

# Rautateiden vaikutus Riihimäen kehitykseen



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö  
Liikenneala, insinööri (AMK), Riihimäen kampus  
kevät, 2022  
Aleksi Ahonen

---

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tarkastella rautateiden vaikutusta Riihimäen kehitykseen rautatieliikenteen ja rataverkon kehittymisen, rautateiden toimintojen, teollisuuden sekä kaupunkikehityksen näkökulmista. Työn tilaajana oli VR Eläkeläisten Liiton Riihimäen yhdistys.

Riihimäki oli lähes asumatonta syrjäistä seutua ennen kuin sinne tuli Helsingin–Hämeenlinnan rautatien rakentamisen myötä asema vuonna 1862. Todellinen käännekohta kehitykselle oli vuosi 1870, jolloin Pietarin rata avattiin ja Riihimäestä tuli risteusasema. 1900-luvun vaihteessa alkanut teollistuminen synnytti yrityksiä ja toi paikkakunnalle lisää väkeä. Rautatiet tarjosivat tuotteille hyvät kulkuyhteydet moneen suuntaan, ja erityisesti rautateitä hyödynsi H. G. Paloheimo ja hänen yrityksensä. Paloheimo myös rakennutti teollisuuskuljetuksiaan varten yksityisen rautatien Riihimäen ja Lopen välille.

Rautatiet tarjosivat monenlaisia työtehtäviä, ja Riihimäellä toimi esimerkiksi veturivarikko ja lennätinkonepaja. Rautatieasemasta ravintoloiheen kehittyi tärkeä vapaa-ajan viettopaikka, ja sen ympärille muodostunut asemakylä oli teollistumiseen asti kylän keskus. Alkuvuosina rautatieläiset muodostivat merkittävän osan riihimäkeläisistä, ja heillä oli suuri rooli siinä, millaiseksi Riihimäki alkoi muotoutua ja mitä toimintaa sinne syntyi.

Riihimäen oma tavaraliikenne rautateillä kuihtui aikaa myöten lähes kokonaan, kun autoista tuli tehokkaampi kuljetusmuoto. Henkilöliikenne sen sijaan kasvoi ja sähköistyksen tulo vuonna 1972 nopeutti liikennettä kytkien Riihimäen entistä tiiviimmin Helsingin työssäkäyntialueeseen. Valtionrautateiden yhtiöittäminen jälkeen raiteille tuli kilpailua ja uusia toimijoita, mutta Riihimäki on säilyttänyt keskeisen asemansa ja siellä on edelleen rautateiden toimintaa niin liikenteen, kunnossapidon kuin ratasuunnittelunkin osalta.

Riihimäen valttikortti on aina ollut sen sijainti hyvien liikenneyhteyksien varrella. Pääradalla käynnissä olevat hankkeet mahdollistavat tulevaisuudessa tiheämmän ja luotettavamman junaliikenteen Riihimäen ja Helsingin välillä. Riihimäen kaupungin suunnitelmat asemanseudun kehittämiseksi puolestaan tavoittelevat yhtenäisen keskusta-alueen muodostamista rautatieasemalle asti. Nämä ovat vahva osoitus siitä, että rautatie on myös tulevaisuudessa vahvasti läsnä Riihimäellä ja sen kehityksessä.

The purpose of this thesis was to examine the impact of railways on the development of Riihimäki from the perspectives of the development of railway traffic and the railway network, railway operations, industry and urban development. The work was commissioned by the Riihimäki association of the VR Eläkeläisten Liitto ry (VR Pensioners Union).

Riihimäki was an almost uninhabited remote area before the station was built with the construction of the Helsinki–Hämeenlinna railway in 1862. The real turning point in development was the year 1870, when the St. Petersburg railway was opened and Riihimäki became an interchange. The industrialization began at the turn of the 20th century and gave birth to businesses and brought more inhabitants to the village. The railways provided for the products good transport connections in many directions, and especially the railways were used by H. G. Paloheimo and his companies. Paloheimo also built a private railway between Riihimäki and Loppi for his industrial transports.

The railways offered many kinds of jobs and there was for example a locomotive depot and a telegraph workshop in Riihimäki. The railway station and its restaurant were important place for the people to spend their free time and the station village around the station was the center of the village until industrialization. The railway workers formed the majority of the inhabitants of Riihimäki in the early years and they had a major role in how Riihimäki began to take shape and what activities were created there.

Riihimäki's own freight traffic on the railways withered almost completely over time as cars became a more efficient mode of transport. Passenger traffic instead grew and the electrification of track in 1972 accelerated traffic and connected Riihimäki even more closely to the Helsinki work area. After the incorporation of the Finnish State Railways there were many changes in operational environment but Riihimäki has kept its position on the rail network. There are still rail operations like transport, maintenance and track design.

Riihimäki's advantage has always been its location along good transport connections. The projects underway between Helsinki and Riihimäki line will enable more frequent and reliable train traffic in the future. The city of Riihimäki has big plans for the development of the station area. These are strong indications that the railway will continue to have a strong effect in Riihimäki and its development also in the future.

Keywords Riihimäki, railway, railway transport, railway station, interchange

Pages 75 pages

## Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Työn tausta, tarkoitus ja lähdeaineisto .....	2
3	Riihimäki .....	2
4	Rataverkon ja rautatieliikenteen kehitys .....	3
4.1	Päätös rautateiden rakentamisesta Suomeen.....	3
4.2	Rautateiden tulo Riihimäelle.....	4
4.3	Riihimäestä risteysasema.....	5
4.4	Liikennemäärät ja rautatiealue kasvavat .....	7
4.4.1	Matkustajaliikenteen kehitys .....	7
4.4.2	Tavaraliikenteen kehitys .....	9
4.4.3	Ratapihan ja raiteiston kehitys.....	11
4.5	Sotavuosien merkitys .....	13
4.6	Rataverkko sähköistyy .....	14
4.7	2000-luvun muutokset.....	16
4.8	Nykytilanne .....	18
5	Rautateiden toimintoja ja työnkuvaa Riihimäellä .....	20
5.1	Radanrakentamisen aika.....	20
5.2	Työnkuvaa Valtionrautateiden aikaan .....	21
5.3	Rautateiden toimintoja Valtionrautateiden aikaan .....	24
5.3.1	Varikko.....	24
5.3.2	Lennätinkonepaja.....	24
5.3.3	Liikenteenohjaus .....	26
5.4	Valtionrautateiden yhtiöittämisen jälkeiset muutokset ja nykytilanne .....	27
5.4.1	VR:n toiminnot .....	28
5.4.2	Rautateiden urakointi-, kunnossapito- ja suunnittelupalvelut.....	29
5.4.3	Väyläviraston raivauspalvelu.....	30
6	Rautatien vaikutus kaupungin kehitykseen.....	31
6.1	Rautatien synnyttämä asemakylä .....	31
6.2	Asema-alueelle syntyneitä palveluita .....	34
6.2.1	Asemaravintola .....	34

6.2.2	Hotelli .....	35
6.2.3	Postitoimisto .....	36
6.3	Rautatien kansakoulu.....	38
6.4	Varuskunta .....	39
6.5	Riihimäen vankila .....	40
6.6	Palokunta .....	40
6.7	Vapaa-ajan vietto .....	41
6.7.1	Rautatieaseman merkitys .....	41
6.7.2	Rautatieläisten järjestö- ja vapaa-ajan toiminta.....	42
7	Rautatien vaikutus teollisuuteen ja liiketoimintaan .....	43
7.1	Ensimmäiset rautateistä hyötynneet yritykset .....	43
7.2	H. G. Paloheimon toiminta.....	44
7.2.1	Teollisuustoiminnan käynnistyminen .....	44
7.2.2	Riihimäen–Lopen rautatien alkuvaiheet .....	45
7.2.3	Tavaraliikenne ja sen merkitys Riihimäen–Lopen rautatiellä .....	47
7.2.4	Matkustajaliikenne ja sen merkitys Riihimäen–Lopen rautatiellä.....	50
7.2.5	Rautatiekuljetukset Valtionrautateilla .....	52
7.2.6	Teollisen toiminnan loppuminen ja nykytila .....	53
7.3	Muita merkittäviä toimijoita .....	54
8	Rautatie osana Riihimäen liikenneverkkoa .....	54
8.1	Vaikutus muun liikenneverkon kehitykseen .....	54
8.2	Aseman merkitys liikenteen solmukohtana.....	55
9	Tulevaisuuden hankkeita ja suunnitelmia .....	57
9.1	Helsinki–Riihimäki-hanke .....	57
9.2	Hyvinkään–Hangon radan sähköistys ja tavararatapiha.....	58
9.3	Suomirata .....	58
9.4	Asemanseudun kehittäminen .....	59
10	Riihimäki ja rautatie – yhteenveto ja tulevaisuuden näkökulmia .....	63
	Lähteet.....	67

# 1 Johdanto

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan rautateiden vaikutusta Riihimäen kehitykseen.

Lähdemateriaalin ja haastattelujen pohjalta tuodaan esille havaintoja eri näkökulmista, ja lisäksi pohditaan rautateiden merkitystä tulevaisuudessa. Työn tilaajana on VR Eläkeläisten Riihimäen yhdistys, jonka puolesta yhteyshenkilönä on toiminut Eero Halmesmäki. Hämeen ammattikorkeakoulusta työtä on ohjannut lehtori Teppo Sotavalta.

Aluksi esitellään tarkemmin tutkimuksen taustaa sekä käytettyä lähdeaineistoa.

Rautatieliikenteen ja rataverkon kehittymistä Riihimäellä avataan aina rakennuspäätöksestä nykutilanteeseen asti. Kehityksen selostus painottuu rataverkolla tai liikenteessä Riihimäellä tapahtuneisiin olennaisiin muutoksiin. Eri aikakausien työnkuvaa rautateiden palveluksessa havainnollistetaan Riihimäellä työskennelleiden haastatteluiden pohjalta, ja lisäksi tarkastellaan Riihimäen merkitystä rautateille paikkakunnalla olleiden ja edelleen olevien toimintojen ja toimijoiden kautta.

Riihimäen kehittymistä pienestä asemakylästä nykyiseksi kaupungiksi tarkastellaan erityisesti alkuvuosien pohjalta. Säilyneiden lähteiden perusteella käydään läpi rautateiden ja rautatieläisten vaikutusta niin kaupungin rakentumisen, syntyneiden palveluiden ja toimintojen kuin asukkaiden näkökulmasta. Teollisuuden osalta pääpaino on H. G. Paloheimon liiketoiminnassa sekä hänen rakennuttamansa Riihimäen–Lopen rautatien toiminnassa. Lisäksi esitellään muita merkittävimpiä yrityksiä, joiden hakeutumiseen Riihimäelle on rautateillä ollut vaikutusta. Työssä käsitellään myös rautateiden merkitystä Riihimäen liikenneverkon kehityksessä sekä sen roolia kaupungin keskeisenä liikenteen solmukohtana.

Lopuksi työssä esitellään sekä Riihimäkeen että rautateihin liittyviä tulevaisuuden suunnitelmia. Näiden ja aiemmin työssä tehtyjen havaintojen perusteella tehdään yhteenveto, sekä pohditaan rautateiden merkitystä kaupungille tulevaisuudessa.

## 2 Työn tausta, tarkoitus ja lähdeaineisto

VR Eläkeläisten Liitto ry:n (VREL) Riihimäen osasto täyttää vuonna 2022 80 vuotta, ja juhlavuoden kunniaksi osasto tilasi Hämeen ammattikorkeakoululta opinnäytetyön rautateiden ja niiden toimintojen vaikutuksesta Riihimäen kehitykseen. Aiheen käsittely tapahtuu tilaajan toiveiden mukaisesti Riihimäen rautatieliikenteen ja rataverkon kehittymisen, rautateiden toimintojen, teollisuuden sekä kaupunkikehityksen näkökulmista. Tarkastelu tapahtuu vain sen pohjalta, mikä on ollut rautateiden rooli ja vaikutus kehityksessä, joten mitään kattavaa kokonaisuutta kaupungin ja eri toimintojen historiasta ei ole tarkoitus muodostaa.

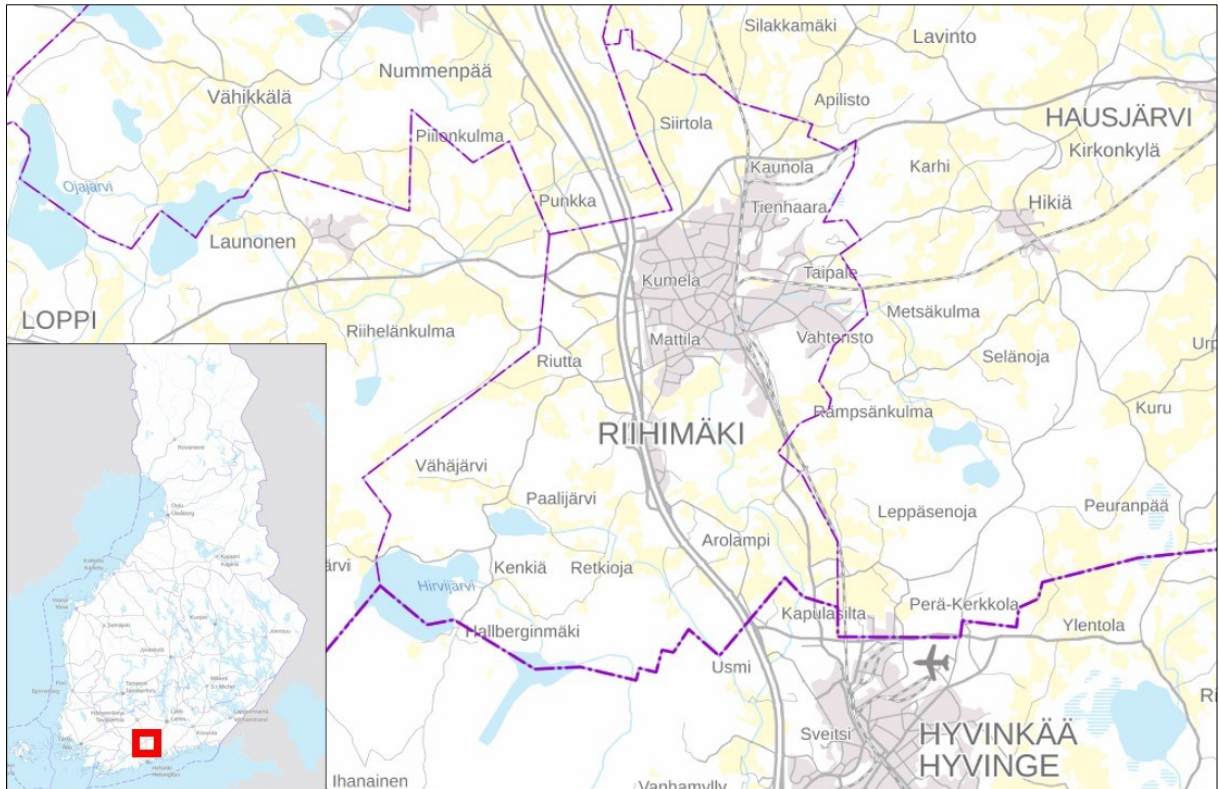
Tärkeänä lähdemateriaalina historian osalta on ollut rautateihin ja Riihimäkeen liittyvä kirjallisuus. Kansalliskirjaston ylläpitämässä julkaisuarkisto Doriassa olevat Suomen rautatiehallituksen vuosikertomukset muodostavat rungon liikennetilastoille vuoteen 1954 asti, jonka jälkeen liikennepaikkakohtaiset tilastoinnit loppuvat. Nykyajan ja tulevaisuuden kuvaa muodostaessa pääpaino on ollut Väyläviraston ja sen edeltäjän Liikenneviraston tuottamissa Riihimäkeä koskeissa selvityksissä sekä Riihimäen kaupungin materiaaleissa. Tärkeää täydentävää tietoa työtä varten on muodostunut VR:n, NRC Groupin, Riihimäen kaupungin ja VR Eläkeläisten edustajien haastatteluiden pohjalta. Lisäksi henkilökohtaisen valokuva-arkiston ja Riihimäelle 13. tammikuuta 2022 suoritetun maastokäynnin pohjalta on havainnointu ja dokumentoitu säilyneitä rautateihin liittyviä rakennuksia sekä rataverkon nykytilaa.

## 3 Riihimäki

Riihimäen kaupunki sijaitsee eteläisessä Suomessa Kanta-Hämeen maakunnassa (Kuva 1) ja sen asukasluku vuonna 2020 oli 28 740. Naapurikuntia ovat Janakkala, Hausjärvi, Hyvinkää ja Loppi. Riihimäki kuului Hausjärven kuntaan vuoteen 1922 asti, jolloin se sai kunnallisen itsehallinnon ja siitä tuli kaupunki. Kaupunki Riihimäestä tuli vuonna 1960. Liikenneyhteydet paikkakunnalta ovat hyvät, ja esimerkiksi pääkaupunkiseudulle on vain noin tunnin matka. Kaupungin ohi kulkee kolmostie, ja pääradalla sijaitsevalta rautatieasemalta on junayhteydet

Helsingin, Tampereen ja Lahden suuntiin. (Riihimäen kaupunginmuseo n.d.-c; Riihimäen kaupunki, n.d.-d)

Kuva 1. Riihimäen sijainti kartalla (Maanmittauslaitos, n.d.).



## 4 Rataverkon ja rautatieliikenteen kehitys

### 4.1 Päätös rautateiden rakentamisesta Suomeen

Ensimmäiset rautateitä käsittelevät lehtikirjoitukset Suomessa ilmestyivät jo 1830-luvulla, mutta laajemmin asia nousi esille vuonna 1851, jolloin tie- ja vesirakennusinsinööriknappäällikkönä toiminut Claes Alfred Stjernvall ehdotti rakennettavaksi rautatietä Helsingistä Hämeenlinnaan. Päällimmäisenä ajatuksena oli sisävesien yhdistäminen Suomen suuriruhtinasmaan pääkaupunkiin ja rannikkoalueelle, mikä hyödyttäisi erityisesti kotimaista teollisuutta. Myös sisämaan maakunnissa oltiin aktiivisia asian edistämisen suhteen. Senaatin pöytäkirjaan tavoite rautateiden rakentamisesta saatiin kirjattua maaliskuussa 1856, jolloin edellisvuonna Venäjän keisariksi ja Suomen suuriruhtinaksi tullut Aleksanteri II



saneli uudistusohjelman, jossa todettiin muun muassa sisämaan yhteyksien kehittäminen merisatamiin ja keisarikunnan pääkaupunkiin Pietariin kanavia ja rautateitä rakentamalla. Senaatti asetti rautatiekysymystä tutkimaan komitean, jonka johtajaksi tuli Suomen kenraalikuvernööri Friedrich Wilhelm von Berg. Samaan aikaan julkisuudessa käytiin rautateiden ja kanavien välillä kiivasta väittelyä, jossa rautateiden suurena puolestapuhujana toimi erityisesti J. V. Snellman. Kenraalikuvernööri ja senaatin enemmistö päätyivät lopulta kannattamaan rautateiden rakentamista, ja maaliskuussa 1857 keisari antoi määräyksen rautatien rakentamisesta Helsingin ja Hämeenlinnan välille viidessä vuodessa. Rata rakennettaisiin aluksi yksiraiteiseksi, mutta pengerrettäisiin valmiiksi toisen raiteen rakentamista varten. (Zetterberg, 2011, ss. 19–20)

Kun päätös rakentamisesta oli tehty, asetettiin rakennustyötä johtamaan rautatiejohtokunta, ja ylimmäksi suunnittelijaksi kansainvälistä rautatiekokemusta omannut insinöörieversti Knut Stjernvall. Hanke alkoi valmistelevilla töillä, ja suunnittelun ohella täytyi muun muassa löytää työntekijöitä, järjestää heille majoitus sekä rakentaa väliaikainen maantie radan varrelle. Maanmittaajien johdolla lähdettiin toteuttamaan rautatiealuetta varten maiden pakkolunastusta, josta tuli paikoin aikaa vievä prosessi. (Zetterberg, 2011, ss. 20–22) Ratalinja jaettiin viiteen, noin 20 kilometriä pitkään työpiiriin, joista jokaiselle tuli oma työasema. Neljäs piiri kattoi osuuden Hyvinkäältä Leppäkoskelle, ja työaseman sijainniksi päätettiin nykyisen Riihimäen seutu. Tämän kohdan valitsemisen syynä olivat todennäköisesti sen sijaitseminen työpiirin keskivaiheilla ja yleisen maantien läheisyys. Samat syyt vaikuttivat myös Riihimäen valintaan varsinaisen liikenteen asemapaikaksi. Lisäksi jo tässä vaiheessa suunniteltiin radan jatkamista Pietariin, ja Riihimäki oli yksi vaihtoehto tulevaksi risteysasemaksi. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 90, 112)

## **4.2 Rautateiden tulo Riihimäelle**

Ennen rautateiden tuloa nykyisen Riihimäen alue oli syrjäistä seutua, jossa sijaitsi vain muutama tila (Iltanen, 2009, s. 65). Nimen Riihimäki katsotaan syntyneen rautateiden rakentamisen myötä, vaikka se todennäköisesti oli jo olemassa aiemmin. Muistitiedon mukaan alueen kartanon voudintila sai nimen Riihimäki mäellä olleen huonokuntoisen riihen mukaan. Ratalinjaa vedettäessä mittamiehet tiedustelivat paikallisilta työmiehiltä alueen

nimeä ja saivat vastaukseksi Riihimäki. Kirjallisessa muodossa nimi esiintyy ensimmäisen kerran vuoden 1856 asiakirjoissa, joissa ratalinjaa suunnitelleet viranomaiset esittelivät valmisteluita radan linjauksesta ja työasemien sijainneista. (Hoffren & Penttilä, 1979, s. 78)

Maiden pakkolunastukset sujuivat Riihimäellä muita paikkoja helpommin, mutta työt lähtivät hitaasti käyntiin osaavan työvoiman puutteen takia. Keisarin antama määräys rakentaa rata viidessä vuodessa kuitenkin toteutui, ja merkittävä hetki Riihimäen historiassa koettiin tammikuussa 1862, kun rata voitiin avata liikenteelle. Vihkiäisjuna kulki 31.1.1862 pysähtyen myös Riihimäellä, jossa juna otettiin vastaan eläköön-huudoin. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 90, 96–97) Säännöllinen liikenne aloitettiin 17. maaliskuuta 1862, josta alkaen juna alkoi kulkea Helsingistä Hämeenlinnaan maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin, ja takaisin Helsinkiin tiistaisin, torstaisin ja lauantaisin (Zetterberg, 2011, s. 27).

Liikenteen alkuvaiheessa Riihimäki jäi ilman asemarakennusta, vaikka suunnitelmat ja rakennuksen perustukset olivat jo valmiina. Syynä tähän olivat radanrakennusta kohdanneet talousvaikeudet. Liikennettä palvelemaan paikalle rakennettiin vain laiturin katoksineen, tavaramakasiini, puuvaja ja vesitorni. (Iltaanen, 2009, s. 65) Alkuaikoina asemarakennuksen puuttuminen hankaloitti käytännössä vain asemahenkilökunnan toimintaa, sillä aseman toimisto, lennätinkonttori ja lipunmyynti olivat sijoitettuna läheisen mäen rinteessä olleeseen rakennukseen (Hoffren & Penttilä, 1979, s. 113). Matkustajamäärät olivat alkuun myös vaatimattomia. Ensimmäisenä kokonaisena rautateiden toimintavuotena 1863 Riihimäeltä lähteneitä tai saapuneita matkustajia oli yhteensä 2 395. Keskimäärin päivittäin matkustajia kulki siis aseman kautta kuudesta seitsemään. Huomioon tosin täytyy ottaa, että tuolloin juna kulki päivässä vain kerran molempiin suuntiin. (Lindstén, 2010, s. 9; Zetterberg, 2011, s. 27)

### **4.3 Riihimäestä risteysasema**

Samaan aikaan kun Helsingin–Hämeenlinnan rataa ryhdyttiin rakentamaan, suunniteltiin rataverkolle jo jatkoa. Vuonna 1863 senaatti esitti seuraaviksi rakennettavaksi yhteyksiksi ratoja Hämeenlinnasta edelleen Tampereelle sekä Riihimäeltä Lahteen, josta sitä jatkettaisiin Pietariin asti. (Zetterberg, 2011, s. 31). Riihimäen ohella vaihtoehtoina risteysasemaksi olivat

aluksi myös Turenki ja Hämeenlinna, mutta Riihimäen puolesta puhuivat erityisesti lyhyempi matka radalle Lahden suunnalta, Salpausselän hyvin radanrakentamiseen soveltuva maasto sekä sotilaalliset syyt (Iltanen, 2009, ss. 65–66).

Hankkeiden aloittamista hankaloittivat kuitenkin jälleen taloudelliset vaikeudet ja rahoituksen löytämiseksi käytiin pitkiä keskusteluja erilaisia vaihtoehtoja esittäen. Vasta vuoden 1867 valtiopäivillä säädyt päättivät, että kustannussyistä Tampereen rata olisi lykättävä myöhempään ajankohtaan, ja rata Riihimäeltä keisarikunnan pääkaupunkiin Pietariin olisi rakennettava ensimmäiseksi. Keisari Aleksanteri II vahvisti päätöksen marraskuun lopussa 1867. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 100–101) Myös rahoitus järjestyi lopulta, kun keisari myönsi Venäjän valtion varoista korotonta lainaa, ja loput tarvittavasta rahoituksesta saatiin järjestymään Saksasta. Näin ollen ratatyöt päästiin vihdoin aloittamaan vuoden 1868 alussa, ja työt edistyivät nopeasti otollisen maaston ansiosta. Liikenne Lahteen asti päästiin aloittamaan jo marraskuusta 1869 alkaen, ja kokonaisuudessaan Pietariin saakka liikenne avattiin 11. syyskuuta 1870. (Zetterberg, 2011, ss. 33–35)

Suomen ensimmäiseksi risteysasemaksi tulo merkitsi muutosta alkujaan vaatimattomalle asema-alueelle. Liikenteen alussa Riihimäki oli vain seisake, mutta risteysasemaksi tulon myötä se ylennettiin II:n luokan asemaksi (Iltanen, 2009, s. 65; Lindstén & Yli-Karhula, n.d.). Itsenäiset liikennepaikat eli asemat oli jaoteltu merkitykseltään viiteen eri luokkaan (I-V), josta I-luokassa olivat merkittävimmät ja V-luokassa pienimmät. Asemia pienempiä, epäitsenäisiä liikennepaikkoja nimitettiin taas esimerkiksi seisakkeiksi, laitureiksi tai vaihteiksi. (Zetterberg, 2011, s. 60). Asemaksi tulon myötä vuonna 1868 Riihimäelle siirrettiin asemarakennukseksi Hyvinkään työpäällikön asuinrakennus, joka oli rakennettu Hämeenlinnan radan rakennustöitä varten (Kuva 2). Rakennusta laajennettiin jo melko pian lisäsiivellä liikenne- sekä matkustajamäärien sitä vaatiessa. (Iltanen, 2009, s. 65)

Kuva 2. Riihimäen rautatieasema 1890-luvulla (Suomen Rautatiemuseo, n.d.)



