Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Ainola
TYYPPI	Liikennepaikka
KOORDINAATIT	N=6703901.980, E=395570.625
RATAKILOMETRI	34+784
SIJAINTIKUNTA	Järvenpää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1998-

TAUSTATIEDOT

Alun perin Ainola tunnettiin nimellä Kyrölä, ja tuon niminen laituri perustettiin vuonna 1949. Vuonna 1998 laituria siirrettiin 300 metriä etelään, ja samalla Ristinummen seisake lakkautettiin. Nimeksi muutettiin Ainola vuonna 2015, säveltäjä Jean Sibeliuksen 150-juhlavuoden kunniaksi.

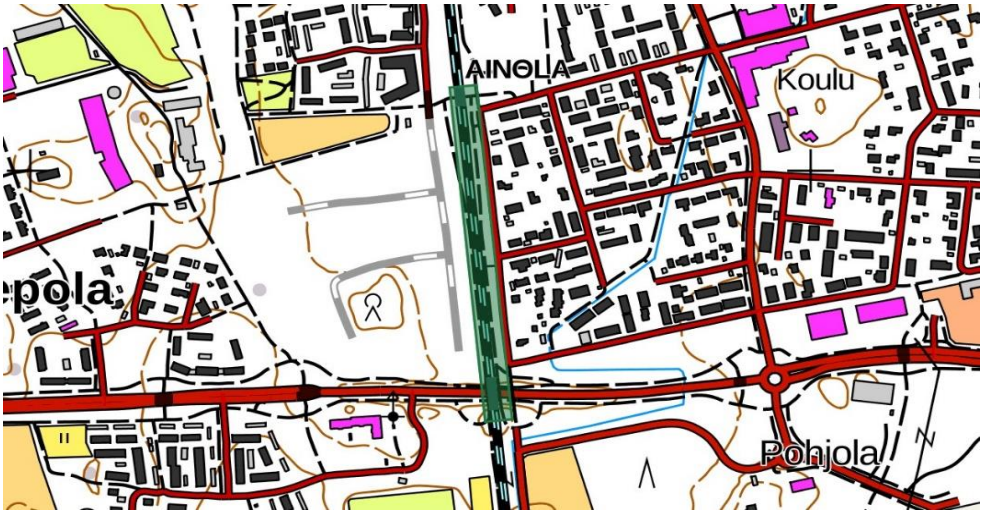
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Laiturialueen ympäristö on avointa. Radan itäpuolella on tie sekä pientaloasutusta. Radan länsipuolelle rakennetaan entiselle pellolle kerrostaloasutusta.

NYKYTILA JA KUNTO

Ainolan seisakkeella on kaksi korkeaa reunalaituria radan kummallakin puolella. Raiteiden välissä on aita. Laitureilla on molemmilla puolilla vihreät odotuskatokset, sekä siniset infotaulut ja raidenäytöt. Molemmilla laitureilla on myös opastaulu Aino ja Jean Sibeliuksen Ainolaan sekä Juhani Ahon Aholaan. Pysäkillä on alikulut etelässä laitureiden päässä ja pohjoisessa noin sadan metrin päässä laitureista. Pyörätelineitä on molempien alikulkujen yhteydessä. Pysäkillä on istutuksia erityisesti itäpuolen laiturin ja tien välissä sekä alikulkujen yhteydessä. Kasvillisuuteen kuuluu muun muassa ruusuja ja vuorimäntyjä. Laiturialue on tyypillinen lähiliikenteen käytössä oleva laiturialue.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Ainola on tyypillinen käytössä oleva lähiliikenteen laiturialue. Kohde sijoittuu lähelle Tuusulan rantatien valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta.

Harvinaisuus – 0	Vastaavanlaisia laiturialueita on rataverkolla useita.
Tyypillisyys – 3	Laiturialue on hyvin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Ainola edustaa aikakaudelleen tyypillistä lähiliikenteen laiturialuetta.
Alkuperäisyys – 2	Ainolassa on aseman siirron jälkeen tehty joitakin muutoksia.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Ainolan historiallinen arvo on vähäinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Ainolan kerroksellisuutta on vaikeaa havaita.

LÄHTEET

Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009; Rosenberg, Antti. Suur-Tuusulan historia 4, osa 1.: Tuusulan historia 1920-luvun alusta 1980-luvulle. A. Rosenberg, Tuusula 1998; Svahn, Nina. ”Kyrölän junaseisake nimettiin Ainolaksi Sibeliuksen mukaan”. Yle.fi 1.7.2015. (https://yle.fi/uutiset/3-8114420) luettu 16.4.2021.

MAASTOKÄYNTI	14.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Arolammintie
TYYPPI	Ratavartijantupa
KOORDINAATIT	N=6731944.240, E=380378.099
RATAKILOMETRI	67+625
SIJAINTIKUNTA	Riihimäki (Kanta-Häme)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1885-

TAUSTATIEDOT

Vahtitupa näkyy ensimmäisen kerran Senaatin kartassa vuonna 1884. Siinä vahtituvan lisäksi tontilla on yksi rakennus, joka näyttäisi olevan nykyisen saunan paikalla. Sauna ja vahtitupa on kiinteistörekisterin mukaan rakennettu 1885. Ulkorakennus on rakennettu 1912. Pituusprofiilissa vahtituvan paikalle on merkitty yksinkertainen vahtitupa.

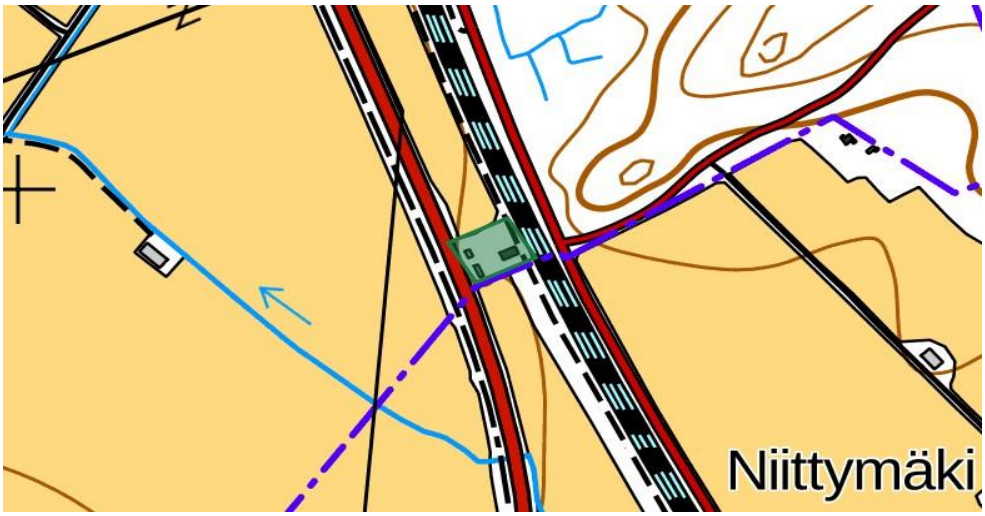
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Arolammintien vahtitupa sijaitsee peltomaisemassa Hyvinkäältä Riihimäelle vievän tien varressa, tien ja radan välissä. Naapureita ei ole, vaan molemmin puolin on peltoaukeaa.

NYKYTILA JA KUNTO

Tontti on neliskulmainen. Vahtitupa sijaitsee lähimpänä rataa, noin 10 metrin päässä siitä. Navetallinen ulkorakennus sijaitsee tontin toisessa kulmassa ja sauna toisessa. Ulkorakennuksen navettaosioon on käytetty myös valkeaksi rapattua tiiltä. Karjan heinälle on rakennuksessa toinen kerros, johon pääsee ulkopuolelta tikkaita pitkin. Saunan vesikatto on uusittu. Saunan eteistilassa on ollut karjanhoitoa varten apukeittiö, mutta se on purettu. Piha on aidattu osittain valkealla puuaidalla ja osittain pensasaidalla. Vanhojen rakennusten lisäksi tontilla on kaksi pressuhallia sekä kesäkeittiö. Pihassa on muutamia marjapensaita ja istutuksia.Tuparakennus on kooltaan noin 40 neliömetriä, mikä tekee siitä selvästi suuremman muihin rataosuuden yksinkertaisiin vahtitupiin verrattuna. Nykyinen asukas on rakentanut sisäänkäynnin eteen katetun kuistin noin kymmenen vuotta sitten. Rakennuksessa on WC, muttei suihkutilaa. Myös ullakkotila on asuinkäytössä. Rakennuksen ulkolaudoitus ja ikkunat on uusittu parikymmentä vuotta sitten.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Arolammintien vahtituvan rakennukset muodostavat hyvin tyypillisen ratavartijan pihan kokonaisuuden. Itse vahtitupa on epätyypillisen suuri yksinkertaiseksi vahtituvaksi, ja on siksi erityinen. Rakennukset edustavat 1880- ja 1910-lukujen rautatieläisarkkitehtuuria.

Harvinaisuus – 2	Ratavartijantuvat ovat olleet rakentamisajankohtana yleisiä, mutta viime vuosikymmeninä harvinaistuneet. Suuret yksinkertaiset vahtituvat ovat olleet jo aikanaan harvinaisia.
Tyypillisyys – 1	Arolammintien rakennukset ovat osittain tyypillisiä.
Edustavuus – 2	Rakennusten kokonaisuus edustaa hyvin väylänpitäjän tuottamaa rakennuskantaa 1800-luvun lopusta.
Alkuperäisyys – 2	Rakennukset ovat ulkoisesti säilyttäneet hyvin alkuperäisen asunsa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä esimerkki väylänpidon historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Rakennuksissa ja pihapiirissä on hyvin näkyvissä eri aikakausien vaikutteet ja muutokset.

LÄHTEET

Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1948, 1951, 2002, 2008, 2017). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1884, 1945, 1960, 1974, 1983, 1989, 1992). Selattu vanhatkartat.fi –sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Rautatierakennusten korjausohjeet 5: Yksinkertainen vahtitupa. Museovirasto, Helsinki 2003; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Väyläviraston sopimus- ja kiinteistörekisteri.

MAASTOKÄYNTI	16.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hamburgintien alikäytävä
TYYPPI	Taitorakenne
KOORDINAATIT	N=6717781, E=386657
RATAKILOMETRI	51+735
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	n. 1860/1963/1995

TAUSTATIEDOT

Hamburgintien alikulku on yksi radan alkuperäisistä silloista. Se on merkitty pituusprofiiliin aukkona. Silta on ollut avoin, eli sillä ei ole ollut kantta. Teräsbetoninen kansi on rakennettu vuonna 1963. Siltaan on tehty muutos- ja korjaustöitä vuonna 1995.

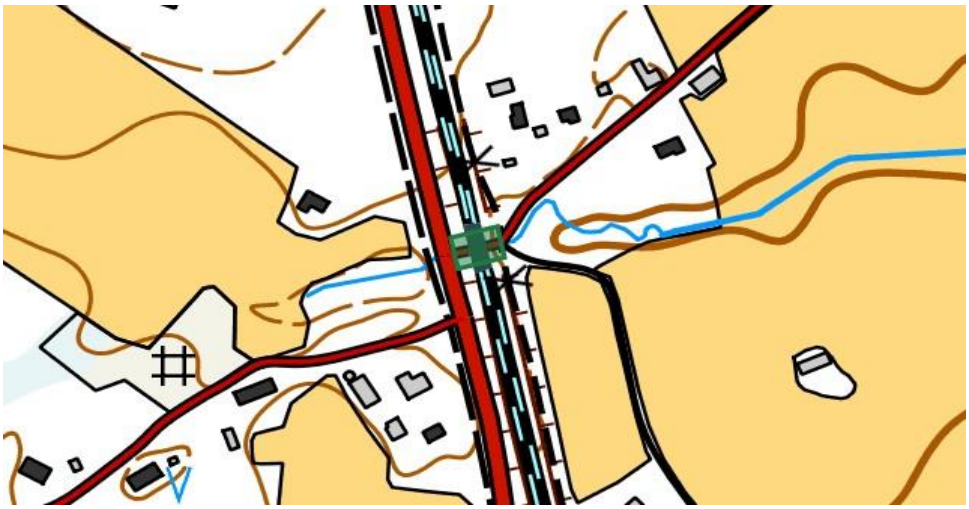
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Hamburgintien alikäytävä sijaitsee aivan Jokelantien vieressä. Radan ja tien välissä ei ole puita, ja radanvarsi on muutenkin avoin. Alikulun itäpuolella tiet johtavat maatilalle. Alikulusta kulkee autotie.

NYKYTILA JA KUNTO

Hamburgintien maatukien kivet ovat siistit. Kivissä on näkyvissä useita porausjälkiä ja muutamia koukkuja.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT	
ARVOLUOKITUS Hamburgintien alikulku on yksi Helsinki–Hämeenlinna-radan vanhimmista silloista. Sillan vanhat rakenteet on hyvin nähtävissä, sillä tila sillan ympärillä on avoin.	
Harvinaisuus – 1	Hamburgintien alikäytävän kanssa vastaavia siltoja rakennettiin aluksi useita. Sittemmin siltoja on korvattu uudemmilla.
Tyypillisyys – 2	Vastaavia siltoja on rakennettu muitakin.
Edustavuus – 1	Kohde edustaa osin alueella tuotettua siltaperintöä.
Alkuperäisyys – 2	Sillasta on hyvin havaittavissa sen alkuperäiset osat.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Hamburgintien silta on paikallisesti hyvä esimerkki Helsinki–Hämeenlinna-radan alkuperäisistä silloista.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Sillan eri kerrokset erottuvat toisistaan.
LÄHTEET Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1951, 1997). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Turpeinen, Oiva. Suuriruhtinaan Suomi 2: Höyryllä Hämeeseen. Tammi, Helsinki 2003. Kuva s. 69; Väyläviraston Taitorakennerekisteri.	
MAASTOKÄYNTI	21.4.2021 Tiina Lehtinen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	17.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hyvinkää
TYYPPI	Liikennepaikka
KOORDINAATIT	N=6723656.006, E=382776.355
RATAKILOMETRI	58+792
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto, muu
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1860-

TAUSTATIEDOT

Hyvinkää on yksi Helsinki–Hämeenlinna-radan alkuperäisistä asemista. Hyvinkään aseman alueella ei ollut juurikaan asutusta ennen rautatietä, mutta Helsingin–Hämeenlinnan-maantie haarautui alueella, jonka vuoksi Hyvinkää valikoitui asemapaikaksi.

