Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hangon laituri
TYYPPI	yksittäiskohde (laituri)
KOORDINAATIT	N=6723695,692; E=382710,527
RATAKILOMETRI	59+435
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1875-

TAUSTATIEDOT

Hyvinkää–Hanko-rataosan henkilöliikenne on päättynyt 1983. Hangon radan laituri on säilynyt Hyvinkään pääradan aseman-alueen pohjoislaidalla, johon se perustettiin Hyvinkää–Hanko-radan liikenteen siirryttyä valtiorautateille 1. toukokuuta 1875.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Hyvinkään rautatieasema-alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Radan pohjoispuolella on myös RKY-alueeseen kuuluva korttelialue, lähimpänä Solbo-niminen täysihoitolana perustettu rakennus.

NYKYTILA JA KUNTO

Puiston puolella laituria reunustaa polveileva pensasaita ja lehmusrivi. Laiturialue on edelleen käytössä kevyen liikenteen väylänä ja polkupyörien paikoitusalueena. Sähköistystöitä ennakoiden radan korkeusasemaa laskettiin Siltakadun ylikulkusillan kohdalla. Tässä yhteydessä laiturin reunakiviä siirrettiin, mutta urakoitsija on sittemmin ennallistanut laiturin.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Laituri edustaa rakennusaikanaan tavanomaista, mutta sittemmin harvinaistunutta ja käytöstä poistunutta tyyppiä. Rakenteeltaan laituri on rautatieasemille tyypillinen 1900-luvun taitteen molemmin puolin. Korkeiden betonilaiturien tultua standardiksi on perinteinen laiturityyppi uhanalaistunut.
Tyypillisyys – 2	Kohde on 1800-luvun rautatieasemille tyypillinen rakenne, mutta sihen liittyy myös ainutkertaisia historiallisia merkityksiä.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin valtiollisen väylänpidon 1800-luvun lopulla tuottamaa rakennettua ympäristöä.
Alkuperäisyys – 2	Kohde on säilyttänyt hyvin rakennusajankohtansa olennaiset tyylipiirteet.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Laituri on valtakunnallisestikin edustava esimerkki 1800-luvun asemainfrastuktuurista osana arvokasta ympäristöä. Ainutlaatuinen merkitys liittyy suomalaisen siirtolaisuuden historiaan. Noin 108 vuotta palvellut laituri on myös arvokas muistumana Hyvinkää–Hanko-radan henkilöliikenteestä ja sen arkisesta merkityksestä. Järjestely, jossa samaan asemakokonaisuuteen kuuluu kahden eri rataosan varressa sijaitsevia laitureita, on suomalaisella risteysasemalla ainutlaatuinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Käytöstä pois jäänyt laituri on itsessään kerros ajallisesti syvässä rakennetussa ympäristössä, jossa on nähtävissä kerroksia 1870-luvulta aina 2000-luvulle.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Hyvärinen (2009); Iltanen (2009: 62-63); RKY: Hyvinkään rautatieasemat (2009); SVT (1919). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	26.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	8.2.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hyvinkään tavara-aseman alue
TYYPPI	Yksittäiskohde (rakennusryhmä)
KOORDINAATIT	N=6723197,493; E=382466,467
RATAKILOMETRI	59+830
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1925, 1960

TAUSTATIEDOT

Hyvinkään hirsirunkoinen tavaramakasiini on siirretty Mikkelistä noin vuonna 1925, tuolloin kasvussa olleen kappaletavaraliikenteen tarpeisiin. Kadun puolella on tavara-aseman päällikön virkatalo noin vuodelta 1960, joka edustaa sodanjälkeistä, modernistista rakennuskantaa Hyvinkään Hangon radan asema- ja varikkoalueella.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tavara-aseman kokonaisuuteen liittyvät rakennukset sijaitsevat nykyisin Suomen Rautatiemuseoon kuuluvan Hyvinkään Hangon asema-alueen itäpuolella. Rakennukset sisältyvät Hyvinkään rautatieasemat -RKY-kohteen aluerajaukseen. Välittömästi luoteispuolelle rajautuu Hyvinkään historiallisen keskusta-alueen maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Tavara-aseman pihapiirissä Hyvinkäänkadun varrella on myös Hangon radan alkuperäiseen varikko- ja asema-alueeseen kuuluva sauna- ja leivituparakennus.

NYKYTILA JA KUNTO

Rakennukset ovat säilyttäneet hyvin historiallisen asunsa, mutta ne ovat osin vailla kunnossapitoa. Tavara-aseman rakennus on osittain Suomen Rautatiemuseon käytössä ja sisätiloiltaan hyvässä kunnossa. Asemapäällikön asuinrakennus on huonokuntoinen. Rakennuksia ei ole suojeltu.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Hyvinkään tavarasuojarakennus on alkujaankin harvalukuinen esimerkki rautatieliikenteen kappaletavarajärjestelmään ja asematoimintoihin liittyvästä rakennusperinnöstä.
Tyypillisyys – 2	Kappaletavarajärjestelmän näkökulmasta Hyvinkään tavara-asema on myös tyypillinen.
Edustavuus – 3	Hyvinkään tavara-asema edustaa erityisen hyvin rautateiden tavaraliikenteeseen liittyvää rakennusperintöä.
Alkuperäisyys – 2	Tavarasuoja on säilyttänyt hyvin rakentamisajankohtansa tyylin ja ulkoasun.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde on valtakunnallisestikin hyvä todiste rautateiden tavaraliikenne- ja asematoiminnoista ja siihen liittyvästä rakennusperinnöstä 1800-luvulta 1960-luvulle. Historiallisia arvoja tukee myös sijainti Hyvinkään rautatieasemien RKY-alueella.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Alueella on erinomaisesti nähtävissä rautateihin liittyvää rakennusperintöä eri vuosikymmeniltä. Kokonaisuus liittyy kehittyvään Hyvinkää–Karjaa-rataosaan.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Ratapihakaavio, Hyvinkää (1960); RKY: Hyvinkään rautatieasemat (2009); SRM (s.a.). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	26.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	9.2.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hyvinkään Karkkilan ratapiha
TYYPPI	Yksittäiskohde (ratapiha-alue)
KOORDINAATIT	N=6723224,447; E=382137,625
RATAKILOMETRI	60+000
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Hyvinkään kaupunki
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1908-

TAUSTATIEDOT

Terrisuolle, Hangon radan varikkoaluetta vastapäätä syntyi 1900-luvun alkupuolella laaja ratapiha-alue. Aluksi kapearaiteinen ratapiha palveli yksinomaan 1908 Kytäjälle ja 1911 Högforsiin (Karkkilaan) asti avatun yksityisrautatien tarpeita. Ratapiha toimi etenkin Kytäjän höyrysahan välivarastona ja palveli siirtokuormausta yksityisradan ja Valtionrautateiden välillä. Vuoteen 1960 mennessä ratapihan itäpää muutettiin leveäraiteiseksi. Pohjoislaidalla kuitenkin säilyi yhteys Karkkilan radan Hyvinkään henkilöasemalle, joka sijaitsi Valtionrautateiden Hyvinkään Hangon laiturin pohjoispuolella. Vuoteen 1974 mennessä kapearaiteinen raiteisto on purettu. Ratapiha-alueen leveä raiteisto säilyi paikallaan ainakin 1980-luvun lopulle, mutta sen käyttö hiipui vähitellen.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Raiteet on purettu 1990-luvun puoliväliin mennessä. Rehevällä paikalla metsäsukkessio on edennyt nopeasti, ja inventointiajankohtana pääosaa alueesta peitti tiheikköinen lehtometsä. Alueen keskiosassa oli inventointiajankohtana säilynyt yhä hieskoivu- ja pajuvaltaista luhta-aluetta muistona alkuperäisestä Terrisuosta.

NYKYTILA JA KUNTO

Kohteessa oli inventointiajankohtana havaittavissa useita jäänteitä rautatiemenneisyydestä. Koillisosassa oli käsin hakattuja graniittiharkkoja noin 5 x 15 metrin laajuisella alalla, jäänteenä suurehkosta makasiinirakennuksesta. Tästä noin 50 m lounaaseen sijaitsi selvä ratapenger, jonka sorapohjalla kasvoi matalaa, heinävaltaista rudedaattikasvillisuutta. Penkereen eteläpuolella oli koivu- ja pajuvaltainen luhta-alue, jolla suorassa, noin itäkoillinen-länsilounas-suuntaisessa linjassa posliinieristein varustettuja viestilinjapylväitä. Linja jatkui sekametsävaltaiselle mäelle varsinaisen ratapiha-alueen ulkopuolella. Kohde lienee pääosin tuhoutunut alueen rakentamista valmistelevien toimien yhteydessä alkuvuodesta 2022.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Kapearaiteiset radat ovat olleet merkittävä ilmiö Suomen rautatiejärjestelmässä 1900-luvun alkupuolella. Laajat kapearaiteiset ratapihat ovat kuitenkin olleet harvalukuisia.
Tyypillisyys – 1	Tavaraliikenteen ratapihat laajemmassa mielessä olivat tyypillinen ilmiö 1900-luvun alkupuolen kaupunkimaisemissa.
Edustavuus – 1	Rautatiehistorian mielessä kohde oli jo inventointihetkellä pitkälti tuhoutunut. Sen edustamat piirteet olivat yleisemmällä tasolla historiallisten rautatiemiljöiden tyypillisiä piirteitä.
Alkuperäisyys – 1	Kohde oli inventointihetkellä pääosin menettänyt erityispiirteensä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde oli edelleen hyvä, elävä todiste rautatieliikenteen historiasta ja sen erityispiirteistä maakunnallisella tasolla.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteessa oli hyvin nähtävissä merkkejä alkuperäisistä historiallisista rautatierakenteista, liikennejärjestelmän muutoksista (taantuminen) ja villiintymisen tuottamaa ajallista perspektiiviä.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1937-2020); Hyvinkään kaupunki (2012; 2017; 2022); Koskinen (1967); Peruskartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1960, 1974, 1989); Ratapihakaavio, Hyvinkää (1960); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 02: (1938). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	11.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	8.2.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Muurirakenne Hyvinkään ratapihan länsipäässä
TYYPPI	Yksittäiskohde (pengermuuri/kivijalka)
KOORDINAATIT	N=6722910,135; E=381954,462
RATAKILOMETRI	60+450
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	?
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1870–1900?

TAUSTATIEDOT

Rakennuksen kivijalkaa muistuttava rakenne, joka sijaitsee tukimuurimaisesti pengerluiskassa Hyvinkään ratapiha-alueen länsipäässä, noin 10–15 metrin päässä Hyvinkää–Karjaa-rataosan pääraiteesta. Rakennelma erottuu ortoilmakuvassa 1937, mutta muilta osin historialliset lähteet eivät juuri selvennä kohteen alkuperää tai ajoitusta. Senaatin karttaan (1870–1907) jälkikäteen lisätty Hyvinkää–Karkkila-ratalinja on merkitty päättyväksi neliömäiseen alueeseen – mahdollisesti makasiiniin – juuri näillä main. Myös Hyyppärän louhokselle johtanut, 1905–1948 käytössä ollut hevosvetoinen kenttärata päättyi lähistölle 1930-luvun topografikartan ja ilmakuvien perusteella.

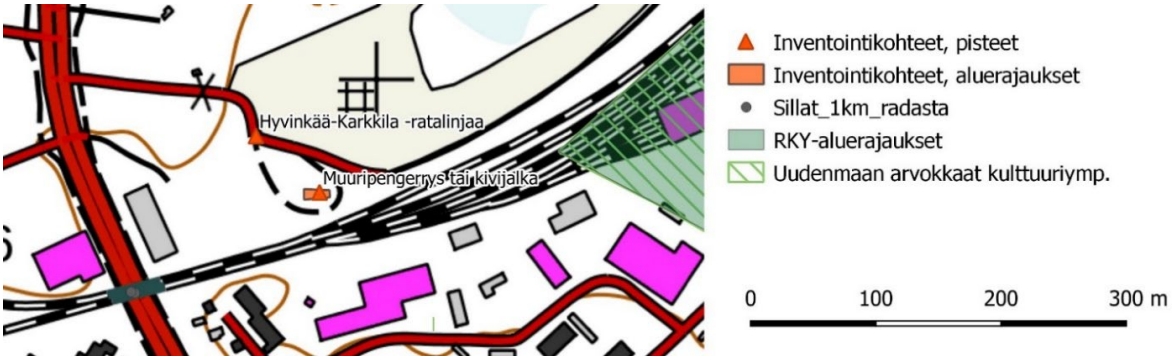
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kohde sijaitsee entisen Hyvinkää–Karkkila-ratalinjan – nykyisen Rauhamäenkadun/Hankopaananraitin – ja Hyvinkää–Karjaa-radan välissä. Alue on nykyisellään järeän, lehtipuuvaltaisen sekametsän luonnehtima saareke.

NYKYTILA JA KUNTO

Muurirakenteen pääosa muodostuu kulmistaan pyöreähköistä luonnonkiviharkoista, ja täten rakennustekniikka viittaa myöhimmillään 1900-luvun alkuun. Muuri on pohjoislaidalta noin puolitoista metriä korkea, ja länsi- ja itäpäädyissä on selvät, pengerluiskaan päättyvät seinämät. Eteläpuolelta muuri sulautuu Hyvinkää–Karjaa-radan tasoon. Muurin länsipäässä on betonista valettu, kellarimainen huone, joka on mitä ilmeisimmin lisätty jälkikäteen ja ajoittunee 1900-luvun alkupuolelle. Tässä kohtaa penkereen päällä näkyy tiilistä muuratun savuhormin läpivienti. Betoniseen suoja- tms. huoneeseen on tullut myös vesiputki. Kivimuurin länsipäässä on myös pystyssä yksittäinen viestilinjapylväs.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Mikäli rakennelma liittyy Hyvinkää–Karkkila-radan tai Hyyppärän louhosradan siirtokuormaustoimintoihin, edustaa se alkujaankin verraten harvinaista rakennusperintöä. Lisätutkimus olisi kuitenkin tarpeen.
Tyypillisyys – 0	Rakennetta ei voi pitää tyypillisenä, rakennustekniikkaa lukuun ottamatta.
Edustavuus – 1	(Edustavuuden arviointi vaatisi lisätutkimuksia)
Alkuperäisyys – 1	Kohteessa on nähtävissä viitteitä rakennuksen tai rakenteen alkuperäisestä koosta, rakennustavasta, muodosta ja miljööyhteydestä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Mikäli rakennelma liittyy Hyvinkää–Karkkila-radan tai Hyyppärän louhosradan siirtokuormaustoimintoihin, on se valtakunnallisestikin todistusvoimainen esimerkki yksityisratoihin liittyvästä logistisesta infrastruktuurista. Lisätutkimus olisi kuitenkin tarpeen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteeseen liittyy syvä ajallinen ulottuvuus osana miljööyhteyttään.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1937, 1949,1951, 1996, 2020); Peruskartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1960); Senaatin kartta (1870–1907); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1938). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	11.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	10.2.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hiiltomon teollisuusraide
TYYPPI	Yksittäiskohde (teollisuusraide)
KOORDINAATIT	N=6722885,128; E=381494,261
RATAKILOMETRI	60+600
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	Viim. 1937

TAUSTATIEDOT

Teollisuusraiteisto Hiiltomon alueelle haarautui Hyvinkään ratapihan länsipäästä. Ilmakuvien ja karttojen perusteella raiteen rakentaminen voidaan ajoittaa viimeistään 1930-luvulle, ja se palveli Myllyn paras Oy:n myllylaitosta (alun perin nimellä Tuottajain mylly) ja Kone Oy:n tehdasaluetta.

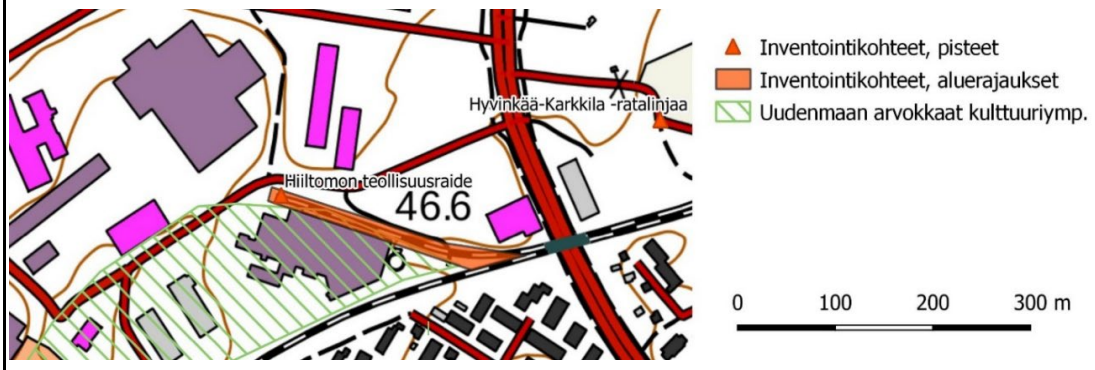
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Raidetta ympäröi edustava teollisuusmiljöö historiallisine teollisuusrakennuksineen. Molemmat teollisuuslaitokset ovat yhä toiminnassa ja niiden rakennusmiljööt lukeutuvat Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin.

NYKYTILA JA KUNTO

Raiteen liikennöinti on päättynyt 2000-luvulla. Verkatehtaankadun tasoristeys ja Kone Oy:n alueelle johtanut raideosuus on purettu. Myllyn paras Oy:n raide ja sen päätepuskin ovat yhä jäljellä Verkatehtaankadun eteläpuolella.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Pisto- ja sivuraiteet olivat mitä tyypillisin teollisuusmaisemien piirre 1900-luvun loppupuolelle asti. Korkean jalostusasteen teollisuustuotteiden logistiikassa on tapahtunut 2000-luvulla voimakasta siirtymää rekkakuljetuksiin, ja samalla moni rautateiden ns. vaunukuormaliikennettä palvellut sivuraide on purettu.
Tyypillisyys – 3	Hiiltomon elintarvike- ja konepajateollisuutta palvellut sivuraide oli 1900-luvun puolivälissä hyvin tyypillinen vastaaville teollisuusympäristöille.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin konepaja- ja elintarviketeollisuuden rautatielogistiikkaan liittyvää infrastruktuuria.
Alkuperäisyys – 2	Ratalinjaa on siirretty ilmeisesti 1990-luvun alussa joitain kymmeniä metrejä itään, uuden myllykokonaisuuteen kuuluvan hallin tieltä. Raide rakennettiin kuitenkin edelleen perinteisenä puupölkky- ja sorarakenteena. Koneen alueelle johtanut raide on purettu, mutta Myllyn paras Oy:n raide on yhä jäljellä. Kohteessa on vielä hyvin nähtävissä 1900-luvun jälkipuoliskon teollisuusraiteen tyypilliset piirteet.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Teollisuus hakeutui perinteisesti rautatien varteen nimenomaan rautatien tarjoamien kuljetusmahdollisuuksien vuoksi. Tämä toiminnallinen yhteys säilyi kiinteänä aina 1900-luvun loppupuolelle asti. Teollisuuslaitoksia palvelevat pisto- ja sivuraiteet olivat siten leimallinen osa teollisuusmaisemia, mistä Hiiltomon raide on hyvä esimerkki.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Osana maakunnalliesti arvokasta teollisuusympäristöä raide liittyy miljöökokonaisuuteen, jossa on hyvin nähtävissä eri vuosikymmenten kerroksia 1930-luvulta 2000-luvulle.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1937, 1949, 1996, 2003, 2009); Hyvinkään kaupunki 2013; Peruskartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1960, 1989); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1938); Uudenmaan liitto 2012. Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	11.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.2.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nummenkärjen–Hyvinkäänkylän maisema
TYYPPI	Maisemakohde
KOORDINAATIT	
RATAKILOMETRI	61+330–65+050
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Ratalinja kulkee Nikinharjuna tunnetun 1. Salpausselän pohjoispuolella noin kilometrillä 61+300 sijaitsevasta leikkauksesta länteen, laskeutuen loivasti kohti kohti Vantaanjoen siltapaikkaa Hyvinkäänkylässä. Jakson maisemakuva ilmentää edustavasti sekä rautatien maisemasuhteeseen yleensä, että erityisesti Hyvinkää–Karjaa-rataosan ympäristöön liittyviä historiallisia piirteitä.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Salpausselän pohjoisrinnettä luonnehtii jylhä kuusikkovaltainen metsä, jota ratalinja halkoo Salpausselän pituussuuntaa seuraten. Järein puusto on varsinaisen, niittämällä aukeana pidetyn rata-alueen reunalla. Radan suuntaisessa näkymässä ilmenee rautatien maastoväylän perinteinen kapeus sen historiallisena piirteenä. Vantaanjoki puhkaisee Salpausselän Hyvinkäänkylässä, jonka historialliseen viljelysmaisemaan muodostuu tiivis maisemallinen solmukohta. Hyvinkäänkylässä kohtaavat jokilaakson ja Salpausselän maisematilat, sekä näiden suuntia noudattavat historialliset kulkuväylät.

NYKYTILA JA KUNTO

Ratalinja on alkuperäinen, ja rata-aluetta on pidetty avoimena niittämällä. Ympäröiviä metsiä on hakattu 1900-luvun alkupuolella, mutta viime vuosikymmenet ne ovat saaneet pääosin kehittyä rauhassa taajama-alueen suojaviher- ja virkistysmetsinä. Radan pojoispuoli on asemakaavoitettu Veikkariin asti. Lähempänä Hyvinkäänkylää on suurempi metsäalue, jossa radan varressa on luontopolku. Salpausselän varsinainen rinnealue (Nikinharju) radan eteläpuolella ulkoilureitteineen on Hyvinkään yleiskaavassa osoitettu virkistysalueeksi. Hyvinkäänkylän kulttuurimaisema on maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Kohde on osin harvinaisen hyvä esimerkki Salpausselän historiallisesta metsänäkymästä. Vastaavalla tavalla eheät metsänäkymät ovat etenkin Etelä-Suomessa harvinaistuneet. Hyvinkäänkylän maisema on ainutkertainen esimerkki teollista aikakautta edeltävästä kulttuurimaisemasta.
Tyypillisyys – 1	Kohde on maisemana osin alueellisesti tyypillinen.
Edustavuus – 3	Maisemajakso ilmentää erityisen hyvin Keski-Uudenmaan pohjoisosien historiallisia piirteitä, rautatien ja luonnonympäristön suhteen vakiintuneisuutta, sekä väylän pitkää historiallista jatkumoa.
Alkuperäisyys – 3	Ratalinja on alkuperäinen vuodelta 1873. Historiallinen aikajatkumo on harvinaisen selvästi nähtävissä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde on valtakunnallisestikin hyvä ja edustava esimerkki historiallisesta rautatieväylästä ja sen suhteesta ympäristöönsä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Maisemakokonaisuudessa siihen lukeutuvine yksittäiskohteineen on nähtävissä hyvin eri-ikäisiä tasoja ja ajallisia jatkumoita.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen ja esteettinen vaikutelma: 3
LÄHTEET Hautala 1951; Historialliset ortoilmakuvat (1937, 1949, 1996, 2003, 2009); Hyvinkään kaupunki 2012; Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1938); Uudenmaan liitto 2012. Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	14.10.2021, 16.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.2.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nummenkärjen ratavartijan tupa
TYYPPI	Yksittäiskohde (vahtitupa)
KOORDINAATIT	N=6721613,061; E=380914,727
RATAKILOMETRI	62+240
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Yksityisomistuksessa
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Hyvinkään Nummenkärjessä sijaitseva yksinkertainen vahtitupa on merkitty radan pituusprofiiliin (1879). Kyseessä on esimmäinen linjan varrella sijaitseva vahtitupa Hyvinkään asema-alueelta Karjaan suuntaan. Tupa on yksi kolmesta vakituisessa asuinkäytössä säilyneestä Hyvinkää–Karjaa-rataosalla.

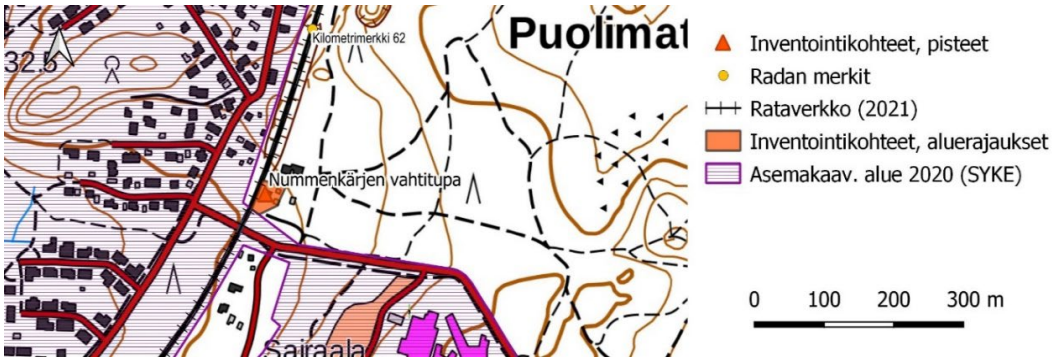
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Nummenkärjen tupa sijoittuu Nummenkärki–Hyvinkäänkylä-maisemakohteen alueelle. Tuvan kohdalla Salpausselän lakialueen männikkökangas vaihtuu pohjoisrinteen alaosaa luonnehtivaksi kuusikoksi. Tuvan länsipuolella sijaitsi jo 1800-luvulla kylätien tasoristeys, nykyisin Sairaalakadun alikulku. Viljelykset sekä ulkorakennus sijaitsivat alun perin radan pohjoispuolella.

