



Kirsi Liimatainen

# **Tiehallinnon museotiet ja -sillat**

**Museokohdeselvitys**

Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007



Kirsi Liimatainen

# **Tiehallinnon museotiet ja - sillat**

Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007

*Kansikuva: Nivajoki-Alajalve -tie, Utsjoki, Kirsi Liimatainen*

Kartat

©Maanmittauslaitos lupa nro 20/MYY/07

©Genimap Oy, Lupa L4356

ISSN 1457-991X

TIEH 4000555

Verkojulkaisu pdf ([www.tiehallinto.fi/julkaisut](http://www.tiehallinto.fi/julkaisut))

ISSN 1459-1561

TIEH 4000555-v

Edita Prima Oy

Helsinki 2007

**Tiehallinto**

Hämeen tiepiiri

Åkerlundinkatu 5 B

PL 376

33101 Tampere

Puhelinvaihte 0204 22 11

**Kirsi Liimatainen: Tiehallinnon museotiet ja -sillat. Museokohdeselvitys.** Tampere 2007. Tiehallinto. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007. 173 s. + liitt. 10 s. ISSN 1457-991X, TIEH 4000555.

**Asiasanat:** museotiet, sillat, historia, tiedon keruu, Mobilia  
**Aiheluokka:** U061.5

## TIIVISTELMÄ

Tiehallinto edeltäjineen on ollut suurin tieliikenneväylien rakentaja ja kunnossapitäjä maassamme ja niiden historia on osa suomalaista kulttuuriperintöä ja kansallisomaisuutta.

Museotiet ja -sillat kuuluvat Tiehallinnon perinneyöhön ja ne muodostavat esinekokoelman kanssa Tiehallinnon erinnekokoelman. Tavoitteena on säilyttää museokohteina tieverkon tieliikennehistoriallisesti arvokkaimmat ja edustavimmat osat.

Ensimmäiset Tiehallinnon museokohteet valittiin vuonna 1982. Tuolloin muodostettiin pääosa kokoelmasta ja sitä kartutettiin yksittäisillä teillä ja silloilla vuosina 1983–98. Museokohteita on tällä hetkellä kaikkiaan 59: teitä 22 (193 km) ja siltoja 37. Kohteet sijaitsevat eri puolilla Suomea. Tiepiireissä on 3–11 museokohdetta.

Kokoelmassa olevat museotiet ajoittuvat keskiajalta 1910-luvulle ja museosillat 1780-luvulta vuoteen 1966.

Museotie- ja -siltakohdeselvitys -projektissa tehtiin perusselvitys Tiehallinnon museokohteiden nykytilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä koottiin kohdekortit. Selvityksessä koottiin kohteisiin liittyviä asiakirjoja, piirustuksia, valokuvia, tutkimuksia ja kirjallisuutta, selvitettiin omistussuhteita, kaavatilannetta ja tienpidon suunnitelmia sekä suoritettiin maastotöitä (katselmus ja valokuvaus). Kohteisiin liittyvät dokumentit tallennettiin Mobilian arkistoon.

Kootut aineistot analysoitiin ja kohteet arvoluokitettiin kokoelmapolitiikan mukaisesti kolmen kriteerin perusteella: tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Arvoluokituksen perusteella määriteltiin tallennusluokat: pysyvästi säilytettävät museokohteet, määräaikaaisesti säilytettävät kohteet ja seulottavat kohteet. Analysoidun aineiston ja tallennusluokkien perusteella kohteille tehtiin toimenpide-esitykset.

**Kirsi Liimatainen: Vägförvaltningens museivägar och -broar. Utredningen om museiobjekt.** Tammerfors 2007. Vägförvaltningen. Vägförvaltningens interna publikationer 11/2007. 173 s. + bilagor 10 s. ISSN 1457-991X, TIEH 4000555.

**Ämnesord:** museivägar, broar, historia, datainsamling, Mobilia

## **SAMMANFATTNING**

Vägförvaltningen och dess föregångare har spelat den största rollen i anläggandet och underhållet av det finska vägnätet, som är en del av vårt nationella kulturarv och nationalförmögenhet.

Projektet om museivägar och -broar hör till Vägförvaltningens traditionsarbete. Tillsammans med föremålssamlingen utgör museivägarna och -broarna Vägförvaltningens traditionssamling. Vägförvaltningen har som mål att bevara de delar av vägnätet som är trafikhistoriskt de värdefullaste och representativaste som museiobjekt.

Vägförvaltningens första museiobjekt valdes ut 1982. Då bildades största delen av samlingen, som sedan utökades med enstaka vägar och broar mellan åren 1983 och 1998. Nuförtiden omfattar samlingen totalt 59 museiobjekt: 22 av dessa är vägar (193 km) och 37 broar. Objekten finns på olika håll i Finland så att varje vägdistrikt har 3–11 museiobjekt.

Museivägarna i samlingen daterar sig från medeltiden fram till 1910-talet och museibroarna från 1780-talet till år 1966.

I projektet om museivägar och -broar gjordes en basutredning om museiobjektens nuvarande tillstånd, historia, betydelse och ursprung samt förutsättningarna för det långsiktiga bevarandet av Vägförvaltningens museiobjekt. Utöver detta utarbetades objektkort. I utredningen samlades dokument, ritningar, fotografier, undersökningar och litteratur som hör samman med objekten. Dessutom kartlades ägandeförhållandena, planläggnings-situationen samt väghållningsplanerna. Det gjordes också terrängundersökningar (besiktning och fotografering). Dokumenten i anknytning till objekten finns i arkivet i Mobilia.

Det samlade materialet analyserades och objekten klassificerades efter tre olika kriterier: faktavärde, vägtrafikhistoriskt värde och objektets skick. På basis av klassificeringen definierades tre kategorier för bevarandet. Dessa kategorier var objekt som skall bevaras permanent, objekt som skall bevaras en viss tid och objekt som ska gallras bort. Enligt det analyserade materialet och kategorierna för bevarandet gjordes förslag till åtgärder för objektens del.

**Kirsi Liimatainen: Finnish Road Administrations museum roads and bridges. Museum object survey.** Tampere 2007. Finnish Road Administration. Internal publications 11/2007. 173 p. + app. 10 p. ISSN 1457-991X, TIEH 4000555.

**Keywords:** museum roads, bridges, history, data collection, Mobilia

## **SUMMARY**

The Finnish Road Administration and its predecessors have been responsible for the construction and maintenance of Finland's highway network. The history of the highway network is part of the Finnish cultural and national heritage.

Museum roads and bridges are part of Finnish Road Administration's efforts to preserve traditions. Together with the collection of historical artifacts these constitute the traditional collection of Finnish Road Administration. The objective is to preserve the most historically valuable and representative parts of the road network as museum objects.

The first museum objects were selected in 1982. A majority of the collection was established at that time, with the addition of single roads and bridges being made during the period 1983–98. Today, there are 59 museum objects in all: 22 roads (193 km) and 37 bridges. The objects are situated in different parts of Finland. There are 3–11 museum objects within each road district.

The museum roads in the collection date from the Middle Ages to the 1910s, whilst museum bridges date from the 1780s to 1966.

The museum road and bridge research project made a fundamental examination of the present state, history, significance, originality and requirements for long-term preservation, and an object card catalogue was compiled for the Finnish Road Administration's museum objects. Documents, drawings, photographs, studies and literature related to the objects were collected during the research project. In addition, ownership, zoning situations and road maintenance schemes were defined. Field investigations (e.g. inspections and photography) were also conducted. Object documentation were filed in the Automobile and Road Museum Mobilia archives.

The collected material was analysed and objects were assessed by three criteria in accordance with collection policy: informational value, the historical significance of road traffic and condition of the object. Three recording categories were defined based on the assessment. These categories were: museum objects to be permanently preserved; objects to be temporarily preserved; and objects to be removed. Proposals for actions to be taken concerning the museum objects were based on the analysed material and recording categories.





## ESIPUHE

Tämä raportti liittyy Tiehallinnon museotie- ja -siltakohdeselvitys -projektiin.

Museotiet ja -sillat sekä perinne-esineet ja niiden tietoarvoa tukevat arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistot muodostavat Tiehallinnon perinnekokoelman. Perinne-esineiden nykytila selvitettiin vuonna 1998 (KOHO-projekti), jonka pohjalta laadittiin ja toteutettiin toimenpideohjelma. Tiehallinto ja Mobilia tekivät yhteistyösopimuksen vuosiksi 2000–2025 perinne-esineiden ja niiden tietoarvoa tukevien kokoelmien hoitamisesta ja säilyttämisestä. Yhteistyö myös museoteiden ja -siltajen osalta on luonnollinen jatko tälle työlle.

Museotie- ja -siltakohdeselvitys -projektin tehtävänä oli laatia perusselvitys Tiehallinnon 59 museokohteen nykytilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä varmistaa niihin liittyvien dokumenttien tallentuminen. Selvitys sisälsi kohdeaineistojen kokoamisen, kohteisiin tutustumisen ja valokuvauksen sekä tulosten raportoinnin ja kohdekortit.

Projekti käynnistettiin kesäkuussa ja saatettiin päätökseen joulukuussa 2006. Projektin ohjausryhmään kuuluivat Tiehallinnon edustajina Hämeen tiepiirin liikenteen palvelupäällikkö Matti Höyssä ja ympäristövastaava Marketta Hyvärinen. Mobilian edustajina siinä olivat museonjohtaja Kimmo Levä ja intendentti Kirsi Liimatainen.

Projektipäällikkönä toimi Kimmo Levä. Projektiryhmään kuuluivat intendentti Kirsi Liimatainen, amanuenssi Kirsti Lehtomäki, kokoelma-assistentti Eve Juhkam ja tutkija Heidi Pekkala.

Yhteistyössä tiepiirien perinneyhdyskuntien kanssa selvitettiin omistussuhteet ja tienpidon suunnitelmat. Kuntien kaavoituksesta vastaaviin oltiin yhteydessä kaavoituksen ja tulevaisuuden näkymien osalta. Projektista tiedotettiin myös maakuntaliittoja, alueellisia ympäristökeskuksia, maakuntamuseoita sekä Museovirastoa.

Kohteiden arviointiin käytettiin museoteitä ja -siltajia varten kehitettyä kokonaisuutta.

Arvokkaiden tiealueiden, museoteiden ja -siltajien, säilyttäminen kuuluu Tiehallinnon tavoitteisiin.<sup>1</sup> Tiehallinto tulee tekemään selvityksen pohjalta jatko-toimenpidesuunnitelmat. Selvitys luo pohjan myös kohteiden kunnossapidon ja hoidon pitkäjänteiselle toteuttamiselle.

Tampereella huhtikuussa 2007

Tiehallinto  
Hämeen tiepiiri

---

<sup>1</sup> Kohti ekotehokasta liikennejärjestelmää 2006, 23.

## Sisältö

1	PROJEKTIN TAVOITTEET, TEHTÄVÄT, AINEISTOT JA AIKATAULU	11
2	NYKYPÄIVÄN MUSEOTIE- JA -SILTAKOKOELMA	13
3	MUSEOKOHTEIDEN TAUSTAA	15
3.1	Tiemuseon ja museokohteiden varhaisvaiheet	15
3.2	Museokohteiden tieliikennehistoriallista taustaa	17
4	TULOKSET	20
4.1	Kokoelman edustavuus	20
4.2	Kokoelman tietotaso	20
4.3	Säilyttämisedellytykset	21
4.4	Kohteiden saavutettavuus ja kuntotaso	22
4.5	Arvoluokitus ja tallennusluokat	23
4.6	Toimenpide-esitykset	24
4.7	Museoteiden tallennusluokat ja toimenpide-esitykset	25
4.8	Museosiltojen tallennusluokat ja toimenpide-esitykset	27
5	MUSEOKOHTEET	29
5.1	UUDENMAAN TIEPIIRI	29
5.1.1	Fagervikintie, Suuri rantatie, Inko, 1	29
5.1.2	Tuusulanjärven rantatie, Tuusula, 2	32
5.1.3	Espoonkartanon Sågbron silta, Espoo, 3	34
5.1.4	Värnäsin silta, Kirkkonummi, 4	37
5.1.5	Myllysilta, Nurmijärvi, 5	39
5.2	TURUN TIEPIIRI	41
5.2.1	Vanhalinnantie, Hämeen Härkätie, Lieto, 7	41
5.2.2	Muntin silta, Taivassalo, 8	44
5.2.3	Halikon vanha silta, Halikko, 9	46
5.2.4	Lapijoen silta, Eurajoki, 10	48
5.2.5	Tulkkilan silta, Kokemäki, 11	50
5.2.6	Lankosken silta, Merikarvia, 12	52
5.2.7	Huovintie, Köyliö, 55	54
5.3	KAAKKOIS-SUOMIEN TIEPIIRI	57
5.3.1	Tallimäki–Virojoki-tie, Suuri rantatie, Hamina ja Virolahti, 19	57
5.3.2	Niskapietiläntie, Ruokolahti ja Rautjärvi, 20	60
5.3.3	Savukosken silta, Pyhtää ja Ruotsinpyhtää, 21	62
5.3.4	Salmen silta, Hamina, 22	64
5.3.5	Mullinkosken silta, Hamina, 23	67
5.3.6	Keskikosken silta, Anjalankoski, 24	69
5.3.7	Kuortti–Miekansalmi-tie, Suuri Savontie, Pertunmaa, 25	71

---

5.3.8	Porrassalmentie, Mikkelin mlk, 26	74
5.3.9	Enonkosken silta, Enonkoski, 27	76
5.3.10	Virransalmen silta, Mäntyharju, 28	79
5.3.11	Korian silta, Elimäki, 29	81
5.4	HÄMEEN TIEPIIRI	83
5.4.1	Tönnön silta, Orimattila, 6	83
5.4.2	Porras–Renko-tie, Hämeen Härkätie, Loppi ja Renko, 13	86
5.4.3	Kuru–Ruovesi-tie, Peräkunnantie, Ruovesi, 14	88
5.4.4	Mierolan silta, Hattula, 15	91
5.4.5	Alvettulan silta, Hauho, 16	93
5.4.6	Aunessilta, Tampere, 17	95
5.4.7	Markkulan silta, Kihniö, 18	98
5.5	SAVO-KARJALAN TIEPIIRI	100
5.5.1	Toholauti–Hankavesi-tie, Rautalampi, 30	100
5.5.2	Nikkilänmäentie, Leppävirta, 31	102
5.5.3	Vornantie, Eno, 32	105
5.5.4	Haarajoen silta, Joensuu, 33	108
5.5.5	Männikön silta, Sonkajärvi, 57	110
5.6	KESKI-SUOMEN TIEPIIRI	112
5.6.1	Viherin silta, Joutsa, 34	112
5.6.2	Heinäjoen silta, Pihtipudas, 35	114
5.6.3	Koiviston paikallistie, Äänekoski, 56	116
5.7	VAASAN TIEPIIRI	119
5.7.1	Kyrönkankaan kesätie, Kauhajoki, 36	119
5.7.2	Minnestodsintie, Oravainen, 37	121
5.7.3	Närpes Nybro, Närpiö, 38	124
5.7.4	Harrströmin silta, Korsnäs, 39	126
5.7.5	Tuovilan silta, Mustasaari, 40	128
5.7.6	Perttilän silta, Isokyrö, 41	130
5.7.7	Mattilan silta, Alahärmä, 58	133
5.8	OULUN TIEPIIRI	135
5.8.1	Pattijoen silta, Raahe, 42	135
5.8.2	Ponkilan silta, Muhos, 43	137
5.8.3	Savisilta, Ylivieska, 44	139
5.8.4	Etelänkylän Isosilta, Pyhäjoki, 45	142
5.8.5	Saviselkä–Piippola-tie, Kärsämäki ja Piippola, 46	144
5.8.6	Paltaniementie, Kajaani, 47	147
5.8.7	Tervasalmen silta, Kuhmo, 48	149
5.8.8	Möykkysenjoen silta, Ristijärvi, 49	151
5.8.9	Raatteentie, Suomussalmi, 50	153

---

5.9	LAPIN TIEPIIRI	156
5.9.1	Simonkyläntie, Simo, 51	156
5.9.2	Saarenputaan silta, Rovaniemi, 52	158
5.9.3	Ahdaskurun silta, Enontekiö, 53	160
5.9.4	Magneettimäki, Inari, 54	162
5.9.5	Nivajoki–Alajalve-tie, Utsjoki, 59	164
6	JATKOTOIMENPIDE-EHDOTUKSET SELVITYKSEN POHJALTA	167
	LÄHTEET	168
	LIITTEET	173

---

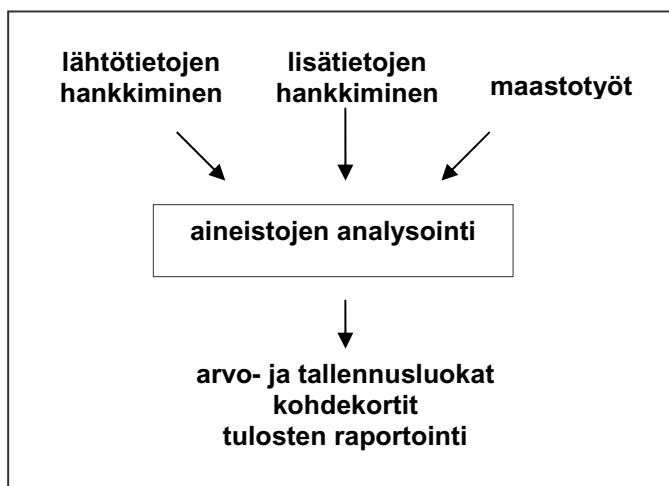
## 1 PROJEKTIN TAVOITTEET, TEHTÄVÄT, AINEISTOT JA AIKATAULU

Museotie- ja -siltakohdeselvitys -projektin tavoitteena oli laatia perusselvitys Tiehallinnon 59 museokohteen (22 tietä ja 37 siltaa) nykytilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä varmistaa kohteisiin liittyvien dokumenttien tallentuminen.

Selvityksen tehtävät:

- lähtötiedot  
kohteita koskevien Tiehallinnon asiakirjojen, piirustusten, valokuvien ym. aineistojen kokoaminen
- lisätiedot  
kohteiden pitkäjänteiseen säilyttämiseen vaikuttavien seikkojen (kaavatilanne, maanomistus ja tienpidon suunnitelmat) hankkiminen kunnista ja Tiehallinnon tiepiirien perinneyhdyskunniltä
- maastotyöt  
kohteisiin tutustuminen ja valokuvaus paikan päällä maastossa
- aineistojen analysointi, kohteiden arvoluokittaminen, tallennusluokkien määrittäminen, kohdekorttien laatiminen ja raportointi

Museokohdeselvityksen prosessikaavio:



Tehtävät, aikataulu ja vastuuhenkilöiden työnjako Mobiliassa:

tehtävä	heinäkuu	elokuu	syyskuu	lokakuu	marraskuu	joulukuu	vastuuhenkilö
1. Lähtötietojen hankinta							amanuenssi Kirsti Lehtomäki
2. Lisätietojen hankinta							kokoelma-assistentti Eve Juhkam
3. Maastotyöt							intendentti Kirsi Liimatainen <sup>2</sup> , tutkija Heidi Pekkala <sup>3</sup>
4. Aineistojen analysointi, arvo- ja tallennusluokittaminen, kohdekortit, raportointi ja tulosten laadunvarmistus							Kirsi Liimatainen

Tehtävien 1–3 tulokset ja kuvat on koottu tiepiiri- ja kohdekohtaisesti lukuihin 5.1–5.9. Tuloksista on myös tiivistelmät liitteissä 1–3. Kohdekortti-malli on liitteessä 4.

Arvo- ja tallennusluokkien määrittämiseen käytettiin museoteitä ja -silloja varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa. Kokoelmapolitiikka on esitelty kokonaisuudessaan liitteessä 5.

Kunkin kohteen arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys on esitetty lyhyesti sekä museokohde-esittelyissä että liitteissä 6–7. Luvuissa 4.7 ja 4.8 esitellään tarkemmin museoteiden ja -sillojen toimenpide-esityksiä ja esitysten perusteita.

Selvityksessä käytettiin lähdeaineistoina ensisijaisesti alkuperäislähteitä, kohteisiin liittyviä historia-aineistoja ja museointiin liittyviä dokumentteja, sekä tutkimuskirjallisuutta.

Projektin raportoinnissa pyrittiin mahdollisimman tiiviiseen esitystapaan ja raporttiin on kirjattu vain projektin keskeisimmät tulokset. Projektin tutkimusaineisto, tarkemmat historia- ja selvitysdokumentit sekä kuva-aineistot säilytetään Mobiliassa.

<sup>2</sup> Keski-Suomen, Oulun ja Lapin tiepiirit sekä Savo-Karjalan tiepiiristä Sonkajärvi.

<sup>3</sup> Uudenmaan, Turun, Kaakkois-Suomen, Hämeen, Savo-Karjalan ja Vaasan tiepiirit.

## 2 NYKYPÄIVÄN MUSEOTIE- JA -SILTAKOKOELMA

Museokohteita on tällä hetkellä kaikkiaan 59, joista: teitä 22 ja siltoja 37. Kohteet sijaitsevat eri puolilla Suomea. Suurimmat kokoelmat ovat Kaakkois-Suomen (11) ja Oulun (9) tiepiireissä ja pienin kokoelma on Keski-Suomessa (3). Hämeen, Vaasan ja Turun tiepiireissä on seitsemän kohdetta. Uudenmaan, Savo-Karjalan ja Lapin tiepiireissä kohteita on viisi. Osa museokohteista on siirtynyt tiepiiristä toiseen tiepiirirajojen muutosten myötä.

Museoteitä on kaikkiaan 193 km.<sup>4</sup> Muutamia museoteitä on lyhennetty: museoinnin jälkeen kohteessa on jouduttu toteuttamaan parannustoimenpiteitä tms., jotka ovat muuttaneet kohdetta siinä määrin, että osuus on katsottu tarpeelliseksi poistaa (esim. Porrassalmentie).

tiepiiri	yht.	sillat	tiet	km
KaS	11	7	4	65
O	9	6	3	46,6
H	7	5	2	22
V	7	5	2	10
T	7	5	2	12,9
U	5	3	2	4
SK	5	2	3	16,8
L	5	2	3	12,7
KeS	3	2	1	3
	59	37	22	193

Kokoelmassa olevat museotiet ajoittuvat keskiajalta 1910-luvulle ja museosillat 1780-luvulta vuoteen 1966. Museosiltakokoelma muodostuu materiaailtaan kivi-, puu-, teräs- ja betonisilloista ja rakenteeltaan ne ovat holvi-, kaari-, palkki-, tuki- eli ponsiansas-, riippu- ja ristikkosiltoja.

### *Holvisilta*

kantavan osan muodostaa pystytasossa kaareva, puristettu laattamainen rakenne

### *Kaarisilta*

kantavan osan muodostaa pystytasossa kaareva, puristettu palkkimainen rakenne

### *Palkkisilta*

pääkannattimina toimivat tuelta tuelle ulottuvat palkit

### *Tuki- eli ponsiansas*

alapuolisilla vinotuilla jäykistetty palkki

### *Riippuansas*

yläpuolisilla vinotuilla ja riipputangoilla jäykistetty palkki

### *Riippusilta*

ajoratapalkisto (jäykistyspalkki) roikkuu pylonin huipusta toiseen kulkevasta köydestä

### *Ristikkosilta*

päällysrakenne koostuu ala- ja yläpaarteesta sekä niistä yhdistävistä vinosauvoista

<sup>4</sup> Museoteiden pituuksissa on paikoin eroja verrattaessa eri lähteitä. Tässä selvityksessä on käytetty lähtökohdana Museotoimikunnan neuvottelumuistioita.



1. Fagervikintie, Suuri rantatie, Inkoo (U)
2. Tuusulanjärven rantatie, Tuusula (U)
3. Espoonkartanon Sägbron silta, Espoo (U)
4. Värnäsin silta, Kirkkonummi (U)
5. Myllysilta, Nurmijärvi (U)
6. Tönnön silta, Orimattila (H)
7. Vanhalinnantie, Hämeen Härkätie, Lieto (T)
8. Muntin silta, Taivassalo (T)
9. Halikon vanha silta, Halikko (T)
10. Lapijoen silta, Eurajoki (T)
11. Tulkkilan silta, Kokemäki (T)
12. Lankosken silta, Merikarvia (T)
13. Porras–Renko-tie, Hämeen Härkätie, Loppo ja Renko (H)
14. Kuru–Ruovesi-tie, Peräkunnantie, Ruovesi (H)
15. Mierolan silta, Hattula (H)
16. Alvettulan silta, Hauho (H)
17. Aunessilta, Tampere (H)
18. Markkulan silta, Kihniö (H)
19. Tallimäki–Virojoki-tie, Suuri rantatie, Hamina ja Virolahti (KaS)
20. Niskapietiläntie, Ruokolahti ja Rautjärvi (KaS)
21. Savukosken silta, Pyhtää ja Ruotsinpyhtää (KaS)
22. Salmen silta, Hamina (KaS)
23. Mullinkosken silta, Hamina (KaS)
24. Keskikosken silta, Anjalankoski (KaS)
25. Kuortti–Miekansalmi-tie, Suuri Savontie, Pertunmaa (KaS)
26. Porrassalmentie, Mikkeli (KaS)
27. Enonkosken silta, Enonkoski (KaS)
28. Virransalmen silta, Mäntyharju (KaS)
29. Korian silta, Elimäki (KaS)
30. Toholampi–Hankavesi-tie, Rautalampi (SK)
31. Nikkilänmäentie, Leppävirta (SK)
32. Vornantie, Eno (SK)
33. Haaraajoen silta, Joensuu (SK)
34. Viherin silta, Joutsa (KeS)
35. Heinäjoen silta, Pihtipudas (KeS)
36. Kyrönkankaan kesätie, Kauhajoki (V)
37. Minnestodsintie, Oravainen (V)
38. Närpes Nybro, Närpiö (V)
39. Harrströmin silta, Korsnäs (V)
40. Tuovilan silta, Mustasaari (V)
41. Perttilän silta, Isokyrö (V)
42. Pattijoen silta, Raahе (O)
43. Ponkilän silta, Muhos (O)
44. Savisilta, Ylivieska (O)
45. Etelänkylän Isosilta, Pyhäjoki (O)
46. Saviselkä–Piippola-tie, Kärsämäki ja Piippola (O)
47. Paltaniementie, Kajaani (O)
48. Tervasalmen silta, Kuhmo (O)
49. Möykkysenjoen silta, Ristijärvi (O)
50. Raatteentie, Suomussalmi (O)
51. Simonkyläntie, Simo (L)
52. Saarenputaan silta, Rovaniemi (L)
53. Ahdaskurun silta, Enontekiö (L)
54. Magneettimäki, Inari (L)
55. Huovintie, Köyliö (T)
56. Koiviston paikallistie, Äänekoski (KeS)
57. Männikön silta, Sonkajärvi (SK)
58. Mattilan silta, Alahärmä (V)
59. Nivajoki–Alajalve-tie, Utsjoki (L)

Uusin museokohde-esite on vuodelta 2002.<sup>5</sup> Kohteista on jonkin verran tietoa Tiehallinnon, kuntien, kaupunkien, alueellisten ympäristökeskusten ym. www-sivuilla.

<sup>5</sup> Museotiet ja -sillat -esite, verkkoversio <http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/3561.PDF>.



### 3 MUSEOKOhteiden taustaa

#### 3.1 Tiemuseon ja museokohteiden varhaisvaiheet<sup>6</sup>

Tiehallinto edeltäjineen<sup>7</sup> on ollut suurin tieliikenneväylien rakentaja ja kunnossapitäjä maassamme. Rakennettuun ympäristöön kuuluvat museotiet ja -sillat ovat osa kulttuurimaisemaa ja -historiaa. Ne kertovat tielläliikkujille tienpidon ja tiellä liikkumisen kehityksestä sekä yhteyksien rakentamisesta, rakentajista, käytöstä ja käyttäjistä.

Tiehallinnon perinnetoiminnan juuret ulottuvat jo 1930-luvun alkuun, jolloin koottiin ja luetteloiitiin ensimmäiset esineet, piirustukset ja valokuvat. Varsinaisen Tiemuseon ja museoteiden ja -sillojen alkuvaiheet ajoittuvat 1970-luvulle. Ajatus tiemuseosta konkretisoitui, kun Suomen Tieyhdistys ry ja Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry tekivät vuonna 1973 aloitteen tiemuseon perustamisesta. Myös Muinaistieteellinen toimikunta (nyk. Museovirasto) oli jo aikaisemmin esittänyt huolestumisensa historiallisen tieverkon nopeasta häviämisestä TVL:n keskushallinnolle lähettämässään kirjelmässä.<sup>8</sup>

Vuonna 1974 käynnistettiin selvitystyö, jonka tavoitteena oli kartoittaa historiallisesti arvokkaat *tieosat ja sillat* sekä tienpitoon liittyvät esineet ja laitteet. Saman vuoden syksyllä jätetyn selonteon perusteella päätettiin, että mahdollisuus tiemuseon perustamiseen oli olemassa.

Selvitystyötä jatkettiin ja se saatiin kokonaisuudessaan päätökseen vuonna 1976. Selvitystyön tehnyt työryhmä laati esityksen tiemuseon laajuudesta, kustannuksista, perustamisedellytyksistä ja hoitoon liittyvistä tehtävistä. Sen perusteella ryhdyttiin seuraavana vuonna käynnistämään museotoimintaa. Museotoimikunta perustettiin ja museo sai puolipäivätoimisen järjestelijän. Myös jokaisesta silloisesta 13 tiepiiristä nimettiin oman toimensa ohella alueellista museotyötä tekevä museoyhdistys (nyk. perinneyhdistys). Museaalisesti arvokkaat esineet ja koneet julistettiin hukkaamiskieltoon ja tallentaminen aloitettiin samoin kuin myös muistitiedon keruu. Museoyhdistysten kouluttaminen aloitettiin vuonna 1978, jolloin pidettiin ensimmäiset koulutus- ja neuvottelupäivät.

Tiemuseon työjärjestys hyväksyttiin vuonna 1979 ja museon järjestelijä siirtyi päätoimiseksi. Vuosien 1979 ja 1980 vaihteessa piireistä tuli 60 tiekohde- ja 101 siltakohde-esitystä. Tiemuseo perustettiin 6.8.1980 ja vuoden lopussa tehtiin museokohteiden ennakkovalinta: 30 tietä ja 45 siltaa. Kohteet jakaantuivat tasaisesti koko maan osalle ja jokaiseen piiriin tuli 1–3 tie- ja 2–6 siltakohdetta.

---

<sup>6</sup> Heinonen 1980; Lehtipuu 1979; Suomen tiemuseon kehitysvaiheita 1982; Tiemuseon toimintakertomukset 1978-86; MobA M, Tiemuseokohteiden viitoitus.

<sup>7</sup> Tiehallinnon historia alkaa vuonna 1799 perustetusta Kuninkaallisesta Suomen Koskenperkausjohtokunnasta. Sillä oli 1800-luvulla useita eri nimiä ja vuonna 1925 nimeksi tuli Tie- ja vesirakennushallitus (TVH), joka toimi Tie- ja vesirakennuslaitoksen (TVL 1964-1990) ja Tielaitoksen (1990-1997) keskusvirastona. Sitten tämä organisaatio jakautui Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi. Näiden lyhenteiden lisäksi tässä selvityksessä käytetään myös tiepiireistä lyhenteitä (Uudenmaan U, Turun T, Kaakkois-Suomen KaS, Hämeen H, Savo-Karjalan SK, Keski-Suomen KeS, Vaasan V, Oulun O ja Lapin L).

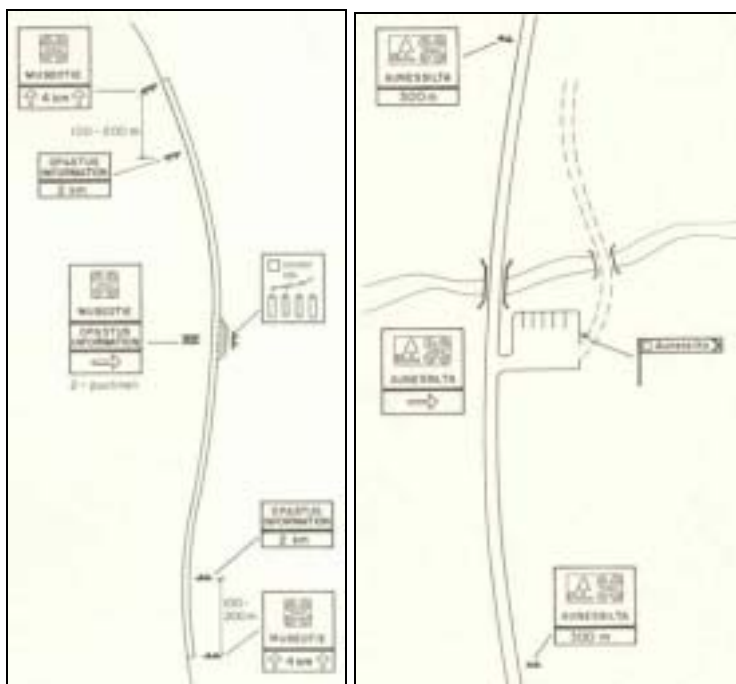
<sup>8</sup> 3.3.1971

Museoteistä ja -silloista täytettiin esityslomakkeet ja kohteet arvoluokitettiin koottujen tietojen pohjalta. Valintaperusteina olivat historiallinen arvo, miljööarvo sekä kohteen matkailullisuus. Siltoja arvioitiin myös rakenteellisesta ja esteettisestä näkökulmasta. Kohteet ryhmiteltiin joko valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti merkittäviin kohteisiin. Museotielle sopivana pituutena pidettiin 3–5 km ja minimipituutena oli 0,5 km. Tiekokonaisuutta pidettiin luontevimpana vaihtoehtona.

Selvitysten, neuvottelujen ja lausuntojen perusteella museotoimikunta valitsi ensimmäiset museokohteet vuonna 1982. Tuolloin muodostettiin pääosa koelmasta ja sitä kartutettiin yksittäisillä teillä ja silloilla vuosina 1983–98. Museokohteista on poistettu muutama vuosien varrella, esim. Utsjoen postipolku.

Museotoimikunta antoi tiepiireille yhtenäiset museokohteiden viitoitus- ja hoito-ohjeet. Piireissä tuli tehdä viitoitussuunnitelmat sekä järjestää kohteisiin viitoitus, opastetaulut, pysäköimisalueet, hoito ja korjaus sekä lisäksi tarvittavat liikenneturvallisuuslaitteet. Museoteille pyrittiin myös pystyttämään alkuperäisen malliset kilometripylväät.<sup>9</sup> Suunnitelmat hyväksyi museotoimikunta.

Viitoituksen laajuus mitoitettiin kohteen historiallisen merkityksen mukaisesti. Esimerkit lyhyen museotien ja sillan viitoitusohjeista:



Opastetaulussa, joka sijoitettiin sopivaan paikkaan tien varrelle tai sillan läheisyyteen, oli oltava kohteen nimi, piirros, mittakaava sekä historiaselvitys suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja saksaksi.

<sup>9</sup> Jatkossa tulisi selvittää sijaitsevatko pylväät alkuperäisillä paikoillaan.

Kohteiden hoidossa ja kunnostamisessa painotettiin alkuperäisyyden säilyttämistä sekä kunnostuksessa käytettäväksi vanhoja työmenetelmiä ja alkuperäisen kaltaisia materiaaleja. Kohteisiin tehtävistä muutoksista, kuten sillan ulkonäkömuutokset, tien päällystäminen ja geometrian muuttaminen, tuli neuvotella museotoimikunnan kanssa.

Museoteistä ja -silloista koottiin historiatietoja ja ne valokuvattiin ammattivalokuvaajan tai piirin oman henkilökunnan toimesta vuonna 1985. Museokohteita esittelevä Tie yhdistää -julkaisu ilmestyi seuraavana vuonna.<sup>10</sup>

### 3.2 Museokohteiden tieliikennehistoriallista taustaa

Vanhin yhtenäinen luettelo Suomen yleisistä teistä ja kulkureiteistä on kuningas Kustaa Vaasan sihteerin Jaakko Teitin laatima luettelo vuosilta 1555–1556. Luettelossa on mainittu aikakauden merkittävät tiet: Suuri rantatie, Ylinen Viipurintie, Hämeen Härkätie, Suuri Savontie, Huovintie ja Kyrönkan-kaantie. Varhaisesta tiestöstä on tehty muutamia historiaselvityksiä.<sup>11</sup> TVL:n/Tielaitoksen (nyk. Tiehallinto) toimesta on tehty laajoja tiehistorioita sekä arkeologisia inventointeja ja tutkimuksia.<sup>12</sup>

Esihistoriallisen ajan ihminen kulki riistamaille ja kauppapaikoille luontaisia kulkureittejä. Erämaihin syntyi vesistöjä ja merenrantoja seuraavia kaukoreittejä ja lyhyempiä yhdysreittejä. Oli luonnollista, että muinaiset kulkijat hakeutuivat helppokulkuisiin maastoihin ja myöhemmin myös tienrakentaja linjasi tulevan maantien vanhan reitin mukaan. Tämän käsityksen ovat vahvistaneet tutkimukset, joiden mukaan vanhojen teiden linjaukset ovat vakiintuneet jo varhain ja ovat pysyneet muuttumattomina ainakin historiallisella ajalla. Näin ovat muotoutuneet keskiaikaiset tiet kuten *Hämeen Härkätie* ja *Huovintie*. Museokokoelmaan Etelä-Suomeen rakentuneista keskiaikaisista teistä on valittu kaikkiaan seitsemän esimerkkiä.

