Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Malmkulla, historiallinen tasoristeys ja kivikautinen asuinpaikka
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6663894,065; E=315959,753
RATAKILOMETRI	noin 155+400
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	?
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	Kivikautinen, 1873-
SUOJELUTILANNE	Malmkullan asutuspaikka on suojeltu kiinteänä muinaisjäännöksenä.

TAUSTATIEDOT

Snappertunasta Karjaan kirkolle johtava keskiaikainen tie yhdisti Suuren rantatien eteläisen ja pohjoisen linjauksen. Tien poistetun tasoristeyksen itäpuolelle on paikannettu kivikautinen asuinpaikka, joka kertoo Karjaan maiseman pitkästä kulttuurihistoriasta.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Hyvinkää–Karjaa- ja Pasila–Karjaa-rataosat kulkevat yhteisessä käytävässä I Salpausselän päällä hiekkaisessa kangasmaastossa. Nykyisin kohde sijaitsee Karjaan keskustaajaman liepeillä. Historiallisen ajan asutus radan ympäristössä on syntynyt vasta rautatien jälkeen, mutta Salpausselän lakialue on ollut laajemminkin asuttu jo kivikaudella.

NYKYTILA JA KUNTO

Malmkullan asuinpaikka on ajoitettu kampakeraamiselle kaudelle esinelöytöjen perusteella. Maastossa ei ole nähtävissä rakenteita. Snappertuna-Karjaa -tie on päällystetty 1950–1960-luvuilla ja sen tasoristeys on poistettu vuoteen 1982 mennessä.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 1	Tasoristeyksenä kohde ei ole harvinainen, ja myös kivikautiset asuinpaikat ovat paikallisesti melko yleisiä.
Tyypillisyys – 2	Kohde on historiallisesti ja alueellisesti tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin rautatien suhdetta alueen historiallisiin ja esihistoriallisiin kerroksiin.
Alkuperäisyys – 1	Kohde on kokonaisuudessaan jäänteenomainen.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohteen merkitys on lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Vähäisestä säilyneisyydestä huolimatta kohde ilmentää hyvin rautatien aikajatkumoa historiallisesta kerroksellisessa maisemassa.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Kiinteä muinaisjäännös: Malmkulla (s.a.); Peruskarttalehti 2014 08 (1967)

MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kroggårdin yksinkertainen vahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde (vahtitupa)
KOORDINAATIT	N=6663751,535; E=315818,979
RATAKILOMETRI	156+200
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Yksityisomistuksessa
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

TAUSTATIEDOT

Hyvinkää–Hanko-rataosan alkuperäinen vahtitupa, joka edeltää Karjaan tuloa risteysasemaksi ja taajamaksi.

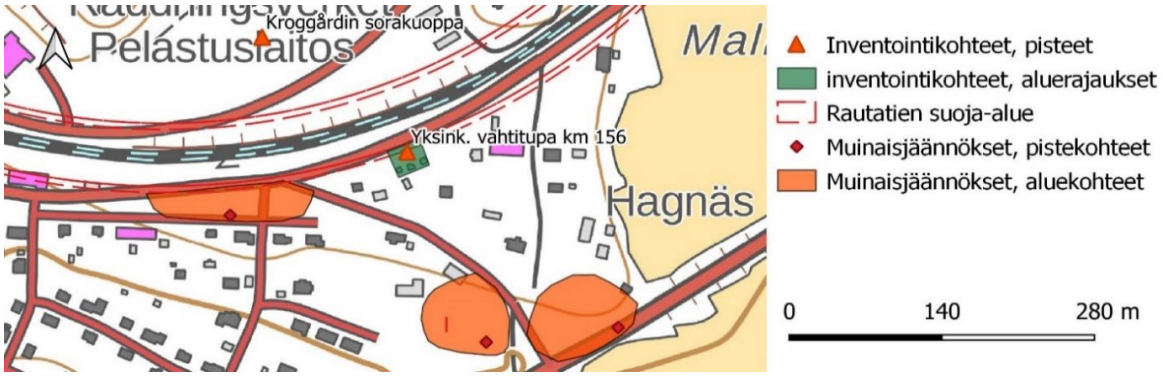
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tupa sijaitsee I Salpausselän etelärinteellä radan eteläpuolella. Alue on nykyisin Karjaan keskustaajamaa. Radan pohjoispuolella on Kroggårdin sorakuoppa. Historiallinen Snappertuna–Karjaa-tie haarautui ja ylitti aiemmin radan lähistöllä. Historiallinen Kila–Fagervik-tie kulkee vahtituvan ja radan välistä, mikä on poikkeuksellista.

NYKYTILA JA KUNTO

Päärakennuksessa on säilynyt tyypillinen Hyvinkää–Hanko-rataosan vahtituvan ilme; rimoitettu ulkoverhoilu, tiilikatto ja Nylanderin rautatierakennusten tunnusmerkki, viisikulmainen päätykolmion ikkuna. Tuvan nykyinen vaaleanharmaa ulkoväri ei ole vahtituville tyypillinen. Väri on saattanut muuttua jo VR:n aikana.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Hyvinkää–Hanko-rataosuuden alkuperäiset, Knut Nylanderin suunnittelemat vahtituvat ovat Karjaan ja Hangon välillä voimakkaasti harvinaistuneita ja maakunnallisella tasolla harvinaista rakennusperintöä.
Tyypillisyys – 2	Ko. rataosan vahtitupana kohde on tyypillinen ja pitkälti tyyppipiirustusten mukainen.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin aikakautensa ja rataosansa vahtituparakentamista.
Alkuperäisyys – 1	Kohteessa on vielä osin nähtävissä tyyppipiirustusten mukainen asu.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohteen historiallinen merkitys on lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Hyvinkää–Hanko-rataosan rakennusaikainen vahtitupa muuttuvasta käytöstä kertovine merkkeineen luo ympäristöönsä selvää kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1

LÄHTEET

Nylander (1872a); Pituusprofiili (1879); Peruskarttalehti 2014 08 (1967)

MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Grabben kanava
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6663867,008; E=315206,453
RATAKILOMETRI	Noin 157+200
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto, Raaseporin kaupunki? (kohde leikkaa rata-aluetta)
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	Varhaiskeskiaika?
SUOJELUTILANNE	Suojeltu esihistoriallisen ajan kiinteänä muinaisjäännöksenä.

TAUSTATIEDOT

Kyseessä on kaivanto I salpausselän (Lohjanharjun) poikki, joka yhdisti Mustionjoen ja Läppträskin laaksoissa lainehtineet merenlahdet. Kaivanto on ajoitettu keskiajalle. Hyvinkää–Karjaa- ja Pasila–Karjaa-rataosien yhteinen, kaksiraiteinen käytävä kulkee sen poikki.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Salpausselkää kulkeva rautatie ylittää kanavan hieman Karjaan ratapihan itäpuolella. Alue on nykyisin Karjaan keskustaajamaa. Eteläpuolella kaivantoa ympäröi teollisuustonttien lomaan jäävä puistomainen kenttä ja sen reunalla oleva lehmusrivi, radan pohjoispuolella puolestaan varttunut metsätilkku.

NYKYTILA JA KUNTO

Säilyeen fragmentin pituus radan kummallakin puolen lienee yhteensä noin 200 metriä. Kanavasta on nähtävissä tasaisesti muutaman metrin levyinen ja syvyinen ojamainen painauma, jossa ei ole vettä.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Kohde on valtakunnallisestikin harvinainen esimerkki esihistoriallisesta vesiliikenne-infrastruktuurista.
Tyypillisyys – 1	Kohdetta ei voi pitää tyypillisenä.
Edustavuus – 2	Kohde on varsin edustava esimerkki poikkeuksellisesta, arvoituksellisestakin infrastruktuuri-ilmiöstä ja rautatien ympäristön syvästä ajallisuudesta.
Alkuperäisyys – 2	Alkuperäinen hahmo ja mittasuhteet lienevät yhä varsin selvästi nähtävissä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde lienee valtakunnalisestikin erittäin hyvä esimerkki varhaisesta kanavarakentamisesta. Etäisyys vesistöihin tosin vaikeuttaa sen alkuperäisen yhteyden hahmottamista.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kanava, rautatie ja moderni taajamarakentaminen muodostavat yhdessä varsin kerroksisen ympäristön.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1

LÄHTEET

Kiinteä muinaisjäännös: Grabben kanava (s.a.); Peruskarttalehti 2014 08 (1967)

MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Karjaan varikon alue: veturitallit, kääntöpöytä ja asuinalue
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6663899,958; E=314502,096
RATAKILOMETRI	157+817
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto, Raaseporin kaupunki, yksityiset
RATAOSA	Hyvinkää–Karjaa
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1898-
SUOJELUTILANNE	Rakennukset suojeltu (Rautatiesopimus 1998), RKY-alue

TAUSTATIEDOT

Mustion ja Hangon varikkotoiminnot siirrettiin vaiheittain Karjaalle sen tultua risteysasemaksi. Kasvavan rautatieyhteisön tarpeisiin syntyi myös puistomainen asuinalue, jonka pääakselina on raittimainen katu. Veturitallien kokonaisuus on syntynyt useassa osassa; ensi vaiheessa veturitalli oli kaksipilttuinen. Vanhimpien osien suunnittelijana oli Bruno Granholm, ja 1920- ja 1930-luvun laajennukset piirsi Thure Hellström. Kääntöpöytää pidennettiin 20 metriin vuonna 1930.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Karjaan asema- ja varikkoalue sijaitsee keskellä rautatien myötävaikutuksesta syntynyttä taajamaa, joka itsessään kuuluu Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin. Asema-alue sijaitsee ns. Hindersin mäen pohjoisrinteen alla. Topografia on vaikuttanut niin ratapihan kuin asema-alueen muotoon.

NYKYTILA JA KUNTO

Veturitallien rakennukset ovat Karjaan ammatillisen koulutuskeskuksen (Axxell) käytössä. Raideyhteydet talleille on purettu, mutta kääntöpöytä on yhä toimintakuntoinen. Asuinrakennukset ovat pääosin tyhjillään ja kylmillään. Asuinrakennuskanta on vastikään siirtynyt Senaatti-kiinteistöiltä uuden yksityisomistajan hallintaan.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Karjaa kehittyi 1900-luvulla läntisen Uudenmaan merkittävimmäksi risteysasemaksi. Tältä ajalta säilynyt varikkoalue on laajuudessaan ja eheydessään poikkeuksellinen.
Tyypillisyys – 2	Rakennushistoriallisesti alue edustaa tyypillistä 1900-luvun alun rautatiearkkitehtuuria
Edustavuus – 2	Tunnetuimpien rautatiearkkitehtien tasokas työ on Karjaan varikkoalueella hyvin edustettuna.
Alkuperäisyys – 3	Rakennusten rautatiekäytön aikainen asu on edelleen säilynyt erinomaisesti. Etenkin veturitallit useine laajennusvaiheineen ovat hyvä esimerkkki rautateiden rakennuskulttuurille kerran ominaisesta tasokkaasta, modulaarisesta muuntelusta uusien käyttötarpeiden ilmetessä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnalliseti hyvä esimerkki rautateiden rakennusperinnöstä ja rautateiden merkityksestä taajamien kehitykselle.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Itse rakennuskannassa on nähtävissä 1900-luvun alkupuolen tyylikerroksisuutta. Laajempaa kerroksisuutta syntyy suhteessa ympäröivään rautatie- ja taajamaympäristöön.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3
LÄHTEET Granholm (1901); Hellström (1930a, 1930b, 1930c); Nummelin (2008: 59–61); RKY: Karjaan rautatieasema-alue (2009)	
MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Karjaan asema ja eduspuisto
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6663733,351; E=314197,812
RATAKILOMETRI	157+817
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto, muut
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1898-
SUOJELUTILANNE	Asemarakennus on suojeltu (Rautatiesopimus 1998), RKY-alueella.

TAUSTATIEDOT

Karjaalla oli alun perin Knut Nylanderin suunnittelema asemarakennus. Kun Karjaasta tuli risteysasema 1898, valmistui myös nykyinen, Bruno Granholmin suunnittelema III luokan asemarakennus, joka alun perinkin sisälsi ravintolan. Alkuperäinen asemarakennus purettiin vuonna 1970. Myös asema-alueen länsiosan puistoalueella sijaitsi 1900-luvun puolivälissä rautatieläisrakennuksia.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Karjaan asema- ja varikkoalue sijaitsee keskellä rautatien myötävaikutuksesta syntynyttä taajamaa, joka itsessään kuuluu Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin. Asema-alue sijaitsee Hindersin mäen pohjoisrinteen alla. Topografia on vaikuttanut niin ratapihan kuin asema-alueen muotoon.