#### 4.4 Liikennemäärät ja rautatiealue kasvavat

##### 4.4.1 Matkustajaliikenteen kehitys

Pietarin radan valmistumisen jälkeen Suomen rataverkko jatkoi kasvuaan yhä laajemmalle alueelle, ja 1900-luvun alusta alkaen rautatieliikenne Riihimäellä alkoi lisääntyä selvästi. Tätä kasvua on henkilöliikenteen näkökulmasta tarkasteltu taulukossa 1, jossa on esitetty Riihimäen asemalta lähteneiden ja saapuneiden matkustajien lukumääriä vuodesta 1871 vuoteen 1938. Tarkastelujaksoon on päädytty sen perusteella, että vuosi 1871 on ensimmäinen kokonainen vuosi sen jälkeen, kun rata Riihimäeltä Pietariin valmistui kokonaisuudessaan, mistä lähtien taas asemanseudun kasvun voi katsoa alkaneen kunnolla. Loppuajankohta taas on viimeisin tilasto ennen sotavuosia. Tarkasteluvälinä on pyritty pitämään noin viisi vuotta riippuen saatavilla olleista vuositilastoista.

1800-luvun loppupuolella Riihimäen aseman henkilöliikennettä vilkasti erityisesti rataverkon kasvun myötä lisääntynyt kauttakulkuliikenne Pietarin radalle. Myös kulkevien junien määrä lisääntyi hiljalleen ja vuosisadan loppuun mennessä oli tarjolla jo useampia päivittäisiä vuoroja joka suuntaan. Suurin osa matkustajaliikenteestä kulki kaukojunilla, sillä

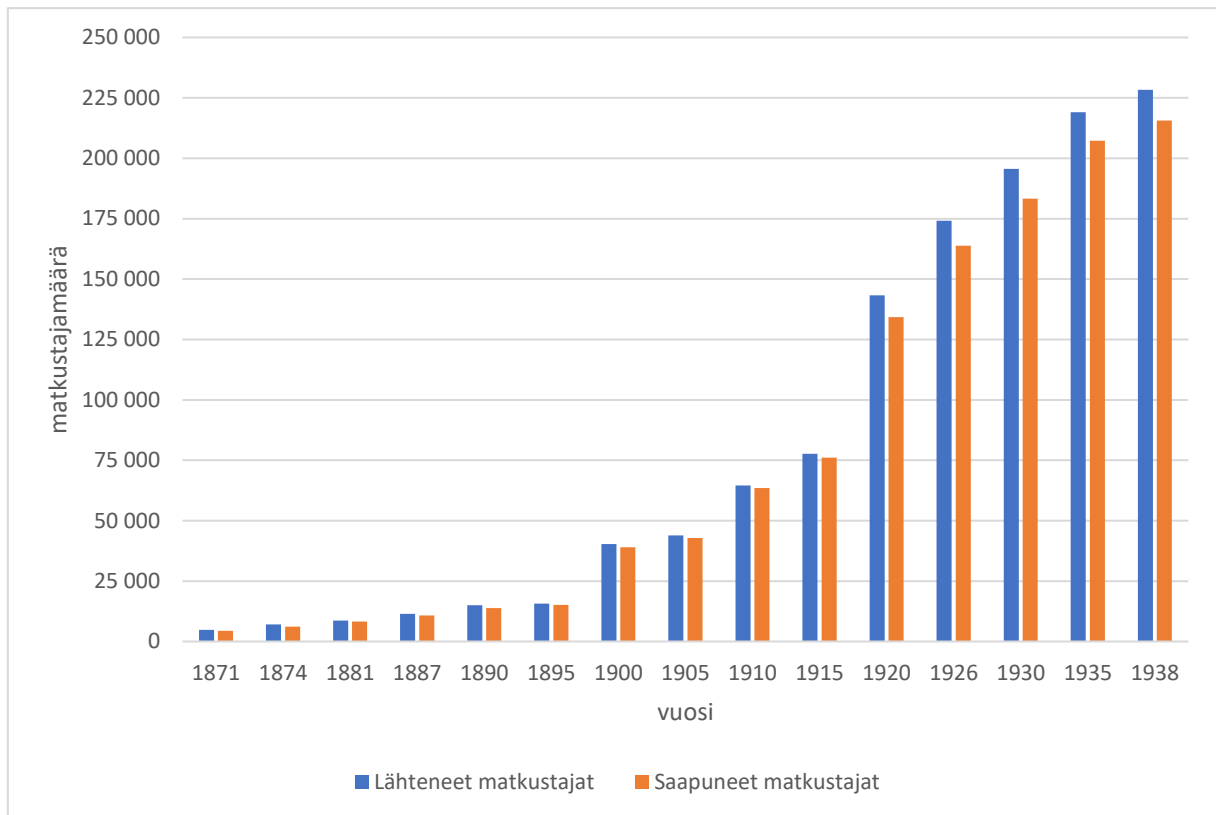
paikallisliikenne Riihimäeltä kaikkiin suuntiin alkoi lisääntyä vasta vuosituhaten vaihteessa. Samoihin aikoihin alkoi Riihimäelle syntyä teollisuutta, ja sitä myöten paikkakunnan väkiluku kasvoi. Tämä kasvu alkoi näkyä myös henkilöliikenteen matkustajamäärissä, ja kun esimerkiksi vuonna 1890 Riihimäeltä lähti päivittäin noin 41 matkustajaa, niin kymmenen vuotta myöhemmin luku oli jo 110. Tärkeä lisääntynyttä liikennettä helpottava tekijä oli toisen Helsinkiin kulkevan raideparin valmistuminen vuonna 1909. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 117–121, 416)

1900-luvun edetessä Riihimäen henkilöliikenteessä alkoi entistä enemmän korostua paikallisliikenne, ja vuonna 1910 Hyvinkää ohitti Helsingin Riihimäeltä lähteneiden matkustajien suosituimpana määränään. Myös muiden lähiseutujen asemien, kuten Hikiän, Oitin ja Ryttylän, matkustajamäärät nousivat. Näiden neljän aseman osuus koko Riihimäen lähtö- ja tuloliikenteestä oli lähes puolet, mikä kertoi myös Riihimäen kasvaneesta merkityksestä alueellisena keskuksena. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 413–414)

Valtionrautateiden ohella henkilöliikennettä alkoi Riihimäellä tarjota yksityinen Riihimäen–Lopen rautatie, jolla liikenne alkoi vuonna 1907 (Iltanen, 2009, s. 67).

Ensimmäisen maailmansodan ja sisällissodan jälkeen matkustajamäärien kasvu jatkui selvempänä. Edelleen jatkuneen paikkakunnan kasvun ohella tähän on voinut olla vaikutuksensa yleisesti lisääntyneellä matkailulla sekä Helsingin kasvaneella merkityksellä, jossa jo tuohon aikaan yhä useampi riihimäkeläinen kävi opiskelemaan ja työskentelemässä. Helsingin ja Riihimäen väli alkoikin muodostua matkustajaliikenteen osalta maan tiheimmin liikennöidyksi. (Hoffren & Penttilä, 1979, s. 957–958) Huomattava on myös, että vuonna 1922 Riihimäki irtautui Hausjärvestä ja siitä tuli itsenäinen kauppala, mikä korosti paikkakunnan asemaa entisestään alueellisena keskuksena (Riihimäen kaupunginmuseo, n.d.-c).

Taulukko 1. Riihimäen aseman matkustajamäärän kehitys vuosina 1871–1938 (Chefens för statsjernvägarne, 1873; 1875; Rautatiehallitus, 1882; 1888; 1891; 1896; 1901; 1907; 1912; 1917; 1923; 1928; 1931; 1937; 1940).



#### 4.4.2 Tavaraliikenteen kehitys

Matkustajaliikenteen ohella merkittävä vaikutus liikenteen kasvuun on ollut myös tavaraliikenteellä, jonka kuljetusmääriä tonneissa on tarkasteltu taulukossa 2. Tarkasteluväli on sama, kuin matkustajaliikenteen osalta, mutta taulukkoa tulkitessa täytyy ottaa huomioon suhdanteista johtuva vuosittainen ja paikoin suurikin vaihtelu, vaikka kokonaiskehityksen kulku selkeäksi muodostuikin.

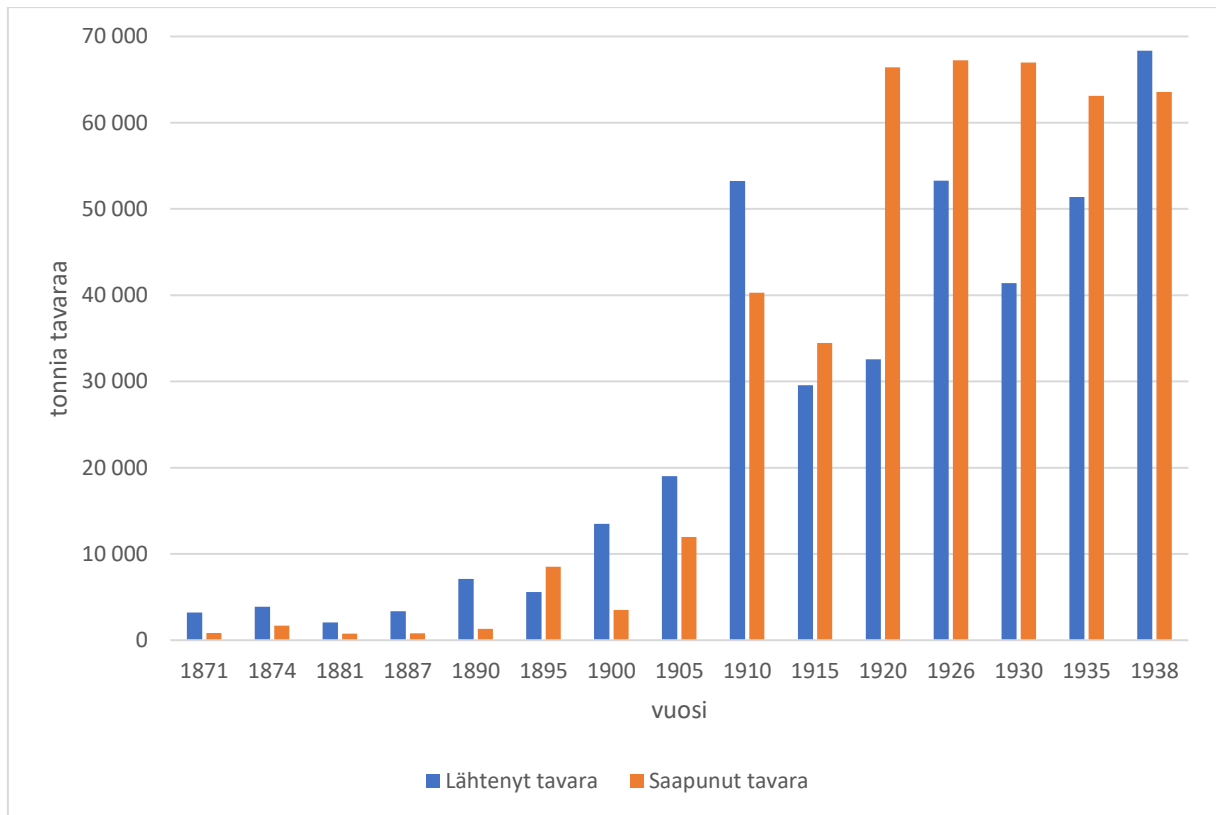
1800-luvun lopulla Riihimäen tavaraliikenne oli vielä vähäistä ja muodostui pääasiassa puutavarasta, etupäässä haloista. Toinen merkittävä kuljetettava tuoteryhmä oli maataloustuotteet. Määränpäänä rahdilla oli yleensä Helsinki, mutta rataverkon laajentuessa kuljetukset laajenivat myös muualle maata. Esimerkiksi Pietarin radan

avauduttua Riihimäeltä ryhdyttiin viemään voita Pietariin, sillä siitä maksettiin siellä hyvin. (Hoffren & Penttilä, 1979, s. 121–122; Lindstén, 2010, s. 9)

Riihimäen teollistumisen myötä vuosituhaten vaihteessa alkoi tavaraliikenne kasvaa merkittävästi. Esimerkiksi vuonna 1910 saapunutta ja lähtevää tavaraa oli jo yli viisinkertainen määrä kymmenen vuoden takaiseen verrattuna. Paloheimon tehtaiden ja sahojen myötä syntyi jo edellä mainittu uusi ratayhteys, kun vuonna 1907 valmistui Riihimäen ja Lopen välinen kapearaiteinen rautatie. Se mahdollisti kuljetukset Lopen Kesijärven rannalta saakka Riihimäen asemalle. Pääosa Riihimäen tavaraliikenteestä koostui edelleen puutavarasta, mutta esimerkiksi tiilitehtaiden ja 1910-luvun vaihteessa Riihimäelle aloitetun kasarmialueen rakentamisen vaikutuksesta tiiltä sekä vuonna 1910 perustetun Riihimäen Lasitehtaan tavaraa kulki junissa. Rataverkon edelleen jatkunut laajeneminen ja teollisuuden lisääntyminen johtivat lisäksi siihen, että tavaroita lähti entistä enemmän myös muualle Suomeen, vaikka merkittävä osa edelleen Helsinkiin ja sen satamiin kulkikin. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 414–415; Iltanen, 2009, s. 67)

Vuodesta 1920 tavarakuljetusten määrän kasvu pysähtyi. Saapuneen tavarin määrä alkoi pysytellä keskimäärin vakiona ollen hieman yli 60 000 tonnia vuodessa, mutta lähteneen tavarin osalta määrät vaihtelivat paljonkin. Suhdanteiden ohella tähän vaihteluun on vaikuttanut autoilun lisääntyminen ja teiden kunnan paraneminen. Näiden myötä teollisuus alkoi kuljettaa tavaraitansa enemmän maanteitä pitkin, kun niiden katsottiin entistä useammin olevan tehokkaampi kuljetusmuoto. (Hoffren & Penttilä, 1979, s. 957)

Taulukko 2. Riihimäen tavaraliikenteen kehitys vuosina 1871–1938 (Chefens för statsjernvägarne, 1873; 1875; Rautatiehallitus, 1882; 1888; 1891; 1896; 1901; 1907; 1912; 1917; 1923; 1928; 1931; 1937; 1940).



#### 4.4.3 Ratapihan ja raiteiston kehitys

Jatkuvasti kasvaneet liikennemäärät aiheuttivat myös sen, että niin Riihimäen ratapihaa kuin liikenteen käytössä olleita rakennuksia täytyi laajentaa useampaan otteeseen. Ratapihan kasvua on havainnollistettu taulukossa 3, jossa näkyy Riihimäellä olleiden sivu- ja pistoraiteiden yhteispituus. Raiteiston pituuksia ei ollut enää saatavilla liikennepaikkakohtaisesti rautatietilastoissa vuoden 1926 jälkeen valittuina tarkasteluvuosina, joten tästä johtuen tarkasteluajanjakso ulottuu vain tuohon vuoteen.

Ensimmäisiä isompia laajennustöitä aseman alueella tehtiin jo 1800-luvun loppupuolella. Tällöin laajennettiin niin asemarakennusta kuin ratapihaakin. Lisääntynyt liikenne vaati myös lisää vetokalustoa ja Pietarin radan rakentamisen myötä Riihimäelle vuonna 1869 valmistunutta veturitallia laajennettiin ensimmäisen kerran jo 1876 ja toisen kerran 1892. Teollistumisen myötä lisätilan tarve ei loppunut siihen, vaan heti 1900-luvun alussa tallia

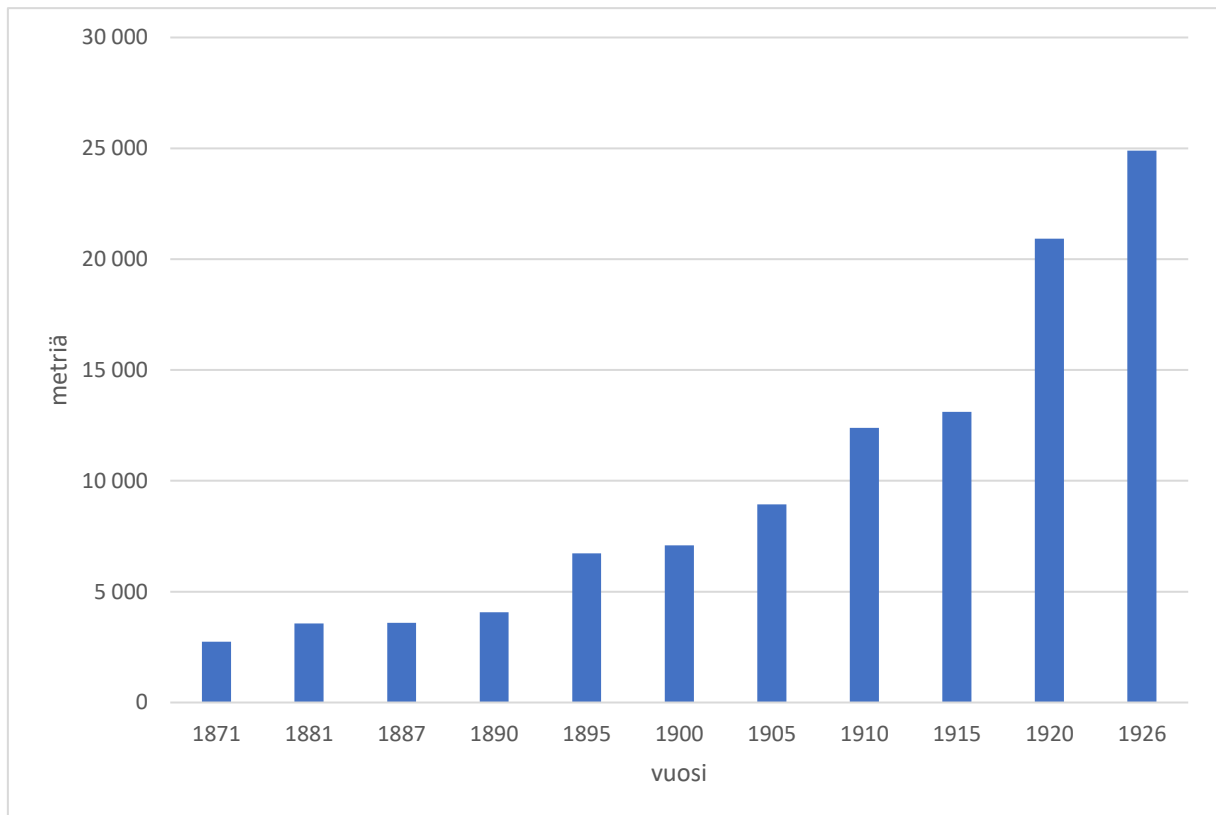


laajennettiin taas pariin otteeseen. Nämäkään eivät jääneet viimeisiksi, vaan liikenteen kasvun myötä talli sai pieniä laajennuksia vielä useaan otteeseen seuraavien vuosikymmenten aikana. Radan läheisyyteen rakentuneille teollisuustoiminnoille rakennettiin pistoraiteita, ja ratapihankin laajentuessa täytyi ostaa uusia maa-alueita rautateiden käyttöön. (Arkkitehtitoimisto Ark-byroo, 2018, s. 73; Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 118–119, 416)

1920-luvun edetessä vanha ja useaan kertaan laajennettu puinen asemarakennus ei pystynyt enää kunnolla palvelemaan kasvaneita matkustajavirtoja ja se alkoi muutenkin huonon kuntonsa takia tulla käyttöikänsä päähän. Näiden johdosta vuonna 1933 ryhdyttiin rakentamaan uutta ja se valmistui kaksi vuotta myöhemmin. Rakennustöiden ollessa loppusuoralla vanha asemarakennus purettiin. Samaan aikaan ratapihaa laajennettiin kymmenellä uudella raideparilla ja sinne rakennettiin vaunukorjauspaja. Uusi asema sai viereensä puolestaan postitoimistorakennuksen. (Arkkitehtitoimisto Ark-byroo, 2018, s. 27)

Ratapihan laajennuksen ja uuden aseman valmistuttua Riihimäen rautatiealue oli saanut pääpiirteensä. Rataverkon ja liikennemäärien osalta kasvuvauhti liikennepaikalla oli ollut välillä hyvinkin nopea. Edessä olleet sotavuodet kasvattivat rautateiden merkitystä entisestään ja Riihimäki oli tässäkin risteysasemana avainroolissa.

Taulukko 3. Riihimäen sivu- ja pistoraiteiden määrän kehitys vuosina 1871–1926 (Chefens för statsjernvägarne 1873; 1875; Rautatiehallitus 1882; 1888; 1891; 1896; 1901; 1907; 1912; 1917; 1923; 1928)



#### 4.5 Sotavuosien merkitys

Sota-aikana rautateillä oli merkittävä rooli, sillä niitä pitkin kulkivat niin sotilaat, sotatarvikkeet ja huolto, kuin siirtolaiset ja haavoittuneet. Riihimäki risteusasemana korostui tässä huoltoketjussa erityisesti. Jo sisällissodassa vuonna 1918 Riihimäellä käytiin kiivaita taisteluita, kun saksalaiset joukot sodan loppuvaiheessa etenivät päärataa pitkin kohti pohjoista ja taistelivat muun muassa Riihimäen rautatiealueella punaisia vastaan (Matiskainen, 2010, ss. 45–47). Jo sodan alkuvaiheessa punaiset olivat miehittäneet rautatieaseman, jonne he perustivat paikallisen esikunnan (Lindstén, 2010, s. 22).

Talvisodan aikana Suomen armeijan tärkein huoltoyhteys kulki rataa pitkin Riihimäeltä Viipuriin kautta Karjalankannakselle, ja Riihimäki risteusasemana oli sodankäynnin kannalta keskeinen paikka. Tämä huomioitiin myös Neuvostoliitossa, sillä Riihimäen rataverkkoa ja

asema-aluetta pommitettiin sodan aikana parikymmentä kertaa. Pommitusten tarkoituksena oli katkaista huoltoyhteys rintamalle. Tuhot olivat paikoin suuria, sillä Riihimäellä tuhoutui sodan aikana esimerkiksi yhdeksän veturia, 112 vaunua ja 81 raidetta. Lisäksi vasta viitisen vuotta aiemmin valmistunut asemarakennus kärsi vaurioita, samoin kuin monet muutkin rakennukset. (Riihimäen kaupunginmuseo, n.d.-a)

Jatkosodassa Riihimäkeä ei sen sijaan pommitettu kertaakaan. Rautatiealuetta työllistivät toki edelleen joukkojen sekä huoltotarvikkeiden kuljetukset sekä loppuvaiheessa evakkojunat. Viimeisen kerran Riihimäen asema palveli sotiin liittyen vuosina 1945–1952, kun reilut 140 000 vaunua sotakorvaustuotteita kuljetettiin sen kautta Neuvostoliittoon. (Lindstén, 2010, s. 22)

#### **4.6 Rataverkko sähköistyy**

Sotavuosien pula-ajan jälkeen autojen määrä Suomessa alkoi jälleen lisääntyä, ja tästä muodostui vakava uhka rautateille. Siitä huolimatta matkustajamäärät rautateillä kuitenkin kasvoivat. Kun juuri ennen sotia vuonna 1938 Riihimäeltä lähti päivittäin keskimäärin noin 624 matkustajaa, oli vuonna 1954 määrä jo noin 1457. Tavaraliikenteessä oli niin ikään kasvua, mutta sielläkin maantiekuljetukset kaluston ja tieyhteyksien parantuessa söivät liikennemääriä (Lindstén, 2010, s. 22; Rautatiehallitus, 1940; 1956). Myös Valtionrautatiet panosti uuteen kalustoon, ja 1950-luvulta lähtien alkoi liikenteeseen tulla höyryvetureiden tilalle dieselvetureita sekä kiskobusseja (Nummelin ym., 2012, s. 8). Riihimäen ja Lahden välille valmistui toinen raide vuonna 1948, ja tämän myötä koko rataosuus Kouvolaan asti oli kaksiraiteinen. 1950-luvulla valmistuivat asteittain kaksoisraideosuudet Riihimäeltä päärataa pitkin kohti pohjoista, ja 1960-luvun alussa kaksoisraide ulottui jo Tampereelle. (Rautatiehallitus, 1962, s. 133)

Riihimäen rautatiealue koki merkittävän muutoksen vuonna 1952, kun kapearaiteinen rautatie Lopelle lopetettiin radan varren teollisuuden kasvaneita tarpeita huonosti palvelleena (Iltanen, 2009, s. 67). Aseman itäpuolella sijainnut ja useaan kertaan laajennettu tavararatapiha laskumäkineen ja lajitteluraitteineen siirtyi 1960-luvun alussa etelämmäs Korttioon. Tavaraliikenteen poistuttua entiselle ratapihalle jäi vielä vaununkorjauspaja, joka

poistui Peltosaaren lähiön rakentamisen yhteydessä. (Nummelin ym., 2012, s. 8) Näiden muutosten jälkeen rautatieaseman luokse jäivät vain henkilöliikenteen ratapiha, paikallisliikenteen seisontaraiteet ja veturitallit (Iltanen, 2009, s. 67).

17. kesäkuuta 1965 valtioneuvosto teki päätöksen ratojen sähköistämisestä, jonka ensimmäiseen vaiheeseen kuuluivat rataosuudet Helsinki–Kirkkonummi, Pasila–Riihimäki, Riihimäki–Tampere ja Riihimäki–Kouvola. Ensimmäisenä näistä sähköistettiin Helsingin ja Kirkkonummen välinen rataosuus, jolla aikataulun mukainen liikenne sähköjunilla alkoi 26. tammikuuta 1969. Tästä kului lähes vuosi, ennen kuin 24. maaliskuuta 1970 valtioneuvosto teki periaatepäätöksen sähköistyksen jatkamisesta Riihimäelle, ja sieltä Tampereen ja Parkanon kautta Seinäjoelle. Rakennustyöt etenivät nopeasti ja sähköistetty liikenne päästiin aloittamaan Helsingistä Riihimäelle vuonna 1972, Riihimäeltä Toijalaan 1974 ja Riihimäeltä Kouvolaan 1977. (Zetterberg, 2011, ss. 294–295, 322–324)

Ratojen sähköistys nopeutti matkustajaliikennettä ja Riihimäki kytkeytyi entistä enemmän Helsingin lähiliikenteeseen ja työssäkäyntialueeseen. Helsingin lähiliikenteen uudelleenjärjestelyjen myötä junaliikenteen tarjonta lisääntyi huomattavasti, ja käyttöön otettiin niin sanottu kiinteä aikataulu, jossa vuorovälit olivat säännöllisiä junan lähtiessä aina tietyllä minuutilla. Toukokuussa 1972 otettiin käyttöön linjakirjaimet, jossa Helsingistä Riihimäelle kulkevat junat saivat tunnuksot H, R ja T. Näistä R-juna oli nopein, kun taas H-juna palveli useamman väliaseman ja seisakkeen. T-juna puolestaan hoiti koko rataosan yöliikennettä palvellon jokaisen väliaseman. Vuonna 1962 ennen sähköistystä H-junan tyyppisen, useilla väliasemilla pysähtyvän vuoron matka-aika oli 1 t 26 min - 1 t 40 min ja R-junaa vastaavan ruuhka-ajan vuoron 1 t 24 min. Vuonna 1986 matkaan kului aikaa H-junalla enää 1 t 10 min ja R-junalla 1 t 02 min. Myöhemmin 1990-luvulla seisakkeita karsittiin, jolloin H-junan matka-aika nopeutui edelleen. (Iltanen, 2009, ss. 59, 62, 65; Rautatiehallitus, 1987, s. 566; Suomen Raitiotieseura, n.d.)