Yleisten teiden ja siltojen rakentaminen ja ylläpito kuuluivat keskiaikaisten maanlakien määräyksestä tienpitovelvollisten maanomistajien vastuulle aina vuoden 1918 tienpidon uudistukseen asti. Kulkureitit olivat 1500-luvulle asti pääasiassa ratsupolkuja, jotka yhdistivät hallintokeskuksina toimineet linnat toisiinsa. Uusia väyliä rakennettiin 1500-luvulla ja työ jatkui 1600-luvulla, jolloin teitä tarvitsivat niin posti, armeija kun virkamiehetkin. 1600-luvun alussa tienrakennuksen painopiste oli Pohjanmaalla. Liikenneverkon kehittämistä säätelivät sotilaalliset tavoitteet ja valmistelut. Tärkeimpiä tietöitä 1700-luvulla olivat Suomenlahden itärannikon ja Savon välisten yhteyksien rakentaminen ja Savo-Karjalan ja Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välinen maantie. Tienrakennusta alkoivat ohjata taloudelliset ja yhteiskuntapoliittiset tekijät.

<sup>10</sup> Sälejoki-Hiekkänen, Heinonen & Virpimaa 1986.

<sup>11</sup> Ks. Voionmaa 1893 ja Viertola 1974.

<sup>12</sup> Tiehistorioita: Suomen teiden historia 1-2 (1974, 1977) ja Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta Tielaitosta 1-3 (Mauranen 1999, Masonen, Antila, Kallio & Mauranen 1999, Masonen & Hänninen 1995); Ks. museoteihin ja -siltoihin liittyvät arkeologiset inventoinnit ja tutkimukset tämän raportin Projektin tulokset -osioista.

Suomen sodan (1808–09) jälkeen alettiin kunnostaa rapistunutta ja osin tuhoutunutta tieverkkoa sekä rakentaa yhdysteitä. 1900-luvulle tultaessa liikennemäärät kasvoivat ja tiestöä uusittiin. Tuolloin kasvoi myös kiinnostus Pohjois-Suomen kehittämiseen. Vuonna 1938 nimettiin valta- ja kantatiet ja tiet numeroitiin. Tieverkko noudatteli vielä 1960-luvulle asti hevosliikennettä varten tehtyjä tieuria.

Kahdentoista museotien juuret ulottuvat 1500–1800-luvuille ja ne sijoittuvat tasaisesti eri puolille Suomea. Nuorin museotie on *Raatteentie* Suomussalmella, joka valmistui vuonna 1919. Pohjoisen liikkumista kuvaa Utsjoella koskenkiertoon käytetty *Nivajoki–Alajalve-tie* ja autoistumisen aikakaudesta on puolestaan esimerkkinä *Saviselkä–Piippola-tie*.

Monet museosilloista sijoittuvat vanhoille siltapaikoille. *Halikon vanha silta* (1866) on Suuren rantatien varrella ja se on ollut siltapaikkana tiettävästi jo keskiajalta lähtien. Suuren rantatien varrella on muitakin museokohteita: *Fagervikintie*, *Espoonkartanon Sågbron silta*, *Savukosken silta*, *Salmen silta* ja *Tallimäki–Virojoki-tie*. Nykypäivän kehitys on haaste museokohteiden säilyttämiselle rantatiellä, sillä se halkaisee nykyään maan tiheimmin rakennettuja seutuja.

Ensimmäiset kivisillat rakennettiin maahamme 1700-luvun lopulla ja ne yleistyivät 1800- ja 1900-luvun taitteessa. Vanhimmat sillat, kuten esimerkiksi *Tuovilan silta* vuodelta 1781, olivat karkeaa työtä ja ne valmistettiin ns. kylmämuurina luonnonkivistä ilman saumalaastia. Tätä ennen sillat rakennettiin puusta ja ne piti uusia noin 30 vuoden välein. Kestävän materiaalin ja rakennustavan vuoksi monet kivisillat ovatkin säilyneet nykypäiviin asti. Kivisillat olivat tyyppillisiä 1920–30-luvuille asti. Museokokoelmaan kuuluu 14 kivisiltaa, joista yksi on palkkisilta ja loput holvisiltoja.

Tienpitovelvolliset rakensivat yleensä pieniä puisia palkki- tai ansassiltoja. Museokokoelmassa on kuusi puusiltaa. Niistä yksi on palkkisilta ja loput ansarakenteisia. Vanhin on *Etelänkylän Isosilta* vuodelta 1837 ja nuorin *Myllysilta* vuodelta 1966.

Tienpitovelvolliset rakensivat 1900-luvun alkupuolella myös kevytrakenteisia riippusiltoja. Tästä on esimerkkinä *Perttilän silta* vuodelta 1910. Kokoelmaan kuuluvista terässilloista vanhin on *Korian ristikkosilta* vuodelta 1870. Ensimmäiset terässillat rakennettiin rautateiden käyttöön, jollainen Korian siltakin on alun perin ollut. Nuorin terässilta on *Keskikosken silta* vuodelta 1954. Terässiltojen osalta kokoelma koostu ristikko-, riippu- ja kaarisilloista.

TVH avusti vuoden 1883 tieasetuksen mukaan tienpitovelvollisia laatimalla siltapiirustuksia ja huolehtimalla työnjohdosta (yli 10 000 mk kustannusarvio). Esimerkiksi teräsbetoninen *Tönnön kaarisilta* (1911) Orimattilassa suunniteltiin TVH:ssa tienpitovelvollisten pyynnöstä ja yksityisen rakennusliikkeen toteuttamana. Betonirakentaminen oli kivrakentamista edullisempaa ja nopeampaa ja 1910-luku olikin uuden materiaalin ja tekniikan kokeilua.

Vuoden 1918 tielaki tuli voimaan vuoden 1921 alussa, jolloin tienpito siirtyi valtion vastuulle. Tuolloin siltoja oli noin 9500 ja ne olivat kauttaaltaan heikkokuntoisia ja suunniteltu muutaman tonnin hevoskuormia varten. Tienpitovelvollisten tuli osallistua kunnostustöihin tai uuden rakentamiseen. Tätä ai-

kakautta kuvaa *Heinäjoen silta* (1924) Pihtiputaalla. Aikakaudelle oli ominaista vielä kivirakentaminen ja sille oli omat puolestapuhujansa.

1930-luku oli teräsbetonin nopean teknisen kehityksen aikaa ja kivisiltojen rakentaminen väheni. TVH alkoi selvittää siltojen suunnittelusta ja rakentamisesta omin voimin ja urakoitsijoita käytettiin enää vain poikkeustapauksissa. Vuonna 1925 oli perustettu siltaosasto, asiantuntemusta oli kartutettu ja käyttöön olivat tulleet tyyppiinrakennukset. Tämän aikakauden siltoihin kuuluu *Tervasalmen silta* vuodelta 1935.

Kivisiltojen ohella toisen ison siltakokonaisuuden kokoelmassa muodostavat teräsbetoniset sillat. Museokokoelmassa on 12 kaari-, palkki- ja holvisiltaa. TVH rakennutti niitä aluksi yksityisillä urakoitsijoilla. Betoni sai rakennusmateriaalina osakseen kiinnostusta ja sen käyttöä kokeiltiin monissa siltaprojekteissa. Siltoja rakennettiin nopeaan tahtiin ja rakennusvalvonnan ja normien tarve lisääntyi. Monissa uusissa silloissa käytettiin edelleen siltapaikalta puretun vanhan sillan maatukia hyväksi.

## 4 TULOKSET

### 4.1 Kokoelman edustavuus

Lähes kaikkien museoteiden varhaisvaiheet ajoittuvat keskiajalle tai 1500–1800-luvuille. Kokoelman uusin tie on valmistunut 1910-luvulla. Kokoelmasta puuttuvat myöhäisemmät sodan ja jälleenrakennuksen tiet, työllisyystöinä tehdyt tiet sekä nykyaikaisen tieverkon rakentaminen.

Museosilloista vain yksi kivinen holvisilta on peräisin jo 1780-luvulta. 1800-luvulle sijoittuvia kivisiä holvi- ja palkkisilloja, puisia tuki- eli ponsianssilloja ja teräksisiä ristikkosilloja on 11. Museosilloista puolet (19) on valmistunut 1900-luvun kolmena ensimmäisenä vuosikymmenenä. Näiden siltajoukossa on kivi-, teräs- ja betonisilloja. Aikakaudelle ominaiset ansarakenteiset puusillat puuttuvat kokoelmasta. 1940–60-luvuilla kohteista on rakennettu kuusi. Kaikki sillat ovat vesistösiltoja. Museoteiden tavoin siltakokoelmasta puuttuu myöhempi kehitys.

Tieliikennehistorian keskeiset osa-alueet museoteiden osalta keskiajalta 1910-luvulle ja museosiltajen osalta 1780-luvulta 1950-luvulle tulevat varsin hyvin edustetuksi museokohdekokoelmassa ja kohteet sijoittuvat tasaisesti eri puolille Suomea. Keskiajan merkittävistä kulkureiteistä kokoelmasta puuttuu ainoastaan Hämeenlinnasta Viipuriin johtanut Ylinen Viipurintie. Se muodosti Hämeen Härkätien ja Suuren rantatien kanssa keskiaikaiset linnat yhdistäneen kolmioreitin. Reitti on myöhemmin muodostanut myös päätieverkon perustan.

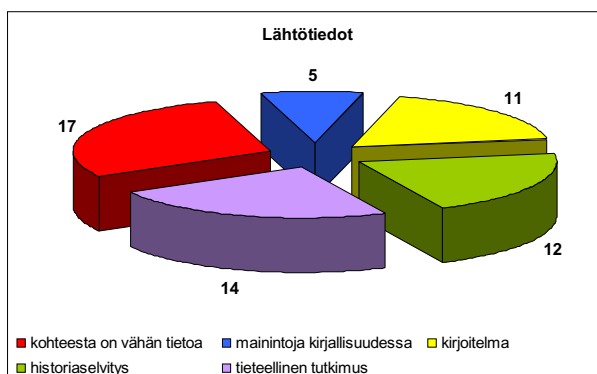
Kokoelmassa on muutamia toisintoja sekä kohteita, jotka eivät ole aikakaudelleen tyypillisiä. Vaikka pyritään tallentamaan aikakaudelleen tyypillisiä kohteita, myös poikkeukset voivat olla museaalisesti arvokkaita. Nykyisessä kokoelmassa tällainen on esimerkiksi Ahdaskurun silta Enontekiöllä.

### 4.2 Kokoelman tietotaso

Selvityksessä todettiin, että Tiehallinnon museokohteiden tietoarvoissa on selkeitä puutteita. Selvityksen käyttöön saatiin vain 29 kohteesta historiadokumentteja (asiakirjat, piirustukset, valokuvat ym.). Myös kohdemapeista puuttuu mm. päätösprosesseihin liittyviä dokumentteja.

Tieteellisiä tutkimuksia on tehty vain 14 kohteesta (tietoarvon pisteet 1). 28 kohteesta on mainintoja tutkimuskirjallisuudessa, muutaman sivun kirjoitelma tai historiaselvitys (tietoarvon pisteet 2). Peräti 17 kohteesta on olemassa vain hyvin vähän tietoa (tietoarvon pisteet 3).<sup>13</sup>

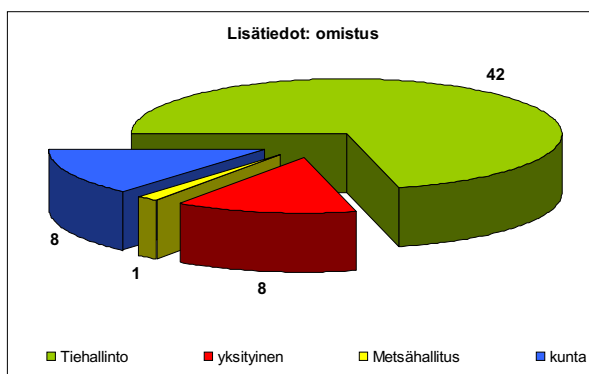
<sup>13</sup> Tässä selvityksessä kohteisiin liittyvä lähdekirjallisuus on ryhmitelty kolmeen tasoon: tieteelliset tutkimukset, historiaselvitykset ja kirjoitelmat. Tieteelliset tutkimukset ovat painamattomia tai painettuja tieteelliset kriteerit täyttäviä tutkimuksia, joiden laajuus on vähintään 20 sivua. Historiaselvitykset ovat painamattomia 3-16 sivua pitkiä pienoistutkimuksia (tekstissä on viitteet, lähdeaineisto on suppeahko). Kirjoitelmat ovat painamattomia 2-18 sivua pitkiä selostuksia kohteen historiasta sekä rakentajista, rakennustekniikasta ym.



Tämän selvityksen keskeinen tulos on se, että museokohteista on oletettua vähemmän historiatietoa. Tietoarvon nostaminen olisi tarpeellista, koska tietojen avulla voidaan määrittää kohteiden tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo sekä tallennusluokat.

### 4.3 Säilyttämisedellytykset

Tiepiirien perinneyhdysenkilöiltä saatiin tiedot tienpidon suunnitelmista ja omistussuhteista. Tienpidon suunnitelmia on vain muutamasta kohteesta (7). Tiehallinto omistaa suurimman osan museokohteista (42). Muita omistajia ovat kunnat, yksityiset ja Metsähallitus.



Kuntien kaavoituksesta vastaavilta tiedusteltiin museokohteiden kaavoitustilannetta ja kehittämissuunnitelmia. Heidän antamiensa tietojen perusteella voidaan todeta, että kohteista 40 sijaitsee kunnan kaavoittamalla alueella, joista neljä vain osittain. Muut kohteet sijaitsevat seutu- ja maakuntakaava-alueilla (19). Matkailukohteen kehittämissuunnitelmia on vain muutamasta kohteesta (11).

Tiepiirien perinneyhdysenkilöiltä ja kuntien kaavoituksesta vastaavilta tiedusteltiin myös kohteiden pitkäaikaiseen säilyttämiseen liittyvistä odotuksista, toiveista tai uhkista. Saatujen tietojen perusteella voidaan arvioida, että suurimmalla osalla kohteista ei ole näkyvissä erityisiä uhkia. Muutaman kohteen uhkat liittyvät lähinnä asutuksen laajenemiseen, vilkastuvaan liikenteeseen ja kohteen kuntoon. Samaa tiedusteltiin myös maakuntaliitoilta, ympäristökeskuksilta sekä maakuntamuseoilta lähetetyssä tiedotteessa. Vastauk-

sia tuli viidestä maakuntaliitosta, kolmesta ympäristökeskuksesta sekä kahdesta maakuntamuseosta. Vastaukset olivat samansuuntaisia.

Yleisellä tieverkolla olevat museokohteet ovat osa nykypäivän tieverkostoa ja niissä on joka tapauksessa otettava huomioon liikenneturvallisuus (esim. kaiteet, valaisimet ja kevyenliikenteen väylät). Jatkossa tulisikin tarkemmin pohtia missä määrin kohteisiin voidaan sallia uusien kerrostumien muodostumista ja pyritäänkö siihen, että pysyvästi säilytettävän kohteen tallennusluokka estää kohteen nykyaikaistamisen vai voidaanko näitä kohteita säilyttää väljemmin kriteerein. Kohteita voidaan kuitenkin muuttaa siten, että toimenpiteet eivät uhkaa tien linjausta tai sillan alkuperäisyyttä. Tiehen tai sillaan tehtyjen lisäysten tulee olla poistettavissa. Liikenteeltä syrjässä olevat tai vähän liikennöidyt kohteet sen sijaan voitaisiin säilyttää täysin entisellään (esim. soratie).

Suurin osa museotie- ja -siltakohteista kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin. Museovirasto on parhaillaan tarkastamassa valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin kuuluvia kohteita. Tällä hetkellä on voimassa vuonna 1993 julkaistu kohdeluettelo ja uudistettu versio tultaneen vahvistamaan vuonna 2008.<sup>14</sup>

#### 4.4 Kohteiden saavutettavuus ja kuntotaso

Maastotöissä tehtiin museokohdekatselmus, jossa digikuvattiin museokohteet, opastetaulut, viitoitus ja lähiympäristö. Lähes kaikissa kohteissa on viitoitus<sup>15</sup>, opastetaulu tai -katos sekä pysäköimisalue tms.

Viitoitus on toteutettu pääsääntöisesti museokohteiden viitoituksesta 1980-luvulla annettujen ohjeiden mukaan ja se vaatisi tarkentamista (osa kohteista opastettu vasta kohteen läheltä) ja nykyaikaistamista. Museotie ja -silta -esite (2002) todettiin liian suurpiirteiseksi ja kohteiden löytämiseksi matkailija tarvitsee tarkemmat ohjeet. Myös internetissä oleva ajo-opastus kohteisiin on vähäistä. Maastotöissä todettiin, että muutamat kohteet jäivät matkailijalta melko varmasti löytymättä.

Opastustaulut ovat epäyhtenäisiä ja paikoin kuluneita. Taulujen materiaaleissa sekä malleissa on variaatiota ja myös niiden graafinen ilme on moninainen. Lisäksi Keski-Suomen ja Lapin tiepiireissä on käytetty opastekatosia. Opastustaulu puuttuu kokonaan kolmesta kohteesta. Myös tekstit vaatisivat uudistamista (mm. virheitä). (Ks. tarkemmin 5. Museokohteet, maastotyökuvat.)

Kohteiden tuntumassa on pääasiassa vaatimattomia pysäköimisalueita (49) ja yksi palvelualue. P-alue puuttuu kokonaan neljästä kohteesta. Kohteista viisi on sijoittunut kevyenliikenteen väylän varrelle.

<sup>14</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993; ks. myös Rakennettu kulttuuriympäristö, Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo, <http://www.nba.fi/rky1993/>.

<sup>15</sup> MobA M, viitoitussuunnitelmat, lähtötiedoissa oli 44 kohteen viitoitussuunnitelmat, ks. tarkemmin liite 1 ja luku 3.1. Tiemuseon ja museokohteiden varhaisvaiheet.



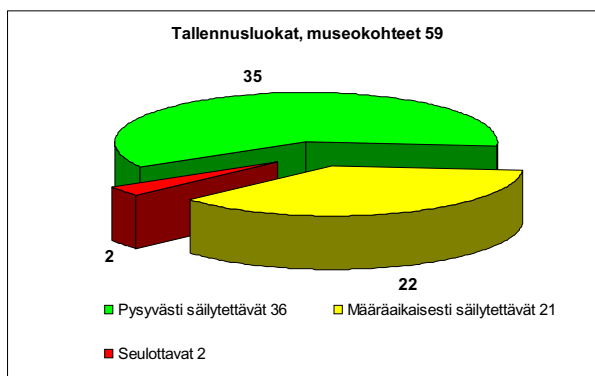
Maastotöissä todettiin, että lähes kaikkien teiden säilyneisyys on pääsääntöisesti hyvä. Museoteistä olevien dokumenttien ja tutkimusten mukaan niiden linjaus noudattelee pääsääntöisesti alkuperäistä.

Useita siltoja on kunnostettu tai entisöity mm. museoinnin yhteydessä. Muutamia museoteistä on päällystetty osittain tai kokonaan sekä valaistu. Joidenkin museoteiden varsille on asetettu myös puisia tai kivisiä kilometripylväitä. Silloistakin suurin osa on hyvin säilyneitä. Osa silloista on ajoneuvo ja/tai kevyenliikenteen käytössä ja osa on liikenteeltä syrjässä. Vain viiden säilyneisyys on välttävä ja yhden huono. Myös muutamia siltoja on päällystetty ja valaistu. Museokohteita ja niiden ympäristöä on pääsääntöisesti hoidettu hyvin.

#### 4.5 Arvoluokitus ja tallennusluokat

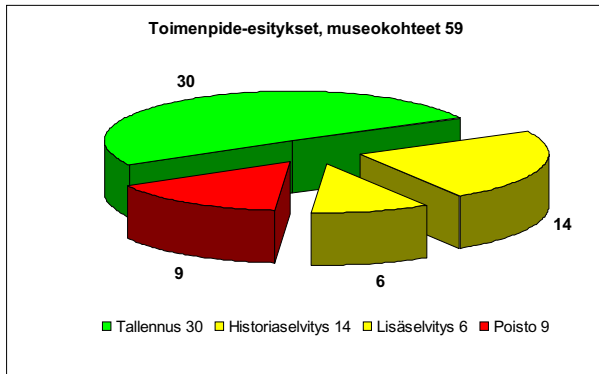
Museokohdekokoelmien arviointiin käytettiin niitä varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa (ks. tarkemmin liite 5).

Museokohteiden tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvio määriteltiin lähtö- ja lisätietojen sekä maastotöiden perusteella. Arvoluokituksen pisteiden perusteella määrittyivät museokohteiden tallennusluokat (ks. tarkemmin liitteet 6 ja 7). Kohteista vain noin puolet sijoittui pysyvästi säilytettävien tallennusluokkaan. Määräaikaisesti säilytettävien suureen määrään vaikutti tietoarvon vähäisyys.



## 4.6 Toimenpide-esitykset

Toimenpide-esitykset pohjautuvat selvityksessä koottujen aineistojen analysointiin ja määriteltyihin tallennusluokkiin.

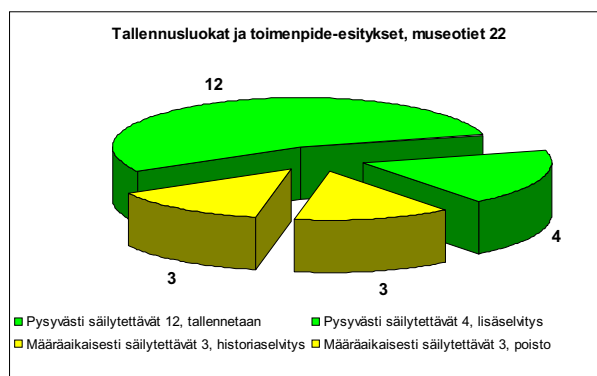


Pysyvästi säilytettävistä kohteista esitetään tallennettaviksi ne kohteet, jotka ovat aikakaudelleen tyypillisiä ja tieliikennehistoriallisesti merkittäviä.

Määräaikaisista kohteista, joista on vain vähän tietoa, esitetään tehtäväksi historiaselvityksiä, joiden perusteella voidaan tehdä tallennus- tai poistoesitykset. Määräaikaisesti säilytettäviin kohteisiin ja pysyvästi säilytettäviin museokohteisiin sijoittuneista teistä ja silloista tulisi tehdä lisäselvityksiä. Näistä kohteista on tietoa, mutta se ei riitä päätöksenteon pohjaksi.

Museokohteista esitetään poistettaviksi ne kohteet (tallennusluokasta riippumatta), jotka ovat paikallisesti ja tieliikennehistoriallisesti toisintoja, niillä ei ole tieliikennehistoriallista merkitystä ja/tai ne eivät ole aikakaudelleen tyypillisiä.

## 4.7 Museoteiden tallennusluokat ja toimenpide-esitykset



### Pysyvästi säilytettävät tiet: tallennus ja lisäselvitykset

Museoteistä 16 sijoittui arvoluokituksen mukaisesti pysyvästi säilytettävien museokohteiden tallennusluokkaan. Näistä esitetään tallennettaviksi kohteiksi 12 ja neljälle kohteelle tulisi tehdä lisäselvityksiä.

#### Tallennus ja lisäselvitykset, keskiaikaiset tiet

Kokoelman kaikki keskiaikaiset tiet ovat tieliikennehistoriallisesti arvokkaita ja Kyrönkankaan kesätietä lukuun ottamatta niistä on tehty tieteelliset tutkimukset. Tallennettaviksi esitetään: Kuortti–Miekansalmi-tie (KaS), Kyrönkankaan kesätie (V) ja Huovintie (T).

Hämeen Härkätien (T, H) ja Suuren rantatien (U, KaS) molemmista päistä on tallennettu museotieosuudet. Teiden eri päiden käyttöhistoriassa on ollut erityisesti niiden varhaisvaiheissa eroja. Jatkossa on selvittävä tarkemmin, onko kahden museotieosuuden säilyttäminen saman tien varrella perusteltua. Selvityksessä on tarkasteltava myös Hämeen Härkätien (Vanhalinnantie, T) ja Suuren rantatien (Tallimäki–Virojoki-tie, KaS) säilyttämisedellytyksiä.

#### Tallennus, 1600–1910-luku

Tallennettavia kohteita ovat 1600- ja 1700-lukujen tienrakennus- ja -parannustöihin sekä 1800-luvun tieverkon täydentämisen liittyvät kohteet (esim. Koiviston paikallistie, KeS, Nikkilänmäentie, SK ja Saviselkä–Piippolantie, O). Osa näistä teistä on toiminut myös postinkuljetusreitinä (esim. Tuusulanjärven rantatie, U ja Simonkyläntie, L) ja/tai saanut myöhemmin myös valtatieuokituksen (esim. Magneettimäki, L). Samoin merkittäviä ovat myös pohjoista tietttömyyttä ja vesillä kulkemista kuvaava Nivajoki–Alajalve-tie (L) sekä matkailun tarpeiden synnyttämä ja hätäaputöinä 1915–19 rakennettu Raatteentie (O). Tallennettavista kohteista vain Tuusulanjärven rantatiestä ja Kuru–Ruovesi-tiestä (H) on tehty tieteellinen tutkimus. Muista on suppeampaa tutkimustietoa.

## Määräaikaisesti säilytettävät tiet: historiaselvitykset ja poistot

Määräaikaisesti säilytettävien tallennusluokkaan sijoittui kuusi kohdetta. Näistä kolmelle tulisi tehdä historiaselvitys ja tieliikennehistoriallisesti vähämerkityksiset kolme kohdetta tulisi poistaa.

### Historiaselvitykset

Porrassalmentie ja Niskapietiläntie (KaS) sekä Minnestodsintie (V) ovat 1600-luvun tieverkkoon kuuluneita teitä. Näistä teistä tarvitaan historiaselvityksiä, sillä niiden vaiheista on vain vähän tietoa.

### Poistot

Paltaniementie (O) ja pysyvästi säilytettäviin museokohteisiin kuuluva Kuru–Ruovesi-tie (H) ovat molemmat vesireittiä täydentäviä kirkkoteitä 1700-luvulta. Molemmat alueet liittyvät myös Kustaa Vaasan 1500-luvun erämaiden asuttamiseen. Näiden tieosuuksien varhainen tieliikennehistoriallinen merkitys on enemmän paikallinen kuin valtakunnallinen (vrt. myös myöhempi käyttö) ja tästä syystä molempien kohteiden säilyttäminen ei ole tarpeellista. Kuru–Ruovesi-tiestä on tehty tieteellinen tutkimus (Paltaniemen tiestä historiaselvitys) ja se on myös säilynyt Paltaniementietä paremmin alkuperäisessä asussaan. Näillä perusteilla esitetään Paltaniementien poistamista kokonaisuutena.

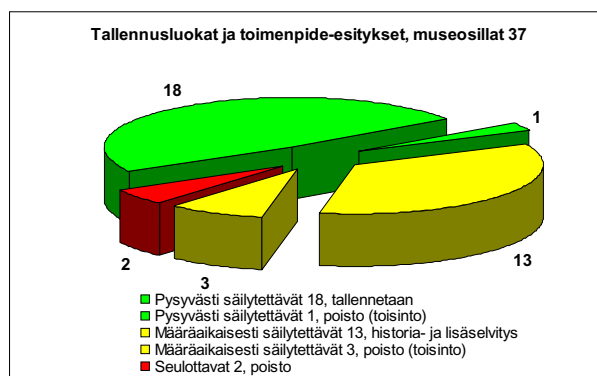
Vornantie (SK) on rakennettu sotilaallisista syistä jo 1740-luvulla tuolloin vielä hyvin syrjäiselle seudulle. Savo-Karjalan tieyhteyksien rakentamisen valtakausi ajoittuu vasta 1700-luvun loppupuolella. Tuolloin tienrakennusta alkoivat ohjata jo taloudelliset ja yhteiskuntapoliittiset tekijät ja uusia maanteitä rakennettiin tai laitettiin alulle Suomessa enemmän kuin yli vuosisataan sitä ennen. Vornantien poistamista puoltavat myös sen myöhemmät tieliikennehistoriallisesti vähämerkitykselliset vaiheet.

Myös Toholahti–Hankavesi-tien (SK) poistoesitys liittyy kohteen vähäiseen tieliikennehistorialliseen merkitykseen.

## Seulottavat tiet

Seulottavien tallennusluokkaan ei sijoittunut yhtään museotiekohdetta.

## 4.8 Museosiltojen tallennusluokat ja toimenpide-esitykset



### Pysyvästi säilytettävät sillat: tallennus ja poisto

Museosilloista 19 sijoittui arvoluokituksen mukaisesti pysyvästi säilytettävien museokohteiden tallennusluokkaan. Näistä esitetään tallennettaviksi 18 ja poistettavaksi yksi kohde toisintona.

#### Tallennus

Tallennettavat sillat ovat rakennusteknisesti aikakaudelleen tyypillisiä, niillä on käytönaikaista tieliikennehistoriallista merkitystä ja riittävästi historiatietoa. Tutkimuksensa osalta vahvimpia kohteita näistä ovat Heinäjoen kiviholvisilta (1924, KeS), puinen Etelänkylän Isosilta (1837, O) sekä teräsbetoniset Savisilta (1912, O) ja Haarajoen silta (1926, SK). Muista kohteista (14) on suppeampaa tutkimustietoa.

#### Poisto

Oulun tiepiirin Pattijoen (1897) ja Möykkysenjoen (1926) kiviholvisillat ovat siinä määrin rakenteellisesti samanlaisia (rakennushistoriassa on eroa), että historiallisesti vähämerkityksellisemmän ja paikallisemmän Möykkysenjoen sillan poistaminen toisintona on perusteltua. Pattijoen sillan kautta sen sijaan kulki 1600-luvulla kunnostettu Korsholman–Oulun-maantie ja myöhemmin myös valtatie kahdeksan.

### Määräaikaaisesti säilytettävät sillat: historia- ja lisäselvitykset sekä poistot

Määräaikaaisesti säilytettävien tallennusluokkaan sijoittui 16 kohdetta. Näistä historiaselvitys tulisi tehdä 11 kohteelle ja lisäselvitys kahdelle. Määräaikaaisesti säilytettävien tallennusluokkaan sijoitetuista voidaan poistaa kolme kohdetta, jotka ovat toisintoja.

#### Historiaselvitykset

Museosiltojen historiaselvityksiä tarvitaan eniten kivi- (5) ja terässilloista (4). Erittäin puutteelliset tiedot ovat tällä hetkellä mm. Espoonkartanon Sägbron sillasta (1778–1816, U), Enonkosken sillasta (1903–04, KaS) ja Viherin sillasta (n.1887, KeS). Näiden kohteiden valmistumisajastakaan ei ole tarkkaa tietoa.

### Lisäselvitykset

Sekä Muntin että Markkulan sillasta tarvitaan lisäselvityksiä päätöksen pohjaksi. Aikakaudelleen tyypillisen Muntin kiviholvisillan (1850, T) kunto on heikentynyt ja sen tieliikennehistoriallisesta merkityksestä tarvitaan lisätietoa. Markkulan silta (1959, H) edustaa tyypiltään vuosisadan vaihteen paikallisille ja pienille teille ominaista puista riippuansassiltaa. Lisäselvityksessä tulee selvittää tämän sillamallin tyypillisyyks 1950-luvulla. Tietoa tarvitaan myös siitä, kuinka paljon vanhoja riippuansassiltoja on edelleen käytössä.

### Poistot

Määräaikaisista kohteista esitetään poistettavaksi toisintona Hämeen tiepiirin alueella oleva Alvettulan teräsbetoninen kaarisilta (1916, erikoinen rakennusmenetelmä). Tallennettaviksi esitetyt Tönnön (1911, H) ja Tulkkilan (1918, T) sillat edustavat samaa siltatyyppiä. Myös heikkokuntoinen Savukosken silta (1928, KaS) esitetään poistettavaksi erikoisuutena.

Savo-Karjalan tiepiirin Männikön ja Haarajoen autoistumisen aikakautta kuvaavat teräsbetoniset ulokepalkkisillat (1926) on rakennettu samojen tyyppi-piirustusten mukaan. Kahden samanlaisen kohteen tallentaminen ei ole tässä tapauksessa perusteltua ja poistettavaksi esitetään Männikön siltaa. Tallennettavaksi esitetty Haarajoen silta on säilynyt alkuperäisempänä ja siitä on tehty tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus.

### **Seulottavat sillat: poistot**

Seulottavien tallennusluokkaan sijoittui kaksi kohdetta Uudenmaan tiepiirin alueelta. Myllysilta (1966) on aikakaudelleen epätyypillinen puinen tuki- eli ponsiansassilta. Värnäsin puisella palkkisillalla (1948) ei ole tieliikennehistoriallista merkitystä ja se on myös huonokuntoinen. Nämä kohteet eivät täytä museokohteille asetettuja kriteereitä ja niitä esitetään poistettaviksi.

## 5 MUSEOKOhteet

### 5.1 UUDENMAAN TIEPIIRI

#### 5.1.1 Fagervikintie, Suuri rantatie, Inko, 1



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	lisäselvitys

#### Lähtötiedot

Fagervikintie on osa Suurta rantatietä<sup>16</sup> Turusta Viipuriin. Suuri rantatie on inventoitu<sup>17</sup> ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus.

Tutkimuksessa rantatien arvioidaan linjautuneen myöhemmälle paikalleen aikaisintaan 800–1200-luvun väliseltä ajalta lähtien. Yleiseksi tieksi muodostumisen takarajana on pidetty Viipurin linnan perustamista 1290-luvulla. Eteläistä rannikkoa pitkin kulkevaa tietä tai sen osia on käytetty kaukoliikenteessä 1300-luvun lopulta alkaen ja laajassa mitassa yleisenä tienä viimeistään 1400-luvun alussa. Rantatielle muodostettiin Suomen ensimmäinen postireitti vuonna 1638. Rantatiestä on yksittäisiä kirjallisia mainintoja keskiajalta.<sup>18</sup> Koko matkaltaan tie on kuvailtu Jaakko Teitin luettelossa vuosilta 1555–1556.

Fagervikin museotie on säilyttänyt perinteisen linjauksensa. Tien varrella on 1640-luvulta peräisin oleva ruukkimiljöö.

<sup>16</sup> Suuresta rantatiestä käytetään nykyään myös nimitystä Kuninkaantie.

<sup>17</sup> MobA I; Salminen 1992.

<sup>18</sup> Salminen 1993a, 21, 235, 265-266.

Fagervikintie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Lyhyimmän museotien pituus on 1 km.<sup>19</sup> Ehdotuksessa todetaan, että tie noudattelee vanhaa Suurta rantatietä ja sitä ympäröi hyvin säilynyt ruukkimiljö.<sup>20</sup>

Suuri rantatie, Fagervikin ruukinalue ja ympäröivä kulttuurimaisema kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>21</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne yleiskaava, rakennussuojelualue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
pysäköimisalue ahdas, opastetaulu tulee uusia (t)<sup>22</sup>  
ei uhkia, kohde säilyy (k)<sup>23</sup>

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>19</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Myös viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 1 km.

<sup>20</sup> MobA M, TVL:n Uudenmaan piiri, Tiet.

<sup>21</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 54-55.

<sup>22</sup> t = tiepiirin perinneyhdyskunnan antamat tiedot.

<sup>23</sup> k = kunnan kaavoituksesta vastaavan antamat tiedot.



**Maastotyöt 26.7.2006, Fagervikintie**



Kohde on viitoitettu. Tien keskivaiheilla on pysäköimisalue ja kulunut opaste-taulu.

Päällystetty, kapea, mutkainen ja mäkinen tie kulkee ruukkialueen läpi. Tien varrella on kauniit maisemat.

