



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
53/2021

Kerava–Riihimäki-rataosuuden kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi



Roosa Ruotsalainen

**Kerava–Riihimäki-rataosuuden
kulttuurihistoriallisten kohteiden
inventointi**

Väyläviraston julkaisuja 53/2021

Väylävirasto
Helsinki 2021

*Kannen kuva: Hyvinkään aseman puisto vuonna 2021 ja 1900-luvun alussa.
Vas. Roosa Ruotsalainen, oik. Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelma.*

Verkkójulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-892-2

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Roosa Ruotsalainen: Kerava–Riihimäki-rataosuuden kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi. Väylävirasto Helsinki 2021. Väyläviraston julkaisuja 53/2021. 73 sivua ja 3 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-892-2.

Avainsanat: rautatiet, inventointi, kulttuuriperintö

Tiivistelmä

Tässä selvityksessä kartoitettiin Keravan ja Riihimäen välisen rataosuuden kulttuurihistoriallisia kohteita, radan nykytilaa sekä radan historiaa. Inventointi on toinen Väyläviraston Suomen Rautatiemuseolta tilaama rautatiealueiden kulttuurihistoriallinen inventointi. Tämän raportin lisäksi selvitykseen kuuluvat kohdekortit, jotka ovat erillisenä liitteenä.

Inventoinnin maastokäynneillä tarkastettiin 49 eri rautatiekohteen tila paikan päällä. Tarkastetuista 27 valittiin kohdekortteihin. Kohteiden joukossa on erityisesti liikennepaikkoja, taitorakenteita sekä ratavartijan tupia ja tontteja. Maastokäyntien lisäksi kohteista kerättiin tietoa arkistotutkimuksen ja tutkimuskirjallisuuden avulla. Erityisesti historialliset kartta-aineistot sekä piirustukset olivat tärkeitä selvityksen edetessä.

Valituista kohteista tehtiin arvoluokitus, jossa käytettiin Väyläviraston arvokohteiden kriteeristöä. Rautateiden kulttuurihistoriallisten kohteiden arvoluokitus saattaa vielä tulevina vuosina täydentyä ja tarkentua, kun kohteille tulee lisää valtakunnallisesti arvoluokitettuja vertailukohtia.

Kerava–Riihimäki-rataosuus on osa Helsinki–Hämeenlinna-rataa, joka on Suomen ensimmäinen rataosuus. Rataa rakennettiin viisi vuotta, ja se valmistui alkuvuodesta 1862. Rataverkon laajetessa rataosuuden merkitys kasvoi, sillä se yhdisti muun Suomen pääkaupunkiin, Helsinkiin. Keravan ja Riihimäen väli on myös pitkään ollut lähiliikenteelle merkittävä rataosuus. Siksi päärata onkin ollut koko historiansa ajan vilkas rata, jota on aina kehitetty aktiivisesti niin liikenteen kuin infrastruktuurin puolesta.

Varhaisinta rautatiehistoriaa edustavat Järvenpään ja Hyvinkään asemarakennukset sekä itse radan linjaus, joka on säilynyt alkuperäisenä. Myös asema-alueiden puistot ovat vanhoja. Rataosuudelta löytyy myös monia muita 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun rakennuksia, kuten kolme vahtituvan pihapiiriä ulkorakennuksineen. Keravan ja Riihimäen välillä on myös useita vanhoja ratasiltoja ja alikulkuja, joissa on alkuperäiset maatuet.

Radan pitkä historia on luonut radan varrelle kerroksellisuutta. Varsinkin asema-alueilla on nähtävissä väylänpidon pitkä historia ja käytön mukaan muuttuneet tarpeet. Vaikka kaupungit ovat kasvaneet rataan kiinni, on rautatien monipuolinen historia yhä läsnä radan varressa.

Raportti on tehty erityisesti lisäraidehankkeen tulevien vaiheiden suunnittelua ajatellen.

Roosa Ruotsalainen: Inventering av kulturhistoriska objekt på banavsnittet Kervo–Riihimäki. Trafikledsverket. Helsingfors 2021. Trafikledsverkets publikationer 53/2021. 73 sidor och 3 bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-892-2.

Sammanfattning

I denna studie kartlades de kulturhistoriska objekten på banavsnittet mellan Kervo och Riihimäki, banans nuvarande tillstånd och banans historia. Inventeringen är den andra kulturhistoriska inventeringen av järnvägsområden som Trafikledsverket beställt av Finlands Järnvägmuseum. Utöver rapporten innehåller utredningen, objektskort som utgör en separat bilaga.

I samband med terrängbesöken under inventeringen inspekterades tillståndet för 49 olika järnvägsobjekt på plats. Av de inspekterade objekten valdes 27 till objektskorten. Objekten omfattar i synnerhet trafikplatser, krävande konstruktioner och banvaktsstugor och -tomtar. Utöver terrängbesöken insamlades information in objekten med en arkivstudie och forskningslitteratur. I synnerhet historiskt kartmaterial och ritningar var viktiga i takt med att utredningen framskred.

Utifrån de valda objekten gjordes en värdeklassificering, i vilken Trafikledsverkets kriterier för värdeobjekt användes. Värdeklassificeringen av kulturhistoriska objekt på järnvägarna kan under kommande år kompletteras och preciseras ytterligare, då fler nationellt värdeklassificerade referensobjekt fås för objekten.

Banavsnittet Kervo–Riihimäki är en del av banan Helsingfors–Tavastehus, som är Finlands första banavsnitt. Linjen byggdes i fem år och färdigställdes i början av 1862. I takt med att bannätet utvidgas ökade banavsnittets betydelse, eftersom det förenade övriga Finland med huvudstaden, Helsingfors. Sträckan Kervo–Riihimäki har också länge varit ett betydande banavsnitt för närtrafiken. Därför har huvudbanan varit en livlig bana under hela dess historia, vilken alltid utvecklats aktivt, såväl vad gäller trafik som infrastruktur.

Stationsbyggnaderna i Träskända och Hyvinge och själva banans linjedragning, som bevarats i ursprunglig form, är representativa för den tidigaste järnvägs-historien. Också parkerna i stationsområdena är gamla. Banavsnittet innehåller också många andra byggnader från slutet av 1800-talet och början av 1900-talet, såsom tre vaktstugors gårdsområden jämte uthus. Det finns också flera gamla järnvägsbroar och underfarter mellan Kervo och Riihimäki med ursprungliga landfästen.

Banans långa historia har bildat flera skikt längs med banan. I synnerhet i stationsområdena syns farledshållningens långa historia och de behov som ändrats efter användningen. Trots att städerna växt fast i banan, är järnvägens mångsidiga historia fortfarande närvarande längs banan.

Rapporten har uppgjorts i synnerhet med tanke på planeringen av framtida faser av tilläggsspårprojektet.

Roosa Ruotsalainen: Inventory of the cultural and historical heritage sites on the Kerava–Riihimäki track section. Finnish Transport Infrastructure Agency. Helsinki 2021. Publications of the FTIA 53/2021. 73 pages and 3 appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-892-2.

Abstract

This study surveyed the cultural and historical heritage sites along the track section between Kerava and Riihimäki, as well as the current state and history of the track. The inventory is the second cultural and historical heritage inventory of railway areas commissioned by the Finnish Transport Infrastructure Agency from the Finnish Railway Museum. In addition to this report, the study includes site cards that are attached as a separate appendix.

During the field visits included in the inventory, the state of 49 different railway sites was inspected on site. Of those inspected, 27 were selected for the site cards. Among the sites, there are especially stations, skilfully crafted structures and railway guards' cottages and plots. In addition to the field visits, data on the sites was collected through archive research and research literature. In particular, historical map documents and drawings were important as the survey progressed.

A value classification was conducted on the selected sites, using the criteria for valuable sites provided by the Finnish Transport Infrastructure Agency. The value classification of cultural and historical heritage sites on the railways may be further complemented and defined in the coming years as more nationally value-assessed comparison points become available for the sites.

The Kerava–Riihimäki track section is part of the Helsinki–Hämeenlinna line, which is Finland's first railway line. The line was constructed during a period of five years and it was completed in early 1862. As the railway network expanded, the importance of the track section increased, as it connected the rest of Finland to the capital, Helsinki. For a long time, the Kerava–Riihimäki section has also been a significant track section for local traffic. That is why the main line has been a busy railway line throughout its history, and it has always been actively developed with regard to both transport and infrastructure.

The earliest railway history is represented in the Järvenpää and Hyvinkää station buildings, as well as in the alignment of the track itself, which has remained in its original form. Also the parks in the station areas are old. There are also many other buildings on the track section dating to the end of the 19th and early 20th centuries, such as three guards' cottages with their courtyards and outbuildings. There are also several old railway bridges and underpasses with original ground supports between Kerava and Riihimäki.

The long history of the track has created an intriguing sense of layers along the track. Especially in the station areas, we can see the long history of track maintenance and the needs that have changed as use of the infrastructure has changed. Although cities have grown all the way up to the track areas, the diverse history of the railway is still present along the track.

The report has been carried out specifically with the planning of the future phases of the additional track project in mind.

Esipuhe

Kerava–Riihimäki-rataosan kulttuurihistoriallinen inventointi on toinen rautateiden tietyn rataosan kulttuurikohteiden järjestelmällinen inventointi arvotusluokitukseen. Ensimmäisenä valmistui pilottina Lahti–Kouvola-rataosa (Väyläviraston julkaisu 3/2021).

Pilotin jälkeen seuraavaksi inventointikohteeksi valikoitui Keravan ja Riihimäen välinen rataosuus, koska osuuden lisäkapasiteetin rakentaminen on suunnittelussa. Raportti kohdekortteineen ja arvoluokituksineen on tehty erityisesti lisäraidehankkeen tulevien vaiheiden suunnittelua ajatellen. Raportti liitteineen palvelee myös nykyisen infrastruktuurin kunnossapitoa.

Tällä Suomen vanhimmalla rataosalla on runsaasti rautateiden kulttuuriperinnekohteita, aina 1850-luvulta alkaen. Osuus on osa Suomen ensimmäistä rautatietä Helsingistä Hämeenlinnaan. Radan päälinjaus on säilynyt varsin alkuperäisenä, ilman suuria oikaisuja, joita on tehty myöhemmin rakennetuille mutkikkaimmille radoille. Keravan ja Riihimäen välillä on myös useita vanhoja ratasiltoja ja alikulkuja, joissa on alkuperäiset maatuet. Vanhin maatuesta löytyvä hakattu merkintä on Tyyneläntien sillassa vuodelta 1859.

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

Helsingissä elokuussa 2021

Väylävirasto

Sisältö

1	JOHDANTO.....	9
1.1	Tutkimustehtävä	9
1.2	Aineisto ja menetelmät.....	9
2	ALUEEN KULTTUURIHISTORIAN YLEISKUVAUS JA OMINAISPIIRTEET ...	11
3	KULTTUURIYMPÄRISTÖN NYKYTILA	12
3.1	Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet.....	12
3.1.1	Tuusulanjärven kulttuurimaisema ja itäranta.....	12
3.2	Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY)	12
3.2.1	Tuusulan rantatien kulttuurimaisema.....	12
3.2.2	Jokelan teollisuusalue.....	12
3.2.3	Hyvinkään rautatieasemat	13
3.3	Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet.....	14
3.3.1	Tuomalan kylän kulttuurimaisema	14
3.3.2	Vantaanjoen kulttuurimaisema	14
3.4	Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt	14
3.4.1	Järvenpään asema	14
3.4.2	Pajalan teollisuusympäristö	15
3.4.3	Jokelan teollisuusalue ja rautatieasema	15
3.4.4	Viertolan pientaloalue.....	15
3.4.5	Hyvinkään vanha liikekeskusta	16
3.5	Arkeologiset kohteet	16
3.6	Maankäyttö.....	16
3.6.1	Maakuntakaava.....	16
3.6.2	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.....	22
4.4	Liikenteen ja liikennemäärien kehitys	24
5	INVENTOIDUT KOHTEET	27
5.1	Radan tekniikka ja infrastruktuuri.....	27
5.1.1	Tasoristeykset.....	27
5.1.2	Radan merkit	28
5.1.3	Ratarummut	28
5.1.4	Sillat.....	29
5.1.5	Kiskot ja päällysrakenne	32
5.1.6	Kallioleikkaukset ja maasto	32
5.1.7	Sivuradat.....	33
5.2	Rakennukset ja rakenteet	36
5.2.1	Liikennepaikat.....	36
5.2.2	Asemarakennukset.....	53
5.2.3	Rakennukset ratalinjalla.....	57
5.2.4	Ratavartijan tuvat	60
6	JATKOSELVITYSTARPEITA.....	66

7	YHTEENVETO	67
---	------------------	----

	LÄHDELUETTELO	69
--	---------------------	----

LIITTEET

Liite 1	Keravan ja Riihimäen rataosuuden kulttuurihistorialliset kohteet
Liite 2	Keravan ja Riihimäen rataosuuden ratarummut
Liite 3	Keravan ja Riihimäen rataosuuden sillat

1 Johdanto

1.1 Tutkimustehtävä

Lisäraide-hanke pääradalle on ollut suunnitteilla jo 1990-luvulta saakka. Vuonna 2021 hankkeen tueksi Väylävirasto teetti kulttuurihistoriallisen inventoinnin, joka tukee hankkeen käytännön suunnittelua.

Tässä työssä selvitetään Keravan ja Riihimäen välisen radan kulttuurihistoriallisia kohteita sekä radan historiaa. Työhön sisältyy kohdekorttien tekeminen kiinnostavista historiallisista kohteista sekä kohteiden arvoluokitus.

Inventointikohteiden esittelyn lisäksi työssä on selvitetty rataosan alueella olevia merkittäviä maisema-alueita ja rakennetun kulttuuriympäristön alueita sekä radanvarren maankäyttöä.

Selvitystyössä Keravan ja Riihimäen asema-alueet on rajattu inventoinnin ulkopuolelle, sillä työ palvelee ensisijaisesti lisäraidehankkeen suunnittelijoita, eikä Keravan ja Riihimäen liikennepaikoille ole suunnitteilla muutoksia projektin edetessä. Näin ollen inventointi kattaa noin ratakilometrien 29+315 ja 70+310 välin.

1.2 Aineisto ja menetelmät

Inventoinnissa radan vartta on käyty lävitse sekä kartalla että maastossa. Maanmittauslaitoksen sekä Kansallisarkiston kartta-aineistot ovat olleet tutkimuksessa tärkeitä. Myös alueen kuntien karttapalvelut sekä Maanmittauslaitoksen vastikään julkaistut historialliset ilmakuvat ovat olleet tutkimuksessa hyödyksi.

Maastokäynnit suoritettiin kolmena päivänä huhtikuussa 2021: 14.–16.4. Sen lisäksi osassa kohteissa maastokäynnit tehtiin erillisinä päivinä 21. ja 22.4. Maastokäynneillä tarkastettiin 49:n kohteen tila paikan päällä. Kohteet valokuvattiin monipuolisesti.

Paikallishistorioista löytyy usein inventoinnin kannalta merkityksellistä tietoa. VR on tehnyt laajoja juhlahistoriikkeja, joista on hyötyä erityisesti radan historian ja kohteiden kontekstin hahmottamisessa. Tärkeä lähde on myös ollut rataosuuden pituusprofiili vuodelta 1881. Pituusprofiilista selviää muun muassa ratavartijoiden tupien paikat sekä tehdyt taitorakenteet, mikä auttaa erityisesti näiden kohteiden ajoituksessa.

Eri vuosien valokuva-aineiston vertailu auttaa saamaan kokonaiskuvaa tapahtuneesta muutoksesta. Inventoinnin lähdeaineistona onkin käytetty paljon kuvamateriaalia muun muassa Suomen Rautatiemuseon kokoelmista.

Maastokäynneillä tarkastetuista kohteista valittiin 27 kohdekortteihin ja arvoluokitettavaksi. Kohteiden joukossa on muun muassa asema-alueita, ratavartijantupia sekä taitorakenteita. Kohteiden aluerajauksissa on erotettu Väyläviraston omistama maa-ala muiden tahojen omistamasta alueesta. Muu kuin Väyläviraston maanomistus on merkitty karttoihin viivoituksella.

Kohdekortteihin valittiin monenlaisia kohteita. Yksiselitteisesti kohdekorttien joukkoon kuuluivat käytössä olevat liikennepaikat sekä entiset liikennepaikat, joissa maastokäynnillä huomattiin selkeitä jäännöksiä liikennöinnistä ja esimerkiksi laiturirakenteita. Myös säilyneet ratavartijan tuvat sekä tupien tontit, joista löydettiin merkkejä asutuksesta, otettiin kohdekorttien joukkoon merkittävänä osana rautateiden kunnossapidon historiaa. Erikoisuutena Keravan ja Riihimäen välillä olivat useat alkuperäiset alikulut ja vanhat sillat, jotka otettiin kaikki arvoluokitettavien kohteiden joukkoon. Näin silloista saatiin kattavaa tietoa esimerkiksi siltojen eroavuuksista.

Kohdekortteihin eivät päässeet sellaiset kohteet, joiden paikalta maastokäynnin aikana löydökset olivat vähäiset. Esimerkiksi Imatran Voiman muuntamon raide Hyvinkäällä karsittiin kohdekorteista, sillä sen jäänteet ovat vain vaivoin havaittavissa maastossa. Myös tasoristeykset karsittiin maastokäyntien seurauksena, sillä merkittävien teiden tasoristeyksiä tai hyvin säilyneitä tasoristeysten paikkoja ei juurikaan rataosuudelta löytynyt. Tässä raportissa on kuitenkin nämäkin kohteet esitelty maastokäynnin löydöksistä riippumatta osana rataosuuden historiaa.

Tässä inventoinnissa jatkettiin Väyläviraston arvotuskriteeristön soveltamista rautatiehistoriallisiin kohteisiin. Arvoluokituksessa hyödynnetään kuutta eri luonnekriteeriä, joiden mukaan kohteelle annetaan pisteitä 0–3: harvinaisuus, tyypillisuus, edustavuus, alkuperäisyys, historiallinen todistusvoimaisuus ja historiallinen kerroksellisuus. Jokaisen kohteen arvioinnin taustalla ovat myös yleiset kriteerit, jotka käsittelevät valtion keskusvallan toiminnan ilmentämistä ja kohteen merkitystä kansalliselle identiteetille, sekä erilaisten kansainvälisten suojelusopimusten toteutumista. Lisäksi kohteiden arvoluokitukseen vaikuttavat muut kriteerit, joita voivat olla esimerkiksi kohteen korkea ikä tai sen sijoittuminen RKY-alueelle. /1/ Arvoluokitusta on vertailtu Lahti–Kouvola-inventoinnin arvoluokituksiin yhtenäisen luokituksen aikaansaamiseksi. Arvoluokitus työ on tehty tämänhetkisen tiedon valossa, ja se saattaa päivittyä myöhemmin, kun rautateiden arvokohteita koskeva tieto lisääntyy.

Kohdekortit arvoluokituksineen ovat tämän raportin erillisenä liitteenä. Kohdekortteihin valitut kohteet on lueteltu liitteessä 1.

2 Alueen kulttuurihistorian yleiskuvaus ja ominaispiirteet

Radan rakennuksen alkuaikoihin alue Keravalta Riihimäelle oli suhteellisen harvaan asuttua. Suurin asuinkeskittymä oli Tuusulan Järvenpäässä, joka oli silloin Tuusulan tihein taajama. /2/ Asutusta ja maanviljelystä Keski-Uusimaalle oli kuitenkin syntynyt jo aiemmin, mutta esimerkiksi vielä 1500-luvulla se oli muuhun Uuteenmaahan verrattuna harvaan asuttua. Kylät olivat pieniä ja hajanaisia vielä 1800-luvun puolivälissäkin. /3/ Radan varteen asutus levisi vasta myöhemmin, erityisesti asemien seudulla. /2/

Keski-Uusimaan jokilaaksoihin, kuten Tuusulanjoen ja Keravanjoen laaksoihin, on syntynyt jo varhain viljelyä. Maaston merkittävin maiseman suurmuoto Uudella maalla on Salpausselkä, joka vaikuttaa myös inventointialueella, erityisesti Hyvinkäällä. Salpausselkä on muun muassa tarjonnut oivan väylän liikkumiselle maata pitkin kauan ennen rautateitä. /3/

Rautatie on luonut alueen asutuskeskukset, sillä ennen rautatietä Järvenpää, Jokela ja Hyvinkää olivat jokseenkin asumattomia seutuja. Esimerkiksi Hyvinkää oli ennen rautatietä kahden kunnan rajaseutua, jossa ei juurikaan ollut asutusta /4/. Hyvinkäällä ja Järvenpäässä rautatien vaikutus teollisuuden kehittymiselle on ollut merkittävä. Ennen rautateitä teollisuuslaitokset keskittyivät veden ääreen, nyt rautatie tarjosi uusia mahdollisuuksia kuljetusten järjestämiselle. /3/ Myös Jokelasta tuli rautatien vaikutuksesta merkittävä teollisuustaajama /5/.

Radan varren paikkakunnat itsenäistyivät verraten myöhään. Hyvinkästä tuli kunta vuonna 1917 ja Järvenpäästä kauppalaksi 1951. /4, 6/ Tuusula on alueen vanha pitäjä, johon on aiemmin kuulunut sekä Järvenpää että Kerava. Hyvinkää on historiallisesti ollut osa Nurmijärveä ja Hausjärveä. Hausjärveen radasta kuuluu nykyään pieni osa Hyvinkäältä pohjoiseen. Myös Riihimäki on rautatien synnyttäjä. /5,4,7,8/

Keski-Uusimaalla kulttuuriympäristökohteet ovat enimmäkseen syntyneet rautatien jälkeen. Maanviljelyksen luomat ympäristöt ovat harvinaisempia. Sodan jälkeen erityisesti radanvarsi on kehittynyt, mikä on lisännyt myös kulttuuriympäristön kannalta merkittäviä kohteita rautatien läheisyydessä. Alueen erityispiirteet liittyvät radan varren teollisuusyhdyskuntien synnyin ja kasvun ilmiöihin. /3/

3 Kulttuuriympäristön nykytila

3.1 Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet

3.1.1 Tuusulanjärven kulttuurimaisema ja itäranta

Tuusulanjärven kulttuurimaisema sijoittuu suurmaisemassa arvokkaaseen murros-laaksoon. Järven rannan kulttuurimaisema on alkanut kehittyä 1500-luvulta eteenpäin. Aluetta ovat muokanneet vanha järven rannan rantatie sekä 1900-luvun alussa järven rantaan rakennetut taiteilijahuvilat. Järven rannalle on keskittynyt myös merkittäviä oppilaitoksia, kuten puolustusvoimien vanha taistelukoulu sekä kotitalousopisto, jotka ovat arkkitehtonisesti kiinnostavia kokonaisuuksia. Yksi alueen helmi on 1700-luvulla rakennettu puukirkko. /3/

Kuuluisia taiteilijahuviloita ovat muun muassa Jean Sibeliuksen Ainola ja Juhani Ahon Ahola /5/. Monet taiteilijakodeista ovat nykyään yleisölle avoinna olevia museoita.

3.2 Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY)

3.2.1 Tuusulan rantatien kulttuurimaisema

Osa Tuusulanjärven kulttuurimaisemasta on myös RKY-aluetta. Alue rajautuu rantaan Ristinummelta Sipoontiehen ulottuvalla välillä, mutta jatkuu radalta Tuusulanjärven rantaan ja siitä etelään. Merkittävän alueesta tekevät taiteilijahuvilat, sekä ennen sotia rakennetut oppilaitokset. /9/

Alueella kulkee rantatie, josta noin kolmen kilometrin mittainen osa on vuosisatoja vanhaa tietä. Sekä rantatie että rautatie ovat vaikuttaneet alueen asutuksen kehitykseen. /9/ Rantatie on myös Väyläviraston nimeämä museotie /10/.