Sähköistyksen ohella myös muu tekniikka rautateilla kehittyi, ja Riihimäki oli keskeisessä asemassa, kun uusia järjestelmiä testattiin ja otettiin käyttöön. Sähkökäyttöiset releasetinlaitteet mahdollistivat vaihteiden kääntämisen ja opastinten asettamisen oikeaan asentoon keskitetysti yhdestä paikasta, ja ensimmäinen suuren ratapihan releasetinlaite

valmistui Riihimäelle vuonna 1971. Liikenteen vilkastumisen ja nopeuksien kasvun myötä aiheelliseksi tuli kehittää junien kulunvalvontajärjestelmää, joka perustui veturissa ja radassa olleisiin laitteisiin. Niiden myötä veturissa ollut laitteisto sai tietoa esimerkiksi radan sallitusta nopeudesta tai opastimista, ja mikäli kuljettaja ei noudattanut näitä, jarrutti juna automaattisesti. Kuluvalvontajärjestelmän kokeilu aloitettiin vuonna 1982 Riihimäen ja Hämeenlinnan välisellä rataosalla ja kahden vuoden testien jälkeen se todettiin asetettujen vaatimusten mukaiseksi. Tämän pohjalta ryhdyttiin kehittämään automaattista kulunvalvontajärjestelmää ja sitä testattiin vuonna 1992 Riihimäen ja Kouvolan välillä. (Zetterberg, 2011, ss. 360–362)

#### **4.7 2000-luvun muutokset**

Vuonna 2006 tapahtui rataverkolla merkittävä muutos, kun oikorata Keravalta Lahteen avattiin ja Riihimäen merkitys risteysasemana sen myötä väheni. Helsingistä Lahden kautta Itä-Suomeen ja Venäjälle sekä päinvastoin kulkevat kaukojunat sekä suurin osa tavarajunista lakkasivat kiertämästä Riihimäen kautta. Niin ikään Helsingin ja Lahden välinen lähijunaliikenne alkoi kulkea oikorataa pitkin, joten rataosuudelle Riihimäki–Lahti jäivät vain kaukoliikenteen taajamajunat sekä tavarajunat, jotka esimerkiksi tulivat idästä jatkaen Riihimäeltä päärataa pohjoiseen tai Hangon radalle. (Meriläinen ym., 2010, s. 16) Jos ennen oikorataa Riihimäen aseman kautta kulki päivittäin noin 70 vuoroa, laski määrä lähes puoleen radan käyttöönoton myötä (Paavilainen, 2010, s. 60).

Liikenteen väheneminen heijastui selkeästi matkamääriin. Ennen oikoradan avaamista Riihimäen ja Lahden välillä tehtyjen matkojen määrä oli ollut 2000-luvun alkupuolella vuodessa kahden miljoonaan luokkaa. Vuonna 2007 lukema oli enää 300 000 ja vuoteen 2019 mennessä rataosalla tehtyjen matkojen määrä oli laskenut 125 000 matkustajaan. Tavaraliikenteessä oikoradan avaaminen näkyi niin ikään kuljetusmäärien vähenemisenä. 2000-luvun ensimmäisinä vuosina tavaraliikenteen kuljetusmäärät olivat bruttotonneissa 11–15 miljoonaa tonnia ja oikoradan avaamisen jälkeen määrät laskivat noin 8–9 miljoonaan tonniin. Vuonna 2019 kuljetusmäärä oli samalla tasolla ollen 8,7 miljoonaa tonnia. (Meriläinen ym., 2010, ss. 16, 27; Väylävirasto, 2020a, 2020b)

2015 lähijunaliikenteeseen tuli muutoksia Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n ostoliikennesopimuksen myötä, kun Helsingin ja Riihimäen väliä pitkään kulkeneet R- ja H-juna yhdistettiin R-juniksi. Rataosuudelta lakkautettiin H-junan käyttämät Purolan ja Nuppulinnan asemat, mutta nopeammille R-junille vastaavasti lisättiin pysähdykset Ainolaan ja Saunakallioon. Tämän myötä matka-aika lähijunalla hieman piteni, mutta muutos mahdollisti myös sen, että R-junat pystyivät nyt liikennöimään 30 minuutin välein entisen tunnin sijaan, kun hitaampi H-juna poistui. Sopimuksessa todettiin lisäksi suunniteltavan uusia nopeita työmatkavuoroja Helsingin ja Riihimäen välille. (LVM, 2015) Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että ruuhka-aikoina kulkeneet muutamat ilman kirjaintunnusta olleet veturivetoiset junat muuttuivat D-juniksi.

Tavararatapihalla käytössä ollut laskumäki purettiin, ja mäki tasattiin vuonna 2015. Kaksi vuotta myöhemmin valmistui aseman pohjoispuolelle Riihimäen kolmioraide. Tämä 1,2 kilometriä pitkä ratayhteys kulkee Lahden radalta suoraan pääradalle pohjoisen suuntaan ja poistaa tätä väliä kulkevilta tavarajunilta tarpeen käydä vaihtamassa kulkusuuntaa Riihimäen tavararatapihalla. Näiden junien matka-aika lyheni hankkeen myötä noin tunnilla, ja samalla vapautui ratakapasiteettia muulle liikenteelle koko Riihimäen liikennepaikalla. (Liikennevirasto, 2017, ss. 7, 24)

Kolmioraitteen valmistumisen jälkeen Riihimäen asemalla ja ratapihalla alkoi seuraava liikennepaikkaa koskenut suurempi muutostyö, kun vuonna 2016 aloitettu Helsinki–Riihimäki-hanke oli edennyt Riihimäelle asti. Hankkeen tarkoituksena on parantaa rataosan toimintavarmuutta ja tavaraliikenteen kilpailukykyä sekä mahdollistaa henkilöliikenteen lisääminen. Hanke on jaettu kolmeen vaiheeseen, joista ensimmäisen osan työt valmistuivat vuoden 2021 aikana. Riihimäellä toteutetut työt koskivat pääasiassa henkilöratapihaa, jonka raiteisto uusittiin kokonaan ja asetinlaitetilaa laajennettiin uusia turvalaitteita varten. Lisäksi aseman palvelutasoa ja esteettömyyttä parannettiin muun muassa korottamalla matkustajalaiturit sekä uusimalla katokset, valaistus ja hissit (Kuva 3). Hankkeen toinen vaihe on aloitettu loppuvuodesta 2021 ja kolmas vaihe toteutetaan sen valmistuttua. Näiden tulevia vaikutuksia käsitellään tässä opinnäytetyössä myöhemmin. (Väylävirasto, n.d.-a, n.d.-d)

Kuva 3. Riihimäen asemarakennus kesällä 2021 Helsinki–Riihimäki-hankkeen korjaustöiden valmistuttua.



#### 4.8 Nykytilanne

Nykyisellään Riihimäen liikennepaikka on jaettu neljään osaan, joita ovat Riihimäki Arolampi, Riihimäki asema, Riihimäki lajittelu ja Riihimäki tavara. Liikennepaikan osien sijainnit on esitetty kartalla kuvassa 4. Riihimäki asema toimii henkilöratapihana, Riihimäki lajittelu ja Riihimäki tavara tavaraliikenteen ratapihoina ja Riihimäki Arolampi on raiteenvaihtopaikka. (Lapp ym., 2019, s. 58)

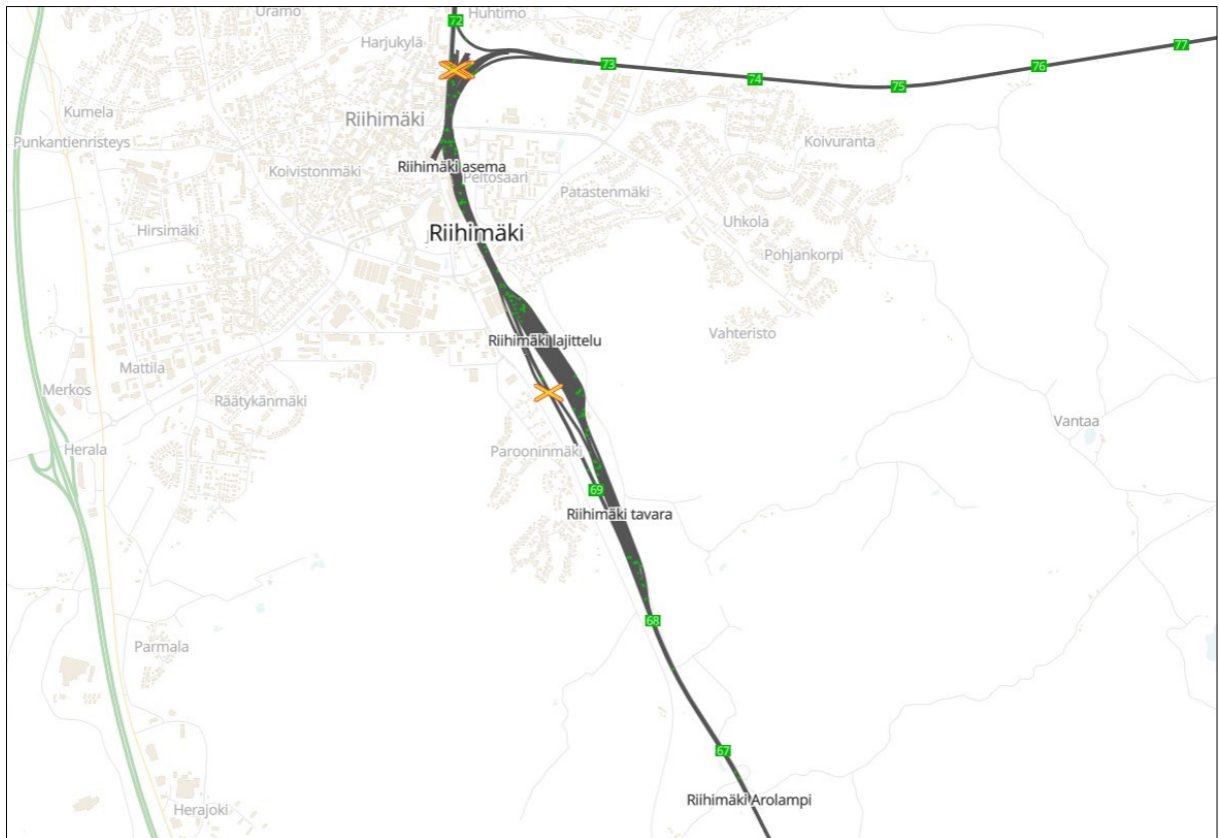
Henkilöliikenteen osalta Riihimäki on määritelty valtakunnallisesti tärkeäksi ratapihaksi, ja siellä pysähtyy lähijunien lisäksi myös osa kaukojunista. Lähiliikenteen runko muodostuu Helsingin ja Riihimäen väliä kulkevista R-junista, joista osa jatkaa Tampereelle asti. Liikennettä täydentävät öisin kulkeva T-juna, sekä ruuhka-aikoina liikennöivä D-juna.

Riihimäen ja Lahden välillä kulkee lähijuna G. Henkilöliikennettä varten asemalla on käytössä viisi laituriraidetta, ja lisäksi siellä on läpiajoraiteita henkilö- ja tavaraliikenteelle sekä seisontaraiteita kalustolle. (Liikennevirasto, 2017, s. 7; VR, 2022) Riihimäen matkustajamäärät ovat nousseet vuositasona miljoonalukemiin, mutta koronapandemian myötä ne romahtivat reilusti. Ennen pandemiaa vuonna 2019 Riihimäen kautta kulki 1 797 643 matkustajaa, mutta seuraavana vuonna määrä romahti lähes puoleen ollen 971 834. (Kuivaniemi, henkilökohtainen tiedonanto, 28.1.2022) Aika näyttää, millaiset vaikutukset pandemia jättää matkustustottumuksiin.

Tavaraliikenteessä Riihimäki on alueellinen järjestelyratapiha sekä vaarallisten aineiden kuljetukseen soveltuva VAK-ratapiha. Riihimäki tavarassa ja Riihimäki lajittelussa tehtäviä toimintoja ovat esimerkiksi veturinvaihto sähkövetoisesta dieselvetoiseen ja päinvastoin Hyvinkään–Hangon radan juniin, sekä vaunujen liittäminen Hangon ja Vuosaaren satamiin kulkeviin juniin. Riihimäki tavarasta on raideyhteys raakapuun kuormauspaikalle ja raakapuun lisäksi alueella kuormataan haketta. Kolmioraiteen valmistuttua ratapihojen käyttö on vähentynyt, ja nykyään niitä käytetään myös vaunujen seisontaraiteina. Lisäksi Sköldvikin ja Vuosaaren ratapihojen ollessa kuormittuneita, voidaan ratapihoja hyödyntää junien välitappina. (Lapp ym., 2019, ss. 58–59; Liikennevirasto, 2017, s. 7) VR:n lisäksi Riihimäen tavararatapihaa käyttää tällä hetkellä säännöllisesti liikennöinnissään myös Operail.



Kuva 4. Riihimäen osiin jaettu liikennepaikka kartalla (Juliadata, n.d.).



## 5 Rautateiden toimintoja ja työnkuvaa Riihimäellä

### 5.1 Radanrakentamisen aika

Radanrakennukseen liittyvät työt tulevan Riihimäen aseman alueella päästiin aloittamaan kesällä vuonna 1857. Seutu oli kuitenkin harvaan asuttua ja huonojen kulkuyhteyksien päässä, joten työvoiman saanti muodostui alkuun ongelmaksi. Oli palkattava seka- ja kivityömiesten lisäksi muun muassa seppiä ja kirvesmiehiä. Alkuun jouduttiin pärjäämään vain muutamalla kymmenellä työntekijällä, mutta seuraavien vuosien aikana määrä nousi jopa yli 500:n mieheen. Jotta tällaisiin lukemiin päästiin, täytyi työvoimaa käydä palkkaamassa aina Savosta asti. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 91, 93–94)

Ensimmäiset työtehtävät liittyivät uusien tieyhteyksien sekä asuntojen ja muiden tarpeellisten rakennusten rakentamiseen. Ennen kuin rataa päästiin rakentamaan, täytyi

raivata ratalinja, kuivattaa suota, puhkaista kalliota ja rakentaa ratavalli sekä silta Vantaanjoen yli. Vasta keväällä 1861 päästiin Riihimäen alueella aloittamaan kiskotustyöt, jotka valmistuivat saman vuoden lopulla. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 91, 93)

Toisen kerran Riihimäellä aloitettiin rakentamaan rataa alkuvuodesta 1868, kun Pietarin radan työt alkoivat. Tällöin työväkeä riitti heti rakennustöiden alusta lähtien ja työt etenivät nopeasti. Riihimäen työpiirin alueella oli parhaimmillaan töissä yli tuhat miestä. Erilaisia työtehtäviä riitti aina raivauksista, kaivuutöistä ja suon kuivatuksesta asuinkasarmien korjaukseen. Riihimäestä oli tulossa radan myötä risteysasema, joten rakentajia tarvittiin myös uudelle veturitalille sekä asemalle. Ratapenger Lahteen saakka valmistui jo loppukesällä 1868, ja Riihimäen piirin osalta kiskotukset olivat valmiina saman vuoden lopussa. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 105, 109)

Radanrakentajien työolot olivat tuohon aikaan paikoin hyvinkin hankalat ja niistä kärsittiin myös Riihimäellä. Helsingin–Hämeenlinnan rataa rakennettaessa rahojen puute aiheutti ratatöissä ongelmia ja työntekijöitä täytyi sen takia välillä erottaa. Ruokahuolto oli aluksi puutteellista, jonka takia työntekijät nälkiintyivät ja sairastuivat helposti. Riihimäen työpiiriin jouduttiin perustamaan tilapäinen sairaala. Myös juopottelu aiheutti paikoin ongelmia ja välillä tapeltiin. Pietarin radan rakennustöitä leimasi katoaika, ja nälkiintyneitä ja heikentyneitä ihmisiä tuli sankoin joukoin ympäri Suomea ratatyömaille etsimään leipää ja työtä. He toivat mukanaan kulkutaudit, jotka levisivät nopeasti ahtaissa tiloissa majoittuessa. Erityisesti lavantauti tappoi suuret määrät työläisiä, ja Riihimäellä oli pahimmillaan sairaana joka neljäs, minkä takia työpiirin alueelle jouduttiin avaamaan taas sairaala. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 94–95, 105–108) Kaiken kaikkiaan koko Pietarin radan rakennustyömaalla kuoli tuhansia ihmisiä, ja moni sai viimeisen leposijansa jopa ratapenkasta. Näiden tapahtumien johdosta minkäänlaisia juhlallisuuksia ei järjestetty, kun rataosa avattiin kokonaisuudessaan liikenteelle syyskuussa 1870. (Zetterberg, 2011, s. 34–35)

## 5.2 Työnkuva Valtionrautateiden aikaan

Rautatiet tarjosivat heti alusta alkaen monenlaisia työtehtäviä. Kun liikenne Helsingin–Hämeenlinnan radalla alkoi vuonna 1862, oli Riihimäellä rautateiden palveluksessa

noin parikymmentä henkilöä. Määrä pysytteli samoissa lukemissa Pietarin radan tuloon asti, jolloin paikkakunnalle tuli veturitalli, ja liikenteen lisääntyessä tarvittiin yhä vain enemmän henkilökuntaa. Ensimmäisinä vuosina Riihimäellä merkittävän osuuden rautatieläisistä muodostivat radanvartijat. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 146, 148) Heidän tehtävänä oli valvoa omalla rataosuudellaan liikenteen sujumista ja pitää rata liikennöitävässä kunnossa läpi vuoden. Oma osuus oli koko rataverkon tasolla keskimäärin noin viiden kilometrin mittainen ja radan varressa heillä oli virka-asunto, viralliselta nimeltään vahtitupa. (Laakso, 2017, ss. 47, 54) Vuonna 1938 Riihimäellä tehdyn maastomittauksen aikana näitä vahtitupia oli viisi kappaletta (Riihimäen kaupunki, 2020b, kohdekortti 47). Ratapihalla taas tehtiin junien järjestely- ja vaunujen vaihtotöitä, ja siellä työskenteli esimerkiksi jarru- ja vaihdemiehiä. Vaihtotöitä tehtiin vuodesta 1885 lähtien konduktöörin johdolla, ja konduktöörit palvelivat tietenkin myös tutummissa tehtävissään matkustajajunissa (Laakso, 2017, ss. 58). Junia ajamaan tarvittiin sekä veturinkuljettajia että lämmittäjiä, ja heitä tulikin Riihimäelle vuosi vuodelta enemmän. Varikolla työskenteli varikonpäällikön alaisuudessa esimerkiksi erilaisiin huoltotehtäviin erikoistuneita miehiä, ja asemalla puolestaan asemapäällikön johdolla virkamies- ja palveluskuntaa. Virkamieskuntaan kuului esimerkiksi kirjureita ja sähköttäjiä, kun taas palveluskunnan edustajia olivat muun muassa asemamiehet ja junanlähettäjä. (Laakso, 2017, ss. 94) Riihimäen ensimmäinen asemapäällikkö oli Anton Wilhelm Öller, josta tuli paikkakunnalla erittäin kunnioitettu ja arvostettu henkilö. Hän johti Riihimäen asemaa peräti neljä vuosikymmentä ja osallistui asemankylän elämään monin tavoin. Hänen mukaansa on myös nimetty Rautatienpuistossa sijaitseva Öllerinkatu. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 156–157; Riihimäen kaupunki, n.d.-c)

Rautatiet mahdollistivat monenlaisia urapolkuja, ja hyvän esimerkin sellaisesta antaa Riihimäellä 1800- ja 1900-lukujen taitteessa työskennellyt Juho Airisto. Hän aloitti vuonna 1897 Riihimäen asemalla alokkaana, jonka työtehtäviin kuuluivat esimerkiksi asema-alueen puhtaanapito, öljylamppujen sytyttäminen ja niiden säiliöiden täyttäminen sekä tavaroiden kuormaus vaunuihin. Palkkaa tehtävästä ei saanut, mutta jos joutui tekemään ylemmälle tasolle kuuluvia työtehtäviä, sai niistä pienen korvauksen. Muutaman vuoden kuluttua Airisto eteni alokkaasta jarrumieheksi, ja työtehtävät painottuivat tällöin ratapihalle junien järjestelytöihin sekä tavarajunissa jarrumiehenä olemiseen. Vain hieman nimityksen jälkeen hän suoritti konduktöörin tutkinnon ja vakinaisen konduktöörin viran Airisto sai vuonna

1906. Ajankuvalle osuvaa on, että konduktööriksi pääsemistä varten ei tarvinnut käydä kursseja, vaan tutkinnon suorittamiseksi suoritettiin suullinen kuulustelu, johon konduktööriksi pyrkivä valmistautui ottamalla itse selvää asioista, joista kuulusteluissa kysyttiin. Konduktöörinä Airiston reitit ulottuivat Riihimäeltä Helsinkiin, Toijalaan ja Kouvolaan asti ja useimmiten hän oli mukana tavarajunissa. Työtehtäviin kuuluivat muun muassa junan kokoonpanon ja kunnan tarkastusta sekä paperitöitä. Matkustajajunissa ollessaan tärkeänä työtehtävänä oli lippujen tilitys, ja siinä riittikin tekemistä, sillä tuohon aikaan suurin osa lipuista myytiin junassa. Työajat olivat hyvin epäsäännöllisiä ja vuoroja tehtiin niin päivisin kuin öisinkin. Vuonna 1925 Airisto sai nimityksen ylikonduktööriksi ja 1928 järjestelymestariksi, jonka tehtäviin kuuluivat esimerkiksi junien kokoonpanojen määrääminen ja vaihtaminen. (Airisto, 1963, ss. 42–44)

Tavaraliikenteessä keskeinen paikka oli pitkään asemalta noin kilometrin etelään Jokikylässä sijainnut tavara-asema. Siellä 1970-luvulla työskennellyt Pekka Antikainen kertoi sähköpostiviestissään (henkilökohtainen tiedonanto, 28.1.2022) tuon ajan työkuvasta, jolloin kappaletavaraliikenteellä oli vielä niin Riihimäellä kuin koko rataverkolla tärkeä rooli. Riihimäeltä lähtikin tuohon aikaan päivittäin useita kymmeniä kappaletavaravaunuja eri puolille maata, ja myös saapuvaa tavaraa riitti. Vaunujen kuormaus ja purku tapahtuivat neliraiteisessa hallissa trukkien ja pumppukärryjen avulla. Työtä tehtiin pääasiassa päivisin, ja kerrallaan vuorossa oli kolmesta viiteen viiden miehen ryhmää. Lisäksi paikalla oli työnjohtoa sekä toimistovirkailijoita, jotka käsittelivät esimerkiksi rahtikirjoja. Terminaalilta saapunut kappaletavara lähti autoilla eteenpäin niin sanotulla ”ovelta ovelle”-kuljetuksella, jota Valtionrautatiet tuohon aikaan laajamittaisesti harjoitti. Riihimäeltä tavaraa vietiin paikallisten asiakkaiden lisäksi myös lähikuntiin, kuten Hausjärvelle, Lopelle ja Nurmijärvelle. Avotavaravaunuja kuormattiin hallin ulkopuolella olevalla raiteistolla, ja nämä kuormat muodostuivat pääasiassa puutavarasta ja romusta. Erikoisuutena Riihimäen tavaraliikenteessä olivat Alkon Rajamäen tehtailta tuodut hiivat, joita saapui päivittäin autokuormallinen. Näiden kuormaus tapahtui puolestaan rautatieaseman luona olleella kuormauslaiturilla, jossa ne lastattiin kaasulla jäähdytettäviin kylmäkuljetusvaunuihin eteenpäin vietäviksi ympäri Suomea.

