Aalto University

OPEN ACCESS

This is an electronic reprint of the original article.
This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Itälahti, Mikko

Hyvinkää–Karjaa-rataosan kulttuuriympäristön inventointi

Julkaistu: 23/03/2022

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

Published under the following license:
CC BY

Please cite the original version:
Itälahti, M. (2022). Hyvinkää–Karjaa-rataosan kulttuuriympäristön inventointi. (Väyläviraston julkaisuja). Väylävirasto. https://www.doria.fi/handle/10024/184451

This material is protected by copyright and other intellectual property rights, and duplication or sale of all or part of any of the repository collections is not permitted, except that material may be duplicated by you for your research use or educational purposes in electronic or print form. You must obtain permission for any other use. Electronic or print copies may not be offered, whether for sale or otherwise to anyone who is not an authorised user.

Väyläviraston julkaisuja
20/2022

Väylävirasto
Trafikledsverket

Hyvinkää–Karjaa-rataosan kulttuuriympäristön inventointi

Mikko Itälahti

Hyvinkää–Karjaa-rataosan kulttuuriympäristön inventointi

Väyläviraston julkaisuja 20/2022

Väylävirasto
Helsinki 2022

Kannen kuva: Kylänpää, Nurmijärvi. Åbyn tasoristeys, Luhtasuonjoen siltapaikka, yksinkertainen vahtitupa ja Tyrysojan entinen seisakkeen paikka muodostavat tiiviin maisemallisen kokonaisuuden (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)
ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-957-8

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Mikko Itälahti: Hyvinkää–Karjaa-rataosan kulttuuriympäristön inventointi. Väylävirasto Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 20/2022. 188 sivua ja 1 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-957-8.

Avainsanat: Rautatiet, kulttuuriympäristö, kulttuuriperintö, maisema, Hyvinkää, Nurmijärvi, Vihti, Lohja, Raasepori

Tiivistelmä

Hyvinkään–Karjaan rataosan kulttuuriympäristön inventointi on kolmas Väyläviraston Suomen Rautatiemuseolta tilaama rataosakohtainen kulttuurihistoriallinen inventointi.

Työn tavoitteena on olla mahdollisimman laajapohjainen, kartoittava katsaus Hyvinkää–Karjaa-radan maisemaan liittyvistä kulttuurihistoriallisista ilmiöistä, jotka ilmentävät rautatien historiaa ja muutoksia sekä jatkumoita sen suhteessa ympäristöönsä.

Inventoinnin tavoite on ennen muuta tuottaa tietoa, joka palvelee Hyvinkää–Hanko-yhteysvälin 2021 alkanutta sähköistyshanketta. Tästä syystä tarkastelun painopiste on Väyläviraston hallitsemassa rautatieinfrastruktuurissa ja kiinteistöomaisuudessa. Kulttuurihistoriallinen näkökulma puolestaan merkitsee huomion kohdentumista ennen kaikkea ilmiöihin, jotka ilmentävät pitkiä ajallisia jatkumoita tai ulottuvuuksia. Käänteisesti viimeaikaisten tai tekeillä olevien muutosten saama painoarvo on tarkastelussa pienempi. Varsinainen kulttuurihistoriallisten kohteiden arvotus esitetään kohdekorteissa, jotka julkaistaan erillisenä liitteenä.

Inventoidun ratajakson pituus on noin 95,5 kilometriä. Itäpäässä rajauksena on piste, jossa Hangon rataosa erkaantuu pääradasta Hyvinkään asema-alueella. Länsipäässä tarkastelualue päättyy kohtaan, jossa rataosuus liittyy Helsinki–Turku-rantaradan käytävään ratakilometrillä 154, noin kolme kilometriä Karjaan aseman itäpuolella.

Maastotöissä inventoitiin pitkälti yli toistasataa kohdetta, joista 52 valittiin kohdekortteihin. Kohdekortteihin valitut kohteet arvoluokitettiin soveltamalla Väyläviraston arvokohteiden kriteeristöä ja kehittämällä sitä edelleen rataverkon kulttuurihistoriallisen inventoinnin tarpeisiin. Tarkasteltuihin kulttuurihistoriallisin kohteisiin sisältyy aiempien inventointien tapaan etenkin liikennepaikkoja, ratavartijan tupia ja tontteja sekä taitorakenteita. Joukossa on myös erityiskohteita, kuten rata-alueen rajapyykkejä ja historiallisia tielinjoja. Uutuutena on kuusi maisemakohdetta eli tietylle kilometrivälille rajattua jaksoa, joilla ratalinjan historiallinen suhde ja vuorovaikutus ympäristönsä kanssa ilmenee erityisen edustavalla tavalla.

Vuonna 1873 alun perin yksityisratana avatun Hyvinkää–Karjaa-rataosan maisemakuva on vaihteleva. Siinä vuorottelevat mosaiikkimaisesti Salpausselän soraselänteet männikkökankaineen, Salpausselän alarinteiden ja alavien maiden usein järeäpuustoiset kuusikot, vuosisatoja viljellyt, kumpuilevat savikot jyrkkätörmäisine puronotkoineen ja teollisen ajan taajamat. Hyvinkään–Karjaan rautatie oli keskeinen tekijä vaikutusalueensa maanviljelyn kaupallistumisessa ja teollistumisessa, joka alkoi suurimittakaavaisena 1800-luvun lopulla etenkin Lohjanjärven etelärannalla ja Keski-Uudenmaan Rajamäellä. Radalla on ollut huomattava vaikutus myös suurteollisuutta pienimittakaavaisempien teollisuus- ja palvelukeskitty-

mien syntymisessä asemanseuduille. Alun perin monet asemakylistä olivat selkeästi maaseutukeskuksia, ja niiden merkitystä kasvatti esimerkiksi maataloustuotteiden myynti rautateiden tavaraliikenteen välityksellä. Radan myötä myös Hyvinkäästä tuli risteysasema, ja sillä on ollut suuri merkitys Hyvinkäänkin kehityksessä.

Hyvinkään–Karjaan rataosalla oli henkilöliikennettä lokakuusta 1873 syyskuuhun 1983. Valtaosalla tästä noin 110 vuoden ajanjaksosta vuorotiheys oli vain 2–3 junaparia päivässä, eikä rataosasta siten muodostunut kaupunkimaiseen elämäntapaan kuuluvan päivittäisliikkumisen kannalta merkittävää väylää. Toisaalta henkilöliikenteen puuttuminen on viime vuosikymmeninä vähentänyt asemanseutujen maankäyttöpaineita, ja myönteisenä puolena voidaan nähdä esimerkiksi laajojen asemapuistojen säilyminen pääosin eheinä. Asemanseudut puistoineen ja rakennuksineen ovat edelleen erittäin merkittävä osa paikkakuntiensa kulttuurimaisemaa. Myös itse rautatielinja on säilyttänyt historiallisen ilmeensä. Radanoikaisuja ei ole tehty, ja rata on monin paikoin itsessään edustava kulttuurimaiseman historiallinen kerros. Rautatien tuottamaa rakennusperintöä ovat myös esimerkiksi lukuisat ratavartijan tuvat ja niiden tontit – suurin osa näistä on autioitunut jo vuosikymmeniä sitten, mutta ne ovat edelleenkin merkityksellisiä kulttuurimaiseman historiallisina kerroksina.

Mikko Itälahti: Inventering av kulturmiljön längs bandelen Hyvinge–Karis. Trafikledsverket. Helsingfors 2022. Trafikledsverkets publikationer 20/2022. 188 sidor och 1 bilaga. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-957-8.

Sammanfattning

Inventeringen av kulturmiljön längs bandelen Hyvinge–Karis är den tredje bandelsspecifika kultur-historiska inventering som Trafikledsverket har beställt av Finlands Järnvägsmuseum.

Målsättningen med arbetet är en möjligast brett baserad, kartläggande granskning av de kulturhistoriska företeelserna med landskapsanknytning längs banan mellan Hyvinge och Karis, som speglar järnvägens historia och förändringar samt fortsättningarna i dess förhållande till omgivningarna.

Inventeringens mål är framför allt att producera information som betjänar det elektrifieringsprojekt som påbörjades 2021 på förbindelsesträckan mellan Hyvinge och Hangö. Av detta skäl ligger granskningens tyngdpunkt på den järnvägsinfrastruktur och de fastighetstillgångar som förvaltas av Trafikledsverket. Den kulturhistoriska aspekten innebär för sin del att uppmärksamheten fram-för allt fokuseras på företeelser som förkroppsligar långa tidsmässiga kontinuiteter eller dimensioner. Omvänt är vikten av den senaste tidens förändringar eller av pågående förändringar lägre i granskningen. Den faktiska värderingen av kulturhistoriska objekt presenteras på objektkort som publiceras som en separat bilaga.

Den inventerade bansträckans längd är cirka 95,5 kilometer. I den östra änden är avgränsningen den punkt där Hangö bandel förgrenar sig från stambanan på Hyvinge stationsområde. I den västra änden slutar granskningsområdet i den punkt där bandelen ansluter till korridoren för kust-banan Helsingfors–Åbo vid bankilometer 154, cirka tre kilometer öster om Karis station.

Vid terrängarbetena inventerades över 200 objekt, av vilka 52 valdes ut till objektkort. De till objektkorten utvalda objekten klassificerades genom tillämpande av Trafikledsverkets kriteriesamling för värdefulla objekt och vidareutveckling av denna för behoven från den kulturhistoriska inventeringen av bannätet. I likhet med tidigare inventeringar ingår bland de granskade kulturhistoriska objekten trafikplatser, banvaktsstugor och tomter samt konststrukturer. Bland dem finns också speciella objekt, såsom gränsrösen och historiska vägsträckningar inom banområdet. En nyhet är sex landskapsobjekt, det vill säga avsnitt begränsade till en viss kilometersträcka, där bansträckningens historiska förhållande till och växelverkan med sin omgivning framgår på ett särskilt representativt sätt.

Landskapsbilden är varierande hos bandelen Hyvinge–Karis, som ursprungligen invigdes 1873 som en privat järnväg. Där alternerar mosaikaktigt Salpausselkäs grusåsar med sina tallmoar, ofta grovvuxna granbestånd på Salpausselkäs lågsluttningar och lågt belägna marker, under århundraden odlade, böljande lermarker med sina bäcksänkor och den industriella tidens tätbebyggelse. Järnvägen mellan Hyvinge och Karis var en central faktor i kommersialiseringen och industrialiseringen av jordbruket inom dess inflytandesfär, något som började i stor skala i slutet av 1800-talet, framför allt vid Lojosjöns södra strand och i Rajamäki i centrala Nyland. Banan har också haft en betydande inverkan på

skapandet av industri- och servicekoncentrationer i stationsområdena, i mindre skala än storindustrin. Ursprungligen var många av stationsbyarna helt klart landsbygdscentra och deras betydelse ökade till exempel genom försäljning av jordbruksprodukter via godstransporter på järnväg. Med banan blev Hyvinge också en korsningsstation, och detta har haft stor betydelse även för Hyvinges utveckling.

Bandelen Hyvinge–Karis hade persontrafik från oktober 1873 till september 1983. Under större delen av denna tidsperiod på cirka 110 år var turtätheten endast 2–3 tågpar om dagen, och där-med blev bandelen ingen betydelsefull led för den dagliga rörlighet som ingår i urban livsstil. Å andra sidan har bristen på persontrafik under de senaste årtiondena minskat trycket på markan-vändning i stationsområdena, och som en positiv sak kan man till exempel se att omfattande stationsparker till stor del har förblivit intakta. Stationsområdena med sina parker och byggnader är fortfarande en mycket betydelsefull del av kulturlandskapet på dessa orter. Själva järnvägslinjen har också behållit sitt historiska uttryck. Det har inte förekommit några banuträtningar och banan i sig är på många ställen ett representativt historiskt skikt av kulturlandskapet. Det byggnadsarv som järnvägen för med sig omfattar till exempel också ett stort antal banvaktsstugor och deras tomter – största delen av dessa har blivit öde redan för årtionden sedan, men de är fortfarande betydelsefulla som historiska skikt av kulturlandskapet.

Mikko Itälahti: Inventory of the cultural environment of the Hyvinkää–Karjaa track section. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2022. Publications of the FTIA 20/2022. 188 pages and 1 appendix. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-957-8.

Abstract

The cultural environment inventory of the Hyvinkää–Karjaa track section is the third cultural historical inventory commissioned by the Finnish Transport Infrastructure Agency from the Finnish Railway Museum.

The aim of the work is to be as broad-based as possible, a surveying review of the phenomena of historical and cultural heritage value associated with the landscape of the Hyvinkää–Karjaa line, embodying the history and changes of the railway as well as the continuum in relation to the surroundings.

The aim of the inventory is first and foremost to produce information that serves the electrification project that started on the Hyvinkää–Hanko connection line in 2021. For this reason, the focus of the review is on the rail infrastructure and real estate assets managed by the Finnish Transport Infrastructure Agency. The cultural historical perspective, in turn, implies the focus of attention above all on phenomena that embody long temporal continua or dimensions. Conversely, the importance of recent or ongoing changes is smaller in the review. The actual valuation of the cultural historical sites is presented on the location cards, which are published as a separate annex.

The length of the inventoried track section is approximately 95.5 kilometres. At the eastern end, the demarcation is the point where the Hanko section of the line separates from the main line in the Hyvinkää station area. At the western end, the area under review ends at the point where the track section joins the Helsinki–Turku coastal line corridor at track kilometre mark 154, approximately three kilometres east of the Karjaa station.

During the field work, the inventory included more than a hundred sites, of which 52 were selected for location cards. The sites selected for the location cards were graded in value by applying the Finnish Transport Infrastructure Agency's criteria for valuable sites and by further developing this to meet the needs of the cultural historical inventory of the rail network. As with previous inventories, the important sites of historical and cultural heritage that have been surveyed include, in particular, station areas, railway guards' cottages and plots, as well as engineering structures. Among them, there were also special sites, such as track area boundary marks and historic road lines. As a novelty, the survey included six landscape sites, i.e., lengths of areas along the track line in a certain kilometre range, where the historical relationship and interaction of the track line with its surroundings is manifested in a particularly representative way.

The Hyvinkää–Karjaa line, originally opened in 1873 as a private railway, has a varied landscape image. It features a mosaic alternation between the esker ridges and pine forests of Salpausselkä, often stout spruce copses on the lower hillsides and low-lying areas of the Salpausselkä formation, undulating clay grounds that have been cultivated for centuries with steep-banked brooks and their hollows in the landscape, as well as the populated areas of the industrial era. The Hyvinkää–Karjaa railway was instrumental in the commercialisation and industrialisation of

its sphere of impact, starting on a larger scale in the late 19th century, especially on the southern shores of Lohjanjärvi and in Rajamäki in Central Uusimaa. The track line has also had a considerable impact on the emergence of industrial and service concentrations of a smaller scale than large industry along the station regions. Initially, many of the station villages were clearly rural centres and their importance was boosted, for example, by the sale of agricultural products via freight transport by rail. The track also saw Hyvinkää become a junction station, and this has played a major role in the development of Hyvinkää.

There was passenger traffic on the Hyvinkää–Karjaa track section from October 1873 to September 1983. For the vast majority of this period of about 110 years, the service frequency was only two to three pairs of trains per day and, thus, the track section did not form a major route for the daily traffic involved in an urban lifestyle. On the other hand, in recent decades, the absence of passenger transport has reduced the pressure on land use in the station areas. Also, the preservation of large station park areas as nearly intact, for example, can be seen as positive. Station areas with parks and buildings remain a very significant part of the cultural landscape of their localities. The railway line itself has also retained its historic appearance. No track adjustments have been made and in many places the track is itself a representative historical layer of the cultural landscape. The building heritage generated by the railway also includes, for example, numerous railway guards' cottages and their plots, most of which have become desolate decades ago, but still form relevant historical layers in the cultural landscape.

Esipuhe

Hyvinkää–Karjaa-rataosan kulttuuriympäristön inventointi on kolmas Suomen rautatiemuseolla Väyläviraston toimeksiantona tehty rataosakohtainen kulttuurihistoriallinen inventointi. Aiemmin ovat Roosa Ruotsalaisen toteuttamina ilmestyneet Lahti–Kouvola- ja Kerava–Riihimäki-rataosien inventoinnit (Väyläviraston julkaisuja 3/2021 ja 53/2021).

Työn tarkastelun painopiste on nykymaisemassa näkyvissä historiallisissa ilmiöissä ja rakenteissa. Historiallisiin lähteisiin perustuva tieto on kuitenkin tärkeä perusta nykymaiseman ilmiöiden historiallisen merkityksen hahmottamiselle. Tästä syystä raportin ensimmäinen osuus on tiivis, taustoittava katsaus kulttuurimaiseman historiaan ennen rautatietä, radan syntyvaiheisiin ja liikenteen historiaan.

Hyvinkää–Karjaa-radalla on historiallisesti ollut liikenteellistä merkitystä etenkin tavaraliikenteen kannalta. Liikenteen historian selvittäminen taustoittavassa osassa kuitenkin painottuu henkilöliikenteeseen. Tämä johtuu yksinkertaisesti siitä, että henkilöliikenteen historiaa koskevia lähteitä – esimerkiksi aikatauluja – on runsaasti ja helposti saatavilla. Kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta henkilöliikenteen painottuminen lienee kuitenkin myös perusteltua. Se on lopulta jättänyt maisemaan runsaammin jälkiä ja merkityskerrostumia kuin radan läpi kulkevat tavaratonnit. Työn maastoinventoinnit toteutettiin 17 työpäivänä loka-marraskuussa 2021. Ratalinja kuljettiin läpi maastossa likimain kattavasti.

Työn ohjausryhmässä Väylävirastoa ovat edustaneet Marketta Hyvärinen, Jarmo Koistinen, Markku Nummelin ja Harri Sakki. Sähköistyshankkeen rakennuttajakonsultti Welado Oy:n edustajina ovat olleet Jyrki Laine, Esa Kahrola ja Jaana Koivuniemi. Suomen Rautatiemuseossa työtä on ohjannut ja avustanut Tiina Lehtinen. Päävastuun inventointityön toteuttamisesta on kantanut projektitutkija Mikko Itälahti. Kuvat on käsitellyt valokuvaajaharjoittelija Sanna Laakso.

Hyvinkäällä maaliskuussa 2022

Suomen Rautatiemuseo

Sisältö

1 JOHDANTO 11
1.1 Tutkimustehtävä 11
1.2 Aineisto ja menetelmät 11

2 OSA 1: YLEISKATSAUS HYVINKÄÄ–KARJAA-RADAN KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN JA HISTORIAAN 14
2.1 Kulttuurimaiseman historiallinen perusta – asutushistoria ennen rautatietä 14
2.2 Teollinen aika kulttuurimaisemassa 16
2.3 Radan synty ja vaiheet 18
2.4 Liikenteen ja liikennemäärien kehitys 1950-luvulle 20
2.5 Henkilöliikenteen alasajo yhteiskunnallisessa kontekstissaan 22
2.6 Liikenteen kehityslinjat 1970-luvulta nykypäivään 24
2.7 Ratalinja ja sen muutokset 26
2.8 Kulttuuriympäristön nykytila: aiemmin määritellyt arvokohteet 27
2.8.1 Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA) ja rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY) 27
2.8.2 Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja rakennetut ympäristöt 27
2.8.3 Arkeologiset kohteet 28
2.8.4 Arvokkaat luontokohteet 28

3 OSA 2: HYVINKÄÄ–KARJAA-RATAOSAN MAISEMAN KULTTUURIHISTORIALLISTEN ARVOJEN KUVAUS KILOMETRIJÄRJESTYKSESSÄ HYVINKÄÄLTÄ KARJAALLE 29
3.1 Hyvinkää–Rajamäki 29
3.2 Rajamäki–Ojakkala 64
3.3 Ojakkala–Lohja 108
3.4 Lohjan asema – Lohjanjärvi 136
3.5 Lohja–Karjaa 142

4 YHTEENVETO TEEMOITTAIN 177
4.1 Tasoristeykset ja niiden miljööt 177
4.2 Liikennepaikat: rakennukset, miljööt, ratapihat ja tekniset kohteet 177
4.3 Ratavartijan tuvat ja tontit 179
4.4 Taitorakenteet: Sillat ja rummut 180
4.5 Kallioleikkaukset, maaleikkaukset ja sorakuopat 181
4.6 Ratalinja ympäristöineen: maisemakohteet 181

LÄHDELUETTELO 182

LIITTEET

Liite 1 Kohdekortit

1 Johdanto

1.1 Tutkimustehtävä

Työn tavoitteena on tuottaa mahdollisimman laajapohjainen kartoitus radan Hyvinkää–Karjaa-rataosaan liittyvistä ilmiöistä, jotka nykymaisemassa ilmentävät radan historiaa, ajallisia muutoksia ja jatkumoita. Näkökulma painottuu siis ilmiöihin, jotka ilmentävät pitkiä ajallisia jatkumoita tai historiallista syvyyttä. Viimeaikaisten muutosten saama painoarvo tarkastelussa on tästä syystä vähäinen.

Inventoinnin tavoite on ennen kaikkea tuottaa tietoa, joka tukee kulttuuriympäristöarvojen huomioimista Hyvinkää–Hanko-yhteysvälin 2021 alkaneessa ja vuoteen 2024 jatkuvassa sähköistyshankkeessa. Tästä syystä tarkastelun painopiste on Väyläviraston hallitsemassa rautatieinfrastruktuurissa ja kiinteistöomaisuudessa. Raportti palvelee kuitenkin myös radan tulevaa kunnossapitoa ja kehittämistä, sekä laajemminkin ympäristön kulttuuriarvojen vaalimiseksi tehtävää työtä Suomessa.

Sähköistyshankkeen tuottamat muutokset maisemassa tulevat näkymään varsinaisten ajojohtimien ja niiden kannatinpylväistöjen ohella ennen kaikkea tasoristeysten poistamisina, korvaavien tieyhteyksien rakentamisena ja joidenkin liikennepaikkojen raiteistomuutoksina. Tulevien muutosten arviointi ei kuitenkaan sisälly toimeksiantoon. Inventoinnissa huomiota ei myöskään ole erityisesti suunnattu vain kohteisiin, joihin on suunnitteilla muutoksia. Ratasuunnitelma on silti huomioitu taustatietona muun muassa kohdekorttikohteiden valinnassa.

Inventoidun ratajakson pituus on noin 95,5 kilometriä. Itäpäässä tarkastelualueen rajana on piste, jossa Hangon rataosa erkaantuu pääradasta Hyvinkään asemaalueella. Ensimmäinen tarkasteltava kohde on Hyvinkään aseman Hangon laituri noin kilometrillä 59+050. Karjaan päässä tarkastelualue puolestaan päättyy kohtaan, jossa rataosuus liittyy Helsinki–Turku-rantaradan käytävään noin ratakilometrillä 154+500, noin kolme kilometriä ennen Karjaan asemaa. Länsipäässä viimeinen maastossa tarkistettu kohde on yksinkertaisen vahtituvan tontti kilometrillä 153+040.

1.2 Aineisto ja menetelmät

Tämä inventointi jatkaa Suomen Rautatiemuseossa tehtyjen rataverkon kulttuurihistoriallisten inventointien sarjaa. Aikaisempien Riihimäen–Lahden ja Keravan–Riihimäen rataosien inventointien yhteydessä (Väyläviraston julkaisuja 3/2021, 53/2021) on luotu pohja, jota tämäkin inventointi noudattaa ja pyrkii edelleen kehittämään.

Inventoinnin päähuomio on nykymaisemassa näkyvissä historiallisissa ilmiöissä. Toisaalta ilmiöiden ja niiden historiallisen merkityksen tunnistaminen on kuitenkin mahdollista vain muun muassa arkistoaineistoihin perustuvan historialliseen ymmärrykseen pohjalta. Täten tulkintaprosessi voidaan kuvata historiankirjoitukseen ja arkistotöihin pohjautuvan taustaymmärryksen sekä maastohavainnoinnin muodostamana, molemminsuuntaisessa vuorovaikutuksessa oleva kokonaisuutena.

Historiankirjoitukseen ja lähteisiin perustuva tieto on tärkeä perusta esimerkiksi rautatien historiallisen merkityksen hahmottamiseksi vaikutusalueellaan. Tästä syystä raportin ensimmäinen osuus on lyhyt, taustoittava katsaus kulttuurimaiseman historiaan ennen rautatietä. Rautatien syntyyn liittyvät historialliset vaiheet sekä liikenteen kehitys käydään lyhyesti läpi historiallisiin lähteisiin kuten aikatauluihin perustuen.

Itse rataan liittyvien historiallisten kohteiden paikantamisessa tärkeä peruslähde on ollut esimerkiksi rataosan pituusprofiili vuodelta 1879, johon on merkittynä esimerkiksi liikennepaikat, ratavartijan tuvat, maanteiden risteykset ja vesistöjen ylitykset. Tärkeimpiin lähteisiin kuuluvat niin ikään lähinnä verkosta digitoituna löytyvät historialliset kartat, etenkin ns. Senaatin kartasto (1870–1907) ja Maanmittauslaitoksen historialliset topografi- ja Peruskartat. Liikennepaikkojen historiaa koskevien perustietojen lähteinä merkittäviä ovat olleet Jussi Iltasen (2009/2011) hakuteos *Radan varrella: Suomen rautatieliikennepaikat* ja Sirkka Valannon (1982) Museovirastossa tekemä selvitys *Suomen Rautatieasemat vuosina 1857-1920.*

Menetelmällinen perusta on siis yhtäältä rautatiehen liittyvien kulttuurihistoriallisten ilmiöiden tunnistaminen karttatulkintaan ja muihin historiallisiin arkisto- ja tutkimuslähteisiin perustuen. Menetelmän toinen pääulottuvuus on maastossa suoritettu inventointi, perustuen pääosin ennalta määriteltyjen kohteiden valokuvadokumentointiin, kuvailuun ja tulkintaan. Varsin usein myös maastossa voidaan havaita merkkejä oletetusti historiallisista kohteista, joita taustatutkimusten pohjalta ei ollut ennakolta löydetty. Näissä tapauksissa maastolöydöt voivat tehokkaasti suunnata jälkeenpäin arkistohakuja sellaisiin aineistokorpuksiin (vaikkapa historialliset maanjakokartat), joiden systemaattinen läpikäyminen ei ole työläytensä vuoksi mahdollista taustatyövaiheessa.

Varsinainen kulttuurihistoriallisten kohteiden arvotus esitetään kohdekorteissa, jotka julkaistaan erillisenä liitteenä. Niissä käytetty arvoluokitus noudattaa edellisten inventointien tapaan Väyläverkon arvokohteiden luokitus -ohjeistusta (Hyvärinen 2017) ja kehittää sen soveltamistapaa edelleen nimenomaan rautatieverkon kulttuurihistoriallisen inventoinnin tarpeisiin parhaiten soveltuvaksi. Tärkeää on löytää arvottamiseen soveltamistapa, joka tunnistaa mahdollisimman tarkasti paitsi mm. kohteiden rakennushistoriallisen arvon, myös alueellisella tasolla radan vuorovaikutukseen ympäristöönsä kanssa liittyvät historialliset arvot. Inventointi pyrkii tavoittamaan kulttuurihistorialliset arvot mahdollisimman laajasti ja tuottamaan väylänpidon tarpeisiin ja yleiseen käyttöön tietoa, joka voi toimia myös pohjana erikseen päätettäville suojelutoimille. Inventointi ei sinällään ei ota kantaa suojelukysymyksiin.

Kohdekorteissa käytetty arvoluokitus perustuu aiempaan tapaan luonnekriteereihin, joita ovat *harvinaisuus, tyypillisyys, edustavuus, alkuperäisyys, historiallinen todistusvoimaisuus* ja *historiallinen kerroksellisuus.* Lisäksi käytetään ns. muita kriteerejä, jotka pyrkivät tavoittamaan kohteiden yhteyden ympäristöönsä ja ainutkertaiset historialliset merkitykset. Muita kriteerejä tässä inventoinnissa ovat: *merkitys rataosan historian kannalta, pitkä ikä, saavutettavuus, liittyminen muihin arvokohteisiin* ja *miljöön historiallinen vaikutelma.* Kaikki edellä mainitut luonnekriteerit saavat pisteytyksessä arvon 0, 1, 2 tai 3. Kohdekorteissa annetaan lisäksi lyhyt sanallinen perustelu kriteerien soveltamisesta kunkin kohteen ja luonnekriteerin yhteydessä.

Raportin selostusosassa esitellään kulttuurihistoriallisesti arvokkaina pidettävät kohteet sekä niiden suhde ympäristöönsä kilometrijärjestyksessä Hyvinkäältä alkaen. Kohteiden arvoluokitus ja sijaintitiedot kartoilla sekä koordinaatteina esitetään kohdekorteissa, jotka julkaistaan erillisenä liitteenä. Kohteille on myös annettu paikkatieto-ohjelmistoa käyttäen karttakoordinaatistoon kiinnitetyt aluerajaukset ja sijaintitiedot, jotka on myöhemmin mahdollista julkaista esimerkiksi rajapintapalvelun kautta.

Aiempiin inventointeihin nähden uusi kohdetyyppi ovat maisemakohteet. Maisemakohteet ovat tietylle kilometrivälille rajattuja jaksoja ratalinjaa ympäristöineen; osuuksia, joilla rautatie erityisen kulttuurihistoriallisesti ilmaisuvoimaisella ja esteettisesti sopusointuisella tavalla esiintyy suhteessa rataa ympäröiviin ja/tai sitä ajallisesti edeltäviin maisemaelementteihin, ja joilla maisema ilmentää pitkää ja molemminsuuntaista vuorovaikutusta rautatien ja ympäröivän seudun välillä.

Arvotusnäkökulmasta maisemakohteiden alueellinen rajaus on jossain määrin huokoinen. Se kattaa periaatteessa radalta avautuvan näkymän, ja toisaalta myös kulttuurimaiseman, jossa rata on osana. Avoimilla paikoilla maisemakohteen arvottamiseen voivat siis vaikuttaa varsin kaukanakin radasta sijaitsevat maiseman piirteet. Väylänpidon näkökulmasta ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista esittää maisemakohteille laajoja, jäykkiä aluerajauksia esimerkiksi näkemälinjoihin perustuen. Väylänpidon näkökulmasta tarkoituksenmukaiseksi maisemakohteiden aluerajaukseksi on tässä inventoinnissa katsottu radan pituussuunnassa tietty kilometriväli, ja leveyssuunnassa 30 metriä pääraiteen keskilinjan molemmin puolin ulottuva kaistale, käytännössä siis ratalain 37 § mukainen *rautatien suoja-alue*.

Maisemakohteiden määrittelyn tavoitteena on siis rautatiehen ja sen ympäristösiteeseen liittyvien maisema-arvojen tunnistaminen. Muodostuvaa tietoa voi toivoa hyödynnettävän esimerkiksi väylänpidon toimenpiteiden suunnittelussa ja matkailussa, kuten museojunaliikenteessä. Maisemakohteiden rajausten sisään jää useimmissa tapauksissa myös tarkemmin rajattuja yksittäiskohteita, jotka arvotetaan erikseen.

2 Osa 1: Yleiskatsaus Hyvinkää–Karjaa-radan kulttuuriympäristöön ja historiaan

2.1 Kulttuurimaiseman historiallinen perusta – asutushistoria ennen rautatietä

Radan vaikutusalueen maisematilaa jakaa kaksi keskeistä suurmuotoa. I Salpausselän reunamuodostuma, jonka suuntaa rata seuraa, muodostaa enemmän tai vähemmän selvän koillinen–lounas-suuntaisen harjujakson Hyvinkäältä Röykän tienoille ja edelleen Otalammen länsipuolelta Karjaan kautta aina Hankoniemelle asti. Itä-länsisuunnassa Salpausselän selvä harjujakso katkeaa Selin ja Otalammen historiallisten liikennepaikkojen välillä kallioylänköön, joka etenkin eteläosaltaan tunnetaan nimellä Nuuksio.

Helppokulkuiset harjumaastot ovat olleet esihistoriallisia kulkureittejä, mutta myös vedenjakajia; Salpausselän pohjoispuolelleen patoamat vedet lainehtivat Hiidenvedellä ja Lohjanjärvellä Uudenmaan sisämaan suurimpina selkävesinä ja pisimpinä vesireitteinä. Maisemamaakuntajaossa I Salpausselkä on pääosin se raja, joka erottaa toisistaan *Eteläinen viljelysmaa* -maakunnan eteläisimmän osa-alueen *Etelärannikon viljelysseutu* lähinnä pohjoisen Uudenmaan käsittävästä *Kiskon–Vihdin järviseudusta*. Jälkimmäisen alueella etelärannikolle ominaiset laajat viljelystasangot vaihettuvat vähitellen Hämeen järviylängön pienipiirteisempään maisemakuvaan; järvien lisäksi ominaista tälle alueelle ovat pienipiirteisemmät viljelysnäkymät ja suuremmat korkokuvan vaihtelut.

Siuntion- ja Vantaanjoen vesistöt toisistaan erottava Nuuksion kallioylänkö on historiallisesti ollut yhteydenpitoa vaikeuttava este, joka jossain määrin lienee hidastanut keskisen Uudenmaan pohjoisosien asuttamista. Karkeasti radan vaikutusalueen kulttuurimaisemassa voidaankin erottaa kaksi pääosaa: läntinen ja keskinen Uusimaa.

Keski-Uudellamaalla Vantaanjoen laaksossa sijainnut Hyvinkäänkylä oli 1500-luvun mittapuulla merkittävä, kymmenen talon viljelyasutuksen keskus (Hautala 1951: 15; Salonen 1987: 19). Kolmesta Hyvinkäänkylän talosta muodostettiin 1647 Uusikartano -niminen kartano (Jutikkala & Nikander 1939: 444). Ylempänä Vantaanjoen vesistön varrella sijaitsi myös Suomen suurin maatila, 1500-luvulla perustettu Kytäjän kartano. Hyvinkäänkylän ja Vihdin itäosien välillä ei kuitenkaan sijaitse radan varressa muita kartanoita. Keski-Uudenmaan asutus Salpausselän tienoilla näyttää tapahtuneen Länsi-Uuttamaata myöhemmin, hämäläisten eränkävijöiden asetuttua talonpojiksi suotuisille paikoille (esim. Hautala 1951: 13–14).

Ruotsin vallan loppuvuosiin ajoittuvan ns. kuninkaan kartaston (1776–1805) kuvaamassa tilanteessa radan vaikutusalue Otalammen itäpuolella on vielä suurelta osin asumaton. Tuolloisina asutusniminä nykyisen ratalinjan tuntumassa mainitaan *Hyvinge by* (Hyvinkäänkylä), *Corpis by* ja *Sälkis by* (Selki). Kartan topografinen symboliikka on voimakkaan liioittelevaa, mikä kuitenkin heijastaa lihasvoimin liikkuvan kokemusmaailmaa: Hyvinkäänkylästä Korpeen asti johtaa Salpausselkää myötäillen tie, joka seuraa varsin suoraviivaisesti asumatonta, mutta helppokulkuista maastoa. Korven aseman tienoilla Salpausselän hahmo muuttuu epäselväksi, ja Nuuksion kallioylänkö antaa mielikuvan ryhmyisestä vuoristosta, joka halki

vaikeakulkuisen oloinen tie mutkittelee Selistä Tuohilammen rusthollin sivuitse edelleen Vihdin kirkolle. Kuninkaan kartaston ilmentämässä 1800-luvun taitteen tilanteessa pohjoisen Nurmijärven viljelyasutuksen painopiste oli vielä selvästi radan nykyistä linjaa etelämpänä Nummenpään, Perttulan ja kirkonkylän tienoilla. Nykyisen radanvarren tienoilla on vielä perifeerinen leima huolimatta siitä, että nämä täälläkin Salpausselän soraharjanteiden lomaan työntyvät Vantaanjoen sivupurojen laaksot ovat hedelmällisiä savikoita ja nykyisin historiallista, vankkaa viljelysseutua.

Verraten pienialaisen Nuuksion ylängön merkitystä kulkuesteenä ei ole syytä liioitella. Suurpiirteisenä maisemallisena tilanjakajana sitä voidaan joka tapauksessa hyvin perustein pitää. Nykyisen ratalinjan alueen maisemakuvassa sen voi katsoa vielä 1800-luvun alun tilanteessa jokseenkin selvästi erottavan toisistaan Keski-Uudenmaan ylämaat ja Länsi-Uudenmaan vanhat rintamaat, joiden piiriin radan nykyinen linja tulee länteen kuljettaessa viimeistään Enäjärven rantatasanteella. Ojakkalan tienoilla ja yleisemminkin sen länsipuolella asutusnimistö on huomattavasti tiheämpää, ja soiden sijaan laaksojen karttamerkintänä on usein kellanvihreä viljelyksiä symboloiva väri.

Lohjanjärven–Hiidenveden laakso kuuluu ilmasto- ja maaperäolojensa puolesta Suomen selvästi viljavimpiin alueisiin. Lohjanjärven eteläosien ja Mustionjokilaakson varhaisempi asutushistoria voidaan jäljittää jo kivikautiseen Suomusjärven kulttuuriin (Salonen 1987: 9–10). Raaseporin Meltolassa on Högbenjärven pohjoisrannalta, Salpausselän etelärinteeltä, löydetty vuonna 2013 mesoliittiselle kivikaudelle, siis noin 5000-luvulle eaa. ajoitettu asuinpaikka (Pesonen 2013). Rautakaudella seudun asutus lisääntyi ja suotuisat rantamat houkuttelivat aluksi hämäläisiä, ja 1100-luvulta alkaen myös varsinaissuomalaisia uudisasukkaita. Toisaalta Mustionjoen laaksoa ja Lohjanjärven lounaisrantoja asuttivat samoihin aikoihin myös rannikon suunnasta käsin Ruotsista muuttaneet siirtolaiset (esim. Salonen 1987: 11–13).

Lohjanjärven-Hiidenveden alueelle hämäläisasutus levisi ns. Hämäläisten meritien kautta, joka yhdisti Suomenlahden rannikon Vanajaveden laaksossa sijainneisiin hämäläisasutuksen ydinalueisiin. Länsi-Uudenmaan alueella Hyvinkään–Karjaan rataosa noudattelee läheisesti tätä rautakautista kulkuväylää, joka kulki pitkin Lohjanvesistöä ja Salpausselkää (ibid.: 12–13). Kuninkaan kartastossa vanha meritien linja erkaantuu Salpausselkää seuraavasta tiestä nykyisen Nummelan tienoilla, ja jatkuu pohjoiseen Vihdin kirkonkylän kautta. Risteyksen kohdalla ei kuitenkaan ole asutuskeskusta, vaan lähimpänä ovat Härköilä by ja Torhola by Enäjärven länsipäässä sekä Ha(a)pkylä Hiidenveden kaakkoisperukassa. Salpausselkää seuraava valtamaantie jatkuu Lohjan kirkolle ja edelleen Kyrkstadiin (Virkkala), jossa se yhdistyy Turusta Helsinkiin ja Viipuriin johtavaan suureen rantatiehen. Nykyisen ratalinjan tuntumassa asutusnimiä ovat Nummenkylä By (och gästgifveri), Vändälä (nyk. Lohjan asema), Maxjokis by, Valby, Virkby, Kyrkstad. Erityisen tiheää asutus on Lohjanjärven eteläpuolen rantatasanteella ja niemissä, sekä Siuntionjoen sivupurojen laaksoissa, jotka Virkkalan tienoilla kurottuvat aivan Lohjanharjun etelärinteen kupeeseen.

Länsi-Uudenmaan alueella kulttuurimaiseman historiallisena piirteenä ja sen muovaajana keskeisiä ovat kartanot, jotka pitkälti puuttuvat Keski-Uudenmaan pohjoisosista; merkittävänä poikkeuksena toki Vantaanjoen laakso. Viljava maa mahdollisti talonpoikien varallisuuden vähittäisen kasautumisen, joka loi perustan ratsutilajärjestelmälle, hierarkkiselle maanomistukselle sekä varsinaisten kartanoiden

synnylle. Lohjanjärven-Hiidenveden alueella sijaitsee muutaman kilometrin etäisyydellä ratalinjasta useita kartanoita kuten 1300-luvulle periytyvä Ojamon kartano, 1500-luvulla perustettu Laakspohjan kuninkaankartano, 1600-luvulle periytyvä Kotkaniemen kartano Enäjärvellä sekä Ojakkalan kartano, ynnä muita. Leimallisia kartanot torppineen ovat kuitenkin erityisesti Lohjanjärven-Hiidenveden ja Siuntionjoen vesistöön kuuluvan Enäjärven rantojen maisemille (mm. ibid.: 18–19). Siinä missä kartanoiden päärakennukset sijaitsivat poikkeuksetta järvien rannoilla, olivat kuninkaan kartaston perusteella Länsi-Uudenmaan maantiemaisemille ominainen piirre tietä reunustavat torpat (Kuninkaan kartasto 1776–1805).

Kirkniemestä Karjaan suuntaan historiallinen tie – rautakautinen Hämäläisten meritie, keskiaikainen Suuri Rantatie – kulki Lohjanharjuna kohoavan Salpausselän metsäisellä laella, lähellä asutuskeskuksia mutta kuitenkin selvästi erillään niistä. Mustion ja Karjaan välillä Lohjanharju kohoaa erityisen selväpiirteisenä. Pohjoispuolella sen alla levittäytyy intensiivisesti viljelty Mustionjokilaakso ikivanhoine kylineen kuten Ingvalsby ja Mjölbolsta. Jälkimmäinen nimi ilmeisesti viittaa Ruotsin puolelta saapuneiden uudisasuttajien kohtaamaan autioon tonttiin, jolla on merkkejä vanhemmasta asutuksesta. Salpausselän eteläpuolella viljellyt laaksot ovat pienimuotoisempia, mutta niissäkin sijaitsee useita vanhoja kyliä, kuten Moraby. Högbenträskin ympäristössä on useita kyliä ja kartano. Mustionjoen luusuassa oli myös kyläasutusta (Möllnarby).

2.2 Teollinen aika kulttuurimaisemassa

Etenkin Länsi-Uudenmaan maatalouteen perustuva vauraus ja mineraalivarat muodostivat pohjan jo esimoderneille teollisille hankkeille. Teollistuminen alkoi verraten varhain etenkin Lohjanjärven alueella. Ojamolle oli perustettu rautakaivos jo 1500-luvun puolivälissä. Lohjanjärven lounaispäässä sijaitsi huomattava esimoderni teollisuuskeskittymä, Kustaa Vaasan 1560 perustama Mustion rautaruukki (Svartå bruk) sekä ruukinkartano. Juhana-Herttuan aikana kuitenkin perustettiin myös Hyvinkään hopeavuoren kaivos Hyvinkäänkylän ja Kytäjän rajaseudulle (Hautala 1951: 22–23).

Hyvinkää–Karjaa-rautatien valmistuminen 1873 aloitti uuden vaiheen vaikutusalueensa talous- ja asutushistoriassa. Radan avaaminen ensinnäkin muokkasi vaikutusalueensa maataloutta kaupalliseen suuntaan. Esimerkiksi Lohjansaaren suuret tilat myivät maitoa Elannolle Helsinkiin Kirkniemen aseman kautta (Yliluoma 1997: 131). Vihdin Selin alueella paikallinen maidonmyyntiosuuskunta oli pysäkin huomattava käyttäjä (Uudenmaan liitto 2012: 70). Nurmijärven Korven pysäkin ympärille syntyi uutta viljelyskyläasutusta selkeästi radan avaamisen jälkeen. Rautatiet olivat kuitenkin tunnetusti osa modernin yhteiskunnan syntyä, jonka ytimessä oli varsinainen höyrykoneisiin perustuva teollistuminen. Hyvinkää–Karjaa-rautatien varressa monet teollistumisen seurausilmiöt ovat nähtävissä useita vuosikymmeniä aiemmin kuin perifeerisemmillä alueilla Suomessa. Rata toi ennestään maaseutuvaltaiselle ja osin kokonaan asumattomalle vaikutusalueelleen uudenlaisen talousmallin: teollisuuden ja palkkatyöt. Hyvinkää–Karjaa-rautatien ehkä merkittävimmät välilliset talousvaikutukset voidaan nähdä suurten teollisuuskeskittymien syntynä Rajamäelle, Lohjanjärven etelärannalle Lohjankylään, Virkkalaan ja myöhemmin Kirkniemeen. Taajama-asutuksen ohella Lohjan alueen 1900-luvun alun kartoissa ja ilmakuvissa hahmottuu kokonaan uudentyyppinen rakennettu maisema: suurille teollisuuslaitoksille ja lautatarhoille haarautui kompleksisia teollisuusraiteiden viuh-

koja, jotka esimerkiksi Virkkalan kalkkitehtaan ja Lohjankylän keskustan teollisuuslaitoksilla muodostivat useita omia ratapihojaan. Painavien taakkojen siirtämisessä oli teräspyörän pieni vierintävastus sileällä kiskolla verraton etu, joka oli arvossaan ennen polttomoottorien ja öljyn aikakautta. Valtion rataverkon haarojen ohella raideliikennettä täydensivät useat kapearaiteiset radat, joita yksin Lohjanjärven teollisuuskeskittymän alueella toimi peräti kolme.

Selkeimpänä rautateiden merkitys kokonaan uuden asutuksen synnyttäjänä näkyy kuitenkin Keski-Uudellamaalla. Hyvinkään, Rajamäen ja Röykän taajamat syntyivät paikoille, joissa aivan lähistölläkään ei vielä 1800-luvun alussa ollut asutusta. Esimerkiksi Hyvinkää – jonka syntyyn rautatien vaikutusta on käsitelty edellisessä inventoinnissa (Ruotsalainen 2021a) – syntyi asumattomaan, viljelysyhteiskunnan näkökulmasta varsin hedelmättömään harjumaastoon Salpausselän päälle (Hautala 1951). Varsinaiset asemanseudut toki olivat laajemminkin ennestään asumattomia, eikä varsinaisia taajamia nykymielessä ollut ennen rautatietä vielä missään sen varrella.

Yhteispohjoismaiseen taajaman käsitteeseen perustuvat asutuskeskukset määriteltiin ensimmäistä kertaa vuoden 1960 väestölaskennassa. Näitä vähintään 200 asukkaan asutuskeskuksia, joissa rakennusten väli ei ylitä 200 metriä, erotettiin tuolloin seuraavat: Hyvinkään keskustaajama, Hyvinkäänkylä, Rajamäki, Röykkä, Korpi, Otalampi, Ojakkala, Nummela, Lohjan asemanseutu, Lohjan keskustaajama, Virkkala, Mustion asema ja Karjaa (SVT 1965: 22–29).

Yleisluontoisesti radan varren asutus on 1900-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa kasvanut voimakkaasti osana Helsingin seudun väestönkasvua. Helsingin seudun reunamilla sijaitsevan rautatien varsi erottuu Suomen tasolla edelleen selvänä väestön tihentymänauhana. Vaikka taajamaväestön määrä on kasvanut merkittävästi henkilöliikenteen lopettamisen jälkeenkin, on kuitenkin huomattava, että suurimmat taajamat Hyvinkää, Rajamäki, Nummela, Lohja ja Karjaa ovat kasvaneet suhteessa selvästi eniten. Useat pienimmistä asemakylistä ovat yhä melko vastaavan kokoisia (noin 300–700 asukasta) kuin 1900-luvun puolivälissä (SYKE 2021a; 2021b). Radalla oli 1900-luvun alkupuolella selvä rooli alueellisena, liikkumisen virtoja eri suunnilta kokoavana valtaväylänä. Tätä alueellista merkitystä ovat 1900-luvun lopussa vähentäneet lukuisat tiehankkeet: Radan kanssa risteävät 1950-luvulla valtatieksi ja 1990-luvulla moottoritieksi rakennettu Helsingin–Tampereen tie, Loppi–Klaukkala-tie, vuosina 1942–1957 valmistunut Helsinki–Karkkila–Pori-tie (Vihdintie), edellisen osittain kaukoliikenteessä korvannut, 1970-luvun alussa valmistunut valtatie 2 Vihdin Palojärveltä Nummelan sivuitse Karkkilaan, 1930-luvulla valmistunut Helsinki–Turku-valtatie sekä 2009 valmistunut Turun moottoritie (Turunväylä).

Väliasemien ympäristön taajamista etenkin Lohja ja Nummela ovat 1900-luvun lopulta alkaen kasvaneet voimakkaasti, tukeutuen Helsingin läheisyyteen ja sinne johtaviin valtateihin. Erityisesti Nummelan kasvua voisi kuvata lähes räjähdysmäiseksi: asukasmäärä vuosien 1970 ja 2019 välillä on jopa kuusinkertaistunut (SVT 1976; SYKE 2021a). Toisaalta Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakennetta kuvaavista paikkatietoaineistoista ilmenee, että vuosien 1990 ja 2020 välillä myös taajamaa pienempiä ja väljempiä asutustihentymiä muodostava kyläasutus on pääosin laajentunut, lukuun ottamatta muutamia suhteellisesti syrjäisimpiä maaseutualueita Keski-Uudellamaalla (SYKE 2021a; 2021b).

2.3 Radan synty ja vaiheet

Hangon (Hankoniemen) talvisataman Helsingin-Hämeenlinnan rataan yhdistävä rautatiehanke sai tunnetusti alkunsa yksityisenä yrityksenä. Senaatti myönsi 10.11.1869 rakennusluvan kolmelle helsinkiläiselle kauppiaalle. He olivat Julius Harff (1816–1871), Feodor Kiseleff nuorempi (1823–1874) ja Adolf Fredrik Wasenius (1829–1903) (SVR 1916: 29). Ratalinjan suunnittelutyö alkoi välittömästi (Hyvärinen 2008: 123).

Rakennuttajien alkuperäinen visio oli yhdistää uuden rautatien avulla Hankoniemelle perustettava satama vuonna 1870 valmistuneeseen Riihimäki–Pietari-rataan. Koska Hangon sijainti on jääoloiltaan talvimerenkululle huomattavasti Suomenlahden perukkaa suotuisampi, voisi Hangosta muodostua uuden radan avulla Pietarin ”talvisatama” (Hyvärinen 2008: 118). Tämä visio kuitenkin ajautui vaikeuksiin jo alkuvaiheessa: samaan aikaan oli jo rakenteilla huomattavasti paremmin Venäjän rataverkkoon kytkeytyvä ratayhteys Pietarista Paldiskiin Tallinnan länsipuolella (Hoffman: s.a.; Iltanen 2009/2011: 98). Harff sairastui koleraan ratahankkeen rahoitusta koskevalla neuvottelumatkalla Pietarissa, ja kuoli 27. maaliskuuta 1871 pian kotiin palattuaan (Hoffman: s.a.).

Kiseleff ja Wasenius luopuivat toivottomaksi katsomastaan hankkeesta, mutta sitä lähti ajamaan kunnallisneuvos Robert Ullner, joka sai liikekumppaneikseen venäläiset liikemiehet E. Uthomskin ja Novikovin (Hyvärinen 2008: 120). Tämäkään yritys ei kuitenkaan saanut kerättyä riittävää rahoituspohjaa, ja jo rakennustöiden alettua työmaan toimilupa siirtyi pietarilaiselle sijoittaja Charles de Hoffmanille; maaliskuussa 1872 toimiluvan osti edelleen niin ikään pietarilainen Axel Gisikon ja Fredrik von Arnoldin omistama pörssiyhtiö (ibid.: 120–121). Omistuspohjan vaihdoksista huolimatta hanke kuitenkin eteni. Ratalinjan tarkka kulku oli ilmeisesti saatu määriteltyä alkuvuodesta 1872, ja uuden rahoituspohjan varmistamina työt linjalla alkoivat maaliskuussa 1872 (SVR 1916: 30). Gisikon ja Arnoldin johtama yhtiö hankki töiden pääurakoitsijaksi pietarilaisen Petroffski & Jakobin rakennuskonttorin, joka myös omisti huomattavan osuuden rautatieyhtiön osakkeista (Hyvärinen 2008: 123; Valanto 1982: 35).