### 5.1.2 Tuusulanjärven rantatie, Tuusula, 2



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Osa Tuusulanjärven rantatiestä on museoitu. Rantatiestä on tehty tieteellinen tutkimus.<sup>24</sup>

Tuusulanjärven rantatien tarkkaa syntyajankohtaa ei tiedetä. Tuusulanjärven rantakylät ovat keskiaikaisia, jolloin niiden välillä on täytynyt jo tuolloin olla jonkinmoisia reittejä. Rantatien tienpidosta on kirjallisia mainintoja 1500-luvulta ja vanhoja kyläteitä ja polkuja parannettiin kärryteiksi 1680-luvun lopulla. Tuolloin siitä tuli läpikulkutie Itä-Hämeestä Tuusulan kautta Helsinkiin. Postia alettiin kuljettaa rantatiellä 1720–30-luvuilla, mutta se lopetettiin varsin pian. Rantatie on myös kulttuurihistoriallisesti merkittävää seutua, sillä tien varrella asui 1900-luvun alussa useita taiteilijoita.<sup>25</sup>

Hrylän ja Järvenpään välille valmistui uusi maantie vuonna 1959, jolloin vanha tie jäi paikallistieksi. Museoitu tieosuus noudattelee lähes alkuperäistä linjaustaan.<sup>26</sup>

Tuusulanjärven rantatie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 3 km.<sup>27</sup> Päätöksen perusteluina olivat mm. tien historiallinen tausta, matkailullinen merkitys, maisemalliset arvot ja taitelija-asutuksen luoma omaleimaisuus.<sup>28</sup>

<sup>24</sup> Tutkimuksen yhteydessä Tuusulassa valokuvattiin ja kartoitettiin vanhaa tielinjaa; Kohteesta on tehty aikaisemmin myös kirjoitelma, ks. Hiltunen 1985.

<sup>25</sup> Hiltunen 1988, 7, 18, 38-39, 56; Rantatien varrella asuivat mm. Jean Sibelius, Pekka Halonen ja Juhani Aho. Taiteilija-asutuksesta vain osa on museotien varrella.

<sup>26</sup> Hiltunen 1988, 7, 51.

<sup>27</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 4 km.

<sup>28</sup> Hiltunen 1988, 7.

Vanha rantatie ja sen varrella oleva asutus ovat Tuusulanjärven itärannan kulttuurimaiseman ytimenä. Tuusulanjärven kulttuurimaisema kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>29</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne asemakaava (1982), rakennusoikeutta ei lisätä maakuntakaava vahvistettavana, kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei muistuta museotietä, päällystetty moneen kertaan, alueelle tullut paljon asutusta (t)  
valaistusta pitäisi parantaa, tie on liian korkealla ja sitä pitäisi madaltaa (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia. Tien poikkeileikkausta olisi ennallistettava.

### Maastotyöt 27.7.2006, Tuusulanjärven rantatie



<sup>29</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 82-83.





Kohde on viitoitettu. Tien toisessa päässä on pysäköimisalue ja kulunut opastetaulu.

Vilkasliikenteinen ja mutkitteluva tie on päällystetty. Tietä ympäröivät asuin-alueet, peltomaisemat ja paikoitellen näkyvä Tuusulanjärvi. Tien varrella on myös muita matkailukohteita.

### 5.1.3 Espoonkartanon Sågbron silta, Espoo, 3



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	2, säilyneisyys välttävä
Tallennusluokka	5–6, määräämääräisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Espoonkartanon Sågbron kivihoivisilta sijoittuu Suuren rantatien varrelle. Suuri rantatie on inventoitu<sup>30</sup> ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus.<sup>31</sup> Sillan historiasta on vähän tietoa.

<sup>30</sup> MobA I; Salminen 1992.

<sup>31</sup> Salminen 1993a.

Sågbron silta on rakennettu erikokoisista kivistä ns. kylmämuurina. Tarkkaa valmistumisaikaa ei tiedetä, mutta rakennusajan arvioidaan sijoittuvan vuosien 1778–1816 välille. Silta on sekoitettu usein sen lähellä sijaitsevaan vanhempaan ja historialtaan hyvin tunnettuun Espoonkartanon Qvarnbron kivihovisiltaan. Suomessa ensimmäiset kivisillat rakennettiin 1700-luvun lopulla ja Uudenmaan varhaisimmat kivisillat ovat Espossa.<sup>32</sup> Sågbron silta on aikakaudelleen tyypillinen.

Espoonkartanon Sågbron silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>33</sup> Ehdotuksessa todetaan, että Suurella rantatiellä sijaitseva Sågbro on Uudenmaan ja kenties koko Suomen vanhin (1777) säilynyt kivisilta.<sup>34</sup>

Espoonkartano ja Träskbyn kulttuurimaisema kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>35</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne yleiskaava, kulttuurihistoriallisesti arvokas alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
silta jäänyt kuoppaan tienpinnan nousun myötä, tie päällystetty 2006, kaiteet ja muut siltaan kiinnitetyt kaapelit piilaavat ilmettä, opastetaulu uusittava (t)  
Espoon alueen arvokkaimpia kulttuurimaisemia, ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohde on menettänyt museaalisuuttaan.

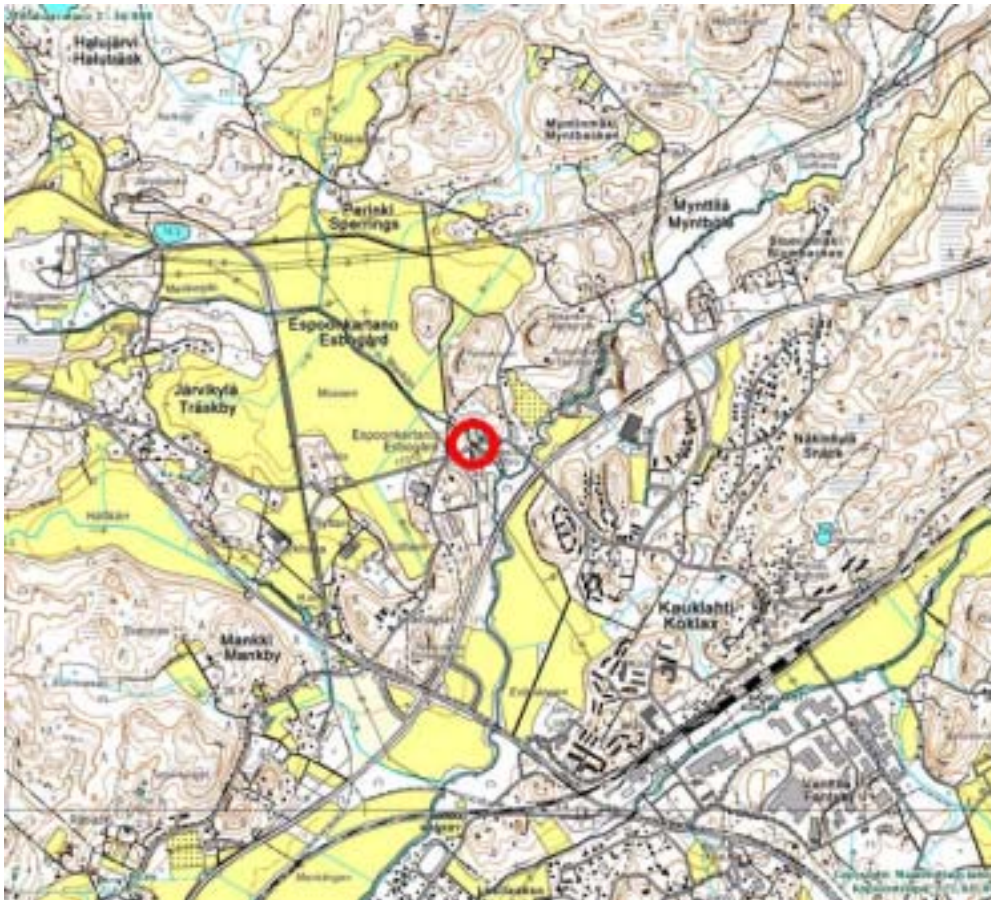
---

<sup>32</sup> Koponen 1983, 10; Salminen 1993a, 109-110; Salminen 1992, 93-94, Qvarnbron rakentaminen aloitettiin 1775 ja se valmistui viimeistään tammikuussa 1778.

<sup>33</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>34</sup> MobA M, Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri, lokakuu 1979, Ehdotus museosilloiksi.

<sup>35</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 69.

**Maastotyöt 27.7.2006, Espoonkartanon Sågbron silta**

Kohde on viitoitettu. Sillan lähetyvillä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Päällyste ja kaiteet eivät sovi luontevasti vanhaan kiviholvisiltaan. Sillassa on nähtävissä alkuperäisestä poikkeavia korjaustoimenpiteitä ja sen säilyneisyys on huono. Silta on vilkkaasti liikennöity. Ympäristö on vesakoitunut, joten siltaa on vaikeaa päästä tarkastelemaan sivusta.

#### 5.1.4 Várnäsin silta, Kirkkonummi, 4



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	2, vähän tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	3, säilyneisyys huono
Tallennusluokka	7–9, seulottavat kohteet
Toimenpide-esitys	poisto

#### Lähtötiedot

Várnäsin sillasta on vähän lähtötietoja.

Neuvostoliittolaiset pioneerit rakensivat aikakaudelleen tyypillisen puupalkkisillan Porkkalan ja Upinniemen välille Porkkalan vuokra-aikana vuonna 1948. Vahvarakenteinen silta oli tarkoitettu raskaalle sotakalustolle. Silta oli neuvostoliittolaisten käytössä vuoteen 1956. Siltaa kunnostettiin vuosina 1968 ja 1981 ja siihen on tehty myös rakenteellisia muutoksia. Várnäsin silta on Suomen pisimpiä puupalkkisilloja.<sup>36</sup>

Várnäsin silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>37</sup> Ehdotuksessa todetaan, että järeärakenteinen silta on venäläisten Porkkalan vuokrausajana rakentama puusilta (139 m). Vesirajan rakenteissa on lahoamisen merkkejä.<sup>38</sup>

Várnäsin siltaa ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö -luettelossa.<sup>39</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne yleiskaava, kaavamerkintä suojeltava silta

<sup>36</sup> MobA M, opastetaulun teksti.

<sup>37</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>38</sup> MobA M, Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri lokakuu 1979, Ehdotus museosilloiksi.

<sup>39</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.



Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat

asetettu painorajoituksia, silta huonossa kunnossa, opastetaulu uusittava (t)

Vårnäsinsilta on mukana Uudenmaan tiepiirin siltojen perusrparantamishankkeessa 2007–11, ei muutoksia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteen säilyttämisedellytysten uhkana on huono kunto.

### Maastotyöt 26.7.2006, Vårnäsinsilta



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja haalistunut opastetaulu.



Huonokuntoisen ja matalan puukantisen palkkisillan ympäristö on kaislikkoinen.

### 5.1.5 Myllysilta, Nurmijärvi, 5



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	3, ei ole tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	7–9, seulottavat kohteet
Toimenpide-esitys	poisto

#### Lähtötiedot

Myllysilta on vähän lähtötietoja.

Puisessa tukiansassillassa yhdistyvät nykyaikainen insinööritieto ja perinteinen kirvesmiestaito. Sillan suunnitteli DI E. Kokkonen ja se valmistui tieoikaisun yhteydessä Hirvihaudan ja Espoon väliselle paikallistielle Vantaanjoen yli vuonna 1966.<sup>40</sup> Silta on aikakaudelleen epätyypillinen.

Myllysilta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>41</sup> Ehdotuksessa todetaan, että silta edustaa hyvätasoista puusillan suunnittelu- ja rakennustyötä.<sup>42</sup>

Myllysiltaa ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö -luettelossa.<sup>43</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja yksityinen  
Kaavatilanne osayleiskaava, suojelukohde

<sup>40</sup> MobA M, opastetaulun teksti; Museotiet ja -sillat -esite 1999; Sälejoki-Hiekkanen, Heinonen & Virpimaa 1986, 75; ks. myös Nenonen 2000, 64-65.

<sup>41</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>42</sup> MobA M, Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri lokakuu 1979, Ehdotus museosilloiksi.

<sup>43</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
opastetaulu viety usein (t)  
ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 27.7.2006, Myllysilta



Kohdetta ei ole viitoitettu. Sillan lähetyvillä on pysäköimisalue. Opastetaulu puuttuu.

Alueella on neljä siltaa ja maastotyössä pääteltiin lähtötietojen perusteella, mikä silloista on museokohde. Liikenteeltä syrjässä olevan puisen tukianssillan ympäristö on upea ja rantaan on hyvä kävelyreitti. Sillassa on puukansi.

## 5.2 TURUN TIEPIIRI

### 5.2.1 Vanhalinnantie, Hämeen Härkätie, Lieto, 7



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	lisäselvitys

#### Lähtötiedot

Vanhalinnantie on osa Hämeen Härkätietä Turusta Hämeenlinnaan. Hämeen Härkätie on inventoitu<sup>44</sup> ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus.<sup>45</sup>

Hämeen Härkätien syntyvaiheet on ajoitettu tutkimuksessa jo 800-luvulle, jolloin Varsinais-Suomessa rannikolta jokivarsia asumattomaan ylämaahan yhdistäneet tiet liittyivät Varsinais-Suomen ja Hämeen eräreitteihin. Tietä tarvittiin kauppatavaroiden kuljettamiseen erämaista rannikolle. Tie vakiintui keskiajalla, jolloin se toimi Varsinais-Suomen ja Hämeen välisenä talous- ja hallintokeskusten yhdistyksenä. Varhaisin kirjallinen kuvaus Härkätiestä on Jaakko Teitin luettelossa vuosilta 1555–1556. Tien linjaus on pysynyt lähes muuttumattomana myöhäiskeskiajalta 1800-luvulle ja suurin osa tiestä on edelleen liikenteen käytössä. Tien toiminnallinen merkitys muuttui vuonna 1961, jolloin uusi valtatie 10 syrjäytti Härkätien hiljaisiksi paikallisteiksi.<sup>46</sup>

Vanhalinnantie on yhtenäinen, alkuperäisenä säilynyt Härkätien tieosa Varsinais-Suomessa. Tie sivuaa Vanhalinnan linnavuorta, jossa on ollut muinaisatutusta.

<sup>44</sup> MobA I.

<sup>45</sup> Kohteesta on tehty aikaisemmin myös historiaselvitys, ks. Hämeen Härkätie, Suuri Turuntie sekä alustava tutkimus, ks. Masonen.

<sup>46</sup> Masonen 1989, 55, 191-195.

Vanhalinnantie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 3,4 km.<sup>47</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että tien historia ulottuu keskiajalle ja edustaa perinteistä varsinaissuomalaista maisemaa. Tie on säilyttänyt alkuperäisen linjauksensa ja asun sekä miljöön. Tien läheisyydessä on useita kulttuurihistoriallisia ja arkeologisia kohteita.<sup>48</sup>

Vanhalinnantie on osa Aurajokilaakson kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>49</sup>

### Lisätiedot

Omistaja yksityinen  
Kaavatilanne asemakaava, kulttuurihistoriallisesti arvokas alue (pois lukien 100 m)

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
asutuksen lisääntyminen uhkana (t)  
tien alkupään asemakaavassa rakentamaton asuinpienaloalue, lisääntyvä liikenne tuo vaatimuksia Vanhan Härkä-tien parantamiselle ja nykyaikaistamiselle (k)

Saatujen lisätietojen perusteella yksityistien säilyttämisedellytyksiä uhkaa kasvava asutus ja liikenne.

---

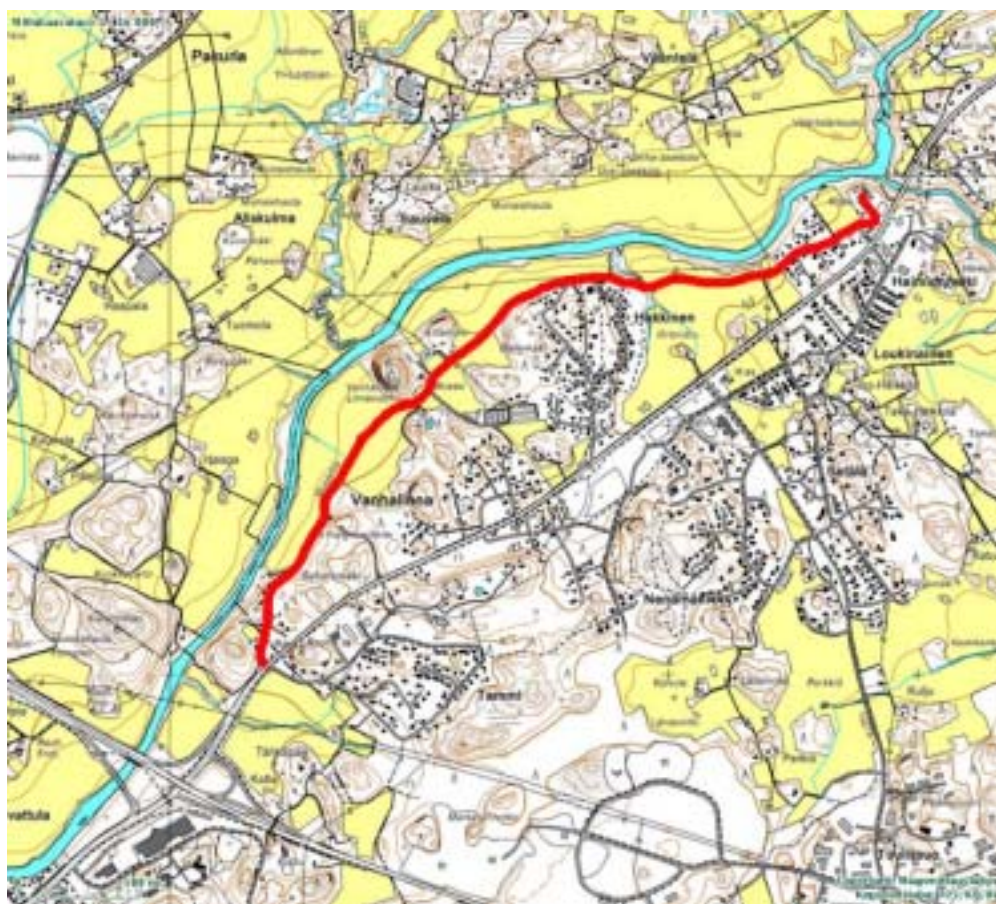
<sup>47</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksesta puuttuu tien pituus.

<sup>48</sup> MobA M, Turun piiri 10.12.1981, Esitys museotieksi.

<sup>49</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 33.



### Maastotyöt 25.7.2006, Vanhalinnantie



Kohde on viitoitettu. Tien keskivaiheilla on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Vilkasliikenteisessä soratiessä on kuoppia ja poikittaisuria. Tietä ympäröivät peltomaisemat ja lopussa asuinalue. Museotien keskivaiheilla kohoaa linnavuori ja tien varrella on myös muita matkailukohteita.

### 5.2.2 Muntin silta, Taivassalo, 8



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	2, säilyneisyys välttävä
Tallennusluokka	5–6, määräämättömästi säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	lisäselvitys

#### Lähtötiedot

Muntin sillasta on tehty historiaselvitys.<sup>50</sup> Sen mukaan Taivassalon Koiviston kylä sijaitti saarella, johon oli 1790-luvulla puusiltayhteys. Muntin kivihoivisilta valmistui vuonna 1850<sup>51</sup> ja se rakennettiin erikokoisista luonnonkivistä ns. kylmämuurina. Silta muistuttaa 1700-luvun lopun kivihoivisiltoja.

Muntin silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>52</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että silta on hyvin säilynyt ja rakenteeltaan kaunis. Miljöön korkeatasoinen ja matkailullinen saavutettavuus on hyvä. Ennakkoesityksessä kivihoivisiltaa pidettiin arvokkaana myös korkean ikänsä vuoksi, koska sen virheellisesti oletettiin valmistuneen jo 1790-luvulla.<sup>53</sup>

Muntin silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>54</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja	yksityinen
Kaavatilanne	rakennuskaava (1974), liikenne- ja maatalousalue, ollaan päivittämässä (johon tulee ehkä suojelukohdemerkintä)

<sup>50</sup> Muntin silta.

<sup>51</sup> Sälejoki-Hiekkänen, Heinonen & Virpimaa 1986, 80.

<sup>52</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>53</sup> MobA M, Turun piiri 10.12.1981, Esitys museosillaksi; Esitys museosillaksi, 1 Muntin kivihoivisilta.

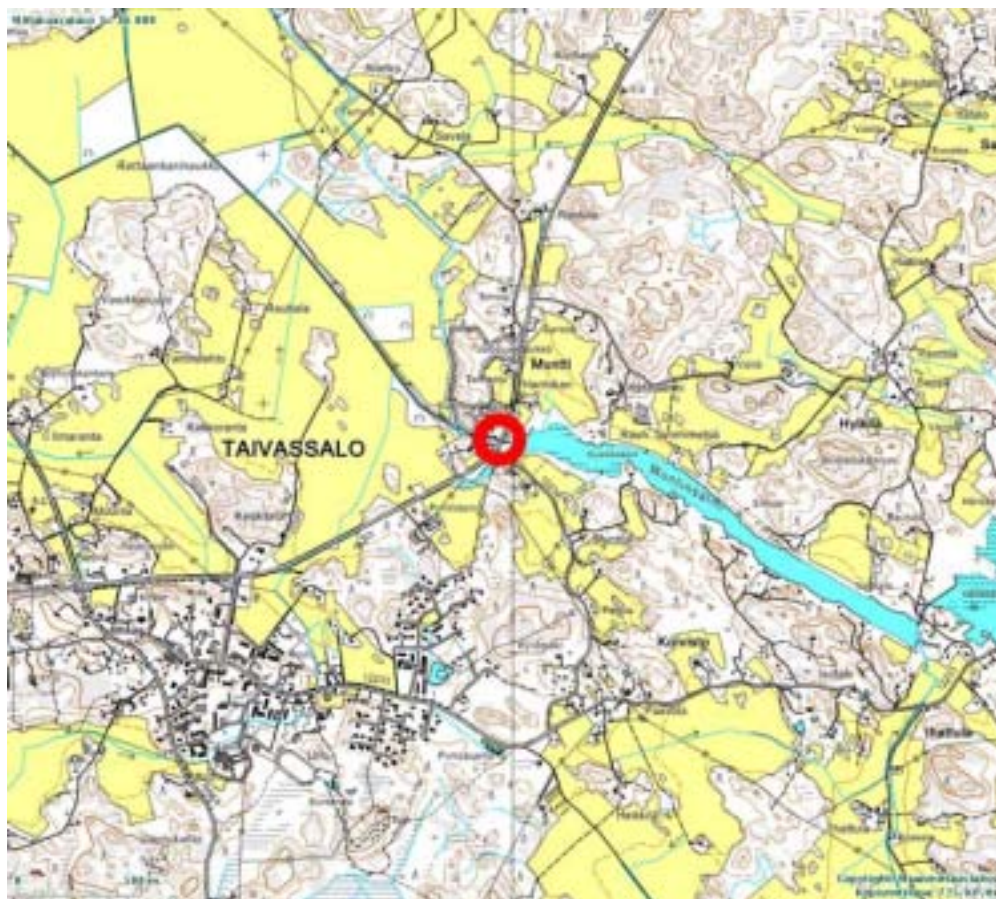
<sup>54</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 44.



Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei muutoksia, ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 25.7.2006, Muntin silta



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Pieni ja liikenteeltä syrjässä oleva kiviholvisilta sijaitsee melkein talon pihassa puutarhamaisessa ympäristössä. Kohteen säilyneisyys on välttävä: samaloitunut, menettänyt ryhtiään ja kannella kasvaa nurmikko.

### 5.2.3 Halikon vanha silta, Halikko, 9



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Halikon vanha silta on aikakaudelleen tyypillinen ja historiallisesti merkittävä: se sijoittuu Suuren rantatien varrelle ja on ollut siltapaikkana tiettävästi jo keskiajalta lähtien.<sup>55</sup> Suuri rantatie on inventoitu<sup>56</sup> ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus.<sup>57</sup> Halikon vanhasta sillasta on tehty historiaselvitys.<sup>58</sup>

Halikon vanha tuki- eli ponsiansassilta ylittää Halikonjoen. Puusilta rakennettiin vuosina 1865–66. Siltaa on kunnostettu useaan otteeseen ja se kunnostettiin<sup>59</sup> vuosina 1983–84 museosillaksi.

Halikon vanha silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>60</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että sillalla on historiallista merkitystä. Se sijaitsee valtakunnallisesti tärkeällä tiellä ja liittyy Suuren rantatien vaiheisiin. Silta on esimerkki 1800-luvun puolivälin sillanrakennustavasta.<sup>61</sup>

Halikon vanha silta on osa Halikonlahden kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>62</sup>

<sup>55</sup> Ensimmäinen kirjallinen maininta on vuodelta 1626.

<sup>56</sup> MobA I; Salminen 1992.

<sup>57</sup> Salminen 1993a.

<sup>58</sup> Halikon silta "Iso kivisilta".

<sup>59</sup> Sälejoki-Hiekkänen, Heinonen & Virpimaa 1986, 81.

<sup>60</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 2.4.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>61</sup> MobA M, Turun piiri 10.12.1981, Esitys museosillaksi.

<sup>62</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 28-29.

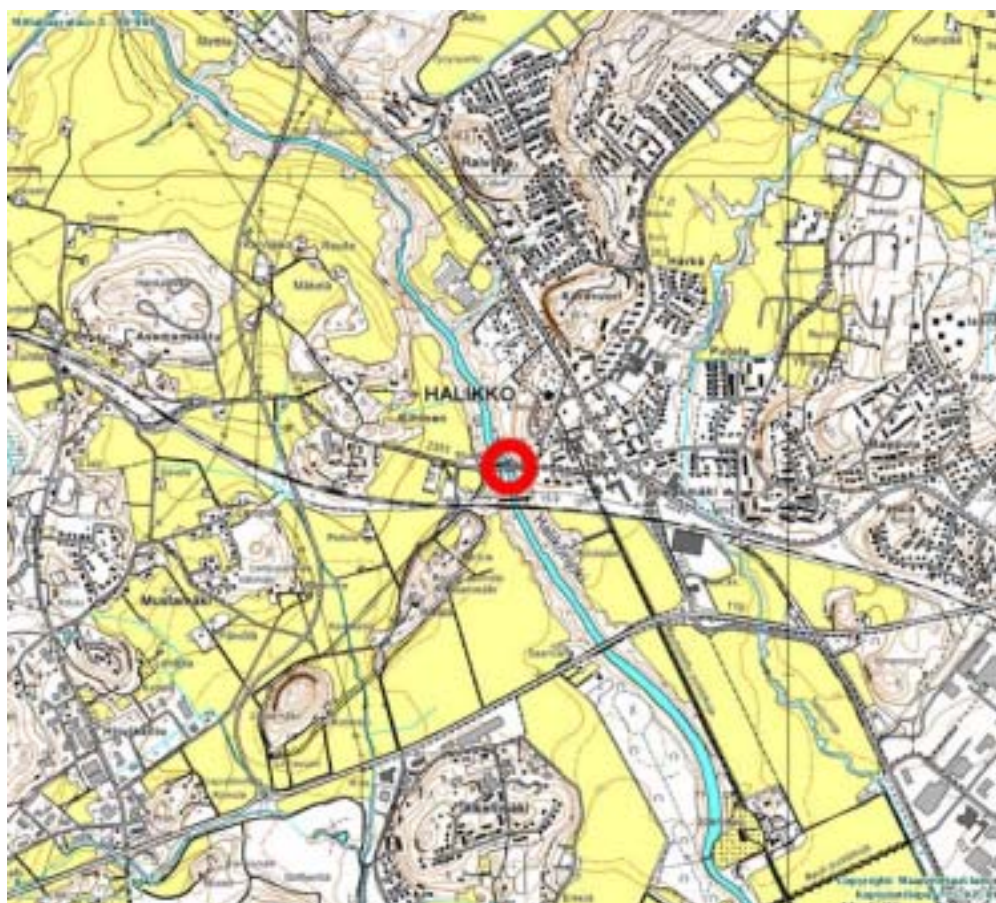


### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne yleiskaava, virkistys- sekä maa- ja metsätalousvaltainen alue

Kohteen säilyttämisedellytyksiin vaikuttavista seikoista ei saatu tarkempia lisätietoja.

### Maastotyöt 26.7.2006, Halikon vanha silta



Kohde on viitoitettu. Sillan lähistöllä, kävelyreitillä varrella on opastetaulu.

Kevyenliikenteen käytössä olevan tukiansassillan kansi on puuta. Uusi betonisilta vieressä muodostaa vanhalle sillalle hyvän kontrastin.

### 5.2.4 Lapijoen silta, Eurajoki, 10



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Lapijoen sillasta on tehty historiaselvitys.<sup>63</sup> Sen mukaan Eurajoen Taipaleen kylässä sijaitseva kivihoivisilta on rakennettu 1600-luvulta peräisin olevalle vanhalle siltapaikalle. Sillan rakentaminen huutokaupattiin ja se rakennettiin vuosina 1882–83. Karkeasti muotoilluista liuskeisista kivistä ns. kylmämuurina rakennettu silta muistuttaa 1700-luvun lopun kivihoivisiltoja. Lapijoen silta on 1950-luvulla syrjään jääneellä valtatie 8:n osalla. Siltaa kunnostettiin 1980-luvulla.

Lapijoen silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>64</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että silta on esimerkki vanhasta kivityötaidosta. Se muodostaa ympäröivän kasvillisuuden ja rakennusten kanssa kauniin ja maalauksellisen maisemakokonaisuuden.<sup>65</sup>

Lapijoen silta on osa Lapijoen kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>66</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja yksityinen  
Kaavatilanne seutukaava (1999), maakuntakaava tekeillä, aluevaraus kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle alueelle

<sup>63</sup> Lapijoen kivilta, ent. Taipaleen silta.

<sup>64</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>65</sup> MobA M, Turun piiri 10.12.1981, Esitys museosillaksi.

<sup>66</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 146.



Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
tienpidonsuunnitelmissa korjaustöitä, mm. kaiteet ja kivi-  
rakenteet (t)  
ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 25.7.2006, Lapijoen silta



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Kiviholvisillan rakenteita tukevat korjaustyöt olivat tutustumishetkellä meneillään. Sorapäälysteistä siltaa ympäröi erittäin kaunis ja rehevä jokivarsimaisema. Silta ja maisema muodostat esteettisesti kiehtovan kokonaisuuden.

### 5.2.5 Tulkkilan silta, Kokemäki, 11



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Tulkkilan sillasta on tehty historiaselvitys.<sup>67</sup> Sen mukaan Kokemäenjoen ylitykseen käytettiin 1800-luvun puoliväliin asti veneitä ja lauttoja, jolloin paikalle rakennettiin kelluva silta. Ensimmäinen kiinteä puusilta rakennettiin vuonna 1893, jonka perääntyvät punakaartilaiset räjäyttivät ja polttivat huhtikuussa 1918. Pian ryhdyttiin rakentamaan uutta teräsbetonista kaarisiltaa ja se valmistui jo marraskuussa 1918. Sillan suunnitteli insinööri Manne Muoniovaara<sup>68</sup> ja rakensi Oy Constructor Ab. Työtä valvoi Tie- ja vesirakennusten ylihallituksessa insinööri Harald Backman. Virtapilarit ja maatuet ovat vanhan puusillan aikaiset. Silta on Oy Constructor Ab:n ensimmäinen maantiesilta ja se kuuluu myös ensimmäisten teräsbetonisten siltojen joukkoon, joita rakennettiin 1910-luvulla. Siltaa kunnostettiin 1950- ja 70-luvuilla.<sup>69</sup>

Tulkkilan silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>70</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että silta on Suomen vanhimpia teräsbetonisia kaarisiltoja. Se on edustava näyte itsenäisyyden ajan alun siltarakennuksesta ja muodostaa tiemuseaalisen kokonaisuuden Koskenperkaajan patsaan kanssa.<sup>71</sup>

Tulkkilan silta on osa Kokemäenjoen kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>72</sup>

<sup>67</sup> Kokemäen silta (T-754); Tulkkilan sillasta on käytetty aikaisemmin nimitystä Kokemäenjoen silta.

<sup>68</sup> Insinööri Jalmar Castrén oli ollut ainoa teräsbetonisiltojen suunnittelija. Ensimmäisenä hänen rinnalleen tuli Manne Muoniovaara.

<sup>69</sup> Aitta 2004, 298; Häyrynen 1991, 124, 131-132.

<sup>70</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>71</sup> MobA M, Turun piiri 10.12.1981, Esitys museosillaksi; Koskenperkaajan patsas pystytettiin Kokemäenjoen rantaan TVH:n täyttäessä 175 vuotta vuonna 1974.

<sup>72</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 148.



### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne

pohjoispuolella asemakaava (1990), suojelukohdemerkintä; eteläpuolella asemakaava (1971), maakuntakaava tekeillä, kulttuurihistoriallisesti arvokas alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei muutoksia, ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 24.7.2006, Tulkkilan silta



Kohdetta ei ole viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue. Opastetaulu<sup>73</sup> saattaa jäädä huomaamatta, sillä se sijaitsee etäällä sillasta Koskenperkaajan patsaan luona.

Kokemäen keskustassa sijaitseva päällystetty teräsbetoninen kaarisilta on hieno kohde, mutta vaikuttaa nykyiseen liikennemäärään nähden ahtaalta.

### 5.2.6 Lankosken silta, Merikarvia, 12



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Lankosken sillasta on tehty kirjoitelma.<sup>74</sup> Sen mukaan kiviholvisillan rakentamisesta vanhan puusillan tilalle päätettiin kunnankokouksessa vuonna 1884, rakentaminen huutokaupattiin vuonna 1885 ja rakennettiin vuosina 1886–87. Vanha silta jäi pois liikennekäytöstä uuden sillan valmistuttua valtatie 8:lle vuonna 1960.<sup>75</sup>

Silta on aikakaudelleen tyypillinen, sillä kivisiltojen lukumäärä lisääntyi nopeasti 1800-luvun lopussa. Tuolloin tarvittiin vahvarakenteisia siltoja liikennemäärien kasvaessa. Myös luja sementtilaasti tuli käyttöön.

Lankosken silta otettiin museokohteeksi vuonna 1987.<sup>76</sup> Esityksen perusteissa todetaan, että silta on perinteellinen hyväkuntoinen kiviholvisilta, täydentää Lankosken voimalaitos-myllymiljöötä, liittyy välittömästi TVL:n palve-

<sup>73</sup> Opastetaulun kuva, Turun tiepiiri.

<sup>74</sup> MobA M, Esitys 10.12.1985, Merikarvian kunta/Tiina Laine, Lankosken vanhan sillan nimittäminen museosillaksi (4 s.).

<sup>75</sup> Opastetaulun teksti.

<sup>76</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 15.10.1987, Neuvottelumuistio.

lualueeseen, sijainti valtatie kahdeksan vieressä, paikkakuntalaisten rakentama ja sillasta on tallennettua historiatietoa.<sup>77</sup>

Lankosken silta on osa Lankosken kylä- ja kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>78</sup>

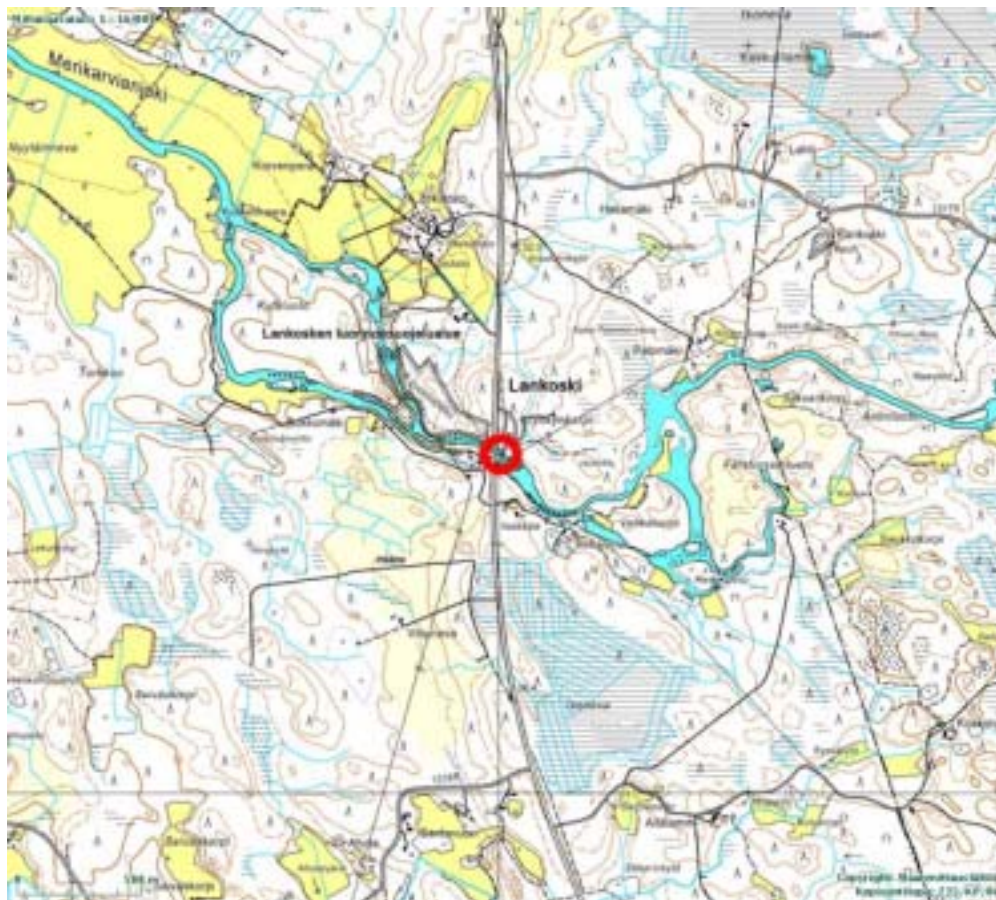
### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne seutukaava (1999), maakuntakaava tekeillä

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
tienpidon suunnitelmat: osa palvelualueetta (t)  
ei muutoksia, ei uhkia, kohteen toivotaan säilyvän (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 17.7.2006, Lankosken silta



<sup>77</sup> MobA M, Turun piiri 8.9.1987, Esitys museosillaksi.