### 5.3 Rautateiden toimintoja Valtionrautateiden aikaan

#### 5.3.1 Varikko

Ensimmäinen varsinainen rautateiden toiminto Riihimäelle syntyi Pietarin radan myötä, kun liikennepaikalle perustettiin varikko. Konepajojen alaiset varikot sijoitettiin rataverkon keskeisille paikoille, ja niiden vastuulla oli tietyn rataosuuden kalusto. Varikoilla oli veturitalli, jossa vetureita, ja tarvittaessa myös vaunuja, pystyttiin säilyttämään ja huoltamaan sekä tekemään niille kevyitä kunnossapitotöitä. (Bergström, n.d.) Riihimäellä vaunujen huoltoa varten veturitallin edustalle rakennettiin vaunukorjauspaja, joka siirtyi myöhemmin aseman itäpuolella olleelle ratapihalle. Liikenteen kasvaessa vetureita tuli Riihimäelle lisää ja tallia laajennettiin useaan otteeseen, viimeisen kerran vuonna 1954. Esimerkiksi vuonna 1935 Riihimäen varikolle oli vetureita sijoitettuna 55 ja vuonna 1960 määrä oli 80. (Arkkitehtitoimisto Ark-byroo, 2018, s. 73; Rautatiehallitus, 1937, ss. 684–685; Rautatiehallitus, 1962, s. 378)

Riihimäki säilyi pitkään yhtenä päävarikoista kiskokaluston kunnossapidon osalta, ja lisäksi varikon yhtenä tehtävänä oli ylläpitää valmiutta raivaustoimintaan junaonnettomuuksien varalta. 1980-luvun puolivälissä Riihimäelle oli sijoitettuna raivausauto, nosturi sekä sähköradan huolto- ja kunnostusvaunu. (Rautatiehallitus, 1987, ss. 523–524, 526)

Kun kiskobussit, eli tuttavallisemmin lättähatut, tulivat liikenteeseen 1950-luvun lopulla, tuli Riihimäestä myös kiskobussivarikko. Riihimäeltä käsin niillä hoidettiin parhaimmillaan suurin osa koko Etelä-Suomen paikallisliikenteestä. Kiskobussivarikko toimi Riihimäellä kevääseen 1981 asti, jolloin liikenne Porvoon radalla lopetettiin, ja edenneen sähköistyksen myötä viimeisetkin Etelä-Suomen lättähattuvuorot siirtyivät sähkömoottorijunilla ajettaviksi. (Nummelin ym., 2012, s. 8; Pyrhönen, 2005, s. 89)

#### 5.3.2 Lennätinkonepaja

Rautatiet olivat alusta alkaen ottaneet viestintävälineekseen lennättimen ja se säilytti asemansa siinä tehtävässä aina 1920-luvulle asti. Riihimäestä muodostui koko rautateiden

lennätinliikenteen kannalta tärkeä keskus, kun vuonna 1881 veturitallien viereen valmistui Rautateiden lennätinkonepaja (Kuva 5). Sitä laajennettiin läisiivellä vuonna 1907 ja vuonna 1929 rakennus korotettiin kaksikerroksiseksi. Konepajan tehtävänä oli korjata esimerkiksi rautateiden lennätin- ja puhelinkoneita, vaunulamppuja sekä erilaisia mittareita ja leimasimia. Lisäksi siellä valmistettiin myös uusia lennätinkoneita. Pajassa työskenteli ensimmäisinä vuosikymmeninä kymmenkunta ihmistä ja ammattinimikkeitä olivat esimerkiksi telegrafireviisori, monttööri ja sorvari. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 131–132; Rautatiehallitus, 1937, s. 555)

Tekniikan kehittyessä kaikenlaisia laitteita tuli lisää, ja työmäärä konepajalla kasvoi. Esimerkiksi vuonna 1900 suoritettuja korjaustöitä oli kaiken kaikkiaan 481, kun taas vuonna 1935 määrä oli jo 4 406. Työmäärän lisääntyessä myös työntekijöiden määrä kasvoi aina pariin sataan työntekijään. Tekniikan kehittyessä ja lennättimen käytön loppuessa lennätinkonepaja keskittyi muihin sähkötekniikkaa vaativiin laitteisiin, ja nimikin vaihtui sähkökonepajaksi vuonna 1948. Sähkölaitteiden lisäksi siellä korjattiin esimerkiksi kelloja, lipunmyyntikoneita, opastelyhtyjä ja resiinoita. Konepajalla valmistettiin myös muun muassa erilaisia viesti- ja turvalaitteita sekä näiden prototyyppjejä. Vuonna 1961 sähkökonepaja Riihimäellä lopetettiin ja sen toiminta siirtyi Hyvinkään konepajan yhteyteen. (Hoffren & Penttilä, 1979, s. 962; Laakso, 2017, ss. 253, 261; Rautatiehallitus, 1937, s. 556; Rautatiehallitus, 1962, s. 214)

Kuva 5. Lennätinkonepajan rakennus.



### 5.3.3 Liikenteenohjaus

Aiemmin jokaisella liikennepaikalla oli oma junansuorittaja ja vaihdemiehiä, jotka asettivat ja turvasivat junille kulkuteitä. Alkuaikoina jokaisen vaihteen joutui käydä kääntämässä erikseen, mutta 1900-luvun alkuvuosista lähtien tämä helpottui ja työ tapahtui asemalla olleella kampiasetinlaitteella. Tekniikan kehittyminen johti 1970-luvun puolivälistä lähtien siihen, että paikallisesta liikenteenohjauksesta alettiin luopua ja useamman liikennepaikan tehtävät keskitettiin yhteen paikkaan. Etelä-Suomen liikenteenohjauksen osalta yhdeksi paikaksi muodostui Riihimäki, jossa ohjaustoiminnot hoidettiin asemasta hieman etelämmäs rakentuneesta asetinlaiterakennuksesta käsin. Liikenteenohjaajien tehtäviin Riihimäellä kuuluivat myös esimerkiksi aseman kuulutukset ja laitureiden kilpitietojen hoito. Ratapihan yhteyksiä, vetureiden siirtoa ja vaihtoliikennettä sekä ratatyöhön liittyviä puheluita hoiti puolestaan erillinen asetinlaitemies. Vuosien mittaan liikenteenohjaajien työn kehityksen

yleisenä ominaispiirteenä oli keskittyminen yhä enenevässä määrin entistä laajemman alueen raideosuuksien valvontaan, jota myöten ennen tärkeänä ominaisuutena ollut paikallistuntemus väheni hiljalleen. (Ala-Laurinaho ym., 2009, ss. 23–24, 30, 34; Laakso, 2017, ss. 98–99; Rautatiehallitus, 1987, s. 298)

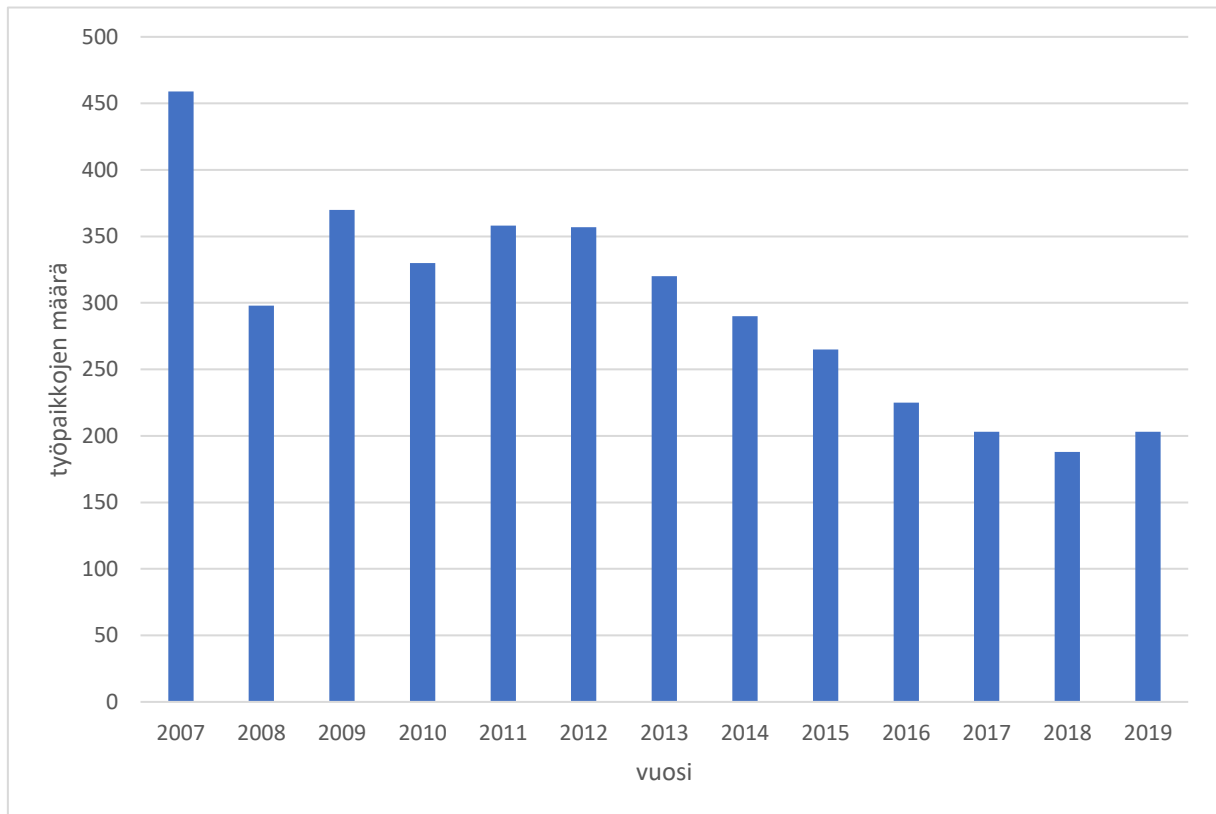
#### **5.4 Valtionrautateiden yhtiöittämisen jälkeiset muutokset ja nykytilanne**

Vuodesta 1995 alkaen Valtionrautateiden toimintaa jatkamaan perustettiin valtion omistama osakeyhtiö VR-Yhtymä Oy, joka nykyään toimii nimellä VR Group. Yhtymä perusti VR Osakeyhtiön harjoittamaan varsinaista rautatieliikennettä sekä rataverkon kunnossapitoa ja urakointia varten Oy VR-Rata Ab:n. Rataverkon hallinta ja ylläpito siirtyi samassa yhteydessä perustetulle Ratahallintokeskukselle. (Zetterberg, 2011, s. 420) Tämän jälkeen VR:n ja rautateiden eri toimintoja on järjestelty edelleen uudelleen, ja rataverkolle on tullut kilpailutusten myötä lisää toimijoita.

Merkittäviä muutoksia tapahtui myös Riihimäellä paikallisesti. Esimerkiksi liikenteenohjaus loppui ja toiminta siirrettiin Pasilaan vuonna 2008, sillä tarkoituksena oli keskittää koko Etelä-Suomen liikenteenohjaus yhteen paikkaan (Ala-Laurinaho ym., 2009, s. 71). Kaiken kaikkiaan Riihimäki on kuitenkin säilynyt edelleen eri toimijoiden kannalta tärkeänä tukikohtana. Tilastokeskuksen tilastojen mukaan rautatiet, käytännössä VR, on Riihimäellä myös yhä merkittävä työllistäjä (Hiivala, henkilökohtainen tiedonanto, 12.1.2022). Työpaikkojen määrä on kuitenkin viime vuosina tasaisesti vähentynyt, kuten taulukosta 4 voi huomata.



Taulukko 4. Rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen työpaikkojen määrä Riihimäellä vuosina 2007–2019 (Hiivala, henkilökohtainen tiedonanto, 12.1.2022).



#### 5.4.1 VR:n toiminnot

VR Groupin liiketoimintaan kuuluvat nykyään rautateiden osalta matkustaja- ja tavaraliikenne sekä raidekaluston kunnossapitopalvelut. Riihimäki on säilynyt yhtiölle tärkeänä tukikohtana erityisesti lähiliikenteessä, ja Riihimäen henkilöstöpisteessä työskentelee yhteensä noin 100 lähiliikenteen konduktööriä ja kuljettajaa. Riihimäeltä VR:n lähiliikennealue ulottuu Helsinkiin, Tampereen kautta Nokialle ja Lahden ja Kouvolan kautta aina Kotkan satamaan asti. Lähiliikenteen konduktöörin työnkuva on viime vuosikymmenien aikana muuttunut paljonkin, kun lippujen myynti junissa on lopetettu ja heidän roolinsa on keskittynyt entistä enemmän asiakaspalveluun. Nykyään he työskentelevät joko pareittain lippukonduktöörin tai yksin liikkuvissa palvelukonduktöörin rooleissa sekä VR:n että HSL:n lähiliikenteen junissa. Palvelukonduktöörin tehtäviin kuuluvat esimerkiksi matkustajien opastus ja neuvonta, kun taas lippukonduktöörit tämän lisäksi myös tarkastavat matkalippuja. Lisäksi konduktöörin työhön kuuluu esimerkiksi

junien kunnan havainnointia sekä yleisilmeestä huolehtimista. (Viisterä, henkilökohtainen tiedonanto, 1.2.2022)

Lähiliikenteen ohella Riihimäellä työskentelee kauko- ja tavaraliikenteen parissa noin 50 veturinkuljettajaa. Lisäksi tavararatapihan logistiikkatoimintoihin liittyen Riihimäellä on töissä noin 15 henkilöä, joiden työtehtävät ratapihalla liittyvät junien käsittelyyn ja muodostamiseen. (Viisterä, henkilökohtainen tiedonanto, 1.2.2022) Satunnaisia puukuormauksia lukuun ottamatta varsinaista Riihimäeltä peräisin olevaa tavaraliikennettä ei enää kiskoja pitkin lähde. Kappaletavaran kulku rautateitse loppui niin Riihimäeltä kuin koko maasta jo ennen viime vuosituhannen vaihdetta. Kuljetukset siirtyivät kokonaan maanteille, sillä oli huomattavasti tehokkaampaa hoitaa nämä suoraan autoilla ilman aikaa vievää siirtokuormausta vaunuihin ja sieltä takaisin pyörille. (Antikainen, henkilökohtainen tiedonanto, 28.1.2022) Myöskään varsinaisia varikkotoimintoja VR:llä ei Riihimäellä enää ole, mutta veturitalleilla VR:llä on edelleen huoltotoimintoja, ja alue toimii tärkeänä tankkauspisteenä dieselvetureille (Kankaansydän, 2018).

#### **5.4.2 Rautateiden urakointi-, kunnossapito- ja suunnittelupalvelut**

Rataverkon urakointi- ja kunnossapitotoimintoja varten perustetun Oy VR-Rata Ab:n toiminnassa Riihimäki on toiminut aina perustamisestaan lähtien yhtenä tukikohtana. Toimipisteen sijainti on pysynyt rautatieaseman läheisyydessä ollen ensin veturitallien alueella ja nykyisin matkakeskuksen viereisessä toimistorakennuksessa. Vuodesta 2010 lähtien yhtiö toimi nimellä VR Track ja vuonna 2019 sen toiminta myytiin norjalaiselle NRC Groupille. Noin 2 000 ihmistä työllistävä NRC Group toimii nykyään Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa, ja on Pohjoismaiden johtava yksityinen raideinfraurakoitsija. Rautatierakentamisen ja kunnossapidon ohella yritys tarjoaa myös sähköjärjestelmien ja raitiotien palveluita sekä materiaali-, kone- ja asiantuntijapalveluita. Lukuun ottamatta raitioteitä, kaikkia edellä mainittujen palveluiden asiantuntijoita työskentelee Riihimäen toimistolla. Lisäksi veturitalleilla NRC Groupilla on tiloja liikkuvan kaluston huoltoa varten. Aiemmin NRC Group on vastannut myös rataverkon kunnossapitoalueesta numero yksi, johon Riihimäki kuuluu. Tällöin Riihimäki toimi yhtenä tärkeänä kunnossapitokaluston säilytyspaikkana Pasilan ja Keravan ohella, ja edelleenkin eri toimijat säilyttävät siellä kunnossapitokalustoaan.

Rataverkon kunnossapitoon liittyen NRC Group on Riihimäen alueella ollut toteuttamassa esimerkiksi vaihteenvaihtoja veturitalleilla ja turvalaitteiden uusimista Riihimäen ja Tampereen välillä, sekä ollut mukana juuri päättyneessä asema-alueen uusimisessa. (Laitinen, henkilökohtainen tiedonanto, 4.2.2022)

Kun kilpailu aikanaan rataverkon kunnossapitoon ja urakointiin avautui, oli VR Radalla pitkään etulyöntiasema esimerkiksi erikoiskaluston suhteen, eikä kilpailijoita juuri ollut (Laitinen, henkilökohtainen tiedonanto, 4.2.2022). Tilanne kuitenkin muuttui 2000-luvun kuluessa, ja nykyään rataverkolla urakoivat merkittävimmin toimijoina myös Destia Rail Oy sekä GRK Rail Oy, joka vastaa tällä hetkellä Riihimäen kattavasta kunnossapitoalueesta numero yksi (Väylävirasto, n.d.-e). GRK tarjoaa myös rautateihin liittyvää suunnittelua, ja yrityksellä on toimisto Riihimäellä rautatieaseman vieressä (GRK, 2022). Raideliikenteeseen liittyvää suunnittelu- ja asiantuntijapalveluita tarjoavista yrityksistä lisäksi Swecolla on toimipiste Riihimäellä niin ikään rautatieaseman läheisyydessä, joten asemanseudulle on keskittynyt kattavasti raideliikenteen osaamista. Swecon toimipiste muodostui Riihimäelle, kun se osti NRC Groupilta suunnitteluliiketoiminnan vuonna 2019. (Sweco, n.d.; 2019)

### **5.4.3 Väyläviraston raivauspalvelu**

Rataverkon hallinta siirtyi Ratahallintokeskukselta vuonna 2010 perustetulle Liikennevirastolle, joka on toiminut vuodesta 2019 lähtien nimellä Väylävirasto (Liikennevirasto, 2010, s. 4). Vuonna 2016 kokonaisvastuu valtion rataverkon onnettomuuksien ja erityistilanteiden hallinnasta siirtyi rautatieliikenteenharjoittajilta Liikennevirastolle. Tätä toimintaa varten perustettiin raivauspalvelun yksikkö Riihimäelle, jossa raivauskalustoa oli myös aiemmin ollut varikolla jo Valtionrautateiden aikaan. (Väylävirasto, 2018)

Ensimmäiseksi raivaustoiminnan operatiivinen valmius haluttiin kattamaan vilkkaasti liikennöidyssä Etelä-Suomessa, joten Riihimäki keskeisenä risteysasemana valikoitui sijoituspaikaksi. Toiminta on laajentunut myöhemmin myös Kouvolaan ja Ouluun. Raivauspalvelun tehtävänä on huolehtia rautatiekaluston raivaamisesta onnettomuuden tai vastaavan tapahtuman jälkeen sekä ohjata varsinaista raivaustoimintaa

onnettomuustilanteen ajan. Lisäksi sen vastuulla on raivausta varten mahdollisesti tarvittavan erityis- tai lisäkaluston tilaus onnettomuuspaikalle. Niin ikään vaarallisten aineiden torjunta ja muille viranomaisille annettava virka-apu kuuluvat raivauspalvelun tehtäviin. (Väylävirasto, 2018; Väylävirasto, 2021, s. 13)

## **6 Rautatien vaikutus kaupungin kehitykseen**

### **6.1 Rautatien synnyttämä asemakylä**

Kuten jo edellä on todettu, nykyisen Riihimäen alueella oli ennen rautateiden tuloa vain vähän hajanaista asutusta. Kun Helsingin–Hämeenlinnan rataa ryhdyttiin rakentamaan, alkoi samalla Riihimäen yhdyskunnan rakentuminen nykyisen Rautatienpuiston alueelta.

Ensimmäiset rakennukset rakennettiin radanrakentajia ja työnjohtoa varten, ja heidän perässään alueelle muutti eri ammattien edustajia perheineen, kuten seppiä, kauppiaita, leipureita ja käsityöläisiä. Rautatienpuiston lisäksi rakennuksia nousi asemalta länteen päin johtaneen Maantien varteen. (Arkkitehtitoimisto Ark-byroo, 2018, ss. 22–23; Lindstén, 2010, s. 9)

Kun rata valmistui 1862, alkoi asema-alueelle ja Rautatienpuistoon nousta rautatieläisiä varten lisää asuintaloja ja parakkeja. Seuraavien vuosikymmenien aikana aseman lähelle rakentuivat muun muassa Turun kasarmi, Rautatieläisten talo, hotelli sekä kansakoulu. Asuinalueet ulottuivat laajimmillaan nykyisen ratapiha-alueen sekä etelä- että pohjoispuolelle. (Arkkitehtitoimisto Ark-byroo, 2018, ss. 22–23) Kuvassa 6 olevassa kartassa esitetään Riihimäen asemakylän alue vuoden 1873 tilanteessa. Karttaan on piirretty jälkikäteen Riihimäen–Lopen rautatie, joka valmistui vasta vuonna 1907.

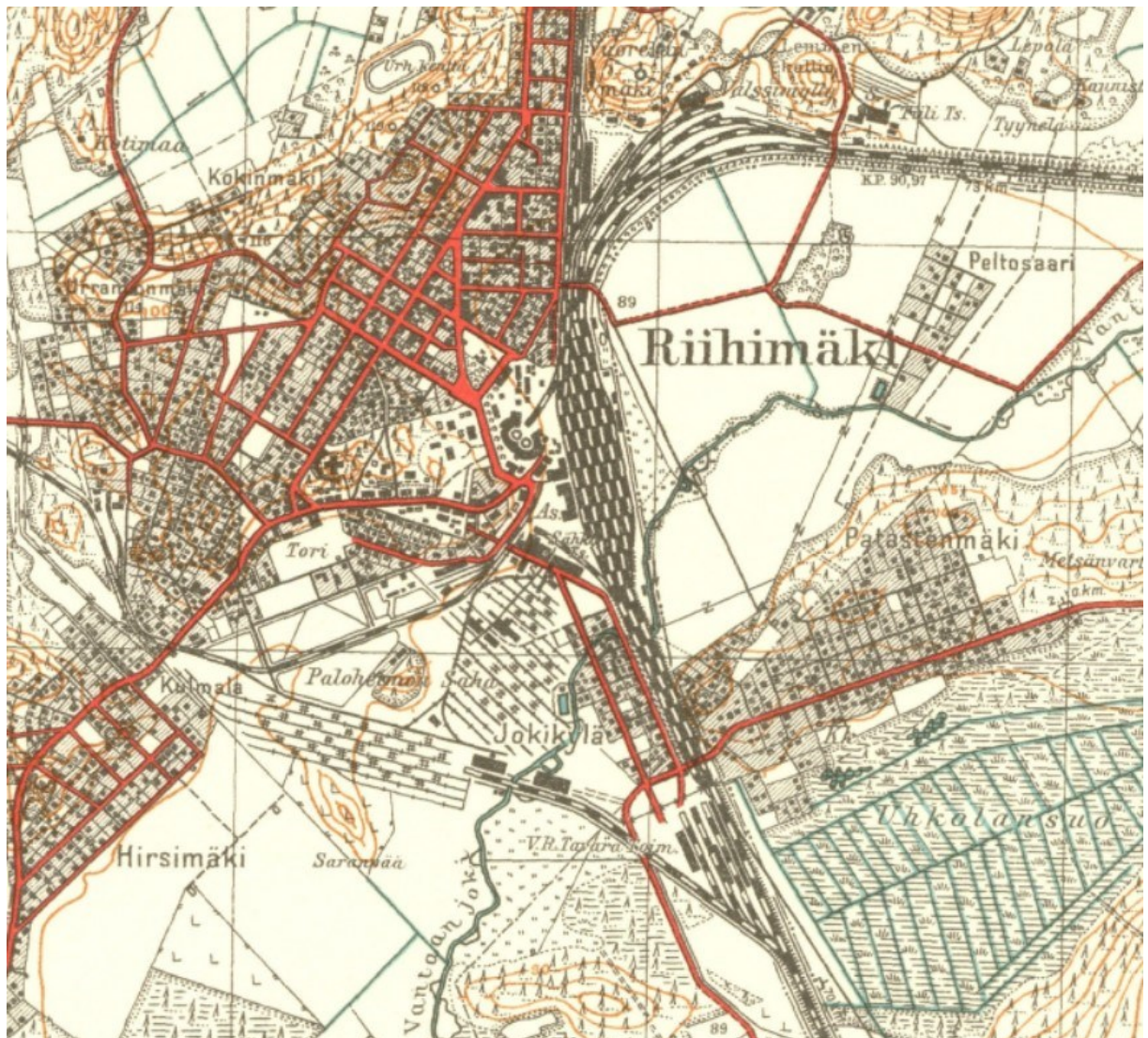
Kuva 6. Aseman seutu vuoden 1873 tilanteessa kartalla. (Riihimäen karttapalvelu, 2021a).



Riihimäen taajaman keskuksena aseman ympäristöön rakentunut rautatieläisyhdyskunta säilyi 1900-luvun alkupuolelle asti. Teollisuuden syntymisen ja väkiluvun kasvun myötä asutus levittyi laajemmalle ja uusi keskusta-alue alkoi muodostua asema-alueelta luoteeseen päin (Kuva 7). (Riihimäen kaupunginmuseo, n.d.-b) Vaikka Riihimäen rakentuminen rautateiden vaikutuksesta suoraan lakkasikin, voi hyvien rautatieyhteyksien katsoa olevan yksi vaikuttava tekijä, kun paikkakunnalle on vuosien saatossa muuttanut lisää väkeä.



Kuva 7. Aseman seutu vuoden 1945 tilanteessa kartalla (Riihimäen karttapalvelu, 2021b).



Rautatienpuiston alue on säilynyt hyvin näihin päiviin asti ja se kuuluu muun muassa valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöihin. Alueella on jäljellä Valtionrautateiden rakennuttamia rakennuksia rautateiden alkua ajoilta lähtien, esimerkiksi vuonna 1858 valmistunut alun perin radanrakennuksen virkamieskäyttöön tarkoitettu rakennus, jossa myöhemmin oli muun muassa asemapäällikön asunto. Rakennus toimii nykyään Riihimäen kaupunginmuseona (Kuva 8). Riihimäen lisäksi näitä rautateiden syntyajoilta olevia rakennuksia on vain enää muutamia jäljellä. Suurin osa Rautatienpuiston rakennuksista on 1990-luvulla siirtynyt yksityiseen omistukseen. (Riihimäen kaupunginmuseo, n.d.-b; Riihimäen kaupunki, n.d.-b)



Kuva 8. Riihimäen kaupunginmuseo.



## 6.2 Asema-alueelle syntyneitä palveluita

### 6.2.1 Asemaravintola

Rautateiden alkuaikoina junilla oli asemilla pidempiä pysähdyksiä, jolloin matkustajille tarjoutui tilaisuus ruokailuun aseman ravintolassa, kun erillisiä ravintolavaunuja ei vielä ollut. Riihimäen asema sai oman ravintolansa asemarakennuksen ja Pietarin radan risteysasemaksi tulon myötä. Virallisesti ravintolan syntyhetkenä pidetään Pietarin radan avaamispäivää 11. syyskuuta 1870, vaikka ravintola oli todennäköisesti jo toiminnassa tätä ennen. Sitä on päätelty esimerkiksi vuoden 1870 kesäaikataulusta, jossa Hämeenlinnasta Helsinkiin kulkevien junien pysähdysaikaa oli Riihimäellä pidennetty 14 minuutin mittaiseksi. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 136–137; Toppi, 2010, s. 29)

Ensimmäinen ravintoloitsija oli Olivia Axeen, joka hoiti ravintolaa kuolemaansa saakka vuoteen 1914. Hänen johdollansa ravintolasta kehkeytyi suosittu, ja tiedot hyvästä ruuasta levisivät junamatkustajien mukana laajalle. Axeenin kuoltua Riihimäen asemaravintolan toiminta siirtyi hänen edesmenneen tyttärensä miehelle H. G. Paloheimolle, joka oli perustanut Riihimäelle teollisuustoimintaa. Paloheimon aikana ravintolan jo ennestään hyvä maine kasvoi ja esimerkiksi ensimmäisen maailmansodan elintarvikepulan aikana Paloheimo pystyi hyödyntämään kartanoidensa maiden maa- ja karjataloustuotteita, joilla ravintolan ruuan taso saatiin muita asemia huomattavasti paremmaksi. Junalla matkustavat arvostivat tätä suuresti ja ravintola sai paljon kanta-asiakkaita. Jopa Helsingistä asti tultiin junalla varta vasten ravintolaan syömään, ja ruokailun jälkeen palattiin takaisin kotiin. (Hoffren & Penttilä, 1979, s. 347; Toppi, 2010, ss. 31, 33)

Paloheimon kuoltua ravintolatoiminta siirtyi perikunnan perustamalle H. G. Paloheimo Osakeyhtiölle, joka jatkoi ravintolan toiminnan ja palveluiden kehittämistä monin tavoin. Kun uusi asemarakennus valmistui vuonna 1935, ravintola siirtyi sinne. Sotien jälkeen saadut anniskeluoikeudet kasvattivat liiketoimintaa ja tilausravintolatoiminta alkoi vuonna 1979. Lounasasiakkaiden määrä taas alkoi kasvaa 1990-luvulta lähtien. Kun Keravan ja Lahden välinen oikorata valmistui, alkoi ravintolan asiakasmäärä vähentyä, ja lopulta Paloheimo-yhtiö lopetti toiminnan kannattamattomana vuonna 2009. (Toppi, 2010, ss. 31,33) Tämän jälkeen asemaravintolan toiminta jatkui uuden yrittäjän voimin, kunnes päättyi vuonna 2021 ("Asema X -ravintolan toiminta päättyy Riihimäellä", 2021). Hiljaiselo jäi kuitenkin vain vuoden mittaiseksi, sillä nyt keväällä 2022 ravintola on saanut uudet yrittäjät ("Riihimäen aseman uusi ravintola pääsee avaamaan rajoitusten mentyä", 2022).

