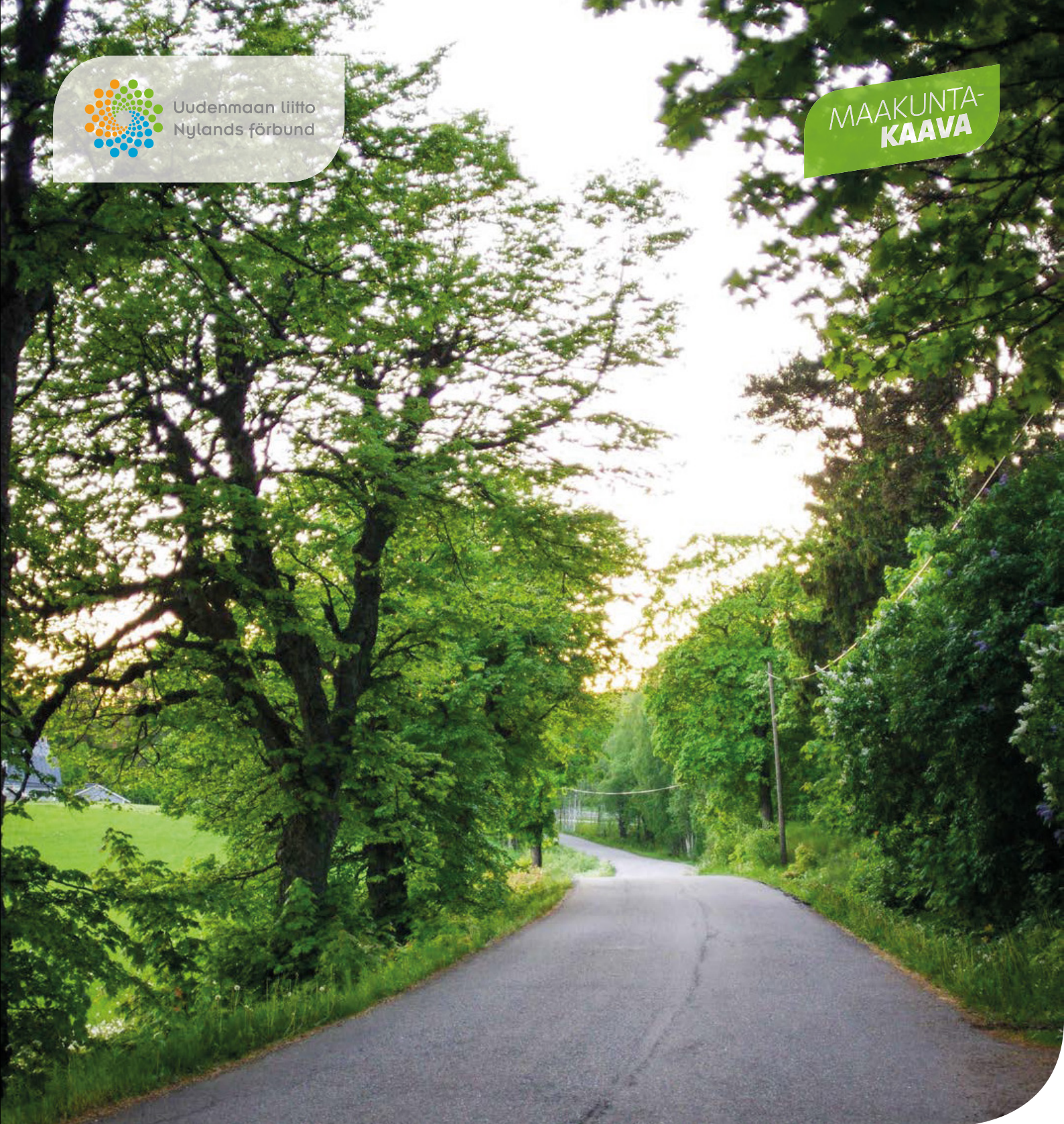




Uudenmaan liitto
Nylands förbund

MAAKUNTA-
KAAVA



TIEN PÄÄLLÄ

Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit

Uudenmaan liiton julkaisu E 132 - 2014
ISBN 978-952-448-397-1
ISSN 2341-8885

Ulkoasu: Anni Levonen
Taitto: Oula Rahkonen
Valokuvat: Oula Rahkonen ellei toisin mainita

Verkojulkaisu
Helsinki 2014

Uudenmaan liitto // Nylands förbund // Uusimaa Regional Council // Helsinki-Uusimaa Region

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

TIEN PÄÄLLÄ

Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit

SISÄLTÖ

Alkusanat.....	8
Lähtökohdat.....	10
Johdanto.....	10
Arvottamiskriteerit.....	11
KEHITYKSEN TAUSTATEKIJÄT.....	14
Luonnonmaantieteellinen tausta.....	16
Historiallinen tausta.....	16
Kestikievarit.....	17
Postilaitos.....	18
Sillat.....	18
Talvitiet.....	19
KESKIAIKAISET & JAAKKO TEITIN LUETTELOSSA OLEVAT TIET.....	20
Suuri rantatie.....	22
Fagervikintie.....	26
Hämeentie.....	27
Meritie.....	30
Ylinen Uudenmaantie.....	33
Vanha Porvoontie.....	35
1600- JA 1700-LUVUN TIET.....	38
Porvoontie.....	40
Porkkalan postitie.....	42
Tuusulan - Mäntsälän tie.....	44
Tuusulan rantatie.....	46
Bromarvin maantie.....	48
Vanha Hankoniemen maantie.....	50
Pohja - Pakasela.....	52
Tuusula - Vihti.....	54
Vihti - Somero.....	56
Koskenkylä - Elimäki.....	58
Ahvenkoski - Elimäki.....	60
1800-LUVUN PITÄJÄNTIET.....	62
Trollshovdantie.....	64
Pusulan - Kärköläntie.....	66
Inkoo - Mustio - Karjalohja.....	68
Inkoo - Lohja.....	70
Orimattilan yhdystiet.....	72
1900-LUVUN VALTATIET.....	74
Kabanovin tykkitie.....	76
Valtatie 1.....	78
Tarvontie.....	80
Valtatie 7.....	82

MUUT HUOMIOITAVAT TIET JA REITIT.....	84
RAUTATIEVERKKO.....	86
Kehitysvaiheet.....	86
Arvokas rakennuskanta.....	86
Huomioitavat rataosuudet.....	86
MERI- JA VESISTÖREITIT.....	90
Sisämaan vesistöreitit.....	90
Kanavat.....	90
Grabben kanava.....	91
1900-luvun kanavat.....	91
Rannikon meriväylät.....	92
LOPPUSANAT.....	94
KÄSITTEISTÖ.....	96
LIITTEET.....	98
Liite 1: Kehitystä taustoittavaa karttamateriaalia.....	98
Liite 2: Yhteenvedo kohdekorteista.....	102
Liite 3: Tiekohteet aikakausittain.....	106
Liite 4: Asiantuntijaryhmät.....	107
LÄHTEET.....	108

KUVAILULEHTI

Julkaisun nimi

Tien päällä - Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit

Julkaisija

Uudenmaan liitto

Raportin laatija

Oula Rahkonen

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero

Uudenmaan liiton julkaisuja E 132 - 2014

Julkaisuaika

2014

ISBN

978-952-448-397-1

ISSN

2341-8885

Kieli

suomi

Sivuja

110

Tiivistelmä

Uudenmaan kulttuurihistorialliset tiet ja reitit- selvitys on perusselvitys, joka esittelee yleispiirteisesti seudun merkittävimpien teiden, ratojen ja väylien syntyyn vaikuttavia luonnonmaantieteellisiä ja kulttuurihistoriallisia tekijöitä sekä kuvailee merkittävimpien teiden nykytilanteen, säilyneisyyden sekä merkityksellisyyden ympäristössään. Selvitys antaa ajantasaista tietoa maakunta- ja kuntakaavoituksen sekä vaikutusten arviointien tueksi. Selvitys toimii lähtöaineistona, kun 4. vaihemaakuntakaavan kulttuuriympäristöjä koskevia merkintöjä ja määräyksiä tarkistetaan ja yhtenäistetään koko Uudenmaan alueella.

Avainsanat (asiasanat)

Uusimaa, tiet, reitit, kulttuurihistoria, kulttuuriympäristö

Huomautuksia

Julkaisusta löytyy pdf-versio kotisivuiltamme www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

PRESENTATIONSBLAD

Publikation

På väg - Nylands kulturhistoriskt värdefulla vägar och rutter

Författare

Nylands förbund

Rapporten är utarbetad av

Oula Rahkonen

Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer E 132 - 2014

Utgivningsdatum

2014

ISBN

978-952-448-397-1

ISSN

2341-8885

Språk

finska

Sidor

110

Sammanfattning

Utredningen "Nylands kulturhistoriskt värdefulla vägar och rutter" är en grundutredning som på ett översiktligt sätt presenterar naturgeografiska och kulturhistoriska faktorer som bidragit till uppkomsten av regionens viktigaste vägar, banor och trafikleder samt beskriver nuläget för de mest betydelsefulla vägarna, hur de bevarats och deras betydelse för omgivningen. Utredningen eftersträvar att ge aktuell information som stöd för planläggningen på landskaps- och kommunal nivå och för konsekvensbedömningen. Utredningen tjänar som utgångsmaterial då den fjärde etappplansplanens beteckningar och bestämmelser om kulturmiljöer justeras och förenhetligas för hela Nylands område.

Nyckelord (ämnesord)

Nyland, vägar, rutter, kulturhistoria, kulturmiljö

Övriga uppgifter

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

ALKUSANAT

Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt selvitettiin ja arvotettiin maakuntakaavaa varten Missä maat on mainiommat -selvityksessä (2012). Työn aikana todettiin joitakin täydentävien selvitysten tarpeita. Uudenmaan kulttuurihistorialliset tiet ja reitit-selvitys oli yksi näistä.

Uudenmaan kulttuurihistorialliset tiet ja reitit-selvitys on perusselvitys, joka esittelee yleispiirteisesti seudun merkittävimpien teiden, ratojen ja väylien syntyyn vaikuttavia luonnonmaantieteellisiä ja kulttuurihistoriallisia tekijöitä sekä kuvailee merkittävimpien teiden nykytilanteen, säilyneisyyden sekä merkityksellisyyden ympäristössään. Selvityksen tavoitteena on tuottaa ajantasaista tietoa maakunta- ja kuntakaavoituksen sekä vaikutusten arviointien tueksi. Selvitys toimii lähtöaineistona, kun 4. vaihemaakuntakaavan kulttuuriympäristöjä koskevia merkintöjä ja määräyksiä tarkistetaan ja yhtenäistetään koko Uudenmaan alueella.

Selvityksen on laatinut Uudenmaan liitolle tilaustyönä maisema-arkkitehti yo Oula Rahkonen Aalto yliopistosta. Selvitys on osa diplomityötä. Selvitystyötä on ohjannut sama kuntien viranhaltijoista, sidosryhmistä ja yhteistyökumppaneista koostuva asiantuntijaryhmä, joka oli koottu Missä maat ovat mainiommat-selvityksen yhteydessä erityisesti kulttuurihistorialliset tiet ja reitit-aihetta varten. Aihetta käsiteltiin myös 4. vaihemaakuntakaavan vuorovaikutustilaisuuksissa keväällä 2014; kuntatyöpajassa ja seutuseminaareissa, joissa selvitys koettiin hyvin tarpeellisena ja mielenkiintoisena.

Uudenmaan liitossa vastuuhenkilöinä ovat olleet työn alkuvaiheessa maakunta-arkkitehti Kristiina Rinkinen ja kaavoituspäällikkö Ilona Mansikka ja loppuvaiheessa maisema-arkkitehti Heli Vauhkonen. Uudenmaan liitto kiittää lämpimästi tekijöitä ja asiantuntijaryhmää.

Helsingissä kesällä 2014

Riitta Murto-Laitinen
aluesuunnittelun johtaja

"Täällä etäisessä maassamme, talvien ja korpien
helmassa, tiesivät ihmiset kauan aikaa hyvin
vähän toisistaan. Heidän teinänsä olivat kesällä
vesireitit, talvella jää. Heillä oli polkuteitä yli
vuorten ja ratsuteitä yli kangasten. Katolinen
kirkko teetti ensimmäiset maantiet, sillat, lautat
ja majatalot. Viidennellätoista vuosisadalla
saatiin maalaismajatalot ja kyytihevoset,
kuudennellätoista vuosisadalla posti, vielä
myöhemmin ensimmäiset viitoitetut kulkuväylät."

- Topelius: *Maamme kirja*



JOHDANTO

Selvityksessä arvioidut tiet ja reitit ovat pääosin nousseet esille jo aikaisemmissa työpajoissa, raporteissa ja tutkimuksissa. Lisäksi niitä on valikoitunut työtä ohjaavan asiantuntijaryhmän tapaamisissa, mikä osaltaan suuresti ohjasi työn suuntaa. Runsaasta lähtöaineistosta on pyritty seulomaan koko Uudenmaan tasolla merkitykselliset kohteet ja antaa niistä tarpeeksi kattava kuva jatkosuunnittelun ja säilyttämisen perustaksi. Kohteita on paljon, eikä niitä kaikkia ole tarkoitettu maakuntakaavaan nostettaviksi. Teiden arvo tulisi huomioida suunniteltaessa niihin vaikuttavilla alueilla, ja nähdä kulttuurihistorialliset tekijät enemmän voimavarana kuin rajoitteena.

Kohteiden pääominaisuudet on pyritty tiivistämään kohdekortteihin sekä yhteenvetotaulukkoon. Tämän lisäksi kohteista on tarkemmat kuvaukset niiden historiasta, linjauksesta sekä nykytilasta. Kuvaukset perustuvat lähdekirjallisuuteen, historiallisen sekä nykyisen karttamateriaalin vertailuun sekä maastokäynteihin. Lähteinä käytettyjen tutkimusten ikä vaihtelee suuresti, vaikka jokaisesta kohteesta on pyritty löytämään viimeisimmät tiedot. Maastokäyntejä on tehty kesän 2014 aikana, teitä autolla ajaen ja pysähtyen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiin kohteisiin. Aikataulusta johtuen kaikkia teitä ei ole pystytty tarkastelemaan maastossa, jolloin arvioinnissa on turvauduttu saatavilla oleviin kartta- sekä kuvamateriaaleihin.

Lähtökohdat

Selvitys täydentää Missä maat on mainioimmat (2012) julkaisua, jossa esitettiin Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt. Tässä selvityksessä keskitytään Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin teihin ja reitteihin sekä niihin välittömästi vaikuttaviin ympäristöihin. Kulttuuriympäristöllä tarkoitetaan tässä rakennettua kulttuuriympäristöä ja maisema-alueita sekä niihin liittyviä muinaisjäännöksiä, maisemanähtävyyksiä ja perinnemaisemia.

Käsiteltävät kohteet ovat valikoituneet aikaisempien työpajojen ja selvitysten perusteella ja niitä on työn aikana tarkennettu selvitystä varten kootun asiantuntijaryhmän kesken. Tärkeitä lähtöaineistoja ovat olleet tutkija Lauri Putkosen toimittama Rakennettu Uusimaa – inventointiluonnos (2007) sekä Uudenmaan liiton järjestämän tietyöpajan tulokset (10.11.2011).

Lähteiden paikallistamisessa sekä selvityksen muotoutumisessa suuri kiitos kuuluu Uudenmaan liiton edustajille sekä ohjaukseen osallistuville asiantuntijoille. Varsinaisen selvitystyön aikana maisema-arkkitehti Heli Vauhkonen on tukenut suuresti prosessissa sekä järjestänyt yhdessä maakunta-arkkitehti Kristiina Rinkisen ja kaavoituspäällikkö Ilona Mansikan kanssa tarvittavat puitteet ja yhteydet. Lisäksi maakunta-arkkitehti Oskari Orenius on tuonut näkökulmaa Itä-Uusimaasta ja maakunta-arkkitehti Tuula Palaste-Eerola paikantanut suuren osan lähdemateriaalista.

Suuret kiitokset kaikille jotka ovat osallistuneet ja tukeneet työtä.



ARVOTTAMISKRITEERIT

Tien tai reitin kulttuurihistoriallisen arvon määrittämiseksi täytyy ensin määritellä arvotuksen kriteerit ja niiden painoarvo. Kulttuuriympäristön arvottamisessa käytetyt käsitteet ja metodit ovat viime vuosikymmenten myötä alkaneet vakiintua. Uudenmaan kulttuuriympäristön osalta aihetta on laajemmalla tasolla käsitelty ja käytännössä sovellettu Missä maat on mainioimmat julkaisussa. Tässä selvityksessä pyritään sen sijaan arvottamisessa keskittymään teihin ja reitteihin liittyviin ominaisuuksiin ja käsittelemään muuta kulttuuriympäristöä lähinnä teille alisteisena. Käsitteistöä avataan tarkemmin selvityksen lopussa olevassa liitteessä.

Tien pääominaisuuksia ovat sen linjaus, rakennusteknilliset arvot sekä toiminnallinen alueita yhdistävä tarkoitus. Kulttuurihistoriallisten arvojen kannalta oleellista on myös tien välitön ja laajempi ympäristö, joka sanelee mihin tietä tänä päivänä käytetään.

Esimerkiksi historiallisen myllytien jäädessä asutusrakenteen keskelle myllytoiminnan loputtua, muuttuu sen toiminnallinen tarkoitus alueellisesti elintärkeästä tuotantotiestä, paikalliseksi välittäjätieksi. Näin huomattava toiminnallinen muutos vaikuttaa myös oleellisesti tien kulttuurihistorialliseen arvoon, vaikka sen linjaus ja lähiympäristö muutoin olisivatkin hyvin säilyneitä.

Esimerkkejä

Teiden ja kulttuuriympäristöjen arvottamisesta löytyy valmiita esimerkkejä, joihin tukeutuen selvityksen tiestön ja reitistön arvotus havainnollistetaan. Tässä käsitellään lähtökohtia esittelemällä Tiehallinnon ja Norjan Riksantikvaren käyttämiä malleja.

Tiehallinto jakaa museoteiden arvotuksen kolmeen kohtaan – tietoarvoon, tieliikennehistorialliseen arvoon ja säilyneisyys arvoon. Nämä kohdat jakautuvat edelleen pisteittäin kolmeen luokkaan.

Tietoarvo:

1. tieto kohteesta perustuu tieteelliseen tutkimukseen
2. tietokohteesta perustuu tutkimuksiin ja julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteerejä
3. kohteesta on vähän tai ei ollenkaan tietoa

Tieliikennehistoriallinen arvo:

1. tieliikennehistoriallista arvoa
2. vähän tieliikennehistoriallista arvoa
3. ei ole tieliikennehistoriallista arvoa

Tieliikennehistoriallinen arvo määrittyy tien liittymisellä Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeisiin ajanjaksoihin ja/tai rakennustekniikkaan.

Säilyneisyys arvo:

1. säilyneisyys hyvä
2. säilyneisyys välttävä
3. säilyneisyys huono

Pisteiden perusteella kohteet luokitellaan:

- 3–4 pysyvästi säilytettävä
- 5–6 määräaikaaisesti säilytettävä
- 7–9 seulottavat kohteet¹

Pisteyttäminen on käytännöllistä lyhyemmillä ja yhtenäisillä tieosuuksilla, mutta pidempiä teitä – kuten Suurta Rantatietä – on haasteellista ja epämielikästä pisteyttää kokonaisuutena. Tieosuuksittain kartalla arvottaminen olisi mielekkäämpää, jos tämänkaltaisen tien arvot halutaan osoittaa nopeakäsitteisesti.

Norjan valtion Riksantikvaren jakaa arvot myös kolmeen pääryhmään, mutta painottaa enemmän käyttö- ja elämysarvoja. Arvottaminen on sanallinen eikä kohteita pisteytetä erillisiin ryhmiin.

- Lähde- ja tiedollinen arvo
 - Mitä kulttuuriympäristö kertoo menneisyydestä?
- Elämysarvo
 - Mitä kulttuuriympäristö voi kertoa?
- Käyttöarvo ja taloudellinen arvo/ merkitys
 - Mihin kulttuuriympäristöä voidaan käyttää ja miten sitä voidaan kehittää?

Lisäksi arvottamiseen käytetään seuraavia tiestöihin sopivia kriteerejä:

- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus: kansallisesti / alueellisesti / paikallisesti
 - Edustavuus:
 - tyyppinä / ajanjaksolle / maantieteellisesti
 - Toiminnallinen edustavuus:
 - käytön jatkuvuus
 - Säilyneisyys:
 - Laajemman kokonaisuuden sekä yksittäisten ominaisuuksien kannalta
 - Elämyksellisyys:
 - tunnepohjaisesti arvioitavat seikat, kokonaisuuden ehjyys
 - Monimuotoisuus:
 - ajallinen / arkkitehtoninen / yms.
 - Yhteys luonnonoloihin:
 - paikallisten maisemien ja luonnonolojen huomiointi²
- Kyseisen arvottamistavan avulla kohteita ei suoraan luokitella arvojärjestykseen, mutta ryhmittämällä ominaisuudet tiiviisti kyseisten kriteerien alle saadaan nopeasti yleiskuva tien tai reitin pääominaisuuksista ja merkittävydestä. Tämänkaltaisen sanallinen tiivistys tuntuukin sopivammalta tämän selvityksen yhteydessä, kun päätarkoitus on tarjota yleiskuva vallitsevasta tilanteesta ja tukea myöhemmin tehtäviä päätöksiä.
- Laajemman kuvailutekstin yhteydestä löytyy myös esiin nousseita huomioita vallitsevan tilanteen yksittäisistä päätekijöistä.

Kohdekortti

Kohteiden alussa on seuraava tiivistetty kohdekortti:

Sijainti:

Kunnat joiden alueella tie sijaitsee
Maininta mahdollisesta suojelusta

Tietoarvo:

Kuinka paljon historiallista aineistoa ja tutkimusta kohteesta on

Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:

Onko kohde kansallisesti/alueellisesti/
paikallisesti merkittävä

Säilyneisyys:

Laajemman ympäristön sekä itse tien ominaisuuksien kannalta

Kuinka hyvin tien käyttö on alueella säilynyt ja onko edellytykset toiminnan säilyttämiselle

Elämyksellisyys:

Kokonaisuuden ehjyys ja sen tuottamat
tunnepohjaiset havainnot

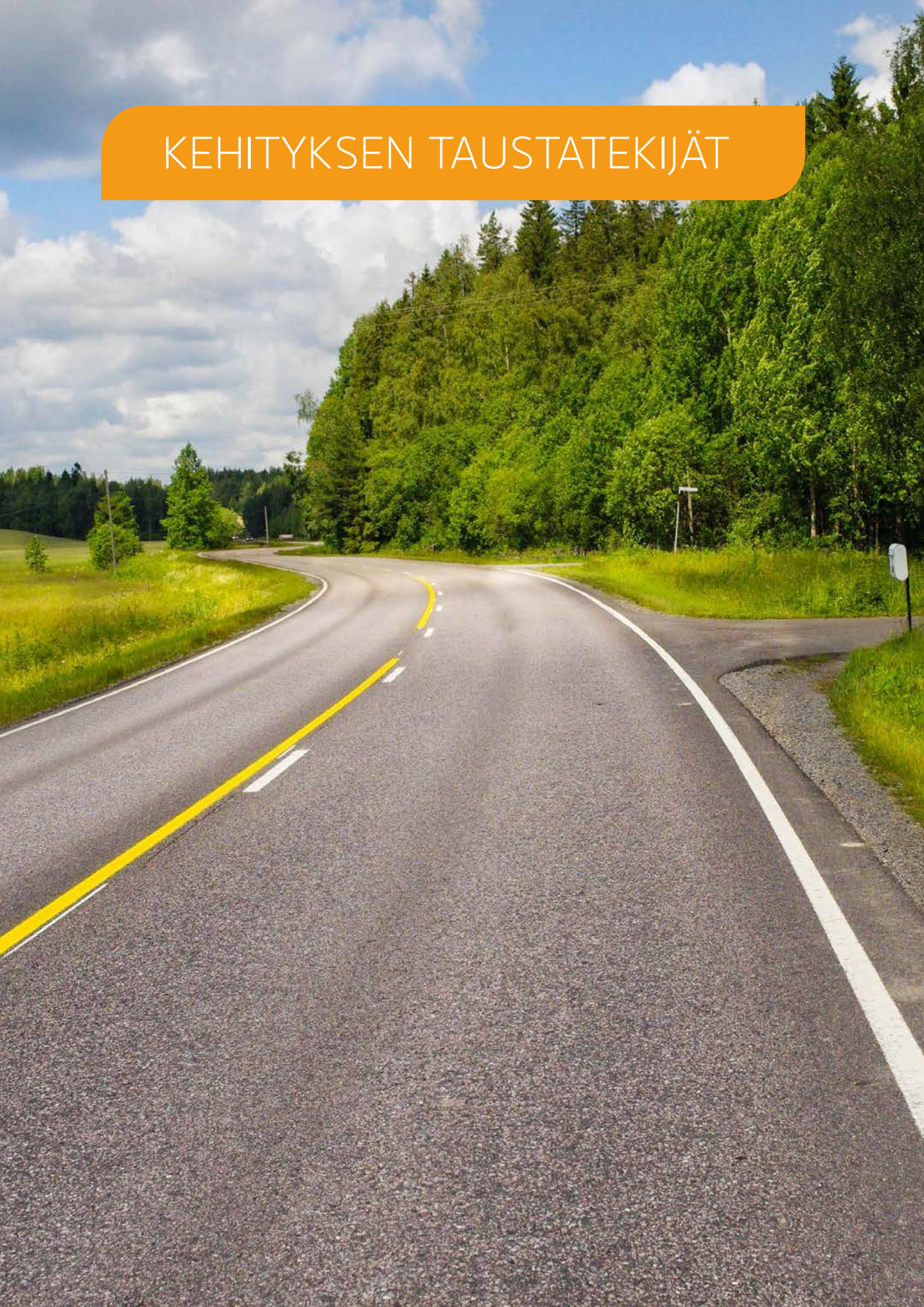
Yhteys maisemaan:

Paikallisten maisemien ja luonnonolojen
huomiointi

Valikoidut kohteet

Selvitys ei ole kattava inventointi kaikista Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaista teistä, eikä sitä tulisi sellaisena pitää. Käsitellyt kohteet on valittu niiden alueellisen historiallisen merkityksensä perusteella. Myös joitakin paikallisesti merkittäviä teitä on nostettu esille, niiden edustaessa esimerkillisen hyvin kyseessä olevia kulttuurihistoriallisia arvoja. Valituista kohteista on tarpeeksi historiallista tausta-aineistoa, jotta niiden syntyhistoria on kyseiselle aikakaudelle pystytty määrittämään. Lisäksi historiallisten tielinjausten sekä niiden ympäristön säilyneisyys ovat vaikuttaneet valikoitumiseen. Sängen laajasta otannasta huolimatta selvitys antaa ennemminkin kuvan eri aikakausina tapahtuneesta kehityksestä, parhaiten sitä kuvastavien teiden kautta, eikä listaa kaikkia – kenties paikallisempaa merkitystä omaavia – tielinjauksia.

KEHITYKSEN TAUSTATEKIJÄT



KUNINKAAN
KARTASTOJEN SEKÄ
JAAKKO TEITIN
VALITUSLUETTELOISTA
SAATU TIETO
ON KATTAVAA
UUDELLAMAALLA

Selvityksen lähdemateriaalina on runsaasti aiemmin tehtyä tutkimusta Suomen tiestön kehityksen vaiheista. Varsinaiset historialliset alkuperäislähteet teiden linjauksista ovat kuitenkin melko vaihtelevan tasoisia ja tulkinnanvaraisia. Kuninkaan kartastojen sekä Jaakko Teitin valitusluetteloista saatu tieto on melko kattavaa Uudenmaan osalta, mutta tätä aikaisemmat lähteet ovat hyvin moninaisia.

Valtakunnallisia tienpitoa raportoivia lähteitä löytyy vasta alkaen 1700-luvun lopulta, niistä merkittävin on kenties tienjako- ja jyvitysprosessien raportointi 1780-luvulta.

Paikallistasolta merkintöjä löytyy Kihlakunnankäräjien tuomiokirjoista 1630-luvulta alkaen, joissa käsitellään paikallisia tienpidollisia kiistoja sekä kestikievereiden sijoituspaikkoja. Tarkempaa kirjallista tietoa on vasta 1820-luvulta alkaen, kun maaherrat alkoivat laatia säännöllisiä selostuksia lääniensä tilasta. Näissä käsiteltiin jo tarkkaan teiden rakentamista, oikaisuja sekä siltojen ja kestikievereiden tilaa.³ Tämän lisäksi tutkimukset viittaavat usein epävirallisempiin lähteisiin, kuten matkakertomuksiin ja kirjeenvaihtoon. Tilus- ja isojakokartoissa tiet ovat osin viitteellisesti nähtävissä, mutta ne eivät olleet näiden asiakirjojen kannalta oleellisia, joten tarkempia tulkintoja niistä ei voida tehdä.

Luonnonmaantieteellinen tausta

Itämeren vaiheet ovat vaikuttaneet paljon Suomen asutukseen ja yhteyksiin. Viime jääkauden päätyttyä meri on ollut vuoroin valtamerestä erillisenä järvenä, vuoroin suurena merenlahtena. Näin ilmasto on vaikuttanut liikenneverkoston kehittymiseen suoraan, mutta myös välillisesti, sillä teiden kehitys vaatii pysyvää asutusta, joka taas on riippuvainen maanviljelystä ja karjasta. Näihin elinehtoihin vaikuttava ilmaston suotuisuus on vaihdellut aivan viime vuosisatoihin, kuten 1300- tai 1600-luvulta aina 1800-luvulle sijoittunut kylmempi kausi osoittaa.⁴

Maankohoamisen johdosta suotuisat asuinpaikat puolestaan siirtyvät vuosisatojen aikoina, kun satama- ja kauppapaikat seuraavat merenrantaa.

Tarkemmalla tasolla yksittäisen tien linjaukseen ovat vaikuttaneet oleellisesti monet nykyään hallittavat tekijät kuten luonnonesteet ja paikallinen maaperä. Vesistöt ja mäet ovat voineet olla täysin ylitystä estettä, jotka on kierretty mieluummin suotuisampia kulkureittejä pitkin. Lisäksi tietä oli hankalaa rakentaa geologisesti epäsuotuisille alueille, koska työhön käytetty kiviaines otettiin yleensä välittömästi läheisyydestä. Myös maaperän routivuus vaikutti tien huoltotöiden määrään, joten tiet vakiintuivat yleensä luonnostaan parhaille linjoille.⁵

Historiallinen tausta

Esihistoriallisella ajalla väestön määrä ja sijainti ovat vaihdelleet paljon. Kehitys ei ole ollut lineaarista eikä suurempia asutuskeskittyymiä ole vakiintunut ennen keskiaikaa.

Reitistöjen kehittymiseen ovat vaikuttaneet perustoimeentulon – kuten metsästyksen ja kalastuksen – lisäksi uskonnolliset, poliittiset, taloudelliset ja sosiaaliset syyt.

Kivikaudella suotuisat ilmasto-olot mahdollistivat Etelä-Suomen asuttamisen. Pienehköt yhteisöt selvisivät pääasiassa metsästämisellä, keräilyllä ja kalastuksella, mutta jo kauden lopulla maanviljely ja karjanhoito alkoivat yleistyä rannikkoalueilla. Tältä pioneerikaudelta on säilynyt todisteita

4 Mauraan, 1999, s.22–23

5 Suomen tieyhdistys, 1974, s.9

lähinnä veneellä ja reellä kulusta, joilla asuinpaikkaa vaihdettiin usein vuodenajan ja vaihtuvien olosuhteiden mukaan.

Asutuksen vakiintuessa ja kasvaessa yhteisöt muodostivat välilleen yhdysverkostoja vaihtokauppaa varten. Nämä vesistöjä, kankaita ja harjuja pitkin kulkenneet reitit näkyvät esineiden ja tekniikan leviämisen kautta, mutta käytännössä ne ovat olleet yhtä lailla eläinten kuin ihmistenkin käyttämiä polkuja, joista ei ole säilynyt näkyviä jälkiä.

Ensimmäiset näkyvät tiejäännökset ovatkin rituaalisia, hautakummuille johtavia kiveyksiin reunustettuja polkuja.⁶

Rautakaudella 800-luvulle tultaessa kaupankäynti vakiintui ja kansainvälistyi viikinkien purjehdusreittien ansiosta. Tämä vakiinnutti kauppapaikkoja sekä pidempiä kulkureittejä, ja pitäjien muodostamat laajemmat yhteisöt alkoivat ylläpitää yhdessä tarvittavia kulkureittejä. Pysyviä hallintorakenteita ei kuitenkaan vielä ollut, vaan yhteistyötä tehtiin aina kulloinkin olevan tarpeen perusteella.

Kauppa keskittyi erityisesti lounaisrannikolle, suotuisten vesireittien takia. Etelä-Suomeen laskevat vesistöt olivat liian katkonaisia ja vähävetisiä pitkille kauppamatkoille. Nykyisen Hämeenlinnan tienoilta Turkuun vievä Hämeen Härkätie on merkittävin tunnettu maareitti tältä ajalta.

1000-luvun tienoilla Suomeen kehittyivät ensimmäiset muinaiskaupungit, jotka tosin olivat käytännössä markkinapaikkoja, jotka eivät eronneet paljoa maalauskylästä. Varsinaista hallitsevaa luokkaa ei ollut, joten reitit ja markkinapaikat säilyivät periytyvien käytäntöjen kautta. Yhteydet eivät erityisemmin kehittyneet ja kaupungit olivat hyvin omavaraaisia, Ruotsin vallan aikoihin asti.

Keskiajalla Aurajoen suualue kehittyi tärkeäksi keskukseksi ja monet myöhemmin teiksi kunnostettavat reitit olivat jo käytössä. Suomen alueen siirtyessä 1200-luvulla katolisen kirkon ja Ruotsin vallan piiriin näitä reittejä alettiin järjestelmällisesti kehittää palvelemaan valtakunnan laajempia poliittisia intressejä.⁷

6 Mauraan, 1999, s.36–51

7 Mauraan, 1999, s.52–56

Kestikievarit

Koska matkustaminen oli hidasta joutui kulkija yleensä turvautumaan kestikievareiden palveluihin lyhyehköilläkin matkoilla. Maantie olikin maantie vasta kun kyyti- ja majoituspalveluiden verkko oli järjestetty. Palvelut olivat tosin melko kalliita, joten tavallinen rahvas yöpyi usein myös muissa tienvarren taloissa, ja vain säätyläisillä oli enemmän varaa käyttää kyyti- ja majoituspalveluita.

1500-luvun lopulta alkaen erikseen valittu majatalonpitäjä vastasi yleensä majoituksesta, ruoasta sekä piti huolta että kievari täytti kyytivelvollisuutensa. Verkosto oli silti puutteellinen, varsinkin hiljaisemmilla tieosuuksilla, joilla matkustajat joutuivat toisinaan yöpymään taivasalla.

Näistä palveluista määrättiin 1550-luvulla uusitussa laissa, joka velvoitti linnan- ja kartanonvoudit huolehtimaan yleisten teiden varelle krouvin joka pitääjän. Voutien perustamien majatalojen lisäksi oli myös ainakin saman verran omineen toimineita. Näiden palvelut oli tarkoitettu matkustavaisille ja niitä tarjottiin todennäköisesti maksua vastaan säätyyn katsomatta. 1550-luvulta tunnetaan ainakin 430 krouvia, mikä teki 3–4 pitäjää kohden.

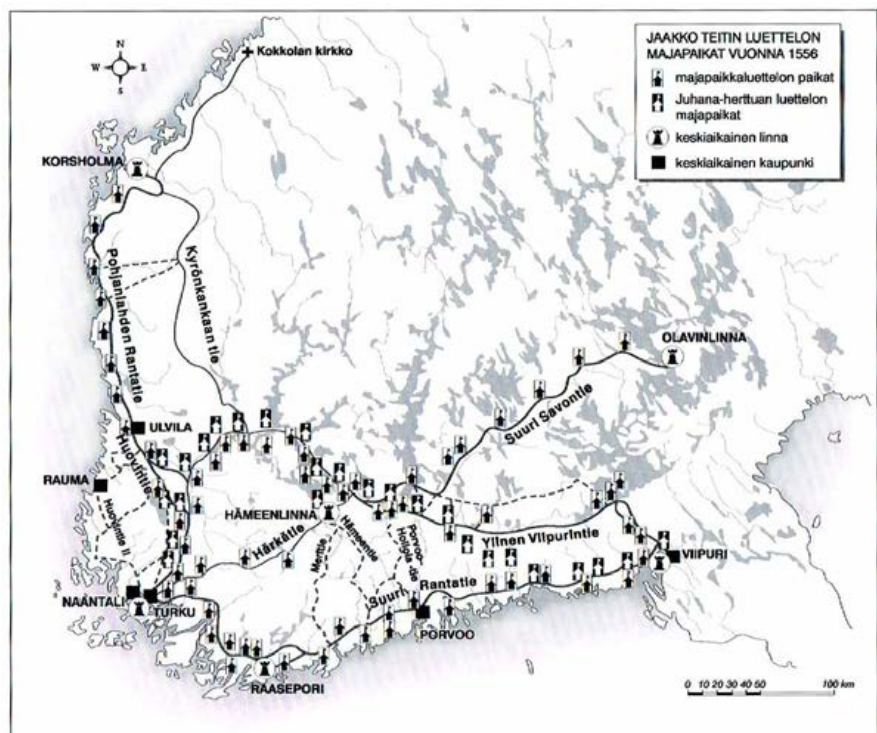
Järjestelmää vaivasi pitkään säätyläisten vaatimat vapaakyydit, minkä johdosta majataloilla ei usein ollut resursseja palvella kaikkia. Näin useiden säädöksien myötä kievarilaitos löysi toimivan muotonsa vasta 1600-luvun puolessa välissä. Kievareita määrättiin perustettavaksi kahden peninkulman välein ja palveluita ryhdyttiin tarjoamaan kaikille vain

maksua vastaan, samalla kun talonpoikien kyytivelvollisuutta kevennettiin kerättyjen verojen avulla. Kievarille säädettiin korkeat palvelutasovaatimukset, niiden tuli varata erilliset huoneet eri säädyille, kyytihevost varusteineen sekä muonituspalveluita, mistä korvaukseksi ne saivat verovapauksia sekä erillisoikeuksia – kuten yksinoikeuden oluen myyntiin alueella. Laitos säilyi melko muuttumattomana 1600-luvulta aina 1900-luvulle saakka. Lopullisesti se lakkautettiin vasta vuonna 1955, nykyaikaisempien palveluiden ajaessa kievarilaitoksen ohitse.⁸

Uudellamaalla on yhä jäljellä lukuisia entisiä kievaritiloja, jotka tosin ovat muuttuneet jo suuresti toiminnan loputtua. Tenholan Olsbölen ja Karjaan Nybyn komeat empiretyyliset kievarit ovat hyvin säilyneitä esimerkkejä alueen hienoimmista kievareista, joita varakkaat suurtilalliset pystyttivät 1830-luvulla nimenomaan kievarikäyttöön.⁹

8 Mauranen, 1999, s.279–289

9 Härö, 1993, s.51



Majapaikat vuonna 1556, kuva: Mauranen, 1999, s.99

Postilaitos

Ruotsin valtakuntaan perustettiin 1600-luvulla postilaitos palvelemaan laajenevan valtakunnan kasvavia tarpeita. Koko valtakunnan hallintoa uudistettiin, mikä vaati säännöllisempää viestintää valtakunnan sisällä sekä naapurivaltioiden välillä. Vuonna 1636 muotoutunut laitos palveli vain valtion tarpeita ja yksityishenkilöt joutuivat yhä toimittamaan kirjeensä kauppiaiden ja muiden matkaajien avulla. Postin tehtäviin kuului myös tiedonhankinta toiminta-alueillaan, mistä raportoitiin viikoittain pääkaupunkiin. Nämä uutiset muodostivat valtion postimestarin kokoaman uutislehden ”Ordinari Post Tijenderin”, joka alkoi ilmestyä säännöllisesti viikoittain vuonna 1645.

Suomessa postilaitoksen synty vaikutti oleellisesti maanteiden kehitykseen ja syntyyn, vaikka posti kulkikin lähinnä vain alueemme lävitse. Postilinja kulki Etelä-Suomen ja Uudenmaan lävitse pitkin Suurta Rantatietä, muita linjoja ei vielä tässä vaiheessa käytännössä ollut. Tukholmasta Turun kautta Helsinkiin ja Viipuriin kulkeva reitti toimitti jonkin verran postia Turkuun ja Viipuriin, mutta pääosa postista kulki Porkkalan kautta Baltiaan. Yhteys Suomenlahden yli Tallinnaan ja Riikaan oli valtakunnalle tärkeä, sillä osat Viroa ja Latviaa kuuluivat 1600-luvun alussa Ruotsille.¹⁰

Sillat

Vanhat sillat ovat tärkeä lähde teiden ikää määrittäessä ja lisäksi ne kertovat tien sen hetkisestä linjauksesta sekä merkityksestä yhteiskunnalle. Suuremmat sillat olivat suuri ponnistus jotka rakennettiin ja ylläpidettiin usein useamman pitäjän yhteistyönä. Esimerkiksi Ahvenkosken sillan ylläpitoon oli velvoitettu Sipoon pitäjän lisäksi kaikki muut Porvoon läänin pitäjät. Nykyisin Suuren Rantatien varrella ollut silta on jo tosin raunioitunut ja korvattu uudemmalla.

Uudellamaalla on ollut kolme Tiehallinnon museokohteeksi nostamaa siltaa, jotka kaikki sijaitsivat historiallisesti merkittävien teiden varsilla. Vuonna 2008 yksi kohteista tosin

purettiin ja vuonna 2012 toinen poistettiin listalta sen valmistusajalleen epätyypillisen rakenteen takia.

Myös monia muita historiallisia siltoja on purettu Uudellamaalla, minkä johdosta komeimmat esimerkit ovat jääneet täällä historiaan.

Espoonkartanon Sågbron silta, Espoo

Sågbron kiviholvisilta ylittää Mankinjoen, Suuren Rantatien varrella. Se on rakennettu Espoonkartanon kupeeseen arviolta vuosien 1778–1816 välisenä aikana. Silta on valittu museokohteeksi yhtenä Suomen vanhimpana säilyneenä kivisiltana, ja se on nykyään ainut Tiehallinnon listaama museosilta Uudellamaalla. Erikokoisista kivistä muurattu silta on aikakaudelle varsin tyypillinen, mutta kohteesta ei ole paljoa lähdetietoa ja sen nykytila ei ole erityisen hyvä. Korjaustyöt eivät täysin kunnioita alkuperäistä rakennustapaa ja sillan kaiteet sekä päällyste eivät sovi sen luonteeseen. Siltaa on myös vaikea nähdä kokonaisuudessaan vesakoituneen ympäristön takia.¹¹ Samalla alueella sijaitsee myös Qvarnbron silta, joka periytyy samalle aikakaudelle tai on mahdollisesti jopa hieman vanhempi kuin Sågbron silta.¹²

Värnäsinsilta, Kirkkonummi

Yksi Suomen pisimmistä puupalkkisilloista on valitettava esimerkki historiallisten kohteiden katoamisesta. Vuonna 2008 huonokuntoisena purettu museosilta on nykyään korvattu teräsbetonirakenteisella laattasillalla. Vanha silta rakennettiin Porkkalan ja Upinniemen välille Porkkalan vuokra-aikana neuvostoliittolaisten pioneerien toimesta. Vuonna 1948 rakennettu silta kantoi raskaankin sotakaluston ja sitä kunnostettiin myöhemmin vuosina 1968 ja 1981. Nyt jo hävinneestä sillasta ei ole tarkempaa tutkimustietoa.

Myllysilta, Nurmijärvi

Liikenteeltä syrjässä sijaitseva puinen ansapalkkisilta ylittää Vantaanjoen, Nurmijärven keskustan itäpuolella. Silta on Kuninkaan kartastossa sivutiekse merkityn pohjoisemman, Hyrylän-Vihdin tieltä erkanevan haaran varrella,

¹⁰ Mauranen, 1999, s.179–184

¹¹ Kotro, 2012

¹² Piltz, Soosalu, 2012

joka koukkaa Nurmijärvelle Palojoen kautta. Myllysillan suunnitteli diplomi-insinööri E. Kokkonen ja se valmistui vuonna 1966. Rakenteeltaan se on aikakaudelle epätyypillinen, minkä johdosta se poistettiin vuonna 2012 museoteiden listalta.¹³

Myllykosken alueella on jopa neljä siltaa, mistä syystä puukantinen Myllysilta palvelee nykyään vain kävelijöitä. Siltojen sijainnista voi seurata kuinka tielinjaus on vuosien aikana siirtynyt pohjoisemmaksi. Kosken ympäristö on avara ja rantaan johtaa hyväkuntoinen kävelyreitti, jolta avautuu näkymät sillalle.

Savukosken silta, Loviisa/Pyhtää

Kohdeluetteloissa Savukosken ylittävä betonikaarisilta on listattu Kymenlaaksoon kuuluvaksi, vaikka sen läntisempi pääty on Uudenmaan puolella. Vuonna 1928 valmistunut silta korvasi aikanaan vanhemmat Rajasillan ja Suurahvenkosken sillat, joiden rauniot erottuvat yhä lähistöllä.