NYKYTILA JA KUNTO

Alkuperäinen asu on pääosin hyvin säilynyt, ja vastikään yksityisomistukseen siirtynyt asemarakennus on hyväkuntoinen. Odotussali on suljettu matkustajilta. Asemalla palvelee yhä ravintola. Asemarakennuksen länsipuolen eduspuistossa on säilynyt komea lehmuskuja ja myös tallimainen talousrakennus. Muita rautatierakennuksia on purettu alueelta 1900-luvun loppupuolella.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Karjaan asema-alue on maakunnallisesti harvinainen esimerkki 1900-luvun alun risteysaseman rakennuskannasta ja ympäristöstä.
Tyypillisyys – 2	Rautateiden rakennettuna ympäristönä kohde on historiallisesti tyypillinen.
Edustavuus – 3	Kohde edustaa erityisen hyvin aikakautensa rautatierakennusperintöä.
Alkuperäisyys – 2	Karjaan asemarakennus ja eduspuisto on säilyttänyt hyvin historiallisen asunsa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnalliseti hyvä esimerkki rautateiden rakennusperinnöstä ja rautateiden merkityksestä taajamien kehitykselle.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteessa on osin nähtävissä eri aikakausien kerroksia. Laajempaa kerroksisuutta syntyy suhteessa ympäröivään rautatie- ja taajamaympäristöön.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Valanto (1982: 79); Härö (1993: 240–241, 270)

MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kilan vahtitupa (km 159)
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6662998,602; E=313222,876
RATAKILOMETRI	159+060
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Yksityisomistuksessa, rata-alueella.
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

TAUSTATIEDOT

Pituusprofiiliin (1879) on merkitty kilometrille 159 ensimmäinen yksinkertainen vahtitupa Karjaalta Hankoon päin. Edelleen säilynyt vahtitupa oli mahdollista paikantaa eri-ikäisten maastokarttojen ja MML:n julkaiseman kiinteistöjaotuksen avulla.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tupa sijaitee Karjaan asema-alueen länsipuolella metsämaastossa, hieman syrjässä Kilan historiallisesta kylä-asutuksesta. Tuvan länsipuolella on poistettu tasoristeys, radan eteläpuolella läheisyydessä 2000-luvun pientaloasutusta. Radan varressa on myös yhä säilynyt puisia viestilinjapylväitä.

NYKYTILA JA KUNTO

Tupa on yksityisessä omistuksessa ja käytössä. Tuvan ulkoasua on moderisoitu ilmeisesti 1900-luvun puolivälin tienoilla. Kuitenkin luonnonkivinen sokkeli ja koristeleikatut räystästuolit viittaavat siihen, että rakennus voisi edelleen olla alkuperäinen. Tuvan lisäksi tontilla on selvästi historialliselta vaikuttava saunarakennus.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Yksinkertaiset vahtituvat ovat rautatierakennuksena suhteellisen yleisiä. Ilmeisestä harvinaistumsiesta huolimatta verraten moni on säilynyt etenkin ulkoasultaan muutettuna.
Tyypillisyys – 1	Vahtitupa on osin historiallisesti tyypilllinen.
Edustavuus – 1	Kohde edustaa osin kyseisen alueen rautatierakennusperintöä
Alkuperäisyys – 1	Kohteessa on vielä joiltain osin nähtävissä Knut Nylanderin rautatievahtitupien tyypillisiä piirteitä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohteella on paikallista historiallista merkitystä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteessa ja sen miljöössä on varsin hyvin nähtävissä eri aika- ja tyylikausien merkkejä. Hangon rataosan sähköistäminen lisää entisestään tätä kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Nylander (1872a); Pituusprofiili (1879); Peruskarttalehti 2014 08 (1967); MML Maastotietokanta	
MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Svedjaträsketin vahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6660984,853 ; E=310589,769
RATAKILOMETRI	162+480
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Rakennus yksityisomistuksessa, tontti rata-alueella
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

TAUSTATIEDOT

Pituusprofiiliin merkitty yksinkertainen vahtitupa. Tuvan tontti muodostaa yhtenäisen piha-alueen naapurirakennuksen kanssa, mutta MML:n kiinteistörajat -aineiston perusteella samassa pihapiirissä on kaksi erillistä tonttia. Idemmän tontin reunalla kiviaita.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Svedjan maisemassa rautatie korostaa maisemallista saranakohtaa. Radan pohjoispuolelle jää Salpausselän männikköinen selännemaasto ja sen patoama pieni Svedjaträsket-järvi. Eteläpuolella maasto laskee Lappträskin viljeltyyn savikkolaaksoon.

NYKYTILA JA KUNTO

Svedjan vahtituvassa on hyvin nähtävissä Nylanderin tyypillisen vahtitituvan ulkoasu koristeellisia ikkunanpuitteita myöten. Kokonaisuuteen kuuluu myös sauna ja piharakennus; todennäköiseti käymälä-, liiteri- ja navettarakennus, joka voisi olla Bruno Granholmin suunnittelema ja siten tukea oletusta laajentamisesta kaksoisvahtituvaksi 1900-luvun alun tienoilla.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Nykytilanteessa ja -tilassaan tupaa voi pitää maakunnallisesti harvinaisena esimerkkinä 1800-luvun vahtituvasta ympäristöineen.
Tyypillisyys – 2	Rakennus on aikakaudelleen ja rataosalleen tyypillinen.
Edustavuus – 3	Kohde edustaa erityisen hyvin väylänpidon kyseisellä alueella tuottamaa rakennusperintöä.
Alkuperäisyys –2	Kyseessä lienee parhaiten säilynyt vahtitupa Karjaa–Hanko-rataosuudella. Ikkuna-aukotuksen puolesta tupa vaikuttaa kaksinkertaiselta, joten mahdollisesti sitä on myöhemmin laajennettu. Myös kattomateriaali on vaihdettu. Kohde on silti säilyttänyt erinomaisesti rakennusajankohtansa tyylin.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohde on maakunnallisesti hyvä todiste väylänpidon tuottamasta rakennusperinnöstä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Suhteessa rautatieympäristöön kohde muodostaa merkittävää historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3

LÄHTEET

Nylander (1872a); Pituusprofiili (1879); Härö (1993: 230); MML maastotietokanta.

MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Raaseporin liikennepaikka, vahtitupa ja tasoristeys
TYYPPI	Kohdejoukko
KOORDINAATIT	N=6658125,225; E=307380,479
RATAKILOMETRI	166+937
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto, muut. Tasoristeys ja vahtitupa sijaitsevat rata-alueella.
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1903-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

TAUSTATIEDOT

Raasepori perustettiin 1903 Tammisaaren alaisena laiturivaihteena Snappertunasta Pohjaan ja Billnäsiin kulkevan tien tasoristeykseen. Liikennepaikkarakennus oli Bruno Granholmin Platformskjul -tyyppirakennus. Paikalla oli jo ennestään vahtitupa. Liikennepaikka palveli ympäröivää maaseutua ja etenkin sen maidonkuljetusta. Tavaraliikenne loppui 1968 ja henkilöliikenne 1984.

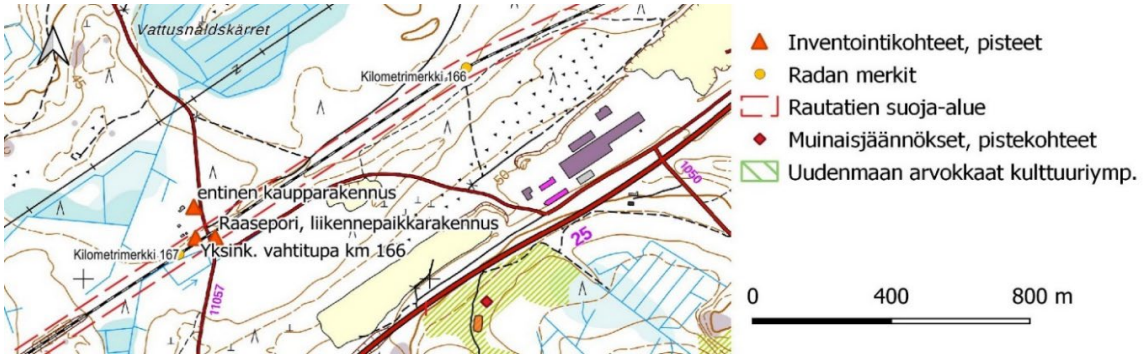
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Liikennepaikka sijaitsi metsäisessä ympäristössä Salpausselän karulla lakialueella. Radan ylittävävä tie laskeutuu pohjoispuolella kohti Ekerön vanhoja viljelysaukeita Pohjanpitäjänlahden rannalla. Tasoristeyksen pohjoispuolella oli toimiva kauppa vielä 1990-luvun taitteessa.

NYKYTILA JA KUNTO

Liikennepaikkarakennus on purettu 1970-luvulla. Luonnonkivinen sokkeli on osin yhä nähtävissä. Vahtituparakennus on suuresti muuttunut ulkoasultaan ja ilmeisesti autio. Vahtituvan purkaminen sisältyy ratasuunnitelmaan. Tasoristeykseen ei suunnitella muutoksia.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Kylätien tasoristeykseen perustettu Raasepori oli omana aikanaan melko tyypillinen maaseudun pieni liikennepaikka, jollaiset ovat käyneet erittäin harvinaisiksi.
Tyypillisyys – 2	Kohde on historiallisesti ja etenkin Karjaa–Hanko-rataosalle tyypillinen.
Edustavuus – 1	Heikon säilyneisyyden vuoksi edustavuus on kärsinyt. Kohde kuitenkin edelleen jossain määrin kertoo liikennepaikkaverkoston historiasta.
Alkuperäisyys – 1	Alkuperäistä ilmettä on nähtävissä enää vähän.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Raaseporin liikennepaikkamiljöön historiallinen merkitys on paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Vahtitupa, lakkauttu liikennepaikka, tasoristeys ja radan sähköistäminen luovat yhdessä väyläverkon historiasta kertovaa kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1
LÄHTEET Pituusprofiili (1879); Rautatiehakemisto (1931); SVT (1932: 135); Peruskarttalehti 2014 04 (1951, 1990); Iltanen (2009/2011: 94)	
MAASTOKÄYNTI	21.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Dragsvikin seisake ja alikulku
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6655519,621; E=304160,114
RATAKILOMETRI	171+200
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1933-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

TAUSTATIEDOT

Dragsvik on nykyisin ainoa liikennepaikka Karjaan ja Tammisaaren välillä. Seisakevaihde avattiin vuonna 1933. Läheisen varuskunnan henkilöliikenteen lisäksi se on palvellut etenkin Dragsvikin kartanon maataloustuotteiden kuljetuksia. Junien kohtaamispaikka siirrettiin Tammisaaren ratapihalta Dragsvikiin 1998.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Dragsvik sijaitsee I Salpausselän (Lohjanharjun) päällä kangasmaastossa. Tässä kohtaa Salpausselän muodostama niemimaa on kapeimmillaan; molemmin puolin rataa kohti kurottuvat lahdet. Pohjoispuolella on Dragsvikin vanha kartano ja kylätontti (”Pohjan Dragsvik”), etelän puolella niemeä Dragsvikin varuskunta.

NYKYTILA JA KUNTO

Nykyinen seisakelaituri on rakennettu 1998, jolloin liikennepaikkaa siirrettiin noin 200 metriä länteen. Aikaisempi seisake sijaitsi tasoristeyksessä, joka puolestaan on sähköistyshankkeen yhteydessä korvattu alikululla.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Miljöönä Dragsvik on korkeine betoni-asfalttilaitureineen on tavanomainen. Vastavat, maaseutumaisessa ympäristössä sijaitsevat liikennepaikat ovat kuitenkin harvinaistuneet huomattavasti.
Tyypillisyys – 2	Dragsvik on nykyasussaan ja historiallisesti varsin tyypillinen Hangon rataosan liikennepaikka.
Edustavuus – 1	Dragsvik on pääosin menettänyt vanhimmat kerroksensa, eikä se siten ole kovin edustava väylänverkon historian näkökulmasta.
Alkuperäisyys – 1	Liikennepaikka on edelleen käytössä ja siten alkuperäisessä tehtävässään. Alkuperäinen sivuraide on purettu. Uusi kohtausraide on vuodelta 1998.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Dragsvikin ilmentämä liikennehistoriallinen merkitys on lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Dragsvik on suurimmalta osin menettänyt näkyvän kerroksellisuutensa. Liikennepaikan tuntumassa ollut vahtitupatontti on ilmeisesti tuhoutunut alikulun rakentamisen yhteydessä.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1
LÄHTEET Jonasson ym. (1931: 1293); Peruskarttalehti 201401 (1952); Iltanen (2009/2011: 86)	
MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Ns. Pelastuspenger
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6655421,293; E=303284,690
RATAKILOMETRI	171+900
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Kokonaisuudessaan rata-alueen ulkopuolella
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1871-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

TAUSTATIEDOT

Dragsvikin ja Tammisaaren liikennepaikkojen välimaastossa löytyy kaistale ratapengertä ja maaleikkausta noin 100 metriä nykyisen radan pohjoispuolelta. Vaikka radan tarkempi linjaus oli vielä määrittämättä, aloitettiin tässä paikassa radan rakennustyöt "umpimähkään" syksyllä 1871, koska senaatin myöntämä rakennuslupa uhkasi muutoin umpeutua.

