads. The most recent layer on the history of the line has been added by the changes made to raise the service level on the Lahti–Luumäki line in 2008–2010, such as new switches and new passenger platforms.

The purpose of the report is to serve the needs of maintenance and the designers of future projects in matters related to the cultural heritage of the track.

Esipuhe

Lahti–Kouvola-rataosuuden kulttuurihistoriallinen inventointi on ensimmäinen rautateiden tietyn rataosuuden kulttuurikohteiden järjestelmällinen inventointi arvotusluokituksen tekoineen. Vastaavaa inventointia on tehty edellisen kerran sisävesiväylien kohteista, kuten erilaisista merenkulun turvalaitteista.

Lahden ja Kouvolan välinen rata valikoitui rautateiden pilottikohteeksi, koska Pietarin ratayhteys täytti vuonna 2020 tasan 150 vuotta. Inventointityötä hyödynnettiin myös Suomen Rautatiemuseossa syksyllä 2020 avautuneessa näyttelyssä.

Tämä on ensimmäinen kerta, kun kohteiden arvottamiseen laadittua kriteeristöä käytetään rautatiekohteissa. Kriteeristö perustuu kohteiden arvottamista koskevaan Väyläviraston selvitykseen. Kohteiden arvoluokitus helpottaa rataosuuden kunnossapidon suunnittelua.

Raportin huomioita hyödynnetään rataosuuden kunnossapidon suunnittelussa ja mahdollisissa rataosuuteen kohdistuvissa tulevaisuuden suunnitteluvaiheissa.

Inventoinnit on toteuttanut Väyläviraston tilauksesta Suomen Rautatiemuseo. Työtä ovat ohjanneet Väylävirastossa Markku Nummelin, Jarmo Koistinen ja Marketta Hyvärinen ja Suomen Rautatiemuseossa Tiina Lehtinen. Projektitutkijana museossa on toiminut Roosa Ruotsalainen.

Helsingissä tammikuussa 2021

Väylävirasto

Sisältö

1	JOHDANTO	8
1.1	Tutkimustehtävä	8
1.2	Aineisto ja menetelmät	8
2	ALUEEN KULTTUURIHISTORIAN YLEISKUVAUS JA OMINAISPIIRTEET	10
3	KULTTUURIYMPÄRISTÖN NYKYTILA	11
3.1	Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue	11
3.2	Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY)	11
	3.2.1 Korian sillat.....	11
	3.2.2 Korian kasarmialue	12
	3.2.3 Erstan kartano.....	13
3.3	Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet.....	13
3.4	Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt	14
	3.4.1 Arkeologiset kohteet	14
3.5	Maankäyttö	16
	3.5.1 Maakuntakaava.....	16
	3.5.2 Yleiskaava ja asemakaava.....	17
4	RADAN SYNTY JA VAIHEET	19
4.1	Radan rakentamisen vaiheet.....	19
4.2	Radan myöhemmät vaiheet.....	21
4.3	Ratalinja ja sen muutokset.....	25
4.4	Liikenteen ja liikennemäärien kehitys	27
5	INVENTOIDUT KOHTEET	31
5.1	Radan tekniikka ja infrastruktuuri	31
	5.1.1 Kipinäaita.....	31
	5.1.2 Tasoristeykset.....	32
	5.1.3 Radan merkit.....	34
	5.1.4 Sillat	35
	5.1.5 Rummut	36
	5.1.6 Kiskot ja päällysrakenne	39
	5.1.7 Kallioleikkaukset ja maasto	41
	5.1.8 Sivuradat	41
5.2	Rakennukset ja rakenteet.....	45
	5.2.1 Liikennepaikat.....	45
	5.2.2 Asemarakennukset.....	53
	5.2.3 Ratavartijan tuvat	54
6	JATKOSELVITYSTARPEITA	63
7	YHTEENVETO.....	64
	LÄHDELUETTELO.....	66
	LIITTEET	
Liite 1	Lahden ja Kouvolan rataosuuden kulttuurihistorialliset kohteet	
Liite 2	Lahden ja Kouvolan rataosuuden sillat	
Liite 3	Lahden ja Kouvolan rataosuuden ratarummut	

1 Johdanto

1.1 Tutkimustehtävä

Vuosina 2015–2017 Liikennevirasto toteutti sisävesiväylien kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden inventoinnit. Nyt Väylävirasto jatkaa aloitettua väylien kulttuurihistoriallista inventointia rautateiden osalta.

Tässä työssä on tarkoituksena selvittää Lahden ja Kouvolan välisen radan historiallisia kohteita. Työssä selvitetään radan kulttuurihistoriallisia arvoja sekä rakenteiden, rakennusten ja ympäröivän maaston historiaa. Samalla dokumentoidaan radan nykytila sekä määritetään maastokäyntien ja arkistotutkimuksen avulla kiinnostavia kohteita radan varrelta.

Selvitys on rajattu koskemaan Lahden ja Kouvolan liikennepaikkojen välistä rataa, eli itse liikennepaikat on rajattu ulkopuolelle. Työssä on siis käsitelty ratakilometrien 132+656...190+450 välistä rataa ja sen ympäristöä.

Raportissa esitellään radan historiaa sekä sen kulttuurihistoriallisesti kiinnostavia kohteita kohdetyypeittäin.

Selvitys on toteutettu pilottihankkeena, jossa inventointiraportin toteuttamisen lisäksi on ollut tarkoitus kokeilla ratainventoinnissa toimivia tutkimusmetodeja, kerätä kokemuksia tulevia ratainventointeja varten sekä testata Väyläviraston arvotuskriteeristön toimivuutta rautatiekohteisiin. Työn on toteuttanut Suomen Rautatiemuseo Väyläviraston tilauksesta.

1.2 Aineisto ja menetelmät

Inventointi perustuu maastokäynteihin sekä arkistotutkimukseen. Lisäksi inventoinnin aineistona on käytetty soveltuvaa tutkimuskirjallisuutta.

Ennen maastokäyntejä selvitettiin radan yleistä historiaa, sekä esimerkiksi radan historiallista linjausta. Maastokäynneillä tarkastettavat kiinnostavat kohteet etsittiin kartta-aineistoja vertailemalla, sekä käyttämällä Pietarin radan pituusprofiilia hyödyksi. Pituusprofiilille on vaikeaa määrittää tekoajankohtaa, mutta siihen on tehty muutoksia vuoden 1888 jälkeen, sillä siihen on lisätty Villälähteen asema. Radan pituusprofiilista selviää radan korkeusvaihtelut ja kaarteiden säteet, mutta myös ratavartijantupien sijainnit, asemien sijainnit, rummut, sillat ja maantieylitykset. Kartta-aineistosta paikannettiin rakennusten sijainteja, tasoristeysten paikkoja sekä ratalinjan muutosta.

Maastokäynnit toteutettiin viitenä päivänä syys-lokakuussa 2020. Päivät olivat 16., 18., ja 25.9. sekä 8.–9.10. Maastokäynneillä tarkastettiin 70 erilaista kohdetta, jotka voidaan jakaa karkeasti kuuteen ryhmään: ratavartijan tontit, liikennepaikat, taitorakenteet, tasoristeyspaikat, ratapohjat sekä muut kohteet. Muihin kohteisiin sisältyvät esimerkiksi kallioleikkaukset ja radanrakentajien hautausmaat.

Maastokäynneillä kohteet valokuvattiin sekä niiden nykyinen tila todettiin paikan päällä. Maastokäyntien sekä arkistotutkimuksen perusteella valittiin radan kulttuurihistoriallisesti kiinnostavat kohteet. Varsinaisista kohteista tehtiin kohdekortit, jotka ovat erillisenä liitteenä tämän selvityksen yhteydessä.

Maastokäyntien jälkeen suoritettiin laajempi tutkimus sekä kohteiden että radan historiasta. Selvitystyössä käytettiin monia arkistoja: materiaalia löytyi Suomen Rautatiemuseon ja Väyläviraston arkistoista, mutta myös Kansallisarkistosta. Tutkimuskirjallisuuden peruslähteinä käytettiin pitäjänhistorioita sekä VR:n juhlahistoriikkeja.

Vertaileva karttatutkimus on ollut työssä tärkeää. Varhaisin kartta Lahden ja Kouvolan radalta on vuoden 1875 Senaatin kartaston maanmittauskartta. Selvityksessä on vertailtu radan alkuvuosien tilannetta alueen tilanteeseen ennen radan rakentamista. Myös Maanmittauslaitoksen perusmaastokartta on ollut tärkeässä osassa tutkimuksen edetessä. Eri ikäisten karttojen vertailulla on saatu tietoa muun muassa kohteiden ajoituksesta ja sijainnista.

Tässä selvityksessä kokeiltiin myös Väyläviraston arvotuskriteeristön käyttöä rautatiehistoriallisten kohteiden arvotuksessa. Arvotuskriteereihin kuuluu muun muassa pisteytys luonnekriteerien avulla. Kohdetta arvioidaan eri näkökulmista kuuden eri kriteerin avulla: harvinaisuus, tyypillisuus, edustavuus, alkuperäisyys, historiallinen todistusvoimaisuus sekä historiallinen kerroksellisuus. (Hyvärinen 2017.) Kohteiden arvoluokitukset on merkitty jokaisen kohteen kohdekorttiin, jotka ovat tämän selvityksen erillisenä liitteenä. Lista kohteista löytyy liitteestä 1.

Arvoluokitus on tehty perustuen tämän hetkiseen tietoon rautateiden kulttuurihistoriallisista kohteista, ja voi siten päivittyä tulevina vuosina, kun rataanvointeja tehdään lisää. Tiedon karttuessa kulttuurihistoriallisista kohteista saadaan tarkempaa tietoa muun muassa kohteiden valtakunnallisesta merkityksestä, tyypillisyydestä sekä harvinaisuudesta.

2 Alueen kulttuurihistorian yleiskuvaus ja ominaispiirteet

Lahten ja Kouvolan välinen rata sijoittuu kahden eri maakunnan alueelle: Suurisuolle asti Päijät-Hämeeseen ja siitä eteenpäin Kymenlaaksoon. Vuoden 2021 alusta litti siirtyi Päijät-Hämeeseen, jolloin myös maakuntaraja radalla siirtyi. Tälle välille osuu kolme kaupunkia/kuntaa: Lahti, litti ja Kouvola. Historiallisesti alueella on sijainnut näiden lisäksi vielä Nastola, joka on nykyään osa Lahtea, ja Elimäki, joka on nykyään osa Kouvolaa. Pieni osa radasta on myös kuulunut Kuusankoskeen, joka on sekin nykyisin osa Kouvolaa.

Lahti ja Kouvola ovat molemmat syntyneet niiden lävitse kulkevien rautateiden myötävaikutuksesta. Molemmat olivat vain pieniä kyliä ennen rautatien rakentamista paikkakunnalle. Nastola, litti ja Elimäki sen sijaan ovat vanhoja pitäjjiä, joiden historia ulottuu kauemmas, aikaan ennen rautateitä (kuva 1).



Kuva 1. *litin pitäjän aluetta ennen rautateitä. Kuva: Kansallisarkisto, Kalmbergin kartasto.*

Nastolan, litin ja Elimäen alueilta on löydetty asuinpaikkoja jo kivikaudelta. Alueelle on syntynyt kylämäisiä keskuksia viimeistään 1400-luvulla, jolloin esimerkiksi Nastolan asutuksesta on ensimmäisiä asiakirjalähteitä (Mäkelä 1979). Varsinkin litin ja Elimäen yhteydet ennen rautateitä olivat paremmat rannikon suuntaan: esimerkiksi monet iittiläiset kävivät kauppaa Loviisassa (Halila 1966).

Kymijoen kosket tekivät nykyisen Kouvolan seudusta teollisuusyrittäjille suotuisan paikan perustaa tehtaitaan 1800-luvulla. Erityisesti sahateollisuudelle alueen kosket olivat hyödyllisiä. Alue onkin vielä nykyisinkin Kuusankosken ja Voikkaan tehtaista tunnettu. Teollisuus tarvitsi rautateitä toimiakseen tehokkaasti ja siksi rautatiet otettiin innokkaasti vastaan tällä seudulla. Alkuvuodet radan valmistumisen jälkeen alueen tehtaat käyttivät asemanaan Kymmenen (Koria) asemaa, mutta teollisuuden tarpeista perustettu Kouvolan asema (1875) vei lopulta alueen tavaraliikenteen. Lopulta tuli ajankohtaiseksi rakentaa tehtaille myös omia raiteita. (Knapas 1985.)

3 Kulttuuriympäristön nykytila

3.1 Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

Inventoitavalle rataosuudella on yksi valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue: Kymijoen kulttuurimaisema. Kymijoki kulkee läpi Kymenlaakson laskien lopulta Suomenlahteen. Joessa on monia koskia, joten voimalaitokset ja erityisesti puuteollisuus on keskittynyt Kymijoen varrelle Kymenlaaksossa. (Knapas 1985, Kymenlaakson liitto 2020.)

Teollisen historian lisäksi alueella on sotilaallista historiaa, joka näkyy erityisesti Kouvolassa, jossa myös rata ylittää Kymijoen (Knapas 1985). Korian kasarit sekä erilaiset linnoitukset kertovat Kymijoen sotilasstrategisesta merkityksestä menneisyydessä.

Korian sillat kuuluvat myös kulttuurimaisema-alueeseen. Ne muodostavat kolmen eri aikatazon kokonaisuuden jokimaiseman kanssa. (Museovirasto, RKY-luettelo 1993.)

Kymijoen kulttuurimaiseman valtakunnallinen merkittävyys perustuu sen luontoarvoihin, sekä sen teollisuuden, puolustuksen, liikenteen ja maatalouden muodostamaan historialliseen kokonaisuuteen (Museovirasto, RKY-luettelo 1993).

3.2 Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY)

3.2.1 Korian sillat

RKY-alueista suoraan rautatiealueelle osuu ainoastaan Korian sillat (kuva 2). RKY-statusen lisäksi vanha ristikkosilta kuuluu Väyläviraston museosilta-arvokohteisiin, ja se on myös lakisääteisesti suojeltu (Hyvärinen, Onninen, Peltola, Pirinen 2018). Koriolla on kaksi vanhaa rautatiesiltaa ja yksi uudempi maantiesilta, joka on rakennettu 1980-luvulla. Yhdessä ne muodostavat ainutlaatuisen kokonaisuuden siltatekniikan kehityksestä sekä Korian siltojen RKY-alueen. (Museovirasto, RKY-kohteet.)



Kuva 2. Korian sillat. Etualalla uudempi betoniholvisilta, jonka takaa näkyy vanha ristikkosilta. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Kymijoen ylitys oli Pietarin rataa rakentaessa suurimpia vesistönylityksiä. Vanhin ratasilta on valmistunut radan avajaisvuonna 1870. Se on Suomen vanhin teräksinen ristikkosilta. Sillan rakenteena on käytetty niin sanottua Howen ristikköä. Alun perin keskiristikko oli valmistettu englantilaisesta keittoraudasta ja sivuristikot olivat puuta. Sillalla on kiviset perustukset. Vuonna 1880 sillan ristikot korvattiin teräksisillä. Silta palveli rautatiekäytön loputtua maantieliikennettä uuden maantiesillan valmistumiseen saakka. Nykyään sillalla on vain kevyttä liikennettä. (Liikettä itään ja länteen 2020.)

Nykyinen rautatiesilta on valmistunut vuonna 1923 entisen rautatiesillan viereen. Se rakennettiin helpottamaan Korian sillan yksiraiteisuuden aiheuttamaa pullonkaulaa. 1920–1930-luvuilla isoimmat sillat rautateillä tehtiin teräksestä, joten Korian betoninen holvisilta on aikakautensa taitorakenteena erityinen. (Aitta 2004.)

3.2.2 Korian kasarmialue

Korian kasarmialue sijaitsee radan pohjoispuolella, Korian siltojen kupeessa. Alue on alun perin rakennettu venäläisten toimesta vuosina 1911–15. Sen rakentaminen liittyy Venäjän tarpeeseen rakentaa parempia puolustusasemia ensimmäisen maailmansodan kynnyksellä. Rakennukset rakennettiin punatiilisiksi kasarmirakennuksiksi tyyppipiirustuksin. Korja valikoitui kasarmialueeksi pitkälti sen edullisen sijainnin vuoksi. Rautatietä pitkin kasarmin joukkoja oli mahdollista siirtää sinne, missä niitä tarvittiin. (Museovirasto, RKY-kohteet.)

Alueella on myös arkkitehtonisesti merkittäviä 1920- ja 1930-luvuilla rakennettuja rakennuksia. Vuonna 1938 valmistunut sotilaskotirakennus on valittu DO-COMOMO-järjestön suomalaisen modernismin merkkiteosluetteloon. Sen on suunnitellut Elsi Borg. Vuodesta 1994 alue on ollut siviilikäytössä, asuin- ja vapaa-ajan kiinteistöinä. (Museovirasto, RKY-kohteet.)

3.2.3 Erstan kartano

Erstan kartano sijaitsee Villähteen aseman luona, radan pohjoispuolella. Sen alueella on säilynyt 1830-luvulla rakennetun empiretyylisen päärakennuksen lisäksi useita talousrakennuksia ja väentupia pääosin 1800-luvulta. Kartanon tontilla on vielä vähän peltoa, mutta kulttuurimaisema on muuttunut paljon perinteisestä kartanomaisemasta. (Museovirasto, RKY-kohteet.)

Erstan kartanolla oli osansa myös Villähteen aseman syntyyn, sillä kartanon omistaja sai aseman alueilleen innokkaalla vaikutustyöllään (Mäkelä 1982).

3.3 Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet

Lahden ja Kouvolan välisen radan ympäristön merkittävimmät maisema-arvot syntyvät Salpausselän vaikutuksesta sekä alueen perinteisistä maanviljelysmiljöistä. Salpausselkä on Uudessakylässä luokiteltu arvokkaaksi harjualueeksi (Päijät-Hämeen liitto 2019). Uudessakylässä rata kulkee Salpausselkää pitkin. Radan eteläpuolelle aukenee korkealta harjulta upeita näköaloja viljelysmaisemaan. Salpausselkä on vaikuttanut radan linjaukseen, sillä sen hiekkaiselle harjupohjalle rataa oli helppo rakentaa.

Villähteellä rata ohittaa Kankaan kulttuurimaiseman. Se on maanviljelysalue, joka ulottuu Villähteen seisakkeen seudusta valtatie 12 radanylitykseen. Alue on perinteistä peltomaisemaa, jonka tekee erityiseksi Salpausselän harjualueen läheisyys. Kankaan kulttuurimaisema sijaitsee radan eteläpuolella. (Päijät-Hämeen liitto 2019.)

Rata ohittaa myös useita muita maakunnallisesti arvokkaita viljelysmaisemia: Villähteellä seisakkeen pohjoispuolella, Uudessakylästä asemalta itään radan eteläpuolella, Niinimäen ohitusraiteiden molemmin puolin sekä Korian siltojen jälkeen radan eteläpuolella (Maakuntakaavat). Seutujen säilyminen viljelyskäytössä on tärkeää alueen perinteisen elinkeinon, maatalouden, kannalta. Peltomaisema on merkittävä osa maakuntien historiaa, joten ne ovat maisemallisesti maakunnan historian kannalta arvokkaita. Maakunnallisesti merkittävillä maisema-alueilla vaalitaan kulttuuriarvojen lisäksi alueiden luontoarvoja (Kymenlaakson liitto 2020).

3.4 Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt

3.4.1 Arkeologiset kohteet

3.4.1.1 *Lepomaa*

Lepomaan kalmistoalue sijaitsee Uudenkylän vanhalta asema-alueelta noin viisi kilometriä itään. Alue on mäntykangasta ja hautausmaata kiertää kiviäitä. Hautausmaan koko on noin 65 x 350 metriä. (Museovirasto, arkeologiset kohteet.)

Kalmistoalue on syntynyt radan rakentamisen yhteydessä. 1860-luvulla Suomea koettelivat useat huonot satovuodet, jotka kärjistyivät 1860-luvun lopulla suoranaiseen nälänhätään. Pietarin rata päätettiin rakentaa hätäaputoinā, koska moni oli vailla töitä ja ruokaa. Suurien joukkojen kokoontuessa radanrakennukseen kulkutaudit alkoivat kuitenkin kiertää työläisten keskuudessa. Sen vuoksi kuolleisuus oli radanrakennuksella suurta. Radan varteen perustettiin sairaaloita ja hautausmaita. Rautateiden omille hautausmaille oli tarve, sillä ympäröivät pitäjät eivät suostuneet hautaamaan vieraspaikkakuntalaisia ratatyöläisiä omille kirkkomailleen. (Liikettä itään ja länteen 2020.)

Lepomaan alue on kuulunut rautatiealueeseen alusta saakka, kunnes vuonna 1990 se erotettiin omaksi tontikseen (Vanhat kartat -sivusto: 1964, 1978, 1991). Samalla radanrakentajat saivat muistomerkin Ylämaantien varteen (kuva 3). Muistomerkin perustivat Nastolan kunta ja Nastolan seurakunta. (Lakka 2016.)



Kuva 3. Radanrakentajien muistomerkki sijaitsee kiviaidan ulkopuolella, tien vieressä. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Alueella ei ole tehty arkeologisia kaivauksia, jotka voisivat vahvistaa alueen hautausmaaksi. Kuitenkin se, että suurta tonttia kiertää kiviaita joka rajaa sen osaksi rautatiealuetta, on vahva merkki alueen hautausmaaluonteesta. Myös se, että tontti on maanomistuksellisesti kuulunut vuoteen 1990 saakka rautateille, vahvistaa käsitystä siitä, että kyseessä todellakin on kalmisto. Lepomaan kalmisto kuuluu historiallisen ajan kiinteisiin muinaisjäänöksiin.

3.4.1.2 Ratavartijan tontti

Ratavartijan tontti on kiinteä muinaisjäänös lähellä Lepomaan kalmistoa, Salpausselän harjumaisemassa. Tontti on ympäröity kiviaidalla ja on kooltaan noin 21 x 54 metriä. (Museovirasto, arkeologiset kohteet.) Tontilla on useita jäänteitä asutuksesta: sekä rakennusten kivijalkoja että esimerkiksi pihakasvillisuutta.

Ratavartijan tonttiin viitataan tässä selvityksessä myöhemmin nimellä Kuurin ratavartijan tontti, ja siitä kerrotaan lisää luvussa 5.2.3.3.