Osittain RKY-alueerajauksen sisäpuolelle rakennetaan uusia asuintaloja Ainolan seisakkeen vieressä, radan länsipuolella.

3.2.2 Jokelan teollisuusalue

Teollisuus on syntynyt Jokelaan rautatien ansiosta. Jokela onkin hyvä esimerkki varhaisesta radan varteen syntyneestä teollisuusyhdyskunnasta. /9/

Jokelan teollisuusalueen RKY-alueeseen kuuluvat aseman eteläpuolella neljä eri tehdasta monipuolisine rakennuksineen. Vanhin tehtaista on vuonna 1874 perustettu tiilitehdas, joka oli alueen ensimmäinen teollisuuslaitos. Tehtaan perustaminen ajoittuu samaan aikaan Jokelan aseman perustamisen kanssa. Jokelan tiilitehdas oli 1900-luvun alussa tuotannoltaan Suomen suurin. Muut tehtaat ovat valmistaneet muun muassa tulitikkuja, laatikoita ja vanua. Tehtaiden alueisiin kuuluu tuotantorakennusten lisäksi muun muassa asuinrakennuksia, konttoreita, varastorakennuksia sekä puistoja. /9/ Rakennukset ovat hyvin eri ikäisiä, vanhimmat 1870-luvulta. /11/.

Vaikka teollisuuslaitokset eivät enää ole alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan, ovat ne maisemallisesti merkittävä merkki Jokelan historiasta ja alueen synnyn luonteesta. Alueella on valtakunnallista merkitystä, sillä Jokelan teollinen perintö liittyy vahvasti myös Suomen teollistumisen varhaiseen historiaan. /9/

3.2.3 Hyvinkään rautatieasemat

Hyvinkään rautatieasemien RKY-alueeseen kuuluu kaksi vanhaa rautatieasemamiljöötä: pääradan varren Hyvinkään asema, sekä Hangon radan Hyvinkään asema. /9/

Hyvinkään pääradan asema on yksi Suomen vanhimmista asema-alueista. Itse asema on yksi varhaisimmista asemarakennuksista, jotka ovat yhä asemakäytössä. Asema-alue on muuttunut vuosien varrella paljon, mutta alue on jokseenkin säilyttänyt rautatieaseman perinteisen ilmeen. Hyvinkäällä on säilynyt muun muassa yksi Suomen vanhimmista asemapuistoista sekä eri ikäistä rakennuskantaa. /9,12/ (kuva 1)



Kuva 1. Vanha postitalo on rakennettu vuonna 1907 ja asemarakennus vuonna 1862. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Hanko–Hyvinkää-radnan asema-alueella toimii Suomen Rautatiemuseo. Asema-alue rakennettiin vuonna 1873 valmistunutta yksityistä Hangon rataa varten. Se on harvinaisen hyvin säilynyt kokonaisuus 1800-luvun rautatiemiljöötä. Knut Nylanderin suunnitteleman asemarakennuksen lisäksi alueella on lukuisia asuinrakennuksia, kellari, ulkorakennuksia sekä tiilinen veturitalli. /9/

Alkujaan alue on toiminut pääteasemana myös yksityiselle Karkkilan rautatielle, mutta sen asemarakennus on purettu. /9/

Lisää pääradan asema-alueesta ja asemarakennuksesta luvuissa 5.2.1.8 ja 5.2.2.4.

3.3 Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet

3.3.1 Tuomalan kylän kulttuurimaisema

Tuomalan kylän kulttuurimaisema rajautuu ennen Ristinummen asemanseutua rataan sen länsipuolella. Tuomala on yksi Tuusulan jo keskiajalla muodostuneista kylistä, ja se liittyy vahvasti Tuusulanjärven rantatien maisemaan. Alueella on vanhoja maatalouteen liittyviä rakennuksia sekä laajat, radan varteen ulottuvat pellot. /11/

3.3.2 Vantaanjoen kulttuurimaisema

Vantaanjoki alkaa Riihimäen ja Hausjärven seudulta. Vantaanjoen kulttuurimaisema sijoittuu joen varrelle Kanta-Hämeen puolella. Joen varrelle on keskittynyt asutusta jo esihistoriallisista ajoista lähtien, ja muun muassa Silmäkenevan merkittävät arkeologiset löytöalueet ovat osa kulttuurimaisemaa. Radan varrella kulttuurimaiseman merkittävimpiä kohteita ovat Arolammin kylä sekä Monnin laajat peltoaukeat. /13/

3.4 Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt

3.4.1 Järvenpään asema

Järvenpään asema on luultavasti maamme ensimmäinen rautatieasema, joskin se rakennettiin alkujaan työnjohtajan asunnoksi radanrakennukselle vuonna 1858. Rakennukseen ei ole tehty laajennuksia, joten sen ulkomuoto on säilynyt hyvin (kuva 2). Asemarakennuksen ympäristössä on tehty paljon muutoksia. Asemalla on paljon kulttuurihistoriallista arvoa. /11/

Lisää Järvenpään asema-alueesta ja asemarakennuksesta luvuissa 5.2.1.3 ja 5.2.2.1.



Kuva 2. Järvenpään asema kadun puolelta. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

3.4.2 Pajalan teollisuusympäristö

Pajalan teollisuusympäristö sijaitsee Järvenpäässä lähellä rataa sen koillispuolella. Se on syntynyt 1920-luvulla rautatien myötävaikutuksesta. Alueella on asuinrakentamisesta huolimatta säilynyt joitakin entisiin teollisuuslaitoksiin liittyviä rakennuksia, kuten Westermarckin kasvinjalostuslaboratorio, Järvenpään kumitehdas sekä sähkölaitos. Alueella on paljon kaupunkikuvallista merkitystä. /11/

3.4.3 Jokelan teollisuusalue ja rautatieasema

Jokelaan syntyi teollisuuskeskittymä 1870-luvun alussa, jolloin ensimmäinen tehdas perustettiin alueelle. Samoihin aikoihin vuonna 1874 avattiin myös Jokelan rautatieasema. Ensimmäiset tehtaat olivat tiilitehtaita, mutta myöhemmin Jokelassa tuotettiin myös muun muassa kattohuopaa, laatikoita, vanua ja tulitikkuja. /3/

Maakunnallisesti arvokas ympäristö on RKY-alueajasta laajempi, ja ottaa huomioon myös rautatien rakennetun ympäristön. Alueeseen kuuluu myös radan itäpuolella Siljalantien 1920- ja 1930-luvuilla rakennettu pientaloalue, joka alkaa rautatieläisten asuintalon takaa. /11/

Lisää Jokelan rautatieasemasta ja sen alueesta luvuissa 5.2.1.7 ja 5.2.2.4.

3.4.4 Viertolan pientaloalue

Viertolan pientaloalue sijaitsee Hyvinkäällä noin puoli kilometriä etelään ennen asemaa. Pientaloalue on syntynyt radan varteen sen länsipuolelle 1920-luvulla, ja se on varhaisia Hyvinkään kauppalaan kaavoittamia asuinalueita. /11/

3.4.5 Hyvinkään vanha liikekeskusta

Hyvinkään keskustan kehitys alkoi rautatien tulosta paikkakunnalle. Hyvinkää muodostui Nurmijärven ja Hausjärven kuntien rajalle uutena asutuskeskittymänä, joka alkoi kehittyä rautatien tuodessa elämää alueelle. /14/ Keskusta-alue ryhtyi kuitenkin kasvamaan toden teolla vasta Villatehtaan perustamisen jälkeen 1890-luvulla /3/.

Keskustan alueella on säilynyt monipuolinen rakennuskanta 1800-luvun puolivälistä alkaen /3/. Alueen halki kulkevien Hyvinkääkadun ja Uudenmaankadun varrella on säilynyt myös monen ikäisiä liikerakennuksia. Keskustan pääkatu on vanha Helsinki–Hämeenlinna-maantie. /11/

3.5 Arkeologiset kohteet

Keravan ja Riihimäen välillä radan läheisyydessä on joitakin arkeologisia kohteita, mutta ne eivät liity rautateihin. Erityisen lähellä rataa on Keravalla Sikokorven juoksuhauda, jonka ovat rakentaneet joko venäläiset I maailmansodan aikana tai sitten se liittyy vuoden 1918 tapahtumien aikaan. /15/

Riihimäellä radan ja Helsinki–Tampere-moottoritien välissä on laaja suoalue, Silmäkeneva, josta on tehty lukuisia kiviakautisiin asuinpaikkoihin viittaavia löytöjä. Löytöjen runsaus viittaa siihen, että niitä voi alueelta löytyä vielä lisää. /15/ Silmäkenevan löydöt ovat Kanta-Hämeen merkittävimpiä muinaisjäännösten tihentymiä /13/.

Radan lähellä on myös muutama vanha asuinpaikka:

- Kattula (Järvenpää)
- Toivola (Riihimäki)
- Vahteristo (Riihimäki)

Näiden tarkemmat tiedot löytyvät Kyppi.fi:n arkeologiset kohteet -palveluikkunasta.

3.6 Maankäyttö

3.6.1 Maakuntakaava

Keravan ja Riihimäen välisen radan alueella on voimassa kaksi maakuntakaavaa: Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava sekä Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040.

Valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt löytyvät myös maakuntakaavoista: Tuusulan rantatien kulttuurimaisema ja Tuusulanjärven ympäristö, Jokelan teollisuusalue sekä Hyvinkään rautatieasemat. /16, 17/

Radan alueelle osuu muutama pohjavesialue, kaksi pienempää Palopurossa ja Takojassa sekä isompi, Salpausselän alueella Hyvinkäällä oleva pohjavesialue. Palojoki on merkitty vedenoton kannalta tärkeäksi pintavesialueeksi. /16/

Radan liikennepaikoista Järvenpää ja Hyvinkää ovat joukkoliikenteen vaihtopaikkoja. Näihin sekä muihin radan liikennepaikkoihin on myös merkitty liityntäpysäköinti. /16/

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on Järvenpäässä Ristikydössä Ainolan aseman eteläpuolelle suunniteltu uutta raideliikenteeseen pohjautuvaa asuinalueita. Alueelle on suunniteltu uutta asemaa alueen kehittämisen tueksi. /16/

Kanta-Hämeen maakuntakaavassa rata on merkitty merkittävästi parannettavaksi pääradaksi /17/.

3.6.2 Yleiskaava ja asemakaava

Lähtökohtaisesti rautatie ja sen asema-alueet sekä niihin liittyvät historialliset rakennukset, kuten asuinrakennukset, on merkitty rautatieliikennealueeksi (LR). Järvenpäässä aseman alue on merkitty henkilöliikenteen terminaali-alueeksi (LHA). Lisäksi joitakin rautatiehen historiallisesti kuuluvia alueita on merkitty esimerkiksi viheralueiksi tai asuinalueiksi. /18–22/

Yleiskaavat sivuavat myös rautatien ympäristön meluntorjuntatarvetta. Keravalla pääradan ja Lahden moottoritien väliin jäävän alueen meluntorjunta tulee ottaa huomioon alueen lisäsuunnittelun yhteydessä. Myös Järvenpään ja Hyvinkään yleiskaavoissa meluntorjuntaa toivotaan lisättävän alueella tehtävien töiden yhteydessä. /23–25/

Keravalla Kytömaalla on huomioitu Helsinki–Pietari-lentokenttäradan tarve ja mahdollinen Kytömaan asema. Radan kaavoissa on huomioitu myös muita rautateiden tulevia projekteja, kuten suunnitellut lisäraiteet. /23/ Lepolan osayleiskaavassa on huomioitu vain lännen puoleinen lisäraide /26/. Pääradan kehittämiseen liittyen Hausjärven yleiskaavassa on varaus Monnin seisakkeelle Koivikontien/Monninlinjan eteläpuolelle. Seisakkeen avaamismahdollisuutta on tutkittu, ja se voitaisiin ottaa käyttöön, mikäli seudun asutus kasvaa riittävästi. /27/

Radan kehittämisen lisäksi kaavoissa on otettu huomioon muun liikenteen kehittämismahdollisuudet. Riihimäellä Hausjärven rajalla radan yli on suunniteltu mahdollinen uusi seututien linjaus ja siihen liittyvä uusi eritasoliittymä radan ylitse. /22/

Hyvinkäällä yleiskaavassa on otettu huomioon mahdollisen joukkoliikenneterminaalin rakentaminen. Suunnitelmavaihtoehtoja on useita, terminaali voi sijoittua raiteiden ylle Hämeensillan yhteyteen tai muualle aseman läheisyyteen. Tarkemmat tiedot suunnitelluista vaihtoehdoista löytyvät yleiskaavaselostuksesta. /25/

Järvenpäässä Wärtsiläkadun länsipuolinen radanvarren alue on monipuolista keskustatoimintojen aluetta, johon on tarkoitus tehdä monipuolisesti liikerakennuksia ja asutusta. Rakennukset ryhmitellään siten, että niistä muodostuu meluseinä. /24/

Hausjärvellä ja Riihimäellä on muutamia luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita, kuten liito-oravan elinympäristöjä. Liito-oravalle tärkeät alueet ovat Monnin koulusta hieman etelään sekä Riihimäelle saavuttaessa radan länsipuolella. Monnissa radan molemmin puolin on myös ympäristöarvollisesti merkityksellistä maa- ja metsätalousaluetta (MY). /22,28/

Riihimäellä radan varteen on suunniteltu uutta yhdyskunnan leviämisaluetta. Tarkoituksena sillä olisi kehittyä mahdollisen uuden aseman ympärille rautatiehen tukeutuvaksi asuinalueeksi. Tavoitevuosi uudelle asuinalueelle on kaavan tavoitevuoden 2035 jälkeen. /22/

Useat rautatierakennukset ovat yleiskaavassa suojeltuja. Järvenpään, Jokelan ja Hyvinkään asemarakennukset ovat kaavassa sr-merkinnällä. Sen lisäksi Jokelan asemapäällikön talolla sekä sen ulkorakennuksella on sr-merkintä. Jokelassa radan toisella puolella olevalla asuinrakennuksella on sä-merkintä. Suojeltuina rakennuksina on mainittu radan läheisyydessä muun muassa Monnin koulurakennus sekä useita rakennuksia Järvenpäässä varsinkin aseman eteläpuolella. Lisäksi kaikki radan lähistöllä olevat RKY-alueet on mainittu yleiskaavoissa. /19–21, 28/

Asemakaavat rataosuudelta eivät tuo juurikaan lisää yleiskaavojen antamaan informaatioon. Alueella on voimassaolevia asemakaavoja taajamien kohdalla, sekä Hausjärvellä Monnin koulun alueella. Asemakaavoissa suojelluiksi merkittyjä rautateiden rakennuksia ovat Hyvinkäällä asema, postitalo, kellari sekä makasiinirakennus, sekä Järvenpään asema ja Monnin koulurakennus. /29–31/

Järvenpäässä suunnitellaan parhaillaan uutta yleiskaavaa 2040, nyt voimassa olevan kaavan tavoitevuosi on vuosi 2020 ja se on tullut voimaan vuonna 2004. /32/

4 Radan synty ja vaiheet

4.1 Radan rakentamisen vaiheet

Keravan ja Riihimäen välinen rata on osa Suomen vanhinta, Helsingin ja Hämeenlinnan välistä rautatietä, joka valmistui vuonna 1862. Rautatien rakentaminen oli viisivuotinen urakka, jonka valmistelu ulottuu 1840- ja -50-lukujen taitteeseen. Tuolloin esitettiin ensimmäiset viralliset suunnitelmat siitä, miten Helsingistä pitäisi saada rautatie Hämeen vesistöihin. Taustalla oli kuljetusten hankaluus pääkaupunkiin: Helsingin seudulla ei ollut kulkukelpoisia jokia, joita myöten tavaraa olisi voitu kuljettaa sisämaan järvien rannoilta Helsinkiin. /33/

Krimin sota vuosina 1853–1856 keskeytti rautatien valmistelutyöt. Kuitenkin keisarivaihdoksen jälkeen, maaliskuussa 1856, Aleksanteri II sai vauhtia ratahankkeeseen. Hän lausui senaatissa kuuluisaksi tulleet sanat siitä, kuinka Suomen ”kulklaitoksia” tulisi parantaa kanavilla ja rautateillä. Ryhdyttiin siis työhön Suomen ensimmäisen rautatien aikaansaamiseksi. /34/

Kevään 1856 aikana senaatissa muodostettiin komitea suunnittelemaan tarkemmin rautatiehanketta Helsingistä Hämeenlinnaan. Kesällä ratalinjaus tutkittiin maastossa, ja marraskuussa komitea sai mietintönsä valmiiksi. Jo joulukuun lopussa senaatti vahvisti ratasuunnitelman, ja se lähetettiin edelleen keisarille. Maaliskuussa 1857 Aleksanteri II määräsi radan Hämeenlinnaan rakennettavaksi. /35/ Knut Stjernvall valittiin radan pääsuunnittelijaksi. Hän olikin ehkä pätevin tehtävänsä Suomessa, sillä moni rautatien rakentamisessa mukana ollut ei edes ollut nähnyt rautatietä. Stjernvall oli ollut muun muassa mukana Moskovan ja Pietarin välisen rautatien rakentamisessa. /33/

Rata oli jaettu viiteen työpiiriin, joista Keravan ja Riihimäen välille kokonaan tai osittain sijoittuvat rakennuspiirit kaksi, kolme ja neljä. Jokainen piiri oli noin 20 kilometrin mittainen, ja työnjohto oli sijoitettu keskeiselle paikalle. Esimerkiksi 2. piirissä, joka ulottui Keravalta suunnilleen Nuppulinnaan saakka, työnjohto tapahtui Järvenpäästä. /6, 8/

Radanrakennuksen ensimmäisenä vuonna aikaa käytettiin erityisesti valmisteleviin töihin, kuten tien rakentamiseksi koko tulevan radan pituudelta, jotta rakentaminen ja tarvikkeiden kuljettaminen sujuisivat helpommin. Varsinaisiin radanrakennustöihin päästiin joulukuussa 1857. Radan rakennuksella oli töissä samanaikaisesti noin 1000–2500 miestä, mutta määrä vaihteli paljon kesän ja talven välillä. /35/

Radan rakennuksen yksi vaikeimmista töistä oli Salpausselän harjun puhkaiseminen Hyvinkäällä /35/. Harjun puhkaisuun tuotiin kuritushuonevankeja, jotka olivat juuri saaneet työt päätökseen Saimaan kanavan työmaalla. Heitä varten rakennettiin Hyvinkäälle työmaan viereen väliaikainen kuritushuone, johon vankien majoituksen lisäksi rakennettiin asuintilat vartijoille. /14/ Vaikea työ jäi Hyvinkään paikannimistöön: alueesta puhutaan Urakansuuna, ja leikkauksen ylittää Urakansilta /4/. Työstä muistuttavat myös kiviröykkiöt leikkauksen päällä (kuva 3). Väliaikaisen vankilan alue muistetaan Hyvinkäällä Koritsooninmäkenä (=korrektionsanstalt, rangaistuslaitos). /14/



Kuva 3. Urakansuun kallioleikkauksesta on jäänyt jäljelle kallioiden päälle kiviröykkiötä. Kivissä on selviä porausjälkiä. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Radanrakennuksen aikaan huomattiin, että radanrakennuksilla esimerkiksi kulku-
tauteihin kuolleille oli vaikeaa löytää hautapaikkaa. Lähiseudun seurakunnat eivät
suostuneet ottamaan kuolleita haudattavakseen, joten rautatiejohtokunnan tuli
ryhtyä etsimään paikkaa omalle hautausmaalleen. Sopiva tontti löytyi Hyvinkäältä,
Erkylän kartanon mailta (kuva 4). Hautausmaalle haudattiin myöhemmin tiettävästi
myös Hangon radan rakennuksilla kuolleita. /14/ Myöhemmin hautausmaalle ryh-
dyttiin hautaamaan myös hyvinkääläisiä. Hautausmaa oli pitkään VR:n omistuk-
sessa, mutta nykyisin siitä huolehtii Hyvinkään seurakunta. Radanrakennuksen
ajalta on jäljellä kaksi hautakiveä. /36/



Kuva 4. Rautatieläisten hautausmaa Hyvinkäällä. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Ensimmäinen juna radan päästä päähän ajettiin 31.1.1862. Tuolloin junan kyydissä oli paljon kutsuvieraita ja radan valmistumista juhlittiin muun muassa kuohuvalla ja juhlapuheilla. Varsinainen säännönmukainen liikenne radalla alkoi 17.3.1862, päivänä jota nykyään pidetään rautateiden syntymäpäivänä Suomessa. /37/

Helsinki–Hämeenlinna-radan rakennuksen kustannukset ylittivät roimasti alkupe-
räisen kustannusarvion, mikä sai monet epäilemään rautateiden rakentamisen kan-
nattavuutta radan valmistumista seuraavina vuosina. Monet syyt vaikuttivat kus-
tannusten nousuun, mutta esimerkiksi työmiesten palkkojen kasvu vaikutti monen
työvaiheen hintavuuteen. Myös monet tarvikkeet, kuten kiskojen, työkalujen ja ve-
tureiden hinnat oli laskettu edeltävien vuosien hinnan mukaan, minkä vuoksi hin-
nan nousua ei osattu ottaa budjetissa huomioon. Varat oli jaettu käytettäväksi vii-
delle vuodelle siten, että jokaiselle vuodelle oli osoitettu oma summansa. Tämä
järjestely osoittautui epäkäytännölliseksi, mikä nosti osaltaan rakennuksen kustan-
nuksia. /37/

4.2 Radan myöhemmät vaiheet

Rataosuus Keravalta Riihimäelle on ollut merkittävä historiansa alusta saakka. Ra-
dan merkitystä nosti yhteys Helsinkiin, mutta sen merkitys vain kasvoi rataverkon
laajetessa. Ennen rantaradan valmistumista vuonna 1903 kaikki pääraitoja pitkin
kulkeva liikenne kulki Helsinkiin Riihimäen kautta. Myös yksityiset sivuradat, kuten
Hanko–Hyvinkää ja Kerava–Porvoo kulkivat inventoitavan rataosuuden kautta.

Rata pengerrerettiin jo rakennusvaiheessa kahdelle raiteelle. Kustannussyistä tuol-
loin päätettiin kuitenkin rakentaa vain yksi raide. Toisen raiteen rakentamiseen
päästiin Helsingistä alkaen 1890-luvun alussa. Riihimäelle asti toinen raide oli val-
mis vuonna 1909. Samalla ratapihoille tehtiin raidemuutoksia tarpeen mukaan.
/38/

Hyvinkää oli pitkään Valtion Rautateiden ensimmäisen pääjohtajan, Georg Strömbergin toinen koti. Hän omisti Hyvinkäältä, muutama kilometri asemalta etelään Pikosuo-nimisen tilan, jossa hän vietti miltei kaiken vapaa-aikansa. Pääjohtajan on sanottu vaikuttaneen muun muassa Rautateiden keskuspuutarhan perustamiseen Hyvinkäälle vuonna 1874. /14/ Pikosuon tila on yhä olemassa, ja osa rakennuksista on myös alkuperäisiä. Tila on yksityisessä omistuksessa.