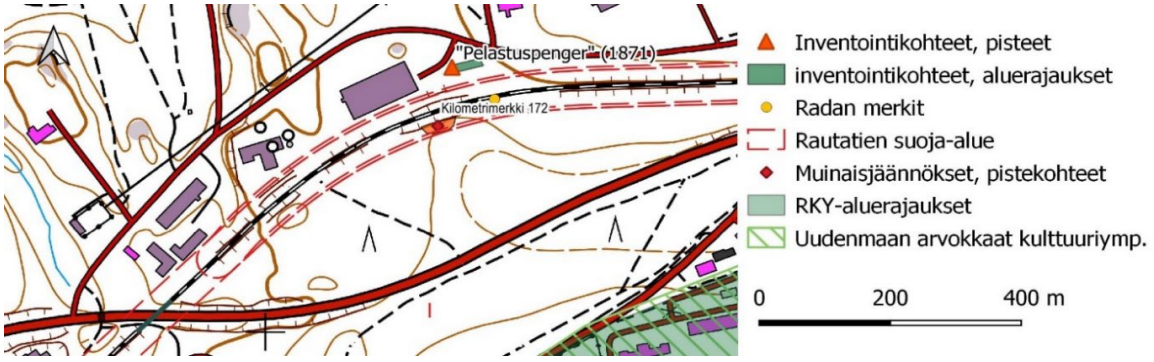
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Ympäristö on Salpausselän lakialueen hiekkaista, mäntyvaltaista kangasmaastoa. Lännen ja pohjoisen puolelle sijoittuu uusi pienteollisuusalue.

NYKYTILA JA KUNTO

Selvästi havaittavissa on arviolta noin 30–40 metrin mittainen katkelma, joka länsipäässään on matalaa maaleikkausta, idän puolella korkeudeltaan kiilamaisesti nouseva penger. Penger mahdollisesti jatkuu myös idempänä, mutta matalampana.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Kohde on valtakunnallisesti harvinen, poikkeuksellinen esimerkki väylärakentamisen historiasta.
Tyypillisyys – 0	Kohde ei ole tyypillinen.
Edustavuus – 1	Kohde edustaa osin väylärakentamisen vaiheita.
Alkuperäisyys – 2	Alkuperäinen hahmo on edelleen hyvin nähtävissä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde on valtakunnallisestikin hyvä, joskin kuriositeettimainen todiste yksityisratojen rakentamiskaudesta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Suhteessa ympäristöön (käytössä oleva rautatie, uusi pienteollisuusalue) kohde muodostaa huomattavaa kerroksisuutta. Metsittyminen korostaa kohteen ajallista syvyyttä.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1

LÄHTEET
SVR (1916: 30); Historialliset ortoilmakuvat; MML maastotietokanta ja laserkeilausaineisto (rinnevarjostus)

MAASTOKÄYNTI	21.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Tammisaaren tavara-asema ja rautatien (Ajurinpuiston) ylikulkusilta
TYYPPI	Kaksi yksittäiskohdetta
KOORDINAATIT	N=6654462,810; E=301728,164
RATAKILOMETRI	Alk. 173+850
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto (rata-alueella)
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Tavara-aseman alue sisältyy Tammisaaren kaupungin maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön, Ajurinpuiston ylikulkusilta Tammisaaren aseman RKY-alueen rajaukseen.

TAUSTATIEDOT

Thure Hellström ja Jarl Ungern suunnittelivat yhteistyössä Tammisaaren klassismivaikutteisen kappaletavara-aseman 1927. Asema-alueen länsipäähän valmistui 1933 Ajurinpuiston teräsbetoninen ylikulkusilta, joka tukeutuu viehättävästi kallioleikkaukseen ja graniittiseen tukimuuriin. Kohteilla on huomattava miljöökuvallinen merkitys, mutta niitä ei ole suojeltu.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tammisaaren asema-alue on rakentunut radan molemmin puolin ja sijaitsee ilmeeltään vehreällä ja pienimittakaavaisella kaupunkialueella. Pääosa asema-alueesta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.

NYKYTILA JA KUNTO

Tavaraliikenne tammisaaressa päättyi 1997 ja ratapiha purettiin 1999. Tavara-asema vaikuttaa osin heikkokuntoiselta. Ajurinpuiston sillan ali kulki myös 1996 purettu raide tammisaaren Pohjoissatamaan.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Rakennusaikanaankin kohteet ovat ollet verraten harvalukuisia. Niiden edustamat tunnusomaiset tyylipiirteet ovat harvinaistuneet selvästi.
Tyypillisyys – 2	Kohteet ovat historiallisesti tyypillisiä 1900-luvun alkupuolen rautatieasemaympäristöille.
Edustavuus – 2	Kohteet edustavat hyvin pienen kaupungin rautatieasemaympäristön toimintoja ja miljööpiirteitä.
Alkuperäisyys – 2	Kohteet ovat hyvin, jopa erinomaisesti, säilyttäneet käytönaikaisen asunsa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Kohteet ovat vähintään maakunnallisesti hyviä esimerkkejä rautatieympäristön historiallisesta kehityksestä. Osana Tammisaaren arvokasta rakennuskokonaisuutta merkitys voi olla laajempikin.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Tammisaaren asema-alueessa on nähtävissä varsin selvää historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Hellström & Ungern (1927); RKY: Tammisaaren rautatieasema-alue (2009); Iltanen (2009/2011: 94); Eitsi (2014: 8)	
MAASTOKÄYNTI	21.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Tammisaaren asema ja rautatieläisten asuinalue
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6654465,797; E=301492,533
RATAKILOMETRI	174+056
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Raaseporin kaupunki, Väylävirasto
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Asemarakennus ja asuinalue suojeltu (Rautatiesopimus 1998), RKY-alue.

TAUSTATIEDOT

Tammisaaren asema kilometrillä 174 on yksi Hyvinkää–Hanko-rataosuuden kolmesta säilyneestä alkuperäisestä asemasta. Se oli ainoa Knut Nylanderin (1872) radalle suunnittelema III luokan asema. Bruno Granholm suunnitteli länsipäädyn laajennusosan 1914. Aseman rakennettua ympäristöä täydentää eheä asuinalue.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tammisaaren asema-alue on rakentunut radan molemmin puolin ja sijaitsee ilmeeltään vehreällä ja pienimittakaavaisella kaupunkialueella. Pääosa asema-alueesta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.

NYKYTILA JA KUNTO

Rakennuksia on hoidettu hyvin. Asemarakennus on säilynyt yleisölle avoimena Raaseporin kaupungin omistuksessa. Asuinrakennukset ovat yksityisinä asuntoina. Aseman eduspuistoa on säilynyt kahdella erillisellä alueella. Etenkin kaksirivinen lehmuskuja asemarakennuksen ja tavara-aseman välillä on vaikuttava. Pysäköintialueet ja viimeisimpänä huolto- ja pesuaseman rakentaminen ovat kuitenkin pirstoneet puistoalueita.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 3	Rakennushistoriallisesti tammisaaren asema on valtakunnallisestikin ainutlaatuinen esimerkki 1800-luvun rautatieaseman rakennuskannasta.
Tyypillisyys – 2	Liikennehistoriallisesti asema on aikakaudelleen myös tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde on hyvä esimerkki aikakautensa asemasta.
Alkuperäisyys – 2	Tammisaari on säilyttänyt varsin hyvin historiallisen ilmeensä, etenkin rakennushistoriallisesti. Asema on edelleen avoinna yleisölle, mikä lisää huomattavasti kulttuurihistoriallista arvoa. Toisaalta ratapihan purkaminen ja asemapuiston supistaminen on jonkin verran heikentänyt kokonaisuutta.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohde on ainakin valtakunnallisesti merkittävä todiste rata- ja asemaverkon historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteessa on hyvin nähtävissä eri aikakausien kerroksia.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Nylander (1872); Granholm (1914); Valanto (1982: 33); RKY: Tammisaaren asema-alue (2009)

MAASTOKÄYNTI	21.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Pohjanpitäjänlahden sillat
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6654587,259; E=301046,344
RATAKILOMETRI	174+520
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1912, 1972-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Itäinen rautatiesilta sisältyy asema-alueen RKY-kohteeseen.

TAUSTATIEDOT

Pohjanpitäjänlahden yli oli suunniteltu siltayhteyttä moneen kertaan 1800-luvulla. Pohjanpitäjänlahden Rautatiesiltajärjestelmä oli koko Hyvinkää–Hanko-radan ylivoimaisesti merkittävin taitorakenne ja se rakennettiin erillisurakkana valurautaosista. Alkuperäisten siltojen valurautapilaristo ei kuitenkaan osoittautunut kestäväksi, ja sillat uusittiin jo 1910–1912. Alkuperäisen rautatiesillan paikalle rakennettiin 1933 maantiesillat, joka on säilynyt itäisessä salmessa. Laivaväylä kääntösiltoineen siirrettiin läntiseen salmeen vuonna 1972.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kråkholmenin kautta kulkevilla silloilla on suuri merkitys Tammisaaren Pohjoissataman maakunnallisesti arvokkaassa kulttuurimaisemassa. Välittömästi eteläpuolella sijaitsee sataman yhteyteen syntyneitä historiallisia teollisuusrakennuksia. Kråkholmenin pohjoisrannan lehto lienee pitkälti syntynyt radan estevaikutuksesta.

NYKYTILA JA KUNTO

Nykyiselle paikalle rakennetuissa silloissa oli alun perin teräsristikkojänteet, mutta ne korvattiin teräksisillä levypalkkijänteillä vuonna 1972. Oy Granit Ab:n toimittamat Graniittiset maatuet ja virtapilarit vuodelta 1912 ovat edelleen säilyneet, kuten myös Hangon maantien holvattu alikulku siltojen länsipään tukimuurissa. Itäinen siltajänne on peruskorjattu 2018.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 2	Pohjanpitäjänlahden siltajärjestelmä rakennusaikakaudelleen tyypillinen, mutta näin suuret sillat ovat rataverkolla varsin harvinaisia.
Tyypillisyys – 2	Kohde on pääosin historiallisesti tyypillinen, tunnusomainen rautatiesilta.
Edustavuus – 2	Kohde on muuttuneenakin edustava esimerkki teräksisestä rautatiesillasta.
Alkuperäisyys – 1	Nykyiset sillat rakennettiin alkuperäisen valurautasillan korvaajaksi 1910–1912. Nykyiset teräspalkkijänteet ovat vuodelta 1972.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Pohjanpitäjänlahden sillat ovat maakunnallisesti edustava esimerkki rautatien siltapaikasta. Myös alkuperäisen rautatiesillan paikalle rakennettu maantiesilta (1933) on kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti merkityksellinen. Siltojen historiallista arvoa lisää keskeinen sijainti Tammisaaren merellisessä kulttuurimaisemassa.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Pohjanpitäjänlahden siltamaisemassa näkyy monia kerroksia 1870-, 1910- ja 1970-luvuilta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET SVR (1916: 265–266); Härö (1993: 192); Eitsi (2014); Väyläviraston taitorakennerekisteri (s.a)	
MAASTOKÄYNTI	21.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Näseuddenin kallioleikkaus ja tasoristeys
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6655004,180; E=300421,912
RATAKILOMETRI	175+300
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1900-luku-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Stadsfjärden-Pohjanpitäjänlahti kuuluu Natura 2000 -ohjelmaan.

TAUSTATIEDOT

Näseuddin vartioimaton tasoristeys (km 175+240) sijaitsee kylätiemäisellä, sorapintaisella kadulla (Näseudden) ja lienee rakennettu 1900-luvun alkupuolella. Sen länsipuolella on pieni kallioleikkaus. Ratasuunnitelmaan sisältyy tasoristeyksen sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä ja korvaavan tieyhteyden rakentaminen radan eteläpuolelle mm. kallioleikkausta leventäen.

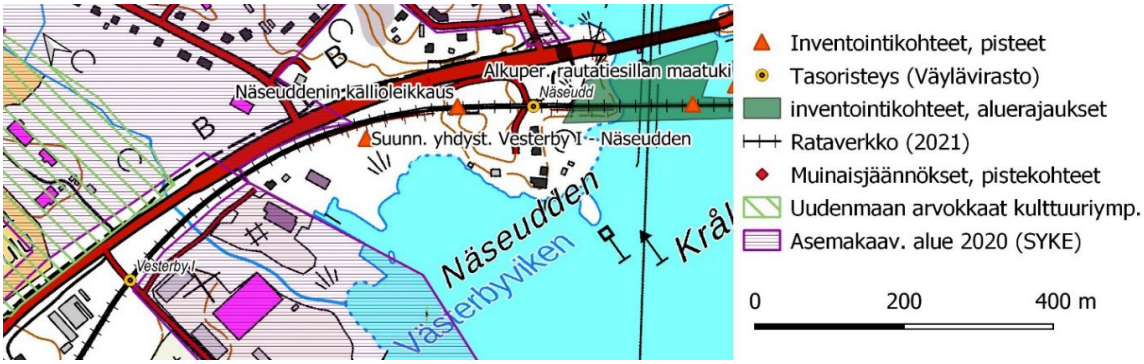
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Österbyssä ja Västerbyssä on on kuitenkin ollut asutusta jo keskiajalla ja Stadsfjärdenin rantavyöhyke on ollut 1900-luvulle niittynä ja laitumena. Östetbyn taajama Pohjanpitäjänlahden/Stadsfjärdenin rannalla syntyi 1900-luvulla esikaupungistumisen myötä. Rautatiepenger on Stadsfjärdenin rantamaiseman rakennetta voimakkaasti jäsentävä tekijä.