Ratatyömaa jaettiin kolmeen työpiiriin, joista Hyvinkää–Karjaa-osuudella toimivat piirit II (Vihdin Kotkaniemestä Tammisaareen) ja III (Hyvinkäältä Kotkaniemeen). Näiden piirien yli-insinööreinä toimivat A. Fr. Hildén (II piiri) ja O. Bergbom (III piiri). Hyvinkään–Hangon ratatyömaan rakennusten suunnittelusta vastasi pääosin Knut Nylander, joskin ilmeisesti Hankoniemellä ainakin satama-alueen rautatierakennuksia suunnitteli jossain määrin myös ruotsalaisarkkitehti S. Degenaer (SVR 1916: 31; Valanto 1982: 6). Hyvinkää–Karjaa-rataosan alkuperäisiä rakennuksia on kokonaisuudessaan pidettävä Nylanderin suunnittelemina. Mielenkiintoisesti rataosan rakennusten tyyppipiirustuksia ei kuitenkaan ole signeerannut Nylander itse, vaan radan rakennusyhtiötä johtanut yli-insinööri Ossian Bergbom (Hyvärinen 2008: 134). Uusrenessanssityylistään tunnetusta Nylanderista tuli vuonna 1876 valtionrautateiden pääarkkitehti (Valanto 1982: 6). Rataosuuden tekniseen infrastruktuuriin kuului itse radan ohella myös sähkölennätinlaitteisto, jonka linjoista toinen poikkesi jokaiselle asemalle, ja toinen Hangon ja Hyvinkään välillä vain Svartån (Mustio) asemalle (SVR 1916: 31).

Ratatyömaan levoton maine on jäänyt elämään perimätietona. Eräs keskeinen syy ”jatkuviin rettelöihin” oli työmaan ilmeisesti noin 30–40 venäläisen aliurakoitsijan

toistuva kyvyttömyys suoriutua palkanmaksusta sovitusti (ibid.). Toisaalta radanrakentajien sosiaalinen koheesio oli verraten heikkoa, sillä muun muassa kielivaikeuksia esiintyi: työmaalle saapui radanrakentajia Suomen suuriruhtinaskunnan eri alueiden lisäksi aina Venäjän itäosia ja Puolaa myöten (Hautala 1951: 41). Vauraan viljelysseudun taloissa nähtiin myös opportunistisesti kapakanpidon tuovan lisäansaintamahdollisuuksia. Huokea kotipolttoinen viina siivitti toisinaan remuisaksi yltynyttä vapaa-ajanviettoa, jota sanomalehdistössä kommentoitiin paheksuvaan sävyyn (Hautala 1951: 43–45).

Rata kaikesta huolimatta valmistui hämmästyttävän nopeasti: ensimmäinen juna liikennöi jo 3. syyskuuta1873, joskaan pengertä ”pohjattoman” Katinhännän suon yli ei tuohon mennessä vielä saatu kantavaksi. Säännölliselle liikenteelle rata voitiin luovuttaa 8. lokakuuta 1873, jolloin Hangon uudessa asemarakennuksessa järjestettiin kutsuvierailleylelliset vihkiäispäivälliset (SVR 1916: 31).

Tunnetusti ratayhtiö ei kuitenkaan onnistunut saamaan liiketoimintaansa kannattavalle pohjalle. Syynä olivat ainakin niin suurten rakennuskustannusten aiheuttamat velat kuin odotettua heikompi liikennöinnin tuotto (Hoffman: s.a.; SVR 1916: 33). Radalle tuli huomattavasti odotettua vähemmän Pietarin liikennettä, mihin vaikutti etenkin Pietari–Paldiski-radan valmistuminen 1870. Toisaalta ankarat jäätalvet 1870-luvun alussa lamauttivat ylipäätään Suomenlahden talvimerenkulun. (Hyvärinen 2008: 156).

Hangon satamalle ei tullut osakkaiden visioimalla tavalla roolia kansainvälisessä logistisessa verkostossa. Pääosakkaat kallistuivat kesällä 1874 kannalle, että rata tulisi myydä valtiolle. Senaatin teettämät selvitykset päätyivät pitämään todennäköisenä, että radan kansantaloudellinen merkitys osana Suomen kuljetusjärjestelmää tulisi ajan mittaan olemaan myönteinen, huolimatta ratayhtiön ongelmallisesta tulo- ja menorakenteesta (Hyvärinen 2008: 176). Suomen Valtionrautatiet ottikin radan liikennöitäväkseen jo 1. toukokuuta 1875 alkaen. Kuun 19. päivä vahvistettiin valtion ja ratayhtiön välinen kauppa hinnasta 10 559 809 frangia ja 34 centimeä (SVR 1916: 33).

Senaatin yksityisrautatielle myöntämän toimiluvan ehdoissa oli määritelty nimenomaan rautatien höyrykäyttöisyys ja annettu tarkat vaatimukset myös kuljetuskaluston määrälle. Toimiluvassa edellytettiin 13 höyryveturin, 20 matkustajavaunun ja 300 tavaravaunun hankintaa (Hyvärinen 2008: 161, 168, 170). Vetureista neljä tilattiin Saksasta L. Schwarzkopffin tehtaalta ja yhdeksän Yhdysvalloista Baldwin Locomotive Works:lta (ibid.: 161). Baldwinin ”villin lännen veturit” herättivät runsaasti huomiota eurooppalaisesta tyylistä poikkeavalla, sirolla ja koristeellisella ulkonäöllään. Niiden huomiota herättäviä yksityiskohtia olivat etenkin keulan suuri karbidilyhty ja voimakas vihellin, jonka äänen sanottiin kantaneen Hyvinkäältä Riihimäelle asti (ibid.: 163).

Useimmat yksityisradan alkuperäiset veturit olivat liikenteessä pitkälle VR:n kaudelle, 1910-luvun alkuun asti. Etenkin Baldwinin veturit havaittiin luotettaviksi ja ilmeisen hyväkulkuisiksi kaarteisella Hangon radalla. Ratageometrisesti käyttöympäristö poikkesikin jossain mielessä Manner-Euroopasta. Kuten Suomessa 1800-luvun lopulla, myös Yhdysvalloissa ratalinjojen vallitsevana suunnitteluperiaatteena oli pyrkiä kiertämään maastoesteet ja siten välttää kalliita maansiirtotöitä (ibid.: 167–168).

Matkustajavaunut tilattiin Berliinistä Pflugin konepajalta. Ne olivat kolmiakselisia ja 12,01 metriä pitkiä. Vaunuja oli yhteensä 18 – kaksi vähemmän kuin toimilupa edellytti. Kolmannen luokan istumapaikkoja vaunustossa oli yhteensä 629, toisen luokan paikkoja 142 ja ensimmäisen luokan paikkoja 18 (ibid.: 168–169). Tavaravaunut hankittiin Helsingistä ja Pietarista. Niitäkään ei yksityisomistuksen aikana hankittu toimiluvan edellyttämää määrää (ibid.: 170).

2.4 Liikenteen ja liikennemäärien kehitys 1950-luvulle

Vuodesta 1873 alkaen Hyvinkään ja Hangon välillä liikennöi päivittäin yksi sekajunapari. Matka-aika Hyvinkään ja Karjaan välillä oli noin neljä ja puoli tuntia (Hyvärinen 2008: 154). Valtionrautatiet otti radan liikennöitäväkseen 1. toukokuuta 1875 alkaen. Vuosina 1876–1880 radalla kulki tilastojen mukaan keskimäärin kaksi henkilöjunaa ja 1,3 tavarajunaa päivässä (SVR 1912: 317). Tämä vastaa tilannetta, josta syksyn 1884 aikataulu antaa tarkemman käsityksen. Radan liikenne koostui päivittäisestä postijunaparista, jotka kohtasivat toisensa Tammisaaressa, ja vuoropäivinä eri suuntiin kulkevasta sekajunasta, jossa oli tavaravaunujen lisäksi mukana III luokan matkustajavaunu(ja). Postijuna kulki tuolloin aamupäivällä Hyvinkäältä Karjaalle ja illan suussa toiseen suuntaan. Matka-aika oli hieman alle neljä tuntia. Sekajuna – aikataulussa tavarajuna 191– taas lähti Hyvinkäältä joka tiistai, torstai ja lauantai klo 15:40 ja saapuen Svartån asemalle (Mustio) klo 20:22. Juna henkilökuntineen ja halukkaat matkustajat yöpyivät Mustiolla. Matka Karjaan kautta Hankoa kohti jatkui aamulla. Mustiolle juna saapui paluumatkalla jälleen illalla, jatkaen jälleen seuraavan varhaisaamun tunteina Hyvinkäälle. Pysähdyspaikkoina Hyvinkään ja Karis:n (suomenkielinen kirjoitusasu alun perin Karja) välillä olivat Korpi, Nummela, Lojo (Lohja), Svartå (Mustio) (Tasku-aikataulu 1884: 10–13).

Edellä mainittujen asemien lisäksi radan pituusprofiiliin (1879) on merkitty Hyvinkää–Karjaa-osuudelle yhdeksän laituria ja vaihdetta: Rajamäen, Otalammen, Ojakkalan, Nummenkylän ja Virkkalan laiturit (platform), ja Nummelan (nyk. Kiljava), Selin, Katinhännän sekä Kyrkstadin vaihteet (växel). Hyvärisen (2008: 130–131) mukaan vaihteet palvelivat vain tavaraliikennettä, mutta laiturit olisivat palvelleet myös henkilöliikennettä. Yleisöaikatauluihin asemaa pienemmät liikennepaikat kuitenkin lisättiin vasta vuonna 1900.

Kesän 1891 aikataulussa junapareja on kaksi – yhteensä siis neljä junavuoroa. *Tavarajunat* lähtivät aamuvarhaisella sekä Hangosta että Hyvinkäältä ja kohtasivat aamupäivällä Mustiolla. Sekajunan matka Hyvinkään ja Karjaan välillä kesti seitsemän tuntia ja 30 minuuttia (Turisti 1891: 14). Vuodesta 1894 alkaen – aluksi vain kesäkaudella – kulki lisäksi Hyvinkään ja Mustion välillä viikonloppuisin erityisen nopea ”matka-juna”. Se lähti Hyvinkäältä lauantai-iltaisin klo 18 ja saapui Mustiolle 20:42. Paluuvuoro Mustiolta lähti sunnuntaiaamuisin, täydentäen kahden muun vuoron tarjontaa (Turisti 1894: 14). Vuoro oli mitä ilmeisimmin suunnattu palvelemaan Lohjanjärven seudun lisääntyvää huvila-asutusta.

Karjaasta tuli risteysasema 1898, kun rantaradan läntinen osuus sieltä Turkuun valmistui; tämä näkyy lisääntyneenä liikenteenä myös Hyvinkään–Hangon radalla. Sesonkijunaparin 103–104 reitti piteni Hyvinkää–Hanko-välille, liikenne muuttui ympärivuotiseksi, ja kulkupäiviksi tuli keskiviikko (lähtö Hyvinkäältä klo 21:50) ja torstai (lähtö Hangosta; Turisti 1898: 28).

Kaksi uutta asemaa perustettiin 1890-luvulla: Rajamäki (1892) ja Otalampi (1898) (Turisti 1892: 14; Turisti 1898: 28). Syksyllä 1900 aikataulun uutuutena on kuusi laituria ja laiturivaihdetta (seuraavassa l ja lv). Yhteensä Hyvinkään ja Karjaan välillä oli siis vuosisadan taitteessa 11 väliasemaa: Rajamäki (as.), Röykkä (l.), Korpi, Selkis (lv.), Otalampi (as.), Ojakkala (lv.), Nummela (as.), Muijala (lv.), Lohja (as.), Virkby (lv.), Gerknäs (lv.) ja Svartå (as.). Aikatauluun lisätyistä liikennepaikoista ainakaan Selissä ja Gerknäsissä (aiemmin Kyrkstad) ei aiemmin ollut matkustajaliikennettä. Röykkä ilmeisesti oli perustettu 1890-luvulla. Muijala puolestaan korvasi aiemman Nummenkylän laiturin. Uusista pysähdyksistä huolimatta matka-aika kaikilla junilla oli aikataulun mukaan vuosisadan taitteessa noin kaksi tuntia ja 40 minuuttia. Ilmeisesti viimeistään tässä vaiheessa tavaraliikenne on siirtynyt ainakin osittain erillisten tavarajunien liikennöitäväksi. Sekajunia tosin on aikataulussa vielä vuosikymmeniä tämän jälkeenkin.

Hyvinkää–Karjaa-radalla, osana yhteyttä Hankoon, on muistamisen arvoinen rooli myös vuosien 1899–1913 suuressa siirtolaisaallossa, jolloin noin 200 000 suomalaista lähti työmahdollisuuksien perässä Yhdysvaltoihin. Huippuvuosi oli 1902, jolloin lähtijöitä oli 23 152 henkeä (SVT 1919: 1). Ylivoimaisesti merkittävin lähtöalue oli tosin Vaasan lääni, jonka satamista moni lienee lähtenyt alun perinkin matkaan höyrylaivalla (ibid.: 1–2). Suomen muista osista matkustavien matka kulki useimmiten junalla Hangon satamaan, josta lähti ympärivuotinen laivayhteys englannin Hulliin (Iltanen 2009/2011: 62). Toisaalta siirtolaisuus ei tietenkään vilkkaimmillaankaan ollut koko totuus Hyvinkää–Karjaa-radan liikenteestä. Samaan aikaan asemakylät kasvoivat ja esimerkiksi huvilakulttuuri vahvistui Lohjanjärven seudulla ja Hankoniemellä.

Hanko–Hyvinkää-rataosan matkustajavolyymit eivät alkuaikoina olleet suuren suuria. Matkustajamääräksi on koko Hangon–Hyvinkään rataosalla ilmoitettu 38 henkilöä päivässä vuosina 1876–1880; vuosina 1906–1910 määrä oli kasvanut 229 päivittäiseen matkustajaan (SVR 1912: 322). Radan vuorotiheys vakiintuu noin vuonna 1890 keskimääräiselle tasolle, jolla se pysyi toiseen maailmansotaan saakka: kaksi henkilöjunaparia päivässä, joinakin vuosina kolme. Aikatauluissa kuitenkin on vuodesta toiseen melkoista vaihtelua. Vuonna 1915 vuorotiheys esimerkiksi laski hetkellisesti yhteen junapariin (Turisti 1915: 35). Todennäköinen syy on ensimmäisen maailmansodan ja hiipuneen siirtolaisuuden vuoksi vähentynyt liikenne (SVT 1919). Myös 1930-luvun alussa, mahdollisesti maailmanlaajuisen laman seurauksena, on jonkin aikaa tilanne, että radan läpikulkevia vuoroja on vain yksi. Tämän lisäksi Karjaan ja Lohjan sekä Hyvinkään ja Röykän väleillä liikennöivät omat, paikallisluontoiset junaparinsa. Viime mainittu piteni vuonna 1934 yhteydeksi Hyvinkää–Nummela (Suomen kulkuneuvot 1930: 20; 1933: 23; 1934: 23).

Liikennepaikkaverkko jatkoi kuitenkin tasaisesti kasvuaan. Pieniä, miehitettyjä liikennepaikkoja (laiturivaihteita ja pysäkkejä) perustettiin 1930-luvun alkuun asti. Tähän ryhmään kuuluvia uusia liikennepaikkoja olivat 1900-luvun alkupuolella perustamisjärjestyksessä Meltola (Mjölbolsta, 1911), Noppo (1914, tosin aikataulussa vasta 1917), Keskilohja (1925), Viertola (1930) ja Kiljava (1932), joka oli viimeinen miehitettynä perustettu liikennepaikka. Ojakkala puolestaan kohosi asemaksi 1927 (Iltanen 2009/2011: 93; Turisti 1911: 31; 1917: 33; 1925: 22; 1927; Suomen kulkuneuvot 1930: 20; 1932: 23).

Seuraava vaihe liikennepaikkaverkon kehityksessä oli kevytrakenteisten, jo alkujaankin ilman rakennuksia ja henkilökuntaa perustettujen seisakkeiden kausi. Seisakkeiden taustalla oli linja-autoliikenteen kevytrakenteisen palveluverkon antama

esikuva ja pyrkimys vastata sen asettamaan kilpailuun: linja-autoliikenteen verkon tihentymisen myötä ihmiset eivät enää olleet valmiita yhtä pitkiin taipaleisiin rautatieasemille. Seisakkeita perutettiin 1930-luvulta alkaen yleensä tasoristeysten yhteyteen. Hyvinkää–Karjaa-rataosalla näitä pieniä, alkujaankin seisakkeina perustettuja liikennepaikkoja olivat perustamisjärjestyksessä Haimoo (1932) Ingvalla (1937), Katinhäntä (1943), Hiidenmäki (1944), Periäinen (1949) ja Tyrysoja (1952) (Suomen kulkuneuvot 1932: 23; 1937: 23; 1944: 20; 1949b: 21; Iltanen 2009/2011: 86). Tyrysojan seisakkeen perustamisen myötä Hyvinkää–Karjaa-rataosuuden liikennepaikkojen määrä saavutti huippunsa. Vuosina 1952–1955 liikennepaikkoja oli kaikkiaan 25, Hyvinkää ja Karjaa mukaan luettuina.

Radan liikenne oli tiheimmillään heti toisen maailmansodan jälkeen. Vuonna 1946 Hyvinkään ja Karjaan välillä liikennöi jopa kymmenen junavuoroa, joista viisi pikajunaa. Kesällä 1947 pikajunaparissa 29/30 oli peräti ravintolavaunu. Kyseessä on myös siihen asti nopein junayhteys koko radan historiassa. Matka-aika oli yksi tunti ja 47 minuuttia, ja välipysähdys vain Lohjalla (Suomen kulkuneuvot 1947: 20). Jälleenrakennusvuosiin ajoittuva liikennehuippu liittynee paitsi rengas- ja polttoainepulan lamauttamaan linja-autoliikenteeseen, mutta myös toiseen sodan jälkivaikutukseen: tarjosihan Hyvinkää–Karjaa rata vaihtoehtoisen reitin Helsingistä länteen, ohi Neuvostoliitolle sotilastukikohdaksi vuokratun Porkkalanniemen alueen. Pikajunat kuitenkin lopettavat kulkunsa jo kesään 1948 mennessä ja radan aikataulurakenne – kolme junaparia – vastasi jälleen 1930-luvun lopun tilannetta (Suomen kulkuneuvot 1948: 3).

2.5 Henkilöliikenteen alasajo yhteiskunnallisessa kontekstissaan

Hyvinkää–Karjaa-rataosan henkilöliikenteen historiallisen kehityksen kannalta suuri merkitys on tietysti ollut sillä, että kyseessä on Helsingin seudun laitamilla kulkeva, mutta pääkaupunkiin suuntautuvia matkoja ajatellen poikittainen yhteys. Vastaavasti ilmeistä on, että radan vaikutusalueen verraten tiheä väestö, Helsingin läheisyys, ja investoinnit tieverkkoon 1930-luvulta alkaen muodostivat vahvan kasvupohjan linja-autoliikenteen yksityiselle liiketoiminnalle. Esimerkiksi Röykästä ja Lohjalta oli päässyt jo vuonna 1937 muutamilla linja-autovuoroilla suoraan Helsinkiin aamuin illoin (Suomen kulkuneuvot 1937: 72). Sota- ja jälleenrakennusvuosien polttoaine- ja rengaspula helpottui 1950-luvun alkuun mennessä, ja esimerkiksi vuonna 1953 Nummelasta ja Lohjalta Helsinkiin liikennöi jopa kymmeniä päivittäisiä vuoroja. Vähäisempää, mutta kuitenkin päivittäisen työssäkäynnin mahdollistavaa tarjonta oli Röykästä, Ojakkalasta ja Virkkalasta (Suomen kulkuneuvot 1953: 82–85). Merkittävänä poikkeuksena ainoastaan Otalammelta linja-autovuorot näyttävät olleen heikot tai jopa puuttuneen vielä 1953; ainakaan Suomen kulkuneuvojen aikatauluissa sitä ei ole mainittuna välipysähdyspaikkana. Tilanne muuttui Helsingin–Karkkilan tien (Vihdintie) valmistumisen myötä 1950-luvulla.

Radanvarren taajamista Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla ei vaihdollinen yhteys Hyvinkään kautta tietenkään voinut useimmissa tapauksissa tarjota kilpailukykyistä vaihtoehtoa. Kuitenkin päivittäistä liikkumistarvetta oli myös radanvarren taajamien välillä ja sen yhteyssuunnassa. Tästä kertoo osaltaan sekin, että myös poikittaissuuntaista linja-autoliikennettä oli 1950-luvulla esimerkiksi Lohjalta Karkkilan kautta Hyvinkäälle ja Järvenpäähän (ibid.: 84, 86). Myös valtion omistama Pohjolan Liikenne Oy liikennöi 1950-luvulta alkaen junayhteydelle rinnak-

kaista linja-autovuoroa, joka oli merkitty rautatieaikataulun yhteyteen. Ajoaika Karjaan ja Hyvinkään välillä oli vuonna 1952 kaksi tuntia ja 35 minuuttia (esim. Suomen kulkuneuvot 1952: 60).

Vielä 1950-luvun puolivälissä VR kuitenkin pyrki ainakin jossain määrin vastaamaan linja-autoliikenteen haasteeseen. Kesästä 1956 alkaen junaliikenteen vuorotarjonta Karjaan ja Hyvinkään välillä oli neljä junaparia. Kolme näistä liikennöitiin *Lättähattu*-lempinimen saaneilla Dm6- ja Dm7-dieselkiskobusseilla, jotka vuodesta 1961 alkaen hoitivat radan koko aikataulunmukaisen henkilöliikenteen (Suomen kulkuneuvot 1956: 30; 1961: 60). Neljään junapariin perustuva aikataulun perusrakenne pysyi käytännössä muuttumattomana vuodesta 1956 vuoteen 1967.

Liikennöintikustannuksiltaan edullinen ja suorituskykyinen kiskobussikalusto mahdollisti joustavat, tiheät pysähdykset ja silti aikataulujen nopeuttamisen: esimerkiksi kesällä 1964 kiskoautovuoron H237 aikataulunmukainen matka-aika 18 välipysähdyksellä (osa vain tarvittaessa) oli vain kaksi tuntia ja kaksi minuuttia (Suomen kulkuneuvot 1964). Neljän junaparin aikataulurakenne myös mahdollisti – ainakin periaatteessa, vaikka tuskin aina kovinkaan ihanteellisesti – päivittäisen työssäkäynnin junaa käyttäen ratayhteyden kummassakin suunnassa. Esimerkiksi työssäkäynti Rajamäeltä Hyvinkäälle olisi vuonna 1966 vielä onnistunut seuraavasti: aamujuna Rajamäeltä lähti kello 6:11 ja saapui Hyvinkäälle 6:30. Paluuvuoro Hyvinkäältä länteen lähti klo 14:25 tai 16:42 (Suomen kulkuneuvot 1966: 64). Karjaan suuntaan saattoi matkustaa Hyvinkäältä klo 6:50 tai 8:40 ja palata lähtöasemalle joko kello 12:43 tai 19:02 (ibid.).

Jo 1950-luvulla käytiin – osin myös kiskobussiliikenteen mahdollisuuksien käytyä ilmeiseksi – keskustelua siitä, mikä VR:n roolin ylipäätään tulisi olla asutuskeskusten lähiliikenteessä, joka luonteeltaan oli selkeästi lähinnä päivittäistä liikkumista kodin ja työ- tai opiskelupaikan välillä. Päivittäisessä liikkumisessa hyvin sopivien aikataulujen merkitys korostuu, ja liikenteen houkuttelevuus siten edellyttää tiheitä vuorovälejä. Resurssien käyttäminen lähiliikenteen kehittämiseen kuitenkin kyseenalaistettiin esimerkiksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön yhteydessä toimineen *kulkulaitosneuvoston* keskusteluissa. Linja-autoliiton toiminnanjohtaja ja Matkahuolto oy:n toimitusjohtaja Yrjö Wänttinen katsoi jo vuonna 1955, että kiskobussiliikenne oli Valtionrautateille kansantaloudellisesti tuhlaileva ”sivuharrastus”. Valtion varat tuli hänen mukaansa käyttää rautateiden tavaraliikenteen kuljetuskyvyn kehittämiseen, kun taas henkilöliikenne voitiin paremmin ja edullisemmin hoitaa yksityisyrittäjyyteen perustuvana linja-autoliikenteenä (KN 1955). Skeptisyyttä etenkin juuri tiheitä vuorovälejä edellyttävän lähiliikenteen kehittämistä kohtaan ilmeni myös rautatiehallituksessa. Sen siirtyminen linja-autoliikenteen hoidettavaksi, kenties Helsingin lähiliikennettä lukuun ottamatta, nähtiin koko lailla väistämättömäksi esimerkiksi *Rautatieliikenne*-lehden kirjoituksessa vuonna 1955 (Suurten asutuskeskusten paikallisliikenteen kehittämiskysymys 1955). On edelleen huomionarvoista, että 1950-luvun ilmapiirissä edes Helsingin lähiliikenteen säilyminen ja kehittyminen ei ollut rautatiehallitukselle itsestäänselvyys; tämä käy ilmi myös VR:n pääjohtajana vuoteen 1956 toimineen Harald Roosin vastauksessa linja-autoliiton toiminnanjohtaja Yrjö Wänttiselle (KN 1955).

Suuri paikallisjunaliikenteen lakkautusaalto alkoi ympäri Suomen vuodesta 1966 alkaen (Pölhö 1974: 86). Hyvinkää–Karjaa-rataosalla junavuorojen lakkautuksia enteilee kesän 1967 aikataulu, jossa junapari 238/237 ei enää kulje viikonloppuisin. Arkipäiväisen liikkumisen kannalta paikallisjunien tarjoamien yhteyksien käyttökelpoisuus huonontui edelleen kesällä 1968 ratkaisevasti. Tuolloin lakkautettiin

juuri varhaisaamun junavuoro Karjaan suunnasta, joka oli mahdollistanut vaikkapa työssäkäynnin Hyvinkäällä Rajamäeltä käsin, sekä klo 8:40 lähtenyt aamuvuoro H239 Karjaan suuntaan (Suomen kulkuneuvot 1969: 64). Vuonna 1970 aikataulujen käyttökelpoisuus on vähentynyt entisestään. Jäljellä on yhteensä neljä junavuoroa, jotka lähtivät Hyvinkäältä klo 8:28 ja 16:42 ja Karjaalta 17:25 ja 19:20. Näin ollen mikään päivittäismatkustaminen ei länsi-itäsuunnassa ollut enää mahdollista (Suomen kulkuneuvot 1970: 64).

Liikennepaikoista ensimmäisiä lakkautettavia olivat usein pienet, verkoston viimeisimmässä laajenemisvaiheessa perustetut liikennepaikat. Ensimmäisenä, jo vuonna 1955, lakkautettiin Hyvinkään lähellä sijainnut Viertola. Seuraavana vuorossa oli Ingvalla (1967) (Suomen kulkuneuvot 1967: 64). Kesällä 1970 viimeisetkin pysähdykset olivat päättyneet Nopossa, Periäisissä, Haimoossa, Katinhännässä, Meltolassa (Suomen kulkuneuvot 1970: 64). Hiidenmäki lakkautettiin virallisesti 1974, tosin seisake oli ilman liikennettä jo vuodesta 1972 alkaen. Sen myötä 1970-luvun alkuun mennessä oli siis lakkautettu kaikki 1932–1952 perustetut pienet seisakkeet, ja lisäksi alkujaan laiturivaihteina perustetut Viertola, Noppo ja Meltola.

Kappaletavaraliikenteen verkoston karsimisen myötä moni alun perin miehitetty laiturivaihde tai jopa asema autioitui. Suurin osa alun perin miehitetyistä liikennepaikoista muuttui seisakkeiksi 1970-luvun alkuun mennessä: kesällä 1971 aikatauluun merkityt välipysähdyspaikat Hyvinkäältä alkaen ovat siis Rajamäki (as.), Kiljava (s.), Röykkä (s.), Korpi (s.), Tyrysoja (s.), Selki (s.), Otalampi (pys.), Ojakkala (s.), Nummela (as.), Hiidenmäki (s.), Muijala (s.), Lohja (as.), Keskilohja (s.), Virkkala (s.), Kirkniemi (as.), Mustio (s.) ja Karjaa (as.) (Suomen kulkuneuvot 1971: 68).

2.6 Liikenteen kehityslinjat 1970-luvulta nykypäivään

Rautatiehallituksessa, ja laajemminkin yhteiskunnassa, nousi 1900-luvun jälkipuolella varsin kyseenalaistamattomaksi totuudeksi näkemys, jonka mukaan rautatieliikenteellä oli relevantteja tulevaisuuden mahdollisuuksia lähinnä kolmella osa-alueella: tavaraliikenteessä suurten massojen kokojunakuljetuksissa, ja henkilöliikenteessä yhtäältä suurten kaupunkien välisessä nopeassa henkilöliikenteessä ja toisaalta suurkaupunkien lähiliikenteessä (esim. Pölhö 1987: 61). Kehittyvä henkilöpaikallisliikenne on pitkään katsottu mahdolliseksi lähinnä vain Helsingin seudulla, jossa kehitys kohti nykyistä, osin metromaista lähiliikennejärjestelmää varsinaisesti alkoi vuonna 1965 tehdystä sähköistämispäätöksestä. Toisaalta kappaletavaraliikenteen ja perinteisen maaseudun paikallisluonteisen henkilöliikenteen, jota vasta 1950-luvulla oli voimakkaasti modernisoitu *Lättähattu*-kaluston myötä, väistämättömänä kohtalona alettiin viimeistään 1960-luvun loppupuolella pitää vähittäistä alasajoa.

Eljas Pölhö (1974) on lisensiaatintyössään päätynyt näkemykseen, että rautatiehallitus pyrki 1960-luvun lopulta alkaen joissain tapauksissa jopa aktiivisesti vähentämään paikallisjunamatkustajia. Joillain rataosilla aikatauluja esimerkiksi saatettiin muuttaa huonommin vallitseviin matkustustarpeisiin sopiviksi, eivätkä ensimmäisenä lakkautetut vuorot aina olleet vähiten käytettyjä (Pölhö 1974: 88–89). Hyvinkää–Karjaa-radan tapauksessa on ainakin ilmeistä, että esimerkiksi aamujunan lakkauttaminen Hyvinkään suuntaan vuonna 1968 vähensi huomattavasti ju-

nien käyttökelpoisuutta päivittäisessä arkimatkustamisessa. Suopeimmankin tulkinnan mukaan rautatiehallituksessa – vasten konsensusta ns. maaseutupaikallisliikenteen alasajon väistämättömyydestä – ei ainakaan suuremmin kannettu huolta lakkautusten vaikutuksista kulkumuodon houkuttelevuuteen vastaisuudessa. Hyvinkää–Karjaa-radallakin 1960-luvun lopun lakkautukset viimeistään osoittavat, ettei päivittäisten liikkumistarpeiden palvelua nähty enää tarkoituksenmukaisena: jäljelle jääneen henkilöliikenteen rooliksi jäi 1970-luvun taitteesta alkaen yhä selvemmin palvella pikemminkin kaukoliikenteen ja sen satunnaisluonteisempien matkojen yhteysverkkoa.

Päivittäismatkustus siirtyi yhä enemmän linja-autoihin, ja ennen pitkää henkilöautoihin. Vertailun vuoksi linja-autoliikenteen vuorotiheys Hyvinkää–Karjaa-radan varren taajamien ja Helsingin välillä jatkoi voimakasta kehitystä 1970-luvulla: vuonna 1976 esimerkiksi Lohjalle ja Nummelaan pääsi Helsingistä jopa useita kertoja tunnissa (Suomen kulkuneuvot 1976: 162–165). Varsin tiheää oli liikenne myös Nummenkylän kohdalla Turuntiellä, Nummelassa, ns. Porintiellä Otalammen kohdalla ja Röykässä Lopelle ja Karkkilaan johtavalla tiellä (ibid.: 167–169, 171–173). Tieliikenteen kilpailukyky parani edelleen huomattavasti myös radan suunnassa, kun radan linjaa seuraavan kantatien 53 (nykyisin 25) viimeinen osuus Nummenkylän ja Hyvinkään väliseltä osuudelta valmistui 1960-luvun lopussa.

Hyvinkää–Karjaa-radan henkilöliikenteen vuorotiheys 1970-luvulla ja 1980-luvun alussa oli käytännössä samalla tasolla kuin se oli ollut jo 1800-luvun lopulla: arkisin kaksi, pyhinä kolme vuoroa. Kesäaikataulussa 1977 Hyvinkää–Karjaa-yhteys oli itäpäässään pidentynyt Riihimäelle; aikataulussa yhteys oli nyt siis Riihimäki–Hanko, mikä kenties osaltaan heijastaa radan hahmottumista yhä selvemmin kaukoliikenteen liityntäyhteytenä (Suomen kulkuneuvot 1977: 78). Kevätaikataulussa 1980 ei ole enää kiskoautosymboleja. Tuolloin siis tapahtuu kalustomuutos, kun vuodesta 1956 alkaen palvelleet *Lättähattu*-dieselkiskobussit poistuvat käytöstä, ja tavanomaiseksi kalustoksi tulevat Dv12-sarjan dieselveturien vetämät puukoriset vaunurungot (Suomen kulkuneuvot 1980: 78). Aikatauluihin muutoksella on kuitenkin vain vähän vaikutusta. Nopein yhteys radan historiassa oli aamujuna 426 Hyvinkäältä Karjaalle, matka-aika yksi tunti ja 35 minuuttia.

Pysähdyspaikkoina 24. syyskuuta 1983 asti toimivat Rajamäki, Kiljava, Röykkä, Korpi, Selki, Otalampi, Ojakkala, Nummela, Lohja, Keskilohja, Virkkala, Kirkniemi ja Mustio. Seuraavana päivänä oli miltei 110 vuotta jatkunut henkilöliikenne Hyvinkään ja Karjaan välillä historiaa. Syysaikataulussa 1983 aikataulu numero kuusi on typistynyt yhteydeksi (Helsinki)–Karjaa–Hanko (Suomen kulkuneuvot 1983a: 70; 1983b: 70).

Rautatieliikenteen muuttuva yhteiskunnallinen asema näkyy myös tavaraliikenteen liikennepaikkaverkostossa jo 1950-luvulla. Kappaletavaraliikenne, kuten maatalouden tuotteiden ja kiitotavaran kuljetus, päättyi pienillä liikennepaikoilla suurelta osin 1970-luvun puoliväliin mennessä, monesti jo aiemmin. Hieman suuremman mittakaavan vaunukuormaliikenne – yksittäisten vaunukuormien toimitukset radan varren teollisuuslaitosten lastausraiteille ja niiden nouto – on taas pääosin päättynyt aivan viime vuosikymmeninä, monesti 1990-luvun ja 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana.

Tavaraliikenteen osalta rata on edelleenkin säilynyt merkittävänä väylänä. Esimerkiksi vuonna 2018 kuljetussuorite Hyvinkää–Lohja-osuudella oli noin 1,65, ja Lohjan ja Karjaan välillä 1,2 miljoonaa nettotonnia (SVT 2019: 42). Helsingin seudun

ja Länsi-Uudenmaan maakuntakaavoissa rataosuus on määritelty pääradaksi (Uudenmaan liitto 2020). Tavaraliikenteen luonteessa ja kuljetuslajeissa on kuitenkin tapahtunut viime vuosikymmeninä suuri rakennemuutos. Radan jäljellä oleva liikenne on yksinomaan kokojunin tapahtuvia bulkkikuljetuksia: sellu- ja paperiteollisuuden tuotteita, raakapuuta, ja vuodesta 2020 alkaen myös kivihiiltä, jonka Venäjältä tulevia transitokuljetuksia on yksityinen Operail-yhtiö alkanut liikennöidä Hangon Koverharin satamaan. Jäljellä olevia liikennepaikkoja Hyvinkään ja Karjaan välillä ovat Rajamäki, Nummela, Lohja, Kirkniemi ja Mustio. Säännöllistä tavaraliikennettä lähtee tällä hetkellä vain Lohjan puutavaraterminaalista ja Kirkniemestä, jonka liikenne palvelee yksinomaan paperitehtaan kuljetuksia. Muut liikennepaikat palvelevat lähinnä satunnaisia junakohtaamisia.

2.7 Ratalinja ja sen muutokset

Ratalinja on säilynyt alkuperäisenä, eikä oikaisuja ole tehty, lukuun ottamatta pieniä kaarregeometrian parannuksia esimerkiksi entisillä asema-alueilla. Muutokset ovat kuitenkin niin vähäisiä, että ne on voitu tehdä alkuperäisen rautatiealueen rajoja muuttamatta. Kaarteisuus monin paikoin on ratalinjan säilynyt historiallinen piirre. Kalliiksi tulleen Helsinki–Hämeenlinna-rautatien jälkeisiä 1800-luvun loppupuolen ratahankkeita leimasi säästöjen etsiminen, mihin pyrittiin muun muassa mieluummin kiertämällä maaston kohoumat ja notkelmat kuin pyrkimällä suoraan linjaan kalliiden leikkausten ja pengerten avulla. Etenkin Hyvinkään–Röykän ja Nummelan–Karjaan osuuksilla rata on voitu huomattavilta osin linjata rakennusteknisesti varsin edulliseen harjumaastoon. Mahdollisesti Salpausselän verraten helposti käytössä olleet soravarat ovat kuitenkin myötävaikuttaneet siten, että alavilla mailla on usein valittu melko korkeita pengertäyttöjä vaativa linjaus. Näitä voi jossain määrin pitää Hyvinkää–Karjaa-radan tunnusomaisena piirteenä. Suurimmat maaleikkaukset ovat Salpausselän puhkaisut Hyvinkäällä ja Karjaalla; näiden soraaines on samalla voitu hyödyntää ratapenkereissä. Muut maa- ja kallioleikkaukset ovat tyypillisesti varsin pieniä, poikkeuksena huomattava Kalmakallion leikkaus Selin ja Otalammen välillä. Tunneleita ei ole lainkaan.

Ratapengerten ja kivirakenteiden materiaali saatiin Salpausselän sorakuopista ja ratalinjan leikkauksista. Varsinaisten kiskojen alkuperä kuitenkin osoittaa konkreettisesti Suomenkin rataverkon alkuperäisen kytköksen teolliseen vallankumoukseen ja Länsi-Euroopan hiilikenttiin: Radan kiskot olivat alun perin Walesista hankittuja valurautakiskoja, jotka painoivat 29,8 kilogrammaa metriä kohden. Pääraiteen kiskotus vaihdettiin teräskiskoihin vuosina 1879–1898, jolloin sivuraiteisiin jätettiin vielä alkuperäiset valurautakiskot (SVR 1916: 32). Suuren osan 1900-lukua rata oli suhteellisen keveästi kiskotettu. Vuoteen 1961 mennessä Hyvinkään ja Lohjan välille oli vaihdettu aiemman K30-kiskotuksen tilalle järeämpi, 43 kg metriä kohden painava kiskotus (K43) (Vr 1962: 156–157). Radan nykyinen päällysrakenne on 1990-luvun loppupuolelta. Tukikerros on sepeliä, pölkytys on jaksoittain vaihdellen puuta ja betonia, ja kiskotus on suurimmalta osin 54 kg metriä kohden painavaa 54 E1 -tyypin kiskoa.

2.8 Kulttuuriympäristön nykytila: aiemmin määritellyt arvokohteet

Seuraavassa esitetään aiemmin määritellyt, radan lähiympäristöön sijoittuvat kulttuuriympäristön arvokohteet. Yhteenveto käsittää vain valtakunnallisella ja paikallisella tasolla arvokkaiksi määritellyt kohteet. Paikallisen tason arvokohteet mainitaan niiden suuren määrän vuoksi vasta inventointiselostuksessa. Valtakunnallisen tason arvokohteet sisältyvät säännönmukaisesti myös maakunnallisiin listauksiin; tässä yhteydessä nämä mainitaan uudelleen vain sikäli, kun maakunnallisesti arvokkaan alueen rajaus poikkeaa valtakunnallisesta.

2.8.1 Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA) ja rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY)

Radan tuntumaan sijoittuu kaksi ympäristöministeriön määrittelemää valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta: *Siuntionjoen laakso* ja *Mustionjoen laakso*. Näistä Mustionjoen laakson maisema-alueelle on osin näköyhteys radalta; rata kulkee maisema-alueen tilaa etelässä rajaavan Lohjanharjun päällä. Lohjan ja Virkkalan välillä ratalinja halkoo Siuntionjoen latvalaaksoja, kuitenkin jonkin verran varsinaisen maisema-aluerajauksen ulkopuolella.

Valtakunnallisesti merkittäviksi valituista rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY) rataan liittyvät historiallisesti ja alueellisesti läheisesti suoraan seuraavat kohteet: *Hyvinkään rautatieasemat*, *Rajamäen asema ja tehdasyhdyskunta* (Nurmijärvi), *Selin rautatievahtitupa* (Vihti), *Otalammen rautatieasema-alue* (Vihti), *Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta* (Lohja), *Suuren rantatien linjaus Karjaan ja Högbenin välillä* (Raasepori) sekä *Karjaan rautatieasema ympäristöineen*, joka kuitenkin jää tämän selvityksen ulkopuolelle (Karjaan asema-alue sisältyy myöhemmin julkaistavaan Karjaa–Hanko-rataosuuden jatkoinventointiin). Hieman kauempana radasta sijaitsevista RKY-kohteista rataan liittyviksi voidaan katsoa Kiljavan parantolat, joiden syntyyn rata on historiallisesti vaikuttanut, sekä *Mustion ruukinalue*, joka puolestaan lienee ollut eräs radan linjausta puoltanut historiallinen tekijä. Muutaman sadan metrin päähän radasta jää Kirkniemen kartanon RKY-alue. Lisäksi *Kirkniemen rautatiemaisema* (asema-alue) sisältyi vuoden 1993 RKY-luetteloon, mutta jätettiin pois vuoden 2009 päivitysinventoinnissa.

2.8.2 Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja rakennetut ympäristöt

Rata halkoo tai sivuaa useita maakunnallisesti arvokkaiksi määriteltyjä kulttuuriympäristöjä. Kunnittain näihin kuuluvat seuraavat, järjestyksessä Hyvinkäältä lähtien:

Hyvinkää: Hyvinkään keskusta, Hiiltomon teollisuusalue ja Hyvinkäänkylän kulttuurimaisema. Nurmijärvellä maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä edustaa *Rajamäen teollisuusympäristö* (rajaus sama kuin RKY-Kohteella); Vihdissä taas *Selin maisema, Otalammen asemanseutu* (rajaus sama kuin RKY-kohteen) ja *Enäjärven kulttuurimaisema*. Lohjalla maakunnallisiin arvokohteisiin sisältyy *Lohjan kirkko ympäristöineen* (Lohjan satamarata) sekä *Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta* (rajaus laajempi kuin RKY-kohteella). Raaseporin alueella *Mustionjokilaak-*

son maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rajaus on laajempi kuin valtakunnallisesti merkittävän maisema-alueen, ja se sisältää myös Mustion asemanseudun yhdyskuntineen.

Lähellä rataa sijaitsee lisäksi Nurmijärven ja Hyvinkään alueilla maankunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö *Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto*, jonka aluerajaus laajempi kuin RKY-listauksessa. Samoin lähietäisyydellä on myös *Kirkniemen kartanomaiseman* maakunnallisesti arvokas alue, jonka rajaus niin ikään on RKY-kohdetta laajempi. Raaseporissa radan lähietäisyydellä sijaitsee rataan historiallisesti jossain määrin liittyvä *Meltolan sairaalan* maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (Uudenmaan liitto 2012).

2.8.3 Arkeologiset kohteet

Muinaisjäännösrekisteriin merkityistä kohteista radan läheisyyteen sijoittuu ajoittamattomia kiviröykkiöitä (muinaishautoja) Hyvinkäällä Lapinmäellä, Vantaanjoen laakson laidalla. Nurmijärven Korven kylän koillispuolen kivikautinen asuinpaikka sijaitsee avoimessa viljelymaisemassa näköetäisyydellä radasta. Nummelassa muinaisjäänteenä suojeltu on Härköilän ja Kalkkimäen historiallisen ajan linnoitusalueet radan lähistöllä. Lohjan Virkkalan tienoon useista kivikautisista asuinpaikkalöydöistä radan lähistöllä sijaitsee esimerkiksi Kukkumäen asuinpaikka.

Mustion sähkörautatien säilynyt penger Mustion asema-alueen pohjoislaidalla kuuluu myös historiallisen ajan muinaisjäännöksiin. Salpausselän päälle, kilometrille 147 Mustion ja Karjaan välillä sijoittuu nauhamaisesti radan eteläpuolelle useita muinaisjäännöksinä suojeltuja hiilimiilun pohjia. Alueella voi olla myös jäänteitä suuren rantatien keskiaikaisesta tielinjasta. Lähistöllä on myös Raaseporin Meltolan kivikautinen asuinpaikka, joka sijaitsee lähimmillään runsaan sadan metrin päässä radasta, joskin valtatien 25 eteläpuolella.

2.8.4 Arvokkaat luontokohteet

Luonnonsuojelulain nojalla tiukasti suojeltuja luontokohteita radan välittömässä läheisyydessä tai suoraan siihen rajautuen ovat Kiljavan luonnonsuojelualue, Kiljavan Kalkkilammi–Sääksjärvi Natura-alue (ympäröi Kiljavan kulttuuriympäristökohteita), Nummenkylän tammimetsä, harsosammalen esiintymisalue Muijalassa kilometrillä 116, Sorronsuo kilometrillä 118, Pikkujärven/Lillsjön Natura-alue kilometrillä 136 ja Kohagabergetin pähkinäpensaslehto (kilometrillä 137). Hyvinkäänkylässä, Kiljavalla, Nummelassa ja Muijalassa ratalinja kulkee pitkin Helsingin seudun ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa arvokkaiksi geologisiksi muodostumiksi osoitettuja I Salpausselän selännejaksoja (Uudenmaan liitto 2020). Luontoselvityksen mukaan erityisesti suojeltavia lajeja löytyy näiltä alueilta useasta kohteesta etenkin Länsi-Uudenmaan alueella. Taajamien kaava-alueilla radanvarsimetsät ovat pääsääntöisesti virkistysalueita, viheryhteyksiä ja suojaviheralueita.

3 Osa 2: Hyvinkää–Karjaa-rataosan maiseman kulttuurihistoriallisten arvojen kuvaus kilometrijärjestyksessä Hyvinkäältä Karjaalle

3.1 Hyvinkää–Rajamäki

Kuva 1. Hangon ja Karjaan suunnan henkilöliikenteen käytössä ollut laituri Hyvinkään asema-alueen pohjoislaidalla (Mikko Itälahti 26.10.2021).

Hanko–Hyvinkää-radan liikenteen siirryttyä valtiolle 1. toukokuuta 1875 siirrettiin myös henkilöjunien pysähdykset Hyvinkään Hangon asemalta Valtionrautateiden pääradan asema-alueelle. Hangon laituri tuli asemapuiston pohjoislaidalle paikkaan, jossa Hangon rata sivuaa asema-aluetta juuri ennen yhtymistään päärataan (kuva 1). Uusi sijainti oli merkittävästi parempi verkostollisesta näkökulmasta, tarjoten pääradan juniin helpommat vaihtoyhteydet.

Vaatimaton graniittireunainen ja hiekkapintainen laituri palveli henkilöliikennettä Karjaan ja Hyvinkään välillä noin 108 vuotta. Rakenteeltaan se on tyypillinen 1800-luvun lopun asemalaituri. Yleisen kulttuurihistoriallisen merkityksensä lisäksi Hyvinkään Hangon laiturilla on kuitenkin myös erityinen merkitys suomalaisen siirtolaisuuden historiassa. Vuosina 1899–1913 yli 200 000 suomalaista lähti työmahdollisuuksien perässä Yhdysvaltoihin (SVT 1919). Suomen sisäosista matkustaville Hyvinkää oli useimmiten vaihtoasema matkalla Hangon satamaan, josta lähti ympärivuotinen laivayhteys englannin Hulliin (Iltanen 2009/2011: 62). Hyvinkäällä oli siirtolaisuuden vilkkaimpina vuosina laivayhtiöiden järjestämää lipunmyyntiä ja majoitusta (ibid.: 63).

Hyvinkään asema-alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Lisäksi Hyvinkään keskustan rakennettu ympäristö laajemmin on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Moni paikallisesti suojeltu ja arvokkaaksi todettu rakennus sijoittuu juuri asemanseudulle. Radan pohjoispuolella, osana RKY-aluetta, sijaitsevat 1800-luvun lopulla täysihoitolaksi valmistunut Solbon talo, kauppias Laineen talo ja nykyisin nuorisotalona toimiva pankki- ja hotellirakennus vuodelta 1926 (Hyvinkään kaupunki 2013: 1). Hangon laiturin pohjoispuolella sijaitsi myös kapearaiteisen Hyvinkää–Karkkila-radan pääteasema, joka palveli henkilöliikennettä vuosina 1911–1961. Rakennus purettiin 1963.

Kuva 2. Hyvinkään kappaletavaramakasiini lännestä valokuvattuna. Etualalla lastauslaituri. Taustalla 2021 ratapiha-alueen yli avattu Vanhankirkonsilta (Mikko Itälahti 26.10.2021).

Hangon radan varikko- ja asema-alueen – nykyisen Suomen Rautatiemuseon puistoalueen – pohjoispuolella on jäljellä Hyvinkään kappaletavara-aseman makasiini (kuva 2). Rakennuksen hirsikehikko on siirretty Mikkelistä ilmeisesti noin 1925, tuolloin kasvussa olleen kappaletavaraliikenteen tarpeisiin (SRM: s.a.). Rakennuksen ulkoverhoilussakin on säilynyt 1800-luvun lopun asu, ja se edustaa todennäköisesti Bruno Granholmin uusrenessanssityyliä. Vuoden 1960 ratapihakaaviossa rakennus näkyy merkinnällä ”tavarasuoja”. Tavara-aseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Hyvinkäänkadun varrella myös kokonaisuuteen kuuluva tavara-aseman päällikön asuintalo noin vuodelta 1960 sekä varhaisempi, alun perin Hangon radan asema-alueeseen liittynyt sauna- ja leivintupa, joka mitä ilmeisimmin on Knut Nylanderin tyyppipiirustusten mukainen (kuva 3).

Kuva 3. Hangon radan asema-alueeseen liittyvä sauna- ja leivintupa Hyvinkäänkadun varressa (Mikko Itälahti 26.10.2021).

Kuva 4. Hangon radan alkuperäinen (yksityisradan aikainen) asemarakennus Hyvinkäällä (Mikko Itälahti 26.10.2021).