Rataosuudella on sattunut myös yksi Suomen merkittävimmistä junaonnettomuuksista viime vuosikymmeninä. Jokelassa sattui 21.4.1996 onnettomuus aivan aseman lähellä pohjoisesta tultaessa sitä edeltäneellä sillalla. Oulusta Helsinkiin matkalla ollut pikajuna suistui kiskoilta veturinkuljettajan ajettua vaihteeseen merkittävällä ylinopeudella. Kuljettaja ei ollut huomannut vaihteen opastimia sankan sumun takia. Onnettomuudessa kuoli neljä ja loukkaantui useita kymmeniä. Jokelan junaonnettomuus vauhditti automaattisen junakulunvalvonnan kehittämistä ja käyttöönottoa. Muistomerkki onnettomuudesta on Jokelan kirkolla. /39/

Rataosuutta käyttää sekä henkilö- että tavaraliikenne, minkä vuoksi rataosuus on yksi Suomen ruuhkaisimmista. Päärataa on pyritty kehittämään aina, mutta viimeimpänä siihen on tehty isompi korjausinvestointi 1980-luvun lopusta vuoden 2002 loppuun kestäneen Helsinki–Tampere perusparannushankkeen yhteydessä. /33/

Kerava–Riihimäki-rataosuus on myös uusien suunnitteluhankkeiden kohteena. 1990-luvun alusta saakka rataosuudelle Keravalta Tampereelle on suunniteltu erilaisia lisäraiteita, jotka toteutuessaan lisäävät radan liikennöintikapasiteettia. /40/ Lisäraidehankkeessa on ollut tarkoitus tehdä rataosuudesta Kerava–Riihimäki kokonaan neliraiteinen rataosuus, jolla lähiliikenne ja kaukoliikenne on eroteltu erillisille raiteille. Hankkeesta on toteutettu 1. vaihe, jossa keskityttiin erityisesti liikennepaikkojen kehittämiseen, mutta tehtiin myös lisäraide Ainolan ja Purolan välille nykyisten raiteiden länsipuolelle sekä jatkettiin itäistä raidetta pohjoispäästä 1,5 km. Uusi lisäraide avattiin vuonna 2018. /41/

Lisäraidehankkeen lisäksi rataosuudesta on kiinnostunut Suomirata-hanke. Hanketta ajaa Helsingin ja Tampereen välisten kuntien perustama osakeyhtiö, jonka tarkoituksena on saada tunnin junayhteys Helsingistä Tampereelle sekä kaukojuunille niin kutsuttu lentorata. Suomirata-hankkeessa on kaksi vaihtoehtoa, joista toinen on suora oikorata Helsingistä Tampereelle, ja toinen on nykyisen pääradan lisäraiteet. Suomirata-hankkeen tarkempi suunnittelu on käynnistymässä. /42/

4.3 Ratalinja

Keravan ja Riihimäen välisen radan linjaus on pysynyt samana sen rakentamisen ajoilta saakka. Ratalinjauksen historiallisuus on merkittävää, sillä usein varsinkin pääväylillä on tehty ratalinjan oikaisuja esimerkiksi sähköistämisen tai perusparannusten yhteydessä. Kovin montaa täysin samana pysynyttä rataa Suomesta tuskin löytyykään.

Hämeenlinnan radan syntyynä oli muun muassa kuljetusten vaikeus Helsinkiin. Helsinkiin ei johtanut kunnollisia, purjehduskelpoisia vesistöjä, joiden kautta sisämaan tuotteita olisi saatu helposti kuljetettua pääkaupunkiin. Samalla myös tuontituotteet, kuten suola ja rauta saataisiin paremmin sisämaahan. Kuljetuksia helpottamaan suunniteltiin yhteyttä Hämeen vesistöistä Helsinkiin rautateitse. Erilai-

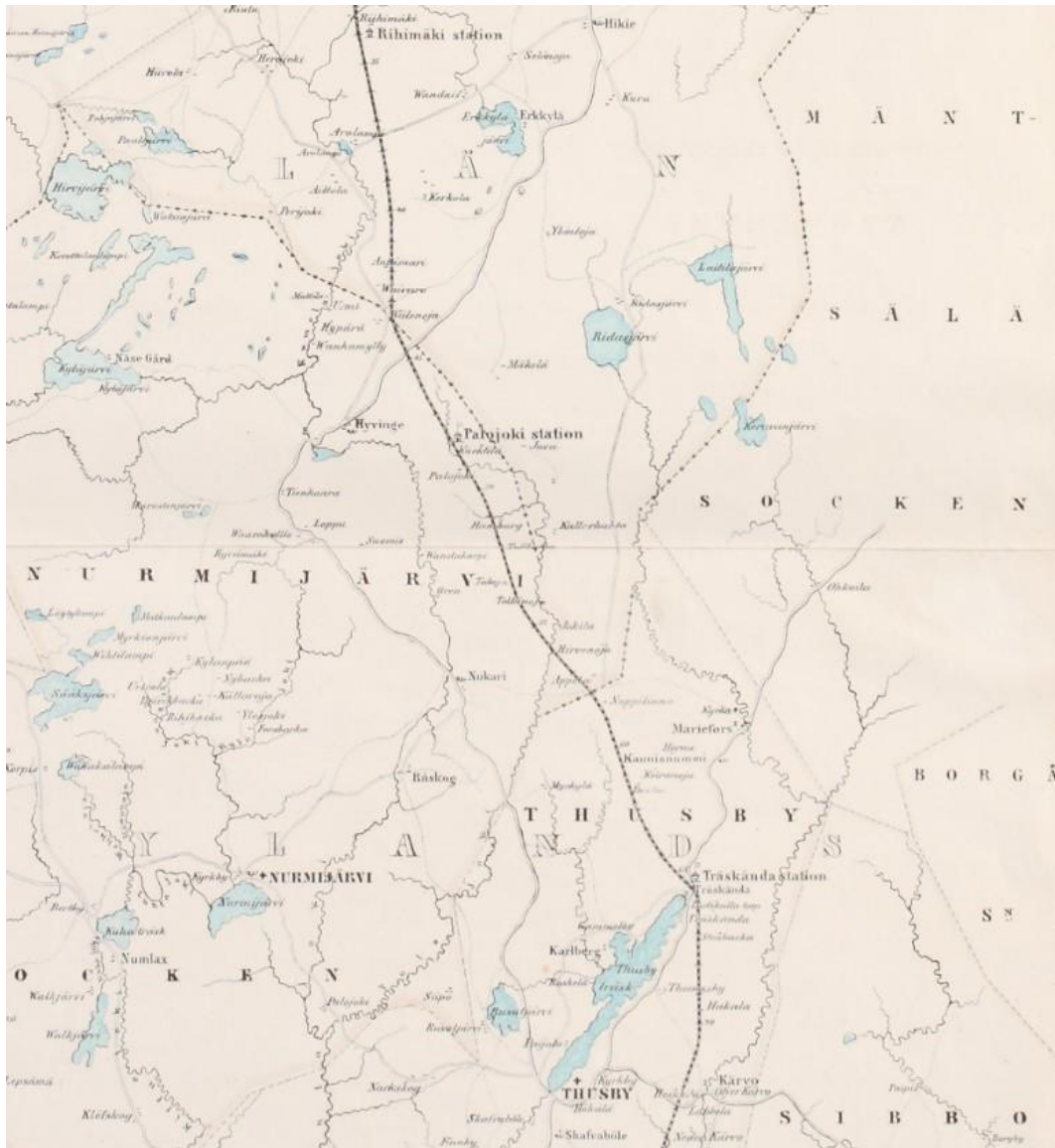
set komiteat yrittivät myös saada selville, olisiko Vantaanjokea voitu muokata siten, että se olisi voinut soveltua kuljetuksiin. Tulokseksi tuli kuitenkin aina se, että tarvittiin jokin toinen ratkaisu. /37/

Helsinki–Hämeenlinna-radan linjaus on syntynyt jo 1850-luvun alkupuolella. Aluksi tosin ajateltiin, että radasta tehtäisiin hevosrautatie, ja rata ulotettaisiin vain Turkhautaan saakka. Sieltä yhteyttä syvemmälle Hämeeseen oltaisiin pystytty jatkamaan vesiteitse aina Tampereelle saakka, kun tarvittavia kanavia vielä puhkaistaisiin vesistöjen välille. /37/

Rata pyrittiin tekemään kustannuksia säästellen, sillä tiedostettiin, että Suomessa ei ollut varoja kovin kalliisiin ratakankkeisiin. Siksi radan linjauksessakin otettiin huomioon se, ettei ratatöissä tarvitsisi räjäyttää kovin suuria kallioita. Salpausselkää ei toki pystytty kiertämään. /37/

Radan linjaukseen ovat vaikuttaneet seudun asutus, olemassa olevat kulkureitit ja esimerkiksi maanomistus. Tuusulanjärvi oli järkevää kiertää sen pohjoispäästä, olihan Järvenpää yksi Tuusulan väestökeskittymistä. Sekä Järvenpää että Hyvinkää olivat vanhastaan yleisten maanteiden risteyskohtia, joten oli järkevää ulottaa rautatie sinne, missä ihmisiä kulki jo entuudestaan. /5,14/ Hyvinkäällä rautatie kulkee vanhaa Erkylän kartanon maanomistusrajaa pitkin /4/.

Linjaus tarkistettiin maastotutkimuksissa vuoden 1856 kesällä. Asiaa käsiteltiin samana syksynä senaatin asettamassa kulkulaitoskomiteassa, josta se laitettiin eteenpäin Senaatin käsiteltäväksi. Senaatin hyväksyttyä linjauksen ja ratakankkeen oli esitys Suomen ensimmäisestä radasta valmis lähetettäväksi keisarille. /37/ Radan linjaus sisälsi vain loivia mutkia, joten luultavasti tästä syystä linjaus on säilynyt alkuperäisenä näihin päiviin saakka. (kuva 5)



Kuva 5. Ote Helsinki–Hämeenlinna-rautatien linjausta esittelevästä kartasta vuodelta 1857. Kartassa on vielä merkittynä Hyvinkään sijasta Palojoen asema. Kuva: F. Liewendal/Suomen Rautatiemuseo.

4.4 Liikenteen ja liikennemäärien kehitys

Helsingin ja Hämeenlinnan välisen radan ensimmäinen aikataulu poikkesi paljon myöhemmistä aikatauluista. Juna kulki vain yhden kerran päivässä, vain yhteen suuntaan. Näin ollen joka toinen päivä pääsi Helsingistä Hämeenlinnaan ja joka toinen päivä Hämeenlinnasta Helsinkiin. Sunnuntaina juna ei kulkenut. Aikataulu aiheutti kuitenkin ihmetystä ja närkästystä, joten se muutettiin jo vuoden 1862 syksynä, jolloin junat kulkivat molempiin suuntiin päivittäin. /33/

Ensimmäisinä vuosina matka oli hidas. Koko matka Helsingistä Hämeenlinnaan kesti pysähdyksineen neljä ja puoli tuntia. Jo vuonna 1864 matka oli lyhentynyt kolmeen ja puoleen tuntiin. Aluksi kaikilla asemilla pysähdyttiin jokaisella matkalla. /33/

Ensimmäisissä vaunutilauksissa ei otettu huomioon kolmannen luokan suosiota. Ajateltiin, että kolmannen luokan matkustajia tulisi vähiten, joten liikenteen alkessa matkustusluokan suosio yllätti. Alkuvuosina kulussa oli myös sekajunia, joissa tavarajunien perään oli kiinnitetty kolmannen luokan vaunuja. /33/

Alkuaikoina rautatieliikenteen ajateltiin palvelevan ensi sijassa kaukoliikennettä /8/. Vaikka junat pysähtyivätkin alusta saakka usein kaikilla asemilla, varsinaisia paikallisjunia tuli liikenteeseen vasta 1880-luvulla. Järvenpää oli yksi paikallisjunien pääteasema. /43/ Aluksi paikallisjunia oli vain kesäliikenteessä. Järvenpäähän saakka Helsingistä liikennöi neljä junaparia ja Hyvinkäälle yksi. /5/

1800-luvun lopussa myös asemien ja seisakkeiden määrää ryhdyttiin lisäämään. Ajatuksena oli, että rautatiet tulisivat näin palvelemaan paremmin niitä asukkaita, jotka asuivat radan varressa. Tavoitteeksi asetettiin mahdollisimman lyhyt matka lähimmälle junan seisauspaikalle. Tuolloin perustettiin muun muassa Ristinummen ja Nuppulinnan seisakkeet. /5/

Rataosuudella lähiliikenteellä on ollut jo pitkään suuri merkitys. Vaikka 1960-luvulta lähtien seisakkeiden määrää on pyritty vähentämään, ja viimeisimmät seisakkeiden lakkauttamiset rataosuudella ovat tapahtuneet vuonna 2016, on lähiliikenne rataosuuden varrella asuville arjen toimivuuden kannalta merkittävä tekijä. Inventointivälin asemista yhdelläkään ei ole kaukoliikenteen pysähdyksiä, joten lähiliikenteen merkitys myös vaihtoyhteyksien kannalta on suuri.

Rataosan infrastruktuuria on koko sen olemassaolon ajan kehitetty liikenteen hyväksi. Tavoitteena ovat olleet jo pitkään esimerkiksi matkanopeuksien nostaminen, jotta junamatkustamisesta tulisi sujuvampaa. Erilaisilla perusparannuksilla ja esimerkiksi kiskonvaihtotöillä on ollut suuri merkitys siinä, että rataosuuden maksiminopeutta on päästy nostamaan nykyiseen 200 kilometriin tunnissa.

1930-luvulta lähtien autoliikenne ryhtyi kilpailemaan liikenteestä rautateiden kanssa. Henkilöliikenteessä kilpailu näkyi muun muassa junavuorojen lisäämisenä sekä lähi- että kaukoliikenteessä. Myös uusia kalustoyksiköitä hankittiin liikenteeseen. Moottorivaunuilla matkanteko varsinkin lähiliikenteessä oli sujuvampaa, ja useat pysähdykset helpompia toteuttaa. /44/ Seuraavassa taulukossa esitellään Keravan ja Riihimäen väliset liikennepaikat.

*Taulukko 1. Kerava–Riihimäki henkilöliikennepaikat (ellei toisin mainita). (Ilta-
nen, SRM: aikataulut, vaunut.org)*

<i>Nimi</i>	<i>Ratakilometri</i>	<i>Käytössä</i>
Kytömaa (vanha)	31+203	1954–1994
Kytömaa (uusi) (Kyt)	31+274	2006– liikenteenhoidollinen
Ristinummi	33+648	1899–1998
Ainola (ent. Kyrölä)(Ain)	34+784	1949–
Lustikulla	35+347	1997–2007 liikenteenhoidollinen
Järvenpää (Jvp)	36+786	1862–
Saunakallio (Sau)	38+846	1948–
Purola	40+533	1922–2016

<i>Nimi</i>	<i>Ratakilometri</i>	<i>Käytössä</i>
Nuppulinna	44+210	1886–2016
Huikko	45+795	1949–1990
Jokela (Jk)	47+937	1874–
Takoja	49+710	1948–1996
Etelä-Palopuro	51+635	1968
Palopuro (vanha)	52+857	1905–1996
Palopuro (uusi) (Plp)	54+535	1997– liikenteenhoidollinen
Pohjois-Palopuro	54+990	1968
Hyvinkää (Hy)	58+792	1862–
Monni	64+148	1912–1996
Riihimäki Arolampi	66+600	1951–1969
Honkasalo	67+646	1952

Pasilan ja Riihimäen välinen rata oli Suomen toinen sähköistetty rataosuus. Vuonna 1969 sähköistystöistä sovittiin Sähköradat Oy:n kanssa ja työt aloitettiin jo samana kesänä. 28.1.1972 saatiin juhlia sähköjunaliikenteen avaamista Riihimäellä. Työn piti valmistua jo 10 kuukautta aiemmin, mutta se viivästyi sähköratapylväiden toimitusvaikeuksien takia. /45/

Keravan ja Riihimäen välistä rataosuutta on kehitetty aina voimakkaasti ja se on monesti saanut ensimmäisenä uudistuksia ja korjauksia. Sen uudistustyöt on tehty usein osana Helsinki–Riihimäki tai Helsinki–Tampere rataosien uudistustöitä.

5 Inventoidut kohteet

5.1 Radan tekniikka ja infrastruktuuri

5.1.1 Tasoristeykset

Keravan ja Riihimäen välillä ei ole jalankulku- ja pyöräliikenteen tai autoliikenteen tasoristeyksiä. (kuva 6) Tasoristeykset on poistettu 1990-luvun lopussa ja 2000-luvun alussa, osana Helsinki–Tampere-hanketta. /46/ Esimerkiksi vuonna 1996 koko maassa poistettiin 186 tasoristeystä, joista suurin osa oli Helsingin ja Tampereen välillä. /33/

Radan alkuvuosien aikaan radalla on ollut hyvin vähän maanteiden tasoristeyksiä. Tärkeiden maanteiden radanyhteykset ovat olleet asemien kohdalla, joten ne on myöhemmin korvattu yli- ja alikuluilla.



Kuva 6. Rataosuuden tasoristeykset on poistettu. Tasoristeyspaikka Huikon entisen seisakkeen kohdalla. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Tasoristeykset radalla lisääntyivät asutuksen tiivistyessä radan ympärillä. 1940-luvulla tasoristeyksiä Keravan ja Riihimäen välillä oli 13, kun taas 1960-luvulla niitä oli 20. Tasoristeysten määrä pysyi 1960-luvulta 1990-luvun poistoihin saakka suunnilleen samana. Muutamia pieniä tasoristeyksiä poistettiin 1970- ja 1980-luvuilla. Vuonna 1991 Helsinki–Tampere-hankkeessa suunniteltiin poistettavaksi 17 tasoristeystä. /47, 48/

Vaikka tasoristeyksiä yleensä poistetaan rakentamalla yli- ja alikulkuja, aina niiden rakentaminen ei ole poistanut tasoristeyksiä. Useat 1970- ja 1980-luvuilla tehdyt yli- ja alikulut eivät varsinaisesti poistaneet tasoristeyksiä, vaan lisäsivät radan ylitys- ja alituspaikkoja uusia teitä rakennettaessa. /47, 49/

Hyvinkään asema-alueella on kaksi jalankulku- ja pyöräliikenteen varoituslaitoksella ja puomeilla varustettua tasoristeystä Hangon radalla. Järvenpäässä, Saunakalliossa, Jokelassa ja Hyvinkäällä on huollon tasoristeys keskilaiturille laiturin eteläpäässä.

Vanhat tasoristeyspaikat näkyvät radan varressa huonosti. Suurimmassa osassa radalle pääsy on estetty säleikköaidalla, jolla radan varsi on muutenkin pitkälti aidattu. Joissakin tapauksissa vanhan tasoristeyspaikan kohdalla on puomi, jossa varoitetaan rautatiealueesta. Tällöin tie jatkuu usein huoltotienä radan vartta pitkin.

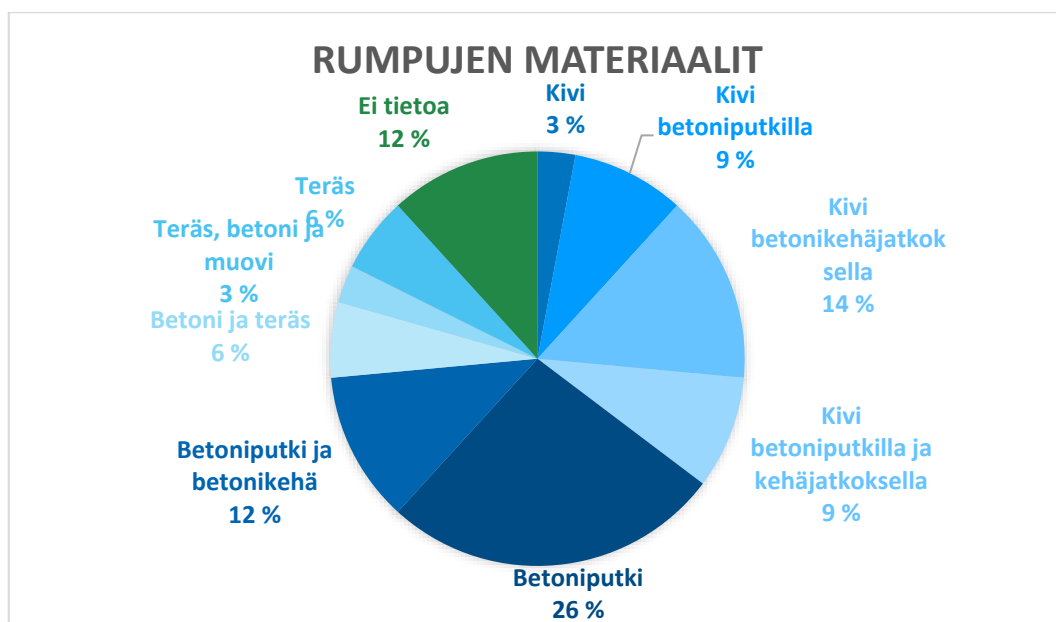
5.1.2 Radan merkit

Radan merkit on uusittu vaiheittain vuodesta 2008 lähtien. Rataosuudella on nykystandardien mukaiset merkit. /50/

5.1.3 Ratarummut

Rataosuudella Kerava–Riihimäki on 34 ratarumpua. Liki 80 % rataosuuden rummuista sisältää betonirakenteita. Kiven osuus materiaaleista on puolestaan noin kolmannes. (kaavio 1)

Kaavio 1. Rumpujen materiaalit Kerava–Riihimäki-rataosuudella (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri)



Pituusprofiilissa vuodelta 1881 rataosalla on 22 aalloppia eli rumpua. Nykyisistä ratarummuista 11 on samalla paikalla kuin pituusprofiilissa. Näistä seitsemässä on kivirakenteita, joten voi olla, että ne ovat alkuperäisiä. Lisäksi kivirakenteinen

rumpu 55+522 on merkitty pituusprofiliin, mutta rumpu on täytetty. /49, 51/ Kaikkia paitsi yhtä kivirakenteista rumpua on jatkettu betonilla. Jatkokset rumpuihin tehdään usein raiteiden lisäämisen yhteydessä. /52/

Mikko Vileniuksen tekemän rautatierumpujen taustaselvityksen tietoihin vertailemalla saadaan tietoa siitä, miten rataosuuden rumpujen materiaalit vertautuvat valtakunnallisesti rumpujen materiaalien osuuksiin. Vuonna 2015 tehdyssä selvityksessä betoniputkellisia rumpuja oli noin kolmasosa. Jatkettuja kivirumpuja oli sen sijaan noin 20 % ja pelkkiä kivirumpuja noin neljäsosa. /52/ Keravan ja Riihimäen välisellä radalla kivirumpuja on siis reilusti vähemmän kuin muualla Suomessa. Kivirummut ovat useimmin jatkoksellisia, mikä selittyy rataosuuden vilkkaalla käytöllä ja tehdyillä muutoksilla. Betoniputket ovat Suomen yleisimpiä rumpumateriaaleja ja niitä onkin myös tällä rataosuudella runsaasti.

Rumpujen tarkemmat tiedot löytyvät liitteestä 2.

5.1.4 Sillat

Rautateiden tulo Suomeen aloitti uuden siltojenrakennuskauden: rautateille tarvitsi tehdä kestävämpiä siltoja kuin maanteille. Ratasilloissa oli usein myös maantiesiltoja suuremmat jännevälit. Materiaalit siis muuttuivat puusta enemmän kiveen, rautaan ja teräkseen. Puu siltamateriaalina ei kuitenkaan kadonnut, vaan sitä käytettiin pitkään myös rautatiesilloissa. 1880-luvulta eteenpäin korvattiin monia ratojen puusiltoja teräksisillä. Kiveä käytettiin erityisesti maa- ja välitukina. /53/ Vaikka siltateknikka on kehittynyt, ja siltojen päällysrakenteita on ajan saatossa korvattu kestävämmillä, vanhoja maatukia on silti säilynyt Keravan ja Riihimäen rataosuudella (kuva 7).