NYKYTILA JA KUNTO

Tasoristeykseen sinänsä ei liity erityisiä historiallisia arvoja. Pieni kallioleikkaus sen länsipuolella on kuitenkin näkyvällä paikalla edustava esimerkki 1800-luvun rataleikkauksesta. Luonnontilaistuttuaan siihen liittyy myös selviä maisemallisia arvoja.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Kohteiden edustamat ratkaisut olivat rakennusajalleen hyvin tyypillisiä, mutta sittemmin harvinaistuneita.
Tyypillisyys – 2	Näseuddin tasoristeys ja sen länsipuolinen pieni kallioleikkaus edustivat rakennusaikanaan varsin tyypillistä rautatien sovittamista ympäristöönsä. Rakenteellinen pienimuotoisuus on hyvin tyypillistä Hangon rataosalle.
Edustavuus – 2	Pienimuotoisuudessaan kohde edustaa erittäin hyvin Karjaa–Hanko-rataosan historiallista olemusta maisemassa.
Alkuperäisyys – 2	Kohteet ovat säilyttäneet alkuperäisen mittakaavansa ja tyylin.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohteet sijaitsevat näkyvällä paikalla taajamarakenteessa ja merellisessä kulttuurimaisemassa. Etenkin kallioleikkaus on kauniisti luonnontilaistunut, mikä ilmentää rataosan pitkää aikajatkumoa ja luo maisemallisia arvoja.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteet tuovat rautatiemaisemaan ajallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3
LÄHTEET Ratasuunnitelmaselostus: Raaseporin tasoristeykset (28)	
MAASTOKÄYNTI	21.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Tammisaaren–Leksvallin maisema
TYYPPI	Maisemakohde
KOORDINAATIT	–
RATAKILOMETRI	Noin 173+850–180+300
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Useita omistajia
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Kohde sivuaa Tammisaaren aseman RKY-aluetta, Tammisaaren kaupungin maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä, Stadsfjärdenin natura 2000-aluetta, sekä Stadsfjärdenin ja Leksvallin yksityismaiden luonnonsuojelualueita.

TAUSTATIEDOT

Runsaan seitsemän kilometrin jaksoa Tammisaaren asemalta Leksvallin entisen seisakkeen tuntumaan voidaan pitää Suomessa poikkeuksellisena merellisenä rautatiemaisemana. Stadsfjärdenin länsiranta oli keskiajalla Hankoniemen tiheimmin asuttu alue. Rautatien varteen, Trollbölen ja Leksvallin/Kisan seisakkeiden tuntumaan syntyi 1900-luvulla omakotiasutusta.

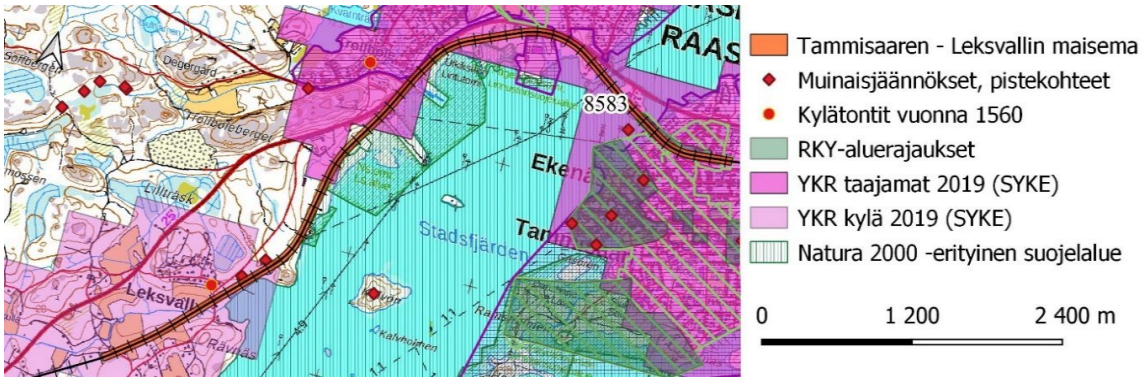
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tammisaaren kaupunkialueen länsipuolella ratalinja ylittää Vuonomaisen Pohjanpitäjänlahden pitkillä merisilloilla (ks. Pohjanpitäjänlahden sillat). Tämän jälkeen linja seuraa pitkän matkaa Stadsfjärdenin rehevää rantavyöhykettä. Merelliseen kaukomaisemaan yhdistyy luonnontilaistuva rantavyöhyke, historiallinen viljelyskylä-asutus, ja toisaalta 1900-luvun taajama.

NYKYTILA JA KUNTO

Trollbölen ja Leksvallin seisakkeet lakkautettiin 1980-luvulla, joten alueen asutus ei enää tukeudu rautatienhen. Maanviljelyksen rakennemuutos on johtanut rantaniittyjen ja laitumien metsittymiseen. Ratapenger estevaikutuksineen on edelleen maisemarakennetta voimakkaasti jäsentävä tekijä. Entiselle laidun- ja niittymaalle nousseen rantametsän lomitse avautuu aina välillä näkymiä Tammisaaren kaupunkiin Stadsfjärdenin vastarannalla.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 3	Maisemakohde on valtakunnallisestikin harvinainen esimerkki rautatieympäristöön liittyvästä merellisestä kulttuurimaisemasta.
Tyypillisyys – 1	Maisemakohde ilmentää osittain Suomenlahden rannikkoseudun kulttuurimaiseman keskeisiä piirteitä.
Edustavuus – 2	Maisemakohde edustaa hyvin rautatien ja ympäristön vuorovaikutuksena syntynyttä kulttuurimaisemaa ja historiallisesti muuttuvaa maankäyttöä, jossa rautatie on ollut ja on eräs merkittävä muutostekijä.
Alkuperäisyys – 2	Kohteessa on nähtävissä pitkää, historiallisen muutoksen jatkumoa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Tammisaaren–Leksvallin maisema on vähintään maakunnallisesti edustava esimerkki väyläverkon historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Tammisaaren–Leksvallin maisemassa on nähtävissä runsaasti historiallisia kerroksia ja pitkiä aikajatkumoita.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Senaatin kartasto (1871–1907); Peruskarttalehti 201401 (1952); Leksvallin osayleiskaava (2000); Tammisaaren läheisyyskaava (s.a.)

MAASTOKÄYNTI	23.4.2022, 28.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

NIMI	Kaksoisvahtituvan tontti km 177
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6654018,450; E=298874,458
RATAKILOMETRI	177+400
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto (rata-alueella)
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu.

TAUSTATIEDOT

Pituusprofiiliin (1879) merkitty kaksoisvahtituvan tontti, joka on autioitunut jo varhain. Tontti näkyy autiona jo vanhimmassa alueelta saatavassa ilmakuvassa (1949). Maastossa merkit asutuksesta ovat lähes kadonneet, mutta tontin itärajalla on pitkänomainen, jokseenkin säännöllien muotoinen kivilatomus, oletettavasti raivausröykkiö.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Kilometrin 177 vahtitupatontti sijaitsee Rödgrundet-niemelle johtavan tien tasoristeyksen (Rödgrund) lounaispuolella ja radan länsipuolella, rautatien ja VT25:n välissä, Salpausselän rinteen kangasmaastossa. Radan itäpuolella on Stadsfjärden rantametsineen.

NYKYTILA JA KUNTO

Merkit itse kaksoisvahtituvasta ovat kadonneet. Todennäköinen raivausröykkiö on kuitenkin mielenkiintoinen historiallinen jäänne.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Vastaavat raivausröykkiöt ovat olleet maatalousympäristöissä varsin tyypillisiä. Historiallista arvoa lisää, että rakenne osoittaa muutoin hävinneen vahtitupatontin paikkaa.
Tyypillisyys – 1	Vahtitupatonteilla vallimaiset kiviaidat eivät ole erityisen tyypillisiä.
Edustavuus – 1	Kohde edustaa osin väylänpitoon liittyvää asutushistoriaa.
Alkuperäisyys – 1	Kohteessa on vielä osin nähtävissä muistuma vahtituvan tontista.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohteen historiallinen merkitys lienee lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Suhteessa käytössä olevaan rautatiehen kohde edustaa maisematason historiallista kerroksisuutta. Lähistöllä on myös radalle melko harvinainen kivirumpu.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Pituusprofiili (1879); Historialliset ortoilmakuvat (1949); Kiinteistörajat (MML)	
MAASTOKÄYNTI	21.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Leksvallin vahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6652403,413; E=298060,598
RATAKILOMETRI	179+270
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Maapohja rata-alueella (Väylävirasto)
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Pihapiiri on merkitty säilytettäväksi Leksvallin osayleiskaavassa.

TAUSTATIEDOT

Karjaan ja Hangon välillä oli alun perin yhteensä 15 Knut Nylanderin suunnittelemaa vahtitupaa, joista 13 oli yksinkertaisia. Inventointijaksolla vain kolme vahtitupaa on säilyttänyt tyyppipiirrosten keskeisimmät piirteet.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tupa sijaitsee Stadsfjärdenin pienen lahdelman, Bysvikenin länsiperukassa, Leksvallin keskiaikaisen kylätontin ja historiallisen kylänraitin tuntumassa. Välittömästi vahtituvan länsipuolella on historiallisen Leksvallintien tasoristeys, jota suunnitellaan poistettavaksi ja korvattavaksi eritasojärjestelyin.

NYKYTILA JA KUNTO

Vahtituparakennus on ilmeisesti vapaa-ajan käytössä. Rakennus vaikuttaa ikkuna-aukotusta myöten pääosin säilyttäneen Nylanderin yksinkertaisen vahtituvan olennaiset piirteet. Pihapiiriin kuuluu myös kaksi muuta rakennusta, joiden ulkoasu ei täysin vasta tyypillistä rautatiearkkitehtuuria, eikä näiden historiallisuudesta ei voitu varmistua.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Hyvinkää–Hanko-rataosuuden alkuperäiset, Knut Nylanderin suunnittelemat vahtituvat ovat Karjaan ja Hangon välillä voimakkaasti harvinaistuneita ja maakunnallisella tasolla harvinaista rakennusperintöä.
Tyypillisyys – 3	Ko. rataosan vahtitupana kohde on erittäin tyypillinen ja tyyppipiirustusten mukainen.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin aikakautensa ja rataosansa vahtituparakentamista.
Alkuperäisyys – 2	Vaikka esimerkiksi ikkunanpuitteiden tyyli on muuttunut, on kyseessä parhaiten yksinkertaisen vahtituvan tyyppipiirustuksia vastaava kohde Karjaa–Hanko-rataosalla.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Kohteen historiallinen merkitys on kiistaton, mutta todennäköisesti lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Kohteessa on jonkin verran historiallisia kerroksia. Radan maisemassa se on itsessään historiallinen kerros.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3

LÄHTEET

Nylander (1872a); Pituusprofiili (1879); Leksvallin osayleiskaava (2000: 7)

MAASTOKÄYNTI	28.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	26.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Leksvallintien tasoristeysmiljöö
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6652367,175; E=298046,931
RATAKILOMETRI	179+300
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Vahtitupa ja tasoristeys rata-alueella, muilta osin muut.
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu.

TAUSTATIEDOT

Leksvallin tasoristeyksessä radan ylittävä tie on ilmeisesti 1700-luvuun lopulle ajoittuva Tammisaari–Hangonkylä-maantie. Leksvallin kylän ydin sijaitsi juuri Bysvikenin perukassa, Leksvallinjoen suun tuntumassa. Leksvallissa oli vuodesta 1610 kuusi rälssitilaa, jotka myöhemmin yhdistettiin säteriksi. Jokilaaksossa oli 1700-luvulla myös mylly.

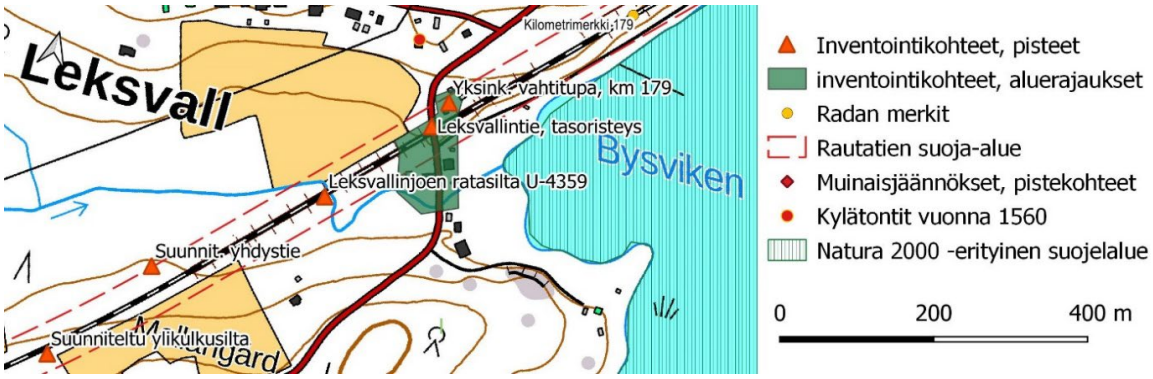
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tasoristeyksen ylitettyään historiallinen tie laskee Leksvallinjoen vehmaaseen laaksoon. Tien varressa ovat raittikylämäisesti ryhmittyneenä ilmeisesti Leksvallin säteritilan päärakennus ja Norrgårdin talonpoikaistalo piharakennuksineen. Tasoristeyksen kautta rautatie ja sen pohjoispuolella sijaitseva vahtitupa linkittyvät raittimiljööseen teollisen ajan kerroksena.