<sup>78</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 151.





Kohdetta ei ole viitoitettu. Sillan lähetyvillä on Tiehallinnon palvelualue ja opastetäulu.

Liikenteeltä syrjässä oleva kivihoivisilta on sorapäällysteinen. Siltaa ympäröivät lehtipuut ja sen tuntumassa on kävelyreitti.

### 5.2.7 Huovintie, Köyliö, 55



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Museoitu Huovintie on osa Kokemäenjoelta alkanutta Huovintietä Harjavalasta Köyliönjärven itäpuolitse Oripäähän ja TL Koskelle. Huovintiestä on tehty tieteellinen tutkimus.

Huovintie on tutkimuksen mukaan etupäässä hallinnollisia yhteyksiä palvellut myöhäiskeskiaikainen tieverkko. Keskiajalta olevien teiden lisäksi osa teistä kuuluu jo rautakautisia asutuskeskuksia yhdistäneeseen muinaistieverkkoon. Huovintie-nimi juontuu teillä hallinnon tehtävissä ratsuin liikkuneista huoveis-



ta. Huovintie liittyy myös Turun piispan omistuksiin, joita oli mm. Köyliön alueella. Köyliön Järvenpään ja Kankaanpään välillä sijaitsevan museotien on todettu noudattelevan pääsääntöisesti vanhaa linjausta.<sup>79</sup> Huovintiestä on ensimmäinen kirjallinen kuvaus Jaakko Teitin luettelossa vuosilta 1555–1556.

Huovintie otettiin museokohteeksi vuonna 1998. Tien pituus on noin 9,5 km<sup>80</sup>. Päätöksessä todetaan, että ”Huovintie on valtakunnallisesti merkittäväällä Köyliönjärven kulttuurimaisema-alueella. Huovintie itsessään on valtakunnallisesti merkittävä historiallinen ja tiehistoriallinen kohde.”<sup>81</sup>

Köyliönjärven kulttuurimaisema kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>82</sup>

### Lisätiedot

Omistaja	Tiehallinto
Kaavatilanne	vähän matkaa asemakaava, muuten seutukaava

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>79</sup> Salminen 1993b, 86-88.

<sup>80</sup> Museotien pituus on mitattu kartasta, puuttuu dokumenteista ja viitoituksesta.

<sup>81</sup> MobA M, Päätös Huovintien (maantie 2131) nimeämisestä museotieksi välillä Järvenpää–Köyliön Kankaanpää, keskushallinnon kirje päätöksestä Turun tiepiirille 12.2.1998.

<sup>82</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 149.

## Maastotyöt 24.7. ja 30.8.2006, Huovintie



Kohde on viitoitettu päätieltä, mutta sen alkamista ja loppumista ei ole merkitty. Tien päässä olevan maalaistalon piha-alueella on opastetaulu. Taulun takana on pysäköimisalue.

Opastetaulussa kerrotaan, että tieosuus on välillä Yttilän koulu–Järvenpään kylä. Tällä perusteella tieosuuden löytäminen on vaikeaa ja kohteeseen tehtiinkin kaksi maastotyökäyntiä. Päälystetyssä tiessä on rösöisyyttä ja routavaurioita. Tietä ympäröivät kauniit maalaismaisemat. Tien varrella on myös muita matkailukohteita kuten Pyhän Henrikin tie.

### 5.3 KAAKKOIS-SUOMIEN TIEPIIRI

#### 5.3.1 Tallimäki–Virojoki-tie, Suuri rantatie, Hamina ja Virolahti, 19



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	lisäselvitys

#### Lähtötiedot

Tallimäki–Virojoki-tie on osa Suurta rantatietä<sup>83</sup> Turusta Viipuriin. Suuri rantatie on inventoitu<sup>84</sup> ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus.

Tutkimuksessa rantatien arvioidaan linjautuneen myöhemmälle paikalleen aikaisintaan 800–1200-luvun väliseltä ajalta lähtien. Yleiseksi tieksi muodostumisen takarajana on pidetty Viipurin linnan perustamista 1290-luvulla. Eteläistä rannikkoa pitkin kulkevaa tietä tai sen osia on käytetty kaukoliikenteessä 1300-luvun lopulta alkaen ja laajassa mitassa yleisenä tienä viimeistään 1400-luvun alussa. Rantatielle muodostettiin Suomen ensimmäinen postireitti vuonna 1638. Rantatiestä on yksittäisiä kirjallisia mainintoja keskiajalta.<sup>85</sup> Koko matkaltaan tie on kuvailtu Jaakko Teitin luettelossa vuosilta 1555–1556.

Tallimäki–Virojoki-tie tietä on linjattu uudelleen 1850-luvulla sekä oiottu, levi-tetty ja parannettu 1900-luvulla. Valtatie 7:nä se oli vuoteen 1966.<sup>86</sup>

<sup>83</sup> Suuresta Rantatiestä käytetään nykyään myös nimitystä Kuninkaantie.

<sup>84</sup> MobA I; Salminen 1992.

<sup>85</sup> Salminen 1993a, 21, 235, 265-266; Tiestä on tehty myös kirjoitelma, ks. Raunio.

<sup>86</sup> MobA M, Kymen piiri 051, Museotie-esitys; Museotien säilyneisyys on arvioitu tässä selvityksessä alustavasti hyväksi, koska 1850-luvun uudelleen linjauksesta ei ole tarkempaa tietoa. Tähän saadaan mahdollisesti lisäselvityksessä tarkempaa tietoa, joka voi muuttaa säilyneisyyden välttäväksi tai huonoksi.

Tallimäki–Virojoki-tie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Pisimmän museotien pituus on 35,2 km.<sup>87</sup> Esityksessä todetaan, että tie mainitaan Kaakois-Suomen vanhimpana tienä ja tien varrella on ollut kestikievareita.<sup>88</sup>

Suuri rantatie ja Pyterlahden kulttuurimaisema kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>89</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne osayleis- ja seutukaava, suojelukohdemerkinnät

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat

Klamilassa on valmis kevyenliikenteen väylän suunnitelma (t)  
yleissuunnitelman (valtatie 7) mukaan museotien Haminan päähän tullaan rakentamaan kiertoliittymä, Virolahden uudessa kaavassa tien linjaus poikkeaa vanhasta kahdessa kohtaa (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteen säilyttämisedellytyksiä uhkaavat tienrakennussuunnitelmat.

---

<sup>87</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 35 km.

<sup>88</sup> MobA M, Kymen piiri 051, Museotie-esitys.

<sup>89</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 108.



### Maastotyöt 16.8.2006, Tallimäki–Virojoki-tie



Kohde on viitoitettu. Tallimäen päässä on pysäköimisalue ja opastetaulu. Pyterlahden kylän kotiseutumuseon pihassa on Virolahden kunnan opastetaulu.

Päällystettyä, mutkaista ja vilkasliikenteistä tietä ympäröivät pelto-, metsä- ja kylämaisemat. Tien varrella on kivisiä kilometripylväitä. Tienvarrella on myös muita matkailukohteita.

### 5.3.2 Niskapietiläntie, Ruokolahti ja Rautjärvi, 20



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Niskapietiläntiestä on vähän lähtötietoja. Tien historia ulottuu tiettävästi ainakin 1600-luvulle ja 1800-luvun alussa se toimi postitienä Lappeenrannan ja Savonlinnan välillä. Raja-alueen tienä sillä on ollut myös sotilaallista merkitystä. Valtatie 6:na se toimi vuoteen 1957.<sup>90</sup>

Niskapietiläntie otettiin museokohteeksi vuonna 1989. Tien pituus on 19,5 km.<sup>91</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Vanha Savonlinna–Viipuri-maantie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>92</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne rantayleiskaava, haja-asutusalue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
1980-luvun alussa poistetut kilometripylväät pystytettiin takaisin 1990-luvulla, rapistuneet maitolaiturit entisöitiin Kaakkois-Suomen tiepiirin toimesta, opastetaulut on uusittava, matkailullinen kohde (t)  
ei muutoksia, ei uhkia, kohde säilyy (k)

<sup>90</sup> MobA M, opastetaulun teksti.

<sup>91</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 4.4.1989, Neuvottelumuistio; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 20 km.

<sup>92</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 113-114.

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 14.8.2006, Niskapietiläntie



Kohde on viitoitettu. Tien molemmissa päissä on pysäköimisalue ja opaste-taulu.

Päällystetty tie on mutkainen ja mäkinen ja siinä on paljon paikkauksia (ki-lometripylväät). Tietä reunustavat pelto-, metsä- ja kylämaisemat. Tien var-rella on myös muita matkailukohteita.



### 5.3.3 Savukosken silta, Pyhtää ja Ruotsinpyhtää, 21



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa
Tieliikennehist. arvo	2, vähän tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	2, säilyneisyys välttävä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	poisto

#### Lähtötiedot

Savukosken silta sijaitsee Suuren rantatien varrella. Suuri rantatie on inventoitu<sup>93</sup> ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus.<sup>94</sup> Savukosken sillasta on tietoa kirjallisuudessa.

Paikalla oli alun perin kaksi vanhaa siltaa, jotka olisi pitänyt rakentaa uudelleen. Päädyttiin kuitenkin tien oikaisemiseen ja levittämiseen ja sillan rakentamiseen uuteen paikkaan. Tanskalaisen Christiani & Nielsenin ensimmäinen sillanrakennus Suomessa oli Savukosken teräsbetoninen kaarisilta vuosina 1926–1928. Savukosken silta oli taloudellinen rakentaa, koska siinä tarvittiin rakenteensa vuoksi vähemmän betonia. Betonirakennusnormit puuttuivat vielä tuolloin. Betonointi epäonnistui ja silta alkoi rapautua jo 1930-luvulla. Yksinivelinen kaarisilta on rakenteeltaan harvinainen ja tiettävästi ensimmäinen tämän tyyppinen maantiesilta koko maailmassa. Silta jäi pois käytöstä Loviisan ja Kotkan välisen osuuden oikaisussa 1960-luvulla. Siltaa korjattiin 1980-luvun alussa.<sup>95</sup>

Savukosken silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>96</sup> Ehdotuksessa todetaan, että vanhalla Ruotsin–Venäjän rajalla sijaitseva silta on erikoisrakenteinen ja heikkokuntoinen betonikaarisilta. Paikka on historiallisesti merkittävä ja maisemallisesti kaunis.<sup>97</sup> Museoinnin yhteydessä uusittiin nupukiveys.

<sup>93</sup> MobA I; Salminen 1992.

<sup>94</sup> Salminen 1993a.

<sup>95</sup> Häyrynen 1991, 136; Koponen 1983, 38-39; Salminen 1993a, 113; Ks. tarkemmin rakentamisesta Christiani & Nielsen 1929, 81-86 ja Backman 1928.

<sup>96</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>97</sup> MobA M, Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri, lokakuu 1979, Ehdotus museosilloiksi.



Savukosken silta on osa Ahvenkosken kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>98</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne kuntien yhteinen osayleiskaava tekeillä, suojelumerkintä tulossa, valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat silta tulisi kunnostaa, ei ole mielekäs museokohde, P-alueen vuokrasopimus päättyneet 2005, tie sillalle huonokuntoinen (t) luonto- ja kulttuurimatkailun kehittämissuunnitelmia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella yksityisessä omistuksessa olevan sillan säilyttämisedellytyksissä on puutteita.

### Maastotyöt 17.8.2006, Savukosken silta



<sup>98</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 96.



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Mukulakivipäällysteinen teräsbetoninen kaarisilta on liikenteeltä syrjässä ja sitä ympäröivät kauniit järvimaisemat.

### 5.3.4 Salmen silta, Hamina, 22



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määrääikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Salmen silta sijaitsee Suuren rantatien varrella. Suuri rantatie on inventoitu<sup>99</sup> ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus.<sup>100</sup> Salmen sillasta on vähän lähtötietoja.

<sup>99</sup> MobA I; Salminen 1992.

<sup>100</sup> Salminen 1993a.

Maanteillä kivistilojen lukumäärä lisääntyi nopeasti 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa, sillä vahvarakenteisia siltoja tarvittiin liikennemäärien kasvaessa. Tuolloin tuli myös luja sementtilaasti käyttöön. Salmen kivihoivisilta rakennettiin rakennusmestari M. Byskatan suunnitelman pohjalta ja se valmistui vuonna 1904. Pääosa rantatiellä säilyneistä kivistiloista on rakennettu 1860–1920-luvuilla. Salmen siltaa korjattiin vuosina 1958 ja 1984.<sup>101</sup>

Salmen silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>102</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Salmen silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>103</sup>

### Lisätiedot

Omistaja kaupunki  
Kaavatilanne asemakaava, ei ole suojeltu

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
silta on hyvässä kunnossa, viitoitus uusittava, vesakontorjuntaan kiinnitettävä enemmän huomiota (t)  
liikenneturvallisuus heikkoa, ratkaisua haetaan (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteen säilyttämisedellytyksien haasteena on liikenneturvallisuus.

---

<sup>101</sup> Aitta 2004, 134; Salminen 1993a, 109; Sälejoki-Hiekkänen, Heinonen & Virpimaa 1986, 94.

<sup>102</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>103</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 107.



**Maastotyöt 17.8.2006, Salmen silta**

Kohde on viitoitettu. Sillan lähetyvillä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Päällystetyn ja vilkasliikenteisen kivihoivisillan molemmissa päissä on hidasteet. Sillan ympäristö on heinittynyt.

### 5.3.5 Mullinkosken silta, Hamina, 23



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Mullinkosken sillasta on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa.

Jännitettyjen betonirakenteiden<sup>104</sup> kehitys oli nopeaa toisen maailmansodan jälkeen. Ne otettiin käyttöön tehostamaan siltojen jälleenrakennustyötä. Tekniikan ansiosta tarvittiin aiempaa vähemmän terästä ja betonia. Uusia menetelmiä kehiteltiin pysyvän puristusjännityksen aikaansaamiseksi ja belgialainen Magnelin-menetelmä tuli tunnetuksi siitä tehdyn julkaisun myötä vuonna 1948. Tekniikka kiinnosti myös suomalaisia ja sitä kokeiltiin Mullinkosken sillassa, joka liittyi Hamina–Husula-maantien rakentamiseen. Sillan rakensi Silta ja Satama Oy paikallaanvaluna ruotsalaisten suunnitelmien mukaan ja se valmistui vuonna 1950<sup>105</sup>. Mullinkosken silta oli Pohjoismaiden ensimmäinen esijännitetty teräsbetonisilta. Tuolloin puuttuivat vielä esijännitettyjen betonirakenteiden normit ja tekniset ohjeet. Esijännitys epäonnistui osittain ja se laannutti innostusta uuden tekniikan käyttöönottoon.<sup>106</sup>

Mullinkosken silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>107</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

<sup>104</sup> Jännitetyn betonirakenteen tarkoituksena on saada betoniin keinotekoisesti puristava voima, jolloin siihen ei synny kuormitustilanteessa vetojännityksiä ja käyttöikä pitenee, kun rakenteeseen ei synny vetohalkeamia.

<sup>105</sup> Tiemuseon listoissa, esitteissä ym. Mullinkosken sillan on virheellisesti esitetty valmistuneen jo vuonna 1949; MobA M, Urakkavälikirja Mullinkosken maantiesillan rakentamisesta 23.2.1950. Mullinkosken sillarakennustyö hyväksyttiin esittelyssä 1.11.1950 (keskushallinnon kirje Silta ja Satama Oy:lle 1.11.1950).

<sup>106</sup> Aitta 2004, 328-329; Häyrynen 1991, 149; Koponen 1983, 63.

<sup>107</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

Mullinkosken silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>108</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne asemakaava, ei ole suojeltu, oikeusvaikutukseton yleiskaava suojelukohdemerkinnällä

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
opastetaulu puuttuu, koska sille ei ole sopivaa paikkaa, ei ole mielekäs museokohde (t)  
ei muutoksia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 17.8.2006, Mullinkosken silta



<sup>108</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 107; Luettelossa Mullinkosken silta on mainittu Salmen sillan yhteydessä.





Kohdetta ei ole viitoitettu. Kohteesta puuttuvat myös pysäköimisalue ja opastetäulu.

Vilkasliikenteisen esijännitetyn betonisen palkkisillan viereen on tehty erillinen kevyenliikenteen silta. Sillassa on graffitteja.

### 5.3.6 Keskikosken silta, Anjalankoski, 24



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1–2, tieliikennehistoriallista arvoa/vähän
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Keskikosken sillasta on vähän lähtötietoja.

Keskikosken teräksinen kaarisilta valmistui vuonna 1954. Sillan teräsosat valmistti A. Ahlström Oy:n Varkauden tehdas.<sup>109</sup>

<sup>109</sup> MobA M, Hankintasopimus 19.1.1952; Insinööri R. Sunin selostus Myllykosken sillan rakennustöistä 3.11.1954; Keskikosken sillasta on käytetty aikaisemmin nimeä Myllykosken silta.

Keskikosken silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>110</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Keskikosken silta on osa Myllykosken teollisuusaluetta, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>111</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne asemakaava (1998), liikennealue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
viitoitus uusittava (t)  
kaava on vakiintunut, voitaisiin liittää Kymijoen matkailusuunnitelmiin, ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 15.8.2006, Keskikosken silta



<sup>110</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>111</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 101.



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Vilkasliikenteinen silta vaikutti nykyiseen liikennemääräänsä nähden ahtaalta. Kaksiosainen, teräksinen kaarisilta on päällystetty. Sillalta on upeat näköalat Kymijoelle ja portaat johtavat rantaan. Sillan alla on graffitteja.

### 5.3.7 Kuortti–Miekansalmi-tie, Suuri Savontie, Pertunmaa, 25



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Kuortti–Miekansalmi-tie on osa Suurta Savontietä Hämeenlinnasta Mikkelin kautta Savonlinnaan. Suuresta Savontiestä on tehty tieteellinen tutkimus.

Suuren Savontien syntyvaiheet liittyvät Olavinlinnan perustamiseen 1470-luvulla. Tien mainitaan olleen yleinen tie jo 1550-luvulla ja Savontiestä muodostui Hämeen ja Savon tärkein yhdystie. Varhaisimmat tiedot Savontiestä on Jaakko Teitin luettelossa vuosilta 1555–1556. Savontie oli 1600-luvun

lopulta 1700-luvulle myös postin kuljetusreittinä. Museotie noudattelee alku-  
peräistä linjaustaan.<sup>112</sup>

Kuortti–Miekansalmi-tie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus  
on 5,5 km.<sup>113</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Suuri Savontie, Kuortti–Miekansalmi, kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin  
kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>114</sup>

### Lisätiedot

Omistaja            Tiehallinto  
Kaavatilanne      seutukaava

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
matkailullinen kohde (t)  
ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>112</sup> Voionmaa 1893, 61; Viertola 1974, 49; Pakarinen & Miettinen 1994, 11-12.

<sup>113</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 6 km.

<sup>114</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 216.



### Maastotyöt 8.8.2006, Kuortti–Miekansalmi-tie



Kohde on viitoitettu. Tien keskivaiheilla on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Soratiessä on korkeita mäkiä ja tiukkoja mutkia ja sitä ympäröivät metsämaat ja muutamat talot. Tievarrella on kiviä kilometripylväitä.

### 5.3.8 Porrassalmentie, Mikkelin mlk, 26



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräämättömästi säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Porrassalmentiestä on vähän lähtötietoja.<sup>115</sup>

Tie on osa vanhaa Mikkelin-Lappeen-tietä. Suurelta Savontieltä Ristiinan ja Savitaipaleen kautta Lappeelle kulkeva tie on ollut talvikäytössä jo 1500-luvulla. Se raivattiin kesätieksi viimeistään 1600-luvulla ja paranneltiin 1740-luvun alussa. Kulkuyhteydet katkesivat, kun tie jäi Turun rauhan myötä Venäjän puolelle vuonna 1743. Se korjattiin kulkukelpoiseksi Kustaa III:n sodassa Venäjää vastaan, jolloin käytiin Porrassalmen taistelu vuonna 1789. Tien linjaukseen ei tiettävästi ole tehty muutoksia. Porrassalmentie on valtatie 13:sta sivuun jäänyt osa.<sup>116</sup>

Porrassalmentie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 4,8 km. Museotie oli alun perin 7 km, mutta sitä lyhennettiin tieparannuksen vuoksi.<sup>117</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Mikkeli–Lappeen-tie on osa Porrassalmen kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>118</sup>

<sup>115</sup> Tietoja ei löydetty selvityksessä, vaikka vuoden 1985 Tiemuseon vuosikertomuksen mukaan Porrassalmen tiestä on koottu historiatietoja.

<sup>116</sup> MobA M, opastetaulun teksti; Viertola 1974, 65.

<sup>117</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokoukset 6.1.1982 ja 5.6.1986, Neuvottelumuistot; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 5 km.

<sup>118</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 215.



### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne osayleiskaava, museotievaraus

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
matkailullinen kohde (t)  
matkailullinen kohde, ei uhkia, halutaan säilyttää (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 9.8.2006, Porrassalmentie





Kohde on viitoitettu. Tien keskivaiheilla on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Päällystettyä, mutkittlevaa ja vilkasliikenteistä tietä ympäröivät kauniit maisemat: lehti- ja mäntymetsät, talot sekä järvi- ja peltomaisemat. Tien varrella on myös muita matkailukohteita. Pysäköimisalueella on Porrassalmen taistelun muistomerkki.

### 5.3.9 Enonkosken silta, Enonkoski, 27



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Enonkosken sillasta on vähän lähtötietoja.<sup>119</sup>

Paikalla on ollut aiemmin puusilta, jonka tilalle Enonkosken kunta rakennutti urakalla kivihoivisillan. Silta rakennettiin liuskeisista kivistä ns. kylmämuurina vuosina 1903 tai 1904 ja se muistuttaa 1700-luvun lopun kivihoivisiltoja. Silta

<sup>119</sup> Tietoja ei löydetty selvityksessä, vaikka vuoden 1985 Tiemuseon vuosikertomuksen mukaan Enonkosken sillasta on koottu historiatietoja.

jäi maantien parantamisen yhteydessä tiealueen ulkopuolelle. Siltaa korjattiin vuonna 1979, jonka jälkeen se on toiminut kevyenliikenteen väylänä.<sup>120</sup>

Enonkosken silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>121</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Enonkosken silta on osa Enonkosken kirkonkylän aluetta, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>122</sup>

### Lisätiedot

Omistaja	Tiehallinto
Kaavatilanne	asemakaava (1978), ollaan päivittämässä (valmis 2007), tulossa suojelumerkintä

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
koneellinen kunnossapito voi vaurioittaa siltaa (t)  
halutaan säilyttää ja kehitetään matkailukohteena, opasteiden sijaintia parannettava, vaarat pyritään ehkäisemään, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>120</sup> MobA M, Tiemuseon perustaminen, Mikkelin piirin kirje TVH:lle 30.9.1974; Olavi Pakarinen, Enonkosken kk:n kivihoivasilta (1 s); Pakarisen (eläkkeellä oleva perinneyhdyshenkilö) mukaan silta olisi rakennettu 1903 tai 1904. Siltapiirustuksen liitteessä (1922) esitetään puolestaan, että silta olisi rakennettu jo 1890-luvulla.

<sup>121</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>122</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 211.



**Maastotyöt 12.8.2006, Enonkosken silta**

Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on opastetaulu.

Kevenliikenteen käytössä oleva kiviholvisilta sijaitsee Enonkosken keskustassa. Sillan kansi on päällystetty. Silta ja vihreä ympäristö muodostavat kauniin kokonaisuuden.

### 5.3.10 Virransalmen silta, Mäntyharju, 28



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Virransalmen sillasta on vähän lähtötietoja.

Virransalmi on vanha lossipaikka. Ensimmäiset siltasuunnitelmat tehtiin 1880-luvulla ja siltahanke oli uudelleen vireillä 1910-luvulla. Aikakaudelleen tyypillinen Virransalmen teräksinen ristikkosilta rakennettiin vuosina 1936–37. Sillan teräsosat valmisti A. Ahlström Oy:n Varkauden tehdas. Puukantisten ristikkosiltojen tyyppiirustukset oli otettu 1920-luvulla käyttöön ja niiden mukaisia ristikkosiltoja rakennettiin 1930-luvun loppuun mennessä yli 50.<sup>123</sup>

Virransalmen silta otettiin museokohteeksi vuonna 1990.<sup>124</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Virransalmen siltaa ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö - luettelossa.<sup>125</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja yksityinen  
Kaavatilanne seutukaava, rantaosayleiskaava tekeillä, suojelukohdemerkintä tulossa

<sup>123</sup> MobA M, opastetaulun teksti; Aitta 2004, 191.

<sup>124</sup> MobA M, Virransalmen sillan museoiminen, keskushallinnon kirje päätöksestä Mikkelin tiepiirille 2.10.1990.

<sup>125</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
puukaiteet uusittu kesällä 2006 (t)  
ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 8.8.2006, Virransalmen silta



Kohde on viitoitettu. Pysäköimisalue puuttuu. Opastetaulu on sillan vieressä.

Teräksisen ristikkosillan kansi on puuta. Sillan ympäristö on pahoin vesakointunut ja kohdetta on vaikea päästä tarkastelemaan sivusta.



### 5.3.11 Korian silta, Elimäki, 29



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräämättömästi säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Korian sillasta on vähän lähtötietoja.

Vuonna 1870 valmistunut Korian teräksinen ristikkosilta kuuluu ensimmäisten teräksisten rautatiesiltojen joukkoon. Rautatiesilta muutettiin vuonna 1924 Kouvola–Koria-tien rakentamisen yhteydessä tiesillaksi (kapea, hyötyleveys 4,5 m). Sillassa on käytetty harvinaisia rakennusteknisiä ratkaisuja. Maanteillä terässiltojen rakentaminen yleistyi rautateitä hitaammin.<sup>126</sup> Korian silta on ikänsä ja historiansa vuoksi arvokas museokohde.

Korian silta otettiin museokohteeksi vuonna 1996. Päätöksessä todetaan, että ”Korian ristikkosilta täyttää hyvin museokohteen valinnalle asetettavat edellytykset Suomen vanhimpana ristikkosiltana ja ainoana keittorautasiltaan. Sen pitkä historia sekä rautatie- että maantiesiltana puoltaa kohteen valintaa museosillaksi.”<sup>127</sup>

Kymijoen ylittävät Korian sillat ovat osa Kymijoen kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>128</sup>

<sup>126</sup> Aitta 2004, 155-156, 166; Hyttinen 2001, 123.

<sup>127</sup> MobA M, Korian sillan nimeäminen museosillaksi, keskushallinnon kirje päätöksestä Kaakkois-Suomen tiepiirille 31.5.1996.

<sup>128</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 102.

**Lisätiedot**

Omistaja Tiehallinto  
 Kaavatilanne puolet seutukaava ja puolet yleiskaava, haja-asutusalue (Elimäki); seutukaava, yleiskaavasunnitelmassa suojelualue (Kouvola)

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
 kunta kunnostaa ulkoilureittiä (t)  
 suunnitellaan kävelyreittiä joen varrelle, eritasoliittymä tu-  
 lossa sillan eteläpuolelle, ei uhkia, toivotaan säilyvän (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

**Maastotyöt 15.8.2006, Korian silta**

Kohde on viitoitettu, mutta ympäristön muiden siltojen johdosta loppuviitotusta tulisi tarkentaa. Sillan lähistöllä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Kevyenliikenteen käytössä oleva Korian teräksinen ristikkosilta sijaitsee maantie- ja rautatiesiltojen välissä. Pysäköimispaikalta lähtevät portaat vievät alas siltojen alle. Uudet sillat muodostavat vanhalle sillalle mielenkiintoisen kontrastin. Sillassa on graffitteja.

## 5.4 HÄMEEN TIEPIIRI

### 5.4.1 Tönnön silta, Orimattila, 6



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Tönnön sillasta on tietoa kirjallisuudessa.<sup>129</sup>

Ensimmäiset teräsbetoniset maantiesillat valmistuivat jo 1910-luvulla tienpito-velvollisten tilauksena ja yksityisten rakennusliikkeiden valmistamina.

Orimattilan ja Artjärven yhteinen kuntakokous päätti rakentaa uuden sillan vanhan rappeutuneen puusillan tilalle vuonna 1910. Tönnön silta valmistui vuonna 1911 ja se on Suomen vanhin teräsbetoninen kaarisilta. Sillan suunnitteli Suomen betonitekniiikan uranuurtaja, teknillisen korkeakoulun lehtori, sittemmin sillanrakennuksen ja statiikan professori Jalmar Castrén ja valmisti

<sup>129</sup> Vuoden 1986 Tiemuseon toimintakertomuksessa kerrotaan, että Tönnön sillan rakennushistoriaa on tutkittu.

Tampereen Sementtivalimo Oy. TVH oli tienpitovelvollisten pyynnöstä laatinut suunnitelmat myös teräksisestä palkkisillasta, mutta Sementtivalimon tarjous teräsbetonisesta kaarisillasta oli edullisempi. Silta oli yleisen liikenteen käytössä vuoteen 1971, jolloin se muutettiin kevyenliikenteen väyläksi. Siltaa entisöitiin vuosina 1986–87.<sup>130</sup>

Tönnön silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>131</sup> Ehdotuksessa todetaan, että kevyenliikenteen väylänä toimiva silta on tyydyttävässä kunnossa ja sijaitsee koski- ja myllymaisemassa.<sup>132</sup>

Tönnön silta on osa Porvoonjokilaakson kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>133</sup>

### Lisätiedot

Omistaja            kunta  
Kaavatilanne      asemakaava, uusi yleiskaavaehdotus valmistunut,  
aluevaraus arvokkaalle maisema-alueelle

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ison kaidevälin takia ei täytä turvallisuusvaatimuksia, ei  
uhkia, kohde halutaan säilyttää (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>130</sup> Koponen 1983, 29; Häyrynen 1991, 120-122; Aitta 2004, 290, 302; MobA M, opastetaulun teksti.

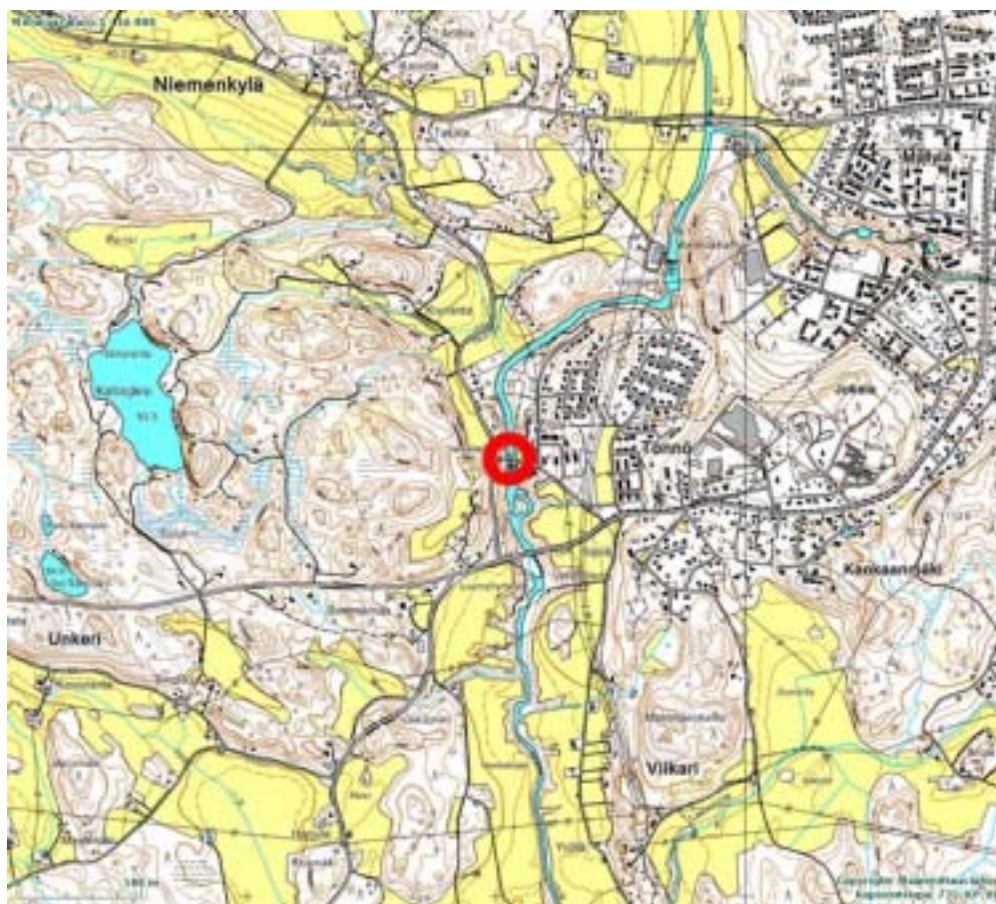
<sup>131</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>132</sup> MobA M, Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri, lokakuu 1979, Ehdotus museosilloiksi.

<sup>133</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 140.



### Maastotyöt 7.8.2006, Tönnön silta



Kohde on viitoitettu. Sillan lähistöllä on pysäköimisalue ja kulunut opastetaulu.

Kevyenliikenteen käytössä olevan teräsbetonisen kaarisillan kansi on mukulakivipäälysteinen. Sillalta on kauniit jokivarsinäkymät ja sillan vieressä on mylly.

### 5.4.2 Porras–Renko-tie, Hämeen Härkätie, Loppi ja Renko, 13



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	lisäselvitys

#### Lähtötiedot

Porras–Renko-tie on osa Hämeen Härkätietä Turusta Hämeenlinnaan. Hämeen Härkätie on inventoitu<sup>134</sup> ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus.<sup>135</sup>

Hämeen Härkätien syntyvaiheet on ajoitettu tutkimuksessa jo 800-luvulle, jolloin Varsinais-Suomessa rannikolta jokivarsia asumattomaan ylämaahan yhdistäneet tiet liittyivät Varsinais-Suomen ja Hämeen eräreitteihin. Tietä tarvittiin kauppatavaroiden kuljettamiseen erämaista rannikolle. Tie vakiintui keskiajalla, jolloin se toimi Varsinais-Suomen ja Hämeen välisenä talous- ja hallintokeskusten yhdistyksenä. Varhaisin kirjallinen kuvaus Härkätiestä on Jaakko Teitin luettelossa vuosilta 1555–1556. Tien linjaus on pysynyt lähes muuttumattomana myöhäiskeskiajalta 1800-luvulle ja suurin osa tiestä on edelleen liikenteen käytössä. Tien toiminnallinen merkitys muuttui vuonna 1961, jolloin uusi valtatie 10 syrjäytti Härkätien hiljaisiksi paikallisteiksi.<sup>136</sup>

Porras–Renko-tie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 14 km.<sup>137</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Hämeen Härkätie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>138</sup>

<sup>134</sup> MobA I.

<sup>135</sup> Kohteesta on tehty aikaisemmin myös historiaselvitys, ks. Hämeen Härkätie, Suuri Turuntie ja alustava tutkimus, ks. Masonen.

<sup>136</sup> Masonen 1989, 55, 191-195.

<sup>137</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 11 km.

<sup>138</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 129-130.