Kuva 7. Tyyneläntien alikulku. Tietason alla kulkee vanha rumpu ojalle. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Taitorakennerekisterin mukaan silloista kolme on rakennettu ennen vuotta 1930. Rekisteri kuitenkin tässä tapauksessa vääristää tietoja, sillä sinne rakennusvuodeksi monelle vanhalle sillalle on merkitty se vuosi, jolloin siltarakenne on uusittu. Monella sillalla Keravan ja Riihimäen välisellä rataosuudella on kuitenkin vanhat, kivistä rakennetut maatuet. Ennen 1930-lukua rakennettuja siltoja on siten seitsemän: Postlarinkujan alikulku (n.1859), Palojoen ratasilta (n.1860), Tyyneläntien alikulku (1859), Hamburgintien alikulku (n.1860), Pikkusuon alikulku (1860), Martin aaloppi ja Monnin ratasilta (1920). /49/

Palojoen ratasilta on Suomen vanhin käytössä oleva ratasilta. Vaikka Tyyneläntien alikulku onkin luultavasti rakennettu aiemmin (Palojoen sillan ajoitustiedot epäselvät), on sen kansirakenteet uusittu 1950-luvulla. Palojoen ratasilta on muiden vanhojen siltojen tapaan kivirakenteinen, mutta se on kauttaaltaan ruiskubetonoitu vuonna 1983. /49/ Vanhat kivihoivisillat olivat jopa aikanaan harvinaisia, sillä vuoden 1912 mennessä niitä oli rataverkolla yhteensä 14. /53/

Pituusprofiliin radalle on merkitty 16 siltaa, alikulkuja tai avosiltaa. Nykyään säilyneistä vanhoista silloista Martin aaloppi ja Pikkusuon alikulku Hyvinkäällä on merkitty alikulkuina (genomsfart), Postlarinkujan, Tyyneläntien ja Hamburgintien alikulut aukkoina sekä Palojoen ratasilta siltana (bro). Lisäksi Monnin ratasillan paikalla pituusprofilissa on aaloppi. /51/ Siltojen paikat ovat siis radalla vanhat. 1930–1950-lukujen ilmakuviin perusteella sillat ovat olleet avosiltoja 1950-luvulla tehtyjen päällysrakenteiden tulon saakka. /54/

Maastokäynneillä kuvattiin Tyyneläntien alikulussa olleet kaksi kaiverrusta, jotka todistavat sillan korkean iän: 26.9.1859 sekä 1906. Myöhempi vuosiluku sopisi esimerkiksi toisen raiteen rakentamisen aikaan tehtyihin muutoksiin, sillä toinen raide Riihimäelle valmistui vuonna 1910 /38/. Lisäksi Pikkusuon alikulusta löytyi heikosti näkyvä kaiverrus 1860. (kuva 8) Muiden siltojen kivirakenteista ei kaiverruksia havaittu maastokäynneillä.



Kuva 8. Pikkusuon alikulussa on heikosti erottuva kaiverrus 1860 radan itäpuolella, vasemmassa vallissa. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

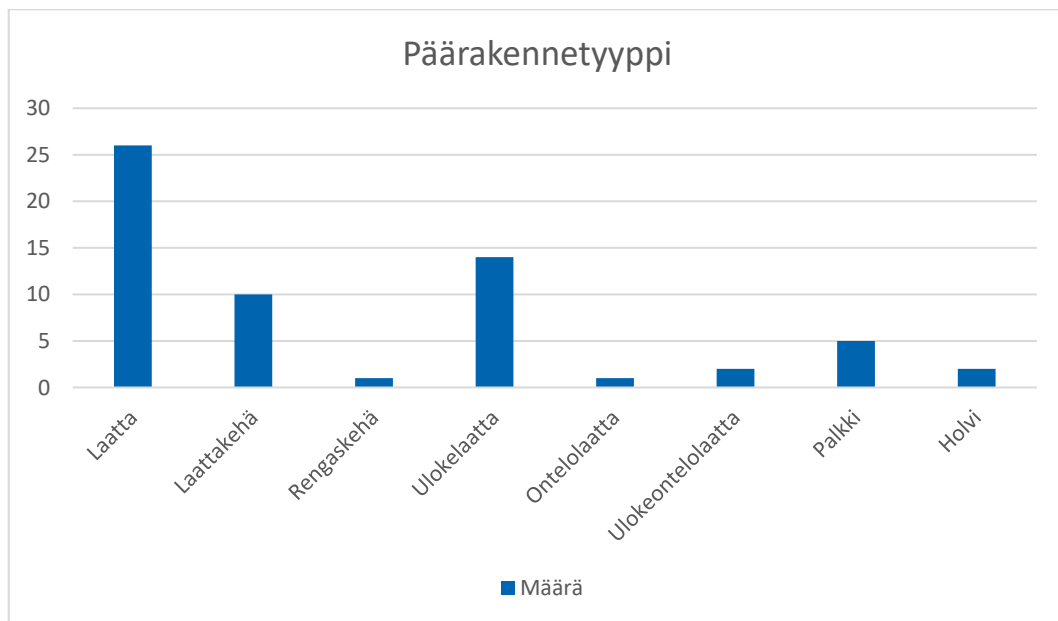
Jos katsotaan koko väliä Helsinki–Hämeenlinna, vanhat sillat sekä sillat, joissa on vanhat maatuet, keskittyvät inventointivälille. Kaksi ulkoisesti Kerava–Riihimäki-välin siltojen kanssa vastaavanlaista siltaa löytyy Vantaalta: Korson pohjoinen ratasilta (24+178) ja Urpiaistentien alikulku (23+323). Muitakin, ennen sotia rakennettuja siltoja rataosalta löytyy. /49/

Arvoluokituksessa kaikki vanhat sillat saivat merkittäviä pistemääriä. Kuitenkin Tyyneläntien ja Palojoen sillan nousivat muita korkeammalle. Arvoluokituksessa Palojoen sillan merkityksellisimmiksi kriteereiksi nousivat sen harvinaisuus sekä historiallinen todistusvoimaisuus, sillä Palojoen silta on hyvä esimerkki varhaisesta kiviholvisillasta.

Myös Tyyneläntien alikulun tärkeimmät kriteerit liittyvät sen edustavuuteen ja ainutlaatuisuuteen. Tyyneläntien kolmitasoinen rakenne (rata, tie, vesi rummussa) tekee sillasta kiinnostavan taitorakenteen. Myös sen päivämääräkaiverrus tekee sillasta ainutlaatuisen vanhojen siltarakenteiden joukossa. Helsinki–Hämeenlinnaradan vanhoista silloista nimenomaan tyypillisen tekee niiden ratapenkan puolelle levittyvät kivimuurit.

Vaikka monet vanhat sillat ovat pitkään olleet avosilloja, on niidenkin päärakennetyyppi nykyisin laattasilta. Se onkin rataosuudella yleisin päärakennetyyppi. Suurin osa rataosan silloista on jonkinlaisia laattasiltoja, mikä selviää kaaviosta 2.

Kaavio 2. Kerava–Riihimäki-rataosuuden siltojen päärakennetyypit (Väylävirasto: Taitorakennerekisteri).



Ylij puolet radan silloista on kuitenkin rakennettu vuoden 1990-jälkeen: 61 sillasta 38. Rataosuuden tasoristeyksiä onkin poistettu nimenomaan ali- ja ylikuluilla aktiivisesti 1990-luvulta alkaen. Silloista jatkuvarakenteisia on 27 ja jännitettyjä 18. /49/

Siltojen tarkemmat tiedot löytyvät liitteestä 3.

5.1.5 Kiskot ja päällysrakenne

Keravan ja Riihimäen välillä kiskot on vaihdettu uusiin muita rataosia herkemmin, sillä kyseessä on aina ollut vilkas rataosuus. Helsinki–Hämeenlinna-radnan ensimmäiset kiskot tilattiin Englannista, ja ne painoivat 32 kiloa metriltä /35/. K43-kiskot saatiin Helsingin ja Tampereen välille vaihdettua vuoden 1936 loppuun mennessä. 1930-luvulta tehtiin myös sepelöintitöitä Helsingistä alkaen. Sepelöinnin yhteydessä tehtiin myös muita kunnostustöitä. /44/

Ensimmäiset raskaat K60-kiskot rataosuudelle vaihdettiin molemmille raiteille vuosina 1951–1954. Samaan aikaan muualla rataverkolla vaihdettiin jopa uusia samanlaisia K43-kiskoja, sillä se oli tuolloin minimivaatimus. Sodanjälkeen kiskojen kunto oli ympäri maan huono, joten kiskojen vaihdot olivat tarpeen. /44/

1960-luvulla tehtiin perusparannus Helsingin ja Riihimäen välillä. Kiskotus uusittiin jälleen, tällä kertaa K54-kiskoiksi, jotka olivat määrätty uusiksi standardikiskoiksi. Samalla sepelöinti uusittiin, ja paikoin raidevälejä levennettiin. Tavoitteena uudistukselle oli 160 kilometriä tunnissa, mutta nopeutta saatiin nostettua vain 140 kilometriin tunnissa vuoteen 1983 mennessä. /45/

Nykyinen päällysrakenne ja kiskotus ovat Helsinki–Tampere-perusparannuksen peruja. Rataosuuden päällysrakenneluokka on D ja siinä on sepelitikkerros. Kiskot ovat jatkuvaksi hitsattua 60E1-kiskoa ja radalla on kauttaaltaan betoniratapölkkyt. /46/

5.1.6 Kallioleikkaukset ja maasto

Keravan ja Riihimäen välillä on useita kallioleikkauksia. Koska rataa on levennetty alkuperäisestä, eivät kallioleikkaukset ole lähtökohtaisesti radnan rakentamisen ajoilta.

Rata kulkee suurimmaksi osaksi peltomaisemassa tai kaupunkien lävitse. Kallioleikkaukset ovat pieniä, lukuun ottamatta Salpausselän lävitse menevää Urakansuun kallioleikkausta Hyvinkäällä. /55/

5.1.6.1 *Urakansuun kallioleikkaus*

Hyvinkään kohdalla oli radnan rakennuksen vaikein työ: Salpausselän puhkaisu. Tätä työtä varten Hyvinkään seudulle tuotiin juuri päättyneeltä Saimaan kanavan rakennustyömaalta kuritushuonevankeja joulukuussa 1857. Vaikea työ näkyy nykyäänkin Hyvinkään paikannimistössä: Urakansuu, Urakansilta. /4/

Urakansuun kallioleikkauksesta on jäänyt muistoksi myös kiviröykkiöitä kallioleikkauksen päälle. Röykkiöitä on kolme: kaksi radnan länsipuolella ja yksi radnan itäpuolella. Länsipuolen röykkiöiden kivet ovat suurempia kuin itäpuolen. Kivistä on löydettävissä erilaisia porausjälkiä.

Itse leikkaus ei ole enää alkuperäisen levyinen, vaan viimeksi sitä on levennetty Helsinki–Tampere-perusparannuksen yhteydessä 1990-luvulla. /56/ Kallioleikkausta on perusparannuksen yhteydessä tuettu betonisilla maatuilla. Kallioissa on selkeät jäljet tehdystä työstä. (kuva 9)

Vaikka leikkaus ei ole enää alkuperäinen, siihen ja rökkiöihin liittyy vahva symboliarvo radanrakennuksen kertomuksen muodossa. Kallioleikkauksen nimi muistuttaa vaikeasta työstä ja radanrakennuksen hankalista olosuhteista.



Kuva 9. Urakansuun kallioleikkaus alkaa Hyvinkään asemalta pohjoiseen. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

5.1.7 Sivuradat

5.1.7.1 Sköldvikin liityntä Keravalla

Keravalla on Sköldvikin satamaan vievälle raiteelle kaksi liityntää: pohjoisen suunnasta tuleville kuljetuksille ja etelän suunnasta tuleville. Inventointialueelle osuu pohjoisen liityntä.

Pohjoisen liityntä on rakennettu 1970-luvulla /47, 1969 ja 1978/. Se on sähköistetty, ja sitä käyttävät lähinnä tavaraliikenteen junat.

5.1.7.2 Kerava–Lahti-oikorata

Kerava–Lahti-oikoradan liityntäkohta on Keravan Kytömaalla suuri maisemallinen tekijä. Kytömaan liityntäsilta kohoaa ympäröivästä peltomaisemasta korkeammalle. Silta oli valmistuessaan Suomen pisin ratasilta /57/.

Oikorata on valmistunut vuonna 2006. Oikoradalla tavoiteltiin nopeampia junayhteyksiä itään. Erilaisia Riihimäen ohittavia oikaisuja oli pohdittu jo 1900-luvun alussa, mutta suunnitelmat konkretisoituivat 1990-luvulla ja 2000-luvun alussa. Oikoradalla kulkevat kaikki henkilöliikenteen kaukojunat itään, ja Riihimäen ja Lahden välinen rata on enää tavara- ja lähiliikenteen käytössä. /57/

5.1.7.3 Järvenpään myllyn raide

Järvenpäässä aseman pohjoispuolella on sijainnut raide vanhalle Järvenpään valsimyllylle. Mylly perustettiin vuonna 1922. /5/ Raide on purettu, ja jäljet siitä ovat jääneet parkkipaikan ja kauppakeskus Aalopin alle. Pieni pala raidetta ja puskin on kuitenkin säästetty Westermarckin puistossa kertomassa alueen historiasta. Entisen myllyn alueella on Pajalan teollisuusalue, joka on maakunnallisesti merkittävä rakennetun ympäristön kohde /11/. Alue on hiljalleen muuttumassa asuinalueeksi.

Raiteet myllylle on purettu 1990-luvulla /54, 1996, 1999/. Raide on ollut käytössä jo ainakin 1920-luvulta saakka /47, 1928/.

Myös asemalla on jäänteenä teollisuuden raiteista varsinaisten raiteiden kaakkoispuolella yksi sähköistämätön raide, joka päättyy päätylaituriin.

5.1.7.4 Wärtsilän raide

Wärtsilän teollisuusraide erkanee pääradasta Saunakallion laitureiden pohjoispuolelta, radan itäpuolelta. Raide kulkee Jampan teollisuusalueelle. Rata on sähköistämätön ja yksiraiteinen. Liityntäkohdassa on kallioleikkaus molemmilla puolilla raidetta. (kuva 10)



Kuva 10. Wärtsilän raiteen ja pääradan yhtymäkohdassa on kallioleikkaukset molemmiin puolin raidetta. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Jampan teollisuusraide on ilmeisesti avattu samoihin aikoihin Saunakallion seisakkeen kanssa, vuonna 1948. Raide aloitettiin jo Järvenpään asemalta saakka. Vuonna 1968 Saunakallioon tehtiin teollisuusraiteelle vaihde, jonka jälkeen Järvenpään ja Saunakallion välistä raidetta ei enää tarvittu. /43/ Tuon jälkeen myös kartoissa näkyy ensimmäistä kertaa nykyisellä paikallaan oleva Wärtsilän raide /47, 1974/. Järvenpään ja Saunakallion välisen teollisuusraiteen paikalle on rakennettu nykyinen 3. raide. /43/

5.1.7.5 Imatran Voiman muuntoaseman raide

Porvoonväylän eteläpuolella, lähellä ratavartijan tupaa, on 1960–1970-luvuilla ollut lyhyt sivuraide läheiselle Imatran Voiman muuntoasemalle. /47, 1960, 1974/

Muistitiedon mukaan raide on rakennettu 1950-luvun loppupuolella. Sen kautta kuljetettiin raskaita muuntajia. Vaihde poistettiin käytöstä Hangon/Porvoonväylän rakentamisen yhteydessä. Sen jälkeen kuljetukset tapahtuivat maanteitse uuden Pikkusuon ylikulkusillan kautta. Kiskot jäivät paikalleen, kunnes ne purettiin 1990-luvulla. Pääradalla muuntamon raide näkyy sähköradan leveämpinä pylväsväleinä. /58/

Raitteen vanha paikka on vesakoitunut ja kasvaa radan varressa tiheää kasvustoa. Muuntamolle johtavan tien varressa on muutamia ratapölkkyjä. Linjaus on jokseenkin nähtävissä.

5.1.7.6 Hangon rata

Hangon rata avattiin liikenteelle 8.10.1873. Se oli Suomen ensimmäinen yksityinen rautatie, jonka tarkoituksena oli yhdistää vastavalmistunut Pietarin rata Hangon satamaan. Hangon satama pysyi muita satamia pidempään sulana, joten ajateltiin, että sen kautta Pietarin ja laajemmin Venäjän tavarakuljetukset voisivat suuntautua muualle Eurooppaan. Rata teki Hyvinkästä risteysaseman. /4/

Ratahanke ei kuitenkaan tuottanut toivotusti, joten se myytiin Valtion Rautateille jo muutama vuosi valmistumisen jälkeen. Radalla liikennöitiin jonkin verran henkilöliikennettä. Vaihtoyhteyksiä varten pääradan asema-alueelle rakennettiin nk. Hangon laituri, sillä Hangon radan yksityinen asema sijaitsi noin kilometrin päässä pääradan asemasta. Laituri tuli 1800–1900-lukujen taitteessa tunnetuksi Amerikan laiturina, sillä sitä kautta monet suomalaiset lähtivät matkalleen kohti Amerikkaa. /14/

Hangon radalla kulkee nykyisin vain tavaraliikennettä lukuun ottamatta kiskobussiliikennettä Karjaa–Hanko-välillä. Radan sähköistämistä on suunniteltu ja hankkeen on tarkoitus valmistua vuonna 2024. /59/

5.1.7.7 Konepajan raide

Hyvinkään asemalta pohjoiseen erkanee pääradasta Hyvinkään konepajan sähköistetty sivuraide. (kuva 11) 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. /14/ Konepajan raiteella on ollut myös henkilöliikennettä vuosina 1953–1989 /43/.



Kuva 11. Konepajan raiteella on vielä liikennettä, mutta Sahanmäen raiteen liikenne on lakkautettu. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

5.1.7.8 Sahanmäen raide

Hyvinkäällä Konepajan raiteesta lähellä pääradan liityntäkohtaa erkanee Sahanmäen vanha teollisuusraide. Raide ei ole sähköistetty eikä käytössä. Raide on vesakoitunut. Kerkkolankatu katkaisee raiteen, mutta raide jatkuu sen toisella puolella.

Sahanmäen raide on syntynyt teollisuuden tarpeita varten. Se on rakennettu 1960–70-luvuilla /47, 1960, 1974/. Sahanmäkeen alkoi syntyä teollisuutta 1940-luvulla. Sahanmäessä on ollut muun muassa kaapelitehdas sekä Osuustukkukaupan (OTK) erilaisia tehtaita, pääasiassa tekstiiliteollisuutta. OTK:n tehtaot lakkautettiin 1980-luvulla, mutta alueella on yhä teollisuutta. /60/

5.2 Rakennukset ja rakenteet

5.2.1 Liikennepaikat

5.2.1.1 Ristinummi (33+638)

Ristinummen liikennepaikka avattiin vuonna 1899. Syynä seisakkeen perustamiselle oli Tuusulan järven rannalle syntynyt huvila-asutus, jonne johti tie Ristinummelta. Pysähdykset seisakkeella lopetettiin vuonna 1998, jolloin Kyrölän seisaketta siirrettiin 300 metriä etelämmäksi. /43/ Seisakkeella on ollut laiturirakennus, joka on purettu vuoden 1999 jälkeen /54, 1999 ja 2004/. Laiturirakennus ja sen ulkorakennus valmistuivat vuonna 1933 /61/.

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 johtavat portaat entiselle pysäkkialueelle. Ristinummen pysäkkirakennuksesta tai sen puutarhasta ei ole mitään jäljellä.

Jalankulku- ja pyöräilyväylä Ristinummelta Ainolan pysäkille alkaa entisen Ristinummen pysäkin paikalta ja se kulkee radan länsipuolta.

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.

Ristinummen vanhan seisakkeen ympärillä oleva asuinalue, Ristinummen asemanseutu, on määritelty paikallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. /11/

5.2.1.2 Ainola (34+784)

Ainolan seisake sijaitsee kaksi kilometriä Järvenpään asemasta etelään. Alun perin Kyrölä-nimellä tunnettu laituriperustettiin vuonna 1949. /6/ Vuonna 1998 laituria siirrettiin 300 metriä etelään, ja samalla Ristinummen seisake lakkautettiin. /43/ Nimeksi muutettiin Ainola vuonna 2015, säveltäjä Jean Sibeliuksen 150-juhlavuoden kunniaksi /62/.

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. Laiturialue on tyypillinen lähiliikenteen käytössä oleva laiturialue.

Pysäkillä on istutuksia erityisesti itäpuolen laiturin ja tien vieressä sekä alikulkujen yhteydessä. Kasvillisuuteen kuuluu muun muassa ruusuja ja vuorimäntyjä.

Radan länsipuolella rakennetaan pellolle uusia kerrostaloja, sekä muun muassa siltaa radan alittavan tien ylitse. (kuva 12) Rakennusalue kuuluu Tuusulan rantatien kulttuurimaisemaan.



Kuva 12. Ainolan seisakkeen ympäristössä on käynnissä suuria rakennushankkeita. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

5.2.1.3 Järvenpää (36+786)

Järvenpää on yksi Helsinki–Hämeenlinna-radan alkuperäisistä asemapaikoista. Järvenpään aseman sijaintiin vaikutti vetureiden puiden ja vedenottoon liittyvät tarpeet: Järvenpää oli sopivalla etäisyydellä edellisestä asemasta sekä vesistön lähellä. Asema sijoitettiin myös lähelle Järvenpää–Mäntsälä-maantietä. /43/ Nykyisin Järvenpää on osiin jaettu liikennepaikka, jonka alaisuuteen kuuluvat Saunakallio ja Purola /63/.

Järvenpäässä on uuden ensimmäisen raiteen viereen rakennettu uusi reunalaituri, ja 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.

Järvenpään ratapihalla on jo pitkään ollut neljä raidetta. 1920-luvun alusta olevassa ratapihakaaviossa Järvenpäässä on neljä raidetta, joista kaksi johtaa matkustajalaitureille ja kaksi ovat selvästi enemmän tavaraliikenteen käytössä. /64/ Järvenpäähän perustettiin 1920–1930-luvuilla paljon uusia tehtaita, jotka tulivat paikkakunnalle rautatien houkuttamina /6/.

Järvenpään raiteiston käyttö on muuttunut muun muassa myllyn sivuraiteen purkamisen myötä. Asemaa käytetään lähinnä henkilöliikenteen tarpeisiin. Entinen 4. raide on jäänyt käyttämättä ja uusi 1. raide on rakennettu entisen 1. raiteen viereen, joten raiteiden lukumäärä on Järvenpäässä pysynyt muutoksista huolimatta samana vuosikaudet.

Aseman alikulku toimii keskustan jalankulun ja pyöräilyn pääväylänä. Se ja välilaiturin porras- ja odotussuojarakenteet on rakennettu vuonna 1986. /49/ Alikulku-tunnelia on levennetty aseman puolelta lisäraidehankkeen ensimmäisen vaiheen yhteydessä. Samalla on rakennettu 1. laiturin odotuskatos, sekä uusi bussiasema asemanmäelle. Muutokset tehtiin vuosina 2016–2018. /65/ (kuva 13) Pyörille on katetut telineet molemmin puolin rataa. Lisää pyöräpysäköintialueita on Myllytien alikulun läheisyydessä.

Laitureilla on välipala-automaatteja ja uudet VR-lipunmyyntiautomaatit. Infotaulut sekä laiturinäytöt ovat siniset. Asemarakennuksen vieressä on opastustaulu näkövammaisille. Linja-autolaitureiden vieressä on pieni roskakatos. Meluaita alkaa pian asema-alueen jälkeen molemmin puolin rataa. Meluaita kattaa Keravan ja Järvenpään kaupunkialueet, se rakennettiin vuosina 2019–2020 /65/.



Kuva 13. Järvenpään asema-alue on kokenut muutoksia viime vuosien aikana. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

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. Aseman puolella puistoa rajaa komea lehmusrivistö, joka on talviaikaan valaistu.