Tavara-asemalta Karjaan suuntaan on radan eteläpuolella edelleen yksityisradan kaudelta Hangon radan alkuperäinen asema- ja varikkoalue. Hyvinkään asemarakennus (kuva 4) on ulkoisesti säilyttänyt Knut Nylanderin II-luokan aseman tyyppipiirrosten mukaisen asun lajinsa ainoana edustajana. Hangon radan asema kui-

tenkin lakkautettiin liikennepaikkana jo 30.4.1875 liikenteen siirtyessä Valtionrautateille (Hyvärinen 2008: 131). Seuraavasta päivästä alkaen Hangon suunnan henkilöjunien pääteasemaksi tuli paremmat vaihtoyhteydet pääradan juniin tarjoava Hangon laituri Hyvinkään pääradan aseman alueella. Hangon radan asemarakennus otettiin asuinkäyttöön, jossa se toimi lähes sata vuotta. Vuonna 1963 rautatiehallitus päätti suojella hyvin säilyneen alueen (Iltanen 2009/2011: 64). Asemapuiston ympärille jäsentyvässä asema- ja varikkorakennusten kokonaisuudessa on vuodesta 1974 toiminut aiemmin Helsingin päärautatieasemalla sijainnut Suomen Rautatiemuseo. Asema- ja varikkoalue puistoineen kuuluu Hyvinkään rautatieasemien valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kokonaisuuteen (RKY: Hyvinkään rautatieasemat 2009). Asema- ja varikkoalue on merkittävä ajallinen kerros sekä Hyvinkää–Karjaa-radan maiseman, että Hyvinkään kaupunkikuvan kannalta. Rautatiemuseon alueen tarkempi erittely jää kuitenkin tämän raportin ulkopuolelle, koska alueen säilyminen on jo ennestään turvattu suojelupäätöksin, ja sen arvot ovat jo laajasti aiemmin kartoitettuja.

Hyvinkään Hangon radan asema-aluetta vastapäätä, radan pohjoispuolella, sijaitsi entisen Terrisuon alueella suuri ratapiha-alue, joka sekin liittyy Hyvinkään muodostumiseen risteysasemaksi Hangon radan myötä. Alue syntyi 1900-luvun alkupuolella nimenomaan kapearaiteisen Hyvinkää–Karkkila-radan myötä. Hjalmar Linderin tultua Kytäjän kartanon isännäksi 1907, otti hän välittömästi loppuunsaattaakseen isänsä jo 1800-luvun lopulla valmisteleman ratahankkeen Hyvinkään ja Kytäjän välillä (Koskinen 1967: 10). Radan raideleveys oli 750 mm. Kytäjälle asti rata avattiin keväällä 1908 (ibid.: 12, 14–15).

Hjalmar Linderin tavoite oli kuitenkin alun perinkin muodostaa radasta vaikutusalueensa yleisiä liikennetarpeita palveleva yhtiö. Radan jatko Kytäjän maiden kautta edelleen Karjaanjoen vesistön latvoille Pyhäjärvelle, Högforsin ruukille, valmistui 1911. Radan liikennöinnistä vastasi erillinen yhtiö, aluksi nimeltään *Hyvinkää–Pyhäjärvi Järnvägs aktiebolag*, joka radan loppuvuosikymmeninä päätyi kokonaan Högforsin tehtaiden emoyhtiön Kymi Oy:n omistukseen. Linderin oma kuljetusintressi etenkin liittyi hänen 1907 Kytäjärven rannalle perustaman sahan kuljetuksiin (ibid.: 12). Hyvinkään Terrisuon ratapiha-alue näyttääkin palvelleen erityisesti sahatavaran välivarastona. Tuoreen asemakaavan selostus toteaa, että paikalla sijaitsi Kytäjän höyrysahan varasto (Hyvinkään kaupunki 2017: 18). Vanhoissa ilmakuvissa puutavaratapulit hallitsevat aluetta aina 1950-luvulle saakka (Historialliset ortoilmakuvat 1937; 1949; 1951). Niiden lomassa kulkivat lukuisat läpiajettavat, kapeat raiteet (Topografikartta 1:20 000, lehti 2044 02: 1938).

Kuorma-autoliikenne oli kuljettanut Högforsin kasvavasta tuotannosta suhteellisesti yhä suuremman osan jo 1930-luvulta alkaen. Tämä kilpailu mitä ilmeisimmin kannusti Hyvinkään–Karkkilan rautatien ja Valtionrautateiden yhteistyön kehittämiseen. Vuonna 1958 saatiin aikaan uusi tavarayhdysliikennesopimus. Seurauksena ollut rahtihintojen aleneminen käänsi Hyvinkään–Karkkilan radan tavarakuljetukset pitkästä aikaa kasvuun (Koskinen 1967: 16, 28). Uusi yhteistyöhenki Valtionrautateiden ja Hyvinkään–Karkkilan rautatien välillä ilmeisesti johti myös Hyvinkään ratapihan modernisoimiseen: peruskartoissa näkyy vuoteen 1960 mennessä huomattava muutos, kun suurin osa ratapihan aiemmin kapearaiteisesta raiteistosta on muuttunut leveäraiteiseksi (Peruskartta 1:20 000, lehti 2044 02: 1960).

Hyvinkää–Karkkila-radan henkilöliikenne päättyi 1961 (Koskinen 1967: 29–30). Tavaraliikenne, joka loppuvaiheessa oli yksinomaan Högforsin ruukin kuljetuksia,

päättyi 1967. Vuoteen 1974 mennessä Hyvinkään ratapihan kapearaiteinen raiteisto on purettu. Ratapiha-alueen leveä raiteisto säilyi paikallaan ainakin 1980-luvun lopulle, mutta senkin käyttö hiipui vähitellen (Peruskarttalehti 2044 02: 1989). Leveätkin raiteet on purettu 1990-luvun puoliväliin mennessä (Historialliset ortoilmakuvat 1995). Tiheikköinen, rehevä lehtometsä muun muassa pähkinäpensaineen on sittemmin vallannut ratapiha-alueen. Syksyllä 2021 ratapiha-alueen raja hahmottui maastossa edelleen myös selvänä metsäkuvion rajana, vasten pohjoispuolisen mäen huomattavasti varttuneempaa sekametsää.

Hyvinkään kaupunki on 2010-luvulla aloittanut entisen ratapiha-alueen kaavoittamisen ns. Hangonsillan kerrostaloalueeksi, ja se on kokonaisuudessaan osoitettu Hyvinkään yleiskaavassa asuinkerrostalojen korttelialueeksi. Itäosan asemakaava hyväksyttiin 2017 (Hyvinkään kaupunki 2017). Syksyllä 2021 entisen ratapiha-alueen itäpuoliskon valmiit korttelit rajautuivat terävästi vielä rakentamattomaan, villiintyneeseen länsipuoliskoon. Länsiosankin puusto kuitenkin hakattiin inventoinnin maastokäynnin ja valmistumisen välissä, alkuvuodesta 2022. Länsiosan asemakaavoitus (Hangonsillan alueen III-vaihe) oli tällöin ideakilpailuvaiheessa (Hyvinkään kaupunki 2022). Tältä osin inventoinnin tulokset koskevat jo selvästi muuttunutta ympäristöä.

Syksyllä 2021 oli ratapihan länsiosan alueella mahdollista löytää vielä jäänteitä rautatiemenneisyydestä. Aivan rakentamattoman alueen koillisosassa oli esimerkiksi käsin hakattuja graniittiharkkoja sekavassa muodostelmassa noin 5 x 15 metrin laajuisella alueella. Tällä paikalla on historiallisten ortoilmakuvien (1937, 1951) perusteella sijainnut suurehko, kahdella lämmitysmuurilla varustettu harjakattoinen makasiinirakennus. Maastosta löytynyt jäänne on mitä ilmeisimmin tämän puurakenteisen makasiinin kivijalka (kuva 5).

Kuva 5. Makasiinin peruskiviä entisen Hyvinkään–Karkkilan ratapihan alueella. Jäännösalueen koko on noin 5 kertaa 15 metriä (Mikko Itälahti 11.10.2021).

Noin 50 metrin päässä varastorakennuksen jäänteistä oli luhtamainen hieskoivuja pajuvaltainen kosteikkoalue, muistuma alkuperäisestä Terrisuosta. Luhta-alueen pohjoislaidalla oli nähtävissä erittäin selvä ratapenger, jonka sorapohjalla kasvoi matalaa, heinävartista ruderaattikasvillisuutta. Penkereen eteläpuolella, luhta-alueella, oli pystyssä vielä ainakin kaksi puista viestilinjapylvästä posliinieristeineen ja lisäksi kolmas sen laidalla (kuva 6). Viestilinja jatkui itäkoillinen–länsilounas-suunnassa ratapihan luoteispuolen sekametsäiselle mäkialueelle, jossa oli nähtävissä jäänteitä asutuksesta.

Kuva 6. Hyvinkää–Karkkila-radan Terrisuon ratapiha-aluetta. Ratapenger ja sen eteläpuolista koivu- ja pajuluhtaa, jonka alueella pystyssä viestilinjapylväs (Mikko Itälahti 11.10.2021).

Terrisuon entiselle ratapiha-alueelle sen länsipuolelta johtava tie – nykyiseltä nimeltään Rauhamäenkatu/Hankopaananraitti – ilmentää edelleen Hyvinkää–Karkkila-radan linjaa (kuva 7; Peruskarttalehti 204402: 1960). Katulinjan etelälaidalla on edelleen pystyssä puisia pylväitä, mitä ilmeisimmin viestilinjapylväitä, joista eristimet on kuitenkin poistettu.

Kuva 7. Rauhamäenkatu entisen ratapiha-alueen länsireunassa noudattaa Hyvinkää–Karkkila-radan linjausta. Ratalinja kohti Karkkilaa jatkui tasoristeyksessä edessä näkyvän Kalevankadun yli (Mikko Itälahti 11.10.2021).

Entisen ratapiha-alueen lounaiskulmassa, Hyvinkään–Karjaan radan tuntumassa, on erillään edellisistä rautatiehistoriallisista kohteista järeiden lehtipuiden hallitsema metsälaikku, jolla sijaitsee noin 20 metriä pitkä luonnonkiviharkoista rakennettu kivimuuri (kuva 8). Jäännös vaikuttaa jonkin rakennuksen kivijalalta, mutta

erityisen mielenkiintoisen siitä tekee rautatien läheisyys. Rakenne on integroitu pengermuuria muistuttavasti ratapihan luiskaan siten, että muuri on näkyvissä vain pohjoissuunnasta.

Kartta- ja ilmakuvalähteet eivät kuitenkaan anna kohteen alkuperästä juurikaan selvyyttä. Missään käytettävissä olleista lähteistä ei näy tässä kohtaa rakennusta. Nykytilaa muistuttavan rakenteen varjo erottuu kuitenkin vuoden 1937 ilmakuvassa (Historialliset ortoilmakuvat 1937).

Kuva 8. Muurirakenne Hyvinkään ratapiha-alueen länsipään pengerluiskassa, Hyvinkää–Karjaa-pääraiteen kupeessa (Mikko Itälahti 11.10.2021).

Eräs mahdollinen selitys muurin alkuperälle voisi liittyä Karkkilan radan varhaisvaiheisiin. Senaatin kartassa (1870–1907), johon ratalinja on lisätty päällepiirroksena jälkikäteen, ratalinja päättyy hyvin epäuskottavasti neliömäiseen alueeseen juuri näillä main (kuva 9). Voisi kuitenkin olla mahdollista, että paikassa olisi ennen Terrisuon suuren ratapiha-alueen rakentamista ollut esimerkiksi vastaava siirtokuormaukseen liittyvä makasiini kuin Mustion asemalla säilynyt ruukinmakasiini. Mikäli kyseessä olisi vielä Karkkilan radan valmistumisen jälkeen 1910-luvulla käytössä ollut makasiinirakennus, tulisi kuitenkin ilmakuvassa vuodelta 1937 näkyä muutakin kuin lehtevä metsikkö (Historialliset ortoilmakuvat 1937). Voisiko rakenne siis liittyäkin jo Hyvinkään–Kytäjän radan ensimmäiseen valmisteluvaiheeseen 1800-luvun lopulla?

Toinen varteenotettava mahdollisuus on, että muurirakenne liittyy Hyyppärän gabrolouhokselle johtaneeseen louhosrataan, joka myöskin haarautui Hyvinkään ratapihan länsipäästä. Kapearaiteinen, hevosvetoinen rata valmistui 1905 ja oli ilmeisesti käytössä vuoteen 1948 (Iltanen 2009/2011: 63). Ilmakuvien ja karttojen perusteella louhosratakin päättyi ratapihan länsipäässä Hangon radan kupeeseen juuri näille main. Muuri kuitenkin vaikuttaa sijaitsevan hieman pohjoiseen radan 1930-luvun ilmakuvassa näkyvästä linjasta (Topografikartta, lehti 204402: 1938; Historialliset ortoilmakuvat 1937). Muurin alkuperän tarkempi selvittäminen vaatisi

edelleen lisätutkimuksia, mutta kohteena se on joka tapauksessa jo ikänsä puolesta mielenkiintoinen.

Kuva 9. Karkkilan radan Hyvinkään pääteasema Senaatin kartalla. Ratalinja on selvästi lisätty kartalle painon jälkeen. Pääteaseman merkitty sijainti poikkeaa huomattavasti 1900-luvun puolivälin tilanteesta (Senaatin kartta 1:21 000, lehti XI29).

Hyvinkään ratapihan länsipäästä haarautui edelleen myös valtion rataverkon teollisuusraiteisto Hiiltomon alueelle (kuva 10). Aluksi teollisuusraide kulki Hyvinkää–Karjaa-radan pääraiteen rinnalla länteen yli nykyisen Kalevankadun, jonka jälkeen sen linja kääntyi kohti länsiluodetta. Ilmakuvien ja karttojen perusteella raiteen rakentaminen voidaan ajoittaa ainakin 1930-luvulle. Raide näkyy ilmakuvassa vuodelta 1937, ja Topografikartan 1938 mukaan se palveli Tuottajain mylly -nimistä teollisuuslaitosta (Historialliset ortoilmakuvat 1937; Topografikartta, lehti 2044 02: 1938). Vuoden 1949 ilmakuva on resoluutioltaan erittäin tarkka, ja siitä voi erottaa, kuinka myllyn rakennusten välisessä kujanteessa kulki tuolloin rinnakkain kaksi raidetta. Näistä itäisempi jatkui edelleen myllyn ohi nykyiselle Kone oy:n tehdasalueelle.

Raide ylitti tasoristeyksessä nykyisen Verkatehtaankadun, jonka jälkeen se haarautui edelleen useisiin sivuraiteisiin. Kone Oy:n alueelle jatkuvaa raidetta on siirretty ilmeisesti 1990-luvun alussa joitain kymmeniä metrejä itään. Raide näkyy vanhalla paikallaan vuoden 1989 peruskartassa, mutta uudella paikallaan se erottuu vuoden 1996 ilmakuvassa (Peruskarttalehti 2044 02: 1989; Historialliset ortoilmakuvat 1996). Nykyisen Myllyn Paras Oy:n alueella rakennettiin uusin, itäisin halli ilmeisesti vasta tämän vuosituhannen alussa; tällöin läntisempi raide siirtyi 1930-luvun linjaukselta itään (Historialliset ortoilmakuvat 2003; 2009). Uusi pistoraide johdettiin uuteen halliin rakennetun lastauslaiturin läpi.

Kuva 10. Myllyn paras Oy:n käyttämätön raide sateisessa illassa. Raide päättyy puskimeen ennen Verkatehtaankadun tasoristeystä. Vasemmalla, Myllyn rakennusten sivuitse Kone Oy:n alueelle kulkenut raide on yksinkertaisesti katkaistu ennen tasoristeystä (Mikko Itälahti 11.10.2021).

Hiiltomon teollisuusraiteisto oli osa alueen teollisuuden logistiikkaa 2000-luvun alkuun asti. Sittemmin raiteen liikennöinti ja ylläpito on lopetettu. Liikennöinnin kieltävä seis-levy on sijoitettu Kalevankadun alikulkusillan länsipuolelle. Maisemassa raiteen jäänne ilmentää viimeaikaista raideliikenteen murrosta, pienimuotoisemman vaunukuormaliikenteen alasajoa ja korvaamista kumipyöräkuljetuksilla. Tavaraliikenteen selvä kehitystrendi Suomen rautateillä on 2000-luvulla ollut kuljetettavien tavaroiden kirjon yksipuolistuminen ja pelkistyminen kerrallaan hyvin suurissa erissä liikuteltaviin, suhteessa massaansa verraten vähäarvoisiin tavaralajeihin eli ns. bulkkitavaraan; etenkin puu-, paperi-, kemian- ja kaivannaisteollisuuden tuotteisiin. Käänteisesti taas selvästi pienemmistä kuljetuseristä muodostuvien elintarvike-, kone- ja laiteteollisuuden tuotteiden kuljetukset ovat vähentyneet romahdusmaisesti. Tonnikilometreissä mitattuna näiden tavaralajien kuljetusmäärät vuonna 2019 olivat suuruusluokaltaan enää karkeasti kymmenesosa vuoden 2000 tasosta (SVT 2019: 43).

Juuri mylly- ja konepajateollisuutta palvelleen Hiiltomon teollisuusraiteen ilmentämä kehityskulku on siis mitä edustavin esimerkki yleisemmästä rakennemuutosilmiöstä. Hiiltomon teollisuusalue on määritelty maakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi, ja Myllyn Paras oy:n myllyrakennukset ovat Hyvinkään keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelman seudullisesti arvokkaaksi nimeämä kohde (Uudenmaan liitto 2012: 73, Hyvinkään kaupunki 2013).

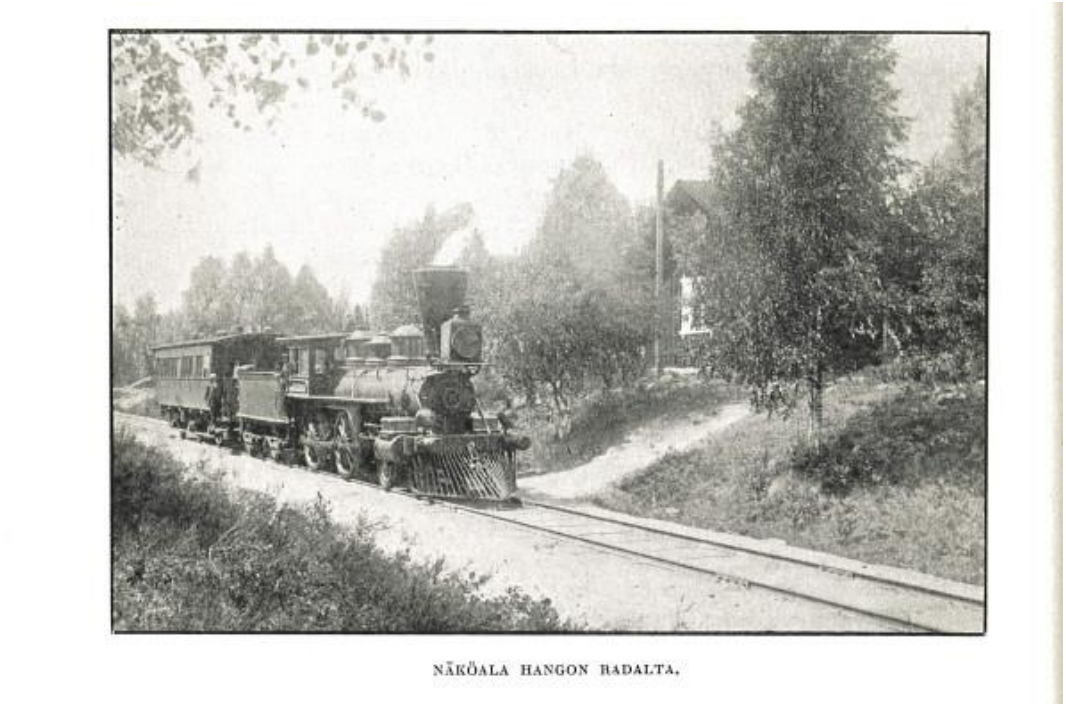
Hiiltomon teollisuusalueelta länteen alkaa Hyvinkään–Karjaan rataosan yksiraiteinen linjaosuus. Rata puhkaisee maaleikkauksessa I Salpausselän, siirtyen sen pohjoispuolelle (kuva 11). Maaleikkauksen partaalla ovat Hyvinkäältä lähtien ensimmäiset säilyneet jäänteet rata-aluetta metsäisillä linjaosuuksilla rajanneesta laidunaidasta. Heti maaleikkauksen länsipuolella sijaitsee myös radan eteläpuolella

sorakuoppa, joka näkyy alueen varhaisimmissa ilmakuvissa (1937). Kuopan pohjataso on suunnilleen radan nykyisen kiskotuksen tasossa ja sen puoliympyrää muistuttava pohjamuoto avautuu radalle päin. Nykyisin metsittynyt soramonttu voisi varsin uskottavasti periytyä radan rakentamisen ajalta.

Kuva 11. Salpausselän maaleikkaus Hyvinkään keskustan länsipuolella (Mikko Itälahti 14.10.2021).

Hieman Nummenkärjen sorakuopalta Karjaalle päin erkaantui puolestaan radan pohjoispuolelle *Nummenkärjen tiilitehtaan* pistoraide. Raide näkyy puolivalmiina vuoden 1950, ja kokonaisena vuoden 1951 ilmakuvassa. Uusia tiilitehtaita perustettiin yhä 1940- ja 1950-luvuilla jälleenrakennuskauden ja kaupungistumisen siivittämiin tarpeisiin (esim. Tiilitehdasperinne: s.a.). Tehdas on lakkautettu vuoteen 1974 mennessä ja raide on purettu 1980-luvun alkuun mennessä. Tiilitehtaan autioitunut rakennus on purettu 2000-luvun alussa. (Peruskarttalehti 204402: 1974; 1983; Historialliset ortoilmakuvat 2003). Nykyisin paikalla on rivitaloja. Ratalinja on muuttunut katulinjaksi ja kevyen liikenteen raitiksi.

Kuva 12. Nummenkärjen vahtitupa Hyvinkäällä. Ullakkohuoneen ikkunanpuite ei vastaa Hangon radan vahtitupien tyyppipiirrosta, mutta muutoin kokonaisuus on eräs parhaiten säilyneistä (Mikko Itälahti 14.10.2021).



Kuva 13. Nummenkärjen vahtitupa ilmeisesti 1800-luvun lopulla. Kuvassa havainnollistuu myös rautatieyhtiön Philadelphiasta hankkimien ns. "villin lännen" veturien eurooppalaisesta tyylistä poikkeava ulkonäkö (SVR 1916: 30).

Hyvinkäältä Karjaan suuntaan sijaitsee kilometrillä 62 *Nummenkärjen vahtitupa*, joka on Hyvinkään jälkeen ensimmäinen Hyvinkää–Karjaa-osuuden alun perin 31 vahtituvasta. Kaksoisvahtitupia oli alun perin viisi ja yksinkertaisia 26 (Pituusprofiili 1879). Vakituisesti asuttuina vahtitupia on nykypäivään säilynyt ilmeisesti vain

kolme; Nummenkärjen tupa yhtenä näistä. Teoksessa Suomen valtionrautatiet 1862–1912 julkaistu, ilmeisimmin 1870-luvun tienoille ajoittuva valokuva kuvatekstillä ”Näköala Hangon radalta”, paikantuu maiseman perusteella juuri kyseisen tuvan miljööseen (SVR 1916: 30).

Vahtitupaan kuuluneet viljelystilkku ja ulkorakennus sijaitsivat alun perin radan pohjoispuolella (Historialliset ortoilmakuvat 1949). Tuvan länsipuolella sijaitsi alun perin kylätien tasoristeys, joka kulki viistosti radan poikki tuvan länsipuolitse (esim. Senaatin kartta 1870–1907). Tasoristeys on sittemmin korvattu nykyisen Sairaalakadun alikululla, ja merkit sauna- ja ulkorakennuksesta ovat tuhoutuneet, mahdollisesti alikulun rakentamisen yhteydessä.

Nummenkärjen vahtituvan länsipuolella Salpausselän lakialueen männikkökangas vaihtuu radanvarren maisemassa jylhäksi kuusikoksi. Hyvinkään keskustaajamankin alueella radan maisemaa hallitsee poikkeuksellisen eheä metsänäkymä. Rata Karjaan suuntaan seuraa Nikinharjuna kohoavan Salpausselän pohjoisrinnettä, laskeutuen loivasti kohti Vantaanjoen siltapaikkaa Hyvinkäänkylässä. Metsänäkymä on järeimmillään Veikkarin kaupunginosan eteläpuolella. Vaikka tiivis taajamarakenne ulottuu radan pohjoispuolella aivan radan tuntumaan, antaa suojaviheralueena varjeltu metsä visuaalisessa mielessä edelleen käsityksen Salpausselän ja laajemminkin pohjoisen Keski-Uudenmaan historiallisesti harvasta asutuksesta esiteollisena aikana. Nykyisin radanvarsimetsät Hyvinkäänkylään asti on osoitettu Hyvinkään keskustaajaman yleiskaavassa pääosin virkistys- ja osin suojaviheralueeksi (Hyvinkään kaupunki 2012; kuvat 14–16).

Kuva 14. Radanvarren metsänäkymää museojunasta kuvattuna kilometrillä 63, Hyvinkään keskustaajaman alueella. Visuaalisesti maisema antaa edelleen mielikuvan harvaan asutusta metsäseudusta, jolle rata Keski-Uudellamaalla rakennettiin (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Nummenkärjen–Hyvinkäänkylän metsänäkymässä ilmenee selvästi rautatien maastoväylän perinteinen kapeus rautatieväylän historiallisena ominaispiirteenä. Väylän historiallisuutta ilmentää myös säännöllisesti niitetyn rata-alueen ja järeän kuusikon välisen rajan vakiintuneisuus. Väylän pitkä ajallinen läsnäolo maisemassa ja pitkä vuorovaikutusjatkumo sen ympäristön kanssa ilmenee myös suurimpien puiden esiintymisenä juuri rata-alueen reunamilla, missä valoa on ollut runsaimmin tarjolla. Tässä metsän ja radan maisematilojen terävässä rajapinnassa on Nummenkärjen ja Hyvinkäänkylän välillä säilynyt myös pitkiä jaksoja laidunaitaa arviolta 1900-luvun puolivälin tienoilta, joka kertoo metsälaidunnuksen olleen elävää käytäntöä vielä suhteellisen lähimenneisyydessä (kuva 15). Veikkarin asuinalueen ja Hyvinkäänkylän maakunnallisesti arvokkaan kulttuurimaiseman väliin jää radan pohjoispuolella myös Rapakon laajempi, eteläosassaan lähteikköiseksi korveksi vaihettuva metsäalue, jolla kulkee luontopolku. Polun eräs opastaulu esittelee myös Hanko–Hyvinkää-rautatietä kulttuurikohteena (kuva 16.)

Kuva 15. Radanvarsimetsää Hyvinkään Nummenkärjessä Hangontien ja radan välillä (Mikko Itälahti 14.10.2021).

Kuva 16. Radanvarsimetsää Nikinharjussa, radan ja Vantaanjoen välissä. Opastaulu esittelee Hanko–Hyvinkää-rautatietä maiseman kulttuurikohteena. Tekstissä korostetaan, että radan suhde maisemaan voi olla myös ekologista monimuotoisuutta lisäävä: esillä on soraisten ratapenkereiden kasvilajisto (Mikko Itälahti 14.10.2021).

Radan eteläpuolella, aivan Hyvinkäänkylän viljelyaukeiden tuntumassa, on noin kilometrillä 63+900 rata-alueessa erikoinen, muodoltaan neliömäinen laajentuma. Tämä Hyvinkäänkylän varausalue näkyy jo rata-alueen pakkolunastuskartassa (1872), ja se muistuttaa jokseenkin muodoltaan tyypillistä vahtitupatonttia, vaikkakin suurenpuoleista. Alueelta ei kuitenkaan löydy jäänteitä rakennuksista tai merkkejä piha-alueen kasvillisuudesta. Myöskään pituusprofiilissa (1879) ei ole merkittynä esimerkiksi vahtitupaa. Alue on rajattu muun rata-alueen tapaan laidunaidalla (kuva 17).

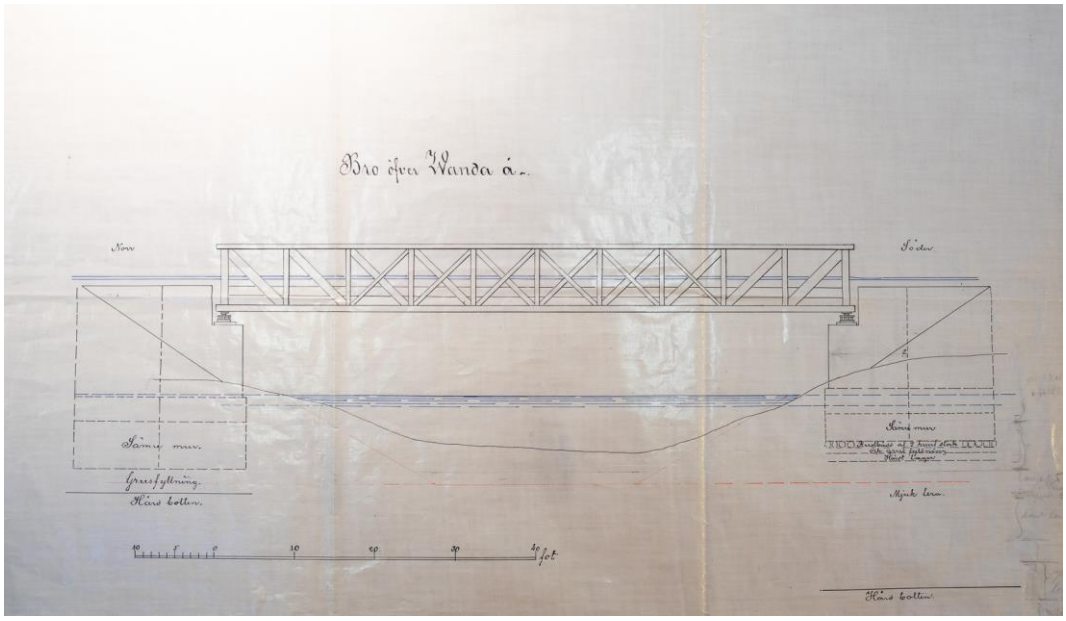
Kuva 17. Rata-aluevaraus Hyvinkäänkylässä on rajattu laidunaidalla, kuten muukin valtion omistama rata-alue (Mikko Itälahti 14.10.2021).

Kuva 18. Eräs pienemmistä kuopista Hyvinkäänkylän aluevarauksella (Mikko Itälahti 14.10.2021).

Alueelta löytyy ainakin kolme pyöreähköä kuoppaa, joista yksi on selvästi muita suurempi, halkaisijaltaan noin kaksimetrinen ja noin metrin syvyinen. Kaivannon ympärillä on jäänteitä kraatterimaisesta reunavallista. Se muistuttaa tervahautaa, mutta olisi varsin erikoista, mikäli näin läheltä asutusta löytyisi aiemmin tuntematon tervahauta. Toinen vaihtoehto voisi olla esimerkiksi maakellarin jäänne, mutta

maastolöydöt tai lähteet eivät tue millään tavoin oletusta, että tontti olisi joskus ollut asuttu. Alueen käyttöhistorian tarkempi selvittäminen edellyttäisi arkeologisia jatkotutkimuksia.

Edelleen Karjaan suuntaan kuljettaessa radanvarren metsäinen maisematila katkeaa Vantaanjoen laakson kohdalla Hyvinkäänkylässä. Hyvinkään alueen vanhin nykypäivään jatkunut asutus on sijainnut Hyvinkään alueella juuri Vantaanjoen laaksossa. Hyvinkäänkylän keskiaikainen viljelyasutus muodosti alueen suurimman keskuksen, mikä ilmenee esimerkiksi Kuninkaan kartastosta (1776–1805). Vuonna 1539 Hyvinkäänkylässä on ollut kymmenen taloa (Hautala 1951: 15). Hyvinkäänkylän kulttuurimaisema on määritelty maakunnallisesti arvokkaaksi, ja jokivarren viljelykset on osin em. rajausta laajemminkin osoitettu maisemallisesti arvokkaiksi Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavassa (Hyvinkään kaupunki 2012).



Kuva 19. Vantaanjoen ensimmäisen "rautasillan" rakennepiirros (Bro öfver Wanda å, s.a.).

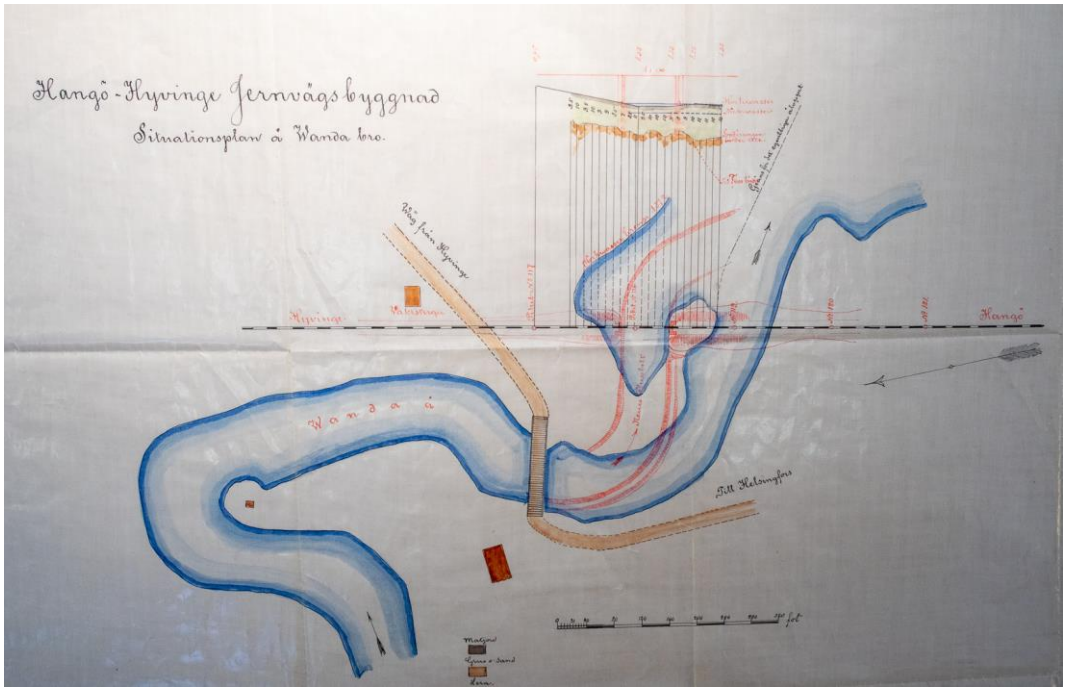
Hyvinkäänkylän nykyisessä maisemassa kohtaavat toisensa Hyvinkää–Karjaa-rautatie, Vantaanjoki ja historiallinen Helsingin–Hämeenlinnan maantie (nykyinen Uudenmaankatu). Nämä historialliset kulkuväylät ja viivamaiset maisemaelementit leikkaavat toisensa kolmiomaisessa muodostelmassa paikassa, johon muodostuu selvä maisemallinen solmukohta.

Kaikki Hyvinkää–Hanko-rataosan sillat (tämän tarkastelun ulkopuolelle jäävää Pohjanpitäjänlahden kääntösiltaa lukuun ottamatta) rakennettiin alun perin puusta (SVR 1916: 29). Vantaanjoen puusilta oli 21,7 metrin jännevälillään rataosan suurin puusilta (ibid.: 272). Puusillat oli alun perinkin ajateltu tilapäisiksi, ja ne korvattiinkin Englannista tilatuilla rautajänteillä – ilmeisesti valurautaisilla – jo vuosina 1882–1890 (SVR 1916: 272, 287). Kansallisarkistossa on Vantaanjoen sillan piirustus, joka arkistoviitteen perusteella olisi vuodelta 1909 (Bro öfver Wanda å: s.a.; kuva 19). Itse piirustuksessa ei kuitenkaan ole päiväystä, ja varsin mahdollisesti se onkin peräisin 1880-luvulta. Vantaanjoen nykyinen ratasilta on niitattu teräksinen levypalkkijänne vuodelta 1951. Silta on peruskorjattu 1998 (Taitorakennerekisteri 2021). Nykyistä teräsjännettä kannattelevien kivisten maatukien yhdennä-

köisyys rautasillan piirustuksiin on kuitenkin ilmeinen; myös visuaalisesti ne edustavat 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa käytettyä tyypillistä rakennetta. Vantaanjoen nykyisen terässillan kiviset pengertuet siis todennäköisesti ovat huomattavasti itse siltajännettä vanhemmat, ja periytyvät mahdollisesti 1880-luvulta.

Hyvinkäänkylässä toisensa leikkaavista kulkuväylistä varhaisin on tietenkin Vantaanjoki, jonka vedenpinta oli menneinä vuosisatoina nykyistä korkeammalla (Hautala 1951). Vantaanjoen sillan kohdalla myös itse joenuoma on osin rakennettua ympäristöä; siltapiirustus osoittaa, että jokea kanavoitiin ensimmäisen rautasillan rakentamisen yhteydessä (kuva 20). Joen vesirajassa onkin havaittavissa graniittista kiveystä rata-ja maantiesiltojen välisellä osuudella.

Hieman rautatiesillasta ylävirtaan joen ylittää myös Hyvinkäänkylän kautta kulkeva alkuperäinen Helsingin–Hämeenlinnan maantie, joka on eräs Suomen vanhimmista (Hautala 1951: 15). Junnilan (1988: 16) mukaan mainintoja tiestä löytyy asiakirjoista 1500-luvulta alkaen, mutta sitä on käytetty jo keskiajalla. Siltapiirustus osoittaa, että maantiesilta sijaitsi alun perin nykyisestä pohjoiseen. Uudenmaankadun nykyinen kivi- ja teräsrakenteinen maantiesilta on vuodelta 1927 ja uusittu vuonna 1952 (Taitorakennerekisteri 2021). Sillan luonnonkiviarkkitehtuuri sointuu hienosti jokilaakson kulttuurimiljöön kokonaisuuteen.



Kuva 20. Vantaanjoen toisen sillan suunnitelmiin liittyvä sijaintikartta (Situationsplan å Wanda bro, s.a.).

Keskeinen elementti Hyvinkäänkylän maisemassa on myös rautatien ja Uudenmaankadun tasoristeys. Esimoderni Helsingin–Hämeenlinnan maantie on nykyisin vilkasliikenteistä Uudenmaankatua ja tasoristeys on varustettu automaattisin puolipuomilaittein. Siltapiirustuksen mielenkiintoinen tieto on myös tasoristeyksen luoteispuolelle merkitty vahtitupa, jota ei pituusprofiilissa ole (kuva 20). Mitä ilmeisimmin kyseessä ei ole varsinainen ratavartijan tupa, vaan tasoristeyksen vartijan asunto tai suojakoju, jollaisia vaikuttaa olleen muidenkin vilkkaiden teiden risteyk-

sissä, esimerkiksi Nopossa. Hyvinkää–Karjaa-ratasuunnitelmassa ei esitetä ratasiltaan eikä tasoristeykseen tällä hetkellä muutoksia, mutta Hyvinkään asemakaavassa on merkitty eritasoliittymän mahdollisuus.

Teollisella ajalla Hyvinkäänkylään, noin viiden kilometrin päähän Hyvinkään keskustasta muodostui taajama, jossa vuoden 1960 väestölaskennassa oli 1 361, ja vuonna 1980 2 887 asukasta. Sittemmin Hyvinkäänkylän asutus on sulautunut Hyvinkään keskustaajamaan (SVT 1965; SVT 1983; SYKE 2021a). Varsin huomattava asukasmäärä huomioiden erikoista on, ettei radan varteen koskaan avattu edes seisaketta.

Kuva 21. Uudenmaankadun – historiallisen Helsingin–Hämeenlinnan tien – tasoristeys Hyvinkäänkylässä. Taustalla Vantaanjoen ratasilta (Mikko Itälahti 14.10.2021).

Kuva 22. Yksityistie ylittää radan vartioimattomassa Backman-nimisessä tasoristeyksessä. Suoran päässä tuikkii Tervamäen tasoristeyksen varoituslaitteisto (Mikko Itälahti 14.10.2021).

Hyvinkäänkylän lounaispuolella jokilaakson kulttuurimaisemaa rajaa Salpausselkään kuuluva Tervamäen metsäinen selänne. Sen juurella rataa kehystää länsipuolella jälleen järeä kuusikko (kuva 22). Tervamäen metsäalueen laidalla on eräs rataosalle tyypillinen, Backman-niminen yksityistien vartioimaton tasoristeys. Yhdelle vapaa-ajankiinteistölle johtavan tasoristeyksen poisto sisältyy ratasuunnitelmaan. Korvaava tieyhteys Tervamäen tasoristeykseltä on tarkoitus rakentaa radan suuntaisesti sen itäpuolelle.

Tervamäen metsätaipaleen eteläpuolella on jälleen Uudenkartanon laajempi viljelysaukea. Keskellä viljelyksiä – huomattavan syrjässä Hyvinkäänkylän asutuksen painopisteestä – sijaitsi vuosina 1929–1956 *Viertola*, ensimmäinen väliliikennepaikka Hyvinkäältä Karjaan suuntaan. Aikatauluihin Viertola ilmestyi keväällä 1930, aluksi laiturivaihteena (Iltanen 2009/2011: 86; Suomen kulkuneuvot 1930). Ortoilmakuvassa (1937) erottuu radan varressa neliskulmainen, soranvaalea aukea, jolla liikennepaikkarakennuksen lisäksi on kolme pienempää lisärakennusta. Tavaraliikennettä – sijainti huomioiden varsin todennäköisesti etenkin maatalouden kuljetuksia – palvellut, läpiajettava sivuraide sijaitsi henkilöliikenteen pysähdyspaikasta pohjoiseen. Liikennepaikkarakennus on ilmakuvien perusteella hävinnyt vuoteen 1951 mennessä (Historialliset ortoilmakuvat 1951). Iltasen (2009/2011: 86) mukaan rakennus on tuhoutunut tulipalossa, joka siis on tapahtunut ennen henkilöliikenteen lakkauttamista. Viertola palveli vielä miehittämättömänä seisakevaihteena henkilöliikenteen lakkauttamiseen 1955. Se oli siis Hyvinkää–Karjaa-rataosan ensimmäinen lakkautettu liikennepaikka. Tavaraliikenne Viertolassa päättyi seuraavana vuonna 1956 (ibid.). Peruskarttaan (lehti 204401: 1960) on 1950-luvun lopun kartoituksessa merkitty vain tyhjä tontti.

Kuva 23. Ulkorakennuksen kivijalka Viertolan liikennepaikka-alueen länsireunassa. Taustalla Helsingin–Tampereen moottoritie. Kivijalan kaikilla sivustoilla on porraskiviä, joten kyseessä on todennäköisesti ollut yhdistetty aitta-, liiteri- ja käymälärakennus (Mikko Itälahti 18.10.2021).

Nykyisin Viertolan liikennepaikka-alue erottuu viljelysmaisemassa nelikulmaisena metsäsaarekkeena. Rakennusalueen laidoilla on kaksi hyvin säilynyttä kivijalkaa; länsisivulla monitoiminen ulkorakennus ja lounaiskulmassa sauna (kuva 23). Varsinaisesta pysäkkirakennuksesta ei ole selviä jäänteitä – tuhoutunut rakennus on raivattu pois vielä liikennepaikan ollessa käytössä – mutta keskellä rakennusaluetta on neliömäinen, valettu tasanne. Kyseessä voisi olla esimerkiksi lämmitysmuurin perusta.

Viertolan viljelysmaisema oli vielä 1930-luvun puolivälissä huomattavasti laajempi. Lännen puolella alava viljelyssavikko rajautui Salpausselän rinteeseen, jonka juurella kulki vanha Helsingistä Hyvinkään kautta Hämeenlinnaan johtava maantie. Viertolan länsipuolitse rakennettiin ensin 1950-luvun mittaan Helsingin ja Tampereen välinen valtatie 3 (Peruskarttalehti 204401: 1960). Edelleen lähemmäs rataa rakennettiin 1980-luvulla uusi, samaa yhteyttä palveleva moottoritie (ibid. 1989). Etenkin äänimaisemassa moottoritie on nykyisin hallitseva.

Viertolan liikennepaikkarakennus sijaitsi yksiraiteisen linjaosuuden varrella. Sivuraide tavaraliikennettä varten sijaitsi sen pohjoispuolella. Ratalinjaa siirrettiin hieman 1980-luvulla, kun moottoritien rakentaminen 1980-luvulla aiheutti tarpeen eritasoristeykselle. Paikalle tehtiin ratalinjaan loiva kaarre, ilmeisesti moottoritien alikulkusillalle johtavan nousun loiventamiseksi. Nykyisin ratalinja kulkee pysäkin kohdalla parikymmentä metriä alkuperäisen eteläpuolella.

Vanhalla ratapohjalla on hieman liikennepaikalta länteen säilynyt betonivalulla vahvistettu kivirumpu (kuva 24). Tämä on ilmeisesti Hyvinkään ja Rajamäen välillä ainoa edes osittain säilynyt alkuperäinen kivirumpu. Modernimpi, arviolta 1930–

1950-luvuille ajoittuva betonirakenne on valettu lautamuottiin paikan päällä. Rumpurakenne onkin mielenkiintoinen esimerkki historiallisesta vaiheesta, jossa käytössä oli jo laajamittaisesti betoni rakennusaineena, mutta teollisesti valmistettuja putkielementtejä ei vielä käytetty nykyisessä mittakaavassa. Kokonaan alkuperäisenä säilyneet kivirummut ovat edelleen varsin tyypillisiä radan keskivaiheilla Rajamäen ja Ojakkalan välillä, pois lukien kuitenkin savikkomailla kulkevat rataosuudet (Taitorakennerekisteri 2021).

Kuva 24. Rumpu vanhalla ratalinjalla Viertolan länsipuolella (Mikko Itälahti 18.10.2021).

Viertolan viljelyaukeiden länsipuolella, Tienhaaran kylässä, haarautui Helsingistä tuleva historiallinen maantie Nurmijärven ja Hämeenlinnaan suuntiin. Hieman Tienhaarasta etelään oli nykyisin Nopon kylän mukaan nimetty tasoristeys. Radan pituusprofiilissa (1879) on merkintä "*landsväg till Helsingfors*". Tämänkään tasoristeyksen kohdalle ei ole pituusprofiilissa merkitty vahtitupaa, mutta 1800-luvun lopun Senaatin kartassa (1870–1907) kuitenkin näkyy tasoristeyksen kupeessa talo. Myös Topografikartassa (1:20 000, lehti 2044 01: 1940) on merkittynä vahtituvalle tyypillinen rakennusryhmä. Niin ikään ortoilmakuvassa (1996) erottuu yhä tyhjä sepelin peittämä aukio, ja ratakiinteistön rajoissa näkyy edelleenkin tässä kohtaa suorakaidemainen laajentuma. Kuten Uudenmaankadun tasoristeyksen kohdallakin, on siis paikalla todennäköisesti sijainnut tasoristeykseen liittyvä vahtitupa. Nykyisin paikalla ei kuitenkaan näy rakennuksista jälkeäkään; perustukset ovat todennäköisesti hävinneet viimeistään Nopontien kevyenliikenteenväylän rakentamisen yhteydessä.

Viertolasta seuraavan liikennepaikan, Nopon, perustamisvuodeksi on eri lähteissä yleensä ilmoitettu 1913 (Iltanen 2009/2011: 86). Pakkolunastuskarttaan (1872) on kuitenkin tehty täydentävä merkintä rautatiealueen laajentamisesta pysäkin kohdalla vasta 1914, ja aikatauluun laiturivaihde ilmestyi ensimmäistä kertaa 1917 (Turisti 1917: 33). On siis hyvin mahdollista, että päätös pysäkistä on tehty jo

aiemmin, mutta ensimmäinen maailmansota on viivästyttänyt sen rakentamista ja käyttöönottoa.

Noppoon rakennettiin Bruno Granholmin *Platformskjul*-tyyppinen kaksiosainen, pienen liikennepaikan tyyppirakennus (kuva 25). Länsipääty oli ilmeisesti henkilökunnan käytössä, ja siihen liittyi tavaratoimisto. Henkilökunta Noposta poistui 1952 liikennepaikan muuttuessa seisakevaihteeksi. Henkilöliikenne lopetettiin 1970 ja tavaraliikenne 1976 (Iltanen 2009/2011: 86). Suomen Rautatiemuseon kuvakokoelmiin kuuluu Heikki Pajusen 11.6.1977 päivätty valokuva (SRMV 1: 2220), joka esittää Nopon laiturirakennusta purettavana. Kuvausajankohtana rakennuksen vuorilaudoitus oli jo irrotettu, mahdollisesti valmistellen hirsikehikon siirtoa.

Kuva 25. Noppo 15.7.1964 (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 10980).

Nopon liikennepaikka perustettiin vähäisen kylätien varteen keskelle pienipiirteistä viljelyskylämaisemaa. Pysäkiltä noin kilometrin päässä koillisessa sijaitseva kyläasutus ylitti taajamamääritelmän alarajan 1970 väestölaskennassa, jolloin Noposssa oli 318 asukasta (SVT 1976: 27–32). Kaukana kulkukelpoisista vesistöistä sijaitsevan Nopon pysäkin ympäristön viljelysmaisemassa on nähtävissä erityisen luonteikkaalla tavalla tietty talonpoikaisen sisämaaseudun leima, joka näkyy muun muassa viljelyaukeiden ja rakennusryhmien mittakaavassa (vrt. Nurmijärven rakennusperintöselvitys 2010: 21). Nykyisessä maisemamaakuntajaossa radanvarsi Noposta Hyvinkäälle asti kuuluukin Eteläisen viljelysseudun pohjoisosaan *Kiskon–Vihdin järviseutu*, jonka maisemakuvassa eteläisen rantamaan piirteisiin vaihettuu jo Hämeen järviseudun maisemapiirteitä.

Nopon pysäkin tontti erottuu maastossa edelleen melko selvänä, ja ilmentää edelleen todistusvoimaisesti rautatien historiallista, toiminnallista linkittymistä maaseudun pienimuotoiseen asutusrakenteeseen ja maisemaan. Pysäkkirakennuksen lastaussillan jäännös ja matala, betonista valettu kivijalka, ovat edelleen jäljellä tontin

keskellä, pienen paikalle nousseen männikön sisässä (kuva 26). Pysäkkialueen länsireunalla on säilynyt vuosikymmenten takaa muutama puinen sähköpylväs, joista radanpuolimmaiseen oli näkyvien pultinreikien perusteella todennäköisesti aikanaan ripustettuna myös valaisin.

Tonttia kehystävän puuston lomitse avautuu puoliavoimia näkymiä laajempaan viljelysmaisemaan useimmissa suunnissa. Alkuperäisestä miljööyhteydestä on edelleen säilynyt sorapintainen kylätie, joka ylittää radan välittömästi pysäkin länsipuolella. Kyseisen Ala-Nopon vartioimattoman tasoristeyksen poisto sisältyy hyväksyttyyn ratasuunnitelmaan.

Kuva 26. Nopon pysäkin paikka ja Ala-Nopon tasoristeys (Mikko Itälahti 18.10.2021).

Nopon laiturivaihteelta hieman länteen sijaitsee kilometrillä 68 rataosalle tyypillinen vahtituvan rakennuskokonaisuus, johon kuuluu radan eteläpuolella sijaitsevat päärakennus, ulkorakennus ja tiilirakenteinen maakellari. Sauna- ja leivintuparakennus sijaitsee radan vastakkaisella puolella (kuvat 27 ja 28). Rakennusryhmä vaikuttaa rakennetun samojen arkkitehti Knut Nylanderin 1870-luvun tyyppipiirrosten mukaan kuin muutkin rataosan vahtituvat. Näkyviä, tunnusomaisia piirteitä ovat päärakennuksen korkeahko profiili, ullakon viisikulmainen ikkuna ja ikkunanpuitteiden ristipäädyt, joita kuitenkin Nopossa on ilmeisesti myöhemmin yksinkertaistettu. Erikoista kuitenkin on, että Hyvinkää–Hanko-radan pituusprofiiliin vuodelta 1879 ei ole tälle paikalle merkittynä vahtitupaa. Tupa kuitenkin näkyy Senaatin kartassa (1870–1907).