Suurta Rantatietä palvellut siltapaikka periytyy aina 1400-luvulle asti ja se esiintyy myös Jaakko Teitin luettelossa. Nykyään silta on kunnostettu kevyen liikenteen käyttöön ja se on varsin hyvässä kunnossa.¹⁴

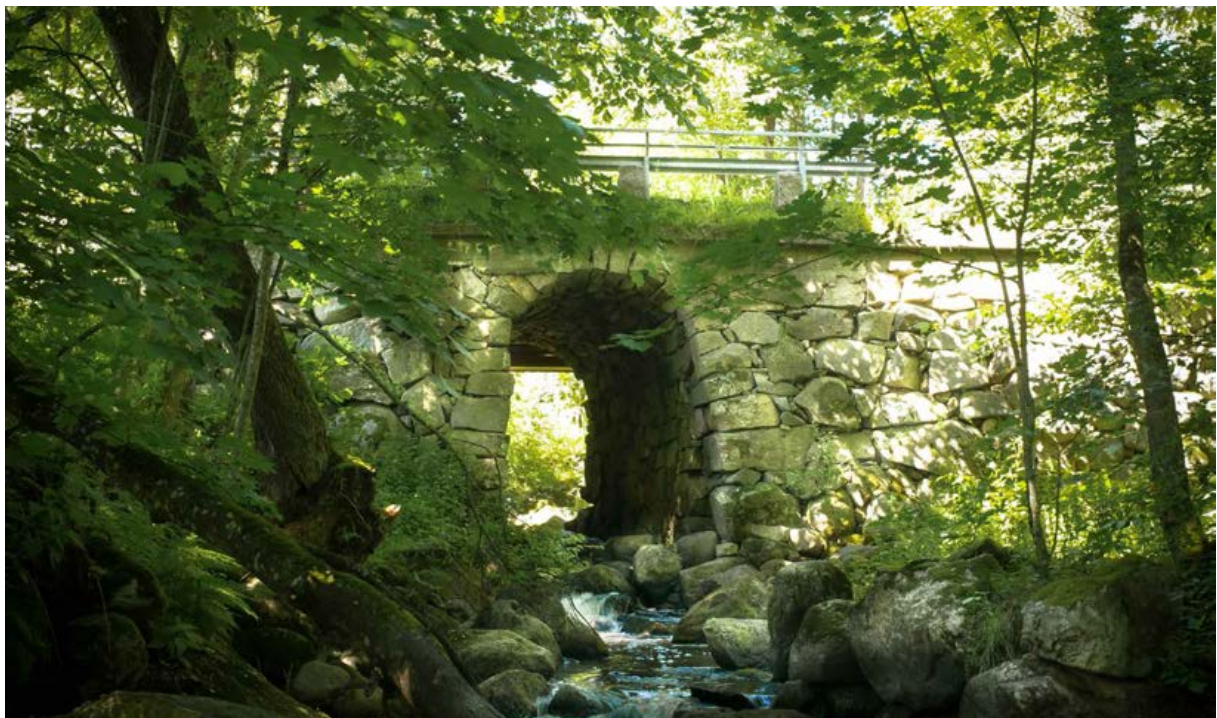
13 Liimatainen, 2007, s.39–40

14 Liimatainen, 2007, s.62

Talvitiet

Talonpoikien rakentamat maantiet seurailivat yleensä suotuisimpia maanpohjia ja kunnoltaan ne olivat usein kuoppaisia ja mutkaisia. Talvella lumi ja jää muodostivatkin huomattavasti tasaisempia ja suorempia reittejä, joita pitkin pääsi nopeammin sekä kevyemmällä vaivalla. Samalla kuljetukseen käytettävät tiet vain paranivat, mitä tiheämmin niitä ajettiin, eikä ollut vaaraa pyörärikoista. Talonpojilla oli myös eniten aikaa talvella ja ongelmia muodostivat lähinnä vain lumipyryt ja talven lyhyys, joka vaihteli etelän 3–4 kuukaudesta pohjoisen jopa yli puoleen vuoteen. Jäällä kulkeminen oli tosin ajoittain vaarallista ja lumipyryn jälkeen paksu tien peittävä lumi lähes pysäytti kulun hetkeksi.

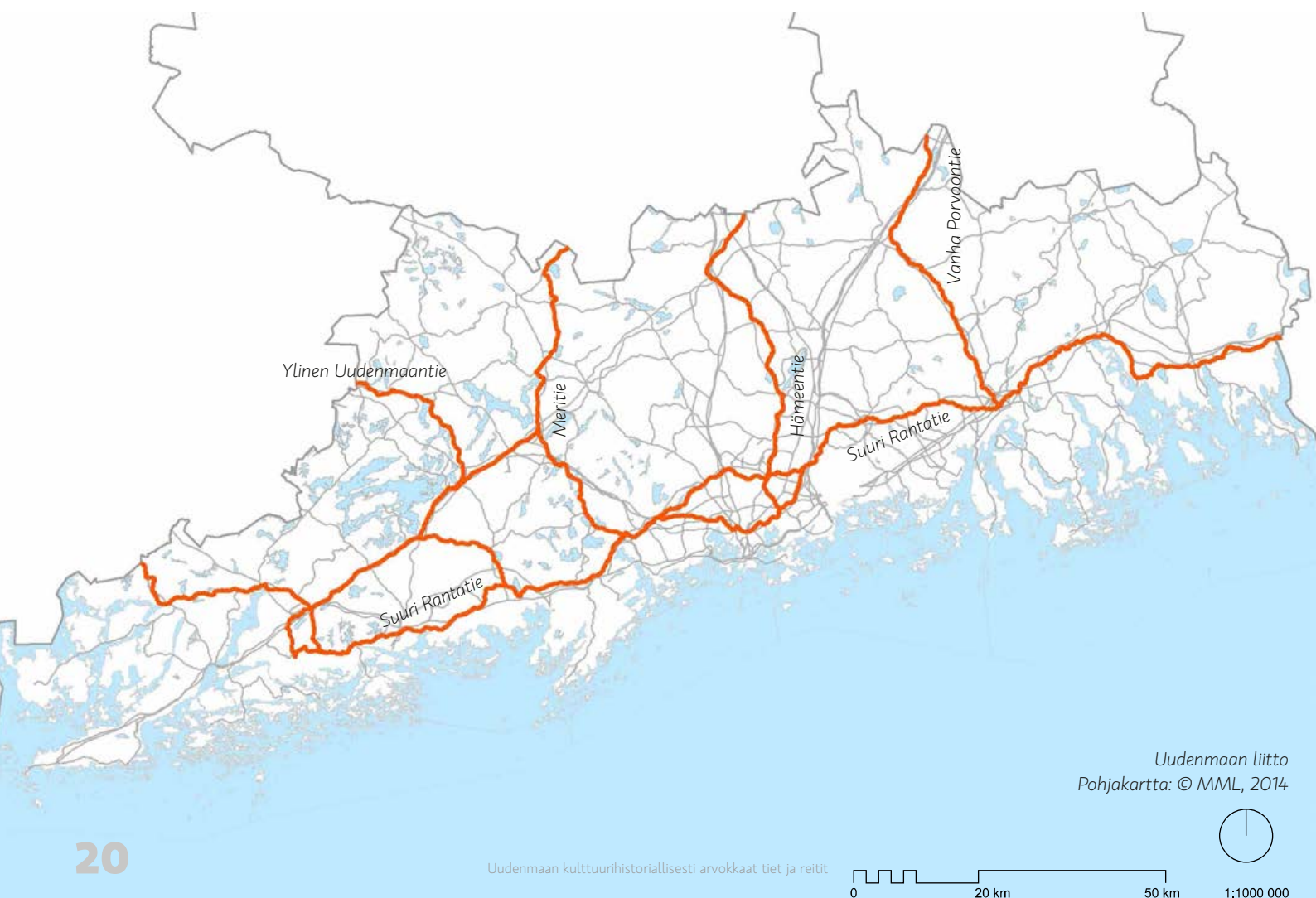
Myöhemmin kulkuvälineiden ja maanteiden parantuessa talvitiet menettivät vähitellen merkitystään. Uudellamaalla Suuri Rantatie on jo keskiajalla ollut verrattaen hyvässä kunnossa ja käytössä ympäri vuoden, mutta paikallisempien teiden linjaukset ovat vaihdelleet suuresti eri vuodenaikoina. Talviteitä on myös merkitty vanhoihin karttoihin ja esimerkiksi Kuninkaan kartastosta on useita vesistöjen kautta linjattuja talvireittejä. Näiden tarkempaa tutkimista hankaloittaa luonnollisesti talviteiden jättämien jälkien ja rakenteiden puute.



Espoon kartanon Sågbron silta ja Mankinjoki

KESKIAIKAiset & JAAKKO TEITIN LUETTELOSSA OLEVAT TIET

SUURI RANTATIE
FAGERVIKINTIE
HÄMEENTIE
MERITIE
YLINEN UUDENMAANTIE
VANHA PORVOONTIE



YLEISET MAANTIET KULKIVAT PÄÄASIASSA HALLINTOKESKUKSINA TOIMIVIEN LINNOJEN VÄLILLÄ

Keskiajalla tiet jaettiin yhteisesti ylläpidettäviin yleisiin teihin ja käyttäjien ylläpitämiin muihin teihin. Tämä perustui 1300-luvun alun ruotsalaiseen maakuntalakeihin, jotka taas kumpusivat aiemmista perinteistä.¹⁵

Etelä-Suomessa oli jo myöhäiskeskiajalla melko tiheä tieverkosto, joka tosin 1700-luvulle tultaessa ei ollut tihennyt tästä suuresti. Yleiset maantiet kulkivat pääasiassa hallintokeskuksina toimivien linnojen välillä, joista tärkeimmät hallintokeskukset olivat Turun, Viipurin ja Korsholman linnat sekä Hämeenlinna, Savonlinna ja Kokemäen linna.¹⁶ Uudellamaalla tiet kulkivatkin lähinnä itä – länsi akselilla Turun ja Viipurin linnojen välillä, sekä etelä – pohjoissuunnassa rannikon ja Hämeenlinnan välillä.

Yleinen tieverkko säilyi melko muuttumattomana vähäisen asutuksen lisäksi myös sotilaallisista syistä. Vuosina 1555–1557 käydyn Ruotsin ja Venäjän välisen sodan seurauksena Kustaa Vaasa määräsi, ettei linnoja saanut yhdistää kuin yksi tie. Ylimääräiset tiet määrättiin hävitettäväksi, mikä ei kuitenkaan käytännössä johtanut teiden lopullisiin hävityksiin, mutta esti uusien yleisten teiden syntymisen.¹⁷

Laajin lähde ajan tiestöstä on Suomen yleisiä maanteitä koskeva Jaakko Teitin valitusluettelo vuosilta 1555–1556. Luettelo listaa teiden varsilla olevia tiloja ja niiden välisiä etäisyyksiä. Se ei kuitenkaan ole kattava kuvaus olevista teistä ja tiloista, vaan suunnitelma niiden tehostamista varten. Tästä syystä kaikki tielinjat eivät vastaa todellisuutta ja osaa mainituista kartanoista ei koskaan perustettu. Saadakseen kattavan kuvan ajan teistä, täytyy Teitin luetteloa verrata muihin lähteisiin.¹⁸ Tosin näistäkin vain pieni osa periytyy suoraan keskiajalle ja varsinkin karttalähteissä on näin turvauduttu 1600- ja 1700-lukujen karttoihin. Teiden linjaukset ovat myös olleet alttiita myöhemmille säädöksille ja muutoksille, joten tässä esille tulevat reitit ennemminkin mukailevat keskiaikaisia linjoja ja ovat todennäköisesti paikoin muuttuneet.¹⁹

15 Mauranen, 1999, s.70
16 Suomen tieyhdistys, 1974, s.106
17 Suomen tieyhdistys, 1974, s.107

18 Mauranen, 1999, s.139–141
19 Suhonen, 2007

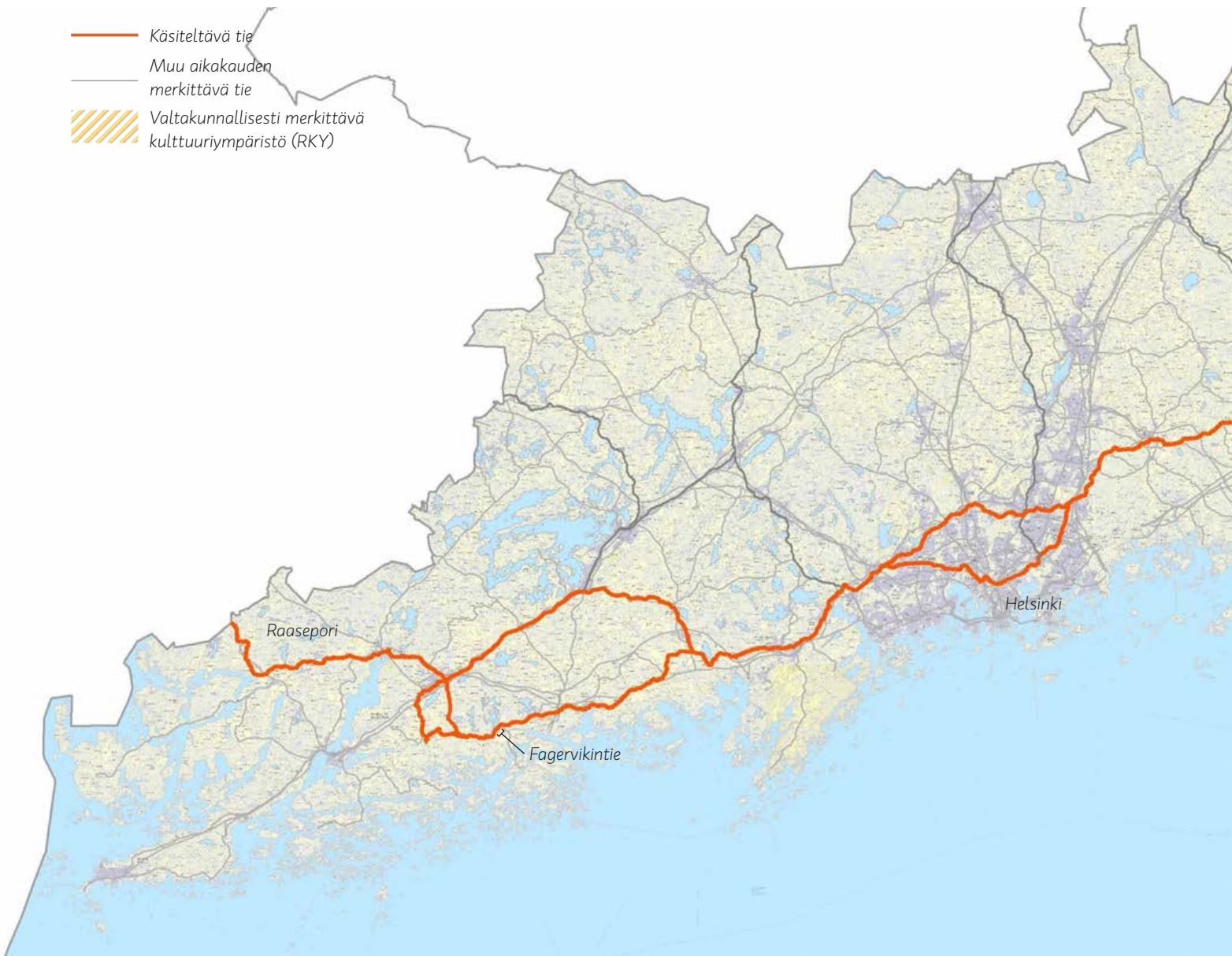
SUURI RANTATIE

- Sijainti:
Uudellamaalla: Raasepori – Inkoo – Lohja –
Siuntio – Espoo – Helsinki – Vantaa – Sipoo –
Porvoo – Loviisa
Fagervikintie suojeltu museotienä
- Tietoarvo:
Runsaasti tieteellisiä tutkimuksia sekä kartta-
aineistoa, koko tie on inventoitu
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Kohde on kansallisesti merkittävimpiä teitä ja
Uudenmaan kehityksen kannalta merkittävin
alueellinen tie
- Säilyneisyys:
Keskiaikaisen tien linjaus monin paikoin
hyvin säilynyt, muttei toimi enää päätienä.

Toiminnallisuus on silti säilynyt paikallisella
tasolla ja useita kulttuurihistoriallisesti
merkittäviä tuotantomaisemia on säilynyt tien
varrella.

- Elämyksellisyys:
Monet osuudet ovat nykyään suosittuja
moottoripyöräreittejä. Tien varrella
on runsaasti säilynyttä kulttuurihistoriallista
toimintaa, mikä tekee reitin
mielenkiintoiseksi.
- Yhteys maisemaan:
Säilyneet osiot kulkevat taajama-alueiden
ulkopuolella, usein avoimissa pelto- ja
jokimaisemissa. Tie seuraa maastonmuotoja ja
vanhoja kulttuurikohteita.

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden
merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä
kulttuuriympäristö (RKY)



Suurta Rantatietä voidaan pitää Etelä-Suomen merkittävimpinä keskiaikaisena maantienä, sen hallinnollisen ja sotilaallisen merkityksen tähden. Turusta Viipuriin kulkeva Kuninkaantieksiin kutsuttu tie yhdisti rannikkoseudun linnat ja toimi kulkureittinä Suomen alueen ulkopuolelle itään ja länteen. Tie ei ole Suomen vanhin, mutta se on vakiintunut todennäköisesti viimeistään jo 1300-luvun alussa Turun ja Viipurin linnojen valmistumisen jälkeen.²⁰

Suuresta Rantatiestä on tehty tieteellinen tutkimus ja se on inventoitu kokonaisuudessaan Tapio Salmisen raportissa vuodelta 1991. Tietä on myös käsitelty monissa tiestön yleisesityksissä sekä useita sen osioita on tutkittu tarkemmin paikallishistoriikeissa ja -inventoinneissa.

Suuri Rantatie tunnetaan myös nimillä Kuninkaantie, Alinen Viipurintie, Maantie Turusta Viipuriin, Suuri Maantie ja lisäksi sen paikallinen

20 Hakkarainen, 1990



nimi eri osioilla on vaihdellut suuresti tien alueellisen merkityksen mukaan.

Alkuperäisaineistoissa tiestä käytetään laajemmin vain nimeä Suuri Rantatie. Kuninkaantie on nimenä myöhäinen ja se viittaa tienpidolliseen termiin, jota käytettiin ensimmäisen kerran kuninkaan antamassa vuoden 1735 päätöksessä yleisistä teistä ja niiden leveyksistä. Yleiset tiet jaettiin kuusikynäräisiin kihlakunnan- ja pitäjänteihin sekä kymmen kynärää leveisiin kuninkaanteihin ja yleisiin maanteihin. Näin kuninkaantie oli lähinnä synonyymi ajan valtatielle, eikä Suuri Rantatie ollut niistä ainoa.²¹

Historia

Väinö Voionmaa on arvellut jo vuonna 1893 ilmestyneessä väitöskirjassaan Suuren Rantatien nykyään tunnetun historiallisen linjauksen syntyneen 1300-luvun alussa, Viipurin linnan valmistuttua. Väitettä hän tukee siltojen iällä sekä linjauksella, joka noudattelee paikoittain keskiajalla vallinnutta rantaviivaa.²²

Arvio on todennäköisesti oikea, mutta ei täysin tarkka. Tapio Salminen pohtii tutkimuksessaan Rantatien syntyvaiheita sen käytön, ajan hallinnollisten muutosten ja topografian kautta päästen tarkempaan aikahaarukkaan. Rantatien paikallisesta linjauksesta löytyy suoria mainintoja keskiaikaisista ja 1500-luvun alun lähteistä, joista varhaisin on Kaarinasta vuodelta 1462. Tätä varhaisemmat yksittäiset maininnat ovat tulkinnanvaraisia, eivätkä varmuudella kuvaa Rantatietä.

Tien käytöstä ja silloista sen sijaan löytyy mainintoja vanhemmista lähteistä. Nämä viittaavat tien tärkeimpien siltapaikkojen vakiintuneen 1400-luvulla ja tien olleen tällöin yleisenä tienä. Käytöstä säilyneiden lähteiden perusteella ainakin osia Rantatiestä on käytetty kaukoliikenteeseen jo 1300-luvun lopulla. Tästä kertovat sotilaallisissa lähteissä mainitut joukkojen siirrot sekä postin kulusta kertovat lähteet.

21 Salminen, 1993, s.287.290
22 Hakkarainen, 1990, s.9

Maankohoamisen perusteella tien linjaukselle voidaan laskea takaraja jota aikaisemmin se ei ole voinut syntyä. Siltapaikkojen korkojen perusteella tie on syntynyt aikaisintaan 800- ja 1200-lukujen välisenä aikana ja todennäköisesti vasta tämän ajanjakson loppupuolella. Näihin faktoihin ja alueen hallinnollisiin vaiheisiin nojaten Tapio Salminen arvioi tien muodostuneen yleiseksi tieksi 1320- ja 1350-lukujen välillä. Tuolla välillä Turun ja Viipurin linnojen hallinto oli keskitetty yhdelle voudille, mikä antoi käytännön tarpeen yhteyden parantamiseksi. Lisäksi Ruotsin kuninkaan Maunu Eerikinpojan idänpolitiikka ja kauppatarpeet tukivat tätä tarvetta. Myös alueen seurakunnat vakiintuivat saman ajanjakson lopulla.²³ Paikallisemmalla tasolla tien linjaus on silti yhä muuttunut vaihtuvien lakien ja tarpeiden mukaan. Perinteisesti kylästä kylään kulkevaa linjausta on vuosien saatossa oikaistu joistakin asutuskeskuksista sivuun, jotta matka taittuisi noepammin.²⁴

Suuren Rantatien syntyvaiheet ovat siis monisyisiä ja tulkinnanvaraisia, mutta linjauksesta on onneksi säilynyt selkeä kuvaus Jaakko Teitin vuosien 1555–1556 valitusluettelossa. Luettelossa on listattu Suomen yleisiä teitä ja niiden majapaikkoja, Suuri Rantatie on mainituista teistä ensimmäinen, mikä korostanee sen merkitystä.

Tien tärkeys kasvoi Uudenmaan alueellisen merkityksen ja asutuksen määrän mukana,

²³ Salminen, 1993, s.239–264
²⁴ Suhonen, 2007

kukoistuskauden voidaan katsoa alkaneen 1600-luvulla ja kestäneen aina 1920-luvulle. Rantatiestä tuli osa Tukholmasta Suomen kautta Baltiaan ulottuvaa postireittiä vuona 1638 ja se säilytti asemansa yhä Ruotsin suurvalta-aseman luhistuttua 1700-luvulla, jolloin se toimi kansainvälisenä kulkureittinä Pietarin ja Tukholman välillä. Samaan aikaan Suomenlinnan rakentaminen ja Helsingin merkityksen nousu lisäsivät rannikonsuuntaista liikennettä, joka väheni vasta Suomen itsenäistymisen ja toisen maailmansodan myötä. Sittemmin reitin merkittävyys ei kiinnitetty laajempaa huomiota, ennen Neuvostoliiton luhistumista, mutta nykyään suunta on jälleen tavaraliikenteelle tärkeä reitti, vaikkakin liikenne kulkee uutta suoristettua linjausta.²⁵

Linjaus

Suuri Rantatie on inventoitu tarkasti Tapio Salmisen vuoden 1991 tutkimuksen yhteydessä, aikaisempia inventointeja on mm. Mika Hakkaraisen selvityksessä sekä osittain paikallisten selvitysten yhteydessä. Näin ollen tässä läpikäydään Rantatien linjaus vain pääpiirteittäin.

Tapio Salmisen maastoinventoinnissa Turusta Vironlahden Vaalimaalle on listattu tien eriaikaisten linjauksien lisäksi silta- ja rumpupaikkoja. Tutkimus perustuu historiallisiin karttamateriaaleihin sekä kirjallisiin lähteisiin

²⁵ Mauranen, 1999, s.68–69



Suuren Rantatien kulttuurihistoriallisesti arvokkaat osiot, RKY 2009

Uudenmaan liitto
Pohjakartta: © MML, 2014

Rantatien historiasta, ja tähän inventointiin pääosin nojaututaan tässäkin selvityksessä.

Turun vanhalta Suurtorilta alkava Rantatie saapuu Uudellemaalle Tenholassa, nykyisessä Raaseporissa, jossa se ohittaa keskiaikaisen kirkon jatkaen kohti Pohjan kirkkoa. Ohitettuaan Billnäsin ruukin alueen tie haarautuu Karjaalla Ylemmän ja Alempaan maantiehen. Pohjoisemman Ylemmän maantien reitti kulkee Lohjanharjua pitkin Siuntion jokilaaksoon. Eteläinen reitti seuraa Inkoossa Snappertunanjoen laaksoa Siuntion Sunnavikiin, missä tiet yhtyvät. Alempaan maantien varrella on hyvin säilynyt Fagervikintie ja sitä ympäröivä ruukkialue. Kilometrin pituinen tieosuus on suojeltu museotieksi linjauksen alkuperäisen luonteen ja historiallisen toiminnallisuuden säilyneisyyden ansiosta.

Siuntion Rantatie jatkaa yhtenäisenä Kirkkonummelle, jonka keskustassa se ohittaa kirkon eteläpuolitse, jatkaen Masalan kautta Espoon rajalle Mankkiin. Sieltä linjaus kulkee Espoonkartanon vieritse ja ylittää Mankinjoen museoidun kivisillan jatkaen Espoon kirkolle. Bembölestä tie jatkaa Träskändan kartanolle ja sieltä Vantaan Hämeenkylässä kartanon, Vantaanlaakson ja Backaksen kulttuurimaiseman kautta Helsingin pitäjän kirkolle. Kirkon länsipuolella on jäänne risteyksestä, jossa Rantatie yhtyi Hämeentiehen.

Vantaan Hakkilasta Rantatie etenee Sipooseen, jossa se kulkee läheltä 1700-luvulla toiminutta Mariedalin lasiruukkia, edeten Sipoon uudemman kirkon ja vanhan keskiaikaisen kirkon välitse. Sipoonjoen siltapaikalta linjaus kulkee nykyisin pihateinä ja peltojen lävitse Porvoon rajalle, jossa se ohittaa vanhan Götstenenin rajamerkin. Porvoon kirkolta tie jatkaa Kaupunginhaan kautta Postimäelle, nykyään jo kaupunkirakenteeseen hämärtyntä linjaa, ja edelleen Pernajan rajalle metsäisen ylängön kautta.

Pernajassa Rantatie kulkee Koskenkylän ruukin vieritse, keskiaikaiselle kirkolle ja jatkuu kohti Loviisan kaupunkia. Linjaus

hämärtyy Loviisan katuverkossa, mutta jatkaa kohti Ruotsinpyhtäätä kulkien Tesjokilaaksossa postitalona toimineen, Holmgårdin kartanon ohitse. Uudenmaan rajalla Rantatie kulkee Vähä-Ahvenkoskella, Merikosken voimalaitoksen padon vieritse, Kymijoen yli ja sieltä Kymenlaakson lävitse kohti Viipuria. Vanha tielinja ylittää Kymijoen vuonna 1927 rakennetun sillan vierestä, jossa ylityspaikka on nykyään uponnut jokeen. Viereinen Savukosken teräsbetonisilta on suojeltu museokohde, joka on vuosina 2008–2010 kunnostettu kevyen liikenteen sillaksi.

Nykytila

Keskiaikainen linjaus on monin paikoin säilynyt, vaikkakaan osiot eivät enää toimi alueiden pääteinä. Tien toiminnallisuus onkin säilynyt enemmän paikallistasolla, useiden kulttuurihistoriallisten asutus- ja tuotantoalueiden muodossa. Parhaiten yhtenäisinä säilyneet osiot on myös inventoitu ja kartoitettu.



Suuri Rantatie ohittaa Espoonkartanon

FAGERVIKINTIE

Fagervikintie on vuonna 1982 museotieksi julistettu osa Suurta Rantatietä Inkoossa. Tietä on käytetty kaukoliikenteeseen jo 1300-luvulla ja museo-osuuden varrella on yhä 1640-luvulta peräisin oleva ruukinalue.²⁶

Historia

Fagervikintie on osa Alemmaksi maantiekse kutsuttua tietä Karjaalta Siuntioon. Tämä Suuren rantatien eteläisempi linjaus on muiden osioiden tavoin keskiaikaista alkuperää. Eräiden lähteiden perusteella sen linjausta kuitenkin parannettiin 1730- ja 1740-luvuilla helppokulkuisemmaksi. Muutosta aiempaan linjaukseen ei kuitenkaan ole voitu vertailla karttalähteiden tai maastotöiden perusteella.²⁷

Fagervikintiellä oleva ruukinalue on yksi Suomen parhaiten säilyneistä rautaruukeista. Inkoonjoen kulttuurimaiseman keskiössä sijaitseva ruukki on Snappertunan ja Inkoon kirkonkylien puolella välissä, merenlahden yhteydessä. Otolliselle paikalle rakentuneesta kylästä on joitakin keskiaikaisia mainintoja, mutta vuonna 1646 perustettu rautaruukki teki siitä alueellisesti merkittävän keskuksen. Ruukkiin kuuluu kartanon, ruukinkirkon ja teollisuusrakennusten lisäksi työväen asutusta palvelleita pieniä rakennusryppäitä.²⁸

Linjaus

Bruksträsket -järven ja Fagervikinlahden välistä kulkeva Fagervikintien suojeltu osuus on yhden kilometrin mittainen. Suomen lyhyin museotie laskeutuu metsäiseltä harjanteelta Bruskträsketin rantaan, kulkien aivan sen rannan tuntumassa. Mutkainen ja mäkinen tie ohittaa ruukin etelä- ja itäpuolitse, noudatellen maantie 110:n linjaa. Ylitettyään Fagervikin sillalla Fagervikinlahteen laskevan joen, kulkee se Barölandettille haarautuvaan risteykseen, missä suojeltu museotie päättyy, ja Alempi maantie jatkaa itään kohti Inkoon keskustaa.

Nykytila

Lyhyt museotie on säilyttänyt hyvin mutkaisen ja mäkisen luonteensa. Ympäröivä ruukkimiljö on erinomaisesti ylläpidetty ja rajaa luontevasti tietä. Fagervikintie on päällystetty mutta tienpenkereet ovat maltillisia eivätkä korkotasot ole nousseet häiritsevästi. Ympäröivä kulttuurimaisema kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.

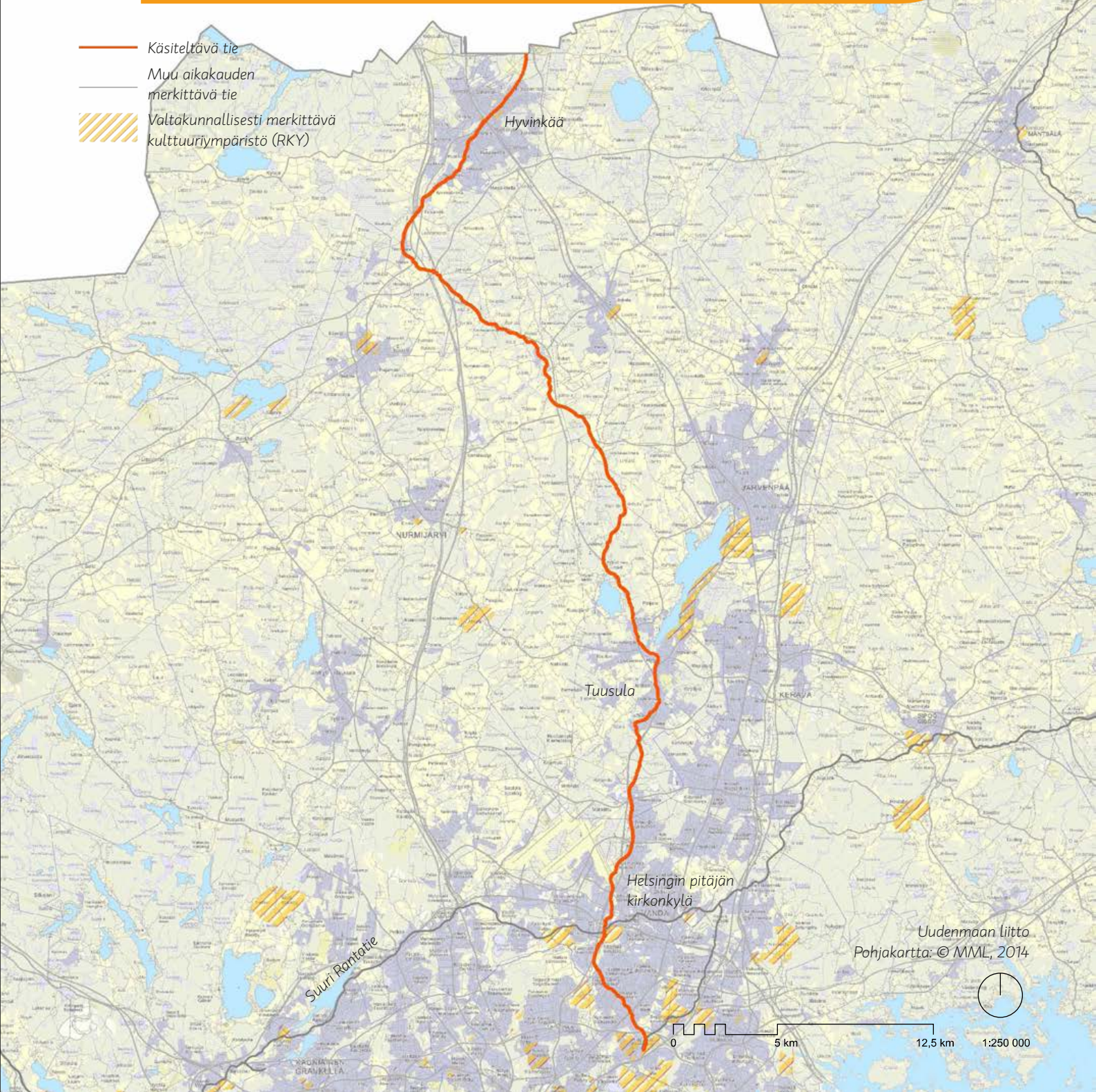
*FAGERVIKINTIELLÄ
ON YKSI SUOMEN
PARHAITEN SÄILYNEISTÄ
RAUTARUUKKEISTA.*

26 Liimatainen, 2007, s.29
27 Salminen, 1991, s.56
28 Putkonen, 2007, s.134

HÄMEENTIE

- Sijainti
Uudellamaalla: Hyvinkää – Tuusula – Vantaa – Helsinki
- Tietoarvo
Kohdetta on käsitelty laajemmissa ja paikallisissa tutkimuksissa
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus
Paikallisesti merkittäviä osioita, muttei alueellisesti ehjiä kokonaisuuksia
- Säilyneisyys
Vanha linjaus on monin paikoin katkonainen, vierellä kulkee uudempi suoristettu versio linjauksesta
- Elämyksellisyys
Tuusulan ja Hyrylän välillä on säilynyt miellyttäviä agraarimaisemassa kulkevia osioita
- Yhteys maisemaan
Tie seurailee ylänköjä ja peltoaukeiden reunamia, mistä aukeaa paikoin hienoja näkymiä

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY)



Uudenmaan liitto
Pohjakartta: © MML, 2014



0 5 km 12,5 km 1:250 000

Hämeentie kulki Hämeenlinnasta Janakkalan, Hyvinkään ja Hyrylän kautta Helsingin pitäjän kirkolle. Keskiaikaisena pidetyn tien tarkka ikä on epäselvä, mutta varhaisimmat lähteet mainitsevat sen olemassa olon 1500-luvun puolessa välissä.

Historia

Hämeestä kuljettiin etelään, vuodenaikasta ja olosuhteista riippuen, vesi- ja maareittejä pitkin. Yhtenäistä vesiväylää ei koko matkalle ollut, mutta lyhyempiä pätkiä saatettiin kulkea jokia ja järviä hyödyntäen. Vesireittien vaikeakulkuisuuden takia Hämeen härkätien vaihtoehdoksi syntyi 1300-luvulla maantieyhteyksiä Uudenmaan kautta Tallinnaan. Hansakaupan myötä tärkeäksi kauttakulkusatamaksi noussut Tallinna oli Hämeelle merkittävin markkinapaikka kalalle ja turkiksille.

Hämeentie on keskimmäinen kolmesta Hämeen ja Uudenmaan välisestä tiestä, jotka Meritien ja Vanhan Porvoontien ohella ovat oletettavasti jo keskiajalla toimineet alueellisina pääreitteinä. Hämeentie kulki Hämeenlinnasta Turengin, Turkhaudan, Hyvinkään ja Hyrylän kautta Helsingin pitäjän kirkolle, jossa se yhtyi Suureen Rantatiehen.²⁹

Tietä on tutkittu vähän ja vanhin kuvaus koko linjauksesta löytyy vuosien 1778 – 1784 rekognosointikartoista, joten sen syntyhetkeä on vaikea määrittää tarkasti. Tien päätepisteenä ollut Helsingin pitäjä on ollut alueellisesti merkittävimpiä kaupan keskuksia viimeistään 1400-luvulla, mikä voidaan päätellä laivojen ja kapakoitsijoiden määristä alueella. Näin ollen tarve yhteyteen oli jo keskiajalla, vaikkei sen olemassa oloa näin varhain voida varmasti määrittää.

Ensimmäinen suora maininta tieyhteydestä löytyy vuodelta 1563, jolloin Tallinnasta Helsinkiin lähetetyt ratsumiehet kulkivat Hämeenlinnaan Hyvinkään ja Janakkalan kautta.

Vuonna 1638 Hämeenlinnasta tuli kaupunki, jolloin sen ja Helsingin välille perustettiin postilinja. Tämän johdosta Hämeentie määrättiin kunnostettavan vaunuilla ajettavaksi ja

myöhemmin sen linjaus löytyykin vuoden 1698 yleispostikartasta. On epäselvää kuinka paljon postia kulki Hämeentiellä, mutta 1700-luvulla sen käyttö kasvoi suuresti sen toimiessa Hämeenlinnan ja Suomenlinnan välisenä pääyhteytenä. Armeijan keskusvarasto oli sijoitettu Hämeenlinnaan, joten linnoitustöihin komennetut osastot marssivat Hämeentietä Helsinkiin.³⁰

TIEN PÄÄTEPISTEENÄ OLLUT HELSINGIN PITÄJÄ ON OLLUT ALUEELLISESTI MERKITTÄVIMPIÄ KAUPAN KESKUKSIA

Linjaus

Hämeentie saapuu Uudellemaalle Hämeenlinnasta Turengin ja Turkhaudan kautta Hyvinkäälle, kaartaen 1940-luvulla rakennetun lentokentän itäpuolitse keskustaan. Hyvinkään lävitse tie kulkee nykyisen Hämeenkadun paikkeilla, ohittaen myöhemmin rakennetut Hyvinkään kirkot. Hämeentie on näin säilyttänyt toiminnallisen merkityksensä kaupungin päätienä, vaikkakin sen linjaus on suoristunut alkuperäisestä.

Hyvinkäältä etelään tie jatkaa Tienhaaran ja Nukarin alueiden kautta kulkevaa linjaa, joka on Hämeenlinnanväylän valmistuttua jäänyt paikallistieksi. Hämeentie-nimellä (tie 45) nykyisin kulkeva tielinja kulkee historiallisen linjauksen vierellä, suoristettuna versiona. Vanha linjaus mutkittelee yhä paikoin taajamarakenteeseen sulautuen. Nukarissa linjaus ylittää Lohenojan Kuninkaan kartastoa vastaavalla paikalla.

Nukarista tie jatkaa etelään ja saapuu Rusutjärvelle ylittäen ensin Palojoen. Tämä Vanhan Hämeentien osio on säilyttänyt hyvin linjauksensa kunnes se yhtyy jälleen nykyiseen Hämeentiehen. Hyrylän keskustassa tie tulee jälleen näkyviin kun se ylittää Tuusulanjärvestä laskeva Tuusulanjoen Koskensillalla. Hyrälässä reitiltä erkanevaksi Tuusulan – Mäntsälän tie pohjoiseen ja Hämeentie jatkaa

29 Mauranen, 1999, s.94–104

30 Mauranen, 1999, s.106–107

nykyisen kaupunkirakenteen lävitse, kulkien Vantaalle nykyisen Tuusulanväylän molemmin puolin. Vantaalla tie saapuu Helsingin pitäjän kirkolle, missä se yhtyy Suureen Rantatiehen ja jatkaa Malmin kautta Helsingin nykyiseen keskustaan. Vironniemelle vievä yhteys on kuitenkin myöhempää perää, jonka merkitys korostui 1640-luvulla kun Helsingin kaupunki siirrettiin sinne.

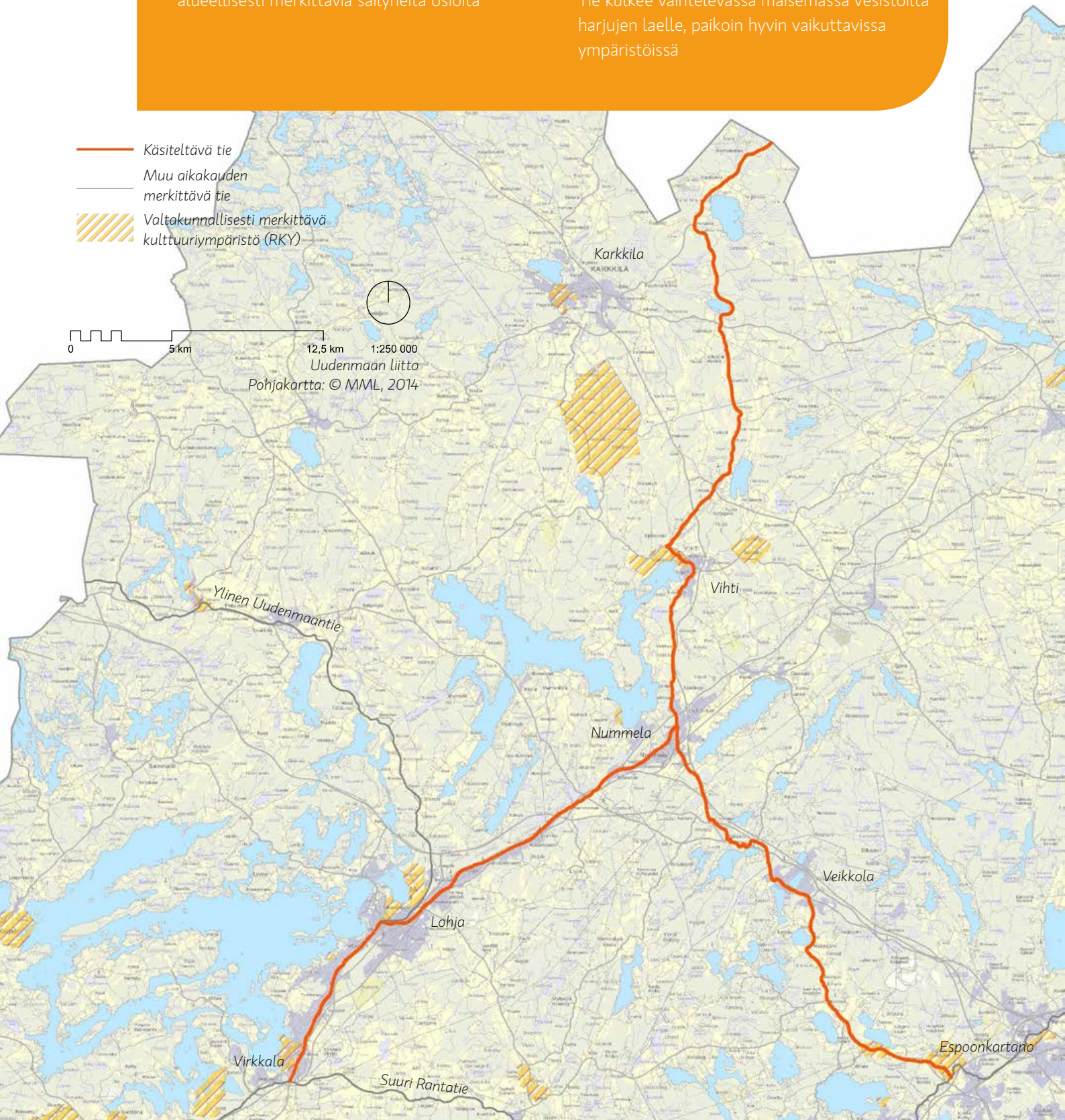
Nykytila

Vanha tielinja ei enää muodosta yhtenäistä kokonaisuutta, vaikkakin Tuusulan pohjoispuolella on hieman pidempi hyvin säilynyt osio. Hyvinkäällä tielinjalla on yhä kaupungin keskustie, jonka varrella on kirkkoja sekä muuta kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa.

HÄMEENTIE ON
KESKIMMÄINEN KOLMESTA
HÄMEEN JA UUDENMAAN
VÄLISESTÄ TIESTÄ

MERITIE

- Sijainti:
Uudellamaalla: Karkkila – Vihti – Lohja / –
Kirkkonummi – Espoo
- Tietoarvo:
Kohdetta on käsitelty laajemmissa ja
paikallisissa tutkimuksissa
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Hämeeseen johtavalla tiellä on monia
alueellisesti merkittäviä säilyneitä osioita
- Säilyneisyys:
Tie on pääosin yhtenäinen, vaikkakaan kaikki
osiot eivät enää ole kuljettavissa
- Elämyksellisyys:
Monet kulttuurihistoriallisesti arvokkaat
kohteet tekevät tiestä mielenkiintoisen, vaikka
linjaus ei olekaan täysin yhtenäinen
- Yhteys maisemaan:
Tie kulkee vaihtelevassa maisemassa vesistöiltä
harjujen laelle, paikoin hyvin vaikuttavissa
ympäristöissä



Hämeenlinnasta Lopen kautta Vihtiin kulkeva Meritie haarautuu Vihdistä Lohjalle ja Espooseen, joissa linjat yhtyvät Suureen Rantatiehen. Tiestä on mainintoja jo 1500-luvulta, mutta sen tarkkaa ikää on hankala määrittää.

Tietä on kutsuttu myös Suolatieksi ja Vaasa – Tammisaaritiekseksi.

Historia

Meritie oli suorin reitti Hämeen linnalta 1370-luvulla perustettuun Raaseporin linnaan. Sen toinen haara kulkee Lopen ja Vihdin kautta Lohjalle, missä tie johtaa matkustajan Suurta Rantatietä pitkin rannikolle Raaseporiin. Linnojen välisestä liikenteestä ei ole paljoa tietoa, ainoastaan vuodelta 1508 on maininta Hämeen linnan päämiehen Åke Tottin lähettämästä sotilaallisesta avusta Raaseporin linnalle. Tapio Salminen epäilee vähäisen liikenteen syyksi hallintojen eroavaisuuksia, sillä Hämeen linna oli koko keskiajan keskushallinnon alaisena, kun taas Raaseporin linnan hallinto vaihteli ja se oli ajoittain kokonaan irti keskushallinnosta.

Hämeen linnalta kuljettiin samaa reittiä myös pidemmälle Tammisaareen, mistä on runsaammin mainintoja. Näiden keskuksien välillä oli koko keskiajan jatkuvia sotilaallisia sekä kaupallisia yhteyksiä.³¹

Myös tien pohjoisosien käytöstä on maininta vuodelta 1571, jolloin Gustaf Banér marssitti tuhansia miehiä Lopelta Hämeenlinnan seudulle.³² Itäisempi linjaus Vihdistä Espooseen yhtyy Suureen Rantatiehen Espoonkartanon lähetyvillä. Risteyksestä hieman länteen, Kirkkonummella, on Luoman vanha markkinapaikka, joka osaltaan kasvatti reitin liikennettä.

Meritien keskiaikaisesta linjauksesta ei siis ole suoria todisteita karttalähteissä vaan ajoittamista on perusteltu lähinnä alueen nimistöllä. Esimerkiksi Lohjan itä- ja koillispuolen kylien pellot on jaettu ”pohjan- ja merenpuolen” lohkoihin, mikä viittaisi Meritien olevan asutusta vanhempi.³³

MERITIE OLI SUORIN REITTI HÄMEEN LINNALLA 1370-LUVULLA PERUSTETTUUN RAASEPORIN LINNAAN

Linjaus

Hämeen linnalle kulkeva Meritie erkanee Hämeentiestä omaksi linjakseen Janakkalassa, jatkaen sieltä Lopen kautta Uudellemaalle, Karkkilaan. Linja kulkee Haavistontietä Karkkilan kaupungin ohitse Vaskijärven ja Parsilanjärven rantoja myötäillen. Parsilanjärven eteläpuolella tie jatkaa nykyistä Olkkalantietä Vihtiin. Linjaus on säilynyt kapeana ja mutkia on vain paikoin suoristettu.

Meritie on jo Kuninkaan kartastossa kulkenut Vihdin keskustan ja silloisen asutuksen lävitse. Pyhän Birgitan keskiaikaista kirkkoa ei kuitenkaan olla rakennettu aivan tien viereen, vaan sen rauniot ovat Vihdinniemenellä, parin sadan metrin päässä tiestä ja muusta asutuksesta. Sen sijaan myöhemmin 1770-luvulla valmistunut Vihdin kirkko on vanhan linjauksen varrella ja Meritie kulkee näin yhä kunnan keskuskatuna, Uudenmaantie – Vihdintie muodossa.