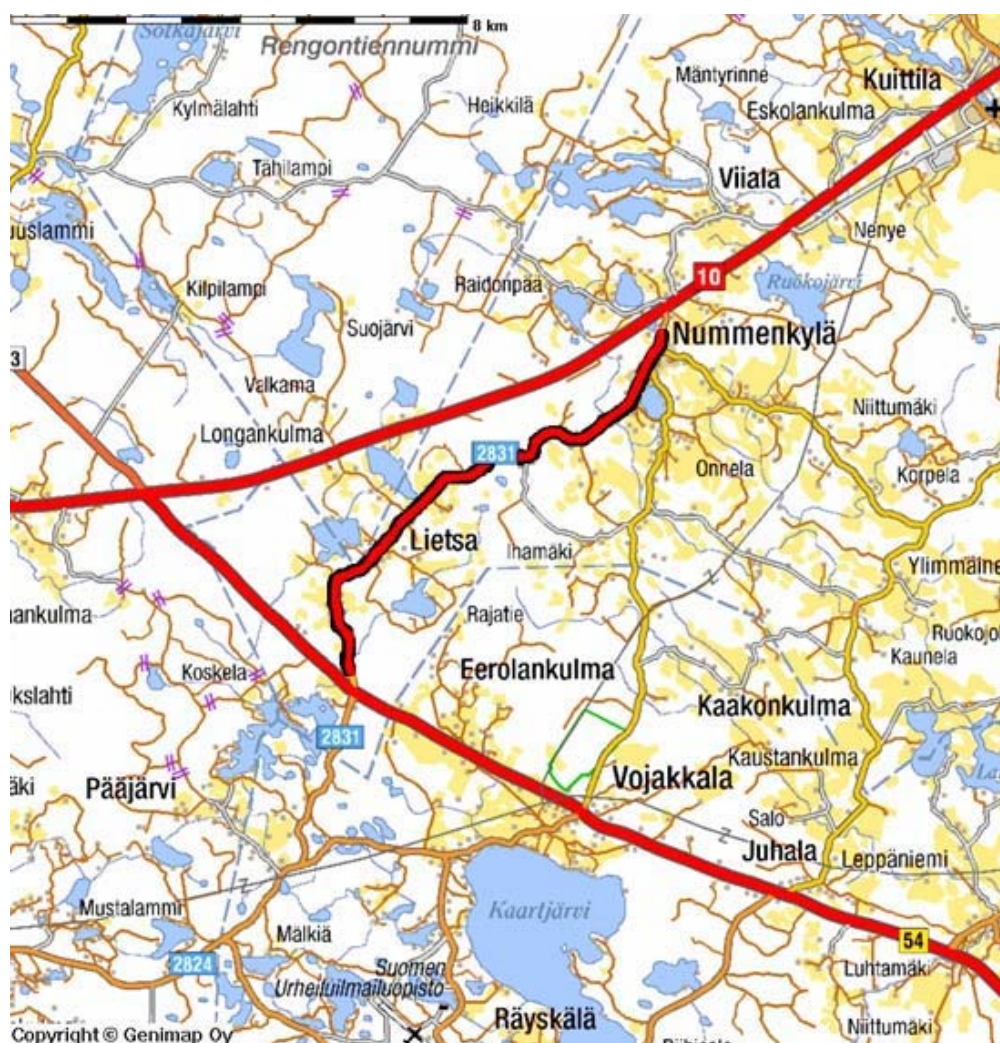
### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne maakuntakaava, Nummelan kylän kohdalla osayleiskaava (2 km), jossa rakennusoikeutta parin tontin verran

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
museotie on koko tien ainoa päällystämätön osuus ja on esitetty tien päällystämistä asfaltilla, toivotaan huonokuntoisen tieosuuden parantamista (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 28.7.2006, Porras–Renko-tie





Kohde on viitoitettu. Tien molemmissa päissä on pysäköimisalue ja opaste-taulu.

Mutkaisen ja mäkinen soratien molemmissa päissä on päällystettyä. Tietä reunustavat kuusimetsät, hakkuuaukeat, talot sekä pelto- ja kylämaisemat.

### 5.4.3 Kuru–Ruovesi-tie, Peräkunnantie, Ruovesi, 14



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	2, vähän tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Museotie on osa Parkanon ja Mäntän välistä tietä, jota kutsutaan Peräkunnantiekseksi. Peräkunnantiestä on tehty inventointi<sup>139</sup> ja tieteellinen tutkimus.

Tutkimuksessa on todettu, että asutushistorian<sup>140</sup>, liikennetarpeiden ja topografian avulla voidaan ajoittaa Peräkunnan tien alku 1600-luvulle. Tien vanhimmat osat ovat olleet vesireittiä täydentävänä kirkkotienä. Tielinja valmis-

<sup>139</sup> MobA I.

<sup>140</sup> Kustaa Vaasa antoi määräyksen erämaiden asuttamisesta 1500-luvun puolivälissä.

tui kokonaisuudessaan 1700-luvulla. Vanhimmat kartat, joille Kuru–Ruovesi-tie on merkitty, ovat 1790-luvulta. Tien merkitys on ollut paikallinen ja sen linjaus on säilynyt lähes muuttumattomana nykypäiviin.<sup>141</sup>

Kuru–Ruovesi-tie otettiin museokohteeksi vuonna 1990. Tien pituus on 8 km.<sup>142</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Kuru–Ruovesi-tietä ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö - luettelossa.<sup>143</sup>

### Lisätiedot

Omistaja	Tiehallinto
Kaavatilanne	asemakaava, ollaan päivittämässä; alueella myös muita kaavoja

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
tienvarren vanhat kilometripylväät tulisi kunnostaa ja asentaa paikoilleen, ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

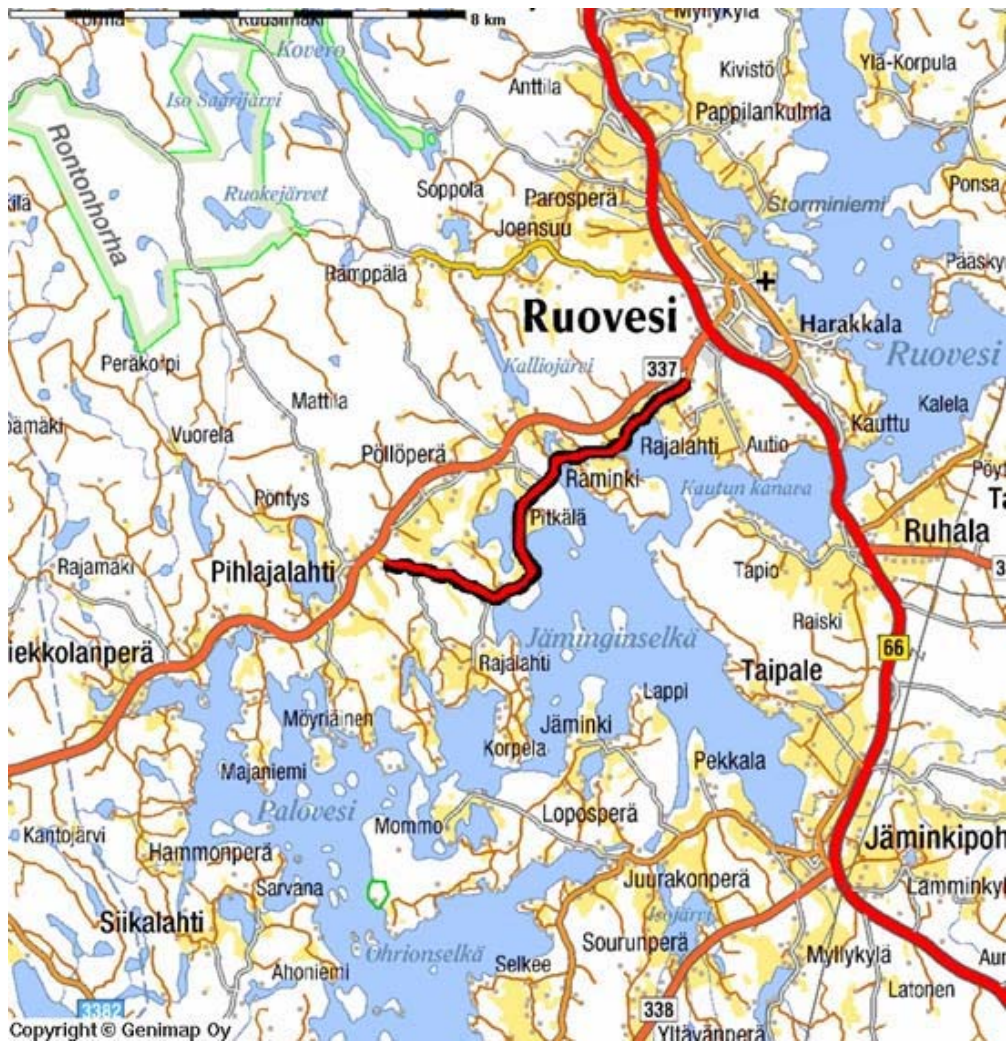
<sup>141</sup> Masonen 1985, 14-28.

<sup>142</sup> MobA M, Peräkunnan tien (Ruovesi) museointipäätös, keskushallinnon kirje päätöksestä Hämeen tiepiirille 31.7.1990; Myös viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 8 km.

<sup>143</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.



## Maastotyöt 21.7.2006, Kuru–Ruovesi-tie



Kohde on viitoitettu. Tien molemmissa päissä on pysäköimisalue ja opaste-taulu.

Mutkaisen ja mäki-sen soratien Ruoveden päässä on päällystetty. Tietä ympäröivät erittäin kauniit ja vaihtelevat maisemat: lehto- ja kuusimetsät, talot sekä pelto- ja järvmäisemat. Tie seuraa maaston muotoja ja siitä näkee, miten aikanaan haettiin helpoimmin kuljettavia kovapohjaisia kangasmaita.

#### 5.4.4 Mierolan silta, Hattula, 15



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Mierolan sillasta on tietoa kirjallisuudessa.

Nykyinen Mierolan silta sijaitsee vanhalla siltapaikalla, jossa tiedetään jo 1600-luvulla olleen hevosajoneuvoin ylitettävä karjasilta. Myöhemmin paikalla oli ponsiansassilta, jonka punakaartilaiset polttivat. Sen tilalle rakennettiin kahdeksassa kuukaudessa teräsbetoninen holvisilta, joka valmistui lokakuussa 1918. Kunta oli jo aikaisemmin suunnitellut kestävämmän sillan rakentamista puusillan tilalle ja TVH oli tehnyt tätä varten piirustukset myös kivisillasta. Kunta päätyi halvempaan ja nopeammin rakennettavaan teräsbetonisiltaan. Mierolan sillan rakensi Oy Constructor Ab. Teräsbetonisiltojen käsittelemätöntä betonipintaa pidettiin yleensä ankean harmaana ja rakenteita kömpelöinä. Mierolan sillan suunnittelussa kiinnitettiin huomiota sen ulkonäköön. Rakennratkaisuilla ja pinnan käsittelyllä saatiin siltaan mielenkiintoista ilmettä. Siltaa korjattiin 1980-luvun alussa.<sup>144</sup> Silta kuuluu ensimmäisten teräsbetonisten siltojen joukkoon.

Mierolan silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>145</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Mierolan silta on osa Vanajaveden kapeikon kulttuurimaisemaa välillä Hämeenlinna–Hattula–Tyrvääntö, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>146</sup>

<sup>144</sup> Koponen 1983, 34; Mäntylä 1976, 559-563; Häyrynen 1991, 132-133, 139.

<sup>145</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>146</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 120.



**Lisätiedot**

Omistaja kunta  
Kaavatilanne asemakaava

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
peruskorjaustilanteessa voi olla rahoitusvaikeuksia, ei erityisiä uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

**Maastotyöt 28.7.2006, Mierolan silta**

Kohde on viitoitettu. Opastetaulu saattaa jäädä huomaamatta, koska se sijaitsee lähistöllä olevan kahvilan pihassa selkäpuoli sillalle päin. Pysäköimisalueena on kahvilan piha.

Päällystetyltä teräsbetoniselta holvisillalta on kauniit näkymät puistomaiseen ympäristöön. Sillan molemmin puolin on tehty hidasteet.

#### 5.4.5 Alvettulan silta, Hauho, 16



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	2, vähän tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	2, säilyneisyys välttävä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	poisto

#### Lähtötiedot

Alvettulan sillasta on tehty tieteellinen tutkimus.<sup>147</sup>

Siltapaikalla on ollut jo 1700-luvun lopun kartan mukaan kelluva kävelysilta. Vuosina 1915–16 rakennettiin 1800-luvulta peräisin olleen lahon puusillan tilalle insinööri Wäinö Wuolion suunnittelema ja Turun Rautabetonivalimon rakentama Alvettulan silta. Se on Suomen ensimmäisiä teräsbetonisia kaarisilloja ja sen rakennustapa on harvinainen<sup>148</sup>. Betonirakennusnormit puuttuivat vielä tuolloin. Rakennusvirheiden vuoksi silta jouduttiin korjaamaan perusteellisesti vuosina 1931–32. Silta oli yleisen liikenteen käytössä vuoteen 1974, jolloin se korvattiin uudella sillalla. Vanhasta sillasta oli tehty purkupäätös, mutta se päätettiin kuitenkin paikallisten aloitteesta säilyttää. Silta kunnostettiin vuosina 1978–79.<sup>149</sup>

<sup>147</sup> Hermunen 1983.

<sup>148</sup> Silta on rakennettu suurista betonisista ontelotiilistä - valmistaja kehitti ja patentoi Tapani-menetelmän.

<sup>149</sup> Hermunen 1983, 6-8, 15, 37-43; Häyrynen 1991, 125-126.

Alvettulan silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>150</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Alvettulan silta on osa Alvettulan ja Hyömäen kylien kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>151</sup>

### Lisätiedot

Omistaja kunta  
Kaavatilanne osayleiskaava (1999), suojeltu alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
silta tulisi valaista (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 2.8.2006, Alvettulan silta



<sup>150</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>151</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 121.





Kohde on viitoitettu. Opastetaulu sijaitsee sillan lähistöllä, mutta se on sijoitettu siten, että se saattaa jäädä huomaamatta. Pysäköimisalueena on laivalaiturin piha.

Päällystetyn teräsbetonisen kaarisillan ympäristö on kaunis ja sen vieressä on kivisiä kilometripylväitä, vanhoja tienviittoja sekä laivalaituri. Sillan kaiteet ovat nykyaikaiset.

#### 5.4.6 Aunessilta, Tampere, 17



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

## Lähtötiedot

Aunessillasta on tehty rakennushistoriallinen kirjoitelma.<sup>152</sup>

Kirjoitelman mukaan hanke Aunessalmen puusillan uusimiseksi käynnistettiin kunnan toimesta 1890-luvulla. Kivisiltojen lukumäärä lisääntyi nopeasti 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa, sillä vahvarakenteisia siltoja tarvittiin liikennemäärien kasvaessa. Tuolloin tuli myös luja sementtilaasti käyttöön. Aunessillan rakentaminen huutokaupattiin, mutta rakentajan ja takaajien jouduttua vararikoon kiviholvisilta rakennettiin TVH:n valvonnassa. Pohjoismaiden suurimpiin kiviholvisiltoihin lukeutuvan Aunessillan Paarladden kapeikon yli suunnitteli arkkitehti Georg Schreck ja se rakennettiin Teiskon graniitista vuosina 1898–99. Sillassa on Suomen suurin kivikaari. Uuden sillan valmistuttua Aunessilta entisöitiin, jonka jälkeen se on toiminut kevyenliikenteen väylänä. Yleisessä liikenteessä se oli vuoteen 1983.

Aunessilta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>153</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Aunessilta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>154</sup>

## Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne rantayleiskaava, suojeltu kohde

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>152</sup> Nieminen 1973.

<sup>153</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>154</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 174.



### Maastotyöt 31.7.2006, Aunessilta



Kohde on viitoitettu. Sillan lähistöllä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Kiviholvisilta on päällystetty ja kevyenliikenteen käytössä. Sillan kaareva muoto on mielenkiintoinen. Siltaa ympäröivät erittäin kauniit maisemat ja sen vieressä on laivalaituri.

### 5.4.7 Markkulan silta, Kihniö, 18



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	2, vähän tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräämääräisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	lisäselvitys

#### Lähtötiedot

Markkulan sillasta on tehty historiaselvitys.<sup>155</sup> Sen mukaan siltapaikalla on ollut ainakin kaksi aikaisempaa puusiltaa, jotka rakennettiin 1900-luvun alkupuolella ja 1920–30-lukujen vaihteessa. Markkulan riippuansassilta rakennettiin Kankarin–Linnankylän-paikallistielle vuonna 1959. Pieni riippuansassiltamalli oli aikanaan, erityisesti vuosisadan vaihteessa, tyypillinen paikallisille, mutta niitä on rakennettu vielä 1900-luvun viimeisinä vuosikymmeninäkin.

Markkulan silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>156</sup> Esityksen perusteissa todetaan, että silta on sopiva tiemuseokohteeksi rakenteensa ja miljöönsä takia.<sup>157</sup>

Markkulan siltaa ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö -luettelossa.<sup>158</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne seutukaava, maatalousalue, maakuntakaava hyväksytty

<sup>155</sup> Markkulan silta (T-1256).

<sup>156</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>157</sup> MobA M, Turun piiri 10.12.1981, Esitys museosillaksi.

<sup>158</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei muutoksia, ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 20.7.2006, Markkulan silta



Kohdetta ei ole viitoitettu. Sillan lähistöllä on pysäköimisalue, mutta opaste-  
taulu puuttuu.

Pieni ja idyllinen puinen riippuanssilta sijaitsee kauniissa maalaismaise-  
massa. Kansi on puuta.



## 5.5 SAVO-KARJALAN TIEPIIRI

### 5.5.1 Toholahti–Hankavesi-tie, Rautalampi, 30



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	2, vähän tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	poisto

#### Lähtötiedot

Museotienä on tieosa Saahkari–Myhinpää. Toholahti–Hankavesi-tiestä on tehty kirjoitelma.<sup>159</sup>

1850-luvulta lähtien tehtiin useita aloitteita ja suunnitelmia maayhteyden rakentamiseksi Rautalammin pitäjän eteläosiin. Tie levennettiin maantiekksi urakkatyönä vasta vuonna 1910.

Toholahti–Hankavesi-tie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 11,7 km.<sup>160</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että tie on mutkainen ja mäkinen ja se edustaa 1920–30-lukujen tyyppillistä savolaista tietä.<sup>161</sup>

Toholahti–Hankavesi-tie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>162</sup>

<sup>159</sup> Hartikainen 1981.

<sup>160</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 11 km.

<sup>161</sup> MobA M, Kuopion piiri 23.12.1981, Esitys museotieksi.

<sup>162</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 228.

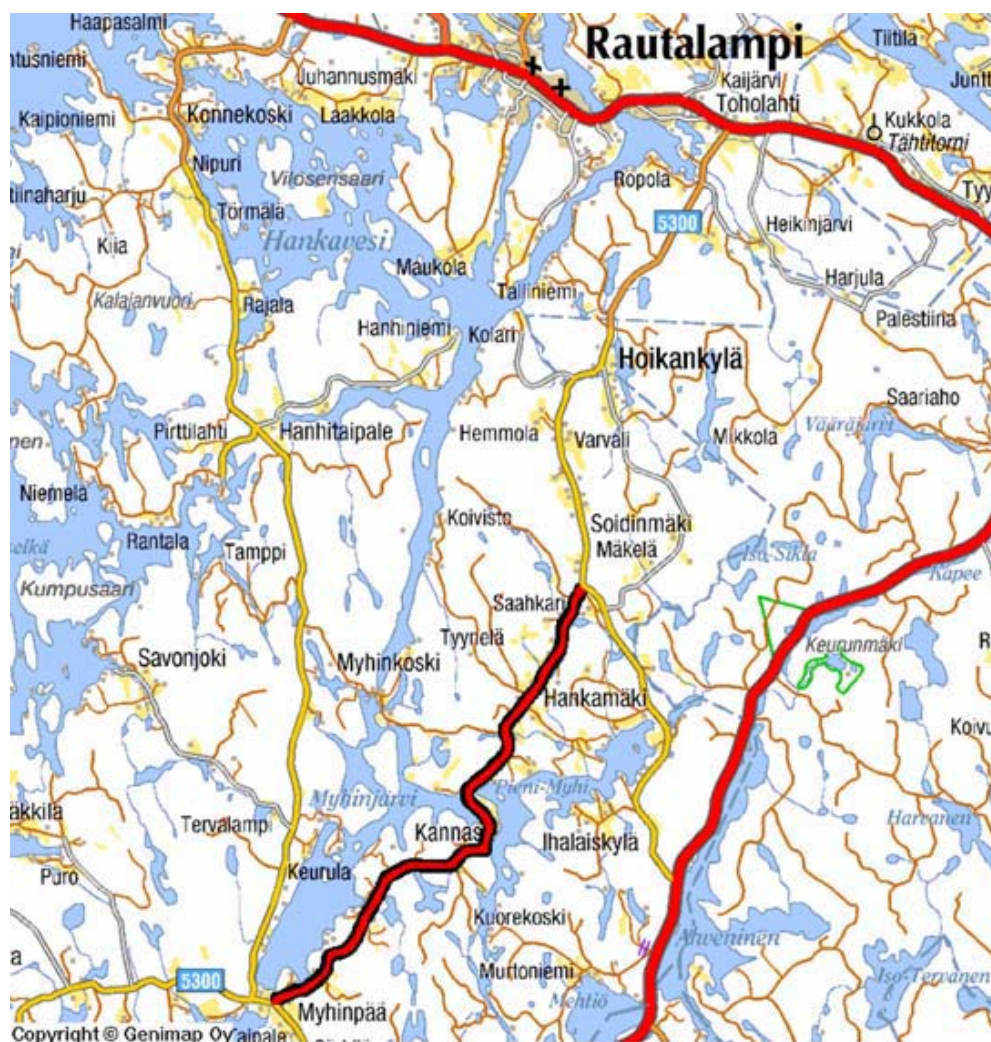
### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne puolet seutukaava (2001) ja puolet oikeusvaikutukseton osayleiskaava, maa- ja metsätalousalue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
tie hyvässä kunnossa, ei muutoksia, kohteen toivotaan säilyvän (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 10.8.2006, Toholanti–Hankavesi-tie







Kohde on viitoitettu. Tien molemmissa päissä on pysäköimisalue ja opaste-  
taulu.

Mäkistä ja mutkaista tietä ympäröivät metsät, hakkuuaukeat ja siellä täällä  
olevat talot.

### 5.5.2 Nikkilänmäentie, Leppävirta, 31



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Nikkilänmäentiestä on tehty kirjoitelma.<sup>163</sup> Tie on saanut alkunsa todennä-  
köisesti jo 1600-luvulla. Tietä kunnostettiin ja tehtiin uusia osuuksia 1700-  
luvulla. Se oli osa valtatie viittä 1950-luvulle.

Nikkilänmäentie otettiin museokohteeksi vuonna 1985. Tien pituus on 2,4  
km.<sup>164</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että 1960-luvulla valtatie viiden pa-

<sup>163</sup> Kononen.

<sup>164</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 21.8.1985, Neuvottelumuistio; Myös viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 2,4 km.

rannustöiden myötä osia vanhasta tiestä jäi uuden tien sivuun. Nikkilänmäen yksityistie oli yksi näistä tieosista. Se on säilyttänyt parhaiten Savon vanhimman tien ilmeensä. Liittyy välittömästi Kalmalahdessa olevaan matkailualueeseen.<sup>165</sup>

Nikkilänmäentie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>166</sup>

### Lisätiedot

Omistaja yksityinen tiekunta, osakkaina Tiehallinto ja Leppävirran kunta  
Kaavatilanne yleiskaava (1993), varaus moottoritiele

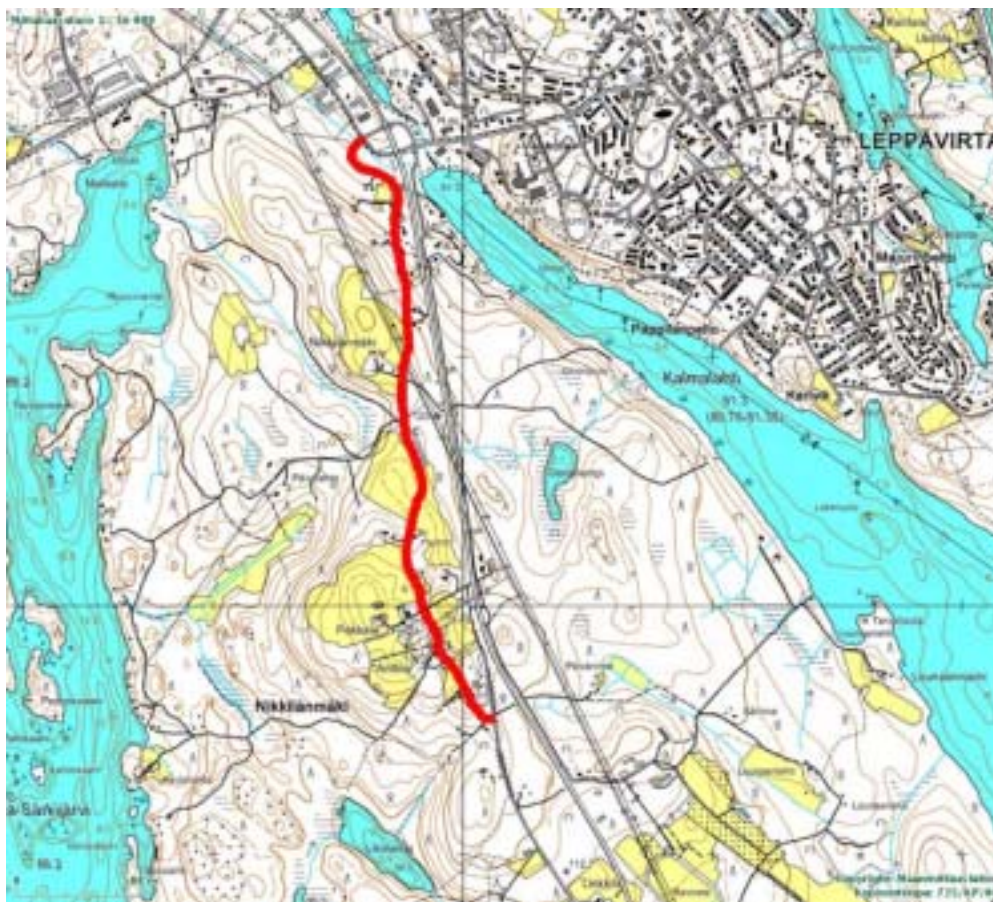
Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
yksityisen tiekunnan ylläpitämä, tällä hetkellä ei ole paineita kohteen lakkauttamiseksi (t)  
tulevaisuudessa mahdollisesti rakennetaan maantie Nikkilänmäentie yli, rakennusoikeutta toivotaan lisää (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteen säilyttämisedellytyksiä uhkaavat tienrakennussuunnitelmat.

---

<sup>165</sup> MobA M, Kuopion piiri 28.5.1985, Esitys museotieksi.

<sup>166</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 226.

**Maastotyöt 9.8.2006, Nikkilänmäentie**

Kohde on viitoitettu. Tien toisessa päässä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Soratietä reunustavat kauniit ja vaihtelevat maalaismaisemat. Vieressä kulkeva uusi valtatie 5 antaa mielenkiintoisen kontrastin museotielle.

### 5.5.3 Vornantie, Eno, 32



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	3, ei ole tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävä kohde
Toimenpide-esitys	poisto

#### Lähtötiedot

Museoitu tieosa on osa Vornantietä. Vornantiestä on tehty tieteellinen tutkimus.

Savo-Karjalan ja Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten tieyhteyksien rakentaminen aloitettiin myöhemmin kuin muualla, pääasiassa vasta 1700-luvun loppupuolella. Tuolloin tienrakennuksen näkökulma oli taloudellinen ja yhteiskuntapoliittinen. Tätä ennen Savo ja Pohjois-Karjala olivat säilyneet syrjäisinä rajamaakuntina, joiden tietttömyyttä oli pidetty vanhastaan turvallisuustekijänä. Venäläiset olivat tosin aloittaneet sotilaallisista syistä jo 1740-luvulla tienrakennustöitä.

Vuonna 1741 Ruotsin ja Venäjän välille puhkesi hattujen sota. Venäjän armeija tarvitsi huolto- ja kulkureittejä. Paikalliset talonpojat rakensivat Vornantien venäläisten käskystä ns. pikkuvihan aikana 1741–43. Vornantie johti Tohmajärveltä Koveron kautta Enoon, Pielisjoen yli Kaltimoon ja sieltä Ahvenisen ja Vornan kautta Lieksaan.

Ilman venäläisiä tien muodostuminen olisi saattanut siirtyä myöhemmäksi, koska tuolloin asutuksen ja kaupan liikennetarpeita palvelivat Pielisen vesistö ja talvella jäätiet. Nämä reitit myös häittäsivät Vornantien liikenteen kehittymistä pitkälle 1800-luvulle. Asutuksen lisääntymisen myötä tien käyttö vähitellen vilkastui, mutta rautatien valmistuminen Joensuusta Lieksaan vuonna 1909 katkaisi kasvun ja tie jäi heikkokuntoiseksi paikallistieksi. Autoliikenteen kasvaessa 1920-luvulla tien käyttö vilkastui jälleen ja se kunnostettiin 1950-luvulla. Liikennemäärien kasvaessa Vornantie kävi riittämättömäksi ja

se jäi uuden tien valmistumisen myötä syrjään. Museotien linjauksessa ei ole tiettävästi tapahtunut merkittäviä muutoksia.<sup>167</sup>

Vornantie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 2,7 km.<sup>168</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että tie liittyy vahvistetun seutukaavan mukaisesti maiseman ja kulttuurihistorian suojelualueeseen. Maakunnallisen mittapuun mukaan se on varsin iäkäs. Kaunis tie on vesistömaiseman myötäilemällä luonnontilaisella harjulla.<sup>169</sup>

Vornantie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>170</sup>

### Lisätiedot

Omistaja	Tiehallinto
Kaavatilanne	seutukaava; maakuntakaava tekeillä, valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>167</sup> Mähönen1986a, 7, 25-27.

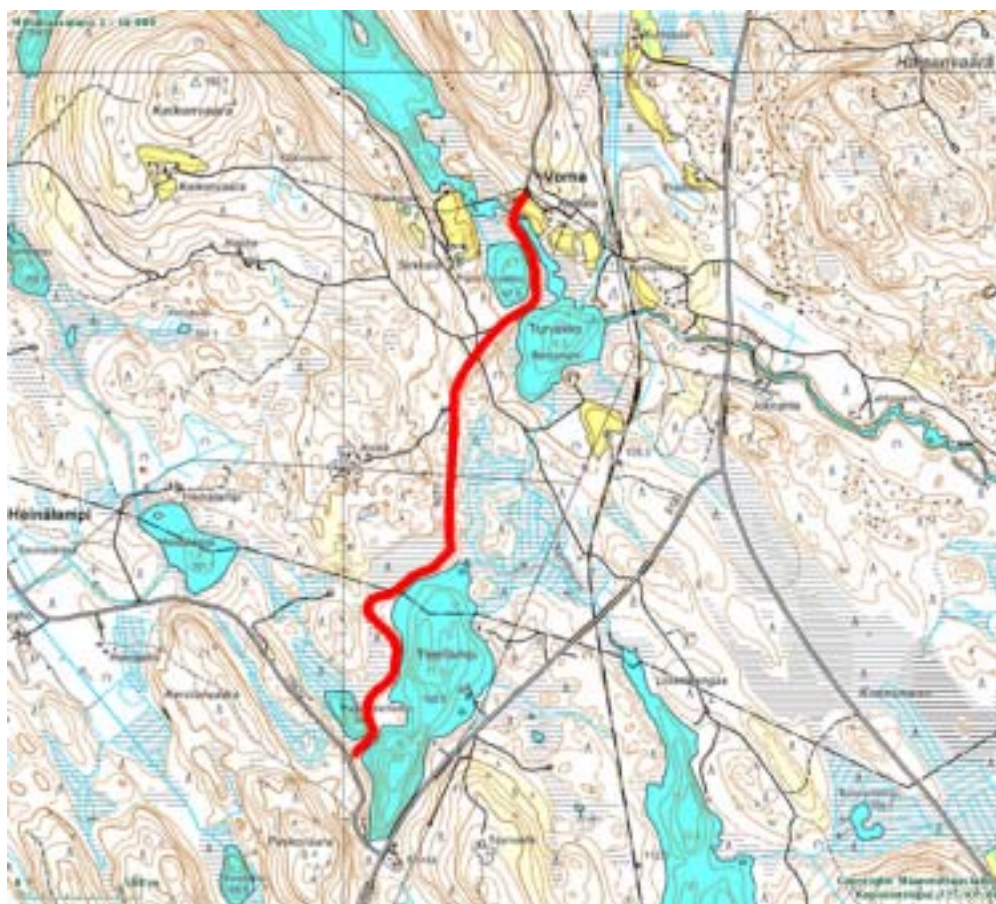
<sup>168</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 3 km.

<sup>169</sup> MobA M, Pohjois-Karjalan piiri 29.12.1981, Esitys museotieksi.

<sup>170</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 233.



**Maastotyöt 11.8.2006, Vornantie**



Kohde on viitoitettu. Tien keskivaiheilla on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Kapeaan ja mutkaiseen soratiehen on tehty levennyksiä. Tietä reunustavat metsä- ja järvimaisemat. Tien päässä on Suomen sodan muistomerkki.

### 5.5.4 Haarajoen silta, Joensuu, 33



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Haarajoen sillasta on tehty tieteellinen tutkimus.

Haarajoen sillalle johtava tie ja teräsbetonista ulokepalkkisiltaa edeltänyt huonokuntoinen puusilta oli valmistunut 1800-luvun alussa. Haarajoen silta rakennettiin TVH:n toimesta vuosina 1925–26. Sillan suunnitteli insinööri Harald Backman. Silta aiottiin rakentaa puusta, mutta päädyttiin kuitenkin kestävämpään materiaaliin.<sup>171</sup> Sillan suunnittelua nopeutti tyyppiirustusten käyttäminen. Teräsbetoninen ulokepalkkisilta oli suosittu siltatyyppi 1920-luvulla.

Haarajoen silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>172</sup> Esityksen perusteissa todetaan, että silta on tyyppiltään harvinaistuva, mutta aikanaan se on ollut yleinen. Se on Vuonissalmen sillan purkamisen jälkeen piirin toiseksi vanhin. Lähelle tullaan rakentamaan uusi silta, jolloin Haarajoen silta jää osaksi pysäköintialuetta.<sup>173</sup>

Haarajoen silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>174</sup>

<sup>171</sup> Mähönen 1986b, 3-9.

<sup>172</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>173</sup> MobA M, Pohjois-Karjalan piiri 29.12.1981, Esitys museosillaksi.

<sup>174</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 237.

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne seutukaava; osayleiskaava ja maakuntakaava tekeillä, suojelukohdemerkintä

Kohde on suojeltu, mutta sen säilyttämisedellytyksiin vaikuttavista seikoista ei saatu lisätietoja.

### Maastotyöt 11.8.2006, Haarajoen silta



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetaulu.



Metsämaisemassa sijaitseva teräsbetoninen ulokepalkkisilta on syrjässä liikenteeltä. Sillan kansi on kivetty. Ympäristö on kaunis ja sillalta on rantaan puuportaat.

### 5.5.5 Männikön silta, Sonkajärvi, 57



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	poisto

#### Lähtötiedot

Männikön sillasta on vähän lähtötietoja.

Männikön teräsbetoninen ulokepalkkisilta rakennettiin vuosina 1925–26. Sillan suunnitteli insinööri Harald Backman ja rakensi Suomen Rakennusosakeyhtiö.<sup>175</sup> Teräsbetoninen ulokepalkkisilta oli suosittu siltatyyppe 1920-luvulla. Huonokuntoinen silta korjattiin/entisöitiin museointipäätöksen jälkeen.

Männikön silta otettiin museokohteeksi vuonna 1998. Päätöksessä todetaan, että ”Männikön teräsbetoninen vuonna 1926 valmistunut ulokepalkkisilta on tyyppillinen pienehkö betonisiltarakennelma. --- Haaraajoen museosilta Tuupovaarassa on samaa tyyppiä ja valmistunut myös vuonna 1926. Männikön silta ja Haaraajoen silta kuvaavat yhdessä hyvin autoistumisen varhaisvaiheen synnyttämää painetta, joka johti laajaan tie- ja siltarakenteiden uusimiseen. --- Toisaalta siltojen normaalipiirustukset ja betonirakentamisen kehittyminen mahdollistivat ”massatuotannon” myös siltojen rakentamisessa.”<sup>176</sup>

<sup>175</sup> Museotiet ja -sillat -esite 2002.

<sup>176</sup> MobA M, Päätös Sonkajärvellä sijaitsevan Männikön sillan nimeämisestä museosillaksi, keskushallinnon kirje päätöksestä Savo-Karjalan tiepiirille 12.2.1998.