Vanhaa asemapuistoa on säilynyt myös kirjaston edustalla radan itäpuolella. Mäellä on sijainnut aiemmin useita rautatieläisten asuintaloja puutarhoineen, mutta ne on purettu 1960–1980-luvuilla. /47, 66/ Osa puiston nykyisestä kasvillisuudesta voisi olla vanhaa perua asuintalojen pihapiireistä.

Järvenpään asema-alue edustaa yhtäaikaan vanhinta ja uusinta kerrosta rautateiden historiasta. Rautatieasema on maamme vanhin, ja 1. raiteen laituri-alue ja bussiasema taas ovat vain muutaman vuoden vanhat. Järvenpäässä kohtaavat 1980-

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

Järvenpään asemarakennuksesta kerrotaan lisää luvussa 5.2.2.1.

5.2.1.4 Saunakallio (38+846)

Saunakallion seisake on avattu vuonna 1948 Järvenpään pohjoista asutusta varten /43/. Saunakalliossa on kaksi käytössä olevaa korkeaa laituria: reunalaituri 1. raiteen vieressä sekä välilaituri 3. ja 4. raiteen välissä. Korkeammat laiturit on rakennettu vuonna 1995 /43/. Lisäksi reunimmaisen raiteen vieressä radan itäpuolella on vanha, matala reunalaituri, joka ei ole käytössä. Vanha laiturin on uusia laitureita hieman pohjoisemmassa.

Saunakalliossa on radan itäpuolella koko matkalta, mutta myös osin radan länsipuolella asennettu uutta meluseinää. Paikoin seinän 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 /49/. Välilaitureille kulkee huoltotien tasoristeys 4. ja 5. raiteiden ylitse.

Lisäraidehankkeen ensimmäisessä vaiheessa Saunakallion liikennepaikkaa parannettiin /65/: aseman infonäytöt uusittiin ja 1. laiturille tehtiin uusi odotuskatos, 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.

5.2.1.5 Purola (40+533)

Järvenpään ja Nuppulinnan väli oli 1900-luvun alussa pisin asemaväli, jolla ei ollut pysähdyksiä. Alueen maanviljelijät ja muun muassa Kellokosken ruukin omistaja olivat kiinnostuneita uuden seisakkeen avaamisesta. Asia otettiin ensimmäisen kerran esille Rautatiehallituksen kanssa vuonna 1909. Pysäkkiä ehdotettiin useita kertoja, mutta aina asia jäi sikseen lähinnä siksi, etteivät ehdottajat tai Rautatiehallitus suostuneet maksamaan pysäkin perustamisen kuluja. Kuitenkin vuonna 1920 paikalliset suostuivat maksamaan perustamisesta johtuvat kustannukset, ja näin Purolan liikennepaikka saatiin avattua vuonna 1922 henkilöliikenteelle ja pientavaralle. Ensimmäiset kymmenen vuotta pysäkkiä ylläpitivät paikalliset, kunnes vuonna 1932 se siirtyi Valtionrautateiden hoidettavaksi. /5/ Vuodesta 1978 se on ollut miehittämätön seisake. /43/ Seisake on lakkautettu vuonna 2016 /67/.

Tasoristeys on poistettu vuonna 1998, ja seuraavana vuonna Purolaan rakennettiin uudet, korkeat matkustajalaiturit. /43/

Nykyään Purolan laiturit ovat vastakkaiset, mutta ilmeisesti pysäkin alkuvuosina laiturit ovat olleet kulmittain toisiaan vastaan. Tämä selviää ratapihakaaviosta 1920-luvun alusta. /64/ Vuoden 1936 ilmakuvasssa laiturit ovat jo nykyisen lailla vastakkaiset /54/.

Pääsy laitureille on estetty vanhan tasoristeyksen kohdalta "Rautatiealue" -varoituspömein. Pääsy puolelta toiselle tapahtuu Purolan ylikulkusillan portaiden kautta. Laitureilla on laiturinäyttöjen kannaketolpat sekä infotaulut ilman lasia. (kuva 14) Valaisintolpissa on kiinni kuulutuslaitoksen megafonit. Raiteiden väli on aidattu. Radan länsipuolella on vanha laiturirakennus ja sen ulkorakennus.



Kuva 14. Purolan laitureilla on vielä merkkejä pysähdyksistä. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

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, kuten myös sen pohjoispuolella kasvavat erilaiset koristepensaat. /68/

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. /69/

Laitureiden ympäristö on koivikon kasvamisen myötä muuttunut paljon. Aiemmin laitureiden seutu on ollut avarampaa, mutta nyt se kasvaa tiheään nuorta puuta.

Purolan laiturirakennuksesta kerrotaan lisää luvussa 5.2.2.2.

5.2.1.6 Nuppulinna (44+210)

Nuppulinna on perustettu vuonna 1886. Nuppulinnaan siirrettiin Käpylän vanha seisakerakennus vuonna 1922. /5/ Viimeisin, vuonna 1930 valmistunut laiturirakennus purettiin vuonna 1995 /43/. Nykyisin laiturirakennuksen paikalla on parkkipaikka. Liikenne seisakkeelle on lakkautettu vuonna 2016 /67/.

Nuppulinnan seisakkeella on kaksi reunalaituria, mutta ne eivät ole toisiaan vastakkain. Itäisen raiteen laiturin laiturin välissä on vuonna 1999 rakennettu alikulku /49/, ja läntisen raiteen laiturin laiturin pohjoispuolella. Laiturit ovat korkeat ja nykystandardien mukaiset. Laitureille kulku on suljettu "Rautatiealue" -varoituspöydillä. Laitureilla on laiturinäytön kannaketolpat sekä infotaulut ilman laseja Purolan tapaan.

1920-luvun alun ratapihakaaviossa sekä 1950-luvun ilmakuvissa Nuppulinnan laiturit ovat vastakkaiset. /54, 63/ Laitureiden asettelu kulmittaisena näkyy 1970- ja 1980-luvuilla olevissa kuvissa, joten niiden paikkaa on muutettu 1950-luvun jälkeen. /70/

Alikulun molemmille puolille on istutettu muun muassa vuorimäntyä ja ruusuja. Asemalla kasvaa useita rautatienomenapuita, suurin osa itäisen laiturin yhteydessä. Vanhan seisakerakennuksen paikalla on parkkipaikka, jonka vieressä kasvaa neljän lehmuksen lehmusrivi. Yksi lehmuksesta on kaatunut. Laiturirakennuksen puutarhan kasvillisuudesta on säilynyt muun muassa syreeniäitä sekä useita rautatienomenapuita. (kuva 15) Alueella on pari betonista kaivoa.

Laiturirakennuksen vanhan puiston suunnitelma on vuodelta 1959. Tuolloin puiston lehmusrivi on käsittänyt seitsemän puuta. /71/ Lehmukset ovat kuitenkin olleet paikallaan ilmakuvien mukaan jo 1951 /54/. Rautatienomenapuut ovat reunustaneet kujana kaivolle vievää polkua. Kaivon ympärillä on ollut syreeniäitä, joka on säilynyt. Sen sijaan muut puiston piirteet, kuten orapihlaja-aita ja pihajasmikheet eivät näyttäisi enää olevan puistossa. /71/



Kuva 15. Nuppulinnan lehmusrivistö ja rautatienomenapuita. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Jo radan rakennusvaiheessa vuonna 1858 Valtion Rautateille siirtyi Nuppulinan maatalo. 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. /43/

Kaikki puutarhan käytössä olleet rakennukset on purettu vuoden 2015 jälkeen /54, 2015/. Nuppulinanmutkan toisella puolella on tosin kaksi keskuspuutarhan henkilökunnalle rakennettua rivitaloa, jotka ovat valmistuneet vuonna 1962. Samalla alueella on myös kaksi muuta puutarhan työntekijöiden käytössä ollutta asuinrakennusta. /61/

Rautatietaimiston avomaaviljelyn paikka on avoin. Lähellä seisaketta kasvaa yksittäinen rautatienomenapuu. Puu voisi olla sama, jonka VR:n pääjohtaja Erkki Aalto istutti keskuspuutarhan 90-vuotisjuhlassa (kuva 16). 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".



Kuva 16. Pääjohtaja Erkki Aalto istuttaa rautatienomenapuuta Nuppulinassa. Taustalla puutarhan kasvihuoneet. Kuva: Olavi Karasjoki/Suomen Rautatiemuseo.

Nuppulinan seisakkeen alue on suhteellisen tyypillinen lähiliikenteen seisakealue, ainakin laiturialueen osalta. Erikoisen siitä tekee keskuspuutarhan jäänteet sekä laiturirakennuksen puutarhan vanhat kasvit. Alueella kasvaa paljon rautateille tyypillistä kasvilajistoa, jonka tarkempi selvittäminen voisi tuoda lisätietoa rautateiden käyttämästä lajistosta.

5.2.1.7 Jokela (47+937)

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. /72/ Asema avattiin virallisesti vuonna 1874, mutta paikalla oli ilmeisesti aikaisemmin ollut jonkinlainen seisake. Samoihin aikoihin aseman avaamisen kanssa Jokelaan perustettiin tiilitehdas. /43/ Sittemmin alueelle on syntynyt teollisuusyhdyskunta, jossa on ollut tiilitehtaiden lisäksi muun muassa vanu- ja tulitikkutehtaat /9/. Jokela on kehittynyt taajamaksi tehtaiden ja rautatien myötä /3/.

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 on VR:n sekä HSL:n lipunmyyntilaitteet. Pyöräpairoitusta on aseman sivulla sekä 1. laiturin suuntaisesti alikulun sisäänkäyntien välissä ja toisella puolella rataa alikulun sisäänkäynnillä. Alikulku on rakennettu vuonna 1992 /49/. Aseman vieressä on 1970-luvulla rakennettu taksiasema.

Asematalon vierellä on pieni pala asemapuistoa. Aseman vieressä olevassa puistotilkussa on vuoden 1962 puistosuunnitelmaan verraten muutamia samoja kasveja: jalokuuset sekä aseman vieressä oleva iso tammi. /73/

Asemanpuolen puusto on säilyttänyt asema-alueille tyypillisen ja tunnistettavan piirteen: aseman puiston puut kohoavat muuta ympäristöä korkeampana merkiten aseman paikkaa /74/. Puistossa kasvaa muun muassa siperianpihtoja, sembramäntyjä ja monia lehtipuita, jotka kaikki kuuluvat asemapuistojen perinteiseen kasvilajistoon. Osa puiston puista on kaatunut vastikään. Asemarakennuksen tien puolella parkkipaikalla on istutusryhmä, jossa on pallomuotoon leikattuja puita sekä havuja. Radan toisella puolella, alikulun sisäänkäynnin ja parkkipaikan yhteydessä kasvaa muutamia rautatienomenapuita.

Vuoden 1962 suunnitelmassa aseman toisella puolella on pitkä, laiturinsuuntainen lehmusrivi, jotka on merkitty istutettaviksi /73/. Lehmukset eivät näyttäisi olevan enää samat, mutta samalle paikalle on istutettu nuori lehmusrivi. Radansuuntaiset lehmusrivit ovat tyypillisiä rautatiealueille. Niiden havaittiin jo varhain kestävän hyvin rautateiden aiheuttamaa tärinää /74/.

Asemarakennuksen vieressä on säilynyt asemapäällikön talo sekä sen ulkorakennus. Asuinrakennus on rakennettu vuonna 1880 tyyppiipiirroksin. Ulkorakennus on asuinrakennusta nuorempi ja se on rakennettu vuonna 1922. /75/ Asuinrakennus edustaa ajalleen tyypillistä skandinaavista nikkarityyliä. Rakennus on 2010-luvulla myyty yksityiskodiksi. /72/ Molemmat rakennukset ovat suojeltuja kaavoituksessa sr-merkinällä. /19/

Asemapäällikön pihaan on tehty runsas puistosuunnitelma vuonna 1959. Tuolloin pihapiirissä on ollut vielä käymälärakennus, kellari ja kaivo. Suunnitelman istutuksista on hajanaisia puita jäljellä, kuten osa maantienpuoleisesta koivurivistöstä, havupuista sekä jalavista. Radanpuoleisesta orapihlaja-aidasta on osa jäljellä. /76/ Osa puista on selvästi puistosuunnitelmaa vanhempia.

Asemalta suurelle parkkipaikalle asemapäällikön pihan ohitse johtaa tie. (kuva 17) Tie on asfaltoitu, mutta se on perinteisen raittimainen: se on yhdistänyt julkisen (aseman) yksityiseen (asuintalot). /74/ Raittimainen tunnelma on säilynyt sitä reunistavien puiden ansiosta, vaikka tie onkin asfaltoitu. Tie on vanha Jokelantien linjaus, joten pelkästään asema-alueen sisäisenä raittina se ei ole ollut. /47, 1974/



Kuva 17. Jokelan asema-alueen erottaa muusta ympäristöstään korkeat puut. Asemarakennukselle vie entinen maantie. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Asemarakennuksen laajennuksen yhteydessä rakennettiin radan toiselle puolelle lisää asuntoja aseman työntekijöille. Vuonna 1900 valmistunut asuinrakennus on nykyäänkin asuntona. Rakennuksessa ovat aikanaan asuneet esimerkiksi aseman kirjanpitäjä ja sähköttäjä. Myöhemmin rakennukseen on tehty jonkin verran muutoksia. /72/ Pihapiirissä on asuinrakennuksen lisäksi vuonna 1895 rakennetut kellari sekä ulkorakennus. Rakennukset omistaa Väylävirasto. /75/ Asuinrakennuksella on kaavoituksessa sä-merkintä. /19/ Varsinkin kellari on ulkoisesti huonossa kunnossa.

Virkailijatalon piha on suunniteltu uudelleen samana vuonna asemapäällikön pihan kanssa. Pihasuunnitelmassa tonttia on aidattu orapihlaja-aidalla, joka yhä kiertää rakennuksia. Ulkorakennuksen edessä olevat sembramännyt ovat myös suunnitelmassa. (kuva 18) Ulkorakennuksen vieressä on omenapuu, joka on myös suunnitelmassa. Hyötypuutarha ja orapihlajalla aidatut istuma-alueet ovat hävinneet, kuten myös suunnitelmakartassa näkyvät kaivo ja sauna. Pihassa kasvaa myös muun muassa syreeniä. /77/



Kuva 18. Virkailijan talon pihassa kasvaa korkeat sembramännyt. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Jokelan kaltaiset, asuinrakennuksia sisältävät asema-alueet alkavat olla harvinaisia. Rautatieläisten asuinrakennuksia on varsinkin vilkkaasti liikennöidyillä rataosilla ja kasvavien kaupunkien asema-alueilla purettu muun rakentamisen tieltä. Asuinrakennukset ja niiden ulkorakennukset kuuluvat kuitenkin tiiviisti ja perinteisesti asema-alueisiin, ja niitä olisi syytä vaalia kaikkialla Suomessa, ei vain siellä missä kiskot ovat jo hiljenneet tai liikenne vähentynyt.

Vastapäätä asemarakennusta radan toisella puolella on lastauslaituri. Laiturissa on sen pohjoispuolella ajoluiska, jossa on kivikoristelu. Laituri on betonia, ja sen reunoja koristavat kiskot. Laituri on ensin kapea ja levenee sitten. Siinä on useita portaita. Kiskoja laiturin vierellä ei ole jäljellä. Lähellä lastauslaituria käyttämätön ja sähköistämätön raide kuitenkin päättyy puskimeen. Tällä puolella rataa on ollut kaksi makasiinia ainakin 1940-luvulta lähtien /47, 1940/. Laiturin epäsäännöllinen muoto selittyy sillä, että rakennukset ovat sijainneet laiturirakenteiden päällä. Rakennukset ovat hyvin näkyvissä vuoden 1951 ilmakuvasa /54/. Viime aikoina laitureilla on ollut muun muassa skeittiparkki. Lastauslaiturin eteläpuolella on punainen laitetilarakennus.

Vanhat lastauslaiturirakenteet sekä vanhan tulitikkutehtaan (nyk. vankila) makasiinit jakavat aseman raiteiden puolet eri toimintoihin. Aikanaan asemilla on ollut "aseman puoli" ja "tavarapuoli" /78/, jonka voi vielä Jokelassa havaita selvästi, vaikkei varsinaisia rautatien makasiineja, veturitallia tai vesitornia olekaan säilynyt. Jokelan aseman alue ei ole niin tiiviisti rakennettu, etteikö vanhaa rautatiemiljöötä olisi palasina säilynyt.

Jokelassa on aikaisemmin ollut useita sivuraiteita tehtaiden alueille. Tehtaiden sivuraiteet on suurimmaksi osaksi purettu, mutta vanhalle Kolsan tiilitehtaalle johtavasta sivuraiteesta on jäljellä kiskoja ja pölkkyjä radan itälaidassa asemasta pohjoiseen. Radan vanha liityntäkohta näkyy myös selvästi, sillä ratapenkan muoto on yhä jäljellä, vaikkei liityntäkohdassa enää kiskoja tai vaihdetta olekaan.

Tehtaiden vuoksi myös Jokelan ratapiha on ollut nykyistä suurempi. 1920-luvun alussa Jokelassa oli jopa kuusi raidetta sekä kaksi erillistä pistoraidetta tehtaisiin. /64/ Nykyisin Jokelassa on kolme raidetta, joista kaikki kulkevat laitureiden vieritse /63/.

Jokelan aseman alue kuuluu maakunnallisesti merkittävään rakennetun kulttuuriympäristön alueeseen, johon kuuluu rautatiealueen lisäksi Jokelan vanhaa teollisuusmiljöötä /11/. Aseman eteläpuolella on Jokelan teollisuusalueen RKY-alue /9/.

Jokelan asemarakennuksesta kerrotaan lisää luvussa 5.2.2.3.

5.2.1.8 Hyvinkää (58+792)

Hyvinkää on yksi Helsinki–Hämeenlinna-radnan alkuperäisistä asemista. Hyvinkään aseman alueella ei ollut juurikaan asutusta ennen rautatietä. Helsinki–Hämeenlinna-maantie kuitenkin haarautui alueella, minkä vuoksi Hyvinkää valikoitui asemapaikaksi. /43/ Alun perin asemapaikaksi Järvenpään jälkeen kaavailtiin Palojokea (sittemmin Palopuro), jossa myös monet ratatyöläiset majoittuivat radnan rakennuksen aikana. /4/

Aseman seudulle rakennetut ratatyöläisten asunnot ja vankisiirtola olivat Hyvinkään ensimmäisiä rakennuksia. Hyvinkäältä siirrettiin radnan rakennuksen aikaisia rakennuksia paljon muualle, kun seutu hiljeni radnan valmistuttua. Muun muassa Riihimäen ensimmäinen asemarakennus oli peräisin Hyvinkäältä. /14/

Hyvinkäällä rakennukset ovat aseman puolella radansuuntaisessa rivissä: Tavaramakasiini/rakennusmestarin toimisto (1940-luku), asema (1862) ja postitalo (1907). (kuva 19) Taksiasema (1979) on puiston reunassa. Lisäksi makasiinin ja aseman välissä, hieman radasta kauempana on suurehko maakellari (1860-luku). Kellarin vieressä on pieni nurmialue, sekä bussilaiturit. Busseille on seitsemän laituria. Niiden yhteydessä on odotuskatos.

Makasiinirakennukselle ei ole tiedossa tarkkaa rakennusvuotta, mutta se on luultavasti 1940-luvulta. Rakennus näkyy vuoden 1949 ilmakuvassa. /54/ Rakennus on nykyään varastokäytössä. Aiemmin rakennuksessa toimi liki 30 vuoden ajan kodinkonekorjaamo. Makasiinissa on sekä lämmin- että kylmävarasto. Kiinteistörekisterissä rakennuksen rakennusvuodeksi on merkitty 1987, mutta se on luultavasti rakennuksen peruskorjausvuosi. /56/



Kuva 19. Asema-alueen rakennukset ovat rivissä radan vieressä. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Ennen postitalon rakentamista posti sijaitsi asemalla /43/. Itse postitaloa on laajennettu kahteen otteeseen vuonna 1911 ja 1928. /79/ Laiturin puolen ovijaot ovat aikojen saatossa muuttuneet, samoin asemanpuoleisen sivun rakenteet. Tuolla sivulla on aiemmin ollut muun muassa lastauslaituri. /80/

Hyvinkään asemalla on yksi 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. Välilaituri on aiemmin ollut 2. raiteen vieressä /81/ mutta järjestelyä on luultavasti muutettu alikulun rakentamisen yhteydessä vuonna 1995. /49/

Hyvinkään ratapiha on ollut pitkään laaja. 1920-luvun alussa ratapihalla oli viisi raidetta sekä pistoraide Villatehtaalle. /65/ Hyvinkään ratapiha käsittää edelleen viisi raidetta (kuva 20), mutta ratapihalla on tehty paljon muutoksia sitten 1920-luvun. Viimeisimmäksi muutoksia on tehty 2000-luvun alussa /82/.

5. raiteen vieressä olevassa betonimuurissa on Hyvinkään kaupungin sekä Sveitsin mainokset. Kauempana, Hämeenkadun ylikulun eteläpuolella samalla puolella rataa on erilaisten tuotemerkkien ja yritysten logojen tyyliin tehty seinämaalaukset, jossa lukee "Tietä käyden tien on vanki vapaa on vain umpihanki."



*Kuva 20. Hyvinkään ratapihalla on viisi raidetta. Valkoinen rakennus on makasiini.
Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.*

Hyvinkään asemalla Hangon rata erkanee pääradasta. Asema-alueella on kaksi jalankulun- ja pyöräliikenteen puomilaitoksellista tasoristeystä. Hangon rata toi uudelleen eloa asemakylään: Suomen ensimmäinen yksityinen rautatie valmistui vuonna 1873. /4/ Risteysasemana olemisen on vaikuttanut Hyvinkään paljon, 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa Hyvinkää sai esimerkiksi toimia Amerikkaan matkalla olevien siirtolaisten välietappina. /14/ Rautatie toi alueelle myös teollisuutta, ja erityisesti Villatehtaan perustaminen vuonna 1895 elävöitti Hyvinkäätä. /43/

Lähellä Hangon radan ja pääradan liityntäkohtaa, Meriluodon ylikäytävän eteläpuolella on Amerikan tai Hangon laituriksi kutsuttu vanha laituri. Koska Hangon radan Hyvinkään asema sijaitsee noin kilometrin päässä pääradan asemasta, on asemalle ollut järkevää rakentaa laituri vaihtomatkestajia varten. Amerikan laituri-nimityksen laituri on saanut nimenomaan siirtolaisvirroista, jotka kulkivat Hyvinkään kautta Hankoon ja sieltä edelleen laivalla Amerikkaan. /14/

Laituri on tuskin alkuperäinen. Sen reunassa on kiveys, mutta muuten sen pinta on hiekkainen. Laiturin rajaa viereisestä parkkipaikasta syreeni-istutukset sekä lehmusrivi. Hangonlaiturin lehmusrivi on vuoden 1958 puistosuunnitelmassa, mutta se on luultavasti sitä vanhempi. Suunnitelmassa on myös pieniä syreenimajoja odotuspenkeille. Suunnitelman ruusuryhmät ja muu kasvillisuus ovat hävinneet, mutta syreenit ovat säilyneet. Penkkien paikoilla on pyörätelineitä. /83/ (kuva 21)



Kuva 21. "Hangon laiturilla" on komea lehmusrivi sekä syreenit pyörätelineiden ympärillä. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

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. Useat niistä näkyvät vuoden 1958 puistosuunnitelmassa, mutta ne ovat varmasti suunnitelmaa vanhempia. Suunnitelmassa olevia koivuja ei enää ole. Puiston musiikkiopiston puoleisessa päädyssä on yksi rautatienomenapuu, joka löytyy myös 1950-luvun puistosuunnitelmasta. Puistosuunnitelmaan verraten puiston kävelyteitä on karsittu, ja vain lehmusrivin viereinen kävelytie tuntuisi olevan alkuperäisellä paikallaan. /84/ Puiston pääkulkuväylillä on valaistus. (kuva 22)

Puistossa on vuonna 1918 kuolleille saksalaisille pystytetty muistomerkki, sekä pieni kiviroykkyö, jonka uskotaan olevan Hyvinkään ensimmäisen asuintalon jäljiltä. /12/ Muistomerkin vieressä on kaksi puista penkkiä.