Vihdistä etelään tie jatkaa nykyistä Tarttilantietä, kiemurrellen Porintien molemmin puolin. Vanha linja katoaa paikoin metsään, mutta osia siitä on yhä nähtävissä Porintien rinnalla. Nummelan keskustassa tie katoaa jälleen kaupunkirakenteeseen ja jakautuu kahtia. Länteen kohti Lohjaa kulkeva reitti kulkee Lohjanselän harjun laella, mutta on nykyisin jäänyt monin paikoin Hyvinkää–Karjaa–radan ja muun kaupunkirakenteen alle.

Lohjan keskustassa linja kulkee nykyisen Laurinkadun tienoilla etelään. Vanha keskiaikainen Pyhän Laurin kirkko on hieman sivussa tiestä ja muusta Kuninkaan kartaston aikaisesta rakennuskannasta. Vaikka linjaus on yhä nähtävissä kaupungin etelälaidalla Laurinkatu – Ojamonharjuntie – Maksjoentie – Virkkalantie akselilla, on se luonteeltaan muuttunut tavanomaiseksi uudisrakentamisen reunustamaksi läpiajotiekseksi.

31 Mäkelä, 1999, s.105

32 Suomen tieyhdistys, 1974, s.55

33 Mäkelä, 1999, s.104–106

Virkkalassa tie kulkee Virkkalan kirkon ohitse yhtyen Suureen Rantatiehen, jota pitkin saattoi jatkaa lounaaseen kohti Tammisaarta ja Raaseporin linnaa.

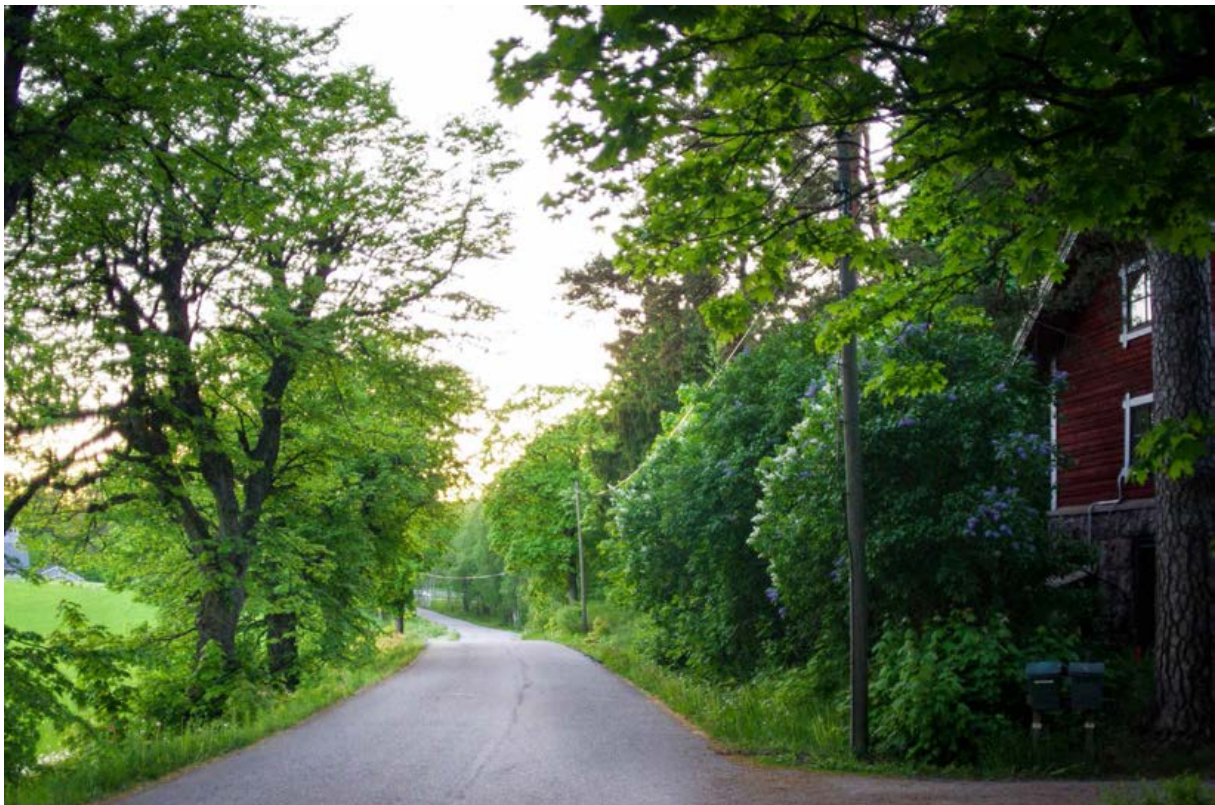
Itäisempi linja kulkee Porintien rinnalla Palojärvelle, missä se puikkelehtii Palajärventienä harvan asutuksen keskellä. Vanha Turuntie ylittää Tarvontien ja jatkaa Meritien linjaa Veikkolan lävitse, tosin huomattavasti suoristettuna. Veikkolan keskustasta vanha linja kääntyy etelään Lapinkyläntielle. Tämä Espoonkartanolle vievä osio on hyvin säilynyt ja kulkee yhä kiemurrellen peltojen ja asutuksen läpi aina Suurelle Rantatielle asti.

Nykytila

Pohjoisemmat osiot Karkkilan kunnan alueelta Vihdin keskusta ovat säilyneet linjaukseltaan hyvin. Pienipiirteisen metsämaiseman ja vesistöjen läpi puikkelehtivan tien varrella ei ole paljoa uudisrakentamista, ja Uudellamaalla Vihti on ensimmäinen varsinainen asutuskeskus sen varrella. Vihdin keskustassa vanha tielinja muodostaa yhä vanhan keskustan ytimen, sen varrella on 1770-luvun kirkko sekä vanhemman keskiaikaisen Pyhän Birgitan kirkon rauniot.

Vihdin ja Nummelan välillä tielinja on paikoin kadonnut ja jäänyt sivuun. Läntisempi Lohjanselän harjua seuraava linja on myös katkonainen ja hautautunut monin paikoin Lohjan kaupunkirakenteeseen, mutta itäisempi haara on säilynyt melko yhtenäisenä. Palojärveltä, läpi Veikkolan kulkeva tieosuus on erityisen hieno Veikkolan eteläpuolella, aina Espoonkartanolle saakka, missä reitti yhtyy Suuren Rantatien kanssa.

*KIRKKONUMMELLA,
ON LUOMAN VANHA
MARKKINAPAIKKA, JOKA
OSALTAAN KASVATTI
REITIN LIIKENNETTÄ*



Meritie Palojärven rusthollin kohdalla

YLINEN UUDENMAANTIE

- Sijainti:
Lohja – (Salo)
- Tietoarvo:
Kohdetta on käsitelty laajemmissa ja paikallisissa tutkimuksissa
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Paikallisesti merkittävä vanhoja kyliä läpäisevä tieosio
- Säilyneisyys:
Lohjan ja Saukkolan välillä hyvin säilynyt osio
- Elämyksellisyys:
Viljelysmaisema sekä monet vesistöt elävöittävät reittiä
- Yhteys maisemaan:
Tie seuraa peltoaukeita usean vesistön reunustamana



Ylinen Uudenmaantie erkane Lohjalla Meritiestä mistä se kulkee Saukkolan ja Nummen kautta Saloon. Se on vanhin tunnettu paikallistie Uudellamaalla, sillä siitä löytyy maininta jo vuodelta 1442. Tie parannettiin yleiseksi maantiekse tosin vasta 1670 – 1680-luvuilla.³⁴

Ylinen Uudenmaantie tunnetaan myös Huovintienä ja Ylisenä Maantienä.

Historia

Heinäkuussa 1442 Lohjalla mainitaan Veijolan ja Lempasin kylien rajalla olleen Huovintie. Tämä on ensimmäinen maininta Ylisestä Uudenmaantiestä, jota kutsuttiin myös Huovintieksi, huovien eli kruunun virkamiesten mukaan. Sana huovi juontuu muinaisruotsin sanasta ”hofman” mikä tarkoittaa sota- tai ratsumiestä. Etelä- ja Lounais-Suomessa onkin useita Huovinteitä, vaikkei se terminä viittaa mihinkään erityiseen tietyyppiin. Selvyyden vuoksi tietä kutsutaan tässä selvityksessä Yliseksi Uudenmaantiekse.³⁵ Alueella sijainnutta myöhäiskeskiaikaista siltaa Laakspohjan ja Vaanin välillä, kutsuttiin nähtävästi Huovinsillaksi 1700-luvulla.³⁶

Linjaus

Ylinen Uudenmaantie erkane Lohjan keskustassa Meritiestä, kulkien koilliseen Lohjanselän harjun länsipuolta. Laakspohjalla linjaus kääntyy harjulta pohjoiseen ja kiemurtelee kumpuisen maaston läpi Väänteenjoelle. Nykyinen Saukkolantie kaartaa paikoin jopa pidempää reittiä kuin vanha linja.

Kosken-alueella tie ylittää Häntäjoen ja jatkaa peltomaiseman keskellä Huhdin keskukseen, missä tiestä erkane kolme pienempää, Kuninkaan kartaston aikaista haaraa kohti ympäröiviä kyliä. Meritie jatkaa tiukasti länteen päin kääntyen, mutkitellen molemmin puolin Turuntietä. Tie kaartaa lähemmäs Nummen kirkonkylää ja ylittää sen länsipuolella Hämjoen, nykyään jo metsittyneellä paikalla, Pääniityntien ja Heikkilänkulmantien välissä. Sieltä tielinja kaartaa Turuntien pohjoispuolelle, pätkittäin säilyneitä osioita pitkin Salon puolelle ja

edelleen Suomensjärven kirkonkylän kautta Salon keskusta.

Nykytila

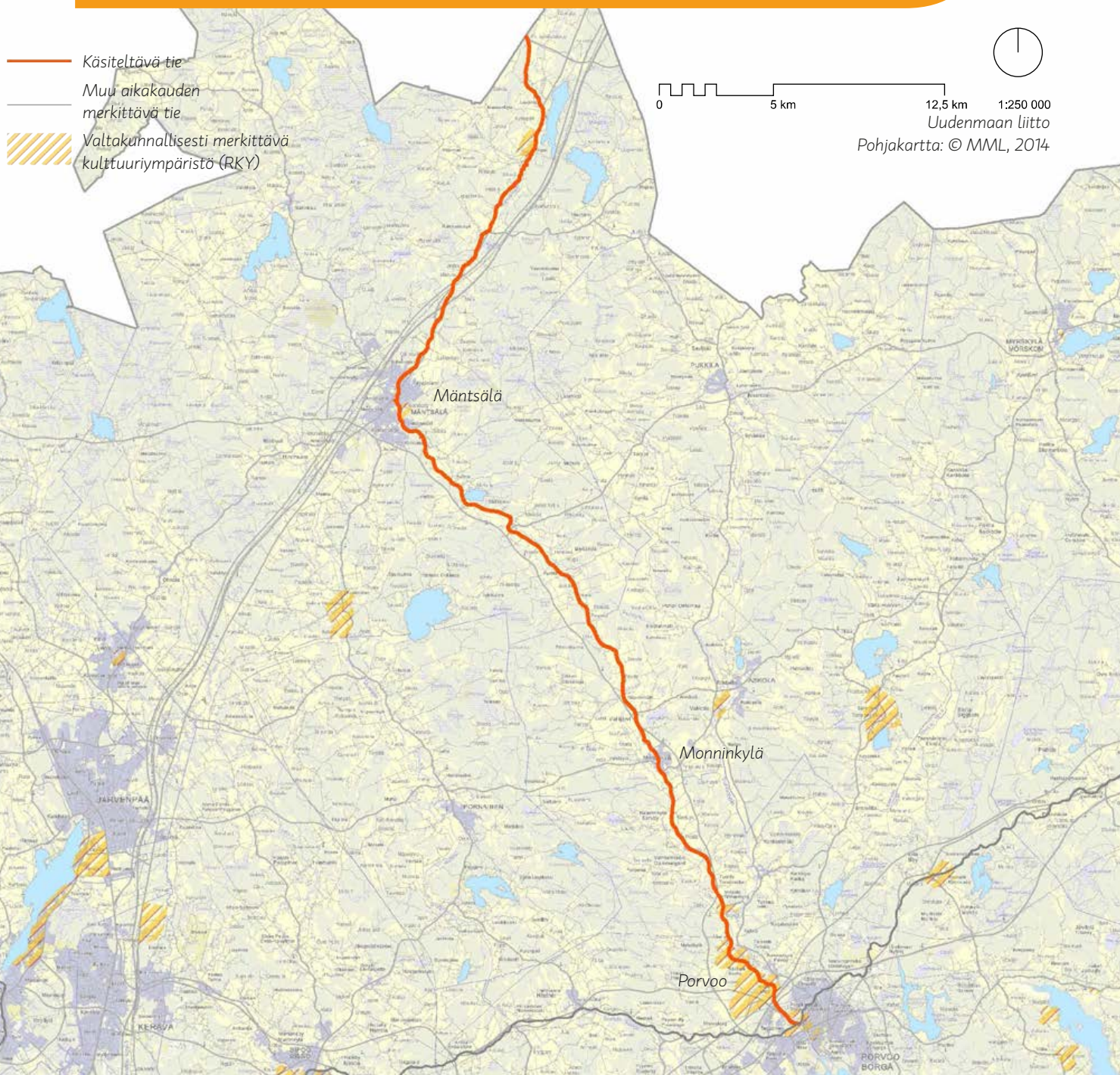
Erityisesti Lohjan ja Saukkolan välinen osio on säilyttänyt hyvin linjauksensa ja pienimittakaavaisen maanviljelysympäristön. Valkerpyyn ja Savijärven välissä tie kulkee Millolan kulttuurimaiseman lävitse, missä on jo 1500-luvulla ollut ratsutila. Savijärven rannalle olevalle tilakeskukselle johtaa tieltä komea kuusikujanne. Saukkolassa tie risteää tien 110 kanssa, mistä eteenpäin tiet vuoroittain leikkaavat toisiaan ja vuoroittain kulkevat samaa linjaa. Saukkolan taajama alkoi kehittyä vasta 1930- ja 1940-luvuilla Turun valtatie rakentamisen seurauksena.

YLINEN UUDENMAANTIE
ON VANHIN TUNNETTU
PAIKALLISTIE
UUEDELLAMAALLA,
SIITÄ LÖYTYY MAININTA
JO VUODELTA 1442

34 Suomen tieyhdistys, 1974, s.78
35 Mäuranen, 1999, s.74
36 Suomen tieyhdistys, 1974, s.78

VANHA PORVOONTIE

- Sijainti:
Uudellamaalla: Mäntsälä – Askola – Porvoo
- Tietoarvo:
Kohdetta on käsitelty laajemmissa ja paikallisissa tutkimuksissa
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Alueellisesti merkittävä tie, ehkä parhaiten säilynyt etelä- pohjoissuuntainen keskiaikainen tielinja Uudellamaalla, varrella myös arvokkaita maisema-alueita
- Säilyneisyys:
Koko tien linja melko hyvin säilynyt, eteläisempi Mäntsälä – Porvoo osio säilyttänyt vanhan tien piirteet ja sekä ympäristön mittakaavan
- Elämyksellisyys:
Tien varrella on kulttuurihistoriallisesti arvokkaita maisema-alueita, mutta rakennuskohteita on lähinnä Porvoon keskusta saavuttaessa. Linjaus ja ympäröivän asutuksen mittakaava tukevat tien historiallisia arvoja
- Yhteys maisemaan:
Tie seurailee maaston muotoja ja siltä avautuu näkymiä viljelymaisemaan, rinnalla kulkeva uudempi Porvoontie ei asetu yhtä hyvin maisemaan



Vanha Porvoontie on myöhäiskeskiaikainen linjaus Hollolasta Porvooseen. Ensimmäiset maininnat tiestä ovat 1400-luvun lopulta ja vuonna 1783 siihen liittyi uudempi haara jota kutsutaan Porvoontieksi.³⁷

Historia

Vanhan Porvoontien varrelta tunnetaan yksi keskiaikainen siltapaikka. Vuosina 1486, 1489 ja 1490 rajamerkinä mainittu Pitkäsilta sijaitsee nykyisessä Kärkölässä Marttilan ja Uudenkylän välillä.

Lisäksi vuonna 1547 tie mainitaan hämäläisten aatelismiesten tekemien epäselvien kauppojen yhteydessä, vaikkakaan näistä Porvoon kautta Tallinnaan kulkeneista kauppayhteyksistä ei ole varmaa tietoa. Ainut varma kuljetusyhteys on vuodelta 1545 jolloin kruunu on lähettänyt Hämeen linnasta Porvoon kuninkaankartanolla olleelle Venäjän lähettiläälle ruokatarvikkeita.³⁸

Myöhemmin vuonna 1622 tiellä mainitaan olleen kestikievari ja vuonna 1690 linjasta oli tullut yleinen maantie. Tie toimi pääväylänä Hämeenlinnan ja Porvoon välillä aina 1780-luvulle asti, kunnes vaihtoehtoinen linja rakentui Hausjärven, Oitin, Olkisten Sulkavan ja Sälinkään kautta Mäntsälään. Tämä vuonna 1783 valmistunut Porvoontien linjaus oli kolme peninkulmaa lyhyempi ja näin varhaisempaa tielinjaa alettiin kutsua Vanhaksi Porvoontieksi.³⁹

Linjaus

Vanha Porvoontie kulkee Hollolasta etelään, nykyisen Kärkölen kautta Uudellemaalle. Mäntsälän pohjoispuolella reitti kulkee nykyisen Hämeentien linjoilla Hunttijärvelle. Järveltä etelään tie seurailee Pohjoista Pikatietä ja Mäntsälänjokea Mäntsälän keskustaan asti. Vanhan tielinjan on tällä välillä lähes kokonaan korvannut suuremmin linjattu Pohjoinen Pikatie.

Mäntsälässä Vanha Porvoontie kohtaa uudemman Porvoontien ja ne jatkavat samaa linjaa kohti Porvoota, nykyisen Porvoontien (tie 55) rinnalla. Reitti kulkee Mäntsälän kirkon ohitse Vanhaa

Porvoontietä, vaihtuen keskustan ulkopuolella Sääksjärventieksi. Tämä hyvin säilynyt osio kulkee harvahkon asutuksen lävitse Sääksjärvelle ja Mikkolan risteykseen, mistä on 1800-luvulla haarautunut yhteys Pukkilan kautta Orimattilaan.

Vahijärven ohitettuaan vanha linja siirtyy tien 55 länsipuolelle ja kulkee Monninkylän lävitse. Täältä on haarautunut toinen Askolan ja Pukkilan kautta Orimattilaan kulkeva pitäjäntie. Vanhan Porvoontien linjaus jatkaa etelään Porvoonjoen varteen, siirtyen taas tien 55 itäpuolelle. Nykyistä Saksalantietä pitkin linjaus kulkee aina keskiaikaiselle Porvoon tuomiokirkolle asti.

Nykytila

Vanha Porvoontie on säilynyt pääosin varsin hyvin. Mäntsälän pohjoispuolella tielinjaa on huomattavasti suoristettu, eikä Pohjoisen Pikatien linjaus näytä enää keskiaikaiselta, vaikka se kulkeekin yhä Mäntsälänjoen viljelymaisemassa. Eteläisempi Mäntsälän ja Porvoon välinen osio on säilyttänyt paremmin vanhan tielinjan. Uudempi rinnakkainen Porvoontie (tie 55) on nähtävästi suojannut vanhempaa tielinjaa ja poistanut sen oikaisupaineet. Tien varrella ei ole erityisen runsasta kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa, mutta linjaukseltaan se on säilynyt parhaiten keskiaikaisista, etelä-pohjoissuuntaisista teistä.

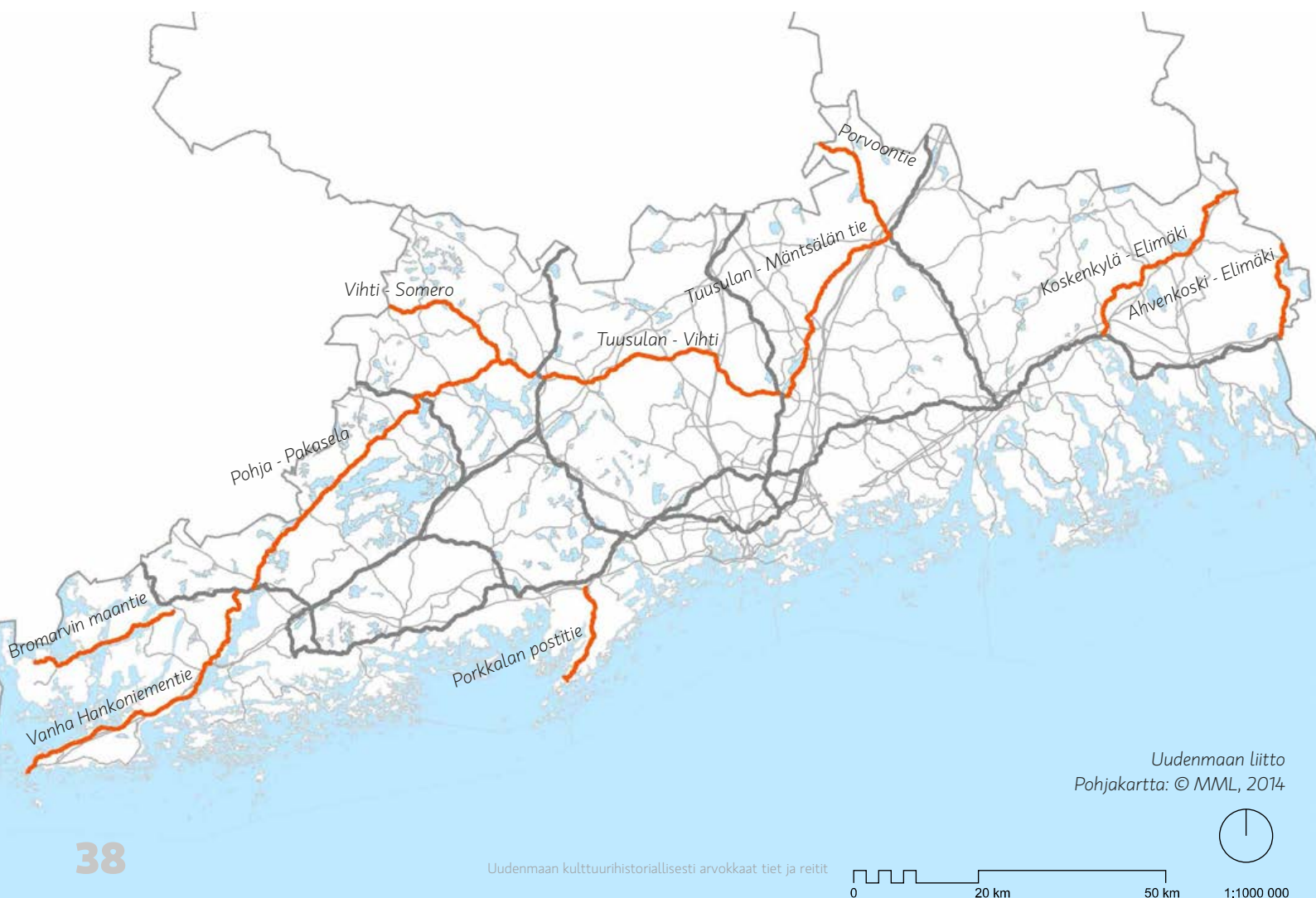
*TIE TOIMI
PÄÄVÄYLÄNÄ
HÄMEENLINNAN JA
PORVOON VÄLILLÄ
AINA 1780-LUVULLE
ASTI*

37 Suomen tieyhdistys, 1974, s.57
38 Mänttä, 1999, s.107-108
39 Suomen tieyhdistys, 1974, s.57



1600- JA 1700-LUVUN TIET

PORVOONTIE
PORKKALAN POSTITIE
TUUSULAN - MÄNTSÄLÄN TIE
TUUSULANJÄRVEN RANTATIE
BROMARVIN MAANTIE
VANHA HANKONIEMEN MAANTIE
POHJA - PAKASELA
TUUSULA – VIHTI
VIHTI – SOMERO
KOSKENKYLÄ – ELIMÄKI
AHVENKOSKI – ELIMÄKI



UUDELLA AJALLA
VESITIED OLIVAT
YHÄ TÄRKEÄ OSA
KULKUREITISTÖÄ,
VAIKKA PIDEMMÄT
MATKAT KULJETTIIN
USEAMMIN MAAREITTEJÄ
PITKIN

Keskiaikaa seuranneella uudella ajalla vesitiet olivat yhä tärkeä osa kulkureitistöstä, vaikka pidemmät matkat kuljettiin useammin maareittejä pitkin. Paikallisesti ja alueellisesti vesitiet olivat yhä usein nopeampia kuin maareitit.

Nykyään monet vanhat vesiväylät ovat muuttuneet maankohoamisen myötä lävitse pääsemättömiksi, mikä vaikeuttaa niiden aikaisemman kuljettavuuden arviointia. Lähteiden perusteella vesiliikenne kuitenkin siirtyi yhä enemmän maanteille 1600-luvulla. Tämä kertonee osittain teiden parantuneesta kunnosta, mutta myös osittain jokien mataluudesta ja vaikeakulkuisuudesta.

Näin ollen vaikka Suomen kenraalikuvernööri Pietari Brahe painottikin vesistöjen yhdistämisen tärkeyttä, liikkuminen helpottui 1600-luvulla lähinnä tietöiden seurauksena.⁴⁰

40 Mauranen, 1999, s.144–162

Tieverkosto oli monin paikoin vähäistä ja talonpoikien matkat kauppapaikoille pitkiä, sillä merkittävimpien kaupunkien – Turun ja Viipurin – välimatka oli pitkä. Vaikka kauppa oli suhteellisen vilkasta ja tiet elintärkeitä, eivät monet reitit kehittyneet maanteiksi ennen 1700-luvun loppua. Ylläpito vaati paljon työtä, eikä pitkiä osioita pidetty kuin välttävissä kunnossa, elleivät käräjät niin erikseen määränneet korottamalla tien maantiekksi.

Suuren Rantatien merkitys lisääntyi 1600-luvun puolessa välissä, kun sille perustettiin Ruotsin valtakuntaa palveleva postireitti. Posti kulki lähinnä Tukholmasta Tallinnaan ja Riikaan, ei niinkään Suomeen, mutta se vakiinnutti entisestään vanhaa tielinjaa.

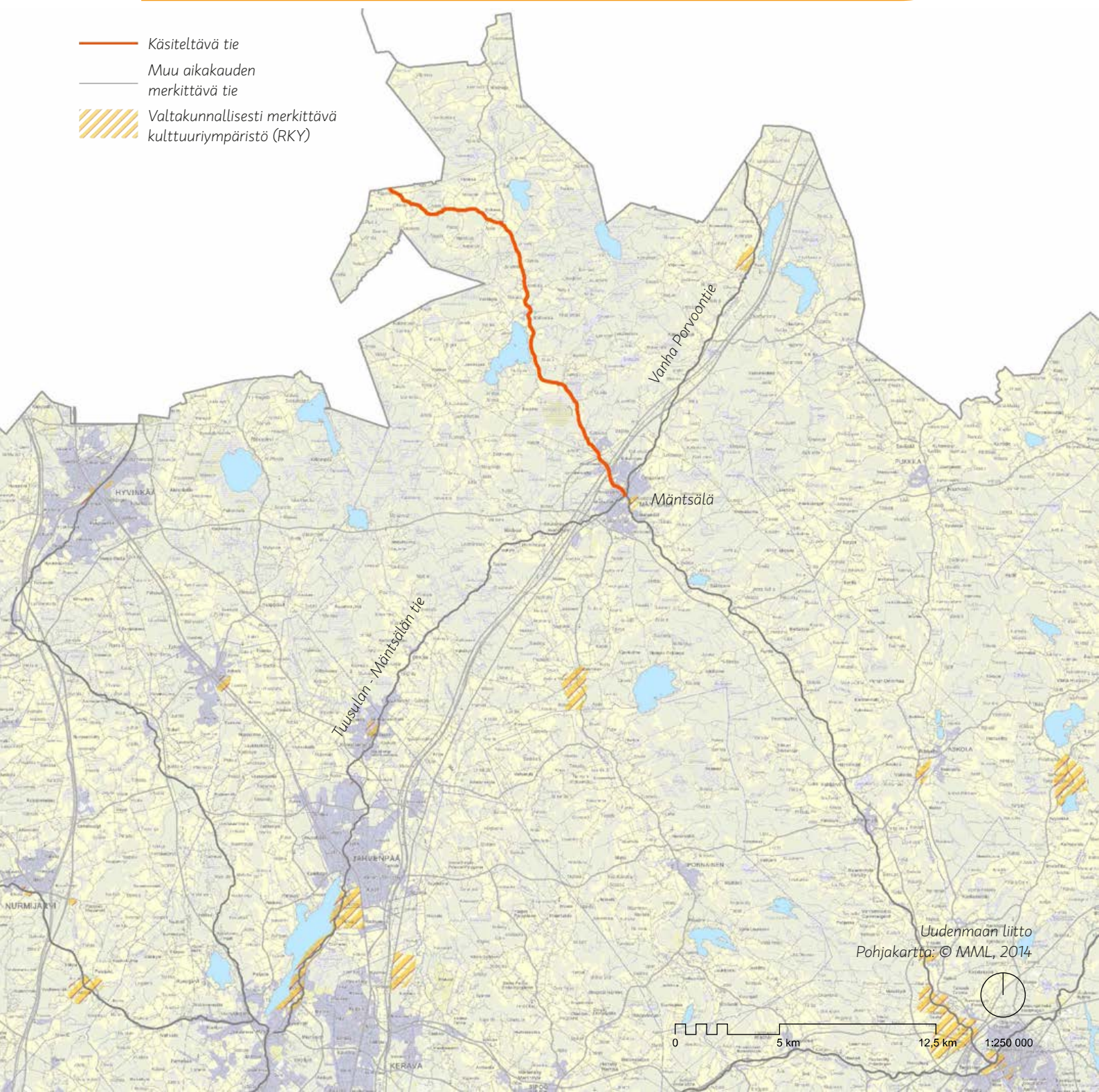
1700-luvulla Ruotsin menetettyä Itä-Suomen kaupunkinsa Venäjälle, se alkoi parantaa Suomen kauppareittejä kohti rannikkoa. Näin osa kaupasta kääntyi jälleen Ruotsin kannalta suotuisampaan suuntaan.⁴¹

41 Mauranen, 1999, s.162–180

PORVOONTIE

- Sijainti:
Uudellamaalla: Mäntsälä – (Askola – Porvoo)
- Tietoarvo:
Kohdetta on käsitelty laajempien tutkimuksien yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Tie on paikallisesti merkittävä, sen varrella ei ole erityisen arvokkaita kulttuuriympäristöjä tai rakennuksia
- Säilyneisyys:
Tien linja on säilyttänyt hyvin piirteensä ja alueen viljelytoiminta on yhä aktiivista
- Elämyksellisyys:
Tieltä avautuu näkymiä maanviljelysmaisemaan sekä paikoin ympäröiville vesistöille
- Yhteys maisemaan:
Linjaus kulkee vesistöjä ja metsänreunoja myötäillen viljellyn laaksoalueen lävitse

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY)



Uudempi Hämeenlinnasta Porvooseen kulkeva yhteys valmistui vuonna 1783. Se lyhensi Hämeenlinnan ja Mäntsälän välistä matkaa ja tuli näin Vanhaa Porvoontietä käytetyimmäksi.

Historia

Hämeenlinnasta Porvooseen kuljettiin vielä 1780-luvulle asti Hollolan kautta kulkevaa Vanhaa Porvoontietä. Uudempi Hausjärven, Oitin, Olkisten, Sulkavan ja Sälinkään kautta Mäntsälän kirkolle kulkeva tie lyhensi matkaa kolmella peninkulmalla. Se kartoitettiin vuoden 1778 syksyllä ja valmistui maantiekseksi vuonna 1783.⁴² Oitin kautta kulkevasta Porvoontiestä on maininta jo vuoden 1637 käräjien päätöksessä, jossa se määrättiin Uudenkylän pitäjäläisten ylläpidettäväksi. Tie ei kuitenkaan esiinny muissa lähteissä tai kartoissa ennen mainittua 1770- ja 1780-luvun vaihdetta, joten on epäselvää pistettiinkö päätöstä koskaan toimeen. Todennäköisesti paikalla on jo 1600-luvulla ollut vaatimattomampi kulkureitti, mutta sen kohentaminen ei ole vielä tällöin toteutunut.⁴³

Linjaus

Hämeenlinnasta kaakkoon kulkeva Porvoontie saapuu Uudellemaalle Hausjärven Oitin kylän kautta. Olkisista tie kulkee nykyistä Oitintietä pitkin Mustijoen ylitse ja edelleen Sulkavaan. Vanha linja kulkee hyvin lähellä Oitintietä, eikä sen oikaistuja mutkia ole näkyvissä monessakaan paikassa. Nikinojantien risteyksessä Sulkavassa on tosin säilynyt pieni osa vanhaa mutkaista tietä, nykyisenä syöttötienä asuintonteille.

Sieltä tie jatkaa etelään Sälinkäälle ja edelleen Kilpijärven itäpuolitse vaihtuen Sälinkääntieksi. Se kulkee Oitintien tavoin harvakseltaan rakennetun peltomaiseman lävitse kohti Mäntsälää, vanhaa Porvoontien linjaa noudatellen. Sälinkääntie ylittää Lahden moottoritien ja jatkaa Mäntsälän keskusta aina Lahdentien risteykseen, minkä itäpuolella Porvoontien vanha linjaus kohtaa Vanhan Porvoontien sekä Tuusula – Mäntsälä tien. Tästä etelään reitti jatkaa Vanhaa Porvoontietä Mäntsälän kirkon ohitse kohti Porvoota, kuten kyseisen kohteen kohdalla kuvaillaan.

⁴² Suomen tieyhdistys, 1974, s.57

⁴³ Maurunen, 1999, s.222

Nykytila

Uudenmaan puolinen osio Porvoontiestä on hieman yli 20 kilometriä, eli vain noin kolmasosa koko matkasta. Tämä Oitintietä ja Sälinkääntietä pitkin kulkeva jakso on linjauksen ja ympäristön puolesta hyvin säilynyt. Tien varrella ei ole suuria asutuskeskittymiä tai sitä halkovia valtateitä, minkä johdosta peltomaisema on pysynyt avoimena eikä tielle ole tullut erityisiä muutospaineita.

Tie hukkuu ympäristöön vain Mäntsälän keskustan kaupunkirakenteessa. Lisäksi Kanta-Hämeen puoleinen osio Porvoontiestä on pirstaleisempi.

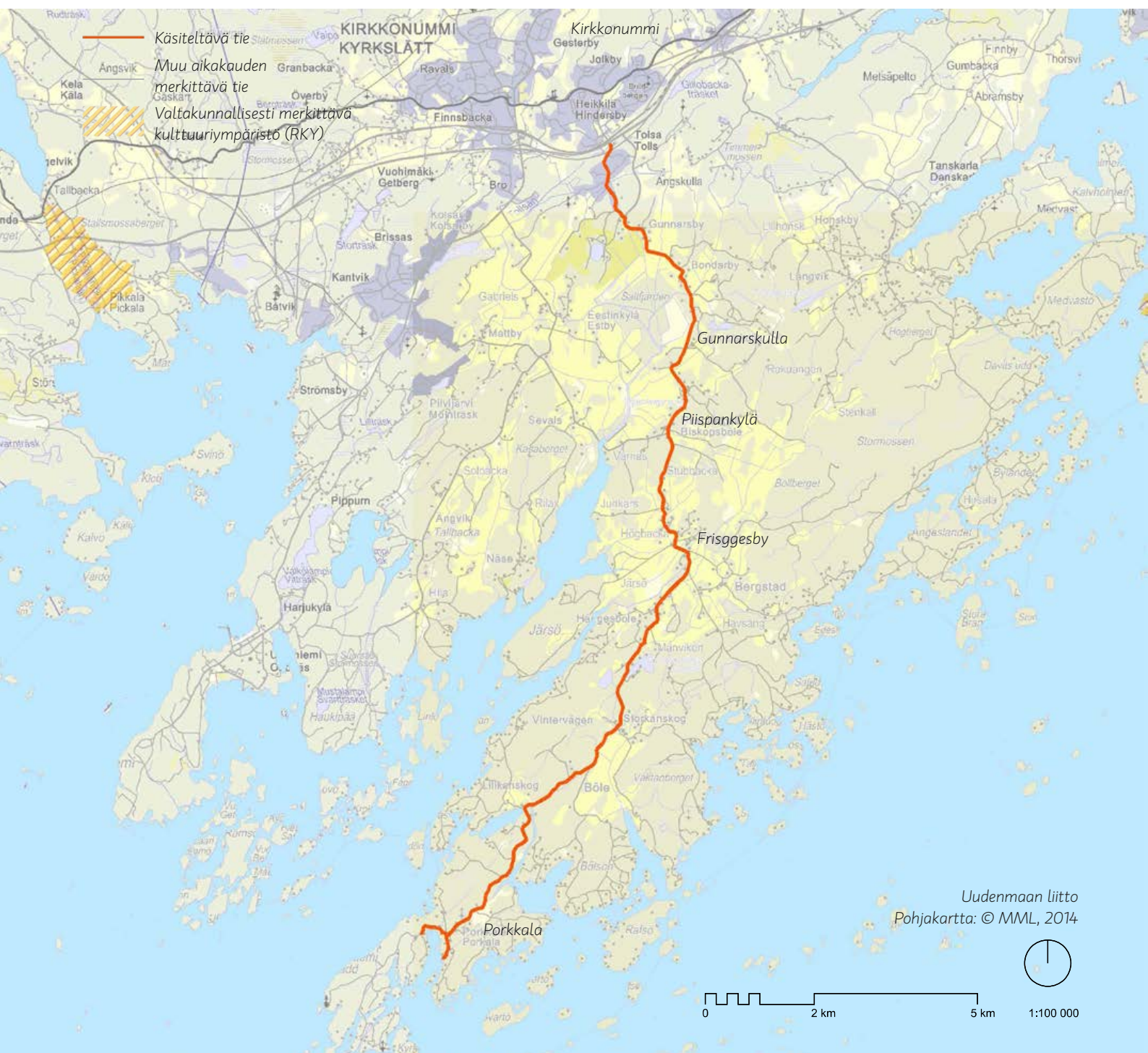
VUONNA 1783
MAANTIEKSI
VALMISTUNUT
PORVOONTIE LYHENSİ
HÄMEENLINNAN JA
MÄNTSÄLÄN VÄLISTÄ
TAIVALTA KOLMELLA
PENINKULMALLA



Porvoontie kulkee useiden peltojen varrella

PORKKALAN POSTITIE

- Sijainti:
Kirkkonummi
- Tietoarvo:
Kohde on mainittu laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Porkkalanniemi on alueellisesti tai jopa kansallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö ja alueen läpäisevä päätie on sen merkittävimpiä elementtejä
- Säilyneisyys:
Linjaus on rautatieympäristössä lukuun ottamatta säilynyt hyvin. Maataloustoiminta ja ympäristö tukevat tien luonnetta.
- Elämyksellisyys:
Etelässä Porkkalantieltä avautuu vaihtelevia näkymiä pelto- ja metsämaisemiin. Luonto alueella on ainutlaatuista.
- Yhteys maisemaan:
Harjuja ja peltojen latoja seuraileva tielinja istuu maisemaan



Porkkalan postitie oli osa Tukholmasta Turkuun ja sieltä Baltiaan kulkevaa postireitistöä. Se perustettiin 1600-luvulla Suomen postilaitoksen perustamisen yhteydessä, mutta läpikulkevan postin määrä oli melko vähäinen.

Historia

Porkkalan tie saattaa olla peräisin jo 1500-luvulta, sillä se oli vuosisadan lopulla tärkeä keskus Suomenlahden eteläpuolelle suuntatuville sotilaskuljetuksille. Ensimmäinen kirjallinen maininta tosin on 1640-luvulta.⁴⁴

1600-luvulla Suomen lävitse kulki postia lähinnä Tukholmasta Tallinnaan ja Riikaan. Tätä yhteyttä palvelemaan parannettiin myös Suuresta Rantatiestä erkaneva Porkkalan postitie. Turun kautta Kirkkonummelle ja sieltä edelleen Suomenlahden yli Tallinnaan kulkenut posti kävi mahdollisesti matkalla myös Helsingissä, sillä Porkkalassa ei ollut postikonttoria. Tulli kuitenkin perustettiin 1600-luvun puolessa välissä valvomaan läpikulkevaa kauppaa.

Yhteys oli tärkeä erityisesti 30-vuotisen sodan aikaan, kun Tanskan kautta kulkenut postiyhteys ei ollut käytettävissä. Sodan jälkeen resurssit reitin ylläpitoon vähenivät, jolloin posti siirtyi 1700-luvulla kulkemaan lähinnä maareittejä ja Porkkalan linja oli enää ajoittain käytössä.⁴⁵

Linjaus

Porkkalan postitie näkyy yhä Kirkkonummen keskustan kaakkoispuolella Heikkilässä. Nykyinen Vanha Heikkiläntie on säilynyt öljysorapinnoitteisena Suurelta Rantatieltä Tolsan asemalle saakka. Rata katkaisee vanhan tielinjan ja se jatkuu asfalttipintaisena Vanhaa Porkkalantietä etelään, kohdaten Porkkalantien. Risteyksestä Bondarbyn kautta kulkeva vanha tielinja on hyvin lähellä nykyistä Porkkalantietä, mutta Gunnarskullassa pieni soratieosio on jäänyt siitä sivuun. Peltomaiseman ja metsäisten harjanteiden lävitse tie ohittaa Piispankylän ja Friggesbyn saapuen Storkanskogin aukeaan laaksoon. Laakson reunaa tie kulkee edelleen Porkkalan kylään asti, missä se haarautuu

pienemmiksi sorateiksi.

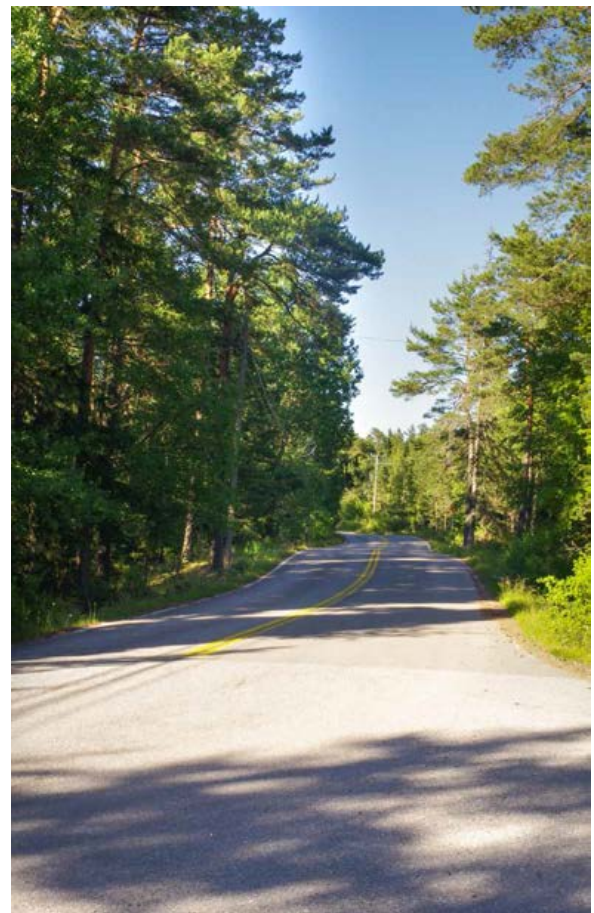
Nykytila

Pohjoisessa Tolsan aseman ja Jolkbyn välillä Porkkalan postitie on säilyttänyt erinomaisesti luonteensa sekä vanhan linjauksen. Valitettavasti myöhempi junarata katkaisee vanhan tielinjan lyhyiksi pätkiksi, minkä johdosta ne toimivat nykyään lähinnä syöttöteinä asukkaille. Vanhan Porkkalantien ja Porkkalantien risteyksessä sekä Gunnarskullassa reittiä on myös huomattavasti oiottu.

Kuitenkin tie on säilyttänyt vanhat piirteensä ja ympäröivän rakennuskannan mittakaava sekä avoin peltomaisema tukevat sitä. Erityisesti Friggesbystä etelään kulkeva kapea, mutkitteleva ja mäkinen reitti on ainutlaatuinen.