NYKYTILA JA KUNTO

Rakennuskanta on säilynyt asuinkäytössä. Jokilaaksoon kehittynyt lehtevä tervalepikkö tuo maisemaan vehmautta. Tasoristeyksen poistaminen sisältyy ratasuunnitelmaan, mikä tulee vaikuttamaan sekä miljöökuvaan että historiallisen maantien identiteettiin.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Vastaavat pienipiirteiset tasoristeys- ja kylätiemiljööt olleet suhteellisen tavanomaisia, mutta harvinaistuneet voimakkaasti
Tyypillisyys – 2	Kohde on pääosin historiallisesti tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin historiallisen kylätien tasoristeysympäristöä.
Alkuperäisyys – 2	Historiallinen ilme on hyvin nähtävissä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Leksvallintien raittimiljöö on maakunnallisestikin hyvä esimerkki historiallisesta kyläympäristöstä, johon rautatie liittyy sopusointuisesti.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteessa on hyvin nähtävissä eri aikakausien kerroksia.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3
LÄHTEET Leksvall, maanjakokartta (1707, 1779); Jutikkala & Nikander (1939: 748); Senaatin kartta (1871–1907)	
MAASTOKÄYNTI	28.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Leksvallinjoen ratasilta
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6652241,222; E=297936,768
RATAKILOMETRI	179+459
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1882–1890?, 1934-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

TAUSTATIEDOT

Hyvinkää–Hanko-rataosan sillat Pohjanpitäjän lahden siltoja lukuun ottamatta tehtiin alun perin puisina. Nämä korvattiin vuosina 1882–1990 valurautajänteillä, joita kannattelivat kiviset maatuet. Valurautajänteitä puolestaan alettiin 1900-luvun alkuvuosikymmeninä vaihtaa teräksisiin, mutta usein aiemmat kiviset tukimuurit säilytettiin. Leksvallinjoen siltajänne on 1934 valmistunut teräsbetoninen laattajänne. Kiviset maatuet voisivat hyvin olla 1800-luvun lopulta.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Silta sijaitsee Leksvallin historiallisessa kylämiljöössä, joskin hieman sivussa Leksvallintien pääakselista. Radan eteläpuolella joki on koskimainen ja virtaa lehtevässä tervalepikossa. Tämä osuus on todettu ekologisesti arvokkaaksi puroympäristöksi.

NYKYTILA JA KUNTO

Silta on taitorakennerekisterin mukaan pääosin hyväkuntoinen.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Vastaavat kivi- ja teräsbetonirakenteiset sillat ovat alkujaankin suhteellisen harvalukuisia.
Tyypillisyys – 1	Kohde on osin historiallisesti tyypillinen
Edustavuus – 2	Leksvallinjoen ratasilta edustaa hyvin aikakautensa sillanrakennusta. Karjaa–Hanko-rataosalla tämän ikäiset vesistörakenteet ovat harvalukuisia.
Alkuperäisyys – 3	Kohde on säilyttänyt erittäin hyvin alkuperäisasunsa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Leksvallinjoen ratasillan historiallinen merkitys on lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Silta itsessään luo merkittävää historiallista kerroksisuutta osana kehittyvää rataympäristöä.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

SVR (1916: 272); Väyläviraston taitorakennerekisteri (s.a.)

MAASTOKÄYNTI	28.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Skogbyn seisake ja tasoristeys
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6648942,656; E=293871,337
RATAKILOMETRI	184+790
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1931-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Sisältyy RKY-alueeseen Skogbyn masuuni ja sahayhteisö.

TAUSTATIEDOT

Skogbyn seisake perustettiin syyskuussa 1931, joten se oli ilmeisesti Karjaa–Hanko-rataosan ensimmäinen miehittämättömänä perustettu liikennepaikka. Seisake palveli aluksi lähinnä Hankoniemen etelärannalle 1888 perustettua höyrysahaa ja sen työväenyhdyskuntaa. Vuosina 1940–1941 Skogby oli myös Karjaalta tulevien junien pääteasema.

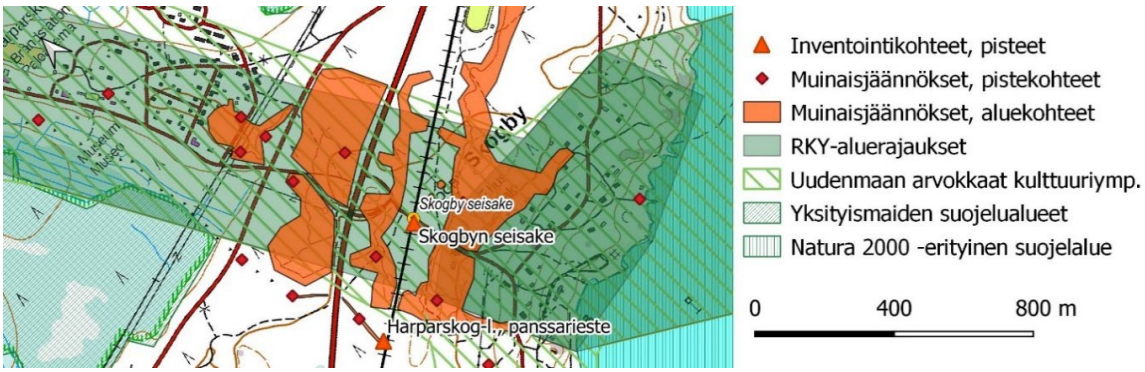
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Liikennepaikka perustettiin metsäiseen ympäristöön Skogbyn sahalle johtavan tien tasoristeykseen, jonka välittömässä ympäristössä ei ole asutusta. Sahayhteisö sijaitsee lähellä, mutta selvästi erillään rautatiestä. Alikulkusillan työmaa on tuonut seisakkeen miljööseen modernin liikenneympäristön leiman.

NYKYTILA JA KUNTO

Skogbyn seisake on rakennettu vuosina 2021–2022 uudelleen hieman entistä idemmäs alikulkusillan rakennustöiden yhteydessä. Historiallisia piirteitä on miljöössä säilynyt vain vähän.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 1	Vastaavat pienet, tasoristeyksen yhteyteen perustetut seisakkeet ovat olleet rautatieverkolla tavanomaisia, mutta harvinaistuneet selvästi.
Tyypillisyys – 3	Skogby on ollut sekä historiallisesti että nykyasussaan hyvin tyypillinen lajinsa edustaja.
Edustavuus – 2	Uusittu Skogbyn seisake ja alikulku edustaa varsin hyvin Hangon radan seisaketta ja 2020-luvun väylärakentamista.
Alkuperäisyys – 1	Skogby on säilyttänyt perustamisaikaansa vastaavan käytön.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Historiallinen merkitys on lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Skogbyn seisakeympäristön historiallinen kerroksisuus on paljolti tuhoutunut.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 0

LÄHTEET

Suomen kulkuneuvot (1932: 23); Historialliset ortoilmakuvat (1959); Iltanen (2009/2011: 94–95); RKY: Skogbyn masuuni ja saha (2009)

MAASTOKÄYNTI	29.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Lappohjan alueen sotahistorian kohteet
TYYPPI	Kohdejoukko
KOORDINAATIT	–
RATAKILOMETRI	Noin 185+130–192+400
SIJAINTIKUNTA	Raasepori
OMISTAJA	Väylävirasto, muut
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1940–1941
SUOJELUTILANNE	Linnoituslaitteet on poikkeuksetta suojeltu muinaismuistolain mukaisina kiinteinä muinaisjäännöksinä.

TAUSTATIEDOT

Talvisodan rauhanehtojen mukaisesti Porkkalanniemen länsiosa oli vuokrattuna Neuvostoliitolle sotilastukikohdaksi pitkäperjantaista 1940 joulukuun alkuun 1941. Raja kulki itäkaakko–länsiluode-suunnassa noin 700 metriä Lappohjan asemarakennuksen itäpuolelta. Raja oli sekä suomalaisten että neuvostoliittolaisten puolelta vahvasti linnoitettu panssariesteineen ja puolustusasemineen. Näitä laitteita on runsaasti nähtävissä radan varressa Skogbystä aina Santalan tienoille saakka.

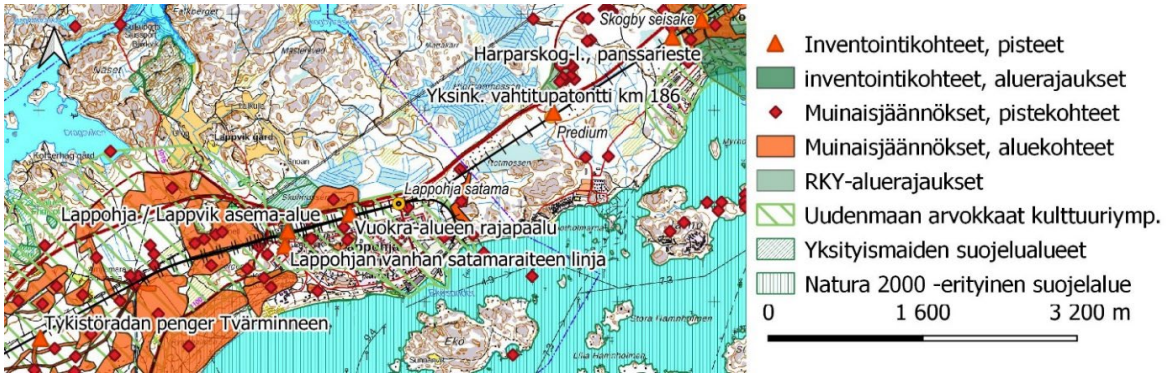
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Maasto on Lappohjan taajamaa lukuun ottamatta harvaan asuttua metsäseutua. Metsämaisema on Hankoniemelle muutoinkin leimallista Salpausselän hiekkaista mäntykangasta satunnaisine, pienialaisine suopainanteineen.

NYKYTILA JA KUNTO

Sekä kaivanto- että muurimaisia panssariesteitä sekä juoksuhautoja on maastossa hyvin runsaasti. Erittäin lähellä rautatietä olevista kohteista on erikseen syytä mainita Harparskog-linjan panssarieste Skogbyssä, rajapaalu Lappohjan aseman länsipuolella sekä Tvärminneen johtava, kiskottamatta jäänyt tykistöradan penger noin 300 metriä Koverharin vaihteen länsipuolella.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 3	Kohteet ovat valtakunnallisestikin ainutlaatuisia sotahistoriallisia muistomerkkejä.
Tyypillisyys – 0	Linnoituslaitteiden rakenne noudattaa aikansa standardiratkaisuja, mutta historiallisesti kohteet ovat poikkeuksellisia.
Edustavuus – 2	Kohteet edustavat hyvin erityistä vaihetta Suomen historiassa.
Alkuperäisyys – 2	Rakenteiden alkuperäinen hahmo ja tarkoitus on hyvin nähtävissä. Yksi Harparskog-linjan panssarieste on vaurioitunut radan huoltotietä rakennettaessa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohteet ovat sota-ajan historiasta tietoa säilyttävä esimerkki.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Metsittyminen tuo kohteisiin ajallista ulottuvuutta. Maisematasolla kohteet luovat huomattavaa historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Taloudellinen kartta (1941); Ervast (1985); Nummelin 2022	
MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	17.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Lappohjan asema-alue
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6646740,883; E=289580,313
RATAKILOMETRI	189+639
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Maapohja rata-alueella (Väylävirasto)
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1871, 1942 -
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Lappohjan aseman rakennuskanta on osoitettu tekeillä olevassa yleiskaavassa historiallisesti ja rakennushistoriallisesti arvokkaaksi.

TAUSTATIEDOT

Lappohja on radan alkuperäinen asemapaikka. Se rakennettiin Hankoniemen kapeimpaan kohtaan, lähelle syvää, suojaista luonnonsatamaa niemen etelärannalla. Alkuperäinen Knut Nylanderin sunnittelema asemarakennus paloi Hankoniemen taisteluissa. Nykyiset rakennukset vuodelta 1942 ovat ilmeisesti Jarl Ungernin suunnittelemia.