Kellarin ympärillä olevat istutukset vastaavat osin vuoden 1960 puistosuunnitelmaa. Kellarin eteläpuolella olevat lehmukset ovat suunnitelmassa, mutta muu kasvillisuus on istutettu myöhemmin. /85/

Aseman ja postitalon välissä on istutusalue, roskakatos ja sekä katettuja että katamattomia pyörätelineitä. Pyörätelineitä on myös muun muassa Hangon laiturilla, postitalon eteläpuolella sekä aseman pohjoispuolella, alikulun sisäänkäyntien vierellä. 1. raitteen laiturilla on välipala-automaatti sekä VR:n lipunmyyntilaitteet. Laitureilla on laiturinäytöt sekä 1. laiturilla infotaulut.

Laituripuisto postin ja aseman välissä on muuttunut täysin verrattuna vuoden 1958 suunnitelmaan. Nyt rakennusten välissä on viisi rautatienomenapuuta ja matala pensasaita. Postitalon ja portaiden vieressä on hevoskastanja, joka on ollut aiemmin osa puuriviä ja istutusaluetta. Rakennusten välissä on suuri vanha lehmus.

Postitalon nykyisen sisäänkäynnin vieressä rakennuksen seinän myötäisesti on orapihlaja-aita, joka on myös vuoden 1958 suunnitelmassa. Laiturin puistosuunnitelmasta selviää myös, että rakennusten välissä on ollut aiemmin puuliiteri sekä kioski. /80/



Kuva 22. Hyvinkään asemapuiston puulajisto on monipuolinen. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Nykyisellään parkkipaikat ovat lohkaisseet Hyvinkään asema-alueesta suuren osan, varsinkin Hangon radan takaisesta osasta. Hangon radan liityntäkohdassa tasoristeyksen toisella puolella on ollut vahtitupa, joka on purettu ilmeisesti 1980-luvulla /86/. Vahtituvan tontti on suurimmaksi osaksi jäänyt parkkipaikan alle, mutta parkkipaikan reunassa, Hangon radan puolella on kiviä, jotka voisivat olla osa vahtituvan kivijalkaa. Parkkipaikan reunalla on myös maahan isketty kisko sekä omenapuu. Pohjoisimman parkkipaikan reuna-alueilla on neliskulmaisia kivenlohkareita, joissa on porausjälkiä.

Hyvinkään asema kuuluu Hyvinkään vanhan Hangon radan asema-alueen kanssa Hyvinkään rautatieasemat -RKY-alueeseen /9/. Kaikki rakennukset paitsi makasiinirakennus ovat VR-Yhtymän omistuksessa. Makasiinirakennuksen omistaa Väylävirasto. /75/

Hyvinkään asema-alueella on säilynyt kiinnostavia kerroksia sekä rakennuksissa että puistokasvillisuudessa. Rakennusten radansuuntaisuus on hyvin tyypillinen piirre asema-alueiden rakentamisessa, mikä on syytä säilyttää. Vanha asemapuisto sekä asemarakennus edustavat vanhinta rautateiden kerrosta Suomessa.

Hyvinkään asemarakennuksesta kerrotaan lisää luvussa 5.2.2.4.

5.2.1.9 Seisakkeet: Kytömaa, Huikko, Takoja, Palopuro, Monni

Seisakkeista, joissa ei ole ollut muuta kuin maalaiturit, ei ole säilynyt paljoakaan. Merkinä seisakkeiden olemassaolosta on lähinnä tasainen, radantasoinen maa, sekä usein merkkejä tasoristeyksestä. Kytömaan, Huikon ja Takojan seisakkeet ovat olleet tällaisia. (kuva 23) Palopurossa ja Monnissa on ollut pienet laiturirakennukset, mutta ne on purettu, eikä niissäkään ole juuri merkkejä seisakkeesta. Seisakkeiden käyttövuodet on esitelty taulukossa 1.

Palopuro avattiin laiturina ensin Palojoen nimellä vuonna 1905, mutta toistuvien sekaannusten vuoksi nimi vaihdettiin 1951, sillä Nurmijärvellä oli samanniminen kylä. Se on ollut miehittämätön vuodesta 1963, ja pysäkkirakennus on purettu vuonna 1994. Liikennepaikka on suljettu ja laiturit purettu vuonna 1996. Seuraavana vuonna on avattu puolenvaihtopaikka kaksi kilometriä pohjoisemmaksi. /43/

Monni avattiin ensin Erkylän laiturin nimen alla vuonna 1912. Liikennepaikka nimettiin uudelleen vuonna 1925, jolloin se sai Monni-nimen. Laiturirakennus purettiin 1980-luvun alussa, ja liikennepaikka on lakkautettu Palopuron tapaan vuonna 1996. /43/



Kuva 23. Kytömaan seisake vuonna 1964. Kuva: Olavi Karasjoki/Suomen Rautatiemuseo.

5.2.2 Asemarakennukset

5.2.2.1 Järvenpää

Järvenpään asemarakennus on Suomen vanhimpia rautateiden rakennuksia, sillä se on ilmeisesti valmistunut jo vuonna 1858 työpäällikön asunnoksi. Aseman vuoraus tehtiin luultavasti samaan aikaan muiden asemien vuorauksen kanssa vuonna 1863. /43/

Aseman suunnittelijasta ei ole varmuutta, sillä on epäilty, ettei Carl Albert Edelfelt olisi suunnitellut aivan ensimmäisiä rakennuksia radalla. Epävarmuus liittyy erityisesti rakennuspiirroksiin, jotka poikkesivat vahvistetuista Edelfeltin piirtämistä rakennuksista. Sirkka Valannon mukaan Järvenpään asema on tehty ns. väliasemapiirroksilla, joita on käytetty tarkastettavina Rautatiejohtokunnan kokouksessa. Niiden suunnittelijaa ei kuitenkaan mainita pöytäkirjassa. Piirustuksia ei ole myöskään signeerattu. Näin ollen Järvenpään aseman suunnittelijaa ei saada varmaksi selvitettyä. /87/

Asemaa siirrettiin vuonna 1999 noin 25 metriä alkuperäiseltä paikaltaan. (kuva 24) Samalla rakennusta nostettiin hieman ylöspäin, sillä sen kivijalka oli melkein peittynyt laiturirakenteiden alle. Samassa yhteydessä rakennusta myös korjattiin. Rakennuksen omistaa VR-Yhtymä. /43/



Kuva 24. Järvenpään asema alkuperäisellä paikallaan. Kuva: Olavi Karasjoki/ Suomen Rautatiemuseo.

Aseman ulkoasu on säilynyt hyvin, mutta rakennuksessa on tehty pieniä muutoksia esimerkiksi sisäänkäynteihin ja ikkunoiden puitejakoihin. Myös aseman puuleikkauskoristeita on aikojen saatossa karsittu. Asema on uusrenessanssityylinen. Järvenpään asemarakennus ei sisälly vuoden 1998 rautatiesopimukseen, sillä tuolloin katsottiin, että asemamiljöön on liiaksi hävinnyt asuinrakennusten purkamisen ja muiden alueen muutosten myötä. /2/

Asemarakennus on Suomen vanhin asemarakennus. Vaikka asema rakennettiin alun perin työnjohtajan asunnoksi, oli alusta asti selvää, että sen pitäisi palvella radan valmistuttua asemarakennuksena /5/. Tuossa käytössä se on edelleen. Rakennusta ei ole myöskään laajennettu, eivätkä sen ulkokuoren pääpiirteet ole juurikaan muuttuneet liki 160 vuoden aikana. Helsinki–Hämeenlinna-radnan alkuperäisistä asemarakennuksista rakennussuunnitelmien mukaisessa asussa ovat Järvenpään lisäksi vain Tikkurila ja Turenki /87/. Aseman arvoa vähentää sen ympäristön suuri muutos, sillä Järvenpäässä ei ole juurikaan jäljellä perinteistä asemamiljöötä asuinrakennusten purun ja ympäristön muokkauksen johdosta. Toisaalta asemarakennus tuo Järvenpään asema-alueelle historiallista kerroksellisuutta: Järvenpäässä monen eri aikakauden asema-alueiden piirteet kohtaavat. Järvenpään asema on maakunnallisesti merkittävä rakennus /2/.

5.2.2.2 Purola

Purolassa on yksinkertainen laiturirakennus radan länsipuolella. Rakennus on suorakaiteen muotoinen ja vuorattu siniseksi maalatulla pystyrimalaudoituksella. Rakennuksessa on sisäänkäynti kahdella puolella ja eteläpäädyssä lastausovi. Tiilinen katto on pahoin sammaloitunut. Rakennuksen ympärillä kasvaa tiheää koivikkoa. (kuva 25) Rakennus on yksityisomistuksessa.

Rakennus on luultavasti rakennettu 1950-luvulla. Rautatiemuseossa säilytettävissä puutarhapiirustuksissa Purolasta vuonna 1952 laiturirakennus on pienempi, mutta vuonna 1962 piirustuksessa rakennuksen pohja muistuttaa nykyistä. /68, 69/ Myös ilmakuvat vahvistavat rakennuksen olevan luultavasti rakennettu 1950-luvun alussa, sillä nykyisenlainen rakennus näkyy muun muassa vuoden 1955 ilmakuvassa /54/. Pihan ulkorakennus on rakennettu vuonna 1963 /61/.

Monet pienempien seisakkeiden laiturirakennukset on purettu seisakkeiden liikenteen lakattua. Purola onkin rataosuutensa ainut lakkautetulla liikennepaikalla säilynyt rakennus. Myös pienempien liikennepaikkarakennusten säilymistä tulisi edistää, sillä ne ovat osa rautateiden rakennusperintöä.



Kuva 25. Purolan laiturirakennuksen ympärillä kasvaa paljon puita. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

5.2.2.3 Jokela

Jokelan asemarakennuksen (kuva 26) on suunnitellut Knut Nylander ja se on valmistunut vuonna 1875, vuosi liikennepaikan avaamisen jälkeen. Asemaa on muutettu kerran Bruno Granholmin poikkipäätypiirustuksilla vuonna 1903. /43/ Poikkipäädyllä rakennukseen lisättiin II-luokan odotussali /5/. Rakennus on ollut aikaisemmin maalattu muun muassa oranssinruskeaksi /61/.

Jokelan asemarakennus ei ole radan alkuperäisiä asemia, vaan se on rakennettu reilut kymmenen vuotta radan valmistumisen jälkeen. Asemarakennus on muutoksista huolimatta säilyttänyt ilmeensä pienenä väliasemana. Knut Nylanderin suunnittelemat asemarakennukset edustavat rautatiearkkitehtuurin ensimmäistä tyyppiirrokskautta. /72/

Asemarakennus on ollut monessa käytössä: 1900-luvun alussa se oli paikkakunta-laisten kirkkona ja siinä toimi posti 1890-luvulta 1940-luvulle. Asemalla on ollut tavaralähtetä, yleinen puhelin ja lennätin. Asemalla ei ole ollut lipunmyyntiä tai odotushuonetta vuoden 2012 jälkeen. /72/ Nykyisin asemarakennuksessa toimii kahvila. Rakennuksen omistaa VR-Yhtymä /43/.



Kuva 26. Jokelan asemarakennus. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

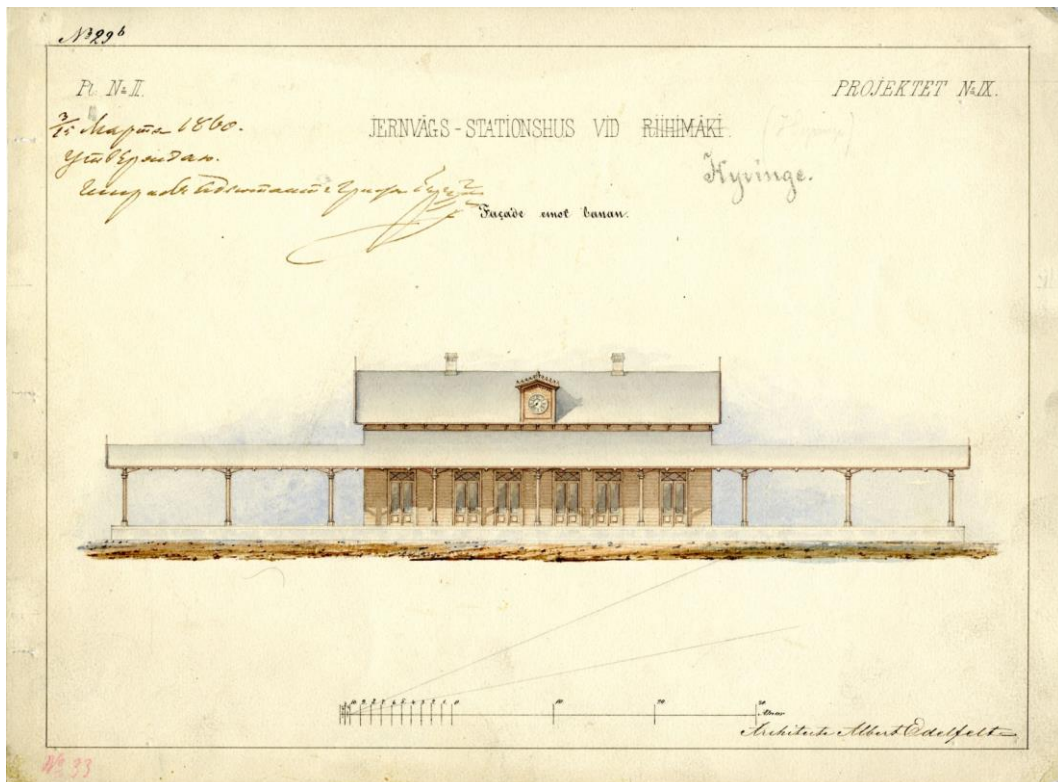
Jokelan asemasta erikoisen tekee se, ettei asemaa ole rakennettu tyyppiirroksin, ja rakennus on yksittäinen, eikä Hämeenlinnan radalle rakennettu samaan aikaan muita vastaavia asemarakennuksia. Asema on tärkeä osa Jokelan taajamakuva. /72/

Jokelan asema-alue kuuluu maakunnallisesti merkittävään Jokelan teollisuusalue ja rautatieasema -rakennetun kulttuuriympäristön alueeseen /11/.

5.2.2.4 Hyvinkää

Hyvinkään asemarakennuksen on suunnitellut Carl Albert Edelfelt, mutta sitä ei rakennettu alkuperäisen Hyvinkään aseman suunnitelmien mukaan. Aseman pohjaksi otettiin sen sijaan Riihimäelle suunniteltu asemarakennus. (kuva 27) Rakennus valmistui vuonna 1862 ja siihen tehtiin ulkoveroaus seuraavana vuonna. Rakennuksessa toimiva ravintola on Suomen pitkäikäisin asemaravintola, vaikka sen pitäjä onkin vuosien saatossa vaihtunut moneen kertaan. /43/ Asemarakennus oli alkujaan Hyvinkään ainoa julkinen rakennus, joten se toimi muun muassa juhlatilana ja kirkkona. /14/

Hyvinkään asemarakennus oli toteutuneista Helsinki–Hämeenlinna-radon asemarakennuksista vaatimattomin. Edelfeltin suunnitelmat olivat hyvin runsaita ja esimerkiksi pohjaratkaisultaan ja rakennusvolyymien asettelultaan epäsymmetrisiä, mitä Hyvinkään suorakulmaisessa rakennuksessa ei juurikaan ollut. Tyyllillisesti asemarakennusten joukkoon sopivan siitä tekivät runsaat puuleikkauskoristeet. /87/



Kuva 27. Hyvinkään asemarakennus rakennettiin alun perin Riihimäen asemaksi suunnitellun aseman piirustuksilla. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Rakennuksen molempiin päätyihin valmistui vuonna 1891 Bruno Granholmin suunnittelemat poikkipäädyt /9/. Rakennuksen ulkonäkö muuttui paljon laajennusten myötä /87/. Alun perin rakennus oli hyvin sveitsiläistyylinen, mutta laajennusten jälkeen asema muistuttaa tyyliältään enemmän uusrenessanssityylistä asemarakennusta /43/.

Aseman ulkoverhoilussa on säilyneet ainakin laajennuksen aikaiset puuleikkauskoristeet sekä koristeelliset ikkunakarmit. Suuren asemarakennuksen vanhin osa, eli

rakennuksen keskiosa, on odotushuoneena. Siinä palvelee myös lipunmyynti sekä vanhan tavarankäytön liike. Pohjoispäädyssä asemaravintolassa palvelee kioski-kahvila.

Alun perin aseman katon keskellä laiturin puolella on ollut kello, mutta se on luultavasti poistettu jo laajennuksen yhteydessä, sillä 1900-luvun alun kuvissa sitä ei enää näy /88/. Aseman kello on ollut samalla kohdalla laiturinpuoleisella seinällä ainakin 1960-luvulta lähtien /89/.

Laiturin puoleisella seinällä ovien päällä ovat kaarevat metalliset katokset. Odotushuoneisiin vievien ovien päällä on ollut vastaava katos jo 1900-luvun alussa. (kuva 28) Viimeistään 1950-luvulla katos on laitettu myös laiturilta katsoen vasemman puoleisen oven päälle, ja viimeistään 1980-luvulla katos on ollut myös asemaravintolaan vievän oven päällä. /88, 90/



Kuva 28. Hyvinkään asemalla vuonna 1906 otetussa kuvassa keskimmäisen oven päällä on jo katos. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Eteläpäätyyn on tehty uusi ovi, jota ei alkuperäisessä laajennuksessa ollut. Myös sisätiloja on uudelleenjärjestelty moneen otteeseen, viimeksi 1980-luvun lopussa. /91/

Asema on Järvenpään ohella toinen radan alkuperäisistä asemista, joka on myös säilynyt alkuperäisessä asemakäytössä. Hyvinkään asema on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. /9/

5.2.3 Rakennukset ratalinjalla

5.2.3.1 Koritsooninmäki

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. Hyvin käyttäytyneet vangit saivat kulkea kylällä vapaasti. /14/

Hyvinkäälle oli rakennettu paljon rakennuksia radan rakentamisen aikaista asuimista varten, koska alueella ei ollut ennestään juurikaan asutusta. Monet rakennukset jäivät tyhjilleen, kun rata valmistui. Näin kävi myös väliaikaiselle kuritushuoneelle ja sen rakennuksille. Tämän johdosta moni rakennus myytiin tai huuto-kaupattiin ja siirrettiin muualle. /14/

Yleisesti ottaen Hyvinkäällä kuitenkin ajatellaan, että nykyisellä Koritsooninmäellä oleva asuinrakennus (kuva 29) olisi kuritushuoneen peruja. /14/ Se on kuitenkin myöhemmin toiminut luultavasti aseman henkilökunnan asuntona /79/.



Kuva 29. Koritsooninmäki tieltä päin nähtynä. Rakennuksen ikkunat ja ovet on suljettu vanerilla. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Koritsooninmäen asuinrakennus on rakennettu kahdelle perheelle. Rakennuksessa on kaksi sisäänkäyntiä, joissa molemmissa on pienet kuistit 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 ilma-johtoja.

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 romahdtaa.

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. Purettu rakennus näkyy ilmakuvissa vuoteen 1951 saakka /54/. (kuva 30)

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 paksulta sammalta.



Kuva 30. Ilmakuvassa vuodelta 1951 näkyy purettu rakennus (keskellä ylinnä), sekä asuinrakennus ja aitta. Kellaria ja saunaa kuvasta ei erota kasvillisuuden vuoksi. Kuva: Maanmittauslaitos.

Pihalla on kaivo ja 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 puupor- taista noin puolet on säilynyt. Lähellä tontin rajaa, pensaikossa, on ruostunut mat- toteline.

Sauna on pieni, noin 1,5 x 2 metriä kokoinen rakennus rinteiden juurella, aivan park- kipaikan 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 rinteidenpuoleiselta lyhyeltä si- vulta.

Koritsooninmäen rakennukset näkyvät alueen varhaisimmassa rautatiet sisäl- tävässä kartassa vuodelta 1871. Silloin tontilla on asuinrakennuksen lisäksi kolme ulkorakennusta. Tuon jälkeen tontin rakennusten esitystapa kartalla vaihtelee suu- resti, ja vuosien 1938–1989 kartoissa tontilla esitetään vaihtelevasti 1–3 raken- nusta. On kuitenkin luultavaa, ettei esimerkiksi aitan paikka ole muuttunut. Sauna ilmestyy karttaan ensimmäisen kerran vuonna 1960. Missään näissä kartoissa ei

näy rakennusta tontilla olevan kivijalan paikalla, tosin vuoden 1871 kartan rakennusten paikat ovat nykykarttaan verrattuna viitteelliset. /47/

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. Kohteen arvoluokituksessa tärkeimmäksi arvoksi nousikin nimenomaan kohteen harvinaisuus.

5.2.4 Ratavartijan tuvat

5.2.4.1 *Kantamaa*

Kantamaan ratavartijan tuvan tontti sijaitsee Nuppulinna ja Huikon seisakkeiden välissä, Kantamaa -nimisen tilan vieressä. Ratavartijan tupa on pituusprofiilin mukaan ollut yksinkertainen vahtitupa /51/. Rakennus näkyy myös Senaatin kartassa vuodelta 1871. Tuolloin karttaan on merkitty tuparakennuksen lisäksi kolme ulkorakennusta. Kartoissa 1940-luvulta 1980-luvulle ulkorakennusten määrä vaihtelee yhdestä viiteen. /47/

Vahtituvan rakennukset on purettu. 2000-luvulla jäljellä on ollut ilmakuvien perusteella vain itse vahtitupa, mutta sekin on purettu vuoden 2009 jälkeen /54/. Vahtituvan suorakaiteen muotoinen kivijalka on ehjä ja näkyy selvästi radan varressa. (kuva 31) Tupa on ollut kokoluokaltaan pieni ja luultavasti alkuperäinen. Tuvan kivijalasta kaakkoon on toinen, epäselvempi kivijalka, jonka päällä kasvaa syreeneitä. Tuvasta luoteeseen on kiviröykkiö, joka voisi olla esimerkiksi vahtituvan kellari. Kiviaineksen seassa on myös tiiliä.



Kuva 31. Kantamaan ratavartijan vahtituvasta on selkeä kivijalka jäljellä. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Tontti on avoin, eikä sillä kasva puita. Tuvan vierustan ruusut ovat levinneet laajalle. Syreeniä löytyy useasta kohtaa tonttia. Tontin takaosassa lähellä Kantamaatilaa on piikkilanka-aitaa puisin aidantolpin. Aidan lähistöllä on myös puutarhasäleikkö, joka on selvästi laitettu maahan tukemaan jotain kasvia.

5.2.4.2 Palopuro

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. /47/

Vahtitupa on saattanut olla 1880-luvulta. Alanko kirjoittaa historiikissaan, että Palopuron vahtitupa olisi tuolta vuosikymmeneltä. /92/ Pituusprofiilikin on 1880-luvulta. Varmaksi tätä ei voida sanoa, sillä vahtitupa on purettu. Pituusprofiilin mukaan Palopuron vahtitupa on ollut rataosuuden ainut kaksoisvahtitupa. /51/

1980-luvulla vahtituvalla on ollut yksi ulkorakennus /47/. Vielä vuonna 2010 tehdyssä ympäristövaikutusarvion liitteessä Palopuron vahtitupa on merkitty paikallisesti merkittäväksi rakennukseksi. /11/ Rakennukset on purettu ennen vuotta 2014 /54/.