Ennen Porkkalan kylää ylitettävä Järsösundin yli 50 metrin silta on nykyään korvattu pengerryksellä ja lyhyellä palkkisillalla.⁴⁶

46 Putkonen, 2007



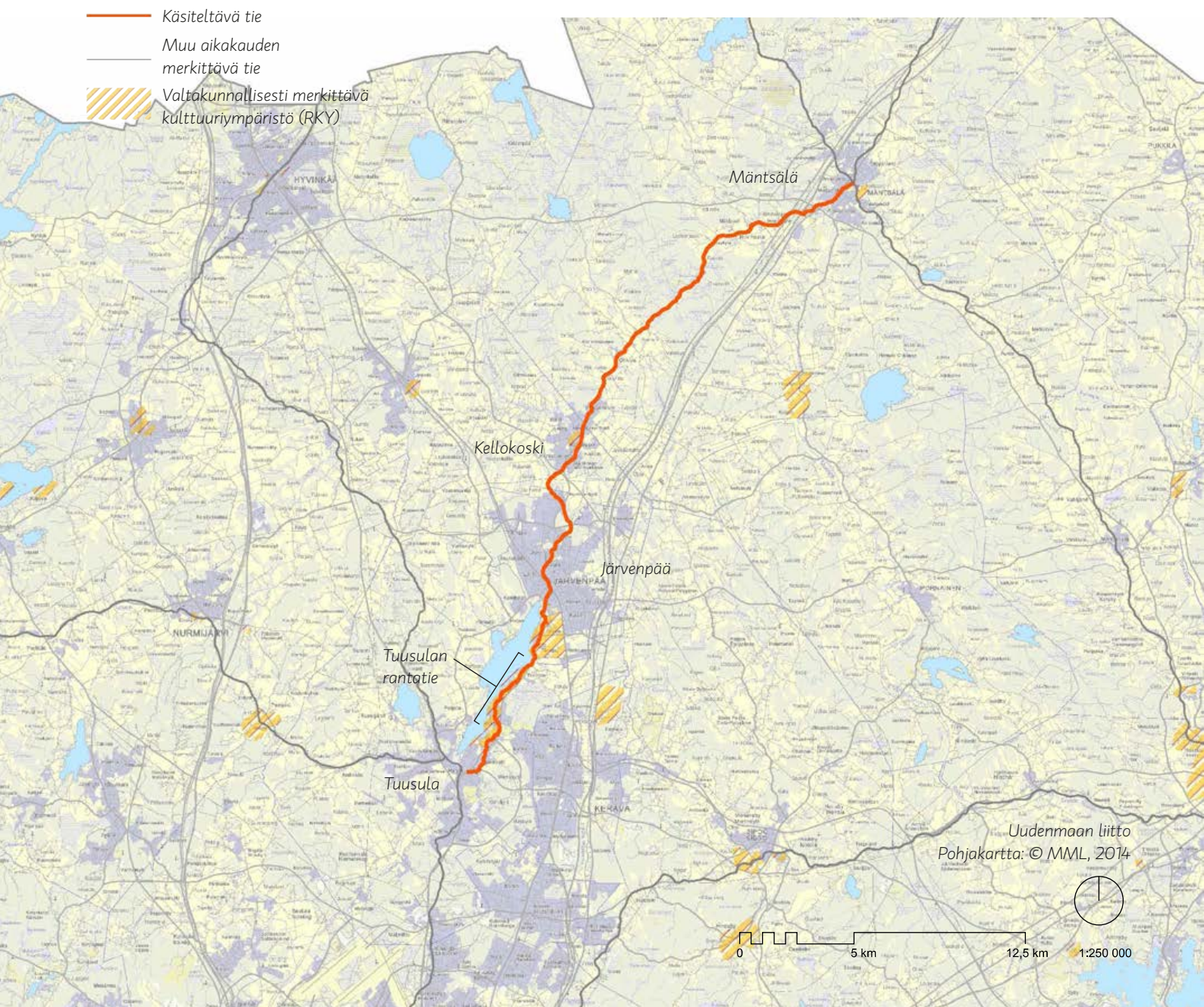
Porkkalan postitie kumpuilee tiheiden metsien läpi

44 Putkonen, 2007

45 Mauraanen, 1999, s.181-184

TUUSULAN - MÄNTSÄLÄN TIE

- Sijainti:
Tuusula – Järvenpää – Mäntsälä
3km osio Tuusulan rantatietä suojeltu museotienä
- Tietoarvo:
Kohteesta löytyy historiallista karttatietoa sekä tieteellistä tutkimusta joka keskittyy Tuusulanjärven ympäristöön
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Alueellisesti merkittävä tiejakso
- Säilyneisyys:
Paikoin hyvin säilyneet osiot kuvaavat 1800-luvun kartanomiljöötä, sekä 1600- ja 1700-lukujen viljelymaisemaa. Tie on lähes täysin yhä käytössä, säilynyt paikallisesti tärkeänä väylänä. Pitkiä hyvin säilyneitä osioita Tuusulanjärven varrella sekä Kellokoski - Mäntsälä välillä
- Elämyksellisyys:
Hyvin säilyneet tieosiot muodostavat vahvan kokonaisuuden, ja lukuisat kulttuurikohteet sekä pellot muodostavat tien varrelle selkeää identiteettiä
- Yhteys maisemaan:
Hyrylä - Järvenpää välillä tielinjaus seurailee suotuisia maastonmuotoja ja sulautuu maisemaan. Pohjoinen osio läpäisee maiseman rajummin, mutta on jo muodostunut osaksi paikallista viljelymaisemaa



Tuusulan ja Mäntsälän välinen maantie haarautuu Tuusulanjärven eteläpuolella Hämeentiestä ja yhdistää sen Vanhaan Porvoontiehen Mäntsälässä. Keski-Uudenmaan merkittävin paikallistie mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1693, mutta se on todennäköisesti tätä vanhempaa perää.⁴⁷

Valtaosa olevasta tutkimuksesta keskittyy hyvin säilyneeseen Tuusulan Rantatien osaan, alueella sijainneen taiteilija-asutuksen tähden. Museotieksi suojeltu kolmen kilometrin osuus on kuitenkin vain pieni osa historiallista linjausta, jota käytettiin yhä 1950-luvulla Helsingin ja Lahden väliseen liikennöintiin.⁴⁸

Muita käytettyjä nimiä ovat mm. Ohkolantie, Heinolantie ja Hyrylän-Mäntsälän tie.

Historia

Alkuperäislähteistöä tiestä on varsin vähän, joten suurin osa tutkimuksista perustuu tulkintoihin vanhoista tiluskartoista vuodelta 1693 sekä tienrakennusta koskevista lähteistä 1800-luvulta. On mahdotonta sanoa oliko alueella ensin tie vai asutus. Todennäköisesti kehitys on kulkenut hitaasti rinnakkain vastauksena tarpeeseen. Tärkeänä tekijänä oli myös Hämeen väestönkasvu, joka lisäsi kulkua Suomenlahden kauppapaikoille ja toi samalla Uudellemaalle asutusta. Alueella on ollut satunnaista asutusta jo kivikaudella ja pysyvämpi asutus on alkanut todennäköisesti 1000–1200-luvuilla. Kuitenkin vasta 1500-luvulla asutuksen määrä nousi niin paljon että kylien rajat vakiintuivat alueella.

Helsingin alueellisen aseman pönkittämiseksi paikalliset porvarit anoivat vuoden 1680 Tukholman valtionpäiviltä maantien raivaamista Mäntsälästä Tuusulaan ja edelleen Helsinkiin. Tarkoituksena oli ohjata Itä-Hämeen kauppaa Helsinkiin, mikä onnistuikin jossain määrin kuten vuoden 1693 tiluskartoista voidaan lukea. Perustettu maantie toteutettiin todennäköisesti olevia polkuja parantamalla.⁴⁹ Nykyisen Tuusulanjärven museotien alue oli yhä 1700-luvulla lähes asumaton, mikä mahdollisti 1800-luvulla huvila-asutuksen keskittymisen

järven rantaan, vanhempien kylien väliin. Mutkikas tie oli pitkään alueen päätie, mutta vuonna 1959 Järvenpääntien valmistuttua liikenne siirtyi tälle leveämmälle ja suoremmin linjatulle tielle.⁵⁰

Linjaus

Varhaisimpien lähteiden perusteella 1700-luvulla tie kulki kahden pitäjän ja kahdeksan kylän lävitse. Tie haarautuu Hämeentiestä, Tuusulan Hyrylässä ja jatkaa Hyökkälän, Kirkonkylän ja Tuomalan kautta Järvenpäähän. Mäntsälässä tie ohittaa Kirkonkylän, Ohkolan ja Hirvihaaran ennen yhtymistään Vanhaan Porvoontiehen. Varsinkin Hyrylässä ja Järvenpäässä tie kulkee kaupungistuneessa ympäristössä, vanhojen pitäjien laajennuttua vanhan linjauksen ympärillä. Tien osat on nykyisin nimetty seuraavasti: Järvenpääntie – Klaavolantie – Mahlamäentie – Kirkkotie – Rantatie – Järvenpääntie – Sibeliuksenkatu – Pajalantie – Vanha valtatie – Ohkolantie – Hirvihaarrantie.

Tie on todennäköisesti syntynyt vuosisatojen saatossa paikallisten tarpeisiin. Eteläinen osa Hyrylästä Kellokoskelle sulautuikin hyvin maisemaan seuraillessaan edullisinta maanpohjaa. Hyrylästä tie kulkee Salpausselältä alkavaa harjuselännettä, laskeutuu sitten Tuusulanjärven rantaan ja nousee jälleen Järvenpään pohjoispuolella Vähänummelle. Tuusulanjärven tulvimisen lisäksi tien linjausta on rajoittanut idässä Tuomalan Isosuo. Maantien pohjoisosa saattaa sen sijaan olla myöhempää perua ja rakennettu kruunun määräyksestä, sillä se kulkee pystymetsien ja mäkimaiden lävitse. Vuoden 1734 laki määräsi tiet rakennettavaksi takamaille ja mahdollisimman suoriksi.

Maantie ei kulje vuonna 1643 rakennetun Tuusulan kirkon kautta, vaan tekee mutkan Hyökkälään. Tästä päätellen tie on kirkkoa vanhempi, sillä muutoin on vaikea selittää miksi tie kiertäisi alueen tärkeimmän rakennuksen. 1600-luvulla kirkossa käynti oli ajan merkittävin sosiaalinen tapahtuma, joten se osaltaan johti paikallisen liikenteen lisääntymiseen ja tiestön parantamiseen.⁵¹

47 Suomen tieyhdistys, 1974, s.78
48 Hiltunen, 1988
49 Hiltunen, 1988, s.38

50 Hiltunen, 1988, s.7–18
51 Hiltunen, 1988, s.7–26

Nykytila

Vanha tielinja kulkee monin paikoin nykyisten suorien pääteiden vierellä, mutkitellen edullisimman maaston mukaan. Suurimmat muutokset linjaukseen on tapahtunut taajama- ja risteysalueilla.

Hyrylässä tie kulkee nykyisen kuntakeskuksen eteläpuolella, kääntyen sitten pohjoiseen lähemmäs kirkkoa. Tielinja on muutoin yhä jäljellä, mutta Saviriihentien ja Järvenpääntien risteyksessä uudet teollisuusrakennukset katkaisevat sen. Risteyksen jälkeen tie kulkee nykyistä Kirkkotietä vanhalle kunnantalolle, josta se jatkaa Krapille linjaa, joka on 1950-luvulla muuttunut pyörätieksi.

Tuusulan rantatiellä tie on lähes alkuperäisellä paikallaan, muutoksia on ainoastaan liittymäkohdissa Järvenpääntiehen sekä Halosenniemen kohdalla.

Järvenpään keskusta-alueella tie ei ole enää kaupunkirakenteellisesti määrittävä tekijä ja vanha linjaus on näin vaikeasti havaittavissa. Tie kulkee Sibeliuksenkatu – Pajalantie – Vanha valtatie tienoilla, mutta rautatie sekä myöhempi Pohjoisväylä halkovat sitä pahasti.

Myös Kellokosken taajamassa maantien linjaus on muuttunut paikoin. Vuoden 1749 kartan mukaan tie on ylittänyt Keravanjoen idempänä kuin nykyään ja tehnyt mutkan sillan eteläpuolella ennen Allopinojaa.

Kellokoskelta Mäntsälään tie on säilyttänyt muotonsa lähes täysin. Vain lopussa ennen yhtymistä Vanhaan Porvoontiehen, on risteämisalue muuttunut Lahden moottoritien ympäristössä.⁵²

HELSINGIN ALUEELLISEN
ASEMAN PÖNKITTÄMISEKSI
VUONNA 1680 TUKHOLMAN
VALTIONPÄIVILTÄ ANOTTIIN
MAANTIEN RAIVAAMISTA
MÄNTSÄLÄSTÄ TUUSULAAN
JA EDELLEEN HELSINKIIN

TUUSULAN RANTATIE

Tuusulan rantatie on osa Tuusulan ja Mäntsälän välistä historiallista tietä. Tieosio kulkee valtakunnallisesti arvokkaan kulttuurimaiseman lävitse ja on myös parhaiten säilynyt osa koko linjauksesta.

Historia

Taiteilijayhdyskunta kehittyi Tuusulaan osittain sen maisemien ja Helsinkiin vievän rautatieyhteyden tähden, osittain kielipoliittisista syistä. Tuusula oli tuohon aikaan Helsingin lähin suomenkielinen kunta. Näin ollen myös sen asukkaat olivat lähinnä suomalaisia ja venäläisiä upseereita, liikemiehiä ja virkamiehiä. Nykyinen 3km pitkä museotieksi suojeltu osa on ennen 1800-lukua ollut lähinnä yhdystie Tuusulan kylien välillä. Näin ollen sen varrella ei ole alueen vanhimpia kyläkeskuksia, vaan arvokas rakennusperintö edustaa lähinnä 1800-luvun lopun huvila-asutusta, taiteilija yhdyskuntia sekä 1900-luvun alun funktionalistisia huviloita.⁵³ Tie toimi alueen pääväylänä aina vuoteen 1959 asti, kunnes Järvenpääntie valmistui.

Nykytila

Vaikka Rantatie on linjaukseltaan säilyttänyt hyvin vanhat piirteensä, on viljelymaisemaa sen ympärillä alkanut uhata umpeenkasvu. Alueella ei ole enää laiduneläimiä eikä puustoa hakata taloustarpeisiin, kuten vielä viime vuosisadan alussa. Myös hyötynuutarhojen määrä on pudonnut suuresti ja vanhoille pelloille on tullut täydennysrakentamista. Rakentamista on eniten tien eteläpäässä, jossa omakotitaloja on rakennettu hyvinkin tiiviille tonteille. Pohjoisessa vanhoilla huvilatonteilla on vielä tilaa ympärillään ja näkymät aukeavat tieltä järvelle. Kunta onkin 2000-luvun alussa tarkastanut olevia kaavojaan jäljellä olevien viljelymaiseman, rakennuskannan ja kulttuurimaiseman säästämiseksi.⁵⁴

52 Hiltunen, 1988, s.51–52

53 Mikkola, 2000

54 Museovirasto, 2009



Tuusulan rantatien varrella on lukuisia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita

BROMARVIN MAANTIE

- Sijainti:
Raasepori
- Tietoarvo:
Kohde on mainittu laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Paikallisesti erittäin merkittävä, hyvin säilynyt tie
- Säilyneisyys:
Tien linjaus on säilynyt kauttaaltaan hyvin ja se on pengerryksistä huolimatta säilyttänyt luonteensa
- Elämyksellisyys:
Tieltä avautuu komeita näkymiä merelle ja runsas historiallinen rakennuskanta nostaa sen houkuttelevuutta
- Yhteys maisemaan:
Harjua pitkin kulkeva maantie myötäilee maastoa koko matkalta ja kapeat kannakset korostavat sen yhteyttä merelle

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY)



Bromarvin maantie on välittänyt liikennettä alueen pienempiin pitäjiin Suurelta Rantatieltä. Tenholan kirkolta Bromarviin vievästä tiestä on mainintoja 1600-luvulta.⁵⁵

Historia

Kuninkaankartastossa sivutienä esiintyvistä Bromarvin maantiestä on asiakirjamainintoja jo 1600-luvun puolivälistä. Tien merkitys lisääntyi kun Bromarviin rakennettiin 1600-luvulla kappelikirkko, mutta se säilyi silti lähinnä ratsutienä 1780-luvulle asti, kunnes paikallisesti tärkeä kärkeä-, kirkko- ja myllytienä toiminut reitti parannettiin maantiekseksi. Tätä ennen vesi- ja talvitiet toimivat pääasiallisina liikenneväylinä. Laajempaa matkustajaliikennettä ei kuitenkaan todennäköisesti ollut ennen 1900-luvun vaihdetta, sillä vasta silloin Bromarvin kirkonkylä määrättiin yhdeksi Tenholan kieveripaikoista.⁵⁶

Linjaus

Karjalohjan harjua myötäilevä Bromarvin maantie erkanee Tenholassa Suuresta Rantatiestä. Se läpäisee Tenholan kirkonkylän vanhaa tielinjaa, ohittaen keskiaikaisen kivikirkon. Kylän eteläpuolella mutkitteleva linjaus ohittaa

Lindön kartanon, missä avautuu avoin näkymä merenlahdelle.

Harjuun leikatulta ja sitä myötäilevältä tieltä on runsaasti merinäkyviä, paikoin jopa kapeiden maanselkien molemmille puolille.

Lindöstä maantie jatkaa Framnäsin huvilan ohitse Bromarviin ja sieltä edelleen pienemmille asutusalueille.

Nykytila

Tie on säilyttänyt perinteisen linjansa kulttuurihistoriallisesti mielenkiintoisessa ympäristössä. Sitä on parannettu harjuun upottamalla ja pengertämällä, mutta se seuraa silti hyvinkin tarkkaan vanhaa tielinjaa. Kartanot ja huvilat sekä kauas avautuvat merinäkyvät ja kapeat kannakset tekevät reitistä erittäin miellyttävän ja erityislaatuksen.

Kapeimmalle kankaalle rakentunut Bromarvin kirkonkylä on hyvin säilynyt ehjä kokonaisuus, jonka keskipisteenä toimiva kirkko on valitettavasti moneen kertaan uusittu. Nykyinen kirkkorakennus on vuodelta 1985.

55 Härö, 1993, s.50
56 Putkonen, 2007



Bromarvin maantie mutkittelee komean metsämaiseman reunalla. Kuva: Tuula Palaste-Eerola

VANHA HANKONIEMEN MAANTIE

- Sijainti:
Raasepori – Hanko
- Tietoarvo:
Kohdetta on lyhyesti käsitelty laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Paikallisesti merkittävä, hyvin säilynyt tie
- Säilyneisyys:
Sorapintainen ja mutkitteleva tie on säilyttänyt hyvin luonteensa, sen linjaus on säilynyt melko hyvin
- Elämyksellisyys:
Hitaasti ajettava mutkainen soratie sivuaa peltoja ja kartanoita, mutta pääasiassa sen ympäristö on metsäistä
- Yhteys maisemaan:
Tie myötäilee paikoin pellon ja metsäreunoja, mutta kulkee myös melko suljetussa metsämaisemassa

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY)



Vanha Hankoniemen maantie kulkee Pohjasta Österbyn kautta Hankoon. Koko tie on kunnostettu maantiekseksi 1700-luvun lopussa ja sen eteläisempi osa Österbystä Hankoon on uusittu 1800-luvulla.⁵⁷ Linjaus on osa Hangosta Hämeenlinnaan kulkevaa reittiä.

Historia

Vanha tielinjaus erkanee Pohjan länsipuolella Suuresta Rantatiestä etelään kohti Österbytä. Tie on kunnostettu maantiekseksi 1700-luvun lopussa, samoin kuin sen eteläisempi osa Tammisaaren Österbystä Hankoon. Aikaisemmin vesi- ja talvireitit olivat pääasiallisia kulkuyhteyksiä Tammisaareen ja Hankoniemelle, mutta Hankoniemen linnoittamisen myötä myös maayhteyden ylläpito tuli tärkeäksi. Koko yhteyttä ehdotettiin kunnostettavaksi 1780-luvun alussa, mutta hanke lykkääntyi tenholalaisten vastustukseen. Työn tiedetään olleen vuonna 1796 kesken, mutta syksyllä 1799 jo käytössä ja kolme vuotta myöhemmin sen kuntoa on kuvailtu jokseenkin hyväksi.⁵⁸

Valmistuttuaan tie toimi osana Hangosta Sammatin kautta Hämeenlinnaan kulkevaa yhteyttä. Reitin merkittävyttä voidaan arvioida myös lukuisten suurtilojen, kartanoiden ja kievareiden perusteella. Tien parantamisen yhteydessä perustettiin kievari Trollböreän, joka myöhemmin 1860-luvulla siirtyi Österbyhyn.

Linjaus

Nykyinen linjaus on kuninkaankartastojen ajasta paikoin siirtynyt, mutta säilyttänyt luonteensa. Pohjan länsipuolella nykyinen Mörbyntie erkanee Suuresta Rantatiestä etelään, hieman lähempänä keskustaa kuin 1700-luvulla. Ylitettyään Hemträsketistä Pohjanpitäjänlahteen laskevan joen, tie saapuu Mörbyhyn ja kulkee tästä länteen vanhaa linjaa noudatellen. Soratienä säilynyt osio kulkee peltojen ja metsämaiden rajalla kiemurrellen maaston mukana. Suoremmin metsiä läpäisevät osiot ovat lähinnä myöhempien oikaisujen seurauksia.

Hieman ennen Österbytä soratie muuttuu päällystetyksi, kulkien asutuksen läpi

⁵⁷ Härö, 1993, s.50

⁵⁸ Viertola, 1980 s.50–51

lahden rannalle, missä se yhtyy uudempaan Hangontiehen.

Tästä etelään kohti Hankoa vanha tielinja kiertele Hangontien vierellä ja siitä on säilynyt vain katkonaisia osioita. Lähellä Hangon kaupunkia tien eteläinen haara Santalasta Täktomin kylän kautta Hankoon on säilynyt paremmin, jäätyään sivuun pääliikenteestä.

Nykytila

Pohjasta Österbyhyn kulkeva reitti on ainoa pidempi säilynyt tieosio Vanhasta Hankoniemen maantiestä. Etelämpänä uusi Hangontie on linjaukseltaan hyvin suora eikä omaa vanhan tien piirteitä. Lyhyemmistä säilyneistä pätkistä merkittävin on Santalasta erkaneva tie, jonka varrella on jopa säilynyt hieman vanhaa rakennuskantaa.

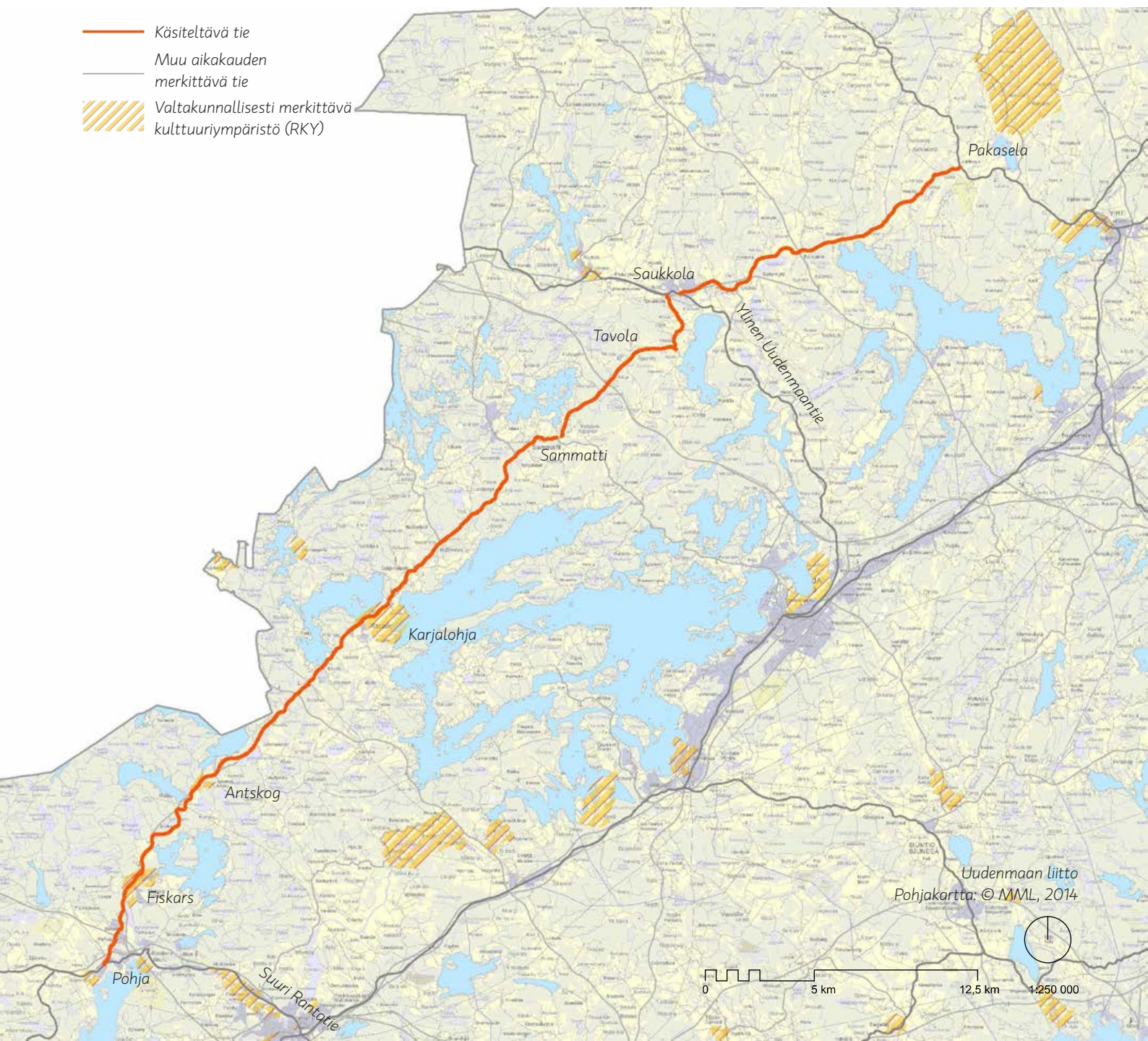
Pohjanpitäjänlahden itärannalla kulkeva sorapinnoitettu ja mutkitteleva Mörbyntie on säilyttänyt perinteisen ilmeen. Erityisesti Sällvikin kartanon kohdalla pääreitistä erkaneva mutka edustaa hienosti 1800-luvun kartanomiljöötä.

HANKONIEMEN
LINNOITTAMISEN
MYÖTÄ
MAAYHTEYDEN
YLLÄPITO TULI
TÄRKEÄKSI

POHJA - PAKASELA

- Sijainti:
Raasepori – Lohja – Vihti
- Tietoarvo:
Kohdetta on käsitelty laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Alueellisesti merkittävä tieosio, jopa kansallisesti merkittävässä tuotantomaisemassa
- Säilyneisyys:
Tien linjaus on säilynyt pääpiirteissään ja sen ainutlaatuinen kulttuuriympäristö tukee perinteistä luonnetta
- Elämyksellisyys:
Kauniiden tuotantomaisemien, ruukkien ja kylien lävitse kulkeva tie tarjoaa runsaasti vaihtelevia nähtävyyksiä
- Yhteys maisemaan:
Paikoin oikaistu tie kulkee yhä maastoa seuraillen historiallisten keskittymien lävitse ja pitkin toista Salpausselkää

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY)



Pohjasta Sammattiin ja edelleen Yliselle Uudenmaantielle ja Vihti – Somero tielle kulkeva reitti on kunnostettu maantiekseksi 1700– ja 1800-lukujen vaihteessa. Toista Salpausselkää myötäilevä tie on todennäköisesti keskiaikaista perää ja on myöhemmin toiminut osana Hangosta Samatkan kautta Hämeenlinnaan kulkevaa yhteyttä. Kulttuurihistoriallisesti arvokas osio kulkee Pohjasta Karjalohjan pohjoispuolelle Sammattiin.

Historia

Pohjan – Pakasela tie on paikannimien perusteella ollut käytössä jo keskiajalla, mutta yleiseksi maantiekseksi se on korotettu vasta 1780-luvulla. Tien varrelle sijoittuu runsaasti kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kerrostumia.⁶³

Tarkkaa vuotta tien kunnostukselle ei ole säilynyt, mutta sen raivaaminen maantiekseksi päätettiin vuonna 1781, jolloin kunnostusvelvollisuus asetettiin Pohjalle, Karjalohjalle, Lohjalle ja Vihdille. Vuonna 1802 Pohjan Björsbystä Vihdin Pakaselalle kulkevaa tietä kuvailtiin ”vastaperustetuksi” ja vuodesta 1807 lähtien se oli osa Karjaan – Hämeenlinnan postitietä.⁶⁴

Eteläinen osa tietä kulkee Pohjasta pohjoiseen läpi valtakunnallisesti arvokkaan Fiskarsin ruukin. Erittäin monipuolisena säilyneen rakennuskannan omaava alue juontuu 1600-luvulle, jolloin jokilaaksossa alettiin jalostaa kuparia ja rautaa. Alueella on huomattavan paljon istutettuja jalopuita, jotka myös monin paikoin reunustavat tietä. Aivan Lohjan rajan vieressä, Raaseporin puolella on myös Antskogin historiallisesti arvokas ruukki- ja verkatehdaskokonaisuus, joka on myös syntynyt 1600-luvun alussa. Tämä osuus oli ruukkien ansiosta hyvässä kunnossa jo 1600-luvulla. Ruukkien kuljetukset pohjautuivat pääasiassa vesiliikenteelle, mutta myös Suurelle Rantatielle vievä maareitti oli toiminnalle tärkeä.⁶⁵

Myös Karjalohjan pronssi- ja rautakautiset löydöt kertovat alueen pitkästä asutushistoriasta. Alueen asukkaiden tiedetään käyttäneen Karjalohjalle

vievää tietä jo pitkään kirkko- ja käräjäreitteinä.

Linjaus

Karjalohjan–Fiskarsin tie erkanee Suuresta Rantatiestä Pohjan kirkolla. Vanha tielinja on osittain kadonnut uudempien kaupunkirakenteiden ja Turuntien alle, mutta se tulee taas näkyviin Turuntien pohjoispuolella nykyisenä Fiskarsintienä.

Mutkittelevaa tietä on paikoin oikaistu, Fiskarsin eteläpuolella se kulkee lähempänä Borgbyträskettä ja Slickossa vanha linjaus on jäänyt pääreitit sivuun.

Antskogin ruukin alueen läpi tie saapuu Lohjalle, ja jatkaa Pohjantienä läpi pienipiirteisen maiseman. Mustion tien risteyksestä vesistöjä viistävä tie kulkee Karjalohjantienä Karjalohjan kylään, joka on rakentunut kapealle maa-alalle, kahden järven väliin.

Tästä tie jatkaa vanhaa linjaa mukailleen, metsäisempien maisemien lävitse Sammattiin ja edelleen nykyistä 1072-tietä mukaillen Saukkolaan ja Yliselle Uudenmaantielle.

Saukkolasta linjaus jatkaa 1223-tien linjoilla Koisjärven tuntumasta Vihtiin, missä se Jokikunnassa yhtyy vanhaan Vihti – Somero tiehen, entisen Pakaselan kieverin tuntumassa.

Nykytila

Maantie on säilyttänyt pääpiirteittäin alkuperäisen linjauksensa toisen Salpausselän tuntumassa. Se kulkee Raaseporin ja Lohjan hienoimpien kulttuuriympäristöjen lävitse ja sitoo ne yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Hyvin säilyneet, tietä reunustavat kylät tukevat tien historiallista luonnetta ja varsinkin Karjalohjan ympäristössä aukeavat laajat peltomaisemat osoittavat maanviljelytoiminnan säilyneen alueella.

Huomattavin oikaisu, Fiskarsin ja Antskogin välillä, Slickossa on jättänyt tien itäpuolelle sorapintaisena ja peltoaukeita seuraavana säilyneen pätkän. Muutaman talon ohitse kulkeva osio antaa paremman mielikuvan miltä tie on joskus näyttänyt.

63 Suomen tieyhdistys, 1974, s.78

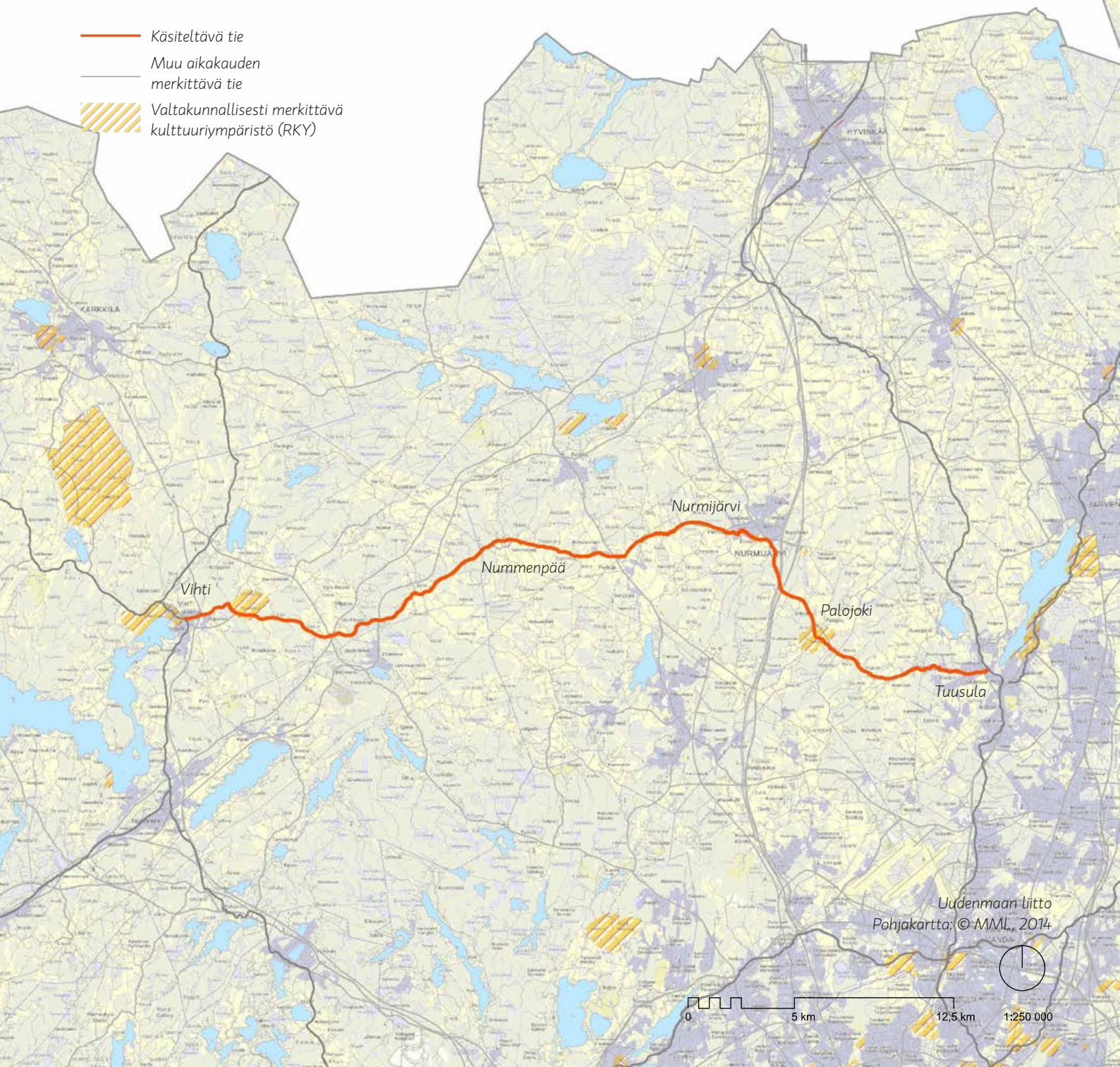
64 Viertola, 1980 s. 51–52

65 Putkonen, 2007

TUUSULA - VIHTI

- Sijainti:
Tuusula – Nurmijärvi – Vihti
- Tietoarvo:
Kohdetta on lyhyesti käsitelty laajempien tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Alueellisesti merkittävä, hyvin säilynyt tie maanviljelymaisemassa
- Säilyneisyys:
Linjaus ja ympäristö ovat hyvin säilyneet, lisäksi edustavia 1800- ja 1900-lukujen maataloja
- Elämyksellisyys:
Mukautuva ja avoimien peltoalueiden läpäisevä tie on miellyttävä ja sen varrella on useita historiallisia kohteita
- Yhteys maisemaan:
Harjujen ja laajojen peltoaukeiden ansiosta tieltä avautuu runsaasti kauniita näkymiä ympäristöön, tie kulkee maastoa myötäillen

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY)



Hyvin säilynyt Tuusulasta Nurmijärven ja Nummenpään kautta Vihtiin kulkeva tie rakennettiin maantiekseksi 1770- ja 1780-lukujen vaihteessa.

Historia

Maaherra Anders de Brucen määräyksestä Tuusulasta rakennettiin Nurmijärven ja Nummenpään kautta kulkeva maantie Vihtiin 1770- ja 1780-lukujen vaihteessa. Vuoteen 1805 mennessä sen varrelle asetettiin kestikievarit.⁵⁹ Peltomaiseman keskellä kulkevan tien varrella on lukuisia kyliä ja tiluksia. Idässä se kulkee valtakunnallisesti arvokkaan Palojoen kylän lävitse, joka oli jo 1500-luvulla yksi suurimmista kyläyhteisöistä Nurmijärvellä. Sieltä tie vie Nurmijärven kirkolle, joka on niin ikään rakennettu jo 1500-luvulla. Tästä päätellen kulkuyhteydelle kyläkeskusten välille oli tarvetta jo varhain.⁶⁰

Linjaus

Tie erkanee Hyrylässä Hämeentiestä länteen ja kaartuu Palojoen kylän lävitse luoteeseen Nurmijärvelle. Hyrylässä tielinja on kauttaaltaan uusittu eikä sen mutkaista harjulla kulkevaa linjaa huomaa ennen kuin asutus harvenee Nahkelan paikkeilla. Palojoelle saakka reitti on säilyttänyt vanhan linjansa, mutta kylän laaksoiseen maisemaan saavuttaessa tie on uudelleen linjattu suoraksi kallioleikkausten avulla. Nykyiseltä Nahkelantie – Palojoentie reitiltä avautuu näkyviä vaihtelevasti laajaan peltomaisemaan sekä mäntyiseen harjumetsään.

Saavuttaessa Hämeenlinnanväylän risteykseen vanha tie leikkaantuu, mutta jatkuu taas hyvin luonteensa säilyttäneenä, väylän länsipuolella. Tämä nykyinen Ojakkalantie kulkee kapeana ja mutkaisena Nurmijärvelle, ohittaen useita vanhoja maatiloja – näistä yksi poikkeuksellisen hyvin säilynyt Ojakkalan maatilakokonaisuus.

Nurmijärvellä tie ohittaa vanhan kirkon ja jatkaa länteen ylittäen Kyläjoen vanhaa siltaa pitkin. Peltoaukeita pitkin tie saapuu Nummenpään kylään, joka on säilyttänyt perinteisen

mittakaavansa.

Vihdin puolella linja jatkuu Nummenpäätienä, harjuisen maiseman lävitse Selkiin ja edelleen Siippoon. Kylien välillä tietä reunustaa joukko hyvin säilyneitä 1800- ja 1900-luvun maatiloja. Siippoon länsipuolella tien leikkaa Kehätie ja Vanha Porintie, jonka jälkeen linja jatkuu Nurmijärventietä aina Vihdin keskustaan saakka, missä se yhtyy Meritiehen.

Nykytila

Tie on asutuskeskittymiä lukuun ottamatta erittäin hyvin säilyttänyt linjauksensa ja luonteensa.

Se kulkee avoimien harjujen ja kauniiden viljelymaisemien lävitse, sekä sen varrella on runsaasti historiallisia maatiloja, kirkkoja ja kyläkokonaisuuksia.

Ainoastaan Hyrylän ja Vihdin keskustoissa sekä suuremmilla risteysalueilla tie peittyy uudempien infrastruktuurikerroksien alle. Muutoin sen luonne ja monipuolinen kulttuuri- sekä luontoympäristö ovat säilyneet hyvin ja tie on varsin miellyttävä.



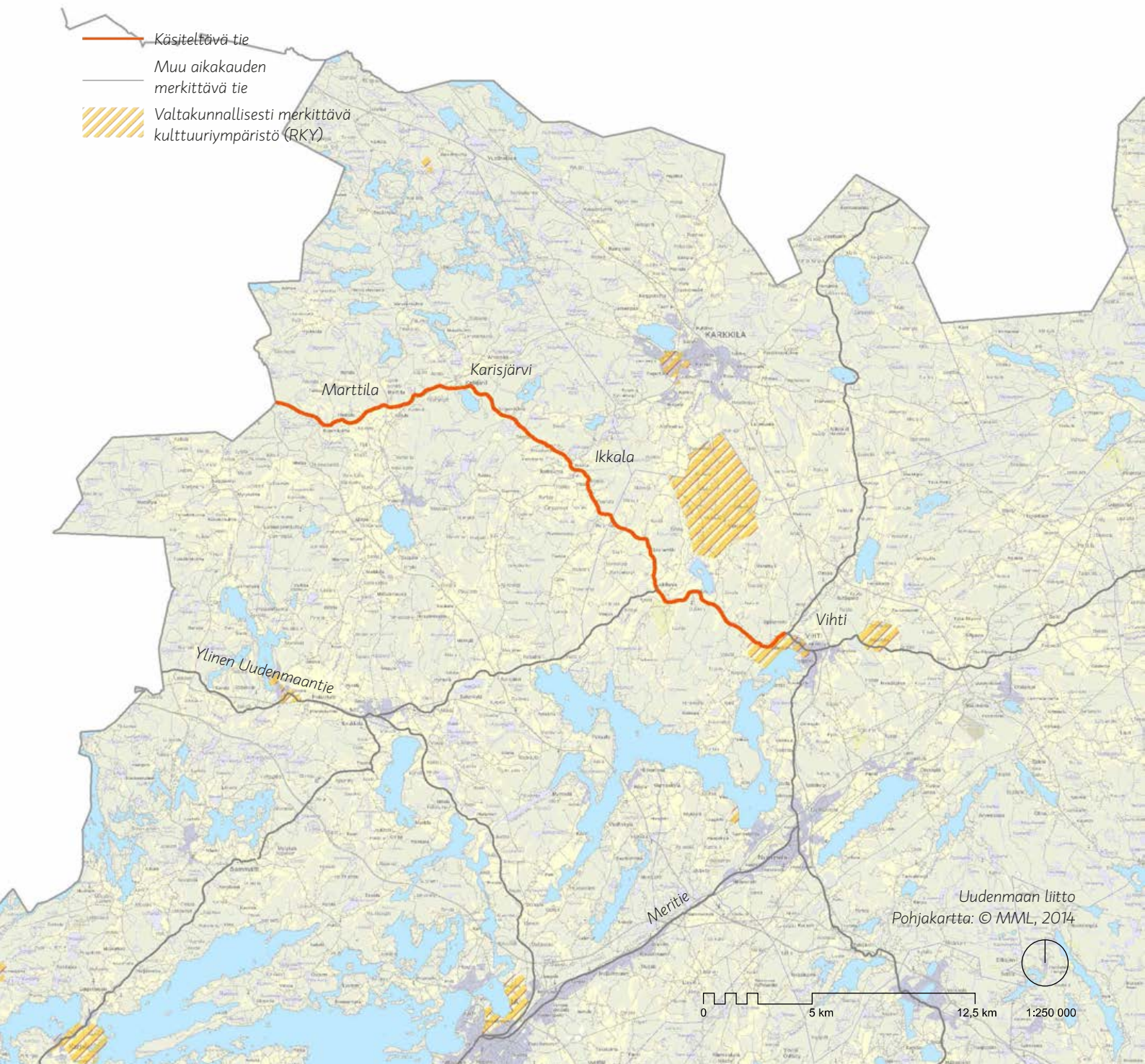
Nurmijärven länsipuolella tie ylittää Kyläjoen

59 Suomen tieyhdistys, 1974, s79

60 Putkonen, 2007

VIHTI - SOMERO

- Sijainti:
Vihti – Lohja (– Somero)
- Tietoarvo:
Kohde on lyhyesti mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Paikallisesti merkittävä, hyvin säilynyt tie maanviljelymaisemassa
- Säilyneisyys:
Linjaus ja ympäristö ovat hyvin säilyneet, tien varrella keskiajalle periytyvää maataloustoimintaa
- Elämyksellisyys:
Mutkitteleva ja avoimia peltoalueita läpäisevä tie on miellyttävä ja sen varrella on vanhoja maatiloja
- Yhteys maisemaan:
Laajoilta peltoaukeilta aukeaa näkymiä ympäröiviin vesistöihin, tie seurailee jokilaaksojen ja vesistöjen varrelle keskittyneitä peltoja



Vihdistä Somerniemen kautta Somerolle kulkeva tie on ensimmäisen kerran mainittu maantienä 1600- ja 1700-lukujen vaihteessa.

Historia

Vihdin–Someron tie mainitaan vuonna 1655 olevan mutkainen ja huonokuntoinen. Myöhemmin vuoden 1696 ruodutuskartassa se mainitaan maantienä.⁶¹ Reitti on siis todennäköisesti kunnostettu tällä välillä ja on saman suuntaista Tuusulan–Vihdin tietä vanhempi. Ympäröivän asutuksen perusteella tie voi olla jopa keskiaikainen.

Tien varrella olevassa Ikkalan kylässä, Kokin tilalla oli jo 1600-luvun alussa kestikievari, joka oli toiminnassa vielä 1700-luvun lopulla. Myös Karisjärven ja Marttilan kylät hyötyivät alueen läpäisevästä tiestä. Keskiajan lopulla asutetussa Karisjärven kylässä oli 1400- 1500-luvuilla neljä tilaa, jotka myöhemmin 1600-luvulla yhdistyivät yhdeksi ratsutilaksi. Myös Marttilan 1400-luvulle periytyvällä kylällä oli kestikievari.⁶²

Linjaus

Vihdin–Someron tie erkane Meritiestä Vanhalan kylässä Vihdin länsipuolella. Linja kulkee nykyistä Jokikunnantietä Vihdin hautausmaan ja siunauskappelin ohitse, ja Vanjoen ylittäen saapuu Jokikuntaan. Tie on päällystetty ja uusittu, mutta sen mutkitteleva linjaus kulkee hyvin lähellä Kuninkaan kartaston aikaista.

Vanha linjaus jatkaa läpi kumpuilevan maatalousmaiseman Pakaselantienä Marjamäkeen ja edelleen Ikkalantietä pitkin Ikkalan kylään. Avoimien peltojen ja puukujanteiden vieressä tie ohittaa Kokkilan tilan, joka toimi 1600-luvulla kestikievarina. Kylästä luoteeseen tie kulkee Rausjärven ja Karisjärven välitse, Karisjärven kylään.

Pienen kylän vanhan asutuksen keskeltä kulkevalta tieltä, aukenee myös laajat näkymät peltojen ylitse Karisjärvelle. Asutus vilahtaa nopeasti ohitse ja tie jatkaa viljeltyä jokilaaksoa myöten Marttilaan, missä se risteää 1800-luvulle periytyvän

Pusulan–Kärköläntien kanssa. Marttilasta tie jatkaa Nummikulman kautta Somerolle, Varsinais-Suomen maakuntaan, kulkien Somerniemeltä Hirsjärven myötäisesti kaupungin keskustaan.

Nykytila

Uudellamaalla tien varrelle ei sijoitu suurempia asutuskeskuksia eikä se risteä suurempien valtateiden kanssa, minkä ansiosta se on säilyttänyt linjauksensa ja luonteensa hyvin koko reitillä. Tien varsi on säilynyt myös rakennuskannaltaan melko avoimena, eikä kyläympäristöissä ole mittakaavaltaan häiritsevää uudisrakentamista. Tien varrella maanviljelytoiminta ja avoimet pellot ovatkin yhä hallitsevia maisemaelementtejä. Alueella on yhä hyvin säilyneitä historiallisia maatiloja, muttei kansallisesti merkittäviä kohteita, jotka nostaisivat tien historiallista arvoa. Näin ollen viljelymaisemien ja jokilaaksojen läpi kulkevan tien historiallinen merkitys on lähinnä paikallista, vaikkakin se on näkymiltään hyvin miellyttävä reitti.