Härön (1985: 99) mukaan kyseessä olisi Nopon pysäkkiin liittyvä ”rautatieläisten asuinrakennus”. Hänen mukaansa Nurmijärven ainoat säilyneet vahtituvat olisivat Kylänpäässä (Korvesta länteen) ja Kiljavalla (ibid.: 100; Kiljavan vahtitupa on sittemmin purettu). Ilmeisesti Häröön tukeutuen toteaa myös Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: 18) kyseessä olevan ”Nopon pysäkkiin liittyvä ratavartijan asuinrakennus”.

Todennäköisesti kyseessä on kuitenkin nimenomaan ratavartijan tupa, joka on rakennettu paikalle viimeistään pian pituusprofiilin julkaisun jälkeen, mahdollisesti 1880-luvulla. Pituusprofiilin mukainen Hyvinkään Nummenkärjen ja Rajamäen etäisyys olisi ollut 1800-luvun oloissa erittäin pitkä vahtitupien välimatka. Toisin paikoin, esimerkiksi Lohjan tienoilla, vahtitupia on sijainnut alun perin jopa alle kolmen kilometrin välein.

Kuva 27. Nopon vahtitupa. Rakennukset ovat olleet vuosia autiona, mutta maisemallisessa mielessä tunnusomaiset piirteet ovat pääosin säilyneet (Mikko Itälahti 18.10.2021).

Kuva 28. Nopon vahtituvan rakennusmiljöö valokuvattuna museojunasta (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Hyvinkää–Hanko-radan hyväksyttyyn ratasuunnitelmaan kuuluu Nopon vahtituvan rakennuskokonaisuuden purku. Nopon vahtitupa on edelleen säilyttänyt maisemallisessa mielessä ominaiset piirteensä, mutta se on ollut useita vuosia autiona ja kylmillään. Paikalle jääneen esineistön perusteella voi päätellä, että rakennuksessa on asunut vuokralaisia ainakin 1900-luvun lopulle. Säilymisen edellytykset ovat siten ilmeisen heikot.

Myös sauna-leivintuparakennuksen vesi- ja välikatot ovat romahtaneet piipun ympäriltä. Sen sisätiloissa oli kuitenkin yhä nähtävissä Hangon radan tyypillinen sauna- ja leivintuvan järjestely: ovesta astutaan tupatilaan, jossa massiiviseen tiilimuuriin on integroituna sekä leivinuuni että vesipata. Peremmällä sijaitsi löylyhuone saunankiukaineen.

Kuva 29. Nopon tiilitehtaan puretun sivuraiteen varressa on edelleen betonivalettu lastauslaituri (Mikko Itälahti 18.10.2021).

Nopon vahtituvalta hieman alle 400 metriä länteen sijaitsee Nopon tiilitehdas. Tiilitehdas on alun perin perustettu jo 1800-luvulla, mutta eri paikkaan; radan varteen tehdas rakennettiin uudelleen vuonna 1949 (Härö 1985: 99). Suuri hirsirakenteinen tehdashalli on säilynyt maisemassa näkyvänä elementtinä.

Tehtaalle johdettiin oma lastausraide, joka erkaantui pääraiteesta hieman Nopon vahtituvan länsipuolella (Historialliset ortoilmakuvat 1952; Peruskarttalehti 2044 01: 1960). Raidekuljetukset ilmeisesti jatkuivat tehtaan toiminnan päättymiseen, vuoteen 1974, saakka (Härö 1985: 99). Tehdasraide on purettu ja sen pohjalla kasvaa jo vankka koivikko. Entisestä toiminnallisesta sidoksesta rautatiehen todistaa puretun pistoraiteen varteen jäänyt lastauslaiturin reunus (kuva 29). Itse tehdasrakennuksessa toimii nykyisin koneliike. Tehtaan itäpuolella kulkee Hyvämäentie, joka ylittää radan vartioidussa Hyvämäen tasoristeyksessä. Tien varressa tehtaan kohdalla sijaitsee myös tiilinen pajarakennus.

Nopon tiilitehtaalta länteen rata seuraa pienen Luhtajoen laaksoa (nimeä ei esiinny enää nykyisissä maastokartoissa. Vuoden 1960 Peruskartassa vesistön nimi on Koiransuolenoja). Maisemassa alkaa olla rintamaiden tuntua. Juuri näillä main kulkeekin *Eteläinen rantamaa* -maisemamaakunnan eteläisimmän alajaon *Eteläinen viljelysseutu* pohjoisraja.

Ratakilometrillä 70 sijaitsee radan eteläpuolella, vehmaassa laaksossa Periäisten kantatila, joka on merkitty pitäjänkarttaan vuodelta 1843 (Harju ym. 2007). Radan pituusprofiilissa vuodelta 1879 on talon kohdalle merkitty noin km:lle 70+200 yleisen maantien tasoristeys, vaikka tie onkin varsin vähäinen ja johtaa vain Periäisten taloon. Kyseiseen tasoristeykseen, nykyiseltä nimeltään Malkamäki, kuitenkin avattiin Periäinen-niminen seisake vuonna 1949 (Iltanen 2009/2011: 86; Suomen kulkuneuvot 1949). Onni Lehtosen valokuvassa heinäkuulta 1964 esiintyy maaseudun pienimuotoinen seisakemiljöö pittoreskeimmillaan (kuva 30). Radan eteläpuolella

näkyvät heinäseipäät kuuluvat Ali-Periäisten talon pihapiiriin, joka perustettiin radan varteen ilmeisesti 1900-luvun alussa, kun Periäisten kantatila jaettiin (Topografikartta 1:20 000, lehti 204401: 1940).

Kuva 30. Periäisten seisake, sarjasta I. liikennepiirin liikennepaikkoja (Onni Lehtonen / VR 15.7.1964, SRM/Vr1: 10981).

Kuva 31. Periäisten seisakkeen paikka ja Malkamäen tasoristeys (Mikko Itälahti 25.10.2021).

Periäisten seisake lakkautettiin toukokuussa 1970 (Iltanen 2009/2011: 86). Ali-Periäisen rakennukset ovat olemassa vielä 1989 peruskartassa, mutta asumattomaksi merkittynä. Sittemmin rakennukset on purettu (Peruskartta 1:20 000 lehti 204401: 1989). Rataa reunustaa edelleenkin Ali-Periäisten pihapiiriä reunustanut kuusiaita. Se rajasi radanvarren tilaa jo Onni Lehtosen valokuvassa (kuva 31) ja näkyi pensasmaisena jo 1930-luvun puolivälin ilmakuvassa (Historialliset ortoilmakuvat 1936). Aidan takana sijaitsee Ali-Periäisten villiintynyt puutarha. Radan ylittävää kylätietä reunustaa pieni tammikujanne (kuva 31).

Rataosan alun perinkin seisakkeina perustetuista liikennepaikoista Periäinen on kenties edustavimmin säilyttänyt käytönaikaisen miljööasunsa ja -yhteytensä. Seisake oli esimerkki pienen kulmakunnan seisakkeesta, joita perustettiin 1930-luvulta alkaen liikennepaikkaverkoston viimeisessä laajentumisvaiheessa. Malkamäen tasoristeyksen ja seisakkeen tuntumassa on edelleen säilynyt pienipiirteisen maaseutumiljöön tuntu, joka alkuperäisenä miljööyhteytenä kertoo niin maaseudun kuin liikkumisen muutoksista (kuva 32).

Kuva 32. Malkamäen tasoristeys. Radan ylittävä kylätie laskeutuu Luhtajoen laaksoon (Mikko Itälahti 25.10.2021).

Luhtajoen virtaama saa alkunsa samoista Salpausselän lähteistä, joiden ääreen syntyivät 1880-luvulta alkaen Rajamäen tehtaat. Radan länsipuolella, alle kilometrin päässä Periäisistä sijaitsee Rajamäen 1780-luvulla rakennettu uudistalo, jonka maille tehdasyhdyskunta alkoi 100 vuotta myöhemmin syntyä. Tehdas valmisti aluksi hiivaa, mutta 1890-luvulta alkaen keskittyi vahvaan alkoholiin. Tehdas tukeutui alusta alkaen voimakkaasti rautatiekuljetuksiin. *Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja rautatieasema* on nykyisin eräs valtakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY: Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja asema 2009), ja miljöön rakennetut piirteet on kattavasti dokumentoitu Museoviraston toimesta. Tästä syystä niitä ei käsitellä tässä yhteydessä muutoin kuin täydentävillä huomioilla rautatieympäristöön liittyvistä kulttuurihistoriallisista näkökulmista.

Alkon (nykyisin Altia) tehdasalueen pohjoispäähän haarautui pääraiteesta noin kilometriltä 71+100 pistoraiteisto, joka liittyy Rajamäen tehtaiden 1900-luvun vaiheisiin. Pohjoispään raiteiston synty ajoittuu mahdollisesti sota-ajalle (Historialliset ortoilmakuvat 1936; 1951). Myös lautarakenteisen vaihdekojun jäänteissä pohjoispään vaihteenpaikan luona hahmottuu edelleen 1940- tai 1950-luvun pelkistetyn funktionaalista tyyliä (kuva 33).

Kuva 33. Vaihdekojun jäänne Rajamäen tehtaiden raiteiston pohjoisimman vaihteenpaikan luona, noin ratakilometrillä 71+100 (Mikko Itälahti 25.10.2021).

Rajamäen tehtaiden pohjoinen raiteisto on merkitty vielä peruskarttaan 1989, mutta vuoden 1996 ilmakuvassa erottuu enää tyhjä, vesakoituva ratapohja (Peruskarttalehti 204401: 1989; Historialliset ortoilmakuvat 1996). Raiteiston pengerrys on edelleen jäljellä metsittyneenä. Tehdasalueen metalliverkkoaidassa on säilynyt kolme raiteen seis-levyillä varustettua raideporttis. Hieman tästä länteen, alueen koilliskulmassa, on lisäksi toiset kolme raideporttia, joiden kautta kulkenut raiteisto erkaantui pääradasta hieman etelämpänä.

Rajamäen tehdasalueen vanhin, 1880- ja 1890-lukujen rakennuskanta sijaitsee lähimpänä asemaa (kuva 35). Tehdasalue laajeni aseman tuntumasta pohjoiseen 1930-luvulla, kun vahvan alkoholin valmistus monopolisoitiin valtiolle ja keskitettiin Rajamäelle (Härö 1985: 91). Vuosien 1935–1938 rakennusvaiheessa syntyi alueen pohjoisosaan arkkitehti Erkki Huttusen varhaisfunktionalistinen rakennuskokonaisuus (ibid.). Uuden tehdasosan julkisivu oli selvästi radan puolella; päärakennuksen julkisivun pelkistetyssä muotoilussa keskeinen muotoelementti on tyylitellyllä betonilipalla katettu lastauslaituri (kuva 34).

Kuva 34. Rajamäen tehdasalueen 1930-luvun rakennusvaihetta. Tehdasmiljöö on toiminnallisesti eriytynyt rautatiestä (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Rautateiden tavaraliikenne Rajamäen tehtailla kuitenkin päättyi toistaiseksi marraskuussa 2012. Loppuvaiheessa kuljetukset olivat etanolitoimituksia Koskenkorvalta Pohjanmaalta (Havukainen 2012). Viime vaiheessa käytössä oli tehdasrakennuksen edustan pistoraide radan puolella, mutta nykyisin se on purettu. Toiminnallisen yhteyden katkeaminen tehtaan ja rautatien välillä on heikentänyt Rajamäen rakennetun kulttuuriympäristön identiteettiä (kuva 34).

Rajamäen aseman kohdalle on jo radan pituusprofiiliin (1879) merkitty laituri (*Rajamäki platform*), joka avattiin heti radan valmistuttua. Ennen rautatien tuloa ihmisasutuksen merkit asemanseudun maisemassa olivat lähinnä Rajamäen talon niittyjä (Kuninkaan kartaston aluekohteet 2019). Rautatie itsessään toi Rajamäelle välittömästi valmistuessaan pienimuotoista, pysyvää asutusta: Vuoden 1879 pituusprofiilissa nykyiselle asema-alueelle on merkitty laiturin lisäksi myös yksinkertainen vahtitupa.

Rajamäki lisättiin matkustaja-aikatauluun vuonna 1892, jolloin siitä tuli asema (Turisti 1892: 14). Teollisella ajalla Rajamäen aseman ja tehtaiden ympärille kasvoi taajama, joka vielä vuoden 1960 väestölaskennassa oli Nurmijärven suurin. Tuolloin Rajamäen asukasluku oli 2 399 ja vuonna 1980, ennen henkilöliikenteen lopettamista 2 931. Vuonna 2019 asukkaita oli 7 169 (SVT 1965; 1983; SYKE 2021a).

Kuva 35. Rajamäen asema- ja tehdasmiljööt liittyvät läheisesti toisiinsa. Maisemallisena saumakohtana voidaan pitää tasoristeystä, jossa myös aseman ja tehtaiden raiteistot kohtasivat (Mikko Itälahti 25.10.2021).

Nykyisellä asema-alueella pohjoisimpana on yksittäinen rakennus, joka Nurmijärven rakennusperintöselvityksen (2010: 77) mukaan olisi noin 1920 valmistunut ”rautatievirkailijan asuinrakennus” (kuva 36). Museovirasto pitää kuitenkin rakennusta kaksoisvahtitupana, mutta rakennusvuotta ei ole määritelty (RKY: Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja asema 2009). Rakennuksen useat piirteet kuitenkin viittaavat 1800-luvun loppuun ja erityisesti Knut Nylanderin uusrenessanssivaikutteiseen tyyliin; esimerkiksi ullakon viisikulmainen ikkuna puitteiden ristipäätyineen ja säästeliäästi käytetyt vuorilaudoituksen koristeleikkaukset. Kaksoisvahtitupaan taas viittaa juuri rakennuksen koko ja peilikuvamaisen symmetriseltä vaikuttava tilajärjestely. Kummankin puolen uuni ja puuhella ovat todennäköisesti sijainneet vastakkain saman, keskellä sijaitsevan lämmitysmuurin ympärillä. Koska pituusprofiilissa (1879) Rajamäelle oli merkitty yksinkertainen vahtitupa, on kaksoisvahtitupa varsin todennäköisesti korvannut sen 1800-luvun lopulla. Kyseessä voisi siten olla asema-alueen vanhin rakennus.

Kuva 36. Kaksoisvahtitupa Rajamäen asema-alueen pohjoispäässä. Muun muassa symmetrian osalta muotokieli viittaa Nylanderin tyyppipiirustuksiin (Mikko Itälahti 25.10.2021).

Rajamäelle valmistui 1892 ilmeisesti Oulun radan tyyppipiirustusten mukainen asemarakennus (kuva 37). Oulun radan asemien piirtäjänä pidetään kuitenkin Hangon radan alkuperäistä arkkitehtia Knut Nylanderia (Valanto 1982: 9, 38). Nylander ei ole itse signeerannut piirustuksiaan, mutta hänen tuotannokseen ne on voitu päätellä ajoituksen ja rakennusten arkkitehtonisten piirteiden perusteella. Rajamäen tapauksessa Nylanderin käsialaan näyttäisi viittaavan jälleen esimerkiksi ullakon ikkunan viisikulmainen malli. Rajamäen asemarakennusta kuitenkin laajennettiin vuonna 1908, jolloin arkkitehtina toimi Bruno Granholm (ibid.: 38). Pohjoispuolen kuistit ja kuistien poikkipäädyt on lisätty jälkeenpäin. Radan puolelta poikkipääty on omistajan keräämien tietojen perusteella poistettu.

Rajamäki säilytti asemastatuksensa – mitä ilmeisimmin tavaraliikenteen merkityksestä johtuen – matkustajaliikenteen loppuun saakka. Miljöössä alasajo kuitenkin alkoi näkyä 1970-luvulla: vuonna 1973 Rajamäen asematoiminnot siirtyivät makasiiniin, ja varsinainen asemarakennus jätettiin tyhjilleen (Iltanen 2009/2011: 87; Valanto 1982: 38). Rajamäen aseman miljöö on kuitenkin säilynyt erinomaisesti nykyisten yksityisomistajien työn ansiosta. Itse asemarakennus on ollut jälleen asuttuna noin 25 viime vuotta, samalla omistajalla on hallinnassaan piharakennus ja makasiini. Puistomaisen miljöökuvan määrittäviä elementtejä ovat myös suuret pihapuut, joista useimmat ovat yhä elinvoimaisina puutarhapiirustuksessa (1957a) näkyvillä paikoillaan. Etenkin suuret, *vanhoiksi* jo em. puutarhapiirustuksessa merkityt lehmukset sekä tammi asemarakennuksen ja vahtituvan välissä ovat myös radalta katsottuna miljöökuvassa keskeisiä. Asemarakennuksen eteläpään koivu on yhä miltei saman näköinen kuin Onni Lehtosen valokuvassa kesältä 1964 (kuva 37).

Kuva 37. Rajamäen asemarakennus. Nykyinen omistaja on ansiokkaasti vaalinut rakennushistoriallisia ja miljööarvoja. Käyttötarkoituksen muutos julkisesta paikasta yksityiseksi asuinpihaksi on silti ymmärrettävästi jossain määrin muuttanut asemaympäristön luonnetta (Onni Lehtonen / VR 16.7.1964 & Mikko Itälahti 25.10.2021, SRM/Vr1: 10983).

Rajamäen asema- ja tehdasalueen rakennettu ympäristö ympäröivine asuinalueineen on kokonaisuudessaan suojeltu valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä (RKY: Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja asema 2009). RKY-kohteen kuvauksen perusteella Rajamäen aseman suojeltuihin rakennuksiin kuuluu kaksoisvahtitupa, asemarakennus, asemapäällikön talo, asuinkasarmi ja yhteensä neljä piharakennusta. Nurmijärven asemakaavassa asema-alueen koko rakennuskanta on merkitty joko suojelluksi (asuinrakennukset) tai säilytettäväksi, ja kaikki muutokset on hyväksytettävä museovirastossa (Nurmijärven kunta 2022a; 2022b).

Asema-alueen eteläisimmät rakennukset ovat niin ikään yksityisomistuksessa. Asemapäällikön jugendtyylinen talo vuodelta 1896 on vastaava kuin esimerkiksi Nummelassa. Senkin suunnittelijana pidetään Bruno Granholmia, jonka kansallisromanttisvaikutteisen rautatiearkkitehtuurin eräitä tunnusmerkkejä ovat esimerkiksi kaarevat räystäskonsolit. Eteläisimpänä alueella on työväen asuintalo (1930), jonka hirsirunko olisi Nurmijärven rakennusperintöselvityksen mukaan Rajamäelle siirretty Korven asematalo (Nurmijärven rakennusperintöselvitys 2010: 74).

Kappaletavaramakasiini ja lastauslaituri asemarakennuksen eteläpuolella ovat säilyneet 1950-luvun asussa, jota asemarakennuksen nykyinen omistaja on vaalinut pieteetillä (kuva 38). Aseman omistajan mukaan kyseessä on kuitenkin osittain selvästi vanhempi rakennus: paikalla ollut 1800-luvun hirsirunkoinen rakennus on integroitu nykyiseen makasiiniin.

Kuva 38. Kappaletavaramakasiini Rajamäen aseman eteläpuolella. Miljöössä on toistaiseksi säilynyt mm. ainakin 1900-luvun puolivälin puisia valaisin- ja viestipylväitä ja käytöstä poistunutta merkistöä (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Myös varsinainen ratainfrastruktuuri Rajamäellä on toistaiseksi säilyttänyt 1900-luvun puolivälin asunsa rautatiehistoriallisen miljöökuvan kokonaisuutta poikkeuksellisen hienosti tukevalla tavalla (ks. kuvapari 39 ja 40). Ratainfrastruktuurin historiallisia, visuaalisesti mielenkiintoisia yksityiskohtia ovat esimerkiksi virallisesti käytöstä poistuneet aurausmerkit, joiden erottuvuus perustui voimakkaisiin graafisiin muotoihin ja värikontrasteihin. Ratapihan pohjoislaidalla on säilynyt jopa yllättävästi pääosa 1960-luvun valokuvien viestilinja- ja valaisinpylväistä. Ratasuunnitelmaan sisältyy tarpeettomaksi käyneen raiteiston yksinkertaistaminen. Rajamäelle järjestetään kohtaamismahdollisuus, jota tällä hetkellä ei ole eteläpään vaihteiden käytöstä poistamisen myötä.

Kuva 39. Rajamäen asematalo ja makasiini heinäkuussa 1964. Taustalla pilkottaa Rajamäen kirkko (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 10982).

Kuva 40. Rajamäen asemamiljöö raiteistoa myöden on säilynyt poikkeuksellisella tavalla 1900-luvun puolivälin asussa, vrt. kuvaan 39 (Mikko Itälahti 25.10.2021).

3.2 Rajamäki–Ojakkala

Ratalinja Rajamäen taajamasta länteen mukailee aluksi jälleen Salpausselän ja sen eteläpuolisten, savikkoisten Vantaanjoen latvalaaksojen reunavyöhykettä. Maaston korkokuva on aluksi varsin tasainen, joskin pienipiirteisempää vaihtelua tuovat savikkoalueille ominaiset syvään uurtuneet purolaaksot. Noin kilometrillä 74+700 rata ylittää erään raviinin, jonka pohjalla kohti etelää virtaa Salpausselän pohjavesistä alkunsa alkava, varsin runsasvetinen puro. Jyrkällä törmällä, radan pohjoispuolella, sijaitsi syrjäisellä paikalla eräs alkuperäisistä vahtituvan tonteista (Pituusprofiili 1879). Viime vuosisadan puolivälin tienoilla tontti erottui vielä heinittyneenä suorakaiteena viljellyn pellon laidassa (Peruskarttalehti 2044 01: 1960). Merkit vahtituvasta ovat nykyisin kuitenkin kadonneet jäljettömiin (kuva 41).

Kuva 41. Vahtituvan tontti kilometrillä 74,7 sijaitsi radan pohjoispuolella, jyrkän purotörmän päällä. Merkit asutuksesta ovat kadonneet jäljettömiin (Mikko Itälahti 25.10.2021).

Kilometrin 74 vahtitupatontin tienoilla ilmenee kuitenkin myös radalle ominainen merkitys maisemallisena tilanjakajana (kuva 42). Todennäköisesti radan estevaikutuksen vuoksi eteläpuolen metsäkaistale on muodostunut järeäksi kuusikoksi, joka erottaa radan ja sen pohjoispuolisen teollisuusalueen Urttilankulman pienipiirteisestä viljelysmaisemasta; Urttila on vanha kantatila, joka oli merkitty jo pitäjänkarttaan vuodelta 1843 (Harju ym. 2007). Ratasuunnitelmassa metsäalue tunnetaan Laakson selvitysalueena. Laakson vartioimaton, yksinomaan viljelykäytössä oleva tasoristeys on kaavailtu korvattavaksi tiejärjestelyin. Korvaava tieyhteys kulkisi radan eteläpuolella Laakson metsäalueen ja Urttilankulman viljelysten rajavyöhykkeessä.

Kuva 42. Radanvarsikuusikkoa ns. Laakson alueella kilometrillä 74,7. Syysasuinen ratapenger häämöttää puuston lomitse. Oikealla maasto laskee radan alittavan puron laaksoon (Mikko Itälahti 25.10.2021).

Noin ratakilometriltä 76 länteen alkaa nousu Kiljavanummena kohoavan I Salpausselän laelle. Rautatien luomat kulkumahdollisuudet edistivät 1800-luvun lopussa suuresti matkailua Kiljavannummen terveellisenä pidetyssä harjumaastossa. Jäätikkövirtojen kasaamien kumpuilevien soramuodostelmien keskellä päilyi erityisenä vetonaulana kirkasvetinen Sääksjärvi. Sen rannoille perustettiin – nimenomaan rautatien myötävaikutuksesta – kaksi suurta keuhkotautiparantolaa: ensin järven länsipäähän rakentui Nummelan sanatorium (Röykän sairaala), joka jugendtyylisine rakennuksineen avattiin 1903 (Härö 1985: 56); etelärannalle avattiin 1938 Kiljavan parantolan funktionalistinen rakennuskokonaisuus (ibid.: 87). Molemmat Sääksjärven rakennuskokonaisuudet on nykyisin luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöiksi (RKY: Sääksjärven parantolat ja Kijavan opisto 2009). Myöhemmin Kiljavalle rakentui vielä Kiljavan opisto (kuuluu RKY-aluekokonaisuuteen) ja arkkitehtiliitto SAFA:n kesähuvila-alue. Kiljavan sairaalan rakennuskokonaisuus on edelleen terveydenhuollon käytössä.

Alun perin Sääksjärvelle oli kuljettu Korven aseman kautta. Vuonna 1900 matkaa lyhensi Röykän liikennepaikan avaaminen. Jo 1800-luvulla Kiljavalla kuitenkin sijaitsi radan pohjoispuoliselle hiekkakuopalle johtanut soravaihde (*Nummela Sandvexel*) ja yksinkertainen vahtitupa (kuva 43). Molemmat on merkitty pituusprofiiliin (1879) ja 1880-luvun lopun Senaatin karttaan (1870–1907).

Kuva 43. Kiljavan vahtitupa vuonna 1977 (Heikki Pajunen, SRM).

Kuva 44. Kiljavan laiturivaihde heinäkuussa 1964. Miljöössä on yhä huolenpidon leima (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 10984).

Matkustaja-aikatauluun Kiljava kuitenkin lisättiin ensimmäistä kertaa vasta kesällä 1933 (Suomen kulkuneuvot 1932: 33). Junat pysähtyivät alkuvuosina vain kesäkuun alusta elokuun loppuun; vuorot oli selkeästi suunnattu palvelemaan kesänviettoa Sääksjärven rannoilla. Ympärivuotista Kiljavan liikenteestä tuli kesästä 1936 alkaen (Suomen kulkuneuvot 1936: 23). Mitä ilmeisimmin muutos liittyy Kiljavan keuhkotautiparantolan rakentamistöiden aloittamiseen. Onni Lehtosen valokuva heinäkuulta 1964 osoittaa, kuinka uudempi, mitä ilmeisimmin Thure Hellströmin tyyppipiirustusten mukainen pysäkkirakennus muodostaa yhdessä vahtituvan kanssa pittoreskin miljöökokonaisuuden (kuva 44). Iltasen (2009/2011: 87) mukaan Kiljava oli kuitenkin jo edellisenä vuonna alennettu miehittämättömäksi seisakevaihteeksi. Tavaraliikenne Kiljavalla päättyi 1976 (ibid.), mutta seisakkeena se palveli rataosan henkilöliikenteen loppuun saakka. Vahtitupa ja laiturirakennus ulkorakennuksineen on sittemmin purettu.

Syksyllä 2021 laiturivaihteen paikasta kertoo selvimmin jälleen yllättävääkin sitkeyttä osoittava kulttuurikasvillisuus. Radan pohjoisreunassa sijainneen matkustajalaiturin paikkaa osoittaa edelleen villiintynyt orapihlaja-aita. Laiturin itäpäässä sijaitsi yleisökäymälä, jonka paikalla mastossa oli edelleen reikätiiliä ja kappale betonista viemäriputkea. Puutarhapiirustuksen (1957b) mukaisista istutuksista on yhä em. orapihlaja-aidan lisäksi jäljellä kaksi vuorenkilpikasvustoa, ruusuja ja jokin suuri pensas oletettavasti asemarakennuksen itäpäässä. Puistosuunnitelma sisälsi myös luontaisia ”havupuita”, jotka harjumaastolle tyypillisesti ovat mäntyjä.

Kuva 45. Kiljavan entisen laiturivaihteen miljöö, vrt. kuvaan 43 (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Entisestä keskuspaikasta kertoo myös edelleen aseman edustalle johtanut tielinja kääntösilmukoineen sekä puistoaluetta rajanneen laidunaidan katkelmat, jotka ovat samantyyppistä, puupylväiden varaan asennettua piikkilanka-aitaa kuin linjaosuuksillakin. Asemalle johtaneen pistotien pohjoispuolella on suuri tiilirakenteinen maakellari, jonka sijainti rautatiealueen ulkopuolella osoittanee, ettei se todennä-

köisesti kuulu asemakokonaisuuteen vaan pohjoispuolella sijainneeseen Pietilä-nimiseen maataloon (Pitäjänkartta 1930). Rakennuksen arkkitehtuuri viittaa kuitenkin 1930-lukuun rakennusajankohtana ja muistuttaa ajan rautatierakennuksia. Suuren kellarin sijoittamista pysäkin läheisyyteen on mahdollisesti puoltanut jokin toiminnallinen syy, esimerkiksi maitotuotteiden myynti rautateiden välityksellä (kuva 46).

Kuva 46. Kiljavan liikennepaikan tuntumassa, laiturivaihteelle johtaneen tien varressa on säilynyt huomattavan suuri maakellari. Rakennus vaikuttaa 1930-luvun rautatiearkkitehtuurilta, mutta sijaitsee kuitenkin rautatiealueen ulkopuolella (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Kiljavan sorakuoppa perustettiin jo radan rakennusaikana. Kun ratapengerryksiin joka tapauksessa tarvittiin miljoonia kuutioita harjusoraa, sitä pyrittiin ymmärrettävästi saamaan ratalinjaa lähimmistä soravaroista. Sorakuopan raiteesta ei nykyisin ole jäljellä mitään varsinaisia rakenteita, mutta ratalinjan kulku hahmottuu yhä jokseenkin karttojen osoittamalla paikalla. Koko sorakuopan pohja on kenttämäisen tasainen. Ilmakuvien perusteella sorakuoppa on toiminut soranoton päättymisen jälkeen sahatavaran varastoalueena, mitä tarkoitusta pistoraide on myös palvellut. Kaivuun aiheuttaman häiriön ja varastotoiminnan päätyttyä sorakuopan pohjalle on muodostunut paahteinen ketoalue.

Kuva 47. Kiljavan entisen sorakuopan alue radan pohjoispuolella noin kilometrillä 77,8. Vielä 1970-luvulla paikassa varastoitiin puutavaraa. Välittömästi ratapenkereeseen rajautuu eteläpuolella Kiljavan lähteikkökorven suojelualue (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Onni Lehtosen valokuvassa (kuva 44) näkyi, kuinka Kiljavan liikennepaikan länsipuolella rataa reunustaa varjoisa kuusikko. Välittömästi radan eteläpuolella kohoava sankka korpimetsä onkin nykyisin osa Kiljavan 1985 perustettua luonnonsuojelualuetta. Erityistä elinympäristöä ruokkii Kiljavannummella syntyvä pohjavesi, jota välittömästi ratapenkereen eteläpuolella tihkuu allasmaisista painaumista. Lähteikön vedet kerääntyvät puroon, joka virtaa pohjoisesta ja alittaa radan kivirummussa kilometrin 78 kohdalla. Rummun kohdalla Kiljavan suojelualue jatkuu myös radan pohjoispuolelle.

Kuva 48. Lähteikkökorpea Kiljavan suojelualueella. Taustalla ratapenger, jonka kulottunut heinäkasvillisuus värjää oljenkeltaiseksi (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Kuva 49. Röykän laituri vuosina 1900–1909 (kuvaaja tuntematon, SRML 1: 2).

Yleisöaikatauluun lisättiin vuonna 1900 uutuutena kuusi asemaa pienimuotoisempaa liikennepaikkaa, pysäkkiä (tosin virallisessa rautatietermistössä kyseessä olivat laiturit ja laiturivaihteet). Korven aseman alainen *Röykän* laituri oli yksi näistä (Nurmijärven rakennusperintöselvitys 2010: 182). Se sijoitettiin lähelle Hyvinkäänkylään, Högforsiin, Lopelle ja Nurmijärven kautta Helsinkiin johtavien maanteiden risteystä. Röykässä sijaitsi myös kestikievari (ibid.).

Röykän laituri kuitenkin ilmeisesti avattiin jo 1890-luvulla. Tieyhteys Röykästä Högforsiin havaittiin myös parempikulkuiseksi kuin Korvesta sinne johtanut talvitie (Härö 1985: 6–7). Högforsiin matkustaville turisteille Röykkää suositeltiinkin jo vuonna 1895 (Iltanen 2009/2011: 88). Röykkään kuitenkin rakennettiin noin vuonna 1900 pienen liikennepaikan hyvin vaatimaton yksinkertainen rakennus, ilmeisesti tavarasuoja (kuva 49). Rakennuksen yksityiskohdat viittaavat Bruno Granholmiin, ja se on selvästi pienempi versio *Platformskjul*-tyyppirakennuksesta.

Liikenteellisen sijainnin vuoksi Röykästä kehittyi nopeasti sen länsipuolista Korven asemaa merkittävämpi keskuspaikka. Nummelan sanatorion (Röykän sairaalan) avaaminen vuonna 1903 nosti huomattavasti Röykän matkustajamääriä ja merkitystä. Röykän merkitystä kasvatti edelleen päätös siirtää Högforsin tehtaan kuljetukset Korvesta Röykkään vuonna 1909; näitä kuljetuksia Röykkä palveli vuoteen 1911, jolloin Hyvinkään–Högforsin rautatie valmistui (Koskinen 1967: 10; Härö 1985: 6–7).

Röykkään valmistui 1808–1809 Bruno Granholmin kansallisromantiikkaa henkivä asemarakennus. Sittemmin sen ulkoasua on muutettu jossain määrin (Valanto 1982: 38; Härö 1985: 58). Vielä vuoden 1909 kesäaikataulussa Röykkä on kuitenkin merkitty pysäkiksi ja Korpi asemaksi; kesällä 1910 tilanne on kääntynyt päinvastoin (Turisti 1909; 1910: 33). Röykkä oli 1930-luvulla jonkin aikaa jopa Hyvinkäältä saapuvan paikallisjunan pääteasema (Suomen kulkuneuvot 1933: 23).

Röykän sijainti osin omavaraiseen viljelyyn perustuneen asutuksen näkökulmasta on suhteellisen edullinen Kiljavannummen länsipuolisten, viljavien savikkoalueiden tuntumassa. Röykän aseman ympäristöön alkoi myös 1900-luvun alussa syntyä selvä, ruutukaavamaista katuverkkoa noudattava taajama. Vuonna 1960 Röykän taajamassa oli 347 asukasta ja 710 vuonna 1980. Uusimman tiedon mukaan taajamassa oli 1 615 asukasta (SVT 1965; SVT 1983; SYKE 2021a). Uuden asutuksen painopiste on kuitenkin taajaman eteläpäässä, kauimpana entisestä asemasta.

Röykkä säilyi pysähdyspaikkana henkilöliikenteen loppuun, mutta vuodesta 1968 alkaen vain seisakkeena, jossa ei matkustajille ollut tarjolla lämmintä odotustilaa tai muita palveluja (Iltanen 2009/2011: 87). Tavaraliikenne on jatkunut selvästi pidempään. Asemaa vastapäätä oli syntynyt varastoalue jo vuoteen 1948 mennessä (Historialliset ortoilmakuvat 1948). Nykyisin alueella toimii romuttamo, joka on käyttänyt rautatiekuljetuksia vielä mahdollisesti 2000-luvulla; ainakin ilmakuvassa vuodelta 2006 sivuraide erottuu vielä selvästi. Raide on nykyisinkin jäljellä, muttei liikennöitävässä kunnossa. Virallisesti Röykän liikennepaikka on lopetettu 2009 (Vaunut 2022). Yksityisomistuksessa oleva asemarakennus on hienossa kunnossa, ja sen länsipuolella on edelleen jäljellä makasiini (kuva 50). Pihapiiriin kuuluu lisäksi alkuperäinen ulkorakennus ja sauna. Aseman pohjoispuolella oman pihapiirinsä muodostaa asemamiesten asuinrakennus piharakennuksineen (Härö 1985: 58; Nurmijärven rakennusperintöselvitys 2010: 182–183; kuva 51).

Kuva 50. Röykän asema kuvattuna maantien ylikulkusillalta, joka rakennettiin jo 1950- ja 1960-lukujen taitteessa (Onni Lehtonen / VR, heinäkuu 1964 & Mikko Itälahti 27.10.2021, SRM/Vr1: 10986).

Kuva 51. Yksityisomistuksessa oleva asemamiesten talo Röykän aseman itäpuolella, valokuvattuna puretulta ratapihalta (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Röykästä vain noin 2,5 kilometriä länteen sijaitseva Korven asema on radan alkuperäinen asema vuodelta 1873. Ennen Rajamäen avaamista se oli ainut keskistä Uuttamaata palveleva väliasema. Korven asema perustetiin paikkaan, jossa Salpausselkää seuraava maantie ja Nummenpäähän johtava kylätie risteävät. Kuninkaan kartastossa (1776–1805) *Corpis by* on nykyisen ratalinjan tuntumassa ensimmäinen asutusnimi Hyvinkäänkylästä länteen; Korven kantatalo kuitenkin sijaitsi nykyisessä Röykässä (Härö 1985: 59). Toisaalta Korven asemalta noin kilometri länteen sijainnut Kislan talo mainitaan lähteissä 1543 (Härö 1985: 53). Asemanseutu oli joka tapauksessa asumaton ennen rautatien tuloa: Kuninkaan kartaston perusteella alueen maisema muodostui kalliokohoumista ja niiden välisistä soisista laaksoista; todennäköisesti ne olivat juuri kuusikkoisia korpia, jotka sittemmin on raivattu viljelykseen.

Muun muassa Högforsin ruukin kuljetukset, kuten harkkoraudan ja muiden tarvikkeiden vienti hoidettiin vuosina 1873–1909 Korvesta Högforsiin johtavaa talvitietä (Härö 1985: 54). Rautatien myötä asemanseudulle alkoi tiivistyä Leppälammen kylän keskus, ja sinne perustettiin 1800-luvun lopulla esimerkiksi Kansakoulu. Suurin osa Leppälammen melko väljän kylän asutuksesta on kuitenkin viljelyskylä-asutusta, jonka synty siis pääosin ajoittuu rautatien jälkeiselle ajalle.

Korven asemalle rautatien rakentamisvaiheessa Knut Nylanderin piirtämä asemarakennus. Röykän aseman valmistuttua Korven status alennettiin pysäkiksi 1909. Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: 74) esittää, että Korven alkuperäinen asema olisi purettu jo 1909 (jolloin Korpi alennettiin pysäkiksi) ja siirretty Rajamäelle 1930. *Radan varrella* -teoksessa on kuitenkin 1920-luvulle ajoitettu valokuva Korven asemalta, jossa alkuperäinen asemarakennus on yhä paikallaan (Iltanen 2009/2011: 88). Alkuperäinen asemarakennus korvattiin Thure Hellströmin suunnittelemalla, klassismivaikutteisella pysäkkirakennuksella (ibid.; kuva 53). Tämä kuitenkin tapahtui vasta vuosia pysäkiksi alentamien jälkeen, todennäköisesti 1920-luvun lopulla.

Korven asemanseudulla on edelleen säilynyt alkuperäisen aseman rakennuskokonaisuuteen liittynyt asemamiesten asuinrakennus (Härö 1985: 100). Nylanderin rautatierakennuksille tyypillisine ristipäätyisine ikkunanpuitteineen se sijaitsee radan itäpuolella hieman ennen kilometrimerkkiä 83; Hyvinkään suunnasta katsottuna Korven asema-alueen ensimmäisenä rautatierakennuksena (kuva 54).

Kuva 52. Asemamiesten asuinrakennus Korven asema-alueen ja kyläkeskuksen itälaidassa (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Kuva 53. Korven pysäkkirakennus 16.7.1964. Makasiini rakennuksen itäpäässä vaikuttaa Knut Nylanderin piirtämän ensimmäisen asemarakennuksen aikaiselta (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 10987).

Kuva 54. Puretun pysäkkirakennuksen paikkaa osoittaa edelleen sen itäpään puistikkoon kuulunut lehmus. Taustalla asemamiesten asuinrakennus (Mikko Itälahti 27.10.2021).

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. Osuuskauppa kuuluu paikallisesti merkittäviin, säilytettäviin rakennuksiin (Nurmijärven rakennusperintöselvitys 2010: 194). Vahtituvan ja kaupan välistä nousee kylämäelle jyrkkä sorapintainen raitti. Vasemmalle kääntyy Junakaivontie. Nimi viittaa risteyksen tuntumassa sijaitsevaan kaivoon, josta on muistitiedon mukaan saatu vettä höyryveturien tarpeisiin. Hyvinkää–Karjaa-radan erikoinen piirre olisi täten vesitornien suhteellinen harvinaisuus asema-alueilla.

Kuva 55. Korven tasoristeys. Ratasuunnitelmaan kuuluu tasoristeyksen parantaminen. Radan ylityksen jälkeen kohti Nummenpäätä jatkuva kylätie kääntyy radan suuntaiseksi (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Huolimatta siitä, ettei kumpikaan Korven liikennepaikkarakennuksista ole säästynyt, on rautatie edelleen historiallista kylämaisemaa jäsentävä elementti. Myös Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010: alueet, 34) noteeraa Leppälammen (Korven) kylämaiseman nimenomaan kokonaisuutena, johon rautatie ja pysäkin alue liittyvät keskeisesti.

Korpeen rakennettiin kuitenkin pituusprofiilin (1879) mukaan myös yksinkertainen vahtitupa, ja radan pohjoispuolella, kauniilla mäentörmällä säilynyt rakennuskokonaisuus vaikuttaa Nylanderin tyypilliseltä yksinkertaiselta vahtituvalta (kuva 57). Härö (1985: 100) katsoi, että Korven rautatieasuinrakennuksista olisi jäljellä asemamiesten asuinrakennus ja rautatiekirjurien asunto. Näistä jälkimmäinen on todennäköisesti juuri vahtitupa. Nimitys ”rautatiekirjurien asunto” viitannee rakennuksen myöhempään käyttötarkoitukseen. Nurmijärven rakennusperintöselvityksen (2010: 200) mukaan Korven vahtitupa puolestaan olisi Ollinkorpi-niminen, Korven asemaan liittyvä asuinrakennus. Rakennusperintöselvityksen yhteydessä tehty dokumentointi osoittaa hienosti viimeaikaiset muutokset vahtituvan miljöössä.

Kuva 56. Korven vahtituvan kokonaisuus on asuttu. Piharakennuksessa toimii puusepänverstas (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Kuva 57. Korven vahtituvan pihanpuolen julkisivu. Taustalla vasemmassa reunassa häämöttää radan takaa makasiini (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Korven vahtitupa on nykyisin vakituisesti asuttu. Historialliseen rakennuskokonaisuuteen kuuluu vahtituvan lisäksi tallin, käymälän ja liiterin sisältävä ulkorakennus sekä radan varressa tiilinen maakellari (kuva 56). Päärakennuksen sokkelin radanpuoleinen pääty on tyypilliseen tapaan luonnonkiveä, mutta pohjoispää betoniva-

lua; tupaa on siis pidennetty alkuperäisestä, oletettavasti noin 1900-luvun puolivälin tienoilla, jolloin rakennuksen pituutta on kasvatettu noin 2/5. Nykyinen omistaja on tehnyt rakennuskantaan asuttavuutta tukevia muutoksia, jotka on kuitenkin toteutettu erityisen ansiokkaasti historiaa ja rautatiearkkitehtuurin muotokieltä kunnioittaen. Päärakennukseen on lisätty ainakin yksi ikkuna-aukko ja porstua. Uudet ikkunanpuitteet säilyttävät Nylanderin rakennuksille ominaisen tyylin. Piharakennuksen länsipäätyyn on lisätty puusepän ateljeena toimiva osa luukuilla suljettavine ateljeeikkunoineen, joiden yksityiskohdissa puolestaan tyylikkäitä viitteitä Thure Hellströmin rakennuksiin. Lisäksi nykyinen omistaja on muun muassa rakentanut radan varteen tyylikkään mukaelman klassismivaikutteisesta resiinavajasta.

Kuva 58. Kylämaisemassa Korven pysäkistä muistuttaa konkreettisimmin radan ja Leppälammentien välissä sijaitseva makasiinirakennus (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Korpi säilyi seisakkeena radan henkilöliikenteen loppuun asti, mutta tavaraliikenne päättyi 1976 (Iltanen 2009/2011: 88). Radan eteläpuolella, rautatien ja Leppälammentien välissä on säilynyt historiallinen makasiinirakennus, jota Nurmijärven rakennusperintöselvityksen (2010: 201) mukaan on käytetty puutavaran varastointiin. Em. selvitys esittää rakennusta säilytettäväksi. Rakennuksen vuorilaudoitus on säistynyt, mutta hirsirunko on tiettävästi hyväkuntoinen (Nytorp 2021). Makasiinirakennuksen merkitys on suuri etenkin Leppälammelta Nummenpäähän johtavan kylätien (Leppälammentien) maiseman kannalta. Tie itsessään kuuluu Härön mukaan Nurmijärven historiallisesti arvokkaisiin, ilmeensä säilyttäneisiin teihin (Härö 1985: 52). Sen varrella sijaitsee esimerkiksi radan valmistumisvuonna 1873 perustettu Laurisillan uudistalo ja Porttisillan 1825 perustettu torppa.

Kuva 59. Näkymä Korven makasiinin kohdalta länteen. Tavaraliikenne päättyi 1976 ja sivuraiteet on purettu. Makasiinin kohdalla ratapenkereellä ja entisen sivuraiteen sorapohjalla esiintyy runsaasti ukontulikukkaa, rautakautisten asuinpaikkojen tyyppilajia, joka toisinaan viihtyy myös teollisen ajan historiallisissa ympäristöissä (Mikko Itälahti 27.10.2021).

Korven kylän erityinen arvo on maisemallisessa kokonaisuudessa. Maisemarakenteessa voidaan tavallaan sisäkkäisinä kehinä erottaa ympäröivä, vakaan oloinen viljelymaisema metsälaikkuineen, vilkkaan viljelyskylän asutusrakenne joka tiivistyy asemanseudulle; sisimpänä rautatie, jonka ympärille kylä maisemallisesti edelleen jäsentyy. Rakennettujen elementtien lisäksi olennainen arvo liittyy niiden kokonaisuuden ja luonnonympäristön pienimuotoiseen vuoropuheluun. Rata kulkee kallioydinten välisessä laaksossa, joiden muotoja tiestö ja asutus mukailevat. Vahtituvan taustassa, radan pohjoispuolella kasvaa järeytynyt lehtimetsikkö suurine vaahteroineen ja haapoineen (kuva 59).

Leppälammen kylän vanhin kantatila Kisla sijaitsee Korven asemanseudun länsipuolella. Aseman länsipuolella rata seuraa runsaan kahden kilometrin matkan Kislanjoen laaksoa, ylittäen joen kahdesti (joskin sen nimi on seuraavan sillan kohdalla muuttunut Luhtasuonjoeksi). Länteen, Karjaanjoen vesistöön, virtaavan joen laakson savikot on muutettu niityksi ja pelloksi jo todennäköisesti 1500-luvulta alkaen. Kuninkaan kartastossa yhtenäinen jokilaakson niittyalue ulottuu pitkälle Vihdin puolelle, Haimoon kylään saakka (Kuninkaan kartaston aluekohteet 2019).

Kislanjoen ratasilta ratakilometrillä 84+140 oli ilmeisesti alun perin puurakenteinen, ja muutettiin 1880-luvulla avorakenteiseksi, kivisten tukimuurien kannattamaksi lyhyeksi rautajänteeksi. Vuonna 1927 jänne uusittiin teräsbetoniseksi laattajänteeksi. Alkuperäiset kiviset pengertuet säilytettiin, ja kiveä käytettiin jänteen sivuverhoilussakin (Taitorakennerekisteri 2021). Ratkaisu ei liene kovin tyypillinen, ja Kislanjoen silta on mielenkiintoinen esimerkki varhaisesta teräsbetoniin perustuvasta sillanrakennustekniikan (kuva 60).

Kuva 60. Kislanjoen sillan sijainti tiheikköisessä, jyrkkätörmäisessä jokiuomassa on vaikeapääsyinen (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Runsas kilometri Kislanjoen sillalta länteen, Kilometrillä 85+435 sijaitsi vuosina 1952–1976 Tyrysojan seisake kauniissa jokilaakson viljelysmaisemassa (kuva 63; Iltanen 2009/2011: 86; Suomen kulkuneuvot 1952; 1977). Seisake on esimerkki maalaisseisakkeesta pienimuotoisimmillaan, vaikkei liikennepaikka ylipäätään ollut Hyvinkää–Karjaa-rataosalle kovin tyypillinen. Noin kilometrin säteellä sijaitsi parisen kymmentä taloa, joten maaseutuympäristöksi alue on kuitenkin suhteellisen tiheästi asuttu. Osalle taloista on kuitenkin yhteys Korven asemalle ollut todennäköisesti kätevämpi. Seisake oli siitä epätyypillinen, ettei se sijainnut varsinaisesti tasoristeyksessä (kuva 61). Maantie Kylänpäästä Korven asemalle nousee Tyrysojan seisakkeen länsipuolella Salpausselkään kuuluvan harjanteen päälle. Maantieltä alas seisakkeelle johtaa edelleen maastossa hahmottuva kärrypolku, joka on kulkenut radankin yli. Radan kummallakin puolen on nähtävissä ratakiskosta tehty portinpylväs teräksisine saranatappeineen (kuva 62). Ne ovat todennäköisesti kannatelleet puisia veräjäportteja. Muutoin jäänteet seisakkeesta ovat hyvin vähäisiä.

Kuva 61. Tyrysojan seisakkeen paikka. Luhtasuonjoki/Kislanjoki (nykyisissä kartoissa Korvenoja) virtaa radan vasemmalla puolella keskellä viljelyaukeaa. Taustalla vahtituparakennus (Onni Lehtonen / VR 16.7.1964 & Mikko Itälahti 28.10.2021, SRM/Vr1: 10988).

Kuva 62. Tyrysojan seisake sijaitsi metsän laidalla kohdassa, jossa pieni kärrypolku ylitti radan. Kiskosta tehty veräjänpylväs saranatappeineen on yhä jäljellä (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Tyrysojan seisakkeelta noin 300 metriä länteen sijaitsi inventointisyksynä edelleen yksi pituusprofiiliin (1879) merkityistä vahtituvista. Härö (1985) toteaa kohteen olevan toinen Nurmijärven alueella säilyneistä vahtituvista; Kiljavalla ollut on sittemmin purettu.

Kylänpään kulmakuntaan lukeutuva vahtitupa sijaitsee näkyvällä paikalla jokilaakson viljelymaisemassa (kuva 63). Ratasuunnitelma viittaa tähän nimellä Korven vahtitupa. Kokonaisuuteen kuuluu päärakennuksen lisäksi suurehko, osin tiilirakenteinen talousrakennus sekä saunarakennus. Lähempi tarkastelu kuitenkin osoittaa Kylänpään vahtituvan olleen autiona todennäköisesti jo ainakin 10–20 vuotta. Säh-

köistyshankkeen osana tehtyyn ratasuunnitelmaan sisältyy Kylänpään vahtituparakennusten purkaminen Nopon vahtituvan tapaan. Täten tämän inventoinnin tehtäväksi jää dokumentointi.

Kuva 63. Vahtituvan rakennusryhmä Kylänpään suunnasta (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Tuvan alkuperäisyydestä on vaikea varmistua ulkoisen havainnoinnin perusteella. Joka tapauksessa sen ulkoasu kokenut suuria muutoksia. Tuvan päärakennuksen ikkunanpuitteiden yksinkertainen malli viittaa 1930-lukuun, kuten myös lapekatteinen veranta. Luonnonkivistä muurattu kivijalka on kuitenkin vastaava kuin muissa 1800-luvun vahtituvissa. Tuvan savupiippu on pellitetty. Hyväkuntoiselta vaikuttava vesikatto on peltistä tiilijäljitelmää ja ajoittuu lähivuosikymmenille, kenties 1970–1990-luvuille. Tyylillisesti valinta viittaa jo vahvasti rakennuksen tuolloiseen yksityisomistukseen.