NYKYTILA JA KUNTO

Tuvan ulkoasussa on tapahtunut muutoksia esimerkiksi ikkunanpuitteissa, mutta tyyppipiirustusten mukainen hahmo on pääosin tunnistettavissa. Pihapiirissä on säilynyt ulkorakennus ja tiilirakenteinen talouskellari.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Knut Nylanderin tyyppipiirrustuksiin perustuvia yksinkertaisia vahtitupia rakennettiin Hyvinkää–Karjaa-rataosalle 31 kappaletta. Rakennustyyppi on silti alkujaankin verraten harvalukuinen. Vakituisesti asuttuna on tiettävästi vain kaksi.
Tyypillisyys – 3	Kohde on rataosalle ja sen rakennuskaudelle historiallisesti hyvin tyypillinen rakennus.
Edustavuus – 3	Kohde edustaa hyvin aikakautensa vahtituparakennusta.
Alkuperäisyys – 2	Vahtituvassa ja ulkorakennuksissa on pääosin hyvin nähtävissä tyyppipiirustusten mukainen asu, ja kokonaisuus on säilynyt asuinkäytössä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on vähintään maakunnallisesti hyvä esimerkkki väylänpitoon liittyvästä asuin- ja virkarakennuksesta.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Suhteessa käytössä olevaan rautatiehen kohde muodostaa useita aikakerroksia sisältävän rakennetun ympäristön kokonaisuuden.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1937, 1949, 2021); Nylander (1872a); Pituusprofiili (1879); Senaatin kartta (1870–1907); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1938). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	14.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hyvinkäänkylän aluevaraus
TYYPPI	Yksittäiskohde (aluevaraus)
KOORDINAATIT	N=6720203,088; E=380020,777
RATAKILOMETRI	63+900
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Radan eteläpuolella, Hyvinkäänkylän viljelyaukeiden tuntumassa, on rata-alueeseen kuuluva aluevaraus noin kilometrillä 63+900. Ratakiinteistön laajentuma näkyy jo rata-alueen pakkolunastuskartassa (1872) ja se muistuttaa vahtitupatonttia.

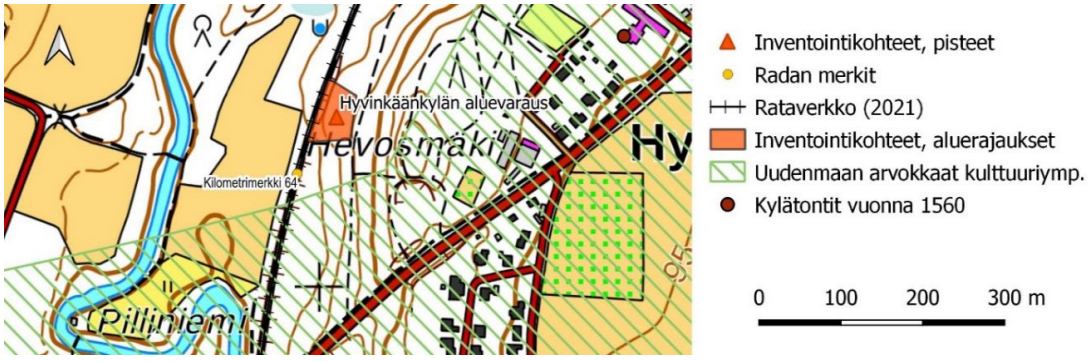
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Hyvinkäänkylän aluevaraus sijoittuu Nummenkärki–Hyvinkäänkylä-maisemakohteeseen kuuluvalle metsäalueelle. Alue on rajattu vastaavalla puupylväiden varassa kulkevalla piikkilanka-aidalla kuin muukin rata-alue. Aluerajauksen sisällä ja sen länsipuolella kuusivaltainen, varttunut metsäympäristö muistuttaa luonnonmetsää. Läheisyydessä on Hyvinkäänkylän maakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema-alue. Hyvinkäänkylän peltomaisema kokonaisuudessaan on paikallistason kaavoissa maisemallisesti arvokas peltoalue.

NYKYTILA JA KUNTO

Mitään merkkejä rakennuksista tai asutushistoriasta ei ole. Villiintyneeltä alueelta löytyy tervahautaa muistuttava, noin 2 metriä leveä ja metrin syvyinen kaivanto reunavalleineen ja lisäksi useita pienempiä kuoppia, joista maa-ainesta on kaivettu. Maastokarttoihin ei kuitenkaan ole merkitty alueelle tervahautaa. Kaivantojen alkuperän selvittäminen vaatisi lisätutkimuksia.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Kyseessä on ainakin alueellisesti poikkeuksellinen kohde. Muita vastaavia ei ole Hyvinkää–Karjaa-rataosan varrella. Kaivantojen alkuperän ja historiallisen arvon selvittäminen edellyttäisi lisätutkimuksia.
Tyypillisyys – 1	Aluevarauksena kohde muistuttaa vahtitupatonttien tai joidenkin leikkausten kohdilla tehtyä rata-alueen laajennusta.
Edustavuus – 0	Kohdetta ei käytettävissä olleiden tietojen pohjalta voi pitää historiallisesti tai alueellisesti väylänpidon historiaa edustavana.
Alkuperäisyys – 2	Kohde lienee lähellä alkuperäistä, varttunut metsäympäristö ilmentää hyvin vähäistä puuttumista vuoden 1872 jälkeen.
Historiallinen todistusvoimaisuus –	Kohteen väylänpidon historiaan liittyvän tiedollisen merkityksen selvittäminen edellyttäisi lisätutkimuksia.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteessa on nähtävissä pitkä ajallis-historiallinen jatkumo, etenkin sen liittyessä käytössä olevaan rautatiehen.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1937, 1949, 2021); Pakkolunastuskartta (1872); Peruskartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1960, 1989); Pituusprofiili (1879); Senaatin kartta (1870–1907); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1938). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	14.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Vantaanjoen ratasilta
TYYPPI	Yksittäiskohde (taitorakenne)
KOORDINAATIT	N=6719807,645; E=379910,669
RATAKILOMETRI	64+339
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1880-, 1951

TAUSTATIEDOT

Vantaanjoen ratasilta rakennettiin alun perin puusta. Vantaanjoen silta oli 21,7 metrin jänneväliliään puusilloista pisin. Kaikki alkuperäiset puusillat korvattiin ilmeisesti valurautajänteillä vuosina 1882–1890. Nykyinen teräksinen levypalkkijänne on vuodelta 1951. Teräsjännettä kannattelevat kiviharkoista muuratut pengertuet, jotka todennäköisesti ajoittuvat viimeistään ensimmäisen valurautasillan rakennusajankohtaan.

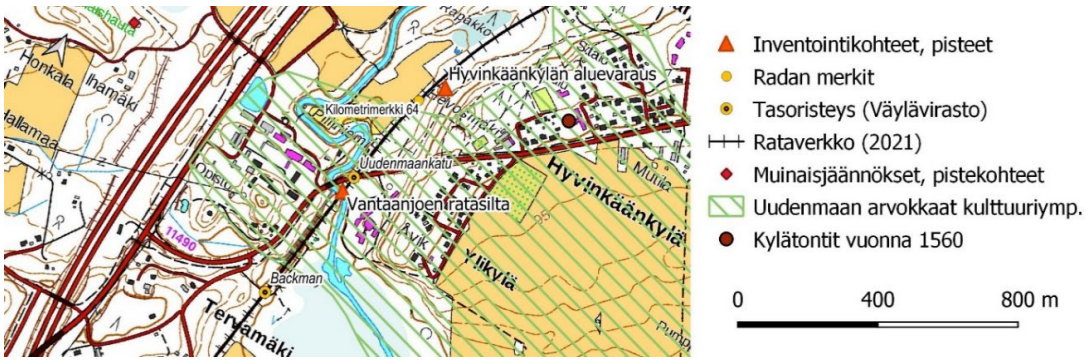
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Vantaanjoen ratasilta sijaitsee maisemallisessa solmukohdassa Hyvinkäänkylässä, jossa kohtaavat jokilaakson ja I Salpausselän maisematilat ja niitä seuraavat historialliset väylät: Hyvinkää–Karjaa-radan ja joen itsensä lisäksi viimeistään keskiajalle ajoittuva Helsingin-Hämeenlinnan maantie (nykyinen Uudenmaankatu). Sillan kohdalla jokiuomaa on myös kanavoitu kivipengerryksin. Hyvinkäänkylän kulttuurimaisema määritelty maakunnalliseksi arvokohteeksi. Osana tätä yhteyttä on verraten siron terässillan maisemallinen merkitys on suuri.

NYKYTILA JA KUNTO

Silta on Väyläviraston ylläpitämä. Siltajänne on säilyttänyt hyvin vuoden 1951 ulkoasun. Kiviset pengertuet periytyvät todennäköisesti 1880-luvulta.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Kivi-teräsrakenteinen levypalkkisilta on 1900-luvun puolivälin tyypillinen rautatiesilta, joka kuitenkin on sittemmin harvinaistunut ja uhanalaistunut.
Tyypillisyys – 3	Teräksinen levypalkkijänne, kuten myös vanhempien kivisten pengertukien hyödyntäminen, edustaa rakentamisajankohdalleen hyvin tyypillistä rautatiesiltaa.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin 1900-luvun puolivälin rautatiesiltaa.
Alkuperäisyys – 2	Nykyinen silta on tällä siltapaikalla kolmas, mutta kiviset maatuet periytyvät viimeistään toisen sillan ajoilta. Nykyinen jänne itsessään on visuaalisesti säilyttänyt rakentamisajankohtansa (1951) piirteet.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Siltatyyppi on yhä sikäli yleinen, että sen merkitys väylänpidon historian kannalta on lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Sillassa itsessään on hyvin nähtävissä 1880-luvun ja 1950-luvun kerrokset. Laajemmin sillan merkitys on suuri historiallisen maiseman teollisen ajan kerroksena.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Hautala (1951: 15); Bro öfver Wanda å (s.a.); Historialliset ortoilmakuvat (1937, 1951); Pakkolunastuskartta (1872); Pituusprofiili (1879); SVR (1916: 29, 272; 287). Situationsplan å Wanda bro (s.a.); Senaatin kartta (1870–1907); Taitorakennerekisteri (2021); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 02 (1938). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	14.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Viertolan laiturivaihde
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6718448,357; E=379738,526
RATAKILOMETRI	65+700
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1929–1956

TAUSTATIEDOT

Vuonna 1929 perustettu ja aikatauluun vuonna 1930 lisätty laiturivaihde oli toiminta-aikanaan ensimäinen väliliikennepaikka Hyvinkäältä Karjaan suuntaan. Liikennepaikka muutettiin seisakevaihteeksi 1946. Henkilöliikenne lakkautettiin 1955 ja tavaraliikenne 1956.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Liikennepaikka sijaitsi keskellä Hyvinkäänkylän kantataloista muodostetun Uudenkartanon viljelyksiä, varsin syrjässä Hyvinkäänkylän asutuksen painopisteestä. Tieväylien rakentaminen on 1900-luvulla pirstonut Viertolaa ympäröivää viljelysmaisemaa, joka alun perin rajautui lännessä Salpausselän rinteisiin. Viertolan länsipuolitse rakennettiin ensin 1950-luvun mittaan valtatie 3 (Helsinki–Hämeenlinna–Tampere). Edelleen 1980-luvulla rakennettiin uusi, samaa yhteyttä palveleva moottoritie, joka hallitsee nykyistä äänimaisemaa.

NYKYTILA JA KUNTO

Liikennepaikalla oli todennäköisesti Thure Hellströmin suunnittelema pienen aseman tyyppirakennus, joka tuhoutui tulipalossa vuoteen 1951 mennessä. Sivuraiteet on purettu liikennepaikan lakkauttamisen jälkeen, ja ratalinjaa muutettu noin 20 metriä etelään moottoritien rakentamisen yhteydessä. Metsittyneellä liikennepaikka-alueella on jäljellä kahden ulkorakennuksen graniittiset kivijalat, mitä ilmeisimmin liiteri-käymälärakennuksen ja saunan.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Viertola oli perustamisaikanaan varsin tyypillinen liikennepaikka, joka edusti rautateiden henkilö- ja kappaletavaraliikenteen palveluverkon laajenemisvaihetta.
Tyypillisyys – 2	Viertolan kaltaisia laiturivaihteita perustettiin Hyvinkää–Karjaa-rataosallakin useita ennen varsinaisia, alkujaankin ilman henkilökuntaa perustettuja seisakkeita. Näistä Viertola oli viimeisin.
Edustavuus – 2	Viertola edustaa liikennepaikkana varsin hyvin 1900-luvun alkupuolen laiturivaihdetta. Kuitenkin sijainniltaan se jäi varsin syrjäiseksi suhteessa ympäröivään kyläasutukseen.
Alkuperäisyys – 1	Viertolassa on osin nähtävissä pienen liikennepaikan ympäristön mittakaava, sijainti suhteessa alkuperäiseen ympäristökontekstiin ja viitteitä rakennuskannasta.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Viertolan liikennepaikka on nykyiselläänkin väylänpidon historiaan liittyvää tietoa säilyttävä esimerkki.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Liikennepaikalla on nähtävissä useita väylänpidon historiaan liittyviä aikakerroksia.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1937, 1951, 1957); Iltanen (2009/2011: 86); Peruskartta 1: 20 000, lehti 2044 01 (1960); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 01 (1940). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	18.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Viertolan rumpu
TYYPPI	Yksittäiskohde (taitorakenne)
KOORDINAATIT	N=6718278,634; E=379692,273
RATAKILOMETRI	65+880
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1930-

TAUSTATIEDOT

Pieni kivirumpu sijaitsee Viertolan entisen liikennepaikan länsipuolella. Rumpua on ilmeisesti 1900-luvun puolivälissä modernisoitu muottiinvaletulla betonirakenteella. Hyvinkää–Rajamäki-osuuden ainoa säilynyt kivirumpu.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Rumpu sijaitsee vanhalla, arviolta 1989 hylätyllä ratalinjalla noin 20 metriä nykyisen ratapenkereen pohjoispuolella. Vanha ratalinja on luiskiltaan metsittynyt. Muilta osin ks. Viertolan laiturivaihde.

NYKYTILA JA KUNTO

Kyseessä on oletettavasti rataosan alkuperäinen kivirumpu, jonka rakennetta on modernisoitu 1900-luvun puolivälin tienoilla. Rumpu on ollut käytössä noin vuoteen 1989 asti.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Hyvinkää–Rajamäki-osuudella muut kivirummut on korvattu betoniputkilla. Viertolan kivirumpu on alkuperäinen, ja sitä on modernisoitu 1900-luvun puolivälin vaiheilla lautamuottiin paikan päällä valetulla osalla. Modernisoitu rumpurakenne on mielenkiintoinen esimerkki historiallisesta vaiheesta, jolloin betoni oli jo laajamittaisesti käytössä rakennusaineena, mutta teollisesti valmistettuja putkielementtejä ei vielä ollut saatavilla. Tällaisena rakenne on ainakin maakunnallisesti harvinainen.
Tyypillisyys – 1	Kohde on osin historiallisesti tai alueellisesti tyypillinen.
Edustavuus – 2	Viertolan rumpu edustaa hyvin rataverkon 1900-luvun puolivälin vesistöinfrastuktuuria.
Alkuperäisyys – 2	Kohde on säilyttänyt hyvin rakentamis- ja käyttöaikakautensa asun.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisella tasolla väylänpidon historiasta tietoa lisäävä ja säilyttävä esimerkki.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteessa on hyvin näkyvissä eri sekä alkuperäisen että modernisoidun kivirummun rakennepiirteet.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Historialliset ortoilmakuvat (1937, 1951, 1957); Peruskartta 1: 20 000, lehti 2044 01 (1960); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 01 (1940). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	18.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nopon laiturivaihde
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6716354,907; E=378863,402
RATAKILOMETRI	68+090
SIJAINTIKUNTA	Hyvinkää
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1914–1917-

TAUSTATIEDOT

Nopon laiturivaihde perustettiin vuonna 1914 pienen kylätien varteen keskelle pienipiirteistä viljelyskylämaisemaa. Aikatauluun se merkittiin ensi kerran vasta 1917. Liikennepaikalle rakennettiin Bruno Granholmin pienen liikennepaikan tyyppirakennus, aiemmin perustettuihin laitureihin verrattuna huomattavasti koristelultaan karsittu *platformskjul*. Liikennepaikka jäi vaille henkilökuntaa 1952 ja muuttui seisakevaihteeksi. Henkilöliikenne päättyi 1971 ja tavaraliikenne

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Liikennepaikka perustettiin pienen kylätien varteen keskelle pienipiirteistä viljelyskylämaisemaa. Nopon kyläasutus sijaitsi pääosin noin kilometrin päässä koillisen puolella. Noppo sijaitsee vedenjakaja-alueella, ja sen ympäristön viljelysmaisemassa on nähtävissä erityisen luonteikkaalla tavalla tietty talonpoikaisen sisämaaseudun leima, joka näkyy muun muassa viljelyaukeiden ja rakennusryhmien pienimuotoisessa mittakaavassa. Tonttia kehystävän puuston lomitse avautuu puoliavoimia näkymiä laajempaan viljelysmaisemaan useimmissa suunnissa.

NYKYTILA JA KUNTO

Liikennepaikkarakennus on purettu 1977. Sen kivijalka, erityisesti länsipäädyn tavaratoimistoon johtanut vieritysluiska, on osittain säilynyt rakennuksen paikalle kasvaneessa männikössä.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Noppo oli perustamisaikanaan varsin tyypillinen liikennepaikka, joka edusti rautateiden henkilö- ja kappaletavaraliikenteen palveluverkon laajenemisvaihetta.
Tyypillisyys – 3	Laiturivaihteita perustettiin Hyvinkää–Karjaa-rataosallakin useita ennen varsinaisia, alkujaankin ilman henkilökuntaa perustettuja seisakkeita. Noppo kuitenkin perustettiin selvästi myöhemmin kuin useimmat laiturivaihteet, ja esimerkiksi sen likennepaikkarakennus oli Bruno Granholmin *platformskjul:*n koristelultaan karsittu versio.
Edustavuus – 2	Nopon liikennepaikka edustaa liikennepaikkana varsin hyvin 1900-luvun alkupuolen laiturivaihdetta.
Alkuperäisyys – 1	Nopossa on osin nähtävissä liikennepaikan pieni mittakaava, tontin koko ja liikennepaikkarakennuksen kivijalkaa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Tontti ja laiturivaihteen alkuperäinen miljööyhteys hahmottuu edelleen selvänä, ilmentäen edelleen todistusvoimaisesti rautatien historiallista, toiminnallista linkittymistä maaseudun pienimuotoiseen asutusrakenteeseen ja maisemaan.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Suhteessa käytössä olevaan rataan liikennepaikka ja sen yhteydessä sijaitseva Alanopon tasoristeys muodostavat kohteen, jossa on näkyvissä historiallisia kerroksia ja jatkuvuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2 Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: 21); Iltanen (2009/2011: 86); Pakkolunastuskartta (1872); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 01 (1940); Turisti (1917: 33). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	18.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nopon vahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde (ratavartijan tupa)
KOORDINAATIT	N=6715940,406; E=378310,171
RATAKILOMETRI	68+800
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1880-

TAUSTATIEDOT

Nopon yksinkertaisen vahtituvan rakennusryhmä sijaitsee Nopon laiturivaihteen paikalta hieman länteen. Pituusprofiiliin ei ole tälle kohdalle merkittynä vahtitupaa, mutta rakennusryhmä vaikuttaa rataosan tavanomaiselta, Knut Nylanderin tyyppipiirrosten mukaiselta yksinkertaiselta vahtituvalta. Pituusprofiilin mukainen, Hyvinkään Nummenkärjen ja Rajamäen etäisyys olisi kuitenkin ollut 1800-luvun oloissa tavattoman pitkä vahtitupien välimatka, joten ratavartijan tupa joko jostain syystä puuttuu pituurprofiilista, tai se on mahdollisesti rakennettu pian pituusprofiilin julkaisun jälkeen, todennäköisesti 1880-luvulla.

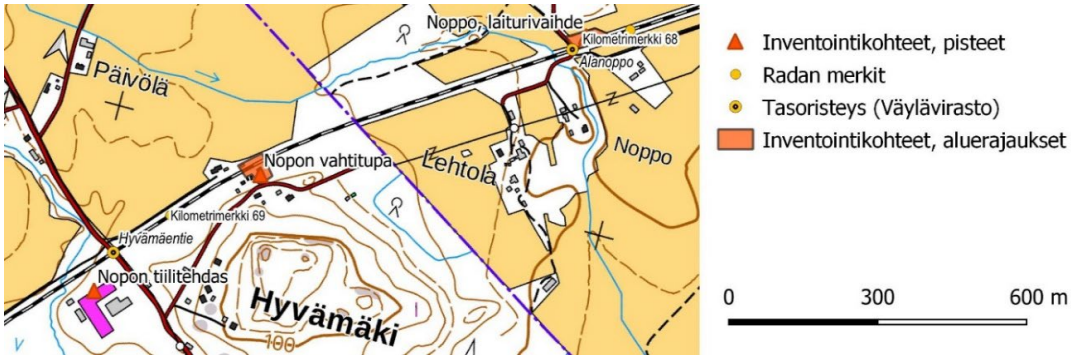
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kokonaisuuteen kuuluu radan eteläpuolella sijaitsevat päärakennus, ulkorakennus ja tiilirakenteinen maakellari. Sauna- ja leivintuparakennus sijaitsevat radan vastakkaisella puolella.

NYKYTILA JA KUNTO

Tupa on ollut vuosikausia autiona ja kylmillään. Paikalle jääneen esineistön perusteella voi päätellä, että rakennuksessa on asunut vuokralaisia ainakin 1900-luvun lopulle. Päärakennuksen sisällä on voimakas homeen tuoksu ja sauna- ja leivintuparakennuksen vesi- ja välikatot ovat romahtaneet piipun ympäriltä. Ratasuunnitelmaan sisältyy rakennusten purku.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Kohde on alkujaan harvalukuinen esimerkki väylänpidon tuottamasta rakennusperinnöstä.
Tyypillisyys – 3	Nopon vahtitupa on erittäin tyypillinen Hyvinkää–Karjaa-rataosan alkuperäinen vahtitupa.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin aikakautensa väylänpitoon liittyvää rakennusperintöä.
Alkuperäisyys – 2	Nopon vahtitupa on säilyttänyt ulkoisesti hyvin tyyppipiirustusten mukaisen asun huolimatta vähäisistä muutoksista. Ikkunanpuitteita on esimerkiksi yksinkertaistettu tyyppipiirustuksen mukaisesta asusta.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä esimerkki väylänpitoon liittyvästä rakennusperinnöstä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Suhteessa käytössä olevaan rataan vahtitupa muodostaa kohteen, jossa on näkyvissä historiallisia kerroksia ja jatkuvuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Härö (1985: 99); Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: 18); Nylander (1872a); Pituusprofiili (1879); Senaatin kartta (1870–1907); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 01 (1940). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	18.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nopon tiilitehtaan raide
TYYPPI	Yksittäiskohde (teollisuusraide)
KOORDINAATIT	N=6715630,368; E=378046,535
RATAKILOMETRI	69+200
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto / Nurmijärven kunta
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1949-

TAUSTATIEDOT

Nopon vahtituvalta vajaa 400 metriä länteen sijaitsee Nopon tiilitehdas. Tiilitehdas perustettiin jo 1800-luvulla, mutta se sijaitsi aluksi eri paikassa. Radan varteen tehdas rakennettiin uudelleen vuonna 1949 (Härö 1985: 99). Tehtaalle johdettiin oma lastausraide, joka erkaantui pääraiteesta hieman Nopon vahtituvan länsipuolella.