*MAANVILJELYTOIMINTA
JA AVOIMET PELLOT
OVAT YHÄ HALLITSEVIA
MAISEMAELEMENTTEJÄ*

61 Suomen tieyhdistys, 1974, s.78

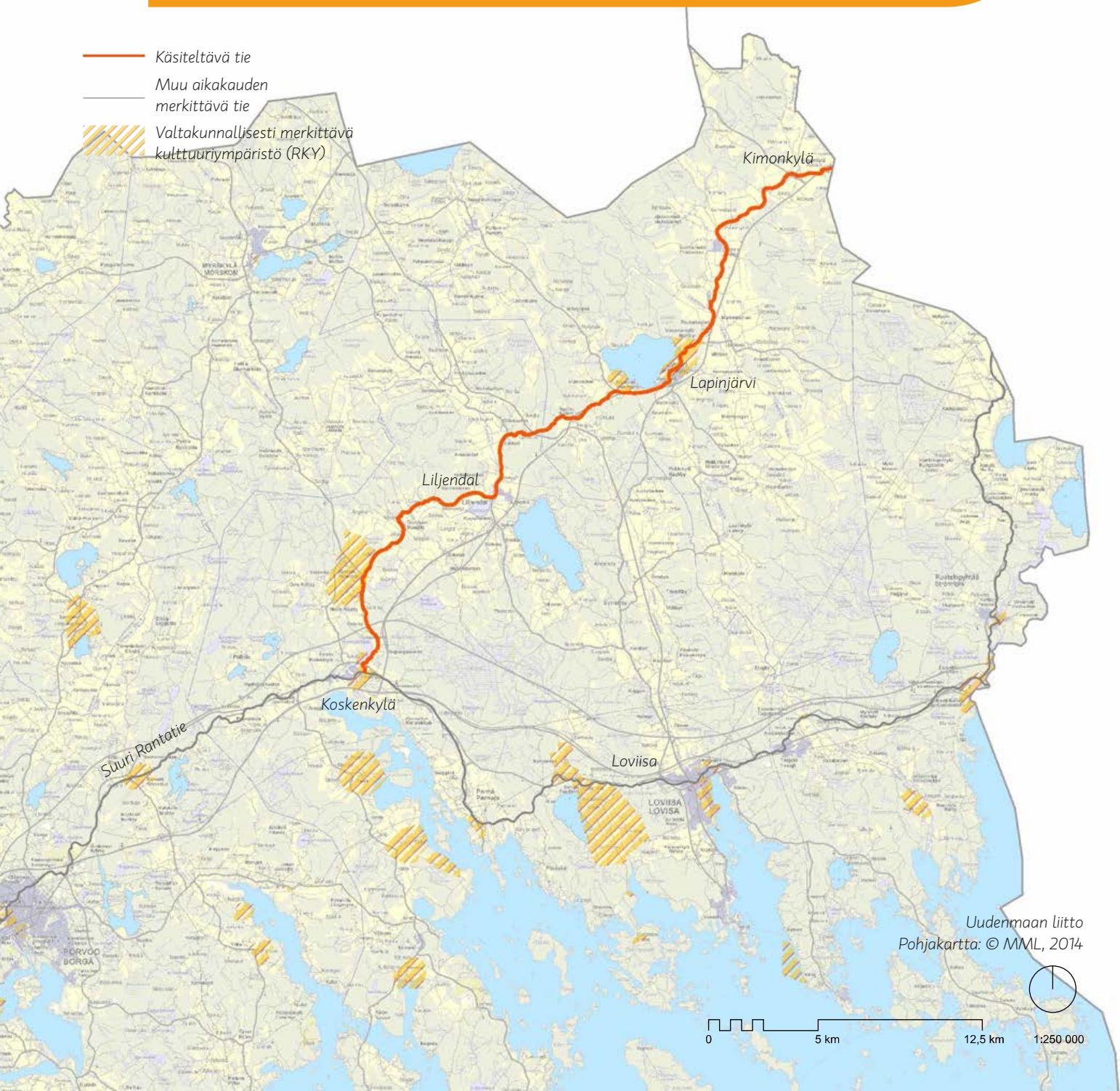
62 Putkonen, 2007

KOSKENKYLÄ - ELIMÄKI

- Sijainti:
Loviisa – Lapinjärvi (– Kouvola)
Malmgård – Rutumi väli nostettu
Itä-Uudenmaan maisematieksi
- Tietoarvo:
Tie mainitaan laajempien tutkimusten
yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Alueellisesti merkittävä, viljeltyä jokilaaksoa
seuraileva tie
- Säilyneisyys:
Tien linjaus ja luonne ovat pääosin säilyneet

hyvin. Säilyneet maatalous- ja kartanotoiminta
korostavat tien vanhaa käyttötarkoitusta.

- Elämyksellisyys:
Tie istuu avaraan jokilaaksoon miellyttävästi ja
sen varrella säilyneen kartanotoiminnan
ansiosta tie on puoleensavetävä kohde
- Yhteys maisemaan:
Säilyneen viljelytoiminnan ansiosta yhteys
maisemaan ja vesistöihin on säilynyt
hyvin. Myös tien varren asutuskeskukset
sopivat mittakaavaltaan historialliseen
ympäristöön.



Loviisan Koskenkylästä Elimäkeen johtava tie toimi Itä-Uudenmaan ja Kymeenlaakson yhdystienä. Tie tunnetaan ainakin 1600-luvun lopulta ja se kunnostettiin maantiekseksi 1700-luvun alussa.

Malmgårdin ja Rutumin välinen osuus on yksi Itä-Uudenmaan maisemateistä.

Tunnetaan myös Välimaantienä (Mellanväg).

Historia

Pernajan Koskenkylä, joka nykyisin on osa Loviisaa, toimi Hämmäläisten kauppapaikkana mahdollisesti jo keskiajalla. Sieltä alkaa keskiajalle periytyvä Koskenkylän–Elimäen tie, joka kulkee Liljendalin ja Lapinjärven kautta. Tietä kutsuttiin myös Välimaantiekseksi, koska se kulki Ylisen Viipurintien ja Suuren Rantatien välissä.

Tie kunnostettiin 1700-luvun alussa tukemaan Loviisan alueen kauppaa, Haminan menetyksen seurauksena. Samalla rakennettiin myös 1750-luvulla valmistunut Loviisan ja Lapinjärven välinen tieosuus, joka kulki edelleen pohjoiseen Yliselle Viipurintielle. Tarkoitus oli ohjata Savon ja Pohjois-Karjalan kauppaa Haminasta uuteen satamakaupunkiin. Loviisa ei tosin onnistunut tässä painopisteen siirrosta vaan kauppa kääntyi kohti Pohjanmaata.⁶⁶

Linjaus

Tie erkanee Koskenkylässä Suuresta Rantatiestä ja suuntaa pohjoiseen Malmgårdin kartanolle, Hammarkoskentie–Tetomintie–Rumpilantie linjaa. Sladaforsen jokea seuraillen vanha tielinja kulkee koilliseen Rumpilan ja Liljendalin lävitse, jokilaaksoa hallitsevien peltojen muotoja noudatellen.

Liljendalissa tie ohittaa 1800-luvun lopulla valmistuneen uusgotiikkaa edustavan Liljendalin kirkon, jatkaen edelleen Kvamforsenin myötäisesti Eskilomiin. Pitkin Eskilomintietä, mutkitteleva ja hyvin linjauksensa säilyttänyt tie yhtyy Rutumin kohdalla Helsingintiehen. Tällä Lapinjärveen vievällä osuudella vanhan tien luonne kadonnut.

Vanha linjaus tulee jälleen näkyviin Lapinjärven keskustan läpäisevänä Lapinjärventienä, mistä se jatkaa uudemman Helsingintien länsipuolella Taasianjokea myötäillen. Avoimessa ja vehreässä jokilaaksossa tie kulkee Taasianjoen tuntumassa, vaihdellen rannalta toiselle, Pukarontie–Vanhatie–Kimonkyläntie linjaa noudatellen. Kimonkylästä linja jatkaa Helsingintien suunnassa Elimäelle, missä uudempi tie jälleen paikoin halkoo ja peittää vanhaa alleen.

Nykytila

Koskenkylän ja Elimäen välinen tielinja on suurimmalta osin erittäin hyvin säilynyt. Koskenkylästä Malmgårdiin ja edelleen Rutumin kylään kulkeva tieosuus on yhtenäinen ja elämyksellinen reitti, jonka varrelta löytyy Malmgårdin 1600-luvulle asti periytyvä kartanomiljöö sekä entinen Liljendalin kunta. Malmgårdin suuri kartanoalue on alueellisesti merkittävä kokonaisuus, jonka toiminta jatkuu monipuolisena yhä tänä päivänä, muun muassa panimotoiminnan muodossa.

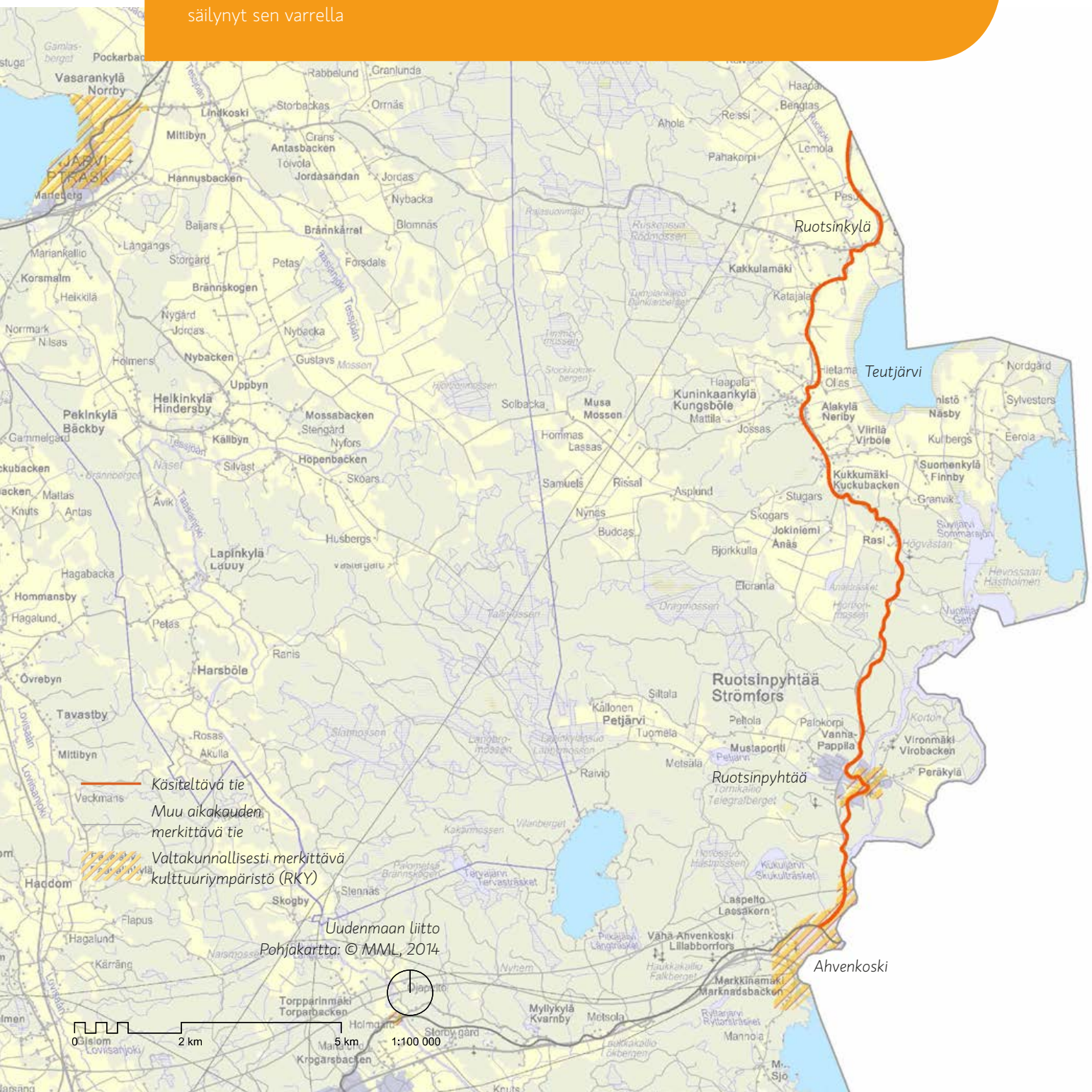
Liljendal puolestaan sijaitsee Sävträsketin rannalla, kauniin jokilaakson keskellä. Vanhan pääraitin muodostava tielinja ohittaa asutuksen sekä 1800-luvulla valmistuneen Liljendalin kirkon ja sujahtaa jälleen nopeasti avaraan peltomaisemaan. Tieltä avautuu myös monin paikoin näkymiä vierellä kulkevalle joelle. Rutumiin päättyvä osio on nostettu myös yhdeksi Itä-Uudenmaan maisematiekseksi. Helsingintie katkaisee muuten ehjän kokonaisuuden Rutumin ja Lapinjärven välillä, muutoin maisematietä olisi perustellusti voitu jatkaa Lapinkylästä aina Kimonkylän kautta Elimäelle asti.

*HAMINAN MENETYKSEN
SEURAUKSENA
TIE KUNNOSTETTIIN
1700-LUVUN ALUSSA
TUKEMAAN LOVIISAN
ALUEEN KAUPPAA*

66 Mauranen, 1999, s.219–220

AHVENKOSKI - ELIMÄKI

- Sijainti:
Loviisa – Kouvola
Nostettu Länsi-Kymen kulttuuritieksi
- Tietoarvo:
Kohde on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Tie on historiallisilta arvoiltaan paikallisesti merkittävä
- Säilyneisyys:
Tien linjaus ja luonne ovat hyvin säilyneitä, myös runsaasti historiallista toimintaa on säilynyt sen varrella
- Elämyksellisyys:
Tien hieno ympäristö ja yksittäiset kulttuurikohteet nostavat sen houkuttelevuutta
- Yhteys maisemaan:
Reitti kulkee Kymijokea ja siihen laskevia jokia seuraillen, paikoin avarassa viljelymaisemassa, vesistöille ja peltomaisemaan avautuu kauniita näkymiä



Suurelta Rantatieltä pohjoiseen Elimäelle kulkeva reitti parannettiin maantiekseksi 1740-luvulla. Vanhaa linjaa kulkee nykyään Länsi-Kymen Kulttuuritieksi nostettu Elimäentie.

Historia

Ahvenkoskelta Elimäelle kulkeva tie parannettiin 1740-luvulla raja- ja postijärjestelyjen takia kärryillä ajettavaksi maantiekseksi. Venäjän rajan siirtyminen Kymijoelle vuonna 1743 nosti siis alueen merkitystä, mutta toi myöhempien sotien ja ison vihan seurauksena myös vaikeuksia.

Vanha tie erkanee Suurelta Rantatieltä Ahvenkosken sillan tuntumassa ja kulkee Kymijoen haaraa, kohti yläjuoksua. Ahvenkosken siltapaikka esiintyy jo Jaakko Teitin luettelon kartassa vuodelta 1556.⁶⁷ Tien eteläosassa sijaitsee vuonna 1698 perustettu Strömforsin ruukki, jota on seuraavina vuosisatoina laajennettu ja sen toiminta on yhä jatkuvaa. Ruotsinpyhtäällä tie tekee mutkan 1770-luvulla rakennetulle kirkolle ja sen päätepisteenä on Elimäen kirkko ja Moision kartano, joiden historia ulottuu 1600-luvulle.

Linjaus

Vanha linja kulkee pohjoiseen, Savukosken sillalle vievän niemen kohdalta. Nykyistä Elimäentietä myötäilevä reitti ohittaa Ahvenkosken hautausmaan aivan Kymijoen tuntumassa, mutkittelevan tien linjaus on suoristunut varsinkin Ruotsinpyhtään kohdalla. Elimäentietä erkaneva, Puistokujaa ja Ruukintietä pitkin kulkeva lenkki Ruotsinpyhtään kirkolle, on kuitenkin lähempänä vanhaa linjausta.

Ruotsinpyhtäältä Viirilään tie kulkee mäntyisen metsäalueen lävitse, ennen kuin saapuu alavampaan, Teutjärveä ympäröivään viljelysmaisemaan. Teutjärven pohjoispuolella Elimäentie kulkee Ruotsinkylän lävitse ja ylittää kapean Ruotjoen jatkaen Kymenlaaksoon Kouvolaan. Kouvolan puolella tie seuraa nykyistä Rautulantietä aina Elimäelle saakka.

Nykytila

Tien linjaus on pieniä oikaisuja lukuun ottamatta säilynyt lähellä Kuninkaan kartaston aikaista. Uudenmaan puolella tieltä avautuu etelässä näkymiä kauniille joen varrelle ja pohjoisessa sitä hallitsee laajat peltomaisemat sekä pilkahdukset Teutjärveä.

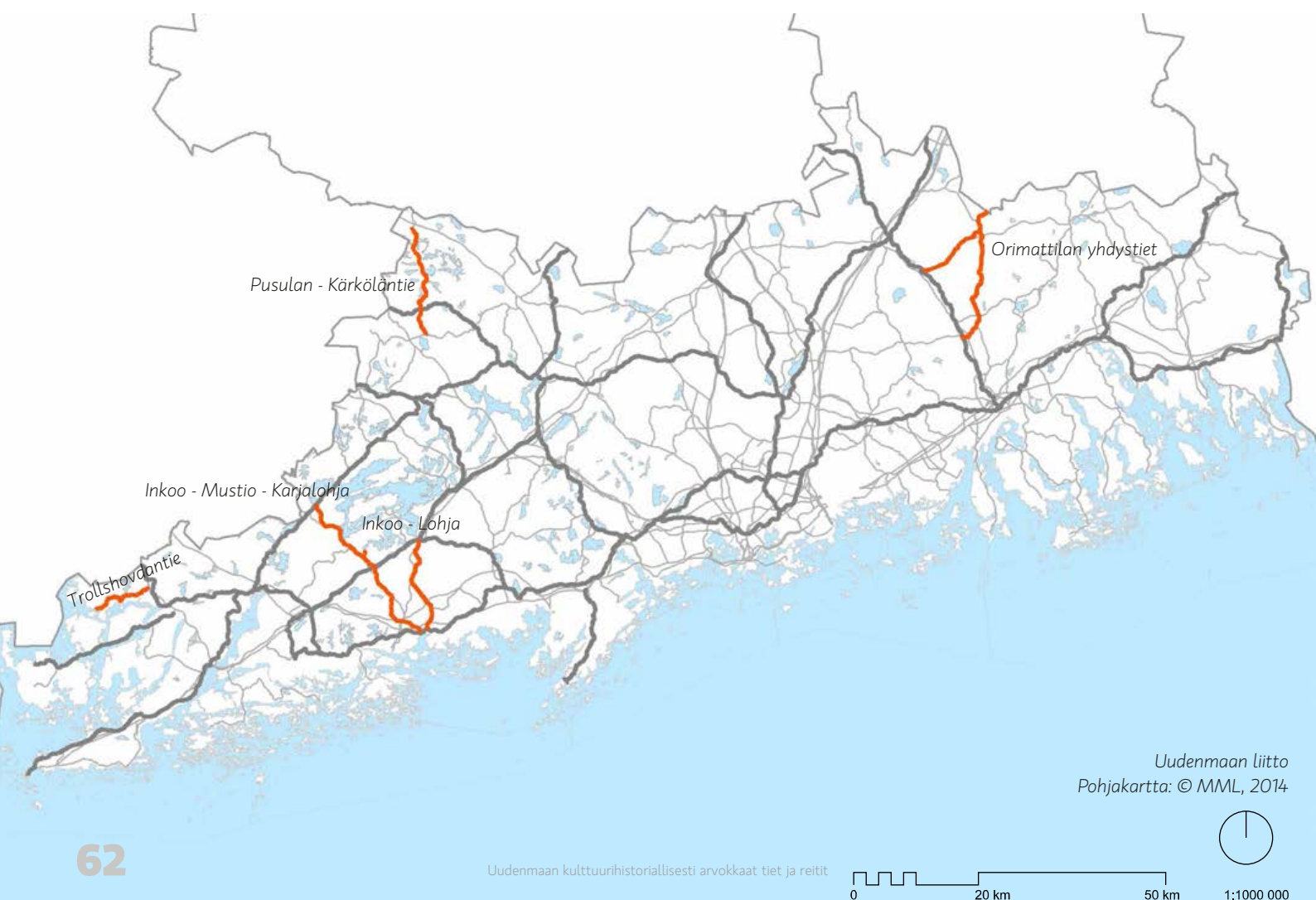
Elimäentien kulttuuritieprojekti näkyy maastossa parannettuna opastuksena, tiemaskottina toimiva variksenpelätin opastaa osalle käyntikohteista. Strömforsin historiallinen ruukinalue on varmasti yksi näkyvimmistä kohteista, lisäksi tien varresta löytyy museoita sekä majoitus- ja muonituspalveluita. Näin tien elämyksellinen arvo kauniissa jokilaaksossa, on huomattavasti sen historiallista arvoa suurempi.

VENÄJÄN RAJAN SIIRTYMINEN KYMIOELLE VUONNA 1743 NOSTI ALUEEN MERKITYSTÄ

67 Mänttinen, 1999, s.68, 220

1800-LUVUN PITÄJÄNTIET

TROLLSHOVDANTIE
PUSULAN – KÄRKÖLÄNTIE
INKOO – MUSTIO – KARJALOHJA
INKOO – LOHJA
ORIMATTILAN YHDYSTIET PORVOONTIELLE



ASUTUKSEN KASVAESSA
1800-LUVULLA,
PAIKALLISTEITÄ
PARANNETTIIN KAPEISTA
KYLÄTEISTÄ PAREMMIN
YLLÄPIDETYIKSI
PITÄJÄNTEIKSI

Autonomian alussa rakennettiin pääasiassa yhdysteitä, jotka helpottivat kulkua sisämaan pitäjiin ja rannikkokaupunkeihin. Teollistuminen oli vielä hidasta, mutta joitakin ruukkiteitä rakennettiin.

Asutuksen kasvaessa 1800-luvulla, paikallisteitä ryhdyttiin parantamaan kapeista kyläteistä paremmin ylläpidetyiksi pitäjännteiksi. Tiedot ajan teistä perustuvat ajan tiekarttoihin sekä kuvernöörien tiedonantoihin.⁶⁸

68

Liimatainen, 2007, s.18-19

Venäjän keisarikunnan autonomisena suurruhtinaskuntana päätökset tietöistä siirtyivät Ruotsin käsistä Suomen puolelle. Samalla käytettäväksi tuli enemmän verovarjoja, sillä Venäjä ei vaatinut osaa autonomisen alueen veroista. Valtio pystyi kunnostamaan olevia maanteitä sekä tihentämään yleisten maanteiden verkostoa pienempiinkin pitäjiin.

Vuosisadan loppupuoliskolla alkanut rautatieliikenne mullisti hitaasti kuljetus- ja henkilöliikenteen vuosisadan vaihtuessa, sillä parannettuinkin maantiet olivat usein hitaita ja epätasaisia.⁶⁹

69

Suomen tieyhdistys, 1974, s.130

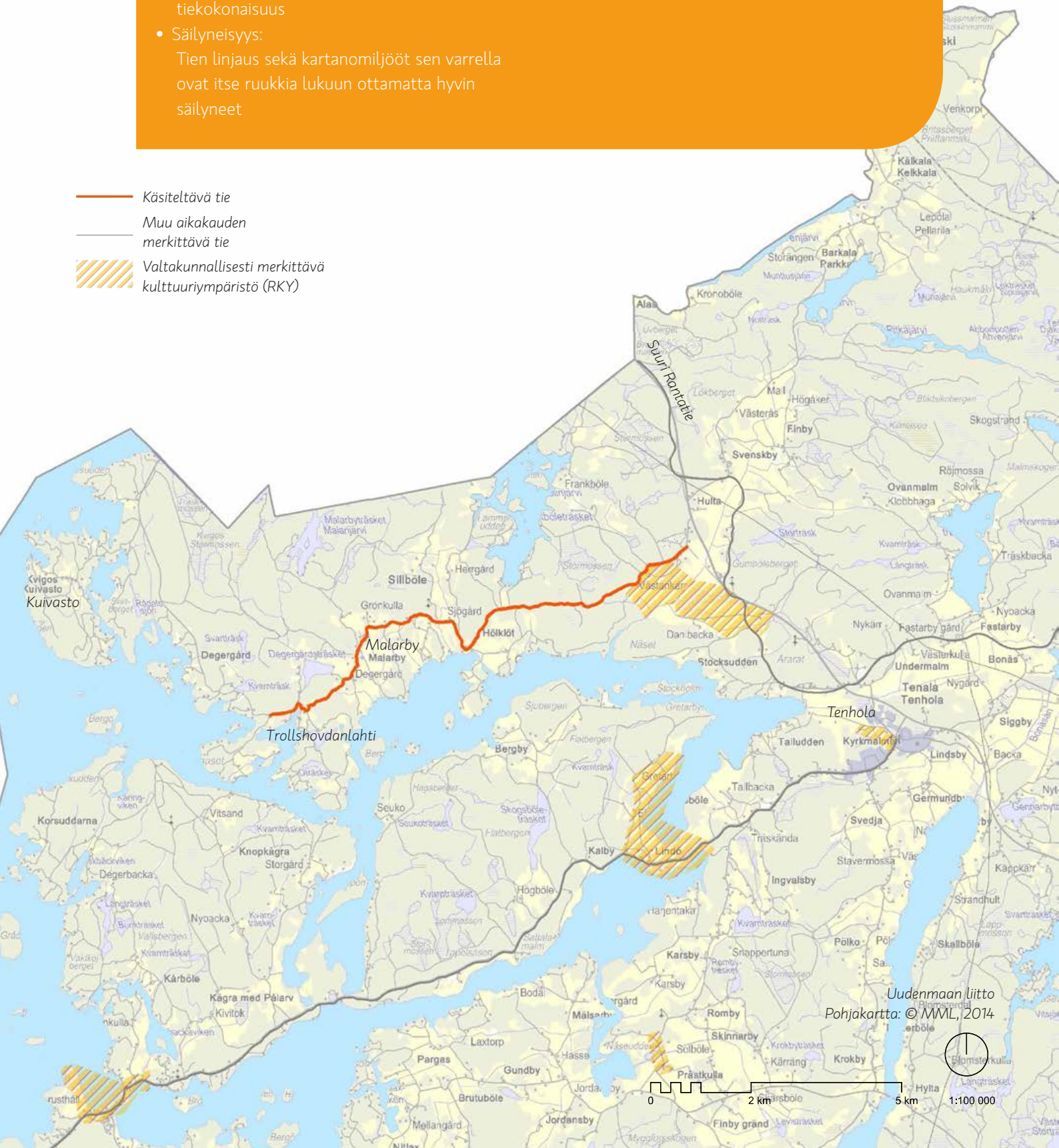


Orimattilan yhdisteiden varrella on paikoin vanhasta asutuksesta kertovia jalopuita

TROLLSHOVDANTIE

- Sijainti:
Raasepori
- Tietoarvo:
Tie on mainittu laajempien selvitysten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Paikallisesti erittäin merkittävä, hyvin säilynyt tiekokonaisuus
- Säilyneisyys:
Tien linjaus sekä kartanomiljööt sen varrella ovat itse ruukkia lukuun ottamatta hyvin säilyneet
- Elämyksellisyys:
Mukautuva ja vaihtelevissa maisemissa kulkeva tie on vaikuttava kokonaisuus
- Yhteys maisemaan:
Tie myötäilee peltojen ja metsien reunoja, sulautuen niihin luontevasti

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY)



1800-luvun ruukintietä edustava Trollshovdantie kunnostettiin vuosisadan puolivälissä. Paikallisen ruukin omistajan kunnostaman tien varrella on vaikuttavia kulttuurimaisemia sekä nähtävissä vanhan ruukin vaikutus alueen rakennuskantaan.

Historia

Trollshovdan ympäristön kylistä on asiakirjamainintoja jo 1300- ja 1400-luvulta, pronssikautisten hautaröykkiöiden lisäksi. Kulku alueella tapahtui kuitenkin yhä 1700-luvulla pääasiassa vesi- ja talviteitse. Vanha vaatimaton kylätie kunnostettiin 1800-luvun puolivälissä, kun John von Julin rakennutti Trollshovdanlahden pohjukkaan uuden ruukin. Nähtävästi vuonna 1856 parannettu tie poikkeaa hieman vanhemmasta linjauksesta. Ainakin idässä se on kääntynyt Suurelta Rantatieltä jo Stockensuddenin kohdilla Västakärrriä kohti, mikä on paikoin yhä nähtävissä maastossa.

Ruukin vaikutus näkyy yhä alueen rakennuskannassa, vaikkakin itse ruukki purettiin kannattamattomana 1900-luvun alussa, jolloin valtaosa sen laitteistosta kuljetettiin Fiskarsiin. Osa masuunin rakenteista sekä hiiliuuneista on säilynyt, ja konttori sekä aitta on muutettu kesäkäyttöön.

Lisäksi Trollshovdasta luoteeseen löytyy poikkeuksellisen hyvin säilynyt Kuivaston torpparialue, joka kuvaa erinomaisesti 1800-luvun talonpoikaismiljöötä.⁷⁰

Linjaus

Trollshovdantie erkanelee Suuresta Rantatiestä Hultan pohjoispuolella Raaseporin länsikulmassa. Uudempi Perniöntie on korvannut alueella Suuren Rantatien linjan, mutta Trollshovdanlahdelle vievä tie on säilyttänyt 1800-luvun aikaisen linjauksensa hyvin.

Osin yhä soratienä säilynyt tie kulkee Svensksbybäckenin laajan viljelymaiseman reunaa, mäntysiselle kankaalle. Sieltä edelleen Malarbyn peltoaukeiden välistä lyhyehkö tie mutkittelee Trollshovdanlahdelle, missä se ohittaa hyvin säilyneet hiiliuunit aivan rannan tuntumassa.

Ruukin jälkeen tie jatkuu Kuivastontienä, joka ohittaa Kuivaston torpparialueen, minkä voidaan vielä katsoa kuuluvan kulttuurihistorialliseen kokonaisuuteen. Siitä uudempi tielinja täydentää lenkin niemen ympäri, takaisin nykyiselle 52-tielle, mistä se alkaakin.

Nykytila

Tie on säilyttänyt vanhan ruukin aikaisen, mutkittelevan linjauksensa ja luonteensa. Sen itäisempi pää alkaa Svensksbyn jokilaakson kulttuurimaisemassa ja ohittaa Västankärrin hyvin säilyneen kartanoalueen. Tie on nykyisin päällystetty aina Malarbyn peltoaukeiden loppuun, mutta Trollshovdan ruukinalue on onneksi säilynyt sorapintaisena, mikä osaltaan korostaa historiallista ruukinalueutta. Vaikka itse ruukki on purettu, on tien ympäristö muutoin säilyttänyt erinomaisesti luonteensa.

RUUKIN VAIKUTUS NÄKYY ALUEEN RAKENNUSKANNASSA

70 Putkonen, 2007

PUSULAN - KÄRKÖLÄNTIE

- Sijainti:
Lohja
- Tietoarvo:
Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Paikallisesti merkittävä kirkkoja yhdistävä reitti
- Säilyneisyys:
Linjaus sekä ympäristö ovat hyvin säilyneet, uudisrakentaminen melko vähäistä
- Elämyksellisyys:
Tien varrella on jonkin verran historiallista rakennuskantaa, ja kuljettaessa Pusulanjoen sekä järvien tuntumassa avautuu hienoja näkymiä
- Yhteys maisemaan:
Tie seurailee hyvin alueen vesistöjä, mutta kulkee myös paikoin suljetumpien metsäalueiden lävitse

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY)



Pusulasta pohjoiseen johtava tie
kunnostettiin 1800-luvun loppupuoliskolla,
rautatierakentamisen jo alettua.

Historia

Pusulasta pohjoiseen johtava Marttilantie,
jonka nimi vaihtuu pian kyläkeskuksen jälkeen
Kärköläntieksi, raivattiin ajokelpoiseksi
vuosina 1867–1879. Rakennuspäätös tielle
annettiin jo vuonna 1864.⁷¹ Vaikka ensimmäinen
rautatie ja Saimaan kanava olivat jo tässä
vaiheessa valmistuneet, oli hevoskyyti yhä
tärkein kuljetusmuoto, varsinkin isojen
kaupunkikeskusten vaikutusalueen ulkopuolella.⁷²
Tien pohjoispäässä olevaan Kärkölään saatiin
vuosina 1838–1842 talkoilla rakennettua kirkko,
mikä toimii yhä alueen maamerkkinä. Eteläosa
Pusulanjärven kulttuurimaisemassa on sen sijaan
yksi alueen vanhimmista asuinalueista, joka
periytyy mahdollisesti 1300-luvulle.⁷³

Linjaus

Pusulan 1600-luvulla rakennetulta kirkolta
pohjoiseen, Marttilantietä kulkeva linjaus on
säilynyt hyvin, varsinkin taajaman ulkopuolella.
Tie seurailee Pusulanjokea Marttilaan, mistä se
jatkaa risteyksen jälkeen Kärköläntienä. Löytyn
järven itäpuolella kierrettäessä, peltomaisema
vaihtuu metsäisempään, kosteikkojen
ympäröimään maisemaan ja tie saapuu
Vahermanjärvelle. Kulkien aivan rantaviivassa
kiinni, tie jatkaa pohjoiseen, ja saapuu Kärkölään
kirkolle kahden järven – Saloveden ja Heinjärven
– välistä.
Aivan Kärkölään pohjoispuolella kulkee Porintie,
jota hieman ennen historiallinen tieosuus päättyy.

KIRKOLTA KIRKOLLE
KULKEVA REITTI
MUKAILEE HYVIN
YMPÄRÖIVIÄ
VESISTÖJÄ

Nykytila

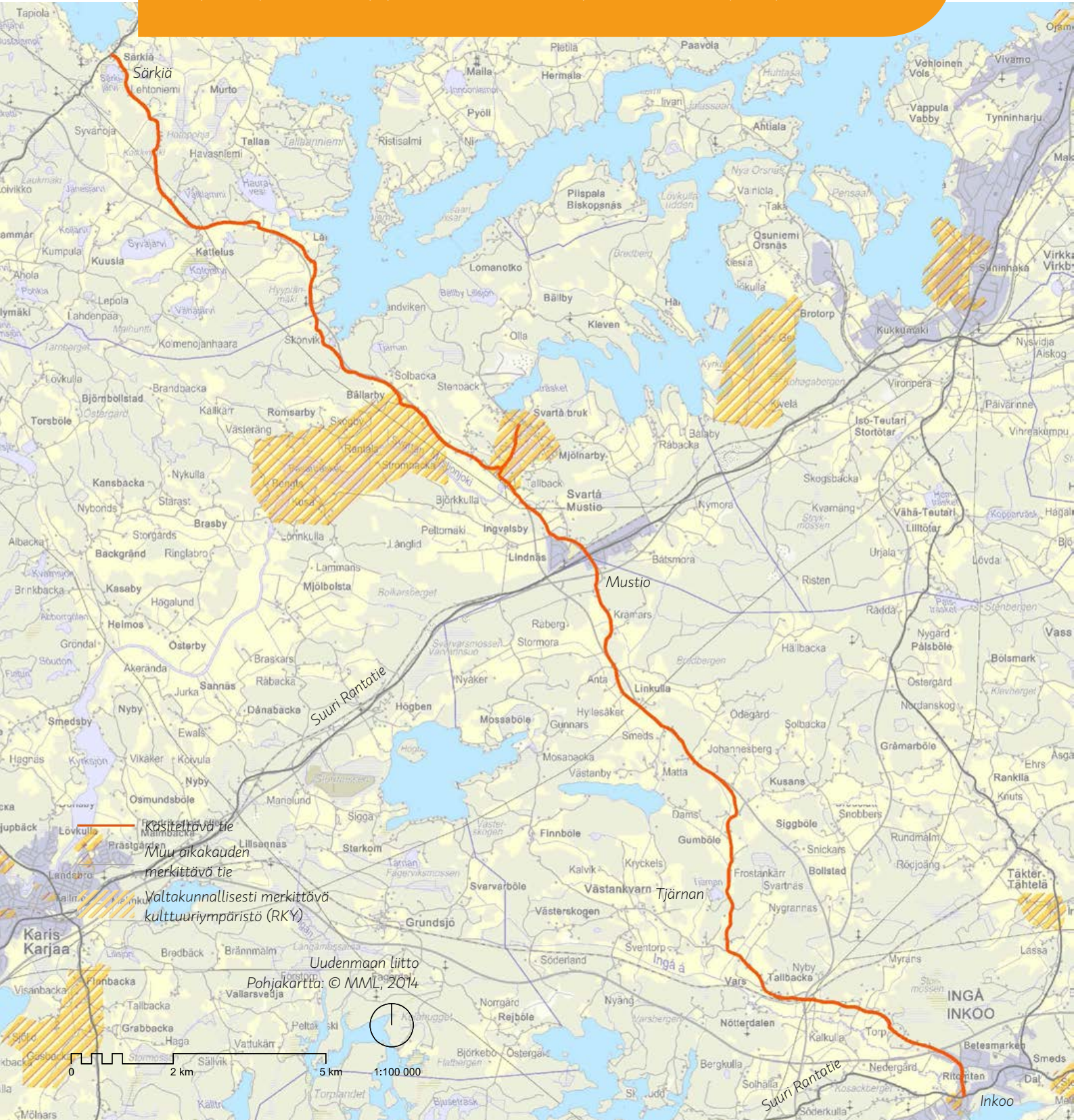
Pusulan ja Marttilan väliselle osuudelle, aukeaan
jokilaaksoon on rakennettu hieman enemmän ja
se eroaa tunnelmaltaan suljetummasta, metsän
läpi kulkevasta pohjoisosasta. Marttilan ja
Kärkölään välillä aukeaa paikoin hienoja näkymiä
vierustaville järville, mutta tieosuuden varrella ei
ole juurikaan asutusta tai peltota.
Tien linjaus on säilynyt hyvin Kuninkaankartaston
mukaisena ja kirkolta kirkolle kulkeva reitti
mukailee hyvin ympäröiviä vesistöjä, vaikkei
sen varrella olekaan erityisen runsaita
kulttuurihistoriallisia kerrostumia.

71 Suomen tieyhdistys, 1974, s.154
72 Masonen et al., 1999, s.14
73 Putkonen, 2007

INKOO - MUSTIO - KARJALOHJA

- Sijainti:
Inkoo – Raasepori – Lohja
- Tietoarvo:
Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Paikallisesti merkittävä yhdystie
- Säilyneisyys:
Linjaus on jokseenkin säilynyt, muttei enää

- yhtenäinen kokonaisuus. Ympäristö ja rakennuskanta sen sijaan on paremmin säilynyttä.
- Elämyksellisyys:
Ruukin miljö, pienet säilyneet kylät sekä viljelysmaisema tekevät reitistä kiinnostavan
- Yhteys maisemaan:
Reitti seurailee jokilaaksoja sekä peltoaukeita, joille avautuu hienoja näkymiä



Inkoolta Karjalohjalle kulkeva reitti on parannettu pitäjätieksi 1840-luvun tienoilla. Kaakosta luoteeseen kulkeva tie yhdistää Suuren Rantatien Fiskarsin–Karjalohjan tiehen.

Historia

Inkoon ja Mustion välisen tieosion linjaus palautuu myöhäiskeskiajalle ja sitä ylläpidettiin 1800-luvun alkuun kylätienä. 1840-luvulla tieosuus oli parannettu pitäjätieksi. Mustio – Karjalohjan osio on mainittu olevan vuonna 1805 pienehkö tie ja sekin on muuttunut yleiseksi tieksi autonomian alkujakson lopulla.⁷⁴

Reitti yhdistää etelässä Inkoon ja Mustion, sekä Suuren Rantatien eteläisen ja pohjoisen haaran toisiinsa. Inkoon jokilaakson läpäisevä tielinja alkaa 1200-luvulle periytyvästä Inkoosta ja saapuu Mustioon, jonka ruukki toiminta on aloitettu ensi kerran jo 1560-luvulla. Luoteinen osuus päättyy Karjalohjalle, jossa asutus vakiintui varhaiskeskiajalla ja keskus muodostui itsenäiseksi seurakunnaksi 1600-luvun alussa.⁷⁵

Linjaus

Vanha tielinja erkanee Suuresta Rantatiestä Inkoon kirkon kohdalla. Linjaus on hieman siirtynyt kaupungin keskustassa, sekä Inkoon Rannikkotien ja Tallbackan ohittavan rautatien risteyksissä. Tallbackasta tie seuraa Inkoonjoen tuntumassa, nykyistä Västankvarnintietä Gumbölentien risteykseen, missä se kääntyy pohjoiseen Tjärnan järvelle.

Järven itäpuolitse hyvin säilynyt tieosuus kulkee pienempää jokihaaraa reunustavalle peltoaukealle ja yhtyy Eteläiseen Savontiehen. Tämän uudemman tien molemmin puolin näkyy yhä vanhaa linjausta mukailevia tieosioita. Mustion kohdalla tie kaartuu Krämarsinkaarta ja Linderintietä mukaillen keskustan lävitse, mutta palaa jälleen Salontielle taajaman pohjoispuolella. Mustionjokilaakson reunaan seurailevaa osuutta on hieman oiottu, mutta näkymät joelle ja Mustion ruukille muistuttavat tien historiasta. Sieltä linjaus kaartaa Ruosniemenselän tuntumaan ja edelleen pieniä peltoaukeita seuraillen

Katteluksen kylään. Pieni 1460-luvulle periytyvä kylä ei erityisemmin näy nykyiselle tielle, mistä vanha linjaus kääntyy Salontieltä luoteeseen, Kuivassuontielle ja edelleen Särkijärventietä pitkin Särkiään. Risteyksessä se kohtaa Karjalohjantien – eli edellisellä vuosisadalla maantiekseksi parannetun Karjalohjan ja Fiskarsin välisen tielinjan.

Nykytila

Vanha linjaus on säilynyt käytössä, muttei muodosta enää yhtenäistä reittiä. Parhaiten luonne on säilynyt sivuteiksi jääneillä osioilla, jotka ovat säilyneet mutkaisempina ja paikoin sorapäällysteisinä. Salontien osuudet ovat ympäristönsä viljelymaisemien ja rakennuskannan puolesta säilyttäneet luonteensa, vaikkakin tietä on suoritettu. Ruukin miljöö sekä vanhojen kylien ympäristöt tekevät reitistä mielenkiintoisen.

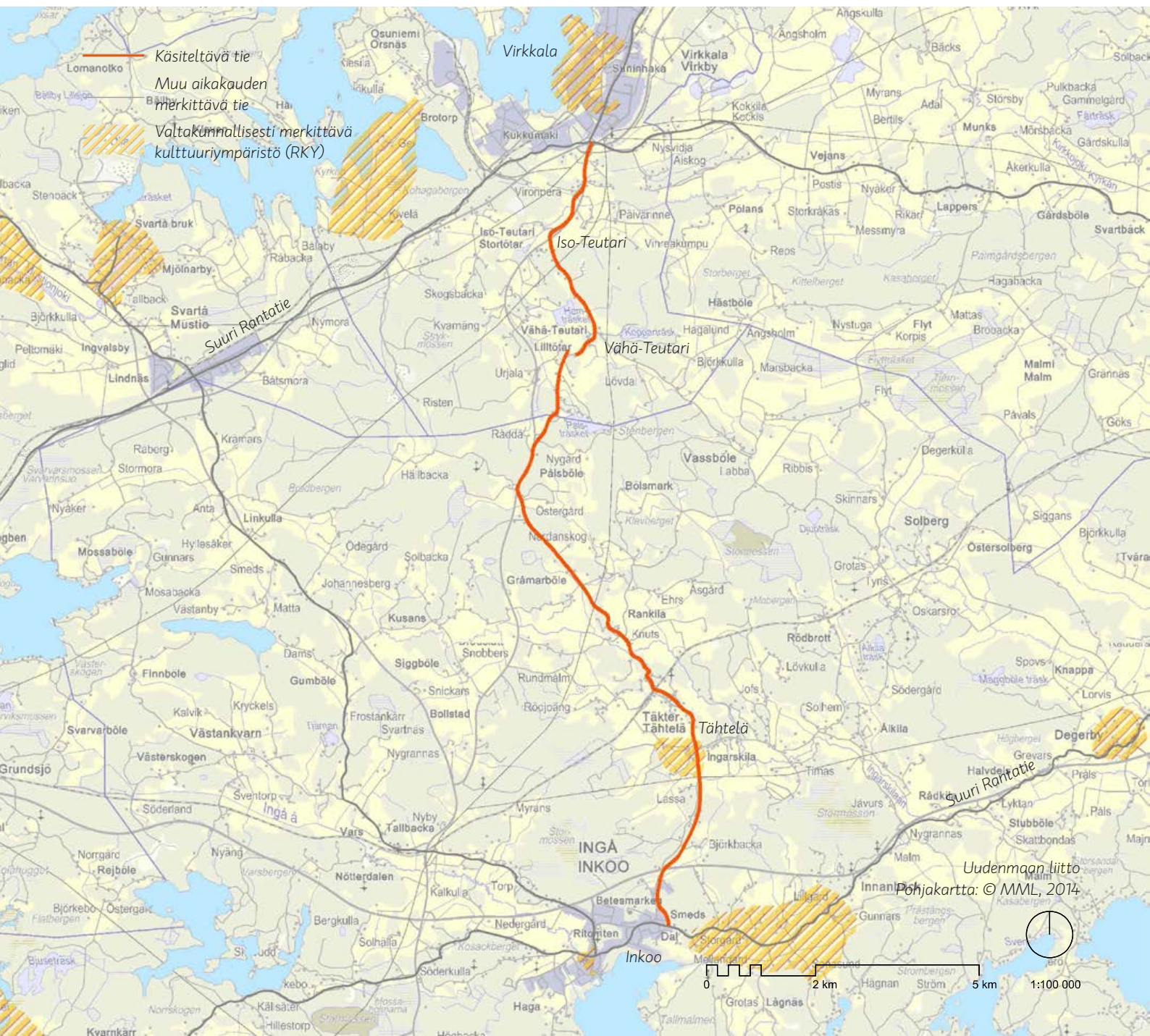
*INKOON JOKILAAKSON
LÄPÄISEVÄ TIELINJA
ALKAA 1200-LUVULLE
PERIYTYVÄSTÄ
INKOOSTA JA SAAPUU
MUSTIOON, JONKA
RUUKKI TOIMINTA
ON ALOITETTU
ENSI KERRAN JO
1560-LUVULLA*

74 Suomen tieyhdistys, 1974, s.154

75 Putkonen, 2007

INKOO - LOHJA

- Sijainti:
Inkoo – Lohja
- Tietoarvo:
Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Paikallisesti merkittävä yhdystie, jonka varrella eheitä kyläkeskuksia
- Säilyneisyys:
Linjaus on pääosin säilynyt, vaikkakin paikoin katkonainen. Ympäröivät kyläilmjööot ovat säilyttäneet vaihtelevan rakennuskannan
- Elämyksellisyys:
Tien eheät kohdat kulkevat kauniiden kyläkeskusten lävitse
- Yhteys maisemaan:
Pienien peltoaukeiden ja kylien vaihtelu tien varrella jaksottaa näkymiä hyvin



Uudempien teiden sivuun jäänyt Inkoosta Lohjaan kulkeva yhteys on parannettu pitäjäntieksi 1840-luvulla.

Historia

Inkoon ja Lohjan välinen tie on parannettu pitäjäntieksi samoihin aikoihin – 1840-luvulla – kuin lännempänä kulkeva Inkoon ja Mustion välinen tie.⁷⁶

Inkoon Pohjoispuolella tielinja kulkee monimuotoisena säilyneen Tähtelän kylä lävitse, jossa on runsaasti 1800- ja 1900-luvun asuin- ja maatilarakennuksia. Kylän pohjoispuolella kulkee myös 1800- ja 1900-luvun vaihteessa rakennettu Helsinki-Karjaa rata, jonka ylitse tie nykyisin kulkee.