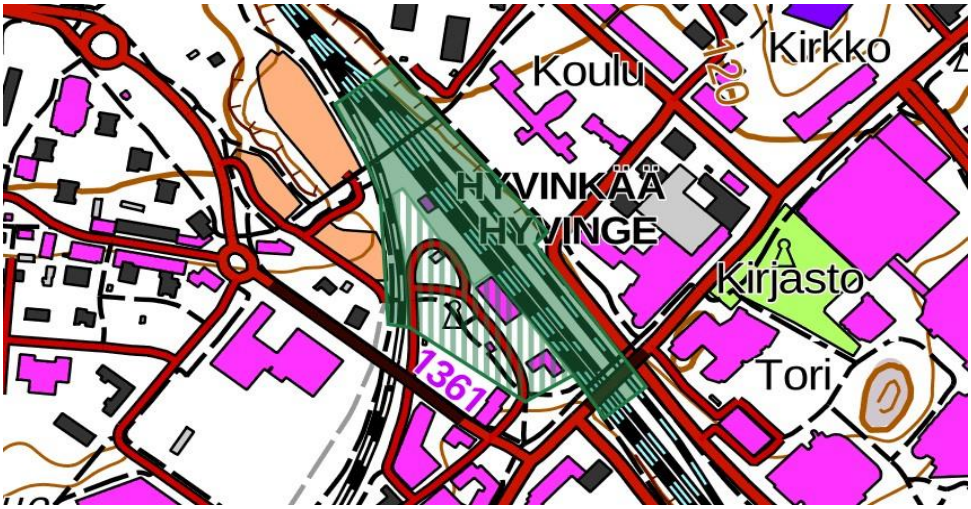
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Hyvinkään asema-alue sijaitsee aivan Hyvinkään keskustassa. Asema-aluetta rajaa Hämeenkadun ylikulku ja Meriluodon kevyen liikenteen ylikulkusillat. Pääradan lisäksi asema-alue rajaantuu Hangon rataan. Alue aseman ympärillä on tiiviisti rakennettua. Hyvinkään asema-alue on RKY-alue.

NYKYTILA JA KUNTO

Hyvinkäällä rakennukset ovat aseman puolella radansuuntaisessa rivissä: Tava-ramakasiini/rakennusmestarin toimisto (1940-luku), asema (1862) ja postitalo (1907). Taksiasema (1979) on puiston reunassa. Asemarakennuksen on suunnitellut Carl Albert Edelfelt. Lisäksi toimiston ja aseman välissä, hieman radasta kauempana on suurehko maakellari (1860-luku). Kellarin vieressä on busseille seitsemän laituria. Niiden yhteydessä on odotuskatos. Asemalla on korkea reunalaituri 1. raiteen vieressä, ja korkea välilaituri 4. ja 5. raiteen välissä. Laitureilla ei ole katoksia ja raiteiden välit on aidattu. Välilaiturille on huollon tasoristeys 5. raiteen yli laiturin eteläpäästä. Aseman ja postitalon välissä on istutusalue, roskakatos sekä katettuja että kattamattomia pyörätelineitä. Pyörätelineitä on myös muun muassa Hangon laiturilla, postitalon eteläpuolella sekä aseman pohjoispuolella, alikulun sisäänkäyntien vierellä. 1. raiteen laiturilla on välipala-automaatti sekä VR:n lipunmyyntilaitteet. Laitureilla on laiturinäytöt sekä 1. laiturilla infotaulut. Asema-alueella Hangon rata erkanee pääradasta. Hangon radalla on alueella kaksi kevyenliikenteen puomilaitoksellista tasoristeystä. Lähellä Hangon radan ja Pääradan liityntäkohtaa, Meriluodon ylikäytävän eteläpuolella on Amerikan- tai Hangonlaituriksi kutsuttu vanha laituri. Laituri tuskin on alkuperäinen. Sen reunassa on kiveys, mutta muuten sen pinta on hiekkainen. Laiturin rajaa viereisestä parkkipaikasta syreeni-istutukset sekä lehmusrivi. Aseman takana on vanha asemapuisto, joka saattaa olla yksi Suomen vanhimmista asemapuistoista. Asemapuistossa aseman puoleisella sivulla on vanha lehmusrivi. Puistossa kasvaa useita vanhoja puita, kuten kuusia, tammia, lehtikuusia ja lehmuksia.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Hyvinkään asema-alue on historiallisesti monikerroksinen. Asema on muuttunut vuosien varrella palvelemaan paremmin lähiliikenteen matkustajia, mutta samalla asema-alueen historiallisuudesta on huolehdittu. Asema-alue kuuluu Hyvinkään rautatieasemat -RKY-alueeseen.

Harvinaisuus – 3	Hyvinkään asema-alue on valtakunnallisesti harvinainen.
Tyypillisyys – 1	Asema-alue on osin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin väylänpitäjän tuottamaa rakennuskantaa ja kulttuuriympäristöä.
Alkuperäisyys – 1	Hyvinkään asemalla on nähtävissä joitain piirteitä aseman varhaisesta olemuksesta, kuten asemarakennuksen keskiosa sekä asemapuisto.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Hyvinkään asema-alue kertoo varhaisen risteysaseman historiaa.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Hyvinkäällä on hyvin näkyvissä eri aikakausien vaikutukset asema-alueeseen.

LÄHTEET Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009; Lahtinen, Anu. Hyvät, pahat ja hyvinkääläiset – Hyvinkään seudun historia. Siltala, 2017; Hautala, Kustaa. Hyvinkään seudun historia 1860–1950. Forssa 1951; Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1949, 1951, 1997, 2002, 2009, 2014, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1871, 1938, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Hyvinkään aseman ympäristö – Maankäyttösuunnitelma. Asematyöryhmän raportti, Hyvinkään kaupunki, Tekninen virasto, maankäyttöosasto, Hyvinkää 1984; Museovirasto, RKY-kohteet. Museoviraston valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Hyvinkään rautatieasemat. (http://www.rky.fi) luettu 4.5.2021; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Hyvinkään asemarakennus muutospiirros 1988. Rautatiehallitus, rakennustoimisto; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Puutarhapiirrokset: Hyvinkää Hangon laituri (1958), Hyvinkää asemapuisto (1958), Hyvinkää osa asemapuistoa (1960), Hyvinkää laituripuisto (1958); Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmat. Kuvat Hyvinkään rautatieasemalta. SRMV1:443, SRMV1:460, SRMV1:402, VR1:10883, SRMV1:397, SRMV1:416, SRMV1:457 ja SRMV1:454. (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi); Valanto, Sirkka: ”Carl Albert Edelfeltin asemasuunnitelmat”. Julkaisussa Suomen Rautatiemuseon vuosikirja 1979, s.94–107; Väyläviraston	
MAASTOKÄYNTI	14.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	21.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Jokela
TYYPPI	Liikennepaikka
KOORDINAATIT	N=6714734.385, E=388686.543
RATAKILOMETRI	47+937
SIJAINTIKUNTA	Tuusula (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto, VR-yhtymä, muu
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1875-

TAUSTATIEDOT

Jokelan asema on syntynyt tehtaiden tarpeisiin. Paikalliset talolliset ja kartanonomistajat olivat yrittäneet saada Hyvinkään ja Järvenpään välille asemaa jo vuonna 1862, mutta hanke ei ottanut tuulta siipiensä alle. Asema avattiin vuonna 1874, mutta paikalla oli ilmeisesti aikaisemmin ollut jonkinlainen seisake. Samoihin aikoihin aseman avaamisen kanssa Jokelaan perustettiin ensimmäinen tiilitehdas. Sittemmin alueelle on syntynyt teollisuusyhdyskunta, jossa on ollut tiilitehtaiden lisäksi muun muassa vanu- ja tulitikkutehtaat. Jokela on kehittynyt taajamaksi tehtaiden ja rautatien myötä.

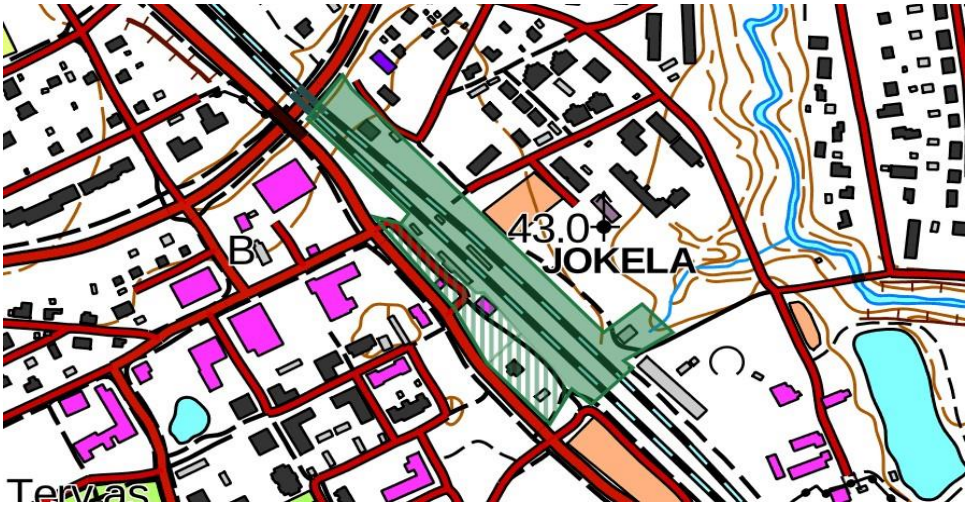
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Jokelan asema-alue sijaitsee Jokelan taajaman keskustassa. Radan länsipuolella on liikekeskusta, ja itäpuolella pientaloasutusta, sekä tiilitehtaan vankilaksi muutetut rakennukset. Jokelan asema kuuluu maakunnallisesti merkittävään maisema-alueeseen. Asema-alueen eteläpuolella on Jokelan teollisuusalueen RKY-alue.

NYKYTILA JA KUNTO

Jokelan Knut Nylanderin suunnittelema asemarakennus on alkuperäinen. Sitä on laajennetty kerran 1900-luvun alussa. Viimeisimmät muutokset aseman sisätilojen osalta tehtiin noin kymmenen vuotta sitten, kun asema poistui lipunmyynti- ja odotustilakäytöstä. Tuossa yhteydessä sisätiloihin toteutettiin tilat ravintolalle. Asemalla toimii kahvila. Aseman lisäksi Jokelassa on kaksi rautatieläisten asuintaloa. Aseman vieressä on säilynyt asemapäällikön talo sekä sen ulkorakennus. Asuinrakennus on rakennettu vuonna 1880 tyyppipiirroksin. Ulkorakennus on asuinrakennusta nuorempi ja se on rakennettu vuonna 1922. Asuinrakennus edustaa ajalleen tyypillistä skandinaavista nikkarityyliä. Rakennus on 2010-luvulla myyty yksityiskodiksi. Pihapiirissä on useita vanhoja havupuita sekä esimerkiksi koivurivistö. Toinen asuinrakennus sijaitsee hieman kauempana asemasta pohjoiseen, radan itäpuolella. Asuinrakennus on rakennettu vuonna 1903, ja siinä on alun perin ollut ainakin kaksi asuntoa. Pihapiirissä on vuonna 1895 rakennetut kellari ja ulkorakennus. Kellari on ulkoisesti huonossa kunnossa. Pihassa kasvaa perinteisiä rautatiekasveja, kuten sembramäntyjä, omenapuita ja syreenejä. Myös aseman vieressä on säilynyt pala asemapuistoa. Muita rakennuksia alueella ovat aseman parkkipaikalla sijaitseva 1970-luvulla rakennettu taksiasema, sekä laitetila radan itäpuolella, lähellä vankilan rakennuksia. Radan itäpuolella on vanhat tavaramakasiinien laiturit. Jokelassa on 1. raiteen vieressä korkea reunalaituri aseman puolella, ja 2. ja 3. raiteen välissä on välilaituri. Laitureilla on laiturinäytöt ja infotelineet. Ensimmäisellä laiturilla aseman vieressä ovat VR:n sekä HSL:n lipunmyyntilaitteet. Laitureille on kulku alikulun kautta, joka on rakennettu vuonna 1992.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Jokelan asema-alue sijoittuu *Jokelan teollisuusalue ja rautatieasema* -maakunnallisesti merkittävälle rakennetun kulttuuriympäristön alueelle. Asema sijaitsee myös lähellä *Jokelan teollisuusalue* RKY-aluetta. Jokelan asema-alueella on säilynyt rautatieympäristöille tyypillistä kasvillisuutta, sekä vanhan asemarakennuksen lisäksi useampi rautatieläisten asuintalo, mikä on vilkkaasti liikennöidyillä rataosilla harvinaisempaa.

Harvinaisuus – 2	Jokela on asemamiljöönä maakunnallisesti harvinainen.
Tyypillisyys – 2	Jokelan rakennukset on rakennettu tyyppipiirroksin, ja alue on historiallisesti tyypillinen.
Edustavuus – 2	Jokelan vanhat rakennukset esittelevät monipuolisesti rautateiden rakennuttamaa rakennuskantaa 1800-luvulta ja 1900-luvun alusta.

Alkuperäisyys – 2	Jokelan alueen rakennuksiin on tehty vain vähän muutoksia rakennusten kokoon nähden. Muuten asema-alue on muuttunut paljon sen perustamisajoista.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Jokelan monipuolinen asema-alue kertoo hyvin väylänpidon jatkuvuudesta aina radan alkuajoilta saakka.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Jokelassa on monipuolisesti erilaisia rakenteita eri vuosikymmeniltä ja -sadoilta, ja ne on selkeästi eroteltavissa toisistaan.
LÄHTEET Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1951, 1996, 2002, 2009, 2014, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1871, 1940, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009; Kuusisto, Elina & Rinkinen, Kristiina. Missä maat on mainiommat – Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisuja E 114. Helsinki 2012. (pdf); Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden YVA – Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Liikennevirasto, Helsinki 2010. (pdf); Museovirasto, RKY-kohteet. Museoviraston valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Jokelan teollisuusalue. (http://www.rky.fi) luettu 4.5.2021; Savolainen, Panu & Vähätalo, Anne. Tuusula – kulttuurimaisema ja rakennuskanta. Tuusulan kunta, Tuusula 2014. (pdf); Suomen Rautatiemuseon arkisto. Puutarhapiirrokset. Jokela korjaus 1.3.1962, Jokela ap:n piha (1959), Jokela virkailij. asunto (1959); Väyläviraston Taiterakennerekisteri; Väyläviraston sopimus- ja kiinteistörekisteri	
MAASTOKÄYNTI	14.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	11.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Järvenpää
TYYPPI	Liikennepaikka
KOORDINAATIT	N=6705723.806, E=395021.291
RATAKILOMETRI	36+786
SIJAINTIKUNTA	Järvenpää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto, muu
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1858-

TAUSTATIEDOT

Järvenpää on yksi Helsinki–Hämeenlinna-radan alkuperäisistä asemapaikoista. Järvenpään asemarakennus on Suomen vanhin asemarakennus, sillä se on rakennettu jo radan rakennusaikana työpäällikön asunnoksi vuonna 1858. Jo alusta asti ajateltiin, että rakennus saa myöhemmin toimia asemana. Järvenpään aseman sijaintiin vaikutti vetureiden puiden ja vedenottoon liittyvät tarpeet, Järvenpää oli sopivalla etäisyydellä edellisestä asemasta, sekä vesis-tön lähellä. Asema sijoitettiin myös lähelle Järvenpää–Mäntsälä-maantietä. Aseman seudulla on myöhemmin ollut paljon teollisuutta, mutta teollisuus on siirtynyt nykyisin keskustasta kauemmaksi. Nykyisin Järvenpää on osiin jaettu liikennepaikka, jonka alaisuuteen kuuluvat Saunakallio ja Purola.