## 6.2.2 Hotelli

Rautatien tultua Riihimäelle, pystytti valtio majatalon lähelle asemaa. Vuonna 1878 asemapuiston laidalle valmistui junalla matkustavia varten ajan vaatimuksia paremmin vastaava hotelli, jonka perustajina olivat ravintolatoiminnasta tunnettu Olivia Axeen sekä hänen miehensä Gustav. Rakennus paloi jo valmistumisestaan seuraavana vuonna, mutta rakennettiin uudestaan. Erityisen vilkasta aikaa hotelli eli 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa, kun Turun junalla matkanneet joutuivat junan vaihdon yhteydessä yöpymään Riihimäellä.



Hotelli ehti vaihtaa vuosien kuluessa nimeään useampaan otteeseen ja siirtyi Axeenien kuoltua Paloheimon käsiin. H. G. Paloheimo Osakeyhtiö lopetti hotellin toiminnan vuonna 1943 ja teki siitä yhtiön pääkonttorin, jossa tehtävässä rakennus palvelee vieläkin (Kuva 9). (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 139–141; Toppi, 2010, ss. 30)

Kuva 9. Entinen asemahotelli ja nykyinen H. G. Paloheimo Oy:n pääkonttori.



### 6.2.3 Postitoimisto

Helsingin–Hämeenlinnan rautatien valmistuttua vuonna 1862 päätettiin kaikille asemille perustaa postitoimipaikat. Riihimäellä postitoimisto aloitti toiminnan vuonna 1871 ja sitä määrättiin ensimmäiseksi hoitamaan asemapäällikkö Anton Wilhelm Öller. Junissa postin kuljetuksesta ja lajittelusta vastasi ensimmäisinä vuosina ylikonduktööri, joka välitti postin asemapäälliköille. Pietarin radan valmistuttua käyttöön otettiin postivaunut, joissa oli oma henkilökunta. (Lindstén, 2010, s. 18)

Rautateiden tulo nopeutti postinkulkua huomattavasti, sillä aiemmin Riihimäkeä lähinnä sijainneet postikonttorit olivat Helsingissä ja Hämeenlinnassa. Kun luku- ja kirjoitustaito yleistyivät, ja sitä myöten korttien lähetykset ja sanomalehtien tilaus lisääntyivät, kasvoivat Riihimäellä postimäärät sellaisiksi, että asemapäällikkö sai palkata itselleen apulaisen. Postinkulku Riihimäen asemalta lähikyliin kehittyi myös nopeasti ja entistä useammat pääsivät nauttimaan paremmasta tiedonkulusta. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 129–131)

Postitoimisto sai uudet tilat vuonna 1908, kun asemarakennusta laajennettiin. Samaan aikaan asemapäällikkö luopui postitoimistonhoitajan tehtävistä kasvaneen liikenteen takia. Uusi toimisto kävi kuitenkin nopeasti ahtaaksi, mutta paremmat tilat saatiin vasta uuden asemarakennuksen rakentamisen yhteydessä 1930-luvun puolivälissä, kun sen viereen valmistui postitalo (Kuva 10). Siellä oli riittävät tilat sekä postille, että siihen yhdistyneelle lennätinlaitokselle. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 423, 871–872)

Sotavuosien jälkeen postinkuljetus alkoi siirtyä yhä enemmän erityisesti maanteitse kuljetettavaksi. Rautatiet vastasivat postinkuljetuksen pääosasta 1960-luvulle asti, jonka jälkeen määrät vähenivät, ja postiliikenne kiskoja pitkin lakkasi vuonna 1995. Riihimäellä pääposti sai uudet tilat keskustasta vuonna 1963, mutta haarakonttori jäi vielä asemalle parinkymmenen vuoden ajaksi. (Lindstén, 2010, s. 18)

Kuva 10. Rautatieaseman vieressä oleva Postitalo.



### 6.3 Rautatien kansakoulu

Riihimäkeä lähin varsinainen kansakoulu sijaitsi rautatien alkuaikaan Hausjärvellä. Monet rautatieläiset olivat ruotsinkielisiä, joten siellä järjestetty suomenkielinen opetus ei heitä kiinnostanut. Lisäksi Hausjärvelle oli matkaa 14 kilometriä. Anomuksia opetuksen järjestämisestä tehtiin valtiolle useampi, ennen kuin vuonna 1879 myönnettiin lupa perustaa Riihimäelle rautatien koulu, jossa opetus tapahtuisi sekä suomen että ruotsin kielellä. Päätös aiheutti paikallisten keskuudessa eripuraa, sillä koulu oli tarkoitettu vain rautatieläisten lapsille. Mikäli tilaa jäisi, myös muiden ammattien edustajien lapsia otettaisiin sinne. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 253–255)

Rautatien kansakoulu aloitti toimintansa vuonna 1879 entisessä radanrakentajien asuintalossa, mutta jo seuraavaksi lukukaudeksi valmistui oma koulutalo Rautatienpuistoon.

Kouluun ilmoittautui 44 oppilasta, joista puolet oli suomenkielisellä ja puolet ruotsinkielisellä puolella. Opettajan palkkaus tapahtui valtion varoin, ja koulun johtokunta muodostui ruotsinkielisistä rautatien virkamiehistä, johtajanaan asemapäällikkö Öller. Oppilasmäärä kasvoi seuraavina vuosina selvästi suomenkielisellä puolella, mutta ruotsinkielisten määrä väheni. Esimerkiksi vuonna 1900 ruotsinkielisiä oppilaita oli vain 12, kun taas suomenkielisiä 73. Vuosittain kouluun pääsi opiskelemaan myös muiden kuin rautatieläisten lapsia. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 258–259, 264)

Hausjärven kunta perusti Riihimäelle lopulta oman kansakoulunsa vuonna 1903, kun oppilasmäärät olivat kasvaneet entisestään eivätkä kaikki oppilaat mahtuneet enää rautatieläisten tai muihin perustettuihin yksityisiin kouluihin. Tämän jälkeen rautatieläisten koulussa oli käytännössä pelkästään vain rautatieläisten lapsia, mutta siitä huolimatta oppilasmäärä oli jo yli 120. Koulurakennuksen laajennus valmistui vuonna 1908. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 437, 439)

Yleisen oppivelvollisuuslain tullessa voimaan vuonna 1921 siirtyi kansakouluopetus kuntien velvollisuudeksi, ja näin ollen loppui rautatielaitoksen ylläpitämä opetus. Rautatieläisten kansakoulu lakkautettiin, ja se siirtyi ensin Hausjärven kunnan, ja seuraavana vuonna itsenäistyneen Riihimäen kauppalan ylläpitämäksi. Ruotsinkielinen opetus jatkui yksityiskouluna, mutta vähäisen oppilasmäärän takia lakkautettiin vuonna 1931. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 440–441)

#### **6.4 Varuskunta**

Venäjän armeija alkoi 1900-luvun alkupuolella keskittää joukkojaan Etelä-Suomen alueelle varautuen mahdolliseen Saksan maihinnousuun. Pietarin radan risteysasemana Riihimäki valikoitui yhdeksi paikkakunnaksi, johon sotaväkeä sijoitettiin. Ensimmäinen sotilasosasto siirrettiin Riihimäelle vuonna 1909 ja kasarmien rakennustyöt aloitettiin seuraavana vuonna. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 430–431) Varuskunta-alueelle rakennettiin pistoraide rautateitse tapahtuvia kuljetuksia varten vuonna 1911 (Iltanen, 2009, s. 67).

Suomen itsenäistyttyä varuskunta-alue toimi ensin sisällissodan vankileirinä, jonka jälkeen se siirtyi puolustusvoimien käyttöön. Alueelle johtanutta pistoraidetta lyhennettiin 1950-luvulla ja lopullisesti raideyhteys katkesi 1980-luvulla. Tunnetuksi Riihimäki on tullut erityisesti viestiaselajin sijoituspaikkana ja nykyäänkin alueella on muun muassa maasotakoulun viestikoulu. (Arkkitehtitoimisto Ark-byroo, 2020, ss. 6, 97).

## **6.5 Riihimäen vankila**

Valtio kaavaili 1920-luvulla vankilalle paikkaa Etelä-Hämeen alueelta pääradan varrelta ja valinta kohdistui Riihimäelle. Vankilan sijainti risteysaseman lähellä helpottaisi vankien ja tavaroiden kuljetusta rautateitse, ja vankilalle rakennettiinkin pistoraide. Riihimäen varavankila perustettiin vuonna 1929 ja rakennustöiden kokonaan valmistuttua kymmenen vuotta myöhemmin se muuttui Riihimäen keskusvankilaksi. Rautateitse laitokseen saapuneet vangit liikkuvat vankivaunuilla, jotka yleensä kulkivat liitettynä tavallisiin juniin. Vankikuljetukset pääradalla loppuivat vuonna 2008, jonka jälkeen on käytetty vain autokuljetuksia. Pistoraide pääradalta vankilaan on myös purettu. Nykyään Riihimäen vankila on edelleen toiminnassa ja siellä on vangeille 223 paikkaa. (Hoffren & Penttilä, 1979, s. 882; Lindstén, 2010, s. 25)

## **6.6 Palokunta**

Riihimäelle syntyi palokunta vuonna 1894, kun perustettiin Riihimäen WPK, viralliselta nimeltään Rautatien Wapaehtoinen Palosammutus- ja Korjauskunta. Tätä ennen Riihimäellä oli ollut vain muutamia tulipaloja eikä palokuntaa ollut katsottu tarpeelliseksi. Riihimäen veturivarikolla oli sammutuskalustoa, sillä höyryveturit lisäsivät tulipalovaaraa ympäristöön lentävien kipinöiden vuoksi, ja rautatielaitos olikin tarjonnut varikon sammutusvälineistöä käytettäväksi myös kylän sammutustöihin tilanteen niin vaatiessa. Tällainen toiminta oli kuitenkin aikaa vievää kylän kasvaessa ja tulipalovaaran lisääntyessä, joten yleisesti todettiin tarvittavan järjestäytyneempää toimintaa. Eniten kokemusta sammutustehtävistä oli rautatieläisillä, joten palokunta saikin alkunsa heidän johdollaan. Kun palokunta oli perustettu, antoi rautatiehallitus luvan varikon sammutusvälineistön käyttöön myös sen toiminnassa. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 302–303, Lindstén, 2010, s. 20)

Palokunnan päällystö ja suurin osa jäsenistä olivat rautatieläisiä, mutta toiminnassa oli myös mukana muita kyläläisiä. Vuonna 1895 palokunnalle valmistui oma talo, josta kehittyi keskeinen riihimäkeläisten vapaa-ajan vieton ja harrastustoiminnan keskus. Kun talon velat oli saatu maksettua, pystyi palokunta vuonna 1904 hankkimaan omaa sammutuskalustoa. Kymmenen ensimmäistä vuotta se oli siis täysin riippuvainen rautateiden kalustosta. Veturivarikkoa hyödynnettiin palokunnan toiminnassa muutenkin, sillä kalustusuoja sijaitsi siellä, ja hälytyksissä käytettiin tallin ja veturien viheltimiä. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 305, 308, 313, 487)

Sisällissodan jälkeen ja VPK:n toiminnan lamaannuttua palokunnantalo myytiin suojeluskuntalaisille. Riihimäen kasvettua entisestään ja tultua kauppalaksi myös palokuntajärjestelyt muuttuivat. Vapaaehtoisen palokuntatoiminnan sekä rautateiden ja teollisuuden omien palokuntien rinnalle muodostui puolivakinainen palokunta, josta jatkosodan jälkeen tuli vakinainen palokunta. Rautateillä oli kuitenkin pitkään rooli palokuntien toiminnassa esimerkiksi veden saannissa ja hälytyspillin käytössä. Hälytysjärjestelmän kehittyessä hälytykset annettiin aluksi junanlähettäjäntä konttorista, josta ne etenivät suoraan palokuntien jäsenten koteihin ja työpaikoille. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 847–849) Rautatieläisten merkitys VPK:n toiminnassa poistui 1900-luvun kuluessa, mutta rautatieläisten perustaman toiminnan pohjalta Riihimäellä on edelleen oma vapaapalokuntansa, joka on Kanta-Hämeen pelastuslaitoksen sopimuspalokunta (Riihimäen VPK ry., 2019).

## **6.7 Vapaa-ajan vietto**

### **6.7.1 Rautatieaseman merkitys**

Rautatieasemasta muodostui heti liikenteen alettua riihimäkeläisille suosittu paikka vapaa-ajan viettoon. Sekä rautatieläiset että muut kyläläiset kokoontuivat sinne esimerkiksi nauttimaan kauniista asemapuistosta, katsomaan matkustajia ja lähteviä sekä saapuvia junia tai käymään asemaravintolassa. Alkuaikoina merkittävien henkilöiden, kuten esimerkiksi Venäjän keisarin, kulku aseman kautta herätti suurta mielenkiintoa. Siellä viihtyivät sekä nuoret että vanhat, mutta suuret väkijoukot toivat mukanaan myös lieveilmiöitä, kuten

järjestyshäiriöitä tappeluiden ja juopottelun muodossa. Häiriöt muodostuivat paikoin pahoiksi, ja 1890-luvulla valtio palkkasi asemalle asemapoliisin. Poliisitoimintaa asemalla oli 1960-luvulle asti päivystyshuoneen ja erillisten asemapoliisivuorojen muodossa. (Lindstén, 2010, s. 24; Yli-Karhula, 2010, s. 67–68).

Vähitellen liikenteen lisääntyessä ja arkipäiväistyessä junien seuraaminen menetti suurimman hohtonsa. Asema säilytti kuitenkin vielä pitkään merkityksensä ajanviettopaikkana, kunnes paikkakunnan muut palvelut ja vapaa-ajan mahdollisuudet lisääntyivät. Eniten asemalle ihmisiä veti asemaravintola ja toisaalta monet junaa vaihtavat matkustajat viettivät siellä odotusaikansa. 2000-luvulla Keravan–Lahden oikoradan myötä junan vaihdot vähenivät ja asemaravintolan toiminta hiipui, mitkä hiljensivät asemaa huomattavasti. Kun lipunmyyntikin on siirtynyt sähköisiin kanaviin, asemasta on tullut viime vuosina entistä enemmän pelkkä läpikulkupaikka. (Yli-Karhula, 2010, ss. 68, 70)

### **6.7.2 Rautatieläisten järjestö- ja vapaa-ajan toiminta**

Rautatieläisten järjestötoiminta oli vahvaa heti liikenteen alkuajoista alkaen, ja järjestöjen tarkoituksena oli esimerkiksi edistää työolojen kehittämistä ja yhteenkuuluvuuden tunnetta. Niin virkamiehet, palveluskunta, veturimiehet kuin konduktöörit perustivat omat yhdistykset 1800-luvun loppupuolen aikana. Riihimäellä esimerkiksi veturimiehet perustivat vuonna 1899 oman alaosaston vuotta aiemmin perustettuun Suomen Kuljettaja- ja Lämmittäjäyhdistykseen, ja vuonna 1906 syntyi Riihimäen osasto Suomen Rautatieläisyhdistykseen, johon saattoi päästä jäseneksi jokainen vakituisella kuukausipalkalla työskennellyt rautatieläinen. Riidat muun muassa politiikasta ja kieliasioista vaikuttivat järjestöjen toimintaan koko maan tasolla siten, että yhdistyksiä ja osastoja perustettiin ja uusia ja vanhoja lakkautettiin. Osan toiminta loppui lähes kokonaan ja osa taas säilyi alkuinnostuksenkin jälkeen vireänä. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 501–507)

Vapaa-ajan seuratoimintaan osallistuminen oli riihimäkeläisten rautatieläisten keskuudessa myös aktiivista ja edellä mainituissa järjestöissä myös tätä työelämään liittymätöntä puolta pyrittiin edistämään. Riihimäellä järjestöt olivat yrittäneet kunnostaa vanhaa asuinkasarmia seurakäyttöön, mutta tilat jäivät lopulta puutteellisiksi, kun rautatiehallitus ei myöntänyt

avustusta. Tästä huolimatta rautatieläiset olivat aktiivisia erityisesti aiemmin mainitussa palokuntatoiminnassa ja sen sisäisessä seuratoiminnassa. Lisäksi oli omaa harrastustoimintaa, josta merkittävin kenties musiikki kuorojen ja soittokunnan muodossa. Osa harrastustoiminnasta oli epävirallista, mutta jotkut järjestäytyivät virallisestikin. Vuonna 1913 perustettiin Rautatieläisten Voimistelu- ja Urheiluseura Kisko, jonka toimintaan kuului monipuolisesti eri lajeja aina hiihdosta ja painista yleisurheiluun. Aluksi jäsenet saivat olla vain rautatieläisiä, sillä monet urheilupaikat sijaitsivat rautateiden alueella. Vuonna 1927 seura vaihtoi nimensä Riihimäen Kiskoksi. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 507–509, 534–535, 1106)

Vuosien varrella järjestöjen ja seurojen toiminta on muuttunut, mutta edelleen Riihimäellä on toimintaa rautatieläisten pohjalta jäljellä. Esimerkiksi rautatieläisten järjestötoimintaa edustavalla Rautatiealan Unionilla (RAU), joka syntyi vuonna 2018 Rautatievirkamiesliiton ja Veturimiesten liiton yhdistyttyä, on Riihimäellä oma ammattiosastonsa (Rautatiealan Unioni, n.d.-a, n.d.-b). Riihimäen Kisko jatkaa monipuolista urheilutoimintaa, ja musiikin puolella toimii edelleen Riihimäen Rautatieläisten Soittokunta ry. (Riihimäen Kisko, 2022; Riihimäen Rautatieläisten Soittokunta ry., 2016)

## **7 Rautatien vaikutus teollisuuteen ja liiketoimintaan**

### **7.1 Ensimmäiset rautateistä hyötynneet yritykset**

Ensimmäiseksi liiketoiminnaksi Riihimäellä, jonka synnyssä rautateillä oli merkityksellinen rooli, voidaan katsoa olleen Tikkurilan Lähdevesiyhtiö, joka vuonna 1876 aloitti vesitoimitukset Hyvinkäältä Helsinkiin. Veden hankinta-alue ulottui Riihimäelle saakka ja kuljetukset tapahtuivat rautateitse. Puhtaalle vedelle oli Helsingissä kysyntää ja se olikin alkuvuosina merkittävä Riihimäen vientituote rautateitä pitkin. Esimerkiksi vuonna 1880 vettä kuljetettiin 446 000 litraa ja se vastasi painoltaan viidenneksen sinä vuonna Riihimäeltä lähetetystä rahdista. Täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että siinä vaiheessa Riihimäen muu teollisuustoiminta oli vielä vähäistä. Riihimäki muodostui yhtiön merkittävimmäksi veden toimittajaksi verrattuna muihin asemiin ja sieltä lähetettiin vettä sen saannista riippuen



200 000–450 000 litraa vuodessa. Yhtiö lopetti veden myynnin vuonna 1907. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 178–179; Juuti ym., 2010, s. 29)

Varsinaisen teollisuuden alkuna Riihimäellä voidaan pitää vuonna 1890 aloittanutta turvepehkutehdasta. Finska Torfströ-Aktiebolaget, Suomen Turvepehkuosakeyhtiö vuokrasi rämesuota Patastenmäen alueelta, joka sijaitsi aivan rautatien tuntumassa. Alueelle rakennettiin tehdas, jonka tarkoituksena oli tuottaa suoturpeesta rakennustäytettä sekä tuotteita karjaloudelle. Tehtaalle rakennettiin myös raiteet turpeen kuljetusta varten. Yhtiö oli rautatieläisten hallinnassa, ja 1800-luvun lopulla se oli Riihimäen toiseksi merkittävin työnantaja rautateiden jälkeen. Turpeen markkinat vaihtelivat, mutta hyvinä vuosina kysyntää oli runsaasti. Turvepaaleja lähetettiin rautateitä pitkin ympäri maata ja esimerkiksi suhdanteiden näkökulmasta hyvänä vuonna 1901 kulki kiskoja pitkin turvetta 522 tonnia. Tehdas tuhoutui talvisodan aikana. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 175–177, 360)

## **7.2 H. G. Paloheimon toiminta**

Hjalmar Gabriel Paloheimo, vuoteen 1906 asti Brander, vaikutti aikanaan suuresti Riihimäen teollisuuden kehittymiseen, ja hänen liiketoimintansa työllisti paikkakunnalla merkittävän määrän ihmisiä (Lindstén, 2010, s. 13). Oman teollisuutensa kuljetuksia varten Paloheimo rakennutti kapearaiteisen rautatien Lopelta Riihimäelle, ja kiskoja pitkin kulki tavaran lisäksi myös matkustajia. Lisäksi hän otti vastuulleen muun muassa Riihimäen asemaravintolan ja hotellin toiminnan, mistä on kerrottu tarkemmin aiemmin tässä opinnäytetyössä. 1800-luvun lopulla alkanut liiketoiminta siirtyi vuosikymmenien saatossa aina seuraavalle sukupolvelle, ja yhtiö eri toimintoinen on käynyt vuosien varrella läpi monia muutoksia. Selkeyden vuoksi opinnäytetyössä käytetään H. G. Paloheimosta vain sukunimen suomennoksen jälkeistä nimeä Paloheimo. Nimeä Paloheimo käytetään myös kerrottaessa yritysten toiminnoista hänen kuolemansa jälkeen.

### **7.2.1 Teollisuustoiminnan käynnistyminen**

H. G. Paloheimon teollisuustoiminnan alkuna voidaan pitää vuotta 1889, jolloin hän osti avioliittonsa myötä Lopella sijainneen Santamäen kartanon. Kaupan seurauksena alun perin

pappina työskennellyt Paloheimo siirtyi maatalouden harjoittamiseen ja ryhtyi kehittämään tilan toimintaa. Seuraavana vuonna hän rakennutti Santamäkeen pienen sahan, sillä tilan laajentaminen ja toiminnan kehittäminen vaativat paljon sahatavaraa. Puutavaraa alkoi kuitenkin kertymään yli oman ja kyläläisten tarpeen, joten Paloheimo päätti laajentaa markkina-alueitaan ryhtymällä kuljettamaan sahatavaraa hevospelillä Riihimäelle ja sieltä eteenpäin rautateiden kuljetuksilla. Toiminta kasvoi nopeasti, ja uusi Santamäen korvaava saha valmistui niin ikään Lopella sijaitsevan Kesijärven rannalle vuonna 1899. Kuljetukset hoidettiin edelleen hevosten vetäminä Riihimäelle, mutta kasvaneiden kuormien myötä liikenne lisääntyi ja teiden kunto alkoi kärsiä hankaloittaen kuljetuksia. 1900-luvun alussa Paloheimo päätyikin rakentamaan sahan Riihimäelle, josta hän oli edellisenä vuonna vuokrannut alueen lautatarhaa varten läheltä rautatietä. Rautatien myötä oli mahdollista laajentaa raakapuun hankinta-alueita, ja tuotteet saisi myös tehtaalta nopeasti eteenpäin kiskoja pitkin. Rakennustyöt alkoivat keväällä 1904 valmistuen nopeasti, sillä saha oli valmis käyttöön jo loppukesästä samana vuonna. Riihimäen sahasta muodostui nopeasti Kesijärveä tärkeämpi, mutta se ei kuitenkaan ratkaissut sen ja seudun alueelta hankittavan raakapuun ongelmia kuljetuksissa, jotka olisi saatava toimivammalle pohjalle ja kustannustehokkaammiksi. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 325–328, 331–332, 339–340; Yrjänä, 2007, s. 21)

### **7.2.2 Riihimäen–Lopen rautatien alkuvaiheet**

Vuonna 1906 Paloheimo alkoi yhteistyössä asiantuntijoiden kanssa suunnitella rautatietä Kesijärven sahalta Riihimäen asemalle. 14 kilometriä pitkistä radasta tulisi kapearaiteinen ja hevosvetoinen, ja se kulkisi Kormun ja Santamäen kartanoiden kautta, jotka Paloheimo omisti. Muutenkin radan linjaus kulkisi pääosin Paloheimon omistamilla mailla. Tavoitteena oli muun muassa, että radan myötä kuljetusten aikataulut muuttuisivat varmemmiksi ja raakapuun tuonti Riihimäen sahalle helpottuisi. Rakentamistyöt aloitettiin keväällä 1907 ja 600 millimetrin raideleveydelle rakennettu rata oli valmiina jo syksyllä samana vuonna. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 339–341) Ratalinja, liikennepaikat ja sen varrella sijainneet Paloheimon merkittävimmät teollisuustoiminnot on havainnollistettu kartalla kuvassa 11. Kuvan ratalinja voi paikoin hieman heittää oikeasta, sillä radan aivan tarkkaa linjausta ei ollut saatavilla.