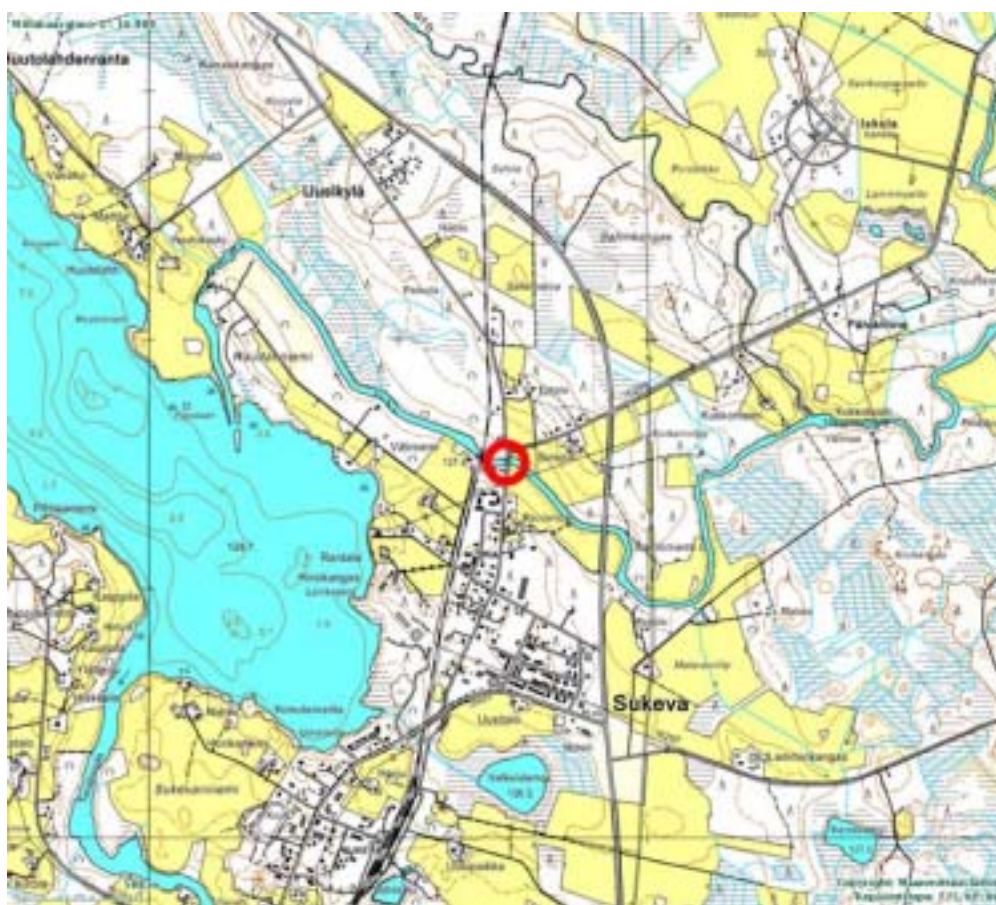
Männikön siltaa ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö -luettelossa.<sup>177</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne asemakaava (2005), suojelukohde

Kohde on suojeltu, mutta sen säilyttämisedellytyksiin vaikuttavista seikoista ei saatu lisätietoja.

### Maastotyöt 16.8.2006, Männikön silta



<sup>177</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Maalaismaisemassa sijaitsevan teräsbetonisen ulokepalkkisillan kansi on kivetty.

## 5.6 KESKI-SUOMEN TIEPIIRI

### 5.6.1 Viherin silta, Joutsa, 34



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määrääkaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Viherin sillasta on vähän lähtötietoja.

Viherin puinen tuki- eli ponsiansassillan rakentamisesta tehtiin kunnallislautakunnassa päätös vuonna 1887. Siltaa korjattiin 1930-, 1940- ja 1960-luvuilla ja se jäi pois yleisen liikenteen käytöstä uuden sillan valmistuttua vuonna 1971.<sup>178</sup>

Viherin silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>179</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Viherin siltaa ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö -luettelossa.<sup>180</sup>

<sup>178</sup> MobA M, opastetaulun teksti.

<sup>179</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>180</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.

### Lisätiedot

Omistaja kunta  
Kaavatilanne rantayleiskaava, rajattu rakennusoikeus

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
matkailullinen kohde, ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 18.8.2006, Viherin silta



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastekatos.

Liikenteeltä syrjässä olevaa puista tukiansassiltaa (puukantinen) ympäröi kaunis metsä- ja järvimaisema. Sillan lähistöllä on kalliomaalauksia.

### 5.6.2 Heinäjoen silta, Pihtipudas, 35



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Heinäjoen sillasta on tehty tieteellinen tutkimus.

Heinäjoen kivihoivisillan rakensi vanhan puusillan paikalle Oy Granit vuosina 1923–24. Tuolloin suosittiin vielä kestäviä kivihoivisilloja, mikäli kiviaineista oli hyvin saatavilla. Ratkaiseva tekijä Heinäjoen sillan rakentamiseen oli vuoden 1918 tielaki, jonka mukaan yleiset maantiet ja niillä olevat sillat siirtyivät tienpitovelvollisilta valtion ylläpidettäviksi. Ennen luovutusta silta tuli laittaa kuntoon tai rakentaa uudestaan. Silta ja tie jäivät paikallistieksi uuden valtatie 4:n ja teräsbetonisillan (1962) valmistuttua Jyväskylästä Ouluun.<sup>181</sup>

Heinäjoen silta on parhaiten tehtyjä kivisiä hoivisilloja ja se on erinomainen esimerkki kivihoivisillarakennustaidosta. Kivihoivisillat olivat vielä 1920-luvulle tyypillisiä, mutta 1930-luvulla teräsbetoni- ja teräsrakentaminen alkoi syrjäyttää kivihoivisillarakentamista.

Heinäjoen silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>182</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

<sup>181</sup> Hujanen 1987, 32-37, 65.

<sup>182</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.



Heinäjoen silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>183</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne asemakaava (1986), puistoalue, ei suojelumerkintää

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
tarvetta kevyenliikenteenväylälle, maantien muutos ka-  
duksi (t)  
ei muutoksia, ei uhkia, kohteen toivotaan säilyvän (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 8.8.2006, Heinäjoen silta



<sup>183</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 207.



Kohde on viitoitettu. Sillan lähetyvillä on pysäköimisalue ja opastekatos.

Päällystetty, kapea ja vilkasliikenteinen kivihoivisilta sijaitsee Pihtiputaan keskustassa. Puistomaisessa ympäristössä on asuintaloja.

### 5.6.3 Koiviston paikallistie, Äänekoski, 56



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Koiviston paikallistiestä on tehty kirjoitelma.<sup>184</sup>

Koiviston paikallistie on osa 1700-luvun lopulla Kuopiosta Vaasaan rakennettua tietä. Koivisto oli 1700-luvun lopulta 1840-luvulle Keski-Suomen pääteiden risteys- ja hallintopaikka. Koiviston tie jäi kylätieksi sittemmin kun nykyisten pääteiden ja uuden neljän tien risteys muodostui Hirvaskankaalle.

<sup>184</sup> Pyyppönen 1998; Ks. myös Pyyppönen 2000.



Koiviston paikallistie otettiin museokohteeksi vuonna 1998. Tien pituus on 3 km. Päätöksessä todetaan, että ”Koiviston paikallistie on osa 1700-luvun lopulla Kuopiosta Vaasaan rakennettua tietä. Tiellä on Keski-Suomen kannalta huomattava paikallishistoriallinen ja tieliikennehistoriallinen merkitys, mikä perustelee museokohdevalintaa. Valtakunnalliseen museokohde luetteloon liitettynä Koiviston paikallistie täydentää hyvin eriaikaisten historiallisten tienlinjojen sarjaa juuri 1700-luvun lopun osalta.”<sup>185</sup>

Koiviston paikallistietä ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö - luettelossa.<sup>186</sup>

### Lisätiedot

Omistaja	Tiehallinto
Kaavatilanne	osayleiskaava, kaavamerkintä museotie ja arvokas kulttuurimaisema

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
voimakkaasti kehittyvää aluetta, kevyenliikenteen väylälle tarvetta (t)  
rakentamisessa ja toimenpiteissä huomioitava maisemalliset arvot, asukkaat toivovat tien kunnostamista ja päällystämistä, ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia. Haasteena on asutuksen ja liikenteen kasvu.

---

<sup>185</sup> MobA M, Päätös Äänekosken kaupungissa sijaitsevan Koiviston paikallistien nimeämisestä museotieksi, keskushallinnon kirje päätöksestä Keski-Suomen tiepiirille 6.2.1998; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 3 km, tieto puuttuu dokumentista.

<sup>186</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.

**Maastotyöt 17.8.2006, Koiviston paikallistie**

Kohde on viitoitettu. Tien toisessa päässä on pysäköimisalue ja opastekatos.

Koiviston paikallistie on vilkasliikenteinen ja mutkitteleva soratie ja sen varrella on kivisiä kilometripylväitä. Tietä ympäröivät kauniit maalaismaisemat. Tien varrella on myös muita matkailukohteita.

## 5.7 VAASAN TIEPIIRI

### 5.7.1 Kyrönkankaan kesätie, Kauhajoki, 36



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, mainintoja kirjallisuudessa/tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Museoitu Kyrönkankaan kesätie on osa keskiaikaista Kyrönkankaantietä Ylä-Satakunnasta Kyrönjokilaaksoon. Kyrönkankaan kesätiestä on mainintoja kirjallisuudessa.

Kyrönkankaantietä pidetään Pohjanmaan vanhimpana tienä. Tie toimi alun perin Ylä-Satakunnan ja Pohjanmaan Kyrön asutuksia yhdistäneenä erä- ja kaukoreittinä sekä jokivarren paikallisyhteytenä. Kesä- ja talviteiden reitit erosivat toisistaan, joista talvitie oli alun perin kesätietä tärkeämpi. Varhaisin kirjallinen maininta tiestä on vuodelta 1459. Tie on myös Jaakko Teitin luettelossa vuosilta 1555–1556. Hänen mukaansa Kyrönkankaantie oli 1500-luvulla jo yleisenä maantienä. Sillä oli sekä kaupallista että sotilaallista merkitystä. Kesätietä kohennettiin 1610-luvun lopulla ja se oli tärkein yhdystie Etelä-Suomen ja Pohjanmaan välillä. Kyrönkankaantietä myöten kuljetettiin myös postia vuosina 1645–75. Tien merkitys väheni 1600-luvun lopulla ja se jäi paikallistieksi.<sup>187</sup>

Kyrönkankaan kesätie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 7 km.<sup>188</sup> Esityksestä puuttuvat perustelut.<sup>189</sup>

<sup>187</sup> Salminen 1997, 57, 67-75, Toivo 1997, 138-141; Ks. myös Jokipii 1996.

<sup>188</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 6,5 km.

<sup>189</sup> MobA M, Vaasan piiri 8.12.1981, Esitys museotieksi.

Kyrönkankaan kesätie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>190</sup>

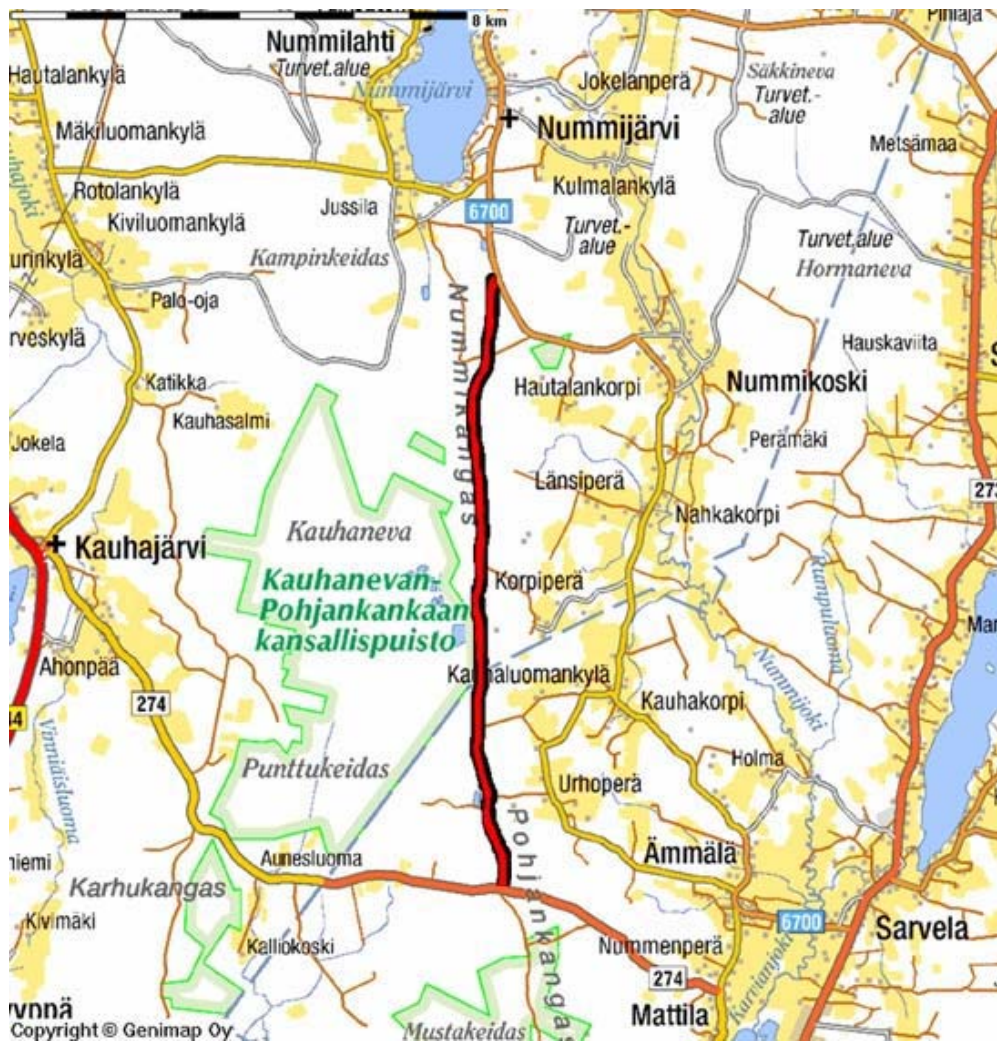
### Lisätiedot

Omistaja yksityistie  
Kaavatilanne maakuntakaava (2005), suojelukohde

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat osittain kansallispuiston alueella, joka kuuluu harjijensuojeluohjelmaan, sorakuoppa-alueita maisemoitu, matkailullinen kohde, ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 20.7.2006, Kyrönkankaantie



<sup>190</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 188.





Kohde on viitoitettu. Opastetaulu on tien alussa ja sen tuntumassa on pysäköimisalue.

Kuoppainen tie kulkee mäntykankaan poikki. Sen varrella on soranottoaikoja ja hakkuuaukeita. Tie kapenee loppupäässä ja päättyy kansallispuiston alueelle.

### 5.7.2 Minnestodsintie, Oravainen, 37



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräämättömästi säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Minnestodsintiestä on vähän lähtötietoja.

Minnestodsintie kuuluu 1600-luvun maantieverkkoon. Pohjanmaan rantatieksi kutsuttu tie kunnostettiin vaatimattomaksi maantiekseksi 1600-luvun alussa. Posti käytti tietä 1640-luvulta lähtien.<sup>191</sup>

<sup>191</sup> Viertola 1974, 61.



Minnestodsintie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 3 km.<sup>192</sup> Esityksestä puuttuvat perustelut. Ehdotuksessa todetaan, että kohteella on merkitystä lähinnä sotahistorian vuoksi.<sup>193</sup>

Minnestodsintie on osa Oravaisten taistelukenttää, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>194</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne seutukaava; maakuntakaava tekeillä, kaavamerkintä kulttuurihistoriallisesti arvokas alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei uhkia, kohteen toivotaan säilyvän (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

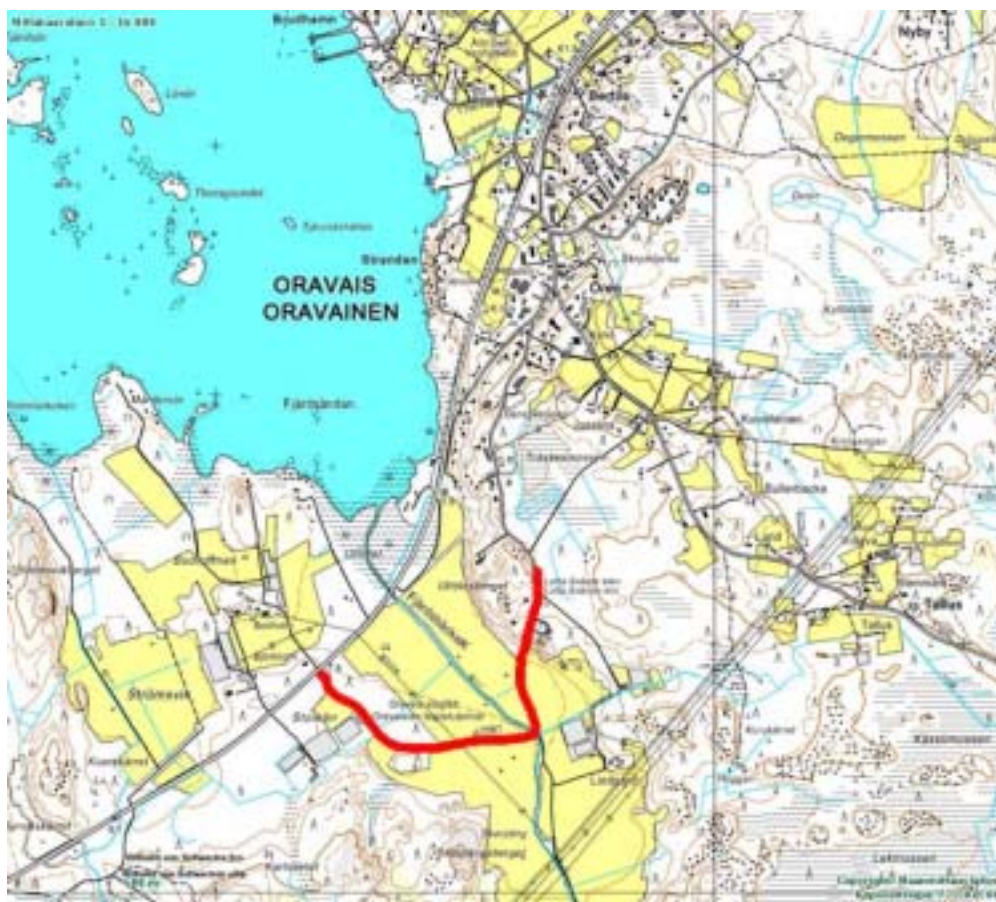
---

<sup>192</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Myös viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 3 km.

<sup>193</sup> MobA M, Vaasan piiri 8.12.1981, Esitys museotieksi; Museotie-ehdotus 4 = Pohjanmaan rantatie, Orava-

<sup>194</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 195.

### Maastotyöt 19.7.2006, Minnestodsintie



Kohde on viitoitettu. Tien keskivaiheilla on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Soratietä ympäröivät pelto- ja latomaisemat. Tien varrella on myös muita matkailukohteita sekä kaksi turkistarhaa.

### 5.7.3 Närpes Nybro, Närpiö, 38



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräämääräisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Närpes Nybrosta on vähän lähtötietoja.

Vuonna 1842 valmistunut kivihoivisilta Närpes Nybro on valmistettu Bölen graniitista. Sillan suunnitteli luutnantti C.F. Favorin. Sillassa on nähtävissä kivenkäsittelytekniikan kehittyneisyys ja aikaisempiin karkeatekoisiin siltoihin verrattuna se on hyvin huoliteltu.<sup>195</sup>

Närpes Nybro otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>196</sup> Esityksestä puuttuvat perustelut. Ehdotuksessa todetaan, että kohde on ainutlaatuinen Vaasan tiepiirin alueella. Se on maisemallisesti ja rakennushistoriallisesti erittäin arvokas.<sup>197</sup>

Närpes Nybro on osa Närpiönjoen kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>198</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto, tien on päällystännyt kaupunki  
Kaavatilanne asemakaava, suojelukohde

<sup>195</sup> Sälejäki-Hiekkanen, Heinonen & Virpimaa 1986, 114; Aitta 2004, 130.

<sup>196</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>197</sup> MobA M, Vaasan piiri 8.12.1981, Esitys museosillaksi; Tiemuseosiltaehdotus 2, Närpes Nybro V-329, Närpiö.

<sup>198</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 194.

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
päälystetty 2005, maatuken puuarinat huonontuneet (t)  
ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia, mutta sillan kuntoon tulee kiinnittää huomiota.

### Maastotyöt 17.7.2006, Närpes Nybro



Kohde on viitoitettu. Opastetaulua<sup>199</sup> on hankala löytää, koska se sijaitsee joen rannassa talon pihan tuntumassa. Sillan toisessa päässä on levennys.

<sup>199</sup> Opastetaulun kuva, Vaasan tiepiiri.



Päällystetty kiviholvisilta sijaitsee Närpiön keskustassa kauniissa jokimaisemassa.

#### 5.7.4 Harrströmin silta, Korsnäs, 39



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	2, säilyneisyys välttävä
Tallennusluokka	5–6, määrääkaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Harrströmin sillasta on vähän lähtötietoja.

Kivisiltojen rakentaminen yleistyi 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa. Talonpojat rakensivat karkeatekoisia kivipalkkisiltoja ilman erityistä asiantuntemusta. Harrströmin kivipalkkisilta valmistui vuonna 1898. Silta jäi pois liikenteen käytöstä viereen rakennetun uuden sillan myötä.<sup>200</sup>

Harrströmin silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>201</sup> Esityksestä puuttuvat perustelut.<sup>202</sup>

Harrströmin silta on osa Harrströmin kylää ja kalasatamaa, jotka kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>203</sup>

<sup>200</sup> Aitta 2004, 132-134; MobA M, opastetaulun teksti; Sillan aikaisempi nimi on ollut Åback bro.

<sup>201</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>202</sup> MobA M, Vaasan piiri 8.12.1981, Esitys museosillaksi.

<sup>203</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 190.

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne seutukaava; maakuntakaava tekeillä,  
kulttuurihistoriallisesti arvokas alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei rakentamissuunnitelmia, alueella kunnan pumppaamo  
(k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 18.7.2006, Harrströmin silta



Kohdetta ei ole viitottettu. Sillan vieressä on maalaistalon pihan tuntumassa pysäköimisalue ja opastetaulu.

Kevyenliikenteen käytössä oleva kivinen palkkisilta on päällystetty. Se sijaitsee melkein maalaistalon pihassa. Silta vaikuttaa huonokuntoiselta ja ympäristö on heinittynyt.

### 5.7.5 Tuovilan silta, Mustasaari, 40



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Tuovilan sillasta on tehty kirjoitelma.

Tuovilan silta liittyy maantien rakentamiseen Kristiinankaupungista Vaasaan. Kivisiltaa oli suunniteltu jo 1760-luvulta lähtien ja ensimmäiset piirustukset laadittiin Tukholmassa. Silta päädyttiin rakentamaan pitkälaisen saaren yli, jolloin voitiin tehdä kaksi varsin lyhyttä siltaa yhden pidemmän asemesta. Tuovilan kivisilta rakennettiin vuosina 1780–81 ja se kuuluu Suomen ensimmäisten kivisiltojen joukkoon. Silta on rakennettu ns. kylmämuurina erikokoisista kivistä ilman laastia ja työn jälki on karkeaa. Siltaa korjattiin 1960-luvulla.<sup>204</sup>

Tuovilan silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>205</sup> Esityksestä puuttuvat perustelut. Ehdotuksessa todetaan, että vuonna 1781 rakennettu silta on vanhin käytössä oleva maantiesilta maassamme.<sup>206</sup>

<sup>204</sup> Glader 1981; Koponen 1983, 10; Toivo 1997, 228-231.

<sup>205</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>206</sup> MobA M, Vaasan piiri 8.12.1981, Esitys museosillaksi; Tiemuseosilloiksi esitetyt sillat Vaasan piirin alueella, Tiemuseosiltaehdotus no 1.

Tuovilan silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>207</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne yleiskaava (1980-luku); maakuntakaava tekeillä, kulttuurihistoriallisesti arvokas kohde

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei muutoksia, ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 18.7.2006, Tuovilan silta



<sup>207</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 194.





Kohdetta ei ole viitoitettu. Pysäköimisalue ja lehtipuun peittämä kulunut opastetaulu sijaitsevat kaksiosaisen sillan keskivaiheilla omakotitalon pihassa.

Kiviholvisilta on päällystetty ja sen ympäristö on heinittynyt.

### 5.7.6 Perttilän silta, Isokyrö, 41



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määrääkaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Perttilän sillasta on vähän lähtötietoja.

Perttilän teräksisen riippusillan esikuvana oli norjalainen malli. Kyrönjoen ylittävä silta rakennettiin vuosina 1909–10 ja se on ensimmäisiä riippusilloja maassamme. Tämän jälkeen rakennettiin useita samanlaisia riippusilloja. Niiden ei kuitenkaan katsottu täyttävän maantiesillalle asetettua kantokykyvaatimusta ja tätä käsitystä vahvasti Perttilän sillan romahtaminen vuonna

1916. Siltaa varten hankittiin uutta rautaa ja rakennetta vahvistettiin. Sillan kansi on uusittu 1980-luvun alussa.<sup>208</sup>

Perttilän silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>209</sup> Esityksestä puuttuvat perustelut.<sup>210</sup>

Perttilän silta on osa Kyrönjoen kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>211</sup>

### Lisätiedot

Omistaja yksityinen  
Kaavatilanne asemakaava, suojelukohde

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
korjattu muutama vuosi sitten, painorajoitusta alennettiin, matkailullinen kohde, jota kehitetään, ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>208</sup> Aitta 2004, 120-121, 179; Tietotaitoa tuli vuosisadan vaihteessa Norjassa työskennelleiden pohjalais-ten kirvesmiesten mukana.

<sup>209</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>210</sup> MobA M, Vaasan piiri 8.12.1981, Esitys museosillaksi.

<sup>211</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 187.

**Maastotyöt 18.7.2006, Perttilän silta**

Kohde on viitoitettu. Pysäköimisaluetta ei ole. Opastetaulu sijaitsee sillan vieressä.

Puukantisen, teräksisen riippusillan ympäristössä on rakennuksia, mm. vanha osuusmeijeri. Ranta on heinittynyt ja sillan pielissä on omakotitalojen pihaluoteita. Läheisyydessä on myös muita mielenkiintoisia matkailukohteita.

### 5.7.7 Mattilan silta, Alahärmä, 58



#### Arvokuutus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	3, vähän tietoa
Tieliikennehist. arvo	1–2, tieliikennehistoriallista arvoa/vähän
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määrääkaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	historiaselvitys

#### Lähtötiedot

Mattilan sillasta on vähän lähtötietoja.

Mattilan silta on teräsbetoninen jatkuva palkkisilta, jossa kaiteet toimivat kannattajina. Virtapilarien rakentaminen aloitettiin vuonna 1914, ensimmäinen maailmansota ja pulavuodet hidastivat rakentamista ja silta valmistui vasta vuonna 1921. Sillan rakensi Oy Constructor Ab.<sup>212</sup>

Mattilan silta otettiin museokohteeksi vuonna 1986.<sup>213</sup> Esityksen valintaperusteina todetaan, että teräspalkkisillassa kaiteet toimivat kannatinpalkkeina. Silta on todennäköisesti ainoa liikennekunnossa oleva tämäntyyppinen silta koko maassa.<sup>214</sup>

Mattilan siltaa ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö -luettelossa.<sup>215</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne asemakaava (2001), suojelualue

<sup>212</sup> MobA M, opastetaulun teksti.

<sup>213</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 28.10.1986, Neuvottelumuistio.

<sup>214</sup> MobA M, Vaasan piiri 5.10.1984, Esitys museosillaksi.

<sup>215</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.



Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
silta on kapea ja tulevaisuudessa voitaisiin muuttaa kevyenliikenteen sillaksi (t ja k)  
ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 19.7.2006, Mattilan silta



Kohde on viitoitettu. Pysäköimisaluetta ei ole. Kulunut opastetäulu on sillan vieressä.

Päällystetyn teräsbetonisen jatkuvan palkkisillan vieressä on einestehdas ja asuintaloja. Rantaan on vaikea päästä, koska sinne on jyrkkä pudotus ja ympäristö heinittynyt.

## 5.8 OULUN TIEPIIRI

### 5.8.1 Pattijoen silta, Raahе, 42



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Pattijoen sillasta on tehty historiaselvitys.<sup>216</sup> Sen mukaan Pattijoen nykyisen kiviholvisillan paikalla on ollut puusiltoja. Korsholman–Oulun-ratsupolku kunnostettiin yhtenäiseksi Pattijoen kautta kulkevaksi maantieksi 1600-luvulla. Luja sementtilaasti tuli käyttöön ja liikennemäärät kasvoivat: kivisiltojen lukumäärä lisääntyi nopeasti 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa. Myös Pattijokeen rakennettiin kiviholvisilta vuosina 1896–97. Sillassa aluksi olleet puukaiteet ja -penkit purettiin vuonna 1925, jolloin tehtiin nykyiset kaiteet. Sillan yli kulki 1960-luvulle asti valtatie 8. TVL luovutti sillan Pattijoen kunnalle vuonna 1979.

Pattijoen silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>217</sup> Esityksen perusteissa todetaan, että kevyenliikenteen käytössä oleva silta soveltuu hyvin

<sup>216</sup> Jokinen 1984a.

<sup>217</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

museosillaksi tyypinsä ja maisemansa vuoksi. Työn jälki tosin ei ole erikoisen hyvää.<sup>218</sup>

Pattijoen silta on osa Pattijoen kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>219</sup>

### Lisätiedot

Omistaja kaupunki  
Kaavatilanne asemakaava; yleiskaava tekeillä, kaavamerkintä kulttuurihistoriallisesti arvokas alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 10.8.2006, Pattijoen silta



<sup>218</sup> MobA M, Oulun tiepiiri 3.1.1980, Esitys museoitavista teistä ja silloista.

<sup>219</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 248.





Kohde on viitoitettu. Opastetaulu on sillan lähellä kevyenliikenteen väylän varrella.

Kevyenliikenteen käytössä oleva päällystetty kiviholvisilta sijaitsee puistomaisessa ympäristössä. Sillalta on rakennettu portaat rantaan, jossa on kävelyreitti. Sillan vieressä on oleskelupaikka.

### 5.8.2 Ponkilan silta, Muhos, 43



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Ponkilan sillasta on tehty historiaselvitys.<sup>220</sup> Sen mukaan kunta teetti urakalla teräksisen riippusillan Muhosjoen yli ja insinööri L. Ilmoniemen suunnittelema Ponkilan silta valmistui vuonna 1931. Siltaa on korjattu 1940–70-luvuilla. Vuonna 1981 tehtiin päätös sillan muuttamisesta kevyenliikenteen väyläksi.

<sup>220</sup> Jokinen 1984b.



Ponkilan silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>221</sup> Esityksen perusteissa todetaan, että paikallistiellä oleva silta on piirin ainoa riippusilta ja se tulisi tyyppinsä ja sijaintinsa puolesta säilyttää museosiltana.<sup>222</sup>

Ponkilan silta on osa Muhoksen kirkonseutua, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>223</sup>

### Lisätiedot

Omistaja kunta  
Kaavatilanne asemakaava (1980-luku), kevytliikenne ja puistoalue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
kaavoituksessa ei muutoksia, havaittu betonituissa liikehdintää, kuntotarkastus 2007 (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia, mutta kohteen kuntoon tulee kiinnittää huomiota.

### Maastotyöt 15.8.2006, Ponkilan silta



<sup>221</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>222</sup> MobA M, Oulun tiepiiri 3.1.1980, Esitys museoitavista teistä ja silloista.

<sup>223</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 245.



Kohde on viitoitettu. Sillalle johtavan kevyenliikenteen väylän varrella on oleskelupaikka ja opastetaulu.

Kevyenliikenteen käytössä oleva puukantinen riippusilta sijaitsee puistomaisessa ympäristössä. Rannassa on kävelyreitti.

### 5.8.3 Savisilta, Ylivieska, 44



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Savisillasta on tehty tieteellinen tutkimus.

Ylivieskan ja Oulaisten välinen maantie valmistui 1870 ja Kalajoen ylittämiseen käytettiin lossia. Vuonna 1902 rakennettiin renkkusilta ja parin vuoden päästä otettiin esille kiinteän sillan rakentaminen. Kuntakokous päätti uuden sillan rakentamisesta vuonna 1912. Vaihtoehtoina olivat riippu- ja rautabetonisillat, joista päädyttiin insinööri Jalmar Castrénin suunnitteleman rautabetonisillan rakentamiseen urakalla vielä samana vuonna. Savisilta-nimityksen silta sai savelta näyttäneen betonipintansa vuoksi. Teräsbetoninen ulokepalkkisilta oli tuolloin vielä uutuus (Suomen toiseksi vanhin betonisilta) ja huippukausi jäi lyhyeksi rakenteissa olevien puutteiden vuoksi. Siltaa korjat-

tiin 1920-luvulla ja entisöitiin vuonna 1986. Vuodesta 1971 se on ollut kevyenliikenteen väylänä.<sup>224</sup>

Savisilta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>225</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Savisilta on osa Savisilta–Ylivieskan kirkko–Pappisaari -kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>226</sup>

### Lisätiedot

Omistaja kaupunki  
Kaavatilanne asemakaava, pohjoispäässä tulossa kaavamuutos; maakuntakaava, kulttuurihistoriallisesti merkittävä kohde

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
asutus lisääntymässä, anturat tarkastettu ja perustuksia vahvistettu, ollaan laatimassa valaistussuunnitelmaa, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>224</sup> Konttijärvi, 3-16.

<sup>225</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>226</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 253.



**Maastotyöt 9.8.2006, Savisilta**



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on opastetaulu.

Päällystetty, kevyenliikenteen käytössä oleva teräsbetoninen ulokepalkkisilta sijaitsee Ylivieskan keskustassa. Vieressä on rautatiesilta.



### 5.8.4 Etelänkylän Isosilta, Pyhäjoki, 45



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Etelänkylän Isosillasta on tehty tieteellinen tutkimus.

Pitäjänskokouksessa vuonna 1833 päätettiin uuden sillan rakentamisesta Pyhäjoen etelähaaraan huonokuntoisen Etelänkylän sillan tilalle. Sillan suunnitelti everstiluutnantti Fredrik Hällström ja puinen tuki- eli ponsiansassilta valmistui vuonna 1837. Silta oli vuoteen 1963 asti osa valtatie 8:aa, jonka jälkeen se jäi Pyhäjoen paikalliseksi ja on todennäköisesti vanhin käytössä oleva puusilta. Etelänkylän Isosilta korjattiin vuosina 1974–75. Etelänkylän Isosilta on aikakaudelleen tyypillinen, sillä ansarakenteiset puusillat yleistyivät 1800-luvulla.<sup>227</sup>

Sillalle tehtiin vuonna 1987 dendrokronologinen tutkimus<sup>228</sup>, jossa todettiin kaikkien tutkittujen kantavien puurakenteiden olleen pääosaltaan alkuperäisiä. Puurakenteet olivat säilyneet hyväkuntoisina todennäköisesti moninkertaisen tervauksen ansiosta.<sup>229</sup>

Etelänkylän Isosilta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>230</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Etelänkylän Isosilta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>231</sup>

<sup>227</sup> Konttijärvi 1987, 10-19, 28-30; Koponen 1983, 15-16.

<sup>228</sup> Puun kaatoaika voidaan selvittää vuoden tarkkuudella vertaamalla puun vuosilustoja eri puolilta Suomea koottuihin vuosilustokalentereihin.

<sup>229</sup> Zetterberg 1987, s. 9-10, 15-16. Tutkimuksessa todettiin, että puut oli kaadettu sillanrakennusta varten viimeistään vuonna 1836, joten sillassa ei ole käytettyjä hirsitä.

<sup>230</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>231</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 249.

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne asemakaava päätty sillan alueelle; asemakaavasta jatkuu osayleiskaava, suojelumerkintää ei ole, yleinen vapaa-ajan-, lähivirkistys- ja pienimuotoinen asuintalo-alue; maakuntakaava, kulttuurihistoriallisesti merkittävä kohde

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
kunnostustarvetta, puurakenteisissa tuissa ongelmia, uhkana ajoneuvoliikenne (t)  
matkailullinen kohde, ei kaavamuutoksia, ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia, mutta kohteen kuntoon tulee kiinnittää huomiota.

### Maastotyöt 10.8.2006, Etelänkylän Isosilta





Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Elämyksellistä puukantista tukiansassiltaa ympäröi maaseutumaisema. Lähistöllä on leirintäalue, kioski, tenniskenttä ja jääkiekkokaukalo.

### 5.8.5 Saviselkä–Piippola-tie, Kärsämäki ja Piippola, 46



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Saviselkä–Piippola-tiestä on tehty historiaselvitys.<sup>232</sup> Sen mukaan tie rakentui poluista ja kyläteistä todennäköisesti 1700-luvulla. Senaatin päätöksellä siitä tehtiin pitäjien yhdystie vuonna 1825 ja se siirtyi valtion hoitoon vuonna 1920. Valtatie 4:nä Saviselkä–Piippola-tie oli vuoteen 1953, jolloin uusi nelostie valmistui. Tie noudattelee alkuperäistä linjaustaan.

<sup>232</sup> Jokinen 1984c.

Saviselkä–Piippola-tie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 23,8 km.<sup>233</sup> Esityksessä todetaan, että vanha nelostie, entisen Kuopion Oulun välillä, edustaa 1800-lukua ja muodostaa vertailukohtan nykyiseen nelostiehen verrattuna.<sup>234</sup>

Saviselkä–Piippola-tie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>235</sup>

### Lisätiedot

Omistaja	Tiehallinto
Kaavatilanne	maakuntakaava (2005), kulttuurihistoriallisesti arvokas alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

---

<sup>233</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 24 km.

<sup>234</sup> MobA M, Oulun piiri 3.1.1980, Esitys museoitavista teistä ja silloista.

<sup>235</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 244.



## Maastotyöt 15.8.2006, Saviselkä–Piippola-tie



Kohde on viitoitettu. Tien molemmissa päissä on pysäköimisalue ja opastaulu.

Mutkittelevan Saviselkä–Piippola-tien varrella on puisia kilometripylväitä. Piippolan pään alku on päällystetty, mutta muutoin se on metsämaisemien ympäröimää soratietä. Tien varrella on paikoin myös taloja ja peltoja.