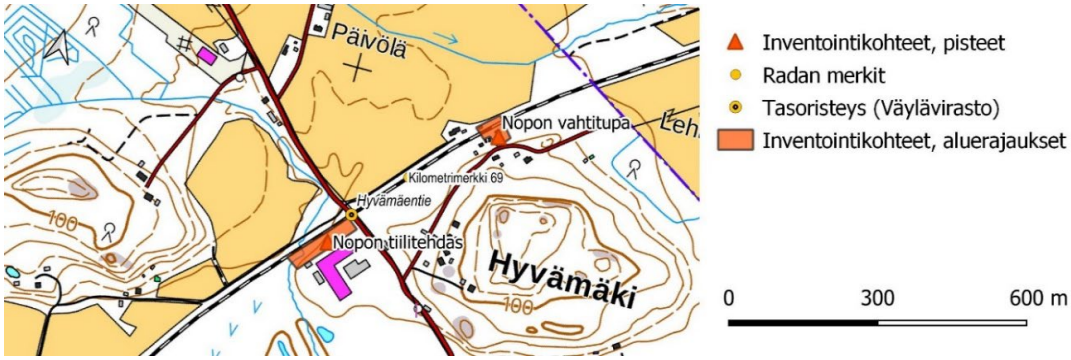
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tehdas sijaitsee pienimuotoisessa kylämaisemassa Hyvämäen pohjoisrinteellä. Hyvämäentie ylittää radan vartioidussa tasoristeyksessä tehdasalueen itälaidalla. Tehtaan hirsirunkoinen päärakennus on radan maisemassa näkyvä kohde.

NYKYTILA JA KUNTO

Raidekuljetukset ilmeisesti jatkuivat tehtaan toiminnan päättymiseen, vuoteen 1974, saakka. Tehdasraide on purettu ja sen pohjalla kasvaa jo vankka koivikko. Entisestä toiminnallisesta sidoksesta rautatiehen todistaa puretun pistoraiteen varteen jäänyt lastauslaiturin reunus. Hyvämäentien tasoristeyksen itäpuolella näkyy entisellä ratapohjalla muutamia ratapölkkyjä.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Vastaavat pienteollisuuden pistoraiteet olivat hyvin tavanomaisia vielä 1900-luvun puolivälissä.
Tyypillisyys – 2	Sivuraide oli hyvin tyypillinen vastaaville teollisuusympäristöille.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin tiilitehtaiden rautatiekuljetuksiin liittyvää infrastruktuuria.
Alkuperäisyys – 2	Kohde on osin säilynyt: nähtävissä on käytönaikainen linjan kulku ja lastauslaituri.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohteen merkitys teollisuus- ja rautatiehistorian kannalta on lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Alueelle kasvanut puusto konkretisoi ajallista etäisyyttä raiteen käytön päättymiseen. Kohde muodostaa näyttävän historiallisen kerroksen suhteessa käytössä olevaan rataan.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1952); Härö (1985: 99); Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: 18); Peruskartta 1:20 000 (lehti 204401: 1960). Pituusprofiili (1879); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 01 (1940). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	18.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Periäisten seisake ja Malkamäen tasoristeys
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka, tasoristeys)
KOORDINAATIT	N=6714858,649; E=377505,558
RATAKILOMETRI	79+159
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1949-

TAUSTATIEDOT

Periäisten seisake avattiin nykyisin Malkamäki-nimiseen tasoristeyksen vuonna 1949 ja lakkautettiin toukokuussa 1970. Tasoristeys on jo rataosan alkuperäinen, vaikka se palveli aluksi vain Periäisten kantatilaa. Radan varteen rakennettiin 1900-luvun alussa Ali-Periäisten talo. Seisake palveli lähinnä näitä taloja. Ratasuunnitelmaan sisältyy Malkamäen tasoristeyksen parantaminen ja Rajamäen suuntaan sijaitsevan Laakson tasoristeyksen poistaminen rakentamalla korvaava yhteys radan itäpuolitse.

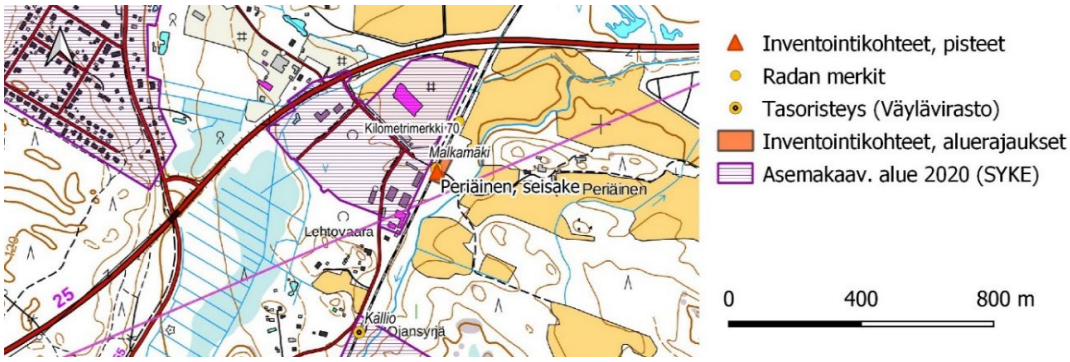
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Seisake perustettiin pienen, Luhtajoen laaksoon laskeutuvan kylätien tasoristeykseen. Tasoristykseltä eteläpuolella tie kulkee halki Ali-Periäisten vanhan talonpaikan ja sen lehtevän puutarhan. Ali-Periäisen talon rakennukset on purettu todennäköisesti 1990-luvun alussa.

NYKYTILA JA KUNTO

Rataosan kuudesta alun perinkin seisakkeina perustetuista liikennepaikoista Periäinen on kenties edustavimmin säilyttänyt käytönaikaisen miljööasunsa ja -yhteytensä. Sorapintaisen kylätien tasoristeyksen maisemassa on säilynyt pienipiirteisen maaseutumiljöön tuntu. Ali-Periäisten pihapiiriä ympäröinyt kuusiaita on radan varressa säilynyt.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Hyvinkää–Karjaa-rataosalla olivat alkujaankin seisakkeina perustetut, pienet liikennepaikat verraten harvinaisia.
Tyypillisyys – 2	Historiallisesti Periäinen on aikakaudelleen varsin tyypilinen seisake.
Edustavuus – 2	Periäisten seisake edustaa hyvin henkilöliikenteen pysähdyspaikkaverkoston viimeistä, 1930-luvulla alkanutta laajentumisvaihetta.
Alkuperäisyys – 1	Periäisten seisakkeella oli alun perin matala, hiekkapintainen laituri. Muutoin rakenteet olivat alkujaankin vähäiset. Miljööyhteys on hyvin säilynyt.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Periäisten seisake ja Malkamäen tasoristeys antavat hyvän käsityksen tyypillisestä maaseudun seisakemiljööstä ja maaseudun historiallisesta liikennepaikkaverkostosta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Suhteessa käytössä olevaan rataan Periäisten seisakkeen ja Malkamäen tasoristeyksen ympäristö edustavat historiallista kerroksellisuutta ja jatkuvuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Harju ym. (2007); Historialliset ortoilmakuvat (1936); Iltanen (2009/2011: 86). Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: 21); Peruskartta 1:20 000 lehti 204401 (1989); Suomen kulkuneuvot (1949); Topografikartta 1: 20 000, lehti 2044 01 (1940). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	25.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Rajamäen tehtaiden pohjoisosan raiteistot
TYYPPI	Yksittäiskohde (teollisuusraide)
KOORDINAATIT	N=6713892,625; E=377117,522
RATAKILOMETRI	71+100
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1930-luku, 1940-

TAUSTATIEDOT

Rajamäen tehdasalue laajeni aseman tuntumasta pohjoiseen 1930-luvulla, kun vahvan alkoholin valmistus monopolisoitiin Valtiolle ja keskitettiin Rajamäelle. Radan varteen syntyi vuosien 1935–1938 rakennusvaiheessa arkkitehti Erkki Huttusen varhaisfunktionalistinen rakennuskokonaisuus, jonka radan puolen julkisivuun on integroitu katettu raidelaituri. Myös tehdasalueen pohjoispäähän haarautui pääraiteesta noin kilometriltä 71+100 pistoraiteisto, jonka synty ajoittuu mahdollisesti sota-ajalle. Lisäksi erillinen raiteistonsa haarautui tehdasalueen koillisosaan myös kilometriltä 71+500.

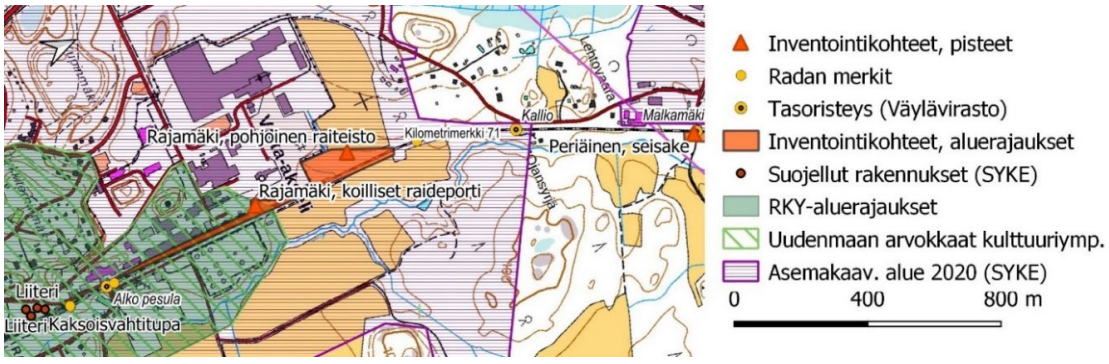
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Rajamäen tehdasraiteiston pohjoisin haarautumisvaihde sijaitsi peltomaisemassa lähellä Rajamäen taloa, jonka maille tehdas 1890-luvulla perustettiin. Tehdasraiteen ja pääraiteen väliin jää metsittynyt kaistale, joka sulkee näkymälinjan radan itä- ja länsipuolen viljelyaukeiden välillä. Rajamäen tehdaskokonaisuuden varsinainen rakennusalue on RKY-kohde.

NYKYTILA JA KUNTO

Rajamäen viimeiset raidekuljetukset ovat päättyneet 2012. Pohjois- ja koillisosan raiteistot on purettu 1990-luvun alkuun mennessä. Pohjoisosan ratapohjat ja raideportit tehdasalueen aidassa ovat jäljellä, kuten myös 1930-luvun päärakennuksen julkisivun lastauslaituri.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Vastaavat raiteistojärjestelmät olivat teollisuusympäristöissä hyvin tavanomaisia vielä 1900-luvun puolivälissä.
Tyypillisyys – 2	Monimutkaiset, eri prosessiyksiköihin integroituvat raiteistot olivat ilmiönä tyypillisiä 1900-luvun suurille teollisuuslaitoksille, vaikka täsmälliset ratkaisut olivat kaikkialla yksilöllisiä.
Edustavuus – 2	Rajamäen teollisuuskokonaisuuteen liittyvät muistumat rautatiekuljetuksista edustavat hyvin rautateihin pohjautuvia, historiallisia logistiikkaratkaisuja.
Alkuperäisyys – 1	Merkkejä käytönaikaisesta asusta on osin nähtävissä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Valtakunnallisesti arvokkaaseen teollisuusympäristöön liittyvät muistumat rautatiekuljetuksista ovat valtakunnallisestikin arvokkaita todisteta rautatielogistiikan historiasta ja väylärakenteista.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Muistumat raiteistosta, teollisuusalueen rakennetun miljöön eri-ikäisistä kerrokset ja niiden suhde käytössä olevaan rataan muodostavat historiallisesti syvän miljöökokonaisuuden.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1936; 1951, 1996); Härö (1985: 91); Peruskartta 1:20 000 (lehti 204401: 1989); RKY: Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja rautatieasema (2009); Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	25.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Rajamäen asema-alue ja ratapiha
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6712830,368; E=377184,540
RATAKILOMETRI	72+267
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto, yksityisomistajat
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-, 1892-

TAUSTATIEDOT

Rajamäen aseman kohdalle on jo radan pituusprofiiliin (1879) merkitty laituri (*Rajamäki platform*), joka avattiin heti radan valmistuttua. Laiturin yhteyteen perustettiin myös vahtitupa. Rajamäen tehtaiden perustaminen 1888 lisäsi huomattavasti liikennetarvetta, ja Rajamäki korotettiin asemaksi vuonna 1892.

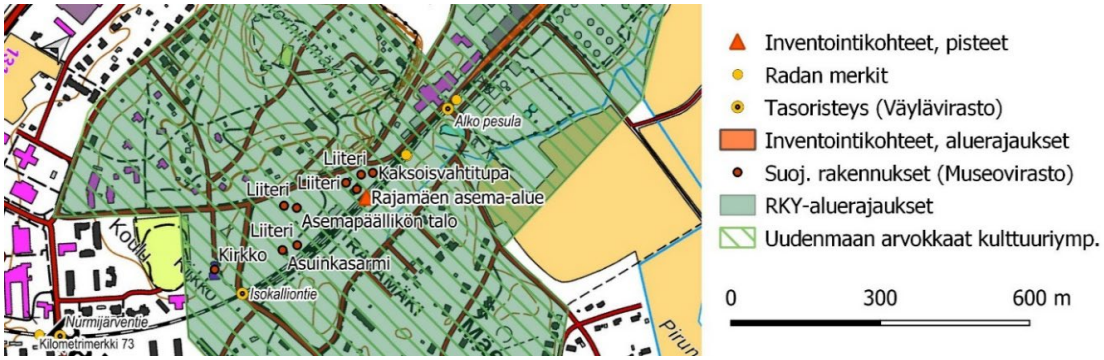
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Rajamäen asemanseudun rakennettu ympäristö on erinomaisesti säilyttänyt historiallisen leimansa. Miljöökuvaa hallitsee vehmas, puistomainen vaikutelma. Etenkin suuri tammi ja lehmukset asemarakennuksen ja kaksoisvahtituvan välissä ovat myös radalta katsottuna miljöökuvassa hyvin keskeisiä.

NYKYTILA JA KUNTO

Rajamäen aseman miljöö on säilynyt erinomaisesti rakennusten yksityisomistajien työn ansiosta. Itse asemarakennus on ollut jälleen asuttuna noin 25 viime vuotta, samalla omistajalla on hallinnassaan piharakennus ja makasiini. Myös varsinainen ratainfrastruktuuri on toistaiseksi säilyttänyt 1900-luvun puolivälin asunsa ratapihan soratukikerroksista raiteistoa myöten, mikä poikkeuksellisella tavalla tukee historiallisen miljöökuvan kokonaisuutta. Kappaletavaramakasiinin kohdalla on säilynyt lastauslaituri. Ratainfrastruktuurin historiallisia, visuaalisesti mielenkiintoisia yksityiskohtia ovat esimerkiksi näyttävät, vanhanmailliset aurausmerkit, joiden erottuvuus perustui voimakkaisiin graafisiin muotoihin ja värikontrasteihin. Asema-alueen rakennettu ympäristö kuuluu kokonaisuudessan valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY), joten tässä inventoinnissa ei oteta kantaa rakennusten suojeluarvoihin.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Rajamäen asema-alueen kokonaisuus ei sinänsä ole alkujaan erityisen harvinainen asema-alueiden joukossa, mutta on nykyisin varsin poikkeuksellinen säilyneisyytensä vuoksi.
Tyypillisyys – 2	Rajamäki on historiallisesti tyypillinen 1800-luvun lopun asemaympäristö.
Edustavuus – 3	Rajamäki edustaa erityisen hyvin aikakautensa asemaympäristöä.
Alkuperäisyys – 3	Rajamäen kokonaisuus on poikkeuksellisen alkuperäinen, kerroksellinen asemaympäristökokonaisuus.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Rajamäen asema-alue on valtakunnallisestikin merkittävä esimerkki asemaympäristöstä ennen 1900-luvun puoliväliä. Tiedollisia ja miljöökuvallisia arvoja tukevat myös ratapihan säilyneet sivuraiteet ja muu historiallinen infrastruktuuri.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Miljöökokonaisuudessa on nähtävissä useita kerroksia 1800-luvulta 1900-luvun loppupuolelle.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3

LÄHTEET

Härö (1985: 91); Iltanen (2009/2011: 86-87); Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: 77); Nurmijärven kunta (2022a; 2022b); Puutarhapiirustus (1957a); RKY: Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja rautatieasema (2009); Turisti (1892: 14); Valanto (1982: 38). Pohjakartta:

MAASTOKÄYNTI	25.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Röykän asema
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6708220,836; E=370696,290
RATAKILOMETRI	80+657
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Yksityisomistuksessa
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1890-luku

TAUSTATIEDOT

Korven aseman alainen Röykän laituri on lähellä Hyvinkäältä Högforsiin ja Lopelle sekä Nurmijärven kautta Helsinkiin johtavien maanteiden risteystä. Se perustettiin ilmeisesti 1890-luvulla. Röykässä sijaitsi myös kestikievari. Röykkään valmistui noin vuonna 1900 pieni laiturirakennus. Nummelan sanatorion (Röykän sairaalan) avaaminen vuonna 1903 kasvatti huomattavasti Röykän matkustajamääriä ja merkitystä, kuten myös päätös siirtää Högforsin tehtaan kuljetukset Korvesta Röykkään vuonna 1909. Röykkään valmistuikin 1808–1809 Bruno Granholmin kansallisromantiikkaa henkivä asemarakennus. Vielä vuoden 1909 kesäaikataulussa Röykkä on merkitty pysäkiksi ja Korpi asemaksi; kesällä 1910 tilanne on kääntynyt päinvastoin. Röykkä säilyi pysähdyspaikkana henkilöliikenteen loppuun, mutta vuodesta 1968 alkaen se palveli vain seisakkeena vailla henkilökuntaa. Tavaraliikenteen liikennepaikkana Röykkä on lakkautettu 2009.

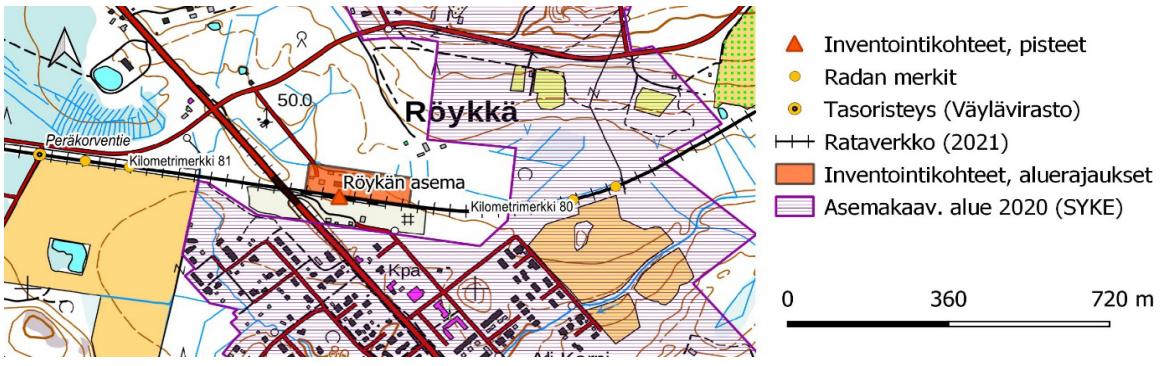
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Röykkä sijaitsee alavalla paikalla Salpausselkään kuuluvan Kiljavannummen länsipuolella, viljavien savikkoalueiden tuntumassa. Röykän aseman ympäristöön alkoi myös 1900-luvun alussa syntyä selvä, ruutukaavamaista katuverkkoa noudattava taajama.

NYKYTILA JA KUNTO

Yksityisomistuksessa oleva asemarakennus on hienossa kunnossa, ja sen länsipuolella on edelleen jäljellä makasiini. Asemarakennuksen ulkoasua on vuosikymmenten mittaan muutettu jossain määrin. Pihapiiriin kuuluu lisäksi alkuperäinen ulkorakennus ja sauna. Aseman pohjoispuolella oman pihapiirinsä muodostaa asemamiesten asuinrakennus piharakennuksineen. Ratapiha ja laiturirakenteet on purettu.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Röykän asemarakennus on verraten harvinainen esimerkki kansallisromanttisesta jugendarkkitehtuurista.
Tyypillisyys – 2	Röykkä on esimerkki varsin tyypillisestä, pienemmästä liikennepaikasta.
Edustavuus – 2	Asema edustaa hyvin aikakautensa asema-arkkitehtuuria ja suunnittelua.
Alkuperäisyys – 1	Rakennushistoriallisesti Röykän asemayhteisön rakennuskanta on säilyttänyt historialliset piirteensä hyvin. Rakennusten alkuperäinen yhteys rataan on kuitenkin käynyt etäiseksi.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Röykkä on ainakin maakunnallisesti hyvä esimerkki aikansa asema-arkkitehtuurista ja liikennepaikkaverkostosta.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Miljöökokonaisuudessa on nähtävissä jonkin verran historiallista kerroksisuutta, kun otetaan huomioon liikennepaikan lakkauttaminen ja rautatierakennusten uusi asuinkäyttö.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Härö (1985: 58); Iltanen (2009/2011: 87); Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: 182); Turisti 1909, 1910: 33; Valanto (1982: 38); Vaunut (2022). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	27.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Korven kylä- ja pysäkkimaisema
TYYPPI	Maisemakohde
KOORDINAATIT	
RATAKILOMETRI	61+330–65+050
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto, yksitysomistajat
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Korven asema on radan alkuperäinen asema vuodelta 1873, ja alun perin ainut keskistä Uuttamaata palveleva väliasema. Kuninkaan kartastossa Korpi ”Corpis by” on nykyisen ratalinjan tuntumassa ensimmäinen asutusnimi Hyvinkäänkylästä länteen. Muun muassa Högforsin ruukin kuljetukset, kuten harkkoraudan ja muiden tarvikkeiden vienti hoidettiin vuosina 1873–1909 Korven asemalta johtavaa talvitietä. Korven asemalle rakennettiin radan rakentamisvaiheessa Knut Nylanderin piirtämä asemarakennus. Röykän aseman valmistuttua Korven status alennettiin pysäkiksi 1909. Tavaraliikenne päättyi 1976 ja henkilöliikenne 1983.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Korven asemakylä sijaitsee kallioselänteiden välisessä laaksossa, viljeltyjen savikoiden ympäröimänä. Pienipiirteinen, maastoa mukailevien maanteiden varteen jäsentyvä viljelykylä-asutus on pääosin radan rakentamisen jälkeen syntynyttä.

Korven kylämiljöön keskeinen solmukohta on Leppälammentien tasoristeys. Kylätien varrella sijaitsee Korven rautatieläisyhteisön käytössä ollut, mitä ilmeisimmin 1870-luvulle ajoittuva leivintupa- ja saunarakennus, sekä osuuskaupan säilynyt, joskin huonokuntoinen rakennus vuodelta 1940.

NYKYTILA JA KUNTO

Korven liikennepaikkarakennus ja sivuraiteet on purettu. Rata ja historiallinen Leppälammen–Nummenpään kylätie kuitenkin muodostavat edelleenkin kylän maisematilaa jäsentävän akselin. Rautatieasemaan liittyneistä rakennuksista jäljellä asemamiesten asuinrakennus, yksinkertainen vahtitupa, sauna- ja leivintupa sekä yksityinen tavaramakasiini. Makasiinirakennuksen merkitys on suuri etenkin Leppälammelta Nummenpäähän johtavan kylätien (Leppälammentien) suuntaisessa näkymässä.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Korven (Leppälammen) kylä- ja rautatiemaisema on maakunnallisesti harvinainen esimerkki rautatien synnyttämästä pienestä asemayhdyskunnasta ja viljelyskylä-asutuksesta.
Tyypillisyys – 2	Korven rautatierakennuskanta on pääosin tyyppipiirustusten mukaista. Laajemmin kulttuurimaisema ilmentää eteläisen viljelysseudun kyläasutukselle tyypillisiä piirteitä.
Edustavuus – 3	Korven kylä- ja pysäkkimaisema on erityisen edustava esimerkki pienen viljelyskylän asemanseudusta.
Alkuperäisyys – 2	Korven asemanseudun miljöökuva on säilyttänyt historiallisen leimansa hyvin, huolimatta itse liikennepaikkarakennuksen ja ratapihan purkamisesta. Rautatie ja Leppälammentie muodostavat edelleen historiallista kylämaisemaa jäsentävän pääakselin.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä todiste rautateiden liikennepaikkaverkon historiasta ja pienen rautatieliikennepaikan sekä ympäröivän kylärakenteen välisestä vuorovaikutuksesta.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Korven asemanseudun maisemassa on erittäin hyvin näkyvissä kerroksia niin radan rakentamisvaiheesta 1870-luvulta, 1900-luvun alkuvuosikymmeniltä kuin liikennepaikan lakkauttamisen jälkeiseltä aikakaudeltakin.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen ja esteettinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Iltanen (2009/2011: 88); Härö (1985: 100); Nurmijärven rakennusperintöselvitys (200, alueet: 34); Pituusprofiili (1879). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	28.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.2.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Korven yksinkertainen vahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde (ratavartijan tupa)
KOORDINAATIT	N=6708000,801; E=368245,115
RATAKILOMETRI	83+180
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Pituusprofiilin (1879) on merkitty Korven asemalle yksinkertainen vahtitupa. Alkuperäisen käytön jälkeen rakennus on toiminut Korven asemayhteisöä palvelevana asuinrakennuksena, muun muassa rautatiekirjurien asuntona.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Vahtitupa sijaitsee radan pohjoispuolella, kauniilla mäentörmällä. Tonttia ympäröi Korven kylämaisema. Länsipuolella on järeä lehtimetsikkö.