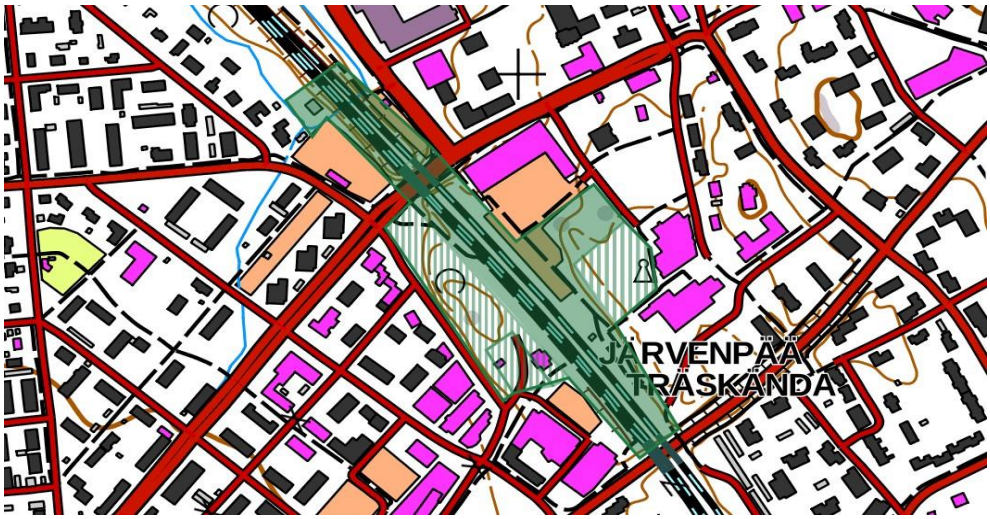
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Järvenpään kaupungin keskusta on kasvanut aseman ympärille. Merkittävinä maisematekijöinä asema-alueen ympäristössä ovat Järvenpää-talo radan itäpuolella ja entinen hotellirakennus radan länsipuolella.

NYKYTILA JA KUNTO

Järvenpäässä on uuden ensimmäisen raiteen viereen rakennettu uusi reunalaituri, 3. ja 4. raiteiden välissä on välilaituri. Välilaiturille on huoltotien tasoristeys 4. raiteen ylitse. Käytössä olevien raiteiden itäpuolella on käytöstä poistunut, sähköistämätön raide, joka päättyy päätylaituriin. Raiteen vieressä on katkelma betonista lastauslaituria, sekä kivinen tukimuuri. Aseman alikulku toimii keskustan kevyen liikenteen pääväylänä. Se ja välilaiturin porras- ja odotussuojarakenteet on rakennettu vuonna 1986. Alikulkutunnelia on levennetty aseman puolelta uudistusten yhteydessä. Samalla on rakennettu 1. laiturin odotuskatos, sekä uusi bussiasema asemanmäelle. Pyörille on katetut telineet molemmin puolin rataa. Lisää pyörä-pysäköintialueita on Myllytien alikulun läheisyydessä. Laitureilla on välipala-automaatteja ja uudet VR-lipunmyyntiautomaatit. Info-taulut sekä laiturinäytöt ovat siniset. Asemarakennuksen vieressä on opastaulu näkövammaisille. Linja-autolaitureiden vieressä on pieni roskakatos. Meluaita alkaa pian asema-alueen jälkeen molemmin puolin rataa. Aseman puistoalueella kasvaa paljon vanhoja puita. Vaikka puisto on vain pieni osa vanhasta asemamiljööstä, on se säilyttänyt aseman eduspuistoille tyypillisen puulajistonsa, sekä avoimen, nurmikentälle vapaasti istutettujen puiden ryhmän. Puistossa kasvaa pääasiassa lehtipuita. Puistoa rajaa komea lehmusrivistö, joka on talviaikaan valaistu. Puistoa on myös radan itäpuolella, kirjaston edustalla. Osa kasveista on siltä ajalta, kun mäellä sijaitsivat vielä rautatieläisten asuintalot.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Järvenpäässä kohtaavat 1980-luvun rakenteet, vuonna 2019 tehdyt muutokset ja 1850-luvun lopussa rakennettu asemarakennus, sekä vanha rautatiepuistoalue. Asema sijaitsee tiiviisti Järvenpään kaupunkirakenteessa, joten alue on ollut voimakkaan kehittämispaineen alaisena pitkään. Ehkä siksi Järvenpäässä ei ole säilynyt perinteistä rautatieasemamiljöötä, vaan asemasta on muotoutunut toimiva ja vilkas lähiliikenteen asema. Järvenpään asemarakennus on maakunnallisesti merkittävä.

Harvinaisuus – 3	Varsinkaan Järvenpään asemarakennukselle ei ole löydettävissä valtakunnallista vertailukohtaa.
Tyypillisyys – 1	Alue on jokseenkin tyypillinen, käytössä oleva rautatieasema.
Edustavuus – 2	Asema-alue edustaa samalla rautateiden varhaisinta rakennuskantaa, ja toisaalta uusimpia muutoksia. Järvenpää on esimerkki toimivasta lähiliikenteen asemasta.
Alkuperäisyys – 1	Vain asema ja osa puistosta on jäljellä vanhasta rautatieläismiljööstä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Varsinkin asemarakennus on hyvä esimerkki varhaisesta rautatierakentamisesta.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Järvenpäässä on nähtävissä erilaisia kerroksia aseman käytön jatkuvuudesta.

LÄHTEET Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1938, 1955, 1996, 1999, 2004, 2009, 2014, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1871, 1928, 1948, 1958, 1963, 1969, 1978, 1991). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009; Rosenberg, Antti & Selin, Rauno. Suur-Tuusulan historia 3: Suomen sodasta itsenäisyyden ajan alkuun 1808–1924. Tuusulan kunta, Tuusula 1995; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Puutarhapiirustukset. Järvenpää, ap:n ja kirj:n pihat (1959); Valtionrautatiet. Ratapihat ja pituusprofiilit; Väylä.fi. ”Työt Järvenpään alueella”. Väyläviraston internetsivut (https://vayla.fi/helsinki-riihimaki/tyot-jarvenpaan-alueella) luettu 12.5.2021; Väyläviraston Taitorakennerekisteri	
MAASTOKÄYNTI	14.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	21.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kantamaa
TYYPPI	Ratavartijan tuvan tontti
KOORDINAATIT	N=6712736.616, E=390618.049
RATAKILOMETRI	n.45+175
SIJAINTIKUNTA	Tuusula (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1800-luku

TAUSTATIEDOT

Tuvan tontti sijaitsee Nuppulinnan ja Huikon seisakkeiden välissä, Kantamaa-nimisen tilan vieressä. Ratavartijan tupa on pituusprofiilin mukaan ollut yksinkertainen vahtitupa. Rakennus näkyy myös Senaatin kartastossa vuodelta 1871. Tuolloin karttaan on merkitty tuparakennuksen lisäksi kolme ulkorakennusta. Kartoissa 1940-luvulta 1980-luvulle ulkorakennusten määrä vaihtelee yhdestä viiteen. 2000-luvulla jäljellä on ollut ilmeisesti vain vahtitupa, ja sekin on purettu vuoden 2009 jälkeen.

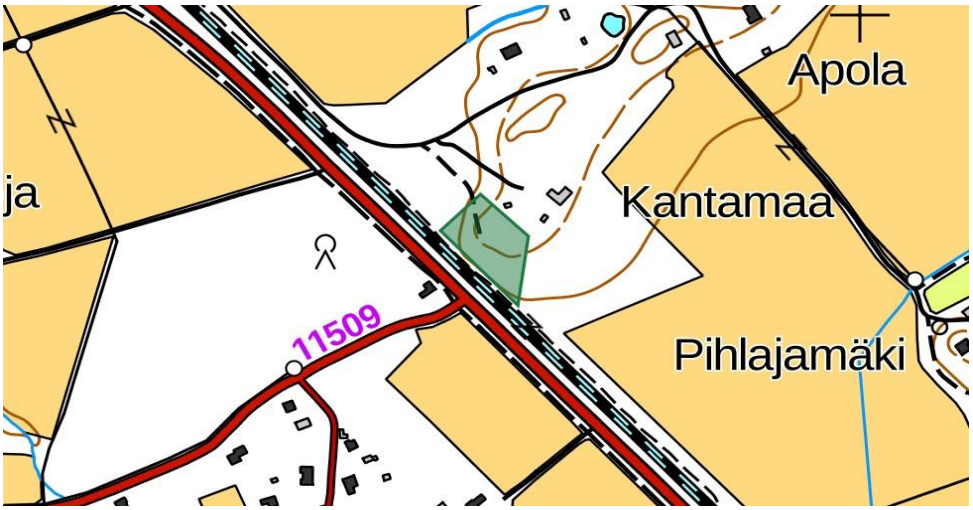
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kantamaan tontti sijaitsee yksityisen tontin ja radan välissä. Tontin alue on puuton, mutta sen ympärillä kasvaa eri-ikäisiä puita. Tontille johtaa radanvarsitie.

NYKYTILA JA KUNTO

Vahtituvan suorakaiteen muotoinen kivijalka on ehjä, ja näkyy selvästi radan varressa. Tupa on ollut kokoluokaltaan pieni, ja luultavasti varhaisempaa yksinkertaisen vahtituvan tyyliä. Tuvan kivijalasta kaakkoon on toinen, epäselvempi kivijalka, jonka päällä kasvaa syreeneitä. Tuvasta luoteeseen on kiviröykkiö ja painauma, joka voisi olla esimerkiksi vahtituvan kellari. Kiviaineksen seassa on myös tiiliä. Tuvan vierustan ruusut ovat levinneet laajalle. Syreeniä löytyy useasta kohtaa tonttia. Tontin takaosassa lähellä Kantamaa-tilaa on piikkilanka-aitaa puisin aidantolpin. Aidan lähistöllä on myös uudempi puutarhasäleikkö.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Kantamaan ratavartijan tuvan tontilla on jäljellä runsaasti ratavartijan pihapiireihin olennaisesti kuuluneita kasveja. Tuvan hyvin säilynyt kivijalka muistuttaa ratavartijan tupien yleisyydestä rataverkolla.

Harvinaisuus – 1	Ratavartijan tuvat ovat alkujaan olleet yleisiä, mutta sittemmin harvinaistuneet.
Tyypillisyys – 2	Kohde on alueellisesti tyypillinen ratavartijan tuvan tontti.
Edustavuus – 1	Kohde edustaa osin väylänpitäjän tuottamaa rakennusperintöä, tai sen jäänteitä.
Alkuperäisyys – 0	Kohde on menettänyt rakennusajankohtansa mukaisen asun.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 0	Kohde on tuhoutunut.
Historiallinen kerroksellisuus – 0	Kohteessa ei ole nähtävillä historiallista kerroksisuutta, sillä rakennukset on purettu, eikä kasvien iästä ole tarkempaa tietoa.

LÄHTEET

Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1951, 1996, 2002, 2005, 2009, 2014, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1871, 1940, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881.

MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	11.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Konepajan raide
TYYPPI	Sivuraide
KOORDINAATIT	N=6724183.631, E=382418.564; N=6725892.593, E=384221.160
RATAKILOMETRI	n. 59+430
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto, muu
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1943-

TAUSTATIEDOT

Hyvinkään asemalta pohjoiseen erkanee pääradasta Hyvinkään konepajan sähköistetty sivuraide. Konepajasta puhuttiin aluksi Keskuskonepajana, mutta myöhemmin nimi muutettiin Hyvinkään konepajaksi. Konepajasta tehtiin vetureihin erikoistunut konepaja, kun taas vaunut korjattiin yhä Pasilan konepajassa. Pistoraide konepajalle valmistui vuonna 1943, joten se palveli myös rakennusten rakentamisesta johtuvaa kuljetustarvetta. Konepajan rakennuksista suurin osa valmistui 1940-luvun lopussa ja 1950-luvulla. Konepajan raiteella on ollut henkilöliikennettä vuosina 1953–89.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Konepajan raide erkanee Pääradasta männikköisen rinteen vierestä. Raide kulkee teollisuusalueen halki ja ylittää kaksi tietä.

NYKYTILA JA KUNTO

Konepajan raiteella on jonkin verran liikennettä esimerkiksi museokalustoon liittyen. Raidetta kunnostetaan säännöllisesti.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT	
ARVOLUOKITUS Konepajan raide kertoo Hyvinkään konepajan merkityksestä.	
Harvinaisuus – 1	Erilaisia sivuratoja on ollut aiemmin rataverkolla lukuisia, mutta niitä on sittemmin purettu.
Tyypillisyys – 1	Konepajan raide on sähköistämisensä vuoksi vähemmän tyypillinen sivuraide.
Edustavuus – 1	Konepajan raide on alueellisesti edustava.
Alkuperäisyys – 1	Konepajan raide on säilynyt käytössä, vaikka konepaja on lakkautettu.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Konepajan raide on maakunnallisesti kiinnostava esimerkki väylänpitäjän kunnostustoiminnasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 0	Raiteesta on vaikeaa havaita historiallista kerroksellisuutta.
LÄHTEET Hautala, Kustaa. Hyvinkään seudun historia 1860–1950. Forssa 1951; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1871, 1938, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.	
MAASTOKÄYNTI	16.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	21.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Koritsooninmäki
TYYPPI	Asuinrakennus
KOORDINAATIT	N=6723850.573, E=382533.044
RATAKILOMETRI	n. 59+150
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1857-

TAUSTATIEDOT

Urakansuun kaivantoa tekemään saapuneet kuritushuonevangit tarvitsivat väliaikaisen kuritushuoneen. Myös heitä vartioineet kasakat tarvitsivat majoitustilat. Hyvinkäälle tuli aluksi noin 50 vankia, mutta yhdellä kertaa kaivausten aikana vuosina 1857–1861 vankeja on ollut enintään 150. Vankilan alue tehtiin lähelle kaivantoa. Alue oli aidattu, mutta siinä oli portit läpikulkua varten. Monet radanrakennusta varten rakennetut rakennukset jäivät tyhjilleen, kun rata valmistui. Näin kävi myös väliaikaiselle kuritushuoneelle ja sen rakennuksille. Tämän johdosta moni rakennus myytiin tai huutokaupattiin ja siirrettiin muualle. Yleisesti ottaen Hyvinkäällä kuitenkin ajatellaan, että nykyisellä Koritsooninmäellä oleva asuinrakennus olisi kuritushuoneen peruja. Se on kuitenkin myöhemmin toiminut luultavasti aseman henkilökunnan asuntona. Koritsooninmäen rakennukset näkyvät alueen varhaisimmassa rautatiet sisältävässä kartassa vuodelta 1871. Silloin tontilla on asuinrakennuksen lisäksi kolme ulkorakennusta. Tuon jälkeen tontin rakennusten esitystapa kartalla vaihtelee suuresti, ja vuosien 1938–1989 kartoissa tontilla esitetään vaihtelevasti 1–3 rakennusta. On kuitenkin luultavaa, ettei esimerkiksi aitan paikka ole muuttunut. Sauna ilmestyy karttaan ensimmäisen kerran vuonna 1960, mutta se ei välttämättä ole saunan rakennusvuosi. Nykykartassakaan saunaa ei ole merkitty.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tontin piha on avoin, mutta sen ympärillä kasvaa metsää. Sen luoteispuolella on avoimempaa, vieressä on parkkipaikka ja Hyvinkään poliisilaitos. Radan ja aseman parkkipaikkojen suuntaan on jyrkempi pudotus.