Osin tiilirakenteisen talousrakennuksen arkkitehtuurissa on samaa 1930-lukuun viittaavaa pelkistetyn klassistista muotokieltä kuin Kiljavan laiturivaihteen tuntumassa säilyneessä maakellarissa. Rakennuksessa on ollut käymälä, navetta ja lantala, joka oli yhteinen navetalle ja käymälälle. Ratkaisu kertoo puhuttelevalla tavalla paikan ehdoilla elämisestä suljettuine ravinnekiertoineen; osa tätä kokonaisuutta on myös hyötypuutarha (kuvat 64 ja 65).

Kuva 64. Vahtituvan talousrakennuksen ovia: navetta, lantala ja käymälä (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Kuva 65. Kaivo, herukkapensaita ja saunarakennus (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Vahtituvalta muutama sata metriä länteen rata ylittää jälleen Kislanjoen–Luhtasuonjoen. Nykyisissä kartoissa vesistön nimi on Korvenoja. Luhtasuonjoen vesistösilta on vanhempi radan kahdesta kiviholvisillasta, ja se periytyy vuodelta 1916 (Taitorakennerekisteri 2021). Luhtasuonjoen kivisillan välittömässä läheisyydessä on niin ikään mielenkiintoinen puurakenteinen silta (kuva 66). Väyläviraston taitorakennerekisteri (2021) tuntee sillan nimellä *Luhtasuonjoen huoltotien silta.* Kylätie ylittää radan Åbyn tasoristeyksessä, johon ratasuunnitelman mukaan asennetaan varoituslaitteisto sähköistyshankkeen yhteydessä.

Kuva 66. Åbyn tasoristeys, Luhtasuonjoen siltapaikka, Kylänpään vahtitupa ja Tyrysojan entinen seisakkeen paikka taustan havumetsän laidassa muodostavat varsin tiiviin maisemallisen kokonaisuuden (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Luhtasuonjoen/Korvenojan laaksossa rataa sivuaa lähietäisyydellä radan suuntainen kantatie 53 (nykyisin 25) joka valmistui Nummenkylän ja Hyvinkään välille vuonna 1968. Jo aiemmin oli valmistunut autoliikenteen tarpeista suunniteltu tieyhteys Nummenkylästä Tammisaaren kautta Hankoon. Nykyisellään hyvin vilkasliikenteinen tie kulkee Korvenojan laakson poikki muutaman sata metriä radan luoteispuolella. Sen liikenteen humina kulkeutuu avoimessa viljelysmaisemassa laajalle alueelle (kuva 67).

Kuva 67. Korvenojan (Luhtasuonjoen) laakson viljelymaisema muuttuu länttä kohti yhä suurimittakaavaisemmaksi. Rekka kulkee radan suuntaisella Hanko–Hyvinkää-kantatiellä 25. Kuvassa myös näkyy radan erikoinen kivirumpu, jota on jatkettu betonisella lisäosalla (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Kilometrillä 87+728 rautatie ylittää kylätien tasoristeyksen, jossa sijaitsi Haimoon seisake. Haimoo oli hyvin varhainen esimerkki uudesta liikennepaikkatyypistä, jolla ei ollut henkilökuntaa; se avattiin jo 3.12.1932 (Iltanen 2009/2011: 86; kuva 68). Seisakkeen läheisyydessä oli 1950-luvun puolivälissä yksi talo, mutta varsinainen Haimoon kyläasutus jää useamman kilometrin päähän. Ainakin vuodesta 1948 1950-luvun puoliväliin oli Haimoossa sivuraide radan pohjoispuolella. Ilmakuvan perusteella sivuraiteella on lastattu sahatavaraa (Historialliset ortoilmakuvat 1948; myös Peruskarttalehti 204112: 1957). Täten Haimoo toimi ainakin osan aikaa seisakevaihteena. Seisakkeella oli matala laituripengerrys ja paanukattoinen odotuskoju (kuva 68). Haimoo lakkautettiin 31.5.1970 samaan aikaan Periäisten ja Katinhännän seisakkeiden kanssa (Iltanen 2009/2011: 86). Tasoristeyksessä ei ole nähtävissä merkkejä seisakkeesta. Sähköistyshankkeen yhteydessä tasoristeys säilyy turvallisuudeltaan parannettuna.

Kuva 68. Haimoon seisake toimi vuosina 1932–1970 (Onni Lehtonen 16.7.1964, SRM/Vr1: 10989).

Vahtitupia radalla oli alun perin jopa alle kolmen kilometrin välein; varsin lähekkäin olivat esimerkiksi kaksi tonttia Selin länsipuolella kilometreillä 88 ja 90. Syrjäisimmillä paikoilla olevat tontit alkoivat autioitua jo 1900-luvun alussa. Eräs hyvin mielenkiintoinen esimerkki tästä on noin kilometrillä 88+700 sijaitseva ratavartijan tuvan tontti. Sen autioituminen voi liittyä uuden vahtituvan perustamiseen noin 1910-luvulla Selin laiturivaihteen yhteyteen, noin 2,5 kilometrin päähän.

Kallioisen mäen laidassa sijaitseva vahtitupa on merkittynä vuoden 1879 pituusprofiiliin ja senaatin karttaan 1800-luvun lopulta. Uudemmissa käytössä olleissa kartoissa merkintöjä ei enää ole. Maastokartoilla vahtituvasta kuitenkin kielii pienialainen neliömäinen laajentuma, poikkeama pääsääntöisesti radan suuntaisessa rata-alueen rajaviivassa (esim. Peruskarttalehti 204112: 1957). Maisemassa entisten vahtitupatonttien näkyvänä tunnusmerkkinä on monesti ympäristöään selvästi järeämpi puusto (kuva 69).

Kuva 69. Yli vuosisata sitten autioituneesta vahtitupatontista kertovat huomattavasti ympäristöään suuremmat puut, järeät haavat (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Kuva 70. Kivinen muurirakennelma kilometrin 88 vahtitupatontin lounaiskulmassa (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Vahtitupatonttia rajaa täälläkin radan metsäisille osuuksille tyypillinen laidunaita, jossa paksujen puupylväiden varassa kulkee enemmän tai vähemmän säilynyt piikkilanka. Lounaiskulmassa tontin rajalla on kuitenkin kivimuurin pätkä (kuva 70). Tontin keskiosassa on taikinamarjakasvuston verhoama röykkiömäinen kohouma,

ilmeisesti tuvan lämmitysmuurin jäänne (kuva 71). Kaakkoiskulmassa on todennäköisesti maakellarista muistuttava kuoppa, jossa ei ole jäljellä seinärakenteita. Kyseessä on voinut olla tyypillinen tiilirakenteinen maakellari, jonka tiilet on purettu uusiokäyttöön vuosikymmeniä sitten. Tontin koilliskulmassa on jonkin ulkorakennuksen luonnonkivijalka (kuva 72). Valtion omistamalla maakaistaleella luonnonprosessit ovat saaneet poikkeuksellisen häiriintymättä toimia ajan kulumisen indikaattoreina; vaikka rakennukset ovat hävinneet, konkretisoi kasvillisuus pitkää ajallista jatkumoa. Tontin puusto on huomattavasti ympäristöään järeämpää jo ortoilmakuvassa 1948. Lähellä tuvan muuria on suuri, pökkelöitynyt koivu, joka varsin mahdollisesti on ollut pihakoivuna jo tuvan ollessa vielä asuttu. Luoteiskulmassa on erityisen suuri haapa (kuva 73).

Kuva 71. Lämmitysmuurin jäännösröykkiö (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Kuva 72. Ulkorakennuksen kivijalkaa. Sokkelin perusteella rakennuksessa on ollut kaksi isompaa huonetilaa ja eteinen (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Kuva 73. Suuri haapa vahtitupatontin koilliskulmassa (Mikko Itälahti 28.10.2021).

Seuraava pituusprofiiliin (1879) merkitty vahtitupatontti sijaitsee edellisestä alle kahden kilometrin päässä, noin ratakilometrillä 90+500. Tämä vahtitupatontti on niin ikään autioitunut, mutta kuitenkin huomattavasti edellistä myöhemmin. On oletettavaa, että alle puolen kilometrin päähän, Selkiin, 1900-luvun alussa perustettu vahtitupa korvasi ainakin tämän kilometrin 90 vahtituvan alkuperäisessä käytössään. Rakennukset ovat kuitenkin pysyneet asuinkäytössä vielä pitkään sen vahtitupana lakkauttamisen jälkeen. Tontille on merkitty rakennus vielä vuoden 1984 peruskarttaan (Peruskarttalehti 204109: 1984).

Kuva 74. Vahtitupatontti kilometrillä 90. Selin viljelysmaisema on maakunnallisesti arvokkaaksi valittu kulttuuriympäristö (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Myös kilometrin 90 vahtitupatontti erottuu selvästi kaukomaisemassa järeän puustonsa vuoksi (kuva 74). Merkit asutuksesta ovat kuitenkin kilometrin 88 tonttia vähäisemmät. Tontin länsiosassa on betonirenkainen kaivo ja ilmeisesti palaneen saunan raunio moderneine kiukaineen. Käytännössä koko tontin länsipäätä peittää tiheä, rataleikkauksen luiskoillekin levinnyt pajuangervokasvusto, joka on useiden muidenkin vahtitupatonttien tunnusmerkki. Laji vaikuttaa olleen vahtitupien koriste-istutuksissa tavanomainen ja leviävän edelleenkin tehokkaasti ympäristössä.

Vahtitupa kilometrillä 90 oli tyypilliseen tapaan sijoitettu kohouman laelle, paikalle, josta on radalle mahdollisimman hyvä näkyvyys. Alle puolen kilometrin päässä lännen puolella häämöttää Selin pysäkki. Radan leikkauksen luiskassa päärakennuksen alapuolella on säilynyt tiiliholvattu maakellari. Sen suuaukon eteen on ajettu maata, mutta aukko on yläreunastaan osin säilynyt avoimena (kuva 75).

Kuva 75. Vahtituvan maakellari radan leikkauksen luiskassa kilometrillä 90 (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Selin kylä oli jo 1560-luvulla muodostunut Vihdin kirkolta Nummenpään ja Nurmijärven kautta Tuusulaan kulkevan historiallisen maantien varteen, Salpausselän niemekemäisen selänteen etelälaidalle (Harju ym. 2007: 75; Peruskarttalehti 2041 09: 1957; Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla 2019). Välittömästi Selin länsipuolella alkaa Nuuksion kallioinen ylänköalue. Selin maisema, kuten Vihdin alue kokonaisuudessaan, kuitenkin ilmentää jo läntisen Uudenmaan kartano- ja suurtilakulttuurin vaikutusta (kuva 76).

Hyvinkää–Hanko-rata rakennettiin hieman historiallisen maantien pohjoispuolelle. Tieltä pohjoiseen erkaantuvan, Haimooseen vievän kylätien tasoristeyksen kohdalle, kilometrille 91 perustettiin Selin (Selkis) vaihde, joka on merkitty pituusprofiiliin 1879. Laiturivaihteeksi korotettuna Selki lisättiin matkustaja-aikatauluun 1900 (Turisti 1900: 33). Selin pysäkin ja maantien välille muodostui 1900-luvulla kylänraitti, joka on säilyttänyt ilmeensä hyvin. Selin maisema – kylä ympäröivine viljelyksineen – on valittu maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Selin

kylärakenteen ytimessä ovat Hemmilän, Konkan, Kylänpään ja Räyhän suuret maatilat ja niiden pääosin 1900-luvun alkuvuosikymmenten rakennuskanta (Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 351; kuva 76).

Kuva 76. Selin ainakin 1500-luvulta periytyvän viljelyasutuksen painopiste oli Vihdistä Nurmijärven kautta Tuusulaan johtavan maantien varressa. Rautatie edisti merkittävästi maatalouden kaupallistumista. Tien varren maisemassa näkyvällä paikalla on esimerkiksi Konkan tilan navetta 1900-luvun alusta (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Selin liikennepaikan perustaminen edisti ympäristössään suuresti maatalouden kaupallistumista ja tilakoon kasvua. Erityisesti paikallinen maidonmyyntiosuuskunta oli valtionrautateiden Selin liikennepaikalla tarjoaman palvelun merkittävä käyttäjä (Uudenmaan liitto 2012: 70). Ilmeisesti laiturivaihteeksi korottamisen yhteydessä vuonna 1900 rakennettiin Selkiin Bruno Granholmin piirtämä *Platformskjul I* -tyyppinen, pienen liikennepaikan tyyppirakennus, jota on tyyppipiirustusten symmetrisestä asusta laajennettu huomattavasti. Ilmeisesti 1900-luvun alussa katosta on poistettu poikkipäädyt, toimiston ja tavarasäilön välinen avoin odotuskatos muutettu umpiseinäiseksi, ja rakennuksen itäpäätyyn rakennettu suurempi tavarasuoja (kuva 77).

Aseman ympäristöön, radan eteläpuolelle syntyi 1900-luvun jälkipuoliskolla teollisuutta, huomattavimpana rakennusteollisuusalan yritys, jonka tuotantohallit ovat olleet maiseman näkyvä elementti 1970-luvulta alkaen (Selin kyläyhdistys s.a.).

Kuva 77. Selki: Onni Lehtonen 16.7.1964. Etualalla pilkottaa sivuraide. Lehtosen valitsema näköpiste oli tavaraliikenteen lastauslaituri (SRM/Vr1: 10990).

Kuva 78. Selin laiturirakennus on ulkonaisesti hyvin säilynyt (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Henkilöjunien pysähdyspaikkana Selki säilyi radan henkilöliikenteen loppuun asti, tosin vuodesta 1966 seisakevaihteena vailla pysyvää henkilökuntaa (Iltanen 2009/2011: 88; Suomen kulkuneuvot 1983a: 70). Tavaraliikenne loppui viimeistään 1995, jolloin liikennepaikka lakkautettiin (Iltanen 2009/2011: 88). Pysäkirakennus on säilynyt ulkonaisesti hyvin (kuvat 77 ja 78). Rakennusta kehystää komea, selvästi 1900-luvun puolivälistä järeytynyt männikkö. Rakennuksen edustalla ollut matkustajalaituri ja tavaraliikenteen sivuraide on purettu, mutta tiheää koivunvesakkoa kasvava betonirakenteinen tavaraliikenteen lastauslaituri on yhä jäljellä radan eteläpuolella. Pysäkkialueen länsilaidassa, radan eteläpuolella, on jäljellä myös peltivuorattu, viljavarastolta vaikuttava rakennus.

Selin pysäkin vieressä on rataosan vahtitupien joukossa poikkeuksellinen, jugendtyylinen yksinkertainen ratavartijantupa, joka pihapiireineen on valittu RKY-kohteeksi (kuva 79). Itse vahtitupa, sauna tasoristeyksen luona tien varressa, maakellari ja kaksi talousrakennusta on suojeltu (RKY: Selin rautatievahtitupa 2009). Suojelu ei kuitenkaan koske itse pysäkkirakennusta, joka on ulkoisesti hyväkuntoisena säilynyt varastokäytössä ainoana tyyppinsä edustajana.

Pituusprofiilissa (1879) ei ole Selkiin merkittynä Selkiin vahtitupaa. Vaikuttaa todennäköiseltä, että Selin laiturivaihteen yhteyteen perustettu vahtitupa on korvannut jommankumman Selin itäpuolella sijainneesta, kenties sijainniltaan epäedulliseksi koetusta vahtituvasta (ks. edellä). Selin jugendtyylisen tuvan suunnittelija on Bruno Granholm (RKY: Selin rautatievahtitupa 2009). Tupa ajoittunee 1900-luvun alkuun. Suomen Rautatiemuseon arkistoviitteen perusteella Selkiin olisi rakennettu ainakin vahtituvan ulkorakennus vuonna 1900, joten vahtitupa oletettavasti perustettiin samanaikaisesti laiturivaihteen kanssa (Granholm 1900). Mielenkiintoisesti hieman erillään maantien mutkassa sijaitseva sauna vaikuttaisi kuitenkin radan alkuperäiseltä, Nylanderin suunnittelemalta 1870-luvun tyyppirakennukselta. Sauna sijaitsee näkyvällä paikalla ratamaisemassa (kuva 80).

Kuva 79. Selin vahtitupa (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Kuva 80. Selin vahtituvan RKY-kokonaisuuteen kuuluva saunarakennus tasoristeyksen tuntumassa, radan pohjoispuolella (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Selin länsipuolella rata halkoo Otalammen länsipuolelle saakka Nuuksion kallioylänköä, joka maisemallisena jakolinjana erottaa toisistaan keskisen ja läntisen Uudenmaan (ks. Osa 1). Rata, joka pääosin voitiin linjata varsin edulliseen maastoon, jouduttiin rikkonaisen kallioylängön alueella sopeuttamaan maastoon jyrkin mutkin; kallioleikkauksia haluttiin välttää, mikä itsessään on radanrakennustekniikan ja -suunnittelun tiettyyn historialliseen vaiheeseen liittyvä seikka. Suuri leikkaus kuitenkin nähtiin välttämättömäksi Kalmakallion kohdalle.

Kuva 81. Kalmakallion pohjoinen leikkaus (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Kalmakallion leikkaus kilometrillä 93 on itse asiassa kolmen eri leikkauksen sarja. Korkein näistä on radan pohjoispuolella (kuva 81). Kalmakallion leikkaus on siis radan alkuperäistä linjaa, mutta leikkauspinta ei ole alkuperäinen. Taitorakennerekisterin (2021) mukaan leikkauksen valmistumisvuosi on 1960, jolloin leikkausta lienee levennetty. Suullisen tiedon mukaan leikkausta olisi edelleen louhittu 1980-luvulla, koska kallion kivilaatu on erityisen sopivaa ratasepelin valmistukseen (Saarela 2021). Tämä osoittaa mielenkiintoisesti rautateiden suunnittelun kulttuurissa tapahtuneen muutoksen suhtautumisessa kallioiden asettamiin maastoesteisiin. Lainaus Valtionrautateiden 125-vuotisjuhlakirjasta toteaa: ”Kallioleikkauksia suorastaan toivotaan nykyisin osuvan radanrakentajien tielle, sillä niistä saadaan sepeliä, joka puolestaan kuuluu olennaisena osana ensiluokkaisten ratojen perusrakenteeseen” (Nieminen ym. 1986: 123).

Näin ei kuitenkaan ollut vielä Hyvinkää–Karjaa-radan rakentamisen aikoihin. Puhutteleva todiste on paitsi mutkainen ratalinja, myös suuri jäännöskivikenttä Kalmakallion leikkauksen laella (kuva 82). Leikkauksesta louhittua kiviainesta on vaivalloisesti ajettu tasankomaisen ylängön keskellä olevaan suolampeen. Ilmakuvassa vuodelta 1948 näkyy selvästi jäännöskivikentän viuhkamainen, aumoista muodostuva rakenne (Historialliset ortoilmakuvat 1948). Aumojen harjoilla, niiden pituussuunnassa kulkevat säännölliset, ojamaiset vaot. Tämä viittaa siihen, että kiviaineksen kuljetuksessa on todennäköisesti käytetty apuna kapearaiteisia kenttäratoja.

Kuva 82. Kalmakallion jäännöskivialue (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Kivilouheröykkiöiden päälle, etenkin metsänreunan varjopaikoissa kasvanut jäkälä ja sammal tekivät maastosta syyskosteana inventointipäivänä vuonna 2021 lähes luotaantyöntävän vaikeakulkuisen. Kokemuksellisessa mielessä paikassa on vastaavaa kolkkoutta kuin muinaisrantojen luonnollisesti syntyneissä pirunpelloissa. Suullisena perimätietona on kerrottu tarinaa muun muassa leikkauksen louhintatöissä kuolleista kiinalaisista sotavangeista, joiden kohtalosta Kalmakallio olisi saanut nimensä. Jopa Kalmakallion kiviröykkiöihin haudatuista kuolonuhreista liikkuu tarinoita (Otalammen kylän Facebook-ryhmä 2021).

Tällainen julmuus ratatyömaan taholta ei kuitenkaan vaikuta järin uskottavalta. Vaikka ratatyömaalla esiintyi mm. palkanmaksuun liittyviä levottomuuksia, sitä kuitenkin rakennettiin rauhan aikana, eikä pakkotyövoimaa tiettävästi ole käytetty. On hyvä kuitenkin muistaa, että myös esimerkiksi surullisenkuuluisalla Riihimäki–Pietari-radan työmaalla menehtyneet haudattiin varta vasten perustetuille radanrakentajien hautausmaille (Ruotsalainen 2021b).

Syrjäisen, vaikeakulkuisen ja karun kallion luotaantyöntävyyden ohella seudun asukkaiden mielikuvitusta lienee vuosikymmenten varrella siivittänyt myös paikan

nimi. Kalmakallio- nimi kuitenkin esiintyy jo rautatietä edeltävällä 1800-luvun alun maanjakokartalla, jossa mäen laelle on merkitty Selin ja Sukselan kylien ja Tuohilammen rusthollin maa-alueiden rajapyykki (Tuohilampi, maanjakokartta 1809).

Kuvat 83 ja 84. Kalmakallion alueella ratakiinteistöä rajaa edelleen laidunaita. Louhetta on ajettu myös Kalmakallion länsirinteeseen. Metsäympäristössä on jo kehittymässä luonnontilaa lähestyviä piirteitä (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Kalmakallion leikkauksen kohdalla ratakiinteistön alue on yhä nykyäänkin selvästi tavanomaista laajempi, noin 70 metriä leveä; tilaa on oletettavasti tarvittu juuri louheen läjittämiselle. Nykyisin Kalmakallion alueelle – etenkin kallion varsinaiselle laelle, mutta myös leikkauksen rata-alueelle – on saanut kehittyä metsäympäristö, jonka tuottama historiallisen syvyyden vaikutelma on voimakas. Radanrakennustekniikkaan liittyvät historialliset ratkaisut ovat luoneet olosuhteet ei-inhimillisten prosessien omalakiselle toiminnalle, jota paikan vaikeapääsyisyys on edesauttanut (kuvat 83, 84 ja 85).

Kuva 85. Unohtunut viestilinjapylväs Kalmakallion vaikeakulkuisessa maastossa. Pylväässä on ollut kolme johto-ortta, jolla kullakin kaksi johtoparia. Tämä vastaa valokuvia 1960-luvun alusta (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Kalmakallion länsipuolitse, halki vaikeakulkuisen kallioylängön, mutkitteli historiallinen maantie Vihdin kirkolta Selin suuntaan. Pituusprofiiliin (1879) on noin kilometrille 93,8 merkitty tämän Helsinkiin johtavan maantien tasoristeys. Tie on kummastakin suunnasta viettänyt varsin jyrkästi radalle. Vanhan tielinjan kulku erottuu edelleen heikosti nykyisen ylikulkusillan itäpuolella. Maantiesillan länsipuolella on Kalmakallion vahtitupa (kuva 86). Pituusprofiiliin (1879) on paikalle merkitty yksinkertainen vahtitupa. Nykyinen päärakennus vaikuttaa kaksoisvahtituvalta, ja se on tiettävästi rakennettu noin 1910. Ulkoasua on myöhemmässä vaiheessa muutettu, muun muassa tien puolen 2000-luvun laajennusosalla. Tupa on kuitenkin säilynyt asuttuna.

Kuva 86. Kalmakallion kaksoisvahtitupa, taustalla tavanomainen moderni ylikulkusilta seututiellä 1322. Alkuperäinen Vihdistä Tuusulan kautta Helsinkiin johtavan maantien tasoristeys sijaitsi hieman nykyisen sillan itäpuolella (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Otalammelle on jo radan rakennusvaiheessa perustettu laituri noin kilometrille 95+400 (Pituusprofiili 1879; Iltanen 2009/2011: 88). Otalammelle perustettu asema mainitaan ensi kertaa matkustaja-aikatauluissa syksyllä 1898 (Turisti 1898: 28). Bruno Granholmin suunnittelema kansallisromanttinen asemarakennus valmistui 1898–99. Vuonna 1908 toteutettiin niin ikään Granholmin suunnittelema laajennus (Valanto 1982: 37). Otalammen asemalle perustettiin myös kaksoisvahtitupa (RKY: Otalammen rautatieasema-alue 2009).

Vaikka Otalampi sijaitsee keskellä Nuuksion havumetsävaltaista kallioylänköä, ei seutu kuitenkaan ollut radan rakentamisvaiheessakaan asumaton. Lähiseudulla muutamien kilometrien etäisyydellä radan eteläpuolella sijaitsivat Tuohilammen ratsutila ja kylä, josta on tietoja jo ainakin 1540-luvulta, sekä Härkälän ja Salmin kylät, joiden kantataloista muodostui 1600-luvulla kartanoita (Jutikkala 1939: 211–124). Nykyisen aseman tienoon korpinotkoihin sijoittuu Kuninkaan kartastossa lukuisia torppia, jotka kuuluivat todennäköisimmin Tuohilammen ratsutilan tai Salmen kartanon alaisuuteen (Otalammen kyläyhdistys s.a.).

Liikennepaikka edisti vaikutuspiirissään kaupallista maataloutta: Esimerkiksi vuonna 1915 Otalammen asemalta lähettiin maitoa myyntiin ”yli 2,5 miljoonaa kiloa” ja 20 000 tonnia halkoja (Otalammen kyläyhdistys: s.a.). Aseman ympäristöön kasvoi 1900-luvulla asutuskeskus, joka houkutteli eri palvelualojen ammatinharjoittajia. Taajamakynnyksen se ylitti vuoden 1960 väestölaskennassa. Tuolloin Otalammen asemataajamassa oli 363 asukasta (SVT 1965).

Suunnitelmaa uudesta radasta, joka olisi tehnyt Otalammesta risteysaseman, ajettiin useaan otteeseen 1890-luvulta 1900-luvun alkupuolelle. Vihdissä, Hyvinkää–Karjaa-radan keskivaiheilla, rautatieyhteyttä Helsinkiin Hyvinkään kautta pidettiin hitaanpuoleisena jo 1900-luvun alkupuolella (Ketola 1996: 293). Suunnitelma uudesta säteittäissuuntaisesta radasta Helsingistä Vihdin kautta Hämeeseen elikin varsin sitkeästi. Uutta ratalinjaa suunniteltiin yhdistettäväksi Turku–Toijala-rataosaan, mutta suunnasta vallitsi jonkin verran erimielisyyksiä. Uuden radan pääteasemina olivat esillä niin Jokioinen kuin Loimaakin (Koskinen 1967: 10; Ketola 1996: 301). Mikään suunnitelmista ei kuitenkaan tunnetusti toteutunut.

Otalampi säilyi pitkään leimallisesti maaseutukeskuksena. Jossain määrin sen suhteellista sijaintia kuvaa, että vuoteen 1980 mennessä taajaman väkiluku jopa hieman laski vuodesta 1960; suurena muuttona tunnetussa kaupungistumisaallossa Otalampi ei vielä alkanut selvästi muodostua pääkaupunkiseudulla työssäkäyntiin perustuvaksi asuinkyläksi, vaikka vuonna 1957 valmistunut Helsinki–Karkkila-tie (Vihdintie) muuttikin huomattavasti Otalammen suhteellista sijaintia pääkaupunkiin nähden. Helsingin seudun kehysalueelle heijastuva pientaloasumisen suosio on kuitenkin uudempi ilmiö, ja näkynee Otalammen taajaman viime vuosikymmenten kasvussa. Nykyisin taajaman asukasluku on noin tuhat (SVT 1983; SYKE 2021a).

Kuva 87. Otalammen asema (Onni Lehtonen / VR 16.7.1964 & Mikko Itälahti 1.11.2021, SRM/Vr1: 10991).

Vaikka Otalampi ei ole radan alkuperäinen asema, on sen rakennettu miljöö erinomaisesti säilyttänyt 1900-luvun alun piirteet (kuva 87). Museoviraston 1982 tekemä inventointi (Valanto 1982) totesi asemarakennuksen ja miljöökokonaisuuden rautatierakennuskulttuurin kannalta erittäin tärkeäksi. Otalammen aseman rakennuskanta on yksityisomistuksessa ja pääosin suojeltu joko rakennussuojelulain tai rautatiesopimuksen 1998 nojalla. Kunnallisella asemakaavalla on aiemmin suojeltu asemarakennus (Vihdin kunta 1985; 2022). Koko rakennusalue puistoineen on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Suojeltuun kokonaisuuteen kuuluu asemarakennuksen lisäksi (pohjoisesta etelään) yleisökäymälä, aseman talousrakennus, tavaramakasiini, sauna, kaksoisvahtitupa, vahtituvan kaksi talousrakennusta, asemapäällikön talo ja asemapäällikön kellari. RKY-alueen kuvauksessa

mainitaan myös ratapihan pohjoispuolella säilynyt kivinen lastauslaituri (RKY: Otalammen rautatieasema-alue 2009).

Rakennettua kulttuuriympäristöä koskevissa selvityksissä ei kuitenkaan tyypillisesti ole huomioitu itse ratainfrastruktuuria osana miljöökokonaisuutta. Vielä 1980-luvulla säilynyt miljöökokonaisuus sorapohjaisine sivuraiteineen houkutteli Otalammen asemalle esimerkiksi useita elokuvatuotantoja. Sittemmin ratapiha-alueen ilme onkin kokenut suuria muutoksia, kun sivuraiteet ja laiturit on purettu, ja rata varustettu raskaalla kiskotuksella ja sepelitukikerroksella.

Kuva 88. Vaihteiden ohjausvaijerien mekaaniset vastapainot Otalammen puretun ratapiha-alueen pohjois- ja eteläpäässä (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Erityisen voimakkaasti harvinaistunut, aiemmin tyypillinen asemamiljöön elementti ovat mekaanisen asetinlaitteen ohjausvaijerien vastapainot, jotka Otalammella ovat jäljellä ratapiha-alueen kummassakin päässä (kuva 88). Vastapainot on päätetty säilyttää radan sähköistyshankkeen yhteydessä. Otalammen ratapihalla oli inventointiajankohtana edelleen toistaiseksi säilynyt myös käytöstä poistuneita, värikkäitä aurausmerkkejä.

Pituusprofiiliin (1879) on hieman nykyisen Otalammen aseman länsipuolelle merkitty kaksoisvahtitupa noin kilometrille 96. Paikalla on säilynyt saunarakennus, joka mahdollisesti edustaa Thure Hellströmin klassistista tyyliä. Myös rakennuksen muottivalettu betoninen sokkeli tukee ajoitusta 1900-luvun alkuvuosikymmeniin. Samassa pihapiirissä on kuitenkin myös graniittinen kivijalka, joka varsin mahdollisesti osoittaa alkuperäisen vahtituvan paikkaa. Varsinaisen asema-alueen suojeltuun kokonaisuuteen kuuluu Bruno Granholmin suunnittelema kaksoisvahtitupa. (RKY: Otalammen rautatieasema-alue 2009). Olisi hyvin mahdollista, että uusi vahtitupa olisi päätetty perustaa aseman yhteyteen sen avaamisen yhteydessä, vastaavaan tapaan kuin esimerkiksi Selissä.

Otalammella oli myös harvinainen maantien eritasoristeys: pituusprofiiliin (1879) oli merkitty maantien ylikulkusilta (*landvägsbro öfver banan*). Tie kulki Vihdin–Nurmijärven päätieltä Otalammen asemanseudun kautta Härkälän, Salmin ja Ollilan kyliin. Radan maaleikkauksen pohjoisluiskassa on todennäköisellä siltapaikalla huonosti säilyneenä kivisen tukipengerryksen tai muurin jäänne (kuva 89).

Kuva 89. Maantien ylikulkusillan tukipengerryksen jäänne Otalammen aseman länsipuolella (Tiina Lehtinen 17.11.2021).

Otalammen länsipuolella rata alittaa vuonna 1957 valmistuneen Helsinki–Karkkilatien (Vihdintien). Rata kiertää Nuuksion kallioylänköön kuuluvan Katinhännänkallion varsin jyrkässä S-mutkassa, joka itsessään on radan historiallisia linjausperiaatteita ilmentävä, säilynyt piirre. Ympäröivässä maisemassa ylängön korpiseudun tunnelma on säilynyt voimakkaana. Metsäalue radan eteläpuolella kuuluukin Helsingin kaupungin virkistysalueeksi ostamiin Salmin kartanon maihin. Uudenmaan maakuntakaavassa alueelle on merkitty sekä suojeluvaraus että maakunnallinen viheryhteys (Uudenmaan liitto 2020; kuva 90). Maisemajaksossa Katinhännänkalliolta Ojakkalan tienoille näkyy erittäin mielenkiintoisella tavalla ratalinjauksen historiallinen olemus ja maisemakuvan vaihettuminen Nuuksion ylängön korpimaista Enäjärven rantatasanteen rintamaihin. Kyseistä maisemajaksoa tarkastellaan myös yhtenäisenä maisemakohteena omassa kohdekortissaan.

Kuva 90. Nuuksion kallioylängön metsämaisemaa kilometrillä 97, kuvattuna Korkeakalliontien sorakuopan raiteen haarautumispaikalta. Radan vastapuolella on Katinhännänkallion selänteen päässä oleva kallioleikkaus (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Radan pohjoispuolella on Salpausselän selkeänä harjanteena kohoava soramuodostuma. Korkeakallion tasoristeyksen länsipuolelta, noin kilometriltä 97+600, haarautui pistoraide ilmeisesti jo rakentamisvaiheessa perustetulle sorakuopalle. Pitäjänkartassa vuodelta 1924 on merkintä ”Valtion santakuoppa” (Pitäjänkartta 1:30 000, Vihti 1924). Sorakuopan pistoraide erottuu vasta maastokartalla 1970-luvun alussa (Peruskarttalehti 204108: 1974), mutta maastossa sen pohjalla on edelleen kaksi graniittista kivirumpua, joka viittaa huomattavasti vanhempaan ikään. On täysin mahdollista, että kerran jo suljettu sorakuoppa otettiin 1900-luvun lopulla uudelleen käyttöön ja raide rakennetiin uudelleen. Vuoden 1990 karttaan raide on jälleen merkitty puretuksi (ibid.: 1990).

Kuva 91. Lastauslaituri Korkeakalliontien metsittyvällä sorakuopalla (Mikko Itälahti 1.11.2021).

Korkeakallion tasoristeyksen länsipuolella rata kiertää Hakamäen kallioniemekkeen. Sen eteläreunaa kulkee tie, jonka tasoristeyksessä sijaitsi vuosina 1943–1970 eräs rataosan pienistä seisakkeista, Katinhäntä. Katinhännän seisakkeen tienoilla ratalinja Hyvinkään suunnasta saapuu jälleen avoimeen viljelysmaisemaan. Viljelykset kuitenkin vielä ovat lihavien savikoiden sijaan turvemaille raivattuja. 1950-luvun peruskartassa (Peruskarttalehti 204108: 1958; myös kuva 92) näkyy, että radan itäpuoli oli avointa viljelymaisemaa lähes Katinhännänkalliolle asti, mutta nykyisin nämä entiset turvepellot ovat metsittymässä.

Kuva 92. Katinhännän seisakkeen paikka (Onni Lehtonen 16.7.1964 & Mikko Itälahti 1.11.2021, SRM/Vr1: 10993).

Rata kulkee korkealla, loivasti S-kaarteisella penkereellä yli Katinhännänsuon, jonka täyttö oli eräs radan suurimmista ponnistuksista. Katinhännänsuon ylittävä penger oli radan viimeisenä valmistunut osa (kuva 93). Penkereen täytteeksi – mitä ilmeisimmin Korkeakalliontien sorakuopalta – ajettua soraa upposi suohon siinä määrin, että sitä alettiin pitää ”pohjattomana” (SVR 1916: 31). Hautala (1951:

45) kuvaa, ilmeisesti sanomalehtitietoihin perustuen, kuinka radanrakentajat juhlivat penkereen valmistumista, ja juhlien päätyttyä menivät aamulla vielä työnsä tuloksia katsomaan – todetakseen penkereen hävinneen jäljettömiin. Penger ei ollut vielä valmis ensimmäisen radan läpi kulkevan junan liikkuessa 3. syyskuuta 1873. Vasta lokakuun 6. päivä suoritetussa katsauksessa Katinhännän penger, ja samalla koko rata Hangosta Hyvinkäälle, saatettiin todeta teknisesti valmiiksi (SVR 1916: 31).

Kuva 93. Katinhännänsuon kauniisti kaartuvaa pengertä kehystää radan pohjoispuolella viljelysmaisema. Taustan metsänreunassa sijaitsi Katinhännän seisake vuosina 1943–1970 (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Katinhännänsuolla, radan eteläpuolella on vuosikymmeniä harjoitettu turvetuotantoa. Suon laitaan oli noin kilometrille 98+500 merkitty jo pituusprofiiliin (1879) vaihde, "*Katinhäntä ballast vexel"*. Raide oli käytössä varsin pitkään: 1950-luvun maastokartassa on edelleen merkintä "lastauspaikka", ja raide on merkitty vielä vuoden 1990 karttapainokseenkin (Peruskarttalehti 204108: 1958; 1990). Paikalla on yhä havaittavissa pääraiteen rinnalla, mutta sen tasoa muutamia metrejä alempana kulkeva sivuraiteen pohja, sekä oletettavasti puukantisen lastauslaiturin betonianturoita.

Katinhännänsuon länsilaidalla, noin kilometrillä 99+500, on yksinkertainen vahtitupa, joka on merkitty myös pituusprofiiliin (1879). Kirkniemen Rautatieaseman rakennushistorian selvityksen (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson 2018) mukaan Katinhännän vahtitupa olisi radan vahtituvista parhaiten säilynyt (kuva 94).

Kuva 94. Katinhännän yksinkertainen vahtitupa. Päärakennuksessa näkyy erinomaisesti tyyppipiirustusten mukainen asu (Mikko Itälahti 4.11.2021).

Katinhännänsuon ja Ojakkalan välillä, Karjaan suuntaan kuljettaessa metsäsaarekkeet rytmittävät yhä vanhemman ja tiheämmän viljelyasutuksen muokkaamaa maisemakuvaa. Etenkin Härkämäen jylhä korpisaareke Katinhännän ja Ojakkalan välillä, kilometrillä 100, on vaikuttava (kuva 95). Radan pituussuunnassa avautuu rata-alueen aukkoa pitkin näkymälinja viljelyaukeiden välille. Silti muun muassa rata-alueen kuilumainen kapeus tuottaa vaikutelmaa rautatiestä maisemaan harmonisesti sopeutuneesta teollisen aikakauden kerroksena.

Kuva 95. Härkämäen metsäsaareke Otalammen ja Ojakkalan välillä (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Kuva 96. Rata halkoo viljelysmaisemaa Ojakkalan länsipuolella (Mikko Itälahti 4.11.2021).

Pitkänomaisen Enäjärven itäpäässä sijaitsevan Ojakkalan tienoilla ratalinja saapuu selkeästi Uudenmaan vanhojen rintamaiden piiriin. Radan varteenkin sijoittuu jo kartanomiljöitä suurine päärakennuksineen ja puistoineen. Jättölän tilan päärakennus on edelleenkin maisemallinen maamerkki taajaman itäreunassa kumpuilevan vainion laidalla (kuva 96).

Varsin suuri Enäjärvi on houkutellut kyläasutusta ja kartanoita rannoilleen jo keskiajalla; sen ja Hiidenveden pienilmastoa tasaava vaikutus näkyy maisemassa vanhan ja vakaan oloisen viljelyasutuksen jatkumona. Vihdin pitäjänkarttaan vuodelta 1843 Enäjärven pohjoispäätyyn oli merkitty Nummenkylä-niminen muutaman talon kylä, Jättölän kantatila, sekä Lachtis-niminen kylä Salpausselän suuntaisen ja Vihdin kirkolle johtavan tien risteyksessä (Harju ym. 2007: 77).

Ojakkalassa oli jo 1879 pituusprofiilissa laituri tai laiturivaihde (*Ojakkala platform*). Matkustaja-aikatauluun Ojakkala ilmestyi vasta 1900 (Turisti 1900). Tuolloin Ojakkala oli Otalammen alainen laiturivaihde, ja sinne rakennettiin Bruno Granholmin suunnittelema *Platformskjul I* -tyyppinen rakennus, jollainen on säilynyt ainoastaan Selissä (Iltanen 2009/2011: 88).

Ojakkalan liikennepaikan verkostollista merkitystä lisäsi vuonna 1913 valmistunut kapearaiteinen rautatie Olkkalaan. Olkkalan radan pituus oli 11 kilometriä. Pohjoispäässään rata haarautui Vihdin pappilaan sekä Olkkalankosken molemmin puolin sijaitseville sahan ja tiilitehtaan alueille Averiajärven luusuassa (Pitäjänkartta, Vihti 1924). Rata ei kuitenkaan ollut virallisesti avoinna yleiselle liikenteelle eikä sillä ollut henkilöliikennettä: sitä käytettiin Olkkalan kartanon maataloustuotteiden, sahan ja tiilitehtaan kuljetuksiin. Aiemmin valmiit tuotteet oli ajettu hevosilla Otalammen asemalle (Lajunen 1992: 39, 56).

Kuva 97. Ojakkala 16.7.1964 (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 10994).

Vuonna 1922 Ojakkalaan rakennettiin uusi Thure Hellströmin suunnittelema liikennepaikkarakennus (Iltanen 2009/2011: 88; kuva 97). Liikennepaikka on merkitty asemaksi kesäaikataulussa 1927 (Turisti 1927: 22). Kapearaiteisen raiteisto oli laajimmillaan 1950-luvun alussa, jolloin Ojakkalan ratapihan pohjoisreunalla oli siirto-

kuormaushallin lisäksi kapearaiteinen kolmioraide, lautatarha-alue useine sivuraiteineen sekä pistoraide ”tehtaalle” (Lajunen 1992: 38, 57; Peruskarttalehti 204108: 1958).

Kapearaiteisen radan yhdysliikenne rautateille päättyi kuitenkin 1950-luvun puolivälissä: rata Ojakkalan aseman ja Vihdin kirkonkylän välisellä osuudella purettiin 1956. Olkkalan päässä raiteistoa säilyi vielä tiilitehtaan sisäisessä liikenteessä (Lajunen 1992: 57–58). Ojakkala–Olkkala-radan kolmioraiteen koillissivun kaartuvaa ratapengertä erottuu edelleen entisen valtionrautateiden asemarakennuksen itäpuolella. Penkereellä kulkee polku, jonka vuoksi se on säilyttänyt avoimuutensa. Olkkalan sahan lautatarha-alueen on nykyisin vallannut rehevä lehtometsä.

Ojakkalan asema alennettiin takaisin pysäkiksi 1955 ja laiturivaihteeksi 1963. Henkilökunta poistui 1968, ja liikennepaikka palveli seisakkeena radan matkustajaliikenteen loppuun (Iltanen 2009/2011: 88–89). Asemarakennus purettiin 2000-luvun alkuvuosina (ibid.). Villiintynyt puisto on kuitenkin yhä jäljellä puutarhapiirustuksen (1958a) osoittamine puulajeineen; maisemassa näkyviä ovat etenkin pihlajat ja tammet puiston länsipäässä. Puistossa on myös kaivo. Asemapuistoa sivuavan tien vastakkaisella puolella seisoo edelleen raunioituneena maamerkkinä Hellströmin tyyppipiirustusten mukainen punatiilinen vesitorni, jonka lautarakenteisen yläosan katto on romahtanut ilmeisesti vuonna 1992 tapahtuneen palon seurauksena (Iltanen 2009/2011: 89; kuva 98). Radan varressa vesitornin kohdalla on yhä vesiviskurin perusta. Tornin yhteydessä on autio liiteri-, käymälä- ja saunarakennus, jonka itäpuolella tien varressa on jäljellä maakellari suurten vaahteroiden varjossa (kuva 99). Ojakkalan entisellä asema-alueella ei varsinaisesti ole asemakaavaa; asemapuisto kuuluu rautatiekiinteistöön, joka vuonna 1974 hyväksytyssä asemakaavassa on edelleen kokonaisuutena osoitettu liikennealueeksi (Vihdin kunta 1974a).

Kuva 98. Ojakkalan villiintynyttä asemapuistoa. Taustalla häämöttää raunioitunut vesitorni (Mikko Itälahti 4.11.2021).

Kuva 99. Ojakkalan aseman maakellari (Mikko Itälahti 4.11.2021).

Ojakkalan asemanseudusta kasvoi 1900-luvun alkupuolella muutaman sadan asukkaan taajama. Vuoden 1960 väestölaskennassa asukkaita oli 388 ja 576 vuonna 1970; vuoden 2019 asukasmäärä on 1 400 (SVT 1965; 1976; 1983; SYKE 2021a). Asemanseudulla on säilynyt esimerkiksi työväen osuuskaupan rakennus, joka ilmentää entistä keskusfunktiota (Vihdin kunta 2013: 12). Vihdin kunnan asemakaavan muutosprosessiin liittyvä selostus tunnistaa peräti kymmenkunta rautatieasemaan liittyvää asuinrakennusta varsinaisen asema-alueen ulkopuolelta Ojakkalan asemantaajamasta (Vihdin kunta 2013: 13). Varsinaisen asema-alueen laidalla radan eteläpuolella on säilynyt noin 1940–1950-luvuille ajoittuva lautaverhoiltu makasiinirakennus (kuva 100). Rakennuksen tornimainen osa viittaa viljavarastoon, mutta matalammassa siipiosassa lienee varastoitu muuta kappaletavaraa. Rakennuksen edustalle johti 1900-luvun puolivälissä päättyvä pistoraide. Makasiini on Valtionrautateiden sijaan saattanut kuulua yksityiselle kauppaliikkeelle. Vastaavia ei ole radan varressa säilynyt muita. Radan eteläpuolella on säilynyt asuinkäytössä myös asemapäällikön talo (ibid.: 14; kuva 101). Rakennuksen klassismivivahteinen, kuitenkin selvästi uusrenessanssityyliä säästeliäämpi koristelu viittaa pikemminkin Suomen itsenäistymisen jälkeiseen aikaan kuin 1900-luvun taitteeseen. Rakennus voisi luontevasti ajoittua Ojakkalan asemaksi ylentämisen (1922) aikoihin. Ajoitus on kuitenkin epävarma.

Kuvat 100 & 101. Radan eteläpuolisia rakennuksia Ojakkalan asemalla: makasiini ja asemapäällikön talo (Mikko Itälahti 4.11.2021).

Kuva 102. Enäjärven itäpään vehmaassa kulttuurimaisemassa on pienipiirteistä vaihtelua (Mikko Itälahti 16.10.2021).

3.3 Ojakkala–Lohja

Ojakkalan länsipuolella ratalinja kaartaa Enäjärven itäpään vehmaan rantametsän ja Lahden kylän kumpuilevien rantapeltojen välissä, ohi Haittin vanhan tilakeskuksen (kuva 102). Haittin alueelta löytyi 2013 keskiaikainen kyläpaikka Niemis (Vihdin kunta 2014: 29). Enäjärven luoteisrannalla linja halkoo hyvin suoraviivaisesti laajaa rantavainiota, joka suurelta osin on kuulunut Kotkaniemen kartanon viljelyksiin. Kotkaniemen kartano perustettiin 1600-luvun puolivälissä läänitystoiminnan tuloksena (Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 346).

Kuva 103. Kotkaniemen vahtitupa ja tasoristeys. Taustalla rantamäellä Kotkaniemen kartano (Mikko Itälahti 4.11.2021).

Kilometrillä 104+356 sijaitsee Kotkaniemen kartanolle johtavan kylätien tasoristeys, ja sen kupeessa erittäin hyvin säilynyt Kotkaniemen kaksoisvahtitupa (kuva 103). Tieosuutta tasoristeyksestä kartanolle reunustaa koivukuja. Alkuperäisistä pituusprofiiliin (1879) merkityistä kaksoisvahtituvista Kotkaniemi lienee parhaiten säilyttänyt 1870-luvun asunsa. Vahtitupa on avaran rantavainion kaukomaisemassakin kauas näkyvä elementti. Tupa ei kuitenkaan ole suojelukohde, ja se on tyypilliseen tapaan yksityisomistuksessa. Tuvan ulkoasussa on huomattavasti yhtymäkohtia Hangon radan kaksoisvahtituvan tyyppipiirrokseen, vaikka ikkunat ovatkin suuremmat ja sisäänkäynti vain toisella puolella rakennusta (Nylander 1872b). On mahdollista, että muutostyöt ovat myöhempiä, tai että rakennusta on jossain määrin muokattu jo toteutusvaiheessa. Itse kaksoisvahtituvan lisäksi tontilla on säilynyt osin tiilirakenteinen, todennäköisesti 1930-luvun navetta- ja ulkorakennus (vastaava kuin Nurmijärven Kylänpään vahtituvan pihapiirissä), ja toisella puolella Kotkaniementietä sijaitsevat sauna ja maakellari.

Enäjärven viljelty rantatasanko kuulu selkeästi Länsi-Uudenmaan vanhoihin rintamaihin kontrastina radan itäosan maiseman pientilavaltaisempaan maaseutumaisemaan. Järven niemissä sijaitsee useita keskiaikaisia kylätontteja (Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla 2019). Enäjärven kulttuurimaisema on määritelty maakunnallisesti arvokkaaksi (Uudenmaan liitto 2012). Maisemakohteen perusteluissa määritellään nimenomaan Hanko–Hyvinkää-rata maiseman historiallisena kerroksena. Rautatiehistoriallisesti ja visualis-esteettiseltä kannalta radan viljelystasankoa halkova viivasuora linjaus ei kuitenkaan ole vastaavalla tavalla mielenkiintoinen kuin metsäsaarekkeiden poikki ja kallioselänteiden lomitse kaarteileva linjaus Otalammen ja Ojakkalan välillä (kuva 104).

Kuva 104. Viivasuoraa ratalinjaa Enäjärven rantavainiolla Hyvinkään suuntaan valokuvattuna. Lähimmän tasoristeyksen nimi on Yli-Lankila (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Kuva 105. Vahtitupa Nummelan keskusta-alueella kilometrillä 108,5. Pituusprofiiliin merkittyä, alun perin yksinkertaista tupaa on myöhemmin laajennettu (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Pituusprofiilissa (1879) on noin kilometrille merkitty 108+500 merkitty eräs yksinkertaisista vahtituvista. Kyseinen paikka sijoittuu Nummelan nykyiselle keskusta-alueelle, radan maaleikkauksen törmälle (kuva 105). Nummelan vahtituvan tontilla on päärakennuksen lisäksi säilynyt ulkorakennus, maakellari, ja uudempi lisärakennus. Rakennuksen arkkitehtoninen tyyli viittaa Nylanderin vahtituparakennuksiin. Rakennus on selvästi kaksoisvahtitupa, mutta pohjaratkaisultaan epätyypillinen. Tuvan eri osien katonharjat ovat erikoisesti 90 asteen kulmassa toisiinsa nähden. Tuvan kaksi savupiippua tukevat myöskin oletusta, että alun perin yksinkertaista vahtitupaa on myöhemmin laajennettu. Alun alkaen kaksoisvahtituviksi rakennetuissa tuvissa on yleensä molempien asuntojen yhteinen lämmitysmuuri symmetrisesti keskellä.

Sisätiloja näkemättä on kuitenkin vaikeampaa arvioida, onko yksinkertainen tupa laajennettu nimenomaan kaksoisvahtituvaksi vai onko yhtä asuntoa laajennettu lisähuoneella. Useimmiten kaksoisvahtitupien tunnusmerkkinä on kuitenkin kaksi erillistä uloskäyntiä, mutta Nummelan tuvassa on pihan puolella vain yksiovinen porstua.