Lähempänä Inkoota vanha linja kulkee Vähä-Teutarin ja Iso-Teutarin kylien lävitse, joiden alueen asutus periytyy keskiajalle. Rikkaan rakennuskannan lisäksi Iso-Teutarin kartanonalueella on säilynyt koivukujanteena pieni osuus tietä, joka toimi keskiajalla yhtenä kulkureittinä Raaseporin linnaan.⁷⁷

Linjaus

Tielinja erkanee Suuresta Rantatiestä Inkoon itälaidalla, Dalissa, Tähteläntietä pohjoiseen. Melko hyvin linjauksensa säilyttänyt tie risteää Inkoon Rantatien kanssa ja kulkee kumpuilevan metsämaiseman lävitse Tähtelän kylää ympäröiville peltoaukeille. Kylän moninaisen ja melko tiiviin rakennuskannan ohitettuaan reitti ylittää Helsinki-Karjaa radan ja Ingarskilanjoen. Läpi avaran peltomaiseman se jatkaa uudemmalle Virkkalantielle, mitä linjaus myötäilee hetken, ennen kuin kääntyy Vähäteutarintietä Teutarin avoimeen kulttuurimaisemaan.

Sorapäällysteisenä säilyneen tien varrella on runsaasti alueen vanhimpiin kyliin kuuluvia rakennusryppäitä sekä Iso-Teutarin kartanomiljöö. Lähellä Lohjaa tielinja yhdistyy jälleen Inkoontiehen, mitä pitkin se kulkee aina Virkkalaan asti. Lähellä Virkkalan kirkkoa tie yhtyy Suuren Rantatien ja Meritien kanssa, mistä linja jatkaa pohjoiseen pitkin Meritietä.

Nykytila

Tien päissä on tiheähköt Lohjan ja Virkkalan taajamat, joissa tien luonne on lyhyeltä matkalta muuttunut, muutoin reitti on säilyttänyt luonteensa kylästä toiseen kulkevana yhdystienä. Jos vanha tielinja olisi säilynyt erillisenä Virkkalantien vierellä kulkevana tienä myös sen pohjoispäässä, olisi se toki yhtenäisempi kokonaisuus. Nyt vanha linja leikkaantuu hieman ennen Vähä-Teutaria, minkä johdosta liikenne ohjautuu pois sivuun jäävältä vanhemmalta sorapäällysteiseltä tielinjalta. Tielinjan katkonaisuuden korvaa yhtenäisinä säilyneet kyläkeskukset, jotka ovat välttyneet laajemmalta lisärakentamiselta.

REITTI ON
SÄILYTTÄNYT
LUONTEENSA
KYLÄSTÄ TOISEEN
KULKEVANA
YHDYSTIENÄ

76 Suomen tieyhdistys, 1974, s.154

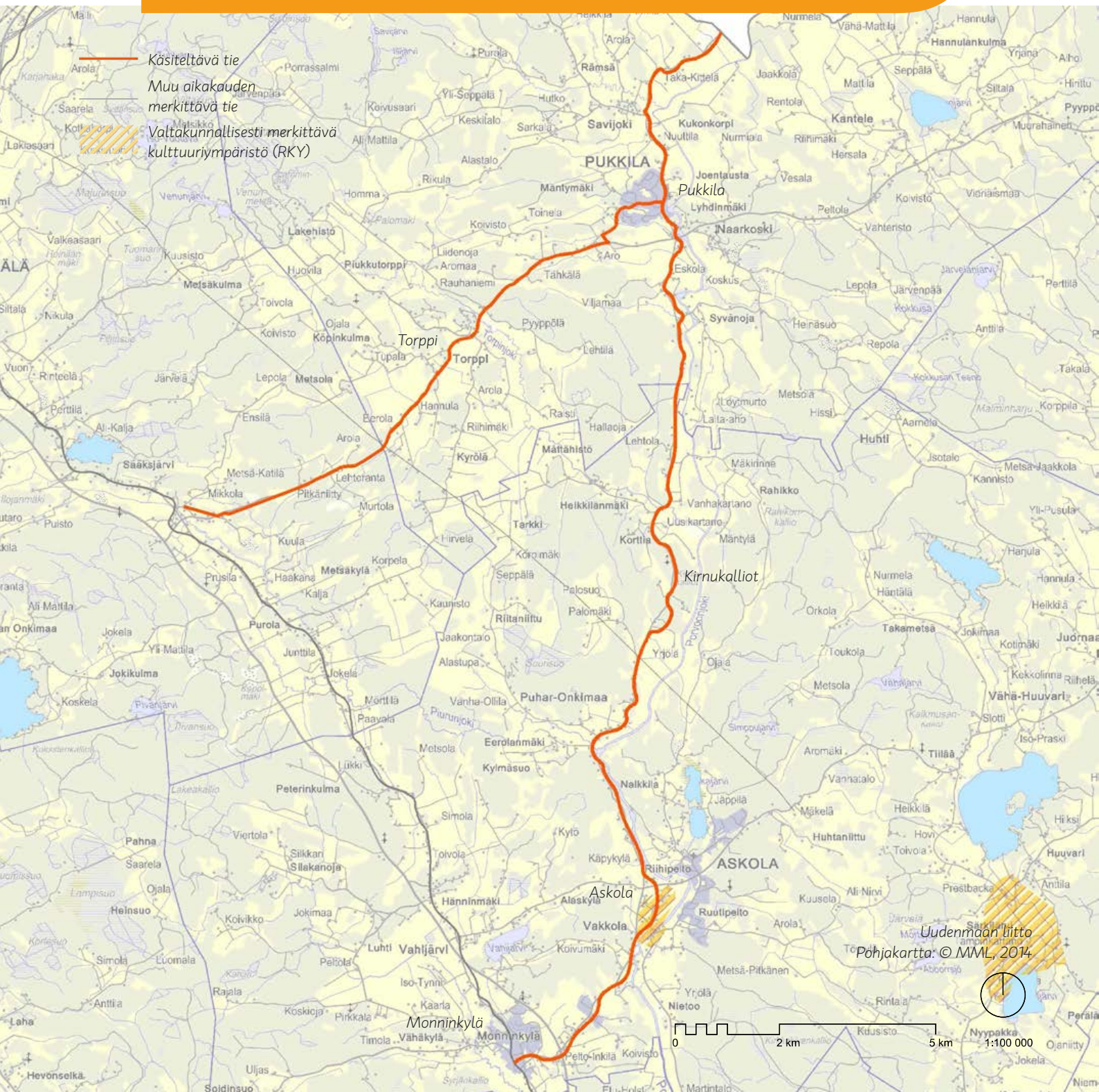
77 Putkonen, 2007

ORIMATTILAN YHDYSTIET

- Sijainti:
(Orimattila) – Pukkila – Mäntsälä/Askola
- Tietoarvo:
Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Tie on alueellisesti merkittävä esimerkki hyvin säilyneestä pitäjätiestä
- Säilyneisyys:
Tien linjaus ja ympäröivä viljelysmaisema ovat säilyttäneet hyvin luonteensa. Myös tiivinä säilyneet taajamat ja viljelytoiminnan

säilyvyys tukevat tien luonnetta.

- Elämyksellisyys:
Tien varrella avautuu vaihtelevia näkymiä pelto-, metsä- ja jokimaisemiin. Reitillä on myös muutama kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus
- Yhteys maisemaan:
Reitti seuraa luontevasti jokilaaksojen peltoaukeita, eikä sitä ole pilattu liiallisilla suoristuksilla



Orimattilasta Porvoontielle kulkeva tie haarautuu Pukkilassa kahteen haaraan, jotka kunnostettiin yleisiksi teiksi 1860-luvun tienoilla.

Historia

Orimattilasta kulkee etelään, kohti Porvoon ja Mäntsälän välistä tietä, yhdystie joka haarautuu kahteen osaan Pukkilan kunnassa. Eteläisempi Askolan kautta kulkeva haara on määritetty kylätieksi vuonna 1805 ja se on muutettu yleiseksi tieksi viimeistään 1860-luvun alussa.

Pohjoisempi haara Pukkilasta kulkee nykyistä Mäntsäläntietä ja Pukkilantietä Porvoontien risteykseen. Tämä Torpin kylän läpi kulkeva tie rakennettiin 1850- ja 1860-lukujen vaihteessa.⁷⁸

Tie oli osa tärkeää Orimattilan kautta kulkevaa kesäyhteyttä Hollolan seuduilta Porvooseen. Pukkilan lisäksi matkustaja saattoi tosin käyttää myös Myrskylän kautta kulkevaa reittiä. Molempia on käytetty todennäköisesti jo keskiajalla, mutta Aimo Halila on korostanut enemmän Pukkilan kautta kulkevan tien merkitystä. Talvella Hollolan ja Porvoon välinen liikenne on tosin suuntautunut pääosin lännempää, talvitietä pitkin Hahmajärven, Tuorakan ja Levannon kautta Porvooseen.⁷⁹

Linjaus

Vanha reitti kulkee Orimattilasta Pukkilaan mukaillen Pukkilantie-Orimattilantie linjaa, aivan Orimattilan keskustan vieressä tie ylittää museosillaksi nostetun Tönnön sillan. Porvoonjoen länsipuolta seuraten tie saapuu Uudellemaalle, aukeassa peltomaisemassa, hieman Pukkilan pohjoispuolella. Keskustietä se kulkee kunnan keskustaan, Pukkilan 1800-luvulla rakennetulle kirkolle. Tien linjaus on säilynyt hyvin ja useampi sitä reunustava rakennus periytyy samalle vuosisadalle.

Kirkolta tie haarautuu Veteraanitietä pitkin pohjoisempaan haaraan, joka yhdistyy pian kunnan länsipuolella Mäntsäläntiehen. Tätä Pukkilantiekseksi muuttuvaa linjaa mukaillen se kulkee Torpin kylän kautta Mäntsälän puolelle, missä se kohtaa Vanhan Porvoontien linjan, nykyisen Sääksjärventien risteyksessä.

78 Suomen tieyhdistys, 1974, s.154

79 Maurunen, 1999, s.222

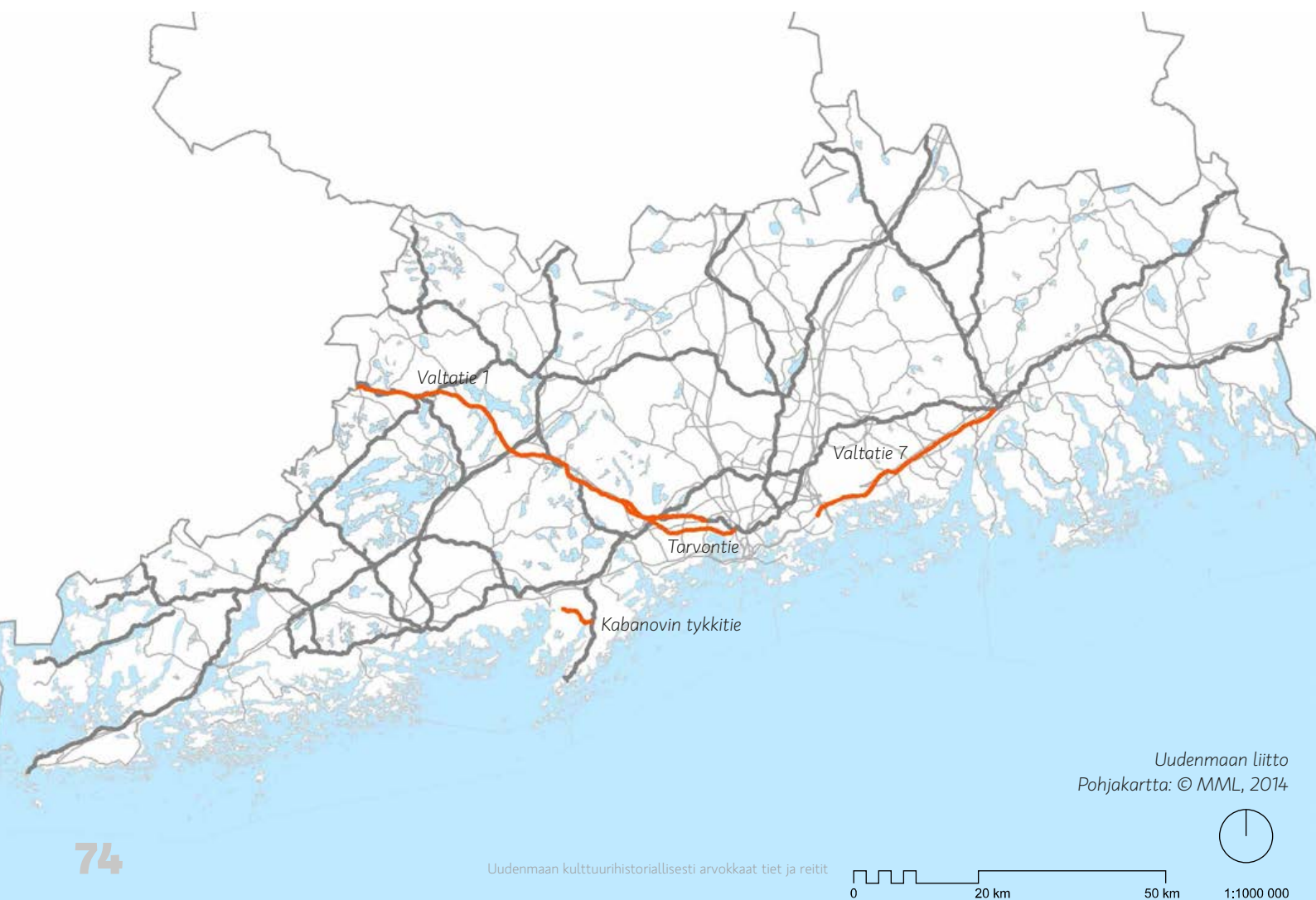
Eteläisempi haara kulkee keskustan läpi Myrskyläntien risteykseen, minkä tuntumassa on useampaa aikakautta edustavia siltoja, jotka ylittävät Naarkosken. Varhaisempi tielinjaus on kiertänyt kosken ylittävien siltojen viertä, mutta nykyään alueella on voimalaitos ja sitä ympäröivä virkistysalue. Tästä etelään tielinja kulkee Porvoontie-Hiidenkirnujentie reittiä Askolan kunnan puolelle. Porvoonjoen vierellä kulkeva tie on säilyttänyt hyvin linjauksensa, ja ohittaa Hiidenkirnujentien nimen mukaisesti suuren ryppään hiidenkirnuja Kirnukallioiden kohdalla. Metsien reunustamaa viljelylaaksoa pitkin tie kulkee Askolaan, mutta vanha tielinja jatkaa Porvoonjoen länsipuolella, poikkeamatta kunnan nykyiseen keskukseen. Monninkyläntietä kulkeva reitti ylittää uudemman Mäntsäläntien ja yhtyy entisen Vanhan Porvoontien linjaan, Monninkylän taajamassa. Tämä Helkamäentien ja Meijerintien risteyksen alue on hieman siirtynyt, mutta Vanhan Porvoontien etelään kulkeva linja on yhä lähellä Kuninkaankartaston aikaista.

Nykytila

Orimattilan yhdystiet ovat 1800-luvulta säilyneistä pitäjänteistä parhaiten säilyneet. Pukkilan ja Askolan kunnissa täydennysrakentaminen on ollut ympäröiviä kuntia maltillisempaa, minkä ansiosta tiet ovat onnistuneet säilyttämään vanhan mutkaisen linjauksensa sekä maatalousmaiseman hallitsevan ympäristönsä. Tie on myös Pukkilassa onnistunut säilyttämään merkityksensä kylän päätienä, eikä sitä ole koko alueella suuremmin oiottu, Pukkilan keskustan eteläpuoleista, alle kilometrin mittaista pätkää lukuun ottamatta. Myös Pukkilan keskustan rakennuskanta on säilyttänyt mittakaavallisesti luonteensa, ja tien varrella olevia vanhempia rakennuksia ja siltoja on osattu tuoda esille. Taajamien ulkopuolella asutus on melko vähäistä ja maisemaa hallitsee metsä- ja peltomaiseman vuorottelu. Porvoonjoen vierellä peltoaukeat ovat kapeita mutta melko pitkiä, ja tielinja seurailee niitä – asutuksen tavoin – aukeiden reunamia pitkin. Juuri tämä asutuskeskuksien suhteellinen vähäisyys onkin mahdollistanut tien luonteen erinomaisen säilymisen.

1900-LUVUN VALTATIED

KABANOVIN TYKKITIE
VALTATIE 1
TARVONTIE
VALTATIE 7



AUTO MULLISTI TAVARA- JA HENKILÖLIIKENTEEEN 1900-LUVULLA

Auto mullisti tavara- ja henkilöliikenteen 1900-luvulla, peräti voimakkaammin kuin rautatieliikenne oli jo edellisellä vuosisadalla tehnyt. Nyt kuljetukset ja ihmiset alkoivat siirtyä raiteilta takaisin maanteille.

Vuosisadan alussa autot olivat vielä Suomessa harvinaisia, eikä teiden kunto ollut niille otollinen. Autojen yleistyessä havahduttiin kuitenkin pian niiden tuomiin etuihin joustavuudessa ja kustannuksissa. Laajassa ja harvaan asutussa maassa auto tuki etenkin pienempien paikkakuntien ja yksilöiden tarpeita, kun rataa ei ollut saatavilla.

Kehityksen esteenä ollut tieverkon kunto oli vuosisadan alussa yhä pääasiassa maaseutuyhteisöjen vastuulla, kun valtio panosti ensisijaisesti rautatieliikenteeseen. Maaseudulla ei kuitenkaan ollut halua eikä teknistä osaamista teiden mittavaan uudistukseen. Lisäksi vanhat rummut ja tienpohjat eivät kestäneet uutta raskaampaa liikennettä, joka ei enää ollut paikallista ja muodosti näin yhteisölle vain rasitteen, joka poistettiin vasta vuoden 1918 tielaissa.

Vielä 1930-luvulla hallitus näki autoliikenteen hyödyttävän enemmän paikallisia tarpeita ja yksityishenkilöitä, vaikka nosti sen jo tehokkaammaksi liikennemuodoksi syrjäseuduilla.

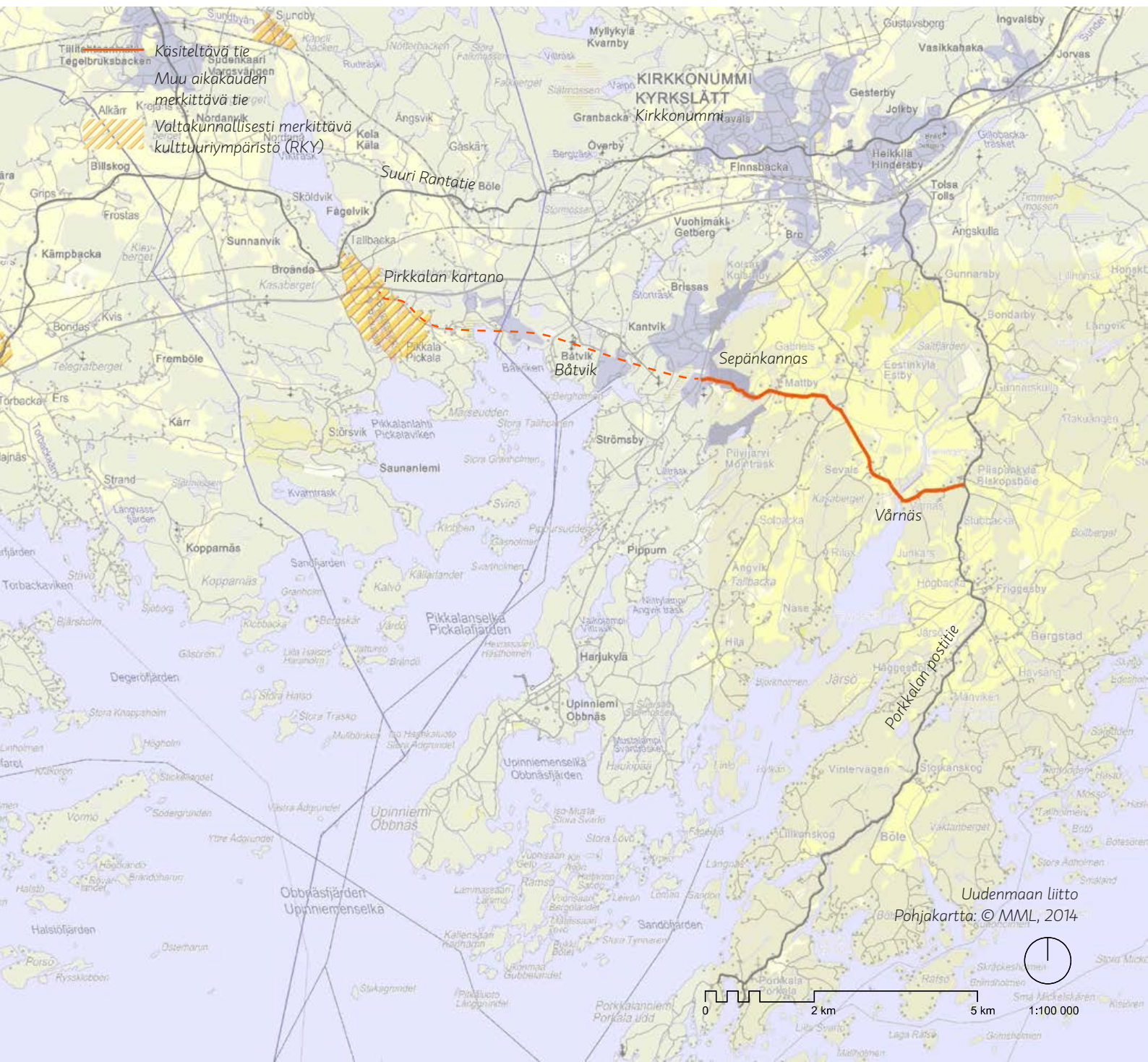
Myöhempien tiereformien ja asenteiden muutosten myötä maanteiden parannuksissa edettiin kuitenkin jo suuresti 1930-luvun aikana – ennen kuin kehitys toisen maailmasodan vuoksi taukosi. Uudestaan teiden kunnostamisessa päästiin vauhtiin vasta 1950-luvun puolivälin jälkeen ja seuraavilla vuosikymmenillä niitä alettiin mittavammin päällystää. 1970-lukuun mennessä autolla kuljettava tieverkko kattoi jo koko maan.⁸⁰

80

Suomen tieyhdistys, 1977, s.23–90

KABANOVIN TYKKITIE

- Sijainti:
Kirkkonummi – Siuntio
- Tietoarvo:
Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä ja Porkkalan historiaa on tutkittu tarkemmin
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Tykkitie on yksi parhaiten säilyneistä kenttäkiveystekniikalla rakennetuista teistä sekä tärkeä kylmän sodan muistomerkki
- Säilyneisyys:
Linjaus on paikoin säilynyt ja kenttäkiveys on jäljellä uudempien rakennekerrosten alla
- Elämyksellisyys:
Neuvostotutukikohdan jäänteet eivät ole suuremmin nähtävissä tien varrella, mutta viljelysaukeat sekä kartanoalue ovat miellyttäviä
- Yhteys maisemaan:
Säilyneet osiot seurailevat peltoaukeita ja tieltä aukeene näkymiä merenlahdelle



Kabanovin tykkitie on yksi harvoja Porkkalan vuokra-ajasta säilyneitä rakenteita, joka muistuttaa toisen maailmansodan jälkeisestä ajasta. Tiehen kuului aikaisemmin vuonna 1948 rakennettu Värnäs museosilta.

Historia

Vastoin yleistä tiestön kehitystä 1900-luvulla, Kabanovin tykkitie ei edusta autoistuvan maan tarpeisiin rakennettua valtatietä, vaan on muistomerkki vuosisadan alkupuoliskon poliittisista tapahtumista. Neuvostoliitolle vuosiksi 1944–1956 vuokratun Porkkalan tukikohdan tykkitie on perinteisellä kenttäkiveysmenetelmällä rakennetuista teistä parhaiten ja pisimpänä säilynyt. Porkkalan alue vuokrattiin Moskovan välirauhansopimuksen myötä Neuvostoliitolle vuonna 1944. 50 vuoden vuokra-ajasta luovuttiin kuitenkin jo vuonna 1956, jolloin 10 000 kodeistaan lähtenyt asukasta pääsivät palaamaan alueelle.

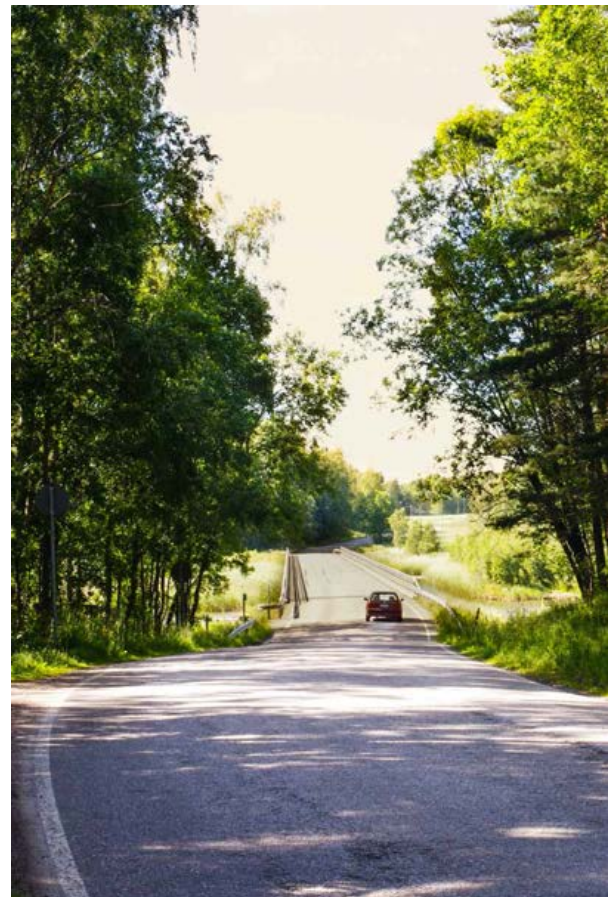
Osa neuvostoarmeijan kasarmeista on nykyisin Suomen puolustusvoimien käytössä ja muita linnoitusrakennelmia näkyy ympäri vuokra-alueetta. Raskaita sotakuljetuksia kestävästi rakennettu tie nimettiin tukikohdan viimeisen komentajan kenraaliluutnantti Sergei Kabanovin mukaan. Kirkkonummen Piispankylässä tie ylitti Värnäs sundin, vuonna 1948 rakennettua Värnäs museosiltaa pitkin. Silta oli yksi Suomen pisimmistä puupalkkisilloista, ennen kuin se vuonna 2008 purettiin huonokuntoisena ja korvattiin uudella teräsbetonisella laattasillalla.⁸¹

Linjaus

Paikoittain katkennut tielinja alkaa Siuntion puolella Pikkalan kartanon tuntumasta. Pikkalan joen ylittävältä sillalta tie ohittaa kartanon, kaartaa kaakkoon ja koilliseen pitkin Marsuddenintietä. Kabanovinkujan risteyksestä tie on kulkenut Båtvikiin, entiselle lastaus- ja huoltokeskukselle. Tästä itään Kirkkonummen puolella tie tulee näkyviin Sepänkankaalla, mistä se kulkee Kabanovintienä aina Porkkalantielle asti, yli Värnäs sundin.

Nykytila

Kenttäkiveys on nykyään peittynyt muiden tierakenteiden alle, eikä ole nähtävissä. Kirkkonummella tielinja kulkee avoimien peltomaisemien lävitse harvaan rakennettua Kabanovintietä pitkin, läpi Selvalsin ja Mattbyn. Hieman ennen tien päättymistä, Upinniementien risteyksessä ympäröivän asutuksen määrä kasvaa. Siuntion ja Kirkkonummen rajalla tien katkaisee asutusrakentaminen sekä teollisuusalue ja tie jatkuu Siuntiossa 1500-luvulle periytyvällä Pikkalan kartanoalueella. Nykyinen päärakennus on vuodelta 1851 ja sen ympärillä on laaja Pikkalanjoen molemmille puolille ulottuva puutarha- ja puistoalue.



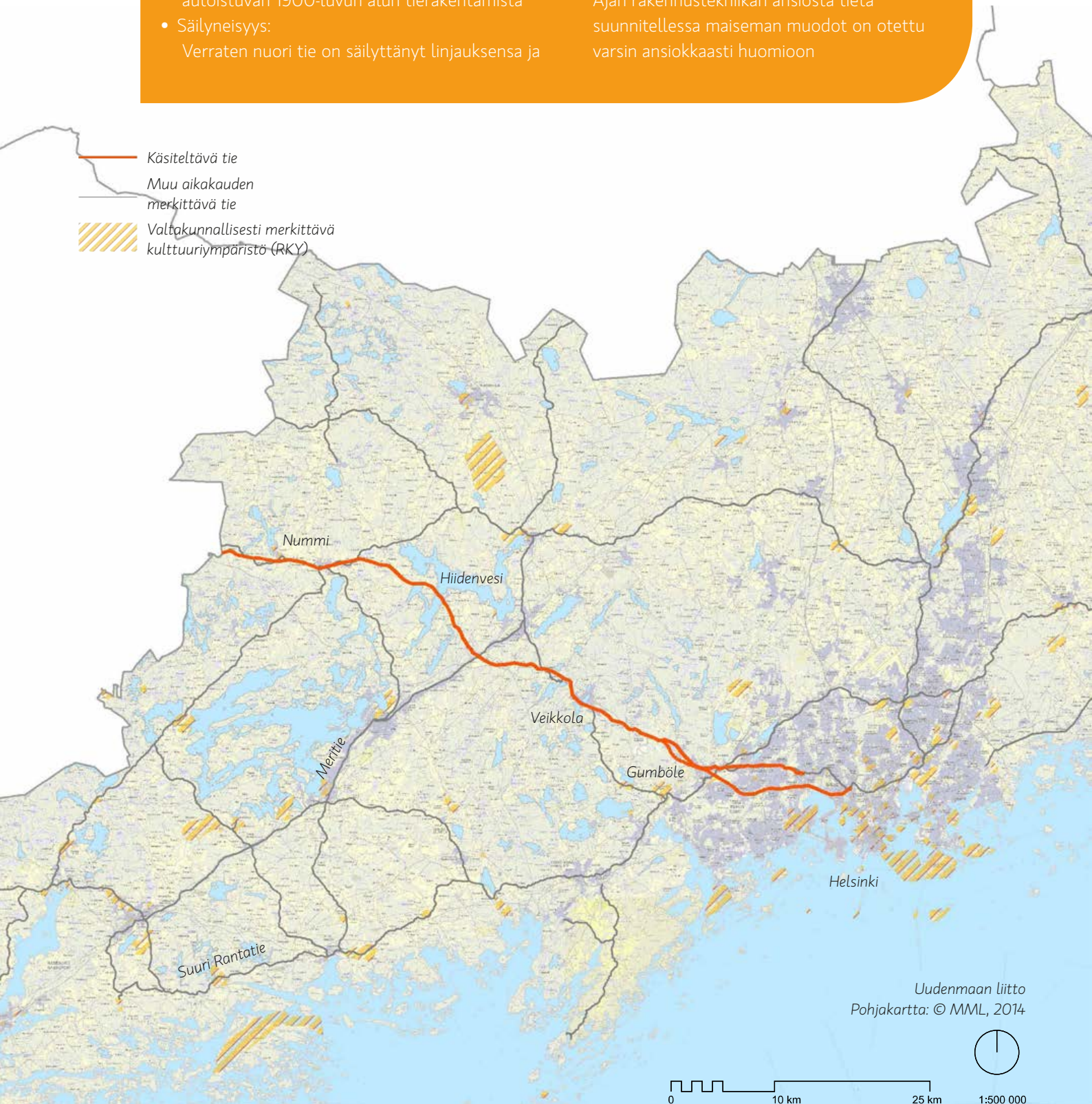
Tykkitie ylittää Värnäs sundin uutta siltaa pitkin

81 Museovirasto 2, 2009

VALTATIE 1

- Sijainti:
Helsinki – Espoo – Kirkkonummi – Vihti – Lohja – (Turku)
- Tietoarvo:
Tietä on käsitelty laajemmissa sekä kohteeseen keskittyvässä kirjallisuudessa
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Kansallisesti merkittävä kohde edustaa autoistuvan 1900-luvun alun tierakentamista
- Säilyneisyys:
Verraten nuori tie on säilyttänyt linjauksensa ja luonteensa, vaikkakin sitä on useasti parannettu ja rakentaminen sen ympäristössä on tiivistynyt
- Elämyksellisyys:
Paikoin aivan rinnakkain kulkevat valtatie sekä uudempi moottoritie, antavat mielenkiintoisen kuvan maamme tiestön nopeasta kehityksestä
- Yhteys maisemaan:
Ajan rakennustekniikan ansiosta tietä suunniteltaessa maiseman muodot on otettu varsin ansiokkaasti huomioon

- Käsiteltävä tie
- Muu aikakauden merkittävä tie
- ▨ Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY)



Helsingistä Turkuun vievää valtatieta on rakennettu ja paranneltu 1930-luvulta aivan nykypäiviin saakka. Vuonna 1951 valmistuneen valtatie rinnalle alettiin pian rakentaa kaupunkien välistä moottoritietä, joka valmistui vuonna 2009.

Tässä selvityksessä arvokkaaksi nostetaan vuonna 1951 valmistunut Valtatie 1:n ensimmäinen linjaus, sekä vuonna 1962 valmistunut Tarvontie, Suomen ensimmäisenä moottoritienä.

Historia

Turun ja Helsingin välillä on kulkenut ainakin keskiajalta lähtien tieyhteys – pitkään Suurta Rantatietä pitkin. Autoistumisen myötä vanha tie osoittautui riittämättömäksi, ja korvaava Valtatie 1 oli maamme ensimmäisiä valtateitä. Termi valtatie otettiin käyttöön vuonna 1930 tieluokitusten määrittelyn yhteydessä, ja ne määriteltiin pääasiassa kanta- ja sivuteitä leveämmiksi, keskimäärin kuusimetrisiksi. Valtateiden päätarkoitus oli palvella paikallisliikenteen sijaan kauttakulkuliikennettä, vaikkakin kiisteltiin tulisiko autoliikenne aina ohjata kohti rautatieasemia.

Teknistaloudellisten ja liikenteellisten laskelmien tuloksena valtatieta alettiin rakentaa vuonna 1932. Enimmillään 8 metrin levyinen tie päädyttiin linjaamaan reittiä Helsinki–Paksalo–Nummi–Suomusjärvi–Salo ja sen pituudeksi Helsingistä Turkuun laskettiin 167 km, entisen 216 km sijasta. Pääosin ennen toista maailmansotaa valmistunut tie saatettiin lopullisesti valmiiksi vuonna 1951.

Ensimmäinen moottoritieosuus, Tarvontie rakennettiin vuosina 1956–1962 Helsingistä Gumböleen. Myöhemmin Maailmanpankin lainojen turvin moottoritietä jatkettiin vuosina 1965–1967 Gumbölestä Veikkolaan ja edelleen Lohjanharjulle vuoteen 1971 mennessä. 1970-luvulla rakentaminen taukosi öljykriisin takia, mutta jatkui taas tasaisesti seuraavalta vuosikymmeneltä aina vuoteen 2009, jolloin moottoritieosuus Muurlasta Lohjalle täydensi koko Helsinki–Turku -välin yhtenäiseksi. Valtatie 1 on myös osa kansainvälistä transito reittiä E18, joka kulkee Suomen läpi Turusta

Vaalimaan kautta Venäjälle.⁸²

Linjaus

Vuoden 1962 Tarvontien mukaan lukeva Valtatie 1 alkaa Munkkiniemestä, josta se kulkee nykyistä Turunväylää Laajalahden ylitse Espooseen. Sepänkylän kautta Gumböleen kulkevaa vanhaa Tarvontien linjaa on vuosien varrella parannettu useaan kertaan ja rakennuskanta sen ympärillä on suuresti tiivistynyt. Gumbölen jälkeen asutus muuttuu kuitenkin harvemmaksi kun reitti kulkee Kirkkonummen pohjoisosien läpi Veikkolasta Nummelaan. Nummelan länsipuolella vanhan valtatie – nykyisen tie-110 – linjaus kaartaa ensi kertaa kauemmas uudesta ykköstiestä. Iso Myllylammen ja Vähä Myllylammen välistä tie kaartaa pohjoiseen Paksaloon, missä se siltaa pitkin ylittää Hiidenveden. Edelleen Lohjan Saukkolan ja Nummen kautta tielinja kaartaa Saloon ja risteää jälleen uudemman Turun moottoritien linjauksen kanssa ja jatkaa aina Turkuun saakka.

Nykytila

Tarvontien osuus Helsingin Munkkiniemestä Espoon Gumböleen, on maamme ensimmäisenä moottoritienä yhä osana Turun ja Helsingin välistä 1-tietä. Näin se on myös kokenut enemmän uudistuksia, kuin muut sivuun jääneet vanhan valtatie osiot, vaikkakin sen linjaus ja muut pääpiirteet ovat säilyneet alkuperäisinä. Gumbölestä eteenpäin vanhan valtatie linjaus kiemurtelee moottoritien molemmin puolin. Tie kulkee paikoin maalaismaisessa peltomaisemassa, paikoin asutuskeskusten lävitse. Nykyään reitti palveleekin enemmän paikallisliikennettä sekä motoristeja, jotka arvostavat siltä avautuvia maisemia ja miellyttäviä tien kaarresäteitä.

*SUUREN RANTATIE
KORVAAVA VALTATIE 1
OLI MAAMME
ENSIMMÄISIÄ VALTATEITÄ*

TARVONTIE

Suomen ensimmäinen moottoritie rakennettiin vuosina 1956–1962 Helsingin Munkkiniemestä Espoon Gumböleen. Nimensä moottoritie saa Helsingin ja Espoon rajalla olevalta pieneltä Tarvo-nimiseltä saarelta. Nykyisin tie tunnetaan Turunväylänä.

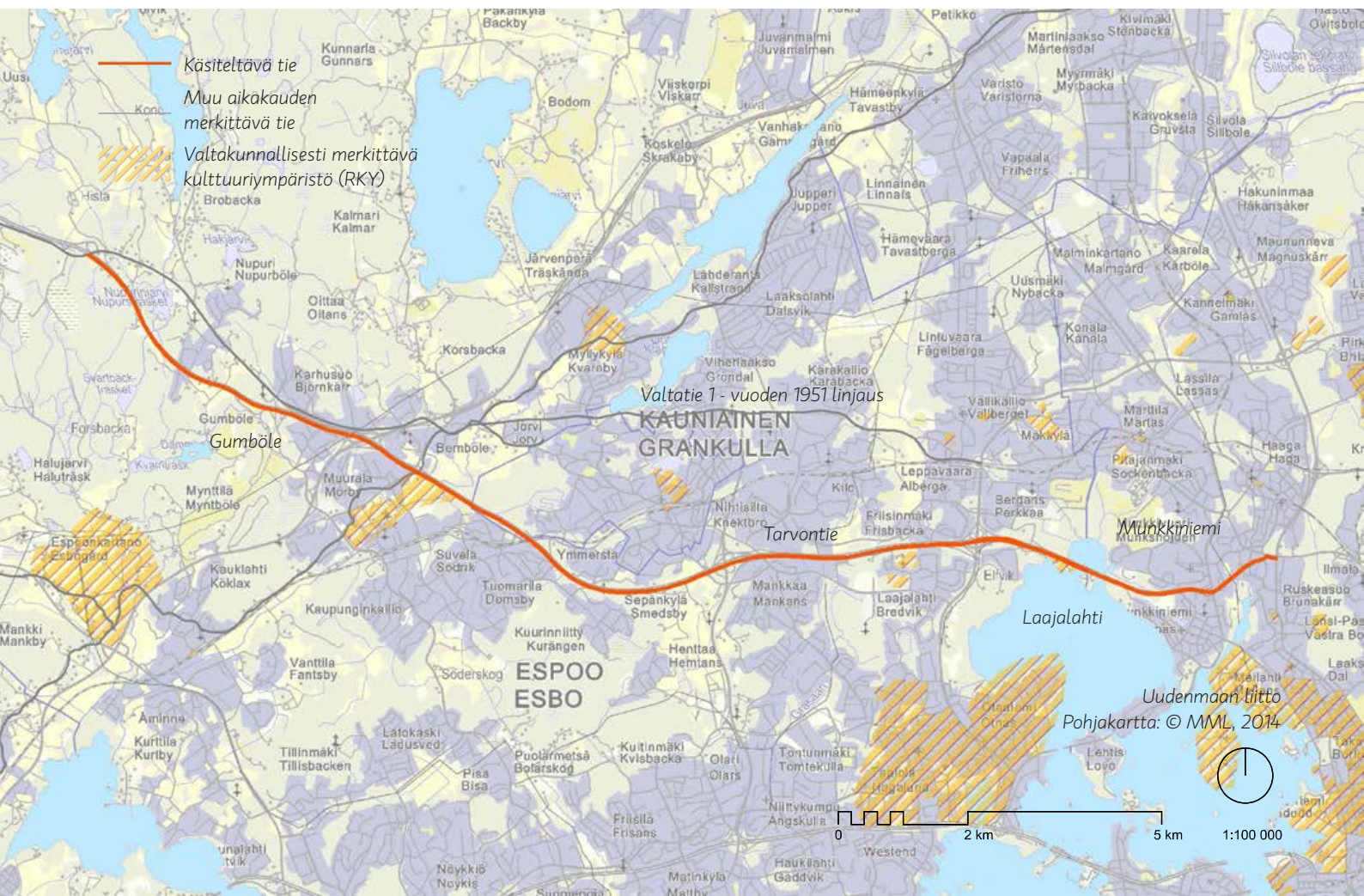
Historia

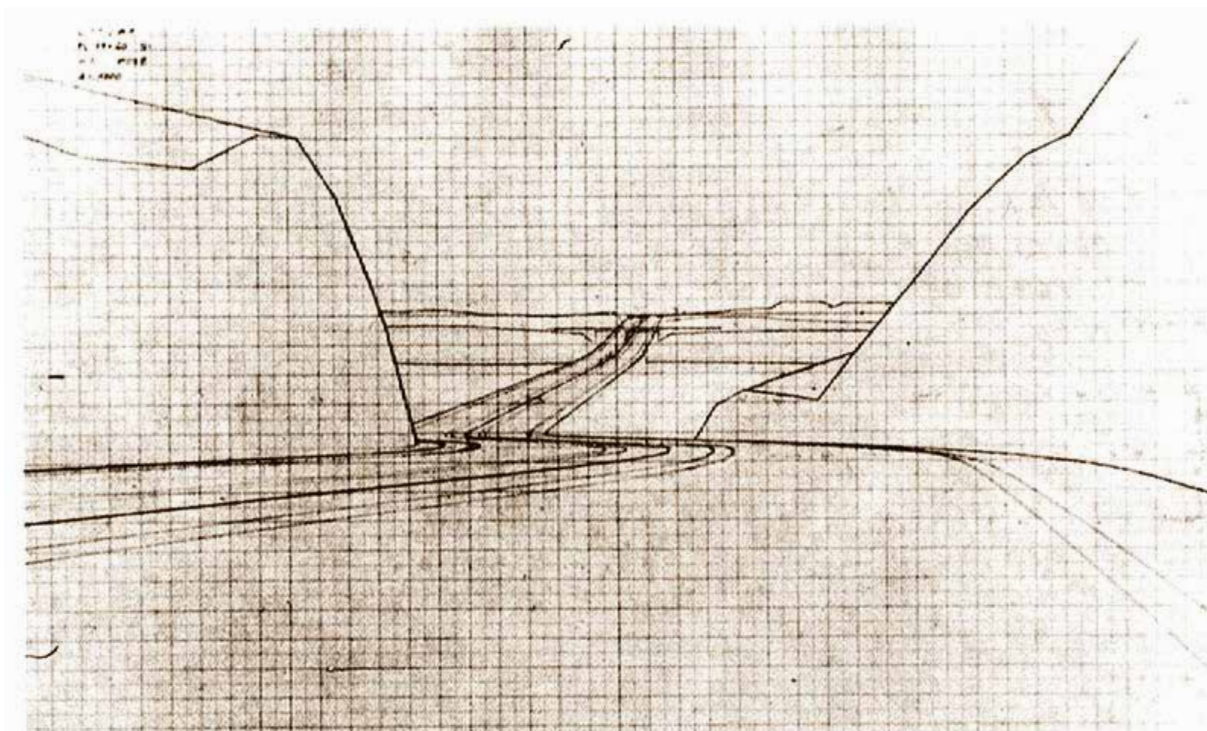
Tien pääsuunnittelija Gunnar Piponius hyödynsi Saksassa oppimaansa geometristä suunnittelua Tarvontieellä. Siirtymäkaarien käytön ansiosta tiestä saatiin sulavasti kaareileva ja ajolinjalta toiselle siirtyminen tuli samalla pehmeämmäksi. Liikenneturvallisuutta parannettiin pitkillä näkemillä, joihin ajajan katse ohjattiin optisilla tehokeinoilla, kuten tielinjalla, puuistutuksilla sekä maastonmuotoilulla.

Tielinjan suunnittelussa käytettiin myös

laskennallisesti toteutettuja perspektiivikuvia, joiden toteuttamisessa apuna käytettiin perspektografi-piirustuslaitetta. Tämä oli näin ensimmäinen kerta kun Suomessa toteutettiin ”kolmiulotteista” suunnittelua. Näkymäkuvien perusteella suunnittelijat tekivät tien suuntaukseen korjauksia, jotta se istui paremmin ympäröivään maisemaan. Näin suunnittelussa otettiin myös ensi kertaa huomioon tieympäristön esteettiset arvot ja tehtyjen leikkausten maisemointi.

Tielle oli tarvetta, sillä Valtatie 1:n Espoosta Pitäjänmäelle kulkeva osuus oli yksi tien heikoimmista ja ruuhkautui usein. Rakentamisesta päätettiin ripeästi ja työ alkoi vuonna 1956, mutta eteni hitaasti, kun Helsingin kaupunki panosti samaan aikaan itäisten kaupunginosien tieyhteyksien parantamiseen. Tämän sekä kustannuksista syntyneiden valtion ja kaupungin välisten erimielisyyksien tähden, työllisyystyönä rakennettu Tarvontie valmistui vasta 1962.⁸³





Tarvontien suunnittelua tukeva näkymäkuva Kasavuoren kohdalta (kuva: Suomen rakennustaiteen museo)



Tarvontie on nykyaikaistettuna moottoritienä yhä osa Valtatie 1:tä

VALTATIE 7

- Sijainti:
Helsinki – Sipoo – Porvoo
- Tietoarvo:
Tie on mainittu laajempien historiikkien yhteydessä, paljon säilynyttä tietoa
- Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:
Alueellisesti merkittävä, yksi ensimmäisistä pääkaupunkiseudun valtateistä
- Säilyneisyys:
Tie on säilynyt hyvin linjauksensa ja ympäristön kannalta Kehä III:ltä miltei Porvoon keskustaasti
- Elämyksellisyys:
Reitti tarjoaa miellyttävän viljelymaisemassa kulkevan vaihtoehdon Helsingin ja Porvoon välille
- Yhteys maisemaan:
Vanha tie on linjattu seurailemaan asutusta ja peltoaukeita, jotka rytmittävät kulkua



Helsingistä itään, aina Vaalimaan kautta Venäjälle vievä valtatie kulkee Suuren Rantatien suuntaisesti. 1930-luvulla valmistunut reitti kulkee nykyään 170-tienä uudemman moottoritien rinnalla.