NYKYTILA JA KUNTO

Vahtitupa on vakituisesti asuttu ja rakennuskokonaisuus on nykyisen omistajan tyylikkäästi kunnostama. Uutta käyttötarkoitusta tukevat muutokset, kuten päärakennuksen ulkoverannan rakentaminen, on toteutettu historiallisia kerroksia, rakennustapaa ja arkkitehtonisia tyylipiirteitä valien. Vahtituvan talli-, käymälä- ja liiterirakennus on muutettu puusepänverstaaksi. Radan luiskassa on säilynyt talouskellari. Radan puolella sijaitsee myös resiinavajaa mukaileva uusi varastorakennus.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Korven yksinkertainen vahtitupa on hyvin säilynyt esimerkki Knut Nylanderin tyyppipiirustusten mukaisesta vahtituvasta, jotka alun perinkin olivat suhteellisen harvalukuisia.
Tyypillisyys – 3	Rakennuskokonaisuus on tyyppipiirustusten mukainen. Muutoksista huolimatta alkuperäiset tyylipiirteet ovat säilyneet erinomaisesti.
Edustavuus – 2	Kohde on aikakautensa vahtituparakennuksia hyvin edustava esimerkki.
Alkuperäisyys – 2	Päärakennusta on pidennetty ja siihen on lisätty rakenneosia. Tyyli on kuitenkin sovitettu erinomaisesti tyyppipiirustusten henkeen. Korven vahtitupa ulkorakennuksineen on tyylillisesti ja rakennusteknisesti eräs selvästi parhaiten säilyneistä vahtituvista.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä todiste Väyläviraston historiasta ja siitä tietoa lisäävä esimerkki.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Korven vahtituvassa on hyvin nähtävissä eri aikakausien rakenteet, tyylipiirteet ja kerrokset, jotka ilmentävät hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET
Härö (1985: 100); Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: 200); Nylander (1872a).
Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	18.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kislanjoen kivi- ja betonilaattasilta
TYYPPI	Yksittäiskohde (taitorakenne)
KOORDINAATIT	N=6707502,520; E=367306,454
RATAKILOMETRI	84+140
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1927-

TAUSTATIEDOT

Kislanjoen ratasilta ratakilometrillä oli alun perin puurakenteinen. Se korvattiin 1880-luvulla avorakenteisella, kivisten tukimuurien kannattamalla rautajänteellä. Nykyinen silta on 6,1 metriä pitkä teräsbetoninen laattajänne vuodelta 1927. Luonnonkiveä käytettiin paitsi pengermuureissa, myös teräsbetonijänteen sivuverhoilussa.

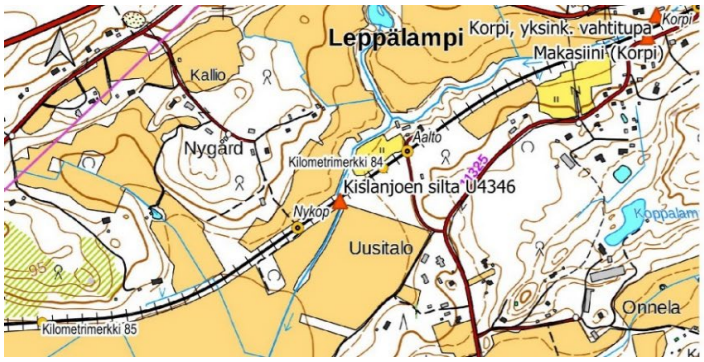
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kislanjoen silta sijaitsee Kislanjoen / Luhtasuonjoen laakson avoimessa viljelysmaisemassa. Itse jokiuoma on jyrkkätörmäinen ja tiheikköinen. Siltapaikka sijaitsee noin kilometri Korven asemakylästä länteen, Aallon ja Nykopin poistettavaksi suunniteltujen tasoristeysten välissä.

NYKYTILA JA KUNTO

Silta on aktiivikäytössä ja jatkuvan kunnossapidon alainen. Se on säilyttänyt alkuperäiset rakennepiirteensä erinomaisesti.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Kislanjoen silta on ainakin maakunnallisesti harvalukuinen esimerkki varhaisesta teräsbetoniin perustuvasta sillanrakennustekniikasta.
Tyypillisyys – 1	Kohde on rataverkon tasolla aikakaudelleen jossain määrin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Muun muassa luonnonkiviverhoiluineen Kislanjoen silta edustaa hyvin aikansa sillanrakennustekniikkaa ja siirtymävaihetta betonirakentamiseen.
Alkuperäisyys – 3	Silta on säilyttänyt rakennusaikaisen asunsa erittäin hyvin.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä esimerkki väylänpitoon liittyvästä rakennusperinnöstä.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Suhteessa käytössä olevaan rataan silta muodostaa maisematason historiallisen kerroksen.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Väyläviraston taitorakennerekisteri (s.a.). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	28.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kylänpään vahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde (ratavartijan tupa)
KOORDINAATIT	N=6707014,309; E=365881,010
RATAKILOMETRI	85+680
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Kylänpään yksinkertainen vahtitupa on rataosan alkuperäisiä vahtitupia. Kokonaisuuteen kuuluu päärakennuksen lisäksi suurehko, osin tiilirakenteinen talli- liiteri -ja käymälärakennus sekä saunarakennus. Rakennukset ovat olleet vuosia autiona ja ratasuunnitelmaan sisältyy niiden purkaminen.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kylänpään kulmakuntaan lukeutuva vahtitupa sijaitsee Kylänpään kulmakunnassa, näkyvällä paikalla Korvenojan/Luhtasuonjoen halkomassa viljelymaisemassa.

NYKYTILA JA KUNTO

Päärakennuksen luonnonkivisokkeli on luultavasti alkuperäinen, mutta ainakin tuvan ulkosasu on kokenut suuria muutoksia. Tuvan päärakennuksen ikkunanpuitteiden yksinkertainen malli viittaa 1930-lukuun, kuten myös lapekatteinen veranta. Rakennukset ovat olleet autiona todennäköisesti ainakin 10–20 vuotta.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Kohde edustaa alkujaankin määrällisesti suhteellisen harvinaista ja sittemmin voimakkaasti harvinaistunutta rautatierakennustyyppiä.
Tyypillisyys – 2	Vahtitupana kohde on alkujaan rakennusajalleen tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin aikakautensa väylänpitoon liittyvää rakennusperintöä.
Alkuperäisyys – 2	Päärakennuksen ulkoasu on voimakkaasti muuttunut. Kuitenkin kokonaisuudessaan tuvan pihapiirissä on nähtävissä vahtituvan rakennuskokonaisuudelle tyypillinen hahmo.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohde ulkorakennuksineen on vähintään paikallisesti hyvä esimerkki väylänpitoon liittyvästä rakennusperinnöstä. Sen pihapiiri talousrakennuksineen ja hyötykasveineeen antaa edelleen hyvän käsityksen ratavartijoiden asumisesta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Rakennuksissa on nähtävissä eri aikakausien kerroksia. Suhteessa käytössä olevaan rataan vahtituvan rakennusryhmä muodostaa maisematason historiallisen kerroksen.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3
LÄHTEET Härö (1985: 100); Pituusprofiili (1879); Ratasuunnitelma: Nurmijärven tasoristeykset; Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	28.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Luhtasuonjoen kiviholvisilta
TYYPPI	Yksittäiskohde (taitorakenne)
KOORDINAATIT	N=6706930,616; E=365819,071
RATAKILOMETRI	85+788
SIJAINTIKUNTA	Nurmijärvi
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1916-

TAUSTATIEDOT

Luhtasuonjoen ratasilta on kivestä rakennettu, 8,3 metriä pitkä holvisilta, jonka vapaa-aukon halkaisija on 4 metriä. Hyvinkää–Karjaa-rataosa ylittää sillalla Kislanjoen–Luhtasuonjoen. Nykyisissä kartoissa vesistön nimi on Korvenoja.

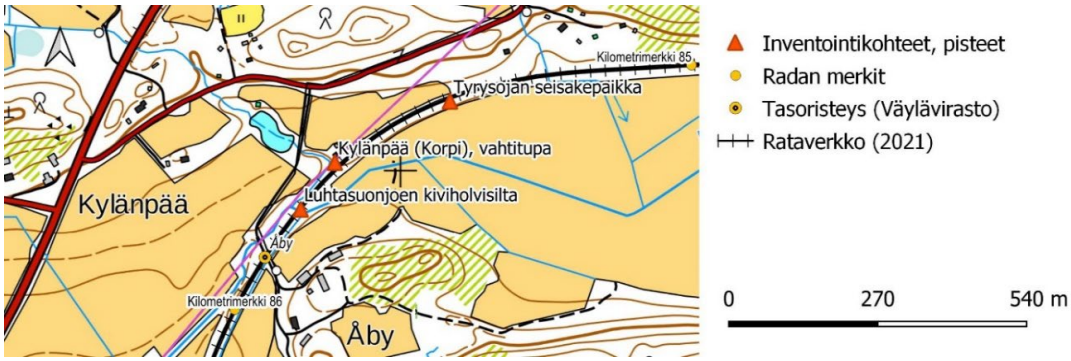
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Luhtasuonjoen kiviholvisilta sijaitsee Kylänpään avoimessa viljelysmaisemassa noin 100 metriä Kylänpään vahtituvalta länteen. Läheisyydessä sijaitsee myös Luhtasuonjoen huoltotien silta -niminen puurakenteinen palkkisilta.

NYKYTILA JA KUNTO

Silta on säilyttänyt hyvin rakennusaikaisen asunsa. Sijainti jyrkkätörmäisessä, tiheikköisessä jokiuomassa tekee siitä kuitenkin varsin vaikeasti havaittavan.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Luhtasuonjoen vesistösilta on radan kahdesta kiviholvisillasta vanhempi. Kiviholvisillat ovat kaikkiaan varsin harvalukuisia.
Tyypillisyys – 1	Kohde on rataverkon tasolla varsin epätyypillinen. Joitain muitakin kiviholvisiltoja kuitenkin toteutettiin 1900-luvun alkuvuosikymmeninä.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin aikakautensa väylänrakentamista.
Alkuperäisyys – 3	Silta on säilyttänyt ulkoisesti rakennusaikaisen asunsa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä esimerkki väylänpitoon liittyvästä rakennusperinnöstä.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Suhteessa käytössä olevaan rataan silta muodostaa maisematason historiallisen kerroksen.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Väyläviraston taitorakennerekisteri (s.a.); Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	28.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kilometrin 88 (Haimoon) vahtitupatontti
TYYPPI	Yksittäiskohde (vahtituvan tontti)
KOORDINAATIT	6704253,656; E=364838,957
RATAKILOMETRI	88+650
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Vahtitupa on merkittynä vuoden 1879 pituusprofiiliin ja senaatin karttaan 1800-luvun lopulta. Uudemmilla kartoilla paikalla ei näy enää rakennuksia. Syrjäisimmillä paikoilla sijaitsevat vahtitupatontit alkoivat monesti autioitua jo 1900-luvun alussa, mutta tontit ovat useimmiten säilyneet osana rata-aluetta. Kilometrin 88+700 vahtitupatontin autioituminen voi liittyä uuden vahtituvan perustamiseen noin 1900-luvun alussa Selin laiturivaihteen yhteyteen, noin 2,5 kilometrin päähän.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Vahtitupa sijaitsee ylävällä vedenjakaja-alueella, kallioisen mäen laidassa. Radan vastakkaisella puolella on Haimoon viljelyksiä. Vahtitupatontti itsessään on metsittynyt autioitumisen jälkeen.

NYKYTILA JA KUNTO

Rakennukset oletettavasti purettiin tontin autioitumisen jälkeen. Tontilla on kuitenkin jäljellä todennäköisesti päärakennuksen muurinperusta, ulkorakennuksen graniittinen kivijalka, kellarin paikkaa osoittava kuoppa sekä tontin rajalla, sen lounaiskulmassa, lyhyt osuus kivistä muuria. Luonnonympäristö on saanut kehittyä poikkeuksellisen häiriintymättä. Muun muassa suurine haapoineen se ilmentää pitkää ajallista ulottuvuutta.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Rakennusten purkamisesta huolimatta tontilla on säilynyt pitkä, häiriintymätön aikajatkumo poikkeuksellisella tavalla.
Tyypillisyys – 2	Vahtituvat sinänsä olivat 1800-luvulla tyypillisiä rautateihin liittyviä asuinrakennuksia.
Edustavuus – 2	Kohde miljööyhteyksineen edustaa hyvin aikakautensa ratavartijoiden liittyvää asumiskulttuuria ja asuintonttia.
Alkuperäisyys – 1	Kohde on voimakkaasti muuttunut. Paikalla on kuitenkin yhä nähtävissä rakennusten sijoittelu, mittakaava ja alkuperäinen miljööyhteys.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisestikin hyvä esimerkki vahtituvan asuintontista ja rautatieympäristön pitkästä aikajatkumosta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Alkuperäisten rakennusten sijaintipaikkojen ohella tontilla on nähtävissä villiintymisen ajallinen kerros. Suhteessa käytössä olevaan rautatiehen tontin ympäristö ilmentää huomattavaa ajallista syvyyttä.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1948); Peruskarttalehti 204112 (1957); Pituusprofiili (1879); Senaatin kartta (1870–1909). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	28.10.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Selin asema-alue
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6702346,099; E=363425,251
RATAKILOMETRI	91+300
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-, 1900-

TAUSTATIEDOT

Selin kylä oli jo 1560-luvulla muodostunut Vihdin kirkolta Nummenpäähän ja Nurmijärven kautta Tuusulaan kulkevan maantien varteen. Hyvinkää–Hanko-rata rakennettiin hieman historiallisen maantien pohjoispuolelle. Tieltä pohjoiseen erkaantuvan, Haimooseen vievän kylätien tasoristeyksen kohdalle, perustettiin ilmeisesti jo radan rakennusvaiheessa Selin (Selkis) vaihde. Laiturivaihteeksi korotettuna Selki lisättiin matkustaja-aikatauluun 1900. Laiturivaihteeksi korottamisen yhteydessä noin vuonna 1900 Selkiin rakennettiin Bruno Granholmin piirtämä *Platformskjul* I -tyyppinen, pienen liikennepaikan tyyppirakennus. Selkiin perustettiin samoihin aikoihin myös vahtitupa. Liikennepaikan merkitys muun muassa alueensa maataloudelle oli huomattava. Henkilöliikenne Selissä päättyi 1983 ja tavaraliikenne viimeistään 1995.

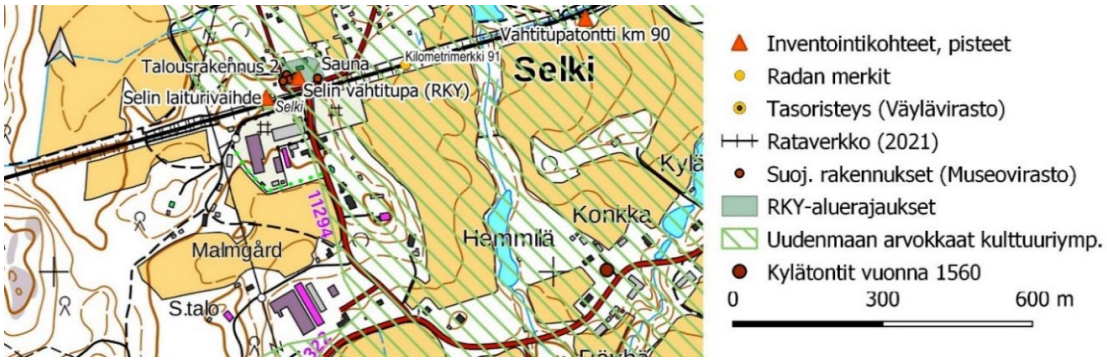
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Selin liikennepaikka sijaitsee Salpausselästä etelään kurottuvassa kangasmaaston niemekkeessä, Selin kylän pohjoislaidalla, radan ja maantien välisen raitin pohjoispäässä. Luonnonympäristöä hallitsee mäntyvaltainen metsä. Asemaympäristöön kuuluva Selin rautatievahtitupa ulkorakennuksineen on RKY-kohde.

NYKYTILA JA KUNTO

Alkuperäinen liikennepaikkarakennus on säilynyt ulkoisesti hyväkuntoisena, joskin 1900-luvun puolivälissä laajennettuna. Liikennepaikkarakennus on ainut Hyvinkää–Karjaa-rataosalla säilynyt *Platformskjul*-tyyppirakennus, mutta sitä ei ole suojeltu. Liikennepaikan sivuraiteet on purettu. Radan eteläpuolella on jäljellä betoninen lastauslaituri ja ilmeisesti viljasiilo tai -kuivaamo.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Säilynyt Platformskjul-liikennepaikkarakennus on vähintään maakunnallisesti harvinainen.
Tyypillisyys – 2	Selki oli Hyvinkää–Karjaa-rataosalle varsin tyypillinen, pieni liikennepaikka. Vastaavat Platformskjul-tyyppirakennukset rakennettiin samoihin aikoihin kolmelle muulle liikennepaikalle.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin aikakautensa pientä liikennepaikkaa ja sen rakennuskantaa. Suojeltu rautatievahtitupa ympäristöineen lisää kokonaisuuden arvoa.
Alkuperäisyys – 1	Selin liikennepaikkarakennuksessa ja asemaympäristössä on vielä osin nähtävissä tyyppipiirustusten mukainen ja käytönaikainen asu.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Selki on maakunnallisesti hyvä esimerkki pienen rautatieliikennepaikan rakennuskannasta ympäristöineen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Selin liikennepaikan ympäristössä on nähtävissä huomattavaa kerroksellisuutta: alkuperäinen rakennuskanta ja ratalinja, liikennepaikan lakkauttamisen jälkeiset raiteistomuutokset, säilynyt lastauslaituri, radan eteläpuolen 1970-luvulle ajoittuva teollisuusympäristö.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Galtat & Tornivaara-Ruikka (2012: 351); Harju ym. (2007: 75); Iltanen (2009/2011: 88); Peruskarttalehti 2041 09 (1957); RKY: Selin rautatievahtitupa (2009); Selin kyläyhdistys (s.a); Suomen kulkuneuvot (1983a: 70); Turisti (1900: 33); Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla (2019). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	1.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kalmakallion leikkaus ja jäännöskivikenttä
TYYPPI	Yksittäiskohde (taitorakenne)
KOORDINAATIT	N=6700910,753; E=361985,673
RATAKILOMETRI	93+600
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Selin länsipuolella rata halkoo Otalammen länsipuolelle saakka Nuuksion kallioylänköä, joka maisemallisena jakolinjana erottaa toisistaan keskisen ja läntisen Uudenmaan. Rataa linjattaessa se pyrittiin kaarteiden avulla sovittamaan maastoon ja samalla välttämään suuria leikkaustöitä. Kalmakallion kohdalla suuri leikkaus nähtiin kuitenkin välttämättömäksi. Kivilouheelle ei ollut vielä 1870-luvulla käyttöä radanrakennuksessa, joten kalmakallion leikkauksesta louhittu kivi laajaksi kentäksi Kalmakallion laen eteläpuoliselle ylängölle.

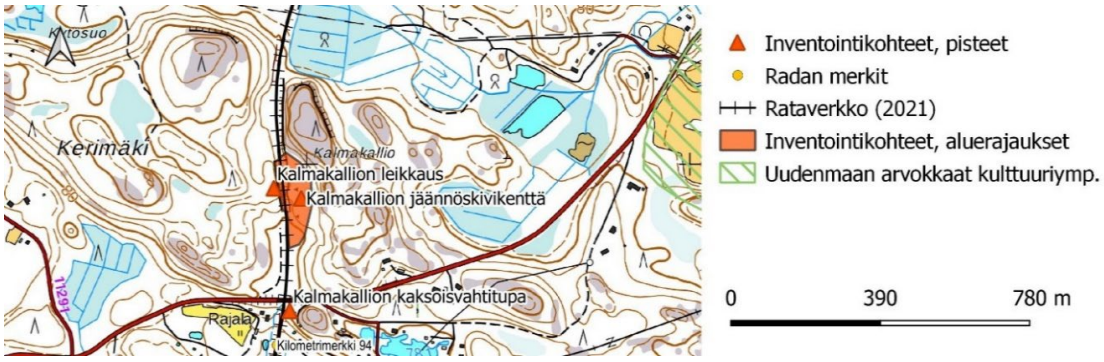
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kalmakallion ympäristö on rikkonaista, metsäistä kallioylänköä. Ratalinja ohittaa länsipuolelta varsinaisen Kalmakallion laen, jolla sijaitsee Tuohilammin, Selin ja Sukselan kylien historiallinen rajapyykki. Jäännöskivikenttä sijaitsee Kalmakallion laen eteläpuolella tasangolla, jonka painauma on soistunut.

NYKYTILA JA KUNTO

Ratalinja on alkuperäinen. Kalmakallion leikkauksia on levennetty noin vuonna 1960 ja ilmeisesti senkin jälkeen. Jäännöskivikenttä Kalmakallion ylängöllä on vaikeakulkuinen ja sen(kin) vuoksi säilynyt syrjäisenä. Ympäristön villiintyminen ilmentää pitkää aikaulottuvuutta. Alueella on myös muun muassa viestilinjan jäänteitä.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Suuret kallioleikkaukset ovat Hyvinkää–Karjaa-rataosalla poikkeuksellisia. Jäännöskivikenttä on ainutkertainen ja vähintään maakunnallisesti harvinainen.
Tyypillisyys – 1	Leikkaus on selvästi suurin Hyvinkää–Karjaa-rataosalla. Jäännöskivikenttä on hyvin epätyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin aikakautensa väylänpitoon liittyvää rakennusperintöä.
Alkuperäisyys – 2	Kohteessa on hyvin nähtävissä alkuperäiset piirteet.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde on ratojen rakentamisen historiasta ja muuttuvasta suhtautumisesta resursseihin ja maastoesteisiin kertova esimerkki. Leikkausalueen kohdalla rata-alue on laajennettu, ja sen nykytila on puhutteleva todiste rautatieympäristön pitkästä aikajatkumosta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Alkuperäiset rakenteet, villiintymisen konkretisoima aikaulottuvuus, viestilinjan jäänteet ja käytössä oleva rautatie muodostavat historiallisesti kerroksisen kokonaisuuden.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3
LÄHTEET Historialliset ortoilmakuvat (1948); Tuohilampi, maanjakokartta (1809); Väyläviraston taitorakennerekisteri (s.a.). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	1.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kalmakallion vahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde (ratavartijan tupa)
KOORDINAATIT	N=6700619,519; E=361955,558
RATAKILOMETRI	93+900
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1910?-

TAUSTATIEDOT

Pituusprofiiliin (1879) on noin kilometrille 93+800 merkitty yksinkertainen vahtitupa. Nykyinen päärakennus on tiettävästi rakennettu noin 1910. Rakennus vaikuttaa kaksinkertaiselta vahtituvalta, mutta sitä on mahdollisesti laajennettu myöhemmin.

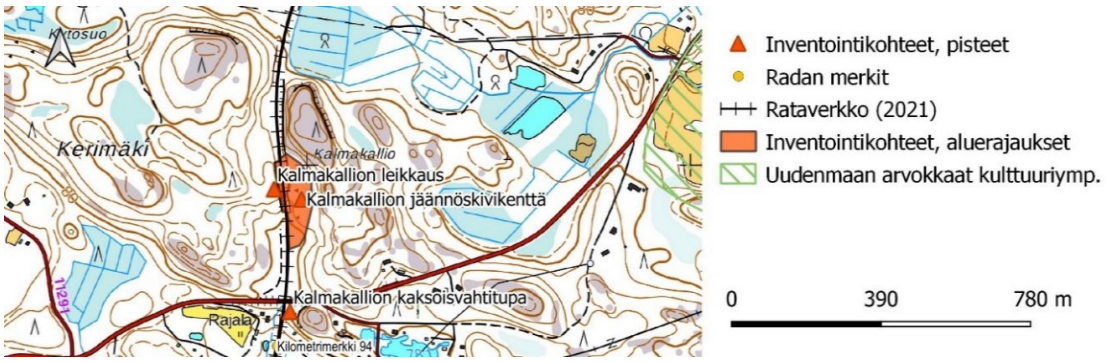
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kalmakallion vahtitupa sijaitsee Nuuksion kallioylängöllä. Tuvan rakennukset sijaitsevat kalliontörmällä, jonka rata ohittaa länsipuolitse. Tuvan pohjoispuolella rasan ylittää historiallinen maantie Vihdin kirkolta Tuusulaan ja Helsinkiin. Nykyään tie ylittää radan ylikulkusillalla.