NYKYTILA JA KUNTO

Koritsooninmäen asuinrakennus on rakennettu kahdelle perheelle. Rakennuksessa on kaksi sisäänkäyntiä, joissa molemmissa on pienet eteiskuistit sekä puiset rappuset ovelle. Rakennuksessa on uudehkon näköinen peltikatto. Ulkolaudoitus näyttää kärsineen ja rakennuksen ikkunat on vaneroitu. Itäpäädyn ullakon ikkuna on puolikaaren muotoinen. Rakennukseen kulkee sähköt. Tontin sähköjohdot ovat ilmajohtoja. Myös lähempänä Riihimäenkatua olevassa kellarissa on kaksi ovea. Kellarissa on savupiippu, joten sen sisällä on ainakin yksi tulipesä. Kellari on rakennettu tiilestä ja siinä on huopakatto. Sen sivujen tukimuurien tiilet ovat hieman alkaneet romahtaa. Asuinrakennuksen pohjoispuolella on rakennuksen kivijalka, joka on arviolta noin 7 x 2,5 metriä. Siinä näyttää olleen jonkinlainen luiska, joten rakennus on voinut olla esimerkiksi talli tai navetta. Kivijalasta on erotettavista kaksi huonetta, joista toinen on pienempi. Kivijalan vieressä on aitta. Se on yksinkertainen, suorakulmion muotoinen puinen rakennus, jossa on kolme ovea. Rakennus on ulkoisesti huonossa kunnossa. Sen räystäslaudat repsottavat ja katto kasvaa paksulti sammalta. Pihalla on kaivo sekä omenapuita. Tontin radanpuoleisessa laidassa on piikkilanka-aitaa, jossa on puiset, viistotut aidantolpat. Piikkilanka-aita kulkee mäkeä alas parkkipaikan tuntumaan, jossa sijaitsee tontin sauna. Saunalle johtavista kapeista puuportaista noin puolet on säilynyt. Lähellä tontin rajaa, ryteikössä, on huonokuntoinen mattoteline. Sauna on pieni, noin 1,5x2 metriä kokoinen rakennus rinteen juurella, aivan parkkipaikan reunassa. Siinä on vaakalaudoitus ja tiilikatto, sekä betoninen kivijalka. Sen vuoksi se voisi olla muita rakennuksia uudempi, sillä niissä kivijalka on tehty epäsäännöllisistä kivistä. Sisäänkäynti saunaan on rinteenpuoleiselta lyhyeltä sivulta.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS Koritsooninmäen asuinrakennus on valtakunnallisesti tarkasteltuna erityislaatuinen sen syntytarinan vuoksi. Mikäli rakennukset tosiaan on rakennettu jo radan rakennuksen aikaan, olisi pihapiiri silloin vanhin rautateitä varten rakennettu asuinrakennuskokonaisuus Suomessa.	
Harvinaisuus – 3	Vastaavaan tarkoitukseen rakennettuja rakennuksia rautatieyhteydessä juurikaan ei ole.
Tyypillisyys – 0	Kohde ei ole tyypillinen.
Edustavuus – 2	Koritsooninmäen pihapiiri edustaa (ainoana säilyneenä) radanrakennuksille rakennettuja asuinrakennuksia.
Alkuperäisyys – 2	Rakennuksissa on nähtävissä niiden alkuperäinen asu.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde kertoo tarinaa radanrakennuksen alkuajoilta.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Kohteessa on jokseenkin nähtävillä rakenteiden kerroksellisuutta.
LÄHTEET Hautala, Kustaa. Hyvinkään seudun historia 1860–1950. Forssa 1951; Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1949, 1951, 1997, 2002, 2009, 2014, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1871, 1938, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Hyvinkään keskustaajaman kulttuurivmpäristön hoitosuunnitelma 2013. (pdf)	
MAASTOKÄYNTI	14.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Korttionmäki
TYYPPI	Ratavartijan tuvan tontti
KOORDINAATIT	N=6733491.018, E=379766.051
RATAKILOMETRI	n.69+375
SIJAINTIKUNTA	Riihimäki (Kanta-Häme)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1800-luku

TAUSTATIEDOT

Varhaisin kartta, jossa Korttinonmäen ratavartijantupa näkyy, on vuodelta 1884. Samalle paikalle on merkitty myös pituusprofiilissa yksinkertainen vahtitupa. Vahtituvalla on ollut kaksi ulkorakennusta, jotka oli sijoiteltu tuvan viereen ja taakse. Rakennukset on purettu 2000-luvun alussa. Peruskartassa 2005 rakennukset vielä näkyvät, mutta vuoden 2007 ilmakuvassa rakennuksia ei enää ole. Toisaalta vuoden 2002 ilmakuvassa rakennuksia ei näy, joten peruskartassa voi myös olla virhe.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tontin ympärillä kasvaa metsää, mutta tontilla kasvaa vain pihakasvillisuutta. Radan puolella on suurempi korkeusero, ja tontti onkin selvästi rataa korkeammalla. Tontille johtaa hiekkatie.

NYKYTILA JA KUNTO

Rakennuksista on enää hyvin vähän jäljellä. Vahtituvan paikalla on kivijalan kappaleita, mutta kokonaisuutena se ei ole säilynyt. Muista rakennuksista ei ole jäänteitä, mutta tontilta löytyy sieltä täältä esimerkiksi tiiliä. Tontti on avoin ja pihamainen, ja siellä kasvaa perinteistä pihakasvillisuutta, kuten omenapuita, syreeniä, ruusuja ja marjapensaita. Omenapuut ovat kahdessa istutusryhmässä. Marjapensaat ovat rivissä yhden omenapuun luona ja niitä on neljä.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Korttionmäen ratavartijan tuvan tontilla on havaittavissa entisen vahtituvan pihapiiri. Alue on pihanomainen, ja siltä löytyy paljon perinteisiä rautatien kasveja.

Harvinaisuus – 1	Ratavartijan tuvat ovat olleet aikanaan yleisiä, mutta sittemmin harvinaistuneet.
Tyypillisyys – 2	Korttionmäen tontti on tyypillinen jo puretun vahtituvan tontti.
Edustavuus – 1	Kohde edustaa jokseenkin vahtituvan purettua tonttia.
Alkuperäisyys – 0	Kohde on menettänyt fyysiset erityispiirteensä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 0	Kohde on tuhoutunut.
Historiallinen kerroksellisuus – 0	Historiallista kerroksellisuutta on vaikea havaita tontilla.

LÄHTEET

Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1951, 1996, 2002, 2008, 2010, 2013, 2015, 2017, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1884, 1945, 1960, 1974, 1983, 1989, 1992). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Riihimäen kaupunki. Peruskartta 2005. Riihimäen kaupungin karttapalvelu (https://kartta.riihimaki.fi/ims/); Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881.

MAASTOKÄYNTI	16.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	18.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Martin aalloppi
TYYPPI	Taitorakenne
KOORDINAATIT	N=6722692, E=383511
RATAKILOMETRI	57+615
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	n.1860/1908/1980-luku

TAUSTATIEDOT

Martin aalloppi on yksi radan alkuperäisistä silloista. Se on pituusprofiilissa merkitty alikuluksi Pikkusuon tapaan (genomsfart). Alkujaan alikulku on ollut avoin, eli sillä ei ole ollut siltakantta. Vuoden 1908 piirustusten mukaan sillassa on ollut tuolloin joitakin teräsosia raiteita tukemassa. Taitorakennerekisterin mukaan silta on perusteellisesti korjattu 1980-luvulla.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Martin aalloppi on Hyvinkään keskustassa. Sen alitse kulkee kevyen liikenteen väylä.

NYKYTILA JA KUNTO

Alkuperäiset maatuet ovat näkyvissä vain silta-aukon ulkopuolella. Sisäpuoli on betonoitu. Alikulussa on joitakin graffiteja.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Martin aalloppi on yksi radan alkuperäisistä alikuluista. Sillan betorirakenteet heikentävät sen alkuperäistä ilmettä, mutta tekevät siitä toisaalta tunnistettavan yksilön.

Harvinaisuus – 1	Vastaavanlaisia siltoja rakennettiin radan rakennusvaiheessa useita. Sittemmin niitä on korvattu uudemmilla silloilla.
Tyypillisyys – 1	Silta on osittain tyypillinen, sillä sen vanhoista tukimuurista näkyy osa. Betonirakenteen muoto tekee sillasta erityisemmän.
Edustavuus – 1	Martin aalloppi edustaa osin väylänpitäjän tuottamaa siltaperintöä.
Alkuperäisyys – 1	Alikulussa on vielä osittain nähtävissä alkuperäinen asu.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohde on paikallisesti kiinnostava esimerkki käytössä säilyneestä Helsinki–Hämeenlinna-radan alkuperäisestä alikulusta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Sillassa on nähtävissä eri aikakausien muutokset.

LÄHTEET

Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1949, 1951, 1997). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Turpeinen, Oiva. Suuriruhtinaan Suomi 2: Höyryllä Hämeeseen. Tammi, Helsinki 2003. Kuva s. 69; Väyläviraston Taitorakennerekisteri; Piirustukset Taitorakennerekisterissä vuodelta 1908.

MAASTOKÄYNTI	21.4.2021 Tiina Lehtinen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	17.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Monni/Rajalantie
TYYPPI	Ratavartijantupa
KOORDINAATIT	N=6728602.698, E=381858.370
RATAKILOMETRI	n.64+000
SIJAINTIKUNTA	Hausjärvi (Kanta-Häme)
OMISTAJA	Senaatti-kiinteistöt, Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1800-luku

TAUSTATIEDOT

Monnin ratavartijan tupa on yksi radan alkuperäisillä paikoilla olevista vahtituvista. Tupa sekä yksi ulkorakennus on merkitty vuoden 1871 Senaatin kartastoon. Ratavartijan tupa on pituusprofiilissa esitetty yksinkertaisena vahtitupana. Rakennusten tarkkaa rakennusvuotta ei ole selvillä, mutta ne on rakennettu luultavasti 1800-luvun loppupuolella.

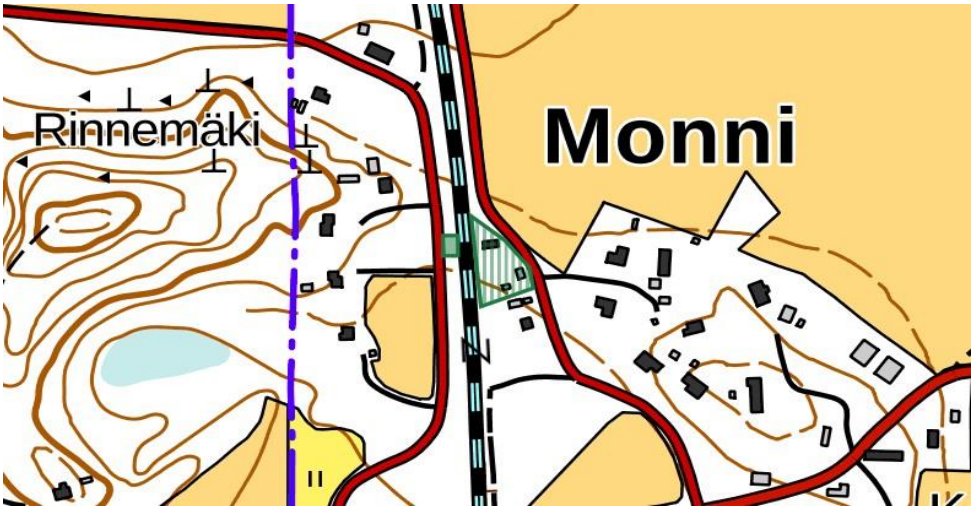
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Monnin ratavartijan tupa sijoittuu viljelysmaisemaan. Radan länsipuolella on pientaloasutusta, ja tontilla on myös eteläpuolella lähin naapuri. Rajalantie kaartaa tuvan jälkeen lähemmäksi rataa.

NYKYTILA JA KUNTO

Tontilla ovat vahtituvan lisäksi ulkorakennus, joka on ollut sekä navettana että aittana, sekä sauna. Lisäksi vahtituvan vieressä on pieni vajarakennus, joka on edellisiä uudempi. Rakennukset ovat ulkoisesti huonossa kunnossa: saunan katto on sammaloitunut ja rikki, vahtituvan katto on huonossa kunnossa ja ulkoverhoilu vaatisi uusimisen. Vahtitupaa on laajennettu, mutta laajennus on vanha. Laajennettu kohta näkyy selvästi rakennuksen seinästä. Naapurin tontin puolella on vanha sauna, joka ilmeisesti voisi mahdollisesti olla vahtituvan alkuperäinen saunarakennus. Inventoinnin maastokäynnillä löytyi kellari vastakkaisella puolella rataa. Kellari on pahoin sortunut. Sen ovi on radan suuntaan, eikä se vaikuta kuuluneen radan toisella puolella olevien asuntojen pihapiiriin. Kellarin muoto on sama kuin Porvoonväylän ratavartijan tuvan kellarin: tiilien latomus ja koko on sama, ja kellarissa tuntuisi olevan sama rakennejako pieneen eteiseen ja varsinaiseen kellaritilaan. Voi siis olla että kellari on alun perin kuulunut Monnin ratavartijantuvan rakennuksiin. Vastaavanlainen järjestely on nähtävissä Hirvenojan seisakkeen vahtituvasta otetussa kuvassa, jossa kellari on myös vastakkaisella puolella rataa vahtituvasta katsoen. Myös vahtitupa on ollut Monnin kanssa samaa tyyppiä. Hirvenoja sijaitsee samalla rataosalla Riihimäeltä pohjoiseen. Pihan kasvillisuus on villiintynyt. Pihalla kasvaa monenlaisia perinteisiä ratavartijan pihojen kasveja, kuten ruusuja, marjapensaita ja omenapuita.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Monnin ratavartijan tupa sijoittuu Vantaanjoen maakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Tontin rakennukset muodostavat ratavartijan tuville tyypillisen pihakokonaisuuden. Ne edustavat varhaisinta väylänpitoa Suomessa.