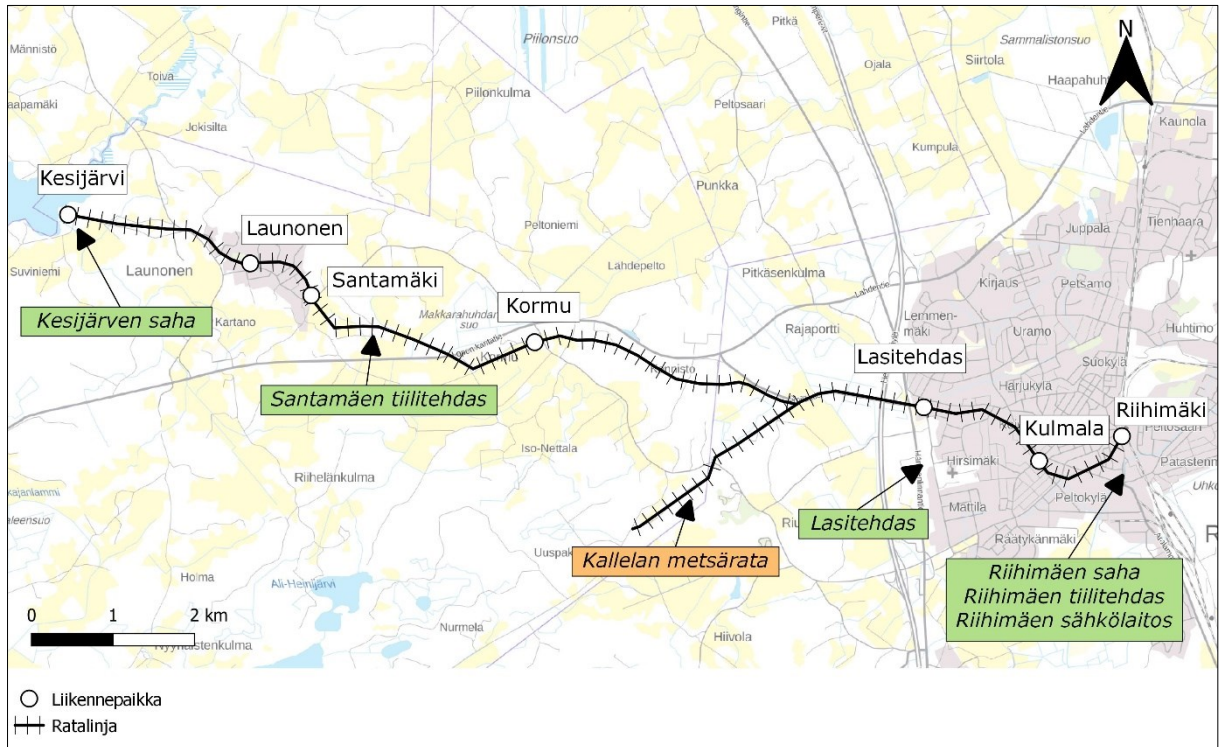
Koska liikenne käynnistyi hevosvetoisena, ja jotta kuorma ei olisi käynyt vetäjälleen liian raskaaksi, junissa kulki vain yksi vaunu. Hevosia oli liikenteen palveluksessa 25–30, ja hevosen lisäksi junan kuljettamiseen tarvittiin miehistö, joka koostui hevos- ja jarrumiehestä. Henkilöliikennettä varten hankittiin myös alkuun yksi vaunu, joka palveli käytännössä vain radalla työskennelleiden ja sen toiminnassa mukana olleiden omia matkoja. Huolimatta kustannuksista, rautatie osoittautui nopeasti aikaisempia maantiekuljetuksia taloudellisemmaksi ratkaisuksi. Kuljetukset hoituivat entistä nopeammin, kun teiden kelirikot eivät enää haitanneet. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 341–342)

Paloheimon teollisuustoiminta kuitenkin kasvoi nopeasti ja tämä tarkoitti lisää kuljetettavaa. Santamäkeen valmistui 1907 tiilitehdas ja radan varressa Riihimäellä aloitti 1910 Riihimäen lasitehdas. Liiketoiminta laajeni sähköntuotantoon, kun Paloheimo ryhtyi tekemään sähköä sahausjätteestä Riihimäellä. Vuonna 1910 valmistuneen sähkölaitoksen myötä sähköverkko laajeni nopeasti ympäri Riihimäkeä rataa myöten Lopelle asti. Valtionrautatiet oli hankkinut Riihimäen asemalle vuosisadan alussa generaattorin oman veturivarikon sähköntuotantoa varten, mutta Paloheimon laitoksen myötä rautatielaitos siirtyi ostamaan sähkönsä tältä. Paloheimo kokeili myös turveteollisuutta ja rakennutti radan varressa olevalle suoalueelle tehtaan, joka valmistui 1914. Tämä kokeilu jäi kuitenkin lyhyeksi. Paloheimon lisäksi myös muut Riihimäen–Lopen radan varren toimijat tarjosivat kuljetuksiaan rautatielle. Hevosvetoisena liikennettä ei juuri pystynyt enää tehostamaan, joten ainoana vaihtoehtona oli hankkia vetureita. Koska kiskotus oli hevosliikennettä ajatellen tehty kevyeksi, täytyi veturien hankinnan myötä uusia koko kiskotus raskaammaksi. Tästä aiheutui huomattavat lisäkustannukset. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 336–338, 342–344)

Veturivetoinen liikenne Riihimäen–Lopen radalla aloitettiin vuonna 1911 kahdella höyryveturilla. Veturien huoltotarpeita varten tarvittiin kuitenkin lisää vetokalustoa, joten 1912 ostettiin kolmas ja 1916 neljäs veturi. Tavarajunien ohella alkoi radalla liikkua myös seka- ja matkustajajunia, jotka ilmoitettiin julkisessa aikataulussa. Postihallituksen kanssa tehtiin sopimus postin kuljettamisesta radalla, ja postille vuokrattiin omat tilat Launosten asemalta. Kaiken kaikkiaan radalle perustettiin seitsemän liikennepaikkaa, jotka olivat kaikki aikataulussa ilmoitettu asemiksi. Paloheimo järjesteli liiketoimintansa osakeyhtiöksi vuonna

1914 ja rautatiestä muodostettiin Riihimäen–Lopen Rautatie Oy. (Virtanen, 1997, ss. 23, 33, 38, 40, 43)

Kuva 11. Riihimäen–Lopen rautatien ratalinja, liikennepaikat ja merkittävimmät teollisuustoiminnot kartalla (Maanmittauslaitos, n.d.; Virtanen, 1997).



### 7.2.3 Tavaraliikenne ja sen merkitys Riihimäen–Lopen rautatiellä

Riihimäen–Lopen rautatien (RLR) liikenteen kehityssuuntia ja merkitystä Paloheimon liiketoiminnalle on hyvä tarkastella erityisesti tavaraliikenteen osalta. Taulukossa 5 on esitettyä radalla kuljetetut tavaramäärät tonneissa jokaiselta liikennöintivuodelta.

1910-luvulla kehitys tavaraliikenteessä pysähtyi alun nousun jälkeen, mikä johtui ensimmäisestä maailmansodasta sekä sen jälkeen heikoksi jäänestä noususuhdanteesta, joka vaikutti erityisesti sahateollisuuteen. 1920-luvulle tultaessa tavarakuljetusten tehokkuutta paransivat kaluston ja veturien lisähankinnat sekä matkustajajunamäärien väheneminen. H. G. Paloheimon kuolema vuonna 1919 lamaannutti yhtiön toimintaa, mutta

seuraavan vuosikymmenen kuluessa talous saatiin taas tasapainoon. (Virtanen, 1997, ss. 43–45, 53–54)

Alkuvuosikymmeninä puutavara muodosti radan kuljetuksista merkittävimmän osan, ja raakapuuta kuormattiinkin koko radan varrelta. Useat liikennepaikat mahdollistivat sen, että vaunuja pystyttiin kuormaamaan sivuraiteilla muuta liikennettä haittaamatta. Raakapuun päämääränä oli Riihimäen saha, ja radan varren lisäksi sitä tuotiin Kesijärveltä asti, jossa tukkeja varastoitiin järvessä. Kesijärvellä oli myös oma saha, jonka tuotteet kulkivat rataa pitkin Riihimäelle. Sahan toiminta kuitenkin loppui jo vuonna 1917. Puutavaran lisäksi Paloheimo kuljetti radalla tiili- ja lasitehtaiden tuotteita sekä kartanoiden maataloustuotteita. Tiilitehtaalle kuljetettiin junalla raaka-aineet sekä Riihimäelle vietävät valmiit tiilet. Tehdas toimi vain maan ollessa sulana, sillä raaka-aineen kuormaus olisi ollut muuten hankalaa. Lasitehtaalle tuotiin raaka- ja polttoaineita Riihimäen asemalta, jonne ne yleensä saapuivat Valtionrautateiden kuljetuksilla. Valmiit tuotteet taas vietiin päinvastoin Riihimäen asemalle eteenpäin kuormattaviksi. Lasitehdas laajeni jatkuvasti ja rakennusmateriaaleja tuotiin myös Santamäestä. Vuonna 1927 tehtiin lasitehtaan ja RLR:n välille periaatteellinen sopimus kuljetusmonopolista, jossa nimensä Oy Riihimäeksi muuttanut lasitehdas sitoutui kuljettamaan kaiken Riihimäen asemalle tulevan ja menevän tavaransa rautateitse olemassa olevien tariffien mukaisesti. Turvekuljetukset kulkivat myös rataa pitkin suolta tehtaalle ja sieltä Valtionrautateille kuljetukseen niin kauan kuin Paloheimo turvetoimintaa harjoitti. Tehtaiden polttoaineena käyttämää sahausjätettä kuljetettiin myös suuria määriä. Paloheimon liiketoiminnan ulkopuolisesta rahdista merkittävimpiä olivat radan varren paikallisen väestön kuljetusten lisäksi halkokuljetukset Valtionrautateille, Helsingin Höyrysaha Oy:lle ja Helsingin Halkohöyrysaha Oy:lle. (Virtanen, 1997, ss. 38–40, 61; Yrjänä, 2007, s. 37)

1930-luvulle tultaessa sahateollisuus ajautui jälleen taloudellisiin vaikeuksiin, ja lisäksi autot olivat alkaneet tulla rautateiden kilpailijaksi niin matkustaja- kuin tavarakuljetuksissa. Kustannuksia yritettiin karsia esimerkiksi muuttamalla sekajunavuoroja moottorivaunulla ajettaviksi, mutta ne pikemminkin hankaloittivat tavarakuljetuksia. Valtionrautatiet olivat järjestelleet tavaraliikenteen toimintonsa pikatavaran käsittelyä lukuun ottamatta uudelleen etelämmäs Jokikylään noin kilometrin päähän asemasta, mikä aiheutti RLR:lle ylimääräisiä

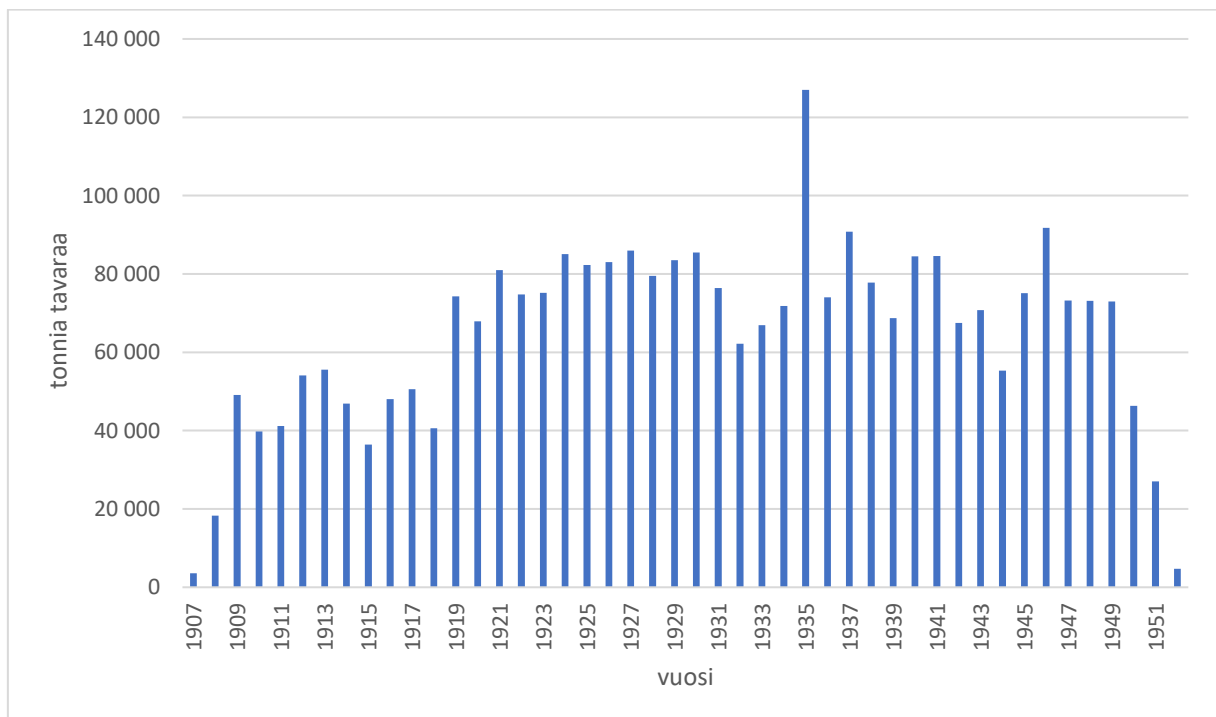
kustannuksia siirtokuormauksissa. Riihimäen uudessa asemakaavassa taas puolestaan kaavailtiin koko Riihimäen aseman luona olevan raiteiston sekä sahan ja sähkölaitoksen siirtämistä muualle. Lopulta vain tukkivarastot täytyi siirtää muualle uuden rautatieaseman ja asema-aukion alta, ja myös RLR:n raiteistoa jouduttiin supistamaan. Uusi tukkivarasto rakennettiin etelämmäs Saranpäähän, ja lisäksi perustettiin uusi siirtokuorma-alue Valtionrautateiden tavara-aseman läheisyyteen. Molemmille tuli luonnollisesti ratayhteys. RLR:n tavarakuljetukset koostuivat pääasiassa edelleen samoista tuotteista, mutta esimerkiksi soraa ja tiiltä kuljetettiin huomattavia määriä, kun sähkölaitosta ja sahateollisuutta uusittiin. Kuorma-autot alkoivat myös jo verottaa RLR:n kuljetusmääriä, sillä oli huomattavasti tehokkaampaa viedä kuormat autolla koko matkan, kuin radan varteen odottamaan enintään 14 kilometrin junakuljetusta. Kuljetusmäärät vaihtelivat vuosittain paljon, ja huippuvuonna 1935 tavaraa liikkui jopa 127 000 tonnia. (Virtanen, 1997, ss. 49, 56–58)

Talvisodan alkaessa autoille menetetyt kuljetukset palasivat takaisin rautateille, kun autoja tarvittiin sotatoimissa. RLR:n kuljetuksissa korostuivat halot ja polttoturve, joiden kysyntä polttoaineina kasvoi nopeasti, kun öljyä ja kivihiltä ei enää saanut. Erityisesti Riihimäen Lasitehdas Oy, aiemmin Oy Riihimäki, tarvitsi näitä paljon. Rautatien kalusto säästy suurimmilta vaurioilta, vaikka Riihimäkeä ankarasti talvisodassa pommitettiin. Jatkosodan alussa vietiin pääasiassa Saksaan paljon puunjalostusteollisuuden tuotteita, minkä johdosta radalla kuljetetut tavaramäärät muutamaksi vuodeksi nousivat. Saksan sotaonnan käännyttyä kuljetukset pienenevät. Viennin tyrehtyessä vuosi 1944 oli hiljaisin sitten vuoden 1918. Sotien aikana kulussa oli säännöllisesti päivittäin kaksi sekajunaparia ja tarvittaessa ajettiin ylimääräisiä tavarajunia. (Virtanen, 1997, ss. 70–73)

Sotavuosien jälkeen RLR alkoi menettää kuljetuksiaan jälleen autoille ja lyhyellä radalla liikennöinti alkoi osoittautua entistä tehottomammaksi. Lasitehdas vaihtoi polttoaineensa öljyksi vuonna 1951, mikä karsi kuljetuksista kolmanneksen, ja vaati tämän lisäksi parannuksia rautatien tarjoamiin palveluihin. Kun RLR ei näitä pystynyt mahdottomiksi muodostuneiden kustannusten takia toteuttamaan, loppuivat lasitehtaan kuljetukset kapearaiteisella. Puutavarakuljetukset vähenivät niin ikään samaan aikaan, kun Kesijärvessä säilytettyjen puiden kuljetukset loppuivat, sillä niiden säilöminen pystyttiin jatkossa

hoitamaan sahalla kastelulaitteen avulla. Jäljelle jäivät vielä tiilitehtaan kuljetukset sekä sorakuljetukset, mutta kun koko radan kuormat olivat pudonneet niin mataliksi, johti se rautatien lopettamiseen. Viimeinen yleisen liikenteen tavarajuna kulki 1951 ja koko radan viimeinen juna helmikuussa 1952. Kahden seuraavan vuoden aikana rata purettiin. (Iltanen, 2009, s. 67; Virtanen, 1997, ss. 78–81)

Taulukko 5. Riihimäen–Lopen rautatiellä kuljetettu tavaramäärä tonneissa vuosina 1907–1952 (Virtanen, 1997, ss. 133, 137).



#### 7.2.4 Matkustajaliikenne ja sen merkitys Riihimäen–Lopen rautatiellä

Tavaraliikenteen ohella Riihimäen–Lopen rautatiellä harjoitettiin matkustajaliikennettä lokakuusta 1912 lähtien aina vuoteen 1949 asti. Vaikka tämä palvelu ei ollut Paloheimon liiketoiminnassa oleellisinta, oli sillä kuitenkin radan, Riihimäen ja koko radan varren asukkaiden kannalta merkitystä. Sen vuoksi liikenteen kehitystä ja ominaispiirteitä on hyvä tarkastella. Taulukossa 6 on esitetty radalla kuljetettujen matkustajien määrät vuosittain alkaen vuodesta 1918, josta lähtien tilastoja oli saatavilla.

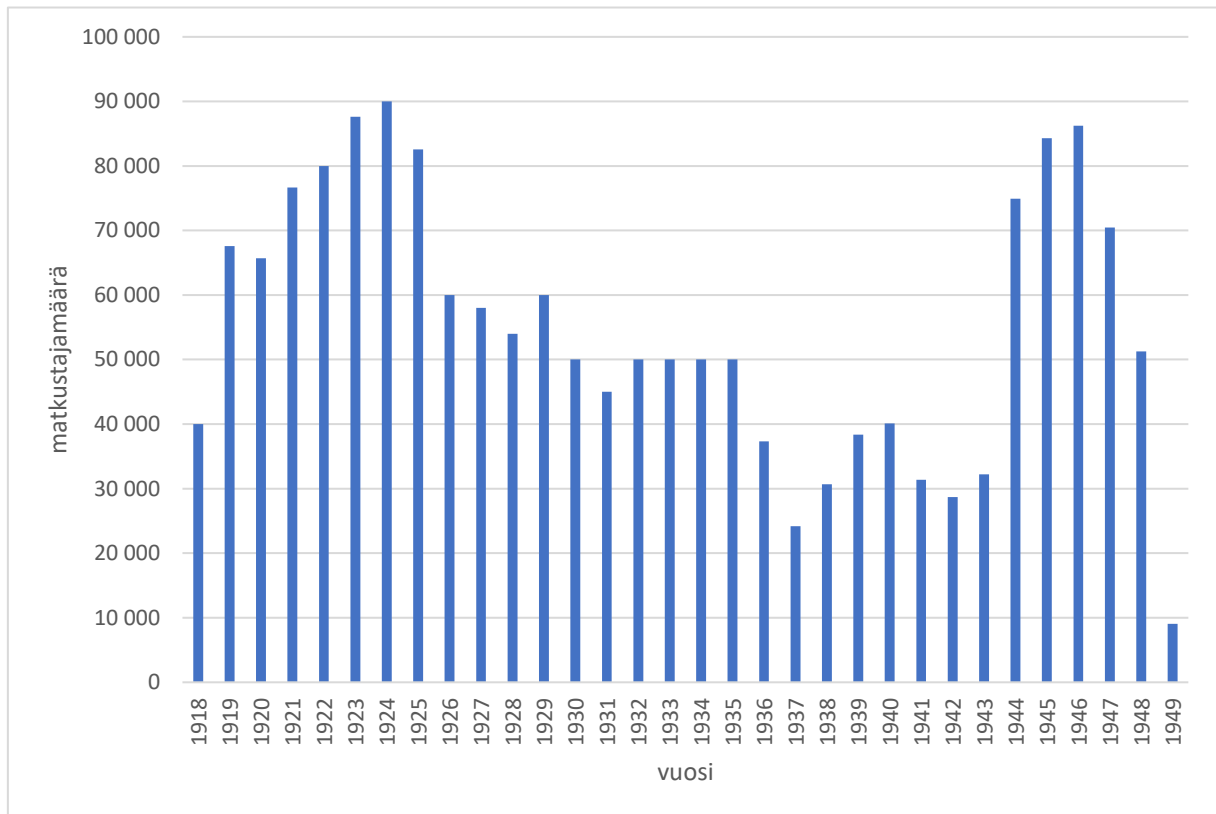
Ensimmäisinä matkustajaliikenteen vuosina vuorotarjonta oli runsasta ja junapareja oli päivittäin viidestä kuuteen. 1920-luvulle tultaessa määrä oli pudonnut kolmeen, mutta siitä huolimatta matkustajamäärät nousivat. Matkustajia varten oli käytössä erillisiä matkustajavaunuja sekä tavaravaunuista tehtyjä avoimia kesävaunuja. Matkustajille tarkoitetut junat olivat yleensä sekajunia, eli niissä liikkui myös tavaravaunuja. Nämä sekajunat olivat hitaita, sillä ne jättivät ja ottivat matkan varrella vaunuja, ja lastin purkuun ja vaihtotöihin meni aikaa. Vaikka radalla oli mittaa vain 14 kilometriä, matka Riihimäeltä Kesijärvelle kesti vuorosta riippuen noin tunnin, joskus ylikin. Sekajunavuorot eivät olleetkaan hirveän suosittuja, ja 1920-luvulla rautatielle rakennettiin kaksi moottorivaunua, joiden tarkoitus oli korvata näitä vähän käytettyjä vuoroja. Liikenteen nopeuttamiseksi ja matkustajakadon pysäyttämiseksi lähdettiin kokeilemaan esimerkiksi pyhäpäivisin ajettavia pelkkiä moottorivaunuvuoroja, kun kuljetettavaa tavaraa oli vähemmän. (Virtanen, 1997, ss. 33–34, 43, 57)

Rata muodostui varsinkin alkuaikoina sen varren asukkaille tärkeäksi kulkuyhteydeksi Riihimäelle. Kauppalaan pääsi asioimaan helposti, ja myös omien tuotteiden kuljetus myyntiin sinne kävi kätevästi. Suuren osan henkilöliikenteestä muodostivat kesäisin tehdyt matkat Kesijärven rannalle, jotka olivat erittäin suosittuja riihimäkeläisten keskuudessa. Varsinkin kuumina kesäpäivinä junat olivat täynnä matkustajia, ja usein jouduttiin ottamaan kaksi veturia vetotehtäviin. Tämäkään ei välttämättä saanut junaa liikkeelle ylämäissä, vaan osa matkustajista joutui työntöhommiin. Paloheimon vieraita ja erilaisia juhlia varten ajettiin myös tilausjunia. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 963–965; Virtanen, 1997, ss. 57–58)

Vaikka kesäisin paikoin paljon matkustajia olikin, ei henkilöliikenne muodostunut missään vaiheessa kannattavaksi toiminnaksi. Autojen yleistyminen alkoi vaikuttaa matkustajamääriin, ja juuri ennen sotavuosia radalla oli enää kaksi päivittäistä junavuoroa matkustajille. Sota-aikana ja sen jälkeisinä pulavuosina matkustajamäärät kasvoivat, mutta kun tilanne alkoi normalisoitua ja autoliikenne kasvaa, olivat RLR:n vaihtoehdot matkustajaliikenteen jatkamiseksi vähissä. Kun tavaraliikenteessä oli vaikeuksia, yhtiön taloudellisesta tilanteesta puhumattakaan, lopetettiin radan matkustajaliikenne 14. toukokuuta 1949. Tämän jälkeen radalle ajettiin vielä muutamia juhlia varten tilattuja matkustajajunia. (Virtanen, 1997, s. 57, 79–80)



Taulukko 6. Riihimäen–Lopen rautatien matkustajamäärät vuosina 1918–1949 (Virtanen, 1997, s. 133)



### 7.2.5 Rautatiekuljetukset Valtionrautateilla

Paloheimon sahojen ja tehtaiden tuotteille tärkeä vientikanava maailmalle oli rautatie. Riihimäeltä oli hyvät yhteydet joka suuntaan, ja viennin kannalta tärkeä suunta oli varsinkin Helsinki ja sen satama. H. G. Paloheimo ja hänen seuraajansa rakennuttivat Riihimäelle rautatien ympäristöön useita tehtaita ja tuotantolaitoksia, kuten jo edellä mainittujen lasitehtaan sekä saha- ja sähkölaitoksen lisäksi esimerkiksi tiili-, talo- ja parkettitehtaan (Yrjänä, 2008, ss. 132, 184, 256).

Valtionrautateiden kuljetuksiin menevät tavarat kuormattiin aluksi Riihimäen asemalla. Riihimäen sahan valmistuttua sen alueelle johdettiin leveäraiteiset kiskot valtion rataverkolta sahan kuormia varten. Kun Riihimäen–Lopen rautatie valmistui, sitä pitkin tuotu tavara kuormattiin sahalaitokselle johtaneiden pistoraiteiden kautta lukuun ottamatta maitokuljetuksia, joita varten ulottui raide asemalla olleelle pikatavaramakasiinille. 1930-

luvulla siirtyi tukkivarasto, ja sen jälkeen myöhemmin lautatarha ja lopulta koko sahalaitos toimintoinen etelämmäs Saranpäähän. Sinne rakennettiin myös uusi siirtokuormausalue kapearaiteisen ja Valtionrautateiden välisiä kuormauksia varten. Lisäksi välittömässä läheisyydessä oli Valtionrautateiden oma Riihimäen tavara-asema, joka oli siirtynyt sinne jo aiemmin. (Virtanen, 1997, ss. 27, 30, 57) Sahan lisäksi Pietarin radan haaran kohdalla Huhtimossa sijainneelle alkuperäiselle tiilitehtaalle oli raideyhteys valtion rataverkolta. Saman pistoraiteen varrella sijaitsi myös osana lasitehdasta toiminut ikkunalasitehdas (Lindstén, 2010, s. 14). Uusi siirtokuormausalue sekä Huhtimon pistoraide näkyvät kartalla kuvassa 7.