Historia

1930-luvulle asti Porvooseen kuljettiin Helsingistä Malmin, Hakkilan, Sipoon ja Hinthaaan kautta. Vuosina 1933–1935 saatiin valmiiksi Helsingin Vanhankaupunginlahden, Viikin ja Roihupellon kautta kulkeva Porvoontie. Tältä liikenne siirtyi vähitellen rakentuville moottoritieosuuksille 1960- ja 170-lukujen aikana, lopullisesti moottoritie Porvooseen valmistui vuonna 1981. Tässä arvokkaaksi osioksi nostetaan tämä 1930-luvulla rakennettu, nykyisen 170-tien linja. Tielinja jatkaa myös Eurooppatietä E18, joka kulkee Helsingistä itään ja päättyy Kotkan ja Haminan kautta Pietariin. Hallitus asetti tavoitteeksi saada koko E18-tien moottoritietasoiseksi vuoteen 2015 mennessä, joten rakentaminen on Valtatie 1 valmistuttua siirtynyt Valtatielle 7.⁸⁴

Linjaus

Vanha linjaus kulkee Helsingin keskustasta Hämeentietä, Vanhankaupunginlahden pohjoispuolta Viikkiin ja edelleen Roihupeltoon. Tästä itään linjaus mukailee Itäväylää ja Uutta Porvoontietä, eli tietä 170. Nykyisen Porvoonväylän eteläpuolella reitti kulkee aina Björkhagaan asti, mistä se kääntyy koilliseen ja kiertää Söderkullan kautta Porvoonväylän pohjoispuolelle. Tästä Uusi Porvoontie–Helsingintie -linjaa, tie kulkee Porvoon keskusta saakka, risteten ensin 7-tien kanssa ja ylittäen Mustijoen. Tie 170 jatkaa vielä melko yhtenäistä linjaa Loviisaan ja katkonaisempina osioina edemmäs itään.

Nykytila

Vanha tielinja on kadonnut ja sulautunut Helsingin kaupunkirakenteeseen taajama-alueella. Mutta varsinkin Kehä III:n risteyksestä itään kulkeva Uuden Porvoontien osio on sangen hyvin säilynyt. Sipoon kuntaan kuuluneilla alueilla rakentaminen on huomattavasti harvempaa ja tien varrella on säilynyt myös paljon viljelymaisemaa. Tie on säilynyt Söderkullan, ja muiden Helsingin ja Porvoon välisten pienten asutuskeskusten läpäisevänä reittinä ja palvelee näiden paikallisliikennettä.

ARVOKKAAKSI
OSIOKSI NOSTETAAN
TÄSSÄ 1930-LUVULLA
RAKENNETTU, NYKYISEN
170-TIEN LINJA

84 Myllykylä, 2009, s.200

MUUT HUOMIOITAVAT TIET JA REITIT

Tie 1015, Karjalohjantie

Turuntieltä Bilnäsissä pohjoiseen erkaneva tie kulkee linjalla Backgrändintie – Linhamarintie – Lömmhammarintie. Metsäisten maisemien ja viljelyaukeiden läpi kulkeva tie yhtyy maantie 104:n Lönhammarinjärven kohdalla. Pääosin sorapintaisen tien varrella on myös useampi kulttuurimaisema-alue sekä Mustionjoki.⁸⁵

Ekeröntie

Kahden rusthollin ympärille kehittynyt tie on ollut perinteinen maayhteys Pohjan ja Tammisaaren välillä. Tie kokoaa yhteen alueen useat kartanot ja sekä viljelysmaisemat.⁸⁶

Tie nro 1130

Tielinja erkanee Meritiestä Lapinkylässä, josta se kulkee länteen Siuntioon ja edelleen Suurta Rantatietä Lohjalle. Suurta Rantatietä mukailevan tiejakson varrella on moninaista kulttuurimaisemaa.⁸⁷

Lapinjärventie

Loviisasta Andersbyn ja Kuckubackan kautta Lapinjärvelle kulkeva pitäjätie 1750-luvulta, toimi osana Savoon kulkevia kauppareittejä. Nykyinen Lapinjärventie kulkee avarassa Loviisanjoenlaaksossa ja oli jo Kuninkaankartastoissa merkitty päätieksi.⁸⁸

Itä-Uudenmaan maisematiet

Itä-Uudenmaan maisematiet kulkevat kauniissa luonnonmaisemissa ja niiden varrelle sijoittuu useita Itäisen Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Osa teistä esiintyy Ruotsin vallan ajan Kuninkaan kartastossa.

Hindsbyn – Myraksen tie

Sipoonkorven pohjoisosan läpi Myraksesta Hindsbyhyn kulkeva tielinja ja Hindsbystä erkaantuva pohjoisempi reitti, joka yhtyy Suureen Rantatiehen.

Kerkkolan – Askolan tie

Porvoonjoen itärantaa Kerkkoosta Askolan Vakkolan koskelle kulkeva tielinja.

Askolan – Pukkilan tie

Askolan kirkonkylästä Nalkkilan kautta Rahikontien linja, joka yhtyy Pukkilan kunnan rajan tuntumassa nykyiseen Mäntsälän tiehen.

Rikebyn – Malmgårdin tie

Pernajan Nedre ja Övre Rikebyn kautta Malmgårdin pohjoispuolelle kulkeva linja

Malmgårdin – Rutumin tieosuus

Osa 1700-luvulla maantiekse kunnostettua Koskenkylä-Elimäki tietä. Malmgårdista Liljendalin kirkonkylään ja Eskilomin kautta Rutumin kartanolle vievä Vanha Valtatie, joka seurailee Koskenkylänjoen uomaa ja ylittää Loviisa-Lahti rautatielinjan Eskilomissa Liljendalin kirkonkylän itäpuolella.⁸⁹

85 Putkonen, 2007
86 Putkonen, 2007
87 Putkonen, 2007
88 Mauraanen, 1999, s.219

89 Itä-Uudenmaan liitto, 2010



RAUTATIEVERKKO

Kehitysvaiheet

1800-luvun puolivälissä rautatieliikenne todettiin välttämättömäksi kehityssuunnaksi valtakunnalle. Kiivaiden väittelyjen tuloksena se todettiin tehokkaammaksi kuljetusmuodoksi kuin kilpaileva kanavaliikenne, joka toimi lisäksi ainoastaan sulan aikaan. Muiden valtioiden esimerkkiä seuraten rataverkon pääsuunnat hahmoteltiin, ja ensimmäinen Helsinki–Hämeenlinna osio valmistui vuonna 1862.

Keisari Aleksanteri II asetti jo vuonna 1856 komitean tutkimaan mahdollista yhteyttä silloiseen pääkaupunkiin Pietariin. Nähtiin että linjaus tulisi, sotilaallisista ja kuljetuksellisista syistä, vetää Salpausselän kohdalta kaukana meren rannasta. Tarvittiin myös yhteys Päijänteen kuljetusreitteihin ja lisäksi ratayhteyttä pidettiin liian haavoittuvaisena rannikon läheisyydessä, ja myös kustannusten arveltiin olevan vähäisemmät tällä linjalla. Riihimäeltä Pietariin johtava rata valmistuikin Venäjän tuella vuonna 1870, vaikka valtion varat olivat nälkävuosien aikana vähissä. Yhteisten intressien tähden raideleveys vastasi Venäjällä ollutta viittä jalkaa, eli 1524mm.⁹⁰

Hangon–Hyvinkään rata toteutui vuonna 1874 yksityisenä projektina, jonka tavoitteena oli ohjata Pietarin kauttakulkuliikenne Hankoon. Myös Keravan ja Porvoon välille sekä Loviisasta Lahteen kulkeva Valko–Vesijärvi–rata olivat yksityisiä ratoja, joiden raideleveys oli pääratoja kapeampi. Helsingistä Karjaan kautta Turkuun kulkeva rata rakennettiin kahdessa vaiheessa 1890– ja 1900-luvun vaihteessa. Vanhan ja uuden pääkaupungin yhdistävä rata oli siis suhteellisen myöhäinen, vaikkakin tärkeä. Rautatiet olivat suuri kehitysaskel teollistuvalla yhteiskunnalle ja samalla yksi näkyvimmistä. Maastossa kulkevan radan lisäksi se vaikutti kuitenkin enemmän ympäristöönsä, asutuksen sekä teollisuuden keskittyessä ratojen varteen.⁹¹

90 Punkamaa, 2006, s.9–16
91 Härö, 1993, s.52–53

Fiskarsin ja Pohjankurun välillä, lähinnä tavaraliikennettä palvellut rautatie oli ensimmäinen kapearaiteinen 750 mm levyinen rataosuus valmistuessaan vuonna 1891. Myöhemmin vastaavia, lähinnä teollisuutta palvelevia, kapearaiteisia ratoja rakennettiin Uudenmaan alueelle useampiakin.

Arvokas rakennuskanta

Vielä 1980-luvulla kirjoitetuissa tutkimuksissa tulee esille asemarakennuksien suojelemattomuus sekä haluttomuus niiden kunnostamiseen. Nykyään asenteissa on onneksi tapahtunut selkeä muutos ja asemarakennuksia on kunnostettu niin kaupunkien kuin yksityistenkin tahojen toimesta. Rautateidemme kehityksen alkuvaiheessa suunniteltiin ja rakennettiin satoja asemarakennuksia muutamassa vuosikymmenessä. Aikakauden talotyyppit ovat keskenään hyvin samankaltaisia läpi Suomen, mikä kuvastaa suunnittelun järjestelmällisyyttä. Asemarakennuksia rakennettaessa käytettiin usein tyyppipiirrustuksia ja yhä nykyään rakennuksen koosta ja koristeellisuudesta pystyy lukemaan aseman merkittävyyden. Asemat alunperin jaettiin viiteen luokkaan niiden vilkkauden ja matkustajamäärien perusteella. Ympäristöön kuuluivat oleellisesti myös erilaiset sivurakennukset, käymälät ja varastot, joiden ympärille moni radanvarsi taajama vuosien varrella on kehittynyt.⁹²

Huomioitavat rataosuudet

Helsinki – Hämeenlinna

Helsinki–Hämeenlinna oli valmistuessaan vuonna 1862 ensimmäinen rautatiemme. Ensimmäiset suunnitelmat radasta tehtiin jo 1850-luvun alussa, mutta erimielisyydet sekä Krimin sota viivästyttivät hanketta. Vasta vuonna 1857 saatiin lopullinen hyväksyntä keisari Aleksanteri II:lta, jolloin radan rakentaminen alkoi välittömästi. Ajatus oli rakentaa ensin pitkästäisrata maan lävitse ja sitten täydentää sitä poikittaisilla yhteyksillä, mikä jokseenkin toteutui vaikkakin poikittainen yhteys Pietariin nähtiin pohjoista rataa kiireellisempänä. Yhä nykyään pääradaksi kutsuttu ratalinja on maan tärkein ja sitä on

92 Valanto, 1984, s.3–5

jatkettu Ouluun.⁹³

Helsinki – Turku

Valtiopäivät, Helsingin ja Turun kaupungit sekä yksityiset tahot tekivät monia selvityksiä Turun ja Helsingin välisen radan kannattavuudesta ja mahdollisuuksista. Lopulta pitkien käsittelyjen lopputuloksena valtiopäivät esittivät vuonna 1897 Turusta Karjaan kautta Helsinkiin kulkevaa linjausta, jonka keisari hyväksyi. Tarkempien suunnitelmien valmistuttua rata rakennettiin

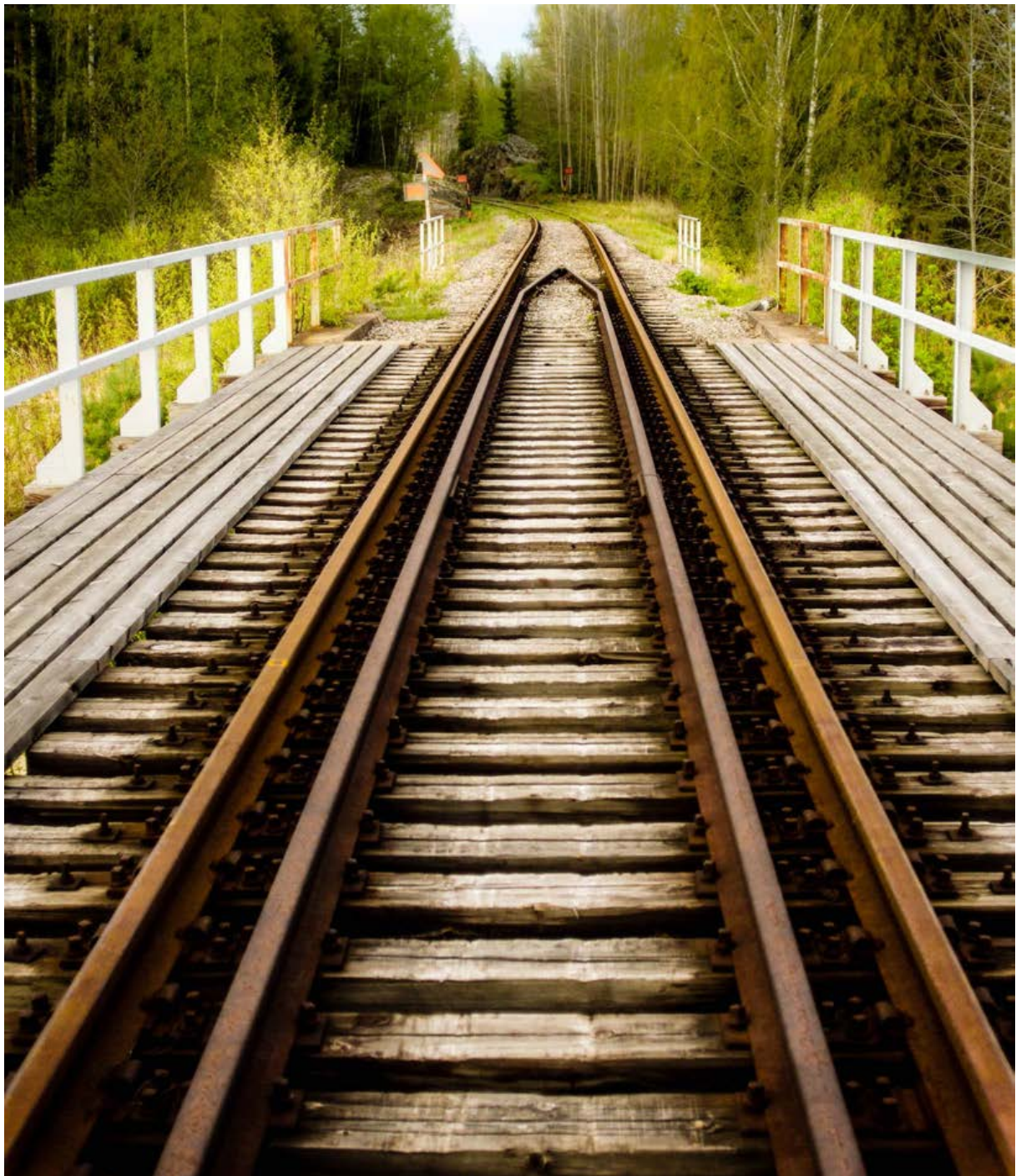
93

Punkamaa, 2006, s.9–10

kahdessa osassa, länsipää Turusta vuosina 1896–1899 ja itäpää Helsingistä vuosina 1899–1903. Maasto-olot pakottivat radan pieneen mutkitteluun sekä suuriin pengerryksiin että louhintatöihin. Radan varrelle tuli myös maan ensimmäinen – ja pitkään ainoa – rautatietunneli, joka louhittiin Pohjankuruun 1896–1897. Rataa on uusittu useaan otteeseen eri vuosikymmeninä.⁹⁴

94

Härö, 1993, s.55



Keravan ja Porvoon välinen vanha rataosuus on yhä tallella, vaikeikään vakituksessa käytössä

Hanko-Hyvinkää

Hangon-Hyvinkään rata on Suomen kolmanneksi vanhin sekä ensimmäinen yksityisrahoitteinen. Yksityiset liikemiehet toteuttivat radan, tavoitteenaan saada Pietarista asti tuleva kauttakulkuliikenne Hankoon. Kuljetustavoitteet eivät koskaan toteutuneet halutulla tasolla, mutta valtiolle vuonna 1875 siirtynyt rata synnytti sivutuotteena Hangon kaupungin. Karjaalla Helsingin-Turun radan kanssa risteävälle liikenneväylälle rakennettiin aluksi kahdeksan asemaa, joista tosin enää Tammisaaren ja Mustion asemat ovat käytössä.⁹⁵

Hyvinkää – Karkkila

Rataosio syntyi 1910-luvun taitteessa palvelemaan alueen tehtaiden ja Kytäjän kartanon kuljetustarpeita. Kapearaiteinen rata oli pisimmillään 44km pitkä Hyvinkäältä Karkkilaan. Sen ensimmäinen osio Hyvinkäältä Kytäjälle valmistui vuonna 1908 ja jo muutamaa vuotta myöhemmin 1912 rata ulottui Högforsiin. Vuodesta 1939 lähtien rataa on virallisesti kutsuttu nimellä Hyvinkään-Karkkilan rautatie, kun kirkonkylä sen toisessa päässä muuttui Karkkilan kauppalaksi. Henkilöliikenteen lopuessa vuonna 1961 rataosuus oli viimeinen yksityishenkilöitä kuljettanut kapearaiteinen rautatie Suomessa. Lopullisesti kaikki liikennöinti loppui vuonna 1967 ja nyttemmin rata on purettu, mutta sen linjaus on yhä nähtävissä maastossa.⁹⁶

Kerava – Porvoo

34km pitkä Kerava-Porvoo rata rakennettiin yksityisrahoituksella vuosina 1872-1874. Radalla oli henkilöliikennettä 1980-luvun alkuun asti ja tavaraliikennettä vielä vuoteen 1990. Liikenteen loputtua, reitin museoradaksi muuttamisesta tehtiin välittömästi selvitys ja kokeiluja, joiden ansiosta radalla on ollut jo yli 20 vuotta Porvoon Museorautatie ry:n ylläpitämää museoliikennettä. Taloudelliset tekijät ovat kuitenkin uhanneet toiminnan jatkuvuutta.

Valko – Vesijärvi

Loviisan Valkosta Lahden Vesijärveen kulkeva yksiraiteinen rata on myös yksityisrahoituksella toteutettu. Vuonna 1900 valmistuneella radalla

oli matkustajaliikennettä vuoteen 1952 ja muuta liikennöintiä vuoteen 1960, minkä jälkeen rata leveäraiteistettiin vastaamaan pääratoja. Nykyään reitillä on lähinnä tavaraliikennettä, joka palvelee Loviisan satamaa.

Kapearaiteiset hevosrautatiet

Venäjän vallan ajan lopulla tehtyjen Helsingin seudun linnoitustöiden yhteydessä, tarvittavan puutavaran kuljetuksia varten, rakennettiin neljä kapearaiteista metsärataa. Näistä kaksi sijaitsi Helsingissä ja kaksi Espoossa. Ratojen linjauksista ei ole säilynyt tarkkoja karttoja tai muita dokumentteja, mutta ne on pystytty haastattelujen perusteella paikallistamaan likimäärin. Pikaisesti rakennetut radat kulkivat Espoon keskuksesta, Gumbölen kautta Nupuriin, sekä Träskändan ja Rödskogin kautta Snettansiin. Helsingin puolella radat kulkivat Malmilta Tapanilan kautta Seutulaan ja toinen Munkkiniemen rannasta Pitäjänmäen ja Konalan kautta Hämeenkylässä.

Ratojen perustukset tehtiin talvella lumen varaan ja ne olivat niin huonot, etteivät ne kestäneet veturien painoa, vaan vaunuja jouduttiin vetämään hevosilla. Radat säilyivät käytössä vain pari vuotta, mutta niiden jäänteitä on yhä paikoin havaittavissa.⁹⁷

97 Lohikoski, 1998, s.15-17, 34-35

— Rautatie
— Tieverkko

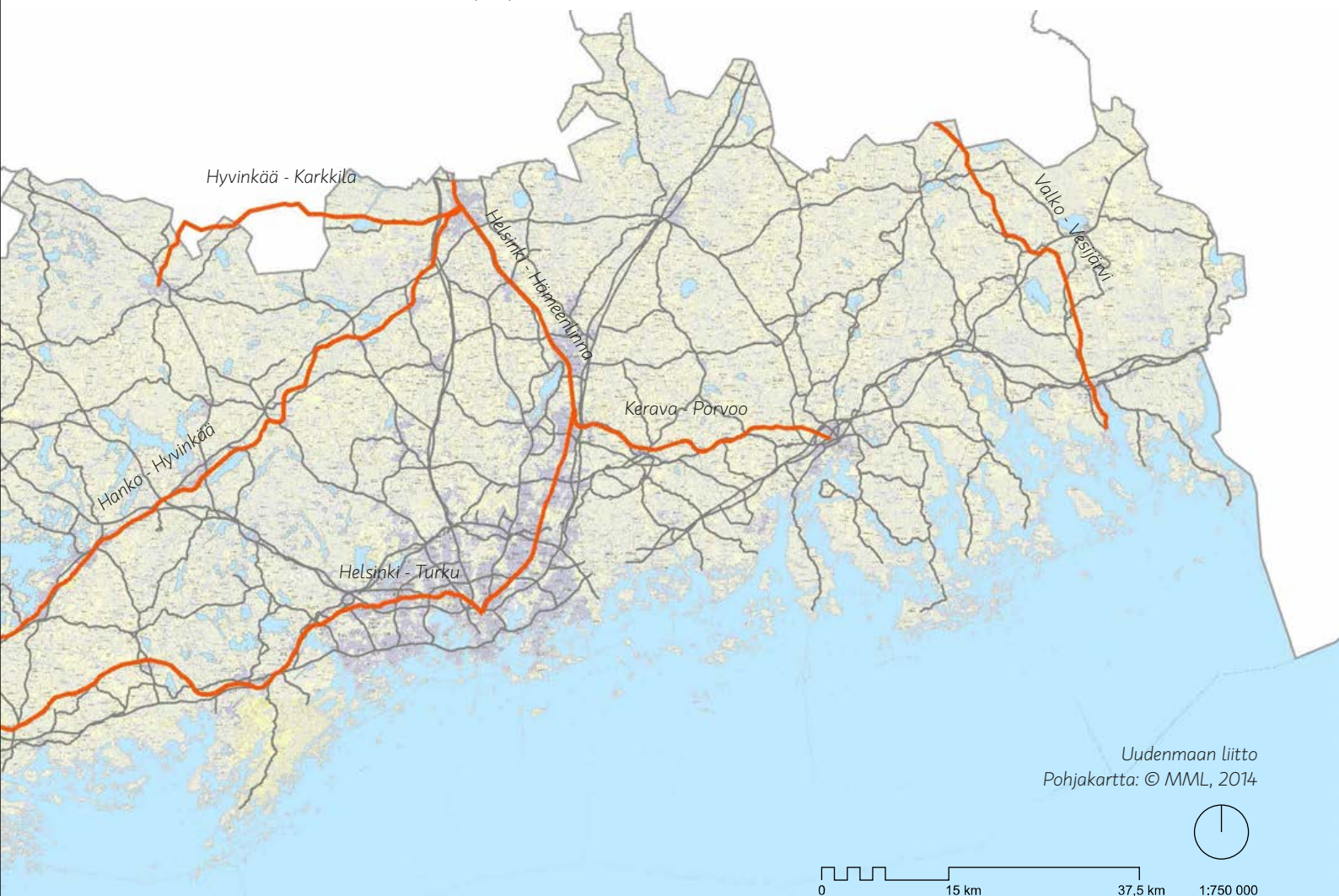


95 Härö, 1993, s.55

96 Bergström et al., 1993, s.25-40



Keravan - Porvoon radalla Hintahaaran asema on yhä paikoillaan



MERI- JA VESISTÖREITIT

Sisämaan vesistöreitit

Vesireittejä on Suomessa tutkittu verrattain vähän, vaikkakin niitä on useasti pidetty menneiden aikojan hallitsevimpina reitteinä. Vesistöt ohjasivatkin asutuksen ja maareittien sijainteja, mutta monet pidemmistä joista olivat kapeita, matalia ja koskisia, eivätkä siis ihanteellisia liikennereiteiksi. Vanhoihin karttoihin merkittyjä vesistöjä on usein tulkittu yhtenäisiksi kulkureiteiksi, vaikka lähtökohtaisesti ne olivat kartoissa maamerkkejä, eikä niiden kuljettavuutta voida arvioida tarkemmin vain karttalähteiden pohjalta. Yksi syy vesireittien korostumiseen historian kirjoituksessa on myös niistä olevien lähteiden määrä. Valtiolle arvokkaista ulkomaankaupan vesireiteistä on enemmän virallista materiaalia kuin maanteistä, vaikka useimmiten tavara kulki ennen satamaan pääsyään pitkästi maalla.

Näillä varauksin on kuitenkin todettava, että vesistöt olivat hyvin tärkeitä paikalliselle liikenteelle sekä ulkomaankaupan myötä maan taloudelle. Pohjois-Suomen joet olivat tarpeeksi suuria toimiakseen myös kattavina kulkureitteinä, ja myös sisämaan vesistöt, kuten Saimaa ja Päijänne olivat tärkeitä alueellisia yhdysreittejä. Hämeestä Uudellemaalle kulkee kolme suurta vesiväylää, jotka eivät tosin johda kulkukelpoisina Uudellemaalle tai edelleen merelle, Salpausselkien sekä lukuisten koskien takia. Sisämaan vesistöt ja jokilaaksot ovatkin Uudellamaalla houkutteleet asutusta lähinnä suotuisan maaperän ja paikallisyhteyksien tähden.⁹⁸ Antti Sirkiä avaa tarkemmin ongelmia Uudenmaan ja Hämeen välisistä joista kulkureitteinä Maata, jäätä, kulkijoita – kirjassa. Käyden läpi Porvoonjoesta, Mäntsälänjoesta, Vantaanjoesta sekä Hiidenvedestä olevat lähteet ja tutkimukset hän kyseenalaistaa suuresti näiden merkityksen kaukoliikenteelle.⁹⁹

98 Mänttinen, 1999, s.144–149

99 Mänttinen, 1999, s.94–103

Kanavat

Vesiteiden parantaminen ja kanavien rakentaminen tuli kaupallisista ja sotilaallisista syistä esille ympäri Eurooppaa 1500-luvulla. Seuraavina vuosisatoina suunnitelmia tehtiin ja toteutettiin monissa maissa, mukaan lukien Ruotsin valtakunnassa, johon Suomi kuului. Näin myös ensimmäiset suunnitelmat yhdistää Saimaa Suomenlahdelle tehtiin jo 1500-luvun alussa, jolloin hanketta myös käytännössä aloitettiin. Ensimmäinen yritys ei edennyt pitkälle ja Saimaan kanava rakentuikin vasta neljännellä yrityksellä 1800-luvulla.

1600-luvulla Pietari Brahen aikana vesistöjä yhdistäviä kanavia suunniteltiin yhä suurella ponnella, vaikkeivät ne edistyneetkään mainittavasti. Seuraavalla vuosisadalla, Ruotsin valta-aseman heiketessä voimavarat suuntautuivat supistuneen valtakunnan kauppayhteyksien palauttamiseen. Kanavien suunnittelua jatkettiin 1800-luvulle asti, mutta vaikka tarpeesta oltiin yhtä mieltä, oli käytännön toteutus ylitsepääsemätön ponnistus. Tämän aikaisen suunnitelman mukaan kanava oltaisiin toteutettu Päijänteeltä, Uudenmaan halki, Helsingin seudulle.

Näin Ruotsin vallan aikana vesireittien parantaminen oli lähinnä jokien ja koskien perkausta sekä syventämistä, mikä kulkuyhteyksien parantamisen lisäksi, vähensi myös tulvimista.¹⁰⁰

VESISTÖT OLIVAT HYVIN
TÄRKEITÄ PAIKALLISELLE
LIIKENTEELLE SEKÄ
ULKOMAANKAUPAN
MYÖTÄ MAAN
TALOUELLE

100 Mänttinen, 1999, s.150–166

Grabben kanava

Uudellamaalla toteutuneet kanavat ovat lyhyitä ja suhteellisen nuoria, vanhin tunnettu kanava periytyy kuitenkin keskiajalle. Grabben kanava kulki muinoin monisatametrisenä kaivantona Lohjanharjun poikki, Lappträsketin pohjoispuolelta Mustionjoen tuntumaan. Vielä 1930-luvulla kanavasta oli jäljellä 600 metrin osuus, mutta nyttemmin se on kahta lyhyttä osuutta lukuun ottamatta hävinnyt. Kanava on ollut 10 metriä leveä ja 2–3 metriä syvä, ja sitä on todennäköisesti käytetty yhteytenä Lohjanjärveltä merelle ja Raaseporin linnalle.

Kanava sai nykyisen nimensä Nils Grabbelta, joka omisti kartanon vesireitin varrella, mutta nimi on myöhempää perua, eikä Grabbella ollut yhteyttä kanavan rakentamiseen.¹⁰¹

101 Putkonen, 2007

1900-luvun kanavat

Säilyneistä ja yhä käytössä olevista kanavista pisimmät ovat Jomalvikin kanava Tammisaaressa sekä Fladan kanava Porvoossa.

Jomalvikin noin 4 km pitkä kanava laskee Edesvikeniltä Jomalvikiin noin metrin syvyyseenä. Sen suunnittelu pantiin toimeen jo 1930-luvulla, mutta sodan viivästyttämänä se valmistui vasta vuonna 1951.

Fladan 3,5 km pitkä kanava kulkee Porvoon eteläpuolella, Kroksnässundetiltä Skavarbölevikiin, läpi Vessölandetin niemen. Kaunis kanavareitti on valitettavasti hieman rehevöitynyt.¹⁰²

102 Myllykylä, 1991

GRABBEN KANAVA
KULKI MUINAIN
MONISATAMETRISENÄ
KAIVANTONA
LOHJANHARJUN POIKKI



Rannikon meriväylät

Historiallisten väylien tutkiminen on ongelmallista, sillä väylät itsessään eivät ole jättäneet jälkiä peräänsä. Niiden kulttuurihistoriallinen arvo on ympäröivissä maisemissa sekä merenkulkuun liittyvissä rakennuksissa ja rakenteissa, jotka ovat syntyneet pääasiassa kaupan ja hallinnon tarpeisiin, luonnonolojen ja asutuksen ehdoilla.

Varhaisimpia merenkulun väyliä ei tunneta tarkasti, mutta pronssi- ja rautakautisista muinaisjäänneksistä nähdään rannikkoalueen asukkaiden, tai sen kautta kulkeneiden, hallinneen jo varhain tarvittavan teknologian merenkulkuun. Muinaisella saaristoalueella harjoitettiin pyyntiä sekä kauppaa, ja nähtävästi viikingit kulkivat ensimmäisen vuosituhannen lopulla vakiintunutta reittiä Uudenmaan rannikon kautta itään. Timo Miettisen mukaan Suomenlahtea itään kulkenut meritie oli käytössä jo ennen viikinkiretkiä. Nämä varhaisimmat väylät seurailivat silloisia rantoja ja ovat nykyään ainakin osittain maatuneita.¹⁰³

Ensimmäiset kirjalliset lähteet rannikon väylistä ovat 1200-luvulta, tanskalaisesta matkaoppaasta. Runsaasti tutkittu lähde osoittaa jo tuolloin olleen nykyisen kaltaisia pääväyliä. Tärkein näistä vakiintuneista väylistä kulki Ahvenanmeren ja Saaristomeren kautta Porkkalanniemelle

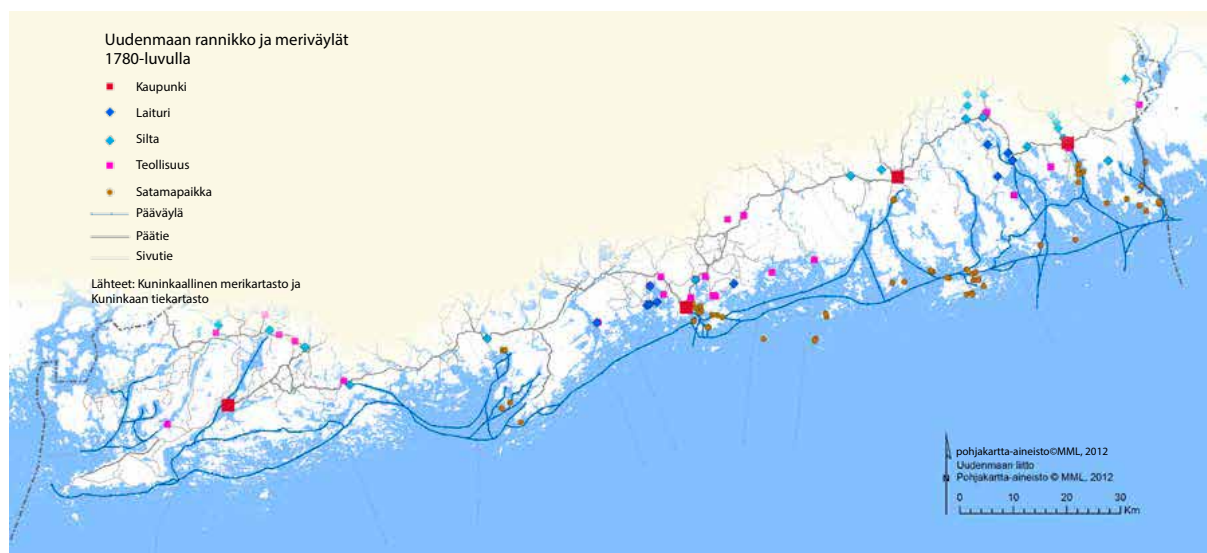
ja edelleen Suomenlahden ylitse Tallinnaan. Reitiltä ristejä väyliä myös muihin tärkeisiin kaupunkeihin, kuten Turkuun ja Viipuriin. Liikenteen kasvaessa rakennettiin merenkulkua helpottavia loistoja ja kummeleita, sekä myöhemmin majakoita ja luotsikyliä.

1800-luvulla pysyvä sekä vapaa-ajan asutus lisääntyi väylien varrella, mikä synnytti vapaa-ajan purjehduksen. Näin alkanut huviveneilyn kehitys on hiljalleen ottanut pääroolin merenkulussa. Viimeisen sadan vuoden aikana näitä saariston sisä- ja ulkovaäyliä on oiottu, syvennetty ja uusittu palvelemaan kasvanutta liikennettä, mutta paikoin luonnonolojen tähden ne ovat yhä perinteisillä linjoillaan. Näkyvimmat vanhoista väylistä säilyneet osat ovat merenkulkua helpottavat rakenteet sekä rakennukset. Harri Nyman käy Museoviraston raportissa, Meriväylien rakennusperintö kattavasti läpi näitä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennusperintökohteita.¹⁰⁴

Myös höyrylaivaliikenne oli sangen yleistä rannikoillamme 1800-luvulta 1900-luvun ensimmäisille vuosikymmenille asti. Yhä nykyään höyrylaiva liikennöi säännöllisesti Helsinki–Porvoo sekä Helsinki–Loviisa välillä.

103 Härö, 1993, s.56–57

104 Nyman, 2009



Uudenmaan rannikko ja meriväylät (kartta: Missä maat on mainioimmat, s.28)



LOPPUSANAT

Ajaessa ympäri Uudenmaan tieverkostoa huomaa nopeasti kuinka vuosisatoja käytössä olleet tielinjat ovat viime vuosisadan autoistumisen myötä jääneet sivuun. Näkyvimmillään tämä on reiteillä, joilla vanha kiemurteleva ja kumpuileva tie yhä kulkee suoran moottoritien rinnalla. Suomi on harvaan asuttu maa ja vanhoja sorapäälysteisiä tielinjoja on yhä jäljellä lukemattomin määrin. Mutta historiallisesti tärkeimmät kulkusuunnat ja reitit ovat maan kehittyessä säilyneet merkittävimpinä ja olleet näin ensimmäisinä alttiita muutoksille ja liikenteellisille parannuksille. Näin kulttuurihistoriallisesti arvokkaimmat tielinjaukset ovat monin paikoin leikkautuneet ja jääneet uudemman infrastruktuurin alle.

Uusimaan läpi kulkee yksi Suomen merkittävimmistä teistä, joka yhdisti idän länteen, Tukholman Pietariin. Suurta Rantatietä pitkin kulkivat käskyt niin Ruotsin kuin Venäjän vallan aikana ja yhä nykyään saman suuntaiset moottoritieyhteydet ovat Suomen taloudelle tärkeimpiä maantieyhteyksiä.

Näitä yhteyksiä kehittäessä ei tarvitse museoida koko tieverkostoa, mutta on hyvä muistaa ja arvostaa linjauksien historiallisia merkityksiä. Ajonopeuksien maksimoimisen sijasta voi tarkastella myös tien paikallista merkitystä ympäröivässä kulttuuriympäristössä ja yhdyskuntarakenteessa. Teiden suoristaminen saattaa vähentää ajomatkaa lähimpään keskukseen, mutta se saattaa samalla näivettää elävän kyläkeskuksen tai kulttuurikohteen, joka vuosisatoja aiemmin on syntynyt maantien varteen. Tien mutkaisuus ja sorapäälysteisyys ovat myös luontaisia tapoja vähentää ajonopeutta, joten vanhan säilyttämistä usein puoltaa myös tieturvallisuus.

Tiehen suoranaisesti liittyvien ominaisuuksien, kuten päällysteen, linjauksen sekä rakenteen lisäksi teiden kulttuurihistoriallisen arvon säilymiseen vaikuttaa lähiympäristön mittakaava sekä ympäröivä kaupunkirakenne. Mittakaavaltaan ympäristöä massiivisempi rakentaminen vie tien roolin ympäristöä kokoavana elementtinä, samoin kuin yhdyskuntarakenteessa tapahtuva painopisteen muutos. Näin aikaisempi päätie hautautuu usein ympäristöönsä ja muuttuu luonteeltaan paikalliseksi sivutiekseksi. Tätä voidaan välttää kaavoittamalla uudet rakenteet joko tielinjan ympärille, säilyttäen sen alueellisen merkityksen, tai tarpeeksi etäälle, jotta paikallinen tiehierarkia säilyy. Uudellamaalla on yhä harvemmin asutuilla alueilla säilynyt pitkiä osioita historiallisista tielinjoista. Näitä alueita kehitettäessä tulisi pyrkiä säilyttämään ehjät tiejaksot ja näkemään ne rikkautena alueelle.



KÄSITTEISTÖ

Lähde: Rakennusperintö (2014) ellei toisin mainittu

Arvo ja merkittävyys

Rakennetun kulttuuriympäristön ja kulttuurimaisemien arvoa määriteltäessä puhutaan mm. historiallisista, rakennushistoriallisista, arkkitehtonisista, rakennusteknisistä, taiteellisista ja maisemallisista arvoista. Kohteen arvon määrittämisessä (arkikielessä myös arvottaminen) käytetään vakiintuneita kriteerejä. Alueiden ja kohteiden hoito ja suojelu perustuu tunnistettuihin arvoihin ja niiden valtakunnalliseen, maakunnalliseen tai paikalliseen merkittävyyteen.

Kaupunkikuva, taajamakuva

Rakennetun ympäristön ja kaupunki- tai taajamatilan visuaalisesti hahmotettava ilme.

Kulttuurimaisema

Nykyinen kulttuurimaisema on ollut aikaisemmin tuotantomaisemaa, ihmisen perustoimintoja – kuten ruoantuotantoa – palvelevaa ympäristöä. Näin esteettiset arvot ovat lähtökohtaisesti olleet toissijaisia ja nykyiselläänkin ne ovat myös vahvasti kulttuurisidonnaisia. Tosin vanhempi agraarimaisema on yleensä kehittynyt hyvämuultaisille ja ilmastollisesti suojaisille paikoille, mikä tekee niistä kasvustollisesti monilajisempia ja rehevämpiä, verrattuna myöhempiin teollisuusvetoisiin ympäristöihin. Tiestö Uudenmaan kulttuurimaisemassa on valtaosin maaston muotoja seurailevaa, pienipiirteistä, jonka varrella lehtipuukujat, kivi- puu- ja pensasaidat sekä peltoaukeat ovat tyyppillisimpiä merkkejä kulttuurista. Myös useat maatilojen talouspihat, vanhat kirkot, hautausmaat ja ruukkiyhdykunnat ovat vanhojen teiden varsilla.

Tielinjojen muutoksilla on merkittävä osuus kulttuurimaiseman säilyvyyteen. Uudet linjaukset usein joko tuhoavat tai näivettävät

vanhan ympäristön, toiminnan tarpeellisuuden kadotessa. Näin ollen parhaimmat säilyneet kulttuurimaisemat ovatkin pysyneet sopivassa balanssissa jäädessään hieman sivulle uusista rakentamisen keskittymistä, mutta pysyneet silti osana yhdyskuntarakennetta.¹⁰⁵

Kulttuuriympäristö

Kulttuuriympäristö on yleiskäsite. Sillä tarkoitetaan ympäristöä, jonka ominaispiirteet ilmentävät kulttuurin vaiheita sekä ihmisen ja luonnon vuorovaikutusta. Kulttuuriympäristöön liittyy myös ihmisen suhde ympäristöönsä ennen ja nyt; sille annettut merkitykset, tulkinnat ja sen erilaiset nimeämiset. Tarkemmin kulttuuriympäristöä voidaan kuvata käsitteillä kulttuurimaisema ja rakennettu kulttuuriympäristö. Kulttuuriympäristöön kuuluvat myös muinaisjäännökset ja perinnebiotoopit

Historiallinen kerroksisuus

Alueen tai kohteen ominaispiirre, kun alueella tai kohteessa on näkyvissä / koettavissa eri aikakausien rakenteita, materiaaleja, tyyli- tai muoto- piirteitä, tms., jotka ilmentävät rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.

Maakunnallisesti merkittävä maisema

Asiantuntijaviranomaisten määrittelemä maakunnallista ominaisluonnetta ja maakunnallisia erityispiirteitä ilmentävä maisema.

Maamerkki

Luonnonelementti tai ihmisen toiminnan tulos, joka erottuu muusta ympäristöstä joko sijaintinsa (vrt. maisemarakenne), visuaalisen hahmotettavuuden/ ominaisuuden (vrt. maisemakuva) tai siihen liitetyn merkityksen vuoksi. Tyyppillisiä maamerkkejä ovat kalliot, kirkot ja muut korkeat rakennukset.

Maisema

Muodostuu elollisista ja elottomista tekijöistä sekä ihmisen tuottamasta vaikutuksesta, jotka ovat ns. maiseman perustekijöitä, niiden keskinäisestä vuorovaikutuksesta sekä maiseman visuaalisesti hahmotettavasta ilmeestä, maisemakuvasta. Eurooppalaisen maisemayleissopimuksen

105 Keramaa, 1994, s.7

mukaan maisema tarkoittaa aluetta sellaisena kuin ihmiset sen mieltävät ja jonka ominaisuudet johtuvat luonnon ja/ tai ihmisen toiminnasta ja vuorovaikutuksesta.

Maisemarakenne

Muodostuu maiseman perustekijöiden keskinäisestä suhteesta ja vaihtelusta, jossa maiseman solmukohdat ja maamerkit jäsentävät maisemaa.

Maisematie

Maisematiellä tarkoitetaan maisemallisesti kaunista tietä, mutta sen määrittely on viime kädessä subjektiivinen. Monissa Euroopan maissa maisemareitit on määritelty ja merkitty karttoihin. Vaikka maisemalliset ominaisuudet ovat matkailuteillä tärkeä vetovoimatekijä, se ei ole riittävä peruste matkailutien statuksen saavuttamiseksi.¹⁰⁶

Maisematila

Tila, jonka muodostavat maiseman perustekijät ja niiden keskinäiset suhteet. Maisematilat voivat olla selkeästi rajoittuvia tilakokonaisuuksia tai laajoja rajautumattomia avoimia alueita. Maisematilat voivat muodostaa tilasarjoja.

Matkailutie

Tie, jolla on sen yleiseen liikenteelliseen merkitykseen nähden poikkeuksellisen runsaasti matkailijoiden kannalta merkittäviä kohteita, ja tämän lisäksi sillä on erityinen matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä ja alueen kilpailukykyä tukeva merkitys.¹⁰⁷

Vuonna 2014 Suomessa on kymmenen Tiehallinnon hyväksymää, toiminnassa olevaa matkailutietä.

Museotie

Uudellamaalla on kaksi museotietä, Fagervikintie ja Tuusulan Rantatie. Niitä suojelee muinaismuistolaki, rakennussuojelulaki sekä laki yleisistä teistä. Museoteiksi on valikoitu tieliikennehistoriallisesti arvokkaimmat ja edustavimmat osat. Uudellamaalla valikoituneet kaksi museotietä ovat osia pidemmistä tielinjauksista ja ovat säilyneet poikkeuksellisen hyvin, jätessään toissijaisiksi teiksi kanta- ja

valtatieverkoston kehittyessä, mutta ovat kulttuurihistoriallisen arvonsa johdosta silti onnistuneet säilyttämään funktionsa. Fagervikintie on osa Suurta Rantatietä ja Tuusulan Rantatie osa Itä-Hämeestä Helsinkiin kulkevaa läpikulkutietä.¹⁰⁸

Perinnemaisema

Perinteisten elinkeinojen ja maankäyttötapojen muovaama alue, jonka historialliset piirteet ovat säilyneet. Perinnemaisemia ovat esimerkiksi niityt ja hakamaat ja niiden käyttöön liittyvät rakenteet ja rakennelmat. Kulttuuri- ja perinnemaisema -käsitteet ovat osin päällekkäiset, perinnemaisema on usein melko pienialainen ja osa laajaa kulttuurimaisemaa. Perinnebiotoopeiksi nimitetään pääosin niitty- ja laiduntalouden monilajisia luontotyyppisiä esim. kuivat ja kosteat niityt, hakamaat ja metsälaitumet.

Rakennettu kulttuuriympäristö, rakennusperintö

Käsite viittaa sekä konkreettisesti rakennettuun ympäristöön että maankäytön ja rakentamisen historiaan ja tapaan, jolla se on syntynyt. Rakennettu kulttuuriympäristö muodostuu yhdyskuntarakenteesta, rakennuksista sisä- ja ulkotiloihin, pihoista, puistoista sekä erilaisista rakenteista (kuten esim. kadut tai kanavat). Rakennusperintö on pääsääntöisesti synonyymi rakennetulle kulttuuriympäristölle, joskus käsitettä käytetään tarkoittaen erityisesti vanhoja rakennuksia.

Reunavyöhyke

Rajaa maisematilaa. Esimerkiksi peltoa rajaavat puut ja muu kasvillisuus muodostavat maisematilan reunavyöhykkeen.

Selvitys

Alueen tai kohteen historian, ominaisuuksien, toiminnan tai fyysisten piirteiden muutosten kuvaamista ja selvittämistä mm. maastokäynteihin ja arkistolähteisiin perustuen. Selvitys sisältää yleensä johtopäätöksiä ja yhteenvetoja alueiden tai kohteiden arvosta (esim. maisemaselvitys, rakennushistoriallinen selvitys, kaavojen edellyttämät selvitykset).