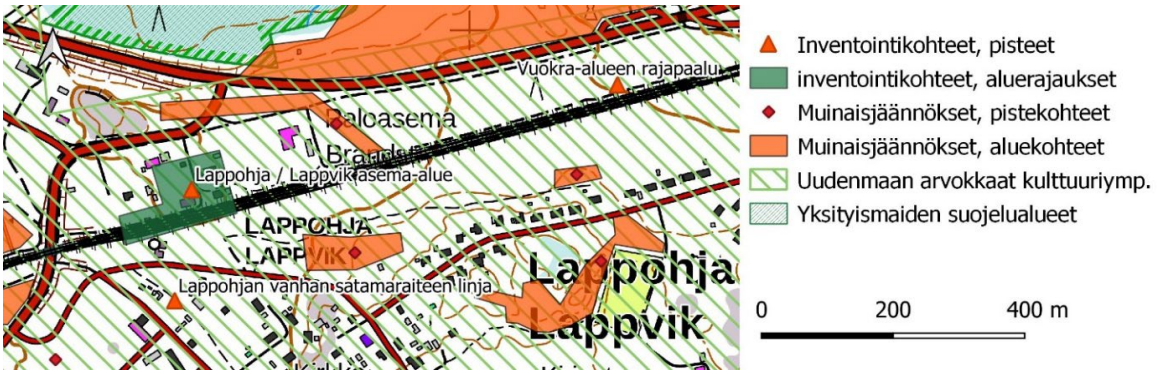
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Lappohjan nykyinen asemalaituri sijaitsee asemarakennuksesta hieman länteen. Asemarakennuksen lisäksi Lappohjassa on säilynyt tavaramakasiini, hirsirakenteinen sauna ja jällenrakennuskaudelle ajoittuva kolmen asunnon rivitalo. Erillisellä tontilla on lisäksi asemapäällikön rakennus.

NYKYTILA JA KUNTO

Aseman rakennuskanta siirtyi Senaatti-kiinteistöille 2007 ja on sittemmin edelleen ilmeisesti myyty yksityisomistukseen.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Lappohjan asema-alueen sodanjälkeinen, tosin pääosin sotaa edeltäviin tyyppipiirroksiin perustuva rakennuskanta on vastaavaa kuin monilla Lapin asemilla ja Keski-Suomen poikkiradoilla. Etelä-Suomessa miljöö on harvinainen.
Tyypillisyys – 3	Rakentamisajankohdalleen Lappohjan asemaympäristö on hyvin tyypillinen, vaikkei olekaan sitä alueellisesti.
Edustavuus – 2	Lappohjan aseman rakennuskanta edustaa hyvin sota- ja jälleenrakennnusajan asemaympäristöä rakennusten käyttötarkoituksen muutoksesta huolimatta.
Alkuperäisyys – 2	Aseman rakennuskanta on säilyttänyt hyvin tyyppipiirustusten mukaisen asun.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Lappohjan asema ja asemanseutu on maakunnallisesti hyvä todiste aikansa asemarakentamisesta, sotahistoriasta ja taloushistoriasta 1800-luvulta 2000-luvulle.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kohteessa on hyvin näkyvissä eri aikakausien kerroksia.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Jonasson ym. (1931: 1312); SVT (1932: 80); Ungern (1935/1942); Härö (1993: 143); Iltanen (2009/2011: 95); Hangon kaupunki (2021: 30)

MAASTOKÄYNTI	29.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	17.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Lappohjan satamarata
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6646585,503; E=289552,106
RATAKILOMETRI	?
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Muut / Rata-alueen ulkopuolella
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1876-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Sisältyy Lappohjan taajaman maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön.

TAUSTATIEDOT

Lappvikin (Lappohjan) satamaan rakennettiin asemalta valtion rakentama raide vuonna 1876. Satamaradan ansiosta Lappohjasta tuli tärkeä puutavaran vientisatama. Neuvostojoukkojen vetäydyttyä Hankoniemen tukikohdasta huomattiin, että satamarata oli purettu. Kiskoja oli ilmeisesti käytetty mm. panssariesteisiin. Satamarataa ei enää rakennettu uudelleen.

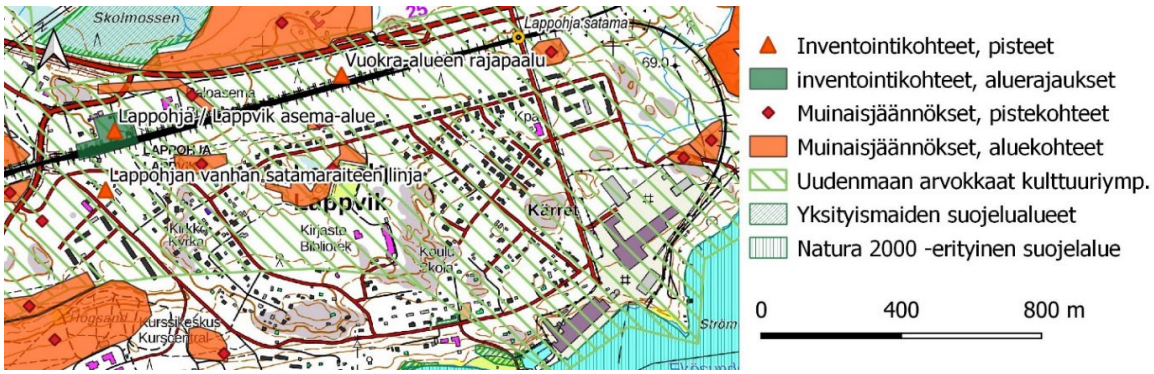
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Ratalinja laskeutuu Lappohjan asemalta lounaan kautta kaakon suuntaan kaartaen. Ympäristö on Lappohjan maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi määriteltyä, pientalovaltaista taajamaa, jossa osin näkyy edelleen alkuperäisen, mäntyvaltaisen kangasmetsän piirteitä.

NYKYTILA JA KUNTO

Ratapenger on pääosin jäljellä kohoumana, joka materiaaliltaan ei poikkea ympäristössä vallitsevasta maaperälajista, harjusorasta. Ainakin penkereen alkuosalla on myös nähtävissä säistynyttä pölkytystä. Lähempänä Lappohjan satamaa penger on korkeampi ja sillä on säilynyt ainakin yksi kivirumpu.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 1	Vastaavat sivuraiteet ovat olleet rataverkolla yleisiä, mutta viime vuosikymmeninä harvinaistuneet.
Tyypillisyys – 1	Lappohjan satamarata on osin historiallisesti tyypillinen.
Edustavuus – 2	Satamarata edustaa osin hyvin aikakautensa väyläverkkoa.
Alkuperäisyys – 1	Satamaradan linjan kulku on edelleen nähtävissä.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Lappohjan satamaradan historiallista merkitystä lisää sen kytkös Hankoniemen ainutlaatuiseen sotahistoriaan.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Satamaradassa ympäristöineen on huomattavaa historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

SVR (1916: 3–4); Nummelin (1991: 14); Härö (1993: 140)

MAASTOKÄYNTI	29.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	20.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Santalan seisake
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6643859,799; E=282897,446
RATAKILOMETRI	196+908
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Väylävirasto
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

TAUSTATIEDOT

Sandön (Santala) laituri kilometrillä 196 lisättiin matkustaja-aikatauluun kesällä 1900. Paikalla oli jo ennestään vahtitupa. Noin kilometrin päähän Sandbyn kartanolle perustettiin 1909 kristillinen kansanopisto (alun perin raamattuopisto), jonka opiskelijat olivat Santalan aseman matkustajaliikenteen tärkeä käyttäjäryhmä. Tie laiturilta kartanolle oli ilmeisesti makadamoitu.

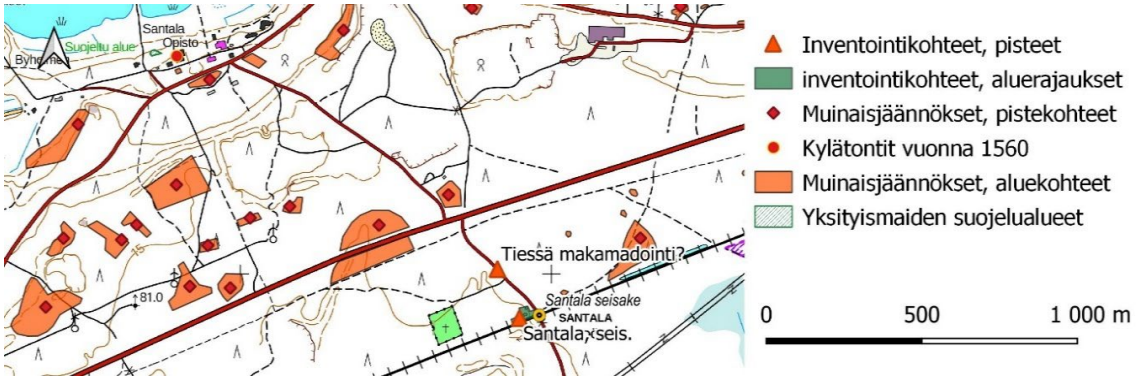
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Seisakkeen Ja tasoristeyksen ympäristö on korkokuvaltaan tasankomaista, Hankoniemelle ominaista kangasmetsää. Lähistöllä ei ole enää asutusta.

NYKYTILA JA KUNTO

Satalassa oli alun perin Bruno Granholmin Platformskjul -tyyppirakennus, joka paloi Hankoniemen sotatoimien yhteydessä 1941. Seuraavana vuonna liikennepaikka muutettiin seisakkeeksi. Vahtitupa autioitui ilmeisesti viimeistään 2000-luvun alussa ja purettiin 2021. Nykyinen laituri on vuodelta 1998.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 1	Santala oli rakennusaikanaan Hangon radalle ja laajemminkin varsin tyypillinen, pieni liikennepaikka. Harvinaistunut tyyppi.
Tyypillisyys – 2	Ks. edellä.
Edustavuus – 2	Santala edusti sekä historiallisesti että nykyasussaan tyypillistä, pientä liikennepaikkaa.
Alkuperäisyys – 1	Merkittävin historiaulottuvuus on käytön jatkumo. Liikennepaikka on miltei täysin menettänyt perustamisajastaan kertovat historialliset kerrokset.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Historiallinen merkitys on paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 1	Historiallinen kerroksisuus on pääosin tuhoutunut. Viimeisin suuri muutos on ollut autioituneen vahtituvan purkaminen ja itäpuolisen tasoristeysympäristön merkittävä muokkaaminen vuosina 2021–2022.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 0

LÄHTEET

Pituusprofiili (1879); Turisti (1900: 30); Jonasson ym. (1931: 82); Härö (1993: 143); Iltanen (2009/2011: 95)

MAASTOKÄYNTI	10.5.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	20.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Kirkkotien tasoristeys ja Dynamiittivaihteen liikennepaikka
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6642834,181; E=280209,094
RATAKILOMETRI	199+727
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Väylävirasto (tasoristeys, raiteisto ja vahtitupatontti rata-alueella)
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1914, 1937, 1939 -
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Rautatiehen osin liittyä Forcit Oy:n tehdasalue on RKY-kohde.

TAUSTATIEDOT

Hankoniemen pohjoisrannalle rakennettua räjähdysainetehdasta palvelemaan perustettiin 1914 liikennepaikka Hangon radan varteen. Oma leveäraiteinen sivuraide dynamiittitehtaalle johdettiin 1937. Henkilöliikenteen seisake avattiin Kirkkotien tasoristeyksen länsipuolelle 1939. Seisake lakkautettiin 1977. Kirkkotie on historiallinen paikallistie Täktomin ja Sandbyn keskiaikaisten kylien välillä. Tasoristeyksen länsipuolella oli myös alkuperäinen kaksoisvahtitupa.

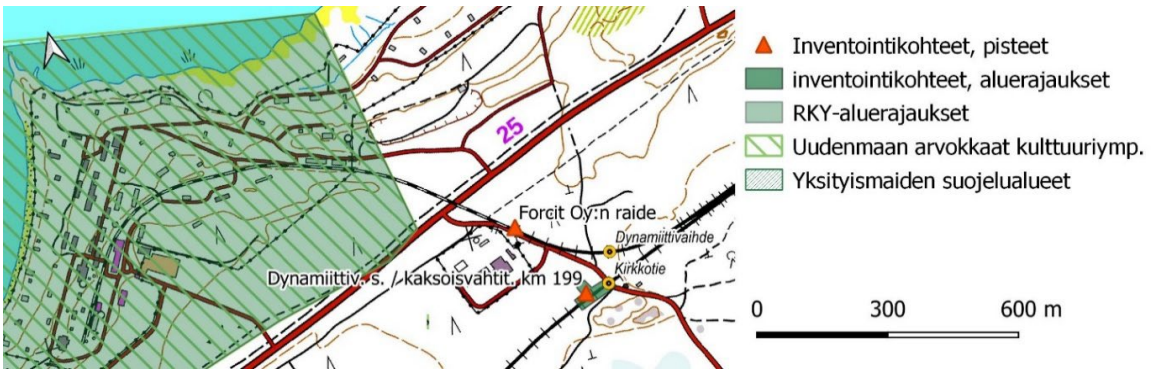
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Tasoristeys ja Dynamiittivaihteen liikennepaikka sijaitsevat metsäisessä ympäristössä, jonka hienojakoinen maaperä on Hankoniemen vallitsevia sorakerrostumia heikommin vettä läpäisevää. Maanviljelylle suotuisammat olosuhteet selittänevätkin pääosin toisen maailmansodan jälkeiselle ajalle ajoittuvien pientilojen roolia tämän osa-alueen maisematekijänä.