NYKYTILA JA KUNTO

Tupaa on nykyisen omistajan tietojen mukaan laajennettu ainakin kahteen otteeseen. Päärakennuksen symmetrinen rakenne muistuttaa kaksoisvahtitupaa, vaikkakin laajennus on voinut tapahtua vasta rakennuksen jo siirryttyä muuhun asuinkäyttöön. Julkisivu vaikuttaa nykyisen pituiselta jo ainakin ilmakuvassa vuodelta 1949. Verantaosa on lisätty 2000-luvulla. Muutoksista huolimatta tupa on eräs harvoista vakituisesti asutuista vahtituvista Hyvinkää–Karjaa-rataosalla. Pihapiirissä on säilynyt käymälä-, liiteri- ja karjasuojarakennus.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Rakennus on mahdollisesti Bruno Granholmin suunnittelema ja edustaa uudempaa vahtitupakantaa Hyvinkää–Karjaa-rataosalla. Rakennus on säilynyt asuttuna.
Tyypillisyys – 1	Kalmakallion vahtitupa ei ole tyypillinen Hyvinkää–Karjaa-rataosan vahtitupa.
Edustavuus – 2	Asuttuna säilynyt vahtitupa ulkorakennuksineen on edustava esimerkki ratavartijoiden asumisesta.
Alkuperäisyys – 1	Päärakennuksen ulkoasu on muuttunut eikä alkuperäistä asua ole nähtävissä. Ulkorakennuksessa on viitteitä Granholmin myöhäisemmän tuotannon klassismisuuntauksesta.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on hyvä todiste ratavartijoiden asumisesta ratalinjan varrella, mitä tukee sijainti historiallisen tielinjan näköpiirissä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kalmakallion vahtitupa muodostaa maisematason historiallista kerroksisuutta suhteessa käytössä olevaan rataan.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Historialliset ortoilmakuvat (1949); Pituusprofiili (1879); Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	1.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Otalammen asemamiljöö
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6699192,415; E=361925,484
RATAKILOMETRI	94+900
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1898-

TAUSTATIEDOT

Otalammelle perustettiin jo radan rakennusvaiheessa laituri. Se kohotettiin asemaksi 1898, jolloin Otalammpi mainitaan ensi kertaa matkustaja-aikatauluissa. Bruno Granholmin suunnittelema kansallisromanttinen asemarakennus valmistui 1898–99. Vuonna 1908 toteutettiin niin ikään Granholmin suunnittelema laajennus. Aseman yhteyteen perustettiin myös kaksoisvahtitupa.

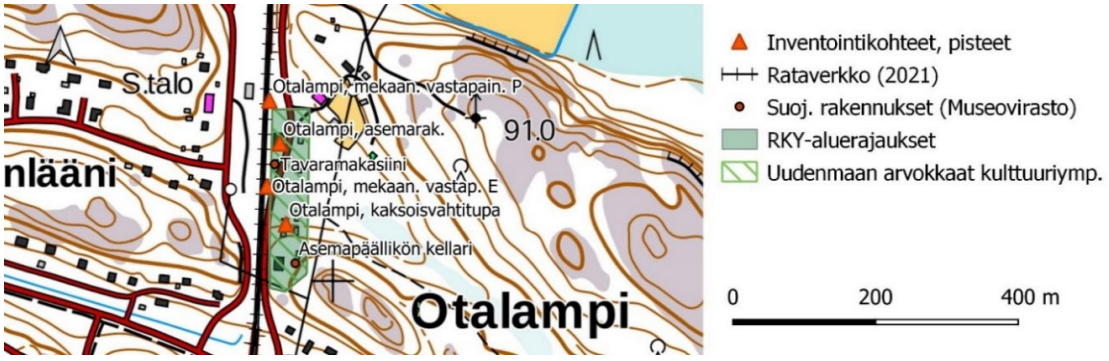
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Otalammen asemakylä oli pitkään leimallisesti maaseutukeskus, ja säilytti historiallisen mittakaavansa suuren osan 1900-lukua. Myös Otalammen aseman rakennettu miljöö on erinomaisesti säilyttänyt 1900-luvun alun piirteet. Museoviraston 1982 tekemä inventointi (Valanto 1982) totesi asemarakennuksen ja miljöökokonaisuuden rautatierakennuskulttuurin kannalta erittäin tärkeäksi.

NYKYTILA JA KUNTO

Aseman rakennuskanta pihapiireineen nykyisin suojeltu RKY-alueena. Otalammen liikennepaikka on lakkautettu 2009, ja ratapiha on purettu. Myös radan puolella on säilynyt asemaa vastapäätä kivinen lastauslaituri. Entisen ratapihan kummassakin päässä ovat myös säilyneet harvinaisiksi käyneet, mekaaniseen asetinlaitteeseen kytkettyjen vaihteiden ohjausvaijerien vastapainot. Suunnitelmana on säilyttää ne sähköistyshankkeen yhteydessä.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Otalammen rakennetun ympäristön kokonaisuus on harvinaisen hyvin säilynyt esimerkki pienemmän aseman ympäristöstä.
Tyypillisyys – 1	Otalammen asemamiljöö on erityispiirteistään huolimatta osin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kokonaisuutena Otalampi edustaa hyvin 1800- ja 1900-lukujen taitteen maaseutukylän asemaympäristöä.
Alkuperäisyys – 2	RKY-aluerajaukseen sisältyvä rakennuskanta on säilyttänyt erityisen hyvin historialliset piirteensä. Rautatieympäristön arvoja kokonaisuutena on kuitenkin jossain määrin heikentänyt ratapihan purkaminen.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Otalampi on valtakunnallisestikin hyvä esimerkki rautateiden historiallisesta liikennepaikkaverkostosta ja asemaympäristöstä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Rataympäristön viimeaikaiset muutokset ja käytön jatkumo muodostavat kerroksisuutta suhteessa historialliseen rakennusympäristöön.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Iltanen (2009/2011: 88); Pituusprofiili (1879); RKY: Otalammen rautatieasema-alue (2009); Turisti (1898: 28); Valanto (1982: 37); Vaunut (2022). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Otalammen-Enäjärven maisema
TYYPPI	Maisemakohde
KOORDINAATIT	
RATAKILOMETRI	96+550–106+000 (Vihdintien ylikulkusilta – Yli-Lankilan tasoristeys)
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Nuuksion ylänköön kuuluvalta Katinhännänkalliolta Ojakkalan länsipuolelle ulottuvassa maisemajaksossa näkyy erittäin mielenkiintoisella tavalla ratalinjauksen historiallinen olemus ja maisemakuvan vaihettuminen Nuuksion ylängön korpimaista Enäjärven rantatasanteen rintamaihin.

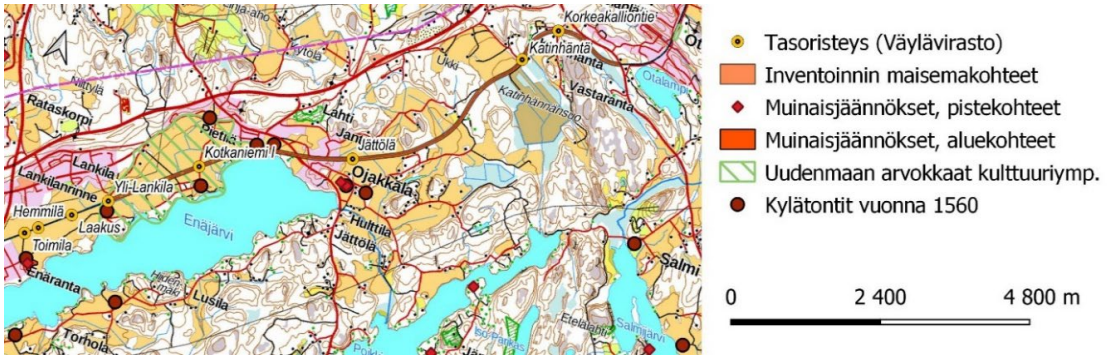
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Katinhännänkallion pohjoispuolitse kaartavan ratalinjan ympäristöä hallitsevat jylhät korpinäkymät. Tästä Karjaan suuntaan rata ylittää Katinhännänsuon kaartuvalla penkereellä, jonka täyttö oli radan vaativin maansiirtotyö. Radan länsipuolinen suon osa on raivattu viljelysmaaksi. Metsäsaarekkeiden rytmittämä maisemakuva muuttuu vähitellen yhä vanhemman ja tiheämmän viljelyasutuksen hallitsemaksi. Ojakkalan tienoilla ratalinja saapuu selkeästi Länsi-Uudenmaan vanhojen rintamaiden piiriin, jolle ominaisia ovat keskiaikaiset kylätontit ja useat kartanot. Enäjärven rantavainio on maakunnallisesti arvokkaaksi määritelty kulttuuriympäristö.

NYKYTILA JA KUNTO

Ratalinja on ajan saatossa sopeutunut osaksi maisemarakennetta. Rautatie näyttäytyy historiallisesti rikkaan maiseman teollisen ajan kerroksena. Etenkin ratakäytävän kapeus tuottaa suhteessa muihin maisemaelementteihin varsin häiritsemättömän, harmonisen vaikutelman, joka korostaa väylän historiallisuutta.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Maisemajakso ilmentää harvinaisen kiteytyneellä tavalla radan miljöösuhteeseen liittyviä historiallisia ilmiöitä.
Tyypillisyys – 1	Ratalinjan ja sitä ympäröivän kulttuurimaiseman historialliset piirteet ovat jossain määrin tyypillisiä.
Edustavuus – 3	Otalammen–Enäjärven maisemajakso on erittäin edustava esimerkki rautatien historiallisesta suhteesta maaston topografiaan, maisemakuvaan ja myös historiallisiin elinkeinoihin.
Alkuperäisyys – 2	Ratalinja on alkuperäinen. Kulttuurimaisemille on kuitenkin ominaista myös ajallinen muutos.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Otalammen–Enäjäven maisemajakso on maakunnallisella tasolla hyvä ja tietoa lisäävä esimerkki rautatien ja ympäröivän kulttuurimaiseman välisestä suhteesta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Maisemassa on nähtävissä eri aikakausien historiallisia kerroksia ja pitkiä jatkumoita.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3

LÄHTEET

Galtat & Tornivaara-Ruikka (2012: 346); Harju ym. (2007: 77); Kuninkaan kartasto (1776–1805); Peruskarttalehti 2041 08 (1958, 1990); SVR (1916: 31); Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla (2019); Uudenmaan liitto (2012); Vihdin kunta (2014: 29). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Katinhännän vahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde (ratavartijan tupa)
KOORDINAATIT	N=6697192,157; E=359266,420
RATAKILOMETRI	99+350
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Yksinkertainen vahtitupa Katinhännänsuon länsilaidalla. Tupa on merkitty myös pituusprofiiliin (1879) ja se on Knut Nylanderin tyyppipiirustusten mukainen.

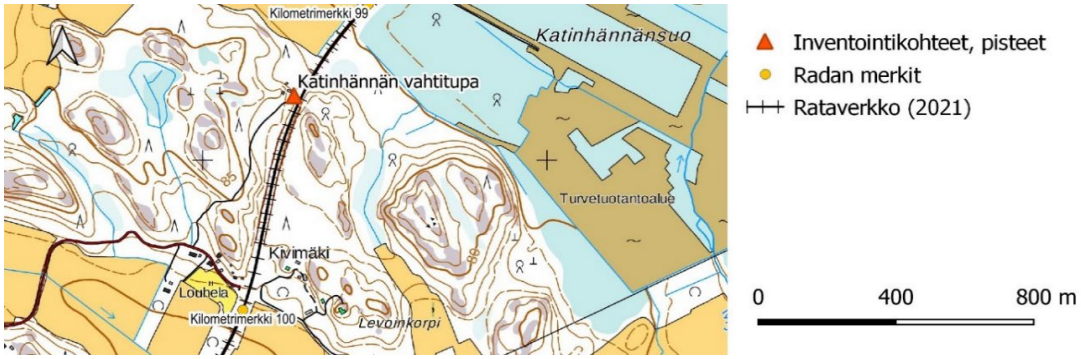
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tupa sijaitsee laajassa metsäsaarekkeessa Katinhännänsuon ja Ojakkalan alueen viljelyaukeiden välillä. Tupa sisätyy erilliskohteena Otalammen–Enäjärven maisemakohteen alueelle.

NYKYTILA JA KUNTO

Kirkniemen Rautatieasema-alueeseen liittyvän rakennushistorian selvityksen mukaan Katinhännän vahtitupa olisi radan vahtituvista parhaiten säilynyt. Päärakennuksessa onkin erinomaisesti nähtävissä tyyppipiirustusten mukainen asu. Pihapiiriin kuuluu myös useita uudempia rakennuksia.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Alkuperäisenä, säilyneenä vahtituparakennuksena Katinhännän vahtitupa on maakunnallisesti harvinainen esimerkki väylänpitoon liittyvästä asumishistoriasta ja sen tuottamasta rakennusperinnöstä.
Tyypillisyys – 3	Katinhännän tupa on radalle hyvin tyypillinen vahtituparakennus ja se on rakennettu tyyppipiirustusten mukaan.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa edelleen hyvin aikakautensa vahtitupaa ympäristöineen.
Alkuperäisyys – 2	Itse vahtituparakennus on säilyttänyt erittäin hyvin tyyppipiirustusten mukaisen asun. Pihapiiri ei enää täysin vastaa historiallisesti tyypillistä vahtituvan rakennuskokonaisuutta.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Katinhännän vahtitupa sijaitsee vaikeapääsyisellä paikalla ja on yksityiskäytössä. Vahtituvat sinänsä ovat olleet rautatieympäristöille tyypillisiä. Tässä mielessä Katinhännän vahtituvan merkitystä väylänpidon historian kannalta on pidettävä lähinnä paikallisena.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Miljöössä on hyvin nähtävissä eri aikakausien kerroksia ja jatkumoita.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson (2018); Nylander (1872a); Pituusprofiili (1879); Senaatin kartta (1870–1909). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Ojakkalan asemapuisto ja vesitorni
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6695285,865; E=357164,251
RATAKILOMETRI	102+400
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1900-

TAUSTATIEDOT

Ojakkalassa oli jo 1879 pituusprofiilissa laituri tai laiturivaihde (*Ojakkala platform*). Matkustaja-aikatauluun Ojakkala ilmestyi vasta 1900. Liikennepaikan verkostollista merkitystä lisäsi vuonna 1913 valmistunut kapearaiteinen rautatie Olkkalaan. Vuonna 1922 Ojakkalaan rakennettiin uusi, Thure Hellströmin suunnittelema liikennepaikkarakennus. Entinen laiturivaide on merkitty asemaksi kesäaikataulussa 1927. Henkilökunta poistui Ojakkalasta 1968, ja liikennepaikka palveli seisakkeena radan matkustajaliikenteen loppuun. Vesitorni paloi 1992. Asemarakennus purettiin 2000-luvun alkuvuosina.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Ojakkalan asemataajama on säilyttänyt paljolti 1900-luvun puolivälin mittakaavan. Aseman ympäristössä on merkkejä vanhasta keskuspaikkaluonteesta, muun muassa Työväen Osuuskaupan rakennus. Asema-alueen itäpuolella on merkkejä kapearaiteisen Ojakkala–Olkkala-radan raiteistosta. Taajamaa ympäröi historiallinen vilhelymaisema. Ojakkalan asema-alue sisältyy erilliskohteena Otalammen–Enäjärven maisemakohteeseen.

NYKYTILA JA KUNTO

Villiintynyt asemapuisto on yhä jäljellä vuoden 1958 puutarhasuunnitelman mukaisine puineen. Asemapuistoa sivuavan tien vastakkaisella puolella seisoo edelleen raunioituneena maamerkkinä Hellströmin tyyppipiirustusten mukainen punatiilinen vesitorni, jonka lautarakenteisen yläosan katto on todennäköisesti tuhoutunut vuonna 1992 tapahtuneen palon seurauksena. Tornin yhteydessä on autio liiteri-, käymälä- ja saunarakennus, jonka itäpuolella on tien varressa myös maakellari suurten vaahteroiden katveessa. Radan eteläpuolella on säilynyt makasiinirakennus ja asemapäällikön talo.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Ojakkala on esimerkki pienestä maaseututaajaman liikennepaikasta, joka on ollut aikanaan tyypillinen, mutta tyyppinä muuttunut selvästi historialliseksi.
Tyypillisyys – 3	Ojakkalan asemanseutu on historiallisesti hyvin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Vaikka asemarakennus on purettu, on asemanseutu, etenkin asemapuisto, edelleen hyvä todiste pienen maaseutuaseman keskeisistä miljööpiirteistä.
Alkuperäisyys – 1	Ympäristö on muuttunut voimakkaasti.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Liikennepaikka on vähintään paikallisesti hyvä todiste rautateiden historiallisesta liikennepaikkaverkosta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Ympäristössä on nähtävissä useita historiallisia kerroksia, jotka kertovat käytönaikaisista piirteistä, taantumisesta, sekä omalakisen villiintymisen ja yhä toimivan rautatien edustamista jatkumoista.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Iltanen (2009/2011: 88); Lajunen (1992: 38, 57); Peruskarttalehti 204108 (1958); Pituusprofiili (1879); Puutarhapiirustus (1958a); Turisti (1900; 1927: 22); Vihdin kunta (2013: 12–14). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

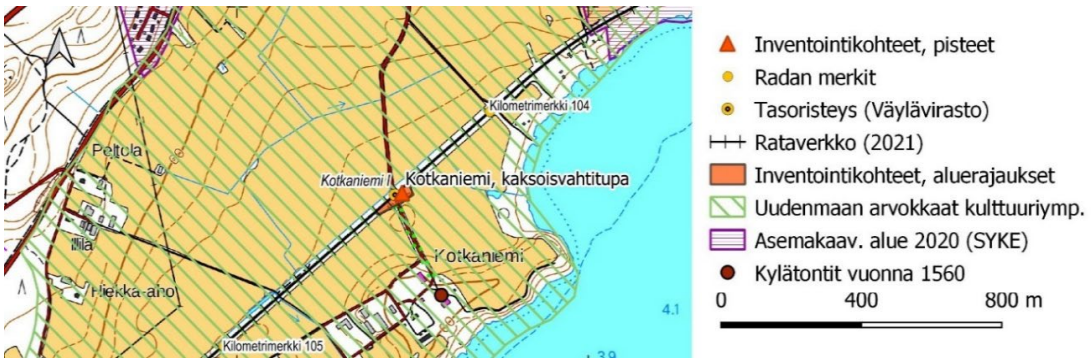
NIMI	Kotkaniemen kaksoisvahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde (ratavartijan tupa)
KOORDINAATIT	N=6694482,466; E=355469,807
RATAKILOMETRI	104+340
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT
Kotkaniemi on rataosan ainoa varmuudella säilynyt alkuperäinen kaksoisvahtitupa.

YMPÄRISTÖN KUVAUS
Vahtitupa sijaitsee näkyvällä pailalla Enäjärven rantavainiota halkovan suoran ratalinjan varressa, 1600-luvun puolivälissä perustetulle Kotkaniemen kartanolle johtavan kylätien tasoristeyksen itäpuolella. Tieosuutta tasoristeyksestä kartanolle reunustaa koivukuja. Vahtituvan sauna- ja maakellarirakennukset sijaitsevat tien länsipuolella. Enäjärven kulttuurimaisema on määritelty maakunnallisesti arvokkaaksi.

NYKYTILA JA KUNTO
Kotkaniemen vahtitupa on yksityisomistuksessa ja vaikuttaa ulkoisesti erittäin hyväkuntoiselta.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Kaksoisvahtitupa on selvästi yksinkertaista vahtitupaa harvinaisempi tyyppi. Alun perin Hyvinkään–Karjaan rataosalla oli näitä vain viisi, joista Kotkaniemi on ainoa säilynyt. Kohde on valtakunnallisestikin harvalukuinen.
Tyypillisyys – 2	Kotkaniemen vahtitupa on pääosin Knut Nylanderin laatimien tyyppipiirustusen mukainen.
Edustavuus – 3	Kotkaniemen vahtitupa edustaa erityisen hyvin Hangon radan ja ylipäätään 1800-luvun loppupuolen kaksoisvahtitupaa.
Alkuperäisyys – 2	Tuvan ulkoasu on selvästi Hangon radan kaksoisvahtituvan mukainen, vaikka esimerkiksi ikkunat vaikuttavatkin tyyppipiirustusta suuremmilta. Lisäksi tyyppipiirustuksista poiketen on Kotkaniemen vahtituvassa sisäänkäynti vain toisella puolella rakennusta.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde on valtakunnallisesti hyvä todiste ratavartijoiden asuinmiljööstä ja väyläverkkoon liittyvästä rakennuskannasta aikakaudellaan.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Suhteessa käytössä olevaan rautatiehen vahtitupa muodostaa merkittävää maisematason historiallista kerroksisuutta. Tätä korostaa sijainti historiallisen kylätien varrella, keskellä maakunnallisesti arvokkaaksi määriteltyä kulttuurimaisemaa.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Galtat & Tornivaara-Ruikka (2012: 346); Nylander (1872b); Pituusprofiili (1879); Uudenmaan liitto (2012). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	4.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	4.3.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nummelan kaksoisvahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde (ratavartijan tupa)
KOORDINAATIT	N=6691661,376; E=352174,352
RATAKILOMETRI	108+680
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Eräs pituusprofiiliin (1879) merkityistä yksinkertaisista vahtituvista. Rakennuksen tyyli vaikuttaa Knut Nylanderin tyyppipiirustusten mukaiselta, mutta se on kuitenkin selvästi kaksihuoneinen.

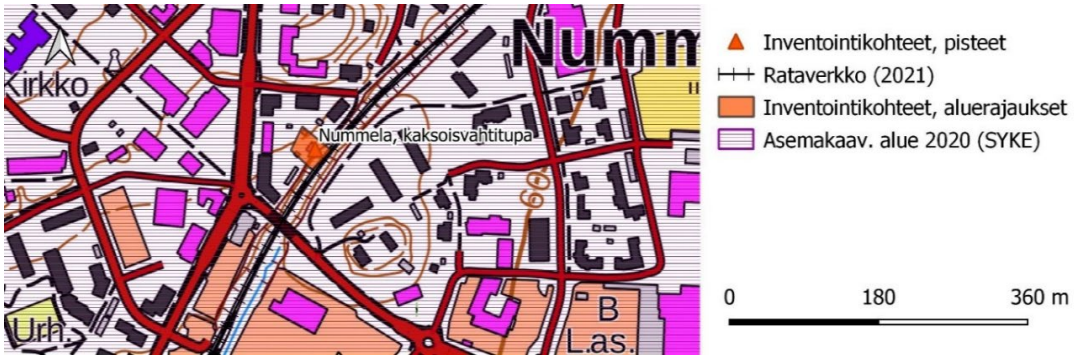
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Vahtitupa sijaitsee Nummelan nykyiselle keskusta-alueella, radan pohjoispuolella korkean maaleikkauksen törmän päällä. Tontti on jäänyt keskelle 2000-luvulla rakennettua asuinkerrostalojen korttelia.