Harvinaisuus – 1	Ratavartijan tuvat ovat olleet rakentamisajankohtana yleisiä, mutta viime vuosikymmeninä harvinaistuneet.
Tyypillisyys – 3	Monnin ratavartijan tupa on hyvin tyypillinen vahtitupa, joille löytyy alueelta historiasta esimerkkejä.
Edustavuus – 2	Vahtituvan pihapiiri edustaa hyvin aikakautensa vahtitupia.
Alkuperäisyys – 2	Rakennukset ovat pienin muutoksin ulkoisesti alkuperäisessä asussaan.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Koska pihapiiriin ei ole tehty tuoreempia rakennuksia, eikä rakennuksia ole juurikaan muutettu ulkoisesti, kertoo Monnin ratavartijan tupa hyvin Väyläviraston historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Tehdyt muutokset on selkeästi havaittavissa, mutta muutoksia ei ole paljoa.

LÄHTEET

Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1948, 1949, 1951, 1997, 2002, 2008, 2017, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1871, 1938, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi –sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Rautatierakennusten korjausohjeet 5: Yksinkertainen vahtitupa. Museovirasto, Helsinki 2003; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmat. Hirvenojan seisake. Rintalammi, S. 1964. VR1:10901 (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi); Väyläviraston sopimus- ja kiinteistörekisteri

MAASTOKÄYNTI	16.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	11.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Monnin ratasilta
TYYPPI	Taitorakenne
KOORDINAATIT	N=6729527, E=381615
RATAKILOMETRI	64+936
SIJAINTIKUNTA	Hausjärvi (Kanta-Häme)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	n. 1860/1920

TAUSTATIEDOT

Monnin ratasillan paikalle on merkitty pituusprofiilissa vuodelta 1881 aalloppi. Taitorakennerekisterin mukaan ratasilta on katettu vuonna 1920, joten luultavasti tuolloin on korjattu alkuperäistä rumpua. Ratasillan alla kulkee oja betoniputkissa.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Monnin ratasillalle johtaa huoltotie. Muuten ympärillä on metsää ja peltoa. Ratapenkereessä kasvaa jonkin verran kasvillisuutta.

NYKYTILA JA KUNTO

Monnin ratasillassa on kuntotarkastuksessa vuonna 2018 havaittu useita korjausta vaativia puutteita. Ratasillan sisällä on graffiteja.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Monnin ratasillan tarkemman ajoituksen selvittäminen ja esimerkiksi eri rakenneosien iän selvittäminen vaatisi tarkempaa tutkimusta.

Harvinaisuus – 2	Vastaavantyylisiä ratasiltoja on luultavasti ollut jonkin verran, mutta kohde ei selvästi ole ainakaan yleinen.
Tyypillisyys – 0	Kohde ei ole ainakaan alueellisesti tyypillinen.
Edustavuus – 0	Kohde ei ole erityisen edustava kohde väylänpitäjän siltarakennuksesta.
Alkuperäisyys – 1	Sillan alkuperäisyyttä on vaikea määritellä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Sillan merkitys on paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Tarkemmalla tutkimuksella sillan historiallisia kerroksia olisi mahdollisuus selvittää.

LÄHTEET

Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Väyläviraston Taitorakennerekisteri; Piirustukset Taitorakennerekisterissä vuodelta 1920.

MAASTOKÄYNTI	21.4.2021 Tiina Lehtinen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	17.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nuppulinna
TYYPPI	Liikennepaikka
KOORDINAATIT	N=6711974.007, E=391313.013
RATAKILOMETRI	44+210
SIJAINTIKUNTA	Tuusula (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1886-2016

TAUSTATIEDOT

Nuppulinnan seisake on perustettu vuonna 1886. Nuppulinnaan siirrettiin Käpylän vanha seisakerakennus vuonna 1922. Viimeisin, vuonna 1930 valmistunut laiturirakennus purettiin vuonna 1995. Nykyisin laiturirakennuksen paikalla on parkkipaikka. Liikenne seisakkeelle on lakkautettu vuonna 2016. Seisakkeen vieressä sijaitsi rautateiden keskustaimisto vuosina 1962–2002.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Nuppulinnan seisakkeen ympäristössä on jonkin verran pientaloasutusta. Entisen puutarhan peltoaukea on seisakkeen vieressä. Muuten radanvarsi on metsäinen.

NYKYTILA JA KUNTO

Nuppulinnan seisakkeella on kaksi reunalaituria, mutta ne eivät ole toisiaan vastakkain. Itäisen raiteen laituri on etelämpänä, laiturien välissä on vuonna 1999 rakennettu alikulku, ja läntisen raiteen laituri on sen pohjoispuolella. Laiturit ovat nykystandardien mukaiset. Laitureille kulku on suljettu ”Rautatiealue” -varoituspuomeilla. Laitureilla on laiturinäytön kannaketolpat sekä infotaulut ilman laseja. Alikulun molemmille puolille on istutettu muun muassa vuorimäntyä ja ruusuja. Asemalla kasvaa useita rautatieomenapuita, suurin osa itäisen laiturin yhteydessä. Vanhan seisakerakennuksen paikalla on hiekkapohjainen parkkipaikka, jonka vieressä kasvaa neljän lehmuksen lehmusrivi. Yksi lehmuksista on kaatunut. Laiturirakennuksen puutarhan kasvillisuudesta on säilynyt muun muassa syreeniaita sekä useita rautatieomenapuita. Alueella on pari betonista kaivoa. Laiturirakennuksen vanhan puiston suunnitelma on vuodelta 1959. Tuolloin puiston lehmusrivi on käsittänyt seitsemän puuta. Rautatieomenapuut ovat reunustaneet kujana kaivolle vievää polkua. Kaivon ympärillä on ollut syreeniaitaa, joka on säilynyt. Sen sijaan muut puiston piirteet, kuten orapihlaja-aita ja pihajasmikkeet eivät näyttäisi enää olevan puistossa.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Nuppulinnan entisen seisakkeen alue on jokseenkin tyypillinen lähiliikenteen seisakealue. Kiinnostavan alueesta tekee puutarhan sijainti seisakkeella, sekä laiturirakennuksen puiston säilynyt kasvillisuus.

Harvinaisuus – 1	Vastaavia seisakkeita on ollut useita, mutta niitä on lakkautettu ja sittemmin purettu kokonaan.
Tyypillisyys – 2	Nuppulinnan seisakealue on tyypillinen lähiliikenteen seiskealue.
Edustavuus – 2	Nuppulinna edustaa hyvin uudempaa lähiliikenteen käytössä ollutta aluetta.
Alkuperäisyys – 1	Kohde ei ole enää käytössä, ja sitä on muokattu paljon perustamisajankohdasta.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohteen merkitys on paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Nuppulinnassa on vain vähän kerroksellisuutta.

LÄHTEET

Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009; Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1949, 1951, 1955, 1996, 2002, 2009, 2015). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1940, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Suomalainen, Riitta. ”Purolan ja Nuppulinnan seisakkeet suljetaan – lauantaina laitureilla osoitettiin mieltä”. Keski-uusimaa.fi 26.3.2016. (https://www.keski-uusimaa.fi/paikalliset/1692835) luettu 16.5.2021; Valtionrautatiet. Ratapihat ja pituusprofiilit; Vaunut.org. Kuvahaku ”Nuppulinna”. (http://vaunut.org/kuvat/?liikp1=1210) haettu 11.3.2021; Väyläviraston Taitorakennerekisteri.

MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	18.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nuppulinnan taimisto
TYYPPI	Muu rakennus
KOORDINAATIT	N=6711979.007, E=391440.013
RATAKILOMETRI	n.44+000
SIJAINTIKUNTA	Tuusula (Uusimaa)
OMISTAJA	Muu
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1950-2002

TAUSTATIEDOT

Jo radan rakennusvaiheessa vuonna 1858 Valtionrautateille siirtyi Nuppulinnan maatila. Sen alueelle rakennettiin uusi VR:n taimisto 1950-luvulla. Kasvihuoneet rakennettiin, kun puutarha Hyvinkäällä lakkautettiin, ja ne valmistuivat vuonna 1962. Puutarhan ja taimiston tarve väheni pikkuhiljaa, ja rautatiepuutarha lakkautettiin vuonna 2002. Puutarhan rakennukset on purettu vuoden 2015 jälkeen.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Puutarhan vieressä kulkee Nuppulinnanmutka, jonka vastakkaisella puolella on muun muassa puutarhan työntekijöille tehtyjä asuntoja. Puutarhan peltoaukean takana on Nuppulinnan seisake.

NYKYTILA JA KUNTO

Kaikki puutarhan rakennukset on purettu. Nuppulinnanmutkan toisella puolella on tosin kaksi ilmeisesti keskuspuutarhan henkilökunnalle rakennettua rivitaloa.
Rautatietaimiston avomaaviljelyn paikka on avoin. Lähellä seisaketta kasvaa yksittäinen rautatieomenapuu. Puu voisi olla sama, jonka VR:n pääjohtaja Erkki Aalto istutti keskuspuutarha 90-vuotisjuhlissa. Puutarhan rakennusten paikalla on painaumat, joista lähempänä rataa oleva on täynnä vettä. Lisäksi jäljellä on rakennusten välissä ollutta kiveystä, kappale toisen rakennuksen kivijalkaa sekä kiviset portaat. Rakennusten välissä on kolme katuvalotolppaa, joihin kulkee sähkö. Tolppien kyljessä on merkintä ”VR 62”.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Nuppulinnan taimiston alue on ainutlaatuinen kasvillisuutensa osalta. Rautateiden puutarhoja on ollut muuallakin, mutta niiden päälle on usein rakennettu jotakin muuta. Kasvillisuuden tutkimisella voitasiin saada lisätietoa rautateiden käyttämästä kasvillisuudesta.

Harvinaisuus – 2	Puutarhoja on ollut vain muutamia.
Tyypillisyys – 0	Puutarhan alue ei ole tyypillinen.
Edustavuus – 0	Puutarhan alue ei ole edustava esimerkki väylänpitäjän tuottamasta rakennuskannasta tai alueesta.
Alkuperäisyys – 0	Puutarhan rakennukset on purettu, eikä niiden paikat ole kovin selvästi nähtävissä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 0	Puutarhan alue on pitkälti tuhoutunut.
Historiallinen kerroksellisuus – 0	Puutarhan alueella ei ole selvästi havaittavaa kerroksellisuutta.

LÄHTEET

Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1949, 1951, 1955, 1996, 2002, 2009, 2014, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1940, 1960, 1964, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Päärata-kansio; Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelma. Kuvat puutarhan 90-vuotisjuhlista. Saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi; Valtionrautatiet 1937–1962. Rautatiehallitus. Helsinki 1962.

MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	11.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Palojoen ratasilta
TYYPPI	Taitorakenne
KOORDINAATIT	N=6714255, E=389136
RATAKILOMETRI	47+330
SIJAINTIKUNTA	Tuusula (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	n. 1860/1960/1983

TAUSTATIEDOT

Palojoen ratasilta on Suomen vanhin käytössä oleva ratasilta. Sen rakennusvuodeksi on taitorakennerekisterissä merkitty 1862, mutta luultavasti silta on valmistunut vuosina 1859-1860, perustuen lähialueen siltojen kaiverruksiin. Silta on merkitty pituusprofiiliin ainoana inventointivälin (Kerava-Riihimäki) varsinaisena siltana (bro). Se on kivestä rakennettu holvisilta, mikä on rataverkon laajuudessa harvinaista. Siltaa on korjattu vuosina 1960 ja 1983, jolloin sillan kivipinnat on ruiskubetonoitu. Siltaa on jatkettu vuonna 1996 teräsbetonisella holvisillalla itäpuolelta.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Vanha ratasilta on ikään kuin kahden sillan välissä: Jokelantien tiesillan sekä ratasillan jatkoksen. Jokiuoman penkereet ovat jyrkät.

NYKYTILA JA KUNTO

Vuonna 2018 otetuissa kuvissa sillan suuaukolla on muutamia graffiteja, mutta muuten sillan betonipinnat ovat puhtaat. Sillan holvissa on kuntotarkastuksen yhteydessä huomattu merkittävä vesivuoto.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT	
ARVOLUOKITUS Palojoen ratasilta on vanhin käytössäoleva ratasilta Suomessa. Se sijoittuu Jokelan teollisuusalue -RKY-alueelle. Ruiskubetonointi on heikentänyt sillan alkuperäistä ilmettä.	
Harvinaisuus – 3	Silta on ainutlaatuinen Suomen vanhimpana käytössäolevana holvillisena ratasiltana. Silta on ollut harvinainen myös rakennusaikanaan.
Tyypillisyys – 1	Silta on jokseenkin tyypillinen holvisilta.
Edustavuus – 2	Silta on edustava otos varhaisesta siltarakentamisesta rautateillä.
Alkuperäisyys – 1	Sillan muoto on alkuperäinen, mutta sen kivipinnat on piilotettu betonoinnilla.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohteella on valtakunnallista siltahistoriallista merkitystä.
Historiallinen kerroksellisuus – 0	Silta on menettänyt ulkoisesti kerroksellisuutensa.
LÄHTEET Aitta, Seppo (toim.). Siltojemme historia. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry, Helsinki 2004; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelma. Ratarumpu Jokelan liikennepaikan lähellä. Nyblin, Daniel, 1910-luku. SRMV1:654 (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi); Väyläviraston Taitorakennerekisteri (13.9.2018).	
MAASTOKÄYNTI	Perustuu taitorakennerekisterin tietoihin
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Palopuro
TYYPPI	Ratavartijan tuvan tontti
KOORDINAATIT	N=6718759.640, E=386394.760
RATAKILOMETRI	n. 52+760
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1800-luku/1950-luku

TAUSTATIEDOT

Palopuron vahtitupa on sijainnut Palopuron entisen seisakkeen yhteydessä. Vahtitupa on ollut seisaketta vanhempi, sillä se on luultavasti rataosuuden alkuperäisiä vahtitupien paikkoja. Vuoden 1871 Senaatin kartastossa Palopurossa on vahtituvan lisäksi kolme ulkorakennusta. Vahtitupa on saattanut olla 1880-luvulta. Alanko kirjoittaa historiikissaan, että Palopuron vahtitupa olisi tuolta vuosikymmeneltä. Pituusprofiilikin on 1880-luvulta. Varmaksi tätä ei voida sanoa, sillä vahtitupa on purettu. Pituusprofiilin mukaan Palopuron vahtitupa on ollut ainut rataosuuden kaksoisvahtitupa. 1980-luvulla vahtituvalla on ollut yksi ulkorakennus. Vielä vuonna 2010 tehdyssä ympäristövaikutusarvion liitteessä Palopuron vahtitupa on merkitty paikallisesti merkittäväksi rakennukseksi. Rakennukset on purettu ennen vuotta 2014.