Ratavartijan tuvan alueella on jäljellä enää vain tunnistettavaa kasvilajistoa. 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 pensaslajeja 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. /93/ Nyt ne ovat levinneet ympäri tonttia. Radanpuolen omenapuut eivät ole enää jäljellä. Tonttia nykyisin varjostavat havupuut ovat ilmeisesti kasvanut tai istutettu suunnitelman tekemisen jälkeen.

5.2.4.3 Porvoonväylä

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 metrin päässä radasta.

Porvoonväylän vahtitupaa ei ole vuoden 1871 Senaatin kartastossa. Sen sijaan mahdollinen vahtitupa näkyy kartassa radan toisella puolella hieman sen nykyisestä paikasta etelään. /47/ Pituusprofiilissa vuodelta 1881 vahtitupa on merkitty nykyiselle paikalleen yksinkertaisena vahtitupana. /51/ Alanko kirjoittaa, että rakennus olisi "vanhinta tyyppiä" 1870-luvulta /92/. Rakennus ei vastaa täysin Hel-

sinki–Hämeenlinna-radalle suunnitellun yksinkertaisen vahtituvan tyyppipiirustusta, joten voi olla, että se on rakennettu esimerkiksi juuri 1870-luvulla tai 1880-luvun alussa. /94/

Vanhat rakennukset sijaitsevat tontilla radan suuntaisesti, ja tontti on suorakulmion muotoinen. 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.

Vahtituvat on rakennettu usein tyyppipiirroksin. Vastaava vahtitupa on rakennettu samalla rataosuudella ainakin Arolammelle, mutta rakennus on purettu /95/. Vahtitupaa on laajennettu eteiskuistin verran, ja nykyinen asukas on tehnyt siihen pienen terassin oven eteen. 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 pieni WC ja suihku.

Vahtituvan vieressä oleva kellari on luultavasti alkuperäinen. (kuva 32) Se on osin maan sisään rakennettu tiilirakenteinen kellari. Kellarissa on pieni eteistila, jossa on tulipesä kellarin kuivattamista varten, ja erillisellä ovella varustettu kellaritila. Nykyinen asukas on korjannut kellarin kattoa, tulipesää ja savupiippua.



Kuva 32. Kellari ja vahtitupa ovat hyvässä kunnossa. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

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, kirsikkää ja omenaa. Lisäksi pihassa on marjapensaita 1980-luvulta. Radan vieressä kasvaa syreeniä.

Tonttia kiertää katkoittain aina miltei Pikkusuon ylikulkusillalle saakka piikkilanka-aita, jossa on puutolpat. Vastaava aita on havaittavissa eräässä vanhassa kuvassa, joka rakennuksesta on otettu, mutta valitettavasti kuvaa ei ole pystytty ajoittamaan /96/.

Porvoonväylän ratakartijan tupa on hyvä esimerkki tyyppipiirroksin rakennetuista, 1800-luvun loppupuolen pienistä yksinkertaisista vahtituvista. Sen pihapiirin rakennukset muodostavat asuinkäytössä säilyneen vahtituvan monipuolisen kokonaisuuden. Pihapiirin kerroksellisuus onkin arvoluokituksessa sen merkittävin arvo. Rakennusten korjaukset on tehty rakennusten ikää kunnioittavin menetelmin.

5.2.4.4 Rajalantie/Monni

Monnin ratakartijan vahtituvan paikka on luultavasti yksi radan alkuperäisistä. Tupa sekä yksi ulkorakennus on merkitty vuoden 1871 Senaatin kartastoon. /47/ Ratakartijan tupa on pituusprofiilissa esitetty yksinkertaisena vahtitupana /51/.

Tontilla ovat vahtituvan lisäksi ulkorakennus, joka on ollut sekä navettana että aittana, sekä sauna. (kuva 33) 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 voisi mahdollisesti olla vahtituvan alkuperäinen saunarakennus. Vahtituvan rakennusten ikä ei ole varmaksi tiedossa. Vahtitupa voisi kokonsa puolesta olla 1800-luvun loppupuolelta. Myös ulkorakennus voisi olla vahtituvan kanssa saman ikäinen, sauna on luultavasti uudempi.



Kuva 33. Monnin ratakartijan tuvan ulkorakennukset. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

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 kellarissa: tiilien latomus ja koko ovat samat, ja kellarissa tuntuisi olevan sama rakennejako pieneen eteiseen ja varsinaiseen kellaritilaan. Voi siis olla, että kellari on alun perin kuulunut Monnin ratavartijan tuvan rakennuksiin. Muualla tontilla ei näy vanhaa kellarin paikkaa. Vastaavanlainen järjestely on nähtävissä Hirvenojan seisakkeen vahtituvasta otetussa kuvassa. Myös vahtitupa on ollut Monnin vahtituvan kanssa samaa tyyppiä. /97/ Hirvenoja sijaitsee samalla rataosalla Riihimäeltä pohjoiseen.

Pihan kasvillisuus on villiintynyt. Pihalla kasvaa monenlaisia perinteisiä ratavartijan pihojen kasveja, kuten ruusuja, marjapensaita ja omenapuita.

Monnin ratavartijantupa sijoittuu Vantaanjoen maakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Tontin rakennukset muodostavat ratavartijantuville tyypillisen pihakokonaisuuden, eikä pihaan ole lisätty myöhemmin muita rakennuksia. Rakennuskokonaisuus edustaa varhaisinta väylänpitoa Suomessa. Monnin ratavartijan tuvan pihapiiri on hyvin tyypillinen.

5.2.4.5 Arolammintie

Arolammintien vahtitupa sijaitsee peltomaisemassa Hyvinkäältä Riihimäelle vievän tien varressa, tien ja radan välissä. Vahtitupa näkyy ensimmäisen kerran Senaatin kartassa vuonna 1884. Siinä vahtituvan lisäksi tontilla on yksi rakennus, joka näyttäisi olevan nykyisen saunan paikalla. /47/ Pituusprofiilissa vahtituvan paikalle on merkitty yksinkertainen vahtitupa. /51/ Kiinteistörekisterin mukaan sauna ja vahtitupa on rakennettu vuonna 1885. /75/

Tontti on neliskulmainen. Vahtitupa sijaitsee lähimpänä rataa, noin 10 metrin päässä siitä. Navetta/aittarakennus sijaitsee tontin toisessa kulmassa ja sauna toisessa. Piha on aidattu osittain valkealla puuaidalla ja osittain pensasaidalla. Vanhojen rakennusten lisäksi tontilla on kaksi pressuhallia sekä kesäkeittiö. Pihassa on muutamia marjapensaita ja istutuksia. (kuva 34)

Tuparakennus on kooltaan noin 40 neliometriä, mikä tekee siitä selvästi suuremman muihin rataosuuden yksinkertaisiin tupiin 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.



Kuva 34. Arolammintien vahtitupa on suuri yksinkertaiseksi vahtituvaksi. Kuva: Roosa Ruotsalainen/Suomen Rautatiemuseo.

Navettarakennus ei ole vanhinta, pelkästään puista tyyppiä. Sen navettaosioon on käytetty myös valkeaksi rapattua tiiltä. Karjan heinälle on rakennuksessa toinen kerros, johon pääsee ulkopuolelta tikkaita pitkin. Ulkorakennus on rakennettu vuonna 1912. /75/

Saunan vesikatto on uusittu. Saunan eteistilassa on ollut karjanhoitoa varten apukeittiö, mutta se on purettu.

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

5.2.4.6 Korttionmäki

Varhaisin kartta, jossa Korttionmäen ratavartijantupa näkyy, on vuodelta 1884. Vahtituvalla on ollut kaksi ulkorakennusta, jotka oli sijoitettu tuvan viereen ja taakse. /47/ Samalle paikalle on merkitty myös pituusprofiilissa yksinkertainen vahtitupa. /51/

Rakennukset on purettu vuosien 2005–2007 välillä. Peruskartassa 2005 rakennukset vielä näkyvät, mutta vuoden 2007 ilmakuvassa rakennuksia ei enää ole. /98/ Toisaalta vuoden 2002 ilmakuvassa rakennuksia ei näy, joten peruskartassa voi myös olla virhe /54/.

Rakennuksista on enää hyvin vähän jäljellä. Vahtituvan paikalla on kivijalan kappaleita, mutta kokonaisuutena se ei ole säilynyt. Muista rakennuksista ei ole jäänneitä, 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.

6 Jatkoselvitystarpeita

Tässä inventoinnissa selvitettiin Suomen vanhimman rataosuuden historiaa. Siksi kohteiden keskinäiset iät vaihtelevatkin yli 160 vuotiaasta muutaman vuoden vanhoihin. Tämän vuoksi inventoinnissa käsitellyt alueet ovat hyvin kerroksellisia ja niiden historiaa on läpikäytäväksi paljon. Inventointi ei ole siksi täydellinen, vaan tilaa on myös jatkotutkimukselle.

Inventoinnin arkistotutkimus keskittyi kartta-aineistoihin sekä piirustuksiin. Asema-alueilla tehtyjä muutoksia sekä erityisesti ratavartijan tupien rakennusten tarkempia rakennusajankohtia voisi olla mahdollista selvittää tarkempien arkistotutkimusten avulla. Erilaiset asiakirjalähteet voisivat tuoda lisää syvyyttä inventoinnissa tutkittuihin kohteisiin.

Asemien kasvillisuuden tarkempi inventointi ja ikäarvio jäävät eri asiantuntijoiden selvitettäväksi. Tämän inventoinnin puitteissa asemien ja muiden rautatiealueiden kasvillisuuden selvitys jäi pintapuoliseksi. Kasvillisuuden tutkiminen rautatiealueilla voi kuitenkin tarjota arvokasta lisätietoa alueiden arvokkuudesta sekä rautateillä eri aikoina käytetystä lajistosta. Keravan ja Riihimäen välillä olevilla asema-alueilla on vielä hyvin säilyneitä puistoalueita, jotka tarjoavat tarkemmalle kasvillisuuden tutkimiselle hyvät edellytykset.

Asema-alueista on inventoinnissa tehty vain yksi kohdekortti koko alueesta, vaikka varsinkin Järvenpään, Jokelan ja Hyvinkään asemat ovat hyvin laajat. Asema-alueilla on monenlaisia ja monen ikäisiä rakennuksia, puistoa, laiturirakenteita ja alikulkutunneleita, joten kohteita on hyvin erilaisia saman alueen sisällä. Siten asema-alueiden kohdekortit esittelevät erityisesti alueiden kokonaisuuden arvoja. Tarpeen vaatiessa asema-alueista voi tehdä jatkossa myös useita kohdekortteja, mikä antaa enemmän tietoa esimerkiksi yksittäisten rakennusten arvoista. Toisaalta, asema-alueet on myös hyvä arvioida kokonaisuuksina, jolloin esimerkiksi asema-alueen historian kerroksia tulee käsitellä laajemmin kuin yksittäisten rakennusten kohdalla.

Rautatiekohteiden arvoluokituksessa on edelleen käytössä hyvin pieni vertailuaineisto. Näin ollen tämänkin inventoinnin arvoluokitukset voivat jatkossa päivittyä, mikäli uudet inventoinnit tuovat lisää tietoa esimerkiksi erilaisten kohteiden yleisyydestä tai tyypillisyydestä. Kohdekorttien helppoa päivitystä varten kohdekortit olisi hyvä viedä niille sopivaan tietokantaan.

7 Yhteenveto

Kerava–Riihimäki-rataosuudella on pitkä historia osana Suomen vanhinta rautatietä, Helsinki–Hämeenlinna-rataa. Pitkä historia tarkoittaa myös kulttuuriympäristön kerroksellisuutta.

Keravan ja Riihimäen välinen rata on jo linjaukseltaankin historiallinen. Tällä välillä Helsingin–Hämeenlinnan rataa ei ole oikaistu kertaakaan alkuperäisestä. Ottaen huomioon radan korkean iän ja sen korkean käyttöasteen, linjauksen alkuperäisyys on merkittävää. Monia Suomen vanhoja ratoja on uudistusten yhteydessä jouduttu oikaisemaan.

Rataosuudelta valittiin kohdekortteihin 27 kohdetta. Kohteissa korostuvat erilaiset asema-alueet (8), vanhat sillat (7) sekä ratavartijan tuvat ja niiden tontit (6). Eri-tyisiä kohteita rataosuudella ovat Koritsooninmäen pihapiiri, Nuppulinna-entisen taimiston alue sekä Urakansuon kallioleikkaus. Kohteisiin sisällytettiin myös kolme radan teollisuuden sivuraidetta: Wärtsilä, Konepaja ja Sahanmäki.

Asema-alueet ovat rataosuudella monikerroksellisia. Varsinkin Järvenpäässä, Jokelassa ja Hyvinkäällä asema-alueet ovat muuttuneet paljon avaamisensa ajoilta, mutta niissä on silti säilynyt myös piirteitä tuosta ajasta. Rataosuuden asemarakennukset ovatkin Suomen vanhimpia puisia asemarakennuksia. Myös asemapiistoista on säilynyt erityisesti eduspuiston osia ja perinteistä rautateiden kasvillisuutta kuten pihoja, lehmuksia ja syreeneitä. Käytössä olevat asema-alueet ilmentävät väylänpidon jatkuvuutta.

Suurin osa rataosuuden taitorakenteista on tyyppisiä, 1990-luvulla tai sen jälkeen rakennettuja yli- tai alikulkusilloja sekä betonielementtejä sisältäviä rumpuja. Keravan ja Riihimäen välissä ovat kuitenkin säilyneet monet Suomen vanhimmat sillat: muun muassa Palojoen ratasilta on Suomen vanhin käytössä oleva ratasilta. Monissa alikuluissa on vanhat, alkuperäiset maatuet. Näistä silloista erityisesti Tyynelehtien ja Pikkusuon alikulut erottuvat edukseen. Vanhoja Helsinki–Hämeenlinna-radon alkuperäisiä siltoja on säilynyt muuallakin, mutta eniten niitä on juuri tällä rataosuudella.

Hyvinkäältä Riihimäelle on kolme ratavartijan tupaa pihapiirin rakennuksineen. Ratavartijan tuvat kertovat väylänpidosta ennen kunnossapidon koneellistumista. Rataosuuden vahtituvat ovat yksinkertaisia vahtitupia 1800-luvun lopusta, joten ne edustavat varhaisimpia säilyneitä vahtitupia. Ratavartijoiden vanhat pihapiirit ovat radanvarren historian kokonaisuuksia, joihin kuuluvat vahtituvan lisäksi ulkorakennukset (aitta/navetta, kellari ja sauna) sekä tyyppillinen pihakasvillisuus.

Rataosuudella on myös muutamia muita rautatieläisten asuinrakennuksia. Koritsooninmäen pihapiiri Hyvinkäällä on hyvin ainutlaatuinen esimerkki rautateiden historiassa sen syntytarinan vuoksi. Toiset asuinrakennukset rataosuudella ovat Jokelassa, jossa asemapäällikön talo ja pieni asuinrakennus ovat säilyneet. Asuinrakennukset ovat varsinkin suurilla asema-alueilla kadonneet liki kokonaan, ja rautatieläisten asuinrakennukset ovatkin harvinaistuneet. Asuinrakennukset kuuluvat kuitenkin rautatiemiljööseen, joten niitä tulisi erityisesti suojella.

Vanhimman ratamme monen ikäisten kulttuurihistoriallisten kohteiden muutoksia tulee tehdä harkiten. Rataosuus Kerava–Riihimäki sisältää monella tapaa ainutlaatuisia rautateiden kulttuuriperintöä.

Lähdeluettelo

- /1/ Hyvärinen, Marketta. [Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle](#). Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017. Liikennevirasto, Helsinki 2017. (pdf)
- /2/ Ahlfors, Niina; Laitinen, Timo; Leppänen, Henna; Semeri, Sonja & Tulonen Annu. Järvenpään kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma 2017. Järvenpään kaupunki, Ramboll 2017. (pdf)
- /3/ Kuusisto, Elina & Rinkinen, Kristiina. Missä maat on mainiommat – Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisuja E 114. Helsinki 2012. (pdf)
- /4/ Lahtinen, Anu. Hyvät, pahat ja hyvinkääläiset – Hyvinkään seudun historia. Siltala, 2017.
- /5/ Rosenberg, Antti & Selin, Rauno. Suur-Tuusulan historia 3: Suomen sodasta itsenäisyyden ajan alkuun 1808–1924. Tuusulan kunta, Tuusula 1995.
- /6/ Rosenberg, Antti. Suur-Tuusulan historia 4, osa 1.: Tuusulan historia 1920-luvun alusta 1980-luvulle. A. Rosenberg, Tuusula 1998.
- /7/ Keskitalo, Oiva. Hausjärven historia. Hausjärven kunta, Hämeenlinna 1964.
- /8/ Hoffrén, Jouko & Penttilä, Kalevi. Riihimäen historia I – vuoteen 1960. Riihimäen kaupunki, Hämeenlinna 1979.
- /9/ Museovirasto, RKY-kohteet. Museoviraston valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Tuusulan rantatie, Jokelan teollisuusalue, Hyvinkään rautatieasemat. (<http://www.rky.fi>) luettu 4.5.2021.
- /10/ ELY-keskus. Tuusulanjärven rantatie, Tuusula. (<https://www.ely-keskus.fi/tuusulanjarven-rantatie>) luettu 15.6.2021.
- /11/ Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden YVA – Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Liikennevirasto, Helsinki 2010. (pdf)
- /12/ Bergström, Lea; Javanainen, Heli & Laurila-Hakulinen, Raisa (toim.). Unelma kaupungista – Suunnittelua ja rakentamista Hyvinkäällä. Hyvinkään taidemuseon julkaisuja 9. Hyvinkään taidemuseo, Hyvinkää 1994.
- /13/ Eriksson arkkitehdit Oy. Hikiän ja kirkonkylän alueiden osayleiskaava-alueen maisemaselvitys. Hausjärven kunta 2009. (pdf)
- /14/ Hautala, Kustaa. Hyvinkään seudun historia 1860–1950. Forssa 1951.
- /15/ Museovirasto, arkeologiset kohteet. Sikokorven juoksuhauda, Kattula, Toivola, Vahteristo, Silmäkenevan kohteet (https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_default.aspx) luettu 4.5.2021.
- /16/ Uudenmaan liitto. [Helsingin seudun vaihemaakuntakaava](#). Katsottu 15.3.2021.
- /17/ Hämeen liitto 2019. [Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040](#). Katsottu 15.3.2021.
- /18/ Keravan kaupunki. [Keravan yleiskaava 2035](#). Katsottu 18.3.2021.

-
- /19/ Tuusulan kunta. Jokelan ja Tuomalan osayleiskaavat. (<https://kartta.tuusula.fi/#>) katsottu 18.3.2021.
- /20/ Järvenpään kaupunki. [Keskustan osayleiskaava 2030 ja yleiskaava 2020](#). Katsottu 18.3.2021.
- /21/ Hyvinkään kaupunki. Ajantasayleiskaava. (<https://kartta.hyvinkaa.fi/#>) katsottu 18.3.2021.
- /22/ Riihimäen kaupunki. Yleiskaava 2035. (<https://kartta.riihimaki.fi/ims/>) katsottu 18.3.2021.
- /23/ Keravan yleiskaava 2035, yleiskaavaselostus. Keravan kaupunki, maankäyttöpalvelut, 2016. (pdf)
- /24/ Keskustan osayleiskaava 2030, osayleiskaavaraportti E. Järvenpään kaupunki, 2015. (pdf)
- /25/ Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaava 2030 selostus. Hyvinkään kaupunki 2012. (pdf)
- /26/ Lepolan osayleiskaava. Järvenpään kaupunki 2004. (pdf)
- /27/ Kautto, Matti; Tulonen, Annu & Heikkilä, Tiina. Monnin osayleiskaava kaavaselostus. Hausjärven kunta, Ramboll 2015. (pdf)
- /28/ Monnin osayleiskaava. Hausjärven kunta 2015. (pdf)
- /29/ Hyvinkään kaupunki. Ajantasa-asemakaava. Karttapalvelu (<https://kartta.hyvinkaa.fi/#>) katsottu 19.3.2021.
- /30/ Monnin koulu lähiympäristöineen asemakaava. Hausjärven kunta 2014. (pdf)
- /31/ Järvenpään kaupunki. [Ajantasa-asemakaava](#). Karttapalvelu. Katsottu 19.3.2021.
- /32/ [Järvenpään osayleiskaava 2040](#). Järvenpään kaupungin verkkosivusto. Luettu 19.3.2021.
- /33/ Zetterberg, Seppo. Yhteisellä matkalla – VR 150. WSOY, Helsinki 2011.
- /34/ Pöyhö, Eljas. Helsingin–Hämeenlinnan rautatien syntyvaiheet. Julkaisussa Suomen Rautatiemuseon vuosikirja 1979, s.38–57.
- /35/ Gripenberg, Lennart & Munck, Teodor. Suomen Valtionrautatiet 1862–1912, osa 2. Historiallis–teknillis–taloudellinen kertomus. Rautatiehallitus, Helsinki 1912.
- /36/ Bergström, Marina. Rautatien rakentajien hautausmaa Hyvinkäällä – Synty ja historia 1858–2000. Suomen ja Skandinavian kirkkohistorian pro gradu –tutkielma, Helsingin yliopisto, Helsinki 2008.
- /37/ Turpeinen, Oiva. Suuriruhtinaan Suomi 2: Höyryllä Hämeeseen. Tammi, Helsinki 2003.
- /38/ Valtion rautatiet 1912–1937. Rautatiehallitus, Helsinki 1937.
- /39/ Tuomas-Kettunen, Jouko. ”Jokelan junaturma – Turma sumussa”. Artikkelit Aamupostissa 19.4.2021.
- /40/ 3.- ja 4. -raiteen tekninen yleissuunnitelma välillä Kerava–Jokela. Suomalainen insinööritoimisto Oy 1991.
- /41/ Väylä.fi. ”Pasila–Riihimäki, 1. vaihe”. Väyläviraston internetsivut. (<https://vayla.fi/helsinki-riihimaki>) luettu 7.6.2021.
- /42/ Suomirata.fi. ”Mikä Suomirata?”. Suomirata Oy:n internetsivut. (<https://suomirata.fi/mika-suomirata/>) luettu 7.6.2021.