NYKYTILA JA KUNTO

Tontilla on päärakennuksen lisäksi säilynyt ulkorakennus, maakellari, ja uudempi lisärakennus. Nummelan vahtitupa vaikuttaa autiolta. Tupa on jäänyt kerrostaloasutuksen puristuksiin, mikä selvästi heikentää säilymisen edellytyksiä. Vuonna 2000 hyväksytyssä asemakaavassa tuvan tontti on kuitenkin merkitty ympäristökuvan kannalta tärkeäksi, suojeltavaksi alueeksi, jolla rakennuksia ei saa purkaa ilman pakottavaa syytä.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Kyseessä on rataosan ainoa selvästi 1800-luvulta periytyvä vahtitupa, joka on myöhemmin laajennettu kaksinkertaiseksi tai kahdella asuinhuoneella varustetuksi.
Tyypillisyys – 2	Rakennuksen arkkitehtoninen tyyli viittaa Nylanderin vahtituparakennuksiin. Pohjaratkaisu on kuitenkin epätyypillinen. Tuvan eri osien katonharjat ovat erikoisesti 90 asteen kulmassa toisiinsa nähden. Rakennuksessa on kaksi savupiippua, mikä myös viittaa yksinkertaisen vahtituvan laajentamiseen jälkikäteen.
Edustavuus – 2	Nummelan kaksoisvahtitupa on edustava esimerkki 1800-luvun lopun vahtituvasta ja siihen liittyvästä asumisesta.
Alkuperäisyys – 1	Valtitupaa ei voi pitää ulkoasultaan alkuperäisenä. Nylanderin tyyppipiirustuksiin viittaavia tyylipiirteitä on kuitenkin selvästi havaittavissa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Keskeisellä paikalla sijaitseva vahtitupa on ainakin paikallisesti hyvä todiste 1800-luvun lopun ratavartijan asuintontista.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Miljöössä on huomattavasti eri aikakausien kerroksia, käytön muutoksia ja toiminnallisia jatkumoita.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Pituusprofiili (1879); Vihdin kunta (2000). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	04.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nummelan asema-alue
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6691135,964; E=351878,508
RATAKILOMETRI	109+368
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Nummela on radan alkuperäinen asemapaikka. Aseman ympäristö oli ennen rautatietä asumatonta harjumaastoa, josta asema ja myöhemmin sen ympärille kasvanut kylä saivat nimensä. Alkuperäinen Knut Nylanderin piirtämä asemarakennus korvattiin 1917 Bruno Granholmin suunnittelemalla rakennuksella, joka tyylillisesti edustaa siirtymävaihetta jugendista 1920-luvun klassismiin. Nummela toimi asemana henkilöliikenteen loppuun asti. Henkilökunta poistui 1993. Nummela on edelleen rataverkon liikennepaikka.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Aseman ympäristö on 1900-luvun lopulla voimakkaasti kasvaneen Nummelan taajaman vanhinta osaa. Itse asema-alueella on säilynyt laaja puisto, muun muassa radan varren lehmuksineen. Aseman itäpuolella on myös Bruno Granholmin piirtämä jugendtyylinen asemapäälliköiden virkatalo 1800-luvun lopusta.

NYKYTILA JA KUNTO

Asemarakennus on yksityisomistuksessa ja asuin- ja liikekäytössä. Asema-alue puistoineen ja useine ulkorakennuksineen on säilyttänyt historiallisen ilmeensä kokonaisuutena varsin hyvin, mutta aluetta ei ole suojeltu. Valtion omistama asemapuiston alue on vuodelta 1974 periytyvässä asemakaavassa edelleen osoitettu liikennealueeksi.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Nummelan laaja asemakokonaisuus on maakunnallisesti harvinainen.
Tyypillisyys – 2	Liikennepaikka on alkujaan ollut varsin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Nummela on edustava esimerkki 1800-luvun lopun asema-alueesta puistoineen.
Alkuperäisyys – 2	Asema-alue on kokenut jonkin verran muutoksia historiallisesti. Se on kuitenkin pääpiirteissään hyvin säilynyt kokonaisuus.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Hyvinkää–Karjaa-rataosan erityispiirre ovat monet Uudenmaan oloissa poikkeuksellisen hyvin säilyneet asema-alueet. Nummelan asema-alueen merkitys on siten enimmäkseen paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Asema-alueeen rakennuskannassa itsessään on useita kerroksia 1870-luvulta 1900-luvun alkuun. Suhteessa ympäröivään taajamaan ja käytössä olevaan rautatiehen syntyy kerroksinen miljöö.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Iltanen (2009/2011: 89); Valanto (1982: 38); Vihdin kunta (1974b). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	08.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kalkkimäen teollisuusraide
TYYPPI	Yksittäiskohde (teollisuusraide)
KOORDINAATIT	N=6690447,443; E=350334,899
RATAKILOMETRI	111+200
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	Viim. 1984-

TAUSTATIEDOT

Hiekkaiseen kangasmaastoon, noin kilometrin 111 kohdalle Nummelan länsipuolelle, syntyi 1970–1980-luvuilla Kalkkimäen teollisuusalue. Aluetta palveli Betonila-nimiseen liikennepaikkaan kuuluva oma sivuraide, mikä todistaa mielenkiintoisesti rautatien logistisesta merkityksestä valmistavalle teollisuudelle vielä lähimenneisyydessä. Teollisuusalueen kohdalla oli myös alun perin yksinkertainen vahtitupa, josta ei kuitenkaan ole nähtävissä merkkejä.

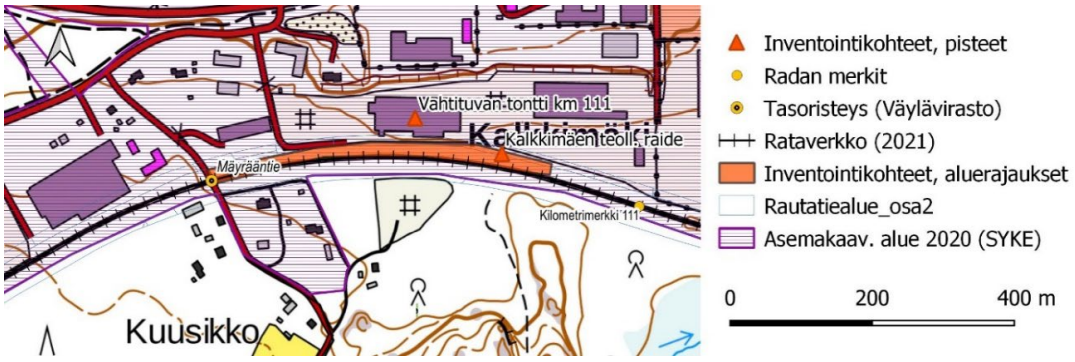
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Ympäristö on hiekkaista kangasmaastoa Lohjanharjuna kohoavan I Salpausselän etelärinteellä. Teollisuusalue betonielementtirakenteisine halleineen on yhä jäljellä.

NYKYTILA JA KUNTO

Raide on purettu 1990-luvulla. Ratapohja ja joitain jäänteitä on yhä jäljellä, kuten vanhanmallinen aurausmerkki entisen tasoristeyksen kohdalla.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Kyseessä on rakentamisajankohdalleen tyypillinen logistinen ratkaisu, joka 2000-luvulla on nopeasti harvinaistunut.
Tyypillisyys – 3	Vastaavat teollisuusraiteet ovat olleet hyvin tyypillisiä.
Edustavuus – 2	Teollisuusraiteen pohja alkuperäisessä ympäristöyhteydessään on edelleen edustava esimerkki raidelogistiikan merkityksestä viimeisteltyjä tuotteita valmistavalle teollisuudelle vielä viime vuosikymmeninä.
Alkuperäisyys – 1	Raide on purettu 1990-luvulla. Linjan kulku on vielä osin hahmotettavissa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohteen merkitys on nimenomaan sen ilmentämässä nopeassa muutoksessa, jonka myötä vielä viime vuosisadan loppupuolella tyypillinen raidelogistinen ratkaisu on muuttunut historialliseksi.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Kohteessa on osin nähtävissä eri aikakausien kerroksia.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Mäkinen (2012); Peruskarttalehti 2041 05 (1958; 1972; 1984; 1990); Pituusprofiili (1879); Senaatin kartta (1870–1907). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	9.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nummenkylän maisema
TYYPPI	Maisemakohde
KOORDINAATIT	
RATAKILOMETRI	113+380–115+640
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Nummenkylän tasoristeyksen ja Turunväylän alikulkusillan välisellä jaksolla rata kulkee Lohjanharjuna kohoavan salpausselän etelärinteellä, puoliavoimessa länsiuusimaalaisessa kulttuurimaisemassa, jonka yli avautuu ajoittain laajoja näkymiä. Radan maisemakuvaan liittyy muun muassa maiseman korkeuserojen (vertikaalisen ulottuvuuden) ja ajallisen kerroksisuuden vuoksi erityisiä esteettisiä ja historiallisia arvoja.

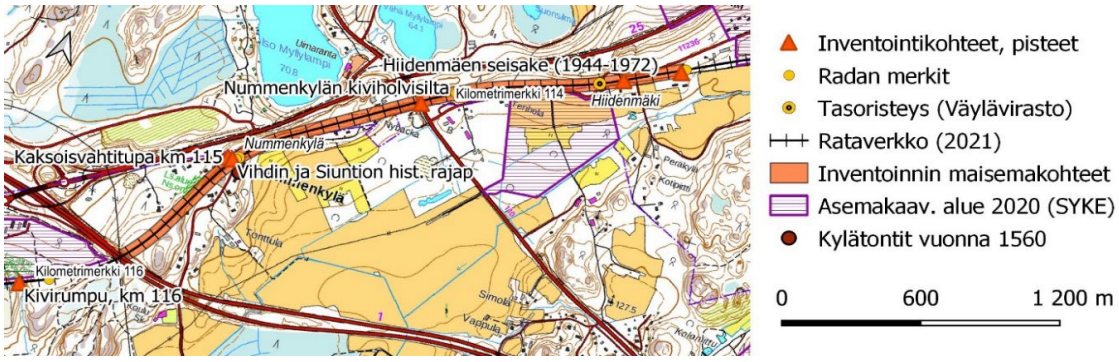
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kilometriltä 113 länteen on radan varressa on paahteista, nummimaista ketoa pylväsmäisine katajineen. Nummenkylän paahdealue on kulttuuribiotooppina valtakunnallisestikin merkittävä. Etelän puolella on Nummenkylän kumpuileva viljelytasanko. Metsämaisema pohjoispuolella, ylärinteen puolella, on järeää kuusi-mäntyvaltaista sekametsää. Osuuden länsipäässä rata ohittaa Nummenkylän historiallisen kylätontin ylärinteen puolelta. Maisema on puoliavointa kulttuurimaisemaa jota mosaiikkimaisesti rytmittävät muun muassa suojeltu tammimetsikkö ja jakson länsipään kallioalueella myös jylhät kuusikkonäkymät.

NYKYTILA JA KUNTO

Rata on säilyttänyt alkuperäisen linjauksensa. Jakson maisemaan sisältyy useita historiallisia kerroksia. Rataympäristön erityiskohteita on etenkin Nummenkylän kiviholvisilta sekä kaksoisvahtituvan tontti ja historiallinen rajapyykki kilometrillä 115, jotka arvotetaan omina yksittäiskohteinaan erikseen.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Osuuden maisemakuva on valtakunnallisesti harvinaislaatuinen, selvästi eteläiseen viljelysseutuun ja I Salpausselkään liittyvine ominaispiirteineen.
Tyypillisyys – 1	Alueellisesti maisemakohde on osin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Nummenkylän maisema edustaa hyvin rautatiehen maisemakerroksena liittyviä arvoja ja niiden suhdetta muuhun kulttuurimaisemaan.
Alkuperäisyys – 2	Ratalinjan ja ympäröivän maiseman muodostama kokonaisuus on pääosin säilyttänyt olennaiset historialliset piirteensä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä todiste rautatien ja kulttuurimaiseman suhteesta ja siihen liittyvistä myönteisistä arvoista.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Nummenkylän rautatiemaisemassa on nähtävissä huomattavasti ajallisia kerroksia ja jatkumoita.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Kuninkaan kartasto (1776–1805); Kullberg (2020); Kuninkaan kartaston aluekohteet (2019); Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla (2019); Senaatin kartta (1870–1907); Väylävirasto (2020). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	16.10.2021, 9.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nummenkylän kiviholvisilta
TYYPPI	Yksittäiskohde (taitorakenne)
KOORDINAATIT	N=6689214,478; E=347687,091
RATAKILOMETRI	114+161
SIJAINTIKUNTA	Vihti
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1934-

TAUSTATIEDOT

Nummenkylän (Lohjanharjun) alikulkusilta on 28,3 metriä pitkä kiviholvisilta, jolla Hyvinkää–Karjaa-rata ylittää nykyisen kantatien 110. Nummenkylän maisemassa radan kanssa risteävä tie on alkuperäinen Helsingin–Turun valtatie nro 1, joka oli ensimmäisiä autoliikenteen lähtökohdista suunniteltuja kaukoliikenneväyliä Suomessa. Silta valmistui osana tien rakennushanketta 1934. Sillan vapaa-aukon suurin korkeus on 5 metriä.

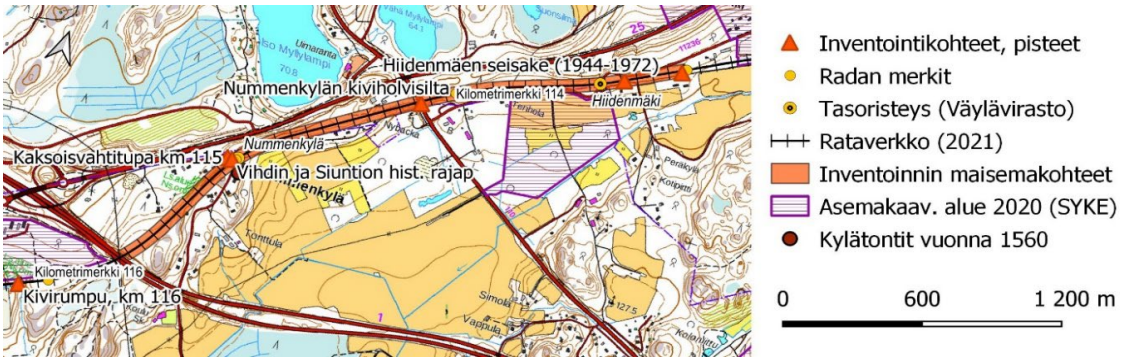
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tienäkymässä Nummenkylän holvisilta sijaitsee hyvin näkyvällä paikalla Salpausselän (Lohjanharjun) ja Nummenkylän viljelysmaiseman välisessä saumakohdassa. Etenkin lännestä katsottuna sillan kaariholvi muodostaa tienäkymään porttimaisen rajakohdan. Välittömästi radan eteläpuolella kulkee myös Vihdin ja Lohjan kuntien raja. Sillan tilaa jakavaa vaikutusta korostaa myös rautatien korkean muurimainen sorapenger.

NYKYTILA JA KUNTO

Silta on säilyttänyt alkuperäiset piirteensä ja luonnonkivipinta on patinoitunut kauniisti. Silta liittyy korkeaan ratapenkereeseen sammaloituneiden tukimuurien välityksellä.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Hyvinkää–Karjaa-rataosalla on kaksi kiviholvisiltaa. Suuret kiviholvisillat ovat rataverkolla kaikkiaan varsin harvinaisia.
Tyypillisyys – 1	Siltaa ei voi pitää erityisen tyypillisenä.
Edustavuus – 3	Suomen rataverkolle rakennettiin joitain muitakin suuria kiviholvisiltoja vielä 1920- ja 1930-luvulla. Nummenkylän kiviholvisilta on erittäin edustava esimerkki tästä vaiheesta, jonka taustalla voi osin vaikuttaa arkkitehtuurin yleinen klassismisuuntaus.
Alkuperäisyys – 3	Nummenkylän kiviholvisilta on säilynyt erityisen hyvin alkuperäispiirustusten (RH 10887) mukaisessa asussaan.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Nummenkylän kiviholvisilta on ainakin maakunnallisesti hyvä todiste rakennusaikakautensa silta-arkkitehtuurista.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Rakennusmateriaalien patinoituminen, kasvillisuus ja sillan suhde ympäristöönsä muodostavat maisematasolla ainakin paikallisesti merkittävää historiallista kerroksellisutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET VR (1962: 171); Väyläviraston taitorakennerekisteri (U-2982: *Nummenpään (Lohjanharjun) alikulkusilta*). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	9.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Nummenkylän kaksoisvahtituvan tontti ja rajapyykki
TYYPPI	Yksittäiskohde (vahtituvan tontti, rajapyykki)
KOORDINAATIT	N=6688687,670; E=347013,204
RATAKILOMETRI	115+020
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	

TAUSTATIEDOT

Nummenkylän tasoristeyksen länsipuolella sijaitsi pituusprofiilin (1879) mukaan kaksoisvahtitupa. Tontti on autioitunut vuoteen 1951 mennessä. Tontin itäosasta löydettiin inventoinnin yhteydessä rajapyykki, joka on varsin todennäköisesti on merkinnyt Siuntion ja Vihdin pitäjien historiallista rajaa, joka aiemmin noudatti Nummenkyläntietä. Nummenkylän alue liitettiin Lohjan maalaiskuntaan vuonna 1953.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Nummenkylän vahtitupatontti sijaitsee I Salpausselän (Lohjanharjun) rinteessä, Nummenkylän historiallisen kylätontin läheisyydessä ylärinteen puolella. Ympäristö on puoliavointa kulttuurimaisemaa.

NYKYTILA JA KUNTO

Kaksoisvahtituvan rakentamattomana säilyneellä tontilla on edelleen nähtävissä asutusjäänteitä. Tontin yläosassa on kaksoisvahtituvan kivijalka, alaosassa lähellä rataa saunarakennuksen betonivalettu sokkeli. Sammaloitunut, luonnonkivistä rakennettu rajapyykki sijaitsee saunan kivijalasta hieman itään. Huipulla olevassa kivessä erottuu hakattuna kirjain "R". Tontin järeytynyt puusto korostaa pitkää aikajatkumoa.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Kaksoisvahtitupien tontit ovat lähtökohtaisesti harvalukuisia. Historiallinen rajapyykki voi ajoittua jopa 1500–1700-luvuille, mutta sen ajoituksesta ja alkuperästä varmistuminen edellyttää lisätutkimuksia.
Tyypillisyys – 2	Nummenkylän kohde ilmentää myös vahtitupatonteille tyypillisiä piirteitä.
Edustavuus – 2	Eri ikäisiä merkkejä väylänpidosta ja siihen liittyvästä asumisesta sisältävänä kohteena Nummenkylän vahtitupatontti on edustava.
Alkuperäisyys – 1	Kohde on voimakkaasti muuttunut, mutta alkuperäinen rakennusten ryhmitys ja rakennustapa on osin pääteltävissä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on hyvä todiste väylänpidon ja siihen liittyvän asumisen historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Kohteessa on huomattavasti eri-ikäisiä kerroksia alkaen ajalta ennen radan rakentamista, aina vahtitupatontin autioitumiseen ja sen jälkeiseen villiintymiseen. Kokonaisuus liittyy käytössä olevaan rataan ja historialliseen asuinmaisemaan.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1938, 1951); Nummenkylä, maanjakokartta (1844); Peruskarttalehti 2041 04 (1959); Pituusprofiili (1879); Senaatin kartta (1870–1907); Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla (2019). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	9.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Muijalan kivirumpu (rumpu R2641)
TYYPPI	Yksittäiskohde (taitorakenne)
KOORDINAATIT	N=6687838,666; E=346342,830
RATAKILOMETRI	116+141
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Hyvinkää–Karjaa-rataosalle tyypillinen kivirumpu, jolle luonteenomaista on tietty karkeatekoisuus. Vastaavia on säilynyt useita etenkin soraisen maaperän alueilla.

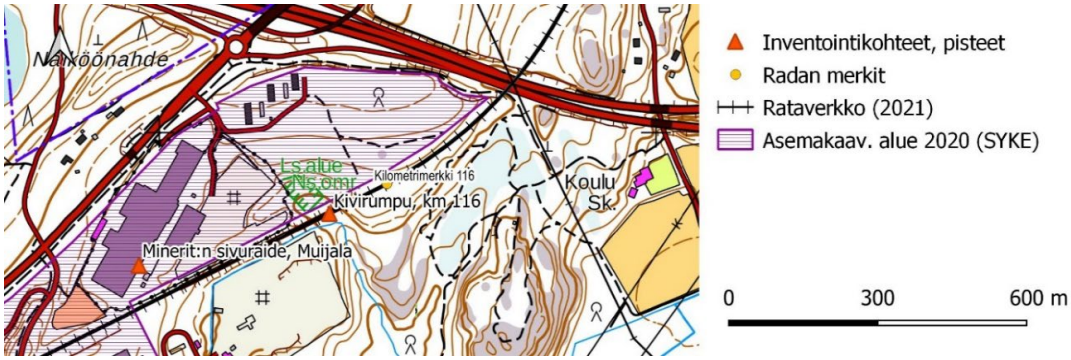
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Rumpu sijaitsee Lohjan Muijalassa, Lohjanharjun etelärinteellä jyrkkätörmäisessä purolaaksossa. Ratapenger on paikalla hyvin korkea. Purolaakso kasvaa järeää kuusikkoa, ja se on paitsi harsosammalen suojelualue, osoitettu myös Lohjan taajamayleiskaavassa viheryhteydeksi radan etelä- ja pohjoispuolen välillä.

NYKYTILA JA KUNTO

Rumpu on alkuperäisasussaan ja asettunut harmonisesti metsäiseen ympäristöönsä. Väyläviraston taitorakennerekisterissä on vuodelta 2019 merkintä: "Rumpu saattaa olla osin sortunut, koska päästä ei näy valoa. Vesi virtaa normaalisti."

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Rumpu edustaa tyyppiä, joka oli rakentamisajankohtanaan yleinen, mutta sittemmin harvinaistunut.
Tyypillisyys – 3	Hyvinkää–Karjaa-rataosalle tyypillinen kivirumpu, jolle on ominaista harkkojen vapaamuotoisuus ja tietty karkeatekoisuuden leima.
Edustavuus – 3	Muijalan kivirumpu on erittäin edustava esimerkki paitsi Hyvinkää–Karjaa-rataosan kivirummusta, myös yleisemmin 1870-luvun lopun rumpurakenteesta ja kivityöstä.
Alkuperäisyys – 3	Rakenne on säilynyt alkuperäisenä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Rumpu on maakunnallisesti hyvä esimerkki rataverkon pienvesistöarkkitehtuurista 1870-luvulla.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Rummussa yksittäiskohteena ei ole nähtävissä varsinaista historiallista kerroksisuutta. Puronvarren varttunut metsäympäristö, rakennuskivien patina ja sammaloituminen kuitenkin korostavat kohteen pitkää ikää ja aikajatkumoa.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Lohjan kaupunki (2012); Väyläviraston taitorakennerekisteri (Rumpu R-2641). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	18.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Muijalan laiturivaihteen paikka
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6687476,769; E=345595,527
RATAKILOMETRI	117+020
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1893-

TAUSTATIEDOT

Muijalan laiturivaihde perustettiin 1893, jolloin se korvasi Nummenkylän laiturin. Matkustaja-aikatauluun Muijala lisättiin viiden muun pienen liikennepaikan ohella 1900. Samoihin aikoihin muijalaan rakennettiin myös Bruno Granholmin paviljonkimainen liikennepaikkarakennus. Ilmeisesti noin vuonna 1907 laiturivaihteen yhteyteen perustettiin niin ikään Granholmin suunnittelema kaksoisvahtitupa. Ympäristön taajama-asutus on pääosin syntynyt vasta henkilöliikenteen lakkauttamisen jälkeen.

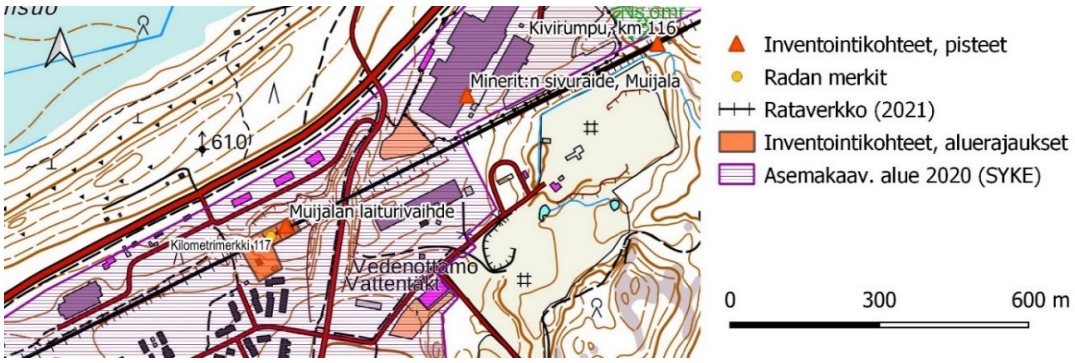
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Liikennepaikka sijaitsee Lohjanharjulla Muijalannummen soraisessa, männikkövaltaisessa kangasmaastossa, Salpausselän suuntaiselta tieltä Muijalan kylään johtavan tien kohdalla.