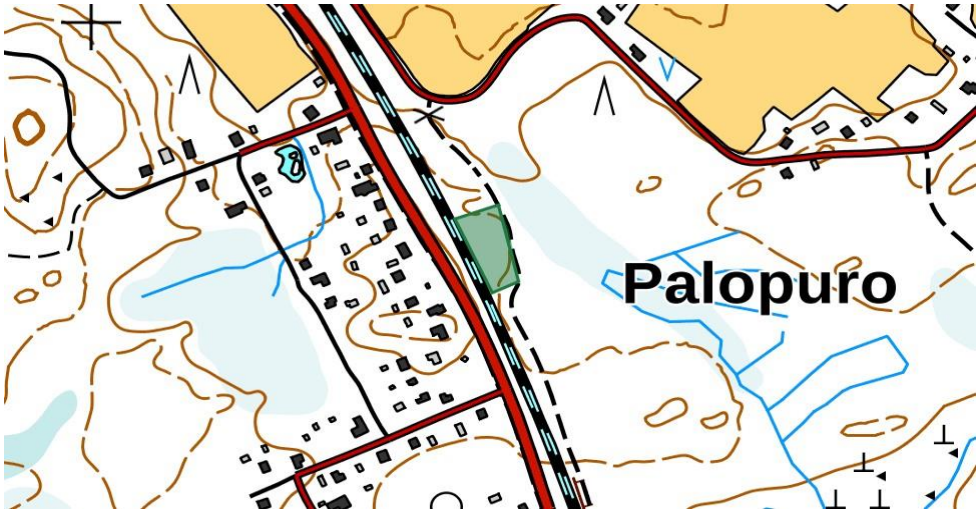
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tontille johtaa hiekkatie, joka on radan varren huoltokäytössä. Ympärillä on metsää. Vanha vahtituvan paikka on ympäröity kasveilla, jotka muodostavat pihasta suljetun kokonaisuuden.

NYKYTILA JA KUNTO

Ratavartijan tuvan alueella on jäljellä enää kasvillisuutta. Pihapiiri on avoin, mutta sitä rajaavat suuret puut sekä syreeniaita. Pihan laitamilla kasvaa kaksi hyvin vanhaa koivua. Pihassa on myös useita omenapuita sekä marjapensaita. Ruusut kasvavat radan puolella pihaa. Rakennusten kivijalkoja ei ole enää nähtävissä, mutta tontilta löytyy muun muassa tiiltä ja kivijalan kappaleita. Alueella on myös puutolppaista piikkilanka-aitaa huoltotien vieressä metsän puolella. Vuonna 1959 tehdyn puutarhasuunnitelman mukaisesti pihassa on ollut lehtipuita sekä erilaisia pensaslajikkeita ja muun muassa omenapuita ja marjapensaita. Syreeniaita on rajannut asuinrakennuksen muusta pihasta. Tämä syreeniaita on pihassa edelleen. Suunnitelmassa on myös merkitty koivut, sekä omenapuut, joista osa on yhä samoilla paikoilla. Runsaat marjapensaat ovat olleet pääasiassa omenapuiden katveessa. Nyt ne ovat levinneet ympäri tonttia. Radanpuolen omenapuut eivät ole enää jäljellä. Tonttia nykyisin varjostavat havupuut ovat ilmeisesti kasvaneet tai istutettu suunnitelman tekemisen jälkeen.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Palopuron ratavartijan tuvan tontilla on selvä pihapiirin tuntu. Vaikka rakennuksia ei enää ole, on paikalla perinteistä ratavartijan pihan kasvillisuutta.

Harvinaisuus – 1	Ratavartijan tuvat ovat olleet aiemmin yleisiä, mutta sittemmin harvinaistuneet. Myös purettujen tupien tontit ovat harvinaistuneet.
Tyypillisyys – 2	Kohde on tyypillinen ratavartijan tuvan tontti, josta rakennukset on jo purettu.
Edustavuus – 1	Kohde edustaa osin väylänpitäjän tuottamaa rakennusperintöä.
Alkuperäisyys – 0	Kohde on menettänyt fyysiset erityispiirteensä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 0	Kohde on tuhoutunut.
Historiallinen kerroksellisuus – 0	Kohteessa ei ole havaittavissa historiallista kerroksellisuutta.

LÄHTEET

Alanko, Marja. Hyvinkään kulttuuriympäristön historiallinen kuvaus. 1985; Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1949, 1951, 1997, 2002, 2009, 2014, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1871, 1940, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden YVA – Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Liitteet 3A ja 3B. Liikennevirasto, Helsinki 2010. Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Palopuro, rty:n piha. Puutarhapiirustus 1959.

MAASTOKÄYNTI	16.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	21.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Pikkusuon alikulku
TYYPPI	Taitorakenne
KOORDINAATIT	N=6721356, E=384510
RATAKILOMETRI	55+953
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1860/1955

TAUSTATIEDOT

Pikkusuon alikulku on radan alkuperäinen silta. Sillan rakennusvuosi 1860 näkyy heikkona kaiverruksena itäpuolen etelpuoleisessa muurissa. Pituusprofiilissa silta on merkitty alikuluksi (genomsfart) Martin aallopin tapaan. Silta on ollut avosilta, eli silta ei ole ollut katettu. Vasta 1955 sillalle on tehty teräsbetoninen kansi.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Alikulussa kulkee kevyen liikenteen väylä, joka jatkuu molemmin puolin rataa. Viereen on rakennettu aaltopeltinen silta tien alitse.

NYKYTILA JA KUNTO

Sillan maatuen kivet ovat puhtaat, mutta sillan seinissä on muutamia graffiteja. Sillan kohdalta kevyen liikenteen väylä on puupäällysteinen.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Pikkusuon alikulku on yksi radan alkuperäisistä alikuluista. Sen kaiverrus vahvistaa sillan iän. Sillan alkuperäinen muoto on säilynyt hyvin.

Harvinaisuus – 2	Alikulkuja rakennettiin alun perin radalle useita, mutta niitä on sittemmin korvattu uusilla silloilla. Pikkusuon alikulusta harvinaisemman tekee sen vuosilukukaiverrus.
Tyypillisyys – 2	Pikkusuon alikulun kanssa saman tyyppisiä alikulkuja on rataosuudella useita.
Edustavuus – 2	Alikulku edustaa hyvin Helsinki–Hämeenlinna-radan alkuperäsiä alikulkusiltoja.
Alkuperäisyys – 2	Alikulusta on nähtävissä sen alkuperäiset osat.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Pikkusuon alikulku on maakunnallisesti hyvä esimerkki varhaisesta rautatiesiltarakennuksesta Suomessa.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Sillasta on hyvin nähtävissä eri aikakausien rakenteet.

LÄHTEET

Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1949, 1951, 1997). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Turpeinen, Oiva. Suuriruhtinaan Suomi 2: Höyryllä Hämeeseen. Tammi, Helsinki 2003. Kuva s. 69; Väyläviraston Taitorakennerekisteri.

MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Porvoonväylä
TYYPPI	Ratavartijantupa
KOORDINAATIT	N=6721177.921, E=384673.043
RATAKILOMETRI	n. 55+660
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1800-luku/1990–2020

TAUSTATIEDOT

Porvoonväylän ratavartijan tupa on yksi rataosuuden säilyneistä vahtituvista ja sen pihapiireistä. Se sijaitsee Hyvinkäällä Porvoon/Hangonväylän eteläpuolella. Vanhoja rakennuksia tontilla ovat itse vahtitupa, kellari sekä sauna. Näiden lisäksi tontilla on huussi, kaksi leikkimökkiä, kota, roskakatos sekä autotalli. Vahtitupa sijaitsee noin 15 metriä radasta. Porvoonväylän vahtitupaa ei ole vuoden 1871 Senaatin kartastossa. Sen sijaan mahdollinen vahtitupa näkyy kartassa radan toisella puolella hieman sen nykyisestä paikasta etelään. Pituusprofiilissa vuodelta 1881 vahtitupa on merkitty nykyiselle paikalleen yksinkertaisena vahtitupana. Näin ollen se voisi olla 1880-luvulta. Vahtituvat on rakennettu tyyppipiirroksin. Vastaava vahtitupa on rakennettu samalla rataosuudella ainakin Arolammelle, mutta rakennus on purettu.

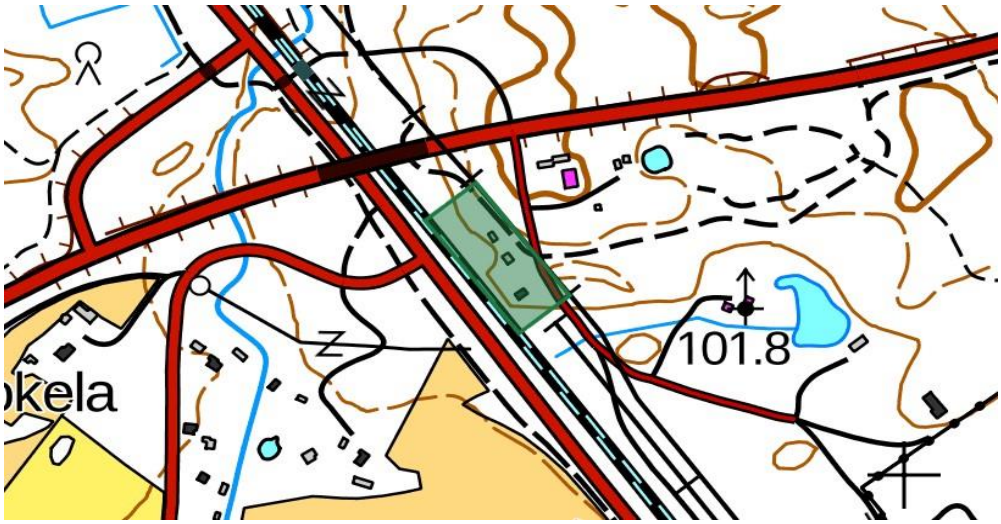
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tontti on avoin, mutta sen ympärillä kasvaa puita. Lähistöllä ei ole muita asuinrakennuksia. Tontille johtaa hiekkatie Porvoonväylältä.

NYKYTILA JA KUNTO

Vanhat rakennukset sijaitsevat tontilla radan suuntaisesti. Autotallin paikalla on ollut vanha ulkorakennus, jossa on ollut navetta ja aitta. Ulkorakennus on purettu vuonna 2002 autotallin tieltä. Autotalli on maalattu punaiseksi ja siinä on valkeat ikkunanpuitteet ja nurkkalaudat, ja se sopii yleisilmeeltään muihin tontin rakennuksiin. Vahtitupaa on laajennettu eteiskuistin verran, ja siihen on myöhemmin tehty pieni terassi oven eteen nykyisen asukkaan toimesta. Rakennuksen ulkoverhoilu ja katto on uusittu muutama vuosi sitten. Rimoituksessa on otettu mallia rakennuksen vanhasta rimoituksesta, ja se on maalattu punamultamaalilla. Vahtitupaan on asennettu ilmalämpöpumppu. Pihan huussi ei ole käytössä, vaan vahtituvan eteistilaan on rakennettu WC ja suihku. Kellari on alkuperäinen. Se on osin maan sisään rakennettu tiilirakenteinen kellari. Kellarissa on pieni eteistila, jossa on tulipesä kellarin kuivattamista ja lämmittämistä varten, sekä erillisellä ovella varustettu kellaritila. Nykyinen asukas on korjannut kellarin kattoa, tulipesää ja savupiippua. Saunarakennusta on laajennettu, mutta laajennus on luultavasti vanha. Saunan ovi ja katto on uusittu, ja saunan yhteyteen on rakennettu katettu terassi. Terassin vieressä on palju. Saunan takana on puuliiteri. Tontin pihassa on 1990-luvulla istutettuja hedelmäpuita: luumua, viikunaa, kirsikkaa ja omenaa. Lisäksi pihassa on marjapensaita 1980-luvulta. Radan vieressä kasvaa syreeniä. Tonttia kiertää katkoittain aina miltei Porvoonväylän sillalle saakka piikkilanka-aita, jossa on puutolpat. Vastaava aita on havaittavissa eräässä vanhassa kuvassa, joka rakennuksesta on otettu, mutta valitettavasti kuvaa ei ole pystytty ajoittamaan. Rakennukset ovat hyvässä kunnossa ja niihin on tehty säännöllisesti tarvittavia korjauksia ajanmukaisin menetelmin.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Porvoonväylän ratavartijan tupa on hyvä esimerkki varhaisen mallin pienistä yksinkertaisista vahtituvista. Sen pihapiirin rakennukset muodostavat asuinkäytössä säilyneen vahtituvan monipuolisen kokonaisuuden. Rakennusten korjaukset on tehty rakennusten ikää kunniottavin menetelmin.

Harvinaisuus – 1	Ratavartijan tuvat ovat olleet rakentamisajankohtana yleisiä, mutta viime vuosikymmeninä harvinaistuneet.
Tyypillisyys – 2	Porvoonväylän ratavartijan tupa on hyvin tyypillinen vahtitupa, joille löytyy alueelta historiasta esimerkkejä. Sen uudisrakennukset tekevät siitä vähemmän tyypillisen vahtituvan pihapiirin.
Edustavuus – 2	Vahtituvan vanhat rakennukset edustavat väylänpitäjän tuottamaa rakennusperintöä erinomaisesti.
Alkuperäisyys – 2	Vahtitupa ja kellari ovat hyvin lähellä alkuperäistä vastaavaa asua ulkoisesti.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä esimerkki ratavartijan vahtituvista.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Porvoonväylän tontin eri rakennuksissa on hyvin havaittavissa eri aikakausien muutokset.

LÄHTEET Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1949, 1951, 1997, 2002, 2009, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1871, 1938, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi –sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Hyvinkään kaupunginmuseon kuvakokoelmat. Radanvartijan mökki Pikosuon kohdalla Hyvinkäällä. 201104_221 (saatavilla: finna.fi); Rautatierakennusten korjausohjeet 5: Yksinkertainen vahtitupa. Museovirasto, Helsinki 2003; Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmat. Arolammin seisake. Rintalammi, S. 1964. VR1:10890 (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi); Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Väyläviraston sopimus- ja kiinteistörekisteri.	
MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	11.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Postlarinkujan alikulku
TYYPPI	Taitorakenne
KOORDINAATIT	N=6699266, E=395930
RATAKILOMETRI	30+221
SIJAINTIKUNTA	Kerava (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	n.1860/1961/1995

TAUSTATIEDOT

Postlarinkujan alikulku on yksi radan alkuperäisistä silloista. Pituusprofiilissa se on merkitty silta-aukoksi. Alikulku on ollut avoin ainakin vielä 1950-luvulla, eli sitä ei ollut katettu. Vuonna 1961 siltaa on korjattu, ja betonikansi on luultavasti myös tehty tuolloin. Siltaa on korjattu vuonna 1995. Sen viereen on tehty 3. raiteen silta vuonna 1999 ja oikoraiteen silta vuonna 2005.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Alikulussa kulkee kevyen liikenteen väylä. Radan ympärillä pientaloja.