-
- /43/ Iltanen, Jussi. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.
- /44/ Valtionrautatiet 1937–1962. Rautatiehallitus, Helsinki 1962.
- /45/ VR Valtionrautatiet 1962–1987. Rautatiehallitus, Helsinki 1987.
- /46/ Väyläviraston ratapiirustusarkisto: Helsinki–Riihimäki kapasiteetin lisääminen 2. vaihe – Rakennussuunnitelma suunnitteluperusteet. Väylävirasto 2016.
- /47/ Historialliset kartat, Maanmittauslaitos. Selattu vanhatkartat.fi – sivustolla. (<https://vanhatkartat.fi/>)
- /48/ Väyläviraston ratapiirustusarkisto. Helsinki–Tampere suunnitelmakartat Kerava–Riihimäki. Helsingin ratakeskus 1991.
- /49/ Väyläviraston Taitorakennerekisteri.
- /50/ Sähköposti Tuomo Viitalalta (kunnossapito, Väylävirasto) Roosa Ruotsalaiselle 8.6.2021.
- /51/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Långprofil öfver Helsingfors–Tawastehus Jernväg. 1881.
- /52/ Vilenius, Mikko Johannes. Rautatierumpujen taustaselvitys. Metropolia ammattikorkeakoulu, insinööriyö 2016. (pdf)
- /53/ Aitta, Seppo (toim.). Siltojemme historia. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry, Helsinki 2004.
- /54/ Historialliset ilmakuvat, Maanmittauslaitos. Selattu paikkatietoikkunassa (<https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/historiallisetilmakuvat>) katsottu 1.6.2021.
- /55/ Väyläviraston Ratakuvapalvelu.
- /56/ Sähköposti Kaj Grönqvistiltä (Rejlers, rataisännöinti) Roosa Ruotsalaiselle 7.6.2021.
- /57/ Punkamaa, Pertti. Oikaistiin – ei ajettu ohi: Oikoradan syntyvaiheet. Nopeat Itäradat -projekti, 2006.
- /58/ Sähköposti Timo Lintiseltä (VR) Roosa Ruotsalaiselle 5.8.2021.
- /59/ Väylä.fi. "Hyvinkää–Hanko-radan sähköistys ja tasoristeysten parantaminen". Väyläviraston internetsivut. (<https://vayla.fi/hyvinkaa-hanko>) luettu 22.6.2021.
- /60/ [Hyvinkään kaupunginmuseon Rilli-selauspalvelu](#). Katsottu 13.4.2021.
- /61/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Päärata-kansio.
- /62/ Svahn, Nina. "Kyrölän junaseisake nimettiin Ainolaksi Sibeliuksen mukaan". Yle.fi 1.7.2015. (<https://yle.fi/uutiset/3-8114420>) luettu 16.4.2021.
- /63/ Raiteistokaaviot Kerava–Riihimäki. Liikennevirasto. (pdf)
- /64/ Valtionrautatiet. Ratapihat ja pituusprofiilit.
- /65/ Väylä.fi. "Työt Järvenpään alueella". Väyläviraston internetsivut (<https://vayla.fi/helsinki-riihimaki/tyot-jarvenpaan-alueella>) luettu 12.5.2021.
- /66/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Järvenpää, ap:n ja kirj:n pihat, puutarhapiirustus 1959.

-
- /67/ Suomalainen, Riitta. "Purolan ja Nuppulinna seisakkeet suljetaan – lauantaina laitureilla osoitettiin mieltä". Keski-uusimaa.fi 26.3.2016. (<https://www.keski-uusimaa.fi/paikalliset/1692835>) luettu 16.5.2021.
- /68/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Purola. Puutarhapiirustus 1962.
- /69/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Purola. Puutarhapiirustus 1952.
- /70/ Vaunut.org. Kuvahaku "Nuppulinna". (<http://vaunut.org/kuvat/?liikp1=1210>) haettu 11.3.2021.
- /71/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Nuppulinna. Laiturirakennuksen puutarhasuunnitelma, 1959.
- /72/ Savolainen, Panu & Vähätalo, Anne. Tuusula – kulttuurimaisema ja rakennuskanta. Tuusulan kunta, Tuusula 2014. (pdf)
- /73/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Jokela, korjaus 1.3.1962. Puutarhapiirros 1962.
- /74/ Joutsalmi, Sinikka & Niemi, Mirkka. Aseman puistot ja pihat – Asema-alueiden hoito-ohje. Museovirasto, rakennushistorian osasto, Helsinki 2005.
- /75/ Väyläviraston sopimus- ja kiinteistörekisteri.
- /76/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Jokela, ap:n piha. Puutarhapiirros 1959.
- /77/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Jokela, virkailij. asunto. Puutarhapiirros 1959.
- /78/ Paluulippu. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Tampere 2001.
- /79/ Hyvinkään keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma 2013. (pdf)
- /80/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Hyvinkää laituripuisto. Puutarhapiirros 1958.
- /81/ Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmat. Mikko Lumion kuvat Hyvinkään rautatieasemalla 1984. SRMV1:397 ja SRMV1:416. (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi)
- /82/ Väyläviraston ratapiirustusarkisto. Analogisten ratasuunnitelmien piirustusluettelo.
- /83/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Hyvinkää Hangon laituri. Puutarhapiirros 1958.
- /84/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Hyvinkää, asemapuisto. Puutarhapiirros 1958.
- /85/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Hyvinkää, osa asemapuistoa. Puutarhapiirros 1960.
- /86/ Hyvinkään aseman ympäristö – Maankäyttösuunnitelma. Asematyöryhmän raportti, Hyvinkään kaupunki, Tekninen virasto, maankäyttöosasto, Hyvinkää 1984.
- /87/ Valanto, Sirkka: "Carl Albert Edelfeltin asemasuunnitelmat". Julkaisussa Suomen Rautatiemuseon vuosikirja 1979, s.94–107.
- /88/ Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmat. Hyvinkään rautatieasema 1900-luvun alussa. SRMV1:443, SRMV1:460, SRMV1:402 (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi)
- /89/ Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmat. Hyvinkään rautatieasema. Rintasalo, S. 1964. VR1:10883 (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi)

-
- /90/ Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmat. Hyvinkään rautatieasema. SRMV1:457 ja SRMV1:454. (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi)
- /91/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Hyvinkään asemarakennus muutospirros 1988. Rautatiehallitus, rakennustoimisto
- /92/ Alanko, Marja. Hyvinkään kulttuuriympäristön historiallinen kuvaus. Hyvinkää 1985.
- /93/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Palopuro, rtv:n piha. Puutarhapiirustus 1959.
- /94/ Suomen Rautatiemuseon arkisto. Helsinki–Hämeenlinna rakennuspiirustukset, Banvaktare hus nr. 4.
- /95/ Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmat. Arolammin seisake. Rintalammi, S. 1964. VR1:10890 (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi)
- /96/ Hyvinkään kaupunginmuseon kuvakokoelmat. Radanvartijan mökki Pikosuon kohdalla Hyvinkäällä. 201104_221 (saatavilla: finna.fi)
- /97/ Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmat. Hirvenojan seisake. Rintalammi, S. 1964. VR1:10901 (saatavilla: rautatiemuseo.finna.fi)
- /98/ Riihimäen kaupunki. Peruskartta 2005. Riihimäen kaupungin karttapalvelu (<https://kartta.riihimaki.fi/ims/>)

Keravan ja Riihimäen rataosuuden kulttuuri- historialliset kohteet

- [Ainolan asema-alue](#)
- [Arolammintien ratavartijantupa](#)
- [Hamburgintien alikulku](#)
- [Hyvinkään pääradan asema-alue](#)
- [Jokelan asema-alue](#)
- [Järvenpään asema-alue](#)
- [Kantamaan ratavartijan tuvan tontti](#)
- [Konepajan sivuraide](#)
- [Koritsooninmäen asuinrakennus](#)
- [Korttionmäen ratavartijan tuvan tontti](#)
- [Martin aalloppi](#)
- [Monnin/Rajalantien ratavartijantupa](#)
- [Monnin ratasilta](#)
- [Nuppulinnan asema-alue](#)
- [Nuppulinnan taimisto](#)
- [Palojoen ratasilta](#)
- [Palopuron ratavartijan tuvan tontti](#)
- [Pikkusuon alikulku](#)
- [Porvoonväylän ratavartijantupa](#)
- [Postlarinkujan alikulku](#)
- [Purolan asema-alue](#)
- [Ristinummen asema-alue](#)
- [Sahanmäen sivuraide](#)
- [Saunakallion asema-alue](#)
- [Tyyneläntien alikulku](#)
- [Urakansuun kallioleikkaus](#)
- [Wärtsilän sivuraide](#)

Keravan ja Riihimäen rataosuuden ratarummut

(Väylävirasto: Taitorakennerekisteri)

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Materiaali</i>	<i>Jatkettu</i>	<i>Huom</i>
R-5364	Erkylän rumpu	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Ei	Teräsputki
R-2040	Nuppulinnantien rumpu	Väylävirasto	Väylävirasto	Teräs	Ei	Suunniteltu läpiporaus rumpuun R-736. Oikealla puolella oleva betoniputki d980 huoltotien alla uusitaan d800 betoniputkella. Vasemmalla puolella muovirumpu d440 huoltotien alla.
R-728	Rumpu [003 0031+0096]	Väylävirasto	Väylävirasto	Kivi	Ei	Kivirumpu jatkettu betonilla.
R-730	Rumpu [003 0034+0011]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Ei	Vasemmassa sivussa elementtirakenteinen betonirumpuputki ja oikeassa sivussa paikallavalettu kehärakenne.
R-731	Rumpu [003 0034+0338]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Ei	Elementtirakenteinen betonirumpuputki.
R-6589	Rumpu [003 0034+0715]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Ei	
R-5507	Rumpu [003 0037+0149]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	Vasen pää menee kaupungin verkkoon.
R-733	Rumpu [003 0039+0629]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	Vuonna 2018 rumpua jatkettu vasemmalle uuden raitteen ali.
R-734	Rumpu [003 0040+0866]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	Vasemmassa sivussa elementtirakenteinen betonirumpu. Keskellä kivirakenteinen rumpuputki. Oikeassa sivussa paikallavalettu kehärakenne.

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Materiaali</i>	<i>Jatkettu</i>	<i>Huom</i>
R-735	Rumpu [003 0042+0621]	Väylävirasto	Väylävirasto	Kivi	Ei	Betonivalut päissä.
R-737	Rumpu [003 0044+0715]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni, Kivi	Kyllä	Kivi jatkettu sisähalkaisijaltaan 500 mm betoniputkillä.
R-738	Rumpu [003 0045+0110]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puut- tuu	Ei	Rumpua ei löydy.
R-6342	Rumpu [003 0046+0112]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	Kivirumpu, betonivalu päissä.
R-740	Rumpu [003 0046+0172]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puut- tuu	Kyllä	Rumpua ei löydy.
R-6590	Rumpu [003 0050+0396]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	Rumpuputken keskellä on kehärakenne ja molemmissa päissä teräsbetoniset elementtiputket.
R-5920	Rumpu [003 0051+0060]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	Rumpuputken keskellä on kehärakenne, molemmissa päissä on elementtirakenteiset rumpuputket.
R-5921	Rumpu [003 0051+0330]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni, Muovi, Kivi	Kyllä	Tyyppi: Kivi jatkettu betoniputkillä Vasen jatkos: Betoniputki Vasen jatkos: Vuosi: 1995 Oikea jatkos: Betoniputki Oikea jatkos: Vuosi: 2002.
R-6343	Rumpu [003 0052+0350]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	
R-5508	Rumpu [003 0052+0361]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	
R-5509	Rumpu [003 0053+0421]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puut- tuu	Kyllä	Rumpua ei löydy.

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Materiaali</i>	<i>Jatkettu</i>	<i>Huom</i>
R-6591	Rumpu [003 0053+0485]	Väylävirasto	Väylävirasto	Teräs	Ei	Alikulkusilta paikalla tien alla.
R-5347	Rumpu [003 0054+0357]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni, Kivi	Kyllä	Vasemmalta: teräsbetonikehä, 500 mm betonielementtiputki, kivrakenteinen rumpu, betonielementtirumpu ja paikallavalettu teräsbetonikehä.
R-7209	Rumpu [003 0055+0512]	Väylävirasto	Väylävirasto	Teräs, Be- toni	Kyllä	Vuonna 2014 korvannut rummun 55+522, joka valettu betonilla täyteen ja reunapalkit purettu molemmin puolin. Vuosi: Maatuki: 2014 Perustus: Tunkattu rumpu. maanvarainen.
R-6592	Rumpu [003 0055+0977]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	2 kpl halkaisijaltaan 1,2 m betonirumpuputkia.
R-5351	Rumpu [003 0056+0319]	Väylävirasto	Väylävirasto	Kivi	Kyllä	Betonivalu 0.80x0.80 molemmissa (?) päissä.
R-6848	Rumpu [003 0056+0500]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	Halkaisijaltaan 1,2 m betonielementtiputki.
R-5363	Rumpu [003 0062+0170]	Väylävirasto	Väylävirasto	Kivi	Kyllä	
R-5511	Rumpu [003 0063+0197]	Väylävirasto	Väylävirasto	Teräs	Ei	Salaojitusputki maan alla.
R-5386	Rumpu [003 0064+0425]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Kyllä	Betonielementtirakenteinen rumpuputki. Vetotangot rummun sisällä.
R-5387	Rumpu [003 0064+0936]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni	Ei	Betoniputkirumpu Monnin ratasillan alla.
R-5388	Rumpu [003 0067+0316]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni, Kivi	Kyllä	Kivi jatkettu betoniputkillä.

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Materiaali</i>	<i>Jatkettu</i>	<i>Huom</i>
R-6593	Rumpu [003 0068+0167]	Väylävirasto	Väylävirasto	Betoni, Kivi	Kyllä	Betoniputki, kivrumpu, betonivalu.
R-5389	Rumpu [003 0069+0165]	Väylävirasto	Väylävirasto	tieto puut- tuu	Ei	Rumpua ei löydy.

Keravan ja Riihimäen rataosuuden sillat

(Väylävirasto: Taitorakennerekisteri)

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttötarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Valmistusvuosi</i>	<i>Jännepituudet</i>	<i>Kokonaispituus (m)</i>	<i>Rakennetyyppi</i>
U-2968	Ainolan (Tuomalan) alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1970	10.12 + 12.65 + 10.12	39,3	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-4419	Ainolan itäinen laiturisilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1997	12.1 + 12.65 + 12.1	46,5	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-2969	Ainolan läntinen laiturisilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1997	12.81 + 12.65 + 12.81	46,5	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-6550	Antinsaaren alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1983	6.5	13	Teräsbetoninen vinojalkainen laattakehäsilta
U-3559	Arolammen ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1999	16.5 + 21 + 16.5	65	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-4170	Asemapolun alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1992	7.6	15	Teräsbetoninen laattakehäsilta
U-6547	Eteläisen Kehäkadun alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1986	12.85 + 15 + 12.85	43,2	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttötarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Valmistusvuosi</i>	<i>Jännepituudet</i>	<i>Kokonaispituus (m)</i>	<i>Rakennetyyppi</i>
U-4172	Hamburgintien alikäytävä, Palopuro	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1963, maatuet vanhat	5	16,55	Teräsbetoninen laattasilta
U-3999	Helsingintien alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1959	11.2 + 11.2	38,5	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-4669	Helsingintien alikulkusilta, läntinen raide	Alikulkusilta	Väylävirasto	tieto puuttuu	2017	8 + 11.3 + 11.3 + 8	42,6	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-2972	Huikon alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1999	2.5 + 21.5 + 2.5	33	Jännitetty betoninen ulokelaattasilta
U-4175	Hyvinkään asematunneli	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1995	8.5	8,5	Teräsbetoninen laattakehäsilta
U-47	Hämeenkadun ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Hyvinkään kaupunki	Hyvinkään kaupunki	1957	9.35 + 14.95 + 14.61 + 14.65 + 12.45	70,1	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-2971	Jokelan alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1996	11 + 14 + 11	39,5	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-4161	Järvenpään henkilötunneli	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1969	5.45	30	Teräsbetoninen laattakehäsilta
U-4675	Järvenpään henkilötunneli, läntisen raitteen jatke	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	2018	tieto puuttuu	tieto puuttuu	Teräsbetoninen kehäsilta
U-4160	Järvenpään keskus-tunneli	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1986	10.15	22,35	Teräsbetoninen laattakehäsilta

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttötarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Valmistusvuosi</i>	<i>Jännepituudet</i>	<i>Kokonaispituus (m)</i>	<i>Rakennetyyppi</i>
U-4676	Järvenpään keskus-tunneli, läntisen rai-teen jatke	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	2018	tieto puuttuu	tieto puut-tuu	Teräsbetoninen kehäsilta
U-3995	Kyrölän alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1998	1.9 + 18 + 1.9	28,2	Jännitetty betoninen jatkuva ulokeontelolaattasilta
U-4255	Kytömaan rautatieris-teyssilta	Rautatieristeys-silta	Väylävirasto	Väylävirasto	2005	40 + 45 + 45 + 58 + 45 + 45 + 45 + 45 + 45 + 40	556,7	Jännitetty betoninen jatkuva kaukalopalkkisilta
U-7018	Kytömaan ylikulku-silta	Ylikulkusilta	Väylävirasto	Keravan kau-punki	1998	30 + 32 + 32 + 30	128	Jännitetty betoninen jatkuva palkkisilta
U-3996	Lustikullan alikulku-silta (I ja II raiteet)	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1984	2.3 + 17 + 2.3	29,4	Teräsbetoninen ulokeontelo-laattasilta
U-3997	Lustikullan alikulku-silta (III raide)	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1997	2 + 17 + 2	31,47	Jännitetty betoninen ulokelaat-tasilta
U-4667	Lustikullan alikulku-silta, läntinen raide	Alikulkusilta	Väylävirasto	tieto puuttuu	2017	2 + 17 + 2	30,6	Jännitetty betoninen ulokelaat-tasilta
U-6548	Martin aalloppi	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	maatuet vanhat,	3.55	6,4	Teräsbetoninen rengaskehä-silta

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttötarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Valmistus-</i> <i>misvuosi</i>	<i>Jännepituudet</i>	<i>Kokonais-</i> <i>pituus (m)</i>	<i>Rakennetyyppi</i>
					muutoksia 1980-luvulla			
U-6517	Meriluodon ylikulku- käytävä (Aseman/Ur- heilukadun ykk)	Ylikäytäväsilta	Hyvinkään kaupunki	Hyvinkään kau- punki	1975	25 + 9.3 + 25 + 3.1 + 22.5 + 3.1 + 22.5 + 22.5	134	Jännitetty betoninen palkki- silta, elementtirakenteinen
U-4177	Monnin alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1995	2.5 + 19 + 2.5	29	Jännitetty betoninen jatkuva ulokelaattasilta
U-4178	Monnin ratasilta, monninoja	Ratasilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1920	2.5	6,55	Teräsbetoninen laattasilta
U-4162	Myllytien alikulkusilta (I-II raiteet)	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1982	1.15 + 9 + 15.5 + 9 + 1.15	47,4	Teräsbetoninen jatkuva uloke- laattasilta
U-4420	Myllytien alikulkusilta (III raiteet)	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1982	9 + 15.5 + 9	59,9	Teräsbetoninen jatkuva laatta- silta
U-4670	Myllytien alikulku- silta, läntinen raide	Alikulkusilta	Väylävirasto	tieto puuttuu	2017	8.9 + 15.5 + 8.9	44,7	Teräsbetoninen jatkuva laatta- silta
U-4167	Nuppulinna alikäy- tävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1999	1.85 + 10 + 1.85	20,6	Teräsbetoninen ulokelaattasilta
U-2137	Nuppulinna ylikulku- silta	Ylikulkusilta	Väylävirasto	Uudenmaan ELY-keskus	1997	30 + 36 + 40 + 40 + 32 + 32 + 30	255,55	Jännitetty betoninen jatkuva palkkisilta

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttötarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Valmistusvuosi</i>	<i>Jännepituudet</i>	<i>Kokonaispituus (m)</i>	<i>Rakennetyyppi</i>
U-4176	Paavolan alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1972	3.28	8,8	Teräsbetoninen laattakehäsilta
U-4169	Palojoen ratasilta (levitysosa)	Ratasilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1996	5	25	Teräsbetoninen holvisilta
U-4168	Palojoen ratasilta (vanha)	Ratasilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1862	4.5	25	Kivinen holvisilta
U-4173	Palopuron alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1997	2 + 20 + 2	33	Jännitetty betoninen jatkuva ulokelaattasilta
U-4174	Pikkusuon alikäytävä + viemäri	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1955/1860	4.67	5,3	Teräsbetoninen laattasilta
U-1308	Pikkusuon ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Väylävirasto	Uudenmaan ELY-keskus	1977	14.4 + 16.75 + 16.75 + 16.75 + 14.4	87,6	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-6557	Pohjoisen yhdistysten alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	2004	1.27 + 12.7 + 15 + 12.7 + 1.27	44,5	Teräsbetoninen jatkuva ulokelaattasilta
U-3992	Postlarinkujan alikäytävä (3.raide oik.)	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1999	15	23	Teräsbetoninen laattasilta
U-3993	Postlarinkujan alikäytävä (oikorata vas.)	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	2005	15	23	Jännitetty betoninen laattasilta

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttötarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Valmistusvuosi</i>	<i>Jännepituudet</i>	<i>Kokonaispituus (m)</i>	<i>Rakennetyyppi</i>
U-3991	Postlarinkujan alikäytävä (vanha)	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1961, maatuet vanhat	3.65	4,8	Teräsbetoninen laattasilta
U-4674	Postlarinkujan alikäytävä, tavaraliikenne-raide	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	2017	18	25	Jännitetty betoninen laattasilta
U-2143	Purolan ylikulkusilta S1	Risteyssilta, Ylikulkusilta	Väylävirasto	Uudenmaan ELY-keskus	1998	28.5 + 33 + 33 + 34 + 34 + 33 + 27.5	238	Jännitetty betoninen jatkuva palkkisilta
U-1631	Rajakorven alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1985	12.6 + 15 + 12.6	50	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-4179	Riihimäen ratapihan risteysilta	Rautatieristeysilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1968	5.5	40	Teräsbetoninen laattakehäsilta
U-4164	Ristikadun alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1991	12.44 + 14.52 + 12.44	46,6	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-4672	Ristikadun alikulkusilta, läntinen raide	Alikulkusilta	Väylävirasto	VR Track Oy	2017	12.35 + 15 + 12.35	46,6	Teräsbetoninen jatkuva laattasilta
U-3994	Ristinummen alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1999	2.2 + 9 + 11 + 9 + 2.2	39	Teräsbetoninen jatkuva uloke-laattasilta
U-4163	Siltakadun alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	2004	2 + 14 + 2	23	Jännitetty betoninen ulokelaattasilta

<i>Tunnus</i>	<i>Nimi</i>	<i>Käyttötarkoitus</i>	<i>Omistaja</i>	<i>Kunnossapitäjä</i>	<i>Valmistusvuosi</i>	<i>Jännepituudet</i>	<i>Kokonaispituus (m)</i>	<i>Rakennetyyppi</i>
U-4671	Siltakadun alikäytävä, läntinen raide	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	2017	1.75 + 14 + 1.75	23	Jännitetty betoninen ulokelaattasilta
U-4171	Takojan alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	2006	4.5	12,2	Teräsbetoninen laattakehäsilta
U-3998	Tunnelipuiston alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1998	16	21	Jännitetty betoninen laattasilta
U-4668	Tunnelipuiston alikäytävä, läntinen raide	Alikäytävä	Väylävirasto	tieto puuttuu	2017	1.5 + 16 + 1.5	24,8	Jännitetty betoninen ulokelaattasilta
U-4166	Tyynelän (Purola) alikäytävä	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1955/1859	5.85	8,35	Teräsbetoninen laattasilta
U-6516	Urakan ylikulkusilta	Ylikulkusilta	Hyvinkään kaupunki	Hyvinkään kaupunki	1972	9 + 22 + 9	42	Teräsbetoninen jatkuva ontelolaattasilta
U-6556	Viertolan alikulkusilta	Alikulkusilta	Väylävirasto	Väylävirasto	1998	1.5 + 12 + 16 + 12 + 1.5	44,5	Teräsbetoninen jatkuva ulokelaattasilta
U-4421	Villasen alikäytävä (itäiset raiteet)	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1991	14	21	Teräsbetoninen laattasilta
U-4165	Villasen alikäytävä (pääraiteet)	Alikäytävä	Väylävirasto	Väylävirasto	1991	14	18,5	Teräsbetoninen laattasilta
U-4673	Villasen alikäytävä, läntinen raide	Alikäytävä	Väylävirasto	VR Track Oy	2017	1.75 + 14 + 1.75	22,8	Jännitetty betoninen ulokelaattasilta



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-892-2
www.vayla.fi