### 5.8.6 Paltaniementie, Kajaani, 47



#### Arvaluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	2, vähän tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	5–6, määräaikaisesti säilytettävät kohteet
Toimenpide-esitys	poisto

#### Lähtötiedot

Paltaniementiestä on tehty historiaselvitys. Sen mukaan Paltaniemi on asutukseltaan Kainuun vanhinta seutua.<sup>236</sup> Pääosa tiestä on muotoutunut 1700-luvun alkupuolella ja se liittyy Paltaniemen kirkon rakentamiseen. Tie otettiin valtion hoitoon vuonna 1921. Linjaus on säilynyt ennallaan 1800-luvulta. Kajaanin kaupungin kasvun myötä Paltaniemen asema on muuttunut. Paltaniemellä sijaitsee useita kulttuurihistoriallisia kohteita.

Paltaniementie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 3,0 km. Museotie oli alun perin 3,3 km, mutta sitä lyhennettiin kevyenliikenteen järjestelyjen vuoksi.<sup>237</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että Paltaniemi on kulttuurihistoriallisesti ja esteettisesti ainutlaatuinen maisemakokonaisuus Kainuussa. Tie myötäilee metsän ja pellon sekä paikoin Oulujärven reunaa. Tien varrella on arvokkaita rakennuksia: Paltaniemen kirkko (1726), Elias Lönnrotin omistuksessa 1830-luvulla ollut Eino Leinon syntymäkoti Hövelö sekä Keisarintalli, jossa Aleksanteri I:n ruokaili (1819).<sup>238</sup>

Paltaniementie on osa Paltaniemen kulttuurimaisemaa, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>239</sup>

<sup>236</sup> Anttonen 1986; Kustaa Vaasa määräsi savolaisia asuttamaan pohjoisia alueita ja ensimmäinen uudisasukasryhmä muutti Paltaniemeen vuonna 1552.

<sup>237</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokoukset 6.1.1982 ja 26.8.1986, Neuvottelumuistot; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 2 km.

<sup>238</sup> MobA M, Kainuun piiri 21.12.1981, Esitys museotieksi.

<sup>239</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 257.

**Lisätiedot**

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne osayleiskaava; maakuntakaava tekeillä,  
kulttuurihistoriallisesti arvokas kohde

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
asutus lisääntymässä ja tarvetta kevyenliikenteenväylälle,  
joka uhkaa kohteen museoarvoa (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia. Haasteena on asutuksen ja liikenteen kasvu.

**Maastotyöt 15.8.2006, Paltaniementie**

Kohde on viitoitettu. Tien alkupäässä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Päällystetty Paltaniementie mutkittelee omakotitalo-, maalais- ja järvimaisemassa. Tien varrella on myös muita matkailukohteita.

### 5.8.7 Tervasalmen silta, Kuhmo, 48



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Tervasalmen sillasta on tehty historiaselvitys.<sup>240</sup> Sen mukaan Sotkamo-Kuhmo paikallistie rakennettiin vuosina 1846–52 vanhan metsätien päälle, Tervasalmeen rakennettiin lossi ja Tervasalmen taloon perustettiin kestiekievari. Sillasta tehtiin vuonna 1906 ensimmäinen suunnitelma (riippuansas-silta). 1930-luku oli teräsbetonin nopean teknisen kehityksen aikaa ja TVH alkoi selvittää siltojen suunnittelusta ja rakentamisesta omin voimin; urakoitsijoita käytettiin vain poikkeustapauksissa<sup>241</sup> ja teräsbetoni syrjäyttivät puun sillanrakennusmateriaalina. Tervasalmeen rakennettiin insinööri Ossi Heinistön suunnittelema teräsbetoninen holvisilta vuonna 1935. Uusi silta rakennettiin sen viereen vuonna 1972.

Tervasalmen silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>242</sup> Eesityksen perusteluissa todetaan, että silta on Kainuun ainoita betoniholvisiltoja ja se soveltuu hyvin ympäristön maisemaan. Sillan läheisyydessä on matkailijoiden suosima pysäköimisalue.<sup>243</sup>

<sup>240</sup> Anttonen 1986.

<sup>241</sup> Häyrynen 1991, 140.

<sup>242</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>243</sup> MobA M, Kainuun piiri 21.12.1981, Esitys museosillaksi.



Tervasalmen silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>244</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne seutukaava; maakuntakaava tekeillä, kulttuurihistoriallisesti arvokas kohde

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei muutoksia, kohteen toivotaan säilyvän (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 16.8.2006, Tervasalmen silta



<sup>244</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 258.



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Teräsbetoninen holvisilta on sorapäälysteinen ja sitä ympäröi maalaismaisema.

### 5.8.8 Möykkysenjoen silta, Ristijärvi, 49



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	poisto

#### Lähtötiedot

Möykkysenjoen sillasta on tehty historiaselvitys.<sup>245</sup> Sen mukaan siltapaikalla on ollut aikaisemmin huonokuntoinen puusilta (1870). Insinööri Armas Ols-son teki vuonna 1921 suunnitelmat uudesta puusillasta. Seuraavana vuonna hän teki toisen esityksen, jossa oli suunnitelmat kolmesta kivi-olvisillasta Ristijärven ja Hyrynsalmen välille. Hän perusteli esitystä sillä, että kivi-olvisillat eivät tarvitse jatkuvasti kunnostamista. Möykkysenjoen silta valmistui vuonna 1926, jolloin kivi-olvisillat olivat vielä tyyppisiä. Sen viereen rakennettiin 1980-luvulla uusi silta ja vanha entisöitiin vuosina 1982–83.

<sup>245</sup> Anttonen 1986.

Möykkysenjoen silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>246</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että silta on maakunnallisesti harvinainen.<sup>247</sup>

Möykkysenjoen silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>248</sup>

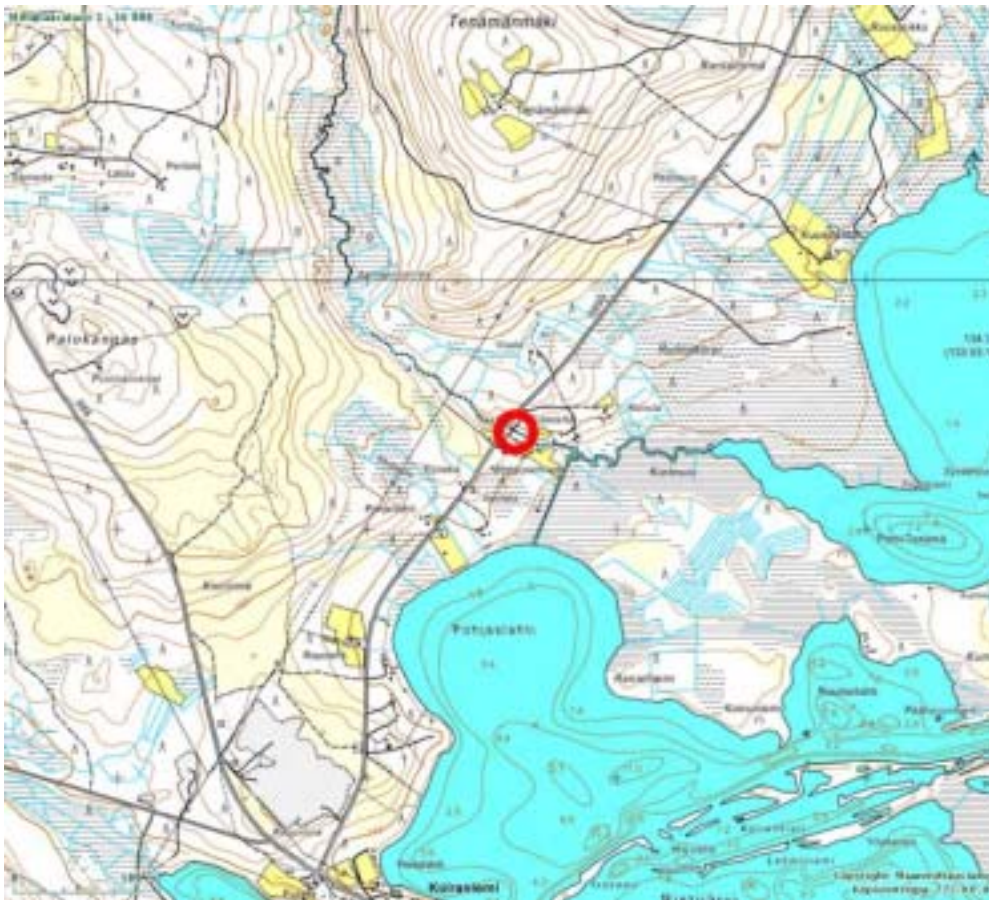
### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne seutukaava; maakuntakaava tekeillä, kulttuurihistoriallisesti arvokas kohde

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei muutoksia, ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 15.8.2006, Möykkysenjoen silta



<sup>246</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>247</sup> MobA M, Kainuun piiri 21.12.1981, Esitys museosillaksi.

<sup>248</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 259.





Museokohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetaulu. Päälystetty kivihoivisilta on liikenteeltä sivussa.

### 5.8.9 Raatteentie, Suomussalmi, 50



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Raatteentiestä on tehty historiaselvitys.<sup>249</sup> Sen mukaan Raatteentie rakennettiin hätäaputöinä vuosina 1915–19. Tietä perusparannettiin vuosina 1923–24 ja otettiin valtion hoitoon. Tiellä oli runsaasti henkilö- ja tavarankuljetusliikennettä vuoteen 1928 saakka. Talvisodassa vuosina 1939–40 tiellä käytiin torjuntataisteluita. Tie noudattelee edelleen alkuperäistä linjaustaan ja on historiallisesti arvokas.

<sup>249</sup> Anttonen 1986.



Raatteentie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 19,8 km.<sup>250</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että sotahistoriallisella tiellä saavutettiin talvisodan suurimpia torjuntavoittoja ja tielle tuhottiin vihollisen divisioonan kalustoineen. Matkailijoiden suosiman tien varrella on talvisodan muistomerkki, panssariesteitä, entisöity korsu ja juoksuhauta.<sup>251</sup>

Raatteentie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>252</sup>

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne seutukaava; maakuntakaava tekeillä, kulttuurihistoriallisesti arvokas alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
asukkaat toivovat tien parantamista, matkailullinen kohde, ei uhkia (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

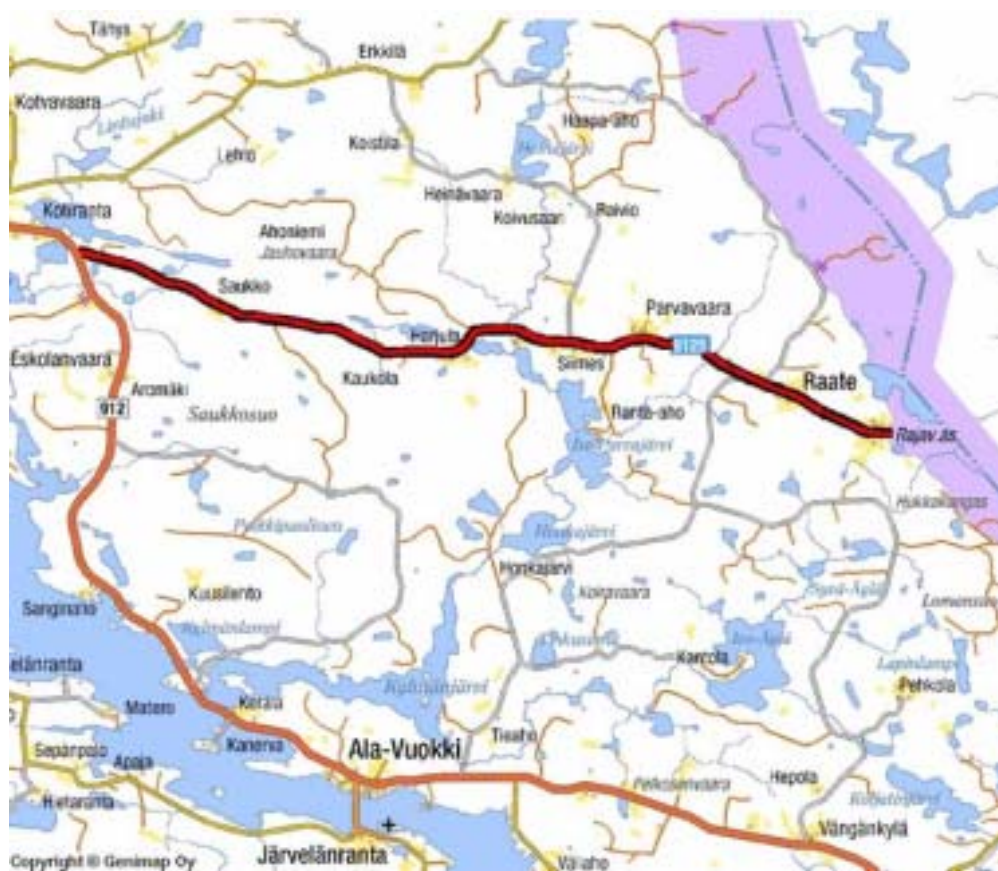
---

<sup>250</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksessa tien pituudeksi on merkitty 18 km.

<sup>251</sup> MobA M, Kainuun piiri 21.12.1981, Esitys museotieksi.

<sup>252</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 259.

### Maastotyöt 16.8.2006, Raatteentie



Kohde on viitoitettu. Tien alkupäässä on pysäköimisalue ja opastetaulu.

Mutkittelyssä soratiessä on myös pitkiä suorita. Tietä ympäröivät metsämaisemat ja sen varrella on myös muutamia taloja. Museotie ja sen varrella olevat sotahistorialliset kohteet muodostavat mielenkiintoisen ja elämyksellisen kokonaisuuden.

## 5.9 LAPIN TIEPIIRI

### 5.9.1 Simonkyläntie, Simo, 51



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Simonkylän tiestä on tehty kirjoitelma.<sup>253</sup> Pohjanlahden rantatie kulki rantaviivan myötäisesti Oulun, Kemin ja Tornion kautta Tukholmaan. Reittiä käytettiin postinkuljetukseen kelirikkoaikoina. Muulloin postinkulku järjestettiin vuoden 1638 määräysten mukaisesti Turusta Ahvenanmaan kautta Tukholmaan. Postin lisäksi rantatiellä on ollut myös hallinnollista ja taloudellista merkitystä. Ratsupolku määrättiin raivattavaksi vuonna 1652 ja kärrytieksi se valmistui vasta 1752, jolloin Ruotsin kuningas matkusti tietä myöten. Suomen sodassa 1808–09 se oli armeijan perääntymistie.

Simonkyläntie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Tien pituus on 2,9 km.<sup>254</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Simonkyläntie on osa Simonkylää, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>255</sup>

<sup>253</sup> Lilja 4/2005.

<sup>254</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto; Viitoituksesta puuttuu tien pituus.

<sup>255</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 268.

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne osayleiskaava, kulttuurihistoriallisesti arvokas alue

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ei muutoksia, ei uhkia, kohteen toivotaan säilyvän (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 10.8.2006, Simonkyläntie



Kohde on viitoitettu. Tien alkupäässä on pysäköimisalue ja opastetaulu.



Päällystetty Simonkyläntie on mutkitteleva ja kapea, johon on tehty kohtauspaikkoja. Tietä ympäröivät maalaismaisemat. Tien varrella on myös muita matkailukohteita.

### 5.9.2 Saarenputaan silta, Rovaniemi, 52



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Saarenputaan sillasta on tehty kirjoitelma.<sup>256</sup> Sen mukaan siltapaikalla oli jo 1800-luvulla vaskisepän mukaan nimetty matala Vaskurinsilta. Silta oli liian matala ja kevättulvien aikana vesi nousi sillan kannen yläpuolelle. Saarenputaan teräsbetonisen holvisillan suunnittelu aloitettiin vuonna 1916. Yli-insinööri Olli Martikaisen suunnittelema silta rakennettiin vuosina 1924–25. Silta palveli Rovaniemen ja Liinahamarin välistä liikennettä. Saksalaiset tuhosivat Lapin sodassa vuonna 1944 Jäämerentien sillat Saarenputaan siltaa lukuun ottamatta. Nelostien osana silta lakkasi olemasta vuonna 1965.

Saarenputaan silta otettiin museokohteeksi vuonna 1982.<sup>257</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Saarenputaan silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>258</sup>

<sup>256</sup> Lilja 1/2005.

<sup>257</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 6.1.1982, Neuvottelumuisto.

<sup>258</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 267.

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne asemakaava, rakennusoikeudet on käytetty

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
ylläpitokorjaussuunnitelma tekeillä (t)  
ei muutoksia, ei uhkia, kohteen halutaan säilyvän (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 14.8.2006, Saarenputaan silta



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on pysäköimisalue ja opastetäulu.

Kevyenliikenteen käytössä oleva teräsbetoninen holvisilta on päällystetty. Ympäristössä on omakotitaloja.

### 5.9.3 Ahdaskurun silta, Enontekiö, 53



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Ahdaskurun sillasta on tehty kirjoitelma.<sup>259</sup> Ahdaskurun silta rakennettiin vuonna 1943 Suomen ja Norjan välisen rajan tuntumaan. Sillan suunnitteli ja rakennutti TVH ja siihen osallistuivat myös saksalaiset. Toisen maailmansodan viimeinen taistelu Suomen osalta käytiin Kilpisjärven raja-alueella ja Norjaan perääntyvät saksalaiset tuhosivat Kilpisjärventien siltoineen. Ainoastaan pieni ja huomaamaton Ahdaskurun silta säilyi.

Ahdaskurun silta otettiin museokohteeksi vuonna 1983.<sup>260</sup> Esityksen perusteluissa todetaan, että silta on piirin toimialueella ainoa kivinen holvisilta.<sup>261</sup>

Ahdaskurun silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>262</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne seutukaava (2001)

<sup>259</sup> Lilja 3/2005.

<sup>260</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 16.6.1983, Neuvottelumuisto.

<sup>261</sup> MobA M, Lapin piiri 13.12.1982, Esitys museosillaksi.

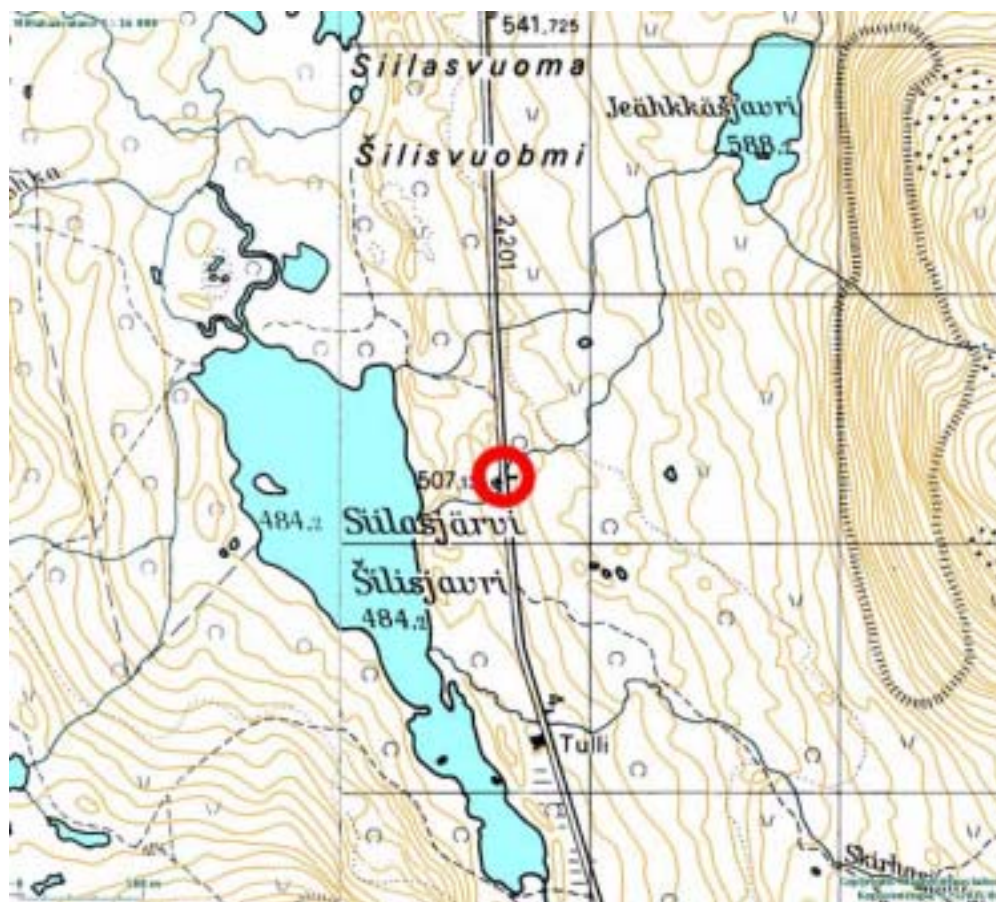
<sup>262</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 263.



Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
matkailullinen kohde, ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 12.8.2006, Ahdaskurun silta



Kohde on viitoitettu. Sillan vieressä on tilava pysäköimisalue ja opastetaulu.

Pieni kiviholvisilta on huomaamaton ja se maastoutuu päällystetyn E8-tien alle. Kiinnostava museokohde sijaitsee matkailullisesti hyvällä paikalla ja muodostaa tunturimaisemineen elämyksellisen kokonaisuuden.



### 5.9.4 Magneettimäki, Inari, 54



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Magneettimäestä on tehty kirjoitelma.<sup>263</sup> Magneettimäki polveutuu vanhasta Ruijan polusta, josta on ensimmäiset kirjalliset maininnat Saariselän kohdalta vuodelta 1598. Ivaloon valmistui tie Vuotson kautta vuonna 1913 ja Petsamoon 1930-luvulla, jolloin Roveniemi–Petsamo-tie sai nimen Jäämerentie. Jäämerentie tuli osaksi valtatie 4:ää vuonna 1938. Saariselän Urupään pohjoisrinne sai Magneettimäen nimen Petsamon liikenteen aikana 1941–42. Uuden tien valmistuttua 1970-luvun lopulla Magneettimäen tieosuus jäi syrjään yleisestä tiestä.

Magneettimäki otettiin museokohteeksi vuonna 1992. Tien pituus on 5 km.<sup>264</sup> Kohteen valinnasta ei ole perusteluja.

Magneettimäkeä ei ole mainittu rakennettu kulttuuriympäristö -luettelossa.<sup>265</sup>

#### Lisätiedot

Omistaja Metsähallitus  
Kaavatilanne seutukaava; yleis- ja maakuntakaavat tekeillä

<sup>263</sup> Lilja 2/2005; Erkki Liljan (eläkkeellä oleva perinneyhdyshenkilö) sähköpostikirjeet tekijälle 21.11.2006 ja 22.11.2006.

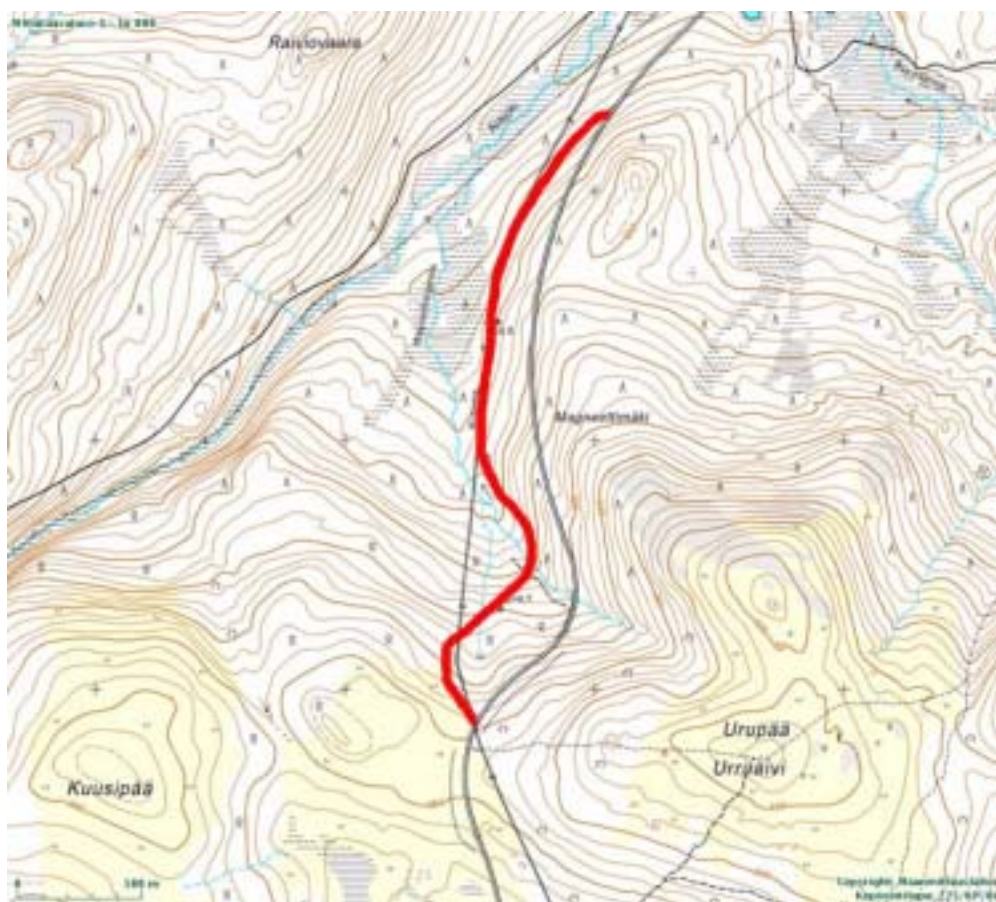
<sup>264</sup> MobA M, Tiemuseokohde Magneettimäki, Inari, Lapin tiepiirin kirje päätöksestä 17.7.1992 (hyväksytyt museokohteeksi 8.6.1992); Km-tieto Erkki Liljalta, puuttuu dokumenteista ja viitoituksesta.

<sup>265</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993.

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
matkailullinen kohde, ei uhkia, kohde säilyy (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia.

### Maastotyöt 14.8.2006, Magneettimäki



Kohde on viitoitettu. Tien keskivaiheilla on pysäköimisalue ja opastekatos.

Soratiessä on Lapin teille ominaisia pitkiä suoria ja mutkat ovat loivia. Tietä ympäröivät metsä- ja tunturimaisemat. Pysäköimisalueella on myös muistomerkki.

### 5.9.5 Nivajoki–Alajalve-tie, Utsjoki, 59



#### Arvoluokitus, tallennusluokka ja toimenpide-esitys

Tietoarvo	2, tutkimustietoa
Tieliikennehist. arvo	1, tieliikennehistoriallista arvoa
Säilyneisyysarvo	1, säilyneisyys hyvä
Tallennusluokka	3–4, pysyvästi säilytettävät museokohteet
Toimenpide-esitys	tallennus

#### Lähtötiedot

Nivajoki–Alajalve-tiestä on tehty kirjoitelma.<sup>266</sup> Pohjoisesta Suomesta puutuivat pitkään maantiet ja siellä kuljettiin paljon vesillä. Tenojoki on ollut meriyhteyden vaikutuksesta tärkeä hallinto- ja kauppareitti. Ensimmäiset kirjalliset merkinnät Tenosta kulkureittinä ovat vuodelta 1598, jossa on maininta reitillä olleista veneenvetoteistä. Nivajoki–Alajalve-tie on ylitsepääsemätömän Alaköngäs-kosken kiertotie. Tie liitettiin maantienä tieverkkoon 1928, vaikka sillä ei ollut kiinteää maayhteyttä muuhun tieverkkoon. Utsjoki–Nuorgam-maantien valmistuttua 1967 lakkautettiin Alaköngään tie maantienä. Alueella on Utsjoen laajin muinaisasutuspaikka.

Nivajoki–Alajalve-tie otettiin pohjoisimmaksi museokohteeksi vuonna 1983.<sup>267</sup> Tie poistettiin museokäytöstä 1990-luvulla, mutta palautettiin vuonna 2005 jälleen museotieksi.<sup>268</sup> Tien pituus on 4,8 km. Esityksestä puuttuvat perustelut.<sup>269</sup>

Nivajoki–Alajalve-tie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.<sup>270</sup>

<sup>266</sup> Liija 5/2005; Erkki Liljan sähköpostikirje tekijälle 23.11.2006.

<sup>267</sup> MobA M, Museotoimikunnan kokous 3.6.1983, Neuvottelumuistio.

<sup>268</sup> Muutoksen syyt olivat mm. yksityistie, museointipäätöksen epävirallisuus ja maaomistusolosuhteiden muuttuminen museotiellä. Vuonna 2001 laadittiin tiesuunnitelma, jossa museotien teialue erotettiin ja liitettiin liitännäisalueena Nivajoen maantiehen. Museotien teialue siirtyi valtion hallintaan. Vuonna 2003 museotietä paranneltiin ”hellävaraisesti” autolla ajettavaan kuntoon ja Tenon rannalle vierineet kaidekivet asetettiin paikoilleen (Erkki Liljan sähköpostikirje tekijälle 23.11.2006).

<sup>269</sup> Sälejoki-Hiekkanen, Heinonen & Virpimaa 1986, 140; km-tieto puuttuu viitoituksesta; MobA M, Lapin piiri 30.5.1983, Esitys museotieksi.

<sup>270</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, 270.

### Lisätiedot

Omistaja Tiehallinto  
Kaavatilanne rantaleiskaava, Alajalven alueella rantakaava

Muutokset, suunnitelmat, odotukset, toiveet ja uhat  
herkkä soraharjualue, arvokas maisemakokonaisuus,  
kuuluu harjensuojeluohjelmaan, pysäköintiin kiinnitettävä huomiota (k)

Saatujen lisätietojen perusteella kohteella ei ole erityisiä uhkia. Haasteena on herkän ja arvokkaan ympäristön suojeleminen.

### Maastotyöt 13.8.2006, Nivajoki–Alajalve-tie

Mittakaava 1 : 10 000

NORJA  
NORGE  
NORGA





Kohde on viitoitettu. Tien alkupäässä on pysäköimisalue ja opastekatos.

Osittain yksisuuntaisessa ja mutkittelevassa soratiessä on Lapin teille ominaisia pitkiä suoria. Tietä ympäröivät alkupäässä muutamat omakotitalot ja myöhemmin metsä- ja tunturimaisemat sekä muutama soranottoaika. Tietä näkyvät paikoin myös Tenojoki ja Norja. Museotie ympäristöineen muodostaa elämyksellisen kokonaisuuden.

## 6 JATKOTOIMENPIDE-EHDOTUKSET SELVITYKSEN POHJALTA

Selvityksessä todettiin, että kaikista museokohteista ei ole riittävästi tietoa ja niistä tulisi tehdä historia- ja lisäselvityksiä. Selvitysten avulla museaalinen arviointi voitaisiin viedä päätökseen ja määrittää lopullinen säilytettävä kokoelma.

Jatkossa olisi kiinnitettävä huomiota myös museokohdekokoelman edustavuuteen. Tallennuksen painopiste on aiemmin ollut keskiajalta 1900-luvun alkuvuosikymmeneen ja kokoelmasta puuttuvat esimerkit sotavuosisista nykypäivään. Myös kokoelmatietojen saatavuutta ja päivittämistä olisi nykyaikais-tettava siirtämällä kokoelmatiedot internetselainpohjaiseen kokoelmanhallin-tajärjestelmään.

Museokohdekokoelma on hajautettu ulkonäyttely ja sen saavutettavuuden olisi oltava kävijöille mutkatonta. Selvityksessä todettiin, että nyt kohteiden löytyminen ei ole aina helppoa ja niitä joudutaan etsimään: jatkossa tulisi kehittää ja edistää tiedotusta sekä nykyaikaistaa viitoitus ja opastetaulut.

Jotta museokohdekokoelman kehittäminen ja säilyttäminen sekä siihen liittyvä toiminta saataisiin toimivaksi ja ohjelmalliseksi, toiminnasta tulisi tehdä kattava ja pitkäjänteinen kehittämisohjelma.

### 2007

- määräaikaisesti säilytettävien kohteiden historia- ja lisäselvitykset
- kokoelmapolitiikan vahvistaminen

### 2008

- määräaikaisesti säilytettävien kohteiden historia- ja lisäselvitykset ja säilytettävän kokoelman lopullinen määrittäminen
- kehittämisohjelman suunnittelu
- museokohteiden kokoelmatietojen siirto internetselainpohjaiseen kokoelmanhallintajärjestelmään (nyk. kohdekortit)

### 2009

- kehittämisohjelman toteuttaminen aloitetaan

### 2010

- museotie- ja -siltakohde -verkkonäyttely ja muut kohteiden saavutettavuuden parantamiseen liittyvät toimenpiteet

## LÄHTEET

### Arkistolähteet

Mobilian arkisto (MobA)

Museotie- ja -siltaselvitysaineistot

Kohdekansiot (K)

Tiemuseon arkistoaineistot

Inventoinnit ja tutkimukset (I)

Museokohdeaineistot (M)

### Sähköpostiviestit

Lilja Erkki. Museokohteet 21.11.2006, Magneettimäen nimi 22.11.2006 ja Pyytämiäsi tarkennuksia Alakönkään museotiestä 23.11.2006. Sähköpostikirjeet tekijälle.

### WWW-dokumentit

Museotiet ja -sillat -esite 2002,

<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/3561.PDF>. Luettu 3.10.2006.

Rakennettu kulttuuriympäristö, Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo, <http://www.nba.fi/rky1993/>. Luettu 3.10.2006.

### Museotie- ja -siltaesitteet

Museotiet ja -sillat, Tielaitos 1999

Museotiet ja -sillat, Tiehallinto 2002

### Painamattomat tutkimukset, historiaselvitykset, kirjoitelmat ja toimintakertomukset

Halikon silta "Iso kivisilta" (historiaselvitys, 7 s.)

Hartikainen Esko, Museotie Toholampi–Hankavesi 1981 (kirjoitelma, 2 s.)

Heinonen Jaakko, Tiemuseo, 1980 (kirjoitelma, 6 s.)

Hermunen Leila, Alvettulan vanhan sillan historia, Hämeen tie- ja vesirakennuspiiri, Tampere 1983 (tieteellinen tutkimus, 59 s.)

Hiltunen Eino, Tuusulanjärven rantatie, Kulttuurimuistojen reunustama museotie, 1985 (kirjoitelma, 11 s.)

Hämeen Härkätie, Suuri Turuntie (historiaselvitys, 6 s.)

Jokinen Pauli, Pattijoki, Oulun tie- ja vesirakennuspiirin tiemuseokohteet, 1984a (historiaselvitys, 7 s.)

Jokinen Pauli, Ponkilan silta, Oulun tie- ja vesirakennuspiirin tiemuseokohteet, 1984b (historiaselvitys, 8 s.)

Jokinen Pauli, Piippola–Saviselkä, Oulun tie- ja vesirakennuspiirin tiemuseokohteet, 1984c (historiaselvitys, 5 s.)

Kokemäen silta (T-754) (= Tulkkilan silta, historiaselvitys, 7 s.)

Kononen Seppo, Nikkilänmäen yksityistie (kirjoitelma, 16 s.)

Konttijärvi Eija, Savisillan historia (tieteellinen tutkimus, 21 s.)

Lapijoen kivisilta, ent. Taipaleen silta (historiaselvitys, 6 s.)

Lehtipuu Eero, Tiemuseon aatetta ja alkuvaiheita, 1979 (kirjoitelma 4 s.)

Lilja Erkki, Saarenputaan eli Vaskurinsillan tarina, Lapin tiepiirin tiemuseokohteiden historia n:o 1, 2005 (kirjoitelma, 9 s.)

Lilja Erkki, Magneettimäen historia, Lapin tiepiirin tiemuseokohteiden historia n:o 2, 2005 (kirjoitelma, 16 s.)

Lilja Erkki, Ahdaskurun silta, Lapin tiepiirin tiemuseokohteiden historia n:o 3, 2005 (kirjoitelma, 10 s.)

Lilja Erkki, Simonkylän museotien tarina, Lapin tiepiirin tiemuseokohteiden historia n:o 4, 2005 (kirjoitelma, 8 s.)

Lilja Erkki, Nivajoki–Alajalve museotie eli Alakönkään vanha ohitustie, Lapin tiepiirin tiemuseokohteiden historia n:o 5, 2005 (kirjoitelma, 8 s.)

Markkulan silta (T-1256) (historiaselvitys, 3 s.)

Masonen Jaakko, Hämeen Härkätie nuoremmalta rautakaudelta keskiajan lopulle (tutkimus, 24 s. + liitteet)

Muntin silta (historiaselvitys, 3 s.)

Mähönen Hannu, Vornan tie, Eno, Lieksa, Joensuu 1986a (tieteellinen tutkimus, 33 s. + liitteet)

Mähönen Hannu, Haarajoen silta, Tuupovaara, Joensuu 1986b (tieteellinen tutkimus, 16 s. + liitteet)

Nieminen H.A., Aunessilta, Teisko, Tie- ja vesirakennuslaitoksen Hämeen piiri 1973 (rakennushistoriallinen kirjoitelma, 18 s.)

Pyyppönen Erkki, Koiviston museotie (Tiivistelmä Koiviston kyläkirjan aineistosta) 1998 (kirjoitelma, 2 s.)

Raunio Eino, Rantamaantien kertomaa (kirjoitelma, 8 s.)  
Suomen tiemuseon kehitysvaiheita, 1982 (kirjoitelma 5 s.)



Tiemuseon toimintakertomukset 1978–1987

Zetterberg Pentti, Pyhäjoen Etelänkylän isonsillan dendrokronologinen iänmäärittäminen, Joensuun yliopisto, Karjalan tutkimuslaitos, Ekologian osasto, Dendrokronologian laboratorio, Joensuu 1987 (tutkimus, 18 s.)

### **Kirjallisuus**

Aitta Seppo (toim), Siltojemme historia, Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL, Keuruu 2004

Anttonen Maire, Valtakunnalliset tiemuseokohteet Kainuussa, Tie- ja vesirakennuslaitos, Kainuun piiri, Kajaani 1986 (historiaselvitykset)

Backman Harald, Savukosken maantiesilta Pyhtäällä, Teknillinen aikakauskirja 4/1928, s. 218–233

Christiani & Nielsen 1904–1929, Twenty-five years of civil engineering, Christiani & Nielsen, Copenhagen 1929

Glader Sven-Erik, Toby stenbro Korsholm, Tuovilan kivisilta Mustasaari, Tuovilan kunta, Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri, Korsholm 1981

Hiltunen Petri, Tuusulan rantatie Ruotsin vallan aikana, TVL, Uudenmaan piiri, Helsinki 1988

Hujanen Erkki, Heinäjoen silta Pihtiputaalla, Tiemuseon julkaisu 3, Tie- ja vesirakennuslaitos, Helsinki 1987

Hyttinen Esko, Teräs siltojen rakennusaineena, Osa I, Teräs ja terässillat vuosina n. 1849...1890. Oulun yliopiston rakennustekniikan laboratorio, julkaisu 40, Oulu 2001

Häyrynen Maunu, Betonin käyttö sillan- ja vesirakennuksessa 1800-luvun lopulta 1960-luvun alkuun. Teoksessa Betoni Suomessa 1860–1960, Suomen Betonitieto Oy, Jyväskylä 1991, s. 113–177

Jokipii Mauno, Kyrönkankaan vanhan maantien historiaa. Teoksessa Kyrönkankaantie, Kirjoituksia luonnosta, tien historiasta ja käyttömahdollisuuksista, Ikaalinen 1996, s. 6–27

Kohti ekotehokasta liikennejärjestelmää, Ympäristöohjelma 2010, Tiehallinto 2006

Konttijärvi Eija, Pyhäjoen Etelänkylän isonsillan historia, Keski-Pohjanmaan tie- ja vesirakennuspiiri, Ylivieska 1987

Koponen Kyösti, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, Tiemuseotoimikunta, Helsinki 1983

Liimatainen Kirsi, Tiehallinnon kuvakokoelmat, Seulonta, arkistointi ja säilyttäminen, Osa 1 Perinteiset kuvat, Sisäisiä julkaisuja 17/2002, Tiehallinto, Helsinki 2002

Liimatainen Kirsi, Tiehallinnon perinnetyön käsikirja, Museokohteet, kokoelmat, näyttelyt ja tutkimus, Sisäisiä julkaisuja 2/2003, Tiehallinto, Helsinki 2003

Masonen Jaakko, Peräkunnan tie, Kurun–Ruoveden tien historia, Tiemuseon julkaisuja 1, Tampere 1985

Masonen Jaakko, Hämeen Härkätie, Synty ja varhaisvaiheet, Tiemuseon julkaisuja 4, Helsinki 1989

Masonen Jaakko & Hänninen Mauno (toim.), Pikeä, hikeä, autoja, Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005, Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta Tielaitosta 3, Tielaitos, Helsinki 1995

Masonen Jaakko, Antila Kimmo, Kallio Veikko & Mauranen Tapani (toim.), Soraa, työtä, hevosia, Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945, Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta Tielaitosta 2, Tielaitos, Helsinki 1999

Mauranen Tapani (toim.), Maata, jäätä, kulkijoita, Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860, Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta Tielaitosta 1, Tielaitos, Helsinki 1999

Mäntylä Eero, Hattulan historia, Hämeenlinna 1976

Nenonen Marko, Moottoritie Tampereelle, Tiemuseojulkaisuja 19, Tielaitos, Helsinki 2000

Pakarinen Olavi & Miettinen Marita, Suuri Savontie, Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Mikkeli 1994

Pyyppönen Erkki, Koiviston historiaa, Koiviston kyläyhdistys, 2000

Rakennettu kulttuuriympäristö, Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16, Ympäristöministeriö, Museovirasto, Helsinki 1993

Salminen Tapio, Suuren Rantatien inventointi 1991, Inventointikertomuksen yhteenvetoraportti, Tiemuseon raportteja 1/1992, Tiehallitus, Tiemuseo, Tampere 1992

Salminen Tapio, Suuri Rantatie, Stora Strandvägen, Tiemuseon julkaisuja 7, Tielaitos, Painatuskeskus, Helsinki 1993a

Salminen Tapio, Huovintie Satakunnassa, Oripään ja Ulvilan välisen keskiaikaisen maantien linjaus ja sen muutokset uudella ajalla, Satakuntaliitto 1993, Sarja A:210, Tielaitos, Tiemuseon raportteja 4/1993, Pori 1993b

Salminen Tapio, Pohjanmaan tiet ja tieverkko vuoteen 1635. Teoksessa Salminen Tapio, Toivo Raisa Maria & Haavisto Timo, Pohjanmaan kautta, Tiet ja tieliikenne Pohjanmaalla keskiajalta 1990-luvulle, Tiemuseon julkaisuja 15, Tielaitos, Vaasan Tiepiiri, Jyväskylä 1997, 17–121

Suomen teiden historia I, Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen, Tie- ja vesirakennushallitus, Suomen Tieyhdistys, Helsinki 1974

Suomen teiden historia II, Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle, Tie- ja vesirakennushallitus, Suomen Tieyhdistys, Helsinki 1977

Sälejoki-Hiekkänen Leena, Heinonen Jaakko & Virpimaa Rismo (toim.), Tie yhdistää, Tie- ja vesirakennuslaitos, Valtion painatuskeskus 1986

Teitti Jaakko, Jaakko Teitin luettelossa vuosilta 1555–1556, Helsinki 1894

Toivo Raisa Maria, Kruunun ja rahvaan tiet, Pohjanmaan teiden historia suurvalta-ajalta Suomen sotaan. Teoksessa Salminen Tapio, Toivo Raisa Maria & Haavisto Timo, Pohjanmaan kautta, Tiet ja tieliikenne Pohjanmaalla keskiajalta 1990-luvulle, Tiemuseon julkaisuja 15, Tielaitos, Vaasan Tiepiiri, Jyväskylä 1997, s. 123–244

Viertola Juhani, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana. Teoksessa Suomen teiden historia I, Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen, Tie- ja vesirakennushallitus, Suomen Tieyhdistys, Helsinki 1974, s. 35–129

Voionmaa (Wallin) Väinö, Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana, Historiallis-maantieteellinen, kolmella kartalla valaistu tutkimus, Kuopio 1893

## LIITTEET

1. Selvitysprojektin käyttöön saadut lähtötiedot
2. Selvitysprojektin käyttöön saadut lisätiedot
3. Maastotöissä kootut tiedot
4. Kohdekortti-malli
5. Kokoelmapolitiikka 1.2.2007
6. Museoteiden arvoluokitus, tallennusluokat ja toimenpide-esitykset
7. Museosiltojen arvoluokitus, tallennusluokat ja toimenpide-esitykset





## 1. SELVITYSPROJEKTIN KÄYTTÖÖN SAADUT LÄHTÖTIEDOT

Selvitysprojeektin käyttöön saadut lähtötiedot						tieto				
nro	nimi	piiri	museo- ointi- vuosi	kohteesta on viitatus- suunnitelma	historiadokum.	kohteesta on vähän tietoa	mainintoja kirjaj- lisuudessa*	kirjoitelma	historiaselvitys	tieteellinen tutkimus
1	<b>Fagervikintie</b>	U	1982	1						1
2	<b>Tuusulanjärven rantatie</b>	U	1982							1
3	Espoonkartanon Sägbron silta	U	1982	1	1	1				
4	Värnäsins silta	U	1982	1		1				
5	Myllysilta	U	1982	1	1	1				
6	Tönnön silta	H	1982	1	1		1			
7	<b>Vanhalinnantie</b>	T	1982	1						1
8	Muntin silta	T	1982	1					1	
9	Halikon vanha silta	T	1982	1	1				1	
10	Lapijoen silta	T	1982	1	1				1	
11	Tulkkilän silta	T	1982	1	1				1	
12	Lankosken silta	T	1987	1	1			1		
13	<b>Porras-Renko-tie</b>	H	1982	1						1
14	<b>Kuru-Ruovesi-tie</b>	H	1990	1						1
15	Mierolan silta	H	1982	1	1		1			
16	<b>Alvettulan silta</b>	H	1982	1	1					1
17	Aunessilta	H	1982	1	1			1		
18	Markkulan silta	H	1982	1	1				1	
19	<b>Tallimäki-Virojoki-tie</b>	KaS	1982							1
20	Niskapietiläntie	KaS	1989			1				
21	Savukosken silta	KaS	1982	1	1		1			
22	Salmen silta	KaS	1982			1				
23	Mullinkosken silta	KaS	1982		1		1			
24	Keskikosken silta	KaS	1982		1	1				
25	<b>Kuortti-Miekansalmi-tie</b>	KaS	1982	1						1
26	Porrassalmentie	KaS	1982	1		1				
27	Enonkosken silta	KaS	1982		1	1				
28	Virransalmen silta	KaS	1990	1	1	1				
29	Korian silta	KaS	1996	1	1	1				
30	Toholahti-Hankavesi-tie	SK	1982	1				1		
31	Nikkilänmäentie	SK	1985	1				1		
32	<b>Vornantie</b>	SK	1982							1
33	<b>Haarajoen silta</b>	SK	1982		1					1
34	Viherin silta	KeS	1982	1	1	1				
35	<b>Heinäjoen silta</b>	KeS	1982	1	1					1
36	Kyrönkankaan kesätie	V	1982	1			1			
37	Minnestodsintie	V	1982	1	1	1				
38	Närpes Nybro	V	1982	1		1				
39	Harrströmin silta	V	1982			1				
40	Tuovilan silta	V	1982	1				1		
41	Perttilän silta	V	1982	1	1	1				
42	Pattijoen silta	O	1982	1					1	
43	Ponkilän silta	O	1982	1	1				1	
44	<b>Savisilta</b>	O	1982	1	1					1
45	<b>Etelänkylän Isosilta</b>	O	1982	1						1
46	Saviselkä-Piippola-tie	O	1982	1					1	
47	Paltaniementie	O	1982	1					1	
48	Tervasalmen silta	O	1982	1	1				1	
49	Möykkysenjoen silta	O	1982	1	1				1	
50	Raatteentie	O	1982	1					1	
51	Simonkyläntie	L	1982	1				1		
52	Saarenputaan silta	L	1982	1	1			1		
53	Ahdaskurun silta	L	1983	1				1		
54	Magneettimäki	L	1992					1		
55	<b>Huovintie</b>	T	1998							1
56	Koiviston paikallistie	KeS	1998					1		
57	Männikön silta	SK	1998		1	1				
58	Mattilan silta	V	1986	1	1	1				
59	Nivajoki-Alajalve-tie	L	1983	1	1			1		
yht.				44	29	17	5	11	12	14

\* mainittu vain niissä tapauksissa, joissa muuta tietoa kohteesta ei ole

## 2. SELVITYSPROJEKTIN KÄYTTÖÖN SAADUT LISÄTIEDOT

Kohteen perustiedot ja selvitysprojektin käyttöön saamat lisätiedot							Tiepiirin tiedot		Kunnan tiedot		
Museokohde							tienpidon suunnitelma	odotukset, toiveet, uhat	voim. oleva kaava	odotukset, toiveet, uhat	kehittämisen suunnitelmat
nro	nimi	muu nimi	kunta	piiri	omistaja	museointivuosi					
1	Fagervikintie	Suuri rantatie	Inkoo	U	Tiehallinto	1982	0	+	y	-	-
2	Tuusulanjärven rantatie		Tuusula	U	Tiehallinto	1982	0	+	a	+	-
3	Espoonkartanon Sägbron silta		Espoo	U	Tiehallinto	1982	0	+	y	-	-
4	Värnäsinsilta		Kirkkonummi	U	Tiehallinto	1982	0	+	y	-	+
5	Myllysilta		Nurmijärvi	U	yksityinen	1982	0	+	oyk	-	-
6	Tönnönsilta		Orimattila	H	kunta	1982	-	-	a	+	-
7	Vanhalinnantie	Hämeen Härkätie	Lieto	T	yksityinen	1982	0	+	a	+	-
8	Muntin silta		Taivassalo	T	yksityinen	1982	0	0	r	-	-
9	Halikon vanha silta		Halikko	T	Tiehallinto	1982	+	0	y	0	0
10	Lapijoen silta		Eurajoki	T	yksityinen	1982	+	0	s	-	-
11	Tulkkilan silta		Kokemäki	T	Tiehallinto	1982	0	0	a	-	-
12	Lankosken silta		Merikarvia	T	Tiehallinto	1987	+	0	s	-	-
13	Porras-Renko-tie	Hämeen Härkätie	Loppi ja Renko	H	Tiehallinto	1982	-	-	m	+	-
14	Kuru-Ruovesi-tie	Peräkunnantie	Ruovesi	H	Tiehallinto	1990	-	-	a	+	-
15	Mierolan silta		Hattula	H	kunta	1982	-	-	a	+	-
16	Alvettulan silta		Hauho	H	kunta	1982	-	-	oyk	+	-
17	Aunessilta		Tampere	H	Tiehallinto	1982	-	-	ryk	-	-
18	Markkulan silta		Kihniö	H	Tiehallinto	1982	-	-	s	-	-
19	Tallimäki-Virojoki-tie	Suuri rantatie	Hamina ja Virolahti	KaS	Tiehallinto	1982	+	+	oyk	+	+
20	Niskapietiläntie		Ruokolahti ja Rautjärvi	KaS	Tiehallinto	1989	-	+	ryk	-	+
21	Savukosken silta		Pyhtää ja Ruotsinpyhtää	KaS	Tiehallinto	1982	+	+	s	+	+
22	Salmen silta		Hamina	KaS	kunta	1982	0	+	a	+	-
23	Mullinkosken silta		Hamina	KaS	Tiehallinto	1982	0	+	a	-	-
24	Keskikosken silta		Anjalankoski	KaS	Tiehallinto	1982	0	+	a	-	+
25	Kuortti-Miekansalmi-tie	Suuri Savontie	Pertunmaa	KaS	Tiehallinto	1982	0	+	s	-	-
26	Porrassalmentie		Mikkeli	KaS	Tiehallinto	1982	0	+	oyk	+	-
27	Enonkosken silta		Enonkoski	KaS	Tiehallinto	1982	-	+	a	+	+
28	Virransalmen silta		Mäntyharju	KaS	yksityinen	1990	0	+	s	+	-
29	Korian silta		Elimäki	KaS	Tiehallinto	1996	0	+	y/s	+	+
30	Toholahdi-Hankavesi-tie		Rautalampi	SK	Tiehallinto	1982	-	-	s	+	-
31	Nikkilänmäentie		Leppävirta	SK	yksit. thk*	1985	-	-	y	+	-
32	Vornantie		Eno	SK	Tiehallinto	1982	-	-	s	-	-
33	Haarajoen silta		Joensuu	SK	Tiehallinto	1982	-	-	s	0	0
34	Viherin silta		Joutsa	KeS	kunta	1982	-	-	ryk	+	-
35	Heinäjoen silta		Pihtipudas	KeS	Tiehallinto	1982	+	+	a	+	-
36	Kyrönkankaan kesätie		Kauhajoki	V	yksityinen	1982	0	-	m	+	-
37	Minnestodsintie		Oravainen	V	Tiehallinto	1982	0	0	s	+	-
38	Närpes Nybro		Närpiö	V	Tiehallinto**	1982	-	+	a	-	-
39	Harrströmin silta		Korsnäs	V	Tiehallinto	1982	0	0	s	+	-
40	Tuovilan silta		Mustasaari	V	Tiehallinto	1982	0	0	y	-	-
41	Perttilän silta		Isokyrö	V	yksityinen	1982	0	0	a	+	+
42	Pattijoen silta		Raahe	O	kunta	1982	-	0	a	-	-
43	Ponkilän silta		Muhos	O	kunta	1982	-	0	a	+	-
44	Savisilta		Ylivieska	O	kunta	1982	-	0	a	-	+
45	Etelänkylän Isosilta		Pyhäjoki	O	Tiehallinto	1982	-	+	a/oyk	+	-
46	Saviselkä-Piippola-tie		Kärsämäki ja Piippola	O	Tiehallinto	1982	-	0	m	+	-
47	Paltaniementie		Kajaani	O	Tiehallinto	1982	-	0	oyk	+	+
48	Tervasalmen silta		Kuhmo	O	Tiehallinto	1982	-	0	s	+	-
49	Möykkysenjoen silta		Ristijärvi	O	Tiehallinto	1982	-	0	s	-	-
50	Raatteentie		Suomussalmi	O	Tiehallinto	1982	-	0	s	+	-
51	Simonkyläntie		Simo	L	Tiehallinto	1982	-	-	oyk	+	-
52	Saarenputaan silta		Rovaniemi	L	Tiehallinto	1982	+	-	a	+	-
53	Ahdaskurun silta		Enontekiö	L	Tiehallinto	1983	-	-	s	+	-
54	Magneettimäki		Inari	L	Metsähallitus	1992	-	-	s	-	-
55	Huovintie		Köyliö	T	Tiehallinto	1998	0	0	a/s	-	-
56	Koiviston paikallistie		Äänekoski	KeS	Tiehallinto	1998	-	+	oyk	+	+
57	Männikön silta		Sonkajärvi	SK	Tiehallinto	1998	-	-	a	0	0
58	Mattilan silta		Alahärmä	V	Tiehallinto	1986	0	+	a	+	-
59	Nivajoki-Alajalve-tie		Utsjoki	L	Tiehallinto	1983	-	-	ryk/s	+	-

lyhenteiden selitykset:

\* yksityinen tienhoitokunta (kunta + Tiehallinto), \*\* päällyste kunnan plus = on, miinus = ei ole, 0 = ei kommentoitu

a = asemakaava, y = yleiskaava, s = seutukaava, r = rakennuskaava, m = maakuntakaava, oyk = osayleiskaava, ryk = rantayleiskaava

### 3. MAASTOTÖISSÄ KOOTUT TIEDOT

Maastotöissä kootut tiedot			viitoitus		pysäköimisalue tms.					opastetalo tms.			
nro	nimi	piiri	on	ei ole	pysäköi- misalue	levähdys- alue	palvelu- alue	p-alue puuttuu	kevyeräik. väylä	opastetalo	kulunut opastetalo	opastetalo- puuttuu	opaste- katos
1	Fagervikintie	U	1		1						1		
2	Tuusulanjärven rantatie	U	1		1						1		
3	Espoonkartanon Sägbron silta	U	1		1					1			
4	Värnäsin silta	U	1		1						1		
5	Myllysilta	U		1	1							1	
6	Tönnön silta	H	1		1						1		
7	Vanhalinnantie	T	1		1					1			
8	Muntin silta	T	1		1					1			
9	Halikon vanha silta	T	1						1	1			
10	Lapijoen silta	T	1		1					1			
11	Tulkkilan silta	T		1	1					1			
12	Lankosken silta	T		1			1			1			
13	Porras-Renko-tie	H	1		1					1			
14	Kuru-Ruovesi-tie	H	1		1					1			
15	Mierolan silta	H	1		1					1			
16	Alvettulan silta	H	1		1					1			
17	Aunessilta	H	1		1					1			
18	Markkulan silta	H		1	1							1	
19	Tallimäki-Virojoki-tie	KaS	1		1					1			
20	Niskapietiläntie	KaS	1		1					1			
21	Savukosken silta	KaS	1		1					1			
22	Salmen silta	KaS	1		1					1			
23	Mullinkosken silta	KaS		1				1				1	
24	Keskikosken silta	KaS	1		1					1			
25	Kuortti-Miekansalmi-tie	KaS	1		1					1			
26	Porrassalmentie	KaS	1		1					1			
27	Enonkosken silta	KaS	1						1	1			
28	Virransalmen silta	KaS	1					1		1			
29	Korian silta	KaS	1		1					1			
30	Toholahhti-Hankavesi-tie	SK	1		1					1			
31	Nikkilänmäentie	SK	1		1					1			
32	Vornantie	SK	1		1					1			
33	Haarajoen silta	SK	1		1					1			
34	Viherin silta	KeS	1		1								1
35	Heinäjoen silta	KeS	1		1								1
36	Kyrönkankaan kesätie	V	1		1					1			
37	Minnestodsintie	V	1		1					1			
38	Närpes Nybro	V	1		1					1			
39	Harrströmin silta	V		1	1					1			
40	Tuovilan silta	V		1	1						1		
41	Perttilän silta	V	1					1		1			
42	Pattijoen silta	O	1						1	1			
43	Ponkilan silta	O	1						1	1			
44	Savisilta	O	1						1	1			
45	Etelänkylän Isosilta	O	1		1					1			
46	Saviselkä-Piippola-tie	O	1		1					1			
47	Paltaniementie	O	1		1					1			
48	Tervasalmen silta	O	1		1					1			
49	Möykkysenjoen silta	O	1		1					1			
50	Raatteentie	O	1		1					1			
51	Simonkyläntie	L	1		1					1			
52	Saarenputaan silta	L	1		1					1			
53	Ahdaskurun silta	L	1		1					1			
54	Magneettimäki	L	1		1								1
55	Huovintie	T	1		1					1			
56	Koiviston paikallistie	KeS	1		1								1
57	Männikön silta	SK	1		1					1			
58	Mattilan silta	V	1					1			1		
59	Nivajoki-Alajalve-tie	L	1		1								1
<b>yht.</b>			52	7	49	0	1	4	5	45	6	3	5
					50			51					



## 4. KOHDEKORTTI-MALLI



### KOHDEKORTTI museosilta no. 33

<b>Nimi</b>	<b>Haarajoen silta</b>	
<b>Tiepiiri</b>	Savo-Karjalan	
<b>Maakunta</b>	Pohjois-Karjala	
<b>Kunta</b>	Joensuu	
<b>Asema tiestöllä</b>	syрjässä liikenteeltä	
<b>Käyttötark.</b>	vesistösilta	
<b>Vesistö</b>	Haarajoki	
<b>Omistaja</b>	Tiehallinto	
<b>Kunnossapitäjä</b>		
<b>Tierek. osoite</b>	495/3/3547	
<b>Osoite/koordin.</b>		
<b>Rakentaja</b>	TVH, Karjalan piiri	
<b>Valm. vuosi</b>	1927	
<b>Tyyppi</b>	teräsbetoninen ulokepalkkisilta, aukkoja 3	
<b>Arvoluokitus</b>	Tietoarvo 1, tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus Tieliikennehist. arvo 1, tieliikennehistoriallista arvoa Säilyneisyysarvo 1, säilyneisyys hyvä	
<b>Tallennusluokka</b>	3-4, pysyvästi säilytettävät museokohteet	
<b>Kuvaus/lisätied.</b>	museokohteeksi 1982	
<b>Dokumentit</b>	arkistoaineistot, piirustukset, valokuvat	
<b>Liitteet</b>	museotie- ja -siltakohdeselvityksen kohdekansio 2006	
<b>Täyttöpäivä</b>	25.10.2006	
<b>Täyttäjä</b>	Kirsi Liimatainen, Mobilia	

## 5. KOKOELMAPOLITIikka 1.2.2007

### Kokoelmapolitiikan tavoitteet

Tiehallinnon museoteiden ja -sillojen kokoelmapolitiikan<sup>271</sup> avulla arvoluokitetaan kohteet ja määritetään niiden tallennusluokat. Kokoelmapolitiikan tavoitteena on varmistaa, että arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvoa tukevat arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistot tallentuvat pitkäjänteisesti säilytettäväksi Tiehallinnon perinnekokoelmaksi ja osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta.

### Kokoelmapolitiikan kohteet

Tiehallinnolla on tällä hetkellä 37 museosiltaa ja 22 museotietä. Kohteet ajoittuvat keskiajalta 1960-luvulle ja sijoittuvat eri puolille Suomea.

Kokoelmapolitiikkaa käytetään jatkossa myös tulevien museokohdealoitteiden arvioinnissa.

### Arvaluokitus

Kohteiden merkittävyys ja tallennustarve määritellään arvaluokituksella, jonka avulla rajataan perinnekokoelman kannalta merkittävät aineistot merkityksettömistä.

Kohteet arvioidaan kolmen kriteerin avulla:

- Tietoarvo
- Tieliikennehistoriallinen arvo
- Säilyneisyysarvo

Jokaisesta kriteeristä annetaan pisteet 1-3.

#### Tietoarvo

Tietoarvon avulla selvitetään onko kohdetta tutkittu tai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa, jolloin tarvitaan lisätutkimuksia.

Pisteet:

- 1 tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen
- 2 tieto perustuu tutkimuksiin tai julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteereitä tai kohteesta on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa
- 3 kohteen historiasta on vain vähän tai ei lainkaan tietoa

---

<sup>271</sup> Museokohteiden kokoelmapolitiikka on muodostettu Tiehallinnon esine- ja kuva-kokoelmien kokoelmapolitiikkojen pohjalta, Liimatainen 2002, 15-16 ja 2003, 21-23.

### Tieliikennehistoriallinen arvo

Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään liittyykö kohde Suomen tie- liikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan.

Keskeisiä ajanjaksoja<sup>272</sup>:

Keski-ajan/Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet

- Suuri rantatie
- Ylinen Viipurintie
- Hämeen Härkätie
- Suuri Savontie
- Huovintie
- Kyrönkankaantie
- silta- ja lauttapaikat

1600-1700-luvun tieverkon rakentuminen

Rakentamisen pontimena oli erityisesti kauppa sisämaasta satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti).

- 1600-luvulla teitä kunnostettiin ja tieverkkoa laajennettiin
- postitiet
- Pohjanmaan maantiet
- Karjalan Kannaksen tieolojen parantaminen 1600-luvun lopulta
- Suomenlahden itärannikon ja Savon välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun alussa
- Savo-Karjalan sekä Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa
- puusillat
- ensimmäiset kivisillat 1700-luvun lopulla

1800-luvun maantieverkon täydennykset

Rakentamisen pontimena olivat erityisesti sisämaakaupan sekä alkavan puunjalostusteollisuuden tarpeet. Tieverkon rakentamista alkoivat ohjata myös hätäaputyöt.

- autonomian alkupuolella rakennettiin etupäässä ns. yhdysteitä, jotka helpottivat suurten maanteiden sekä sisämaan pitäjien ja rannikko-kaupunkien liikennettä, hidas teollisuuden kasvu näkyi ruukkiteiden rakentamisena
- sisävesi- ja rautatieliikennettä palvelevat tiet (höyrylaivaliikenne, Saimaan kanava 1856, ensimmäinen rautatie 1862)
- puusillat
- kivisillat
- ensimmäiset betonisillat 1890-luvulla
- ensimmäiset teräksiset rautatiesillat 1870-luvulla
- ensimmäiset teräksiset maantiesillat 1880-luvulla

Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920–1930-luvuilla

---

<sup>272</sup> Koponen 1983; Mauranen 1999; Masonen, Antila, Kallio & Mauranen 1999; Masonen & Hänninen 1995; Suomen teiden historia I 1974; Suomen teiden historia II 1977; Aitta 2004; Teitti 1894.

Rakentamisen pontimina olivat erityisesti autoliikenne ja matkailun tarpeet.

- tiestön ja siltojen korjaukset
- puusillat
- kivisillat
- ensimmäiset teräsbetonisillat 1910-luvulla
- terässillat

Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys

Rakentamisen pontimina oli erityisesti keskusten välillä lisääntynyt maantieliikenne, erityisesti linja-autoliikenne.

- ensimmäisen valtatieluokituksen mukainen tieverkko

Sotatiet ja jälleenrakennus

Tieverkon rakentamisen pontimina oli erityisesti turvata sotilaallisesti merkittävien liikenneyhteyksien toiminta.

- sotilaallisesti merkittävät tieurat
- sodassa tuhoutuneet tai sodan jälkeen jälleenrakennetut kohteet Itä- ja Pohjois-Suomessa
- puusillat

Työllisyystöinä 1950-60-luvuilla tehdyt tiet

Rakentamisen pontimina olivat työttömyys- ja sosiaalipoliittiset näkökohdat sekä kasvavan autoliikenteen tarpeet.

- työllisyystöinä, erityisesti siirtotyömailla rakennetut kohteet
- teräsbetonisillat
- terässillat

Nykyaikaisen tieverkon rakentaminen 1960-luvulta lähtien

Rakentamisen pontimina oli nopeasti kasvava autoliikenne erityisesti Etelä-Suomessa.

- Maailmanpankin lainoilla 1960–1970-luvuilla rakennetut kohteet
- teräs- ja teräsbetonisillat

Pisteet:

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

#### Säilyneisyysarvo

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida.

Pisteet:

- 1 säilyneisyys hyvä
- 2 säilyneisyys välttävä
- 3 säilyneisyys huono



## Tallennusluokat

Arvoluokituksessa saatujen kokonaispisteiden 3-9 perusteella kohteet jakautuvat kolmeen tallennusluokkaan. Kohteille tehtävät jatkotoimenpiteet määräytyvät tallennusluokan mukaan.

Arvoluokituksen kokonaispisteet ja tallennusluokat:

3-4	pysyvästi säilytettävät museokohteet
5-6	määräaikaisesti säilytettävät kohteet
7-9	seulottavat kohteet

### Pysyvästi säilytettävät museokohteet

- pysyvästi säilytettävä
- ylläpidetään ja kunnostetaan museologisin menetelmin
- säilytetään pitkäjänteisesti ja tehdään kehittämissuunnitelma, jolla turvataan säilyttämisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteenä

### Määräaikaisesti säilytettävät kohteet

- ei ole riittävästi tietoarvoa
  - tietoarvoa lisätään ja kohteet arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
  - kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin
- ei ole riittävästi tieliikennehistoriallista arvoa
  - kohde seulotaan
- säilyneisyysarvo välttävä tai huono
  - kohdetta kunnostetaan ja/tai arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
  - kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin

### Seulottavat kohteet

- eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan

Kustakin tiehistoriallisesta aikakaudesta ja ilmiöstä säilytetään vain oleellisin välttäen variaatioita tai kaksoiskappaleita. Kohteet voivat olla myös osa arvokasta kulttuurihistoriallista ympäristöä ja se huomioidaan kohteiden kokonaisarviointissa.

## Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset

Arvoluokituksen lisäksi tärkeitä säilyttämisedellytyksiä ovat arvoluokituksen ohella kohteiden omistukselliset, maankäytölliset ja taloudelliset seikat. Museokohteisiin ja niiden ympäristöön liittyviä muutoksia tulee arvioida säännöllisesti. Muutoksia voivat aiheuttaa esimerkiksi asutuksen leviäminen ja maan alueen omistajavaihdokset.

Taloudellisten säilyttämisedellytysten osalta selvitetään mahdollisuudet kohteiden ylläpitoon sekä Tiehallinnon omin budjettivaroin että Tiehallinnon partnerius-periaatteiden mukaisesti. Kohteiden säilyttämisedellytysten osalta mahdollisia partnereita ovat mm. kunnat ja Museovirasto.



## 7. MUSEOSILTOJEN ARVOLUOKITUS, TALLENNUSLUOKAT JA TOIMENPIDE-ESITYKSET

nro	piiri	nimi	sittatyyppi, aukkojen määrä	vähin vuosi	om. tila	arvoluokat		tallennusluokka	toimenpide	poiston peruste/uhka säilyttämisedellyt.	
						tiehallinto	historiaselvitys				
<b>Museosiltojen arvo- ja tallennusluokat, toimenpiteet</b>											
<b>kivisillat 1780-1940-luku</b>											
3	U	Espoonkartanon Sägbron silta	kivinen holvisilta, 1 (kylmämuuri)	1778-1816	Tiehallinto	3	1	2	6	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
40	V	Tuovilan silta	kivinen holvisilta, 3 (kylmämuuri)	1781	Tiehallinto	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
8	T	Muntin silta	kivinen holvisilta, 1 (kylmämuuri)	1850	yksityinen	2	1	2	5	määräaikaisesti säilytettävä	lisäselvitys
10	T	Lapjoen silta	kivinen holvisilta, 3 (kylmämuuri)	1883	yksityinen	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
27	KaS	Enonkosken silta	kivinen holvisilta, 1 (kylmämuuri)	1904	Tiehallinto	3	1	1	5	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
38	V	Närpes Nybro	kivinen holvisilta, 3	1842	Tiehallinto	3	1	1	5	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
12	T	Lankosken silta	kivinen holvisilta, 2	1887	Tiehallinto	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
22	KaS	Salmen silta	kivinen holvisilta, 2	1903-04	kunta	3	1	1	5	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
35	KeS	Heinäjoen silta	kivinen holvisilta, 2	1924	Tiehallinto	1	1	1	3	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
42	O	Pattijoen silta	kivinen holvisilta, 1	1897	kunta	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
49	O	Möykysenjoen silta	kivinen holvisilta, 1	1926	Tiehallinto	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	poisto
17	H	Aunessilta	kivinen holvisilta, 1	1899	Tiehallinto	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
53	L	Andaskurun silta	kivinen holvisilta, 1	1943	Tiehallinto	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
39	V	Harrströmin silta	kivinen palkkisilta, 3	1898	Tiehallinto	3	1	2	6	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
<b>puusillat 1830-1960-luku</b>											
45	O	Etelänykän Isosilta	puinen tuki- eli ponsianssilla, 4	1837	Tiehallinto	1	1	1	3	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
9	T	Halikon vanha silta	puinen tuki- eli ponsianssilla, 1	1866	Tiehallinto	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
34	KeS	Viherin silta	puinen tuki- eli ponsianssilla, 2	n.1887	kunta	3	1	1	5	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
5	U	Mylysilta	puinen tuki- eli ponsianssilla, 4	1966	yksityinen	3	3	1	7	seulottava	erikoisuus, epätypillinen
4	U	Värnäsin silta	puinen palkkisilta, 82	1948	Tiehallinto	3	2	3	8	seulottava	poisto
18	H	Markkulan silta	puinen riippuanssilla, 1	1959	Tiehallinto	2	2	1	5	määräaikaisesti säilytettävä	lisäselvitys
<b>terässillat 1870-1950-luku</b>											
29	KaS	Korian silta	teräksinen ristikkosilta, 3	1870	Tiehallinto	3	1	1	5	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
28	KaS	Virrnsalmen silta	teräksinen ristikkosilta, 1	1937	yksityinen	3	1	1	5	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
41	V	Perttilän silta	teräksinen riippusilta, 1	1910	yksityinen	3	1	1	5	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
43	O	Ponkilan silta	teräksinen riippusilta, 1	1931	kunta	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
24	KaS	Keskikosken silta	teräksinen kaarisilta, 3	1954	Tiehallinto	3	1-2	1	5-6	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
<b>betonisillat 1910-40-luku</b>											
6	H	Tönnön silta	teräsbetoninen kaarisilta, 5	1911	kunta	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
16	H	Alvettulan silta	teräsbetoninen kaarisilta, 2	1916	kunta	1	2	2	5	määräaikaisesti säilytettävä	poisto
11	T	Tulkkilan silta	teräsbetoninen kaarisilta, 3	1918	yksityinen	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
21	KaS	Savukosken silta	teräsbetoninen kaarisilta, 1	1928	Tiehallinto	2	2	2	6	määräaikaisesti säilytettävä	poisto
44	O	Savusilta	teräsbetoninen ulokepalkkisilta, 5	1912	kunta	1	1	1	3	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
57	SK	Mämnikön silta	teräsbetoninen ulokepalkkisilta, 3	1926	Tiehallinto	3	1	1	5	määräaikaisesti säilytettävä	poisto
33	SK	Haarajoen silta	teräsbetoninen ulokepalkkisilta, 3	1926	Tiehallinto	1	1	1	3	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
15	H	Mierolan silta	teräsbetoninen holvisilta, 3	1919	kunta	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
52	L	Saarenputaan silta	teräsbetoninen holvisilta, 1	1925	Tiehallinto	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
48	O	Tervasalmen silta	teräsbetoninen holvisilta, 1	1935	Tiehallinto	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus
58	V	Mattilan silta	teräsbetoninen jatkuva palkkisilta, 3	1921	Tiehallinto	3	1-2	1	6	määräaikaisesti säilytettävä	historiaselvitys
23	KaS	Mullinkosken silta	esijämmetty betoninen palkkisilta, 1	1950	Tiehallinto	2	1	1	4	<b>pysyvästi säilytettävä</b>	tallennus