NYKYTILA JA KUNTO

Sillan maatuissa on muutamia koukkuja. Sisäseinissä on graffiteja.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Postlarinkujan alikulku on esimerkki varhaisesta ratasillasta Suomessa. Sen ympäristö on muuttunut paljon lisäraiteiden siltojen rakentamisen myötä, mutta sillan perusrakenne on hyvin nähtävissä.

Harvinaisuus – 1	Alun perin radalle rakennettiin useita alikulkuja, mutta niitä on myöhemmin korvattu uusilla silloilla.
Tyypillisyys – 2	Postlarinkujan alikulun kanssa saman tyyppisiä siltoja on rataosalla useita.
Edustavuus – 1	Alikulu edustaa osin väylänpitäjän tuottamaa rakennusperintöä.
Alkuperäisyys – 2	Alikulusta on nähtävissä sillan alkuperäinen asu hyvin, vaikka sen ympäristö on muuttunut.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Postlarinkujan alikulku ei ole paras historiallinen esimerkki väylänpitäjän historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Alikulun muutokset on hyvin nähtävissä.

LÄHTEET

Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1932, 1938, 1943, 1950, 1951, 1955, 1999). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Turpeinen, Oiva. Suuriruhtinaan Suomi 2: Höyryllä Hämeeseen. Tammi, Helsinki 2003. Kuva s. 69; Väyläviraston Taitorakennerekisteri.

MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Purola
TYYPPI	Liikennepaikka
KOORDINAATIT	N=6708717.451, E=392906.584
RATAKILOMETRI	40+533
SIJAINTIKUNTA	Järvenpää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto, muu
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1922–2016

TAUSTATIEDOT

Purolan liikennepaikka on perustettu vuonna 1922. Vuodesta 1978 se on ollut miehittämätön seisake. Tasoristeys on poistettu vuonna 1998, ja seuraavana vuonna Purolaan rakennettiin uudet, korkeat matkustajalaiturit. Seisake on lakkautettu vuonna 2016.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Laiturialueiden ympärillä kasvaa tiheää lehtimetsää. Purolan välittömässä läheisyydessä ei ole asuinaluetta.

NYKYTILA JA KUNTO

Pääsy laitureille on estetty vanhan tasoristeyksen kohdalta ”Rautatiealue” -varoituspuomein. Pääsy puolelta toiselle tapahtuu Purolan ylikulkusillan portaiden kautta. Laitureilla on laiturinäyttöjen kannaketolpat sekä infotaulut ilman lasia. Valaisintolpissa on kiinni kuulutuslaitoksen megafonit. Raiteiden väli on aidattu. Radan länsipuolella on vanha laiturirakennus ja sen ulkorakennus. Laiturirakennus on 1950-luvulta ja ulkorakennus on rakennettu vuonna 1963. Purolan laiturirakennukselle on tehty pihasuunnitelma vuonna 1962. Ainakin osa pihan kasvillisuudesta on samaa, kuin suunnitelmassa. Tuolloin uusina kasveina pihaan on istutettu omenapuita ja hopeapajuja. Laiturirakennuksen ja laiturin välissä oleva koivu näkyy suunnitelmassa, kuin myös sen pohjoissivulla kasvavat erilaiset koristepensaat. Kymmenen vuotta aiemmin tehty puistosuunnitelma on hyvin erilainen, laiturirakennuskin on ollut silloin pienempi. Omenapuita on muutama samalla paikalla, ja laiturirakennuksesta Helsingin suuntaan on kaksi koivuriviä avoviemärin molemmin puolin. Laitureiden ympäristö on koivikon kasvamisen myötä muuttunut paljon. Aiemmin laitureiden seutu on ollut avarampaa, mutta nyt se kasvaa tiheään nuorta puuta.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Purolan laiturialue on hyvin tyypillinen. Käytöstä poistuneena siltä puuttuvat kuitenkin nykyään yleiset lipunmyyntilaitteet ja muu matkustajainfo. Purolan laiturirakennus tekee alueesta kiinnostavan, sillä monien pienten seisakkeiden vastaavat rakennukset on jo ehditty purkaa.

Harvinaisuus – 1	Purolan tyyppiset, pienellä laiturirakennuksella varustetut seisakkeet ovat olleet rataverkolla yleisiä, mutta ovat sittemmin harvinaistuneet.
Tyypillisyys – 2	Purolan seisakealue on alueellisesti tyypillinen.
Edustavuus – 2	Seisake edustaa hyvin oman aikakautensa laiturialuetta sekä laiturirakennusta, vaikkakin eri aikakausilta.
Alkuperäisyys – 2	Purolan laiturirakennus on ulkoisesti rakennusajankohdan mukaisessa asussa, ja pihassakin on rakennusajankohdan mukaisia piirteitä. Laiturit ovat uudemmat.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohteen merkitys on paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Purolassa näkyvät historian eri kerrokset.

LÄHTEET Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009; Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1955). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Suomalainen, Riitta. ”Purolan ja Nuppulinnan seisakkeet suljetaan – lauantaina laitureilla osoitettiin mieltä”. Keski-uusimaa.fi 26.3.2016. (https://www.keski-uusimaa.fi/paikalliset/1692835) luettu 16.5.2021; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Purola 1952 ja Purola 1962. Puutarhapiirustukset; Valtionrautatiet. Ratapihat ja pituusprofiilit.	
MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	18.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Ristinummi
TYYPPI	Liikennepaikka
KOORDINAATIT	N=6702671.330, E=395699.805
RATAKILOMETRI	33+648
SIJAINTIKUNTA	Järvenpää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto, muu
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1899–1998

TAUSTATIEDOT

Ristinummen liikennepaikka avattiin vuonna 1899. Syynä seisakkeen perustamiselle Tuusulan järven rannalle syntynyt huvila-asutus, jonne johti tie Ristinummelta. Pysähdykset seisakkeella lopetettiin vuonna 1998, jolloin Kyrölän seisaketta siirrettiin 300 metriä etelämmäksi. Seisakkeella on ollut laiturirakennus, joka on purettu vuoden 1999 jälkeen.

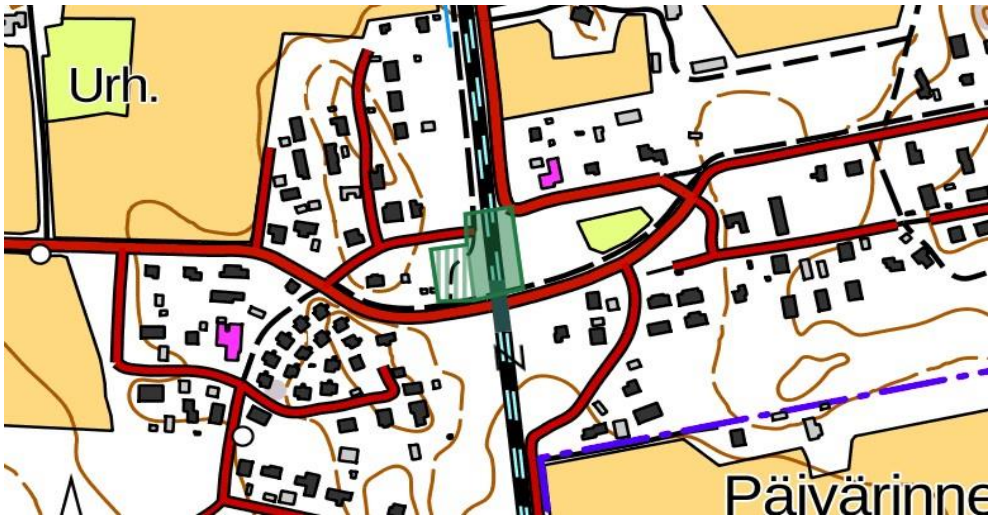
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Vanha seisakkeen alue on avoin alue radan varressa. Sen reunoilla kasvaa joitakin puita, ja lähellä on pientaloasutusta. Ristinummen ja Ainolan välinen kevyen liikenteen väylä alkaa Ristinummen vanhan seisakkeen kohdalta radan länsipuolella. Vanhan seisakkeen ympärillä oleva asuinalue, Ristinummen asemanseutu, on merkittävä paikallinen rakennettu kulttuuriympäristö.

NYKYTILA JA KUNTO

Ristinummen vanha pysäkin paikka näkyy selvemmin radan länsi- kuin itäpuolella. Alue on tasainen molemmin puolin rataa. Itäpuolen alueella kasvaa useita kuusia, jotka ovat voineet kuulua aseman kasvustoon. Itäpuolella on myös puurakenteinen ilmoitustaulu. Läheiseltä tieltä johtaa portaat entiselle pysäkkialueelle. Ristinummen pysäkkirakennuksesta tai sen puutarhasta ei ole mitään jäljellä. Ristinummen laitureiden kohdalta on ollut aikaisemmin myös tasoristeys radan ylitse. Tasoristeyksen paikalla on jonkin verran asfalttia lähellä rataa sen molemmin puolin. Rata on aidattu Ristinummen kohdalta metallisella säleikköaidalla.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Ristinummen asemalla on enää vain vähän merkkejä sen olemassaolosta.

Harvinaisuus – 0	Vanhoja seisakkeen paikkoja löytyy radan varresta useita, ympäri Suomen.
Tyypillisyys – 2	Kohde on tyypillinen jo lakkautettu seisakealue.
Edustavuus – 0	Ristinummen asemaseutu ei ole edustava seisakealue.
Alkuperäisyys – 0	Kohde on menettänyt fyysiset erityispiirteensä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 0	Kohde on tuhoutunut.
Historiallinen kerroksellisuus – 0	Ristinummen seisakkeen kohdalla ei ole havaittavissa historiallista kerroksellisuutta.

LÄHTEET

Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009; Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1999, 2004). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1898, 1928, 1948, 1958, 1969, 1978, 1991). Selattu vanhatkartat.fi –sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden YVA – Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Liitteet 3A ja 3B. Liikennevirasto, Helsinki 2010. (pdf); Rosenberg, Antti & Selin, Rauno. Suur-Tuusulan historia 3: Suomen sodasta itsenäisyyden ajan alkuun 1808–1924. Tuusulan kunta, Tuusula 1995; Suomen Rautatiemuseon arkisto, Päärata-kansio

MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	18.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Sahanmäen raide
TYYPPI	Sivuraide
KOORDINAATIT	N=6724461.163, E=382275.667; N=6726639.761, E=383366.898
RATAKILOMETRI	n.59+740
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto, muu
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1970-

TAUSTATIEDOT

Sahanmäen raide on syntynyt teollisuuden tarpeita varten. Se on rakennettu 1960-70-luvuilla. Sahanmäkeen alkoi syntyä teollisuutta 1940-luvulla. Sahanmäessä on ollut muun muassa kaapelitehdas, sekä Osuustukkukaupan (OTK) erilaisia tehtaita, pääasiassa tekstiiliteollisuutta. OTK:n tehtaat lakkautettiin 1980-luvulla, mutta alueella on yhä teollisuutta. Raide ei ole enää käytössä ja se on sähköistämätön.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Sahanmäen raide erkanee Konepajan raiteesta männikköisessä maastossa.

NYKYTILA JA KUNTO

Sahanmäen raide on vesakoitunut. Konepajan raiteesta erkaantumisen jälkeen on seislevy. Rata katkeaa Kerkkolankadun kohdalla, eikä ole siis enää liikennöitävissä tehtaiden luokse saakka. Raide kuitenkin jatkuu tien jälkeen tehtaiden alueille.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT	
ARVOLUOKITUS Sahanmäen raide on tyypillinen, käytöstä poistettu teollisuuden käytössä ollut raide.	
Harvinaisuus – 1	Teollisuuden raiteita on aiemmin ollut paljon, mutta niitä on purettu käytön loputtua.
Tyypillisyys – 2	Raide on tyypillinen teollisuuden raide.
Edustavuus – 1	Sahanmäen raide edustaa osin aikakauden ja alueen tyypillistä sivuraidetta.
Alkuperäisyys – 1	Kohteen muutostiedot eivät ole tiedossa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Sahanmäen historiallinen merkitys on paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 0	Kohteessa ei ole historiallista kerroksellisuutta.
LÄHTEET Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1949, 1951, 1997, 2002, 2009, 2014, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1938, 1960, 1974, 1983, 1989). Selattu vanhatkartat.fi -sivustolla. (https://vanhatkartat.fi/); Hyvinkään kaupunginmuseon Rilli-selauspalvelu (https://storymaps.arcgis.com/collections/b64b969a47a3450a81277c84f14753b1) katsottu 13.4.2021.	
MAASTOKÄYNTI	16.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	18.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

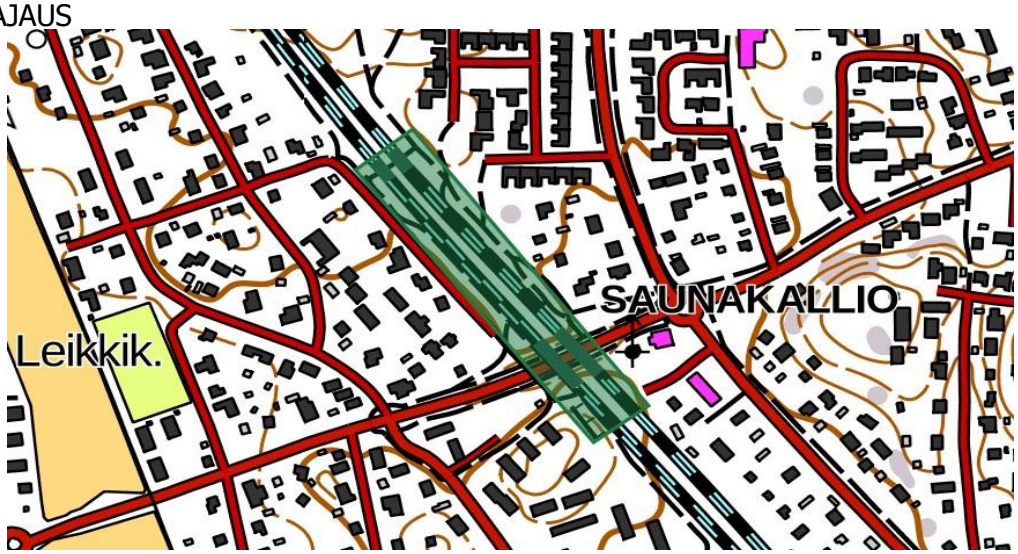
NIMI	Saunakallio
TYYPPI	Liikennepaikka
KOORDINAATIT	N=6707329.471, E=393649.682
RATAKILOMETRI	38+846
SIJAINTIKUNTA	Järvenpää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1949-

TAUSTATIEDOT
Saunakallion seisake on avattu vuonna 1948 Järvenpään pohjoista asutusta varten.