Nummelan vahtitupa on autio ja jäänyt voimakkaasti laajentuneen kerrostaloasutuksen puristuksiin, mikä selvästi heikentää tuvan säilymisen edellytyksiä. Vuonna 2000 hyväksytyssä asemakaavassa tuvan tontti on kuitenkin merkitty ympäristökuvan kannalta tärkeäksi, suojeltavaksi alueeksi, jolla rakennuksia ei saa purkaa ilman pakottavaa syytä (sa-1, Vihdin kunta 2000).

Nummelan asema kilometrillä 109+368 on radan alkuperäinen asemapaikka. Aseman ympäristö oli ennen rautatietä kuitenkin asumatonta harjumaastoa, josta asema, ja myöhemmin sen ympärille kasvanut kylä saivat nimensä. Ennen 1930-lukua samaa nimeä käytettiin myös ympäristöltään vastaavantyyppisestä Nurmijärven Kiljavan alueesta.

Lähin kyläasutus oli painottunut Hiidenveden rantamille, mutta lähellä asemaa oli kuitenkin historiallisten teiden risteys. Vihdin kirkon suunnasta kohti Pohjanpitäjänlahtea kulkeva tie noudattaa jo rautakautisen Hämäläisten Meritien linjaa. Keskiajalla Nummelan tienoilta haarautui myös uudempi, suurin piirtein nykyisen Turuntien suuntaisesti kohti Kirkkonummen Luomaa kulkeva tie (Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 351; Historialliset tiet Uudellamaalla 2019).

Kuva 106. Nummela 16.7.1964 ja 9.11.2014 (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 10996).

Nummelaan rakennettiin vastaava Knut Nylanderin piirtämä asemarakennus kuin esimerkiksi Lohjalle. Rakennus korvattiin nykyisellä, Bruno Granholmin suunnittelemalla rakennuksella 1917 (Valanto 1982: 38). Tyylillisesti Nykyinen rakennus edustaa siirtymävaihetta jugendista 1920-luvun klassismiin (kuva 106).

Nummela toimi asemana radan henkilöliikenteen loppuun asti. Henkilökunta poistui asemalta 1993 (Iltanen 2009/2011: 86). Nykyisin kunnostettu asemarakennus on yksityisomistuksessa ja asuin- ja liikekäytössä. Asema-alue puistoineen on säilyttänyt historiallisen ilmeensä kokonaisuutena varsin hyvin, mutta sitä ei ole suojeltu. Valtion omistama asemapuiston alue on vuodelta 1974 periytyvässä asemakaavassa edelleen osoitettu liikennealueeksi (Vihdin kunta 1974b).

Asematien varressa, hieman asemapuiston itäpuolella, on asemapäälliköiden virkatalo, joka vaikuttaa vastaavalta kuin Rajamäelle vuonna 1896 valmistunut rakennus. Asemapäälliköiden virkatalo on suojeltu kunnallisessa asemakaavassa (Vihdin kunta 2022; kuva 107).

Kuva 107. Bruno Granholmin suunnittelema Nummelan asemapäälliköiden virkatalo 1800-luvun lopulta (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Kuva 108. Kaksinkertainen liiteri- ja aittarakennus Nummelan asemapuistossa, asemarakennuksen länsipuolella. Jugendtyylinen rakennus muistuttaa suuresti Otalammen aseman vastaavaa (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Nummelan aseman länsipuolella on säilynyt eheä, laaja puistoalue, jossa sijaitsee useita ulkorakennuksia. Asemaa lähimpänä on komea, selvästi jugendvaikutteinen pariaitta- ja liiterirakennus (Sandroos 2014; kuva 108). Peremmällä puistossa on ilmeisesti käymälä- tai liiterirakennus, joka ristipäätyisten ovenpuitteiden perusteella saattaisi periytyä alkuperäisen asemarakennuksen ajoilta. Aseman itäpuolella taas on lämmitettävä tavaramakasiini ja toimistorakennus, jonka tyylissä on viitteitä jugendista. Aivan puiston itälaidassa sijaitsee modernistinen saunarakennus, joka voisi ajoittua 1950-luvulle.

Alun perin rautatien ansiosta syntynyt Nummelan taajama oli 1900-luvun lopussa koko radan vaikutusalueen selvästi nopeimmin kasvanut taajama. Asukasluku oli 978 vuonna 1960, 2 581 vuonna 1970 ja 14 472 vuonna 2019 (SVT 1965; 1976; SYKE 2021a). Viime vuosikymmenten kasvu on kuitenkin selkeästi perustunut Helsingin saavutettavuuteen moottoritietä pitkin. Nummelan taajaman keskus on yhä selkeämmin sijoittunut viiden maantien risteykseen, ”Keskipisteeseen”. Hieman sen lounaispuolella sijaitsevan aseman ympäristössä on kuitenkin yhä nähtävissä Nummelan vanhinta taajamamiljöötä. Asemaa vastapäätä, rataan nähden kohtisuoraan kulkevan Albertinkadun ja Asematien risteyksessä on säilynyt ns. Tainion talouskaupan talo, jonka vanhimmat osat ovat 1800-luvulta. Rakennus on kuitenkin nyt autio (kuva 109). Albertinkadun länsipuolella sijaitsi Nummelan urkuharmoonitehdas (Nummelan kylähistoria 2002).

Kuva 109. Autio, 1800-luvulta periytyvä kaupparakennus asemaa vastapäätä kertoo yhä asemanseudun vanhasta keskuspaikkaluonteesta (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Nummelan keskustan itäpuolella radan maisemaa hallitsee taas sankka metsäinen taival. Rata kaartaa Kalkkimäen alitse, jonka laella sijaitseva 1. maailmansodan aikainen linnoitusalue on historiallisen ajan kiinteä muinaisjäännös. Kalkkimäen jälkeen rata kulkee jälleen selvänä harjujaksona, Lohjanharjuna, hahmottuvan Salpausselän etelärinteellä. Hiekkaiseen kangasmaastoon, noin kilometrin 111 kohdalle, on syntynyt 1970–1980-luvuilla Kalkkimäen teollisuusalue brutalistisine betonihalleineen. Alueelle keskittyi sementti- ja betonialan tuotantolaitoksia. Rautatiehistorian näkökulmasta alue todistaa mielenkiintoisesti, kuinka valmistava teollisuus hakeutui vielä lähivuosikymmeninä rautatien ääreen nimenomaan sen tarjoamien logististen mahdollisuuksien vuoksi. Kalkkimäen teollisuusalueella oli radan varressa oma sivuraide, jonka vaihde tunnettiin Betonilan liikennepaikkana (Mäkinen 2012). Raide ja teollisuusalue ylipäätään näkyvät ensi kerran vuoden 1984 kartalla. Raide on jäljellä vielä vuoden 1990 painoksessa. (Peruskarttalehti 204105: 1972; 1984; 1990). Ratapohjan metsittymisen – joka kuivalla kasvupaikalla ei ole erityisen nopeaa – perusteella raide lienee purettu 1990-luvulla (kuvat 110 ja 111).

Kuva 110. Kalkkimäen teollisuusraiteen sorapohjaa Mäyrääntie-nimiseltä tasoristeykseltä itään. Sekä pääraiteen että tien taso on nykyisin selvästi vanhaa tasausviivaa korkeammalla (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Kuva 111. Vanha tasoristeyksen paikka Kalkkimäen puretulla teollisuusraiteella. Teollisuusalueelle nousi etelästä tie, jonka ylitti sekä pääraiteen että teollisuusraiteen hieman ennen sen päättymistä. Tasoristeyksen kannen kohdalla on säilynyt vanhanmallinen aurausmerkki (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Kalkkimäen teollisuusalueen kohdalla sijaitsi myös eräs alkuperäisistä, yksinkertaisista vahtituvista (Pituusprofiili 1879). Tupa näkyy muun muassa Senaatin kartalla vuodelta 1874. Radan pohjoispuolella on vielä Peruskartassa 1958 rata-alueessa neliömäinen laajentuma, joka tosin on vahtitupatontiksi poikkeuksellisen kookas (Peruskarttalehti 204105: 1958). Vahtitupa todennäköisesti sijaitsi kuvan 111 keskivaiheilla näkyvän tiheikön kohdalla. Maastoon ei kuitenkaan ole jäänyt mitään selviä jäänteitä.

Hieman Betonilan itäpuolella on myöhemminkin sijainnut jonkinlaista tavaraliikennettä palveleva liikennepaikka tasan kilometrillä 113. Sivuraiteessa on betonipölkyt, joten raide on ainakin peruskorjattu todennäköisesti tällä vuosituhannella. Vaihde on kuitenkin sittemmin purettu (kuva 112). Liikennepaikka Nummenkylän alueella oli jo radan alkuvaiheessa; pituusprofiiliin (1879) on merkitty *Nummenkylä platform,* joka Hyvärisen (2008: 150) mukaan oli yksi tavaraliikennettä varten perustetuista lastauspaikoista. Nummenkylän laiturin korvasi Muijalan laiturivaihteen perustaminen vuonna 1900 (Iltanen 2009/2011: 90).

Kuva 112. Sivuraide modernilla sepeli- ja betonipölkkytukirakenteella Hiidenmäessä, välittömästi kilometrimerkin 113 länsipuolella. Raiteen vaihde on purettu (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Kuva 113. Hiidenmäen vanha tasoristeys, vrt. kuvaan 114 (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Kuva 114. Hiidenmäen seisake 16.7.1964 (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 10 997).

Noin kilometrin 113+600 kohdalla Vanhasta Nummelasta Lohjalle kulkeva maantie ylitti radan tasoristeyksessä. Nykyisin tasoristeys sijaitsee hieman lännempänä risteyskulman muuttamisen vuoksi. Vanhan tasoristeyksen yhteydessä, sen länsipuolella, sijaitsi Hiidenmäen vuonna 1944 perustettu seisake (Iltanen 2009/2011: 86; kuva 114). Seisake lakkautettiin virallisesti 1974 (ibid.). Liikenne ajettiin kuitenkin käytännössä alas jo aiemmin. Kesällä 1971 seisakkeella pysähtyi enää yksi ainoa junavuoro. Hiidenmäestä oli siis enää mahdollista matkustaa vain toiseen suuntaan; päivittäismatkustus paikallisjunaa käyttäen ei parhaassakaan tapauksessa ollut enää mahdollista. Vuoden 1972 kesäaikataulussa Hiidenmäen nimi on yhä jäljellä, mutta yhtään pysähdystä ei enää ole merkittynä (Suomen kulkuneuvot 1971; 1972: 68).

Hiidenmäen entisen seisakkeen länsipuolella rata kulkee harjulla paahteisella, avoimella nummialueella, jota Lohjanharjun ylärinteen puolella kehystää järeä kuusimäntyvaltainen sekametsä. Kulttuuribiotooppina radanvarren ketoalue Nummenkylässä on valtakunnallisestikin arvokas (Kullberg 2020). Korkealta paikalta avautuu paikoin näköala etelään yli Salpausselän eteläpuolen kumpuilevan, kallioisten mäkien rajaaman viljelytasangon, joskin nuori lehtipuusto on viime vuosina sulkenut näkymää (kuva 115).

Kuva 115. Nummenkylässä rata kulkee Lohjanharjun kuvetta nummimaisessa ketoympäristössä (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Nummenkylän (Lohjanharjun) alikulkusilta on 28,3 metriä pitkä kiviholvisilta, jolla Hyvinkää–Karjaa-rata ylittää nykyisen kantatien 110 kilometrillä 114. Nummenkylän maisemassa radan kanssa risteävä tie 110 oli alun perin 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.

Kiviholvisilta kantaa esteettisessä olemuksessaan suoraa antiikin insinööritaidon ja -taiteen jatkumoa. Ikivanha siltatyyppi nousi jossain määrin uudelleen suosioon

1920- ja 1930-luvuilla, jolloin teräsbetoni rakennusaineena oli jo teknisessä mielessä käytössä. Esimerkkinä siltatyypin muista saman aikakauden sovelluksista ovat vaikkapa pohjoissuomalaiset Hyrynsalmen Lietejoen ja Kajaanin Petäisenniskan vesistösillat. Etenkin vesistösilloissa kiven käyttöä varsinkin pintamateriaalina puolsi paitsi totunnaisuus sen käyttöön ja tunnettu kestävyys, mutta painoa annettiin myös esteettisille ominaisuuksille (VR 1962: 171).

Oletettavasti esteettiset näkökohdat ovat korostuneet juuri maantien alikulkusillan ratkaisua valittaessa. Laajemmin kivisiltojen 1920- ja 1930 -lukujen renessanssin taustalla voi kenties nähdä jonkinlaista esteettistä vastareaktiota ensimmäisiin teräsbetonisiltoihin, ja samalla heijastumaa tuolloisen arkkitehtuurin yleisestä klassismisuuntauksesta. Muihin siltatyyppeihin suhteutettuna kiviholvisillat ovat rataverkolla kuitenkin kaikkiaan varsin harvinaisia.

Tienäkymässä Nummenkylän holvisilta on hyvin näkyvällä paikalla. Etenkin lännestä katsottuna sillan klassinen kaariholvi muodostaa porttimaisen rajakohdan, joka korostaa maisematilallista saumakohtaa Salpausselän ja sen eteläpuolisen viljelymaiseman välillä. Välittömästi radan eteläpuolella kulkee myös Vihdin ja Lohjan kuntien raja. Sillan tilaa jakava vaikutus syntyy myös rautatien korkean mutta kapean, muurimaisen sorapenkereen ansiosta, joka samalla on nimenomaan rautatien leimallinen, historiallisesti sävyttyvä tunnuspiirre. Penger liittyy siltaan kauniisti sammaloituneiden tukimuurien välityksellä (kuva 116).

Kuva 116. Nummenkylän 1934 valmistunut, suuri kiviholvisilta sijaitsee maisemallisessa saumakohdassa (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Nykyisen moottoritien alikulkusillan länsipuolinen *Nummenkyläntien tasoristeys* kilometrillä 115 on historiallinen (kuva 117). Senaatin kartan perustella ainakin 1800-luvulla käytössä ollut tielinja Vihdistä Lohjalle nousi tässä kohtaa Nummenkylän peltoaukeilta harjun laelle Muijalannummelle. Uudenmaan liiton julkaisemien paikkatieto-aineistojen perusteella Nummenkylän kylätontti sijaitsi juuri nykyisen tasoristeyksen alarinteen puolella jo 1560-luvulla. Kuninkaan kartaston perusteella

Nummenkylässä oli myös kestikievari (Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla 2019; Kuninkaan kartaston aluekohteet 2019).

Kuva 117. Nummenkyläntien tasoristeys syyshämärässä. Nummenkylän viljelty laakso häämöttää lehtipuuston lomitse selvästi alempana. Historiallinen päätie jatkui näkymän suunnassa heti radan ylityksen jälkeen vasemmalle alarinteeseen (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Nummenkyläntien tasoristeyksen kupeessa, sen länsipuolella, sijaitsi pituusprofiilin (1879) merkitty kaksoisvahtitupa. Ilmakuvassa vuodelta 1938 rakennukset vielä näkyvät, mutta vuonna 1951 tontti kasvoi jo puustoa (Historialliset ortoilmakuvat 1938; 1951). Kaikkiaan tontilla on ollut neljä rakennusta; suuri ulkorakennus sijaitsi Nummenkyläntien pohjoispuolella. Tontin yläosassa on yhä jäljellä päärakennuksen kivijalka suurten kuusten varjossa (kuva 118). Lähellä rataa on saunarakennuksen betonista valettu sokkeli, joka ajoittuu 1900-luvun alkuun.

Kuva 118. Kaksoisvahtituvan lämmitysmuurin perustus Nummenkylän tontilla kilometrillä 115 (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Kuva 119. Rajapyykki Nummenkylän kaksoisvahtituvan tontilla. Itse pyykkikiveen on hakattu R-kirjain (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Erityisen mielenkiintoinen löytö on kuitenkin suuri kivinen rajapyykki Nummenkylän vahtitupatontin luoteiskulmassa. Varsinaisessa pyykkikivessä on hakattuna selvästi erottuva kirjain ”R”, joten aivan vähäpätöisestä rajatoimituksesta ei liene ollut kyse (kuva 119). Erikoista on, että pyykki ei *täsmällisesti* sijaitse millään nykyisellä rajalla. Vihdin ja Lohjan nykyinen kunnanraja kulkee lähietäisyydellä, mutta kuitenkin

muutaman kymmenen metrin päässä Nummenkyläntien pohjoispuolella. Nummenkylän vahtituvan rakennuksia sijaitsi myös Nummenkyläntien itäpuolella, eli vahtituvan tontin rajastakaan ei ole kyse. Alueella ei myöskään tunneta historiallisia kylänrajoja, eikä esimerkiksi *Espoo–Salo-ratalinjan arkeologinen inventointi* (joka koskettaa aluetta suoraan) mainitse kohdetta (Koivisto & Laulumaa 2017).

Aiemmin Siuntioon kuulunut Nummenkylän alue liitettiin Vuonna 1953 silloiseen Lohjan maalaiskuntaan, ja nykyinen kuntaraja kulkee geometrisen suoraviivaisesti Nummenkyläntien pohjoispuolella, ylittäen radan viistosti suurin piirtein kilometrillä 114+900. Yleiskartassa 1800-luvun puolivälistä, joka siis kuvaa tilannetta ennen radan rakentamista, on kuitenkin tuolloisten Siuntion ja Vihdin pitäjien välinen raja piirretty noudattavaksi Nummenkyläntietä (Yleiskartta 1:400 000, lehti F3: 1864). Maanjakokartta vuodelta 1844 tarkentaa kuvaa: rajalinja näyttää 1800-luvun alkupuolella todella noudattaneen tässä kohtaa polveilevaa tielinjaa (Nummenkylä, maanjakokartta 1844). Rajalinjan kulkua Nummenkylän kohdalla on siis todennäköisesti tarkistettu myöhemmin, varsin mahdollisesti radan rakentamiseen liittyvien maanlunastustoimitusten yhteydessä.

Vaikuttaakin todennäköiseltä, että kilometrin 115 vahtitupatontin löydös olisi Siuntion ja Vihdin pitäjien historiallinen rajapyykki, joka voisi ajoittua jopa 1500–1700-luvuille. Rakennelman tarkempi ajoitus vaatisi kuitenkin lisätutkimuksia. Historiallisen tielinjan geometriaan on voinut tulla tasoristeyksen kohdalla vähäisiä muutoksia radan rakentamisen yhteydessä ja senkin jälkeen, mikä selittäisi, ettei pyykki sijaitse aivan nykyisen tien laidassa vaan noin kymmenen metrin päässä siitä.

Nummenkylässäkin vuosikymmeniä sitten autioituneelle vahtituvan tontille on kehittynyt pitkää ajallista jatkumoa ilmentävä kasvillisuusyhteisö. Vuoden 1938 ilmakuvassa hahmottuva suuri pihakoivu on esimerkiksi yhä jäljellä tontin alaosassa (kuva 120). Vahtitupatontin länsipuolella on Nummenkylän suojeltu tammimetsikkö.

Kuva 120. Vahtitupatontin pihakoivu Nummenkylässä (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Nummenkylän historialliseen kulttuurimaiseman kokonaisuuteen kohdistuu kuitenkin tulevaisuudessa huomattavaa muutospainetta. Helsinki–Turku nopean junayhteyden jatkosuunnitteluun edenneessä linjausvaihtoehdossa uusi ratayhteys leikkaisi Hyvinkää–Karjaa-rataosan juuri Nummenkylän vahtitupatontin kohdalla. Uuden Vihti–Nummelan aseman kohdalla pääraiteesta erkaantuisi pohjoiseen liityntäraide, joka liittyisi Hyvinkää–Karjaa-rataan entisen Hiidenmäen seisakkeen tienoilla. Oikoradan pääratalinja ylittäisi Nummenkylän viljelylaakson ja Hyvinkää–Karjaa-radan korkealla sillalla juuri kilometrin 115 vahtitupatontin kohdalla, niukasti Nummenkyläntien tasoristeyksen itäpuolella (Väylävirasto 2020; kuva 117). Korkealla sillalla kulkeva osuus vaihtuisi leikkaukseksi Lohjanharjun läpi hieman ylärinteen puolella (ibid.). Maakuntakaavaan sisältyy lisäksi em. ratayhteyden haara, joka jatkuisi lähiliikenneratana Lohjalle, joka merkitsisi Hyvinkää–Karjaa-rataosan kaksiraiteistamista tällä osuudella (Lohjan kaupunki 2012).

Kuva 121. Nummenkylän kulttuurivaikutteista radanvarsimaisemaa. Taustalla historiallisen Nummenkyläntien tasoristeys lähellä keskiaikaista kylätonttia. Vasemmalla kaksoisvahtituvan autioitunut tontti ja Nummenkylän suojeltu tammimetsikkö (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Ratalinjaa Karjaan suuntaan edetessä ilmaantuu rautatiemaisemaan uusi, eteläinen vivahde. Vahtitupatontin länsipuolella on radan varressa Nummenkylän suojeltu tammimetsikkö. Eteläpuolella, alarinteen puolella on puoliavointa, pienimuotoista kulttuurimaisemaa, joiden rajakohdassa rautatie kaartaa harmonisen oloisesti (kuva 121). Ratamaisemassa Nummenkylän harjujakso rajautuu länsipäässä kuusikkoiseen metsänäkymään ennen nykyistä moottoritien alikulkusiltaa.

Kuva 122. Kivirumpu Muijalassa, kilometrillä 116 (Mikko Itälahti 18.11.2021).

Kilometrillä 116, Helsinki–Turku-moottoritien länsipuolella, rata ylittää raviinimaisen, jyrkkätörmäisen purolaakson. Korkean penkereen kohdalla on säilynyt yksi alkuperäisistä kivirummuista.

Rumpu on Hyvinkää–Karjaa-rataosalle tyypillinen kivirumpu. Sen kivityössä näkyy tietty karkeatekoisuus verrattuna myöhempien vuosikymmenten kivirumpuihin. 1890-luvulta alkaen kivitöille on usein ominaista samanmuotoisiksi ja -kokoisiksi hakattujen harkkojen tuoma säännöllisyys. Muijalan rummun historiallisia arvoja tukee myös ympäristön ajallinen syvyys; lehtomaista kuusikkoa kasvava purolaakso on suojelualue. Lohjan taajamayleiskaavaan alue on merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi ja ekologiseksi käytäväksi radan etelä- ja pohjoispuolen välillä (Lohjan kaupunki 2012).

Välittömästi rummun länsipuolella on radan varteen syntynyttä teollisuutta; rakennusten pintamateriaaleja valmistavalle Cembrit Oy:n tehtaalle (aiemmin Minerit) haarautui Muijalan vaihteelta pistoraide, joka näkyy 1950-luvun lopun peruskartalla (Peruskarttalehti 204104: 1959; kuva 123). Lastauslaituri on yhä nähtävissä tehdasrakennuksen radan puolella, kuten myös pääraiteen rinnalla kulkeneen sivuraiteen pohja. Muijalan tavaraliikenne lopetettiin 1991, joten raiteen liikennöinti on päättynyt viimeistään tuolloin (Vaunut 2022). Raide mahdollisesti näkyy epäselvästi vielä vuoden 1996 ilmakuvassa. Länsipuolinen tasoristeys korvattiin maantien alikululla 1997, ja raide lienee viimeistään purettu pian tämän jälkeen (Historialliset ortoilmakuvat 1996; 1997).

Kuva 123. Cembrit Oy:n tehdaskiinteistön radan puolella on jäljellä lastauslaituri, jolle johti Muijalan liikennepaikalta pistoraide (Mikko Itälahti 9.11.2021).

Muijalan laiturivaihde perustettiin 1893 Lohjanharjulta Muijalan kylään johtavan tien risteykseen (Iltanen 2009/2011: 90). Matkustaja-aikatauluun Muijala lisättiin viiden muun laiturivaihteen tai pysäkin ohella 1900 (Turisti 1900). SRM:n valokuva-arkiston perusteella useimmilla pienistä liikennepaikoista kuitenkin oli Bruno Granholmin *Platformskjul*-tyyppinen odotusvaja. Muijalan rakennus oli kuitenkin suurempi, paviljonkimainen rakennus. Alkuperäisessä asussaan rakennus edusti selvää karelianismivaikutteista jugendia (kuva 124). Laiturirakennus sijaitsi erikoisesti maaleikkauksen törmällä, ratapihaa ylempänä (kuva 125).

Kuva 124. Muijalan laiturirakennus karelianismivaikutteisessa alkuperäisasussaan. Selvästi nykyistä avoimemmassa maisemassa havainnollistuu myös liikennepaikan sijainti Salpausselän päällä. Muijalan kyläkeskus sijaitsee näkymän suunnassa harjunrinteen alla (SRMV1: 2067).

Kuva 125. Muijala 16.7.1964 (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 10998).

Muijalan laiturivaihteen läheisyyteen perustettiin ilmeisesti kaksoisvahtitupa noin vuonna 1907. Tähän viittaa löytynyt Bruno Granholmin kaksoisvahtituvan ulkorakennuksen tyyppipiirustus, jollainen merkinnän mukaan on toteutettu Muijalaan 1907 (Granholm 1900/1907). Myöhemmän valokuvan perusteella Muijalan laiturirakennuksen ulkoasu muuttui alkuperäisestä todennäköisesti 1900-luvun alkuvuosikymmeninä, kun esimerkiksi länsipään ikkuna-aukkoihin – oletettavasti tavarasuojaan – lisättiin kuuteen pieneen ruutuun jaetut jugendikkunat ja muun muassa kuistin poikkipäädyn harjakoriste poistettiin. Muutokset kevensivät rakennuksen ilmettä ja lisäsivät arkkitehtonisen tyylin yhtymäkohtia lähistöllä säilyneeseen kaksoisvahtitupaan (kuva 126). Oletettavaa onkin, että laiturirakennuksen muutokset ajoittuvat noin vahtituvan rakentamisen aikoihin.

Kuva 126. Muijalan laiturivaihteen eteläpuolella säilynyt Bruno Granholmin piirtämä, 1907 valmistunut kaksoisvahtitupa ja siihen liittyvä käymälä- ja navettarakennus (Mikko Itälahti 18.11.2021).

Muijala muuttui seisakevaihteeksi vailla henkilökuntaa jo 1952, jolloin myös tavaraliikenne päättyi ensi kerran (Iltanen 2009/2011: 90; Vaunut 2022). Tavaraliikenne kuitenkin palautettiin 1962, ilmeisesti juuri lähistöön syntyneen teollisuuden vuoksi. Muijalan tavaraliikenne päättyi 1991, jonka jälkeen liikennepaikka lakkautettiin ja sivuraiteet purettiin. Entisen ratapiha-alueen harjusorapohjalla kasvaa parikymmenvuotiasta mäntymetsää (kuva 127).

Henkilöliikenne lopetettiin ensi kerran vuonna 1972, mutta palautettiin kuitenkin vielä vuosiksi 1974–1977 (Iltanen 2009/2011: 90). Syynä palautukseen oli luultavimmin ympäristön lisääntynyt asutus: Muijalasta tuli taajama vuoden 1980 väestölaskennassa, jolloin asukkaita oli 249 (SVT 1983). Muijalan autioitunut pysäkkirakennus paloi 1994 (Iltanen 2009/2011: 90). Laiturirakennukselta radan varteen johtaneet betoniportaat ovat jäljellä maaleikkauksen luiskassa (kuva 127). Hyvinkää–Karjaa-radan henkilöliikenteen lopettamisen jälkeen on Lohjanharjulle muodostunut huomattava, noin 20 kilometriä pitkä nauhataajama Muijalasta Kirkniemeen. Sen alueella asuu viimeisimpien tietojen mukaan 32 603 asukasta (SYKE 2021a). Muijalaan on kaavailtu jälleen liikennepaikkaa uudelle Nummelan kautta Helsinkiin suunniteltavalle lähiliikenneradalle (Lohjan kaupunki 2012).

Kuva 127. Muijalan entinen ratapiha-alue (Mikko Itälahti 18.11.2021).

Muijalasta Lohjan suuntaan rata kulkee paikoin jopa ahtaan oloisesti 1900-luvun taajamarakenteen lomassa, vaikka sitä enimmäkseen ympäröikin kapea vihervyö. Kilometrillä 118 on jäljellä vähäisiä merkkejä yksinkertaisen vahtituvan tontista. Alue on jäänyt osin pihatien alle, mutta säilynyt pääosin rakentamattomana. Vahtituvasta ei muistuta kuitenkaan mikään muu kuin sitkeä pajuangervokasvusto, joka osin on valloittanut radan ojaluiskankin. Seuraava yksinkertaisen vahtituvan tontti on heti kilometrillä 120. Rataleikkauksen törmän päällä on säilynyt graniittinen kivijalka – joka kuitenkin on mahdollisesti kuulunut pikemminkin ulkorakennukseen kuin varsinaiseen vahtitupaan. Lohjan Perttilän kaupunginosayhdistys Perttilä-Seura on pystyttänyt paikalle mielenkiintoisen opastekyltin, jossa on myös kuva yksinkertaisen vahtituvan tyyppipiirroksista (kuva 128).

Kuva 128. Opastetaulu vahtituvan tontilla Lohjan Perttilässä, kilometrillä 120 (Mikko Itälahti 18.11.2021).

Rataa kehystävän puustoisen vyöhykkeen luonne vaihtelee hiekkaisesta männiköstä lehtomaiseen sekametsään. Taajamametsässä rataa seurailee poukkoillen metsäpolku, jonka kanssa pienemmät polut risteävät. Ahkerasti käytetyt polut, lasten rakentamat majat ja puihin ripustetut linnunpöntöt kertovat kapeankin metsänauhan kulttuurisesta merkityksestä. Lohjan taajamayleiskaavassa radanvarsi onkin kauttaaltaan merkitty suojaviheralueeksi (Lohjan kaupunki 2012). Etenkin rehevillä paikoilla metsäntuntu on vahvempi kuin karttakuvan perusteella saattaisi olettaa. Sijainnista keskellä taajamaa kuitenkin muistuttavat toistuvasti tonttikadut, jotka kulkevat kohtisuoraan rataa kohden. Monet aiemmista tasoristeyksistä on poistettu, mikä on huomattavasti lisännyt radan estevaikutusta, muuttaen taajaman tilallista rakennetta ja radan suhdetta siihen.

Kuva 129. Lohjan veturitalli iltahämyssä (Mikko Itälahti 18.11.2021).

Hyvinkään suunnasta tultaessa rata sivuaa Immulan työväentalon pihapiiriä noin kilometrillä 121+700, hieman ennen Lohjan asemanseudulle saapumista (Ockenström 2002/2007: 155). Suuri punainen työväentalo piharakennuksineen on suojeltu kaavalla (Lohjan kaupunki 2012). Lohjan asemalle saapumista viestii ensimmäisenä punatiilinen veturitalli radan eteläpuolella (kuva 129). Talli on rakennettu 1928, ja 1930-luvulla siihen on radan puolelle lisätty linja-autopilttuu (Salmela 2021). Talliin on myös integroitu Hyvinkää–Karjaa-rataosalla varsin harvinainen vesitorni.

Vesitornien sijoittamista määrittävä resurssi oli tietenkin veden saatavuus. Useat rataverkon vesitornit sijaitsevatkin vesistöjen äärellä. Lohjan vesitorni sai kuitenkin vetensä Salpausselän muodostamista pohjavesivaroista. Muutaman sadan metrin päästä alarinteen puolelta on verraten helppo paikantaa maastokartalta alava kohta, jossa pohjaveden pinta on lähellä maan pintaa. Paikasta löytyykin yhä betonivalettu kaukalo, jonka rakenne vastaa Salmelan (2021) suullisena perimätietona saamaa kuvausta vedenottamosta. Vesi on pumpattu vesitorniin putkea pitkin. Hieman alempaa rinteestä löytyy vielä betonirenkaista tehty kaivo, joka saattaa niin ikään liittyä veturitallin vedenhankintaan (kuva 130). Alkuperäinen vedenottopaikka sijaitsi Salmelan (2021) tietojen perusteella todennäköisesti aivan ratapenkereen kupeessa veturitallin länsipuolella lähellä vesiviskuria. Paikassa oli aiemmin matala mutta leveä, kivistä muurattu kaivo, joka oli myöhemmin täytetty.

Kuva 130. Mahdollisia vedenottamorakenteita Lohjan veturitalleilta muutama sata metriä alarinteeseen (Mikko Itälahti 22.11.2021).

131. Lohjan vesiviskuri (Mikko Itälahti 18.2021).

Höyryveturien vesihuoltoon liittyvä näkyvä, mutta voimakkaasti harvinaistunut elementti on myös Lohjan veturitallien luona radan varressa säilynyt vesiviskuri, joka Salmelan (ibid.) mukaan on yhä periaatteessa toimintakuntoinen (kuva 131). Laitteisto onkin päätetty säilyttää rataosan sähköistystyön yhteydessä.

Veturitallia vastapäätä, radan pohjoispuolella, sijaitsee myös rautatierakennuksia. Vesiviskurin kohdalla on kylmillään 1950–1960-lukujen taitteen matala, vuorauksseltaan limilaudoitettu toimisto- ja sosiaalitila. Tästä ylärinteeseen sijaitsee komea paritalo, joka puutarhapiirustustuksen perusteella on ratamestarien asuintalo (Puutarhapiirustus 1958b; kuva 132).

Kuva 132. Ratamestarien asuintalo Lohjan veturitalleja vastapäätä vaikuttaa Thure Hellströmin suunnittelemalta (Mikko Itälahti 19.11.2021).

Ratamestarien asuintalon idän puolella on autioitunut tontti. Maastokartan ja puutarhasuunnitelman perusteella on pääteltävissä, että tontilla sijaitsi veturinkuljettajien asuintalo, joka on ilmeisesti purettu 1990-luvulla (Puutarhapiirustus 1960). Villiintyneessä puutarhassa on jäljellä muun muassa lipputangon perusta, suuret pihakoivut, kaivo ja radan tuntumassa omenapuu.

Lohja on radan alkuperäinen asemapaikka. Asema perustettiin Salpausselän etelärinteelle, Ventelän keskiaikaisen kylätontin tuntumaan, eri puolelle Lohjanharjua kuin Lohjanjärven rantatasanteella sijaitseva Lohjankylä ja sen keskiaikainen kivikirkko (Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla 2019). Metsä- ja kaivosteollisuuden nousun myötä Lohjasta alkoi kasvaa 1900-luvun alkupuolella merkittävä teollisuuspaikkakunta. Lohjan liikennepaikan merkitystä kasvatti vuonna 1911 avattu, Hjalmar Linderin rakennuttama yksityinen sähkörautatie Lohjankylän kautta Lohjanjärven Pappilanniemen rantaan, jossa oli niin ikään Linderin perustama selluloosatehdas (Iltanen 2009/2011: 90). Sähkörautatiehen palataan hieman tarkemmin tuonnempana.

Vaikka suuret teollisuuslaitokset sijaitsivat Lohjanjärven rannalla, alkoi myös Lohjan kirkolta noin kolmen kilometrin päässä sijaitsevan aseman ympäristöön syntyä esikaupunkimainen asutus- ja pienteollisuuskeskus. Veturitallin kupeessa, radan eteläpuolella sijaitsee alun perin osuusteurastamon rakennukseksi valmistunut klassismivaikutteinen teollisuusrakennus punatiilisine piippuineen (Pitäjänkartta 1:20000, 1939). Radan pohjoispuolella sijaitsi muun muassa meijeri ja punatiilinen viljasiilo (Salmela 2021).

Vuoden 1960 väestölaskennassa oli Lohjan asemanseudun taajamassa 1 460 asukasta, ja vuonna 1980 jo 3 136 (SVT 1965; 1983). Sittemmin Ventelän asutus on sulautunut osaksi Lohjan keskustaajamaa. Lohjan asemanseudun yhdyskunta on

edelleenkin huomattavissa määrin säilyttänyt historiallisen leimansa ja elävyytensä.

Vuonna 1928 Lohjan asemalta Lohjanjärven rantaan valmistui Valtionrautateiden rakentama Lohjanjärven satamarata. Käytännössä rata rakennettiin sähkörautatien korvaajaksi, vaikka radat eivät aivan samaa linjaa kulkeneetkaan. Lohjan satamaradan rakentamisen yhteydessä Lohjan asemalle tarvittiin lisää tilaa, ja vuonna 1928 Lohjalle valmistui Thure Hellströmin suunnittelema klassistinen asemarakennus, joka korvasi Knut Nylanderin alkuperäisen aseman (kuva 133). Lohjan asema työllisti vielä 1980-luvun puolivälissä yli 20 ihmistä (Ockenström 2002/2007: 157).

Kuva 133. Lohjan asemarakennus illalla (Mikko Itälahti 18.11.2021).

Kuva 134. Alkuperäinen Knut Nylanderin asemarakennus on siirretty lyhennettynä asuinrakennukseksi asema-alueen länsipäähän. Uudessa verhoilussa on 1930-luvun klassismin piirteitä (Mikko Itälahti 19.11.2021).

Lohjan ratapiha on kokenut vuosien saatossa huomattavia muutoksia. Asemarakennuksen kohdalla oli 1950-luvun alussa jopa seitsemän raidetta, ja ratapiha jatkui selvästi yli nykyisen Munkkaantien alikulun kohdalla olleen tasoristeyksen (Historialliset ortoilmakuvat 1951). Nykyisin ratapihaa on selvästi lyhennetty, ja itäinen tulovaihde on alikulun länsipuolella. Radan etelälaidalla oli myös 1900-luvun puolivälissä rivi kauppaliikkeiden makasiineja, jotka kaikki on purettu (ibid.).

Kokonaisuutena Lohjan asemamiljöö on kuitenkin säilyttänyt hienosti 1900-luvun puolivälin rautatieasemaympäristön ominaistunnelman. Poikkeuksellinen arvo liittyy asemarakennuksen ja laiturialueen saavutettavuuteen yleisön kannalta. Lohjan asemarakennuksessa on vuodesta 2012 alkaen toiminut kahvila. Nykyinen omistaja on ennallistanut laiturialueen ja kaivanut esiin 1900-luvun loppupuolella kivituhkaan peitetyn mukulakiveyksen. Suuret lehmukset laiturialueen pohjoisreunassa ovat säilyneet historiallisen asemamiljöön tunnusmerkkinä. Omistaja on toiminut yhteistyössä esimerkiksi Suomen Rautatiemuseon kanssa museojunaliikenteen järjestämisessä.

Asematalon länsipuolella on radan ja maantien välissä puistomaisessa ympäristössä, jyhkeiden mäntyjen katveessa asemaan liittyvä asuinalue. Rakennuksia oli 1900-luvun puolivälissä kolme, mutta lähimpänä asemaa ollut on purettu (Puutarhapiirustus 1959). Seuraavana on edelleenkin jäljellä ilmeisesti Thure Hellströmin suunnittelema asemapäällikön talo. Viimeisenä on alkuperäinen asemarakennus vuodelta 1873, joka on siirretty asuinrakennukseksi. Rakennus on suojeltu asemakaavalla (Lohjan kaupunki 2012; kuva 134). Asematalon länsipuolella on säilynyt makasiini (kuva 135). Aseman itäpuolella on puistossa jäljellä myös Nylanderin tyyppipiirroksiin viittaava 1800-luvun asuinrakennus ja 1950-luvun saunarakennus. Itäosan korkeiksi kasvaneet douglaskuuset näkyvät Ventelän raittimaisemassa kauas aseman maamerkkinä.

Kuva 135. Makasiini Lohjan asemalla (Mikko Itälahti 18.11.2021).

Kaarteessa sijaitsevalta ratapihalta avautuu vaikuttavia näkymiä yli alempana olevien Asemanrinteen kaupunginosan kattojen. Maisemassa suomalaisittain erityislaatuinen piirre on rakennetun ympäristön elementtien tiivis, terassimainen ryhmitys Salpausselän rinteessä. Yhdessä keskimääräistä suomalaistaajamaa selvästi varhaisemman rakennuskannan ja rehevän kasvillisuuden kanssa tämä luo rautatien kulttuurimaisemaan mannereurooppalaisen vivahteen (kuva 136).

Kuva 136. Urbaani näkymä Lohjan ratapihan länsipäästä yli Asemanrinteen talojen (Mikko Itälahti 19.11.2021).

3.4 Lohjan asema – Lohjanjärvi

Lohjan sähkörautatie oli yksi Hyvinkää–Karjaa-radan kapearaiteisista yksityisistä sivuradoista. Tämänkin radan taustahahmo oli muun muassa Mustion ja Kytäjän kartanoiden patruuna Hjalmar Linder. Vuonna 1903 avatusta Mustion sähkörautatiestä saamiensa hyvien kokemusten perusteella hän rakennutti 1907 liikenteelle avatun sähkörautatien myös Lohjan aseman ja Lohjanjärven Pitkäniemeen perustamansa sulfaattiselluloosatehtaan välille (Iltanen 2009/2011: 90; Salonen 1996/2002).

Lohja–Lohjanjärvi-sähkörautatie oli Suomen ensimmäinen sähkörata, jolla oli myös henkilöliikennettä. Yleiselle matkustaja- ja tavaraliikenteelle rata avautui ilmeisesti 1912, tosin vasta polemiikin jälkeen, kun Linderiä moitittiin asian vitkastelusta (Salonen 1996/2002: 8–9). Antamistaan lupauksista huolimatta häntä ilmeisesti alkoi askarruttaa radan kuljetuskyky; koko kuljetuskapasiteetti oltaisiinkin oikeastaan tarvittu sellutehtaan tarpeisiin (ibid.: 9–10). Sähkörautatien myötä Lohjan asemasta kuitenkin tuli rautateiden yleisen liikenteen risteysasema. Lohjan sähkörautatie ilmestyi vuonna 1915 valtakunnallisiin joukkoliikenneaikatauluihin yksityisratana *Lohja–Lohjanjärvi,* jonka aikataulu oli sijoitettu Hyvinkää–Hanko-radan yhteyteen (Turisti 1915: 35). Kahden junaparin kulku oli sovitettu Lohjan asemalla pysähtyviin junavuoroihin (keskipäivällä Karjaan ja illan suussa Hyvinkään suuntiin). Viiden kilometrin matka Lohjan asemalta Lohjanjärven (*Lojo sjö*) höyrylaivalaiturille kesti puoli tuntia. Väliasemana oli Lohjan kirkonkylä (*Lojo Kyrkoby*) (ibid.). Lohjan sähkörautatie päättyi Höyrylaivalaiturille sellutehtaan alueella, josta muun muassa höyrylaiva S/S Elias Lönnrot kuljetti matkustajia edelleen muun muassa Karjalohjan suuntaan; liikenne palveli maalaisten kaupunkimatkojen ohella Lohjanjärven rantojen ja saariston lisääntyvää huvila-asutusta (Latvakangas 1985).

Kapearaiteisen radan linja Lohjan asemalta kulki nykyisten Laurinkadun ja Nummentien välimaastossa. Lohjan Kotiseutututkimuksen Ystävät ry:n hankkima, vuonna 1987 paljastettu muistomerkki antaa käsityksen radan kevyen oloisesta infrastruktuurista ja linjauksesta, jonka jyrkkä nousu harjun jylhää kuvetta tuo mieleen alppiseutujen vuoristoradat (kuva 137).

Kuva 137. Lohjan sähkörautatien muistomerkki Lohjanharjun kupeessa, nykyisten Laurinkadun ja Nummentien välimaastossa (Mikko Itälahti 19.11.2021).

Kapearaiteisen sähkörautatien liikenteen korvasi 1928 valtion rakentama *Lohjan satamaradaksi* nimetty rata (vaikka sen merkitys vesiliikenteelle tulikin olemaan hyvin vähäinen). Satamarata luikerteli Lohjanharjulta Pitkäniemen rantaan Lohjan keskustan ja kirkon sivuitse; pituuskaltevuuden loiventamiseksi linjaus taivutettiin mutkalle, ja karttakuvassa satamaradan linja muistuttaa S-kirjaimen peilikuvaa. Harjun kuvetta laskeutuva linjaus kulkee alkumatkasta hyvin korkealla penkereellä, jolta avautuu jylhä näkymä kohti Lohjanjärven Pappilanselkää ja Tytyrin kaivoksia, yli Moisionpellon maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön (Uudenmaan liitto 2012).

Matkustajaliikenteelle valtionrautateiden satamarata avattiin 1930 (Suomen kulkuneuvot 1930: 20). Aluksi liikenne oli ajan mittapuulla vilkasta: vuonna 1930 liikennöitiin peräti seitsemän matkustajajunaparia päivässä. Reitin pääteasema oli Lohjan kauppala, vuodesta 1969 alkaen nimeltään Tytyri. Lisäksi väliseisakkeena oli Lohjanmoisio. Liikenne kuitenkin korvattiin linja-autoilla jo 1936 (Suomen kulkuneuvot 1930: 20; 1936; Iltanen 2009/2011: 91).

Kuva 138. Moisionkadun 1933 valmistunut alikulkusilta Lohjan satamaradalla (Mikko Itälahti 19.11.2021).

Satamaradan linja halkoo tiiviisti Moisionpellon omaleimaista pientaloaluetta, joka palstoitettiin vuosina 1926–1927 (Ockenström 2002/2007: 21). Vuonna 1933 Lohjan keskustan ja Moisionpellon väliseksi pääyhteydeksi rakennettiin Moisionkatu, jonka kohdalle Satamaradan penkereeseen tuli kivimaatukinen ja teräsjänteinen alikulkusilta. Pienimuotoisen urbaanin esikaupunkialueen ja rautatien eritasoristeyksen miljöö on tunnelmaltaan kaupunkiratamainen (kuva 138). Moisiontien alikulkusilta on sillanrakennustekniikan kannalta merkittävä; kyseessä oli ensimmäinen hitsaamalla koottu teräsjänne suomessa (ibid.: 41).

Alikulkusillan itäpuolella ratalinja puhkaisee sammaloituneessa kallioleikkauksessa selänteen, jonka päällä seisoo keskiaikainen Pyhän Laurin kirkko. Hiidensalmentien ylikulkusillan pohjoispuolella sijaitsi Lohjan kauppalan (vuodesta 1969 Tytyri) asema. Liikennepaikasta on jäljellä laiturin reunustan lehmusrivi ja entisöitynä säästetty vesiviskuri. Vuonna 2020 puretun satamaradan pohja on Tytyristä eteenpäin muutettu kivituhkatuksi kevyen liikenteen raitiksi.

Hieman Tytyrin asemalta eteenpäin haarautui oma raiteisto Tytyrin kaivokselle ja kalkkirikastamolle (Peruskarttalehti 2041 01: 1959). Teollisuusraiteiston pohja on jäljellä pääraiteen pohjan länsipuolella metsittyneenä. Tytyrin kalkkirikastamon rakennukset ajoittuvat 1940- ja 1950-luvun taitteeseen (Ockenström 2002/2007: 65). Ne myös todistavat 1900-luvun keskivaiheen pitkälle kehitetystä, teollisuuden erikoistuneisiin tuotantoprosesseihin yhteen sovitetusta rautatielogistiikasta. Ratapohjien osoittama linja johtaa yhä kohti suurten siilojen alaosassa näkyviä tunnelimaisia aukkoja, joiden läpi raiteet kulkivat (kuva 139). Rikaste voitiin kuormata painovoimaisesti siiloista suoraan vaunuihin. Kaikesta huolimatta Tytyrin kaivoksen ja kalkkirikastamon rautatiekuljetukset siirtyivät kumipyörille ilmeisesti jo 1980-luvulla (Destia 2019: 12).

Kuva 139. Tytyrin kalkkirikastamolle johtanutta ratapohjaa (Mikko Itälahti 19.11.2021).

Satamaradalta haarautui 1900-luvun puolivälissä edelleen lukuisia raiteistohaaroja Pitkäniemen rannoille; pääosa näistä liittyi sahateollisuuteen ja uittoon. Oma raiteistonsa haarautui esimerkiksi lähellä Hiidensalmen siltaa sijainneelle Lohjan Sahalle, joka hallitsi lautatarhoineen niemen pohjoisosaa (Pitäjänkartta 2041 01, Lohja 1939). Erilaisia, lähinnä uittoon liittyviä laiturirakenteita kapearaiteisine kenttäratoineen oli 1930-luvun ilmakuvien perusteella rannoilla runsaasti.

Satamarata haarautui lopuksi Pitkäniemen kahdelle suurelle teollisuuslaitokselle, sellu- ja vaneritehtaalle. Pitkäniemen sellutehtaan (myöhemmin paperitehtaan) portin takana raiteisto laajeni omaksi tehdasratapihaksi, joka käsikääntöisine vaihteineen on yhä jäljellä vesakoituneena. Sellutehtaan alueella satamarata kohtasi uudelleen sähkörautatien linjan, joka päättyi niin ikään tehtaan alueella sijainneelle höyrylaivalaiturille. Laiturirakenteista ei ole jäljellä varmoja merkkejä, vaikka Pitkäniemen kärjen pohjoisranta on selvästi pengerretty. Luultavimmin se on palvellut ainakin puutavaran uittoa. Tehtaan punatiilinen 1900-luvun alun rakennuskanta on edustava kokonaisuus, ja rakennusten välissä on yhä jäljellä raiteistoa (kuva 140).

Kuva 140. Pitkäniemen 1906 perustetun sellutehtaan rakennuksia. Tehtaan alueella on yhä jäljellä lukuisia raiteiston haaroja (Mikko Itälahti 19.11.2021).

Lohjan 2015 lakkautettu paperitehdas oli Lohjan satamaradan viimeinen rahtiasiakas. Tehdas siirtyi kumipyöräkuljetuksiin 2010. Syyksi ilmoitettiin tuolloin VR:n tavaraliikenteen palvelujen muuttunut hinnoittelu (Nummelin & Voutilainen 2014: 27). Vaneritehtaan alueella toimintaa jatkaa edelleen Metsä Woodin kertopuutehdas, joka oli lopettanut raidekuljetusten käytön jo aikaisemmin (ibid.). Satamaradan pohjalle rakennettu kevyen liikenteen väylä päättyy nykyisin kertopuutehtaan portille. Entisen raiteen paikalla lastataan nyt kuorma-autoja (kuva 141).

Kuva 141. Lohjan 2020 puretun Satamaradan linja päättyy entisen vaneritehtaan, nykyisen Metsä Wood:n kertopuutehtaan portille (Mikko Itälahti 19.11.2021).

Satamarata haarautui Hyvinkään–Hangon radasta Lohjan ratapihan länsipäässä paikalta, jolla nyt sijaitsee uusi puutavaraterminaali. Tavaraliikenteen päättymisen myötä satamarata suljettiin liikenteeltä lokakuussa 2014 (ibid.: 28), ja purettiin loppuvuodesta 2020. Puutavaraterminaali rakennettiin osin puretun satamaradan alkuosan päälle. Lohjan puutavaraterminaali on Kirkniemen paperitehtaan ohella toinen Hyvinkää–Karjaa-rataosan viimeisistä jäljellä olevista tavaraliikenteen lähtöpaikoista. Terminaalikentän laidalla on säilynyt huonokuntoisena osa seudun rautatie- ja teollisuushistoriaa: Lohjan selluloosatehtaan välivarasto, johon selluloosapaalit kuljetettiin sähkörautatien avulla. Sähkörautatien linja kulki rakennuksen radan puoleista sivua (kuva 142).

Kuva 142. Lohjan puutavaraterminaali. Oikealla sähkörautatien varrella sijainnut Linderin selluloosavarasto (Mikko Itälahti 19.11.2021).

3.5 Lohja–Karjaa

Paikalle, jossa Hyvinkää–Karjaa-päärata sivuaa lähimpää Lohjan keskustaa, perustettiin ilmeisesti loppuvuodesta 1924 Keskilohjan laiturivaihde (Iltanen 2009/2011: 91). Aikatauluun liikennepaikka on merkitty kesällä 1925 (Turisti 1925: 22). Liikennepaikalle tuli alun alkaen Thure Hellströmin suunnittelema pienen aseman tyyppirakennus (kuva 143).