NYKYTILA JA KUNTO

Forcit Oy:n raiteen vaihde ja liikennepaikan sivuraide on yhä olemassa ja inventointihetkellä sähköistystyömaan tukikohdan käytössä. Dynamiittivaihteen seisakkeesta ei ole nähtävissä merkkejä siitä. Kaksoisvahtituvan rakennuksista on selvänä jäänteenä vain maakellarin kraatterimainen kuoppa. Asuinhistoriasta muistuttaa tontin järeä, näyttävä sekapuusto.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Vaihteen, tasoristeyksen, vahtituvan ja seisakkeen muodostama miljöökompleksi on ollut ilmeeltään varsin tyypilllinen rautatieympäristö.
Tyypillisyys – 1	Kyseessä on historiallisesti osin tyypillinen maaseudun rautatiemiljöö.
Edustavuus – 1	Kohde on menettänyt edustavuuttaan merkittävästi.
Alkuperäisyys – 1	Dynamiittitehtaan raide ja tasoristeys ovat yhä alkuperäistä muistuttavassa asussaan.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Historiallinen merkitys on lähinnä paikallinen. Kuitenkin Kirkkotien historiallinen merkitys on alueellisesti huomattava.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Kerroksisuutta tuo historiallinen tasoristeys, tehtaan raide, villiintynyt vahtituvan tontti sekä tasoristeyksen eteläpuolinen, ilmeisesti sotien jälkeen rakennettu pientila.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1

LÄHTEET

Peruskarttalehti (2011 08: 1953); Härö (1993: 139); Iltanen (2009/2011: 96)

MAASTOKÄYNTI	10.5.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Koppnäsin vaihde ja vahtitupa
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6641413,786; E=274073,439
RATAKILOMETRI	203+903
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Väylävirasto (olennaisilta osin rata-alueella)
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873, 1969
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

TAUSTATIEDOT

Nykyisen Hangon keskustaajaman liepeille Stormossenille sijoitettiin jo radan rakennusvaiheessa vahtituparakennus. Tuvan viereen avattiin 1969 vaihde, josta haarautui sivuraide Hankoniemen pohjoisrannalle Koppnäsiin perustetulle nosturitehtaalle. Vaihde lakkautettiin 2013.

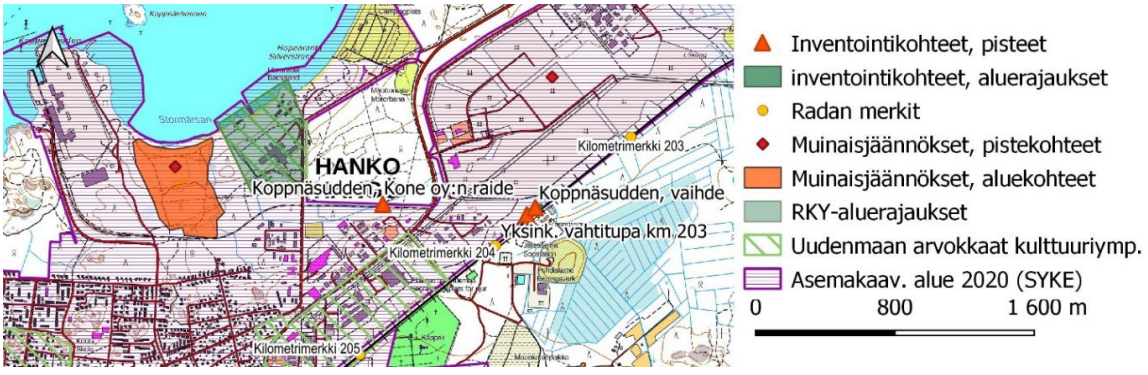
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Koppnäsin vaihde Hankoniemen alavassa sisämaassa, maisemallisesti muusta Hankoniemestä poikkeavalla, kuusikkovaltaisella metsäalueella Hangon keskustaajaman liepeillä. Radan eteläpuolelle jää korpisuo (Stormossen), jonka alueelle toisen maailmansodan jälkeen raivatun pientilan maille on myöhemmin perustettu kaupungin jäteasema. Radan pohjoispuolella on 1900-luvun loppupuolen teollisuusalue.

NYKYTILA JA KUNTO

Vaihde ja raide on purettu Hangon radan ja valtatien 25 väliseltä osuudelta (kiskotus on jäljellä valtatien pohjoispuolella). Ratapenger on kokonaisuudessaan jäljellä. Yksinkertaisen vahtituvan ulkoasu lienee 1900-luvun puolivälistä. Pihapiirissä on myös tarkemmin ajoittamaton sauna ja maakellari. Jo pitkälle raunioituneet rakennukset ovat olleet autiona useita vuosikymmeniä.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS	
Harvinaisuus – 1	Yksinkertaiset vahtituvat ja teollisuusvaihteet eivät ole olleet rakennusaikanaan erityisen harvinaisia.
Tyypillisyys – 2	Myös autioituneen nykytilansa osalta kohde on varsin tyypillinen historiallisesti.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa väylänpitoon liittyvää asumista ja rautatiehen liittyvää sodanjälkeistä teollistumista Hankoniemellä.
Alkuperäisyys – 1	Kohteissa on vielä osin nähtävissä käytönaikainen hahmo.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Koska selvästi edustavampia kohteita on säilynyt, on Koppnäsin vaihteen ja vahtituvan historiallinen merkitys lähinnä paikallinen. Se on kuitenkin sinällään todistusvoimainen esimerkki rautatieliikenteen rakennemuutoksesta ja liikenteen hoitoon liittyvän asumisen historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 3	Kaksi eri-ikäistä kohdetta muutoshistorioineen ilmentävät suhteessa käytössä olevaan rataan huomattavaa historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2
LÄHTEET Pituusprofiili (1869); Nummelin (1991: 5); Vaunut (2022)	
MAASTOKÄYNTI	10.5.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	20.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hanko-Pohjoisen teollisuusraiteiden pohjat
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6639525,577; E=275475,975
RATAKILOMETRI	Noin 205+200–206+200
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Väylävirasto (rata-alueen osalta)
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1883, 1910-
SUOJELUTILANNE	Hangon Keksin teollisuuskorttelit ovat RKY-kohde. Koko Hanko-Pohjoisen teollisuusalue on maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö.

TAUSTATIEDOT

Hanko-Pohjoisen liikennepaikan tuntumaan, varsinaisen kaava-alueen ulkopuolelle alkoi syntyä teollisuutta jo 1880-luvulla. Ensimmäinen teollisuuslaitos oli Hangon höyrysaha. 1900-luvulla alueelle syntyi elintarviketeollisuuden keskittymä. Teollisuuden sijaintipäätös kytkeytyi toisaalta Hangon sataman läheisyyteen, ja toisaalta rautatieyhteyden tarjoamiin kuljetusmahdollisuuksiin.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Hanko-Pohjoisen metsävaltainen ympäristö on hienojakoisen hiekkamaaperän luonnehtimaa, Hankoniemelle leimallista mäntykangasta. Tämä alkuperäinen luonnonmaisema kehystää yhä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita teollisuuskortteleita. Radan puolella metsäinen leima on liikennöinnin lopettamisen jälkeen osin palautunutkin.

NYKYTILA JA KUNTO

Alkuperäinen teollisuustoiminta ja sivuraiteiden liikennöinti päättyi 1970-lukuun mennessä. Vaihteet ja sivuraiteet on pääosin purettu rata-alueelta arviolta 1990-luvulla. Elon Margariinitehtaan ja Hangö Ångsnickerin / Laatikkotehtaan pistoraiteiden osia on edelleen jäljellä myös rata-alueella. Raiteistoa ja radan merkkejä on laajemminkin jäljellä teollisuustonteilla.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Hanko-Pohjoisen teollisuusalue on maakunnallisesti harvinainen esimerkki varhaisesta rautatieyhteyden varteen syntyneestä teollisuusalueesta.
Tyypillisyys – 2	Rautatiehistorian näkökulmasta teollisuuraiteisto on tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa hyvin rautatien ja teollisuuden historiallista yhteyttä.
Alkuperäisyys – 1	Raiteisto, etenkin vaihteet, on pääosin purettu 1990-luvun jälkeen. Teollisuuraiteiden kulku on edelleen hahmotettavissa.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 1	Liikenneverkon historian näkökulmasta kohteen merkitys nykytilassaan on lähinnä paikallinen.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Laajemmin etenkin Hangon keksin rakennuksilla on suuri, maamerkinomainen merkitys Hankoon saavuttaessa. Radan maisemaan teollisuuskorttelit ja säilyneet raiteistot tuovat historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Peruskarttalehti 201108 (1953); Iltanen (2009/2011: 96); Lehto (1989: 195–196); RKY: Hangon keksin teollisuusrakennukset (2009); Kiinteistörajat: Maanmittauslaitos

MAASTOKÄYNTI	20.4.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	16.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hanko-Pohjoisen seisake ja Appelgrenintien tasoristeys
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6639274,547; E=275166,532
RATAKILOMETRI	205+935
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Väylävirasto (rata-alueella)
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-, 1920-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Rajautuu välittömästi Hangon keksin ja Itäisen kylpyläpuiston RKY-alueisiin ja sisältyy Hangon kaupungin maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuurimaisemaan.

TAUSTATIEDOT

Hangö Sågväxeln -niminen vaihde avattiin vuonna 1884. Vuonna 1920 sen korvasi nykyinen Hanko-Pohjoinen / Hangö Norra -niminen liikennepaikka, jolle rakennettiin Thure Hellströmin pieni pysäkkirakennus. Hangon historiallinen sisääntulotie, Appelgrenintie, ylittää radan välittömästi Hanko-Pohjoisen seisakelaiturin itäpuolella.

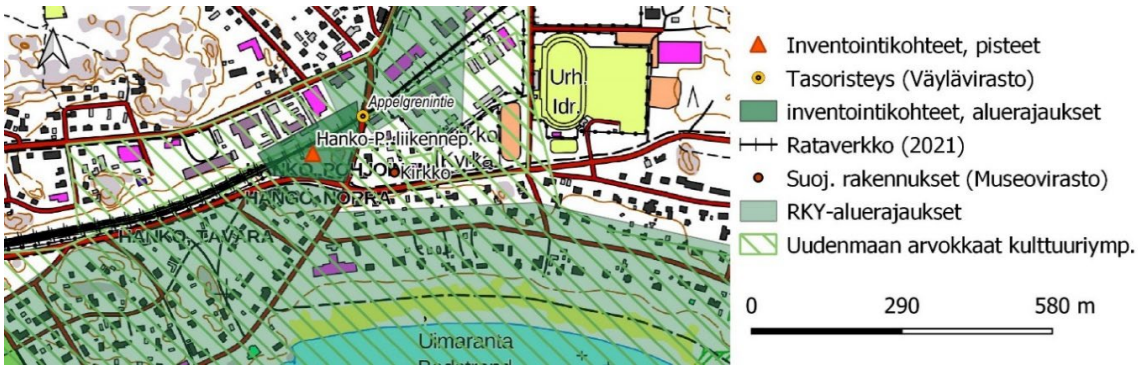
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Alkuperäinen luonnonmaisema, hienojakoisen hiekkamaaperän luonnehtima mäntykangas antaa ylä leimansa myös rakennetulle ympäristölle. Tasoristeys ja Hanko-Pohjoisen seisakelaituri sijaitsevat tiiviisti kulttuurimaisemassa, jossa on historiallinen leima. Miljöössään kohde liittyy saumattomasti koillisen suunnassa Hangon keksin teollisuuskortteleiden ja etelässä Itäisen kylpyläpuiston huvila-alueen RKY-kohteisiin.