3.4.1.3 Kipinäaita

Radan varren kipinäaita on rakennettu samaan aikaan radan kanssa, ja se on siten 150 vuotta vanha. Kipinäaita kuuluu historiallisen ajan kiinteisiin muinaisjäänöksiin. (Museovirasto, arkeologiset kohteet.) Tarkemmin kipinäaidasta kerrotaan luvussa 5.1.1.

3.4.1.4 Lahden Järvenpään hautausmaa

Lahden Järvenpään hautausmaa on Lepomaan tapaan Pietarin radan rakentamiseen liittyvä kalmisto. Se on perustettu niin ikään kulkutautiepidemian sekä nählähädän aiheuttaman kuolleisuuden vuoksi. Hautausmaahan on haudattu radanrakennuksella kuolleita työläisiä joukkohautoihin. (Museovirasto, arkeologiset kohteet.)

Radanrakentajia varten perustettiin radanvarteen useita sairaaloita. Lahden Järvenpään kylään perustettiin yksi, jonka hautausmaa kyseinen tontti on. Se sijaitsee mäellä moottoriteiden solmukohdassa. (Mäkelä 1982.)

Hautausmaata kiertää rataiskoista tehty aita. Sen sisäänkäynnille on pystytetty muistomerkki vuonna 1953 Pietarin radan rakennuksilla menehtyneille radanrakentajille (kuva 4). Hautausmaalla on yksi hautakivi, jonka on todettu kuuluvan loviisalaiselle sepälle. (Lakka 2016.) Lahden Järvenpään hautausmaa on kiinteä muinaisjäänös (Museovirasto, arkeologiset kohteet).



Kuva 4. Radanrakentajien muistomerkin on perustanut Lahden seurakunta. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

3.4.1.5 Muut arkeologiset kohteet

Lahden ja Kouvolan välille radan läheisyyteen sijoittuu myös muutamia muinaisjäännöksiä ja muita kulttuuriperintökohteita, jotka eivät liity rautateihin tai sen historiaan. Kuitenkin niiden läheinen sijainti rataa nähden on syytä ottaa huomioon tulevilla kunnossapitohankkeissa.

- Haarankylän tervahauta
- Niinimäen kyläpaikka
- Niilolan röykkiö
- Punkkerimetsän puolustusvarustukset

Lisätietoja kohteista Museoviraston kypfi.fi:n arkeologiset kohteet -tietokannasta.

3.5 Maankäyttö

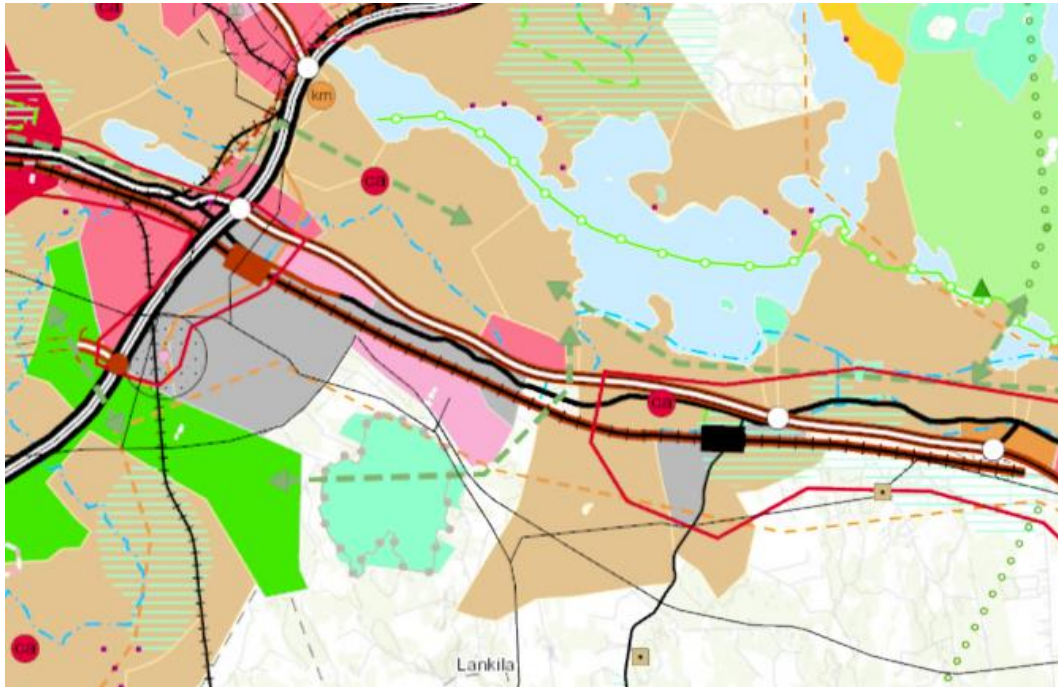
3.5.1 Maakuntakaava

Lahden ja Kouvolan välisellä radalla on voimassa useampi maakuntakaava: Päijät-Hämeen maakuntakaava Uuteenkylään saakka ja Kymenlaakson maakuntakaava Korialta eteenpäin. Väliin jäävän litin kunnan alueella on voimassa vaihemaakuntakaava, sillä kunta siirtyi vuoden 2021 alusta Kymenlaaksosta Päijät-Hämeen maakuntaan (iitti.fi).

Rata kulkee pääosin Salpausselkää myöten, minkä vuoksi se myös sijaitsee osin pohjavesialueella. Lahdesta eteenpäin pohjavesialue jatkuu Salpausselkää Sitikkalaan saakka. Niinimäellä rata sivuaa Tillolan pohjavesialuetta etelästä. Myös Korja kuuluu pohjavesialueeseen. (Maakuntakaavat.)

Lahdessa rata kuuluu useaan kehittämisalueeseen: Lahden radanvarren ja Nastolan valtatie 12 varren kehittämisen kohdealueisiin. (Päijät-Hämeen liitto 2019.)

Lahdessa radan alitettua ohitustien on maakuntakaavassa varaus uudelle Kariston asemalle (kuva 5) (Päijät-Hämeen liitto 2019). Kouvolan Korialta on tehty varaus uudelle pääradan linjaukselle. 1990-luvulta saakka on aktiivisesti pyritty selvittämään eri oikaisuvaihtoehtoja itään päin suuntautuville vaihtoehdoille. Vaihtoehdot ovat olleet Kerava–Lahti–Mikkeli, Helsinki–Porvoo–Korja sekä Helsinki–Kotka–Luumäki. (Punkamaa 2006, Kymenlaakson liitto 2020.)



Kuva 5. Päijät-Hämeen maakuntakaavassa Kariston kohdalle on osoitettu punaruskealla varaus "Uusi raideliikennepaikka" ohitustien jälkeen sekä punaisella kaksi kehittämisen kohdealuetta. Kuva: Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014 -karttapalvelu.

3.5.2 Yleiskaava ja asemakaava

Yleiskaavoissa ja osayleiskaavoissa radan alueella on merkittynä erityisesti luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita. Uudenkylän kohdalla on useampi tällainen kohde: Lepomaan ja Kivisen ratavartijan tontin välinen alue, läntinen osa Uudenkylän vanhan ratapihan varastoalueesta sekä alue uusista matkustajalaitureista länteen (Lahden kaupunki: yleiskaavat).

litissä entisen Sitikkalan seisakkeen paikka on merkitty merkittäväksi geologiseksi muodostumaksi (litin yleiskaava).

Kouvolassa Korian silloilta itään on radan eteläpuolella luonnolle arvokas elinympäristö (Kouvolan kaupunki: yleiskaava).

Villähteen–Nastolan osayleiskaavassa rata on Villähteen kohdalta (mukaan lukien Villähteen liikennepaikka) merkitty kehitettäväksi pääradaksi. Lahden kaupungilla on suunnitelmia esimerkiksi lisätä kaupungin alueella paikallisliikenteen laitureita palvelemaan paremmin julkisen liikenteen kattavuutta eri kaupunginosien välillä. (Päijät-Hämeen liitto 2017.)

Lahden ja Kouvolan välillä vain Kausalassa on asemakaavassa suojeltuja rautatierakennuksia: asemalla, makasiinilla ja niiden takana oleva asuinrakennuksella on kaavamerkintä sr, suojeltava rakennus (litin kunta: asemakaava). Muuten asemakaavat alueelta eivät tuo lisää yleis- ja maakuntakaavojen antamiin tietoihin.

4 Radan synty ja vaiheet

4.1 Radan rakentamisen vaiheet

Lahden ja Kouvolan välinen rata on osa Pietarin rataa, joka on Suomen toinen ratayhteys. Ensimmäisenä rakennettiin Helsingin ja Hämeenlinnan välinen rata, joka valmistui 1862. Ratalinjausta Pietariin tutkittiin ensimmäisen kerran jo Hämeenlinnan radan rakentamisen aikana. (Gripenberg & Munck 1912.)

Aluksi radalle oli kaksi linjausta: Pohjoisempi linjaus lähti Hämeenlinnasta, kulki Päijänteen etelärantaan Anianpellolle ja siitä edelleen Lappeenrantaan, josta rata kulki kohti Viipuria ja Pietaria. Eteläisempi linjaus lähti Riihimäeltä ja kulki sieltä Lahden kylään ja edelleen Kaipiaisiin. Molemmilla ratalinjoilla oli puolensa, mutta lopulta valittiin eteläisempi linjaus, sillä sen rakentaminen tuli arvioiden mukaan halvemmaksi. (Turpeinen 2004.)

Eteläisemmän linjauksen valintaan vaikutti merkittävästi radan sijoittuminen Salpausselälle. Harjun hiekkainen pohja oli otollinen perusta radalle. Rata seurasi Lahdesta Kouvolaan myös vanhaa, ainakin keskiajalle ajoittuvaa Ylisen Viipurintien maantielinjaa. (Mäkelä 1979.)

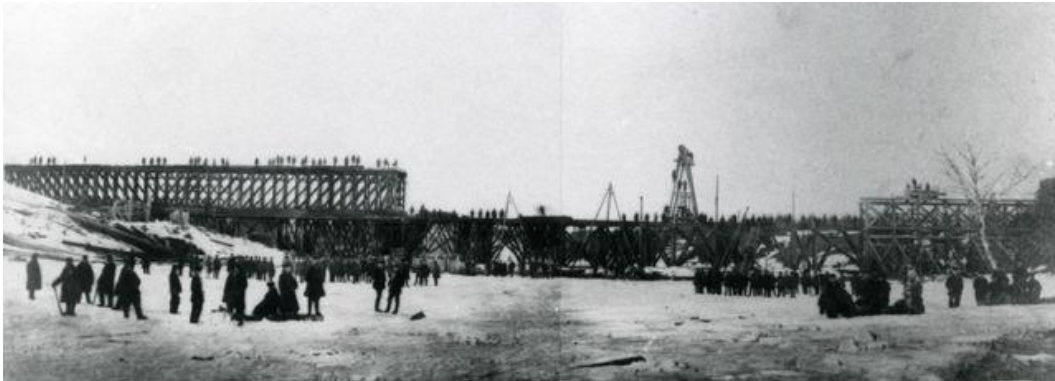
Radan rakentamista käsiteltiin ensimmäisen kerran valtiopäivillä vuosina 1863–64. Tuolloin esillä oli ratojen rakentaminen Tampereelle tai Lahteen. Radat oli tarkoitettu runkoratojen aluiksi, ja valtiopäivien tuli päättää, kumpi radoista rakennettaisiin ensin. Säädyt päätyivät suosimaan Tampereen suuntaa, vaikka moni halusikin, että radat rakennettaisiin samanaikaisesti. (Liikettä itään ja länteen 2020.)

1860-luvulla Suomi kärsi useista huonoista satovuosista. Jo valtiopäivien aikaan osa talonpojista valitteli varsinkin pohjoisen Suomen huonoa tilannetta. Säädet eivät parantuneet, eikä valtion huono taloustilanne ollut sekään rautatierakennukselle edullinen. Seuraavia valtiopäiviä suunnitellessa rautateistä ei tehty ensin edes ehdotusta säätyjen käsiteltäväksi. (Turpeinen 2004.)

Radan saaminen Pietariin oli kuitenkin keisarin toive. Suomen kenraalikuvernööri Nikolai Adlerberg otti asian hoitaakseen. Adlerbergin ajatus oli auttaa nählähädästä kärsivää Suomea hätäaputoilla, ja rautatierakennus sopi tähän tarkoitukseen hyvin. Pietarin radan rakentaminen lisättiinkin vuoden 1867 valtiopäivien esityslistalle valtiopäivien ollessa jo käynnissä. Säädyiltä tarvittiin suostumus radan rakentamiseen. Monet kannattivat kapearaiteisen radan rakentamista, sillä se olisi tullut halvemmaksi. Sen rakentaminen oli kuitenkin mahdollista, sillä keisari halusi Suomen rataverkon rakennettavan kauttaaltaan samalla raideleveydellä kuin Venäjällä. Näin ollen tehtiin sopimus: keisari antaisi lainan, joka korvaisi leveäraiteisen rakentamisesta koituvat ylimääräiset kustannukset. Keisari määräsi radan Riihimäeltä Pietariin rakennettavaksi vuoden 1867 lopussa. (Liikettä itään ja länteen 2020.)

Rata oli jaettu viiteen rakennuspiiriin, joissa töitä tehtiin yhtä aikaa. Ensimmäisenä työt päästiin aloittamaan vuoden 1868 helmikuussa viidennessä piirissä Riihimäen ja Lahden välillä. Kesäkuussa tehtiin niitto- ja metsätöitä Lahdesta eteenpäin Kaipiaisiin saakka ulottuvassa, neljännessä työpiirissä. Työt etenivät

siten, että vuoden 1869 alussa päästiin tekemään jo radan perustustöitä Uudenkylän ja Kausalan välin kivikkoisessa maastossa. (Halila 1966.) Korian siltaa rakennettiin jäiden turvin talvella 1870 (kuva 6) (Oksanen 1985).



Kuva 6. Korian sillan työmaata jäisellä Kymijoella. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Työasemia neljännessä piirissä oli kolme: Lahdessa, Kausalassa ja Valkealan Mäki-Kouvolassa. Rakennuksen aikana Valkealan työasema siirtyi Korjan taloon Elimäen Vilppulassa. (Oksanen 1985, Halila 1966.)

Rautatien rakentaminen vaikutti suuresti paikallisiin. Muutamat paikalliset osallistuivat itse radanrakennukseen, mutta suurin osa työvoimasta tuli muualta Suomesta. Radanrakentajiksi pyrkijöitä oli paljon ja osa oli hakeutunut tulevan radan varteen viikkoja tai jopa kuukausia ennen työn aloitusta. Fyysiseen radanrakentajan työhön otettiin kuitenkin vain voimakkaimmat, sillä työvoimaa oli tarjolla yli tarpeen. Jotkut olivat liikkeellä perheineen. Heikoimmille sekä naisille ja lapsille järjestettiin muuta työtä, kuten kipinäaidan rakentamista. Paikalliset joutuivat majoittamaan työväestön omilla tiloillaan, mikä aiheutti välillä myös kahnauksia paikallisten ja radanrakentajien välillä. (Lakka 2012.)

Nälän heikentämien ihmisten kesken liikkui erilaiset kulkutaudit. Radan varteen perustettiin sairaaloita hoitoa tarvitsevia työläisiä varten. Ajat olivat kovat ja monet radanrakentajat kuolivatkin tauteihin tai esimerkiksi liikaan syömiseen pitkän nälässä olon jälkeen. Paikalliset seurakunnat eivät halunneet ottaa vieraspaiikkakuntalaisia hautausmailleen, joten radan varteen perustettiin omia hautausmaita radanrakentajille. (Lakka 2012.) Lahden ja Kouvolan välillä tällaisia hautausmaita on tiedossa kaksi: Lahden Järvenpään hautausmaa sekä Nastolan Lepomaa. Synkkien rakennusolosuhteidensa vuoksi Pietarin rataa kutsutaan myös esimerkiksi Luuradaksi.

Rata avattiin liikenteelle osissa. Lahden ja Viipurin välinen osuus valmistui viimeisenä, jolloin koko rata voitiin avata liikenteelle. Jonkin verran junia Lahden ja Kouvolan välillä kulki jo kesällä 1870, mutta virallisesti liikenne alkoi keisarin nimipäivänä 11.9.1870. Suomen Valtion Rautatiet liikennöivät koko rataa Pietariin saakka. (Turpeinen 2004.)

4.2 Radan myöhemmät vaiheet

Radalle tehtiin Lahden ja Kouvolan välille aluksi kolme asemaa: Uusikylä, Kausala ja Kymmene (Koria). Kouvola perustettiin muutama vuosi radan avaamisen jälkeen vuonna 1875 paikallisen teollisuuden tarpeista. Alkuvuodet alueen teollisuuslaitokset olivat kuljettaneet tavaraa Kymmenen aseman kautta, mutta Kouvola sopi heille paremmin lastausasemaksi. Kouvolasta teollisuustuotteet kulkivat kätevästi rataa pitkin Pietariin tai Helsinkiin. (Knapas 1985.)

Suomen huonon taloustilanteen vuoksi Pietarin rata oli rakennettu mahdollisimman halvalla, materiaaleja myöten. Siksi jo 1870-luvulla jouduttiin ryhtymään korjaustoimiin. Vuonna 1876 aloitettiin esimerkiksi teräskiskojen vaihtaminen. Työtä tehtiin hitaasti ja valmista koko radalla oli vasta 1896. (Liikettä itään ja länteen 2020.)

Suomen itsenäistymisen jälkeen yhteys Pietariin katkesi ja maiden välinen raja myös rautateillä siirrettiin Rajajoelle. 1920- ja 1930-luvut olivat nopean autoistumisen aikaa, mikä asetti hankaluuksia myös junaliikenteelle. Autot veivät matkustajia rautateiltä ja ratkaisuksi kehitettiin dieselmoottorijunia sukkelampaan paikallisliikenteeseen. (Zetterberg 2011.) Rautatien kehittämiseksi oli myös suunnitelmia sähköistämiseksi ja Pietarin radan erilaisille oikaisuvaihtoehdoille (Oka 1983).

Talvisodan syttyminen katkaisi kuitenkin kehittämishankkeiden etenemisen. Pietarin rata osoittautui sodassa logistisesti erittäin tärkeäksi. Sen kautta kulki joukot ja täydennysmiehet sekä aseet, ammuksiset ja joukkojen tykötarpeet kohti rintamaa. Sodan aikana rata oli myös useiden pommitusten kohde ja erityisesti Korian siltaa pyrittiin vaurioittamaan. Silta oli strategisesti hyvin merkittävä ja sen tuhoutuminen olisi katkaissut liikenteen koko radalla. (Liikettä itään ja länteen 2020.) Varmuuden vuoksi rakennettiin rata Korialta Voikkaalle, ja suunnitelmia oli jatkaa rataa sieltä yhteyteen Savon radan kanssa. Näin ollen, mikäli Korian silta olisi tuhoutunut, olisi Kymijoen yli silti päästy, joskin kiertoiteitse. (Oksanen 1985.) Vaikka Korian siltaa ei saatu tuhottua, pommit osuivat talvisodan viime päivinä Uudenkylän asemalle aiheuttaen onneksi vain materiaalivahinkoja (kuva 7) (Iltnan 2009).



Kuva 7. Talvinen Uudenkylän asema ja henkilökuntaa. Uudenkylän asema paloi pommituksissa 1940. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Sotien jälkeen havahduttiin rataverkon huonokuntoisuuteen. Resursseja oli kuitenkin niukasti, eikä esimerkiksi vetureita ollut riittävästi. Osansa verottivat myös Neuvostoliitolle maksettavat sotakorvaukset, joista osa maksettiin vetureina ja kiskoina. Pitkät sotakorvausjunat olivatkin vuoteen 1952 asti radalla tuttu näky. (Zetterberg 2011.)

1950-luvulta lähtien dieselmoottorijunat yleistyivät Suomen rataverkolla. Lahden ja Kouvolan välille avautuikin niiden ansiosta entistä tiheämpään pieniä seisakkeita, sillä dieseljunien oli höyryvetureita helpompi pysähtyä ja lähteä liikkeelle (kuva 8). (Zetterberg 2011, SRM: aikataulut.) Vuonna 1953 palasi myös normaali henkilöliikenne Suomen ja Neuvostoliiton välille (Liikettä itään ja länteen 2020).



Kuva 8. Arolan seisake vuonna 1964. Kuva: O. Lehtonen, Suomen Rautatiemuseo.

Sekä ratojen huono kunto että veturikaluston uusimistarve nostivat sähköistyskysymyksen uudelleen pöydälle sotien jälkeen. 1960-luvun alussa sähköistämistyöt pääsivät vihdoinkin käyntiin, ensiksi erityisesti Helsingin lähiliikenteessä tärkeillä rataosilla. Pietarin rataa ryhdyttiin sähköistämään vuonna 1974 Riihimäeltä alkaen. Toukokuussa 1977 rata oli sähköistettynä Kouvolaan saakka. (Oka 1983.)

Samalla sähköistyksen kanssa tehtiin perusparannustöitä, kuten päällysrakenteen uusimisia. Radan perustuksia parannettiin ja rata sai uuden, sepelisen pintakerroksen. (Oka 1983.) Rata koki suuria muutoksia, sillä sähköistyksen myötä viimeisimmätkin ratavartijantuvat jäivät vaille käyttöä. Koneistunut kunnossapito ei tarvinnut enää niin paljon henkilökuntaa. Myös radan monet seisakkeet lakkautettiin. (Zetterberg 2011, Vanhat kartat -sivusto: 1964, 1978.)

1990-luvulta alkaen Pietarin rata otettiin kehittämishankkeiden kärkeen, sillä sen avulla Suomen kautta oli yhteys EU:sta Venäjälle rautateitse. Kansanvälisen yhteyden kehittäminen vaati toimia, mutta samalla voitiin parantaa junayhteyksiä Itä-Suomeen. Suunnitelmat itäisten ratayhteyksien parantamiseen konkretisoituivat Keravan–Lahden oikoradan rakentamisessa vuosina 2002–2006. (Punkamaa 2006, SRM: Idän rautatieyhteyden perusparannus -esite.) 2000-luvun alussa poistettiin myös Lahden ja Kouvolan väliltä viimeiset taseoristeykset liikennettä hidastamasta (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri).

1990-luvulla Lahti–Kouvola-rata liitettiin myös TEN-T kehitysalueeseen. Lyhenne TEN-T tulee sanoista Trans-European Transport Networks. Yleisesti puhutaan yleiseurooppalaisista liikenneväylyistä. Yksi yleiseurooppalaisten liikenneväylien alahankkeista on Pohjolan kolmio, jonka tarkoituksena on yhdistää

pohjoismaiden pääkaupungit toisiinsa ja palvella EU:n ja Venäjän välistä liikennettä. (vayla.fi.) Kehitettäviin liikenneväyliin kuuluvat kaikki liikennemuodot, mutta Suomen rautateistä Pohjolan kolmioon kuuluvat Turusta Helsingin kautta Vainikkalaan kulkevat rautatiet (SRM: Idän rautatieyhteyden perusparannus -esite).

Itä ratojen merkittäviä kehittämishankkeita oli kaksi: Lahti–Luumäki palvelutasonnosto sekä Lahti–Vainikkala tasonosto. Muutokset Lahden ja Kouvolan välillä toteutettiin vuosina 2008–2010. Projektien tavoitteeksi otettiin erityisesti liikenteen nopeuden nostot: henkilöjunille nopeustavoite oli 200 km/h ja tavarajunille 100 km/h. Myös radan akselipaino oli tarkoitus nostaa 25 tonniin. (SRM: Idän rautatieyhteyden perusparannus -esite.) Ennen perusparannusta radan maksiminopeus oli 140 km/h ja akselipaino 22 tonnia (Valtionrautatiet 1962–1987).

Tavoitteeseen pääsemiseksi tarvittiin useita eri toimenpiteitä. Ennen parannusta radalla oli jo yhdensuuntainen suojaistus, kulunvalvonta sekä kauko-ohjaus. Turvalaitteet olivat yli-ikäisiä, joten nekin vaativat uusimista. (SRM: Idän rautatieyhteyden perusparannus -esite.)

Lahden ja Luumäen välin palvelutasonnoston sekä Lahti–Vainikkala tasonnoston yhteydessä vuosina 2008–2010 Lahden ja Kouvolan välillä tehtiin seuraavat toimenpiteet (SRM: Idän rautatieyhteyden perusparannus -esite, VA: Tasonosto Lahti–Vainikkala toteutumapiirustukset, Väylävirasto: Ratakuvapalvelu):

- Meluesteet
- Tärinän ehkäisy
- Niinimäen ohitusraiteet
- Saunamäen raiteenvaihtopaikka
- Suurisuon ja Nälkämäen oikaisut
- Ratapihojen purkaminen: Kausala ja Korja
- Uusia vaihteita: Villähde, Uusikylä ratapiha
- Kiskojen uusiminen
- Merkkien uusiminen
- Uusia laitureita: Kausala ja Korja
- Vastapenkereet Rieskan oikaisulla
- Ahkojan ja Kausalan ratasiltojen uusiminen
- Kaksisuuntainen suojaistus
- Geometrian parantaminen
- Turvalaitteiden uusiminen

Hankkeesta erillään tehtiin Villähteelle ja Uuteenkylään uudet matkustajalaiturit paikallisliikennettä varten (VA: Vlh & Ukä aluesuunnitelmat). Myös Mankalaan tehtiin vielä vuonna 2013 uudet vaihteet (vaunut.org).

Uudistuksilla pyrittiin muun muassa nopeampaan henkilöliikenteeseen Helsingin ja Pietarin välillä. 1990-luvulta asti Helsingin ja Pietarin välisillä matkustajajunilla on tavoiteltu kolmen tunnin matka-aikaa. Radan geometrian parannuksilla, rataoikaisulla, rajamuodollisuuksien helpottamisella sekä kaluston uusimisella tavoite on lähes saavutettu, ja Allegro kulkee matkan Helsingistä Pietariin kolmessa ja puolessa tunnissa (kuva 9). (Liikettä itään ja länteen 2020.)



Kuva 9. Allegro kiittää Villähteen seisakkeen ohitse. Kuva: Markku Nummelin.

4.3 Ratalinja ja sen muutokset

Rata sijoittuu maisemallisesti kiinnostavalle alueelle. Se seurailee Lahdesta eteenpäin Salpausselän linjaa, jonka pohjoispuoli on pienien järvien täplittämä. Eteläpuolella maasto on tasaisempaa peltomaisemaa. Salpausselän vuoksi rata kulkee paikoin paljonkin ympäristöään korkeammalla, mikä saa sen erottumaan maisemasta. Erityisesti Nastolassa ja Uudessakylässä maasto radan ympärillä on kivikkoista mäntykangasta. Rata kulkee useiden perinteisten maanviljelysalueiden lävitse.

Pietarin rata on säilyttänyt alkuperäisen linjauksensa hyvin. Lahden ja Kouvolan välillä rata on nykyiselläänkin suurilta osin alkuperäisellä paikallaan. Poikkeuksena ovat muutamat oikaisut, jotka on usein tehty radan suurempien muutosten, kuten perusparannuksen ja sähköistyksen, yhteydessä.

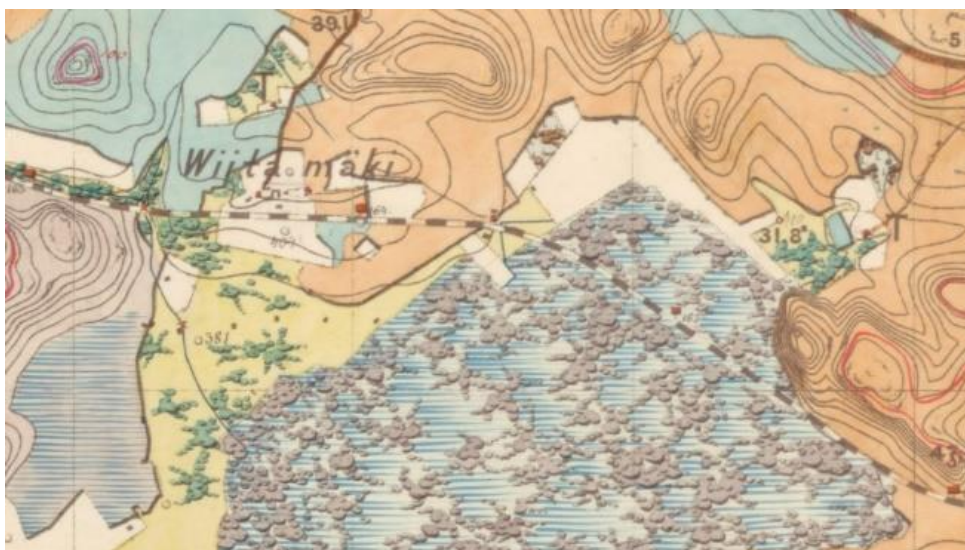
Suurimmat oikaisut Lahden ja Kouvolan välillä ovat Rieskan ja Suurisuon oikaisut. Pienempiä radan suoristuksia on tehty Mankalassa ja Nälkämäessä.

Rieskan rataoikaisu on tehty sähköistys- ja perusparannustöiden yhteydessä vuosina 1974–1977 (Vanhat kartat -sivusto: 1964, 1978). Vanha oikaistu ratalinja on nykyään huoltotienä (kuva 10). Siksi se erottuu hyvin maastosta. Vanha, kaksiraiteiselle radalle rakennettu leveä ratapenger kohoaa ympäröivää metsämaata korkeammalle. Kiskot ja ratapölkkyt on poistettu. Radan vanha linjaus on säilynyt hyvin ja sen erityispiirteet ovat säilyneet. Samalla alueella on myös ratavartijan tontti kivijalkoineen sekä mahdollisesti jopa radan alkuperäinen rumpu, joten alueella on kiinnostava kokonaisuus rautateiden historiaa.



Kuva 10. Rieskan rataoikaisun kohdalla vanha radan linja näkyy myös kartasta selvästi. Kuva: Maanmittauslaitos.

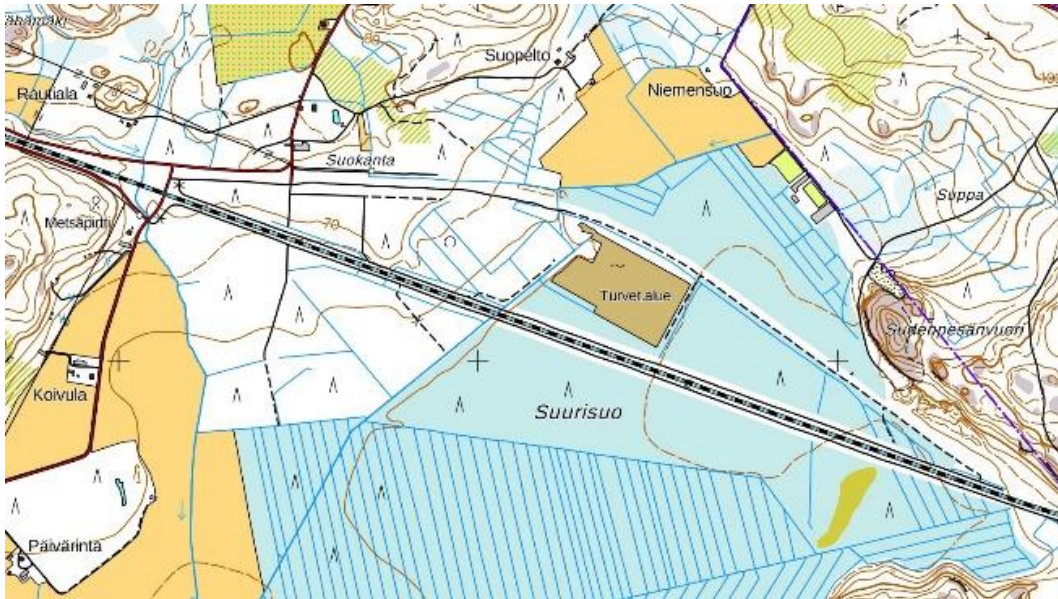
Sähköistyksen yhteydessä oikaistiin myös Suurisuon mutkaa (kuva 11). Mutkan oikaisu kokonaan tapahtui vasta myöhemmin, mutta sähköistyksen yhteydessä loivennettiin Suurisuolla syntyvää kaarretta. (KA: Senaatin kartasto, Vanhat kartat -sivusto: 1965, 1980.) Oikaisu on noin puoli kilometriä pitkä. Vanha ratapenger on jätetty paikoilleen uuden ratapenkan viereen. Ratapenger kasvaa puuta, mutta se on selvästi tunnistavissa ratapenkaksi. Sen pohjoispuolella näkyy maastossa muutamia aidantolppia, joita on luultavasti käytetty radalla monin paikoin rajaamaan rautatiealuetta ja esimerkiksi ratavartijantontteja, sekä estämään eläimiä harhailemasta radalle. On mahdollista, että maastossa on myös aidassa käytettyä piikkilankaa. Uudemman, nyt jo puretun radan pohjan eristysrakenteita on jätetty maahan, ja alueella on myös muutama taipunut merkki radan sivussa.



Kuva 11. Suurisuolla rata teki alun perin suuren mutkan, jotta pahimmalta suonylitykseltä välttyttäisiin. Kuva: Kansallisarkisto, Senaatin kartasto.

Suurisuolla on sijainnut myös ratakartijan tontti sekä Viittamäen seisake. Ratakartijan tontti on radan alkuperäinen, ja sen rakennukset näkyvät muun muassa vuoden 1875 Senaatin kartaston maanmittauskartassa.

Suurisuon viivasuora rataoikaisu rakennettiin Lahti–Luumäki palvelutasonnoston yhteydessä vuosina 2008–2010, ja on siten radan tuorein oikaisu (kuva 12). Oikaisu on noin 2,5 kilometrin pituinen. Oikaisun yhteydessä tehtiin Viittamäen alikulku autoliikennettä varten sekä Suurisuon ratasilta radan lävitse kulkevaa ojaa varten. Molemmille puolille oikaisua rakennettiin huoltotiet. (VA: Suurisuon työkohtainen työselostus.)



Kuva 12. Suurisuon oikaisu ja vanha ratalinja. Kuva: Maanmittauslaitos.

Sähköistykseen yhteydessä tehtiin myös pieni kaartein oikaisu Nälkämäessä, ennen Suurisuon oikaisulle tuloa Kouvolan suunnasta (Vanhat kartat -sivusto: 1965, 1980). Ratojen oikaisuja onkin Suomessa tehty paljon nimenomaan sähköistykseen sekä isojen hankkeiden yhteydessä. Vaikka päällysrakenne ja tekniikka sekä liikenteen tarpeet ovat muuttuneet, Lahden ja Kouvolan välisen radan linjaus on säilynyt. Kun kyseessä on yksi Suomen vanhimmista ratalinjoista, se on jääne 1800-luvun maailmasta. Suhteellisen vähäiset oikaisut tekevät ratalinjasta säilyttämisen arvoisen.

4.4 Liikenteen ja liikennemäärien kehitys

Pietarin rata oli Suomen tärkein ratayhteys Suomen itsenäistymiseen saakka. 1800-luvulla liikennemäärät erityisesti Pietarin päässä rataa olivat Suomen suurimmat. Pietarin metropoli on imenyt sekä tuotteiden että ihmisten virtoja kauempaakin rautatien avulla. Radan ansiosta erityisesti maataloustuotteiden vieminen Pietariin ja muihin suuriin kaupunkeihin myytäväksi tuli mahdolliseksi kauempaakin. (Liikettä itään ja länteen 2020.) Nastolasta ja Iitistä ryhdyttiin vieämään erityisesti maitotuotteita, mutta myös puutavaraa (Halila 1966).

Alkuun radalla kulki päivässä kaksi henkilöliikenteen junaa: yksi lähti Pietarista aamulla kohti Helsinkiä ja toinen Helsingistä kohti Pietaria. Junien kohtaaminen yksiraiteisella radalla tapahtui Kaipiaisten asemalla. (Turpeinen 2004.) Liikennemäärät kuitenkin kasvoivat nopeasti, ja rataverkon laajentumisen myötä reitivalikoima sekä junatyypit monipuolistuivat. Vuosisadan vaihteeseen mennessä Lahden ja Kouvolan välillä kulki jo monenlaisia junia: osa pysähtyi kaikilla asemilla ja seisakkeilla, osa vain suurimmilla asemilla. Henkilöjunien lisäksi matkustamaan pääsi myös sekajunien kyydissä, jolloin matka tosin kesti pidempään, sillä matka-ajasta osa kului tavaroiden lastaamiseen ja purkuun. (Anttila 2000.)

Liikennepaikkoja Lahden ja Kouvolan välillä oli aluksi kolme: Uusikylä, Kausala ja Kymmene (Koria). Sittemmin radalla on ollut erilaisia asemia, seisakkeita ja raitteenvaihtopaikkoja 23 kappaletta. Taulukossa 1 esitellään radan liikennepaikkojen sijainnit ratakilometreissä sekä niiden käyttövuodet.

Taulukko 1. Lahden ja Kouvolan väliset liikennepaikkojen sijainnit ja henkilöliikenteen käyttövuodet (ellei toisin mainita). (Iltanen 2009, Linjakaavio Lahti–Kouvola 2020, SRM: aikataulut, vaunut.org.)

Nimi	Ratakilometri	Käytössä
Kujala	133+450	1947–1969
Lankila	138+814	1940–1969
Villähde (Vlh)	140+156/140+442	1888–1970/2009–
Haravakylä	141+697	1945–1969
Nastola (Nsl)	146+134/146+169	1905–1970/2005–
Selkosaari	147+400	1965–1969
Uusikylä (Ukä)	150+722/149+485	1870–1970/2009–
Kanerva	149+580	1954–1969
Kurkela	152+900	1951–1969
Arola	154+477	1938–1969
Kivinen	156+596	1954–1969
Mankala (Mka)	160+050	1916–1970/2013– (liikenteenhoitopaikka)
Sidikkala	161+775	1897–1916
Sitikkala	162+531	1947–1969
Kaivomäki	168+759	1962–1967
Kausala (Ka)	169+425	1870–

Niinimäki (Nmä)	172+840/172+534	1946–1970/2009– (liikenteenhoitopaikka)
Viittamäki (Vtm)	175+568	1907–1970
Isosuo	176+100	1965
Inginmaa	178+000	1915–1916
Vehkosilta	179+512	1937–1970
Saunamäki (Smä)	180+534	2009– (liikenteenhoitopaikka)
Leppäsilta	180+951	1962–1969
Koria (Kra)	185+374	1870–

Radan yksiraiteisuuden huomattiin olevan ongelma jo pian radan valmistumisen jälkeen. Liikennemäärät olivat olleet varsinkin Pietarin seudulla suuremmat kuin odotettiin. Pitkään radan parannushankkeet painoutuivatkin Viipurin ja Pietarin päähän rataa. (Gripenberg ym. 1912.)

1900-luvun alussa kuljetuskapasiteettia haluttiin kuitenkin lisätä koko radalla. Ensimmäisen maailmansodan aiheuttamien kuljetuspaineiden takia rakennettiin kaksoisraide Uudenkylän ja Korian välille vuosina 1915–16. Työt keskeytyivät Venäjän sotameneestyksen heiketessä, mutta niitä jatkettiin Korialta eteenpäin 1917. (Valtion rautatiet 1912–1937.) Uudestakylästä Kouvolaan saakka kaksiraiteistus oli valmis vuonna 1935 (Rasehorn 1996).

Pietarin radan kaksiraiteistamista Riihimäen ja Uudenkylän välillä ei nähty pitkään aikaan tarpeelliseksi. Jo 1900-luvun alussa oli syntynyt ajatus Pietarin radan oikaisemisesta Helsingistä Korialle. Jos oikaisu saataisiin valmiiksi, kaksoisraidetta ei kannattaisi rakentaa. (Valtion rautatiet 1912–1937.) Toisen maailmansodan jälkeen kuitenkin huomattiin, että oikaisu ei olisi lähitulevaisuudessa realistinen, mutta radan kuljetuskapasiteettia oli parannettava. Riihimäen ja Lahden välille rakennettiin kaksoisraide vuosina 1944–54 ja Lahden ja Uudenkylän välille vuonna 1950. (Rasehorn 1996.)

Pietarin rata on säilyttänyt paikkansa tärkeänä osana Suomen rataverkkoa. Lahden ja Kouvolan välistä rataa käyttävät Savon ja Karjalan radoilta tulevat henkilöjunat, mutta myös Hankoon, Vuosaareen tai muualle läntiseen Suomeen Venäjältä suuntaavat tavarajunat. Varsinkin tavaraliikenteessä Lahden ja Kouvolan väli jää kuitenkin toiseksi Luumäen ja Kouvolan välille, jonka tavaraliikenne on Kotkan sataman takia Suomen vilkkainta (Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2019).

Ennen uusimpia radan perusparannustoimenpiteitä vuosina 2008–2010 Lahden ja Kouvolan välillä kuljettiin vuosittain melkein kaksi miljoonaa matkaa. Vuonna 2019 radalla kuljettiin liki 2,6 miljoonaa matkaa. (VA: Suurisuon suunnitelmaselostus, Kaukoliikenteen matkat vuonna 2019.) Henkilöliikenteessä on siis tapahtunut yli puolen miljoonan matkan kasvu reilussa kymmenessä vuodessa. Tavaraliikenteessä vastaavaa kasvua ei juurikaan ole tapahtunut: vuonna 2006

radalla kuljetettiin 5,1 miljoonaa nettotonnia, kun taas 2019 sama luku oli 5,2 miljoonaa. (VA: Suurisuon suunnitelmaselostus, Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2019.)

Nykyisin radalla henkilöliikenteen suurin sallittu nopeus on 200 km/h ja tavarajunien 100 km/h. Suurin sallittu akselipaino on 25 tonnia. (VA: Lahti–Kouvola yleiskaavio.)

5 Inventoidut kohteet

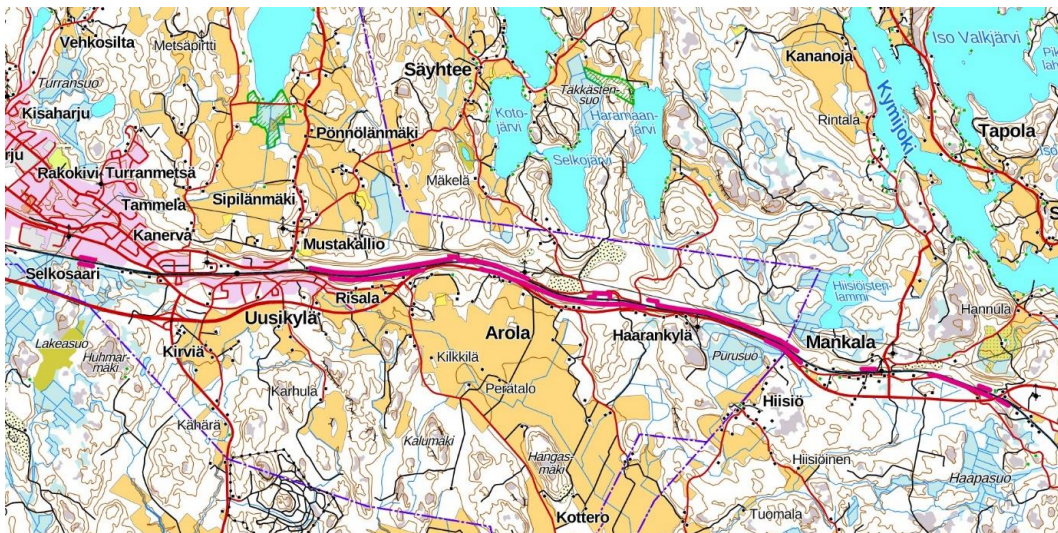
5.1 Radan tekniikka ja infrastruktuuri

5.1.1 Kipinäaita

Kipinäaita on rakennettu luonnonkivistä alun perin radan molemmin puolin estämään vatureista lähteneitä kipinöitä aiheuttamasta laajaa maastopaloa. Kipinäaidat estivät myös eläimiä harhautumasta radalle ja näin aiheuttamasta häiriöitä junaliikenteessä. Pietarin radan kipinäaitaa ovat olleet rakentamassa naiset, lapset ja luultavasti myös heikkokuntoiset miehet, jotka eivät ole kyenneet radanrakennustyöhön. Ylimääräistä työtä keksittiin, sillä vaikka Suomessa oli rakennuksen aikana nälänhätä, vastikkeetonta köyhäinhoitoa ei tunnettu. Apua saadakseen oli siis kyettävä töihin. Monet radanrakennukselle töihin tulleet miehet toivat mukanaan koko perheensä, ja siksi alueella oli myös paljon naisia ja lapsia. (Liikettä itään ja länteen 2020, Lakka 2012.)

Rautateiden kipinäaidat ovat muinaismuistolailta suojeltuja historiallisen ajan kiinteitä muinaisjäännöksiä, joiden tiedot ovat saatavilla Museoviraston muinaisjäänösrekisteristä (Niukkanen 2009, Museovirasto: arkeologiset kohteet).

Kipinäaitaa on nykyisin jäljellä Uudenkylän ja Sitikkalan välissä radan molemmin puolin (kuva 13). Kiviaidan jäänteitä löytyi inventoinnissa yhteensä noin 13,5 kilometrin matkalta. Radan pohjoispuolella se kiertää kaksi ratavartijan tonttia sekä radanrakentajien hautausmaan.



Kuva 13. Inventoinnissa havainnoinnissa kipinäaidan sijainti maastossa. Kuva: taustakartta Maanmittauslaitos, muutokset Roosa Ruotsalainen.

Inventoinnissa tarkastettiin kipinäaidan sijaintia sekä kuntoa. Pohjoispuolella aita kulkee pidempiä pätkiä yhtenäisesti maastossa, eteläpuolella varsinkin valtatie 12 ollessa lähellä rataa aita on paikoin pahasti sortunut. Aitaa löytyi myös Piiankalliolta entisen ratavartijan tontin ympäriltä, sekä samassa kohtaa radan toiselta puolelta. Myös Sitikkalassa aitaa oli jäljellä entisen seisakkeen paikkeilla valtatie 12 sillan molemmin puolin. Kipinäaita on osin hyvässä kunnossa ja

maastosta selkeästi erotettavissa (kuva 14). Aitaan on tehty joitakin aukkoja esimerkiksi tasoristeyksiä ja huoltoteitä varten, mutta se kulkee maastossa muuten yhtenäisenä. Joiltain osin aita on romahtanut.



Kuva 14. Kiviaitaa Kurkelan vanhan seisakkeenpaikan luona. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Kipinäaitoja on säilynyt muuallakin Suomen rataverkolla, esimerkiksi Turku–Toijala-radalla (Niukkanen 2009). Uudenkylän ja Sitikkalan välinen kipinäaita on kuitenkin vanhin säilynyt Suomessa, ja sellaisenaan siis arvokas, säilytettävä kohde.

5.1.2 Tasoristeykset

Tasoristeykset on poistettu Lahden ja Kouvolan väliltä kokonaan. Alkujaan radalla on ollut lukuisia tasoristeyksiä yleisistä maanteistä metsä- ja viljelysteihin (Tasoristeysselvitykset 1994).

Tasoristeyksiä ryhdyttiin poistamaan radalla 1980-luvulta lähtien. Vanhin ylikulkusilta on kuitenkin vuonna 1959 rakennettu Korian ylikulkusilta, jolla valtatie 6 ylittää rautatien. 1980-luvulla kuudella yli- ja alikululla korvattiin kymmenen tasoristeystä. (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri.)

1990-luvulla tehtiin suunnitelmia tasoristeysten poistamiseen kokonaan. Vuoden 1994 tasoristeysselvityksissä suunniteltiin, miten radan varrella olevat tasoristeykset poistettaisiin. Useita tasoristeyksiä yhdistettiin yhdeksi yli- tai alikuluksi. (Tasoristeysselvitykset 1994.) Pienempiä, paikallisia teitä ei välttämättä korvattu, vaan tasoristeys suljettiin aidalla, puomilla tai maavallilla.

Keskimäärin yhdellä siltaratkaisulla on korvattu kaksi tasoristeystä. Monesti uusi tien paikka on sijoitettu kahden entisen tasoristeuksen väliin. Viimeiset tasoristeykset on poistettu radalta ali- ja ylikulkusilloilla vuosina 2002–2005.

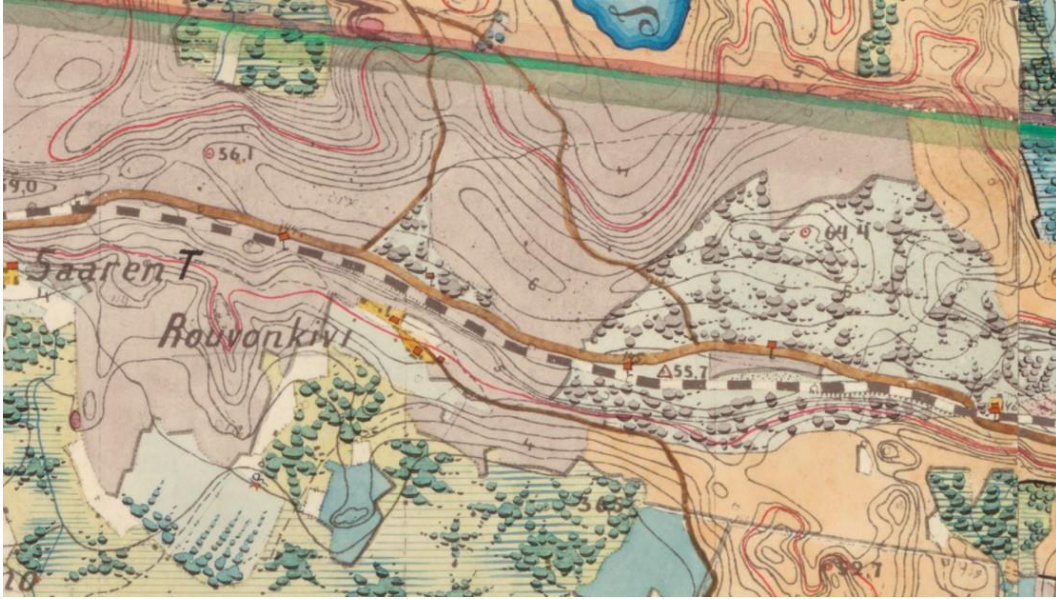
(Väylävirasto: Taitorakennerekisteri.) Tasoristeyksiä eri vuosina esitellään taulukossa 2.

Taulukko 2. Tasoristeykset Lahden ja Kouvolan välillä. (Tasoristeysselvitykset 1994, Vanhat kartat -sivusto: 1964, Väylävirasto: Taitorakennerekisteri.)

Vuosi	Tasoristeysten kokonaismäärä	Yleisten teiden tasoristeyksiä	Alikulkusiltaja	Ylikulkusiltaja
1964	50	21	1	2
1994	33	17	4	2
2005	0	0	14	8

Rata seuraa vanhaa Ylisen Viipurintien linjausta Lahdesta Sitikkalaan saakka. Sen jälkeen rata kulkee selvästi tien eteläpuolella. Ylinen Viipurintie on syntynyt luultavasti aikaisintaan 1290-luvulla, mutta ensimmäiset kirjalliset lähteet siitä on 1400-luvulta. Se on ollut yksi Suomen pääteistä itä-länsisuunnassa keski-ajalta lähtien. (Mäkelä 1979.)

Koska rata kulkee erityisesti Nastolassa lähellä tietä, on siihen syntynyt jo radan rakennuksen yhteydessä tasoristeyksiä. Vaikka tasoristeykset ovat poistuneet ja Ylisen Viipurintien linjausta seurailevalle valtatielle 12 on tehty useita oikaisuja, on vanha tielinja säilynyt osissa pitkin radan vartta. Selvimmät tasoristeyksen paikat vanhalla tielinjalla löytyvät Uudenkylän Arolasta. Ylämaantie oli pitkään osa Ylistä Viipurintietä ja se ylitti radan kahdessa kohdassa: Kuurin ja Kivisen ratavartijan tonttien kohdalla (kuva 15). Molemmat tasoristeykset on poistettu käytöstä vuonna 2005 Kivisen alikulkusillan valmistuttua (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri). Arolan kohdalla Ylinen Viipurintie on haarautunut 1920-luvun jälkeen ja suurin osa liikenteestä siirtynyt eteläpuoliselle haaralle viimeistään 1960-luvulla (KK: Suomen taloudellinen kartta 1920, Vanhat kartat -sivusto: 1964). Näin ollen tasoristeyksillä ei ole luultavasti ollut suurta liikennettä vuosikymmeniin.



Kuva 15. Maanmittauskartassa vuodelta 1875 näkyy selvästi Ylisen Viipurintien linjaus nykyisen Ylämaantien kohdalla. Kuva: Kansallisarkisto, Senaatin kartasto.

Kumpaakaan tasoristeystä ei ole poistettu käytöstä suuremmilla maavalleilla tai aidoilla. Tiet on linjattu uudelleen kulkemaan tasoristeysten ohitse, ja ne ovat sitä myöten jääneet sivuun. Kuurin tasoristeyspaikan toiselle puolelle on lisätty radasta varoittava kyltti. Molemmissa tasoristeyspaikoissa on nähtävissä kuitenkin kummallakin puolella vanha tien paikka. Hiekkainen tienpohja nousee radan korkeudelle erityisesti Kivisen tasoristeyspaikalla.

Muilla vanhoilla tasoristeyspaikolla on nähtävissä hyvin monenlaisia tapoja poistaa tasoristeys käytöstä. Uudemmissa paikoissa tasoristeys on poistettu aidalla, usein molemmin puolin rataa. 1980-luvulla tai aiemmin poistetuilla tasoristeyspaikoilla on usein jäljellä jälkiä puisesta tai metallisesta puomista, joka on maalattu huomiövärein punakeltaiseksi tai punamustaksi. Myös erilaiset maavallit ja kyltit, jotka varoittavat junaliikenteestä, ovat yleisiä. Mikäli tasoristeys on ollut vähällä käytöllä jo ennen sen poistamista, tai liikenne poistetulta tieltä on saatu ohjattua tiejärjestelyin toiselle, ei entiselle tasoristeyspaikalle välttämättä ole tehty erityisiä esteitä.

Tasoristeyksistä valittiin radan kohteisiin otanta vanhojen Ylisen Viipurintien tasoristeysten lisäksi.

5.1.3 Radan merkit

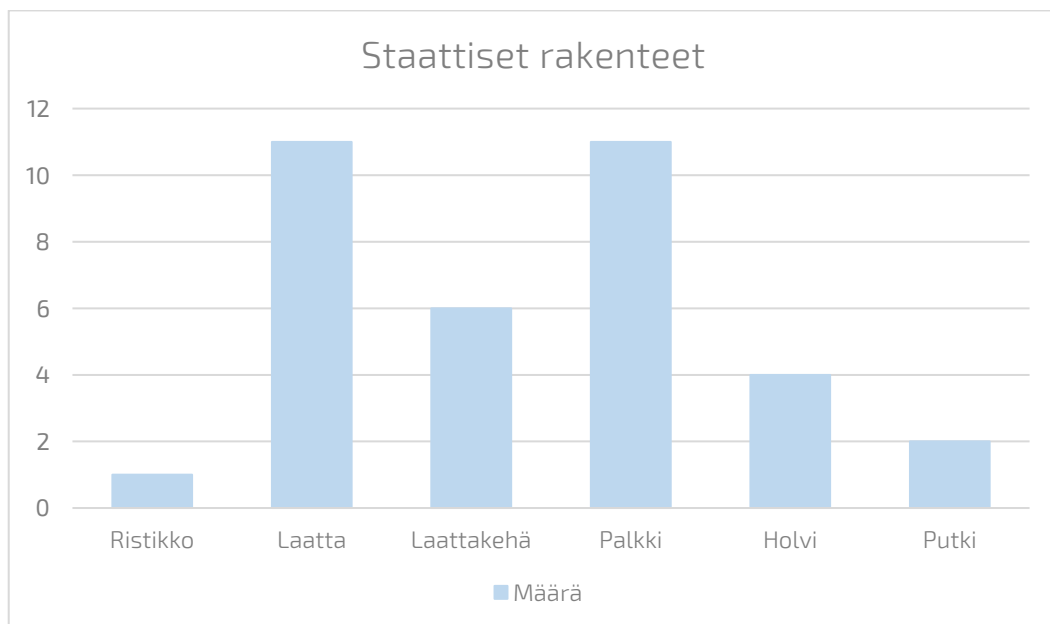
Lahden ja Kouvolan väliset merkit ja opastimet on uusittu Lahti–Luumäki palvelutasonnoston yhteydessä vuosien 2009 ja 2010 aikana. Tuolloin opastimien määrää lisättiin merkittävästi aiemmasta ja kaikki merkit uusittiin. Uusien merkkien lisäksi radalla on myös jo ennen merkkiuudistusta käytössä olleita valkeita ratakilometrimerkkejä. (Väylävirasto: Ratakuvapalvelu.)

5.1.4 Sillat

Valtaosa Lahden ja Kouvolan välisen radan silloista on rakennettu vuoden 1980 jälkeen (31, yhteensä 35). Siltojen rakentaminen liittyy erityisesti tasoristeysten poistoon, jota on Suomessa rautateillä tehty 1970-luvulta lähtien (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri, Aitta 2004).

Siltojen rakennus nimenomaan tasoristeysten poiston yhteydessä näkyy radalla myös siinä, että monet silloista ovat teiden yli- tai alikulkusilloja. Päärakennusmateriaalina on useimmiten käytetty teräsbetonia. (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri.) Radalla on paljon laatta- ja palkkisilloja, kuten kaaviosta 1 käy ilmi.

Kaavio 1. Lahden ja Kouvolan välisten siltojen staattiset rakenteet. (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri)



Tiesilloina erilaisia laattasiltoja ja erityisesti ulokelaattasiltoja valmistettiin jo ennen toista maailmansotaa. Palkkisilloja ryhdyttiin rakentamaan sodan jälkeen kasvavien ajoneuvokuormien vuoksi. (Aitta 2004.) Lahden ja Kouvolan välin tiesillat ovat hyvin tyypillisiä (kuva 16).



Kuva 16. Kanervan alikulkusilta on Lahden ja Kouvolan välillä hyvin tyyppilinen silta. Kuva: Jani Perttunen/Contesta Oy.

Radan silloista kymmenen on jännitettyjä betonisiltoja. Rautateillä jännitettyjen betonisiltojen käyttö alkoi Lahti–Loviisa-radon muutostöistä vuonna 1959. Niiden käyttö yleistyi laajemmin 1970-luvulla. (Aitta 2004.)

Suurin osa radan silloista on jatkuvarakenteisia. Vanhin niistä on rakennettu vuonna 1959 ja uusimmat 2000-luvulla. (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri.)

Radalla oli sen valmistumisen jälkeen ainakin kaksi siltaa. Lahden ja Kouvolan välillä on vain yksi iso vesistönylitys, Kymijoki, jonka ylitse rakennettiin Korian silta. Toinen silta radalle rakennettiin Ahkojan ylitse, ennen Korian asemaa. Paikalle on rakennettu uusi teräsputkisilta vuonna 2010. Taitorakennerekisterin mukaan vanhan ratasillan maatuet on säilytetty. Lisäksi radalla on saattanut olla maantiesiltoja ylittämässä rataa, luultavasti ainakin Sitikkalan kohdalla. Samalla paikalla on nyt vuonna 1987 valmistunut Sitikkalan ylikulkusilta. (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri, SRM: pituusprofiili.)

Tarkemmat tiedot radan silloista löytyvät liitteestä 2. Väylävirasto omistaa silloista kaikki paitsi neljä: Kaivomäen, Saunamäen, Miekan ja Kujalankadun ylikulkusillat (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri).

5.1.5 Rummut

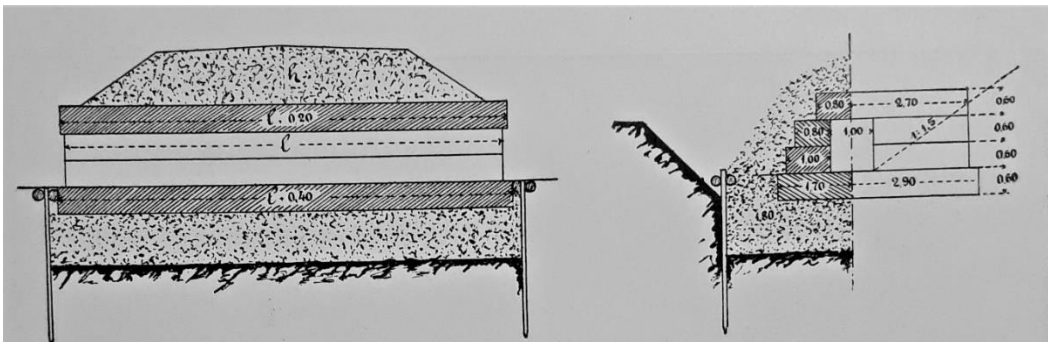
Ratarummut kuuluvat olennaisena osana rautatieinfrastruktuuriin. Niiden tehtävä on pitää radan rakenteet kuivana ja ohjata esimerkiksi ojien vedet radan alitse.

Pietarin radan pituusprofiilin mukaan yli puolet Lahden ja Kouvolan välillä olevasta 45 rummusta on alkuperäisellä paikallaan (SRM: pituusprofiili). Rataa rakennettaessa rummut rakennettiin graniitista. Kivirumpuja on myöhemmin jatkettu esimerkiksi betoniputkilla. (Vilenius 2016.) Voi siis olla, että osa radan kivirummuista on radan alkuperäisiä. Vanhimmissa kivirummuissa seinät ovat 90 asteen kulmassa, kun taas myöhemmin rakennettiin myös vinoseinäisiä kivirumpuja (Gripenberg ym. 1912, Valtion rautatiet 1912–1937).

Väyläviraston taitorakennerekisterissä olevien rumpujen lisäksi inventoinnissa löytyi yksi ratarumpu oikaistulta rataosuudelta Rieskasta. Rumpu on kivinen ja sen muoto vastaa radan alkuperäistä rumpumallia (kuvat 17 & 18). Voi siis olla, että kyseessä on radan ainoa lähes alkuperäisenä säilynyt rumpu. Rumpua on voitu jatkaa kivellä kaksiraiteistamisen yhteydessä vuosina 1915–16, mutta teorian vahvistaminen vaatisi lisätutkimusta.



Kuva 17. Rieskan vanhan ratapohjan rumpu on luultavasti radan alkuperäinen. Kuva: Roosa Ruotsalainen.



Kuva 18. Piirros tyypillisestä kivirummusta 1900-luvun alusta. Kuva: Gripenberg ym. 1912, s.261.

Kivirumpujen rakennus loppui 1950-luvun alussa teräs- ja betonirakenteiden yleistymisen myötä. Kivirumpuja on kuitenkin monesti ollut tarve jatkaa esimerkiksi betonirummuilla radan leventämisen tai muiden perusparannustöiden yhteydessä. Joidenkin kivirumpujen sisään on voitu asentaa uusi rumpuputki. (Vilenius 2016.) Yli puolet Lahden ja Kouvolan välisen radan rummuista sisältävät kivirakenteita.

Betonia rumpujen materiaalina on käytetty joko osittain tai kokonaan 1900-luvun alusta lähtien (Rautatietilastot 1900–1905). Kaikkiaan 21 rumpua on jatkettu ja lähes kaikki niistä sisältävät sekä betoni- että kivirakenteita. Radan kivirumpuja on jatkettu betonilla sekä vain toiselta puolelta että myös molemmin puolin vanhaa rumpua. Luultavimmin jatkokset on tehty radan isompien muutostöiden yhteydessä, kuten esimerkiksi vuosien 1915–16 Lahden ja Uudenkylän välin kaksiraiteistamisen ja 1917–1935 Uudenkylän ja Kouvolan välin kaksiraiteistamisen aikana.

Betonikantisia kivirumpuja on rakennettu sellaisiin paikkoihin, joissa penkereen korkeus on pieni. Jäykisteenä betonissa on joko kiskoja tai muotorautoja. Betoninen rummunkansi on eristetty asfaltilla, jonka vahvikkeena on säkkikangasta. Eristeen päällä on noin viiden senttimetrin betonikerros rautalankaverkkovahvisteella. (Valtion rautatiet 1912–1937.)

Kivirumpujen jälkeen seuraavaksi eniten radalla on teräs- ja betonirumpuja. Betonirumpuja on kahdenlaisia: betonivalurumpuja ja betoniputkirumpuja. Betonivalurumpuja Lahti–Kouvola-radalla on vain kivirumpujen jatkoksina (kuva 19). Muutoin kaikki radan betonirummut ovat 800–1200 millimetrin putkirumpuja.

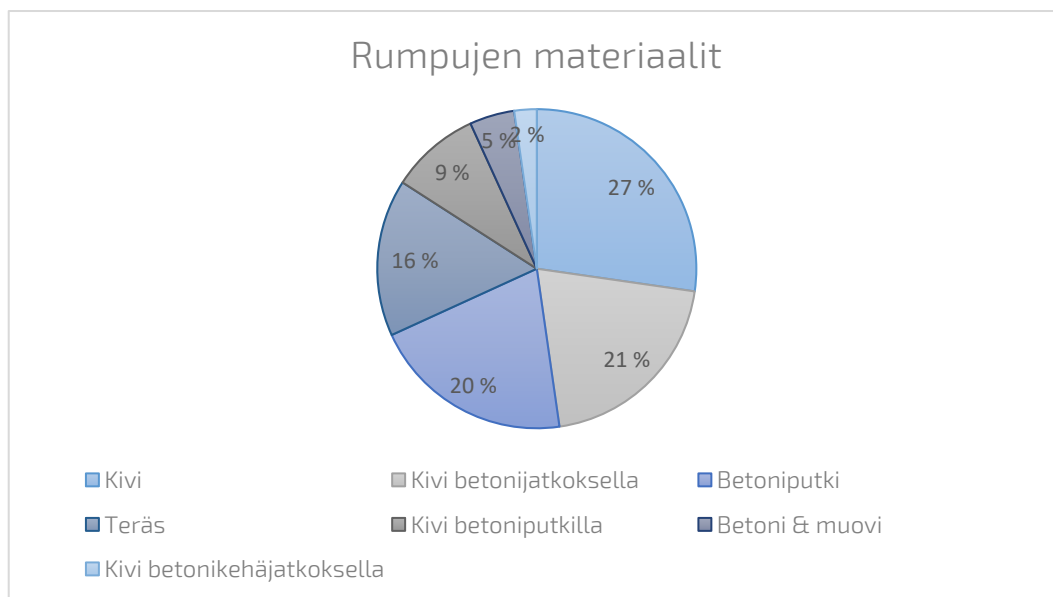


Kuva 19. Tyypillinen kivirumpu betonijatkoksella, rumpu 006 136+736.
Kuva: Ari Timonen/Contesta Oy.

Betoni ja muovi -yhdistelmärummuissa muovia on käytetty usein vahvistamaan alkuperäistä rumpua ja tiivistämään sen rakennetta (Vilenius 2016). Lahden ja Kouvolan välisissä rummuissa muovia on kuitenkin käytetty vain kahdessa rummussa alkuperäisen rummun jatkeena.

Lahden ja Kouvolan välisten ratarumpujen materiaaleja on esitelty kaaviossa 2. Radalla on kivirumpuja suhteessa suunnilleen saman verran kuin koko Suomen ratarummuissa, mutta betoniputkia on vähemmän. Teräsputkia on miltei puolet vähemmän kuin koko maassa (8,1 % koko maassa, 5 % Lahti–Kouvola). Kivirumpuja erilaisilla betonijatkoksilla on enemmän kuin kaikkiin Suomen rumpuihin verrattuna (25,7 % koko maassa, 32% Lahti–Kouvola). (Vilenius 2016, Väylävirasto: Taitorakennerekisteri.) Rumpumassa on kuitenkin hyvin tyypillinen verrattuna Suomen ratarumputilastoihin.

Kaavio 2. Lahden ja Kouvolan välisten ratarumpujen materiaalit. (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri)



Lahden ja Kouvolan väliset rummut kertovat rautateiden taitorakentamisen kehittymisestä ja historiasta. Rataosuudella säilyneet kivirummut sekä betonilla jatkettua kivirummut ovat Suomen vanhimpia, 150 vuotiaita. 1900-luvun alkuvuosikymmeninä betonilla jatkettua rummut kertovat myös varhaisesta kaksiraiteistamisesta ja sen yhteydessä tehdyistä muutoksista. Betoni ja teräsrummut edustavat suurimmaksi osaksi 1950-luvun jälkeistä aikaa rumpujen rakentamisessa.

Tarkemmat tiedot radan rummuista löytyvät liitteestä 3.

5.1.6 Kiskot ja päällysrakenne

Pietarin radan ensimmäiset rautaiset kiskot tilattiin Belgiasta ja niiden paino oli 30 kg. Jo 1870-luvulla huomattiin kuitenkin kiskonvaihtojen olevan tarpeen. Koko radan mitalle asennettiin teräskiskot vuosina 1876–1896. (Gripenberg ym. 1912.) Ratojen kiskonvaihdot liittyvät kiinteästi liikenteen kehittämisen tarpeisiin.

Vuonna 1920 otettiin käyttöön laajemmin K43-kiskotus Suomen rautateilla. Lahden ja Kouvolan välille se saatiin asennettua toiselle raiteelle vuoteen 1935 mennessä (Rasehorn 1996).

Kiskopainotavoitteeksi asetettiin 1950-luvulla K54-kiskotus, jotta saataisiin ratojen nopeuksia sekä akselipainoja kasvatettua. Tavoitenopeus henkilöjunille oli 120 km/h. (VR Valtionrautatiet 1962–1987.)

1960-luvun alussa Lahden ja Kouvolan väliä perusparannettiin, ja samalla asennettiin tavoitteen mukainen kiskotus. Myös radan sepelöinti tehtiin uudestaan. Vuonna 1965 koko radan päällysrakenteet oli uusittu. Samalla oli aloitettu kisko- jen jatkuvahitsausta, mutta työ valmistui vasta vuonna 1982. (Rasehorn 1996.)

Uusia kiskonvaihtoja raskaampiin tehtiin vuoden 1995 alkukesästä. Tuolloin radalle vaihdettiin K60-kiskotus. Kisko- jen vaihto liittyi erityisesti Pendolinojen liikennöinnin aloittamiseen, sillä nopeat junat tarvitsivat raskaammat kiskot sekä vakaamman ratapohjan kulkeakseen turvallisesti ja tavoitellulla nopeudella. (Rasehorn 1996.)

Vuosien 2008–2010 palvelutasonnostossa muutettiin radan vaihteistoa. Kausalan ja Korian ratapihat purettiin, mutta vaihteita lisättiin Villähteelle ja Uudenkylän Arolaan. Näiden lisäksi tehtiin kaksi uutta liikennepaikkaa lähinnä uusien vaihteiden ja raiteiden vuoksi: Niinimäki ja Saunamäki. (VA: Lahti–Kouvola yleiskaavio.) Mankalaan lisättiin vielä vaihde vuonna 2013 (kuva 20) (vaunut.org).



Kuva 20. Mankalassa on vuosien varrella ollut useaan otteeseen erilaisia vaihteita, mutta uusin on rakennettu kesällä 2013. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Palvelutasonnostossa vuosina 2008–2010 uusittiin myös Lahden ja Kouvolan välinen kiskotus sekä päällysrakenne. Nykyään radalla on asennettuna 50-metristä jatkuvaksi hitsattua pitkäkiskoraidetta 60E1, Pandrol e-clip -kiskonkiinnityksellä. Ratapölkkyt ovat betoniset. Radan routimattoman rakenteen paksuus vaihtelee 1,6 ja 2,2 metrin välillä. (VA: Suurisuon työkohtainen työselostus & suunnitelmaselostus.)

5.1.7 Kallioleikkaukset ja maasto

Lahden ja Kouvolan välinen rata kulkee Salpausselällä, joten maasto on varsin suotuisaa radan rakentamiselle. Radan linjalla ei ole ollut suurempia kallioita tai muita luonnonesteitä, mutta joitakin kallioleikkauksia radalla on silti jouduttu tekemään. Kallioleikkaukset ovat pääosin matalia, vain muutamien metrien korkeisia.

Kallioleikkauksia on yhteensä seitsemän: Piiankallio (kuva 21), Honkarouvinkallio, Sitikkala, ratakilometri 163, Pentinkivet, Nälkämäki ja Kouvola. Näistä Piiankallio, Sitikkala, Pentinkivet ja Kouvola löytyvät myös vuoden 1875 maanmittauskartasta. Radan alkuperäisten kallioleikkausten leveyttä ei ole tiedossa, ja voi olla että näitä kallioleikkauksia on myöhemmin kaksiraiteistamisen tai sähköistyksen yhteydessä levennetty.



*Kuva 21. Piiankallion kallioleikkaus saattaa olla jopa 150 vuotta vanha.
Kuva: Roosa Ruotsalainen.*

Viimeisimmäksi radan ympäröivää maastoa on muokattu lisäämällä melusteita radan varteen palvelutasonnoston yhteydessä vuosina 2008–2010. Lahden ja Kouvolan välille melusteita on rakennettu pääosin maavalleista. Melusteet on sijoitettu asutuksen ja seisakkeiden yhteyteen. (VA: Lahti–Luumäki melusteet.) Siellä missä maavalleille ei ole ollut tilaa, on rakennettu meluseiniä.

5.1.8 Sivuradat

5.1.8.1 Nastolan teollisuusraide

Nastolan teollisuusraide on sijainnut Nastolassa, pääradan raiteiden vieressä raiteiden pohjoispuolella. Se on ulottunut Nastolan seisakkeelta Uudenkylän nykyisen seisakkeen luokse. Tarkoituksena sillä on ollut palvella Nastolassa radan

varteen sijoittuneita teollisuuslaitoksia kuten Raute Oyj:tä ja Uponoria, sekä pienempiä teollisuuslaitoksia. Ensimmäisenä Nastolaan rakennettiin Uponorin pistoraide 1970-luvulla. 1990-luvulla rakennettiin pistoraide Rauteen tehtaalle. (MML: peruskartta Uusikylä 1998, Vanhat kartat -sivusto: 1970, 1978.)

Raide on poistettu käytöstä 2000-luvun jälkipuoliskolla. Kiskot ja ratapölkkyt on suurimmaksi osaksi purettu 2010-luvulla (Väylävirasto: Ratakuvapalvelu). Uudenkylän seisakkeelta Rauteen tehtaalle päin on jäljellä noin 20 metriä kiskoja sekä vanha vaihde. Tehtaiden tonteilla on jäänteitä kiskoista sekä lastauslaitureista. Itse ratapohja kasvaa pääraiteen vieressä runsasta kasvustoa, mutta pohja on hiekkainen ja selvän tasainen. Hiekan seassa on useita metalliosia, kuten ratanauloja, sekä puupölkkyjen kappaleita. Savisen kevyenliikenteen alikäytävän kohdalle on varaus kolmelle raiteelle, joka itsessään muistuttaa teollisuusraiteesta.

5.1.8.2 Mankalan voimalaitosrata

Mankalan voimalaitokselle rakennettiin rautatie laitoksen rakentamisen ajaksi. Kyseessä on siis nk. työmaarata. Rataa liikennöitiin vuodesta 1946 alkaen 1950-luvun alkuun, ja sitä kutsuttiin myös Kaurakosken raiteeksi. (SRM: Haj 28.) Itse voimalaitos valmistui vuonna 1950 (pörssitieto.fi).

Mankalan voimalaitosrata on nykyisin nähtävissä lähinnä metsäautotienä. Sen kiskot ja ratapölkkyt on purettu ilmeisesti jo 1950-luvulla. Pääradan puoleista osaa radasta pitää avoimena läheisen maatilan isäntä, ilman hoitoa se luultavasti kasvaisi umpeen. Nykyiselläänkin vanha radanpohja on vaikeakulkuinen ja lähes umpeen kasvanut, mutta erottuu kuitenkin muusta maastosta puuttomuutensa takia (kuva 22).

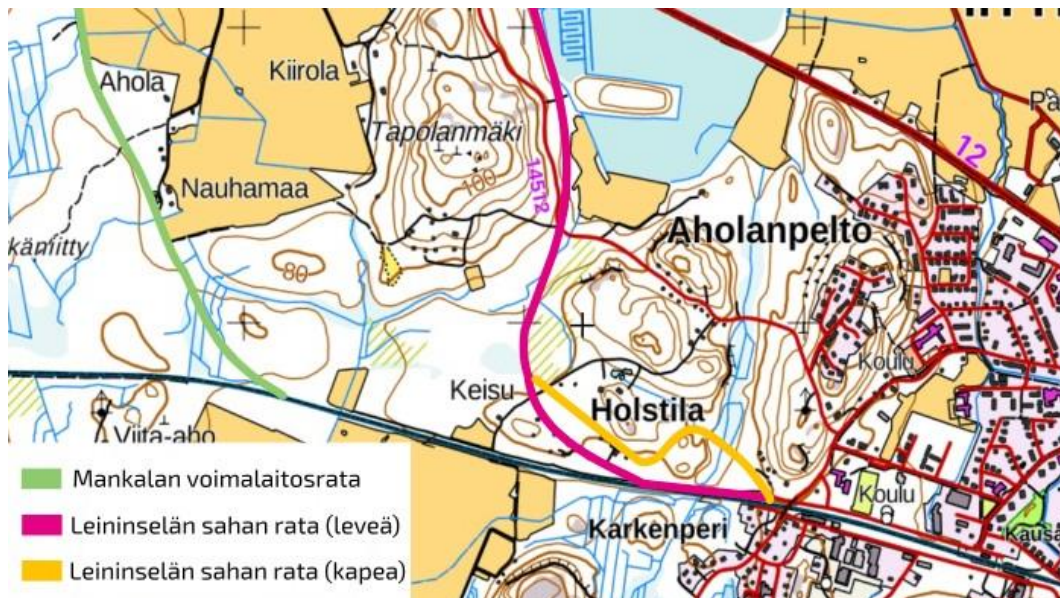


Kuva 22. Mankalan voimalaitosradan linjaus on nykyään metsätie. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Vanha radanpohja näkyy maastokartassa katkoviivana valtatie 12 ja Sitikkalan tien risteykseen saakka. Se erottuu myös rinnevarjostuskartassa.

5.1.8.3 *Leininselän sahan rata*

Leininselän sahan rata avattiin vuonna 1910. Kapearaiteisen radan rakennutti liikemies Matti Multala Kausalan asemalta Leininselän rantaan. Rataa käytettiin sen alkuvuosina myös matkustajaliikenteessä, jonka vaunuina toimivat Helsingin kaupungin vanhat hevosraitiovaunut. Leininselän satamasta matkustajien oli mahdollista jatkaa matkaansa laivalla Voikkaalle saakka. Vuonna 1947 rata muutettiin leveäraiteiseksi ja sen linjausta pääradan päässä muutettiin. (Halila 1966.) Kapearaiteisen rautatien linjausta pitkin kulkee nykyisin Holstilantie (kuva 23). Leveäraiteinen Leininselän sahan rata lakkautettiin vuonna 1987 (Suomen raitioseura ry). Rata purettiin 1990-luvulla (MML: peruskartta litti 1998, topografia Kouvola 1996).



Kuva 23. Kausalan alueen radat kartalla. Leininselän sahan rata muutettiin leveäraiteiseksi 1947. Kuva: taustakartta Maanmittauslaitos, piirros Roosa Ruotsalainen.

Leveäraiteisen radan linjaus näkyy maastossa selvästi. Ratapenger on ehjä pitkälle, mutta se on katkennut huoltotien rakentamisen myötä lähellä sen aikaisempaa liitoskohtaa päärataan. Sen vuoksi ehjä ratapenger alkaa noin kymmenen metriä nykyisestä radasta. Leininselän radan kiskot on purettu, mutta puiset ratapölkkyt on jätetty maahan (kuva 24). Myös pääradan viereisellä huoltotiellä näkyy maassa muutamia ratapölkkyjä. Koska pölkkyt ovat jääneet maahan, itse rata on säilynyt maastossa suhteellisen avoimena, vaikka sen reunat ovatkin kasvaneet täyteen puuta ja muuta kasvillisuutta.



Kuva 24. Leininselän sahan ratapohjassa näkyvät tiheässä vanhat ratapölkkyt. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Vanha ratapenger kulkee Holstilantien viertä pienen matkan, kunnes sukeltaa metsään. Maastokartassa vanha ratalinjaus näkyy katkoviivana miltei Leininselän rantaan saakka, Siestantielle asti. Vanha ratapohja näkyy selvästi myös rinnevarjostuskartassa.

Paikallisesti sahan toiminnan jälkeensä jättämä ratapohja on tärkeä merkki litin teollisen historian vaiheista. litin yleiskaavassa radan pohjaa on suunniteltu hyödynnettäväksi uusien ulkoilureittien ja kevyenliikenteenväylien rakentamisessa.

5.1.8.4 Korian–Keltin–Voikkaan rata

Koria–Voikkaa-rata rakennettiin talvisodan aikana sotilasstrategisista syistä, ja se valmistui vuonna 1940. Tarkoituksena oli yhdistää Voikkaan teollisuuskeskittymä Kouvolan ratapihaan, sekä tarjota vaihtoehtoinen yhteys Kymijoen yli, mikäli Korian silta vaurioituisi pommituksessa. Rata jäi kuitenkin suunniteltua vähemmälle käytölle, ja se purettiin vuosina 1945–46, sillä sen kiskoja tarvittiin sotakorvausten maksamiseen. (Oksanen 1985.)

1950-luvun alussa rata päätettiin kuitenkin rakentaa osittain uudelleen teollisuuden tarpeita varten. Korialta rakennettiin rataa Kelttiin saakka. Samalla muutettiin radan liityntäkohtaa pääraiteeseen: aiemmin radalle oli tultu Lahden suunnasta, nyt sille pääsi Kouvolan suunnasta. Radalle ei rakennettu kolmio-raidetta, vaan vanhaan liityntäsuuntaan rakennettiin pistoraide tiilitehdasta varten. (Oksanen 1985.)

Korian ja Keltin välinen rata lakkautettiin vähäliikenteisenä vuonna 2004. Vuoden 2008 mennessä koko radan kiskotus ja tasoristeyslaitteet oli poistettu. (vaunut.org.)

Maastossa ratapohja erottuu selvästi ympäristöstään. Ratapenger on ehjä ja maapohja on hiekkaa. Ratalinjalla kasvaa vain vähän kasvillisuutta. Vanha liityntäkohta päärataan on puuton (kuva 25).



Kuva 25. *Koria–Keltti-radan vanha liityntäkohta päärataan. Kuva: Roosa Ruotsalainen.*

Korian–Keltin rata on tärkeä osa Kouvolan alueen teollista historiaa. Se kertoo myös rautateiden strategisesta merkittävydestä sodan aikana.

Vanha ratalinja näkyy maastokartassa katkoviivana koko matkan Kelttiin saakka, ja erottuu hyvin myös rinnevarjostuskartasta.

5.2 Rakennukset ja rakenteet

5.2.1 Liikennepaikat

5.2.1.1 Villähde (140+442)

Villähteen asema perustettiin vuonna 1888 läheisen Erstan kartanon isännän myötävaikutuksesta. Jo vuonna 1870 kartanon omistaja Werner Wessner esitti aseman perustamista kartanonsa läheisyyteen, sillä alueella oli paljon suurtilallisia, jotka mielellään olisivat käyttäneet rautateitä tavaroidensa kuljettamiseen. Asemaa ei kuitenkaan sillä kertaa saatu, joten Wessner teki uuden aloitteen vuonna 1885 pysäkestä ja lastausraiteesta. Sillä kertaa paikka nähtiin edullisena jopa asemalle, sillä Orimattilan ja Heinolan tiet leikkasivat toisensa Villähdeellä. Wessner lahjoitti aseman rakentamiseen tarvittavat maat ja asema laituriineen oli pystyssä vuonna 1888. (Mäkelä 1982.)

Alkuvuodet asema toimi nimellä "Villähti". Nimi muutettiin vuonna 1938 muotoon "Villähde". (SRM: kiertokirjeet.) Aseman rakennukset sijaitsivat hieman nykyisiä paikallisliikennelaitureita idempänä. Varsinaisen aseman lisäksi Villähteellä oli kaksi asuinrakennusta ja tavaramakasiini sekä koko joukko ulkorakennuksia asukkaiden käyttöön (Rautatietilasto: 1921). Villähteen aseman rakennukset on purettu ennen vuotta 1991 (Vanhat kartat -sivusto: 1983, 1991).

Henkilöliikenne lakkautettiin Villähteen asemalla vuonna 1970. Vuosina 2009–2010 Villähteelle rakennettiin uudet matkustajalaiturit ja liikennepaikka avattiin uudelleen paikallisliikenteen käyttöön 12.12.2010. (Iltanen 2009, Nummelin 2010.)

Vaikka Villähteen vanhasta asema-alueesta ei ole enää jälkeäkään, se sijaitsee silti arvokkaan kulttuurimaiseman läheisyydessä. Alueen historia Erstan kartanon vaikutuspiirissä tuntuu yhä: laitureilta on näkymä kartanon tiluksille (kuva 26).



Kuva 26. Villähteen uusien laitureiden takaa hämmöttävät Erstan kartanon rakennukset. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

5.2.1.2 Nastola (146+169)

Nastolan laiturin perustettiin vuonna 1905 paikallisten toiveesta. Alun perin Nastolan laiturin paikalla oli toiminut epävirallinen seisakepaikka. Laituri oli virallisesti Uudenkylän aseman alainen, mutta sen otti hoitaakseen paikallinen rata-vartija. (Mäkelä 1982.)

Maailmansotien välillä laituria käytettiin tavaraliikenteen lastauslaiturina. Vuodesta 1926 lähtien Nastolassa myytiin myös matkalippuja, mutta vain Lahteen, Kouvolaan ja Helsinkiin. Lipunmyynti Nastolassa lisäsi matkustusta seisakeelta. Seisake ei vienyt liikennettä läheisiltä Villähteen ja Uudenkylän asemilta, vaan tilastot osoittavat Nastolan seisakkeen lisänneen alueelta tehtyjen matkojen määrää. (Mäkelä 1982.)

Henkilöliikenne lakkautettiin Nastolassa vuonna 1970. Uudet matkustajalaiturit tehtiin kuitenkin vuonna 2005 ja paikallinen henkilöliikenne palautettiin liikennepaikalle. (Iltanen 2009.) Nastolassa ei ole jäljellä vanhan seisakkeen rakennuksia.

5.2.1.3 Uusikylä (149+485/150+722)

Uudenkylän asema on yksi radan alkuperäisistä asemista. Uusikylä on Nastolan kyläkeskus, kirkonkylän ollessa hieman kauempana. Kolmannen luokan asema rakennettiin Knut Nylanderin tyyppiinrakennusten mukaisesti vuonna 1869. Aseman lisäksi alueelle rakennettiin tavaramakasiini, ulkokuone, kaksinkertainen vahtitupa sekä vesitorni vetureiden vedenottoa varten. Asemarakennus tuhoutui talvisodan pommituksissa keväällä 1940. Uusi asemarakennus rakennettiin entisen paikalle samana vuonna. (Iltanen 2009.) Uudenkylän asemarakennuksesta kerrotaan tarkemmin luvussa 5.2.2.1.

Uudessakylässä henkilöliikenne lopetettiin vuonna 1971, mutta palautettiin jo vuonna 1979. Henkilöliikenteen pysähdykset siirrettiin Nastolaan vuonna 2005. (Iltanen 2009.) Uudenkylän uudet laiturit rakennettiin entisen Kanervan seisakkeen paikalle asemasta länteen. Niillä paikallisliikenne aloitettiin 12.12.2010 (Nummelin 2010).

Uudenkylän vanhalla asema-alueella on asemarakennuksen lisäksi paljon merkkejä aseman menneestä merkityksestä. Aseman vieressä on säilynyt laiturin kivimuuri, ja kapealla kaistaleella muurin ja tien välissä on säilynyt asema-alueen puustoa (kuva 27). Puistot ja istutukset ovat olleet hyvin tärkeä osa rautateiden asema-alueita alusta saakka. Ne tekivät asemista edustavia, mutta toimivat myös matkustajille ja paikallisille virkistyspaikkoina. Kasvillisuudella oli myös funktionsa: puilla vähennettiin junien aiheuttamaa tärinää. Asemien puistoista uudet kasvilajit ja puutarhanhoidon uudet tuulet levisivät paikallisten keskuuteen. (Joutsalmi & Niemi 2005.)



Kuva 27. Uudenkylän aseman vieressä on säilynyt vanhan asema-alueen puustoa sekä laiturin muuri. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Uudenkylän asema on ollut tavaraliikenteen kannalta merkittävä asema. 1800-luvulla asemalta vietiin esimerkiksi paljon maitoa Pietariin. (Mäkelä 1982.) Uudenkylän aseman alueelle rakennettiin teollisuus- ja varastorakennuksia 1970-luvun lopulla. Toiminnan myötä myös raiteita rakennettiin lisää. (Vanhat kartat -sivusto: 1970, 1978, 1983.) Nykyisinkin alueella toimii useampi yritys. Raitteet ovat käytössä, ja niiden ratapölkkyjä vaihdettiin puisista betonisiin syksyllä 2020.

Alueella oli jo ennen uudempia varastorakennuksia vanha makasiinirakennus (kuva 28), joka on ilmeisesti rakennettu 1950-luvulla Lahden osuuskaupan varastoksi (Meriluoto 2014). Makasiini on hyvin huonossa kunnossa. Sen katto on pahoin romahtanut rakennuksen pohjoispuolelta.



Kuva 28. Uudenkylän ratapiha-alueella on huonokuntoinen makasiinirakennus. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Aseman eteläpuolella on myös kaksi asuinrakennusta. Keltainen, vuonna 1907 rakennettu rakennus on ollut aseman henkilökunnan käytössä, kun taas 1942 rakennettu asuinrakennus on toiminut asemapäällikön asuintalona. (Meriluoto 2014.)

5.2.1.4 Mankala (160+050)

Mankalan laiturivaihte perustettiin vuonna 1916, kun Uudenkylän–Korian kaksoisraide otettiin käyttöön. Henkilöliikenteen pysähdykset siirrettiin Mankalaan Sitikkalan seisakkeelta. Asemarakennus valmistui Mankalaan seuraavana vuonna. (Iltanen 2009.)

Asemaan liittyvät rakennukset on purettu, mutta Mankalan vanhalla asema-alueella on yksityisomisteinen kaksoisvahtitupa pihapiirin rakennuksineen. Piharakennuksiin kuuluvat maakellari, aitta ja sauna. Vahtitupa on luultavasti alkuperäinen. Pituusprofiilissa Mankalaan on merkitty kaksoisvahtitupa. (SRM:

Pituusprofiili.) Sen vierellä on alun perin sijainnut myös kaksi muuta aseman henkilökunnan käytössä ollutta asuinrakennusta, mutta ne on purettu (Vanhat kartat -sivusto: 1964).

Asema-alueella on myös jonkin verran radan alkuperäistä kipinäaitaa jäljellä. Kipinäaita rakennettiin ainakin Uudestakylästä Sitikkalaan saakka estämään maastopalojen leviämistä veturien kipinöistä sekä estämään eläinten pääsy radalle. Alueella on myös ratakisko maassa pystyssä muistuttamassa menneistä ajoista.

Henkilöliikenne lakkautettiin Mankalassa vuonna 1970. Mankalan aseman rakennukset ja vanhat vaihteet on purettu. Sähköistyksen yhteydessä 1970-luvulla Mankalaan rakennettiin tiilinen välikytkinasema. (Iltanen 2009, Oka 1983.) Mankalaan tehtiin kuitenkin uudet vaihteet kesällä 2013, sekä uusi teknisen tilan rakennus ja se palvelee nykyään liikennettä raiteenvaihtopaikkana (vaunut.org).

5.2.1.5 Kausala (169+425)

Kausala on yksi radan alkuperäisistä asemapaikoista. Neljännen luokan asema rakennettiin Knut Nylanderin tyyppiinrakennusten mukaan. Asema on Lahden ja Kouvolan välin ainoa säilynyt alkuperäinen asemarakennus. (Iltanen 2009.) Kausalan asemarakennuksesta kerrotaan lisää luvussa 5.2.2.2.

Kausalan asema perustettiin palvelemaan litin asukkaita, jo valmiiksi vilkkaaseen teiden risteyskohtaan. Kausalan läpi kulki esimerkiksi vanha Savontie. Itse litin kirkonkylä sijaitsee kahdeksan kilometrin päässä Kausalan asemasta. Kausalasta on muodostunut rautatien ansiosta litin kuntakeskus. (Halila 1966.)

Asema palveli myös tavaraliikenteen tarpeita. Kausalan asemalla oli muun muassa oma karjalaituri, josta junaan pystyttiin lastaamaan eläimiä. Kausala oli Suomen suurimpia hevosten lastausasemia. Puutuotteiden lastaus paikkakunnalla lisääntyi Leininselän sahan perustamisen jälkeen. Matkustajaliikenne Kausalasta suuntautui aluksi varsinkin Kymmenen (Korian) asemalle sekä Helsinkiin. (Halila 1966.)

Kausalan liikennepaikka muutettiin miehittämättömäksi vuonna 1989. Asemalla oli aikaisemmin ratapiha, mutta se purettiin radan muutostöiden aikana vuosina 2009–2010. (Iltanen 2009, Väylävirasto: Ratakuvapalvelu.) Samoissa muutostöissä Kausalaan tehtiin uudet matkustajalaiturit ja paikallisliikenne uusilla laitureilla aloitettiin 12.12.2010 (Nummelin 2010).

Kausalan asemarakennus on huonossa kunnossa. Asema ja sen vieressä sijaitseva tavaramakasiini ovat yksityisomistuksessa. Aseman ympäristö on muuttunut täysin alueen muiden rakennusten purkamisen sekä aidoitusten myötä. Myös uudet matkustajalaiturit ovat tehneet asema-alueesta hengeltään hyvin erilaisen (kuva 29). Asemalla ei ole säilynyt perinteistä asemapuistoa, joka on aikaisemmin ollut hyvin olennainen osa asema-aluetta. Alueen arvo on siis oikeastaan enää historiallisessa kerroksellisuudessa sekä itse asema- ja makasiinirakennuksissa, jotka on suojeltu asemakaavamerkinnällä sr (litin kunta: asemakaava).



Kuva 29. Kausalan asemalla vanha ja uusi kohtaavat. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Aseman ja tavaramakasiinin lisäksi asemalla on säilynyt asemaan kuulunut pihapiiri, jossa on asuinrakennus ja useita piharakennuksia. Tontti on irrotettu rautatiealueesta ja on yksityisomistuksessa.

5.2.1.6 Niinimäki (172+534)

Niinimäen nykyistä liikennepaikkaa edelsi laituri, joka perustettiin kesällä 1946 (SRM: aikataulut). Nykyisin liikennepaikalla on radan liikennöinnille tärkeät ohitusraiteet, jotka rakennettiin vuonna 2009. Liikennepaikkaan kuuluu uuden teknisen tilan rakennus. (VA: toteutumapiirrustukset, yleiskartat.)

Niinimäellä sijaitsi ennen ohitusraiteita seisakkeen lisäksi radan alkuperäinen ratavartijan tontti ratakilometrin 173 kohdalla (SRM: pituusprofiili).

5.2.1.7 Saunamäki (180+534)

Saunamäen liikennepaikka on perustettu vuonna 2009 Saunamäen vaihteen vuoksi. Liikennepaikkaan kuuluu teknisen tilan rakennus. (VA: toteutumapiirrustukset, yleiskartat.)

5.2.1.8 Koria (185+374)

Korian asema perustettiin Elimäen kuntaan radan avautuessa neljännen luokan asemaksi. Alue oli ennen rautatien rakentamista syrjässä kirkonkylältä. Asema rakennettiin Vilppulan kylän maille, Korjan tilan paikalle. Alkuvuosina aseman nimi oli Kymmene/Kymi, mutta se muutettiin vuonna 1897 Koriaksi. Asemarakennus rakennettiin Knut Nylanderin tyyppipiirrosten mukaan. Sen lisäksi rakennettiin asuinrakennuksia työntekijöille sekä tarpeellisia ulkorakennuksia, kuten

varasto tavaraliikenteen käyttöön. Asema purettiin vuonna 1995, ja sen tilalle rakennettiin pieni liikennepaikkarakennus, joka on sekin nykyisin purettu. (Oksanen 1985, Iltanen 2009.) Asema-alueella on säilynyt kaksi asuinrakennusta sekä makasiini, jotka ovat yksityisessä omistuksessa (kuva 30).



Kuva 30. Korian makasiinirakennus sekä asuinrakennus ovat nykyisin yksityisomistuksessa. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Korian asema oli alkuvuosina tärkeä alueen teollisuudelle, erityisesti Kuusankoski-yhtiölle. Tavaraliikenteestä suurin osa matkasi Korialta Pietariin saakka. Kouvolan aseman avauduttua vuonna 1875 liikenne kuitenkin väheni, sillä monet teollisuuden kuljetukset siirtyivät Kouvolaan. Suomen itsenäistymisen jälkeen liikenne- ja tavaramäärät nousivat jälleen Koriolla, mutta ne eivät menneet enää Kouvolan ohitse. (Oksanen 1985.)

Sotien välissä Korialle suunniteltiin rakennettavaksi Pietarin radan oikaisua Porvoosta Korialle. Sodan aikana suunnitelmaa muutettiin niin, että rata olisikin johdannut suoraan Kouvolaan. Myös nykyään Korialle on suunnitteilla mahdollinen oikaisu. (Kymenlaakson liitto 2020, Zetterberg 2011.)

Henkilöliikenne lakkautettiin Koriolla vuonna 1971, mutta se päätettiin palauttaa sähköjunien tultua laajemmin käyttöön vuonna 1979. Korian ratapiha on purettu radan uudistustyön yhteydessä vuosina 2009–2010. (Iltanen 2009, Väylävirasto: Ratakuvapalvelu.)

Nykyään Korian liikennepaikka on täynnä historian eri kerroksia. Alueella on kaksi 1800-luvun lopun asuinrakennusta, joista toinen on asuinkäytössä ja toinen on autiona huonossa kunnossa. Huonokuntoisen asuinrakennuksen lähellä on myös makasiinirakennus.

Korian uudet matkustajalaiturit ovat vanhoihin rakennuksiin nähden sillan toisella puolella (kuva 31). Radan pohjoispuolella niiden vieressä on kivikukko, eräänlainen kivinen bunkkerirakennelma, joita rakennettiin sodan aikana liikenteenohjauksen tarpeisiin. Tarkoituksena oli pystyä hoitamaan liikennettä ja viestiyhteyksiä myös pommituksen sattuessa. (Kouvolan Sanomat 19.4.2015.) Radan eteläpuoleisella laiturilla on Aalto-yliopiston kanssa yhteistyössä toteutettu laiturikatos, joka on rakennettu vuonna 2019 (Roivainen 2020).



Kuva 31. Korian seisakkeen laiturit sekä uusi laiturikatos. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Korialta löytyy myös jäänteitä vanhasta ratapihasta, sekä teollisesta historiasta: aseman alikulku on liian leveä kahdelle raiteelle, ja vanhan Hankkijan tehtaan viereltä löytyy noin 20 metrin verran sivuraidetta vaihteineen. Alueella on lisäksi kaksi vanhaa laituria, toinen Hankkijan tehtaan päädyssä, toinen makasiinin jälkeen alueen länsiosassa.

5.2.1.9 Vanhat seisakkeet

Seisakkeita lisättiin asemien väliin useita 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Sodan jälkeen 1940-luvun lopulla ja 1950-luvun alussa seisakkeiden määrä Lahden ja Kouvolan välillä nousi neljästä kahteentoista. (SRM: aikataulut.) Dieselmoottorijunien käyttöönotto paikallisliikenteessä laajamittaisemmin sotien jälkeen helpotti pysäkkien lisäämistä, sillä uudet veturit saatiin pysäytettyä ja käynnistettyä nopeammin kuin höyryveturit. Vielä 1960-luvun alussa uusia seisakkeita lisättiin, mutta Lahden ja Kouvolan välisen radan seisakkeet lakkautettiin liikennepaikkoina viimeistään vuoteen 1970 mennessä. Paikallisliikenteen kalusto alkoi olla yli-ikäistä ja matkustajamäärät olivat pieniä, joten paikallisliikenteen ylläpitäminen jäi kannattamattomaksi. (Zetterberg 2011, SRM: aikataulut.) Parhaimmillaan Lahden ja Kouvolan välillä seisakkeita ja asemia on ollut muutaman kilometrin välein (Vanhat kartat -sivusto: 1964, 1965).

Inventoinnin yhteydessä tarkastettiin myös käytöstä poistuneiden seisakkeiden paikkoja. Inventoinnissa seisakkeiden paikoilta ei löydetty juurikaan jäänteitä seisakkeiden olemassaolosta. Sitikkalan seisakkeen paikkaa ei päästy tarkastamaan, sillä se sijaitsee liian lähellä asutusta. Vehkosillan seisakkeen paikalta sen sijaan löydettiin rakennuksen kivijalan jäänteitä, jotka ovat voineet kuulua joko samalla paikalla toimineen ratavartijan tuvan rakennuksiin, tai seisakkeen rakennuksiin. Rataosuuden liikennepaikat esitellään taulukossa 1.

5.2.2 Asemarakennukset

5.2.2.1 Uusikylä

Uudenkylän asema edustaa rautateiden sodan aikaista asema-arkkitehtuuria. Uudenkylän vanha, alkuperäinen kolmannen luokan asemarakennus tuhoutui pommituksessa 1940 keväällä. Uusi asemarakennus saatiin valmiiksi jo samana vuonna vanhan aseman paikalle. Kyseessä on yksinkertainen suorakulmainen rakennus, jonka päätyyn rakennettiin suoraan aseman yhteyteen tavarasuoja (kuva 32). (Iltanen 2009.) Asema oli pitkään vaaleaksi rapattu tavarasuojaa lukuun ottamatta, mutta se on myöhemmin vuorattu oranssilla pystyrimalaudoituksella kauttaaltaan (Mäkelä 1991).

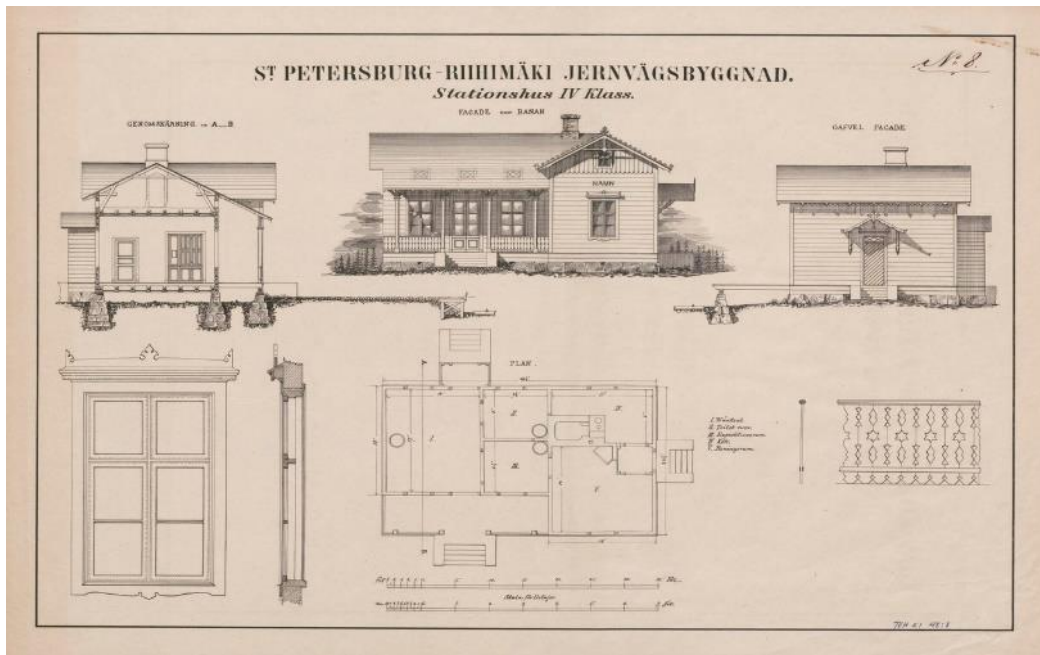


Kuva 32. Uudenkylän asemarakennus ei ole käytössä. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

5.2.2.2 Kausala

Kausalan asemarakennus on yksi Pietarin radan alkuperäisistä, säilyneistä asemista. Se on rakennettu Knut Nylanderin piirustusten mukaan neljännen luokan asemaksi (kuva 33). Sitä on laajennettu kolme kertaa: ensimmäisestä vastasi Nylander pian asemarakennuksen valmistumisen jälkeen 1870-luvulla. Sen jäl-

keen asemaa laajennettiin kaksi kertaa Bruno Granholmin suunnitelmien mukaisesti vuosina 1900 ja 1921. (Iltanen 2009.) Asemalla on myös vuonna 1870 rakennettu tavaramakasiini.



Kuva 33. Kausalan asema rakennettiin neljännen luokan tyyppipiirrosten mukaan. Kuva: Kansallisarkisto.

Samoilla tyyppipiirroksilla Kausalan aseman kanssa on säilyneistä Pietarin radan asemista rakennettu Hikiä ja Lahden satamassa sijaitseva Vesijärvi. Kaikkiin näihin asemiin on tehty Kausalan aseman tapaan muutostöitä useaan otteeseen, mutta viimeisimmät muutostyöt ovat kaikissa 1900-luvun alusta. (Iltanen 2009.) Kaikki nämä asemat, myös Kausalan asema, muodostavat omanlaisensa kokonaisuuden rautateiden varhaisvaiheiden asemarakentamisesta ja 1900-luvun alun laajennustöistä. Vaikka Hikiä ja Kausala ovat laajentaneet samat arkkitehdit, lopputulos on täysin erilainen. Kausalan asema on tärkeä osa rautateiden historiaa Suomessa.

Uudet matkustajalaiturit ovat muokanneet Kausalan aseman ympäristöä. Ne sijaitsevat korkeammalla kuin aseman alkuperäiset laiturit, mikä vaikuttaa itse asemarakennuksen suhteeseen ympäristöönsä. Asema on nykyisin makasiineineen yksityisessä omistuksessa ja on ulkoisen tarkastelun perusteella huonossa kunnossa.

5.2.3 Ratavartijan tuvat

5.2.3.1 Yleistä

Radan pituusprofiilin mukaan inventoitavalla välillä oli alkujaan 23 ratavartijan tupaa, yksi vajaata kolmea kilometriä kohden. Ratavartijan tupia rakennettiin kahta eri tyyppiä: yksinkertaista ja kaksinkertaista. Termit viittaavat siihen, kuinka monta asuntoa vahtituvassa on. Kaksoisvahtituvat oli sijoitettu useimmiten asemien molemmille puolille, ja voi olla, että niissä on asunut myös aseman

henkilöstöä. Rataosuudella on ollut 14 yksinkertaista vahtitupaa sekä yhdeksän kaksoisvahtitupaa. (SRM: pituusprofiili.)

Ratavartijan tehtävänä oli pitää rata liikennöintikelpoisena ennen koneellista kunnossapitoa. Ratavartija käveli, tai kulki myöhemmin resiinalla, oman osuutensa päivittäin tarkastaen kiskot ja radan rakenteet. Talvella ratavartijat aurasivat kiskot lumisateen jälkeen, aluksi käsikäyttöisillä työntöauroilla. Ratavartija toimi myös topparoikan eli radankorjausmiesten esimiehenä, mikäli radan kunnostustyö osui omalle huollettavalle rataosuudelle. (Liikettä itään ja länteen 2020.)

Ratavartijoille rakennettiin vahtitupa, jossa oli kaksi huonetta, joista toisessa oli leivinuuni. Lisäksi rakennuksessa oli pieni kuisti. Ulkorakennuksia rakennettiin tarpeen mukaan, mutta tontilla oli usein ainakin aitta ja kellari. Aitan yhteydessä oli pieni karjasuoja, jossa ratavartija pystyi pitämään esimerkiksi lehmää tai sikoja. Myös käymälä sijoitettiin aitan yhteyteen. Myöhemmin ratavartijoille rakennettiin myös saunoja. (Rautatierakennusten korjausohjeet 5, 2003.)

Rakennukset sijoitettiin tontilla usein siten, että itse vahtitupa oli lähinnä rataa. Muut rakennukset aseteltiin pihan reunoille. Ratavartijan tupia on ollut sekä etelä- että pohjoispuolella rataa. Vahtitupien pihalla on ollut erilaisia hyötypuutarhoja ratavartijan perheen tarpeisiin, sekä erilaisia pihan koristekasveja, kuten ruusuja. (Rautatierakennusten korjausohjeet 5, 2003.)

Ratavartijan työ katosi kunnossapidon koneellistuksessa. Lahti–Kouvola-radalla ratavartijoiden vahtituvat poistuivat luultavasti viimeistään käytöstä radan sähköistyksen valmistuttua vuonna 1977. (Oka 1983, Vanhat kartat -sivusto: 1964, 1978.)

Maastokäynneillä syys-lokakuussa 2020 kartoitettiin 12 ratavartijan tupaa tai tupien entistä tonttia. Seitsemän näistä sijaitsee Väyläviraston omistamalla maalla. Kaksi kartoitetuista kohteista on säilyneitä rakennuksia (kuva 34), muut kohteet ovat rakennusten eriasteisia jäänteitä ja asutusten merkkejä, kuten kivi-jalkoja, aitoja sekä tyyppillistä pihakasvillisuutta. Yksi tuvista sijaitsee Mankalan entisellä asema-alueella. Seuraavaksi esitellään tarkemmin Väyläviraston maille osuvat tontit. Nämä, sekä muut ratavartijan tontit, löytyvät kohdekohteista, jotka ovat tämän julkaisun erillisenä liitteenä.



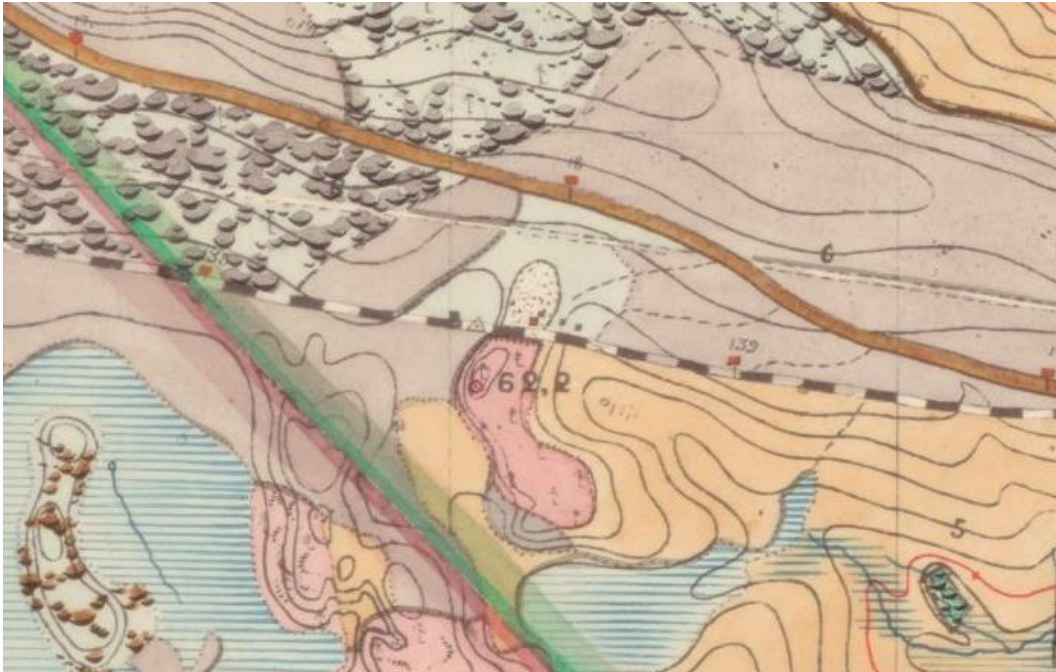
*Kuva 34. Selkosaaren vahtitupa ja sen ulkorakennukset ovat yksi radan kokonaisuutena parhaiten säilyneistä vahtituvista.
Kuva: Roosa Ruotsalainen.*

5.2.3.2 Piiankallio

Piiankallion ratavartijan tontilla on sijainnut yksinkertainen vahtitupa (SRM: pituusprofiili). Tontti sijaitsee pienen kallion päällä Nastolassa, nykyisellä radanvarren teollisuusalueella. Kallioon on rataa rakennettaessa tehty kallioleikkaus, jonka toisella puolella tontti sijaitsee.

Tontti kasvaa tiheää heinikkoa ja niittykasvillisuutta. Se kuitenkin erottuu muusta maastosta puuttomuutensa vuoksi. Alue tontin takana on mäntykangasta. Molemmilla puolilla kalliota on teollisuuden rakennuksia. Tontin selkein merkki aiemmasta asutuksesta ovat suuret ruusupensaat, jotka ovat levinneet laajalle ympäri tonttia. Tontin luoteiskulmassa on painauma, joka voisi olla sortunut maakellari. Tonttia kiertää osittain säilynyt kiviäitä, joka vastaa radan varrelta löytyvää kipinäaitaa.

Ratavartijan tontti on luultavasti yksi radan alkuperäisistä, sillä se on merkitty jo radan pituusprofiiliin. Senaatin kartastossa vuodelta 1875 tontilla näkyy asuinrakennus tontin kaakkoiskulmassa lähellä rataa (kuva 35). Kallion päällä tontilla on myös yksi ulkorakennus. Rakennuksista ei ole jäänyt selkeää kivijalaa, mutta kivijalan osia löytyy ympäri tonttia. Tupa on poistunut käytöstä ennen vuotta 1964. (Vanhat kartat -sivusto: 1964.)



Kuva 35. Maanmittauskartassa vuodelta 1875 näkyy Piiankallion ratavartijantontin rakennusten sijainnit. Kuva: Kansallisarkisto, Senaatin kartasto.

5.2.3.3 Kuuri

Kuurin ratavartijan tontti kuuluu historiallisen ajan kiinteisiin muinaisjäännöksiin (Museovirasto: arkeologiset kohteet). Se sijaitsee rataosuudella Uusikylä-Mankala, kivikkoisessa harjumaastossa. Tontti on radan pohjoispuolella.

Uudenkylän ja Mankalan välille rakennettu luonnonkivinen kipinäaita kiertää tontin ja rajaa sen selkeästi ympäröivästä maastosta. Kiviaidan vieressä tontin sisäpuolella on vanhaa piikkilanka-aitaa, jonka puiset aidantolpat ovat myös jäljellä, tosin selvästi lahonneena. Tontti kasvaa heinikkoa ja niittykasvillisuutta, sekä esimerkiksi katajaa. Heinikon seassa on muutamia kantoja, ja tontin luoteiskulmassa on kaksi kelottunutta puuta. Rautatieharrastajien ottamissa kuvissa kesältä 2020 tontilla näkyy myös koristekasveja (vaunut.org).

Tontilla on sijainnut yksinkertainen vahtitupa. Senaatin kartastossa vuodelta 1875 tontilla näkyy kolme rakennusta: yksi radan vieressä tontin lounaiskulmassa, yksi sen takana sekä yksi tontin pohjoisivulla. Mitään rakennuksista ei ole merkitty asuinrakennukseksi (kartassa merkitty punaisella), mutta ratavartijan tupa on luultavasti ollut lähinnä rataa oleva rakennus. Tontin autoitumisen ajankohta on epäselvä, mutta se on tyhjä jo vuoden 1964 kartassa.

Rakennusten kivijalat eivät ole enää selkeästi nähtävissä. Tontilta löytyy kuitenkin kivijalan kappaleita rakennusten sijaintipaikoilta. Muinaisjäännösrekisterissä on maininta, että tontin luoteiskulmassa olisi kaivon paikka, mutta painauman perusteella se voi olla myös maakellarin paikka. (Museovirasto: arkeologiset kohteet.) Tätä teoriaa tukee esimerkiksi Senaatin kartastossa nähtävillä oleva rakennusten sijoittelu tontilla. Maakellareita ei kuitenkaan aina merkitä karttaan.

Kuurin ratavartijan tontin on aiemmin ohittanut Ylinen Viipurintie, joka tontin kohdalla ylittää radan, mutta tasoristeys on poistettu käytöstä viimeistään vuonna 2005 (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri). Tasoristeyksistä kerrotaan lisää luvussa 5.1.2.

5.2.3.4 Kivinen

Kivisen ratavartijan tontin kohdalla on maastokartassa merkintä "Kivinenportti". Se on yleissilmäykseltä hyvin samankaltainen kuin läheinen Kuurin ratavartijan tontti: Tonttia kiertää kiviaita, ja tontti kasvaa niittykasvillisuutta. Tontti on radan pohjoispuolella.

Tontilla ei ole suurempia puita, joten se eroaa hyvin ympäröivästä maastosta omana kokonaisuutenaan. Ympäröivä maasto on kivikkoista mäntykangasta. Rautatieharrastajien kesällä ottamissa kuvissa näkyy puutarhojen kukkivia koristekasveja (vaunut.org).

Senaatin kartastossa vuodelta 1875 näkyy kaksi rakennusta: asuinrakennus sijaitsee radan varressa ja ulkorakennus tontin koilliskulmassa. Rakennuksista ei ole jäljellä selkeitä kivijalkoja, mutta tontin radanpuoleisella sivulla on kiviröykkiö, joka voisi olla esimerkiksi vahtituvan lämmitysmuurin jäänteet (kuva 36). Tontin pohjoislaidalla on maassa paljon tiiliä sekä pientä rautaromua. Tontin au-tioitumisesta ei ole tarkkaa tietoa, mutta se on tyhjä jo vuoden 1964 kartassa.



Kuva 36. Kivisen ratavartijan tontin kiviröykkiö on luultavasti ollut osa vahtitupaa. Takana näkyy tonttia kiertävää kiviaitaa. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

Kivisen ratavartijan tontin on aiemmin ohittanut Ylinen Viipurintie, joka tontin kohdalla palaa radan eteläpuolelle. Tasoristeys on poistettu käytöstä viimeistään vuonna 2005 ja korvattu Kivisen alikulkusillalla (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri). Tasoristeyksistä kerrotaan lisää luvussa 5.1.2.

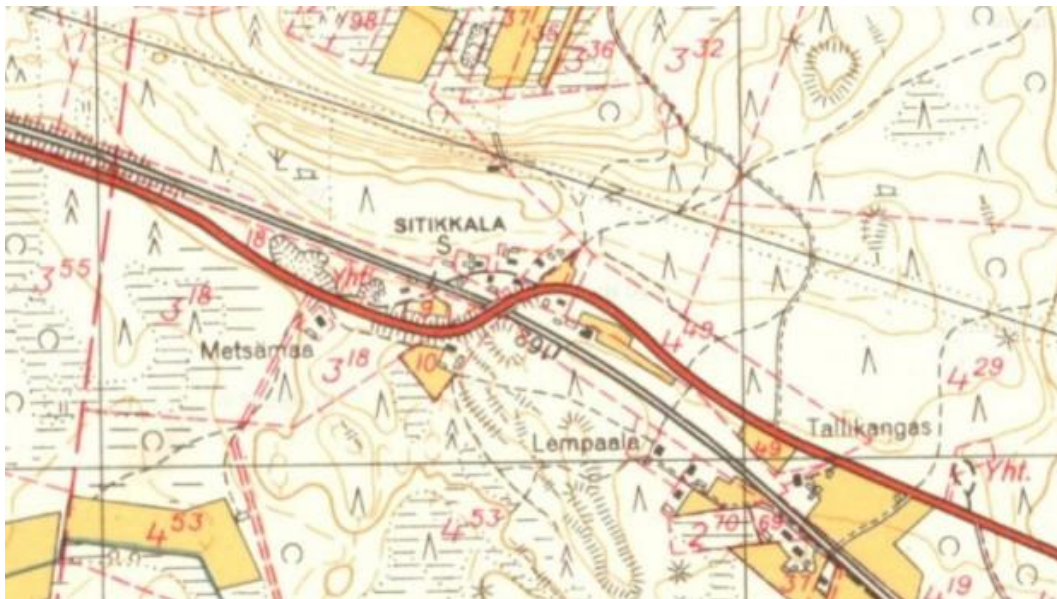
Kivisen ja Kuurin tonttipaikat ovat hyvin samankaltaiset. Siksi myös Kivisen ratavartijan tontti tulisi lisätä Museoviraston muinaisjäänösrekisteriin.

5.2.3.5 Sitikkala

Sitikkalan ratavartijan tupa sijaitsi Sitikkalan seisakkeen välittömässä läheisyydessä. Vahtitupa on kuitenkin vanhempi kuin seisakkeen paikka, sillä se näkyy pituusprofiilissa radan rakennusajoilta. Siinä Sitikkalaan on merkitty kaksoisvahtitupa. (SRM: pituusprofiili.) Seisake on myöhemmin tehty radan ylittävän tien länsipuolelle, ratavartijan tontin sijaitessa tien itäpuolella.

Tontti on suhteellisen puuton ja se kasvaa pitkää heinää. Tonttia rajaa sekametsä. Pihakasvillisuudesta on jäljellä syreeniaita, joka on levinnyt vahtituvan paikan päälle.

Vuoden 1964 kartassa tontin rakennusten sijoittuminen näkyy parhaiten (kuva 37). Tontti on muista radanvarren säilyneistä tonteista poiketen radan suuntaisen, eikä neliömäinen. Näin ollen myös rakennukset asettuvat tontille muista poiketen. Vahtitupa on rakennuksista itäisin, ja se ei ole yksinkertaisten vahtitupien tapaan täysin suorakaiteen muotoinen. Siitä länteen on pidempi ulkorakennus, mahdollisesti aitta. Sen länsipuolella on vielä yksi, pienempi ulkorakennus. Rakennukset ovat suhteessa toisiinsa janamaisesti.



Kuva 37. Sitikkalan ratavartijan tontin rakennukset sijaitsivat maantien ylikulkusillan itäpuolella. Kuva: Maanmittaushallitus, 1964.

Vahtituvan kivijalka on säilynyt, joskin osin romahtaneena. Maastosta se erottuu selvästi korkeampana muusta kasvillisuudesta, sen päällä kasvaa muun muassa syreeniä. Kiviaineksen seasta erottuu tiiltä. Ulkorakennusten paikalta löytyy yksittäisiä kivijalan palasia. Talojen takana ollut pieni pelto kasvaa heinää.

Sitikkalan vahtituvan autoitumisen tarkka ajankohta ei ole tiedossa, mutta se ei näy enää vuoden 1978 kartassa. Se on siis poistunut käytöstä viimeistään sähköistyksen yhteydessä, joka valmistui Lahden ja Kouvolan välillä vuonna 1977.

5.2.3.6 Rieska

Rieskan ratavartijan tontti sijaitsee oikaistulla radalla litissä, ennen Kausalan asemaa. Tontti on entisen ratalinjan eteläpuolella.

Tontti erottuu selvästi ympäröivästä maastosta. Ympäröivä metsä on kuusimet-
sää, mutta tontilla olevat muutamat puut ovat pääosin lehtipuita. Tontti on hei-
nikkoinen, mutta sieltä löytyy myös perinteisiä pihakasveja, kuten ruusuja sekä
herukkaa. Tonttia kiertää piikkilanka-aita, jonka puiset aidanpylväät ovat jo jon-
kin verran lahonneet. Aita jatkuu tontilta entistä radan vartta länteen päin noin
300 metriä metsässä.

Itse ratavartijan tupa on ollut pienehkö rakennus lähellä rataa. Kivijalan päällä
kasvaa lehtipuita. Sen takana on sammaloitunut kiskopari. Tontilta löytyy tämän
lisäksi kaksi muuta kivijalkaa: toinen tontin kaakkoiskulmassa (kuva 38) ja toinen
länsilaidassa. Kaakkoiskulman kivijalan vieressä on muutama irtonainen kivija-
lan kivi. Läntisen ulkorakennuksen kivijalka on edellisiä selvästi korkeampi, ja sii-
hen on käytetty kiven sijasta tiiltä ja betonia. Lähellä tätä kivijalkaa on vanhan
tiilisen maakellarin jäänteet. Maakellarin muoto on selkeä, ja osa sen seinistä on
pystyssä, vaikka kellari on hieman romahtanut.



*Kuva 38. Rieskan ratavartijan tontin ulkorakennuksen edessä kasvaa herukkapensaita. Kivijalka on lähellä tontin reunaa, jonka aidan-
tolpat ovat vielä pystyssä. Kuva: Roosa Ruotsalainen.*

Radan pituusprofiilissa tontin ratakilometrille on merkitty yksinkertainen vahti-
tupa. On kuitenkin epäselvää, onko vuoden 1875 Senaatin kartastossa näkyvissä
rakennuksia vai ei. Selkeimmin tontin rakennusten sijoittelu näkyy vuoden 1964
kartassa, jossa rakennusten sijoittelu vastaa tontilta löydettyjä kivijalkoja.
Tontti on autioitunut tehdyn rataoikaisun yhteydessä 1970-luvulla. (Vanhat kar-
tat -sivusto: 1964, 1978.)

5.2.3.7 *Holstila*

Holstilan ratavartijan tontti on tiheää kasvillisuutta kasvava alue radan vieressä, Kausalan asemalta noin kaksi kilometriä länteen. Alue on peltomaisemaa, mutta tontin ympärillä kasvaa jonkin verran metsää. Tontti kuitenkin erottuu maastostaan puuttomana.

Tontin kasvillisuus on niin tiheää, että tontin tarkempi tutkimus on vaikeaa. Maassa on kuitenkin nähtävissä kivijalan kappaleita sekä tiiliä. Mikäli kasvillisuutta raivataan tai tontilla käydään esimerkiksi keväällä, voi maasta paljastua paremmin rakennusten merkkejä.

Tontin ajoitus on epäselvä. Pituusprofiilissa sen paikalla ei ole ratavartijan tonttia. 1800-luvun kartoissa ei myöskään näy rakennuksia. Ensimmäiset havainnot rakennuksista tontilla on vuoden 1964 kartassa, mutta tuolloin se ei näytä kuuluvan rautatiealueeseen. Seuraava kartta alueesta on vuodelta 1980, jolloin rakennukset ovat kadonneet, mutta tontti kuuluu rautateille. Tontin rakennusten asettelu vuoden 1964 kartassa viittaa ratavartijan tonttiin, se on samankaltainen muiden rataosuuden tonttien kanssa: asuinrakennus lähinnä rataa sekä kaksi ulkorakennusta.

5.2.3.8 *Korian ravirata*

Korian entisen raviradan läheisyydessä sijaitseva ratavartijan tontti on yksi radan alkuperäisistä ratavartijan tonteista. Pituusprofiilissa tontin kohdalle on merkitty yksinkertainen vahtitupa.

Tontin maastoa on muokattu paljon. Lähinnä rataa, varsinaisen vahtituvan vanhalla paikalla on uusi kaivo. Aluetta on tasoitettu. Tontin läpi kulkee myös tie, joka haarautuu tontin kohdalla radanvarsitieksi. Kohtisuoraan rataan nähden kulkeva tie on aiemmin kulkenut radan ylitse. Radanvarsitien ja radan välissä on heinikköä ja matalaa kasvustoa. Tien toisella puolella on enimmäkseen lehtipuita. Radan vieressä kasvaa ruusupensaita.

Vuoden 1964 kartassa tontilla on kolme rakennusta, joista kaksi on ulkorakennuksia. Toinen ulkorakennuksista on kulmittain vahtituvan kanssa, toinen on tien toisella puolella. Rautatiealueeseen näyttää kuuluvan kartoissa pitkään vain vahtitupa, mutta nykyisin koko vanhan tontin alue on rautatiealuetta.

Kulmittain olleet ulkorakennuksen jäänteet ovat luultavasti hävinneet radanvarsitietä rakennettaessa. Toisen ulkorakennuksen kivijalka kasvaa puuta tien toisella puolella. Kivijalka on osin hajonnut, mutta sen muoto erottuu selvästi kohoumana (kuva 39). Kivijalan takana on vanhoja aidantolppia. Tontin lähellä on yksityisomistuksessa olevat kaksi huonokuntoista ulkorakennusta, jotka eivät ole kuuluneet ratavartijan tontin rakennuksiin.



Kuva 39. Raviradan ratavartijan tontin ulkorakennuksen kivijalka on enemmänkin röykkiö erilaisia rakennusmateriaaleja. Kuva: Roosa Ruotsalainen.

6 Jatkoselvitystarpeita

Lahden ja Kouvolan välisen radan kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi toteutettiin pilottihankkeena, jossa tarkoituksena oli kohteiden kartoittamisen lisäksi kerätä tietoa sopivista tutkimusmenetelmistä tulevia ratainventointeja varten. Työn tuloksena voidaan todeta, että ratainventointeihin sopii hyvin erityisesti karttatutkimus. Selvityksen arkistolähteissä on kuitenkin syventämisen ja tarkentamisen mahdollisuus. Esimerkiksi ratajaksojen ja -piirien arkistosta voisi löytyä lisää tietoa kohteiden ajoituksesta sekä Lahden ja Kouvolan välillä tehdyistä toimenpiteistä, kuten sähköistyksestä ja perusparannuksesta 1960–70-luvuilla.

Selvityksessä tehtyjen löytöjen tyypillisyyttä, harvinaisuutta sekä valtakunnallista merkitystä päästään paremmin arvioimaan vasta, kun suurempi osa Suomen rataverkosta on inventoitu. Kun inventoidaan lisää rataosia, saadaan parempi kuva myös Lahden ja Kouvolan rataosuuden kulttuurihistoriallisten kohteiden merkityksestä. Kohdekortit tulisi siksi viedä järjestelmään, jossa niiden tietoja voi ylläpitää sekä päivittää, jotta kulttuurihistoriallisia kohteita koskeva tieto pysyy ajantasalla. Joka tapauksessa esimerkiksi radanvarren kipinäaita sekä rataosuuden ratavartijan tupien tontit edustavat vanhinta rautatiehistorian kerrosta Suomessa.

Osa kohteista täyttää historiallisen ajan kiinteiden muinaisjäännösten kriteerit, ja sekä maanomistajat että tulevien hankkeiden suunnittelijat hyötyisivät, jos ne pystyttäisiin ottamaan paremmin huomioon kaavoituksessa. Museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin kautta tietoisuus maastossa olevista muinaisjäännöksistä kasvaa, ja niiden suojelu paranee. Esimerkiksi Rieskan oikaisun radan alue sekä Kivisen ratavartijan tontti olisivat hyviä kohteita muinaisjäännösrekisteriin.

Työssä saatiin inventoitua Lahden ja Kouvolan välisen radan keskeisimmät kohteet, mutta syvällisemmälle tutkimukselle on tarvetta. Osassa kohteista kasvillisuus häytti havaintojen tekoa, joten kasvillisuutta poistamalla tai otollisempaan vuodenaikaan suoritettu maastokäynti tuottaisi varmasti tarkempaa tietoa useammasta radan kohteesta. Ennen maastokäyntejä kartoitetuista kohteista Sitikkalan seisakkeen tutkimus jäi maastossa vajavaiseksi alueen hankalakuisuuden sekä läheisten yksityisten tonttien vuoksi.

7 Yhteenveto

Selvityksessä saatiin kootuksi 31 kulttuurihistoriallisen kohteen tiedot. Kohteet valittiin maastokäyntien ja arkistotutkimuksen perusteella. Ratakartan tontteja kohteista on eniten (11), lisäksi kohteissa on asema-alueita (7) ja vanhoja ratapohjia (6) sekä tasoristeyksiä (4). Näiden lisäksi Lepomaasta, kipinäaidasta sekä Rieskan ratarummusta tehtiin kohdekortit.

Rataosuudella on runsaasti ratakartan tupien jäänteitä. Suuri osa niistä on Pietarin radan pituusprofiilin mukaan radan alkuperäisiä. Se, kuinka tyypillistä tämä on valtakunnallisella tasolla, jää nähtäväksi. Tonttien rakennuksiin on varmasti tehty muutoksia niiden rakennusajankohdan jälkeen, sekä muokattu tonttia muuten ratakartan perheen tarpeiden mukaan. Kuitenkin vain kaksi ratakartan tupaa rakennuksineen on säilynyt Lahden ja Kouvolan välillä. Vaikka kivijaloista ja muista tonttien jäänteistä ei saa selville tontilla tehtyjä muutoksia, kertovat ne silti ajasta ennen koneellista kunnossapitoa.

Taitorakenteet ovat radalla jokseenkin tyypillisiä verrattuna Suomen kokonaisuutteen. Silloissa on paljon betonijatkoksellisia siltoja sekä laatta- ja palkkisiltoja. Suurin osa niistä on rakennettu teiden yli- ja alikulkusilloiksi korvaamaan tasoristeyksiä 1980-luvulta alkaen. Samalla tasoristeyksiä on poistettu käytöstä kirjavin käytännön: varoituspuomeilla, maavalleilla sekä aidoilla. Ratarummuissa on enemmän kivirumpuja kuin koko Suomessa keskimäärin, mutta se selittyy Pietarin radan korkealla iällä.

Radan liikennepaikat on uudistettu palvelutasonnoston yhteydessä vuosina 2008–2010. Liikennepaikoista löytyy kuitenkin historiallista kerroksellisuutta, vaikka matkustajalaiturit ovatkin kaikkialla lähes samanlaiset. Erityisesti Uudenkylän, Kausalan ja Korian vanhat asema-alueet ovat täynnä historiaa 1800-luvulta lähtien. Asemien monet vaiheet näkyvät asemien monissa eri-ikäisissä rakennuksissa sekä muissa menneisyyden merkeissä. Kausalan asemarakennus on radan ainut alkuperäinen, Knut Nylanderin tyyppiirroksilla rakennettu asema.

Pietarin radan vanha ratalinja on hyvin säilynyt Lahden ja Kouvolan välillä. Vanhoille radoille on usein tehty oikaisuja ja suoristuksia etenkin suurempien uudistushankkeiden sekä sähköistyksen yhteydessä, joten on erityistä, miten hyvin nykyinen rata kulkee vanhaa 1860-luvulla suunniteltua linjaa.

Vaikka rataa ei ole uudistusten yhteydessä juurikaan suoristettu, muuten sen vaiheet noudattelevat varsinkin 1900-luvulla yleistä rautatiehistoriaa Suomessa. Maailmansotien välinen autoliikenteen kasvu vaikutti rataa, 1950–1960-luvuilla radalla oli runsaasti paikallisliikenteen seisakkeita, kunnes ne katosivat höyryveturiliikenteen lakattua kokonaan ja sähköistyksen valmistuttua. 1980-luvulla radalla ei tehty suurempia uudistuksia, mutta 1990-luvulta lähtien rataosuutta on taas kehitetty innokkaasti. Lahden ja Kouvolan välisen radan vilkas liikennöinti sekä sen sijainti rataverkossa väylänä Venäjälle on laittanut radan monessa hankkeessa toisten edelle. Radan kehittäminen jatkuu varmasti myös tulevasuudessa.

Pietarin radan historia on pitkä, ja sen vuoksi myös Lahden ja Kouvolan välisellä radalla on paljon merkkejä menneisyydestä. Radan varteen ja radalle on kerrotun historiaa 1860-luvun lopulta nykypäivään. Rataosuus on yksi Suomen vanhimmista, ja siksi sen kulttuurihistoriallisia arvoja tulisi jatkossa vaalia, toivottavasti tämän selvityksen avulla se onnistuu tulevaisuudessa helpommin.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet

Kansallisarkisto (KA)

Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto

Senaatin kartasto (Hollola, Nastola, Iitti, Elimäki)

Kihlakunnankartasto (Hollolan kihlakunta, Pernajan kihlakunta)

Pitäjänskartasto (Hollola, Nastola, Iitti, Elimäki)

Lääninkartasto (Uudenmaanlääni, Hämeen lääni)

Kalmbergin kartasto (Lahti–Nastola, Iitti–Kouvola)

Kansalliskirjasto (KK)

Suomen Taloudellinen Kartta 1912: Lahti

Suomen Taloudellinen Kartta 1920: Lahti

Pitäjänskartta 1932: Iitti

Pitäjänskartta 1930: Kuusankoski

Maanmittauslaitos (MML)

Peruskartta 1998: Ahtiala, Uusikylä, Mankala, Iitti, Korja

Topografinen kartta 1998: Lahti

Topografinen kartta 1991: Lahti

Topografinen kartta 1990: Kouvola

Topografinen kartta 1996: Kouvola

Topografinen kartta 1969: Iitti–Kuusankoski

Suomen Rautatiemuseon rautatiehistoriallinen arkisto (SRM)

Pituusprofiili: Långprofil öfver St. Petersburg–Riihimäki Jernväg

Rautatiehallituksen kiertokirjeet

Idän rautatieyhteyden perusparannus 2008–2010 -esite

Virka-aikataulut

Haj 28: Kaurakosken raiteen liikennöiminen

Väyläviraston arkisto (VA)

Suurisuon rataoikaisu: Suunnitelmaselostus (2008)

Suurisuon rataoikaisu, rakentamissuunnitelma: työkohtainen työselostus (2008)

Tasonnosto Lahti–Vainikkala toteutumapiirustukset (Lahti–Kouvola)

Lahti–Luumäki meluesteet: Suunnitelmakartat, yleiskartat ja istutussuunnitelmat (Lahti–Kouvola)

Lahti–Luumäki palvelutason parantaminen: Rakentamissuunnitelmien yleiskartat (Lahti–Kouvola)

Lahti–Vainikkala yleissuunnitelman tarkistus: Lahti–Kouvola yleiskaavio

Uusikylä liikennepaikka: aluesuunnitelmat

Villähde liikennepaikka: aluesuunnitelmat

Tutkimuskirjallisuus

Aitta, Seppo (toim.) 2004: Siltojemme historia. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry, Helsinki.

Anttila, Olavi 2000: Iitin historia III. Iitin kunta, Gummerus kirjapaino oy. Jyväskylä.

Gripenberg, Lennart & Munck, Teodor 1912: Suomen Valtionrautatiet 1862–1912, osa 2. Historiallis–teknillis–taloudellinen kertomus. Rautatiehallitus, Helsinki.

Halila, Aimo 1966: Iitin historia II. Iitin kunta ja seurakunta, Lahti.

Hyvärinen, Marketta 2017: Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017. Liikennevirasto, Helsinki.

Hyvärinen, Marketta; Onninen, Niina; Peltola, Tapani & Pirinen, Jarkko 2018: Väyläverkon arvokohteiden toimintamalli. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 26/2018. Liikennevirasto, Helsinki.

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

Joutsalmi, Sinikka & Niemi, Mirkka 2005: Aseman puistot ja pihat – Asema-alueiden hoito-ohje. Museovirasto, rakennushistorian osasto.

Knapas, Marja Terttu 1985: Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson liitto.

Lakka, Mari 2012: Pietarin rautatie ja sen rakentajat Nastolan pitäjän paikallisyhteisössä 1868–1870. Suomen historian pro gradu -tutkielma, Historian ja etnologian laitos, Jyväskylän yliopisto.

Lakka, Mari 2016: "Radanrakentajien kalmistot Päijät-Hämeessä". Teoksessa Kaikkien aikojen Salpausselkä – Päijät-Hämeen tutkimusseuran vuosikirja 2016, s.86–95. Päijät-Hämeen tutkimusseura ry, Lahti.

Mäkelä, Anneli 1979: Nastolan historia I. Nastolan kunta, Gummerus Oy. Jyväskylä.

Mäkelä, Anneli 1982: Nastolan historia II. Nastolan kunta, Gummerus Oy. Jyväskylä.

Mäkelä, Anneli 1991: Nastolan historia III. Nastolan kunta, Gummerus Oy. Jyväskylä.

Niukkanen, Marianna 2009: Historiallisen ajan kiinteät muinaisjännökset – tunnistaminen ja suojelu. Museoviraston rakennushistorian osaston oppaita ja ohjeita 3. Museovirasto, rakennushistorian osasto.

Nummelin, Markku 2010: "Tasoristeys-palsta". Resiina 1/2010, s. 61.

Punkamaa, Pertti 2006: Oikaistiin – ei ajettu ohi: Oikoradan syntyvaiheet. Nopeat Itäradat -projekti.

Päijät-Hämeen liitto 2017: Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014 – Selostus. Päijät-Hämeen liiton julkaisuja A 232, Lahti.

Oka, Pentti 1983: Sähköinen asia – Valtionrautateiden sähköistäminen. Sähköradat Oy.

Oksanen, Eeva-Liisa 1985: Elimäen historia.

Rasehorn, Hannu 1996: Pietarin rata 125 vuotta. Lahti.

Rautatierakennusten korjausohjeet 4: Kaksoisvahtitupa. Museovirasto, Helsinki 2003.

Rautatierakennusten korjausohjeet 5: Yksinkertainen vahtitupa. Museovirasto, Helsinki 2003.

Roivainen, Antti 2020: "Pietarin radan ensimmäiset liikennepaikat". Resiina 3/2020, s.12–44.

Suomen virallinen tilasto: Rautatietilasto. Tilastokeskus. Vuodet 1900–1905, 1921.

Tasoristeys selvitys: Riihimäki–Kouvola, Kouvola–Pieksämäki, Kouvola–Joensuu. Kouvolan ratakeskus ja Kaakkois-Suomen tiepiiri. Kouvola 1994.

Tasoristeys selvitys: Riihimäki–Kouvola. Kouvolan ratakeskus, Helsingin ratakeskus ja Hämeen tiepiiri. Kouvola 1994.

Turpeinen, Oiva 2004: Pietarin rata – Rajamaasta maailmalle. Tammi.

Valtion rautatiet 1912–1937, osat 1–2. Rautatiehallitus, Helsinki 1937.

Vilenius, Mikko Johannes 2016: Rautatierumpujen taustaselvitys. Metropolia ammattikorkeakoulu, insinööriyö.

VR Valtionrautatiet 1962–1987. Rautatiehallitus 1987.

Zetterberg, Seppo 2011: Yhteisellä matkalla – VR 150. WSOY, Helsinki.

Internet-lähteet

litin kunta: asemakaavayhdistelmä ja yleiskaavayhdistelmä, [litin karttapalvelu](#) (katsottu 20.10.2020).

[litti.fi: litti siirtyy Kymeenlaakson maakunnasta Päijät-Hämeeseen 2021](#) (luettu 21.12.2020).

Kaukoliikenteen matkat vuonna 2019, Väylävirasto. (Pdf väylä.fi -sivustolta. väylä.fi > Aineistot > Tilastot > Rautatietilastot > Rautateiden henkilö- ja tavaraliikenne).

Kouvolan kaupunki: asemakaavamääräykset, yleiskaavat, ilmakuvat, [Kouvolan karttapalvelu](#) (katsottu 20.10.2020).

[Kouvolan Sanomat 19.4.2015: "Kivikukko ja tutka-asema ovat sota-ajan salaisuuksia, katso kuvat!"](#) (luettu 22.12.2020).

Kymenlaakson liitto 2020: [Kymenlaakson maakuntakaava 2040 -karttapalvelu](#) (katsottu 22.10.2020).

Kymenlaakson liitto: [litin alueen ajantasamaakuntakaava -karttapalvelu](#) (katsottu 4.11.2020).

Lahden kaupunki: ajantasa-asemakaava, yleiskaavayhdistelmä, osayleiskaava-alueet, ilmakuvat, [Lahden karttapalvelu](#) (katsottu 20.10.2020).

[Liikettä itään ja länteen – Helsinki–Pietari rautatieyhteys 150 vuotta](#) -verkkojulkaisu, Suomen Rautatiemuseo ja Väylävirasto 2020. (luettu 14.9.2020).

Linjakaavio Lahti–Kouvola, 2020. Ratatiedon extranet.

[Maanmittauslaitoksen karttapaiikka-palvelu](#)

Meriluoto, Markku 2014: [Uudenkylän rakennuskulttuuri. Tieokas.](#)

Museovirasto, arkeologiset kohteet: [Museoviraston muinaisjäännösrekisteri kulttuuriympäristön palveluikkunassa](#) (luettu 21.9.2020).

Museovirasto, RKY-kohteet: [Museoviraston valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY](#): Korian sillat, Korian kasarmialue, Erstan kartano. (luettu 9.11.2020).

Museovirasto, RKY-luettelo 1993: [Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt](#). Kymijoen kulttuurimaisema. (luettu 12.11.2020).

Päijät-Hämeen liitto 2019: Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014 -karttapalvelu (katsottu 22.10.2020).

Pörssitieto.fi: [Osakeyhtiö Mankala Aktiebolag](#) (luettu 14.12.2020).

Suomen raitioseura ry: [Kausalan-Leininselän rautatie](#) (luettu 11.12.2020).

Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2019, Väylävirasto. (Pdf väylä.fi -sivustolta. väylä.fi > Aineistot > Tilastot > Rautatietilastot > Rautateiden henkilö- ja tavaraliikenne).

[Vanhat kartat -karttapalvelu](#), kartat vuosilta 1964–1991.

Vaunut.org: kuvahaku rataosa Riihimäki–Kouvola (katsottu 30.9.2020).

Vayla.fi: "[Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T](#)" – Väyläviraston internetsivusto (luettu 12.11.2020).

Väyläviraston taitorakennerekisteri.

Väyläviraston ratakuvapalvelu.

Lahden ja Kouvolan rataosuuden kulttuuri- historialliset kohteet

[Kohdekortit \(linkki\)](#)

- Holstilan ratavartijan tontti
- Inginmaan tasoristeyspaikka
- Kausalan asema-alue
- Kivisen ratavartijan tontti
- Kivisen tasoristeyspaikka
- Korian asema-alue
- Koria-Keltti-Voikkaa radan ratapohja
- Korian raviradan ratavartijan tontti
- Kuurin ratavartijan tontti
- Kuurin tasoristeyspaikka
- Lepomaan hautausmaa
- Mankalan asema-alue
- Mankalan voimalaitoksen työmaaradan ratapohja
- Nastolan uusi asema-alue
- Nastolan teollisuusraide
- Piiankallion ratavartijan tontti
- Ratakilometrin 135 ratavartijan tontti
- Rieskan oikaistu ratapohja
- Rieskan ratavartijan tontti
- Rieskan ratarumpu
- Selkosaaren ratavartijan tontti
- Sitikkalan ratavartijan tontti
- Suurisuon oikaistu ratapohja
- Suurisuon ratavartijan tontti
- Tuurinkorventien tasoristeyspaikka
- Uudenkylän-Sitikkalan kipinäaita
- Uudenkylän uusi asema-alue
- Uudenkylän vanha asema-alue
- Vehkosillan seisakkeen paikka/ratavartijan tontti
- Villähteen uusi asema-alue

Lahden ja Kouvolan rataosuuden sillat

(Väylävirasto: Taitorakennerekisteri)

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttö-tarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapi-täjä</i>	<i>Valmistumis-vuosi</i>	<i>Jänne-pituudet</i>	<i>Rakennetyypin nimi</i>
KaS-5302	Ahkojan aaltoputki-rumpu	Ratasilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2010	2.1	Teräksinen putki-silta
KaS-3022	Alakyläntien alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2008	2.5 + 21 + 2.5	Jännitetty betoni-nen ulokelaattasilta
U-3288	Erstan ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Väylävirasto	Uudenmaan ELY-keskus	2002	22.8 + 29 + 22.8	Jännitetty betoni-nen jatkuva palkki-silta
U-4249	Haravakylän alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2002	1.81 + 10.5 + 12 + 10.5 + 1.81	Teräsbetoninen jatkuva ulokelaatta-silta
KaS-3260	Kaivomäen ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Yksityinen	litin kunta	1995	25.5 + 30.8 + 21.5	Jännitetty betoni-nen jatkuva palkki-silta
U-4252	Kanervan alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1983	20.4 + 28.4 + 20.4	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
KaS-3016	Kansanmäen alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1987	10.6 + 5.6	Teräsbetoninen jatkuva laattakehä-silta
KaS-3014	Kausalän alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	2009	tieto puuttuu	Teräsbetoninen laattakehäsilta

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttö-tarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapi-täjä</i>	<i>Valmistumis-vuosi</i>	<i>Jänne-pituudet</i>	<i>Rakennetyypin nimi</i>
KaS-3015	Kausalan ratasilta	Ratasilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2010	2.9	Teräsbetoninen laattasilta, puolielementtirakenteinen
KaS-3023	Kellomäen alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1984	5.5	Teräsbetoninen laattakehäsilta
U-4254	Kivisen alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2005	2.1 + 9.2 + 11.5 + 9.2 + 2.1	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
KaS-3020	Korian alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1925	6.93	Teräsbetoninen holvisilta
KaS-3018	Korian aseman alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1989	4.5 + 11.5 + 4.5	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
KaS-3021	Korian ratasilta	Ratasilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1925	18.1 + 17.15 + 74.05 + 17.6 + 18.1	Teräsbetoninen holvisilta
KaS-936	Korian silta	Vesistösilta	Väylävirasto	Kaakkois-Suomen ELY-keskus	1984	36 + 72 + 36	Teräksinen jatkuva palkkisilta, teräsbetonikantinen, liittorakenteinen
KaS-236	Korian silta (Vanha)	Vesistösilta	Väylävirasto	Kaakkois-Suomen ELY-keskus	1870	19.2 + (1.6) + 63.8 + (1.6) + 19.2	Teräksinen ristikkosilta, puukantinen
KaS-411	Korian ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Väylävirasto	Kaakkois-Suomen ELY-keskus	1959	8.8 + 11 + 8.8	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttö-tarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapi-täjä</i>	<i>Valmistumis- vuosi</i>	<i>Jänne- pituudet</i>	<i>Rakennetyypin nimi</i>
U-3152	Kujalan länti- nen risteys- ja ylikulku- silta	Ramppisilta, Risteyssilta, Ylikulkusilta	Väylävirasto	Uudenmaan ELY-keskus	1998	15.4 + 19.09 + 23.86 + 19.23	Jännitetty betoni- nen jatkuva palkki- silta
U-3258	Kujalan ris- teys- ja yli- kulkusilta	Risteyssilta, Ylikulkusilta	Väylävirasto	Uudenmaan ELY-keskus	1982	15.55 + 19.4 + 24.24 + 19.4	Teräsbetoninen j atkuva ontelo laattasilta
U-2647	Kujalan ris- teys- ja yli- kulkusilta	Risteyssilta, Ylikulkusilta	Väylävirasto	Uudenmaan ELY-keskus	1998	15.51 + 19.23 + 24.06 + 19.37	Jännitetty betoni- nen jatkuva palkki- silta
U-3493	Kujalanka- dun ylikulku- silta	Ylikulkusilta	Lahden kau- punki	Lahden kau- punki	1998	22 + 28 + 24	Jännitetty betoni- nen jatkuva palkki- silta
KaS- 3017	Kuukson ali- kulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2003	1.75 + 6.5 + 11 + 6.5 + 1.75	Teräsbetoninen jatkuva ulokelaat- tasilta
U- 4248	Lankilan ali- kulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2002	2 + 7.25 + 11 + 7.25 + 2	Teräsbetoninen jatkuva ulokelaat- tasilta
KaS- 3013	Mankalan alikulku- silta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2002	2 + 10 + 12 + 10 + 2	Teräsbetoninen jatkuva ulokelaat- tasilta
U-3497	Miekan yli- kulkusilta	Ylikulkusilta	Lahden kau- punki	Lahden kau- punki	1999	25 + 30 + 25	Jännitetty betoni- nen jatkuva palkki- silta
U-4250	Montarin ali- kulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2003	11	Teräsbetoninen laattakehäsilta

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttö-tarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapi-täjä</i>	<i>Valmistumis-vuosi</i>	<i>Jänne-pituudet</i>	<i>Rakennetyypin nimi</i>
U-3573	Mönjäsentien ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1994	14 + 23 + 14	Teräsbetoninen jatkuva palkkisilta
U-2861	Nastolan ylikulkusilta	Risteyssilta, Ylikulkusilta	Väylävirasto	Uudenmaan ELY-keskus	1994	28 + 32 + 40 + 34	Jännitetty betoni-nen jatkuva palkki-silta
U-4253	Ruuhijärven-tien alikäy-tävä	Alikäytävä, Ratasilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1982	4.4	Teräsbetoninen vinojalkainen laattakehäsilta
KaS-3019	Sarkalan alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1998	4	Teräksinen holvi-silta
KaS-3259	Saunamäen ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Yksityinen	litin kunta	2004	17.75 + 22 + 22 + 17.75	Jännitetty betoni-nen jatkuva palkki-silta
U-4251	Savisen ali-käytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	2002	4.18	Teräksinen holvi-silta
KaS-981	Sitikkalan ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Väylävirasto	Kaakkois-Suomen ELY-keskus	1987	17.4	Jännitetty betoni-nen palkkisilta, puolielementti rakenteinen
KaS-5308	Suurisuon ratasilta	Ratasilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2010	2.2	Teräksinen putki-silta
KaS-3229	Viitamäen alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2010	7.6	Teräsbetoninen vinojalkainen laattakehäsilta

Lahden ja Kouvolan rataosuuden ratarummut

(Väylävirasto: Taitorakennerekisteri)

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Valmistusvuosi</i>	<i>Materiaali</i>	<i>Jatkettu</i>
R-7093	Ahkojan tulvapatuki siltapatuken vieressä	Väylävirasto	Väylävirasto	2010	Teräs	Kyllä
R-7554	Niinimäki 1	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni	Ei
R-7555	Niinimäki 2	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni	Ei
R-1527	Rumpu [006 0132+0862]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1528	Rumpu [006 0133+0241]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1529	Rumpu [006 0134+0147]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1530	Rumpu [006 0135+0431]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1531	Rumpu [006 0136+0736]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1532	Rumpu [006 0138+0420]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Kyllä
R-1533	Rumpu [006 0138+0793]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Ei
R-1534	Rumpu [006 0139+0766]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Ei
R-1535	Rumpu [006 0140+0838]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1536	Rumpu [006 0141+0470]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1537	Rumpu [006 0143+0587]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Ei
R-7216	Rumpu [006 0143+0604]	Väylävirasto	Väylävirasto	2014	Teräs	Ei
R-1538	Rumpu [006 0144+0133]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Kyllä
R-1539	Rumpu [006 0148+0056]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1540	Rumpu [006 0148+0736]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Ei
R-1541	Rumpu [006 0161+0532]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Ei
R-1542	Rumpu [006 0163+0531]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Valmistusvuosi</i>	<i>Materiaali</i>	<i>Jatkettu</i>
R-1543	Rumpu [006 0163+0692]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1544	Rumpu [006 0164+0190]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Ei
R-1545	Rumpu [006 0164+0940]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni	Ei
R-1546	Rumpu [006 0166+0012]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni	Ei
R-1547	Rumpu [006 0167+0115]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni	Ei
R-7070	Rumpu [006 0168+0136]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Ei
R-1548	Rumpu [006 0168+0408]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1549	Rumpu [006 0169+0248]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni	Ei
R-6058	Rumpu [006 0170+0495]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Teräs	Ei
R-6059	Rumpu [006 0172+0365]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Kivi	Ei
R-6060	Rumpu [006 0172+0650]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Muovi, Kivi	Kyllä
R-6061	Rumpu [006 0173+0565]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Muovi	Kyllä
R-1552	Rumpu [006 0174+0636]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Teräs	Ei
R-1553	Rumpu [006 0176+0296]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni	Ei
R-7170	Rumpu [006 0178+0107]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-6062	Rumpu [006 0179+0117]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Teräs	Kyllä
R-1555	Rumpu [006 0180+0093]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1556	Rumpu [006 0180+0991]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni	Ei
R-6063	Rumpu [006 0181+0400]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Teräs	Ei
R-1558	Rumpu [006 0182+0703]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1560	Rumpu [006 0184+0404]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1561	Rumpu [006 0187+0471]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni, Kivi	Kyllä
R-1562	Rumpu [006 0188+0340]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Teräs	Ei
R-7556	Sudenpesä	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puuttuu	Betoni	Ei
R-7091	Suokannan rumpu	Väylävirasto	Väylävirasto	2010	Betoni	Ei



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-838-0
www.vayla.fi