### **7.2.6 Teollisen toiminnan loppuminen ja nykytila**

Paloheimon kuljetukset rautateitä pitkin jatkuivat niin pitkään, kuin teollista toimintaa Riihimäellä oli. Vuosien varrella eri toimintoja myytiin ja ostettiin, ja toimintanimet vaihtuivat useampaan otteeseen. Teollinen toiminta Paloheimolla Riihimäellä loppui vuonna 2004, kun Riihimäen saha, höyläämö, välisälevalmistus ja HGB-tuotemerkki myytiin Vierumäen Teollisuus Oy:lle, joka tunnetaan nykyisin nimellä Versowood (Yrjänä, 2008, s. 430). Versowoodin Riihimäen saha on yhä toiminnassa ja saha- ja höyläystoiminnan lisäksi siellä on kela- ja lavatehdas (Versowood, 2022). Puutavaraa sieltä ei kuitenkaan enää kiskoja pitkin lähde tai saavu, sillä VR lopetti kuljetukset vuonna 2010. Myös raideyhteys alueelle on katkennut, sillä kiskot tasoristeyksen kohdalta on asfaltoitu umpeen. ("Versowood: VR:n kuljetuspolitiikka hämmästyttää", 2010)

Perinteikkään teollisuustoiminnan pohjalta toimii nykyään H. G. Paloheimo Oy, joka on edelleen myös perheyhtiö. Liiketoiminta on keskittynyt sijoitus- ja kiinteistöliiketoimintaan, mutta yhtiön pääkonttori sijaitsee edelleen Riihimäellä rautatieasemaa vastapäätä. (Paloheimo, n.d.) Historian kautta yhtiö on vielä tavallaan kytköksissä rautateihin, sillä konttorirakennus on alun perin rakennettu rautatiematkustajia varten hotelliksi.

### 7.3 Muita merkittäviä toimijoita

Rautateillä oli merkittävin vaikutus Riihimäen teollistumisen alkuvaiheessa, mutta myös myöhemmin alueelle on hakeutunut yrityksiä rautateiden tarjoamien mahdollisuuksien perässä. Yksi merkittävä työllistäjä Riihimäellä oli Teknokemiallinen tehdas Helios Oy, joka valmisti muun muassa saippuaa, erilaisia voiteita ja hyönteismyrkkyjä. Tehdas oli perustettu Forssassa 1907, mutta jo neljän vuoden kuluttua toiminta siirtyi Riihimäelle. Sijainti risteusaseman läheisyydessä mahdollisti hyvät kulkuyhteydet ja saatavilla ollut sähkövoima tarjosi hyvät edellytykset tehtaan toiminnalle. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 361–362; Lindstén, 2010, s. 13) Nimi- ja omistajavaihdoksien jälkeen tehtaasta tuli osa kynttilöistä tunnettua Havin Oy:tä, joka myi teknokemian tuotannon 1970-luvulla ulkomaille. Nykyään Riihimäellä sijaitsee Havi Oy:n kynttilätehdas. (Havi, n.d.)

Myöhemmin rautateiden vaikutuksesta Riihimäelle sijoittui 1980-luvun taitteessa ongelmajätteisiin erikoistunut Ekokem Oy Ab, joka perusti paikkakunnalle toimintalaitoksen. Sen sijoittumispaikkakunnan valinnan edellytyksenä oli muun muassa sijainti Etelä-Suomessa rautatien varrella. Valtio rakennutti tuotantoalueelle pistoraitteen, mutta kuljetukset keskittyivät kumipyörille. Rautatiekuljetuksia kuitenkin tapahtui jonkin verran, sillä esimerkiksi vuonna 1999 laitokselle tulleista jätteistä viisi prosenttia kuljetettiin kiskoja pitkin. (Lindstén, 2010, s. 14)

Ekokem integroitui Fortumiin vuonna 2017 ja nykyään Riihimäen laitosalueella on vaarallisten jätteiden käsittelyn lisäksi esimerkiksi kaukolämmön tuotantoa sekä muovijalostamo (Fortum, 2017, n.d.). Pistoraide on edelleen suurimmilta osin jäljellä, mutta kiskot eivät enää kulje tuotantoalueelle asti eikä rautateitse tapahtuvaa liikennettä ole.

## 8 Rautatie osana Riihimäen liikenneverkkoa

### 8.1 Vaikutus muun liikenneverkon kehitykseen

Ennen rautateiden tuloa Riihimäen alueen liikenneyhteydet olivat varsin vaatimattomat. Vähäisen asutuksen takia seudulla oli vain joitakin kärrykeitä ja polkuja torppareiden

tarpeisiin. Rautatien rakentamisen myötä alkoi tieverkko kuitenkin kehittyä, sillä tulevalle asemalle tarvittiin kunnan yhteydet. Ensimmäiseksi rakennettiin asemalta Herajoelle johtava tie, joka yhdisti Riihimäen Helsingin ja Lopen väliseen tiehen, jota pitkin pääsi aina Hämeenlinnaan ja Turkuun saakka. Lisäksi radan rakennustöiden myötä syntyi rautatietä myötäilevä tieyhteys. Rautateiden myötävaikutuksesta alkanut Riihimäen kasvu ja alueelle syntynyt teollisuus alkoivat näkyä myös tiekuljetusten määrässä, mikä käynnisti tieverkon todellisen kehityksen. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 125–126)

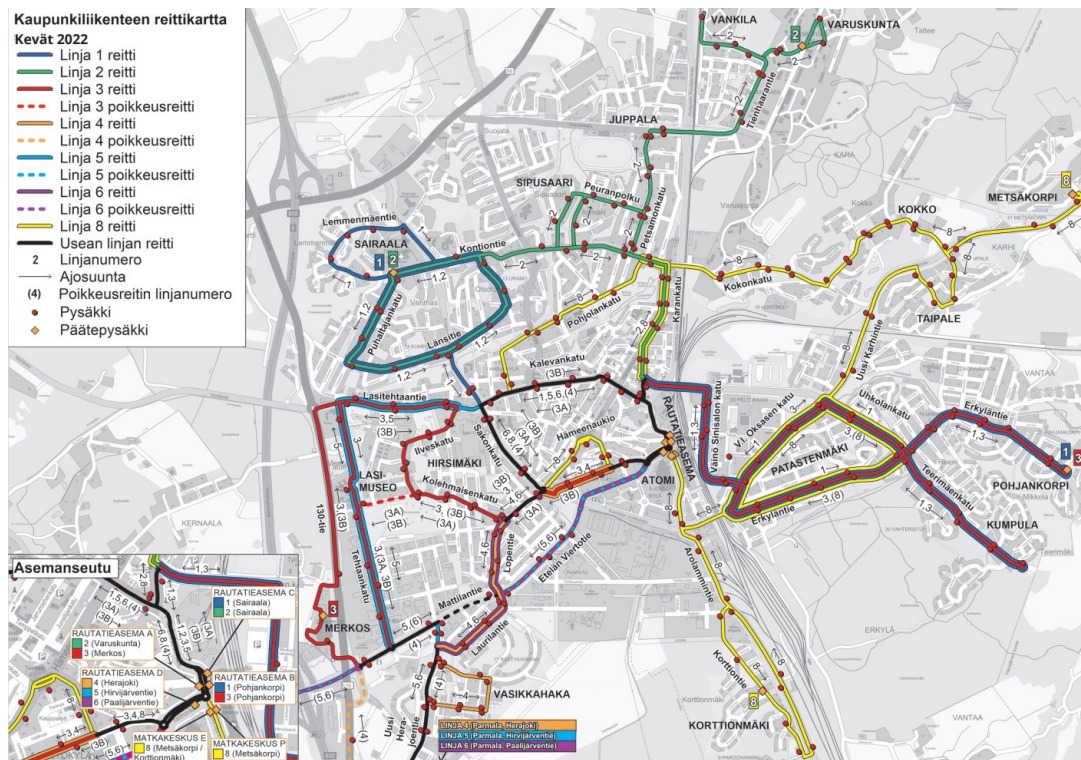
Matkustamisen palveluista huolehti ennen rautateiden tuloa kyytilaitos, joka perustui maanomistajien velvollisuuteen ylläpitää pääteiden varsilla olleita majataloja ja järjestää näiden välille kyydityksiä. Kun kaukoliikenne alkoi rataverkon laajetessa siirtyä kiskoille, muuttui kyytilaitosten pääasiallinen tehtävä paikallisliikenteen järjestämiseksi. Näin tapahtui myös Riihimäellä, ja aseman lähelle määrättiin perustettavaksi majatalo, josta junalla saapuvat voisivat jatkaa matkaansa esimerkiksi Herajoella sijaitsevalle majatalolle, ja sieltä edelleen Lopelle. Riihimäen teollistuessa 1900-luvun alussa kyytilaitos alkoi tuntua vanhentuneelta, ja matkustajaliikenteen alettua Riihimäen ja Lopen välillä pitkän matkan kyydit vähenivät entisestään. Vuonna 1920 valtio otti kyytilaitoksen vastuulleen, ja jatkoi sen toimintaa Riihimäellä vastalauseista piittaamatta, sillä sen katsottiin olevan käytännössä ainoa mahdollisuus jatkokuljetuksiin asemalta. Samana vuonna Riihimäen aseman lähellä sijainnut majatalo lopetettiin ja rakennus myytiin. Vasta, kun autot alkoivat toden teolla yleistyä, Riihimäen kyytilaitos lakkautettiin tarpeettomana vuonna 1931. (Hoffren & Penttilä, 1979, ss. 126–127, 421–423)

## **8.2 Aseman merkitys liikenteen solmukohtana**

Riihimäen rautatieasema toimii kaupungin liikenneverkon keskeisenä solmupisteenä, ja alueen saavutettavuus niin joukkoliikenteellä, pyörällä, kävellen kuin autolla on hyvä. Myös Riihimäen kaupunki- ja liikennesuunnittelun näkökulmasta alueen liikenteellisellä toimivuudella ja saavutettavuudella on suuri merkitys (Jämsen, Matkala & Männistö, henkilökohtainen tiedonanto, 15.2.2022).

Kaupungin joukkoliikenteessä rautatieasema on koko järjestelmän keskipiste, sillä Riihimäen paikallisliikenteen kaikki bussilinjat kulkevat sen kautta (Kuva 12). Linjojen aikatauluja suunniteltaessa ne pyritään yhdistämään mahdollisimman hyvin junien aikatauluihin, pääpainon ollessa Helsinkiin kulkevilla R-junilla. Aseman viereisen matkakeskuksen bussiterminaalia käyttävät puolestaan kaikki seutulinjat, jotka kulkevat Lopen, Tervakosken ja Ryttylän suuntiin, joten junan kyytiin pääsee hyvin myös lähikunnista. Kun matkakeskus vuonna 2009 valmistui, käyttivät sitä alkuun myös kaukoliikenteen vuorot. Vähitellen vuorot kuitenkin vähenivät, sillä koukkaus kolmostieltä matkakeskukselle pidensi matka-aikaa selvästi. Lipun Riihimäen joukkoliikenteeseen voi ostaa useammalla eri tavalla, esimerkiksi Matkahuollon sovelluksella. Se näyttää jo nykyisellään matkaketjun vaikkapa Helsinkiin asti, mutta junalippua sillä ei voi vielä ostaa. Siinä onkin tulevaisuudessa hyvä kehityskohde, jolloin bussi- ja junamatkan yhdistäminen olisi riihimäkeläisille entistä helpompaa. Helsingin päässä HSL-alueella liikkumista varten Riihimäki tuki aiemmin asukkaitaan lippuyhteistyöllä tarjoamalla halvemman kausilipun hinnan, kuin mikä normaalisti olisi ollut ulkopaikkakuntalaiselle tarjolla. (Jämsen, Matkala & Männistö, henkilökohtainen tiedonanto, 15.2.2022; Riihimäen kaupunki, n.d.-a)

Kuva 12. Riihimäen paikallisliikenteen kevään 2022 reittikartta (Riihimäen kaupunki, 2021c).



Autolla asemalle saapuvia varten on tarjolla noin 800 liityntäpysäköintipaikkaa radan molemmilla puolilla. Matkakeskuksen pysäköintihallissa pysäköinnistä peritään tällä hetkellä ulkopaikkakuntalaisilta pieni maksu, mutta riihimäkeläisille se on ilmaista. Tulevaisuuden suunnitelmissa riittävät liityntäpysäköintiratkaisut otetaan huomioon, ja tavoitteena on varmistaa noin 500 paikkaa. (Jämsen, Matkala & Männistö, henkilökohtainen tiedonanto, 15.2.2022)

Jalan tai pyörällä tullessa aseman saavuttaa helposti molemmilta puolilta rataa uusitun alikulkutunnelin myötä. Telineitä pyöriä varten on niin ikään tarjolla molemmin puolin rataa, ja pyöräpysäköinnin kehittämiseksi edelleen on suunnitelmia. Riihimäkeläisten toiveissa ovat olleet esimerkiksi lukittu tila pyörien säilytystä varten sekä sähköpyörien latausmahdollisuus. Riihimäellä on käytössä myös kaupunkipyörät, ja rautatieasemalla sijaitsevat pyöräasemat ovat olleet vilkkaassa käytössä pitäen kahta ensimmäistä kärkisijaa pyörien käyttöönottojen määrissä. Yli puolet tehdyistä kaupunkipyörämatkoista ovat kestoltaan alle vartin mittaisia, joten kaupunkipyörästä on tullut kätevä tapa hoitaa matkan viimeiset tai ensimmäiset kilometrit esimerkiksi rautatieaseman ja kodin välillä. (Jämsen, Matkala & Männistö, henkilökohtainen tiedonanto, 15.2.2022)

## **9 Tulevaisuuden hankkeita ja suunnitelmia**

### **9.1 Helsinki–Riihimäki-hanke**

Jo aiemmin mainitussa ja parhaillaan käynnissä olevassa Helsinki–Riihimäki-hankkeessa, jonka tarkoituksena on parantaa kyseisen rataosan liikenteellistä välityskykyä, on alkanut toinen vaihe. Sen toteutuksen aikana Riihimäen näkökulmasta merkittävin muutos tulee olemaan rakennettava tavaraliikenteen raide Hyvinkäältä Riihimäelle. Valmistuessaan tämä tulee tarjoamaan nykyistä paremmat edellytykset tavaraliikenteelle ja samalla vähentämään pääradan liikenteen häiriöherkkyyttä. Kolmas vaihe on ratasuunnitelmavaiheessa ja valmistumassa hallinnolliseen käsittelyyn kevään 2022 aikana. Rakennustöiden valmistuessa koko rataosuus Pasilasta Riihimäelle on neliraiteinen, kun viimeisenä Jokelan ja Riihimäen välille tullaan rakentamaan kaksi lisäraidetta. Helsingin ja Riihimäen välille pystytään tämän jälkeen lisäämään lähijunaliikennettä, ja koko rataosuuden häiriöherkkyyks vähenee

merkittävästi. Lisäksi erityisesti Hyvinkään–Hangon radalle suuntautuvan tavaraliikenteen toimintaedellytykset paranevat edelleen, kun Hyvinkään ja Riihimäen välille pääradalle tullaan rakentamaan tavaraliikenteen ylikulkusilta. Tämä poistaa Riihimäen tavararatapihan ja Hangon radan välisen tavaraliikenteen tarpeen raiteenvaihtoon pääradan halki vapauttaen kapasiteettia muun junaliikenteen käyttöön. (Väylävirasto, n.d.-c)

## 9.2 Hyvinkään–Hangon radan sähköistys ja tavararatapiha

Toinen Riihimäen tavararatapihaan vaikuttava hanke on Hyvinkään–Hangon radan sähköistys, jonka on tarkoitus valmistua vuonna 2024. Sen myötä poistuu tarve vaihtaa rataosalla kulkeviin juniin veturia Riihimäellä, mikä vähentänee tavararatapihan käyttöä ainakin väliaikaisesti, kun junat voidaan ajaa suoraan Riihimäen ohi. (Väylävirasto, n.d.-b) Riihimäen yleiskaavassa 2035 on kuitenkin varauduttu ratapiha-alueen kehittämiseen raideliikenteeseen tukeutuvana logistiikka-alueena, jonne tulisi myös uusi tieyhteys kolmostieltä (Metsälä ym., 2020, s. 17).

Sähköistyshanke on herättänyt myös keskustelua henkilöliikenteen palauttamiseksi Hyvinkään ja Karjaan välille sekä sen ulottamiseen aina Riihimäelle asti. Tarkempia suunnitelmia tästä ei kuitenkaan ole vielä laadittu. (Jauhiainen, 2020)

## 9.3 Suomirata

Suomirata-hanke tähtää raideliikenteen palvelutason nostoon erityisesti Helsingin ja Tampereen välillä ja sen suunnittelua varten perustettiin vuoden 2020 lopussa Suomi-rata Oy. Keskeisinä tavoitteina on mahdollistaa tunnin junayhteys Helsingin ja Tampereen välille joko nykyistä päärataa kehittämällä tai kokonaan uudella rataosuudella, sekä yhdistää lentokenttä kaukojunaliikenteen piiriin uudella Lentoradalla. (Suomirata, n.d.-a, n.d.-b)

Riihimäen osalta tulevilla linjauksilla on sikäli suuri merkitys, että jos päädytään rakentamaan kokonaan uusi rata, tulee se kiertämään Riihimäen (Kuva 13). Sen sijaan nykyistä Tampereen ja Riihimäen välistä rataosuutta kehittämällä esimerkiksi rakentamalla lisäraiteita ja radan rakenteita parantamalla, tulee yhteys Helsingin ja Tampereen välillä kulkemaan edelleenkin

Riihimäen kautta päärataa pitkin. (Suomirata, n.d.-b) Riihimäen kaupungin ja sen kehittämisen näkökulmasta paras vaihtoehto olisi nykyisen pääradan kehittäminen (Jämsen, Matkala & Männistö, henkilökohtainen tiedonanto, 15.2.2022).

Kuva 13. Suomiradan linjausvaihtoehdot (Suomi-rata, n.d.-b).



#### 9.4 Asemanseudun kehittäminen

Riihimäen kaupungin toimintaa ohjaa kuluva vuosikymmenen aikana Riihimäki-strategia 2030, jonka yhtenä kärkihankkeena on asemanseudun ja keskustan kehittäminen. Sen visiona on Riihimäen keskustan painopisteen siirtäminen lähemmäksi rautatieasemaa, ja asemanseudun ja keskustan alueella varaudutaan tulevana vuosikymmeninä yli 5 000 uuteen asukkaaseen. Riihimäen yleiskaavassa 2035 veturitallien alue on merkinnältään uusi keskustatoimintojen alue, joka tarkoittaa, että alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi esimerkiksi palveluja, hallintoa ja keskustaympäristöön soveltuvia työpaikkoja ja asuntoja varten. Alueen tarkempaa maankäytön, liikenteen ja palveluiden suunnittelua varten on



laadittu asemanseudun yleissuunnitelma, joka on hyväksytty Riihimäen kaupunginvaltuustossa helmikuussa 2020. Siihen pohjautuen on laadittu vielä osa-aluekohtaiset viitesuunnitelmat, ja nämä suunnitelmat tulevat yhdessä toimimaan asemakaavoituksen pohjana. Veturitallien, rautatieaseman ja matkakeskuksen aluetta koskevassa viitesuunnitelmassa todetaan tämän alueen olennaisen tehtävän olevan yhtenäisen keskusta-alueen muodostaminen rautatieasemalta keskustaan. Suunnitelmissa veturitallien alueelle on ajateltu kaupunkitilaa elävöittävää viihde-, tapahtuma- ja hotellikeskusta, jonka vetovoimatekijöinä ovat paikan historia, palvelut ja puistomainen kävely-ympäristö. Lisäksi alueelle sijoittuisi asuinrakentamista. Myös rautatieaseman ympäristöön on suunniteltu uudisrakentamista, mutta viitesuunnitelman mukaan asemarakennus tulee hallitsemaan edelleen ympäristöä muodostaen kaupunkitilan kiintopisteen. Nykyiset sekä toimivaksi todetut liikennejärjestelyt on tarkoitus säilyttää ennallaan. Kuvassa 14 on esiteltyä asemanseudulle visioitua rakentamista laajemmin. (Riihimäen kaupunki, 2017; Riihimäen kaupunki, 2020a, ss. 5, 14; Riihimäen kaupunki, 2020c, ss. 7, 10–11; Riihimäen kaupunki, 2021a, s. 18)

Kuva 14. Havainnekuva asemanseudun suunnitelmista (Riihimäen kaupunki, n.d.-b).



Viereisen Rautatienpuiston alueen tapaan asemanseutu kuuluu valtakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Monet rakennukset ovat myös yksittäin valtakunnallisesti merkittäviä, kuten korjauspajan konttori (Kuva 15), asemarakennus ja sen viereinen postitalo.

Kuva 15. Korjauspajan konttori.



Veturitallien alueella sijaitsevat vanhat rautatierakennukset lennätinkonepaja ja Turun kasarmi (Kuva 16) sekä veturitallit ovat myös suojeltuja vuoden 1998 rautatiesopimuksen nojalla. Lisäksi alueella on paikallisesti arvokkaita rautateiden rakennuksia. (Riihimäen kaupunki, 2020b, ss. 14–15) Nämä myös Riihimäen historian kannalta merkittävät rakennukset onkin otettu suunnitelmissa huomioon ja esimerkiksi veturitalleille on suunniteltu uutta käyttöä kaupunkilaisille avoimena tilana. Tallialue olisi katettu ja se muodostaisi suunnitellun hotellin kanssa kokonaisuuden, jossa olisi erilaisia kaupunkitilaa



elävöittäviä toimintoja, kuten ravintoloita ja kulttuuri- ja käsityötoimintoja (Riihimäen kaupunki, 2020c, s. 10)

Kuva 16. Turun kasarmi.



Riihimäen kaupungin tämänhetkisenä tähtäimenä on suunnitelmien toteutuminen 2030-luvun aikana. Suunnitelmissa on kuitenkin vielä monia muuttuvia tekijöitä, ja alueen rakennukset ovat useamman tahon omistuksessa. Esimerkiksi veturitallit ovat VR:lle tärkeitä huoltotoimintojen ja dieselveturien tankkauspisteen myötä (Kuva 17), ja lisäksi entinen lennätinkonepajan rakennus on VR:n käytössä toimien lähiliikenteen henkilöstötiloina. (Jämsen, Matkala & Männistö, henkilökohtainen tiedonanto, 15.2.2022).

Kuva 17. Veturitallien alue radalta päin kesällä 2021.



## 10 Riihimäki ja rautatie – yhteenveto ja tulevaisuuden näkökulmia

Kärjistetyksi voisi todeta, että ilman rautateitä ei olisi Riihimäkeä. Mainitaanhan Riihimäki ensimmäisen kerran kirjallisesti rautateiden papereissakin. Kun mittamiehet aikanaan linjasivat rataa Helsingistä Hämeenlinnaan, tuskin heillä tuli edes mieleen, että keskelle näin syrjäistä seutua voi kehittyä aikanaan kaupunki. Jos Riihimäen valikoituminen yhdeksi radan väliasemista käynnisti asemankylän rakentumisen, käännteentekevin vaikutus oli kuitenkin Pietarin radan risteysasemaksi tulolla. Uusi, ihmisten ja tavaroiden liikkumista mullistanut liikenneväline mahdollisti nyt myös suoran yhteyden silloisen emämaan Venäjän keisarikunnan pääkaupunkiin.

Radan rakennustöistä lähtien rautatiet tarvitsivat henkilökuntaa Riihimäelle, ja asemankylään muutti uusia perheitä. He tarvitsivat asuntoja ja palveluita, ja tästä tarpeesta

muodostui kehitystä ruokkiva kierre, kun paikkakunnalle saapui eri alojen osaajia harjoittamaan ammattiaan. Myös muut liikenneyhteydet paranivat, kun tieverkkoa ryhdyttiin rautateiden tulon myötä parantamaan. Rautatieläiset perustivat lapsiaan varten oman koulun, ja vapaa-ajan seuratoiminnan myötä alkunsa sai esimerkiksi palokunta. Lisääntyvä liikenne lisäsi matkustajamääriä, ja asemalle avattiin heitä varten ravintola ja hotelli.

1900-luvun taitteessa Riihimäki alkoi kunnolla teollistumaan ja siitä muodostuikin rautateiden ohella tärkeä työllistäjä. Rautatie mahdollisti teollisuuden tuotteiden ja tavaroiden kuljetuksen ympäri maata ja sen satamia, ja risteysasemana Riihimäeltä oli hyvät yhteydet joka suuntaan. Merkittävä rooli riihimäkeläisessä teollisuudessa oli H. G. Paloheimolla, joka oli vaikuttamassa muun muassa saha-, tiili- ja lasiteollisuuden kuin myös sähkölaitoksen kehitykseen paikkakunnalla. Hän rakennutti Riihimäen ja Lopen välille yksityisen kapearaiteisen rautatien, joka mahdollisti liiketoiminnan painopisteen siirtämisen Lopelta Riihimäen rautatieaseman ympäristöön. Sieltä tuotteet sai suoraan Valtionrautateille eteenpäin vietäviksi maailman markkinoille. H. G. Paloheimon kuoleman jälkeen suku jatkoi liiketoimintaa, ja yhtiön pääkonttori on edelleen Riihimäellä. Vaikka aikaa myöten teollisuustoiminta loppui, näkyy H. G. Paloheimon ja hänen yritystensä perintö Riihimäellä yhä edelleen.

Hausjärven kuntaan kuulunut Riihimäki kasvoi hiljalleen sen suurimmaksi taajamaksi, ja itsenäinen kauppala siitä tuli vuonna 1922. Kaupungin keskusta alkoi kehittyä rautatieasemalta koilliseen päin, ja hiljalleen autoliikenne alkoi muodostaa uhkaa rautateiden kuljetuksille. Tästä huolimatta matkustaja- ja liikennemäärät kasvoivat vuosi vuodelta, ja ratapihaa ja veturitalleja laajennettiin useaan otteeseen. Vuonna 1935 Riihimäki sai kokonaan uuden modernin asemarakennuksen.

Sotien jälkeen autoistuminen iski kunnolla myös Riihimäelle. Kapearaiteinen Riihimäen–Lopen rautatie lakkautettiin ja vuosisadan loppua kohti mentäessä erityisesti teollisuuden kuljetukset siirtyivät yhä enemmän kumipyörille. Myös työnkuva rautateillä on muuttunut ajan myötä, ja monet tehtävät ovat siirtyneet ihmisiltä koneille. Siitä huolimatta rautatiet, ja ennen kaikkea VR, on säilynyt edelleen merkittävänä työllistäjänä

paikkakunnalla. Sijaitessaan olennaisessa kohtaa rataverkkoa, Valtionrautateilla oli Riihimäelle sijoitettuna useita toimintoja jo heti risteysasemaksi tulon jälkeen. VR:n yhtiöittämisen jälkeen rautateiden toimintoja on hajautettu eri tahoille ja kilpailutettu, mutta siitä huolimatta niin VR:llä kuin monella muulla rautateihin liittyvällä nykyisellä toimijalla on toimipiste ja henkilökuntaa Riihimäellä.