Kuva 143. Keskilohjan liikennepaikka. Laiturialueen ruohottuminen näkyi jo 1960-luvulla (Onni Lehtonen / VR 16.7.1964 & Mikko Itälahti 19.11.2021, SRM/Vr1: 11001).

Henkilökunta kuitenkin poistui Keskilohjalta jo 1952, jolloin liikennepaikka alennettiin seisakkeeksi. Sellaisena se kuitenkin palveli syyskuuhun 1983, rataosan henkilöliikenteen loppuun saakka (Iltanen 2009/2011: 91; Suomen kulkuneuvot 1983a: 70). Thure Hellströmin suunnittelema, autioitunut laiturirakennus paloi tuhopoltossa 1996 (Iltanen 2009/2011: 91).

Myös Keskilohjan asemanseudulle syntyi 1900-luvulla esikaupunkimaista kortteliasutusta ja pienteollisuutta. Radan varrella on yhä nähtävissä useita 1920–1950-lukujen teollisuusrakennuksia, jotka osin toimivat edelleen alkuperäisessä käytössään. Vaunukuormamittakaavan rautatiekuljetukset kyseisille laitoksille ovat kuitenkin yleisen kehityskulun mukaisesti päättyneet. Sivuraiteista viimeisenä oli käytössä bitumivalmisteita tekevän Lemminkäisen raide (nykyisin Cerabit), joka sijaitsi Lohjan ja Keskilohjan liikennepaikkojen välillä. Sen vaihde purettiin 1992 (Iltanen 2009/2011: 91). Radan ja teollisuuskiinteistön välisellä metsittyneellä kaistaleella on säilynyt joitakin lastauslaiturin jäänteitä kuten reunusbetonin kappaleita.

Keskilohjan ja Virkkalan Maksjoen viljelyaukeiden välillä Hyvinkää–Karjaa-rata kulkee valtaosaltaan pienen välimatkan päässä nauhataajamasta, jonka pääakseli jää Lohjanharjun rannan puolelle. Maasto radan varressa on pääosin kuivaa, mäntyvaltaista kangasmetsää, lukuun ottamatta Gunnarlan kartanon peltoaukeille rakentunutta golfkenttää ja 2000-luvun erillispientaloaluetta sitä vastapäätä, radan pohjoispuolella. Noin kilometrin 130 kohdalla sijaitsee radan läheisyydessä Tanhuhovin perinteikäs tanssilava. Sen kohdalla ei koskaan ole ollut virallista seisaketta, mutta radan varressa on sorainen levike, jonka kohdalla on pysähtynyt 2000-luvullakin tilausjunia. Reitti kulttuurihistoriallisesti merkittävältä tanssipaikalta radan varteen on kapea, mutkitteleva metsäpolku.

Keskilohjan ja Virkkalan välillä on kaksi autioitunutta vahtitupatonttia. Siuntioon johtavan tien tasoristeyksen kupeessa, kilometrillä 127 oli eräs pituusprofiiliin (1879) merkityistä yksinkertaisista vahtituvista. Myös kilometrillä 131, Maksjoen kylässä, oli kaksoisvahtitupa. Molemmat ovat autioituneet tai purettu 1900-luvun alkupuolella. Maastossa nähtävissä on näille kohteille tyypillisiä asutuksen merkkejä: lämmitysmuurin kekomainen raunio, tontin ympäristöään vanhempi, järeä puusto, sekä puuston lomassa ja rata-alueen aukealle levittäytyvä tiheä pajuangervokasvusto.

Maksjoen Vallaasta Virkkalan kyläkeskuksen tuntumaan rata kulkee jälleen alavalla savikolla. Etelän puolella avautuu avoin, historiallinen viljelysmaisema, jota halkovat purot kuuluvat Siuntionjoen latvoihin. Siuntionjoen pääuoman viljelysmaisema on valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue. Vallaan alueen viljelymaisema on Lohjan yleiskaavassa osoitettu paikallisella tasolla maisemallisesti arvokkaaksi peltoalueeksi (kuva 144).

Kuva 144. Maksjoen ja Virkkalan välillä rata kulkee jälleen Siuntionjoen latvojen viljelymaisemassa (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Kuva 145. Virkkalan vehmasta kylämiljöötä Maksjoentien tasoristeyksen länsipuolella (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Virkkalan kylän laidalla rata ylittää Maksjoentien vartioidussa tasoristeyksessä. Tiiviisti risteyksen ympärille jäsentyneet vehmaat, pienimittakaavaiset puutarhat luovat pittoreskin vaikutelman. Tästä länteen alkaa noin puolentoista kilometrin jakso puoliavointa kylämaisemaa, joka rataan pohjoispuolella rajautuen on määritelty

valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi *Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta* (RKY: Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta 2009; kuva 145). Maakunnallisesti arvokkaan, samannimisen kulttuuriympäristön rajaus on laajempi, ja se kattaa myös radan eteläpuolen kyläympäristön (Uudenmaan liitto 2012). Radan ympäristön maisema onkin vaikuttava, kulttuuristen ja luonnonvoimien yhteisvaikutuksesta syntynyt hybridinen ympäristö. Virkkalan ja Lohjanjärven ympäristön suotuisasta ilmastosta ja kalkkipitoisesta kallioperästä kertoo radan varren vehmas lehtometsä, jonka joukossa sekapuuna kasvaa tammia.

Kilometrillä 133+160 sijaitsi Virkkalan (Virkby) laituri. Iltasen (2009/2011: 92) mukaan liikennepaikka olisi avattu viimeistään 1874. Hyvärisen (2008: 130) mukaan Virkkalan liikennepaikka olisi ainakin yksityisrata-aikana ollut yksinomaan tavaraliikenteen lastauspaikka. Kuitenkin pituusprofiilissa (1879) on merkintä *Virkby haltplatform* eli pysähdyslaituri, joka vaikuttaa pikemminkin viittaavan nimenomaan henkilöliikenteeseen. Virkkalan liikennepaikka sijaitsikin maanteiden risteyksessä: heti sen länsipuolella oli tasoristeys, jonka kautta Lohjanharjua seuraavalta ikivanhalta tieltä haarautuva kylätie kulki muun muassa Vappulan kylään ja Vohloisten kartanoon (Senaatin kartta 1870–1907).

Matkustaja-aikatauluun Virkkala lisättiin vuonna 1900 yhtenä kuudesta pienestä liikennepaikasta (Turisti 1900: 30). Ilmeisesti samoihin aikoihin rakennettiin myös Virkkalaan Bruno Granholmin *Platformskjul I* -tyyppirakennus, kuten myös samaan aikaan aikatauluun lisätyille Selin, Ojakkalan ja Gerknäsin liikennepaikoille (Röykän ja Mustion rakennukset poikkesivat tyyppipiirroksista) (kuva 146).

Kuva 146. Virkkalan laituri noin 1900-luvun taitteessa. Näkymä Hyvinkään suuntaan (kuvaaja tuntematon, SRM kuvakokoelmat).

Vuonna 1897 Virkkalaan perustettiin Lohjan kalkki Oy:n kalkkitehdas (Ockenström 2002/2007: 80). Tehdas kasvoi 1920- ja 1930-luvuilla, ja sen monumentaalisista rakennuksista tuli eräs Virkkalan maiseman keskeisistä tunnusmerkeistä (RKY: Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta 2009). Virkkalan liikennepaikan nousu laiturivaihteeksi liittyy tähän tehdasyhdyskunnan kasvuvaiheeseen. Lohjan kalkkitehtaan suuruuden päivinä laitoskompleksin alueelle johtivat monihaaraiset raiteistot sekä idän suunnasta Virkkalasta, että Lännestä Kirkniemestä (Pitäjänkartta 1:20 000, 1938). Lisäksi tehtaalla oli vuosina 1928–1966 toiminut, oma kapearaiteinen rautatie Ojamon kalkkilouhoksille (RKY: Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta 2009). Linja kulki Lohjanharjun rannanpuolella.

Kuva 147. Junavuoro Hangosta Riihimäelle pysähtyy Virkkalassa kesällä 1983. Kuvassa näkyy myös radan henkilöliikenteen loppuvuosien (1980–1983) tyypillinen henkilöjunakalusto: Dv12-sarjan dieselveturi ja kaksi puukorista matkustajavaunua (Reino Kalliomäki).

Laiturivaihteeksi nousun myötä Virkkalaan rakennettiin 1925 vastaava Thure Hellströmin tyyppirakennus kuin Keskilohjalle (Iltanen 2009/2011: 92; kuva 147). Teollistumisen myötä Virkkalasta kehittyi huomattava asutuskeskittymä. Vuoden 1970 väestölaskennassa taajaman asukasluku oli 5 028 asukasta. Sittemmin se on sulautunut osaksi Lohjan keskustaajamaa (SVT 1976; 1983). Paikallisliikenteessä esimerkiksi Lohjan keskustan ja Virkkalan välillä ei junilla kuitenkaan ollut enää 1900-luvun loppupuolella suurta roolia; linja-autoliikenne oli kehittynyt tiheäksi jo 1930-luvulta alkaen. Henkilökunta Virkkalan laiturivaihteelta poistui 1969, ja tavaraliikenne lopetettiin 1981 (ibid.). Matkustajaliikennettä Virkkala palveli seisakkeena henkilöliikenteen loppuun saakka (kuva 147; Suomen kulkuneuvot 1983a: 70).

Virkkalan asemanseudulle syntyi kaupallinen keskittymä, ja 1900-luvun alkuvuosikymmenten liike- ja asuinrakennuksia on yhä nähtävissä liikennepaikan ympäristössä. Asemarakennus on purettu 1989 (Iltanen 2009/2011: 92). Virkkalan liiken-

nepaikka itsessään on kadonnut käytännössä jäljettömiin. Radan varressa liikennepaikkarakennuksen kohdalla on yhä sorapohjainen, tasainen aukea. Asemapuistosta muistuttavat vielä radan pohjoispuolella puutarhakarkulaisina viihtyvät lumipallohortensiat ja erilaiset ruusut.

Pituusprofiilissa (1879) on myös merkitty kaksoisvahtitupa hieman Virkkalan laiturilta länteen, Vappulantien tasoristeyksen toiselle puolelle. Tämäkään kaksoisvahtitupa ei ole säilynyt. Radan maaleikkauksen laella sijaitsevalla tontilla on jäljellä kahden rakennuksen järeät kivijalat (kuva 148). Vehmaan lehtometsän valtaamalla mäellä on jäljellä myös raitti, jota reunustavat lukuisat muutkin kivijalat. Mäellä on 1900-luvun puolivälissä sijainnut tiivis tehdastyöläisten pientalojen yhdyskunta (Peruskarttalehti 2014 02: 1966).

Kuva 148. Kivijalka kaksoisvahtituvan tontilla noin kilometrillä 133+800. Taustalla radan toisella puolella häämöttää Virkkalan asemanseudun säilyneitä 1900-luvun alun liikerakennuksia (Mikko Itälahti 22.11.2021).

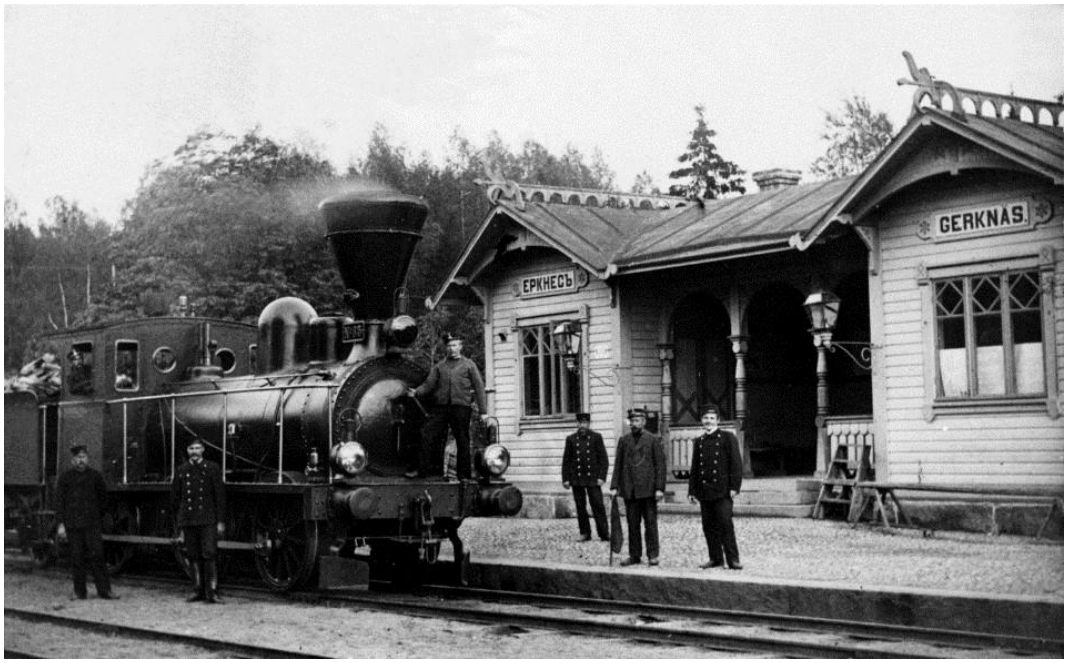
Kuva 149. Lohjan Kalkkitehtaan rakennuskompleksi on yhä Virkkalan kauas näkyvä maamerkki. Hyvinkää–Karjaa-rata kulkee etualan omenatarhan ja tehdasrakennusten välistä, lehtipuurivin takana (Mikko Itälahti 22.11.2021).

Aseman länsipuolella Virkkalan kulttuurimaisemaa hallitsee yhä Lohjan Kalkki- ja sementtitehdas linnamaisine, monumentaalisine rakennuksineen (kuva 149). Vuonna 1993 toimintansa lopettaneen tehtaan tuotantotilat ovat osin autiona, osin vuokrattuna uuteen käyttöön. Maisemallisesti Virkkalan ja Kirkniemen liikennepaikkojen välimaasto on mielenkiintoinen kerroksellinen alue, jossa näkyy teollisen aikakauden merkkien ohella kerroksia myös keskiaikaisesta tieverkosta ja kyläasutuksesta.

Kyrkstad, jonka keskus sijaitsi nykyisen Virkkalan ristin tienoilla radan eteläpuolella, on rautakautisen Meritien ja keskiaikaisen Suuren rantatien risteykseen, Lohjanjärven etelärannalle jo viimeistään keskiajalla syntynyt kylä. Teollisen ajan merkit ovat voimakkaasti läsnä, mutta jälkiteollisen ajan tuottama kerros maisemassa on kenties yllättäväkin. Maanviljelyn ja teollisen toiminnan hiipuminen on jättänyt tilaa tammivyöhykkeen rehevän kasvillisuuden elpymiselle, joka on saanut jalansijaa etenkin rautatien varressa, paljolti radan estevaikutuksen vuoksi. Esimerkiksi noin kilometrillä 133 sijaitsi vielä 1900-luvun puolivälissä pieni maatila pääraiteen ja kalkkitehtaan raiteistojen sekä Kirkniementien välissä. Tontille noussut on noussut maisemallisesti huomattava tammimetsikkö, joka on osoitettu Lohjan yleiskaavassa suojaviheralueeksi (kuva 150).

Kuva 150. Keskellä Virkkalan kulttuurimaisemaa, kilometrillä 133, rataa kehystää entiselle maatalousmaalle noussut tammimetsikkö (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Virkkalan-Kirkniemen alueen teollistuminen ei suinkaan alkanut kalkkitehtaasta. Jo aiemmin 1800-luvulla oli Kirkniemeen perustettu lasitehdas, joka näkyy pitäjänkartalla vuodelta 1913. Lasitehtaan työntekijöiden puinen, Markkinajunaksi kutsuttu asuinrivitalo vuodelta 1920 on edelleen säilynyt radan varressa Kirkniemen aseman itäpuolella (Ockenström 2002/2007: 125). Lohjan kalkkitehtaan viereen, Kirkonkylänlahden rantaan, perustettiin Kyrkstadin kartanon maille höyrysaha 1875 (ibid.: 138). Höyrysahalle johdettiin 1876 pistoraide tuolloin perustetulta *Kyrkstadin vaihteelta*, joka pituusprofiilin (1879) mukaan sijaitsi noin kilometrillä 136+300. Kyrstadista tuli vuonna 1900 Gerknäsin (Kirkniemi) laiturivaihde, joka nimettiin läheisen kartanon mukaan. Tuolloin liikennepaikalle rakennettiin Bruno Granholmin *Platformskjul I* -tyyppirakennus (kuva 151).



Kuva 151. Gerknäsin laiturivaihde 1900-luvun ensimmäisinä vuosina (kuvaaja tuntematon, SRM kuvakokoelmat).

Kirkniemen laiturivaihteelta Kirkonkylänlahden rantaan johtava raide palveli aluksi Kyrkstadin höyrysahan ja sen alueelle 1897 perustetun kalkkitehtaan lisäksi myös satamalaituria, jota käytettiin myös esimerkiksi saariston tavarankuljetuksissa. Esimerkiksi arkkipiispa Gustav Johanssonin saapuessa kesäasukkaaksi Lohjansaaren Mailaan 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkuvuosina, oli hänellä joskus tapana lähettää Turusta edeltä käsin jopa tavaravaunullinen irtaimistoa. Muuttokuorma siirrettiin Kirkniemen satamassa Elias Lönnrot -höyrylaivaan, joka edelleen kuljetti sen Lohjansaareen (Heljävaara 1997: 91). Lohjan pitäjänkartan (1913) mukaan myös Kirkniemen kärjessä, Kalkkitehtaaseen nähden Kirkonkylänlahden vastapuolella, sijaitsi toinenkin saha, jonne haarautui oma sivuraiteensa. Nykyinen Pallotie vaikuttaa karttavertailun perusteella noudattavan täsmälleen tämän pistoraiteen linjaa. Tie on mitä ilmeisimmin rakennettu puretun raiteen linjaa mukaillen, mahdollisesti suoraan sen penkereelle.

Kuva 152. Kirkniemen asemarakennus heinäkuussa 1964 (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 11003).

Kalkkitehtaan perustaminen ja liikenteen kasvu lisäsivät 1900-luvun alkuvuosina nopeasti Gerknäsin laiturivaihteen merkitystä. Aikataulussa 1906 Gerknäs oli edelleen laiturivaihde. Asemaksi se on korotettu seuraavan kevään aikataulussa (Turisti 1906; 1907). Ilmeisesti vuonna 1906 valmistui Bruno Granholmin kansallisromanttista jugendia edustava asemarakennus, jota laajennettiin edelleen alkuperäistä tyyliä mukaillen 1923 (kuva 152). Aseman suomenkielinen nimi Kirkniemi virallistettiin vasta 1925 (Iltanen 2009/2011: 92; Valanto 1982: 38).

Vuosisadan puolivälissä Lohjan kalkin teollisuusalue oli kasvanut laajimmilleen, ja Kirkniemestä haarautuva raiteisto muodosti tehdasalueen länsipuolelle oman ratapihansa, ”alapihan” (kuva 153). Kalkin kuljetukseen oli käytössä omaa, erikoistunutta vaunustoaan.

Kuva 153. Kirkniemen-Virkkalan teollisuusmaisemaa Kirkniemen suunnasta kuvattuna 1950-luvun alkuvuosina. Vasemmalla Kirkniemestä haarautuvaa raiteistoa, keskellä nykyinen Kirkniementie. Hyvinkää–Karjaa-päärata jää kuvan oikean reunan ulkopuolelle (Olavi Karasjoki / VR, SRM/Vr1: 3301).

Lohjan kaupungin teettämänä on hiljattain valmistunut Kirkniemen asema-alueen rakennushistorian selvitys (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson 2018). Selvitys teetettiin tausta-aineistoksi Lohjan kaupungin asemakaavamuutokseen, jossa vuodelta 1966 peräisin oleva kaavamerkintä muutettiin liikennealueesta asuinalueeksi. Lähtökohtana kaavan valmistelussa oli asema-alueen kulttuurihistoriallisten arvojen vaaliminen (Lohjan kaupunki 2018). Asema-alue on kaavaesityksessä varustettu kokonaisuudessaan merkinnällä A/s (asuinpientalojen korttelialue, jolla kulttuurihistoriallisesti, rakennushistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaan ympäristön ominaispiirteet säilytetään). Kaikki puistoalueen säilyneet asuinrakennukset on merkitty suojeltavaksi merkinnöillä Sr1. Talousrakennuksia ei varsinainen suojelu koske (Lohjan kaupunki 2020).

Koska Kirkniemen rakennuskanta on hiljattain kattavasti ja asiantuntevasti inventoitu, ei vastaavaa työtä ole mielekästä tehdä tässä yhteydessä uudelleen. Tässä yhteydessä kuitenkin esitellään lyhyesti Kirkniemen asema-alueen piirteitä miljöötasolla, kiinnittäen myös huomiota rautatien infrastruktuuriin osana rakennettua ympäristöä.

Kuva 154. Kirkniemen rautatiemaisema museojunasta valokuvattuna. Vasemmalla puiston virkatalo-alueen klassismivaikutteinen 1920-luvun asuinrakennus. Umpivaunurunko oikealla odottaa siirtoa Kirkniemen paperitehtaalle (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Kirkniemen rautatieläisyhteisön merkittävä rakennusperintökokonaisuus on säilynyt eheänä, vaikka etenkin osa ulkorakennuksista olisi kunnostuksen tarpeessa. Granholmin piirtämän komean asemarakennuksen lähellä on radan varressa säilynyt tavaramakasiini. Historiallista miljöökuvaa tukee edelleen toistaiseksi varsin hyvin myös itse radan infrastruktuuri maanläheisen tummasävyisine puupölkkyineen. Radan varressa on myös toistaiseksi säilynyt puisia sähkö- ja viestilinjapylväitä (kuva 154). Ratapihan etelälaidan korkea viljasiilo on vuodelta 1968 (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson 2018: 18). Seudun suurimittakaavaisesta viljanviljelyksestä kertova siilo on yhä käytössä, mutta alkuperäinen rautatieyhteys on katkennut.

Kirkniemen asemalla oli henkilökuntaa vuoteen 2012 asti, jolloin junansuoritus Kirkniemessä päättyi. Tuolloin poistui käytöstä myös Kirkniemen mekaaninen asetinlaite, jonka kampipukki on edelleen säilynyt asemarakennuksen edustalla. Kirkniemen rautatiemaisema sisältyi vuoden 1993 selvitykseen valtakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY 1993), mutta jäi pois vuonna 2009 valmistuneesta päivitetystä selvityksestä. (Uudenmaan liitto 2012: 36). Tämä mahdollisesti liittyy aseman myyntiin yksityisomistukseen.

Kuva 155. Kirkniemen asema-aluetta pääraitin – Marskintien – suunnasta. Lähimpänä asemapäällikön talo (1908) (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Asemapäällikön jugendtyylinen virkatalo sijaitsee maantien mutkassa asemapuiston luoteiskulmassa. Se ajoittunee vuoteen 1908 (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson 2018: 11; kuva 155). Asemapäällikön talon karjaan puolella sijaitsee asuinvirkatalojen alue, jolla ovat asuinrakennukset vuosilta 1920 ja 1939 talousrakennuksineen (ibid.: 14). Näiden välissä on koko asema-alueen vanhin rakennus, alkuperäisten tyyppipiirrosten mukainen yksinkertainen vahtitupa, joka on merkitty pituusprofiiliin (1879) ja ajoittunee radan rakentamisajalle. Alkuperäisellä paikallaan se on asettunut osaksi aseman rakennettua ympäristöä. Puutarhapiirustuksesta (1961) ilmenee, että alueella oli 1900-luvun puolivälissä neljä asuintaloa. Vahtituvan ja itäisimmän, vuoden 1920 asuinrakennuksen välistä on sittemmin purettu yksi asuinrakennus (myös ibid.). Virkataloalueen läntisimpänä on vuonna 1939 valmistunut punainen asuinrakennus (kuva 156).

Kuva 156. Kirkniemen asema-alueen läntisin rakennus on 1939 rakennettu asuintalo. Taustalla kohoaa viljasiilo vuodelta 1968 (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Kuva 157. Virkataloalueen talousrakennuksia 1960-luvulla rakennetun Kirkniementien laidassa (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Asema-alueen pohjoisreunalla kulkeva Kirkniementie on rakennettu vasta 1960-luvulla. Vielä esimerkiksi puutarhapiirustuksessa (1961) virkatalojen alueen pohjoispuolelle on merkitty pelto. Tie on kuitenkin hämmästyttävällä tavalla asettunut rakennettuun maisemaan; muun muassa sitä reunustavan vehmaan puuston vuoksi tielinja antaa mielikuvan historiallisesta raittimiljööstä (kuva 157).

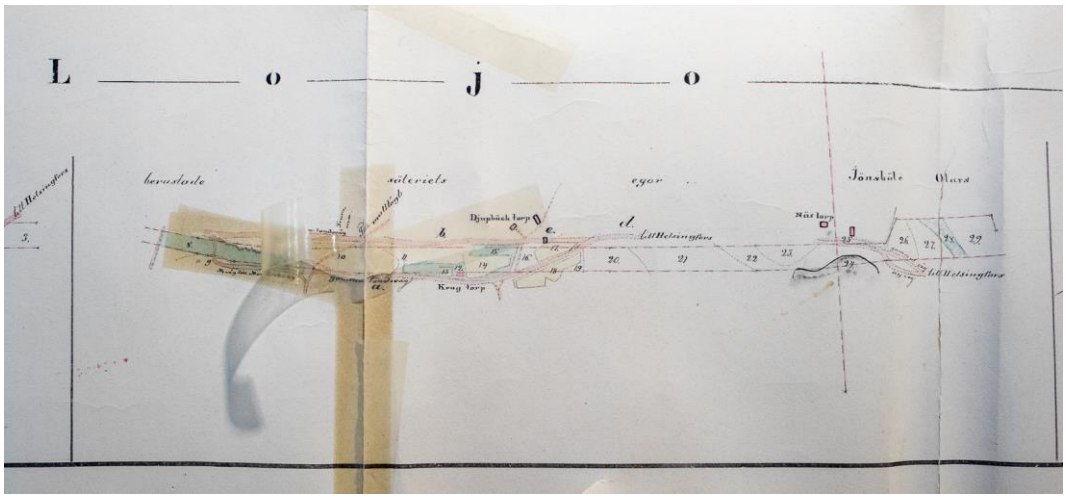
Kirkniemen aseman lähtevä ja saapuva tavaraliikenne liittyy nykyisellään yksinomaan Lohjanjärven rannalla Osuniemessä toimivan, vuonna 1966 valmistuneen Kirkniemen paperitehtaan liikenteeseen. Ratapihan länsipäästä haarautuu tehtaalle noin kaksi kilometriä pitkä tehdasrata. Tehdasrataa seuraa myös samaan aikaan rakennettu, tehtaalle johtava tie, jota pitkin myös Lohjansaareen johtava maantie on linjattu (kuva 158). Kirkniementien rakentaminen Kirkniemen aseman pohjoispuolitse liittyi samoihin järjestelyihin.

Kuva 158. Näkymä vuonna 1966 valmistuneen Kirkniemen paperitehtaan raiteen varrelta. Vanha Lohjansaarentie ylittää raiteen vartioimattomassa tasoristeyksessä (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Kirkniemen paperitehtaan raiteen erkanemisvaihteelta Karjaan suuntaan rata sivuaa Kohagabergenin massiivia. Samaa laaksoa kulki myös keskiaikainen Suuren rantatien pohjoisempi linjaus Kyrkstadista Tammisaaren suuntaan. Tälle paikalle tie on merkitty Kuninkaan kartastoon, joka kuvaa tilannetta ennen rautatien rakentamista (myös Historialliset tiet Uudellamaalla 2009). Senaatin kartta (1870–1907) puolestaan osoittaa, että juuri Kohagabergenin kohdalla historiallinen tielinja kulki rautatien rakentamisen jälkeen sen pohjoispuolella. Siuntion suuntaan kuljettaessa tie ylitti radan viistosti nykyisen paperitehtaan vaihteen kohdalla, ja ohitti Kirkniemen asema-alueen eteläpuolitse. Kapea soramaantie Tammisaaren ja Virkkalan välillä oli käytössä 1900-luvun puolivälin tienoille saakka (esim. Pitäjänkartta 1945, Historialliset ortoilmakuvat 1957). Se lienee jäänyt käytöstä viimeistään Kirkniemen tehdasraiteen rakentamisen ja siihen liittyvien tiejärjestelyjen yhteydessä noin 1966. Nykyinen valtatie 25 kulkee Kirkniemen asutuksen ohi selvästi eteläpuolelta.

Suuren rantatien osuus paperitehtaan vaihteelta länteen ohi Kohagabergenin on jäänyt pois tiekäytöstä; linjalla kulkee nykyisin polku (kuva 159). Tietä on oletettavasti jossain määrin suoristettu radan rakentamisen yhteydessä, koska se kulkee aivan ratapenkereen kupeessa. Sitä koskevaa siirtotoimenpidettä ei kuitenkaan ole merkitty suunnitteluvaiheessa tehtyyn karttaan radan maanteiden siirroista (1872).

Kuva 159. Suuren Rantatien linjaa ratapenkereen pohjoispuolella, ratakilometrillä 137 (Mikko Itälahti 26.11.2021).



Kuva 160. Kartta maanteiden siirroista (1872) osoittaa, että Kohagabergenin leikkauksen kohdalla Suuri Rantatie on siirretty korvaavalle linjaukselle radan pohjoispuolelle. Uusi tieosuus kulkee rata-alueen ja Kohagabergenin juurella sijainneen Djupbäckin torpan (Djupbäck torp) *välissä.*

Kohagabergenin massiivin kaakkoispuolella ratalinjalle tuli suuri maaleikkaus. Kartta Hanko–Hyvinkää-radan maanteiden siirroista (1872) osoittaa, että juuri leikkauksen kohdalla historiallista tietä siirrettiin uudelle linjaukselle radan alta (kuva 160). Sama kartta osoittaa, myös että alkuperäinen tielinja kulki tässä kohtaa radan eteläpuolella. Alkuperäisen tielinjan varressa sijaitsi Kirkniemen kievaritorppa, kartalla *"Krog torp"*. Kievari jatkoi kuitenkin toimintaansa vielä radan valmistumisen jälkeenkin; radan rakentamisen jälkeisessä Senaatin kartassa (1870–1907) on merkintä *Gerknäs Krog*, mutta rakennus on merkitty uuden tien varteen radan pohjoispuolelle. Radan eteläpuolinen, alkuperäisen kievaritorpan rakennus oli kui-

tenkin paikoillaan vielä 1937 ilmakuvassa. Vuoden 1957 ilmakuvassa samassa kohtaa näkyy himmeä rakennuksen muotoinen hahmo, todennäköisesti kivijalka (Historialliset ortoilmakuvat 1937; 1957).

Leikkauksen etelälaidalla, alkuperäisen tieosuuden ja radan välillä, on Hyvinkää–Karjaa-rataosalla ainutlaatuinen kohde, järeä kiviaita. Muuri poikkeaa rakennustavaltaan esimerkiksi Riihimäki–Pietari-radan kuuluisista kiviaidosta (Ruotsalainen 2021b). Se kuitenkin sijaitsee täsmälleen rata-alueen rajalla ja on varsin todennäköisesti radan rakentamisen ajalta. Muuri lienee rakennettu pitämään karja poissa maaleikkauksesta, ja toisaalta suojaamaan edellä mainittua tienvarren torpparakennusta paahteisesta leikkauksesta mahdollisesti leviäviltä kuloilta (kuva 161).

Kuva 161. Kohagabergenin maaleikkaus radan pohjoispuolelta valokuvattuna. Leikkauksen eteläpuolen laella kulkee kivimuuri ja sen takana kaistale keskiaikaista Suuren Rantatien linjaa (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Historiallinen tieosuus radan pohjoispuolella on edelleen säilynyt käytössä yksityistienä Kohagabergenin leikkaukselta länteen. Kohagabergenin kaakkoisrinne on rata-alueen rajaan asti suojelualue, ja metsämaisema historiallisten liikenneväylien varressa on komeaa sekametsälehtoa. Kuusten joukossa on suuria jaloja lehtipuita, pensaskerroksena kasvaa muun muassa pähkinäpensasta (kuva 162).

Kuva 162. Näkymä Suurelta rantatieltä radan poikki noin kilometrillä 137+800 kohdassa, jossa on sijainnut etelään haarautuvan kylätien tasoristeys. Kuvaushetkellä paikan ohitti Hangon Lappohjaan matkaava hiilitransitojuna, vetäjänään Operail-yhtiön dieselveturi (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Kilometrillä 138 historiallinen tie kulkee noin 50 metrin etäisyydellä radasta. Sen pohjoispuolella on mäen rinteessä taisteluhautoja, joiden rintamasuunta on tien ja radan suuntaisesti Mustiolle päin. Suullisen perimätiedon mukaan kyseessä on sisällissodan 1918 aikainen punaisten asema. Tämän jälkeen historiallinen tielinja kaartuu etelään ja ylittää radan kilometrillä 138+700 Kivelä-nimisessä tasoristeyksessä ennen yhtymistään nykyiseen kantatiehen 25 (kuva 163).

Kuva 163. Kivelä-niminen tasoristeys suuren rantatien keskiaikaisella linjalla (Mikko Itälahti 26.11.2021).

Kivelän tasoristeys on historiallisen valtatien tasoristeys, joka sorapintaisena on yhä säilyttänyt maisemakuvallisessa mielessä 1900-luvun alkupuolen asun. Kivelän tasoristeyksen poisto sisältyy ratasuunnitelmaan osana Gustavsbergin tasoristeyksen parantamista. Kyseinen osaurakka koskee kolmea peräkkäistä yksityistien tasoristeystä. Suunnitelman mukaan näistä keskimmäinen, Gustavsberg, varustetaan varoituslaittein ja rakennetaan uudelleen turvallisemmin risteyskulmin ja odotustasantein. Ympäröivät tasoristeykset – Kivelä itäpuolella ja Bålaby länsipuolella – aiotaan yhdistää Gustavsbergin tasoristeykseen radan pohjoispuolelle rakennettavan uuden tien avulla (kuva 164).

Kuva 164. Rakenteilla olevaa, poistettavia tasoristeyksiä yhdistävää tielinjaa radan varressa Gustavsbergin ja Bålabyn tasoristeysten välillä, Lohjan ja Raaseporin kuntien rajalla (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Kuva 165. Bålabyn tasoristeys kilometrillä 140 museojunasta valokuvattuna. Vasemmalla kaksoisvahtituvan autioitunut tontti (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Gustavsbergin tasoristeyksen parantamissuunnitelmaan liittyvä Bålabyn tasoristeys sijaitsee kilometrillä 140, Bålabyn keskiaikaiseen kylään johtavalla tiellä (kuva 165). Tasoristeyksen kohdalla, sen länsipuolella sijaitsi myös yksi rataosan alkuperäisistä kaksoisvahtituvista (Pituusprofiili 1879).

Bålabyn vahtitupatontilla on säilynyt kaksoisvahtituvan kivijalan lisäksi maakellarin kivistä muurattu perusta. Mahdolliset tiilirakenteet on ilmeisesti purettu uusiokäyttöön. Mielenkiintoinen fragmentti on jostain syystä säilynyt, kaksoisvahtituvan puretun savupiipun yläosa. Piipun neljään hormiin symmetrisesti jaettu rakenne on yhä nähtävillä. Kummankin puolen hella ja pystyuuni ovat sijainneet symmetrisesti rakennuksen keskellä olevan savupiipun ympärillä (kuva 166).

Kuva 166. Asutusjäänteitä Bålabyn vahtitupatontilla kilometrillä 140. Maakellarin perusta ja kaksoisvahtituvan savupiipun huippuosa (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Bålabyn kaksoisvahtituvan tontti on edustava esimerkki kohdetyypistä, jossa autioituneenkin tontin nykytilaan liittyy poikkeuksellinen, historiallista mielikuvitusta siivittävä ajallisen syvyyden vaikutelma. Keskeisessä roolissa tässäkin tapauksessa on kasvillisuus, etenkin puusto, joka on tontilla saanut kehittyä omissa oloissaan, ajan kulumisen konkreettisena tuotoksena (kuva 167).

Kuva 167. Bålabyn kaksoisvahtituvan autioitunut tontti erottuu kaukomaisemassa järeän puustonsa ansiosta. Etualalla radan luiskaa (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Kuva 168. Svartån aseman hyörinää 1800-luvun lopulla. Juna on Hyvinkään suuntaan kulkenut iltapäivän matkustajajuna, joka esimerkiksi vuonna 1890 pysähtyi Mustiolla klo 16:20–16:38 (Turisti 1891) (A. Abrahamsen, SRM kuvakokoelmat).

Mustion asema kilometrillä 143 sijaitsee suurin piirtein Hyvinkää–Hanko-rataosuuden puolivälissä. Jo tämä, ja sijainti 1870-luvun tärkeimmän teollisuuskeskittymän, Mustion ruukin läheisyydessä, teki Mustiosta kenties merkittävimmän väliaseman radan alkuvuosikymmeninä (kuva 168). Mustiolle rakennettiin Knut Nylanderin tyyppipiirustusten mukainen II luokan asemarakennus, johon kuului kaksikerroksinen poikkipääty (Hangö–Hyvinge Jernvägsbyggnad: Andra klassens stationshus 1872).

Hyvinkään ja Hangon väliä kulkevien, verkkaisten sekajunien aikataulu – jossa samassa junassa oli tavaravaunujen ohella myös III-luokan matkustajavaunuja – oli 1800-luvulla joinakin vuosina järjestetty niin, että junat yöpyivät Mustiolla henkilökuntineen ja tällaiseen matkantekoon halukkaine matkustajineen. Esimerkiksi vuoden 1884 aikatauluun on merkitty Mustion kohdalle huomautus ”yöpaikka” (Taskuaikataulu 1884). Sama järjestely oli käytössä uudelleen myös 1898–1899, jolloin sekajuna kulki jo molempiin suuntiin päivittäin. Asemalla siis yöpyi tällöin samaan aikaan kaksi junaa henkilökuntineen ja matkustajineen (Turisti 1898; 1899).

Mustion asemalla sijaitsi siis muun muassa rautatiematkustajille tarkoitettu kestikievari. Turistin (1891: 14) mukaan Svartån asemalla toimi ainakin kesästä 1891 alkaen myös päiväjunien matkustajia palveleva ravintola. Mustio toimi 1800-luvun puolivälissä myös Hyvinkäältä lauantai-iltaisin kulkevan junan pääteasemana. Juna oletettavasti palveli juuri Lohjanjärven seudun huvila-asutusta (Turisti 1894: 14). Vuoden 1900 aikataulusta alkaen Mustiota ei ole enää merkitty ravintola-asemaksi (Turisti 1900: 30). Saattaa olla, että nämä muutokset ovat syynä siihen, että asemarakennuksen kaksikerroksinen poikkipääty on purettu 1900-luvulla, mahdollisesti Bruno Granholmin suunnitteleman peruskorjauksen yhteydessä 1907 (Valanto 1982: 38; kuva 169).

Asemanseudun keskuspaikkaluonne kuitenkin vahvistui 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Vuonna 1903 avattiin Mustion ruukin ja aseman välillä Mustion sähkörautatie, joka lisäsi tavaraliikenteen merkitystä. Kapearaiteinen, vuoteen 1964 toiminut sähkörata päättyi ratapihan pohjoislaidalle, jossa sijaitsi myöhemmin myös siirtokuormaushalli (Alameri 2015: 29). Mustion ja Karjaan välillä liikennöi 1900-luvun alussa oma paikallisjunaparinsa; tällöin nimenomaan Mustio–Karjaa väli oli Hyvinkää–Karjaa-rataosan tiheimmin liikennöity osuus (Turisti 1905: 32). Mustion asemanseudulle kasvoi 1900-luvulla pieni taajama, jossa vuonna 1960 oli 469 asukasta. Nykyisin asukkaita on 613, joten taajama on pitkälti säilyttänyt historiallisen mittakaavansa (SVT 1965: SYKE 2021a).

Kuva 169. Mustio heinäkuussa 1964 (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 11004).

Kuva 170. Mustion asema-alueen kauas näkyvänä maamerkkinä on säilynyt radan varren viljasiilo 1970-luvun taitteesta (Mikko Itälahti 16.10.2021).

Kuva 171. Mustion asemarakennuksen edustalla on säilynyt nimikyltti seisakeajalta 1969–1983 (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Mustiosta tuli miehittämätön seisakevaihde vuonna 1969 (Iltanen 2009/2011: 93). Matkustajat saivat odottaa loppuvuosikymmeninä junaa ulkosalla, mistä muistuttaa edelleen ruostunut nimikyltti asemarakennuksen edustalla (kuva 171). Asemarakennus on kuitenkin säilynyt yksityisomistuksessa, ja se on muuttuneessa nykytilassaankin Hyvinkään ja Karjaan välillä ainut alkuperäisellä paikallaan säilynyt

1870-luvun asemarakennus. Koko Mustion asemanseutu sisältyy Mustionjokilaakson maakunnallisesti arvokkaaksi määriteltyyn kulttuurimaisema-alueeseen. Aseman vehmas puisto on säilynyt ehyenä, ja asemalta kylänraitille johtavan kujan ympäristö punaisine, paanupintaisine asuinrakennuksineen on idyllinen (kuva 172). Paanut olivat tiettävästi Mustion ruukilla toimineen sahan hukkamateriaalia.

Kuva 172. Kyläkuvassa Mustion asemarakennus sijaitsee edelleen näyttävästi puiston ympäröimänä, asemalle johtaneen kujan (Silfverhjelmintie) päätteenä (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Mustion asema-alueen itäpäässä kohoaa edelleen kauas näkyvänä maamerkkinä suuri 1960- ja 1970-lukujen taitteen viljasiilo, jonka pelkistetty tyyli on vastaava kuin Kirkniemessä (kuva 170). Siilot ovat edelleen käytössä, mutta raidekuljetukset ovat päättyneet. Raideyhteys näkyy vielä vuoden 1990 peruskartassa (Peruskarttalehti 2014 11: 1990).

Kuva 173. Ruukinmakasiini ratapiha-alueen länsipäässä (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Ratapiha-alueella asemarakennusta vastapäätä on myös säilynyt erikoinen tiilirakenteinen saunarakennus, joka ilmeisesti samalla on toiminut kaivohuoneena. Ratapihan luoteispuolella säilynyt osuus Mustion sähkörautatien penkereestä on suojeltu kiinteänä muinaisjäännöksenä. Ratapiha-alueen pohjoislaidalla sijainneille Mustion sähkörautatien siirtokuormaushalleille johtanut raide näkyy vielä vuoden 1967 peruskartassa, vaikka itse sähkörata oli tuolloin jo purettu (Alameri 2015: 29; Peruskarttalehti 2014 11: 1967). Ratapihan Karjaan päässä, niin ikään radan pohjoispuolella, on myös edelleen säilynyt ilmeisesti jo radan alkuvuosiin ajoittuva ruukinmakasiini (kuva 173). Ennen kapearaiteisen radan rakentamista Mustion ruukin valmistamat rautaharkot kuljetettiin makasiinin luo hevosilla, josta ne lastattiin juniin. Rakennuksen pihan puolen kivijalka on huomattavasti radanpuolta korkeampi. Rakenne muistuttaa melkoisesti Hyvinkään ratapihan länsipäässä säilynyttä kivimuuria (ks. kuva 8). Makasiini on myöhemmin toiminut viljankuivaamona, mistä yhä kertovat katolle asennetut putkistot.

Ratapihan länsipäässä, lähellä nykyisen Linderintien tasoristeystä, sijaitsi myös eräs pituusprofiiliin (1879) merkityistä kaksoisvahtituvista. Siitä on jäljellä kivijalka, jonka keskellä kasvaa suureksi varttunut tammi. Todennäköisesti tämäkin vahtitupatontti on autioitunut jo 1900-luvun alussa (kuva 174).

Kuva 174. Kaksoisvahtituvan kivijalka Mustion ratapihan luoteiskulmassa. Tuvan paikalla kasvaa jo ikääntynyt tammi (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Mustiolta länteen ratalinja kulkee selvänä harjanteena kohoavan Lohjanharjun päällä. Lähempänä Mustiota maisemassa on vanhempaa männikkökangasta, mutta enimmäkseen metsä on keski-ikäistä männikköä, jossa talouskäytön jäljet näkyvät. Etenkin länsipuolella harjun rinne on varsin jyrkkä. Harjun rinne muodostaa varsin terävän maisemallisen rajakohdan radan ja rinteen alla levittäytyvän Mustionjoen viljellyn laakson väliin. Mustionjoen laakson ydinalue kuuluu Valtakunnallisesti merkittävien maisema-alueiden luetteloon. Ingvalsbyn keskiaikaisesta kylästä suoraan harjulle nousee jyrkästi kylätie, jota pitkin avautuva näkymä havainnollistaa radan suhdetta ympäröivään viljelyasutukseen (kuva 175). Salpausselän päällä, tien tasoristeyksessä sijaitsi vuosina 1936–1967 yksi radan pienistä seisakkaista, Ingvalla (kuva 176). Tasoristeys on kuitenkin poistettu, eikä seisakkeesta ei ole nähtävissä maastossa enää mitään merkkejä.

Kuva 175. Tie Ingvalsbyn viljelyskylästä nousee jyrkästi kohti harjun laella, ikivanhaa kulkureittiä mukaillen, kulkevaa rataa. Nykyisin poistetussa tasoristeyksessä sijaitsi 1936–1967 Ingvallan seisake (Mikko Itälahti 23.11.2021).

Kuva 176. Ingvallan seisake heinäkuussa 1964 (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 11006).

Kilometrimerkin 147 kohdalla sijaitsi pituusprofiilin (1879) perusteella jälleen yksinkertainen vahtitupa. Varsin yksinäisellä paikalla sijainnut rakennus näkyy vielä vuoden 1950 ilmakuvassa (Historialliset ortoilmakuvat 1950). Tämäkin tontti on säilynyt rakentamattomana, mutta paikalla on havaittavissa ainoastaan huonosti säilynyt lämmitysmuurin röykkiömäinen jäännös.

Mielenkiintoinen kohde kilometrillä 147 on hyvin karkeatekoinen, mutta kuitenkin selvästi pitkänomainen kivivalli täsmälleen rata-alueen rajalla (kuva 177). Radan pohjoispuolella muuri muodostaa kaksi erityisen selvää jaksoa: sekä kilometrin alussa, että etenkin noin 100 metriä ennen kilometrimerkkiä 148. Vastaavaa huuhtoutunutta kivikkoa esiintyy näillä main Salpausselän laella yleisesti. On sinänsä todennäköistä, että kiviaines on yksinkertaisesti raivattu ratalinjalta. Kuitenkin kivet on selvän määrätietoisesti koottu muurimaiseksi latomukseksi täsmälleen rata-alueen rajalle. Paikoin röykkiömäinen valli on toista metriä korkea. Kuivassa kangasmaastossa sen tehtävä on varsin todennäköisesti ollut hillitä höyryveturien kipinöistä syttyneiden kulojen leviämistä.

Kuva 177. Radan varren kivivallia kilometrillä 147 Salpausselän laella (Mikko Itälahti 26.11.2021).

Mustion länsipuolella rata kulkee siis viljelyasutuksesta erillään, mutta kulkukelpoisen selänteen päällä. Uudenmaan liiton Historialliset tiet Uudellamaalla (2019) -aineiston perusteella Suuren Rantatien keskiaikainen linjaus kulkisi kilometrien 145–149 välillä täsmälleen ratalinjan kohdalla. Myös maastokarttaan merkitty maastonimi *Malmen* viitannee kulkukelpoiseen nummeen. Todennäköisesti Uudenmaan historialliset tiet -aineiston tiestössä on lähdeaineistoista johtuen geometrisia epätarkkuuksia. Karttaan maanteiden siirroista (1872) ei ole tälle kohdalle merkittynä pitkää, huomattavan tielinjan siirtoa. Senaatin karttaan 1800-luvun lopulta tielinja on merkitty nykyiselle paikalleen radan eteläpuolelle. Kuitenkin ilmakuvassa vuodelta 1938 erottuu jonkinlainen heikko linja, joka leikkaa radan hieman kilometrimerkin 148 Karjaan puolella, kulkien em. kohdasta Virkkalan suuntaan siis

radan eteläpuolella (Historialliset ortoilmakuvat 1938). Kivivallin kohdalla historiallinen tie olisi siis kulkenut pikemminkin radan etelä- kuin pohjoispuolella. Rataa pohjoispuolella seuraava yksityistie kuitenkaan ei ole historiallinen linja: se ilmestyi ilmakuviin vasta 2010-luvulla, jolloin joukko pieniä yksityistien tasoristeyksiä on ilmeisesti poistettu. Kuitenkin kilometrin 147 kivivallia toiseen hieman vastaavaan kohteeseen Kirkniemen länsipuolella näyttää yhdistävän, että valli sijaitsee, paikassa, jossa rata kulkee lähellä Suuren rantatien historiallista linjausta. Tämä Meltolan kivivalli on joka tapauksessa rautatien rakennusvaiheeseen liittyvä, potentiaalisesti arvokas jäännös, jonka alkuperän ja tarkoituksen tarkempi selvittäminen vaatii vielä lisätutkimuksia.

Mjölbolstan (Meltola) ikivanhasta kylästä Fagervikiin johtavan tien tasoristeykseen perustettiin 1911 Meltolan laituri kilometrille 149+851 (Iltanen 2009/2011: 93). Matkustaja-aikatauluun liikennepaikka lisättiin alusta alkaen Meltola-nimisenä (Turisti 1911: 31). Iltasen (2009/2011: 93) mukaan paikalla oli kuitenkin jo ennen rantaradan avaamista (1903) Starkom-niminen laituri. Sitä ei kuitenkaan ole merkitty pituusprofiiliin (1879), joten liikennepaikka lienee avattu 1800-luvun lopulla. On epävarmaa, palveliko se tuolloin lainkaan matkustajaliikennettä.

Meltolaan rakennettiin 1910-luvulla ilmeisesti Bruno Granholmin laiturirakennus, joka 1930 korvattiin Thure Hellströmin suunnittelemalla, isommalla rakennuksella. Se kuitenkin jäi tyhjilleen jo 1953, kun Meltola muutettiin seisakevaihteeksi (Iltanen 2009/2011: 93). Rakennuksen purku oli juuri käynnissä Onni Lehtosen kuvatessa Meltolan liikennepaikan heinäkuussa 1964 (kuva 178).

Kuva 178. Meltolan laituri 16.7.1964. Thure Hellströmin suunnittelema toinen liikennepaikkarakennus purettavana (Onni Lehtonen / VR, SRM/Vr1: 11007).

Meltolan liikennepaikalla tavaraliikenne päättyi 1961, jonka jälkeen liikennepaikka oli enää seisake. Sellaisena se toimi henkilöliikenteen lakkauttamiseen vuonna 1970 asti (ibid.; Suomen kulkuneuvot 1961: 30; 1970: 64). Meltolan vuorotarjonnan kehitys tarjoaa yhden esimerkin radan henkilöliikenteen loppuvuosien varsin heikosti päivittäisliikkumista palvelevista aikataulusta. Vuonna 1967 radalla kulki yhä neljä junaparia, mutta Hyvinkään ja Lohjan suuntaan Meltolasta pääsi vain kahdella iltapäivän vuorolla (Suomen kulkuneuvot 1967: 64).