NYKYTILA JA KUNTO

Henkilöliikenne Muijalassa päättyi 1977 ja tavaraliikenne 1991, jonka jälkeen ratapiha ja lähistön teollisuustonteille johtaneet pistoraiteet purettiin. Autioksi jäänyt pysäkkirakennus paloi 1994. Sen kohdalla on yhä maaleikkauksen luiskassa jäljellä radan varteen laiturille johtaneet betoniportaat. Ratapiha-alueen on vallannut nuori mäntymetsä. Vahtitupa ulkorakennuksineen on jäljellä läheisyydessä ja yksityisasuntona.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Muijala oli laiturivaihteena jossain määrin epätyypillinen esimerkiksi liikennepaikkarakennuksen ja sen sijoittelun osalta (rakennus sijaitsi ratapihaa ylempänä maaleikkauksen päällä).
Tyypillisyys – 1	Lliikennetoimintojen näkökulmasta Muijala oli aikakaudelleen ja Hyvinkää–Karjaa-rataosalle varsin tyypillinen liikennepaikka.
Edustavuus – 1	Kohde on liikennepaikkana osin edustava.
Alkuperäisyys – 1	Muijalan liikennepaikka on pääosin tuhoutunut. Ratapihan sijainti ja asemarakennuksen edustan portaat ovat edelleen nähtävissä, kuten myös yksityisasuntona oleva vahtitupa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohde on edelleen paikallisesti hyvä todiste liikennepaikkaverkoston historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Maastossa on yhä nähtävissä joitain Muijalan liikennepaikasta kertovia kerroksia aktiivikäytössä olevan rautatien varressa.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Granholm (1900/1907); historialliset ortoilmakuvat (1996, 1997); Iltanen (2009/2011: 90); Turisti (1900). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	18.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Lohjan asemanseudun rautatiemaisema
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	
RATAKILOMETRI	122+250–124+000
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Lohjan asema perustettiin Ventelän keskiaikaisen kylätontin tuntumaan, eri puolelle Lohjanharjua kuin Lohjanjärven rantatasanteella sijainnut Lohjankylä. Metsä- ja kaivosteollisuuden nousun myötä Lohjasta kasvoi merkittävä teollisuuspaikkakunta. Lohjasta tuli risteysasema 1907, kun paikallinen sähkörautatie asemalta Lohjanjärven rannalla sijainneeelle selluloosatehtaalle valmistui. Aseman ympäristöön syntyi 1900-luvun alkupuolella esikaupunkimainen asutus- ja pienteollisuuskeskus.

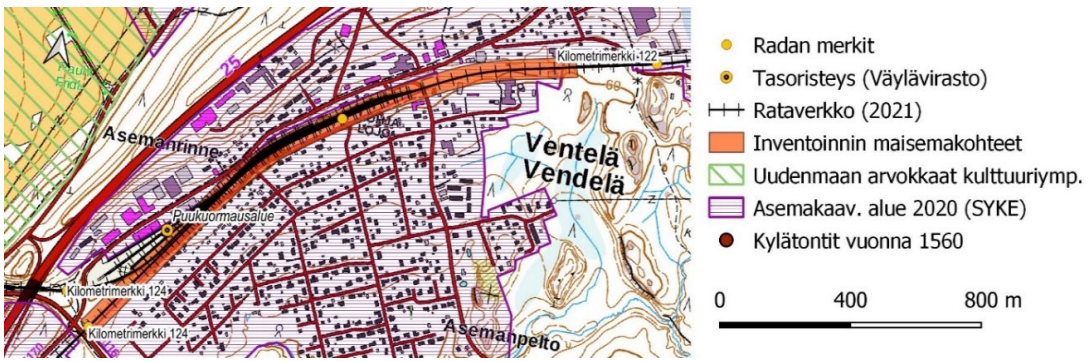
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Lohjan asemanseudun taajama sijaitsee Salpausselän etelärinteellä, Ventelän keskiaikaisen kylätontin tuntumassa. Sijainti rinteessä on johtanut rakennetun ympäristön elementtien terassimaiseen, tiiviiseen ryhmitykseen. Aseman ympäristössä on rautateihin liittyvän rakennuskannan ohella säilynyt historiallisia pienteollisuusrakennuksia, kuten punatiilinen viljasiilo ja klassismivaikutteinen osuusteurastamon rakennus. Radan eteläpuolella sijaitsee asemanrinteen pientaloalue 1900-luvun alkupuolelta.

NYKYTILA JA KUNTO

Lohjan ratapiha on kokenut vuosien saatossa huomattavia muutoksia. Kokonaisuutena Lohjan asemamiljöö on kuitenkin säilyttänyt hienosti 1900-luvun puolivälin rautatieasemaympäristön ominaistunnelman. Samoin asemanseudun yhdyskunta on huomattavissa määrin säilyttänyt historiallisen leimansa ja elävyytensä. Ratapihalta avautuu vaikuttavia näkymiä yli alempana olevien Asemanrinteen kaupunginosan kattojen. Taajaman rakennetussa ympäristössä on suomalaisittain poikkeuksellisen historiallinen leima. Rakennettua ympäristöä elävöittävät vehmaat puutarhat ja rehevä tammivyöhykkeen kasvillisuus.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Lohjan asemanseudun miljöökuva on suomalaisessa vertailussa poikkeuksellisen tiivis, mutta silti pienimittakaavainen ja leimaltaan historiallinen.
Tyypillisyys – 1	Rautateihin liittyvien logististen toimintojen näkökulmasta Lohjan asemanseutu on jossain määrin tyypillinen.
Edustavuus – 3	Lohjan asemanseutua kokonaisuudessaan voi pitää erittäin edustavana esimerkkinä 1900-luvun alkupuolen asemayhdyskunnasta.
Alkuperäisyys – 1	Rautatieliikenteen toiminnallinen yhteys asemanseudun ympäristöön on pitkälti katkennut. Maisemassa on myös tapahtunut selviä muutoksia.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Historialliset yhteydet rautatien ja ympäröivän taajaman välillä ovat yhä selvästi havaittavissa. Lohjan asemanseutu on erittäin hyvä esimerkki 1900-luvun asemataajamasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Rautatien lähiympäristön miljöössä on hyvin nähtävissä eri aikakausien kerroksia ja jatkuvuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Historialliset ortoilmakuvat (1951); Iltanen (2009/2011: 90); Pitäjänkartta 1:20000 (1939); Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla (2019). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	16.10., 18.11., 19.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Lohjan veturitalli ja vesitorni
TYYPPI	Yksittäiskohde (veturitalli)
KOORDINAATIT	N=6684675,506; E=341064,158
RATAKILOMETRI	122+320
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1928, 1930-

TAUSTATIEDOT

Lohjan veturitalli on rakennettu 1928. Sitä on 1930-luvulla laajenettu radan puolelle lisätyllä linja-autopilttuulla. Tallirakennukseen on integroitu myös vesitorni, joka sai vetensä Salpausselän pohjavesivaroista.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Punatiilinen veturitalli vesitorneineen sijaitsee Lohjan asemanseudun Hyvinkään päässä. Tallin itäpuolella on kuusimetsää, jonka alueella sijaitsi myös vesitornin vedenottamo. Radan varren maisemassa veturitalli muodostaa asemanseudun rajan. Sen länsipuolella on osuusteurastamon klassismivaikutteinen rakennus. Tallin kohdalla radan pohjoispuolella on säilynyt ratamestarien asuintalo ja villiintynyt tontti, jolla sijaitsi ilmeisesti 1990-luvulla purettu veturinkuljettajien asuintalo.

NYKYTILA JA KUNTO

Veturitalli on säilyttänyt käytönaikaisen asunsa. Talli on yksityisomistuksessa. Radan varressa on säilynyt myös vesiviskuri, joka on tarkoitus säilyttää sähköistyshankkeen yhteydessä. Raideyhteys veturitalleille on purettu.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Vesitornit ovat Hyvinkää–Karjaa-radalla harvinaisia. Veturitallin ja vesitornin yhdistelmä on epätyypillinen.
Tyypillisyys – 1	Lohjan veturitallissa on nähtävissä myös rakennustyypille yleisiä, tunnusomaisia piirteitä.
Edustavuus – 3	Lohjan veturitalli ja vesitorni on rakennustyyppinsä erittäin hyvä edustaja.
Alkuperäisyys – 2	Kohde on rakennushistoriallisessa mielessä pääosin säilyttänyt 1930-luvun asunsa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Veturitallin, vesitornin ja vesiviskurin muodostama kokonaisuus on maakunnallisesti hyvä esimerkki höyryveturiaikakauden tuki- ja huoltoinfrastruktuurista.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohde liittyy kiinteästi käytössä olevaan rataan. Miljöö on maisematasolla kerroksinen.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Pitäjänkartta 1:20000 (1938); Salmela (2021). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	18.11., 22.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Lohjan aseman rakennusalue
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6684436,482; E=340444,286
RATAKILOMETRI	122+965
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1929-

TAUSTATIEDOT

Lohja on radan alkuperäinen asemapaikka, jonka merkitys kasvoi Lohjan sähkörautatien (1907) ja etenkin Valtionrautateiden vuonna 1928 valmistuneen Lohjan satamaradan myötä. Satamaradan yhteydessä Lohjalle rakennettiin uusi, Thure Hellströmin suunnittelema klassistinen asemarakennus, joka korvasi Knut Nylanderin alkuperäisen aseman.

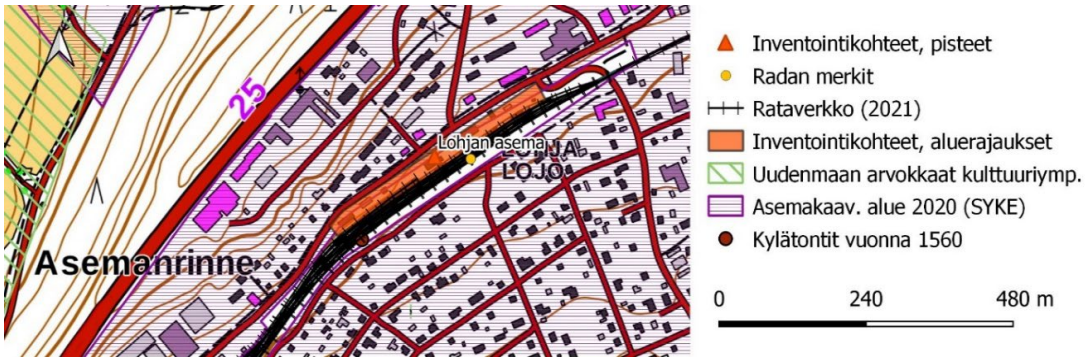
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Venteläntien ja radan väliin syntyi 1900-luvun alkuvuosikymmeniin mennessä laaja, puistomainen asema- ja asuinalue. Itse asemarakennuksen lisäksi alueella on säilynyt 1900-luvun puolivälin saunarakennus, tavaramakasiini, 1870-luvun asuinrakennus, ilmeisesti Hellströmin suunnittelema asemapäällikön talo. Myös alkuperäinen asemarakennus on säilynyt siirrettynä ja asuinrakennukseksi muutettuna asema-alueen länsipäässä. Kyseinen rakennus on suojeltu. Asema-alueen rakennuskanta ja vehmas puusto ovat taajamakuvassa keskeisiä elementtejä.

NYKYTILA JA KUNTO

Asemarakennuksessa on toiminut vuodesta 2012 kahvila. Asemarakennus ja sen edustan laiturialue on säilynyt yleisölle avoimena tilana, mikä on rataosan asemien joukossa poikkeuksellista.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Lohjan nykyinen, klassismia edustava asemarakennus on ainoa säilynyt Thure Hellströmin asemarakennus rataosalla. Aseman rakennuskokonaisuuden historiallinen leima on säilynyt.
Tyypillisyys – 2	Lohjan aseman rakennusalue on mittakaavaltaan varsin tyypillinen suurehkon aseman rakennuskokonaisuus.
Edustavuus – 3	Lohjan asemarakennus on erittäin edustava esimerkki Hellströmin klassistisesta asemarakennuksesta. Alue laajemminkin on edustava esimerkki aikakautensa risteysaseman rakennusympäristöstä.
Alkuperäisyys – 2	Aseman rakennusalue sai nykyisen hahmonsa pääosin 1930-lukuun mennessä. Tämän ajankohdan asu on säilynyt hyvin.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Lohjan asema on maakunnallisesti hyvä todiste rautateiden historiallisesta liikennepaikkaverkosta ja siihen liittyvästä rakennusympäristöstä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Lohjan asema-alueella on nähtävissä selvää historiallista kerroksisuutta, uusia käyttötarkoituksia ja jatkuvuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 2/3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Iltanen (2009/2011: 90); Ockenström (2002/2007: 157); Puutarhapiirustus (1959). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	18.11., 19.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Moision alikulkusilta (Lohjan satamarata)
TYYPPI	Yksittäiskohde (taitorakenne)
KOORDINAATIT	N=6683089,366; E=338199,956
RATAKILOMETRI	125+770
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Lohjan kaupunki
RATAOSA	Lohja–Lohjanjärvi
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1933-

TAUSTATIEDOT

Vuonna 1928 Lohjan asemalta Lohjanjärven rantaan valmistui Valtionrautateiden rakentama Lohjanjärven satamarata. Käytännössä rata rakennettiin Lohjan sähkörautatien korvaajaksi. Vuonna 1933 valmistui Moisionkatu Lohjan keskustan ja Moisionpellon 1920-luvun lopussa palstoitetun pientalo-alueen väliseksi pääyhteydeksi. Kadun kohdalle Satamaradan penkereeseen rakennettiin kivimaatukinen ja teräsjänteinen alikulkusilta. Teräksinen levypalkkisilta oli ensimmäinen hitsaamalla koottu siltajänne Suomessa.

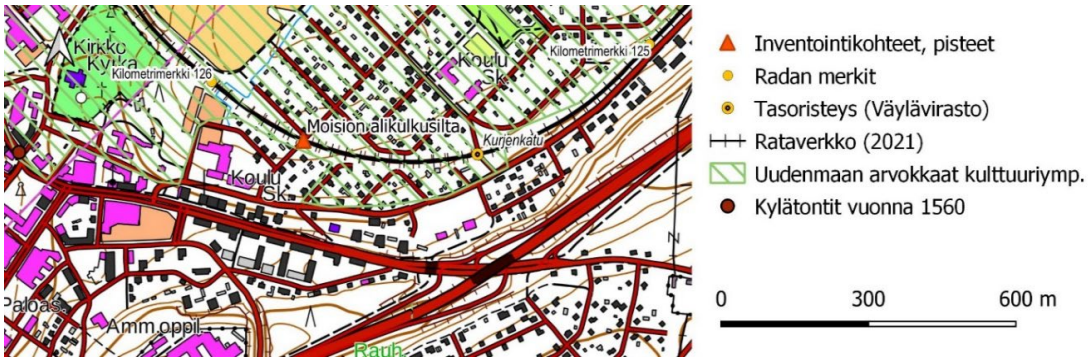
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Satamaradan linja halkoo tiiviisti Moisionpellon omaleimaista pientaloaluetta, joka palstoitettiin vuosina 1926–1927. Pienimuotoisen, mutta urbaanin esikaupunkialueen pääkadun ja rautatien eritasoristeyksen miljöö on tunnelmaltaan kaupunkiratamainen. Moisionpellon alue sisältyy maakunnallisesti arvokkaaksi määriteltyyn kulttuurimaisemaan *Lohjan kirkko ympäristöineen.*

NYKYTILA JA KUNTO

Lohjan satamaradan liikennöinti lopetettiin lokakuussa 2014 ja purettiin loppuvuodesta 2020. Inventointihetkellä silta oli säilynyt alkuperäisessä asussaan, mutta aidattuna. Silta on tarkoitus säilyttää.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT	
ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Siltajänne on ensimmäinen hitsaamalla koottu teräsjänne suomessa. Maatuet edustavat yhä perinteistä kivirakentamista.
Tyypillisyys – 2	Silta ilmentää tunnistettavasti perinteisten teräksisten rautatiesiltojen keskeisiä tyylipiirteitä.
Edustavuus – 2	Moision alikulkusilta edustaa hyvin aikakautensa sillanrakennustaitoa.
Alkuperäisyys – 2	Silta on säilynyt alkuperäisenä, lukuunottamatta rautatiekäytön päättymistä ja kiskotuksen purkamista.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Moision alikulkusilta on maakunnallisesti hyvä esimerkki rautatiesilta-arkkitehtuurista terässiltojen huippuaikakaudella.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Pääosin historiallisessa ympäristössä ei ole juurikaan nähtävissä moderneja kerroksia.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Ockenström (2002/2007: 21, 41); Uudenmaan liitto (2012); Väyläviraston taitorakennerekisteri (U-4363 *Moision alikulkusilta*). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	19.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Vallaan–Kohagabergenin rautatiemaisema
TYYPPI	Maisemakohde
KOORDINAATIT	
RATAKILOMETRI	131+800–138+000
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Lohjan Maksjoen kylästä Virkkalan kautta Kirkniemen länsipuolelle ulottuva maisemajakso on edustava, hybridinen kulttuurimaisema, jossa ylimuistisen viljelyasutuksen ja kulkuväylien tuottamat kerrokset yhdistyvät rautatien myötävaikutuksesta syntyneisiin teollisuuden ja urbaanin asutuksen kerroksiin. Alueen historiallisen vaurauden perustana on ollut suotuisa pienilmasto ja kalkkipitoinen kallioperä, joka ilmenee myös kasvillisuuden rehevyytenä.

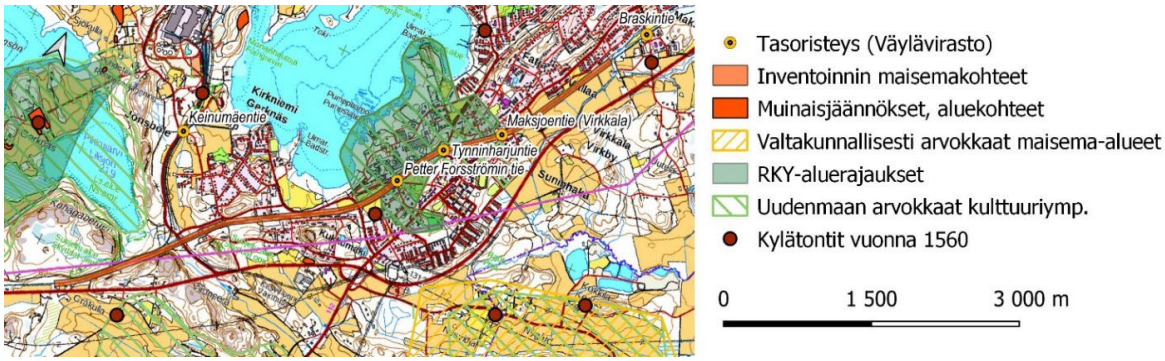
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Virkkalan kyläkeskuksen länsipuolella rata kulkee ensin alavalla savikolla. Historiallista viljelysmaisemaa halkovat purot kuuluvat Siuntionjoen latvoihin. Siuntionjoen pääuoman laakso on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. Maksjoentien vartioidun tasoristeyksen jälkeen, Virkkalan teollisuustaajaman alueella, rataa reunustaa kujannemaisesti tammivyöhykkeen rehevä lehtometsä. Vehmas kylämaisema kuuluu pääosin valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön *Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta*. Kalkki- ja sementtitehtaan monumentaalinen rakennuskompleksi on yhä radan varren ja taajaman maisemassa näkyvä maamerkki. Tehtaan ja Kirkniemen aseman välisellä jaksolla avoimia näkymiä rytmittävät jalopuumetsiköt maisemaan jälkiteollisena kerroksena. Kirkniemen hyvin säilyneen asemanseudun länsipuolella rata sivuaa Kohagabergenin massiivia rehevässä laaksossa, jossa kulki myös Suuren Rantatien keskiaikainen linjaus. Historiallisen tielinjan osuuksia on säilynyt radan molemmin puolin.

NYKYTILA JA KUNTO

Ratalinja on alkuperäinen. Virkkalan maisemasta hävinneen laiturivaihteen seudulle syntyi kaupallinen keskittymä, jonka 1900-luvun alkuvuosikymmenten liike- ja asuinrakennuksia on yhä nähtävissä entisen liikennepaikan ympäristössä. Lohjan kalkkitehtaan toiminta päättyi 1993, Lohjanjärven rannassa toimineiden sahojen jo aiemmin. Maksjoentien tasoristeyksen ja kalkkitehtaan, sekä paikoin tehtaan ja Kirkniemen välillä radan ympäristössä jalansijaa ovat saaneet muun muassa entiselle maatalousmaalle 1900-luvun jälkipuoliskolla nousseet, maisema-arvoiltaan huomattavat jalopuuvaltaiset lehtometsiköt.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Vallaan–Kohagabergenin rautatiemaisema on Suomessa poikkeuksellinen, kerroksinen kulttuurimaisema.
Tyypillisyys – 1	Miljöö ei ole kokonaisuutena tyypillinen, vaikka muun muassa asutus- ja liikennehistoriallisia tyypillisyyksiä voidaankin havaita.
Edustavuus – 3	Maisemakohde on erittäin edustava esimerkki kerroksisesta maisemassa, jossa rautatie on ollut ja on yhä merkittävä kerros ja muutosajuri.
Alkuperäisyys – 1	Vallaan-Kohagabergenin maisemassa näkyy hyvin maiseman jatkuvasti muuttuva, dynaaminen luonne pitkine jatkumoineen. Alkuperäisyyttä on kuitenkin vaikea määritellä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde on valtakunnallisesti hyvä esimerkki radanvarren kerroksisesta kulttuurimaisemasta, rautatien historiallisesta roolista sen kehityksessä ja radan sopusointuisesta suhteesta nykyiseen maisemakuvaan.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Sekä varsinaisessa rautatieympäristössä että laajemmassa maisemakuvassa on erittäin runsaasti nähtävissä historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Iltanen (2009/2011: 92); Ockenström (2002/2007: 80); Peruskarttalehti 2014 02 (1966); Pitäjänkartta 1:20 000 (1938); RKY: Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta (2009); Senaatin kartta (1870–1907); Uudenmaan liitto 2012. Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	22.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kirkniemen asema-alue
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6674859,008; E=331545,254
RATAKILOMETRI	136+261
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto/muut
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873–1939-

TAUSTATIEDOT

Lohjanjärven Kirkonkylänlahden rantaan perustetulle höyrysahalle johdettiin 1876 pistoraide, jolloin perustettiin Kyrkstadin vaihde. Etenkin Lohjan kalkkitehtaan kasvun ja lisääntyneen liikennetarpeen myötä liikenenpaikka kasvoi nopeasti. Se nimettiin 1900 Gerknäsiksi (Kirkniemi) ja kohotettiin asemaksi ilmeisesti syksyllä 1906. Tuolloin Kirkniemeen valmistui Bruno Granholmin kansallisromanttista jugendia edustava asemarakennus. Henkilöliikenne Kirkniemessä päättyi 1983. Tavaraliikenne kirkniemen paperitehtaalle on edelleen vilkasta. Henkilökunta kuitenkin poistui asemalta 2012. Rakennukset ovat nykyisin yksityisomistuksessa.

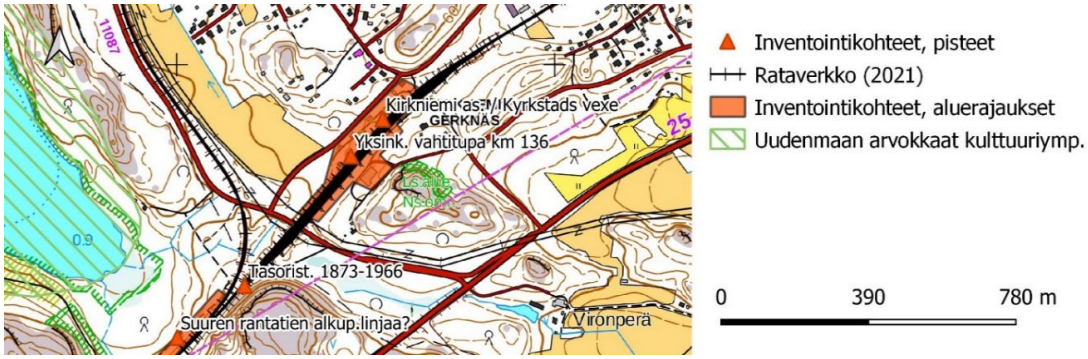
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Aseman laaja, puistomainen rakennusalue on hallitseva Kirkniemen kyläkuvassa. Asemarakennuksen ja asemapäällikön talon lisäksi alueeseen kuuluvat vuosina 1920 ja 1939 rakennetut asuinrakennukset. Vanhin rakennus on alkuperäinen yksinkertainen vahtitupa, jonka ympärille muu rakennuskanta on kasvanut. Ratapihan vastapuolella on korkea viljasiilo vuodelta 1968.