Vuonna 2006 avattu Keravan–Lahden oikorata hiljensi Riihimäen asemaa merkittävästi, kun idän suuntaan matkaavat junat lakkasivat kiertämästä sitä kautta. Paikallisena liikenteen solmukohtana rautatieasema on kuitenkin merkittävä, ja vuonna 2009 aseman viereen valmistui matkakeskus. Sieltä lähtevät tänä päivänä kaikki lähikuntiin suuntautuvat seudulliset bussilinjat, ja paikallisliikenteen bussit pysähtyvät taas rautatieaseman edustalla. Lisäksi asemalle on helppo tulla niin polkupyörällä kuin omalla autolla. Matkaketjuidea toimii siis tällä tasolla jo mainiosti, mutta kehityspotentiaalia löytyy edelleen tulevaisuutta silmällä pitäen.

Rautatie tulee olemaan myös tulevaisuudessa merkittävä osa Riihimäkeä, ja liikenneyhteydet paranevat entisestään pääraataan kohdistuvien kehittämistoimenpiteiden myötä. Kun Helsinki–Riihimäki-hankkeen kolmannen vaiheen valmistuttua koko rataosuus Riihimäeltä Pasilaan on neliraiteinen, avaa se hyvät mahdollisuudet lähiliikenteen lisäämiseen ja parantamiseen. Kaupungin tavoitteena on R-junien kulun tihentämisen ohella myös kaukoliikenteen palvelutason nosto nykyisestä (Jämsen, Matkala & Männistö, henkilökohtainen tiedonanto, 15.2.2022). Jos Suomirata-hankkeessa päädytään kehittämään päärataa rakentamalla Riihimäeltä Tampereelle lisäraide tai kaksi, paranevat tällöin yhteydet pohjoisenkin suuntaan huomattavasti. Lisäksi VR on hankkimassa uutta lähijunakalustoa, joka tulee parantamaan aikanaan myös matkustusmukavuutta (VR Group, 2021).

Nämä edellä mainitut hankkeet ovat myös merkittävässä roolissa taistelussa ilmastonmuutosta vastaan. Suomen tavoite on olla hiilineutraali vuonna 2035, ja Riihimäellä tähtäimenä on 80 % pienemmät kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2030 verrattuna vuoden 2007 tasoon sekä päästöttömyys vuonna 2050. (Riihimäen kaupunki, 2021b; Valtioneuvosto, 2019) Liikenne aiheuttaa Suomen päästöistä viidenneksen, ja niistä 94 % muodostuu tieliikenteestä, kun taas vain alle prosentti on peräisin raideliikenteestä (LVM, 2021). On siis

selvää, että sekä ihmisten että tavaroiden liikkumista on entistä enemmän saatava siirrettyksi raiteille. Kun liikenne on tiheämpää, nopeampaa ja sujuvampaa, lisää se varmasti kiinnostusta valita juna kulkuvälineeksi. Riihimäen näkökulmasta kehitystä tapahtuukin juuri oikeissa asioissa, ja paranevat raideyhteydet tukevat erinomaisesti kaupunkia ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

Raidehankkeet mahdollistavat Riihimäelle myös lisää potentiaalia uusien asukkaiden haalimiseen. Vetovoimatekijöistä keskeisin on nimenomaan Riihimäen sijainti päärataa myötäilevän Suomen kasvukäytävän varrella hyvien liikenneyhteyksien äärellä. Lisäksi asumiskustannukset verrattuna pääkaupunkiseutuun ovat edullisemmat, ja koronapandemian myötä ihmisten kiinnostus asua kauempana keskustoista on mahdollisesti lisääntynyt. Samoin yhä useammalle etätyöskentely on mahdollista, ja joka päivä ei välttämättä tarvitsekaan matkustaa enää työpaikalle. Työelämän näkökulmasta Riihimäki on muutenkin kytkeytynyt jo pitkään pääkaupunkiseutuun, ja työmatkapendelöinti sinne sekä lähikuntiin on yleistä. Hämeen liiton ja Riihimäen kaupungin ennen koronapandemiaa tilaamassa seudun elinvoiman tarkastelussa todettiin Riihimäen pendelöintiasteen olevan 50,5 %, joka tarkoittaa, että joka toinen Riihimäen työllisistä käy oman paikkakuntansa ulkopuolella töissä päivittäin. Se oli koko kasvukäytävän korkein sekä myös koko maan tasolla huomattavan korkea lukema. Eniten pendelöitiin pääkaupunkiseudulle (2 161 henkilöä) ja Hyvinkäälle (1 600 henkilöä). Muista suunnista Hämeenlinna oli suosituin 500 henkilöllä, mutta sen sijaan Tampereelle ja Lahteen pendelöijiiä oli selvästi vähemmän. (Antikainen ym., 2019, s. 12)

Pääradan kehittämistoimenpiteiden ohella kaupunkirakenteen tiivistäminen asemanseudulle tulee toteutuessaan olemaan avainasemassa, kun Riihimäki tavoittelee entistä kestävämpää tulevaisuutta. Rautatie laittaa tavallaan historian toistamaan itseään, kun aikanaan kauemmaksi asemanseudusta siirtynyt keskusta hivuttautuu visioissa takaisin lähemmäksi juuriaan. Vaikka koronapandemian pidempiaikaisia vaikutuksia esimerkiksi asumiseen ja matkustamiseen ei voi vielä kuin arvailla, tulee rautatie olemaan jatkossakin Riihimäen selkäranka. Myös tulevaisuudessa juna tuo ja vie riihimäkeläisiä, niin kuin on tehnyt jo vuodesta 1862 lähtien.



## Lähteet

Airisto, J. (1963). Asemamiehenä ja konduktöörinä Riihimäellä. Teoksessa I. Talve (toim.), *Radoilta ja ratojen varsilta* (ss. 41–45). Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Ala-Laurinaho, A., Launis, K., Lehtelä, J. & Piispanen, P. (2009). *Etelä-Suomen kauko-ohjausjärjestelmän (ESKO) käyttöönotto ja muutokset liikenteenohjaustyössä*. Ratahallintokeskus. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf4/rhk\\_2009-a8\\_etela-suomen\\_kauko-ohjausjarjestelman\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf4/rhk_2009-a8_etela-suomen_kauko-ohjausjarjestelman_web.pdf)

Antikainen, J., Huttunen, J. & Laasonen, V. (2019). *Kanta-Hämeen ja Riihimäen elinvoimatarkastelu*. Riihimäen kaupunki ja Hämeen liitto. [https://www.mdi.fi/content/uploads/2019/11/Ha%CC%88me-Riihima%CC%88ki-elinvoimaselvitys\\_2019.pdf](https://www.mdi.fi/content/uploads/2019/11/Ha%CC%88me-Riihima%CC%88ki-elinvoimaselvitys_2019.pdf)

Arkkitehtitoimisto Ark-byroo. (2018). *Riihimäen rautatieasema ja pohjoinen ratapiha*. *Kulttuuriympäristöselvitys ja asemarakennuksen suppea rakennushistoriaselvitys*. VR-Yhtymä ja Senaatti-kiinteistöt. [https://www.senaatti.fi/app/uploads/2018/11/2018\\_arkbyroo\\_Riihim%C3%A4en-rautatieasema.pdf](https://www.senaatti.fi/app/uploads/2018/11/2018_arkbyroo_Riihim%C3%A4en-rautatieasema.pdf)

Arkkitehtitoimisto Ark-byroo. (2020). *Riihimäen kasarmialueen pohjoisosa*. Senaatti-kiinteistöt. [https://www.senaatti.fi/app/uploads/2021/05/978-952-368-078-4\\_2020\\_Riihimaen-kasarmialueen-pohjoisosa-RHS\\_lores-1.pdf](https://www.senaatti.fi/app/uploads/2021/05/978-952-368-078-4_2020_Riihimaen-kasarmialueen-pohjoisosa-RHS_lores-1.pdf)

Asema X -ravintolan toiminta päättyy Riihimäellä – Chef X -valmisruokien tuotanto siirtymässä Hyvinkään Sahanmäkeen. (21.1.2021). *Aamuposti*. <https://www.aamuposti.fi/paikalliset/3340401>

Bergström, M. (n.d.). *Varikot Pietarin radalla*. Helsinki–Pietari rautatie 150-vuotta. <https://helsinki Pietari 150.vayla.fi/varikot-pietarin-radalla/>

Chefens för statsjernvägarne. (1873). *Chefens för statsjernvägarne i Finland berättelse för år 1871*. <https://www.doria.fi/handle/10024/152603>



Chefens för statsjernvägarne. (1875). *Chefens för statsjernvägarne i Finland berättelse för år 1874*. <https://www.doria.fi/handle/10024/152606>

Fortum. (3.4.2017). *Ekokem on nyt Fortum* [tiedote].

<https://www.fortum.fi/media/2017/04/ekokem-nyt-fortum>

Fortum. (n.d.). *Riihimäen laitosalue*. <https://www.fortum.fi/yrityksille-ja-yhteisoiille/kierratys-ja-iatepalvelut/recycling-waste-yhteystiedot-ja-toimipaikat/riihimaen-laitosalue>

GRK. (2022.) *GRK Rail Oy*. <https://www.grk.fi/konserni/yhtiot/grk-rail-oy/>

Havi. (n.d.). *Historia*. <http://www.havi.fi/havi/historia/>

Hoffren, J. & Penttilä, K. (1979). *Riihimäen historia I. Vuoteen 1960*. Riihimäen kaupunki.

Ilтанen, J. (2009). *Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat*. Karttakeskus.

Jauhiainen, K. (30.12.2020). Vihtiä halkovan rautatien sähköistäminen on alkamassa ensi vuonna – henkilöliikennettä rautatielle?. *Luoteis-Uusimaa*. <https://www.luoteis-uusimaa.fi/paikalliset/3474077>

Juliadata. (n.d.). *Ratainfra* [kartta]. Haettu 17.12.2021 osoitteesta

<https://juliadata.fi/map/view?mode=infra#12.08/60.71954/24.78924>

Juuti, P., Rajala, R., Pietilä, P. & Katko, T. (2010). *Hyvän veden ja hyvien yhteyksien kaupunki. Riihimäen Veden historia*. Riihimäen vesi. <https://urn.fi/urn:isbn:978-951-44-8136-9>

Kankaansydän, A. (8.10.2018). Aseman seudun suunnittelu mutkistuu Riihimäellä – VR tarvitsee veturitalleja vielä vuosia ellei vuosikymmeniä. *Hämeen Sanomat*.

<https://www.hameensanomat.fi/kanta-hame/aseman-seudun-suunnittelu-mutkistuu-riihimaella-vr-tarvitsee-veturitalleja-viela-vuosia-ellei-vuosikymmenia-281687/>

Laakso, M. (2017). *Oikeilla raiteilla. Raideammattilaisten työn historia*. Kustannusosakeyhtiö Siltala.

- Lapp, T., Mankki, A. & Viljanen, M. (2019). *Ratapihojen kehityskuva ja verkollinen rooli*. Väylävirasto. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj\\_2019-32\\_ratapihojen\\_kehityskuva\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2019-32_ratapihojen_kehityskuva_web.pdf)
- Liikennevirasto. (2010). *Liikenneviraston toiminta- ja taloussuunnitelma 2011–2014*. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf/liikennevirasto\\_tts2011\\_2014\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf/liikennevirasto_tts2011_2014_web.pdf)
- Liikennevirasto. (2017). *Riihimäen liikennepaikan käyttöselvitys*. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr\\_2017\\_riihimaen\\_liikennepaikan\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr_2017_riihimaen_liikennepaikan_web.pdf)
- Lindstén, H. (2010). Piirteitä rautatien vaikutuksista Riihimäen kehitykseen. Teoksessa K. Koivisto (toim.), *Risteysasema Riihimäki (ss. 8–27)*. Riihimäen kaupunginmuseo.
- Lindstén, H. & Yli-Karhula, P. (n.d.). *Risteysasema Riihimäki*. Helsinki–Pietari rautatie 150-vuotta. <https://helsinki Pietari 150.vayla.fi/risteysasema-riihimaki/>
- LVM. (15.9.2015). *Junien ostoliikenteeseen muutoksia maaliskuussa* [tiedote]. Liikenne- ja viestintäministeriö. <https://www.lvm.fi/-/junien-ostoliikenteeseen-muutoksia-maaliskuussa-795611>
- LVM. (6.5.2021). *Hallitus päätti tieliikenteen päästöjen vähennyskeinoista – päästöt puoleen 2030 mennessä* [tiedote]. Liikenne- ja viestintäministeriö. <https://www.lvm.fi/-/hallitus-paatti-tieliikenteen-paastojen-vahennyskeinoista-paastot-puoleen-2030-menessa-1293954>
- Maanmittauslaitos. (n.d.). [kartta]. Paikkatietoikkuna. Haettu 5.2.2022 osoitteesta <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>
- Matiskainen, H. (2010). Riihimäen pamaus. Teoksessa K. Koivisto (toim.), *Risteysasema Riihimäki (ss. 42–51)*. Riihimäen kaupunginmuseo.
- Meriläinen, A., Tervonen, J., Kiiskilä, K. & Teerihalme, H. (2011). *Lahden moottoritien ja Kerava–Lahti-oikoradan jälkeenvaiheen vaikutusselvitys*. Liikennevirasto. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lts\\_2011-34\\_lahden\\_moottoritien\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lts_2011-34_lahden_moottoritien_web.pdf)

Metsälä, T., Lonka, H., Laakso, S. & Kaitainen S. (2020). *Asema-alueiden kehittäminen – Hankesuunnittelun ja konseptoinnin toimintamalli*. Senaatti-kiinteistöt.

<https://www.senaatti.fi/app/uploads/sites/6/2020/01/Senaatin-Asema-alueet-Oy-Asema-alueiden-kehitt%C3%A4minen%E2%80%93Hankesuunnittelun-ja-konseptoinnin-toimintamalli-27.1.2020.pdf>

Nummelin, M., Pyrhönen, K., Oksanen, J., Salo, S. & Tomperi, J. (2012). Rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan osa 2. *Resiina*, 44. (179), 4–14.

Paavilainen, U. (2010). *Makujen matka – Riihimäen Asemaravintola 1870–2009*. H. G. Paloheimo Oy.

Paloheimo. (n.d.). *Yhtiö*. <https://www.paloheimo.fi/#yhtio>

Pyrhönen, K. (2005). *Lättähattu - Kiskoauton tarina*. Kustantaja Laaksonen.

Rautatiealan Unioni. (n.d.-a). *Ammattiosastot*. <https://www.raury.fi/ammattiosastot/>

Rautatiealan Unioni. (n.d.-b). *Historia*. <https://www.raury.fi/liitto/historia/>

Rautatiehallitus. (1882). *Jernvägsstyrelsens i Finland berättelse för år 1881*.

<https://www.doria.fi/handle/10024/152608>

Rautatiehallitus. (1888). *Jernvägsstyrelsens i Finland berättelse för år 1887*.

<https://www.doria.fi/handle/10024/152610>

Rautatiehallitus. (1891). *Jernvägsstyrelsens i Finland berättelse för år 1890*.

<https://www.doria.fi/handle/10024/152615>

Rautatiehallitus. (1896). *Suomen rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1895*.

<https://www.doria.fi/handle/10024/152490>

Rautatiehallitus. (1901). *Suomen rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1900*.

<https://www.doria.fi/handle/10024/152603>

Rautatiehallitus. (1907). *Suomen rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1905*.

<https://www.doria.fi/handle/10024/152476>

Rautatiehallitus. (1912). *Suomen rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1910.*

<https://www.doria.fi/handle/10024/152493>

Rautatiehallitus. (1917). *Suomen rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1915.*

<https://www.doria.fi/handle/10024/152486>

Rautatiehallitus. (1923). *Järnvägsstyrelsens i Finland berättelse för år 1920.*

<https://www.doria.fi/handle/10024/152646>

Rautatiehallitus. (1928). *Rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1926.*

<https://www.doria.fi/handle/10024/152508>

Rautatiehallitus. (1931). *Rautatietilasto vuodelta 1930.*

<https://www.doria.fi/handle/10024/152516>

Rautatiehallitus. (1937). *Rautatietilasto vuodelta 1935.*

<https://www.doria.fi/handle/10024/152523>

Rautatiehallitus. (1937). *Valtionrautatiet 1912–1937 II.* Rautatiehallitus.

Rautatiehallitus. (1940). *Rautatietilasto vuodelta 1938.*

<https://www.doria.fi/handle/10024/152527>

Rautatiehallitus. (1956). *Rautatietilasto vuodelta 1954.*

<https://www.doria.fi/handle/10024/152537>

Rautatiehallitus. (1962). *Valtionrautatiet 1937–1962.* Rautatiehallitus.

Rautatiehallitus. (1987). *Valtionrautatiet 1962–1987.* Rautatiehallitus.

Riihimäen aseman uusi ravintola pääsee avaamaan rajoitusten mentyä – Tältä siellä näyttää.

(4.3.2022). *Aamuposti.* <https://www.aamuposti.fi/paikalliset/4498685>

Riihimäen karttapalvelu. (2021a). Senaatin kartasto 1873 [kartta].

<https://kartta.riihimaki.fi/ims/>

Riihimäen karttapalvelu. (2021b). Topografikartta 1937–45 [kartta].

<https://kartta.riihimaki.fi/ims/>

Riihimäen kaupunginmuseo. (n.d.-a). *Aseman seutu*.

<https://www.riihimaenkaupunginmuseo.fi/nae-ja-koe/verkkonayttelyt/talvisodan-aika-riihimaella/aseman-seutu/>

Riihimäen kaupunginmuseo. (n.d.-b). *Menneet näyttelyt*. Haettu 3.1.2022 osoitteesta

<https://www.riihimaenkaupunginmuseo.fi/nae-ja-koe/nayttelyt/menneet-nayttelyt/>

Riihimäen kaupunginmuseo. (n.d.-c). *Riihimäen historiaa lyhyesti*.

<https://www.riihimaenkaupunginmuseo.fi/tutki-ja-opi/museomme/riihimaen-historiaa-lyhyesti/>

Riihimäen kaupunki. (n.d.-a). *Aikataulut ja reitit*. Haettu 15.2.2022 osoitteesta

<https://www.riihimaki.fi/asu-ja-rakenna/liikenne-ja-kadut/joukkoliikenne/aikataulut-ja-reitit/>

Riihimäen kaupunki. (n.d.-b). *Asemaseudun ja keskustan visio* [kuva].

<https://www.riihimaki.fi/asu-ja-rakenna/kaavoitus/yleissuunnitelmat-ja-ohjelmat/asepanseudun-ja-keskustan-visio/>

Riihimäen kaupunki. (n.d.-c). *Rautatienpuisto*. [https://www.riihimaki.fi/koe-ja-](https://www.riihimaki.fi/koe-ja-nae/matkailu/rautatienpuisto/)

[nae/matkailu/rautatienpuisto/](https://www.riihimaki.fi/koe-ja-nae/matkailu/rautatienpuisto/)

Riihimäen kaupunki. (n.d.-d). *Tietoa Riihimäestä*. Haettu 13.12.2021 osoitteesta

<https://www.riihimaki.fi/vaikuta-ja-tutustu/tietoa-riihimaesta/>

Riihimäen kaupunki. (2017). *Yleiskaavakartta 2035*.

[https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/10/cf3945ae-2017-05-29\\_kv65\\_yleiskaavakartta2035.pdf](https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/10/cf3945ae-2017-05-29_kv65_yleiskaavakartta2035.pdf)

Riihimäen kaupunki. (2020a). *Riihimäen asemaseudun yleissuunnitelma*.

<https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/10/f03edbc2-riihimaen-asepanseudun-yleissuunnitelma.pdf>

Riihimäen kaupunki. (2020b). *Riihimäen rakennetut kulttuuriympäristöt*.

[https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/11/81309a8f-rakennetut\\_kulttuuriymparistot\\_2020\\_pieni.pdf](https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/11/81309a8f-rakennetut_kulttuuriymparistot_2020_pieni.pdf)

- Riihimäen kaupunki. (2020c). *Viitesuunnitelma - Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelma*.  
[https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/10/5dd170e1-asemanseudun-yleissuunnitelma\\_viitesuunnitelmaselostus\\_25.6.2020.pdf](https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/10/5dd170e1-asemanseudun-yleissuunnitelma_viitesuunnitelmaselostus_25.6.2020.pdf)
- Riihimäen kaupunki. (2021a). *Kaavoituskatsaus 2021*.  
<https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/09/3413945d-riihimaen-kaavoituskatsaus-2021.pdf>
- Riihimäen kaupunki. (2021b). *Resurssiviisas Riihimäki. Tiivistelmä Riihimäen kaupungin ympäristöraportista 2020*. [https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/10/2c86195b-ymparistoraportti\\_kuntalaiset\\_2020.pdf](https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/10/2c86195b-ymparistoraportti_kuntalaiset_2020.pdf)
- Riihimäen kaupunki. (2021c). *Riihimäen paikallisliikenne 1.1. – 5.6.2022* [kuva].  
<https://www.riihimaki.fi/uploads/2021/12/8e7f1cb0-paikallisliikenteen-aikataulujulkaisu-kevat-2022.pdf>
- Riihimäen Kisko. (2022). *Riihimäen Kisko*. <https://www.riihimaenkisko.fi/>
- Riihimäen Rautatieläisten Soittokunta ry. (2016). Facebook.  
<https://www.facebook.com/rirssk>
- Riihimäen VPK ry. (2019). *Riihimäen VPK ry*. <https://www.riihimaenvpk.com/>
- Suomen Raitiotieseura. (n.d.). *Pääkaupunkiseutu (HSL-alue)*.  
<https://www.raitio.org/lahijunat/paakaupunkiseutu-hsl/general/>
- Suomen Rautatiemuseo. (n.d.) *Riihimäen asema* [kuva].  
[https://rautatiemuseo.finna.fi/Record/musketti\\_rautatie.M014:SRMV1:2922](https://rautatiemuseo.finna.fi/Record/musketti_rautatie.M014:SRMV1:2922)
- Suomirata. (n.d.-a). *Hanke etenee*. Haettu 22.1.2022 sivulta <https://suomirata.fi/hanke-etenee/>
- Suomirata. (n.d.-b). *Mikä Suomirata?*. Haettu 22.1.2022 sivulta <https://suomirata.fi/mika-suomirata/>
- Sweco. (n.d.). *Ratasuunnittelu ja -tekniikka*. <https://www.sweco.fi/palvelumme/infra-ja-liikenne/ratatekniikka/>

Sweco. (12.8.2019). *Sweco ostaa NRC Groupin suunnitteluliiketoiminnan* [tiedote].

<https://www.sweco.fi/ajankohtaista/lehdistotiedotteet/sweco-ostaa-ncr-groupin-suunnitteluliiketoiminnan/>

Toppi, M. (2010). Riihimäen asemaravintola. Teoksessa K. Koivisto (toim.), *Risteysasema Riihimäki* (ss. 28–35). Riihimäen kaupunginmuseo.

Valtioneuvosto. (2019). *Hiilineutraali ja luonnon monimuotoisuuden turvaava Suomi*.

<https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma/hiilineutraali-ja-luonnon-monimuotoisuuden-turvaava-suomi>

Versowood. (2022). *Riihimäki*. <https://www.versowood.fi/fi/konserni/toimipaikat/riihimaki>

Versowood: VR:n kuljetuspolitiikka hämmästyttää. (15.11.2010). *Yle*. <https://yle.fi/uutiset/3-5669206>

Virtanen, M. (1997). *Lännen pikajuna. Riihimäen–Lopen rautatie 1907–1954*. Suomen Rautatiemuseo.

VR. (2022). *Aikataulut*. Haettu 10.1.2022 osoitteesta <https://www.vr.fi/aikataulut>

VR Group. (10.2.2021). *VR hankkii runsaasti uutta kalustoa* [tiedote].

<https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vr-hankkii-runsasti-uutta-kalustoa-100220210700/>

Väylävirasto. (n.d.-a). *Helsinki–Riihimäki-hanke*. Haettu 28.12.2021 osoitteesta

<https://vayla.fi/helsinki-riihimaki>

Väylävirasto. (n.d.-b). *Hyvinkää–Hanko-radon sähköistys ja tasoristeyksien parantaminen*.

Haettu 7.1.2022 osoitteesta <https://vayla.fi/hyvinkaa-hanko>

Väylävirasto. (n.d.-c). *Pasila–Riihimäki-radon välityskyvyn parantaminen*. Haettu 7.1.2022

osoitteesta <https://vayla.fi/pasila-riihimaki>

Väylävirasto. (n.d.-d). *Työt Riihimäen alueella*. Haettu 28.12.2021 osoitteesta

<https://vayla.fi/helsinki-riihimaki/tyot-riihimaen-alueella>

Väylävirasto. (n.d.-e). *Yhteenvedo ratakunnossapidon sopimuksista*. Haettu 14.2.2022 osoitteesta [https://vayla.fi/documents/25230764/35411117/Ratakunnossapito+-+Nykyiset+ja+tulevat+sopimukset+\(1\).pdf/6b1bf69f-2953-fa61-d561-9b5dc7b6c369/Ratakunnossapito+-+Nykyiset+ja+tulevat+sopimukset+\(1\).pdf?t=1636031148486](https://vayla.fi/documents/25230764/35411117/Ratakunnossapito+-+Nykyiset+ja+tulevat+sopimukset+(1).pdf/6b1bf69f-2953-fa61-d561-9b5dc7b6c369/Ratakunnossapito+-+Nykyiset+ja+tulevat+sopimukset+(1).pdf?t=1636031148486)

Väylävirasto. (29.1.2018). *Vuosi rataverkon raivaustoiminnan johtamista takana – kokemuksia* [tiedote]. <https://vayla.fi/-/vuosi-rataverkon-raivaustoiminnan-johtamista-takana-kokemuksia>

Väylävirasto. (2020a). *Bruttotonnit rataosittain 2019*. Haettu 27.12.2021 osoitteesta <https://vayla.fi/vaylista/aineistot/tilastot/ratatilastot/rautateiden-henkilo-ja-tavaraliikenne>

Väylävirasto. (2020b). *Kaukoliikenteen matkat vuonna 2019*. Haettu 27.12.2021 osoitteesta <https://vayla.fi/vaylista/aineistot/tilastot/ratatilastot/rautateiden-henkilo-ja-tavaraliikenne>

Väylävirasto. (2021). *Ohje varautumisesta rautatieonnettomuuksiin (OVRO)*. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo\\_2021-04\\_ovro\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2021-04_ovro_web.pdf)

Yli-Karhula, P. (2010). Työtä ja vapaa-aikaa Riihimäen asemanseudulla. Teoksessa K. Koivisto (toim.), *Risteysasema Riihimäki (ss. 58–71)*. Riihimäen kaupunginmuseo.

Zetterberg, S. (2011). *Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta*. WSOY.