NYKYTILA JA KUNTO

Hanko-Pohjoisen seisakelaituri lienee 1990-luvulta. Thure Hellströmin suunnittelema, tyhjillään ollut liikennepaikkarakennus on purettu 2010-luvulla. Miljöön historiallinen vaikutelma ilmenee edelleen tasoristeyksen ja seisakkeen pienimittakaavaisen tiiviissä ryhmityksessä suhteessa muihin rakennetun ympäristön elementteihin.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Hanko-Pohjoinen on sinänsä suhteellisen harvinainen esimerkki kaupunkiympäristön pienestä seisakkeesta ilman eritasojärjestelyjä. Sen tiivis ryhmitys miljöössään suhteessa viereiseen Appelgrenintien tasoristeykseen on Suomen oloissa varsin poikkeuksellinen.
Tyypillisyys – 1	Liikennepaikkana Hanko-Pohjoinen on alueellisesti osin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde on erinomainen esimerkki pikkukaupunkimaisesta seisakemiljööstä.
Alkuperäisyys – 1	Hanko-Pohjoisen liikennepaikka on suurelta osin menettänyt historiallisen asunsa. Alkuperäinen käyttö ja miljööyhteys ovat kuitenkin säilyneet.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Hanko-Pohjoisen seisakkeen sijainti tiiviissä kaupunkiymäristössä tasoristeyksen kupeessa, näiden rautatiekohteiden pieni mittakaava ja tiivis ryhmitys suhteessa historiallisiin teollisuus- ja huvila-alueisiin kertoo erityisellä tavalla rautatien ja sen ympäristön historiallisesta suhteesta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Hanko-Pohjoisen liikennepaikkaympäristön ilme sinänsä on moderni. Miljöössä laajemmin on kuitenkin merkittävää historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

Nummelin (1991: 5); Härö (1993: 99); Iltanen (2009/2011: 96); RKY: Itäisen kylpyläpuiston huvila-alue (2009)

MAASTOKÄYNTI	10.5.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	20.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Hangon rautatieasema ja kappaletavara-asema
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6639048,553; E=274047,589
RATAKILOMETRI	207+119
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Kappaletavara-asema ja raiteisto rata-alueella (Väylävirasto)
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1945–1949, 1952-
SUOJELUTILANNE	Hangon asemarakennus on suojeltu (Rautatiesopimus 1998) ja RKY-kohde. Hangon Länsisataman alue ratapihan eteläpuolella on kokonaisuudessaan maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö.

TAUSTATIEDOT

Hangon nykyisen, myöhäisfunkista edustavan aseman suunnitteli rautatiehallituksen arkkitehti Jarl Ungern vuosina 1949–50, ja se valmistui 1952. Hangon pääratapiha sai hahmonsa 1940-luvun lopulla. Samaan kokonaisuuteen liittyy myös henkilöaseman länsipuolella kappaletavara-asema, joka ilmeisesti sekin on Ungernin suunnittelema.

YMPÄRISTÖN KUVAUS

Asemat sijaitsevat Hangon kaupunkialueella pääratapihan pohjoislaidalla, keskustakorttelien tuntumassa.

NYKYTILA JA KUNTO

Inventointihetkellä asemarakennuksessa oli käynnissä peruskorjaus- ja muutostyöt. Uusi omistaja on muuttamassa rakennuksen majoitus-, kahvila-, juhla- ja näyttelytilakäyttöön. Kappaletavara-asema on ilmeisesti tyhjillään.

KOHTEEN RAJAUS

VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 2	Hangon henkilöasema on maakunnallisesti harvinainen esimerkki myöhäisfunkiksesta.
Tyypillisyys – 2	Rakennukset ovat aikakaudelleen rakennushistoriallisesti tyypillisiä.
Edustavuus – 2	Hangon asemat edustavat vähälukuisina esimerkkeinä hyvin aikakautensa asemarakentamista.
Alkuperäisyys – 2/3	Kohteet ovat säilyttäneet alkuperäisasun jopa erinomaisesti. Sisätiloja ei ole voitu inventoida.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Kohteet ovat valtakunnallisestikin hyvä todiste aikakautensa asemarakentamisesta ja Hankoniemen erityisestä historiasta.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Miljöössä ja kohteissa on selvää historiallista kerroksisuutta.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2

LÄHTEET

historialliset ortoilmakuvat (1949); Lehto (1989: 206); Nummelin (1991: 10); Härö (1993: 129); RKY: Hangon rautatieasema (2009); Iltanen (2009/2011: 99); Chyde invest (2022)

MAASTOKÄYNTI	10.5.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	20.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Högholmenin rautatielaituri
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6638174,147; E=272883,781
RATAKILOMETRI	–
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Hangon kaupunki
RATAOSA	Nykyisen rataverkon ulkopuolella
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1873-
SUOJELUTILANNE	Länsisataman vanhin osa on RKY-alue. Alue kokonaisuudessaan on maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö.

TAUSTATIEDOT

Hangon sataman ja Hyvinkää–Hanko-rautatien perustavaa yhteyttä korostaa, että rautatieyhtiö rakensi lohkograniitista aallonmurtajan ja 138 metriä pitkän satamalaiturin. Laiturilla oli kolme rinnakkaista raidetta ja sen yhteydessä tullikamari ja makasiineja. Laiturin seuraavat pidennysvaiheet valmistuivat edelleen vuosina 1894 ja 1908. Viimeisessä vaiheessa sataman edustalla ollut Högholmen liitettiin pengertäytön osaksi.

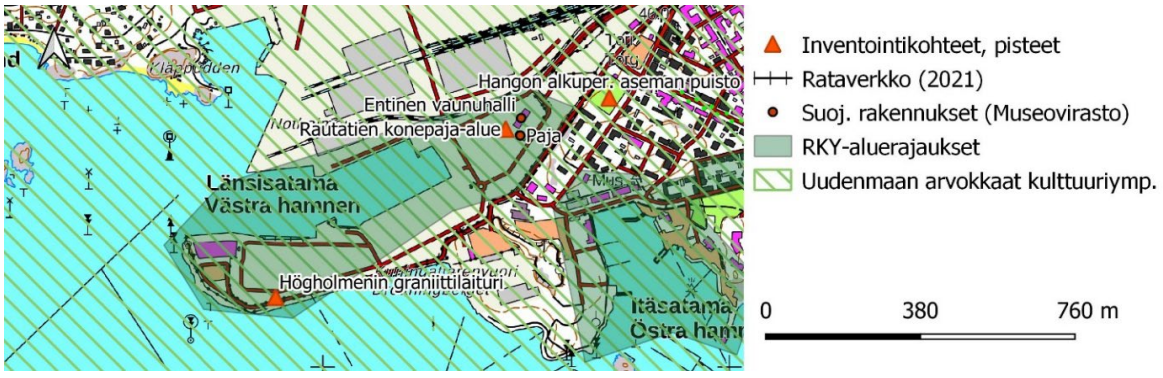
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Rautatiehankkeen yhteydessä alkunsa saanut talvisatama rakennetiin Hankoniemen etelärannalle. Sataman välityksellä Hangon kaupungin rakennetty ympäristö vaihettuu lyhyellä matkalla ulkosaariston merelliseen ympäristöön, ja sillä on suuri merkitys Hangon kaupunkikuvalle ja -identiteetille.

NYKYTILA JA KUNTO

Högholmenin raiteisto on purettu 1990-luvun alkuun mennessä, ja alue muutettu ro-ro-liikenteen satamaksi. Högholmenille johtaneen raiteiston varressa oli myös Hanko–Hyvinkää-rautatien alkuperäinen asema- ja varikkoalue. "Rautatiesataman" näyttävä graniittimuuri sekä entinen vaunuhalli ja pajarakennus ovat säilyneet sataman alueella rautatieyhteytensä menettäneinä fragmentteina, kuten myös alkuperäisen rautatiaseman tarkemmin inventoimaton puistoalue.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 3	Hangon talvisatama on valtakunnallisestikin harvinainen esimerkki liikenteen teollistumisen varhaisvaiheesta.
Tyypillisyys – 2	Ratkaisuiltaan satama- ja rautatieympäristö on sinänsä tyypillinen.
Edustavuus – 1	Högholmenin rautatielaituri edustaa edelleen osin rakentamisajankohtansa historiaa. Edustavuus on kärsinyt sataman kehittämisen myötä.
Alkuperäisyys – 1	Högholmenin laituri ja muukin alkuperäinen rautatieympäristö on säilynyt vain yksittäisinä fragmentteina.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 3	Hangon satamalla ja siihen olennaisesti liittyvällä rautatieyhteydellä on valtakunnallista historiallista merkitystä.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	Sataman ympäristössä on merkittävää historiallista kerroksisuutta, vaikkei rautatieliikenteen näkökulmasta enää selvää toiminnallis-historiallista jatkumoa.
Muut kriteerit:	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1

LÄHTEET

Lehto (1989: 207); Nummelin (1991: 9); Härö (1993: 98, 110); Historialliset ortoilmakuvat (1996); RKY: Hangon länsisatama (2009)

MAASTOKÄYNTI	10.5.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	20.6.2022 Mikko Itälahti

Väylävirasto
Trafikledsverket

NIMI	Tulliniemen rata
TYYPPI	Yksittäiskohde
KOORDINAATIT	N=6638939,633; E=272079,232
RATAKILOMETRI	Noin 208–211
SIJAINTIKUNTA	Hanko
OMISTAJA	Väylävirasto, Hangon kaupunki
RATAOSA	Karjaa–Hanko
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 2: Lounaisrannikko
AJOITUS	1921-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Hangon Länsisataman maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö rajautuu Tulliniemen rataan.

TAUSTATIEDOT

Hangon vapaasatama oy rakennutti vuonna 1921 Hangon radan jatkon Tulliniemeen, Hankoniemen uloimmaiseen kärkeen. Tulliniemeen perustettiin uusi uusi Ulkosatama, jonka kautta tuotiin mm. hiiltä. Ulkosatamaan perustettiin 1975 Railship-yhtiön junalauttaterminaali. Lisäksi Tulliniemen alueella oli useita varastoja, joita palvelivat omat raiteistot.

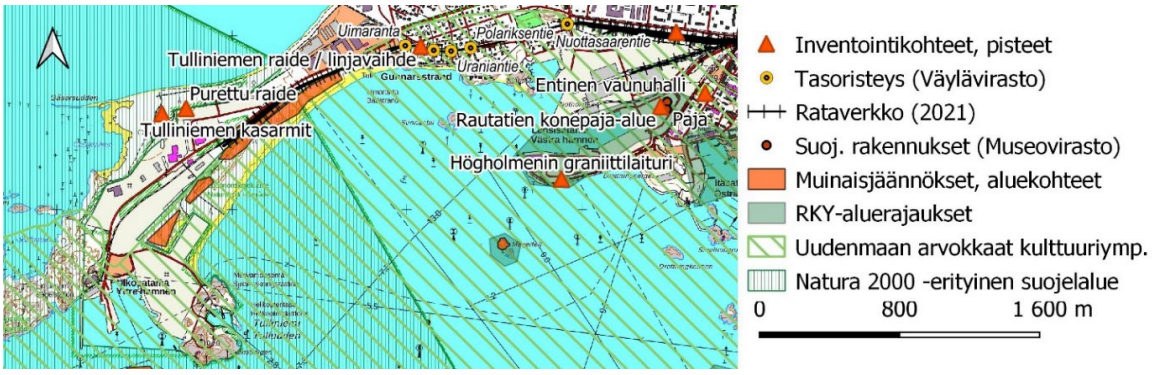
YMPÄRISTÖN KUVAUS

Hangon rataosa jatkuu Tulliniemeen Länsisataman pohjoispuolitse, tavara-aseman kautta. Rata muodostaa Länsisataman maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön maisemallisesti määrittävän pohjoisrajan. Alkumatkasta rata-alue halkoo puistomaisena elementtinä yhtenäistä 1900-luvun puolivälin pientaloaluetta. Loppuosuudella ympäristö on hiekkavaltaista mäntykangasta merinäkymineen. Tuulen muovaamassa puustossa on selvästi merellinen leima.

NYKYTILA JA KUNTO

Pääraiteen päällysrakenne lienee uusittu 1990-luvulla samanaikaisesti Hangon radan muiden linjaosuuksien kanssa. Ulkosataman kautta ei enää kulje säännöllisesti mitään rautatiekuljetuksia, mutta liikennettä Tulliniemen ratapihalle on satunnaisesti. Kaikilla Tulliniemen radan sivuraiteistoilla liikenne on päättynyt ja vaihteet purettu.

KOHTEEN RAJAUS



VALOKUVAT

ARVOLUOKITUS

Harvinaisuus – 1	Vastaavat satamaraiteet ovat olleet 1900-luvun alussa yleisiä, mutta harvinaistuneet. Tulliniemenkin radan liikenne on epäsäännöllistä.
Tyypillisyys – 3	Kohde on historiallisesti hyvin tyypillinen.
Edustavuus – 2	Kohde edustaa varsin hyvin Hangon sataman, kaupungin ja laajemminkin rautatieliikenteen historiaa.
Alkuperäisyys – 2	Tulliniemen rataosuus on säilyttänyt varsin hyvin alkuperäisen miljööyhteytensä ja asunsa. Sivuraiteistoa on huomattavasti karsittu.
Historiallinen todistusvoimaisuus – 2	Suhteessa Hangon sataman kokonaisuuteen Tulliniemen rata on maakunnallisesti hyvä esimerkki rautatie- ja merilogistiikan yhteistoiminnasta. Lisäarvoa tuo junalauttaliikenteen historia.
Historiallinen kerroksellisuus – 2	100-vuotias Tulliniemen rata on ympäristönsä merkittävä historiallinen kerros. Reunuspuustoineen se muodostaa vehmaan käytävän 1900-luvun puolivälin eheään pientalomiljööseen.
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 (1949, 2002, 2008); Peruskarttalehti 2011 05 (1953); Nummelin (1991: 8–10)

MAASTOKÄYNTI	23.4.2022, 10.5.2022 Mikko Itälahti
TÄYTTÖPÄIVÄMÄÄRÄ	20.6.2022 Mikko Itälahti