NYKYTILA JA KUNTO

Rakennettu ympäristö on säilyttänyt historialliset piirteensä hyvin. Lohjan kaupunki on vastikään hyväksynyt alueelle suojelukaavan, jossa edelleen liikennealueeksi kaavoitettu asemaympäristö muutettiin asuinpientalojen korttelialueeksi.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Kirkniemen asema-alue on monipuolisen rakennuskantansa ja eheän miljöökokonaisuuden ansiosta harvinainen esimerkki 1900-luvun taitteen asemaympäristöstä.
Tyypillisyys – 2	Asema on historiallisesti pääosin tyypillinen, keskisuuri liikennepaikka.
Edustavuus – 3	Kirkniemen asema on erittäin edustava esimerkki rautatieliikenteeseen liittyvästä rakennusperinnöstä ja kulttuuriympäristöstä.
Alkuperäisyys – 2	Asemaympäristö on pääosin säilyttänyt rakennusajankohtansa piirteet.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde on valtakunnallisesti erittäin hyvä todiste rautatieliikenteen asemaympäristöstä, liikennepaikkaverkosta ja rakennuskannasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Asema-alueella istessään on rakennuskantaa 1870-luvulta 1930-luvulle. Suuri, teollisen mittakaavan viljasiilo ja aktiivikäytössä olevan ratapihan toiminnallinen jatkumo lisäävät ympäristön kerroksellisuusarvoja.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3

LÄHTEET

Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson (2018); Iltanen (2009/2011: 92); Lohjan kaupunki (2020); Pituusprofiili (1879); Puutarhapiirustus (1961); Turisti (1906; 1907); Uudenmaan liitto (2012: 36); Valanto (1982: 38). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	23.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Suuren Rantatien linjat ja kivimuuri
TYYPPI	Yksittäiskohde (kipinä-aita/kivimuuri, historiallinen tielinja rautatiealueella)
KOORDINAATIT	N=6674003,371; E=330786,541
RATAKILOMETRI	137+430
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto/muut
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Kirkniemen paperitehtaan raiteen erkanemisvaihteelta Karjaan suuntaan rata sivuaa Kohagabergenin massiivia. Samaa laaksoa kulki myös keskiaikainen Suuren rantatien pohjoinen linjaus Kyrkstadin ja Tammisaaren välillä. Historiallinen tielinja oli käytössä vielä paperitehtaan raiteen rakentamisen 1966 jälkeenkin. Tielinjaa kuitenkin osin siirrettiin radan rakennustöiden yhteydessä 1872–1873. Radan eteläpuolella on Kohagabergenin maaleikkauksen kohdalla säilynyt kaistale alkuperäistä ratalinjaa. Sen ja maaleikkauksen välissä on rata-alueen rajalla kivimuuri, mahdollinen kipinä-aita. Muurin eteläpuolella sijaitsi 1870-luvulle kievaritorppa, jonka toiminnot siirrettiin ilmeisesti radan valmistuttua Djupbäckin torppaan radan pohjoispuolelle.

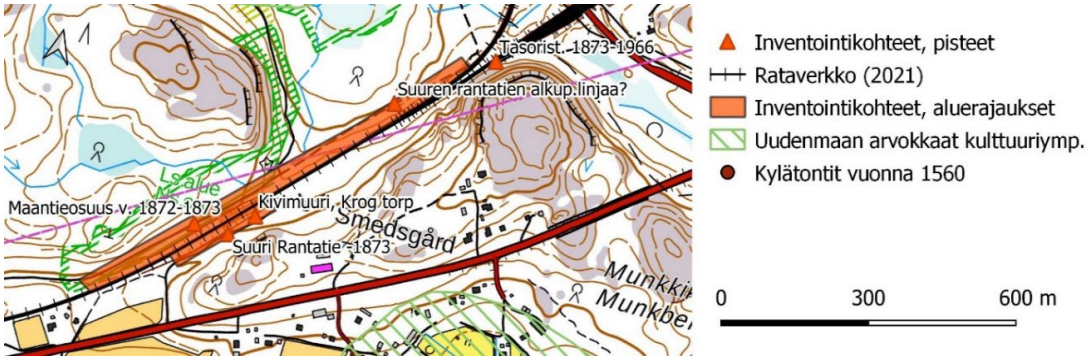
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Rata ja historiallinen tielinja kulkee Kohagabergenin ja Munkbergetin kallioisten mäkien välistä laaksoa. Ympäristö on lehtipuuvaltaista lehtimetsää. Lähempänä Kirkniemeä on keski-ikäistä koivikkoa, ja Kohagabergenin juurella, radan ja historiallisen tielinjan pohjoispuolella rehevää, suojeltua pähkinäpensaslehtoa.

NYKYTILA JA KUNTO

Radan pohjoispuolinen tielinjan osuus paperitehtaan vaihteelta Kohagabergenille on hylätty. Linjalla kulkee polku. Kohagabergeniltä Kivelän tasoristeykselle historiallinen tielinja on käytössä yksityistienä. Radan eteläpuolella on myös yksityistienä säilynyt keskiaikaisen tielinjan fragmentti. Radan eteläpuolen kivimuuri on edelleen selkeästi hahmottuva. Sen takana oli vielä 1930-luvulla kievaritorppana toiminut rakennus, mutta se on kadonnut, kuten myös radan pohjoispuolella, historiallisen tielinjan varressa 1800-luvulla sijainneet kaksi torppaa.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Sekä keskiaikaisen tielinjan fragmentit, että etenkin radan varren kivimuuri ovat selvästi harvinaislaatuisia kohteita.
Tyypillisyys – 1	Vastaavat kohteet eivät ole ainakaan kyseiselle rataosalle tyypillisiä. Kipinä-aitoja tunnetaan kuitenkin jonkin verran muilta samanikäisiltä rataosilta.
Edustavuus – 2	Historialliset kohteet edustavat hyvin historialliseen tie- ja rautatieympäristöön liittyvää rakentamista
Alkuperäisyys – 3	Sekä tielinja että kivimuuri ovat säilyttäneet hyvin käytönaikaiset piirteensä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Tielinja on hyvä todiste esimodernista liikkumisifrastruktuurista ja sen suhteesta rautatiehen. Mahdollinen kipinä-aita on niin ikään historiallinen, höyryveturiaikakauteen liittyvä jäänne.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Kohteessa voidaan hahmottaa useita liikkumisen historiaan liittyviä historiallisia kerroksia sekä rata edeltävältä että sen rakentamisajalta. Ajallista jatkumoa edustaa yhä käytössä oleva rata, ja sen ajallisesti syvä ympäristö.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset tiet Uudellamaalla (2019); Historialliset ortoilmakuvat (1937; 1957); Kartta maanteiden siirroista (1872); Kuninkaan kartasto (1776–1805); Peruskarttalehti 2014 12 (1966); Senaatin kartasto (1870–1907). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	23.11.2021, 26.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Suuren Rantatien tasoristeys (Kivelä)
TYYPPI	Yksittäiskohde (tasoristeys)
KOORDINAATIT	N=6673347,790; E=329702,655
RATAKILOMETRI	138+702
SIJAINTIKUNTA	Lohja
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Suuren Rantatien alkuperäinen, radan pohjoispuolella kulkenut linja Kirkniemen länsipuolella siirtyi radan eteläpuolelle nykyisin Kivelä-nimisessä ysksityistien tasoristeyksessä. Ratasuunnitelmaan sisältyy tasoristeyksen poisto.

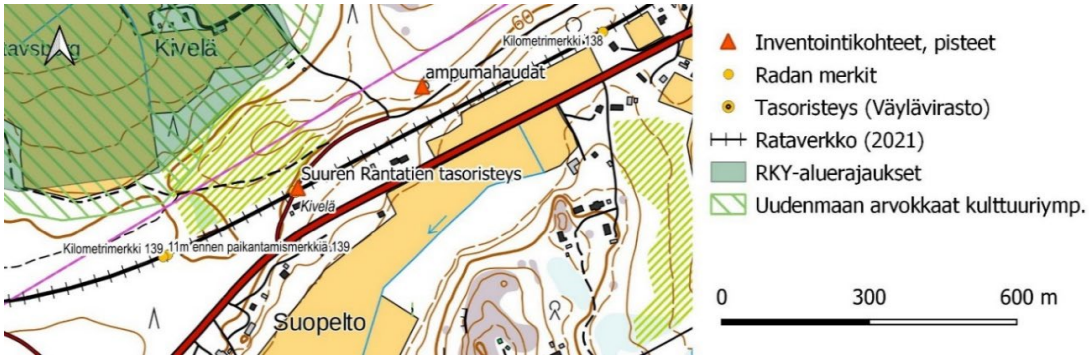
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kivelän seisakkeen ympäristö on käsiteltyä talousmetsää. Läheisyydessä sijaitsee Kirkniemen kartanon RKY-alue.

NYKYTILA JA KUNTO

Nykyisin yksityistienä oleva historiallinen valtatie on sorapintainen, ja sellaisen yhä säilyttänyt 1900-luvun alkupuolen asunsa.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Keskiaikaisen valtatien alkuperäisenä tasoristeyksenä kohde on kiistatta harvinainen.
Tyypillisyys – 2	Tasoristeysympäristönä Kivelä on historiallisesti tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kivelä on edustava esimerkki historiallisesta tasoristeysympäristöstä.
Alkuperäisyys – 2	Yksityistienä säilynyt kapea soratie on säilyttänyt hyvin historiallisen asunsa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Historiallisen Suuren Rantatien erityismerkitys korostaa Kivelää hyvänä esimerkkinä historiallisesta maantieväylästä ja sen suhteesta rautatiehen.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Tasoristeysympäristössä ja etekin tielinjassa hieman laajemmin on jossain määrin nähtävissä historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET
Kuninkaan kartasto (1776–1805); Peruskarttalehti 2014 12 (1966); Pituusprofiili (1879); Ratasuunnitelma (Raaseporin tasoristeykset); Senaatin kartasto (1870–1907). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	26.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Bålabyn kaksoisvahtituvan tontti
TYYPPI	Yksittäiskohde (vahtituvan tontti)
KOORDINAATIT	N=6672502,240; E=327985,837
RATAKILOMETRI	140+670
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	

TAUSTATIEDOT

Pituusprofiiliin (1879) merkitty kaksoisvahtitupa Bålabyn tasoristeyksen lounaispuolella. Tontti on autioitunut. Bålabyn tasoristeyksen poisto sisältyy ratasuunnitelmaan.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Radan eteläpuolella on viljelyaukea radan ja nykyisen kantatie 25:n välissä. Vahtituvan tontti sijaitsee radan pohjoispuolella metsän laidassa. Tasoristeyksen ylittävä kylätie johtaa Bålabyn keskiaikaiselle kylätontille Lohjanjärven etelärannalla.

NYKYTILA JA KUNTO

Tontti on autioitunut. Kaksoisvahtituvan kivijalan lisäksi tontilla on säilynyt puretun savupiipun lakiosa, jonka neljä hormiaukkoa vahvistavat kyseessä olleen nimenomaan kaksoisvahtitupa. Lounaiskulmassa on maakellarin perusta, joka on muurattu järeistä kivistä. Mahdolliset tiilirakenteet on ilmeisesti purettu uusiokäyttöön. Tontin järeä puusto, muun muassa suuri lehtikuusi näkyy maisemassa kauas ja ilmentää paikan ajallista syvyyttä.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Kaksoisvahtituvan tontit ovat lähtökohtaisesti harvalukuisia. Maakellarin perusta on harvinaisen hyvin säilynyt.
Tyypillisyys – 2	Bålabyn autioitunut kaksoisvahtituvan tontti on vahtitupatonttina tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde on varsin edustava esimerkki vahtituvan tontista.
Alkuperäisyys – 1	Tontilla on vielä osin nähtävissä rakennusten sijainti, koko ja kokonaisuuden ympäristösidos.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Asutusjäänteet ja ajallista syvyyttä ilmentävä kasvillisuus luovat kohteelle historiallista todistusvoimaa. Bålabyn tontti on tietoa säilyttävä esimerkki ratavartijoiden asumisesta ja ratalinjan asuinrakentamisesta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Tontilla on nähtävissä asumisaikaisia merkkejä ja ajallista syvyyttä ilmentävää villiintymistä. Suhteessa käytössä olevaan rataan kohde muodostaa maisematason historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3

LÄHTEET

Pituusprofiili (1879); Ratasuunnitelma (Raaseporin tasoristeykset); Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla (2019). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	23.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Mustio asemamiljöö
TYYPPI	Yksittäiskohde (liikennepaikka)
KOORDINAATIT	N=6671186,912; E=326109,905
RATAKILOMETRI	143+000
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Mustion asema kilometrillä 143 sijaitsee suurin piirtein Hyvinkää–Hanko-rataosuuden puolivälissä. Tämä seikka, ja sijainti Kustaa Vaasan 1560 perustaman Mustion ruukin läheisyydessä teki liikennepaikasta radan alkuvuosina kenties merkittävimmän väliaseman. Mustiolle rakennettiin Knut Nylanderin tyyppipiirustusten mukainen II luokan asemarakennus. Asemalla oli junamatkustajia varten myös ravintola ja kestikievari. Mustion ruukin ja aseman välillä kulki vuosina 1903–1964 Mustion sähkörautatie.

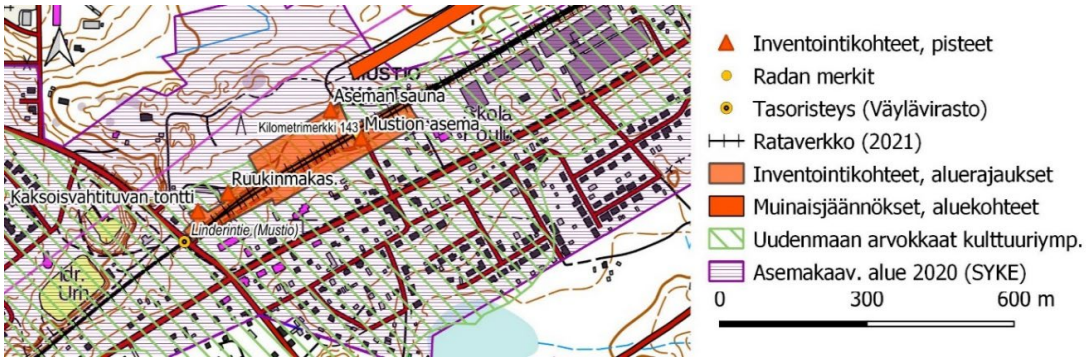
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Mustion asemanseutu sijaitsee Lohjanharjulla metsäisessä ympäristössä. Aseman ympäristöön syntyi radan rakentamisen jälkeen taajama, joka on pitkälti säilyttänyt 1900-luvun puolivälin mittakaavansa. Aseman rakennuskanta sijaitsee radan kylän puolella vehmaan puistomaisessa miljöössä. Mustion sähkörautatien pengertä on säilynyt ratapihan pohjoispuolella. Penger on suojeltu kiinteänä muinaisjäännöksenä. Koko Mustion asemanseutu sisältyy Mustionjokilaakson maakunnallisesti arvokkaaksi määriteltyyn kulttuurimaisema-alueeseen.

NYKYTILA JA KUNTO

Yksityisomistuksessa oleva asemarakennus on alkuperäisellä paikallaan säilynyt 1870-luvun asemarakennus, vaikkakin sen ulkoasu on muuttunut 1900-luvun alussa. Puiston puolella on säilynyt myös asuinrakennuksia. Radan varressa näkyvä maamerkki on 1970-luvun alun korkea viljasiilo. Mustio on nykyisin linjavaihde. Ratapiha on suurelta osin purettu. Entisen ratapiha-alueen pohjoislaidalla on säilynyt aseman tiilirakenteinen sauna ja sen eteläpäässä ruukinmakasiini. Linderintien tasoristeyksen tuntumassa on myös autioitunut kaksoisvahtituvan tontti.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Mustio ja Hyvinkään Hangon asema ovat rataosan ainoat alkuperäisellä paikallaan säilyneet Knut Nylanderin 1870-luvun asemarakennukset.
Tyypillisyys – 1	Liikennepaikkana Mustio on jossain määrin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Etenkin rakennuskantansa puolesta Mustio on maakunnallisesti edustava esimerkki Hyvinkään–Hangon rataosan asemaympäristöstä.
Alkuperäisyys – 2	Kokonaisuutena Mustion asemaympäristö on pääosin säilyttänyt käytönaikaiset piirteensä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Historiallisen merkityksensä, erityispiirteidensä ja säilyneisyytensä vuoksi Mustio on vähintään maakunnallisesti hyvä todiste rautatieverkoston historiallisesta merkityksestä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Miljöössä on runsaasti nähtävissä eri aikakausien kerroksia, muutoksia ja jatkumoita.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Alameri (2015); Iltanen (2009/2011: 93); Peruskarttalehti 2014 11 (1967; 1990); Pituusprofiili (1879); SVT (1965); SYKE (2021a); Tasku-aikataulu… 1884; Turisti (1891: 14); Valanto (1982: 38). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	23.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Meltolan kivivallit
TYYPPI	Yksittäiskohde (kipinä-aita/kivivalli)
KOORDINAATIT	N=6668604,802; E=322134,363
RATAKILOMETRI	147+920
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Kilometrillä 147–148 on Salpausselän laella kulkevan ratalinjan varressa nähtävissä epäsäännöllinen, jopa toista metriä korkea kivivalli. Erityisen selvänä valli erottuu radan pohjoispuolella. Rakenne todennäköisesti koostuu ratalinjalta raivatuista kivistä, mutta varsin mahdollisesti sen tehtävänä on ollut hillitä höyryveturien kipinöiden aiheuttamien maastopalojen vaaraa kuivalla ja kulonaralla paikalla.

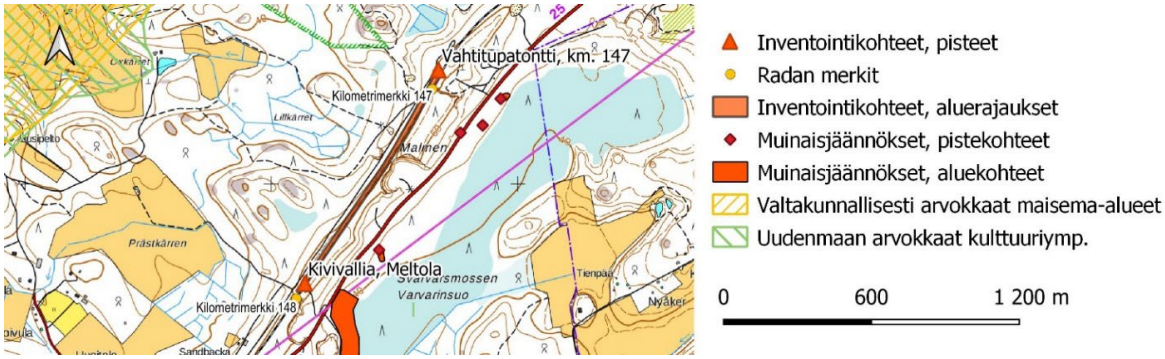
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Mustiolta länteen ratalinja kulkee selvänä harjanteena kohoavan I Salpausselän (Lohjanharjun) päällä. Radan ympäristö on karua, männikkövaltaista sorakangasta. Vallilatomuksen kiviä vastaavaa huuhtoutunutta kivikkoa on maastossa nähtävissä jokseenkin runsaasti. Kivet siis on todennäköisesti raivattu ratalinjalta. Samaa selännettä on kulkenut myös viimeistään keskiajalla vakiintunut Suuri Rantatie. Vallin kohdalla historiallinen tie on todennäköisesti kulkenut radan tuntumassa, mutta todennäköisemmin kuitenkin radan eteläpuolella, siis vastakkaisella puolella rataa kuin kivivalli. Radan pohjoispuolella on toisinaan näköyhteys Mustionjoen viljeltyyn laaksoon, joka on määritelty valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi.

NYKYTILA JA KUNTO

Jäkälöiden ja sammalten verhoama kivilatomus vaikuttaa uskottavasti radan rakennusaikaiselta.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Vastaavat vallirakennelmat ovat Hyvinkää–Karjaa-rataosalla hyvin harvinaisia. Rataverkolla kipinä-aitoja tunnetaan esimerkiksi myös I Salpausselän laella kulkevalta Riihimäki–Pietari-radalta.
Tyypillisyys – 1	Rakenne on epätyypillinen.
Edustavuus – 2	Mikäli kohde on kipinä-aita, on se edustava esimerkki höyryveturiaikakauden erikoisinfrastruktuurista. Arkeologinen lisätutkimus muurin tarkoituksen selvittämiseksi olisi kuitenkin tarpeen.
Alkuperäisyys – 3	Kivilatomus on ilmeisesti täysin alkuperäinen.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2/3	Kohde on vähintään maakunnallisesti hyvä esimerkki rautateiden rakentamisen tuottamasta kulttuuriperinnöstä. Arkeologinen lisätutkimus muurin tarkoituksen selvittämiseksi olisi kuitenkin tarpeen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Tiiviisti käytössä olevaan rataan liittyvänä kohde muodostaa pitkää aikajatkumoa korostavaa, merkittävää kerroksellisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Historialliset ortoilmakuvat (1938); Historialliset tiet Uudellamaalla (2019); Senaatin kartasto (1870–1907); Ruotsalainen (2021b). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

MAASTOKÄYNTI	26.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Sannäs (Suuren Rantatien tasoristeys)
TYYPPI	Yksittäiskohde (tasoristeys)
KOORDINAATIT	N=6666542,545; E=319472,464
RATAKILOMETRI	151+346
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-

TAUSTATIEDOT

Sannäs-nimisessä tasoristeyksessä Hyvinkää–Karjaa-rata ylittää Suuren Rantatien keskiajalta käytössä säilyneen linjauksen. Tieosuus Karjaan ja Högbenin välillä määritelty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Sähköistyshankkeen valmisteluvaiheessa tehtyyn ratasuunnitelmaan sisältyy Sannäsin tasoristeyksen poisto.

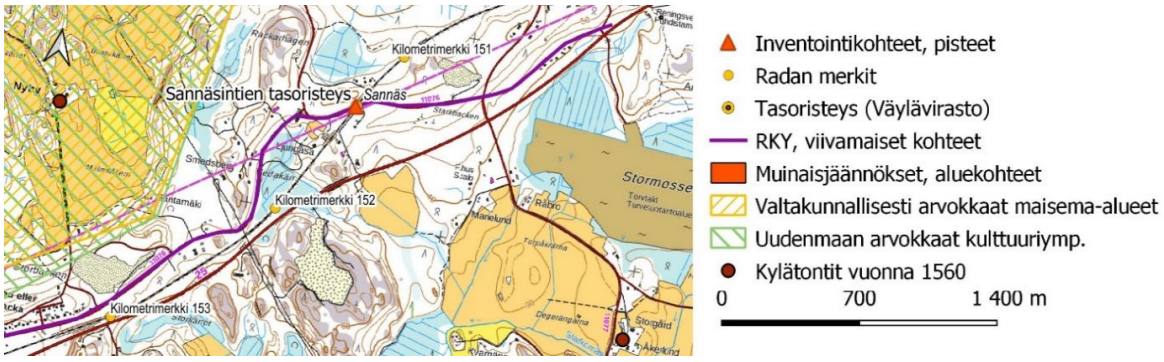
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tasoristeys sijaitsee Salpausselällä metsäisessä kangasmaastossa. Tasoristeyksen länsipuolella sijaitsee Nybyn kyläkunta, jossa ainakin 1700-luvulta 1800-luvun puoliväliin toimi myös Karjaan kestikievari historiallisesti tärkeän tieyhteyden varrella.

NYKYTILA JA KUNTO

Sannäsin vartioitu tasoristeys on varustettu puolipuomein ja valo- ja äänivaroituslaittein. Tärkeän tien tasoristeyksessä oli jo 1900-luvun alkupuolella AGA:n vilkkuvaan kaasuvaloon perustuva varoituslaitteisto. Paikallistieksi muuttunut tieosuus on säilyttänyt keskiaikaisen linjauksensa. Tieosuus on asfaltoitu 1900-luvun loppupuolella.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT	
ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Tieosuuden historiallinen merkitys ja RKY-status tekee Sannäsin tasoristeyksestä harvinaislaatuisen kohteen.
Tyypillisyys – 3	Tasoristeysmiljöönä kohde on mitä tyypillisin.
Edustavuus – 3	Sannäsin tasoristeys on erittäin edustava esimerkki historiallisen tieväylän ja rautatien risteyspaikasta sekä tasoristeysympäristöstä.
Alkuperäisyys – 2	Tieosuus on asfaltoitu ja tasoristeys varustettu modernilla puolipuomilaitoksella. Miljöön keskeiset historialliset piirteet ovat kuitenkin yhä hyvin nähtävissä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä esimerkki historiallisesta väyläympäristöstä ja merkittävästä tasoristeyksestä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteessa on nähtävissä eri aikakausien liikenneympäristön kerroksia keskiajalta 1900-luvulle.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Back (1994: 263–266); Ratasuunnitelma (Raaseporin tasoristeykset); RKY: Suuri Rantatie (2009). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.	
MAASTOKÄYNTI	26.11.2021 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	14.02.2022 Mikko Itälahti