Meltolan liikennepaikasta kertovat jäänteet ovat vähäiset. Pysäkkialueen itäreunalla on radan eteläpuolella suuren rakennuksen kivijalka kellareineen (kuva 179). Rakenne on kuitenkin betonista valettu, eikä vastaa kuvassa 178 näkyvän toisen pysäkkirakennuksen luonnonkiviperustusta. Kyseessä on mahdollisesti 1961 päättyneeseen tavaraliikenteeseen liittyvä rakennus. Millään käytössä olleella kartalla rakennusta ei kuitenkaan ole merkittynä. Meltolan liikennepaikan länsipuolella oli myös pituusprofiiliin (1879) merkitty yksinkertainen vahtitupa noin kilometrillä 150+200, mutta siitä juuri ole säilynyt merkkejä.

Kuva 179. Suuren rakennuksen betonivalettu kivijalka Meltolan pysäkkialueen itälaidassa, kylänraitin ja radan välissä (Mikko Itälahti 26.11.2021).

Meltolan 1972 lakkautettu liikennepaikka avattiin linjavaihteena uudelleen vielä 1980. Entisen laiturivaihteen itäpuolella sijaitsee romuttamo, jonne johtaa edelleen selvä, kuitenkin jo puretun raiteen pohja. Meltolan kesäkuussa 2016 lakkautettu linjavaihde oli viimeisin Hyvinkää–Karjaa-välin lakkautettu liikennepaikka; romuttamon raide on ollut ilmeisesti käytössä vielä tällä vuosituhannella (Iltanen 2009/2011: 93; Vaunut 2022). Romuttamoaluetta rajaavan verkkoaidan sisäpuolella on yhä nähtävissä ratapölkkyjä, sivuun nostettu vaihde-elementti ja jostakin rautatiekalustosta peräisin olevia pyöräkertoja (kuva 180).

Kuva 180. Meltolan aidatulla romuttamoalueella on yhä nähtävissä rautateihin liittyviä jäänteitä, kuten kaluston pyöräkertoja (Mikko Itälahti 26.11.2021).

Meltolan entisen laiturivaihteen tuntumassa on yhä säilynyt tiivis muutaman talon kylänraitti 1900-luvun alkupuolelta, joskin nykyisin radalta näkymättömissä asema-alueelle nousseen metsäkaistaleen takana. Vuoden 1967 peruskartan mukaan yhdyskunnassa on ollut rautatieseisakkeen lisäksi posti ja kauppa (Peruskarttalehti 201408: 1967; kuva 181).

Kuva 181. Meltolan pysäkin ympäristöön nousi 1900-luvun alkupuolella pieni kulmakunta, jonka raitin miljöö on säilynyt eheänä. Pysäkkialue sijaitsi raitin vasemmalla puolella (Mikko Itälahti 26.11.2021).

Kilometrillä 151 rata ylittää Sannäs-nimisessä tasoristeyksessä Suuren rantatien keskiajalta käytössä säilyneen linjauksen (kuva 182). Lähistöllä, historiallisesti tärkeän tieyhteyden varressa sijaitsi Nybyn virkatalo ja kyläkunta, jossa ainakin 1700-luvulta 1800-luvun puoliväliin toimi myös Karjaan kestikievari (Back 1994: 263–266).

Rafael Roosin valokuva 1930-luvulta antaa käsityksen historiallisesta tiestä, jonka rakenne tuolloin periytyi yhä autoliikennettä edeltävältä aikakaudelta. Tärkeän väylän tasoristeykseen oli asennettu jo 1900-luvun alussa AGA:n vilkkuvalla kaasuvalolla varustettu varoituslaitteisto (kuva 182). Tie on tässä kohtaa säilyttänyt historiallisen linjauksensa (kuva 183). Tieosuus kuuluu Suuren rantatien RKY-kohteeseen (RKY: Suuri Rantatie 2009). Ratasuunnitelmaan sisältyy Sannäsin tasoristeyksen poisto.

Kuva 182. Gustav Rafael Roos: Suuren rantatien tasoristeys (Sannäs) 1930-luvulla (SRM kuvakokoelmat).

Kuva 183. Sannäsin tasoristeys (Mikko Itälahti 26.11.2021).

Sannäsin tasoristeykseltä rata kulkee Salpausselän harjumaastossa Suuren rantatien tuntumassa Karjaan asemalle saakka. Sannäsin tasoristeyksen ja Karjaan aseman välille oli pituusprofiilissa (1879) merkitty vielä kaksi yksinkertaista vahtitupaa. Tässä inventoinnissa tarkastellulle osuudelle sisältyy näistä idänpuoleinen, kilometrin 153 kohdalla oleva tontti. Merkit asutuksesta ovat kuitenkin heikosti säilyneet. Poistetun tasoristeyksen kupeessa on vielä nähtävissä heikosti erottuva kivijalka

(kuva 184). Maasto on Salpausselän lakialueen karua männikkökangasta. Vahtituvan länsipuolella ratalinja halkoo soraista selännettä. Hyvinkää–Karjaa-rataosuus siirtyy jälleen Salpausselän pohjoispuolelle huomattavan suuressa maaleikkauksessa, ja liittyy Helsinki–Turku-rantaradan käytävään noin kilometrin 154+500 kohdalla.

Kuva 184. Vahtituvan heikosti erottuva kivijalka kilometrillä 153, poistettuun tasoristeykseen päättyvän kylätien fragmentin poskessa (Mikko Itälahti 26.11.2021).

4 Yhteenveto teemoittain

4.1 Tasoristeykset ja niiden miljööt

Inventoinnissa tarkasteltiin useita historialliselta merkitykseltään tai historiallisen maiseman kannalta huomattavia tasoristeyksiä. Näistä erityisen merkittävinä voidaan pitää keskiaikaisen Suuren Rantatien tasoristeyksiä Raaseporin alueella. Sannäsin tasoristeyksen ylittävä osuus on tien Karjaan ja Högbenin välillä RKY-kohteena suojeltua linjaa. Myös Kivelän tasoristeys Kirkniemen länsipuolella todettiin inventoinnissa kuuluvaksi tähän keskiaikaiseen tielinjaan, vaikka tieosuus sen kohdalla onkin muuttunut yksityistieksi. Hyvinkää–Karjaa-radan ratasuunnitelmaan sisältyy edellä mainittujen tasoristeysten poisto ja liikenteen ohjaaminen korvaaville tieyhteyksille.

Lisäksi kulttuuriympäristön kannalta merkitystä on monilla pienempienkin kyläteiden tasoristeyksillä, jotka useimmiten ovat vartioimattomia. Nämä ovat olleet Hyvinkää–Karjaa-rataosan maisemalle hyvin tyypillisiä. Maisemaelementteinä tasoristeykset ovat monesti eräänlaisia kulttuurimaiseman solmukohtia ja merkittävä osa rautatiemaiseman historiallista olemusta. Niiden miljöitä luonnehtii tietty pienimuotoisuus ja usein ajan kuluessa tapahtunut sopeutuminen ympäristön maisemarakenteeseen. Tässä inventoinnissa omana kohteenaan tarkasteltiin Malkamäen tasoristeystä (Periäisten seisake) Nurmijärvellä. Lisäksi Korven tasoristeys sisältyy Korven kylä- ja pysäkkimiljöön maisemakohteeseen. Molempiin edellä mainittuihin sisältyy ratasuunnitelmassa turvallisuuden parantamistoimenpiteitä.

4.2 Liikennepaikat: rakennukset, miljööt, ratapihat ja tekniset kohteet

Hyvinkään–Karjaan rataosuuden alkuperäisiä, 1873 avattuja väliasemia olivat (Hyvinkään Hangon aseman lisäksi) Korpi, Nummela, Lohja ja Mustio. Näillä asemilla oli alkujaan Knut Nylanderin piirtämät rakennukset. Nylanderin asemarakennukset ovat säilyneet alkuperäisellä paikallaan vain Mustiolla ulkoasultaan selvästi muuttuneena, ja Hyvinkäällä Suomen Rautatiemuseon alueella. Korven alkuperäinen asemarakennus on tosin säilynyt Rajamäen asema-alueelle asuinrakennukseksi siirrettynä. Myös Lohjan alkuperäinen asemarakennus on säilynyt asuinrakennuksena aseman asuinalueen länsipäässä. Molemmat viime mainitut ovat suojeltuja.

Asemaverkon ensimmäisessä laajentamisvaiheessa 1890-luvulla perustettiin Rajamäen ja Otalammen asemat. Otalammen aseman suunnitteli Bruno Granholm, kuten myös Rajamäen aseman laajennustöiden nykypäivään säilyneen ulkoasun. Otalammen asema on säilyttänyt erinomaisesti Granholmin 1890-luvun uusrenessanssityylin mukaisen asun, kuten myös asemapäällikön virkatalot Rajamäellä ja Nummelassa.

Noin vuonna 1900 useat pienet laiturit ja laiturivaihteet saivat Bruno Granholmin *Platformskjul*-tyyppirakennukset, jollainen on säilynyt vain Selissä. Bruno Granholmin kansallisromanttisista 1900-luvun alun asemarakennuksista ovat edustavat esimerkit säilyneet Kirkniemessä ja Röykässä. Nummelan 1918 valmistunut asemarakennus on sekin Granholmin suunnittelema, ja edustaa siirtymää jugendista

klassismiin. Vuonna 1928 rautatiehallituksen arkkitehtinä aloittaneen Thure Hellströmin klassismia edustavista asemarakennuksista on säilynyt vain Lohjan uudempi asemarakennus.

Historiallinen, vehmas asemapuisto on säilynyt Rajamäellä, Otalammella, Nummelassa, Lohjalla, Kirkniemessä ja Mustiolla. Hyvinkää–Karjaa-rataosan puistoalueiden säilyneisyys kokonaisuudessaan on Uudenmaan maakunnan tasolla huomionarvoista. Puutarha-arkkitehtuurin yksityiskohtien kartoittamiseen ei ole ollut tämän inventoinnin puitteissa mahdollisuuksia, mutta pääosin asemapuistojen luonteenomaiset, suuret lehtipuut ovat samoilla paikoillaan kuin 1900-luvun puolivälin puutarhapiirustuksissa ja valokuvissa. Asemaympäristöjen näkyvä, maisemallinen tunnusmerkki on etenkin puistoa radan varressa reunustava lehmusrivi, jotka olisi suotavaa säilyttää vastakin. Ojakkalan asemapuisto on myös säilynyt villiintyneenä, vaikka rakennukset ovat pääosin hävinneet.

Asemaa pienemmät laiturivaihteet ovat Selkiä lukuun ottamatta pääosin hävinneet maisemasta. Rakenteiden jäänteitä on säilynyt maastossa muistumina Viertolassa, Nopossa ja Muijalassa. Kiljavalla ja Virkkalassa puutarhakasvillisuuden rippeet ovat sitkeimmin liikennepaikasta muistuttava piirre. Keskilohjan ja Meltolan laiturivaihteista kertoo nykymaisemassa enää tuskin mikään.

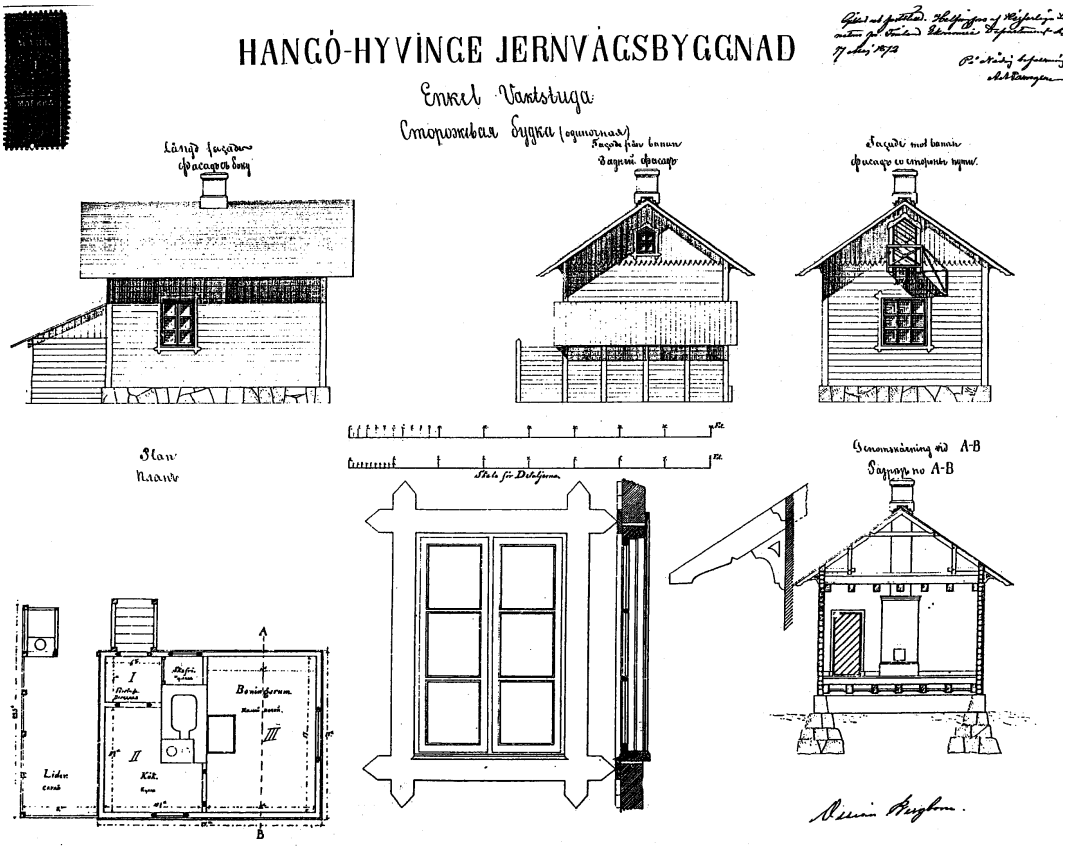
Viimeisintä liikennepaikkaverkoston laajentumisvaihetta edustivat seisakkeet ja seisakevaihteet, joilla ei ollut alun alkaenkaan henkilökuntaa eikä yleensä rakennuksia. Alkujaankin seisakkeina perustetut liikennepaikat lakkautettiin vuoteen 1974 mennessä. Liikennepaikat olivat rakenteiltaan hyvin pienimuotoisia, eikä niistä ole säilynyt jäänteitä. Seisakkeet kuitenkin sijaitsivat yleensä tasoristeyksissä Tyrysojaa lukuun ottamatta. Periäisten, Haimoon ja Katinhännän tasoristeykset olivat inventointisyksynä 2021 yhä käytössä, ja maaseudun kulttuurimaisemassa sijainneiden seisakkeiden alkuperäinen miljööyhteys oli edelleen hyvin hahmotettavissa. Hiidenmäen ja Ingvallan seisakkeiden kohdalla olleet tasoristeykset on poistettu.

Tavaraliikenteen erillisiä makasiinirakennuksia on jäljellä Hyvinkäällä (kappaletavara-asema), Rajamäellä (kappaletavara-asema), Korvessa (yksityinen varasto), Otalammella (tavaramakasiini), Ojakkalassa (ilmeisesti yksityisomistuksessa), Lohjalla (tavaramakasiini), Kirkniemessä (tavaramakasiini) ja Mustiolla (yksityinen ruukinmakasiini). Selin, Lohjan, Kirkniemen ja Mustion asemanseuduilla on yhä jäljellä viljasiilot, joista etenkin kaksi viimeksi mainittua ovat hyvin suuria ja maisemassa kauas näkyviä. Nämä rakennukset kertovat osaltaan rautateiden historiallisesta merkityksestä vaikutusalueensa maatalouden kaupallistumisessa. Lisäksi useilla radanvarteen alun perin hakeutuneilla teollisuuslaitoksilla on jäljellä lastauslaitureita, joita useita on käytetty vielä 2000-luvulla. Viimeaikaisina, mutta historiallisiksi muuttuneina jäänteinä nämä yhä muistuttavat ns. vaunukuormalogistiikan toistaiseksi miltei päättyneestä aikakaudesta Suomen rautateillä.

Rajamäen, Nummelan ja osittain Lohjan liikennepaikoilla on säilynyt kappaletavara- ja vaunukuormaliikenteen aikakaudelta periytyvät, huomattavasti nykyisen liikenteen tarpeita laajemmat ratapihat sivuraiteineen. Sorapohjaisten ja puupölkyillä varustettujen raiteistojen historiallinen asu kertoo yhä rautateiden tavaraliikenteen historiallisesta merkityksestä paikkakunnillaan. Aktiivisimmassa käytössä olevan Kirkniemen ratapihan – kuten myös 2021 perustetun Lohjan raakapuuterminaalin – raiteistot on varustettu raskaalla kiskotuksella, sepelitukikerroksella ja betonipölkyillä. Mustion ratapihan raiteistoa on supistettu merkittävästi. Jäljellä

oleviin ratapihoihin kohdistuu muutoksia Hyvinkää–Hanko-rataosan sähköistyshankkeen yhteydessä. Muun ratainfrastruktuurin osalta huomionarvoisia ovat Otalammella säilyneet mekaanisen asetinlaitteen ohjausvaijerien vastapainot ja Lohjan vesitornin yhteydessä oleva vesiviskuri. Kohteet on tarkoitus säilyttää rataa sähköistettäessä. Mekaanisen asetinlaitteen kampipukki on säilynyt myös Kirkniemessä yksityisomistuksessa olevan asemarakennuksen edustalla.

4.3 Ratavartijan tuvat ja tontit



Kuva 185. Yksinkertaisen ratavartijan tuvan tyyppipiirros (Nylander 1872a).

Hyvinkää–Karjaa-rataosuudelle on vuoden 1879 pituusprofiiliin merkitty 31 ratavartijan tupaa, joista 5 oli kaksinkertaisia ja 26 yksinkertaista. Tupia sijaisi alun perin keskimäärin kolmen kilometrin välein (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson 2018: 8). On kuitenkin ilmeistä, että välit vaihtelivat käytännössä melkoisesti mm. paikkojen rakennus- ja asumiskelpoisuuden mukaan. Lisäksi esimerkiksi Nopon vahtitupaa ei ole pituusprofiilissa (1879), mutta se on kuitenkin selvästi Nylanderin tyyppipiirrosten mukainen (kuva 185), ja mitä ilmeisimmin rakennettu viimeistään 1880-luvulla.

Alkuperäisistä yksinkertaisista ratavartijan tuvista ovat rakennushistoriallisessa mielessä säilyneet Nummenkärjen, Nopon, Korven, Katinhännän ja Kirkniemen vahtituvat. Käytännössä näyttää siltä, että tyyppipiirrosten elementtien järjestystä on muuteltu yksittäisissä toteutuksissa. Esimerkiksi radan puolelle piirretty ullakon ikkunan kohdalla oleva luukku on poikkeuksetta siirretty takapuolelle ja ikkuna radan puolelle.

Alkuperäisistä kaksoisvahtituvista on säilynyt ainoastaan Kotkaniemen kaksoisvahtitupa. Nummelan kaksoisvahtitupa noudattaa Nylanderin 1870-luvun tyyppipiirrosten henkeä, mutta rakennus on varsin selvästi laajennettu kaksoisvahtituvaksi jälkeenpäin. Rakennus on silti säilyttänyt tyyppipiirustusten tunnistettavat tyylipiirteet

Resiinoiden tultua käyttöön 1890-luvulla vahtitupien verkostoa harvennettiin ja osin myös keskitettiin. Liikennepaikkojen yhteyteen rakennettiin 1890-luvulla ja 1900-luvun alussa useita vahtitupia, jotka tässä vaiheessa olivat Bruno Granholmin suunnittelemia ja asuintiloiltaan selvästi Nylanderin tyyppipiirrosten mukaisia tupia väljempiä. Granholmin kaksoisvahtitupa on Rajamäellä, Otalammella ja Muijalassa, kaikki säilyneinä. Yksinkertaisia Granholmin vahtitupia on vain Selki. Linjalla sijaitsevista tuvista ainakin Vihdin kalmakallion kaksoisvahtitupa on ilmeisesti uudempi, ja todennäköisesti Thure Hellströmin suunnittelema.

Osa alkuperäisistä tuvista siirtyi jo varsin varhaisessa vaiheessa muuhun asuinkäyttöön alkuperäisillä paikoillaan, mutta varsinkin syrjäisimmillä paikoilla olevia tontteja ilmeisesti autioitui jo 1900-luvun alussa, minkä inventoinnin maastokäynnit vahvistavat. Monet vahtituvan tontit ovat kuitenkin säilyttäneet merkkejä asutuksesta. Monesti täysin villiintyneet tontit ilmentävät kasvillisuuden kautta syvää ajallista jatkumoa, ja muodostavat merkittävää maisematason ajallista kerroksellisuutta suhteessa käytössä olevaan rataan.

Kohdekortteihin on valittu erityyppisiä vahtitupatontteja. Joukossa on paitsi rakennushistoriallisessa mielessä parhaiten säilyneitä, myös muutamia jo viimeistään 1900-luvun alkupuolella autioituneita tontteja, joissa on sekä asutusjäänteitä että nykytilassaan vaikuttavia ajallisuuden arvoja. RKY-kohdetta Selin rautatievahtitupa ei ole valittu kohdekortteihin, koska kohde on arvotettu jo osana RKY-prosessia.

4.4 Taitorakenteet: Sillat ja rummut

Pääosin pitkin vedenjakajaa kulkeva Hyvinkää–Karjaa-rata ei ylitä suuria vesistöjä, ja siten vesistösillat ovat verraten lyhyitä. Alun perin sillat rakennettiin puusta ja tilapäisiksi. Säilyneistä silloista ylivoimaisesti pisin on Vantaanjoen silta, jonka nykyistä teräspalkkijännettä vuodelta 1951 kannattelevat ilmeisesti 1880-luvun toisen sillan kivimuurit. Silta on maisemallisessa solmukohdassa ja maakunnallisesti arvokkaassa kulttuurimaisemassa merkittävä. Erittäin näkyvällä paikalla sijaitsee myös Nummenkylän kiviholvisilta valtatie 1:n valmistumisen ajalta (1934). Sillanrakennushistoriallisesti mielenkiintoisia ovat Luhtasuonjoen holvisilta (1916) ja Kislanjoen betonilaattasilta (1927), joiden molempien julkisivu on kuitenkin luonnonkiveä. Näillä on myös maisemallisesti paikallista merkitystä, kuten myös lukuisilla pienemmillä kivirummuilla, jotka ovat leimallisia etenkin radan keskivaiheille Rajamäeltä Otalammen tienoille, ja toki muuallakin. Yleisesti ottaen vaikuttaa siltä, että kivirummut ovat säilyneet paikoissa, joissa maaperä on harjusoraa tai hiekkaa. Savikkoalueilla alkuperäiset kivirummut on pääosin korvattu moderneilla betoniputkielementeillä. Eräs paikan päällä betonilla modernisoitu rumpurakenne on säilynyt Hyvinkään Viertolassa käytöstä pois jääneellä ratalinjalla.

4.5 Kallioleikkaukset, maaleikkaukset ja sorakuopat

Radan keikkaukset ovat pääosin pieniä. Ratalinja sovitettiin maisemaan pikemminkin kiertämällä maastokohoumat, mikä on sen historiallinen piirre. Sen sijaan Salpausselän runsaasti saatavilla olleet soravarat ovat kenties myötävaikuttaneet siihen, että penkereet alavilla mailla ovat monin paikoin korkeita. Kohdekortteihin valittuja leikkauskohteita on vain yksi, Kalmakallion leikkaus ja jäännöskivikenttä.

4.6 Ratalinja ympäristöineen: maisemakohteet

Kokonaisuudessaan *Eteläinen viljelysseutu* -maisemamaakunnan alueella kulkevan Hyvinkään–Karjaan rataosan maisemakuva on vaihteleva. Sitä luonnehtivat teollisen ajan taajamien ohella I Salpausselän männikköiset selänteet, alarinteiden ja korpipainanteiden jylhät kuusikot sekä loivasti kumpuilevat savikoiden kulttuurimaisemat, joihin kallioiset mäet tuovat vaihtelua. Radan keskivaiheilla maisematilaa jakaa Nuuksion kallioylänkö. Länsi-Uudellamaalla oman vivahteensa maisemaan tuovat tammivyöhykkeen rehevä kasvillisuus ja ihmisen ja luonnon pitkään jatkuneesta vuorovaikutuksesta kertovat jäljet. Radan muuttumattomana pysynyt linjaus ja rautatien historiallinen vuorovaikutus ympäristönsä kanssa näkyvät itsessään sekä jatkumoina että historiallisina kerroksina radan lähiympäristön maisemassa. Rautatie on ollut ympäristönsä asutusta ja elinkeinoja muovannut tekijä; sen myötävaikutuksesta ovat syntyneet taajamat, aiempaa intensiivisempi maatalous ja verraten varhain alkunsa saanut teollisuus. Inventoinnissa on tunnistettu kuusi maisemakohdetta, joissa rataosan maiseman historialliset piirteet ja rautatien vuorovaikutus ympäristönsä kanssa ilmenee erityisen kiteytyneesti tavoilla, jotka ovat paitsi edustavia ja todistusvoimaisia, myös esteettisesti sopusointuisia.

Tässä inventoinnissa määriteltyjä maisemakohteita ovat: Nummenkärjen–Hyvinkäänkylän maisema (Hyvinkää), Korven kylä- ja pysäkkimiljöö (Nurmijärvi), Otalammen–Enäjärven maisema (Vihti), Nummenkylän maisema (Vihti ja Lohja), Lohjan asemanseudun rautatiemaisema (Lohja) sekä Vallaan–Kirkniemen maisema (Lohja). Näiden kunkin maisemakohteen erityiset arvopiirteet ja arvotusperusteet – luonnekriteerien tulkinta – pyritään avaamaan mahdollisimman tarkasti kohdekorttien yhteydessä.

Arvotusnäkökulmasta maisemakohteiden alueellinen rajaus on jossain määrin huokoinen. Se kattaa periaatteessa radalta avautuvan näkymän, ja toisaalta myös kulttuurimaiseman, jossa rata on osana. Avoimilla paikoilla maisemakohteiden arvottamisessa voidaan siis huomioida varsin kauaskin radasta sijoittuvat maisemapiirteet ja kulttuuriympäristön arvokohteet. Erityinen painoarvo on kuitenkin ratalinjalla ja sen välittömimmällä ympäristöllä. Myös väylänpidon näkökulmasta maisemakohteiden tarkoituksenmukaiseksi aluerajaukseksi on katsottu radan pituussuunnassa tietty kilometriväli, ja leveyssuunnassa 30 metriä pääraiteen keskilinjan molemmin puolin ulottuva kaistale, käytännössä siis ratalain 37 § mukainen rautatien suoja-alue. Maisemakohteiden rajausten sisään jää useimmissa tapauksissa myös tarkemmin rajattuja yksittäiskohteita, jotka arvotetaan omissa kohdekorteissaan erikseen.

Lähdeluettelo

Tutkimuskirjallisuus ja kirjalliset lähteet

Alameri, Mikko (2015). Mikko muistelee mustavalkoisesti: Mustion sähkörautatie. *Resiina* 1/2015. 26–29.

Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson (2018). *Kirkniemen Rautatieaseman rakennushistorian selvitys*. Lohjan kaupunki. https://lohja.emmi.fi/l/X9RPjgpqz5Xf

Back, Lars (1994). *Karis sockens historia från forntiden til våra dagar* VI, 1721-1865. Ekenäs. 347 s.

Galtat, Hanna & Tornivaara-Ruikka, Riitta (2012). *Maalle! Helsingin seudun kulttuuriympäristöopas*. Rakennustaiteen seura. 404 s.

Hautala, Kustaa (1951). *Hyvinkään seudun historia* 1861–1950. Forssa. 358 s.

Heljävaara, Tapio (1997). Rusthollista ravintolaksi: Mailan tilan historia. Teoksessa: *Lohjansaari. Kotiseutututkimuksia XIV*. Lohjan saariston nuoriso-seura. 84–92.

Härö, Erkki (1985). *Nurmijärven kulttuurimaisema*. Nurmijärven kunta. 103 s.

Hoffman, Kai (s.a.). Julius Harff. Biografiakeskuksen artikkeli. http://biografiasampo.fi/henkilo/p10111

Hyvärinen, Juuso (2008). Hangon rautatie. Teoksessa: Bergström, Matti & Olavi Kilpiö (toim.) *Leveät kiskot – Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet*. Suomen rautatiemuseo, Hyvinkää. 117–179.

Hyvärinen, Marketta (2017). Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä* 25/2017. 82 s.

Iltanen, Jussi (2009/2011). *Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat*. Karttakeskus, Helsinki.

Junnila, Olavi (1988). *Hyvinkään seudun historia*. Hyvinkään kaupunki.

Jutikkala, Eino & Gabriel Nikander (1939). *Suomen kartanot ja suurtilat I*. SKS, Helsinki. 751 s.

Ketola, Eino (1996). *Vihdin historia 1918–1965. Maanjaon aika: 1918–1939. Ensimmäinen osa.* Gummerus, Jyväskylä. 448 s.

Koivisto, Satu & Laulumaa Vesa (2017). Espoo–Salo-ratalinjan arkeologinen inventointi. Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA. Liite 10. *Väyläviraston julkaisuja* 55/2020.

Koskinen, Mauno (1967). *Hyvinkään-Karkkilan rautatie 1911-1961*. Kymin osakeyhtiö, Högforsin tehdas, Karkkila. 43 s.

Kullberg, Jaakko (2020). Nummenkylän habitaattitarkastelu. Helsinki-Turku nopean junayhteyden hankekokonaisuuden YVA. Liite 24. *Väyläviraston julkaisuja* 55/2020.

Latvakangas, Arto (1985). *Lohjanvesistön laivaliikenteen historia*. Lohjan kotiseutututkimuksen ystävät. Muijala.

Lajunen, Helmi-Briitta (1992). *Olkkala: kartanoajasta nykypäivään*. Olkkalan kylätoimikunta. 168 s.

Mäkinen, Jussi (2012). Rautatiehistoriallinen kartta Helsinki–Hyvinkää–Riihimäki–Hanko–Porvoo. *HMVY kartat IV.* Haapamäen museoveturiyhdistys.

Nieminen, Erkki, Puntari, Erkki & Keijo Immonen (toim.) (1986). *Vauhtia ja voimaa – Valtionrautatiet 1862-1987.* Kirjayhtymä, Helsinki. 128 s.

Nummelin, Markku & Voutilainen, Jarkko (2014). Vähäliikenteiset radat: Tilanne ja tulevaisuus. *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä* 38/2014. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/121821/lts_2014-38_978-952-255-493-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Nurmijärven rakennusperintöselvitys (2010). Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama. Luonnos 6.5.2010. Nurmijärven kunta. https://www.nurmijarvi.fi/wp-content/uploads/2019/08/6528-Rakennusperintoselvitys_LUONNOS_pienempi.pdf

Ockenström, Katariina (2002/2007). *Lohjan rakennetun ympäristön inventointiluettelo.* Lohjan Kaupunkisuunnittelukeskus & Lohjan museo. https://lohja.emmi.fi/l/fjb8Mnn7qb2P

Pesonen, P. (2013). Raasepori, Varvarinsuo 1. Kiinteä muinaisjäännös. Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000023091

Pölhö, Eljas (1974). *Rautatieverkon kehitysmalli Suomen rautatieverkon kehityksen pohjalta.* Lisensiaattitutkielma. Maantieteen laitos, Helsingin yliopisto. 138 s.

Pölhö, Eljas (1987). Yleishistoria. Teoksessa *Valtionrautatiet 1962–1987.* Rautatiehallitus, Helsinki. 9–72.

Ruotsalainen, Roosa (2021). Kerava–Riihimäki-rataosuuden kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi. *Väyläviraston julkaisuja* 53/2021. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/181640/vj_2021-53_978-952-317-892-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ruotsalainen, Roosa (2021b). Lahti–Kouvola-rataosuuden kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi. *Väyläviraston julkaisuja* 3/2021. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/180370/vj_2021-03_972-952-317-838-0.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Salonen, Torsti (1987). *Länsi-Uusimaa: Rautakaudesta tietokoneaikaan*. Länsi-Uudenmaan seutukaavaliitto. 79 s.

Salonen, Torsti (1996/2002). Lohjan sähkörautatie 1907–1930. Lohjan historia. http://www.sci.fi/~torstis/lohja/kirjoit/liikenne/passi.pdf

SVR (1912). *Suomen Valtionrautatiet 1862–1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus*. I osa. Rautatiehallitus, Helsinki. 412 s.

SVR (1916). *Suomen Valtionrautatiet 1862–1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus*. II osa. Rautatiehallitus, Helsinki. 673 s.

Tiilitehdasperinne (s.a.). Suomessa 1885–1978 toimineet tiilitehtaat. http://www.tiilitehdasperinne.com/kuvat/txt/Suomessa_1885-1978_toimineet_tiilitehtaat_n.html. 28.11.2021.

Uudenmaan liitto (2012). *Missä maat on mainioimmat: Uudenmaan kulttuuriympäristöt.* 133 s. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/6309/Missa_maat_on_mainiommat_E114.pdf

Valanto, Sirkka (1982). Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. *Rakennushistorian osaston julkaisu* n:o 11. 1/1982. Museovirasto, Helsinki.

VR (1962). *Valtionrautatiet 1937-1962*. Rautatiehallitus, Helsinki. 854 s.

Yliluoma, Aimo (1997). Meijeritoimintaa. Teoksessa *Lohjansaari*. *Kotiseutututkimuksia XIV*. Lohjan saariston nuorisoseura ry. 130–133.

Kartat, tilastot, suunnitelmadokumentit ja muut arkistolähteet

Bro öfver Vanda å (s.a.). Rautatiehallituksen kartat ja piirustukset, rataosuuksia koskevat kartat: Hanko–Hyvinkää-rata 3. Kansallisarkisto, Helsinki.

Destia = Destia Oy, Infrasuunnittelu (2019). Lohja–Lohjanjärvi-rataosan lakkauttaminen, ratasuunnitelmaselostus. Väylävirasto. https://vayla.fi/documents/25230764/0/Ratasuunnitelmaselostus/d09a1664-4cc9-4351-8903-813e495766a0

Granholm, Bruno (1900). Selki: Yksinkertaisen vahtituvan ulkorakennus ja pysäkkimökki. Rakennuspiirustus. 279 ay. Ja18. Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää.

Granholm, Bruno (1900/1907). Uthus för dubbel vaktstuga: fähus och latrin. Rakennuspiirustus 1639, Ja19. Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää.

Harju, Erkki-Sakari, Pietilä Anna-Maija & Arvo Kokkonen (toim.) (2007). *Uudenmaan läänin pitäjänkartasto 1844. Uusintapainos Claës Nybergin pitäjänkartoista.* Karttakeskus, Helsinki. 175 s.

Historialliset tiet Uudellamaalla (2019). Avoin paikkatietoaineisto. Uudenmaan liitto. *https://avoinaineisto-uudenmaanliitto.opendata.arcgis.com/pages/selvitykset*.

Historialliset ortoilmakuvat (1931–2021). WMS-rajapintapalvelu. Maanmittauslaitos, Helsinki.

Hyvinkään kaupunki (2012). Keskustaajaman osayleiskaavakartta. *https://www.hyvinkaa.fi/asuinymparisto-ja-rakentaminen/kaavoitus1/yleiskaavoitus/voimassa-olevia-yleiskaavoja/*

Hyvinkään kaupunki (2013). *Hyvinkään keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma*. Kohdekortit. *https://www.hyvinkaa.fi/asuinymparisto-ja-rakentaminen/kaavoitus1/kulttuuriymparisto/*

Hyvinkään kaupunki (2017). Asemakaavan selostus, Hangonsillan alueen aloituskorttelit. *https://kartta.hyvinkaa.fi/PDF/Kaavat_PDF/01-104.pdf*

Hyvinkään kaupunki (2022). Valmisteilla olevat asemakaavat. Hyvinkään kaupungin karttapalvelu. https://kartta.hyvinkaa.fi/#

Kartta maanteiden siirroista (1872). Rautatiehallitus, Hallinto-osasto. Pakkolunastus- ja lisäpakkolunastuskartat Ia:21. Hanko-Hyvinkää-rataosa: Radan maanteiden siirrot. Kansallisarkisto, Helsinki.

KN (1955/11) = Kulkulaitosneuvoston pöytäkirja 20.10.1955. Rautatiehallitus, RH III esittelylistat, Ca20. Kansallisarkisto, Helsinki.

Kuninkaan kartasto (1776–1805). Keskinen ja Läntinen uusimaa. Timo Meriluoto. *http://timomeriluoto.kapsi.fi/Sivut/Paasivu/KARTAT/%C2%B4%C2%B4Kuninkaan%20Kartasto%C2%B4%C2%B4%201776–1805/%C2%B4%C2%B4Kuninkaan%20kartasto%C2%B4%C2%B4%201776–1805.html*

Kuninkaan kartaston aluekohteet (2019). Avoin paikkatieto-aineisto. Uudenmaan Liitto. *https://avoinaineisto-uudenmaanliitto.opendata.arcgis.com/pages/selvitykset*

Lohjan kaupunki (2012). Taajamaosayleiskaava. Kaavaselostus. *https://lohja.emmi.fi/l/gcrbKctK9Xrr*

Lohjan kaupunki (2020). Asemakaava L53 Kirkniemen koulu ja asema. Selostus. *https://lohja.emmi.fi/l/VdBkV28g7PTQ*

Lohjan kaupunki (2022). Taajamaosayleiskaava. Lohjan karttapalvelu. *https://karttapalvelu.lohja.fi/kaavat/OYK006.pdf*

Nummenkylä, maanjakokartta = Nummenkylä, egokarta och beskrifning (1844). Maanmittauslaitoksen uudistusarkisto. Lohjan maalaiskunta. Kansallisarkisto, Helsinki. *http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=48283409*.

Nurmijärven kunta (2022a). Ajantasainen asemakaava. Nurmijärven kartapalvelu. *https://kartta.nurmijarvi.fi/ims/*

Nurmijärven kunta (2022b). Kaavamääräykset, kortteli 543 1-110 (Rajamäen asema-alue). Nurmijärven karttapalvelu. *https://kartta.nurmijarvi.fi/ims/*

Nylander, Knut (1872a). Hangö–Hyvinge jernvägsbyggnad. Enkel vaktstuga. Rakennuspiirustus, Digitoidut rakennuspiirustukset. Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää.

Nylander, Knut (1872b). Hangö–Hyvinge jernvägsbyggnad. Dubbel vaktstuga. Rakennuspiirustus. Digitoidut rakennuspiirustukset. Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää.
Nylader, Knut (1872c). Hangö–Hyvinge jernvägsbyggnad: Andra klassens stationshus. II luokan aseman rakennuspiirustus. Digitoidut rakennuspiirustukset. Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää.
Pakkolunastuskartta = Karta öfver Hangö–Hyvinge jernvägs området (1872). Rautatiehallitus, Hallinto-osasto. Pakkolunastus- ja lisäpakkolunastuskartat Ia:20: Hanko–Hyvinkää-rataosa: Nurmijärvi, Hyvinkää. Kansallisarkisto, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2014 08 (1967; 1990). Karis. Maanmittaushallitus, Helsinki
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2014 11 (1967; 1990). Västankvarn. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2014 12 (1966). Kirkniemi. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2041 01 (1959). Lohja. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2041 04 (1959). Muijala. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2041 05 (1958; 1972; 1984; 1990). Nummela. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2041 08 (1958; 1974; 1990). Ojakkala. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2041 09 (1959; 1984). Selki. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2041 12 (1957). Perttula. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2044 01 (1960; 1989). Rajamäki. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Peruskartta 1:20 000, Lehti 2044 02 (1960; 1974; 1983; 1989). Hyvinkää. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Pituusprofiili = Långprofil öfver Hangö–Hyvinge jernväg (1879). Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.
Pitäjänkartta 1:40 000 (1913) Lohja. Lohjan Kotiseutututkimuksen ystävät & Onni Ollila. Lohjan karttapalvelu. https://karttapalvelu.lohja.fi/
Pitäjänkartta 1:20 000, Lehti *668/250* (1939). Lohja. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Pitäjänkartta 1:20 000 (1945). Lehti *668/250,* Lohja. Maanmittaushallitus, Helsinki.
Pitäjänkartta 1:25 000, Nurmijärvi (1930). Maanmittaushallitus, Helsinki. Nurmijärven karttapalvelu. https://kartta.nurmijarvi.fi/ims/
Pitäjänkartta 1:30 000, Vihti (1924). Maanmittaushallitus, Helsinki.
Puutarhapiirustus (1957a). Rajamäki. Aseman puisto, korjaus 1:250. 2.12.1957. SRM:n arkisto, Hyvinkää.
Puutarhapiirustus (1957b). Kiljava. 1:200. 2.4.1957. SRM:n arkisto, Hyvinkää.
Puutarhapiirustus (1958a). Ojakkala. Asemapuisto. SRM:n arkisto, Hyvinkää.
Puutarhapiirustus (1958b). Lohja. Ratamestarin asunto, 1:500, 28.4.1958. SRM:n arkisto, Hyvinkää.
Puutarhapiirustus (1959). Lohja. Asuintalot, 1:250. 20.3.1959. SRM:n arkisto, Hyvinkää.
Puutarhapiirustus (1960). Lohja. Veturinkuljettajien asuinpiha, 1:800, 10.3.1960. SRM:n arkisto, Hyvinkää.

Puutarhapiirustus (1961). Kirkniemi. Virka-asuntojen pihat, 1:400. 4.3.1961. SRM:n arkisto, Hyvinkää.
RKY: Hyvinkään rautatieasemat (2009). Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=3962
RKY: Otalammen rautatieasema-alue (2009). Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/rapea/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=200371
RKY: Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja asema (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1500
RKY: Selin rautatievahtitupa (2009). Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/rapea/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=200372
RKY: Suuri Rantatie (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117
RKY: Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4155
RKY: Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4988
Senaatin kartasto (1870–1907). Topografikartta 1:21 000. http://www.vanhatkartat.fi
Senaatin kartta 1:21 000, lehti XI 29 (1870–1907). Hyvinkää. Maanmittauslaitoksen historiallinen kartta-arkisto, Kansallisarkisto, Helsinki. http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=1163554
Situationsplan å Wanda bro (s.a.). Rautatiehallituksen kartat ja piirustukset: Rataosuuksia koskevat kartat. Hanko–Hyvinkää-rata 1. Kansallisarkisto, Helsinki.
Suomen kulkuneuvot (1930; 1931; 1933). Turisti: Rautateiden aikataulut, höyrylaivojen ja autojen kulkuvuoroja, lentoreittejä ja kartta. Nro 3 (kesäkuun 1.) Suomen matkailijayhdistys. Kansalliskirjasto, Helsinki. Digitaalinen aineisto: *<digi.kansalliskirjasto.fi>.*
Suomen kulkuneuvot (1932). Turisti: Rautateiden aikataulut, höyrylaivojen ja autojen kulkuvuoroja, lentoreittejä ja kartta. 1932: 4 (lokakuun 1.) Suomen matkailijayhdistys. Kansalliskirjasto, Helsinki. Digitaalinen aineisto: *<digi.kansalliskirjasto.fi>*
Suomen kulkuneuvot (1937, 1944, 1947, 1948). Turisti: Rautateiden aikataulut, höyrylaivojen ja autojen kulkuvuoroja, lentoreittejä ja kartta. Nro 2 (toukokuun 15.) Suomen matkailijayhdistys. Kansalliskirjasto, Helsinki. Digitaalinen aineisto: <digi.kansalliskirjasto.fi>.
Suomen kulkuneuvot (1980). Rautatieaikataulut, lentoliikenteen ja linja-autojen kulkuvuoroja sekä kartta. Nro 1 (maalis–toukokuu). Suomen matkailuliitto, Helsinki.
Suomen kulkuneuvot (1949, 1983b). Rautatieaikataulut, (höyrylaivojen), lentoliikenteen ja linja-autojen kulkuvuoroja/aikatauluja sekä kartta. 1949: 3 (1.9.–30.11.49). Suomen Matkailijayhdistys, Helsinki.
Suomen kulkuneuvot (1952, 1953, 1956, 1961–1964, 1966–1972, 1976–77, 1983a). Rautatieaikataulut. (Höyry)laivojen, lentoliikenteen ja linja-autojen kulkuvuoroja sekä kartta. Kesäturisti. Nro 2 (aik. 15.5. – viim. 30.9). Suomen Matkailijayhdistys / Suomen matkailuliitto, Helsinki.
Suurten asutuskeskusten paikallisliikenteen kehittämiskysymys (1955). *Rautatieliikenne* 7–8/1955, 327–329.
SRM (s.a.). Mikkelin Tavaratoimisto. kuva SRMV1:4879. https://finna.fi/Record/musketti_rautatie.M014:SRMV1:4897

SVT (1919) = Suomen virallinen tilasto XXXVIII. Siirtolaisuustilasto. Siirtolaisuus vuonna 1917. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/90312/xsiirto_191700_1919_dig.pdf?sequence=1

SVT (1965) = *Suomen Virallinen tilasto* VI C: 103. Yleinen väestölaskenta 1960: XI. Taajamat ja niiden rajat ym. Tilastollinen päätoimisto, Helsinki.

SVT (1976) = *Suomen Virallinen tilasto* VI C: 104. Väestölaskenta 1970, osa IV: Taajamat 1960-1970. Tilastokeskus, Helsinki.

SVT (1983) = *Suomen Virallinen tilasto* VI C: 106. Väestö- ja asuntolaskenta 1980 osa XII: Taajamat. Tilastokeskus, Helsinki.

SVT (2019) = *Suomen Virallinen tilasto*: Rautatietilasto 2018. *Traficomin tilastojulkaisuja* 20/2019. Liikenne- ja viestintäministeriö. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Rautatietilasto_2.12_uusi.pdf

SYKE (2021a) = Suomen ympäristökeskus. *Taajamat 2020* (YKR). Paikkatietoaineisto. https://paikkatieto.ymparisto.fi/lapio/latauspalvelu.html

SYKE (2021b) = Suomen ympäristökeskus. Yhdyskuntarakenne. *YKR-aluejaot*. Paikkatietoaineisto. https://paikkatieto.ymparisto.fi/lapio/latauspalvelu.html

SYKE (2020). *Asemakaavoitettu alue* 31.12.2019. Paikkatietoaineisto. https://www.syke.fi/fi-FI/Avoin_tieto/Paikkatietoaineistot/Ladattavat_paikkatietoaineistot

Taitorakennerekisteri (2021). Väylävirasto. https://extranet.vayla.fi

Tasku-Aikataulu (1884) = *Tasku-aikataulu junille Valtionrautateillä Suomessa 1.p:stä lokakuuta 1884 toistaiseksi*. A.E. Nordenskiöldin kokoelma. Kansalliskirjasto, Helsinki.

Topografikartta 1:20 000 (1938). Lehti 2044 02 Hyvinkää. Maanmittaushallitus, Helsinki.

Topografikartta 1:20 000 (1940). Lehti 2044 01 Rajamäki. Maanmittaushallitus, Helsinki.

Tuohilampi, maanjakokartta (1809). Tuohilampi; karta öfver rusthållets egor med delningsbeskrifning. Maanmittaushallitus: Maanmittaushallituksen uudistusarkisto. Kansallisarkisto, Helsinki. http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=46982795&fbclid=IwAR1vVEt_D-fbeC-6wcPqxFvNL1di91BtfJ-ay01XQ6nbc9j5WQ3GIxaSoL8

Turisti (1891; 1892; 1894: 1906-1907; 1915; 1917; 1927) = Turisti: aikatauluja ja kulkuvuoroja. Kesäaikataulu (alkaen touko–kesäkuu) Suomen matkailijayhdistys. Kansalliskirjasto, Helsinki. Digitaalinen aineisto: *<Digi.kansalliskirjasto.fi>*

Turisti (1898–1905; 1910; 1911; 1925). Rautateiden aikataulut ja höyrylaivojen kulkuvuorot. Talvella. Suomen matkailija-yhdistys. Kansalliskirjasto, Helsinki. Digitaalinen aineisto: *<digi.kansalliskirjasto.fi>.*

Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla (2019). Avoin paikkatietoaineisto. Uudenmaan liitto. https://avoinaineisto-uudenmaanliitto.opendata.arcgis.com/pages/selvitykset

Uudenmaan liitto (2020). Uusimaa-kaava 2050. https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/uusimaa-kaava_2050

Vaunut (2022). Liikennepaikkahaku. http://Vaunut.org/haku/liikennepaikat

Väylävirasto (2020). Espoo–Salo-oikoradan kartat ja pituusleikkaukset, kevät 2020. Espoo–Lohja. 27.12.2021 https://vayla.fi/documents/25230764/35412625/Espoo-Lohja+kartat_2020.pdf/ec4311f1-8fa6-4b2b-ab20-a75a4e977c3d/Espoo-Lohja+kartat_2020.pdf?t=1587109770725

Vihdin kunta (1974a). Ojakkalan asemanseudun rakennuskaava. https://kartta.vihti.fi/Dokumentit/KaavaMaaraykset/Oj1.pdf

Vihdin kunta (1974b). Nummela, Keskusta-Huhdanmäki, rakennuskaava ja rakennuskaavan muutos (Nummelan asema-alue). https://kartta.vihti.fi/Dokumentit/KaavaMaaraykset/N13.pdf
Vihdin kunta (1985). Otalampi, asemakaavan selostus (Rakennuskaava ja rakennuskaavan muutos koskien Otalammen asemanseudun kortteleita). Vihdin karttapalvelu. https://kartta.vihti.fi/Dokumentit/KaavaMaaraykset/Ot5.pdf
Vihdin kunta (2000). Nummelan keskusta, asemakaavan selostus. (Vanha-Nummelan taajamanosa, asemakaavan muutos koskien korttelia 36). Vihdin karttapalvelu. https://kartta.vihti.fi/Dokumentit/KaavaMaaraykset/N96.pdf
Vihdin kunta (2013). Kaava Oj15. Ojakkalan asemakaava ja asemakaavan muutos: selostusosa. https://www.vihti.fi/wp-content/uploads/Oj15_selostus.pdf
Vihdin kunta (2014). Kaava Oj17. Ojakkalan keskustan asemakaavan muutos. Asemakaavaehdotuksen selostus. https://www.vihti.fi/wp-content/uploads/Oj-17-ehdotusselostus_4_5_2015-liitteella5.pdf
Vihdin kunta (2022). Vihdin karttapalvelu, ajantasa-asemakaava. https://kartta.vihti.fi/ims/
Yleiskartta 1:400 000, lehti F3 (1864). *Suomalainen yleiskartasto = Karta öfver Finland.* Päämaanmittauskonttori.

Suulliset tiedonannot, muistitieto, sosiaalinen media ym.

Havukainen, Antti (2012). Rajamäen viinajuna. 23.11.2012. Vaunut.org. http://vaunut.org/kuva/79693?kv2=2014&paik=Rajam%C3%A4ki&ol=1
Nummelan kylähistoria (2002). Albertinkatu. Koti-Nummelan kansalaismuistipiiri. https://historia.vihti.fi/koti-nummela/albertinkatu/haapala.htm
Otalammen kyläyhdistys (s.a.) Otalammen historia. http://www.otalampi.net/WP/kylayhdistys/tietoa-kylasta/otalammen-historia/
Otalammen kylän Facebook-ryhmä (2021). Tiina Lehtisen saamat vastaukset keskustelussa Kalmakallio-nimen alkuperästä 10.11.2021.
Salmela, Markku (2021). Suullinen tiedonanto. Haastattelu Lohjan asemalla. 22.11.2021.
Nytorp, Tomi. (2021). Suullinen tiedonanto. Haastattelu Korven vahtituvalla. 9.11.2021.
Selin kyläyhdistys (s.a.). Historia. https://www.selki.fi/historia/
Sandroos, Anitta (2014). Nummelan aseman tilat. Nummelan kylähistoria. https://historia.vihti.fi/koti-nummela/albertinkatu/rautatieasema.htm

Kuvalähteet

SRM = Suomen rautatiemuseon kuvakokoelmat, Hyvinkää.

Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-957-8
www.vayla.fi