YMPÄRISTÖN KUVAUS
Saunakallion seisakkeen ympäristö on tiiviisti rakennettua. Seisaketta ympäröi uudet meluaidat.

NYKYTILA JA KUNTO
Saunakalliossa on kaksi käytössä olevaa korkeaa laituria: reunalaituri 1. raiteen vieressä, sekä välilaituri 3. ja 4. raiteen välissä. Korkeammat laiturit on rakennettu vuonna 1995. Lisäksi reunimmaisen raiteen vieressä radan itäpuolella on vanha, matala reunalaituri, joka ei ole käytössä. Vanha laituri on uusia laitureita hieman pohjoisemmassa. Saunakalliossa on radan itäpuolella koko matkalta, mutta myös osin radan länsipuolella asennettu uutta meluaitaa. Paikoin aidan kanssa rinnan kulkee vanha säleikköaita. Myös raiteiden välit on aidattu. Pysäkillä kulku välilaitureille on alikulun kautta, Ristikadun ja Villasen alikulut ja katokset on rakennettu vuonna 1991. Välilaitureille kulkee huoltotien tasoristeys 5. ja 4. raiteiden ylitse. Uudistuksessa aseman infonäytöt uusittiin, ja 1. laiturille tehtiin uusi odotuska-tos, jossa on myös asemaopastus näkövammaisille. Välilaiturilla odotuskatos on vanhempaa mallia. Asemalle istutettiin uudistuksen yhteydessä kuusia ja koivuja, sekä muita lehtipuita 1. laiturin viereen eri puolille.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Saunakallion laiturialue on tyypillinen esimerkki lähiliikenteen käytössä olevasta laiturialueesta, johon on tehty muutoksia viime vuosina.

Harvinaisuus – 0	Vastaavia laiturialueita on rataverkolla useita.
Tyypillisyys – 3	Saunakallion laiturialue on hyvin tyypillinen lähiliikenteen väliasema.
Edustavuus – 2	Saunakallio edustaa hyvin lähiliikenteen laiturialuetta, joka on vilkkaassa käytössä.
Alkuperäisyys – 1	Pysäkki on ehtinyt olla käytössä pitkään, eikä sen alkuperäisiä rakenteita ole juuri säilynyt.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Saunakallion merkitys on paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Saunakallion laiturialueella on jonkin verran historiallista kerroksellisuutta, ja eri aikakausien muutokset erottuvat selvästi toisistaan.

LÄHTEET

Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009; Väyläviraston Taitorakennerekisteri.

MAASTOKÄYNTI	14.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	18.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Tyyneläntien alikulku
TYYPPI	Taitorakenne
KOORDINAATIT	N=6709811, E=392450
RATAKILOMETRI	41+715
SIJAINTIKUNTA	Järvenpää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1859/1955

TAUSTATIEDOT

Tyyneläntien alikulku on yksi radan alkuperäisistä alikuluista. Alun perin Tyyneläntien alikulku on ollut avosilta, eli silta ei ole ollut katettu. Silta on ollut ilman kantta ilmeisesti vuoteen 1955, jolloin siitä tehtiin teräsbetoninen laattasilta. Maatukimuurissa on itäpuolella eteläpuoleisessa muurissa kaksi kaiverrusta, 26.9.1859, joka on ilmeisesti sillan valmistumispäivä, sekä 1906, joka viittaa radan kaksiraiteistamisen aiheuttamiin muutoksiin. Sillan tietason alitse kulkee oja, jolle on rakennettu luonnonkivistä rumpu. Tietason ja rummun välissä on välikansi.

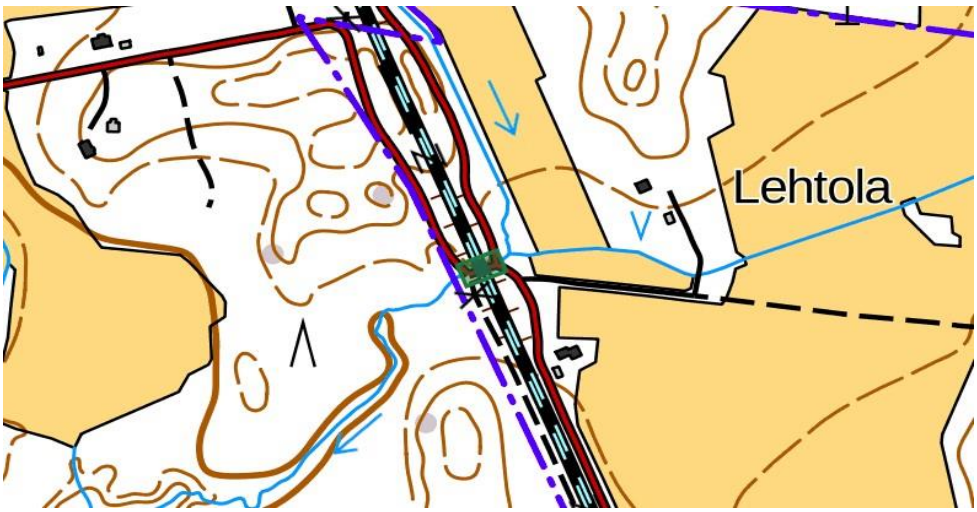
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Alikulussa kulkee autotie. Tie on hiekkatie, ja kulkee lähellä rataa sen molemmilla puolilla. Tien ja radan välissä ei kasva juurikaan puita, mutta sen toisella puolella on metsää. Alueella on joitakin omakotitaloja.

NYKYTILA JA KUNTO

Tukimuurin kivet ovat sillan alla puhtaat, mutta niiden päällä on sammalta aukon ulkopuolella. Ratapenkereen heinäkasvillisuus peittää osin muuria. Sillan sisäseinissä on muutamia graffiteja. Ojan rumpuputken kivet ovat sammaloituneet.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Tyyneläntien alikulku on päivämääräkaiverruksensa vuoksi ainutlaatuinen esimerkki Suomen ensimmäisistä rautateiden alikuluista. Tyyneläntien alikululla on koettua paikallista merkitystä. Myös se, että Tyyneläntien alikulkurakenteessa on kolme kerrosta: rata, tie ja ojarumpu, on merkityksellistä ja harvinaista.

Harvinaisuus – 2	Tyyneläntien alikulku on harvinainen siltarakenne kolmitasoisuutensa ja kaiverruksiensa vuoksi.
Tyypillisyys – 2	Tyyneläntien kanssa vastaavan tyyppisiä siltoja on muitakin.
Edustavuus – 3	Tyyneläntien silta edustaa erityisen hyvin Helsinki–Hämeenlinna-radalle tehtyjä alikulkuja.
Alkuperäisyys – 2	Tyyneläntien sillasta on nähtävissä hyvin sillan alkuperäiset osat.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Tyyneläntien silta on valtakunnallisesti hyvä esimerkki varhaisesta rautatiesiltojen rakennuksesta Suomessa.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Eri ikäiset rakennekerrokset ovat eroteltavissa toisistaan.

LÄHTEET

Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1936, 1951, 1955, 1996). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsinfors–Tawastehus Jernväg. 1881; Turpeinen, Oiva. Suuriruhtinaan Suomi 2: Höyryllä Hämeeseen. Tammi, Helsinki 2003. Kuva s. 69; Väyläviraston Taitorakennerekisteri.

MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	11.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Urakansuu
TYYPPI	Kallioleikkaus
KOORDINAATIT	N=6723793.044, E=382713.930; N=6724896.544, E=382075.930
RATAKILOMETRI	n. 59+630
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää (Uusimaa)
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1858/1990-luku

TAUSTATIEDOT

Urakansuun kallioleikkaus on ollut Helsinki–Hämeenlinna-radan rakennuksen yksi hankalimmista töistä. Leikkauksella rata saatiin kulkemaan Salpausselän lävitse. Työtä tekemään tuotiin kuritushuonevankeja Hyvinkäälle. Vaativasta työstä on jäänyt muistoksi kolme kiviröykkiötä kallioiden päälle, sekä nimi: Urakansuu. Leikkaus ei ole enää alkuperäisen levyinen, vaan viimeksi sitä on levennetty Helsinki–Tampere-perusparannuksen yhteydessä 1990-luvulla.

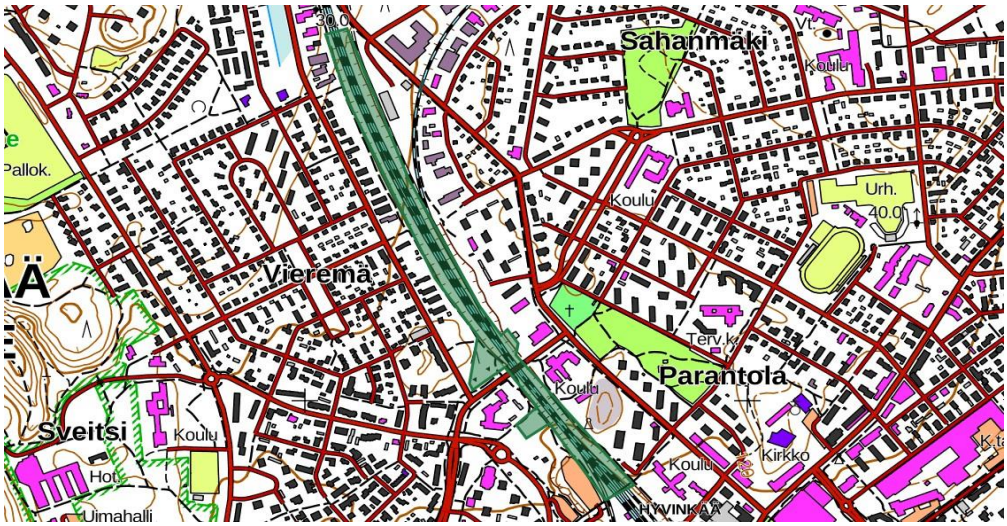
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kallioleikkaus sijaitsee Hyvinkään keskusta-alueella.

NYKYTILA JA KUNTO

Kallioleikkausta on perusparannuksen yhteydessä tuettu betonisilla maatuilla. Kallioissa on selkeät jäljet tehdystä työstä. Kiviröykkiöt ovat sammaloituneita. Radan itäpuolella laitetilan edessä kivet ovat selkeästi pienempiä ja vähemmän sammaloituneita, kun taas länsipuolella lohkareet ovat isompia, ja niistä on selkeästi havaittavissa esimerkiksi porausjälkiä.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Urakansuun kallioleikkaus ei ole enää sama kuin se oli radan valmistuessa. Sillä on kuitenkin kiviröykkiöiden kanssa symbolinen merkitys sekä paikallisesti että valtakunnallisesti varhaisten ratatöiden vaatimista suurista urakoista.

Harvinaisuus – 2	Vastaavia kallioleikkauksia on luultavasti enemmänkin, mutta kallioleikkaus ja kiviröykkiöt yhdistettynä sen rakentamisesta kerrottuun tarinaan on harvinainen.
Tyypillisyys – 2	Itse kallioleikkaus on tyypillisesti toteutettu kallioleikkaus.
Edustavuus – 1	Kallioleikkaus on jokseenkin edustava esimerkki tuoreemmasta kallioleikkausesta.
Alkuperäisyys – 0	Kallioleikkaus ei ole enää alkuperäisessä muodossaan.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kallioleikkaus, röykkiöt ja niiden rakentamisesta kerrottu tarina kertoo Väylänpitäjän alkuaikojen historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 0	Kallioleikkauksessa ei ole kerroksellisuutta.

LÄHTEET

Sähköposti Kaj Grönqvistiltä (Rejlers, rataisännöinti) Roosa Ruotsalaiselle 7.6.2021; Hautala, Kustaa. Hyvinkään seudun historia 1860–1950. Forssa 1951.

MAASTOKÄYNTI	14. ja 22.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	11.6.2021 Roosa Ruotsalainen

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Wärtsilän raide
TYYPPI	Sivuraide
KOORDINAATIT	N=6707617.112, E=393441.053; N=6708936.407, E=393612.794
RATAKILOMETRI	39+254
SIJAINTIKUNTA	Järvenpää (Uusinmaa)
OMISTAJA	Väylävirasto, muu
RATAOSA	Helsinki–Riihimäki
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1: Uusimaa
AJOITUS	1968

TAUSTATIEDOT

Wärtsilän teollisuusraide on ilmeisesti avattu samoihin aikoihin Saunakallion seisakkeen kanssa, vuonna 1948. Raide aloitettiin jo Järvenpään asemalta, mutta se erkani vasta Saunakallion jälkeen teollisuusalueelle. Vuonna 1968 Saunakallioon tehtiin teollisuusraiteelle vaihde, jonka jälkeen Järvenpään ja Saunakallion välistä raidetta ei enää tarvittu. Raiteen paikalle on rakennettu nykyinen 3. raide. Raide teollisuusalueelle on sähköistämätön.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Wärtsilän teollisuusraide erkanee Saunakallion laitureiden pohjoispuolelta, radan itäpuolelta. Pääradan erkanemiskohdassa rata kulkee matalassa kallioleikkauksessa. Ympärillä on puita. Radalla on yksi tasoristeys autotien kanssa, jonka jälkeen se kulkee teollisuusalueelle.

NYKYTILA JA KUNTO

Raiteen vieressä olevissa kallioleikkauksissa on graffiteja. Raide on käytössä.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT	
ARVOLUOKITUS Wärtsilän sivuraide kertoo Järvenpään jatkuvasta teollisuustoiminnasta ja sen historiasta.	
Harvinaisuus – 1	Teollisuuden sivuraiteet ovat olleet aiemmin rataverkolla yleisiä, mutta niitä on sittemmin purettu, ja ne ovat harvinaistuneet.
Tyypillisyys – 2	Wärtsilän raide on tyypillinen teollisuuden sivuraide.
Edustavuus – 1	Raide edustaa paikallista sivuraidetta.
Alkuperäisyys – 2	Vaikka päällysrakennetta ja kiskotusta on vaihdettu, on raide säilyttänyt alkuperäisen ulkomuodon ja käytön.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohteen merkitys on paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Kohteessa on vain vähän kerroksellisuutta.
LÄHTEET Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos (1955, 1996, 2002, 2009, 2015, 2020). Selattu paikkatietoikkunassa (https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat) katsottu 1.6.2021; Historialliset kartat, Maanmittauslaitos (1958, 1969, 1974, 1983, 1989, 1991); Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.	
MAASTOKÄYNTI	15.4.2021 Roosa Ruotsalainen
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	21.6.2021 Roosa Ruotsalainen