106 Tiehallinto, 2004

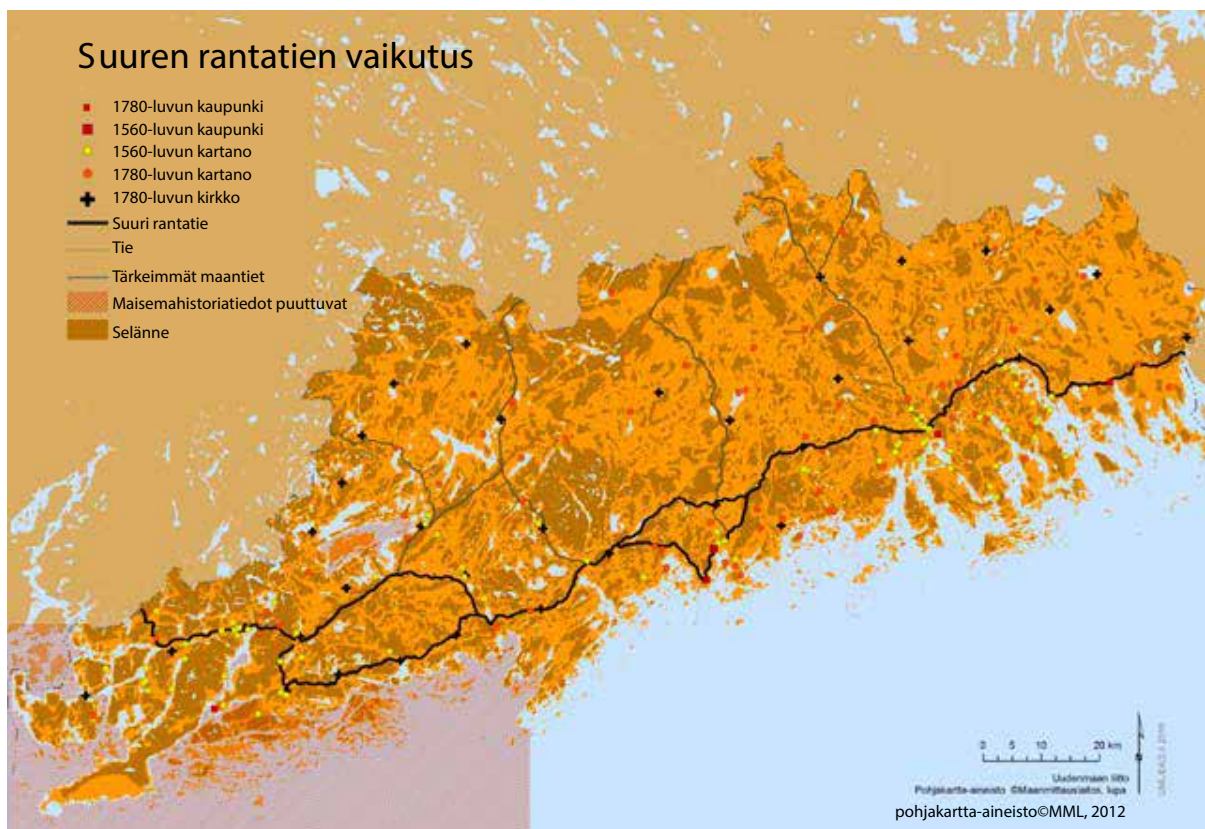
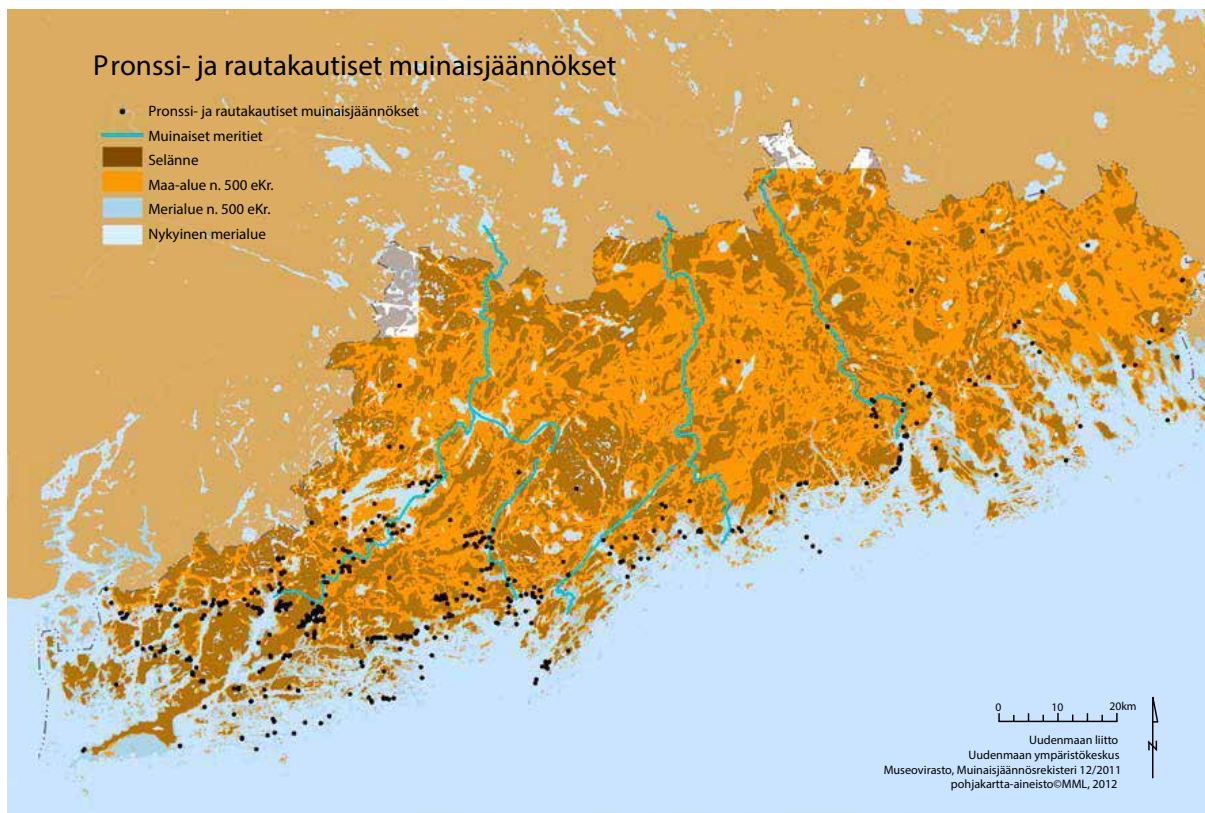
107 Tiehallinto, 2004

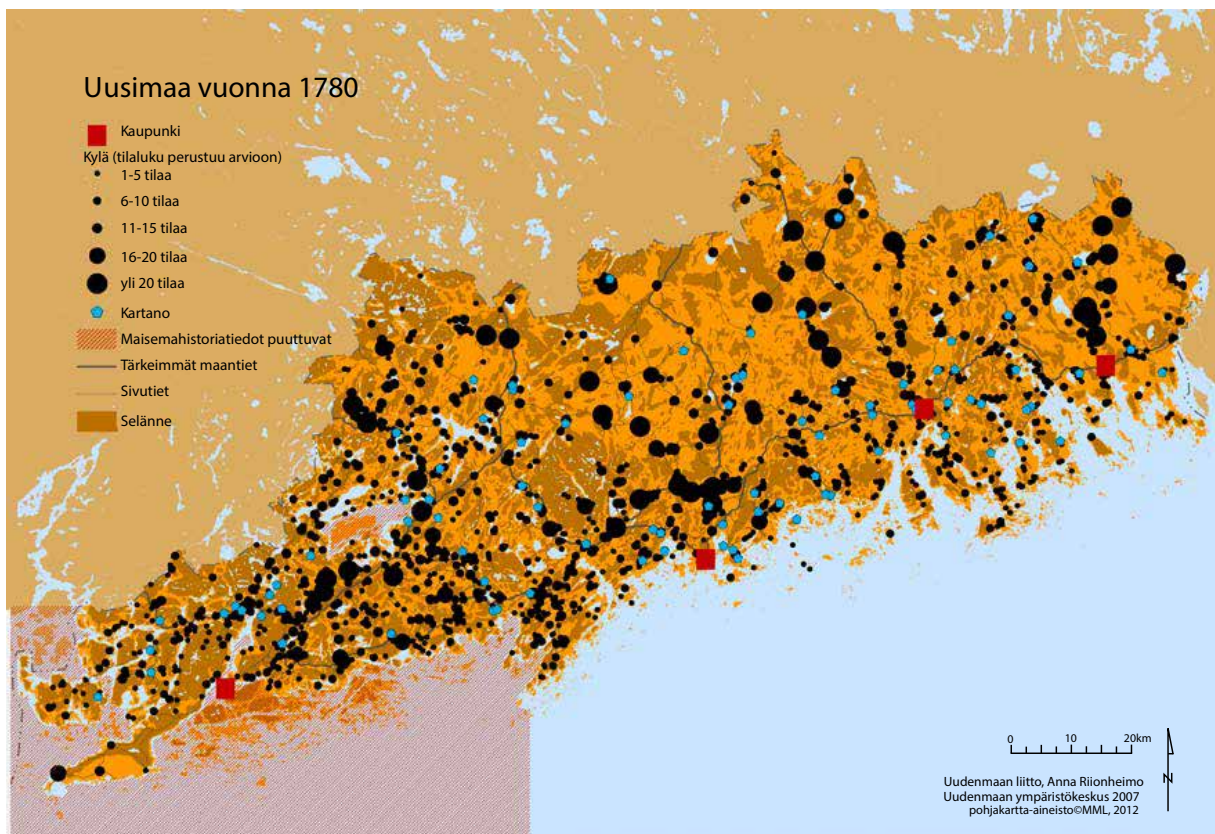
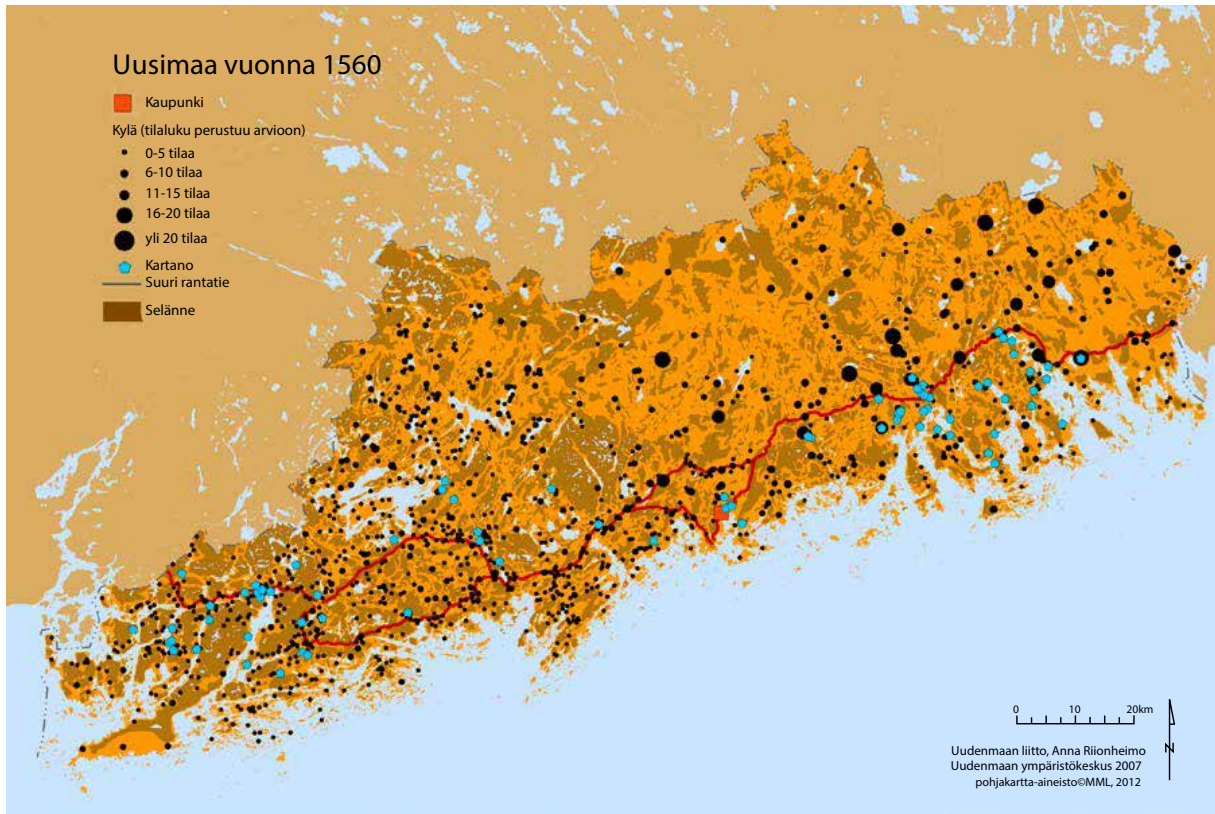
108 Liimaitainen, 2007, s.5, 9,32

LIITTEET

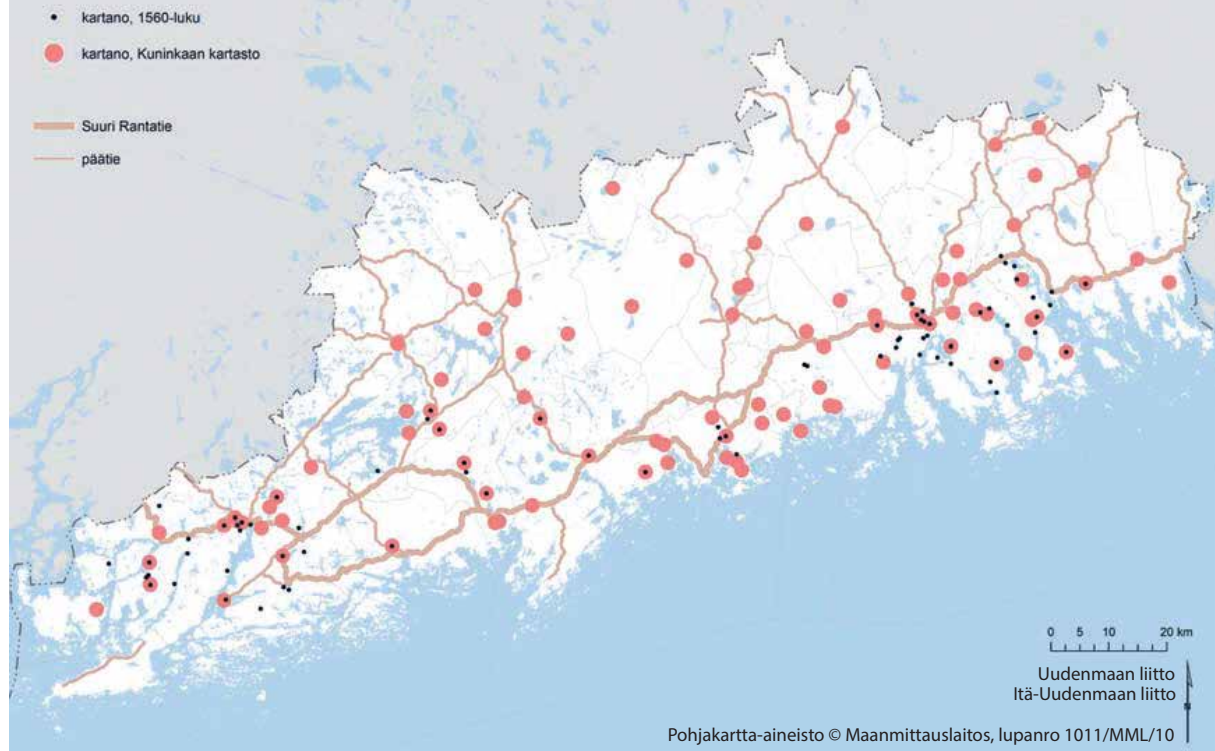
Liite 1:

Reitistön kehityksen taustoja avaavia karttaesityksiä ”Missä maat on mainoimmat” -selvityksestä, tiedot pohjautuvat selvitykseen: ”Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan – Uudenmaan paikkatietoaineistot”





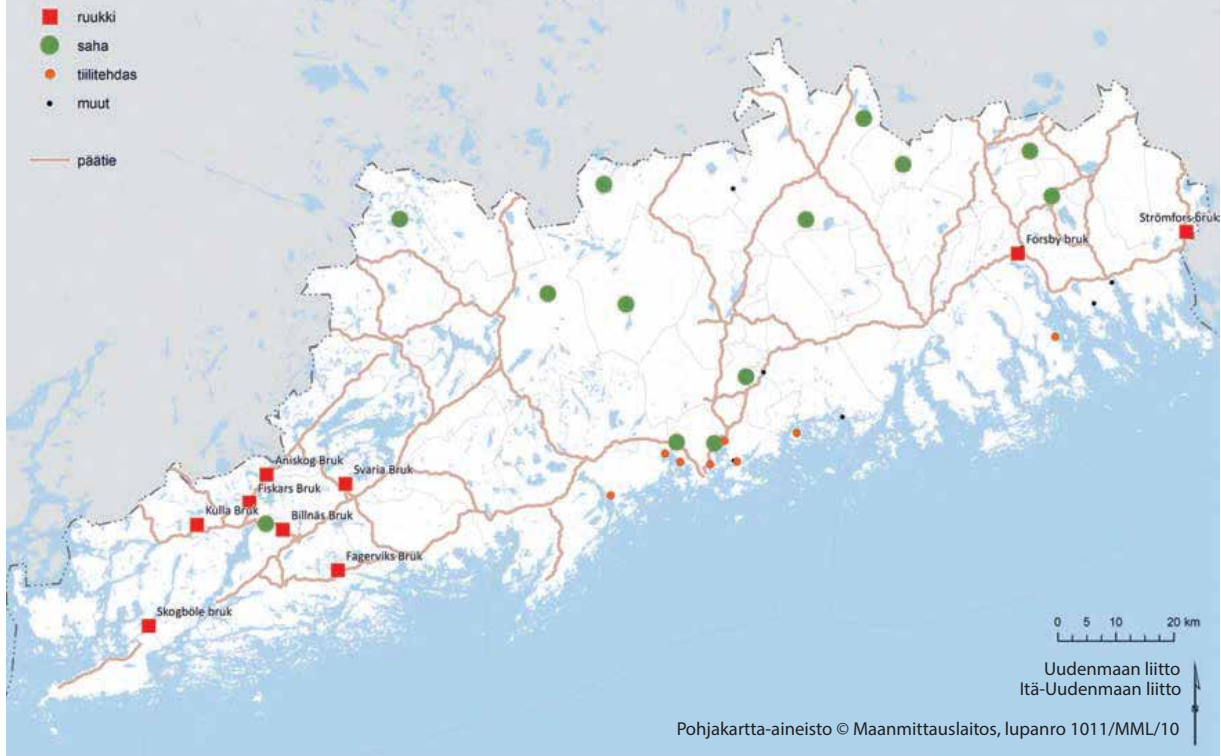
1560-luvun kartanot ja Kuninkaan kartastoon merkityt kartanot



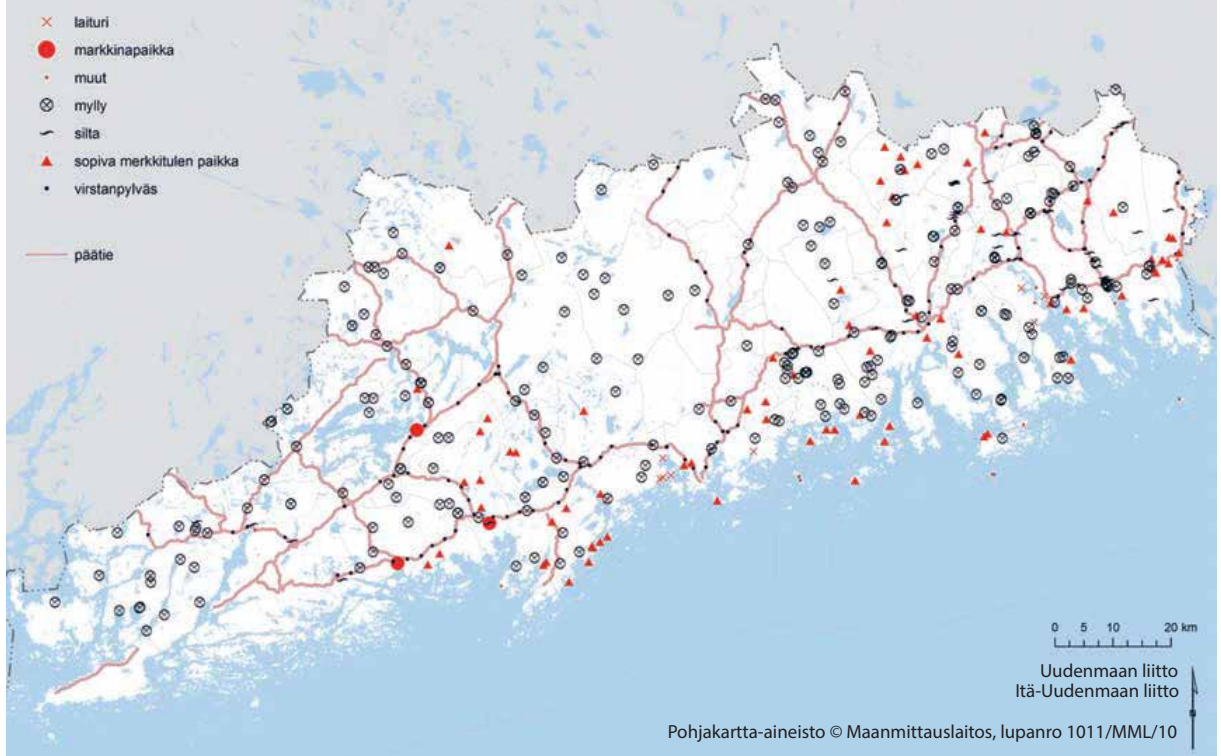
Kirkot, kaupungit ja puolustuksen kohteet Kuninkaan kartastossa



Teollisuuden kohteet Kuninkaan kartastossa



Muut rakennetun ympäristön kohteet Kuninkaan kartastossa



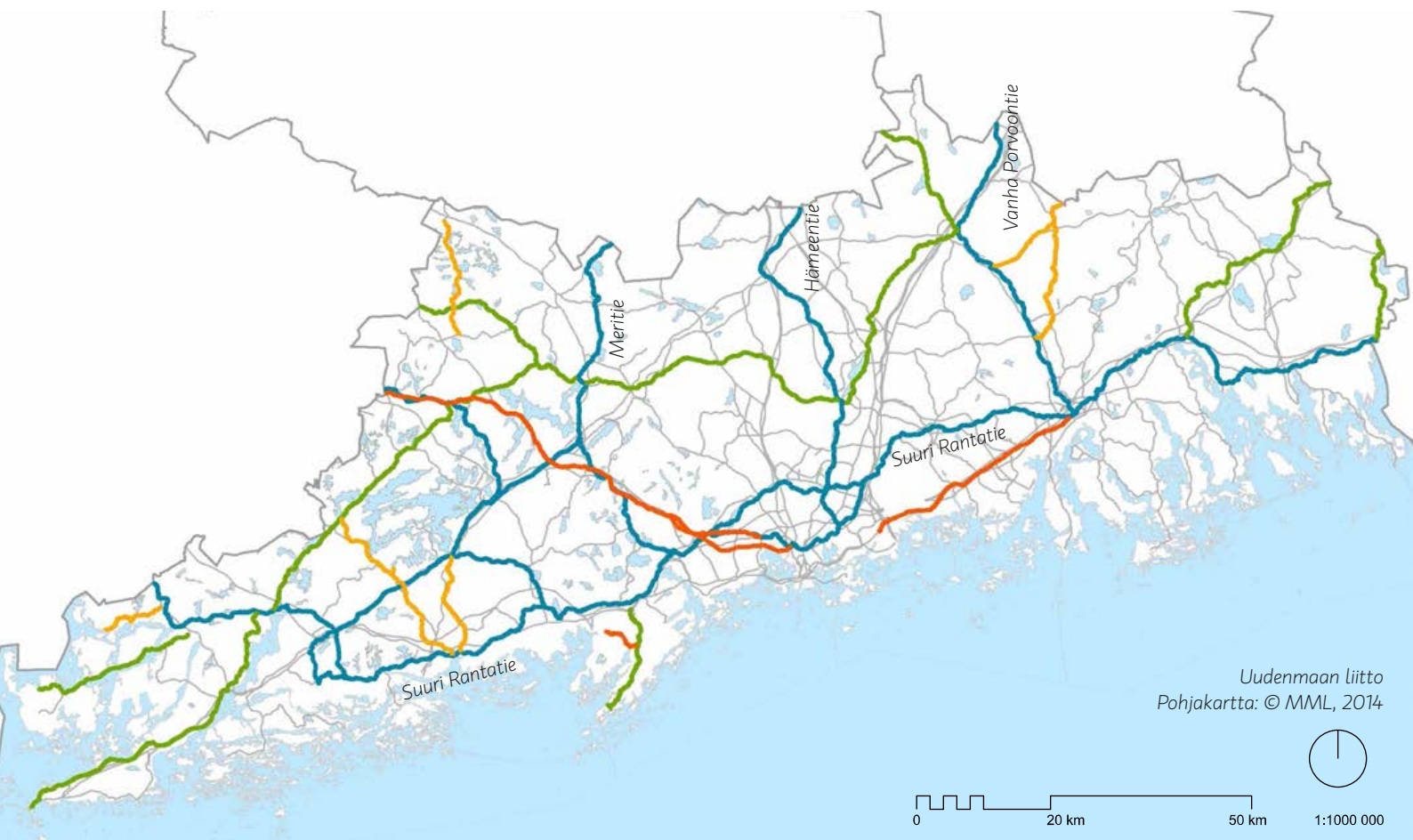
Tie	Sijainti	Tietoarvo	Ainutlaatuisuus / harvinaisuus	Säilyneisyys	Elämyksellisyys	Yhteys maisemaan
Suuri Rantatie	Uudellamaalla: Raasepori – Inkoo – Lohja – Siuntio – Espoo - Helsinki - Vantaa – Sipoo – Porvoo - Lovisa	Runsaasti tieteellisiä tutkimuksia sekä kartta-aineistoa, koko tie on inventoitu Fagervikintie suojeltu museotienä	Kohde on kansallisesti merkittävimpiä teitä ja Uudenmaan kehityksen kannalta merkittävän alueellinen tie	Keskiaikaisen tien linjaus monin paikoin hyvin säilynyt, muttei toimi enää päätienä. Toiminnallisuus on silti säilynyt paikallisella tasolla ja useita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä tuotantomaisemia on säilynyt tien varrella.	Monet osuudet ovat nykyään suosittuja moottoripyöräreittejä. Tien varrella on runsaasti säilynyttä kulttuurihistoriallista toimintaa, mikä tekee reitin mielenkiintoiseksi.	Säilyneet osiot kulkevat taajama-alueiden ulkopuolella, usein avoimissa pelto- ja jokimaisemissa. Tie seuraa maastonmuotoja ja vanhoja kulttuurikohteita.
Hämeentie	Uudellamaalla: Hyvinkää – Tuusula – Vantaa – Helsinki	Kohdetta on käsitelty laajemmissa ja paikallisissa tutkimuksissa	Paikallisesti merkittäviä osioita, muttei alueellisesti ehjiä kokonaisuuksia	Vanha linjaus on monin paikoin katkonainen, vierellä kulkee uudempi suoritettu versio linjauksesta	Tuusulan ja Hyrylän välillä on säilynyt miellyttäviä agraarimaisemassa kulkevia osioita	Tie seurailee ylänköjä ja peltoaukeiden reunamia, mistä aukeaa paikoin hienoja näkymiä
Meritie	Uudellamaalla: Karkkila – Vihti – Lohja / – Kirkkonummi – Espoo	Kohdetta on käsitelty laajemmissa ja paikallisissa tutkimuksissa	Hämeeseen johtavalla tiellä on monia alueellisesti merkittäviä säilyneitä osioita	Tie on pääosin yhtenäinen, vaikkakaan kaikki osiot eivät enää ole kuljettavissa	Monet kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet tekevät tiestä mielenkiintoisen, vaikka linjaus ei olekaan täysin yhtenäinen	Tie kulkee vaihtelevassa maisemassa vesistöiltä harjujen laelle, paikoin hyvin vaikuttavissa ympäristöissä
Ylinen Uudenmaantie	Lohja – (Salo)	Kohdetta on käsitelty laajemmissa ja paikallisissa tutkimuksissa	Paikallisesti merkittävä vanhoja kyliä läpäisevä tieosio	Lohjan ja Saukkolan välillä hyvin säilynyt osio	Viljelymaisema sekä monet vesistöt elävöittävät reittiä	Tie seurailee peltoaukeita usean vesistön reunustamana
Vanha Porvoontie	Uudellamaalla: Mäntsälä – Askola – Porvoo	Kohdetta on käsitelty laajemmissa ja paikallisissa tutkimuksissa	Alueellisesti merkittävä tie, ehkä parhaiten säilynyt etelä-pohjoissuuntainen keskiaikainen tielinja Uudellamaalla, varrella myös arvokkaita maisema-alueita	Koko tien linja melko hyvin säilynyt, eteläisempi Mäntsälä – Porvoo osio säilyttänyt vanhan tien piirteet ja sekä ympäristön mittakaavan	Tien varrella on kulttuurihistoriallisesti arvokkaita maisema-alueita, mutta rakennuskohteita on lähinnä Porvoon keskustaan saavuttaessa. Linjaus ja ympäröivän asutuksen mittakaava tukevat tien historiallisia arvoja	Tie seurailee maaston muotoja ja siltä avautuu näkymiä viljelymaisemaan, rinnalla kulkeva uudempi Porvoontie ei asetu yhtä hyvin maisemaan
Porvoontie	Uudellamaalla: Mäntsälä – Askola – Porvoo	Kohdetta on käsitelty laajempien tutkimuksien yhteydessä	Tie on paikallisesti merkittävä, sen varrella ei ole erityisen arvokkaita kulttuuriympäristöjä tai rakennuksia	Tien linja on säilyttänyt hyvin piirteensä ja alueen viljelytoiminta on yhä aktiivista	Tieltä avautuu näkymiä maanviljelymaisemaan sekä paikoin ympäröiville vesistöille	Linjaus kulkee vesistöjä ja metsäreunoja myötäillen viljellyn laaksoalueen lävitse
Porkkalan postitie	Kirkkonummi	Kohde on mainittu laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä	Porkkalanniemi on alueellisesti tai jopa kansallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö ja alueen läpäisevä päätie on sen merkittävimpiä elementtejä	Linjaus on rautatieympäristöä lukuun ottamatta säilynyt hyvin. Maataloustoiminta ja ympäristö tukevat tien luonnetta.	Etelässä Porkkalantieltä avautuu vaihtelevia näkymiä pelto- ja metsämaisemiin. Luonto alueella on ainutlaatuista.	Hariuja ja peltojen laitoja seuraileva tielinja istuu maisemaan

Tie	Sijainti	Tietoarvo	Ainutlaatuisuus / harvinaisuus	Säilyneisyys	Elämyksellisyys	Yhteys maisemaan
Tuusulan – Mäntsälän tie	Tuusula – Järvenpää – Mäntsälä	Kohteesta löytyy historiallista karttatietoa sekä tieteellistä tutkimusta joka keskittyy Tuusulanjärven ympäristöön. 3km osio Tuusulan rantatietä suojeltu museotienä.	Alueellisesti merkittävä tiejakso	Paikoin hyvin säilyneet osiot kuvaavat 1800-luvun kartanomijöitä, sekä 1600- ja 1700- lukujen viljelymaisemaa. Tie on lähes täysin yhä käytössä, säilynyt paikallisesti tärkeänä väylänä. Pitkiä hyvin säilyneitä osioita Tuusulanjärven varrella sekä Kellokoski – Mäntsälä väliä	Hyvin säilyneet tiedot muodostavat vahvan kokonaisuuden, ja lukuisat kulttuurikohteet sekä pelot muodostavat tien varrelle selkeää identiteettiä	Hyylä - Järvenpää välillä tielinjaus seuraillee suotuisia maastonmuotoja ja sulautuu maisemaan. Pohjoinen osio läpäisee maiseman rajurmin, mutta on jo muodostunut osaksi paikallista viljelymaisemaa
Bromarvin maantie	Raasepori	Kohde on mainittu laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti erittäin merkittävä, hyvin säilynyt tie	Tien linjaus on säilynyt kauttaaltaan hyvin ja se on pengerryksistä huolimatta säilyttänyt luonteensa	Tieltä avautuu komeita näkymiä merelle ja runsas historiallinen rakennuskanta nostaa sen houkuttelevuutta	Hariua pitkin kulkeva maantie myötäilee maastoa koko matkalta ja kapeat kannakset korostavat sen yhteyttä merelle
Vanha Hankoniemen maantie	Raasepori – Hanko	Kohdetta on lyhyesti käsitelty laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä, hyvin säilynyt tie. Osa Hanko – Hämeenlinna välistä reittiä.	Sorapintainen ja mutkitteleva tie on säilyttänyt hyvin luonteensa, sen linjaus on säilynyt melko hyvin	Hitaasti ajettava mutkainen soratie sivuaa pelloja ja kartanoita, mutta pääasiallisesti sen ympäristö on metsäistä	Tie myötäilee paikoin pellon ja metsäreunoja, mutta kulkee myös melko suljetussa metsämaisemassa
Pohja – Pakasela	Raasepori – Lohja – Vihti	Kohdetta on käsitelty laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä	Alueellisesti merkittävä tieosio, jopa kansallisesti merkittävässä tuotantomaisemassa. Osa Hanko – Hämeenlinna välistä reittiä.	Tien linjaus on säilynyt pääpiirteissään ja sen ainutlaatuinen kulttuuriympäristö tukee perinteistä luonnetta	Kauniiden tuotantomaisemien, ruukkien ja kylien lävitse kulkeva tie tarjoaa runsaasti vaihtelevia nähtävyyksiä	Paikoin oikaistu tie kulkee yhä maastoa seuraillen historiallisten keskittymien lävitse ja pitkin toista Salpausselkää
Tuusula – Vihti	Tuusula – Nurmijärvi – Vihti	Kohdetta on lyhyesti käsitelty laajempien tutkimusten yhteydessä	Alueellisesti merkittävä, hyvin säilynyt tie maanviljelymaisemassa	Linjaus ja ympäristö ovat hyvin säilyneet, lisäksi edustavia 1800- ja 1900-lukujen maatioja	Mutkitteleva ja avoimien peltoalueiden läpäisevä tie on miellyttävä ja sen varrella on useita historiallisia kohteita	Harjujen ja laajojen peltoaukeiden ansiosta tieltä avautuu runsaasti kauniita näkymiä ympäristöön, tie kulkee maastoa myötäillen
Vihti – Somero	Vihti – Lohja (– Somero)	Kohdetta on lyhyesti mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä, hyvin säilynyt tie maanviljelymaisemassa	Linjaus ja ympäristö ovat hyvin säilyneet, tien varrella keskiajalle periytyvää maataloustoimintaa	Mutkitteleva ja avoimia peltoalueita läpäisevä tie on miellyttävä ja sen varrella on vanhoja maatioja	Laajoilta peltoaukeilta aukeaa näkymiä ympäröiviin vesistöihin, tie seuraillee jokilaaksojen ja vesistöjen varrelle keskittyneitä pelloja
Koskenkylä – Elimäki	Loviisa – Lapinjärvi (– Kouvola)	Tie mainitaan laajempien tutkimusten yhteydessä. Malmgård – Rutumi väli nostettu Itä-Uudenmaan maisematieksi.	Alueellisesti merkittävä, viljeltyä jokilaaksoa seuraileva tie	Tien linjaus ja luonne ovat pääosin säilyneet hyvin. Säilyneet maatalous- ja kartanotoiminta korostavat tien vanhaa käyttötarkoitusta.	Tie istuu avaraan jokilaaksoon miellyttävästi ja sen varrella säilyneen kartanotoiminnan ansiosta tie on puoleensavetävä kohde	Säilyneen viljelytoiminnan ansiosta yhteys maisemaan ja vesistöihin on säilynyt hyvin. Myös tien varren asutuskukset sopivat mittakaavaltaan historialliseen ympäristöön.

Tie	Sijainti	Tietoarvo	Ainutlaatuisuus / harvinaisuus	Säilyneisyys	Elämyksellisyys	Yhteys maisemaan
Ahvenkoski – Elimäki	Loviisa – Kouvola	Kohde on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä. Nostettu Länsi-Kymen kulttuuritieteksi.	Tie on historiallisilta arvoiltaan paikallisesti merkittävä	Tien linjaus ja luonne ovat hyvin säilyneitä, myös runsaasti historiallista toimintaa on säilynyt sen varrella	Tien hieno ympäristö ja yksittäiset kulttuurikohteet nostavat sen houkuttelevuutta	Reitti kulkee Kymijokea ja siihen laskevia jokia seurailleen, paikoin avarassa viljelymaisemassa, vesistöille ja peltomaisemaan avautuu kauniita näkymiä
Trollshovdantie	Raasepori	Tie on mainittu laajempien selvitysten yhteydessä	Paikallisesti erittäin merkittävä, hyvin säilynyt tiekokonaisuus	Tien linjaus sekä kartanomiljööt sen varrella ovat itse ruukkia lukuun ottamatta hyvin säilyneet	Mukittaleva ja vaihtelevissa maisemissa kulkeva tie on vaikuttava kokonaisuus	Tie myötäilee peltujen ja metsien reunoja, sulautuen niihin luontevasti
Pusulan – Kärköläntie	Lohja	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä kirkkoja yhdistävä reitti	Linjaus sekä ympäristö ovat hyvin säilyneet, uudisrakentaminen melko vähäistä	Tien varrella on jonkin verran historiallista rakennuskantaa, ja kuljettaessa Pusulanjoen sekä järvien tuntumassa avautuu hienoja näkymiä	ie seurailee hyvin alueen vesistöjä, mutta kulkee myös paikoin suljetumpien metsäalueiden lävitse
Inkoo – Mustio – Karjalohja	Inkoo – Raasepori – Lohja	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä yhdystie	Linjaus on jokseenkin säilynyt, muttei enää yhtenäinen kokonaisuus. Ympäristö ja rakennuskanta sen sijaan on paremmin säilynyttä.	Ruukin miljöö, pienet säilyneet kylät sekä viljelysmaisema tekevät reitistä kiinnostavan	Reitti seurailee jokilaaksoja sekä peltoaukeita, joille avautuu hienoja näkymiä
Inkoo – Lohja	Inkoo – Lohja	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä yhdystie, jonka varrella eheitä kyläkeskuksia	Linjaus on pääosin säilynyt, vaikkakin paikoin katkonainen. Ympäröivät kylämiljööt ovat säilyttäneet vaihtelevan rakennuskannan	Tien eheät kohdat kulkevat kauniiden kyläkeskusten lävitse	Pienien peltoaukeiden ja kylien vaihtelu tien varrella jaksottaa näkymiä hyvin
Orimattilan yhdystiet	(Orimattila) – Pukkila – Mäntsälä/Askola	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Tie on alueellisesti merkittävä esimerkki hyvin säilyneestä pitäjäntiestä	Tien linjaus ja ympäröivä viljelysmaisema ovat säilyttäneet hyvin luonteensa. Myös tiiviinä säilyneet taajamat ja viljelystoiminnan säilyvyys tukevat tien luonnetta.	Tien varrella avautuu vaihtelevia näkymiä pelto-, metsä- ja jokimaisemiin. Muutamat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennuksen tuovat kiinnostavuutta tielle, mutta niiden määrä ei ole erityisen runsasta	Reitti seuraa luontevasti jokilaaksojen peltoaukeita, eikä sitä ole pilattu liiallisilla suoristuksilla

Tie	Sijainti	Tietoarvo	Ainutlaatuisuus / harvinaisuus	Säilyneisyys	Elämyksellisyys	Yhteys maisemaan
Kabanovin tykkitie	Kirkkonummi – Siuntio	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä ja Porkkalan historiaa on tutkittu tarkemmin	Tykkitie on yksi parhaiten säilyneistä kenttäkivestekniikalla rakennetuista teistä sekä tärkeä kylmän sodan muistomerkki	Linjaus on paikoin säilynyt ja kenttäkiveys on jäljellä uudempien rakennekerrosten alla	Neuvostotukikohdan jäänteet eivät ole suuremmin nähtävissä tien varrella, mutta viljelysaukeat sekä kartanoalue ovat miellyttäviä	Säilyneet osiot seurailevat peltoaukeita ja tieltä aukenee paikoin näkymiä merenlahdelle
Valtatie 1	Helsinki – Espoo – Kirkkonummi – Vihti – Lohja – (Turku)	Tietä on käsitelty laajemmissa sekä kohteeseen keskittyvässä kirjallisuudessa	Kansallisesti merkittävä kohde edustaa autoistuvan 1900-luvun alun tierakentamista	Verraten nuori tie on säilyttänyt linjauksensa ja luonteensa, vaikkakin sitä on useasti parannettu ja rakentaminen sen ympäristössä on tiivistynyt	Paikoin aivan rinnakkain kulkevat valtatie sekä uudempi moottoritie, antavat mielenkiintoisen kuvan maamme tiestön nopeasta kehityksestä	Ajan rakennustekniikan ansiosta tietä suunniteltaessa maiseman muodot on otettu varsin ansiokkaasti huomioon
Valtatie 7	Helsinki – Sipoo – Porvoo	Tie on mainittu laajempien historiallisten yhteydessä, paljon säilynyttä tietoa	Alueellisesti merkittävä, yksi ensimmäisistä pääkaupunkiseudun valtateista	Tie on säilynyt hyvin linjauksensa ja ympäristön kannalta Kehä III:lta miltei Porvoon keskustaan asti	Reitti tarjoaa miellyttävän viljelymaisemassa kulkevan vaihtoehtoon Helsingin ja Porvoon välille	Vanha tie on linjattu seurailemaan asutusta ja peltoaukeita, jotka rytmittävät kulkua

Liite 3: Tiekohteet aikakausittain



- Keskiaikaiset ja Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet
- 1600- ja 1700-luvun tiet
- 1800-luvun pitäjätiet
- 1900-luvun valtatie

Liite 4:

Asiantuntijaryhmän osallistujat 22.5.2014:

Heikkinen Markku	Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
Itkonen Pekka	Suomen Ympäristökeskus
Vuojolainen Anne	Vantaan kaupunginmuseo
Vuorinen Juha	Itä-Uudenmaan maakuntamuseo
Wager Henrik	Uudenmaan ELY-keskus
Vauhkonen Heli	Uudenmaan liitto
Mansikka Ilona	Uudenmaan liitto
Orenius Oskari	Uudenmaan liitto
Palaste-Eerola Tuula	Uudenmaan liitto

LÄHTEET

Kirjallisuus:

Bergström, Einola, Kilpiö (1993) *Kapeat kiskot – Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset kapearaiteiset rautatiet*, Forssan Kirjapaino Oy, Forssa

Gardberg, Dahl (1991) *Kuninkaantie – Turusta Viipuriin*, Otava, Keuruu

Hiltunen, Petri (1988) *Tuusulan rantatie Ruotsin vallan aikana*, Painovalmiste, Helsinki

Härö, Mikko (1993) *Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi*, Ekenäs Tryckeri Ab, Tammisaari

Lohikoski, Seija (1998) *Kapearaiteinen hevosrautatie ja ”ryssänhakkuut” Espoossa*, K-Print oy, Vantaa

Masonen, Antila, Kallio, Mauranen (1999) *Soraa, työtä, hevosia – Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*, Oy Edita Ab, Helsinki

Mauranen, Tapani (1999) *Maata, jäätä, kulkijoita – Tie, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, Oy Edita Ab, Helsinki

Myllykylä, Turkka (1991) *Suomen kanavien historia*, Otava, Keuruu

Myllykylä, Turkka (2009) *Suomen ykköstie – Valtatie – Moottoritie – Eurooppatie*, Oy Edita Ab, Helsinki

Punkanmaa, Pertti (2006) *Oikaistiin – ei ajettu ohi*, Esa Print Oy, Lahti

Salminen, Tapio (1993) *Suuri Rantatie*, Tielaitos Painatuskeskus, Helsinki

Suomen tieyhdistys (1974) *Suomen teiden historia I*, Esan kirjapaino Oy, Lahti

Suomen tieyhdistys (1977) *Suomen teiden historia II*, Esan kirjapaino Oy, Lahti

Säljoki-Hiekkänen, Heinonen, Virpimaa (1986) *Tie Yhdistää*, Valtion Painatuskeskus

Valanto, Sirkka (1984) *Suomen rautatieasemat vuosina 1857 – 1920*, Valtion Painatuskeskus, Helsinki

Viertola, Juhani (1980) *Kustavilaisen ajan maantierakennukset*, Turun yliopisto, Turku

Viljamaa-Laakso, Ikkala, Paikkala, Mallat (1989) *Kuninkaantie – Tien kulku ja vaiheet Espoossa*, Hangon Kirjapaino Oy, Hanko

Selvitykset, raportit:

Hakkarainen, Mika (1990) *Suuri Rantatie eli Kuninkaantie Turusta Viipuriin*, Tiemuseo, Helsinki

Härö, Mikko (1985) *Espoon historiallinen tieverkko*, Espoon kaupunginmuseo EKM, Espoo

Häyrynen, Maunu (1987) *Kirkkonummen historialliset tiet*, Kirkkonummen kunta, Kaavoitustoimisto

Itä-Uudenmaan Liitto (2010) *Itä-Uudenmaan maakuntakaava selostus*

Keramaa, Anna-Liisa (1994) *Uudenmaan yleisten teiden ympäristön tila – Kulttuurihistoriallisten alueiden tiemiljö*, Paino Kolibri Oy, Vantaa

Kotro, Petra (2012) *Espoon kartanon sillat I & II Qvarnbro & Sångbro*, Mobilia

Liimatainen, Kirsi (2007) *Tiehallinnon museotiet ja -sillat*, Edita Prima Oy, Helsinki

Mikkola, Marja (2000) *Tuusulan rantatien maiseman hoito*, Painojussit Oy, Kerava

Nyman, Harri (2009) *Meriväylien rakennusperintö*, Museovirasto, Helsinki

Oittinen, Marja (2002) *Kulttuuriympäristö ympäristövaikutusten arvioinnissa*, Pohjoismaiden ministerineuvosto, Århus

Piltz, Soosalu (2012) *Espoonkartanon sillat Sångbro ja Qvarnbro*, Pirkanmaan ELY-keskus

Putkonen, Lauri (2007) *Rakennettu Uusimaa*, Uudenmaan liitto

Riionheimo, Anna (2011) *Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan*, Hansaprint Oy, Helsinki

Rinkinen, Kuusisto (2012) *Missä maat on mainioimmat – Uudenmaan kulttuuriympäristöt*, Uudenmaan liitto, Helsinki

Salminen, Tapio (1991) *Suuren Rantatien inventointi*, Valtion painatuskeskus, Helsinki

Suhonen, V.-P. (2007) *Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007*, Museovirasto/RHO

Tiehallinto (2004) *Matkailuteiden määrittely – Periaatteet*, Helsinki

Muistiot:

Aja (1997) *Huomioita maisemateistä ja matkailuteistä, Maisematieseminaarin johdosta*

Digitaaliset lähteet:

Museovirasto (2009) <http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1477>

Julkaistu 22.12.2009

Museovirasto 2 (2009) <http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=3937>

Julkaistu 22.12.2009

Rakennusperintö (2014) <http://www.rakennusperinto.fi/kulttuuriymparisto/kasitteisto/fi_FI/Kasitteisto/>

Luettu 8.6.2014

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Uusimaa Regional Council // Helsinki-Uusimaa Region

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi