



ESPOON TIESTÖN HISTORIAA

KINTTUPOLKUJA JA KUNINKAANTIETÄ A



ESPOON POHJOIS- JA KESKIOSIEN YLEISKAAVA



ESIPUHE

Nyt valmistellaan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaluonnosta. Tätä vaihetta on edeltänyt visio-työ, joka valmistui vuonna 2015. Kaavaluonnoksen valmisteluvaiheessa laaditaan monenlaisia maankäyttöön liittyviä tarkasteluja, havaintomateriaaleja ja selvityksiä. Näiden tarkastelujen, selvitysten ja vaikutusten arvioinnin on tarkoitus kuvata, havainnollistaa sekä tarjota tietoa laajan kaava-alueen eri teemoista. Tieto on tarkoitettu kaikille osallisille, päätöksentekijöille ja suunnittelijoille.

Tämä Espoon pohjois- ja keskiosien osayleiskaavatyötä varten tehty historiallisten teiden tutkimus on tietopaketti alueen historiallisesta tiestöstä sekä maisemallisesti erityisen arvokkaista säilyneistä tie-osuuksista. Työ päivittää ja täydentää 1980-luvulla tehtyä tietutkimusta uusien paikkatietomenetelmin ja täydentynein lähtein. Espoon pohjois- ja keskiosien tiestön sekä tien maiseman historiaa valotetaan vanhojen karttojen sekä maastotutkimuksen avulla. Päivitetty tutkimus historiallisesta tieverkosta toimii kaupunkisuunnittelun tukena ja taustaselvityksenä. Lisäksi tutkimuksessa käytetty aineisto sekä maastokäynneiltä kerätyt tiedot ja runsas valokuvamateriaali on osa uutta lähdeaineistoa. Tutkimuksesta on vastannut HuK Sini Moilanen Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen yleiskaavayksikössä.

Työ koostuu pohjustavasta ja tutkimusprosessia kuvaavasta raportista **"Kinttupolkuja ja Kuninkaantietä A. Espoon tiestön historiaa"** sekä kutakin tietä kuvaavista kohdekorteista ja tiekuvauksista, jotka on koottu raporttiin **"Kinttupolkuja ja Kuninkaantietä B. Espoon pohjois- ja keskiosien historialliset tiet"**.

Toivon teille kiinnostavia lukuhetkiä tämän selvityksen parissa!

Petri Tuomala
Yleiskaavapäällikkö

ESPOON TIESTÖN HISTORIAA

KINTTUPOLKUJA JA KUNINKAANTIETÄ A



ESPOON KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS
PL 43
02070

Asiakaspalvelu p. (09) 8162 5200
Julkaisu verkossa www.espoo.fi/yleiskaava

Kinttupolkuja ja Kuninkaantietä (osa A)
Espoon tiestön historiaa / Espoon pohjois- ja keskiosien historialliset tiet (osa B)

Tekijä:
Sini Moilanen

Työryhmä:
Mirkka Katajamäki / Arkkitehti
Seija Lonka / Yleiskaavasuunnittelija
Pihla Sillanpää / Erikoissuunnittelija

Ohjausryhmä:
Essi Leino / Suunnittelupäällikkö
Mirkka Katajamäki / Arkkitehti
Seija Lonka / Yleiskaavasuunnittelija
Pihla Sillanpää / Erikoissuunnittelija
Liisa Ikonen / Aluearkkitehti
Leena Kaasinen / Suunnittelupäällikkö
Aulis Palola / Liikenneinsinööri
Sami Suviranta / Nimistöntutkija
Tryggve Gestrin / Intendentti
Maarit Henttonen / Tutkimuspäällikkö

Taitto:
Mirella Seppä / Suunnitteluavustaja

Kansi: Tienviittoja lähellä Bembölen kahvitupaa 1965.
(Esbo Hembygdsförening / Espoon kaupunginmuseum)

ISBN 978-951-857-750-1 nettijulkaisu

Lukijalle

Työ koostuu pohjustavasta ja tutkimusprosessia kuvaavasta **Kinttupolkuja ja Kuninkaantietä A. Espoon tiestön historiaa** sekä kutakin tietä kuvaavista kohdekorteista, laajemmista tiekuvauksista sekä yhteenvedosta **Kinttupolkuja ja Kuninkaantietä B. Espoon pohjois- ja keskiosien historialliset tiet**.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Matka ja määränpää	6
1.1. Johdanto	6
1.2. Historiallisten teiden tutkimus.....	6
2. Menetelmät ja lähteet	8
2.1. Historialliset kartat paikkatietona	8
2.2. Kartat suunnannäyttäjänä	9
2.2.1. Fonseen pitäjänkartta Espoosta 1750.....	9
2.2.2. Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805 ja Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790	10
2.2.3. Senaatin kartasto 1870-1907.....	11
2.3. Maastoinventointi.....	12
3. Kehitys ja kerroksellisuus. Espoon tiestön historiaa.....	13
3.1. Espoon tiestön kehitys ja tien maisema.....	14
3.2. Kulkijat ja kulkuvälineet tien kuvastajina	18
3.2.1. Tien muodostuminen ja ylläpito	18
3.2.2. Maatalous	19
3.2.3. Teollisuus.....	22
3.2.4. Autoistuminen	23
3.3. Tie valtakunnallisena, seudullisena ja paikallisena yhteytenä.	
Tieverkon merkitykset ja käyttötarkoitukset.....	24
3.3.1. Valtakunnallinen yhteys.....	24
3.3.2. Seudullinen tie	25
3.3.3. Paikalliset tiet ja kylätiet.....	26
4. Tien maisema.....	28
4.1. Tien asu	28
4.2. Tien kaukomaisema.....	36
5. Teiden arvottaminen.....	38
5.1. Historialliset tiet arvotettuina kulttuuriympäristöinä	38
5.2. Arvottamisen periaatteet.....	39
5.2.1. Säilyneisyys	39
5.2.2. Historiallinen arvo.....	40
5.2.3. Tiet ja nimetyt kulttuuriympäristöt	41
5.2.4. Nykyarvo ja elämyksellisyys	45
6. Historiallinen tie osana toimivaa kaupunkirakennetta ja elävää maaseutua	46
Lähteet	48

HISTORIALLISTEN TEIDEN TUTKIMUS OSANA ESPOON POHJOIS- JA KESKIOSIEN YLEISKAAVATYÖTÄ

Espoon pohjois- ja keskiosien osayleiskaavatyötä varten tehty historiallisten teiden tutkimus kuvaa alueen historiallista tiestöä sekä maisemallisesti erityisen arvokkaita säilyneitä tieosuuksia. Työn tavoitteena on päivittää ja täydentää 1980-luvulla tehtyä tietutkimusta^I uusin menetelmin ja täydentynein lähtein.^{II} Espoon pohjois- ja keskiosien tiestön sekä tien maiseman historiaa valotetaan vanhojen karttojen sekä maastotutkimuksen avulla. Kokonaiskuvaa täydentää Espoon kaupunginmuseolta saadut historialliset valokuvat. Päivitetty tutkimus historiallisesta tieverkosta palvelee aiheesta kiinnostuneita, mutta se tulee olemaan myös kaupunkisuunnittelun tukena ja lähdeaineistona.

Tutkimuksen kohteeksi on valikoitu juuri Espoolle tyypilliset, 1900-lukua vanhemmat tiet. Erityistä on tutkimusalueen hyvin säilynyt, edelleen käytössä oleva paikallisten ja seudullisten teiden verkosto. Tutkimusalueen eteläosissa on osin hyvin säilynyt valtakunnallinen yhteys, Suuri Rantatie eli Kuninkaantie sekä sen varrella Espoonkartanossa sijaitseva tieltävästi Suomen vanhin kiviholvisilta. Menneiden vuosisatojen merkittävät tieyhteydet muodostavat edelleen Espoon tieverkoston rungon. Uudempaa kerrostumaa on sotien jälkeen jälleenrakentamisen, autoistumisen ja kunnan kasvun myötä täydentynyt moderni tieverkosto, jonka tarkastelu on oma kokonaisuutensa. Espoossa modernissakin tieverkostossa on ainutlaatuisia valtakunnallisia kerroksia, kuten Suomen ensimmäinen moottoritie, Tarvontie.

Tutkimuksen on toteuttanut ja raportin koostanut HuK Sini Moilanen vuonna 2016 touko-joulukuussa Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen yleiskaavayksikössä. Työ alkoi aiemman tutkimukseen ja selvityksiin tutustumisella, lähdeaineistojen keräämisellä ja läpikäymisellä sekä vanhojen karttojen tutkimisella. Työpöydällä tehdyn arkistoselvityksen vastapuolena on kävelleen, pyöräillen ja autoillen tehty maastotyö, jonka avulla on täydennetty arkistolähteiden tietoja ja saatu konkreettista ajankohtaista kuvaa historiallisen tiestön maisemasta ja tilasta. Paikkatietoaineiston, historiallisten karttojen, vanhojen tutkimustulosten ja maastoinventoinneilta kerättyjen havaintojen huolellinen läpikäyminen ja tulokseen pohjautuva Pohjois- ja Keski-Espoon alueelta on tarkempaan kuvaukseen valikoitunut yhteensä 39 tiekohdetta.

Työ koostuu pohjustavasta ja tutkimusprosessia kuvaavasta Kinttupolkuja ja Kuninkaan-tietä A. Espoon tiestön historiaa. sekä kutakin tietä kuvaavista kohdekorteista, laajemmista tiekuvauksista sekä yhteenvedosta Kinttupolkuja ja Kuninkaan-tietä B. Espoon pohjois- ja keskiosien historialliset tiet.

^I 1980-luvulla Espoon historiallista tiestöä selvitettiin koko kunnan osalta.

Härö, Mikko: Espoon historiallinen tieverkko. Arkisto- ja kirjallisuusselvitys. 1983. Härö, Mikko: Espoon historiallinen tieverkko. 1985. Espoon vanhojen teiden säilyttämismahdollisuudet. Työryhmän raportti 19.12.1985.

^{II} Härön tietutkimuksen jälkeen on julkaistu näköispainoksina Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805 (1989) sekä Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790 (2010). Nämä tässä tutkimuksessa keskeisinä lähteinä toimineet kartta-aineistot eivät olleet 1980-luvun tutkimuksen aineistona. 2010-luvulla käytössä on myös paikkatieto-ohjelmisto (MapInfo). Aineiston tuottaminen paikkatiedoksi ja historiallisten karttojen tarkastelu digitaalisesti on monipuolisempaa kuin pelkkä karttojen visuaalinen tarkastelu.



Myllykylänsilta ylittää Kvarnbyånin. (Espoon kaupunginmuseo)

1. MATKA JA MÄÄRÄNPÄÄ

1.1. Johdanto

Espoolle omaleimaista on alueen hyvin säilynyt ja edelleen käytössä oleva monipuolinen historiallinen tieverkko. Erityistä on linjaukseltaan sekä ympäröivältä maisemaltaan säilyneet monimuotoiset satoja vuosia vanhat tiet. Paikallista ja seudullista historiallisten teiden verkkoa täydentävät Espoossa kulkeneet ja edelleen näkyvissä olevat valtakunnalliset yhteydet. Espoota koillislounaissaunassa halkova, 1300-luvulta periytyvä Suuri Rantatie eli Kuninkaantie, Suurelta Rantatieltä Helsinkiin vievä maantie sekä Suuresta Rantatiestä Finnsissä pohjoiseen haarautuva Meritie ovat koko valtakunnan tasolla merkittäviä tieyhteyksiä. Valtakunnallista Suurta Rantatietä halkovat pohjois-eteläsuuntaiset seudulliset ja paikalliset tieyhteydet, jotka ovat yhdistäneet sisämaan valtakunnallisiin yhteyksiin sekä edelleen laivaliikenteen saavutettavaksi meren rantaan.

Tien maisema on tieltä kokonaisvaltaisesti havaittu ja koettu ympäristö, jossa ihmisen toiminta ja luonnonolosuhteet kohtaavat. Tien lähimaisemaa eli tien asua ovat ne yksityiskohdat, joilla kulkureitistä on muokattu käyttötärpeita palveleva kokonaisuus. Tieltä avautuvassa maisemassa yhdistyvät luonnonympäristö sekä ihmisen muokkaama kulttuurimaisema. Asuminen, elinkeinot, luonnonolosuhteet sekä strategiset seikat ovat kerrostuneet vuosisatojen aikana tien maisemaksi. Tien funktio on yhdistää kahta tai useampaa paikkaa. Tie on siis olemassa sen käyttöarvon takia. Historialliset tiet ovat arvokkaita niiden säilyneiden, monimuotoisten arvojen takia. Linjauksen ja kerroksellisen maiseman säilymisen lisäksi Espoosta löytyy tieosuuksia, joiden asu ja yksityiskohdat ovat säilyneet lähellä alkuperäisen kaltaista. Yksityiskohdista mainittakoon esimerkiksi tieltävästi Suomen vanhin yhä käytössä oleva kiviholvisilta Espoonkartanossa.¹

Teiden historia kuvaa liikkumisen historiaa, mutta myös pitäjän ja valtakunnan historiaa. Liikkumisen tarpeet ja tavat sekä liikkujat ovat olennaisesti vaikuttaneet myös tieverkon kehittymiseen. Espoon historiallisten teiden kuvauksessa luodaan samalla yleiskuva koko pitäjän historiasta sekä laajempaan yhteiskunnalliseen muutokseen. Yhteiskunnallinen kehitys selittää myös teiden kehitystä.

Käsitys Espoon tiestön historiasta on saatu kirjallisuuden, historiallisen ja nykyisen karttamateriaalien sekä maastokäyntien avulla. Historiallisten karttojen vertaaminen nykytilaan on kertonut maiseman muutoksesta ja pysyvyydestä. Autolla, pyörällä ja kävellen teihin tutustuminen on valottanut tiemaisemien nykytilaa. Tarkempaan tarkasteluun on valittu 39 erilaista tiekohdetta, jotka esitellään osassa B.

1.2. Historiallisten teiden tutkimus

Teiden historia on oma kokonaisuutensa, jota on tutkittu niin valtakunnallisella kuin paikallisellakin tasolla. Teistä on tehty omia erillisiä tutkimuksia ja inventointeja, mutta niitä on käsitelty myös paikallishistorioiden yhteydessä. 1970-luvulla suomalaista historiallista tiestöä inventointiin ja Suomen tiestön historian ensimmäinen osa julkaistiin 1984.² Laajamittaisesti Suomen tiestön historiaa on julkaistu lisää aivan 1900-luvun lopulla osana TIEL200-hanketta, jonka tuloksena syntyi kolmiosainen kattava paketti Suomen tiestön ja liikkumisen historiasta.³ Suomen tiestön ja autojen historiaa tallentaa, tutkii ja edistää Kangasalalla toimiva, 1986 perustettu Mobilia-säätiö, joka ylläpitää myös Mobilia-auto- ja tiemuseota.⁴

Uusinta maakunnan tasoista historiallisten teiden tutkimusta edustaa vuonna 2014 Uudenmaan liitos- sa tehty selvitys maakunnallisesti arvokkaista teistä.⁵ Maakuntaliiton selvitys perustuu maakunnallisten kulttuuriympäristöjen inventoinnin⁶ ohessa esiin nostettuihin jatkoselvitystarpeisiin. Vastaavaa tutkimusta on tehty esimerkiksi Pirkanmaalla.⁷ Satakunnassa on käynnissä tutkimushanke sadan vuoden takaisista Satakunnan teistä Suomen itsenäisyyden juhluvuoden kunniaksi. Muita yksittäisiä teitä koskevia tutkimuksia ja hankkeita ovat muun muassa Aurajoen maisematiestä koottu monipuolinen, maisemakokonaisuutta ja tien maisemallista merkitystä korostava selvitys⁸ sekä matkailutieksi nimetyn Pohjanlahden rantatien tutkimus.⁹ Paikallisen tason tutkimusta historiallisista teistä on tehty esimerkiksi Vantaalla.¹⁰ Espoonkin läpi kulkeva etelärannikon helmi, Suuri Rantatie, on 1990-luvun alussa inventoitu koko matkaltaan, myös Espoon osalta.

¹ Mm. Salminen 1991, 93.

² Viertola, Juhani: Suomen teiden historiaa I. Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen. 1984.

³ Tielaitoksen 200-vuotishistoria Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta käsittää kolme osaa 800-luvulta vuoteen 2005.

⁴ Mobilia. <http://www.mobilia.fi/>

⁵ Rahkonen, Oula: Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. 2014.

⁶ Kuusisto, Elina & Rinkinen, Kristiina: Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. 2012.

⁷ Luoto, Kalle: Pirkanmaan historiallisesti merkittävät tiet. Karttaselvitys. 2011.

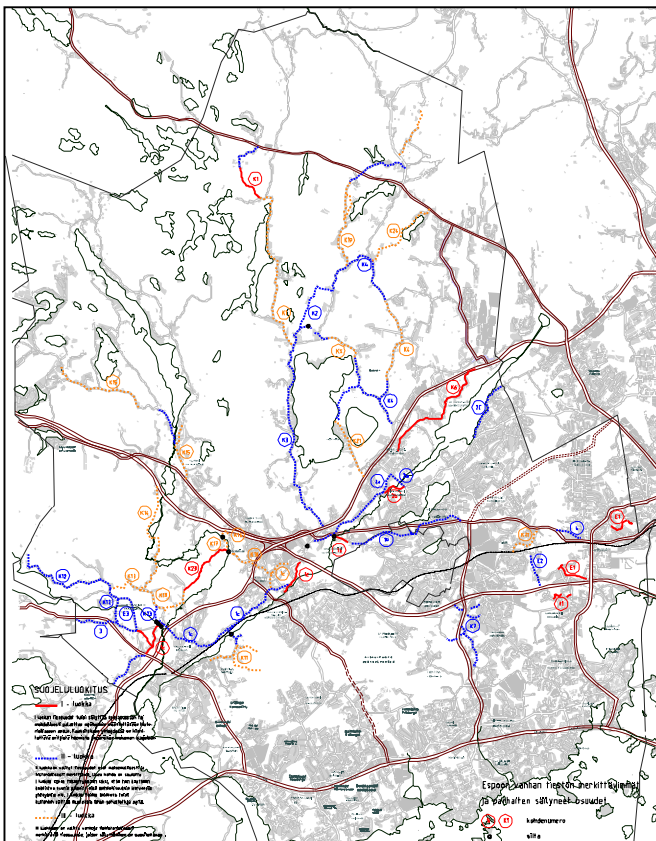
⁸ Teppo-Pärna, Viri: Tien luno. Aurajoen maisematie. Arvosta, kohenna ja vaali tieympäristöä. 2010.

⁹ Häyrynen & Lähteenmäki: Pohjanlahden rantatie. Ratsupolusta rannikon matkailutieksi. 2009.

¹⁰ Suhonen 2007.

Espoon kaupunkisuunnittelukeskus on ollut mukana tukemassa Suuren Rantatien inventointia 1900-1992.¹¹ Espoon kaupunkisuunnitteluviraston nimistöyksikkö on julkaissut 1989 teoksen, joka kuvaa Suuren Rantatien vaiheita Espoossa.¹²

Espoon tiestön yleispiirteistä kehitystä kuvataan 1975 julkaistussa Espoon pitäjän historiassa.¹³ Kaavoitustyön tueksi on tehty erilaisia selvityksiä historiallisen reitistön osalta, joista esimerkiksi 1972 yleiskaavaa varten laadittu selvitys maisemallisesti arvokkaista tieosuuksista sekä 1978 kaupunkisuunnitteluviraston selvitys historiallisten teiden ja polkujen nykytilasta. Espoon kulttuurimaisemia kuvaava *Espoon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema* kokoaa yksiin kansiin alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet ja alueet. Espoon historiallinen tiestö nostetaan kokonaisuutena yksityiskohtineen paikallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi.¹⁴



Historiallisten teiden työryhmä jakoi 1985 tiet kolmeen eri suojeluluokkaan: I-luokan tiet ja tiemaisemat kuvattiin säilytettäväksi, II-luokan tiet tuli mahdollisuuksien mukaan säilyttää ja III-luokan tiet suositeltiin säilytettäväksi.

Pakankylän riihi 1982.
(Espoon kaupunginmuseo / Erkki Härö)
Pakankylän riihi 2016.

(Sini Moilanen / Espoon kaupunkisuunnittelukeskus)
Kuvapari näyttää osaltaan tiemaiseman muutoksen viime vuosikymmenien aikana. Tien lähimaiseman muutos näkyy ojissa, kasvillisuudessa, pinnoitteessa ja valotolpissa.

Espoon tiestön historiaa on tutkittu kokonaisvaltaisesti 1980-luvulla. Mikko Härön tekemä perusteellinen arkisto- ja kirjallisuusselvitys¹⁵ antaa pohjaa hänen tekemälleen jatkotyölle, teiden kuvaamiselle¹⁶ ja arvottamiselle¹⁷. Mikko Härön tekemä tietutkimus Espoon historiallisesta tiestöstä on tämän uuden tietutkimuksen pohjana. Uusi tutkimus tarkastelee 2010-luvun tiemaisemaa ja niitä arvoja, joita maisemassa on ajan kehityksissä nähtävissä. Jo reilussa 30 vuodessa tien maisema on muuttunut, kuten ohessa olevasta kuvaparista näkee. 1980-luvulla arvotettuja teitä on tarkasteltava uudessa, muuttuneessa ja alati kehittyvässä kontekstissa. Uusi tutkimus täydentää vanhaa tietutkimusta. Käytössä on digitaalisen paikatiedon hyödyntämisen mahdollisuus uutena menetelmänä sekä näköispainoksena painetut Kuninkaan kartastot uutena lähteenä, joten tarkastelun näkökulma on syvempi ja monipuolisempi kuin 1980-luvulla.



¹¹ Salminen 1991. Salminen 1993.

¹² Viljamaa-Laakso et. all. 1989.

¹³ Lahti 1975, 72-91.

¹⁴ Härö, Erkki: Espoon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Toinen, täydennetty painos. 1991.

¹⁵ Härö, Mikko: Espoon historiallinen tieverkko. Arkisto- ja kirjallisuusselvitys. 25.2.1983.

¹⁶ Härö, Mikko: Espoon historiallinen tieverkko. 1985.

¹⁷ Espoon vanhojen teiden säilyttämismahdollisuudet. Työryhmän raportti 19.12.1985.

2. MENETELMÄT JA LÄHTEET

Historiallisen ajan muinaisjäännösinventoinnissa esitöiden osuus on suhteellisesti suuri, sillä varsin laajan lähdeaineiston läpikäyminen on yleensä välttämätöntä, jotta maastotyöt osataan kohdentaa oikein ja kohteista pystytään tekemään oikeat tulkinnat ja sitomaan ne historialliseen kontekstiinsa.¹⁸

Vanhojen teiden inventointi on paikoin haasteellista. Tiet ovat orgaanisia, eläviä yhteyksiä. Ne muovautuvat käytön myötä ja mukana. Käytön kerroksellisuus ja muuttuminen tai käytön loppuminen vaikuttavat yhteyden fyysiseen olomuotoon. Tutkijan tekemät havainnot ja päätelmät ovat lopulta lähdemateriaaliin perustuvaa tulkintaa. Vanhat kartat sekä maastoinventointi ovat tärkeimmät työkalut historiallisten teiden tutkimiseen. Myös erilaiset asiakirjalähteet kuten teihin liittyvät lait ja sopimukset ovat mahdollisia tietutkimuksen lähdeaineistoja, mutta tässä tutkimuksessa ne eivät toimi primaarilähteinä. 1900-luvun valokuvien avulla ei voitu luoda alkuperäisen suunnitelman mukaista yleistä kuvaa tien maiseman muutoksesta tai pysyvyydestä, sillä vanhoja valokuvia oli saatavilla rajallisesti, eikä kaikista kohteista ollut saatavilla lainkaan kuvia. Kuvia on kuitenkin mahdollisuuksien mukaan käytetty kuvaamaan tiemaiseman kehitystä ja kerroksellisuutta.

Pitkäikäisten teiden tutkimisessa olennaisin lähtöaineisto on vanhat kartat. Kartat kuvaavat alueiden käytön kehitystä, syitä ja seurauksia. *Historialliset kartat ovat ainetlaatuinen menneisyyden maisemarakenteesta kertova aineisto.*¹⁹ Eri aikakausien kartoista näkee tiestön merkityksiä ja kehitystä sekä maisemarakenteen kerroksellisuutta. Karttoja tulkitessa on muistettava kulloisenkin kartan perusteet. Kartta on piirretty tiettyä tarkoitusta varten, tietyin vaatimuksin. Kartalla on tilaaja, mittaaaja ja piirtäjä sekä lopputuloksen tulkitaja, eli kartan lukija. Kartta on piirtäjän tulkinta maailmasta ja kartan lukeminen on piirtäjän tuotoksen tulkintaa.

Historialliset kartat ovat käsin piirrettyjä kuvia. Kartat on asemoitu eli viety digitaalisesti paikkatieto-ohjelmiston avulla nykykoordinaatistoon, mikä mahdollistaa historiallisen kartta-aineiston tutkimisen nykykartan päällä. Tielinjojen, maankäyttöjen ja asumisen sijoittumisen tarkastelu luo kuvaa tiestön historiasta. Maiseman muutosta ja pysyvyyttä tarkasteltaessa historiallisista karttalähteistä voidaan hyödyntää tietoja erityisesti teiden linjauksista, pelto- ja niittyalueista sekä rakennetuista alueista. Myös kartoilla kuvatuista luonnonoloista saa-

daan tietoja menneestä maisemarakenteesta. Kartat tulkintoina sisältävät aina yleistyksiä ja jopa suoranaisia virheitä. Etenkin historiallisten tiekartastojen sijaintitiedoissa on virheitä.²⁰ Siksi niihin on suhtauduttava kriittisesti. Epäselvissä tilanteissa tukea tulkinnan tekemiseen saa esimerkiksi faktisista luonnonoloista sekä rinnakkaislähteistä. Pysyvät luonnonolot ovat antaneet reunaehdot maisemarakenteelle ja teiden sijoittumiselle. Toisaalta rinnakkaislähteissä, eli aikakauden muissa kartoissa voidaan havaita parempaa mittaustarkkuutta tai selkeämpää tulkintaa.

2.1. Historialliset kartat paikkatietona

Paikkatieto tarkoittaa tietoa, jolla on spatiaalinen eli maantieteellinen sijainti. Historialliset kartat ovat kuvia, joissa tieto sijainneista on analogisena tulkittavissa. Paikkatietojärjestelmässä sijaintitietoon on liitettävissä myös muuta tietoa kohteesta. MapInfo-ohjelmiston avulla historialliset kartat on asemoitu ja niissä olevaa tietoa on digitoitu eli muutettu sijaintitiedon sisältäviksi pisteiksi, viivoiksi ja alueiksi. Näin historiallista karttamateriaalia on voitu hyödyntää monipuolisesti osana tietutkimusta.

Vanhoja karttoja on mahdollista tarkastella digitaalisesti nykykoordinaatistossa paikkatieto-ohjelman avulla. Espoon tiestöön liittyvää digitaalisena kuvana ollutta karttamateriaalia on asemoitu eli asetettu nykykoordinaatistoon. Koordinaatistoon tuonti tapahtuu käytännössä niin, että etsitään tunnettuja vastinpisteitä historiallisesta kartasta ja halutusta koordinaatistossa olevasta nykykartasta tai muusta paikkatietoaineistosta. Karttalehtien asemoiminen onnistuu hyvin tunnettuja pisteitä kuten tiettyjä pysyviä rakennuksia tai pysyviä luonnonoloja vastinpisteinä käyttämällä.²¹ Espoossa hyviä esimerkkejä on esimerkiksi 1400-luvulta peräisin oleva tuomiokirkko tai tietty, kartoissa kuvattu mäennyppylä. Koska karttalehdet on asemoitu tietutkimusta varten, ei teitä eikä risteyskohteita ole käytetty asemoimisen kiintopisteinä. Vesistöt ovat pysyviä maisemaelementtejä, mutta vesistöjen käyttö asemoimisen tukena on ongelmallista. Veden korkeus kuvataan nykyisissä kartoissa keskiarvona, kun historiallisissa kartoissa rantaviiva on kuvattu piirtämishetken mukaan.²² Asemoitu historiallinen kartta on rasterina, eli käytännössä kuvana, jolla on koordinaattitiedot.

Historiallisten karttojen digitointimahdollisuus sekä digitoitujen historiallisen aineiston hyödyntäminen avaavat monipuolisia historiallisten karttojen tulkintamahdollisuuksia. Vektorimuotoinen eli pisteinä, viivoina tai

¹⁸ Niukkanen 2009, 18-19.

¹⁹ Mökkönen 2006, 8.

²⁰ Harju & Lappalainen 2010, 46-47.

²¹ Mökkönen 2006, 25.

²² Mökkönen 2006, 27.

alueina oleva tieto on monipuolisempaa kuin rasterina eli käytännössä kuvana oleva aineisto. Asemoiduista kartoista on digitoitu aineistoa, jota on mahdollista tarkastella nykyisten karttojen tai vaikkapa ortoilmakuvien päällä. Historiallisten karttojen digitointi on käytännössä kartassa esitettyjen asioiden uudelleen piirtämistä uusiksi tiedostoiksi.²³ Kartoista on digitoitu tielinjaukset viivoina sekä maatalousalueet eli pellot ja niityt alueina. Myös tärkeitä liikenteellisiä kiinnekohtia kuten ojien ja jokien ylityksiä, kirkko, myllyjä tai sahoja on digitoitu pistekohteiksi. Oman historiallisista kartoista digitoitavissa olevan aineistokokonaisuutensa muodostavat asuinpaikat, jotka selittävät osaltaan teiden sijoittumista ja linjausta.

Historialliset kartat ovat lähdeaineistona niistä digitoituille paikkatietoaineistoille. Niinpä alkuperäisenä lähteenä toimiva kartta määrittää myös siitä digitoitun aineistoin laadun ja tarkkuuden. Historiallisten karttojen digitoiminen on jo karttojen tulkintaa. Digitoiminen vaatii niin paikkatieto-osaamista, alueen maisemakehityksen tuntemusta kuin alkuperäislähteiden tuntemusta. Kunkin kartan syntyprosessi on tunnettava, jotta tuotettua paikkatietoaineistoa osaa tulkita oikein. Myös käsiteltävän alueen maisemarakenteen kehitystä on osattava tulkita ajallisesti ja alueellisesti, jotta asemoinnin ja digitoinnin tulokset ovat perusteltuja. Piirretyn kartan symbolien ja värimaailman tulkinnan lisäksi on osattava lukea kulloisenkin kartan käsialoja, kieltä ja mittayksiköitä.²⁴ Työn aineistona olevat varhaisimmat kartta-aineistot Ruotsin valtakunnan ajoilta ovat ruotsinkielisiä, 1800-luvun lopun alun perin venäjänkieliset Senaatin kartastot on suomennettu.

Pääkarttalähteinä tutkimuksessa ovat Fonseenin pitäjänkartta 1750, Kuninkaan kartasto Suomesta 1776–1805, Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790 sekä Senaatin kartasto 1870–1871. Valitut kartat edustavat kahden vuosisadan monimuotoisimpia karttoja, joissa tiestö ja maankäyttö on hyvin kuvattu koko pitäjän alueella. Tulkintaa on paikoin tuettu myös muihin historiallisiin karttalähteisiin kuten Kalmbergin kartastoon vuodelta 1855, Espoon pitäjänkartastoon vuodelta 1844 sekä epäselvissä tapauksissa erilaisiin yksittäisiin paikallisen tason karttoihin. Tarkkaa paikallista kuvausta on mahdollista saada esimerkiksi verollepano- ja isojakokartoista, mutta tutkimusalueen laajuuden vuoksi tähän valtavaan suurimittakaavaiseen aineistokokonaisuuteen ei ole ollut mielekäästä yksittäisiä kohteita lukuun ottamatta paneutua. Uusinta aineistoa ovat 1900-luvun pitäjänkartat, joita on käytetty joissain tapauksissa teiden kehittymisen tarkasteluun sekä tutki-

muksessa mukana olevan, tuoreen 1900-luvun taitteesta olevan Hiekkaradan tarkasteluun.²⁵

Vanhimmat kartat Suomesta ovat 1500-luvulta ja ne ovat osa Jaakko Teitin luetteloa vuosilta 1555–1556. Jaakko Teitin luettelo on kuvannut nimenomaan teiden varsilla olevia tiloja ja välimatkoja.²⁶ Ruotsin valtakunnassa 1600-luvulla alkanut kartoitustyö perustui taloudellisiin eli verotuksellisiin tarpeisiin sekä sotilaallisiin ja hallinnollisiin seikkoihin. Suomen maanmittauslaitos perustettiin 1628, kun Suomi oli osa Ruotsin valtakuntaa.²⁷ 1700-luvulla Ruotsin kartoitustaito kehittyi huomattavasti.²⁸ Kartoitustyö oli Ruotsin valtakunnalle 1700-luvun puolenvälin jälkeen sotilaallisesti erittäin merkittävää, sillä sodankäynnin tavat olivat muuttuneet, ja sotatoimet vierailta alueilla lisääntyneet. Aiemmat kartoitukset alueelta olivat olleet taloudellisia, maanviljelyksen ja verotuksen tarpeisiin tuotettuja karttoja.²⁹

2.2. Kartat suunnannäyttäjinä

2.2.1. Fonseenin pitäjänkartta Espoosta 1750

Fonseenin pitäjänkartta vuodelta 1750 on yleispiirteinen kartta koko Espoon pitäjän alueesta. 1700-luvun puolivälin pitäjänkarttoissa kuvattiin maan laatua sekä kasvillisuutta.³⁰ Raumalla syntyneen maanmittari Fredrik Johan Henriksson Fonseenin³¹ karttaan on piirretty tärkeimmät vesistöt sekä huomattavimmat luonnonolot eli metsät, kallioidet maat sekä suot. Tekstit täydentävät piirrettyjen alueiden kuvausta. Tiet ja asutus sekä pellot ja niityt ovat kartalla yleispiirteisesti kuvattuja aluekokonaisuuksia. Vain suurimmat yhtenäiset alueet on kuvattu tähän koko pitäjän kattavaan karttaan. Tärkeinä kiinnekohtina ovat kirkko, vesistöt sekä reitit. Karttaan on kirjoitettu maaston tarkkojakin ominaisuuksia sekä kartan piirron selityksiä, paikannimiä ja torppien sijainteja. Esimerkiksi Ämmässuon aluetta on kuvattu *käring mässä små gles tall skog*. Fonseenin kartassa on nähtävillä hiukan myös symbolein esitettyä topografian kuvausta.

Kartan ajankohdaksi on merkitty vuosi 1750. Kartan mittaukset on kuitenkin toimitettu aiemmin. Todennäköistä on, että Fonseenininkin pitäjänkartta, kuten ajan pitäjänkartat yleensä, perustui tarkempaan Espoota käsitteviin karttoihin, joista piirtäjä on koonnut yleistetyn kokonaiskuvan.³² Fonseenin kartta on koko Espoon tasolla kohtuullisen tarkka, mutta yleispiirteinen. Kartassa on kuvattu Espoon alue. Asemoinnissa vastinpisteinä on käytetty tunnettuja rajapisteitä, jotka ovat nykyisessä kunnanrajassa edelleen samat.

²³ Mökkönen 2006, 23.

²⁴ Mökkönen 2006, 19–20, 64–65.

²⁵ Mökkönen 2006, 64.

²⁶ Rantatupa: Suomalaisen maanmittauksen kehittyminen 1600- ja 1700-luvuilla. Rahkonen 2014, 21.

²⁷ Harju, Pietilä & Kokkonen 2007, 14. Mökkönen 2006, 14.

²⁸ Harju & Tiilikainen 2009, 12.

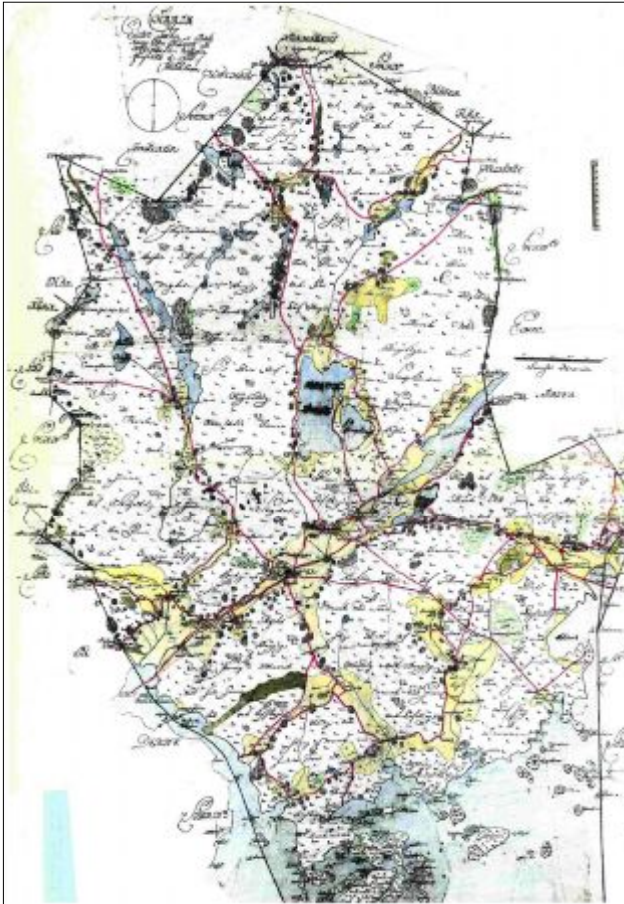
²⁹ Alanen & Kepsu 1989, 6–7.

³⁰ Rantatupa: Pitäjänkartat.

³¹ Geni: Fredrik Johan Henriksson Fonseen.

³² Mökkönen 2006, 19.

Kartan piirtäjä on yleistänyt karttaa rajusti ja esittänyt piirroksessaan vain olennaisimmiksi katsomansa seikat. Esimerkiksi olemassa ollut tiestö on kuvattu karttaan hyvin karkeasti. Paikallisen tason kylätiet puuttuvat pitäjänkartasta kokonaan. Tämä käy ilmi tutkiessa muutama vuosikymmen myöhemmin piirrettyjä Kuninkaan kartastoa ja Kuninkaan tiekartastoa Suomesta, joissa olemassa ollut monipuolinen tieverkko on kuvattu yksityiskohtaisesti. Tämän takia Fonseenin kartta on ensiarvoinen lähde lähinnä koko pitäjän tasoisien valtakunnallisen ja seudullisen tiestön sekä pelto- ja niittyalueiden yleispiirteiseen tarkasteluun.



Espoon pitäjänkartta, Fonseen 1750.

2.2.2. Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805 ja Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790

Eteläisen Suomen käsittävä aluetta monimuotoisesti kuvaava Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805 (1:40 000) sekä kartoitustyön osana tehty Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790 (1:160 000) ovat Ruotsin valtakunnan rekognosoinnin eli sotilaallisen kartoituksen tulosta. Rekognosoinnin tuloksena valmistui myös Kuninkaallinen merikartasto 1791-1796 (1:20 000), joka

kuvaava rannikkoseudun merenkulullisia oloja sekä rannikon topografiaa ja maisemaa, myös teitä.³³ Kuninkaan kartasto on Espoon osalta piirretty 1782.³⁴

Valtapeli ja alueen voimatasapaino loivat pakotteita sotilaallisen kartoituksen etenemiseen.³⁵ Sotatoimia tukevan kartaston piirtäminen perustui aiempiin kartoituksiin ja aiemmin piirretyt kartat oli tarkoitus päivittää. Vanhat kartat, kuten pitäjänkartat ja isojakokartat toimivat lähtöaineistoina, joten niissä esiintyvät virheet toistuivat osin myös uusissa sotakäyttöön tarkoitetuissa kartoituksissa, etenkin jos kenttämittauksia ei erikseen tehty. Niinpä karttojen maantieteellinen tarkkuus ei kaikissa karttalehdissä ole välttämättä erityisen suurta.³⁶

Eteläisen Suomen käsittävissä Kuninkaan kartastoissa käytettiin lehtijakoa, joka mahdollisti karttojen liittämisen suureksi, yhtenäisesti hahmotettavaksi kokonaisuudeksi. Kartat tehtiin niin tarkaksi, että niissä näkyivät kaikki sotilaallisesti merkittävät yksityiskohdat, sillä sotatoimia sekä hyökkäys- että puolustusmielessä oli pysyttävä suunnittelemaan pelkästään karttojen avulla, maastoa tuntematta. Aiemmat talouden näkökulmasta piirretyt kartat eivät palvelleet sotilaallisia tarkoituksia: tieto teiden linjauksesta ja sijainnista ei ollut enää riittävää. Oli tarpeen tietää, millainen tekninen ja fyysinen olomuoto tiellä on eli millaiset joukot tai kalustot tietä pitkin oli mahdollista liikuttaa. Sotatoimien kannalta tiet olivat erityisen tärkeitä, ja ne kuvattiinkin hyvin myös niiltä alueilta, joilta muuta kartoitusta ei tehty.³⁷ Esimerkiksi merikartastossa Suuri Rantatie on merkitty erikseen merkinnällä A, joka tarkoittanee tien kantavan raskasta tykistöä.³⁸ Kuninkaan kartastot ovatkin ensisijainen lähde 1700-luvun historiallisten teiden tutkimukselle.



Ote Kuninkaallisesta merikartastosta 1791-1796. (Harju & Tiilikainen sivu 54)

³³ Alanen & Kepsu 1989. Harju & Lappalainen 2010,

³⁴ Alanen & Kepsu 1989, 12.

³⁵ Harju & Lappalainen 2010, 11-16.

³⁶ Harju & Lappalainen 2010, 22-25. Alanen & Kepsu 1989, 20-22.

³⁷ Harju & Lappalainen 2010, 41. Harju & Tiilikainen 2009, 11.

³⁸ Harju & Tiilikainen 2009, 18.

Kuninkaan kartasto kuvaa sotilaallisesti olennaiset kohteet: strategiset maastonmuodot, maankäytöt, käyttökelpoiset tiet raskaille kuljetuksille, joukkojen yöpymispaikat sekä muonituksen mahdollisuudet. Kuninkaan tiekartasto keskittyy liikkumisen kannalta olennaisiin seikkoihin. Teiden hierarkia on ollut tärkeää, sillä se on mahdollistanut teiden käytettävyyden arvioinnin. Tiestön kannalta kartat ovat siis ensiarvoinen lähde aikansa tiestöstä ja teiden hierarkiasta. Tiet ovat luokiteltu piirtotyylien avulla maanteiksi, kärryteiksi, ratsuteiksi, polkuteiksi, talviteiksi sekä laivaväyliksi. Tiekartastossa näkyvät luokiteltujen teiden lisäksi *kaikki järvet, vesiväylät, tiet, kaupungit, kirkot, kylät, torpat ja pitäjänrajat*. Paikoin on kuvattu myös muita yksityiskohdita kuten pappiloita, kartanoita, sahoja tai myllyjä.³⁹

Kuninkaan tiekartasto on riisuttu versio Kuninkaan kartastosta. Kuninkaan tiekartoissa kuvataan teiden lisäksi järvet, vesiväylät, kaupungit, kylät, torpat sekä pitäjän rajat. Myös erilaisia talouden kannalta merkittäviä kohteita kuten myllyjä ja sahoja, rustholleja ja yksittäisiä taloja kuvataan kartalla.⁴⁰ Kuninkaan kartaston kartoilla sitä vastoin on kuvattu myös topografisia oloja sekä maankäyttöä erilaisin visuaalisin keinoin kuten varjostuksin.⁴¹ Karttojen piirtämisessä käytettiin apuna siviili- ja maanmittareiden osaamista sekä myös paikallisten asukkaiden kuvauksia alueista. Esimerkiksi teiden linjat saatettiin paikoin piirtää vain asukkaiden kuvausten turvin, joten kartat eivät ole kaikilta osin tarkkoja ja luotettavia.⁴²

Kuninkaan kartastot ovat pienimittakaavaisia eivätkä sen vuoksi sovi tarkkaan tarkasteluun. Kartaston asemoiminen ja digitoiminen on osoittautunut haastavaksi, ja paikoin silmämääräinen tarkastelu onkin paras vaihtoehto. Asemoidut aineistot vaativat lähdeaineiston ja asemointiprosessin huolellista tuntemista, joten aineistot eivät ole kuin tutkijan käytettävissä. Kuninkaan kartastot kuvaavat Espoon tiestöä, maankäyttöä ja asutusta kuitenkin todella hyvin, huomattavasti saman aikakauden Fonseenin karttaa tarkemmin. Karttoja säilytetään Ruotsin sota-arkistossa, Krigsarkivetissa.⁴³ Karttoja on mahdollista tarkastella näköispainoksina julkaistuista Alasen ja Kepsun toimittamasta *Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805*, Lappalaisen ja Harjun toimittamasta *Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790* sekä Harjun ja Tiilikaisen toimittamasta *Kuninkaallinen merikartasto 1791-1796*.

2.2.3. Senaatin kartasto 1870-1907

Ruotsin kruunun perustaman maanmittaushallituksen toiminta jatkui myös Venäjän vallan alla toimivassa autonomisessa Suomessa.⁴⁴ Senaatin kartasto on Venäjän sotilasviranomaisten topografisten joukkojen 1800- ja 1900-lukujen taitteessa mittaama ja piirtämä kartasto Etelä-Suomen alueelta, Pori-Käkisalmen -linjan eteläpuolelta. Espoon alue sijoittuu yhteensä kahdeksalle Senaatin kartaston karttalehdelle. Senaatin kartasto kuvasi aiempaa tarkemmin topografisia oloja. Ruotsin kuninkaan kartoissa topografisia oloja on kuvattu visuaalisesti värein ja varjostuksin, Senaatin kartoissa käytettiin edistyneesti korkeuskäyriä, jotka on piirretty kahden sashenin, eli 4,26 metrin välein.

Eteläisen Suomen topografiset kartat on piirretty Venäjän keisarin määräyksestä valtakunnan sotilaallisiin tarkoituksiin, sillä alue on ollut sotilaallisesti merkittävää.⁴⁵ Kartastot kuvasivat sotilaallisesti tärkeitä alueita, joten ne olivat salaisia. Suomalaiset saivat myöhemmin kartoista valokuvajäljennökset, jotka myöhemmin väritettiin käsin. Värittämisen yhteydessä karttoihin lisättiin ajankohtaisia tietoja, jotka eivät vielä alkuperäisen kartan piirtämisen ajankohtaan olleet olemassa. Esimerkiksi Espoossa karttalehdillä näkyy 1903 avattu junarata, vaikka Espoon alueelta piirretty karttalehdet perustuvat vuosien 1870-1871 mittauksiin.⁴⁶

Senaatin kartasto on tarkka koordinaatistoon perustuva kartasto. Luonnonolosuhteet sekä rakennetut ympäristöt on kuvattu tarkasti ja monipuolisesti. Kartan värimaailma ja symboliikka on helppolukuista. Kartan asemointia varten löytyy helposti vastin pisteitä, joita ovat korkeat kalliot, tunnetut säilyneet rakennukset sekä pysyneet laskuojien paikat ja joenmutkat. Kartasta on digitoitu viivoina tiet, alueina maankäytöt sekä pisteinä asuinpaikat ja muut tärkeät kohteet kuten myllyt. Senaatin kartasto on talletettu Kansallisarkistoon. Espoon alueen kattavat Senaatin kartasto karttalehdet VI-VII 27-29.

³⁹ Harju & Lappalainen 2010, 8, 41-42.

⁴⁰ Harju & Lappalainen 2010, 42.

⁴¹ Harju & Lappalainen 2010, 52-56.

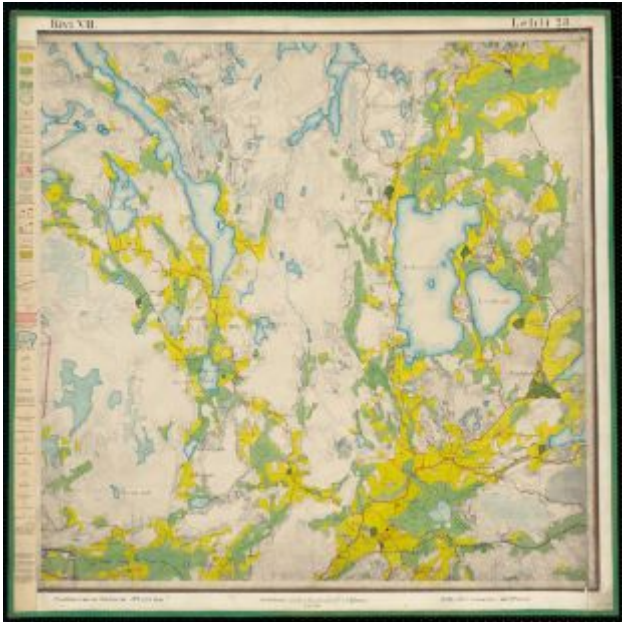
⁴² Alanen & Kepsu 1989, 20-22.

⁴³ Alanen & Kepsu 1989, 6-9.

⁴⁴ Harju, Pietilä & Kokkonen 2007, 14.

⁴⁵ Harju, Pietilä & Kokkonen 2007, 14.

⁴⁶ Senaatin kartasto karttalehdet VI-VII 27-29.



Senaatin kartasto karttalehti VIII 28. (Kansallisarkisto)

2.3. Maastoinventointi

Karttoihin pohjautuva tarkastelu olisi vain aineistoselvitys ilman maastoinventointia. Tien maisema havaitaan tieltä, liikkeessä. Maastoinventoinnin tarkoituksena on tarkastaa lähteiden valossa tutkitut kohteet maastossa. Ennen jalkautumista tielle historialliset kartat on asemoitu sekä tielinjaukset ja vanhat maankäytöt digitoitu. Uuden kartan päälle asetettuna voidaan historiallista polku- ja tieverkkoa verrata nykyiseen tieverkkoon. Historiallisten karttojen tieaineisto nykyisen kartan päällä antaa viitteitä historiallisista tielinjauksista. Digitoidun aineiston tulkinta vaatii alkuperäislähteen tuntemista ja kriittistä otetta uudelleen piirrettyihin historiallisiin aineistoihin.

Tutkimusalue on jaettu osa-alueiksi, jotka kokoavat alueen tiet kokonaisuuksiksi. Osa-alueet ovat Bodomin seutu, Velskola-Takkula-Lakisto, Kalajärvi-Luukki-Lahnus, Järvenperä-Vanhakartano, erikseen on kuvattu suuri Rantatie ja maantie Helsinkiin, Espoonkartano-Järvikylä sekä Espoon keskus. Tutkimusalueen pilkkominen pienemmiksi kokonaisuuksiksi helpottaa työskentelyä, mutta myös tulosten tulkintaa ja teiden ryhmittelyä.

Maastotyöt toteutettiin kesän 2016 aikana. Sääolosuhteet olivat pääsääntöisesti hyvät eli aurinkoiset ja poutaiset, muutamia sateisia maastopäiviä lukuun ottamatta. Kolmestatoista maastokäynnistä pääosa toteutettiin heinä- elokuun aikana, mutta muutama tarkistava maastokäynti oli tehtävä vielä syys-lokakuussa. Kesän ja alkusyksyn kasvillisuus on vaikuttanut osaltaan tiemaisemien peitteisyyteen. Toisaalta monet polkuyhteydet ovat olleet kesällä parhaiten havaittavissa.

Maastossa tielinjojen sijainti tarkastettiin mukana olleiden karttojen ja historiallisten kartta-aineistojen avulla. Teiden maisemaa havainnoitiin kokonaisvaltaisesti yksityiskohdista laajempaan maisemakokonaisuuteen. Tien yksityiskohdista ja maisemarakenteesta otettiin runsaasti valokuvia. Valokuvat otettiin laadukkaalla älypuhelimien kameralla, jonka etuna on ennen kaikkea sijaintitiedon liittyminen kuvaan.

Tien havainnoinnissa yllätyksenä tuli äänimaiseman vaikutus maisemakokonaisuuteen. Äänimaisema on tärkeä tekijä kuljettaessa muulla kuin moottoriajoneuvolla. Ennakoimattomuuden vuoksi äänimaisemaa ei voi kuitenkaan objektiivisesti mitata, ja mikäli se otettaisiin osaksi tiekuvauksia, olisi sen kuvaaminen täysin tutkijan tulkintaa. Melukarttojen avulla voidaan luoda kuvaa esimerkiksi liikenteen ja lentoliikenteen vaikutuksista historiallisten teiden äänimaisemaan, mutta muunlaiset äänimaiseman kokemukset eivät näissä aineistoissa tule esiin.

Maastotyön toteuttamiseen vaikutti suuresti käytetty kulkuväline. Parhaat havainnot tiemaiseman kokonaisuudesta, linjauksesta ja näkymistä sai pyöräillessä. Autolla ajaessa ongelmaksi nousivat historiallisten teiden kapeus ja mutkikkuus, jotka vaikeuttivat pysäköintiä ja teille jalkautumista. Kävellessä tiemaisemaa pystyi tarkastelemaan helposti sekä liikkeestä että pysähtyneenä. Kävelyn ongelmana on sen hitaus ja liikkeen puuttuminen tien havainnoinnista.

Maastossa käytiin myös kohteissa, jotka eivät ole päätyneet lopulliseen työhön. Nämä kohteet ovat olemassa olevia, mutta aineiston perusteella niiden merkitys ei ole huomattava tai maisemakokonaisuus ei ole säilynyt. Nämä kohteet ovat osittain olleet myös sellaisia, että niiden säilyneisyys työpöydän ääressä on tuntunut todennäköiseltä, mutta maastossa oletus onkin tullut todettua vääräksi. Näin esimerkiksi Oittaaan ulkoilualueella. Siellä uudet virkistysreitit mukailevat historiallisten polkujen suuntia. Historialliset polkuyhteydet eivät kuitenkaan ole havaittavissa.

Maastossa tärkeä havainnointikohde on ollut käytön havainnointi. Etenkin autoliikenteen ulkopuolelle jääneet tieosuudet ovat olleet mielenkiintoisia tarkkailukohteita, sillä niiden käytöt selviävät vain maastossa. Esimerkiksi Espoonkartanon seudulla vanhoja tiepohjia on virkistys- ja ratsastuskäytössä. Tutkijana olen ollut myös itse teiden käyttäjänä. Esimerkiksi teiden turvallisuudesta on muotoutunut subjektiivinen näkemys, jonka olen pyrkinyt pitämään erillään tutkimustuloksista.

3. KEHITYS JA KERROKSELLISUUS. ESPOON TIESTÖN HISTORIAA



Puisia kaiteita, mahdollisesti Kunnarlantiellä. (Espoon kaupunginmuseo)

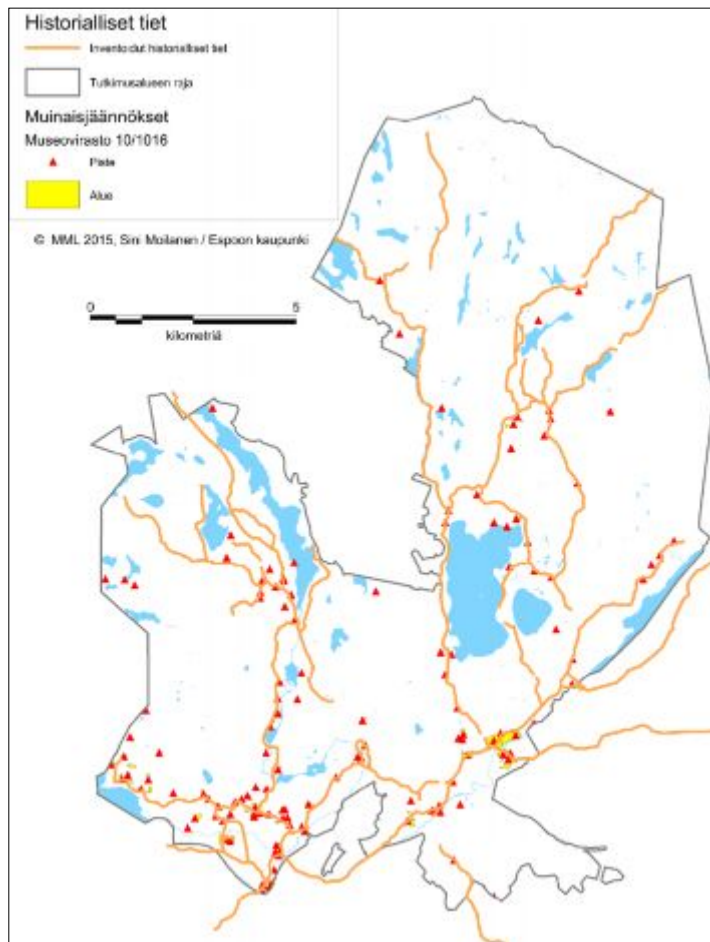
3.1. Espoon tiestön kehitys ja tien maisema

Espoossa varhaisimmat esihistorialliset löydöt on tehty Nuuksion Pitkäjärven ja Bodomin väliseltä alueelta, Järvikylästä sekä Loojärven pohjoispuolelta.⁴⁷ Jo esihistorialliset asuinpaikat sekä pyyntipaikat ovat vaikuttaneet alueen kehitykseen, asumisen ja reittien sijoittumiseen. Asutus on sijoittunut otollisille alueille: otollisuus on muodostunut kulkuyhteyksien, luonnonolojen sekä taloudellisten edellytysten kokonaisuudesta. Esihistoriallisten asuinpaikkojen sijainnista voidaan päätellä varhaisimpien kulkureittien sijoittumista. Kuten oheisesta kartasta nähdään, muinaisjäännöslöydöt ovat sijoittuneet pitkälti Historiallisten teiden lähettyville. Asutuksen kehittyminen on seurallut etenkin valtakunnallisten teiden linjauksia. Espoossa Espoonjokilaakson alue ja Suuren Rantatien varsi on ollut merkittävä asumisen ohjaaja. Joissain paikallisten teiden tapauksissa on epäselvää se, onko asutus vai tie ollut alueella ensin.

Espoon historiallinen tieverkko muodostuu Suuren Rantatien itä-länsisuuntaisesta pääakselista sekä sitä halkovista pohjois-eteläsuuntaisista yhteyksistä. Tie-

verkon päälinjat on nähtävissä jo koko pitäjää kuvaavissa 1700-luvun kartoissa. Valtakunnalliset ja seudulliset yhteydet ovat itsestään selvästi tieverkon runko, jota paikalliset yhteydet täydentävät ja yhdistävät. Tärkeimmät historialliset reitit ja suunnat ovat yhä käytössä. Käytön myötä reitit kehittyvät ja vastaavat näin muuttuvaan tarpeeseen. Keskiaikaisten yhteyksien nähdään vakiintuneen varhain ja pysyneen vähällä muutoksella aina autoistumiseen saakka. Tiestö onkin kokenut suurimmat muutoksensa vasta viime vuosisadan aikana.⁴⁸

Ennen autoistumista tiet ovat muotoutuneet asumisen ja talouden tarpeiden mukaan.⁴⁹ Espoon tiestön historiaa tarkastellessa huomioidaan historiallisten kyläpaikkojen sijoittuminen. Kylien ja kartanoiden ajoitustiedot kertovat osaltaan tieyhteyksien merkityksistä eri aikakausina. Karttalähteiden avulla voidaan tarkastella asumisen lisäksi myös teollisuuteen ja tuotantoon liittyvää tiestöä. Myllyille, sahoille tai pelloille ja niityille on vaadittu omanlaisensa, tietyt vaatimukset täyttävä infrastruktuuri. Sahoille ja myllyille on pitänyt päästä kulkemaan raskaidenkin kärrykuormien kanssa, joten teiden kunnon ja leveyden on pitänyt olla kelvollinen.



**Historialliset tiet ja muinaisjäännökset tutkimusalueella.
(Muinaisjäännösrekisteri 10/2016)**

⁴⁷ Kokkonen 1992, 11, 19-21, 64-65.

⁴⁸ Luoto 2011, 10.

⁴⁹ Härö 1983, 3.2.



Espoonkartanon torpan ohi kaartava kärryillä ajettava tie, 1914. (Espoon kaupunginmuseo)

Espoossa hyväksi tiepohjiksi sopivia harjuja on muuhun Suomeen verrattuna vähän. Usein tiet ovat löytäneet reittinsä kahden erilaisen maaston rajapinnasta. Esimerkiksi pellon reuna metsän rajalla on ollut tielle otollinen sijainti. Tiet ovat seurailleet maaston muotoja, vältellen jyrkkiä ja pitkiä rinteitä. Kuninkaantie eli Suuri Rantatie mukailee Espoonjokilaakson pohjoispuolta ja seurailee jokilaaksoa sen tuntumassa. Luonnonolosuhteet ovat luoneet perustan teiden linjauksille, kun uskonnolliset, poliittiset, taloudelliset sekä sosiaaliset olosuhteet ovat vaikuttaneet tieyhteyksien tarpeeseen ja muotoutumiseen.⁵⁰

Vesireitit ovat olleet Espoossa maanteiden rinnalla tärkeä liikkumisen väylä. Järvet, pienillä aluksilla kuljettavat joet sekä meri ovat mahdollistaneet niin paikallisen kuin ylijärjaisen vesiliikenteen. Espoon vesistöjen esihistoriallisen ja historiallisen ajan hyödyntämiseen on vaikuttanut maankohoaminen, joka on aiheuttanut lahtien ja jokien madaltumisen. Espoolaisille järville on tyypillistä niiden saarettomuus, mikä osaltaan on vaikuttanut järvien käyttöön.⁵¹ Meriliikenteen näkökulmasta sisämaasta rannikolle johtaneet maantieyhteydet ovat olleet korvaamattomia. Espoonkin läpi on kulkenut pohjois-eteläsuuntaisia seudullisia yhteyksiä, jotka ovat mahdollistaneet ihmisten ja tavaroiden liikkumisen sisämaan ja meren välillä.



Ajuri ja kyytiläiset komeassa reessä Espoonkartanossa 1921. (Espoon kaupunginmuseo)

⁵⁰ Rahkonen 2014, 16.

⁵¹ Wuorenrinne 1992, 15-16.

Vuodenaikaisvaihtelut ovat tuoneet omat haasteensa eteläsuomalaiseen liikkumiseen. Kesällä maantiet ovat olleet suhteellisen hyväkuntoisia, mutta lumen ja kelirikon takia muina vuodenaikoina teiden kunto ei ole ollut aina kehuttava. Talvitiet ovat lyhentäneet matkoja ja samalla nopeuttaneet matkantekoa. Talvet mahdollistivat avarammat näkymät ja maaston monipuolisemman käyttömahdollisuuden. Kulkureitin kunnosta ei tarvinnut välittää, kun Espoon runsaat vesistöt ja tasaiset pelto- ja niittymaot olleet oivallisia talvikulkureittejä, reellä peltojen ja järvien poikki matka taittui nopeasti. Suuren Rantatienkin korvasi suurelta osin joutuisat talvitiet, jotka parhaimpina aikoina lyhensivät matkaa ja siihen käytettyä aikaa. Suuren Rantatien linjaus Espoonjokilaaksossa on helpottanut osaltaan Suuren

Rantatien talvitieyhteyden suuntaa, sillä talvitie on kulkenut jokilaaksossa ja mahdollistanut jäätyneen jokioman hyödyntämisen. Talvella hiihtäminen helpotti ja nopeutti jalan taitettavaa matkaa.⁵²

Sillat ja rummut ovat tärkeä osa tiestön kehitystä. Luonnonolosuhteet ovat maisemassa estevaikutuksia, jotka vaikuttavat liikkumisen mahdollisuuksiin. Jokien, purojen, ojien tai kosteikkojen ylittäminen on mahdollistanut laajemmat yhteydet. Sillat ovat olleet suuri ponnistus talonpoikaisessa tienpidossa. Siltojen on täytynyt kantaa kulkijansa ja kestää luonnonvoimia. Nykyisessä maisemassa vanhat säilyneet sillat ovat luonnollisesti jylhiä kivihoivasiltoja.



Talvella kulkutavat monipuolistuivat. Potkukelkkailua Espoonkartanossa 1916. (Espoon kaupunginmuseo)



Joskus ylitykset ovat olleet helposti ratkaistavissa. Kallioille perustettu puukantinen silta ylittää Mustanpuron. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

⁵² Mauranen 1999, 86.

Sillat ovat olleet kalliita ponnistuksia, huolella tehtyinä ja ylläpidettyinä ne ovat kestäneet aikaa ja kulkijoita. Sillat ovat tien nykymaisemassa huomattavia yksityiskohtia.⁵³ Vanhimmat säilyneet siltarakennelmat ovat kiviholvisiltoja, joista Suomessa vanhin säilynyt lienee Sågbron silta Espoonkartanossa vuodelta 1776. Ymmärrettävästä syystä vanhimmat, puusta tehdyt siltarakennelmat eivät ole kestäneet aikaa. Vanhat kiviholvisillat ovat helmiä nykyisessä tiemaisemassa. Siltojen arvo pitäisi tunnistaa entistä paremmin. Kasvillisuuden ja uusien materiaalien peittämät sillat jäävät kulkijalta liian usein huomaamatta.



Lehtimäki (Lövkulla) idästä 1968. (Espoon kaupunginmuseo / Knüpfer & Öhman)



Lehtimäestä koilliseen 2016. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

⁵³ Niukkanen 2009, 99.

3.2. Kulkijat ja kulkuvälineet tien kuvastajina

3.2.1. Tien muodostuminen ja ylläpito

Tie on käytössä olevaa arkiympäristöä. Tien tärkein ominaisuus on sen paikkoja yhdistävä luonne, ja sen käyttöarvo on edellytys olemassaololle. Paikasta toiseen kulkeminen on tien tärkein funktio, jonka sivuun muut käytöt, kuten sosiaaliset tapaamiset jäävät. Tie on muokkautunut ja sitä on muokattu käytön myötä täyttämään käytön vaatimuksia. Luonnonolosuhteiden määräämät kulku-urat ovat ajan myötä kehittyneet ja muokkaantuneet palvelemaan yhä nopeampaa ja laajempaa liikkumista. Teiden muodostumiseen ovat vaikuttaneet linjausta ohjaavien luonnonmaantieteellisten tekijöiden ohella asutukselliset, strategiset ja taloudelliset seikat.⁵⁴

Luonnonmaantieteelliset olosuhteet vaikuttavat olennaisesti tielinjan muotoutumiseen. Kulkemista ohjaavat niin maaperä kuin luonnonesteet. Maaliikenteessä esimerkiksi jyrkenteet, vesistöt, suot tai muuten huonosti kuljettavat maastot on kierretty. Maaperä on vaikuttanut paljon niin helppokulkuisuuteen kuin tien ylläpitoonkin. Kosteat, mutaiset tai keliäisiksi arat paikat kulkureitissä ovat olleet vaikeita pitää kulkukuntoisena. Olosuhteiden puolesta hyvät tiepohjat kuten hiekkaiset kankaat ovat olleet suotuisia teiden muodostumiselle. Tiet ovat löytäneet luontevia kulku-uria kangasmaastojen lisäksi maiseman reunavyöhykkeiltä. Savikoilla olevien peltojen reunoja kiertävät tiet sijoituivat avoimen maiseman reunaan liikenteellisesti otolliselle paikalle, ja samalla läpäisevälle pohjalle. Espoolle tyypillinen kalliainen maasto on liikkumisen näkökulmasta haastavaa. Lyhyet, nopeat ja jyrkät korkeusvaihtelut luovat tielinjoille haastavaa rytmiä.

Vesistöjen ja soisten paikkojen ylitykset ovat aina vaatineet suurempia voimavaroja kuin helpommat tiepohjat, joten niitä on vältetty. Välttämättömissä tilanteissa rakenteita tehtiin käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Sillat ovat olleet kallis inventointi etenkin hyvin ja kestävästi tehtyinä. Etenkin kärryillä sillat olivat kuitenkin välttämättömiä. Huolella tehdyt kivihoivisillat ovat olleet suuritöisiä ponnistuksia, mutta säilyneinä yksityiskohtina ne ovat osaltaan kertomassa tieliikenteen historiasta.

Tiet ovat ihmisen muokkaamaa kulttuuriympäristöä. Pikkuhiljaa lisääntyneen käytön myötä muodostuneet yksinkertaiset kinttupolut ovat vaatineet huoltamista

liikkumisen lisääntyessä ja voimistuessa. Tienpito onkin ollut olennainen osa historiallisen tiestön olemassaoloa. 1600-luvulla käytön myötä muodostuneita teitä alettiin aktiivisesti kehittää Maunu Eerikinpojan maanlain myötä. Lain vaatimuksena oli, että jokaiseen kylään oli johdettava vähintään yhden yleisen tien. Maanlaki tuki asutuspolitiikkaa sekä hallintoa.⁵⁵ Vuosisatoja kestäneen tienpidon jälkiä on yhä näkyvissä myös tiemaisen ulkopuolella. Soran- ja hiekanottoaikat ovat olleet tärkeitä tien ylläpitoon liittyviä jäänteitä maisemassa. Tienpitoon oletettavasti liittyviä sora- ja hiekkakuoppia on Espoossakin nähtävillä esimerkiksi Järpbackassa nimettömän polun varrella, Järvenperässä Vanhakartanontien varrella, Vanhan Histantien varrella sekä Vanhan Luukintien mäntykankaalla.



Vanhan Luukintien hyvin säilynyttä maisemaa ja tien asua. Mäntykankaalla kulkeva tielinja on ollut helppo ylläpitää ja tienpitoon vaadittavia maamassoja on kaivettu kankaan maastosta. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

Teiden kunto on vaikuttanut olennaisesti, ja vaikuttaa edelleen, niiden käytettävyyteen. Teiden kunto on ollut maanlain myötä paikallisten talonpoikien vastuulla. Tiet jyvitetiin talonpojille niiden kunnan mukaan niin, että hyvässä maastossa kulkevaa hyväkuntoista tietä sai hoidettavakseen enemmän kuin vaikeissa olosuhteissa helposti huonokuntoiseksi äityvää tietä. Talopojat jouduivat vastaamaan teiden kunnosta muiden töidensä ohella. Tiet ovat olleet kuitenkin korvaamattomia työn ja toimeentulon kannalta, joten tienpitoa ei ole voinut laiminlyödä. Huonossa kunnossa olevat tiet ovat jo ennen autoistumista olleet vaarallisia. Mäkisessä, soisessa tai kosteassa savikossa kulkevat tiet olivat vaikeita.⁵⁶ Keliäisyys tai epäsuotuisat sääolosuhteet ovat osaltaan vaikuttaneet teiden huonoon kuntoon.⁵⁷ Vuodenakaisvaihtelut ovat tuoneet oman osansa tienpidollisiin haasteisiin. Esimerkiksi 1800-luvun lopulla talvisin kirkkotien auraaminen oli kolmivuotinen pesti, joka hoidettiin huutokaupalla.⁵⁸ Muita tienpidollisia haasteita ovat olleet muun muassa routiminen, runsaat sade- tai sulamisvedet, kaatuneet puut sekä kiviset tai mutaiset taipaleet.

⁵⁴ Salminen 1993, 277.

⁵⁵ Niukkanen 2009, 101.

⁵⁶ Härö 1983, 93.

⁵⁷ Lahti 1975, 72.

⁵⁸ Lahti 1975, 77.



Tauko kunnan järjestämällä tietyömaalla Kauklahdessa. (1920-1939) (Espoon kaupunginmuseo / Esbo Hembyggsförening)

Vaikka lainsäädäntö on jo 1600-luvulla puuttunut tienpidollisiin seikkoihin, ei lakien toteutuminen ole ollut itsestään selvää.⁵⁹ Niinpä lain vaatimat yksityiskohdat teiden asussa eivät ole välttämättä toteutuneet. Ne antavat kuitenkin viitteitä siitä, millaisia aikansa tiet ovat olleet.

Sodankäyntiin liittyvä strateginen toiminta on vaatinut toimivaa tiestöä. Joukkojen sujuva liikkuminen on ollut olennainen osa sodankäyntiä. Sodankäynti on vaatinut myös alueiden huolellista kartoitusta, sillä hyvin kartoitettujen alueiden sotatoimia pystyi ohjaamaan etäältä. Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805 sekä Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790 ovat hyviä esimerkkejä kartoituksen ja teiden merkityksestä sodankäynnissä.

3.2.2. Maatalous

Metsänhakkuut ovat vaikuttaneet teiden maisemaan avaamalla näkymiä luonnonmaisemasta muokatuksi kulttuurimaisemaksi.⁶⁰ Puutavaran lisäksi metsiä on hakattu peltoalueiden laajentamisen takia. Kasketut metsät ovat tulleet osaksi avointa peltomaisemaa ja myös espoolaista paikannimistöä. Espoon historialliset

tiet ovat yhdistäneet ja halkoneet pelto- ja niittyalueita. Tyypillinen tien linjaus on kulkenut juuri peltoalueiden reunoja mukaillen. Metsäiselläkin taipaleella tien reunat on raivattu avoimiksi. Kun tien reunat ovat olleet puutomia, aurinko ja tuuli ovat pitäneet tien reunat kuivina. Peitteetön tie on kuivunut paremmin, säästynyt lehdistä ja kaatuneilta rungoilta.⁶¹

Isojako 1700-luvulla on vaikuttanut paljon asumisen sijoittumiseen. Ennen isojakoa kylät olivat pääasiassa tiiviitä ryhmäkylä peltojen ollessa kylän kesken sarkoihin jaettuina. Isojaon myötä peltoalat jaettiin talojen kesken. Asumisen paikat muuttuivat kun tiiviit ryhmäkylät isojaon myötä hajaantuivat. Espoossa isojako eteni nopeasti, mitä selittää osaltaan pitäjän aktiivisten säätyläisten määrä ja kartanoiden runsaus.⁶² Isojaon myötä uusia tiluksia ja torppia raivattiin myös takamaille ja metsiin, joiden yhteysomistus lakkasi. Kylärakenne hajautui, ja tiestön rooli talojen ja torppien välisinä yhteyksinä korostui ja myös uusia teitä oli rakennettava. Esimerkiksi Vanhassakartanossa kylä on muotoutunut nauhamaiseksi, edelleen nähtävissä olevaksi kokonaisuudeksi kylätien varrelle.⁶³ Toisaalta espoolaisten kylien pieni koko ja paikoin poikkeavakin kylärakenne on osaltaan vaikuttanut siihen, ettei isojako vaikuttanut espoolaiseen kylämaisemaan yhtä paljon kuin muualla Suomessa.⁶⁴

⁵⁹ Niukkanen 2009, 101.

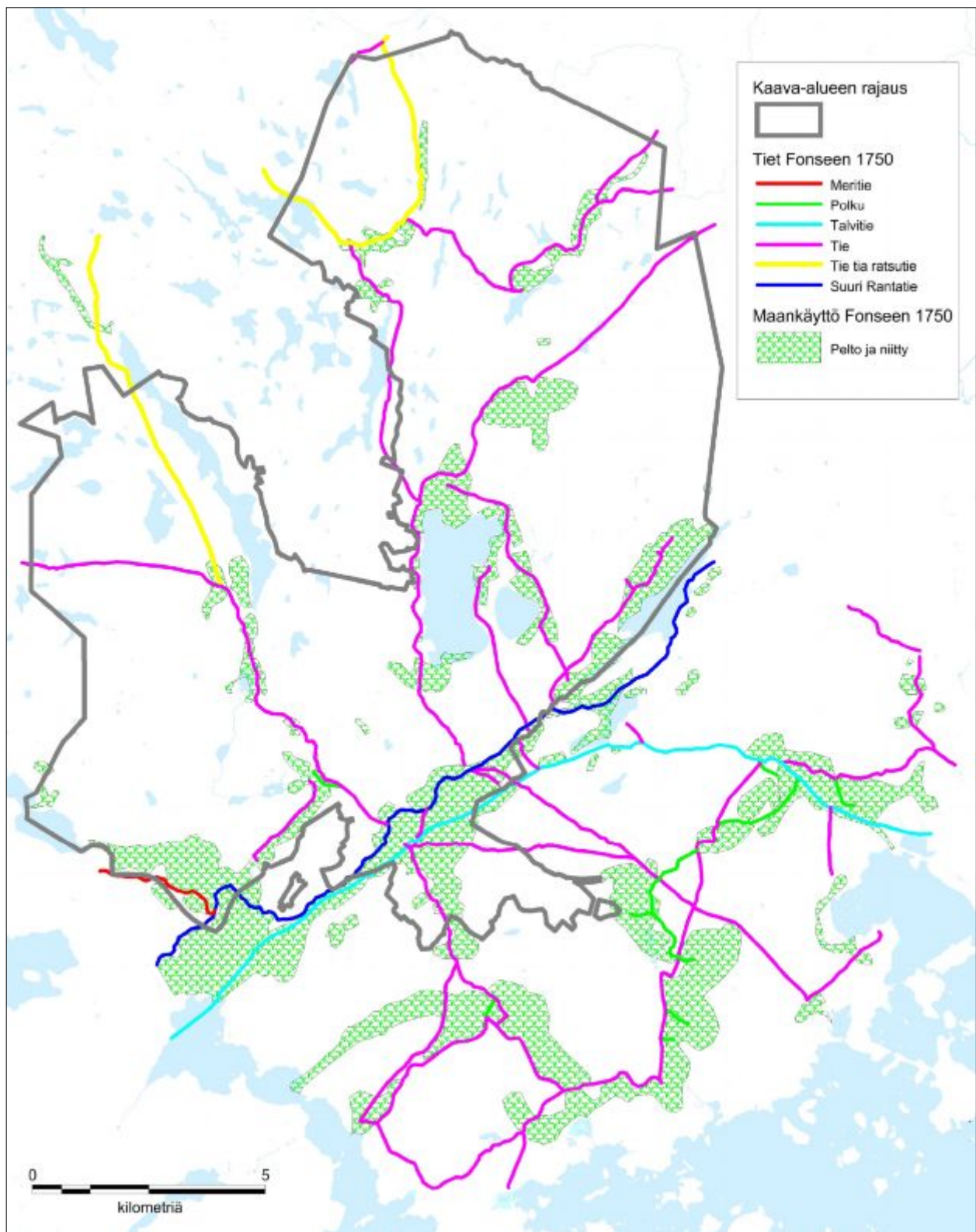
⁶⁰ Esim. Lohikoski 1996, 111.

⁶¹ Viljamaa-Laakso et. al. 1989, 12.

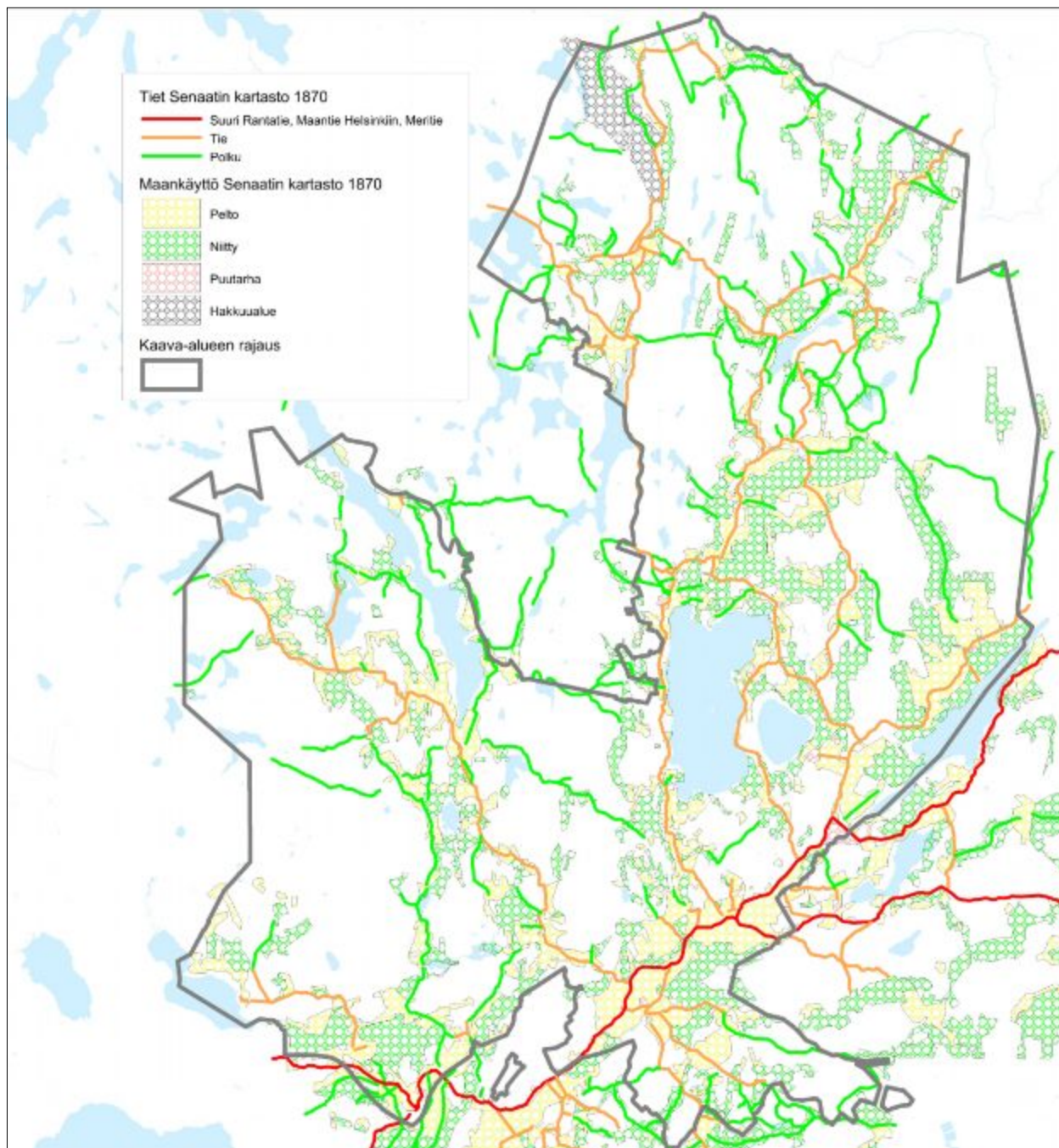
⁶² Talvitie 2013, 88, 91, 120-121.

⁶³ Espoon vanhojen teiden säilyttämismahdollisuudet 1985, 9.

⁶⁴ Härö 1991, 10.



Fonseenin kartassa 1750 kuvatut pelto- ja niittyalueet sekä tiet.



Tiestö ja maankäytöt Senaatin kartaston 1870-1871 mukaan.



Aitta ja kärryt Björkbackassa Läpisuonttiellä 1914. (Espoon kaupunginmuseo)

3.2.3. Teollisuus

Espoon ja koko Suomen kehittyminen perustuu tuotteiden kuljettamiseen ja maaseudun elinvoimaisuuteen. Tieverkon toimivuus on ollut perusta tuottavalle maaseudulle ja maaseututuotteiden liikkuvuudelle. Maatalouden tuotteet, kuten maito ja vilja, ovat kulkeneet hevosen perässä kärryillä.⁶⁵ Maatalouden ja teollisuuden tuotteiden lisäksi metsätalouden raaka-aineet, siis tukit, ovat vaatineet kuljetusta metsästä sahalle. Puiden kuljetus on onnistunut vesiteitse uittamalla. Maateitse kuljetus on ollut järkevää oikeastaan vain talvella.⁶⁶ Talvella reellä ajo suuremmankin lastin kanssa onnistui sellaisessakin maastossa, jossa kärryillä ei ole ollut mahdollista ajaa. Toisaalta liikenne sahalla eteenpäin on ollut myös välttämätöntä. Lautalastit on ennen autoistumista kuljetettu kärryillä eteenpäin. Sahakuljetuksia ovat vaikeuttaneet sahojen hankala sijainti. Vesivoimalla toimineet sahat ovat olleet koskien äärellä, jossa vesivoimaa on ollut tarjolla. Espoossa vesivoimalla toimivia sahoja on ollut 1700-luvulla esimerkiksi Sahajärven itäpuolella sekä Luukinjärven eteläkärjessä.⁶⁷

Espoossa omapiirteinen puunkuljetusoperaatio on ollut 1900-luvun alussa toteutettu Helsingin seudun ensimmäisen maailmansodan linnoituslaitteiden rakennustyömaa. Venäläisten toteuttamassa hankkeessa Espoon metsiä avohakattiin, ja puiden kuljetusta varten rakennettiin lumelle kapearaiteiset hevosvetoiset rautatiet.⁶⁸



Radankorjaustyömaa Kauklahdessa noin 1917. Pellon ja Kauklahden aseman välillä. (Espoon kaupunginmuseo)

1800-luvun puoliväli oli liikenteellisen murroksen aikaa, sillä suuret massakuljetukset alkoivat korvata pienipiirteisempää liikkumista. Aikaisempaa suuremmat tavara- ja ihmismäärät alkoivat kulkea yhä pidempiä matkoja. Liikennetarpeet ja -määrät lisääntyivät. Paikallisen liikenteen lisäksi myös kaukoliikenne sekä ulkomaille vievä liikenne olivat entistä merkittävämpiä. Uuden tekniikan ilmentymät rautatie ja höyrylaivaliikenne sekä myöhemmin automobiili löysivät oman jalansijansa kuljetuksessa.⁶⁹ Espoossa jo 1888 valtiopäivillä käsitelty Helsingistä Karjaalle johtava Rantarata otettiin käyttöön 1902.⁷⁰ Espoon halki kulkeva junarata on vaikuttanut merkittävästi Espoon pitäjään. Asemien ympärille alkoi kehittyä elinvoimaisia taajamia, joiden liikkumisen tarve täyttyi rautatien myötä. Teollisuuden raaka-aineet ja tuotteet kulkivat rautateillä ihmisten rinnalla. Laivaliikenteen käännekohta on ollut 1800-luvulla suurentuneet ja ympärivuotiseksi muuttuneet kuljetukset höyryvoiman yleistymisen ja rautateiden avaamisen myötä.⁷¹

Liikkumisen muututtua myös liikkumisen maisemat muuttuivat. Massakuljetukset siirtyivät maanteiltä ja hevosten kärryistä junien ja höyrylaivojen kyytiin. Höyrylaivaliikenne ja rautatie mahdollistivat raskaan liikenteen myös talvella. 1800-luvun puolivälin jälkeen tienpidolliset seikat muuttuivat. Suurimpia mäkiä tasoitettiin 1800-luvun loppupuolella ja maanteitä sepelipinnoitettiin. Espoossakin esimerkiksi Finnsissä Suurella Rantatiellä alennettiin isoimpia mäkiä. Mäkien alentaminen oli suuritöistä, jopa kallioita piti räjäyttää. Työ tehtiin käsityönä, massat kuljetettiin lihasvoimin, joten eteneminen oli hidasta.⁷²

⁶⁵ Mauranen 1999, 22, 30-34.

⁶⁶ Mauranen 1999, 42.

⁶⁷ Kuninkaan kartasto Suomesta 1775-1806.

⁶⁸ Lohikoski 1996.

⁶⁹ Mauranen 1999, 14-15.

⁷⁰ Lahti 1975, 85.

⁷¹ Mauranen 1999, 22-23.

⁷² Lahti 1975, 76.

3.2.4. Autoistuminen

1900-luvun alkukymmeninä alkanut ja sotien jälkeen voimistunut autoistuminen on vaikuttanut paljon vanhojen reittien käyttöön ja kerroksellisuuteen. Vanhoja teitä on jouduttu lisääntyneen liikenteen takia muokkaamaan voimakkaasti vastaamaan muuttuneen ja lisääntyneen käytön tarpeisiin. Teiden muokkaaminen muuttuneita tarpeita palvelemaan on muokannut myös vanhoja kerroksia hävittäen ne tai jättäen ne uusien kerrosten alle.⁷³ Muokatut rakenteet ovat voineet kuitenkin säilyttää käyttöä ja näin tien linjausta sekä maiseman kokonaisuutta. Toisaalla teitä on jouduttu myös korvaamaan uusilla yhteyksillä, mikä on toisaalta rauhoittanut vanhan linjauksen käyttöä ja säästänyt näin tien asua ja maisemaa.⁷⁴

Vasta autoistuminen ja kaupungistuminen ovat aiheuttaneet voimakkaimman muutoksen tien maisemassa. Autoistuminen on mullistanut koko Suomen tiestön kehityksen. Autojen lisääntyessä tienpidolliset haasteet kasvoivat. Autot vaativat aiempaa enemmän tilaa sekä paremmin hoidettua tiepohjaa. Jyrkät rinteet olivat autoille haaste, ja niinpä tielinjoja oli oiottava ja suurimpia kallioisia mäkiä räjäytettävä. Autoistuminen eteni pikkuhiljaa myös Espoossa. Hevosliikenne kulki autojen rinnalla aina 1950-luvulle asti myös liikennesuunnittelussa kunnes autot lisääntyivät etenkin, kun 1960-luvulla autokauppa vapautettiin.⁷⁵ Autoistumisen myötä välimatkojen pituudet kasvoivat, mutta kulkemiseen käytetty aika ja vaiva vähenivät huomattavasti. Voidaan sanoa kilometrimäärien kasvaessa välimatkojen kuitenkin lyhentyneen.



Autoa ihmettelemässä Espoonkartanossa 1920. Aina Mannerheim autossa. (Espoon kaupunginmuseo)

⁷³ Niukkanen 2009, 95.

⁷⁴ Tämä uudempi 1900-luvun kaupunkirakenteellinen kehitys on kuvattu kokonaisvaltaisesti osana muuta kehitystä teoksessa Maisala, Pertti: Espoo - oma lukunsa. *Kaupunkisuunnittelun, kaupunkirakentamisen ja kaavoitushallinnon kehitys vuoteen 2000.*

⁷⁵ Kivistö 2000, 91-96.

Teiden leventyminen ja kaikkien teihin liittyvien yksityiskohtien lisääntyminen ovat muuttaneet tiekokonaisuutta. Nykyaikaisessa tien asussa itsestään selviä yksityiskohtia siltojen, ramppien, rumpujen ja pinnoitteiden lisäksi ovat esimerkiksi liikennemerkkit, teitä mukailevat sähkölinjat, valot sekä erilaiset kaiteet. Liikennemäärin lisääntyminen ja volyymin muuttuminen ovat asettaneet paineen tienpidon laadulle ja turvallisuudelle. Teiden on vastattava käyttötärpeeseen, tulevaisuuden kehitykseen, turvallisuuteen ja viihtyvyyteen. Modernin tiemaiseman rinnalla historialliset arvokkaat tielinjat ja säilyneet kerrokselliset tiemaisemat antavat moniulotteisia, kehityksen lähtökohtia kuvaavia näkökulmia.



Historiallisen tien kerroksellista maisemaa. Näkymä hyvin säilyneeltä Vanhalta Luukintieltä pohjoiseen, Lahnuksen kylään. Keskiaikaisen kylän paikalle Väg till Klöfskogin varrelle on rakentumassa uutta asumista. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

3.3. Tie valtakunnallisena, seudullisena ja paikallisena yhteytenä. Tieverkon merkitykset ja käyttötärtoitukset

3.3.1. Valtakunnallinen yhteys

Valtakunnallisia yhteyksiä ovat käyttäneet virkamiehet, posti ja armeija. Rahvas on käyttänyt valtakunnallisia teitä osana paikallista ja seudullista liikennettä. Valtakunnallinen ja seudullinen, kauppaan ja hallintoon liittyvä kulkeminen on haastanut tienpitoa. Pitkien matkojen taittamiseen on vaadittu hyväkuntoisia, kärryillä ajettavia teitä.

Valtakunnan tärkeitä paikkoja yhdistäneet tielinjat ovat olleet merkittäviä yhteyksiä. Espoonkin läpi kulkeva Suuri Rantatie eli Kuninkaantie⁷⁶ on ollut yksi valtakunnan merkittävimpiä keskialjalta periytyviä tielinjoja. Se yhdisti Turun ja Viipurin linnat toisiinsa ja edelleen Tukholman Pietariin. Suuren Rantatien linjausta on käytetty seudullisena ja valtakunnallisena yhteytenä jo

1300-luvulla. Tielinja periytyy todennäköisesti jo aiemmin olemassa olleista paikallisista tieyhteyksistä, jotka on yhdistetty yhtenäiseksi eteläistä rannikkoa mukailevaksi tielinjaksi. Tielinjan syntyyn ja käyttötärpeisiin ovat vaikuttaneet aikanaan maallisten sekä kaupallisten olojen lisäksi ainakin virolaisen Padisin sistersiläisluostarit Uudellamaalla. Luostarien lisäksi Suuri Rantatie oli tärkeä linjaus myös kirkollisen vallan kannalta, sillä se yhdisti pitäjien kirkot toisiinsa.⁷⁷ Suuren Rantatien talvitielinjaus⁷⁸ on erityisen tärkeä, sillä tieyhteys on ollut käytössä myös talvella, kun merenkäynti ei jäiden tulon jälkeen ole ollut mahdollista.

Suuri Rantatie on yksi maamme merkittävimmistä historiallisista tieyhteyksistä ja se on palvellut niin Ruotsin ja Venäjän vallan kuin itsenäisen Suomen tarpeita. Kun autonomian ajalla liikenne Pietariin lisääntyi, nousi Suuren Rantatien merkitys entisestään.⁷⁹ Tielinjan suunta on tärkeä edelleen, korvaavat uudet valtatieyhteydet mukailevat Suuren Rantatien suuntia pitkin eteläistä Suomea.⁸⁰ Suuri Rantatie halkoo edelleen Espoota. Se on lähes kokonaan säilynyt osana nykyistä paikallista tieverkkoa. Tielinja on paikoin maisemallisestikin erittäin hyvin säilynyt ja sen osia Espoonkartanossa ja Järvenperässä on nimetty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi.

Toinen valtakunnallisesti merkittävä tieyhteys on Meritie. Se haarautuu Suuresta Rantatiestä luoteeseen Espoonkartanossa. Meritie on ollut tärkeä yhteys Raaseporista Hämeen linnalle ja se ajoittuu ainakin 1500-luvulle. Espoonkartanolta lähtevä linjaus on itäisempi, Bobäckin (Luoman) markkinapaikan ohittava linjaus, joka yhtyy Meritien lounaaseen johtavaan päälinjaan Nummelassa.⁸¹

Valtakunnalliset yhteydet Suuri Rantatie ja Meritie ovat olleet myös paikallisesti ja seudullisesti merkittäviä. Tiet ovat olleet runsaan käytön takia pitäjän parhaiten pidettyjä teitä, mikä mahdollisti myös sujuvan paikallisiikenteen. Asutus on pitkälti kehittynyt Espoonjokilaakson alueella nimenomaan Suuren Rantatien ympärille. Espoon 1400-luvulla rakennettu harmaakivikirkko ja sitä edeltänyt puukirkko rakennettiin liikenteellisesti tärkeälle paikalle lähelle Suurta Rantatietä. Suuresta Rantatiestä erkani kirkolle johtava reitti. Kirkko on ollut niin pitäjän asukkaille kuin matkajillekin tärkeä etappi ja määränpää. Hallinnollisten ja kirkollisten syiden lisäksi olennainen pitkien reittien käyttäjä oli postilaitos. Espoossa on ollut posti 1800-luvulla Bembölessä ja Helsingin kaupunkiin johtavan maantien varrella Leppävaarassa.⁸²

⁷⁶ Suuresta Rantatiestä on käytetty erilaisia nimityksiä. Jaakko Teitin luetelossa tie tunnetaan "yleisenä tienä Viipurista Uudenmaan kautta meren puolta Turkuun". Muita käytettyjä teitä vuosisatojen aikana ovat mm. Rantatie, Maantie Turusta Viipuriin, suuri maantie, yleinen tie, kesätie jne. "Kuninkaantie" termi viittaa 1700-luvulla kuninkaan päätökseen yleisistä teistä, eikä kuvaa sen enempää tien käyttöä. Kuninkaantie nimitystä on käytetty etenkin Uudenmaan paikallishistorioissa. Käytän itse tiestä puhuessani Suurta Rantatietä. Salminen 1993, 19-30.

⁷⁷ Salminen 1993, 265-272, 286-287.

⁷⁸ Fonseen 1750.

⁷⁹ Mauranen 1999, 73.

⁸⁰ Rahkonen 2014, 94.

⁸¹ Rahkonen 2014, 30-31.

⁸² Senaatin kartasto 1870-1871.

Espoon halki kulkeva Suuri Rantatie kuvaa osaltaan aikansa pitkiä matkoja. Yksi valtakunnan tärkeimmistä päätielinjoista yhdisti hallinnolliset keskuksat, Viipurin ja Turun jo 1300-luvulla.⁸³ Pitkät matkat taitettiin hevosilla. Matkanteko on ollut nykymittapuulla hidasta. Pitkät matkat eivät ole olleet vain fyysisesti, vaan myös ajallisesti pitkiä. Kestikievarilaitos on osaltaan helpottanut pitkien matkojen taittamista. Kestikievarit palvelivat pitkien matkojen matkajia, lähinnä herrasväkeä. Uusien matkahevosten ja hollikyydin antaminen on ollut kestikievarieitten tärkeimpiä tehtäviä. Kestikievarilaitos toimi 1600-luvulta lähtien aina 1900-luvun puoliväliin asti. Bensa- ja huoltoasemat voidaan nähdä autoistuneen liikkuksen kestikievarina, osana jouhevaa liikku- mista rytmittämien matkantekoa.

Kestikievarirakennukset sijaitsivat enimmillään parin peninkulman välein, eli Espooseenkin Suuren Rantatien varrelle sijoittui useampi kestikievari.⁸⁴ Kestikievarilaitos on ollut tärkeänä osana onnistuneita matkoja. 1750 Espoossa on ollut krouvi Helsinkiin vievän maantien varrella Kilossa sekä Mäkkylässä. Lisäksi Leppävaaran kohdalla oli krouvi vähän eteläisemmällä reitillä, Suuren Rantatien Helsinkiin johtavan talvitien varrella.⁸⁵ Finsin yhä olemassa oleva, 1861 rakennettu kestikievarirakennus sijaitsee Suuren Rantatien ja Meritien risteyksessä.⁸⁶ Kestikievarilaitoksen pitkistä juurista ja Espoon roolista osana valtakunnallista liikennejärjestelmää on muistuttamassa kyytilaitosta kuvaava hevosenkenkä Espoon vaakunassa.



Finnsinmäen kestikievari.
(Espoon kaupunginmuseo / Esbo Hembygdsförening)

3.3.2. Seudullinen tie

Seudulliset yhteydet yhdistivät pitäjiä toisiinsa ja mahdollistivat yhteydet syrjäisemmistä kylistä suuremmille maanteille. Espoossa tärkeät seudulliset tiet ovat johtaneet Espoosta naapuripitäjiin Vihtiin, Nurmijärvelle ja Helsinkiin sekä Kirkkonummelle. Yhteydet Loojärveltä Kauhalaan, Nuuksiosta Haapajärven kappelille, Nuuksiosta Ollilaan, Takkulasta Ollilaan ja edelleen Olkkalan kartanolle, Lakistosta Lepsämään, Luukista Klaukka- laan, Röylästä Keimolaan, Järvenperästä Hämeenky- lään sekä Leppävaarasta Helsinkiin ovat olleet seu- dullisesti tärkeitä niin Espoon kuin naapuripitäjienkin näkökulmasta. Myös valtakunnalliset yhteydet ovat toimineet seudullisina yhteyksinä. Seudulliset yhteydet ovat olleet valtakunnallisten teiden ohella oleellinen osa aikansa päätieverkkoa. Seudullisia merkityksiä on ollut myös yhteyksillä merenrannalle, sillä meriliikenne on ollut merkittävää etenkin teollisuuden raaka-ainei- den ja tuotteiden kuljetuksessa.



Hevoset ovat olleet ensisijaisesti arvokkaita työtovereita. Pitkään vain rikkaille oli varaa käyttää hevosia ihmisten kyyditsemiseen. Espoonkartanon kuski työssään 1914.
(Espoon kaupunginmuseo)

Ennen autoistumista Helsinki oli kaukana maaseutu- maisesta Espoosta. Välimatkat Espoon ja Helsingin vä- lillä kuljettiin jalan tai hevosella.⁸⁷ Saman yleistyksen voi sanoa kaikista seudullisista teistä. Helsinkiin on kul- kenut Suuresta Rantatiestä haarautuva eteläinen linja- us, maantie Helsinkiin. Suuren Rantatien ja Helsingin maantien mukaisesti kulkivat myös talvitielinjaukset.⁸⁸ Seudullisista teistä tärkeimmät ovat olleet kärryiteitä. Kärrytiet mahdollistivat matkustajaliikenteen sekä tava- roiden kuljetuksen. Suurin osa seudullisista yhteyksistä on ollut kuitenkin polkuja, joko jalan tai ratsain kuljet- tavia luonnonolosuhteiden mukaan kulkevia reittejä.⁸⁹ Ratsupolut ovat olleet osittain tiettömiä metsätaipalei- ta. Ratsain kulkeminen ei ole vaatinut rakennettua tie- linjaa, mikäli suunta on tiedetty. Paljon käytetyistä rat- sastusreiteistä on muodostunut havaittava kulku-ura, etenkin jos reitti on merkitty pilkkapuin⁹⁰ maastoon.

⁸³ Salminen 1993.

⁸⁴ Mauranen 1999, 86-90. Fonseen 1750.

⁸⁵ Fonseen 1750.

⁸⁶ Härö 1991, 37.

⁸⁷ Lahti 1975, 13.

⁸⁸ Fonseen 1750.

⁸⁹ Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805.

⁹⁰ Pilkkapuu tarkoittaa puuta, jonka kuoreen on kirveellä tehty merkintä ohjaamaan liikkujaa oikeaan suuntaan.



**Espoonkartanon tallimestari Johan Streng
1914. (Espoon kaupunginmuseo)**

3.3.3. Paikalliset tiet ja kylätiet

Paikalliset reitit ovat olleet kylistä ja kylissä kulkevia reittejä. Kylien taloja toisiinsa yhdistävät reitit sekä kylien sisäisen toiminnan kannalta tärkeät reitit ovat kyläteitä. Maatalouteen perustuvan elämäntavan tiet olivat yhteyksiä pelloille ja niityille sekä myllyille ja sahoille. Myös varhainen teollisuus on vaatinut oman tieverkon, sekä työvoiman, raaka-aineiden että tuotteiden kuljetukseen. Maatalouden tiet, eli tiet taloilta talousrakennuksille, niityille ja pelloille sekä myllyille ja vesistöille ovat olleet tärkeitä. Työn tiet, myllytiet, sahatiet ja peltotiet ovat vaatineet kohtuullista kuntoa, jotta kärryillä ajaminen ja työn hoitaminen on onnistunut. Muut paikalliset reitit ovat olleet useimmiten vaatimattomia, jalkien tai ratsain kuljettavia polkuja. Esimerkiksi niityjä ja peltoja halkovat polut ovat paikoin voineet sulautua osaksi maankäyttöä ja niitä ei ole erikseen piirretty karttoihin.

Kävellessä, hiihtäessä tai ratsain kuljettaessa vaatimukset ovat erilaiset, kuin hevosajopelillä ajettaessa. Kärrytiet ovat vaatineet suurempaa ylläpitoa kuin kinttupolut tai ratsutiet. Kyläteiden kunto ei ole välttämättä sallinut kärryillä ajoa. Toisaalta pitkien matkojen taittamiseen tarkoitettuja isoja kärryjä oli vain rikkailla. Maataloustyöhön tarkoitettut myllykärryt olivat usein kevyempiä rakenteisia ja rujompia kuin isot nelipyöräiset matkustuskärryt.⁹¹ Vasta teollistumisen ja raudan saannin helpottumisen myötä kärryt ja reet alkoivat yleistyä myös talonpoikien keskuudessa.⁹² Lihasvoimin edennyt liikkuu vauhdittanut polkupyörä alkoi yleistyä Suomen maanteillä vasta 1900-luvun alussa.⁹³



Ratsupolut ovat voineet olla vaatimattomia, metsässä kulkeneita tiivistä kasvillisuutta, kaatuneita puita, juurakkoja, kiviä ja kosteikkoja kiertäviä polkuja. Kuninkaan kartastoihinkin merkitty, nyt ratsastuskäytössä oleva polku Kvarnträskin eteläpuolella, Forsbackantien ja Mynttiläntien välissä. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

⁹¹ Mauranen 1999, 88.

⁹² Museovirasto 2009-2011.

⁹³ Mauranen 1999, 69.

Tiet eivät ole olleet vain välttämättömän liikkumisen edellytys. Tiet ovat olleet kylien raiteilla sosiaalisten tapaamisten paikka.⁹⁴ Liikkumisen sosiaalinen kerroksellisuus on näkynyt kuoppaisilla maanteilla. Paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen liikenne on ollut yhteydessä sosiaalisen aseman kanssa. Hevoset ovat olleet ehdoton edellytys tavarankuljettamiseen. Vain rikkailla oli varaa käyttää hevosia myös matkustamiseen. Tämä selittää osaltaan köyhempien kansanosien pienen elinpiirin. Koetun maailman rajat ovat olleet kävely- tai karrymatkan päässä. Suomessa on ollut 1860-luvulla yksi hevonen seitsemää henkeä kohden, myöhemmin vuosikymmeninä entistä vähemmän. Vaikka hevonen onkin ollut ennen kaikkea työtoveri ja työn mahdollistaja, on sen monipuolisuus myös liikkumisessa ollut eduksi. Hevosella on voitu kuljettaa niin tavaraa kuin ihmisiäkin, kaikkina vuodenaikoina ja ratsain myös tiettömällä taipaaleella.⁹⁵



Kohtaaminen maantiellä Kauklahdessa 1920-luvulla.
(Espoon kaupunginmuseo)

Tieyhteydet Espoon kirkolta Gumbölen kautta Nuuksiin, Bodominjärven rantoja pitkin Pakankylään ja Snetansiin sekä edelleen Luukkiin, Pakankylästä Velskolaan ja Takkulaan sekä Vanhaankartanoon ja Espoonkartanoon vievät linjaukset ovat edelleen tärkeä osa Pohjois- ja Keski-Espoon tieverkkoa. Kirkkotie, Suuresta Rantatiestä haarautunut sivutie Espoon kirkon ohitse, oli koko pitäjän yhteinen ja jopa tärkein tie. Kirkkotie on ollut Espoon parhaiten huolehdittuja, ja ehkäpä siksi parhaassa kunnossa olevia teitä.⁹⁶ Kirkon saavutettavuus ympäri pitäjää on ollut reitistön kannalta hyvä, vaikka teiden kunto ei ole ollut aina kelvollinen.⁹⁷ Kirkko on sijainnut liikenteellisesti keskeisellä paikalla Suuren Rantatien haarautuman varrella ja Espoonjoen äärellä.



Liikkuminen muuttuu ajassa. Hääväkeä lähdössä kirkolta elokuvassa Vaimoke 1936. (Espoon kaupunginmuseo, Suomi-Filmi, Suomen elokuva-arkisto)



Kirkon pysäköintipaikka kesällä 2016.
(Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

⁹⁴ Haavisto 1999, 96.

⁹⁵ Mauranen 1991, 66, 70-71, 86.

⁹⁶ Lahti 1975, 76-77.

⁹⁷ Lahti 1975, 78.

4. TIEN MAISEMA



Näkymä Forsbackantieltä etelään. Hyvin säilynyt maisemakokonaisuus, jossa kulttuurimaisema ja tien historiallinen asu kohtaavat. Vain jokilaaksossa kulkeva sähkölinja kertoo kuvanottohetken ajankohdasta. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

4.1. Tien asu

Tiet yhdistävät paikkoja. Ne myös yhdistyvät maisemakokonaisuuteen. Tie on kaikin aistein koettua ympäristöä, elävä, liikkuen havaittu kokonaisuus. Tie ei ole siis vain näkymä, vaan orgaaninen muoto, joka muuttuu osaksi liikettä. Maiseman kokemiseen vaikuttaa liikkumisen tapa ja väline. Nopea liikkuminen näyttää tiemaiseman liikkeen suuntaisesti suurpiirteisesti, kokonaisuutena. Pienemmät maisematilat muotoutuvat nauhamaiseksi ketjuiksi. Hitaampi liike mahdollistaa erilaisen, tarkemman maisemakokonaisuuden havaitsemisen, pysähtyminen taas yksityiskohtaisemman tarkastelun. Liikkeen nopeuteen ja täten ympäristön havaitsemiseen vaikuttaa liikenneväline. Auton ikkunasta vauhdista maisema havaitaan eri näkökulmasta kuin vaikkapa kävellen. Toisaalta tien maisema vaikuttaa nopeuksiin. Historiallisen asunsa säilyttäneellä kapealla, mutkaisella hiekkatiellä ajonopeudet ovat hitaampia kuin modernin asun saaneella leveällä ja pinnoitetulla tiellä.

Historialliset säilyneet vanhat tiet yhdistävät kulttuuriympäristöjä, kuten rakennettuja kulttuuriympäristöjä tai viljelymaisemia. Asutus, elinkeinot, teollisuus, kaupankäynti sekä sodankäynti ovat tien muotoutumisen tai rakentamisen lähtökohtia. Nämä kaikki seikat ovat luonnonolosuhteiden ohella vaikuttaneet tien maiseman kokonaisuuteen ja ovat näkyvissä tien maisemassa. Tien maisemaa ovat sen lähinäköymät eli lähimaisema sekä kaukomaisema. Lähimaisemaa ovat tien asu, välitön linjaus ja kulkusuunnan mukainen näkymä tielle, kohti tulevaa. Kaukomaisemaa on laajempi ympäristön

kokonaisuus: tietä ympäröivät näkymät, maisematilat, kasvillisuus, avoimet alueet, rakennetut ympäristöt sekä luonnonolosuhteet. Tien lähimaisema on tärkeä osa tien käyttäjän ohjaamista ja turvallisuutta. Erilaisilla suunnittelullisilla valinnoilla kuten istutuksilla tai katutilan reunustamisella voidaan vaikuttaa kulkijan optiseen ohjaamiseen. Tien lähimaisema on myös spontaania ja suunnittelematonta.

Tien asua on sen välittömässä läheisyydessä olevat yksityiskohdat. Yksityiskohdat ovat matkaaajan kiintopisteitä ja mittakaavan osoittajia. Tutuilla reiteillä maamerkit viittaavat kuljetun matkan pituuteen, uusilla ennestään tuntemattomilla reiteillä maamerkit ovat luomassa tielle identiteettiä. Kasvillisuus, suuret kivet, rakennukset tai rakennelmat, luonnon tarjoamat yksityiskohdat tai maisemakokonaisuudet rytmittävät tien kulkua ja identifioivat paikkoja. Yksittäiset maiseman kannalta merkittävät istutetut tai spontaanit puut, puurivit, metsät, muu kasvillisuus ovat orgaanisia, vuodenaikojen mukaan eläviä maamerkkejä. Espoolaisia historiallisia teitä ympäröivät pääasiassa jalot lehtipuut. Hyvin säilyneillä Vanhalla Luukintiellä ja Vanhalla Myntintiellä korostuu mäntyvaltainen metsä. Asutuilla alueilla istutetut aidat ja muu kasvillisuus ovat rajaamassa pihapiirejä tien lähimaisemasta. Yksittäisiä, maisemallisesti erittäin merkittäviä puita on nimetty myös luonnonmuistomerkeiksi esimerkkeinä Paciuksentien tammet, Vanhankartanon-tien tammi sekä Kunnarlantien lehtipuukujanne. Vanha puusto on ajallinen kerros tien maisemassa. Puut eivät kuitenkaan ole ikuisia maamerkkejä, niiden elämänsäkaari näkyy tien maisemassa. Joskus puuston tai kasvillisuuden maisemallista merkittävyyttä suurempi painoarvo on turvallisuudella.



Maamerkit eivät ole aina ikuisia. Vanha maisemallisesti merkittävä kuusi on kaadettu Vanhan Luukintien varrelta Myllyjärven rannalta. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



**Kunnarlantietä etelään. Historiallinen tieyhteys Bodominjärven länsirannalla on saanut modernin asun.
(Sini Moilanen, Espoon kaupunki)**

Historiallisten teiden asussa olennaista ovat teiden leveydet, vesienohjausjärjestelmät ja ojat, tien pinta, kiveykset, maamerkit, tien viitoittaminen sekä muut rakenteet ja isommatkin yksityiskohdat, kuten sillat. Yksityiskohdat kertovat tieverkoston, liikkumisen ja tienpidon historiasta, ja ovat osaltaan kertomassa tien tarinaa. Yksityiskohdat ovat osa kokonaisuutta, joka luo tien elämyksellisyyttä, sitä ilmiä, joka tiestä on aistittavissa. Voimakkaasti lisääntynyt liikkuminen asettaa aina vaatimuksia tien rakenteille, joiden on palveltava käytön tarpeita. Modernit rakenteet kuten teiden levennämiset, pinnoitteet, liikenteenjakajat tai hidasteet, kevyenliikenteenväylät, liikennemerkit, liikennevalot sekä kaikki nykyiseen tiemaisemaan itsestään selvästi kuuluvat yksityiskohdat ovat osa tien modernia kerrosta. Historiallisia yksityiskohtia, kuten kivisiä tienviittoja ja kilometripylväitä on edelleen nähtävissä tien maisemassa. Vanhoja kilometripylväitä voisi hyödyntää enemmänkin historiallisten teiden esiin nostamisessa. Esimerkiksi Siilinjärvellä kivisistä kilometripylväistä on muodostettu ympäristötaideteos valtatie 5:n varrelle.

Tieltä havaittuja elementtejä ovat tien asun lisäksi tien ympäristössä olevat yksityiskohdat. Tien muoto itsessään vaikuttaa havaintoihin. Pinnan tasaisuus ja materiaali, tien leveys, kallistukset, nousut ja laskut ovat tapaa, jolla tie kulkee. Tietä voi reunustaa tiheä metsä, yksittäiset puut, puurivit tai ryhmät, pensaat, pusikot tai istutukset. Täysin luonnonvaraista metsää ei espoolaisten historiallisten teiden varsilla ole. Metsän hoito näkyy tien maisemassa. Teiden ympäristön kasvillisuutta on hoidettava myös turvallisuuden takia, sillä peitteiset näkymät vaarantavat tieliikennettä, samoin huonokuntoiset puut. Historiallista tien asua ovat puustosta avoimet tieympäristöt.



Kiviholvisilta ylittää Gumbölenjoen Engelin puistotiellä.
(Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Kivimuuria ja bussipysäkki Kunnarlantiellä.
(Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Kivinen tienviitta ja uusi tienviitta Bodomintien ja Röyläntien
risteyksessä. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Uusia rakenteita Halujärventien risteyksessä.
(Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Maisemallisesti merkittävää puustoa Kuninkaantien varressa Espoonkartanossa.
(Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Valotolpat Röyläntien varressa.
(Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Porttimainen Brobackanjoen ylitys Brobackantiellä.
(Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Pihapiirejä rakennuksineen ja istutuksineen osana tien maisemaa Bodomintiellä. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Sulkeutunutta tien maisemaa rytmittävä harva mänty- ja koivumetsä Röyläntien itäpuolella. Länsipuolelle avautuu vanhalle maatalousmaalle rakennetun golfkentän maisema. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Voimakkaasti muuttunutta historiallisen tien lähimaisemaa: kevyen liikenteen väylät, liikenteen ohjaus, valaistus, liikennemerkit, tien leveys ja vesien ohjaus, ympäröivä rakentaminen ja pinnoitteet luovat modernia tien asua. Huhtamäentie eli vanha yhteys Klaukkalaan kaartaa vasemmalle pohjoiseen. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Kilometripylväs Järvikyläntien varressa. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

Pihapiirit istutuksineen, rakennusryhmineen, rajauksineen ja toimintoineen ovat osana tien maisemaa. Etenkin maaseutumaisessa ympäristössä tämä korostuu, sillä talousrakennukset ja pihapiiriä rajaavat istutukset ovat vahvasti reunustamassa tietä. Esimerkiksi Espoonkartanon pihapiiriä rajaava kiviaita reunustaa Suurta Rantatietä sekä Peringintietä. Tien varressa olevat rakennukset luovat mielenkiintoisia näkymiä ja tunnelmia

tielle. Vanhojen tilojen sijainnit ja historialliset kyläpaikat ovat paikoin havaittavissa maisemassa myös ilman tarkempia tietoja alueen historiasta.⁹⁸ Historialliset tielinjat kulkevat usein vanhojen tilakeskusten pihapiirien läpi. Esimerkiksi Loojärventien molemmille puolille jää Utbergan talous- ja asuinrakennuksia, samoin Halujärventie sukeltaa Lillgussin tilan läpi. Lähellä tien maisemaa olevat rakennukset luovat porttiaiheita, reunustavat tietä ja ohjaavat kulkijaa.



Kuninkaankartanontietä länteen. Espoonkartanon mylly ja kiviaitaa luultavasti 1910-luvulla. (Espoon kaupunginmuseo)



Kuninkaankartanontietä itään. Tien pinta on noussut, pinnoitteet ja kaiteet nykyaikaistuneet, ja kasvillisuus onvallannut tien lähimaisemaa. Mylly on edelleen olennainen osa tien maisemaa, mutta niin lähellä tien linjaa, että sen räystästä on täytynyt leikata, jotta linja-autot mahtuvat ajamaan ohi. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

⁹⁸ Teppo-Pärä 2010, 33.

Tien säilynyt asu kertoo autoistuneen liikkumisen ajassa tien käytön ja toiminnallisuuden muutoksista.⁹⁹ Mikäli käyttö ei ole asettanut tielle muutospaineita, sen fyysinen olomuoto ja asu ovat usein hyvin säilyneitä. Tien asun kokonaisuus luo tien tunnelmaa, intiimiyttä ja kerroksellisuutta, se antaa suoria viitteitä tien pitkästä käytöstä. Parhaiten asunsa säilyttäneet tieosuudet ovat käytöstä syrjään jääneitä, kevyellä ratsastus- tai virkistyskäytöllä olevia yhteyksiä. Täysin käyttämättömät tieyhteydet ovat luonnon tai metsäkoneiden armoilla. Toisaalta mikä runsaampi autoliikenne historiallisella tiellä on, sitä todennäköisemmin tien asu ja rakenteet ovat muokkaantuneet. Säilyneet yhteydet ovat joko päätieverkosta osittain tai kokonaan syrjään jääneitä yhteyksiä, tai aktiivisesti esimerkiksi ajoastein liikkumiselta rajoitettuja osuuksia.



Näkymä Vanhalta Muuralantieltä Gumbölentielle. Voimakkaasti rakentunutta ja rakentuvaa maisemaa Vanhan Muuralantien ja Gumbölentien riesteyksessä. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

⁹⁹ Rahkonen 2014, 12.



Vanhan Myntintien asu on säilynyt ilman uusia rakenteita sen vähäisen käytön ja helpon pohjan vuoksi.
(Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

4.2 Tien kaukomaisema

Tieltä avautuva kaukomaisema kokoaa yhteen tien ympäristön. Tien välittömän läheisyyden sulkeutuneisuus, puoliavoimuus tai avoimuus vaikuttaa maisemakokonaisuuteen. Sulkeutuneen, esimerkiksi tiiviin metsän ympäröivä peitteinen tiemaisema keskittyy tien lähi-maisemaan ja tien asun seuraamiseen. Puoliavoin ja avoin maisematila avaavat laajempia kokonaisuuksia ja pitkiä näkymiä, ne laajentavat maisemaa näkemäestisiin saakka.

Historiallisten teiden sijainti maiseman reunavyöhykkeillä on tyypillistä reuna-alueiden hyvän tiepohjan

vuoksi. Savisella maalla olevan pellon ja moreenilla tai kallioisella alueella olevan metsän rajalla kulkiessaan tie kiertää savisen maan tienpidolliset haasteet. Historiallisten teiden linjaus maiseman reunavyöhykkeillä on edelleen helposti havaittavissa. Tielinjat sijoittuvat kuin huomaamatta maisemarakenteen reuna-alueille. Poikkeuksiakin toki löytyy, esimerkiksi Röyläntien pohjoisimmat osat kulkevat avointen peltoalueiden keskellä. Myös jokiuomia mukailevat tiet ovat Espoolle tyypillisiä. Talvitiet ovat mukailleet jokiuomia. Runsaan veden aikaan joet ovat olleet vesiliikennereitteinä pienille aluksille. Suuri Rantatie mukailee Espoonjokilaaksoa, Gumbölen nimetön kylätie kulkee Gumbölenjoen uoman tuntumassa.



Loojärventietä Utbergan kartan itäpuolella. Tie kulkee maiseman reunavyöhykkeellä: oikealle jää metsänreuna, vasemmalle avoin Mankinjokilaakson niittyalue. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Historiallinen tie mukailee Gumbölenjoen länsireunaa Gumbölen kartan tuntumassa. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

1800-luvun loppupuolella Espoo oli maatalouspitäjä, kuten muutkin ajan pitäjät. Peltoalaa oli paljon. Koska peltojen viljavuus perustui lannoitteen eli karjanlannan määrään, oli karjan ruokkimiseen tarkoitettuja niittyjä oltava runsaasti. Peltoja ja niittyjä olikin lähes yhtä paljon. Pelto- ja niittyalueet ovat historiallisilla kartoilla pääosin yhtenäisiä, laajoja kokonaisuuksia, avoimia maisemia. Pelto- ja niittyalueet ovat osa tieltä avautuvaa kulttuurimaisemaa. Niissä yhdistyvät luonnonarvot sekä ihmisen kädenjälki. Säilyneet pelto- ja niittyalueet ovat tärkeä osa teiden maisemaa.

Espoon keski- ja pohjoisosissa vanhat pitkään käytössä olleet peltoalueet ovat suurimmalta osin edelleen avoimia viljelymaisemia. Vaikka vanhat pelto- ja niittyalueet ovat merkittäviä kulttuurimaisemakokonaisuuksia, näkyy niissäkin kerroksellisuus. Aina kaskeamisesta, sarkajaosta, isojaosta ja uusjaosta maatalouden koneistumiseen asti ja edelleen modernin maanviljelyksen tapoihin tultaessa maaseudun tuotantomaisema

on muuttunut. Viljelymaiseman tilallisuus ja merkitys ovat kuitenkin säilyneet. Maanviljelyn modernisoituminen näkyy konkreettisesti maisemassa, joka on muuttunut avo-ojitetuista peltokaistaleista laajoiksi yhtenäisiksi, salaojitetuiksi peltoalueiksi. Koneellistunut ja tehostettu viljelymaisema jatkaa vuosisatoja vanhaa maankäyttöä, mutta on osaltaan vaikuttanut maiseman pienipiirteisyyden kokonaisuuteen. Kemiallisen lannoituksen kehityttyä myös karjan määrä on vähentynyt, mikä osaltaan vaikuttaa maisemaan pienempien eläinmäärien lisäksi esimerkiksi aitojen vähenemisenä. Eläinten määrän väheneminen näkyy myös tienvarsi kasvillisuuden ja ojen kasvillisuuden rehevyytenä, kun ei ole karjaa syömässä luonnollisia niittykasveja. Oman kerroksensa tien maisemaan tuovat nykyaikaiset maankäyttömuodot. Voimakkaimmin ja helpoiten havaittavaa uusinta kerrostumaa edustavat rakennetut ympäristöt. Tutkimusalueella korostuu vanhojen avointen pelto- ja niittyalueiden uusi käyttö golfkenttinä.



Bodomintietä länteen, Master Golfin kenttää. Vanha työn maisema, viljelyalue on käytön myötä muuttunut hoidetuksi virkistysmaisemaksi. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Halujärventien varteen avautuvaa pitkään käytössä ollutta Järvikylän viljelymaisemaa. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

5. TEIDEN ARVOTTAMINEN

5.1. Historialliset tiet arvotettuina kulttuuriympäristöinä

Museoviraston ohjeistus kiinteiden muinaisjäännösten tunnistamiseen ja suojeluun selvittää myös kulkuteiden, tienviittojen ja siltojen arvottamista muinaismuistolain nojalla.¹⁰⁰ Muinaismuistolaki määrittää muinaismuistojen nimeämisen. Pääsääntö on, että käytössä olevat tielinjat tai sillat eivät ole kiinteitä muinaisjäännöksiä. Lisäksi historiallisen tielinjan on oltava historiallisesti tai maantieteellisesti huomattava, jotta se saa muinaismuistotatuksen. Huomattaviksi kulkureiteiksi voidaan nimetä keskiaikaisen ja uuden ajan alun maantiet, siis 1700- ja 1800-lukujen taitetta vanhempi tiestö sekä valtakunnallisten reittien jäännökset. Polkumais-ten reittien kokonaisuuteen kuuluu osaltaan myös tilaa luova puusto. Metsässä kulkevan historiallisen kulkuran arvo muuttuu, mikäli puut uran ympäriltä kaadetaan.¹⁰¹

Historiallinen tie on rakennushistoriallinen muistomerkki. Tiessä on osin nähtävissä siihen käytetyt materiaalit ja työtavat. Tarkempi rakenteellinen tarkastelu vaatisi kuitenkin arkeologisia kaivauksia, jotka eivät kuulu tämän tutkimuksen alaan. Historiallinen tie itsessään rakenteena on arvokas, mutta tien maiseman kokonaisuus ja kokonaisuuden eheys ja alkuperäisyys ovat erityisiä arvoja. Historiallinen tielinja alkuperäisenkaltaisessa ympäristössä ja käyttötarkoituksessa on huomattavasti autenttisempi kuin voimakkaasti muuttunut, esimerkiksi katutilaksi rakentamisella rajattu tie. Tien yhteys maisemaan on kytköksissä tien kulttuurimaisemaan sekä tien välittömässä vaikutuspiirissä oleviin kulttuuriperintökohteisiin sekä rakennettuun kulttuuriympäristöön. Tie yhdistää myös arvokkaita kulttuuriympäristöjä toisiinsa. Tien alkuperäiset käyttötarkoitukset ovat syy tien syntymiselle ja myöhemmät käytöt selittävät tien säilymisen.

Tien arvoja ovat sen ominaisuudet. Tien merkityksellisin ja kaikkia koskettava arvo on sen liikkeeseen ja liikkumiseen sitoutuva toiminnallisuus, käyttöarvo. Tien fyysinen muoto on sen rakennusteknillinen toteuttaminen ja toteutuksen tulos eli linjaus. Linjaukseen vaikuttavat suunta ja määränpää sekä luonnonolosuhteet, kuten maastonmuodot, maaperä ja luonnonesteet. Tietä ei kuitenkaan ole ilman sitä ympäröivää maisemaa ja tien toiminnallista luonnetta. Arvokasta on säilynyt kokonaisuus, tien lähi- ja kaukomaisema. Eri tiekohteita arvottaessa erilaiset merkittävät yksityiskohdat korostuvat, joten onkin perusteltua käyttää monipuolista arvottamiskriteeristöä, jotta erilaisten kohteiden erilaiset arvot nousevat esiin.

Tien maisema on tien ja sen välittömän ympäristön muodostama kokonaisuus, joka kattaa niin fyysisen maiseman ja näkymän kuin kulttuuriset, sosiaaliset, taloudelliset ja historialliset merkitykset. Teihin kuuluu olennaisena osana liikkuminen, liikkujia ja liikkumiseen käytettävät välineet. Teiden suunnittelu sekä suunnittelun ja toteutuksen tekninen kehitys näkyy tarkasteltavassa tiestössä. Tie on elävä kokonaisuus, jonka käyttöarvo korostuu. Siksi ajassa tapahtuva kehitys onkin välttämätöntä. Suojelun ja säilyttämisen kannalta ongelmallista on juuri teiden muuttuva luonne. Vanhimmat tiedossa olevat tiet ovat olleet aluksi kapeita ratsastus- ja kävelypolkuja, myöhemmin hevoscärryillä kuljettavia kärrypolkuja. Tie kulttuurihistoriallisena kohteena on ongelmallinen käytön jatkuvuuden kannalta. Mikäli vanha tielinja on edelleen tärkeä yhteys, tulisi suojelussa huomioida kulttuuriympäristön käyttö ja kehitys. Ennen 1900-lukua muodostuneet tiet eivät ole alun perin autoteitä, joten jo autojen tulo tien maisemaan on muuttanut tien alkuperäistä luonnetta huomattavasti. Oman ongelmansa teiden arvottamiseen tuo tien eri osien erilainen säilyminen.

Suojelustatus ei riitä säilyttämään historiallisia teitä. Kaavoituksen ja suunnittelun keinoin voidaan vaalia arvokkaita maisemakokonaisuuksia niin, että ne säilyvät tuleville sukupolville vaarantamatta kuitenkin tien käyttäjien turvallisuutta ja sujuvaa liikkumista.¹⁰²

¹⁰⁰ Muinaismuistolaki (2§), Niukkanen 2009.

¹⁰¹ Niukkanen 2009, 103

¹⁰² Niukkanen 2009, 17, 103.

5.2. Arvottamisen periaatteet



Gumbölen kartanon mailla Gumbölenjokilaakossa historiallisen tien varrella. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

5.2.1. Säilyneisyys

Säilyneisyys on tärkeä arvo, kun tutkitaan historiallisen tien olemusta suunnittelun taustoittamiseksi. Säilyneisyys kuvaa tien linjauksen, asun yksityiskohtien sekä maisemakokonaisuuden säilymisen astetta. Tutkimusajankohdan tilannetta peilataan siihen tietoon, jota menneisyydestä on saatavilla. Lähdeaineistojen valossa tehdään tulkinnat tien linjauksesta ja vuosisatojen takaisista maisemista. Kartoilla kuvatut ympäristön ominaisuudet ovat muokattua kulttuuriympäristöä, kyliä, kartanoita, peltoja ja niittyjä. Maisemakokonaisuuden eheyden ja linjauksen lisäksi tien historialliseen asuun viittaavat yksityiskohdat ovat tärkeä osa säilyneisyyden kokonaisuutta.

Säilynyt linjaus on arvokas, mikäli maisema ei ole täysin muuttunut. Esimerkiksi Träskändan kartanolta kohti Vanhaakartanoa kulkeva Suuren Rantatien varhaisin linjaus, nykyinen Järvenperäntie, Huviretkitie ja Kulloonmäentie ovat voimakkaasti rakentunutta asuinalueita. Tien varrella on kuitenkin arvokkaita kulttuurihistoriallisia kohteita, maisemallisesti merkittävää vanhaa puustoa ja miellyttäviä, kävelylle ja pyöräilylle rauhoitettuja tieosuuksia. Verrattaessa tielinjauksen itäisempään osuuteen ja vähemmän rakentuneeseen Vanhan kartanontiehen tien maisema on vähemmän säilynyt.

Tutkimusalueelle sijoittuu useampi käytöstä jäänyt, alkuperäisenkaltaisessa asussa säilynyt tielinja. Sivuun jääneet tieyhteydet ovat kevyellä käytöllä ratsastus-, ulkoilu- sekä oikaisureitteinä. Esimerkiksi Vanha Myn-tintie, Vanha Luukintie, Mustanpurontie, Herrbackan polkuosuus ja nimettömät polkuosuudet Espoonkartanossa ovat pinnaltaan, leveydeltään, rakenteiltaan ja ulkonäöltään hyvin säilyneitä. Lisäarvoa näille yhteyksille tuo niiden maisemallinen säilyneisyys. Tieraunios-tatuksen saadakseen tien on oltava kuitenkin käytöstä jäänyt, perustellusti merkittävä. Käytöstä jääneet tie-pohjat on arvioitava kohdekohtaisesti yksilöinä, ja niiden merkittävyys on perusteltava yksityiskohtaisesti. Sahajärven itäpuolella Sahaojaa mukaileva Nuuksion sahatie on alueella sijaitseva tieraunio. Käytöstä jää-neen linjauksen huomattavuus perustuu sen merkitykseen varhaisen teollisuuden tienä.

Oma lukunsa on linjauksen rakenteellinen säilyneisyys, joka viittaa tien fyysisiin rakenteisiin. Täysin muuttumattomana tien fyysiset rakenteet eivät voi säilyä, olipa tie käytössä tai käyttämättömänä. Koska tie on orgaaninen, käytössä elävä kokonaisuus, ei tien voida olettaa pysyvän muuttumattomana ja koskemattomana. Toisaalta jäädessään kokonaan käyttämättä tielin- ja jää luonnon armoille, ja esimerkiksi kasvillisuus val-taa nopeasti käyttämättömiä tiepohjia. Rakenteellinen säilyneisyys on säilynyt ja säilyy parhaiten alun perin vähäisellä käytöllä olevalla tieosuudella, joka on jäänyt rauhalliseen tilaan korvaavien yhteyksien myötä.

5.2.2. Historiallinen arvo

Historiallisen lähdeaineiston saatavuus on ensisijainen tutkimuslähtökohta. Tutkimustyö on aloitettu historiallisten ja nykyisten karttojen vertailulla, ja kartoista tehdyt tulkinnat on tarkastettu maastossa. Historiallisia arvoja ovat tien menneet käyttötavat, tien olemus historiallisena todisteena sekä tien ainutlaatuisuus tai harvinaisuus. Tien käyttö on vaihdellut tien hierarkian sekä kulkuvälineen mukaan. Ennen kaikkea tien käyttötarkoitus on ollut olennainen osa tien merkitystä. Säilyneet tai muuttuneet käyttötarkoitukset näkyvät yleensä tien käytössä. On todennäköistä, että säilyneet yhteystarpeet ovat voimakkaasti muuttuneita lisääntyneen käytön myötä. Toisaalta korvaavat, nykyvaatimuksia täyttävät uudet yhteydet ovat jättäneet tieosuuksia

alkuperäisestä käytöstä sivuun. Espoossa aktiivisesti rajoitettua käyttöä on esimerkiksi Lehtimäentiellä ja Kirkkorannassa. Toisaalta käyttöpaineet ovat vähentyneet korvaavien yhteyksien takia esimerkiksi Vanhalla Myntintiellä, Mustanpurontiellä ja useilla nimettömillä polkuosuuksilla Espoonkartanon alueella. Parhaiten asunsa säilyttäneet historialliset yhteydet ovat nimenomaan käytöstä syrjään jääneitä, "unohtuneita" tieosuuksia, jotka ovat kevyellä virkistyskäytöllä.



Lakistontietä pohjoiseen. Lakistontien asussa tai maisemassa ei ole viitteitä historialliseen käyttöön seudullisena polkuyhteytenä. Tien linjaus on melko suora ja profiili matala, penkereet laveat ja kasvillisuudesta siistityt. 1800-luvulla raivatut peltoalueet tien varrella ovat golfkenttänä. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)



Kytöpellontietä etelään. Maisemallisesti ja asultaan hyvin säilynyt historiallinen seudullinen yhteys. Maankäyttö alueella on jatkunut entisellään ja tien muuttuminen seudullisesta yhteydestä paikalliseksi kylätieksi on säilyttänyt tien alkuperäisenkaltaista sorapintaista asua. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

Tien käyttö on osa tien historiallista arvoa. Muuttunut käyttö vaikuttaa tiemaiseman kokonaisuuteen ja kulttuuriympäristön kokemiseen. Toiminnallisuuden muutos vaikuttaa myös tien kulttuurihistorialliseen arvoon.¹⁰³ Käyttötarkoituksen muuttuessa tietä ympäröivä maisemakin on voinut muuttua. Toisaalta historialliset seudulliset yhteydet ovat maisemaltaan hyvin säilyneitä, kun niiden käyttö on korvaavien yhteyksien myötä vähentynyt.

Tie voi olla ainutlaatuinen tai harvinainen. Tie edustaa tyypillisesti jotakin tiettyä ajanjaksoa, kulkemisen muotoa tai maisemallista tai toiminnallista kokonaisuutta. Harvinaisuutensa puolesta tie voi olla ainutlaatuinen esimerkki tietyn tyyppisestä tiestä tai maisemakokonaisuudesta. Harvinaisen hyvin säilynyt tie voi olla asultaan ja maisemakokonaisuudeltaan. Pohjois-Espoon paikalliset ja seudulliset tieyhteydet muodostavat tieverkon, johon kuuluu erilaisia tieosuuksia. Joukossa on myös maisemallisesti tai luonnonoloiltaan erityisiä teitä. Esimerkiksi vihtiläistenkin käytössä ollut Velskolan tie on luonnonoloiltaan erityislaatuinen tieyhteys, sillä se kulkee hyvin haastavassa maastossa kallioylängöllä.

5.2.3. Tiet ja merkittäviksi nimetyt kulttuuriympäristöt

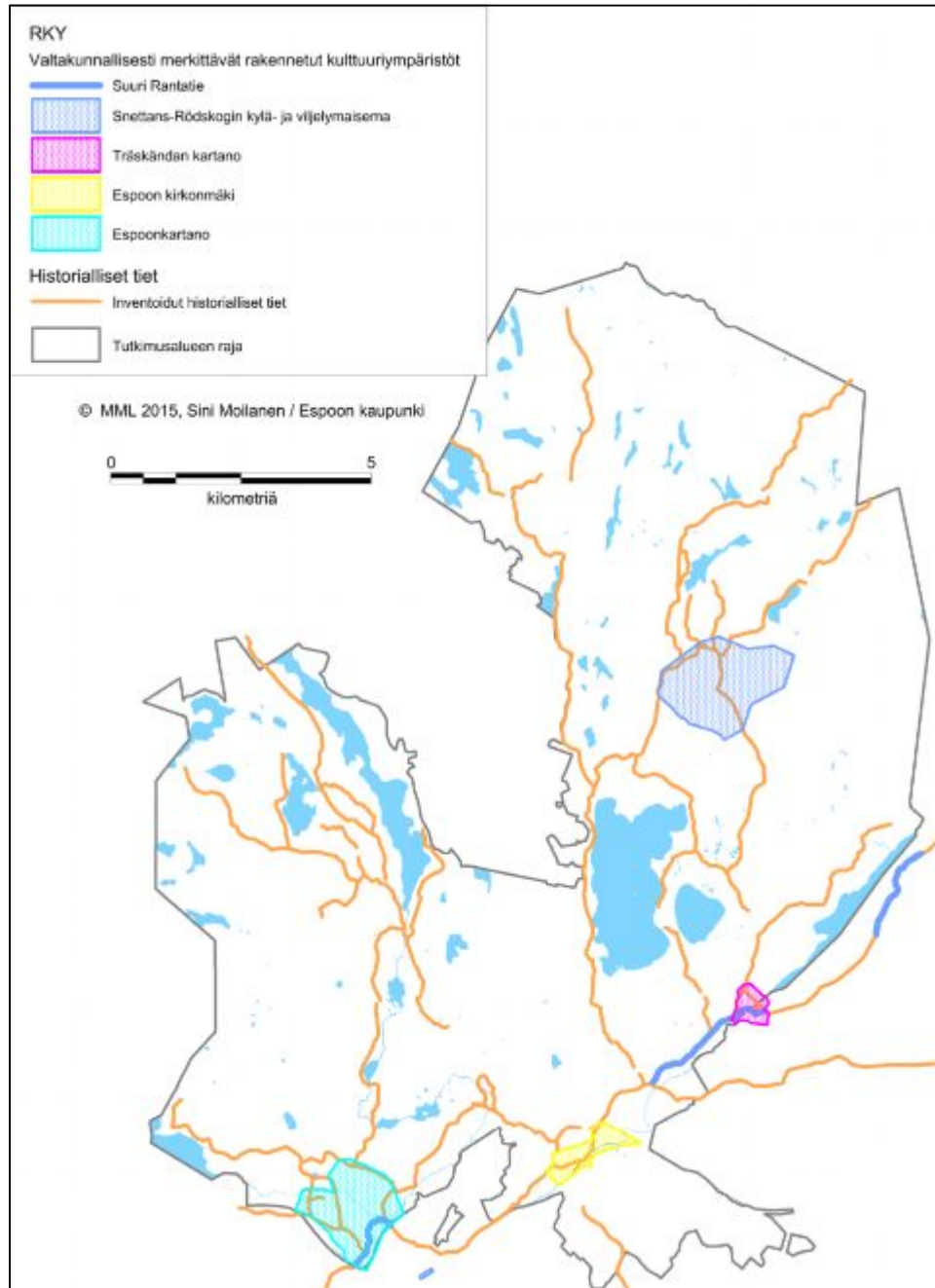
Tie on väylä, joka kulkee tietyllä linjauksella läpi maiseman osana maiseman kokonaisuutta. Tie on ihmisen tuottamaa rakennettua kulttuuriympäristöä. Tie on muodostunut käytön myötä tai se on varta vasten rakennettu tietoisesti yhdistämään kahta paikkaa. Vaikka tie on kahden paikan yhdistäjä, sen luonteeseen kuuluu, että se on osa laajempaa verkkoa. Tiestö muodostaa kokonaisuuden, joka yhdistää niin alueita kuin ihmisiä. Merkittäviksi nimetyt kulttuuriympäristöt ovat ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksessa syntyneitä kokonaisuuksia. Tiet osana maisemaa ja kulttuuriympäristöjä ovat itsestään selviä, arkisia, mutta silti välttämättömiä. Tiet ja alue toimintoineen ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa. Yhteysmahdollisuudet vaikuttavat toimintojen sijoittumiseen, mutta yhtä lailla toiminnot lisäävät liikumisen tarvetta tiettyjen alueiden välillä.

Tien vaikutuspiiriin kuuluva kulttuurimaisema on osa tien maisemaa. Paikallisen tason, maakunnallisen tason sekä valtakunnallisen tason merkittävät kohteet ja alueet pitävät sisällään myös historiallista merkittävää tiestöä. Merkittäviksi nimetyt kulttuuriympäristöt ovat erityisen arvokkaita ja säilytettäviä maisemakokonaisuuksia. Tiestöä ei usein eroteta arvotuksissa omaksi kokonaisuudekseen. Tiestö on kuitenkin kulttuuriympäristöjen perusta, kehittymisen suunnannäyttäjä.

¹⁰³ Rahkonen 2014, 12.

Valtakunnallisesti merkittävien Espoonkartanon, Espoon kirkonmäen, Snettans-Rödskogin kylä- ja viljelymaiseman sekä Träskändan kartanon alueen kokonaisuudessa tiestö on merkittävässä osassa. Oma erillinen kohteensa on Suuri Rantatie, yksi valtakunnallisesti tärkeimpiä historiallisia maantieyhteyksiä. Sen hyvin säilyneet ja edelleen käytössä olevat osuudet sijoittuvat Espoon lisäksi kuudentoista Varsinais-Suomen, Uudenmaan ja Kymenlaakson kunnan alueelle. Valtakunnallisten merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen

alueelle sijoittuu vanhoja valtakunnallisia, seudullisia ja paikallisia tielinjoja. Espoonkartano on olennaisessa vuorovaikutuksessa Suuren Rantatien kanssa. Suuren Rantatien linjauksen lisäksi alueen historialliseen rakenteeseen kuuluu myös säilynyt kylä- ja tilustiestö. Snettans-Rödskogin kylät ovat muodostuneet vanhojen maanteiden varsille. Träskändan kartanon alueeseen kuuluvat olennaisena osana hyvin alkuperäisessä asuunsa säilyneen Suuren Rantatien osat.¹⁰⁴

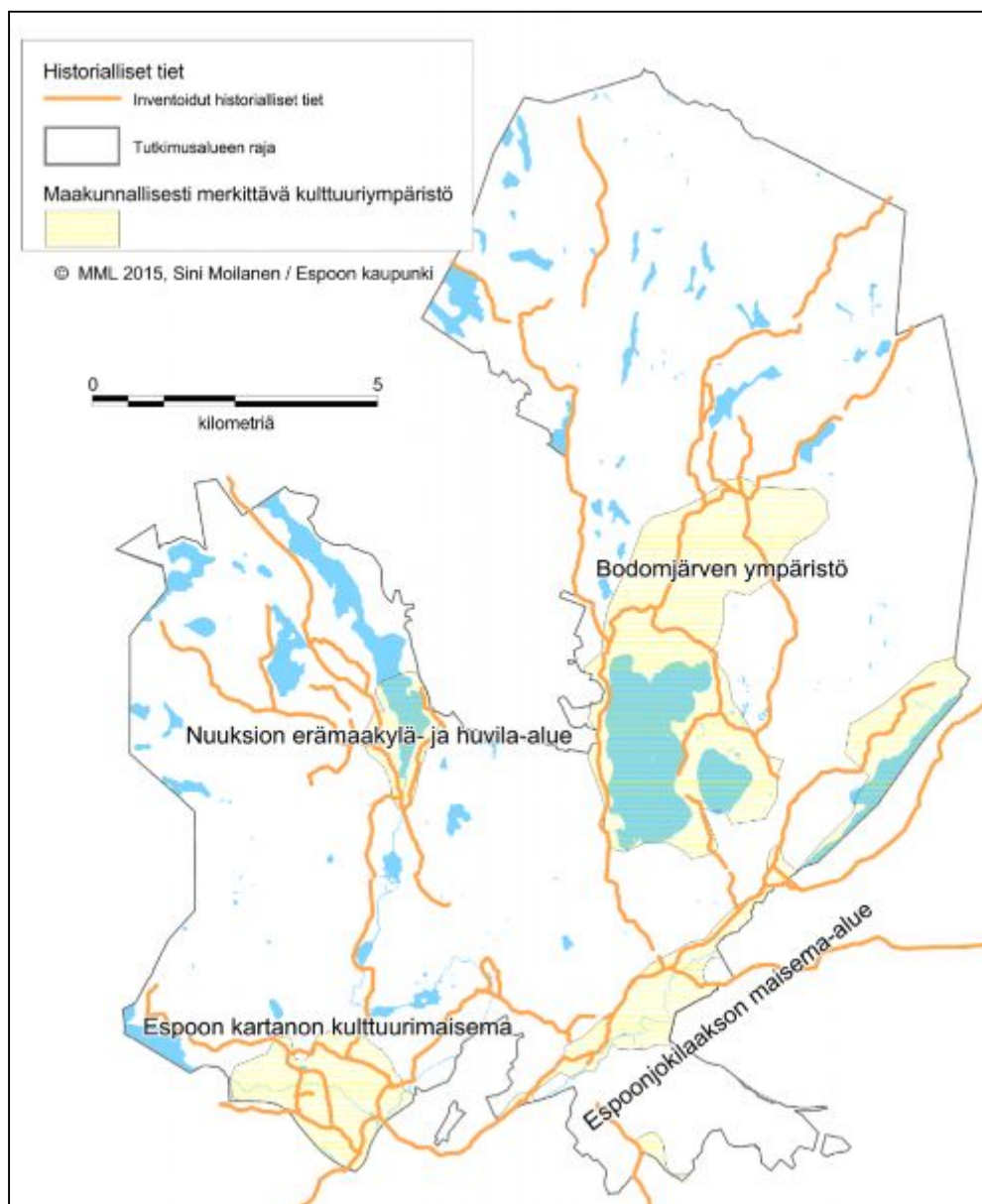


Historialliset tiet ja valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt tutkimusalueella. RKY 2009.

¹⁰⁴ RKY 2009.

Maakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt tutkimusalueella ovat Bodomjärven ympäristö, Espoonkartanon kulttuurimaisema, Nuuksion erämaa- ja huvila-alue, Espoonjokilaakson maisema-alue sekä osittain Söderskogin maisema-alue. Bodomjärven maisema-alueen kuvauksessa nostetaan erityisesti esiin alueen tiet, jotka ovat säilyttäneet vanhat linjansa ja ovat maisemallisesti mielenkiintoisia. Espoonkartanon aluekuvauksessa korostetaan Suuren Rantatien merkitystä. Espoonkartanon sijainti Suuren Rantatien varrella on tärkeä, samoin alueella hyvin säilynyt, museosillaksi nimetty kivihoivisilta. Myös Nuuksion erämaakylä- ja huvila-alueen kuvauksessa nostetaan esiin

alueen hyvin säilyneet vanhat kylätiet sekä Heikkilän kivihoivisilta. Espoon ja Vantaan alueelle sijoittuvaan Espoonjokilaakson maisema-alueeseen kuuluu olennaisena osana jokilaaksoa seuraileva Suuri Rantatie ja alueen keskiaikaiset kyläpaikat.¹⁰⁵ Maakunnallisesti merkittävät tiet, Espoon alueella Suuri Rantatie ja Meritie, on kuvattu maakunnallisina tiekohteina Uudenmaan liiton *Tien päällä* -selvityksessä.¹⁰⁶



Historialliset tiet ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tutkimusalueella. Missä maat on mainiommat 2012.

¹⁰⁵ Kuusisto & Rinkinen 2012, 86, 88-90.

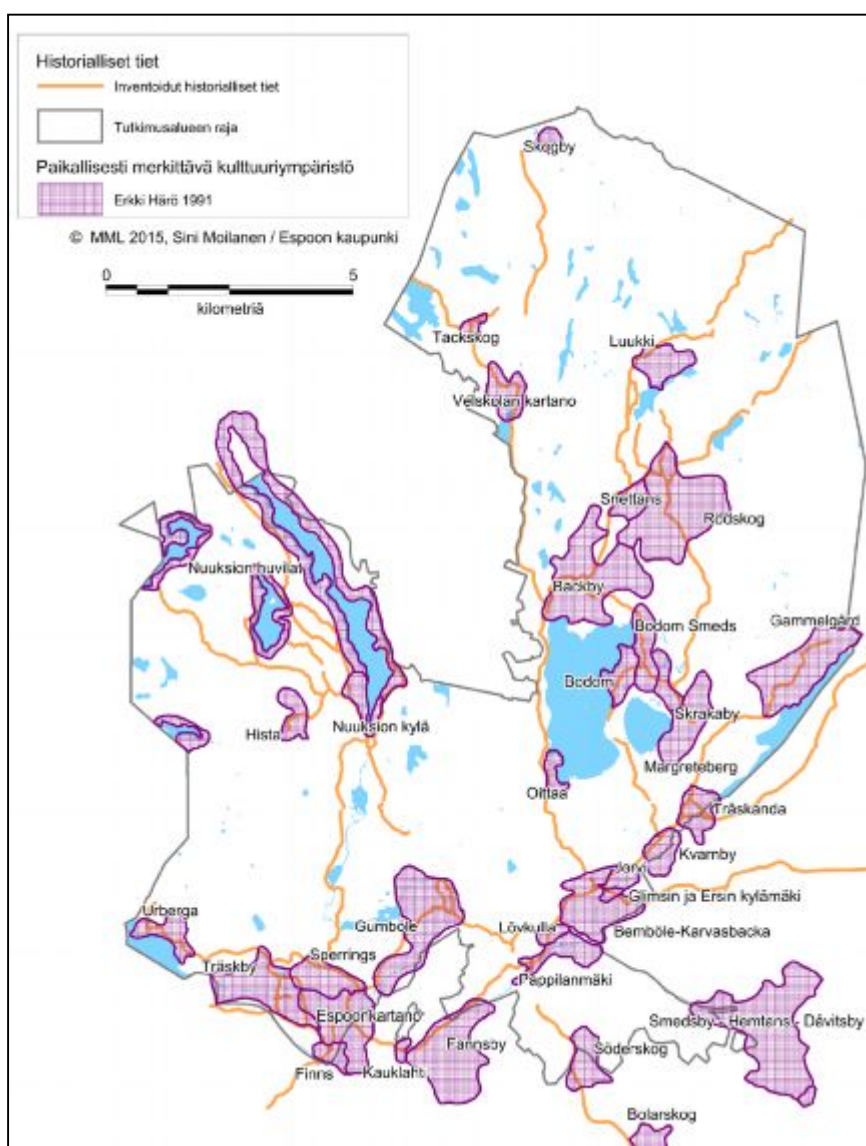
¹⁰⁶ Rahkonen 2014.

Esipoossa historiallinen tiestö on erottamaton ja erityisen tärkeä osa kulttuurimaisemia.¹⁰⁷ Paikallisesti merkittäviä maisema-alueita on tutkimusalueella runsaasti. Arvotetut maisema-alueet perustuvat 1991 tehtyyn paikallisesti merkittävän rakennuskulttuurin inventointiin. Tiestö on osa alueiden kehitystä ja kerroksellisuutta. Paikallisesti merkittävä tiestö on mittakaavaltaan valtakunnallisia ja seudullisia teitä pienempää, vaikka valtakunnallisten ja seudullisten yhteyksien paikallistakaan merkitystä ei tule vähätellä.

Monien espoolaisten kartanoiden ympäristöt ovat maisemallisesti erittäin arvokkaita kokonaisuuksia. Kartanoiden vaikutus maisemaan on moninainen. Päärakennuksen, talousrakennusten, työläisten asuntojen, torppien ja villielyalueiden kokonaisuus muodostaa

merkittäviä maisema-alueita Espoonkartanon, Gumbölen, Histan, Oittaaan, Bodomin, Backbyn, Träskändan, Velskolan ja Luukin kartanoiden alueella. Espoolle tyypillistä kulttuurimaisemaa ovat satoja vuosia sitten maatalouden tarpeisiin raivatut peltoalueet. Laajojen peltoalueiden laidalla, toisiaan lähellä olevat historialliset kylät ovat tyypillisiä espoolaisen maiseman piirteitä. Espoolaiset kylät ovat olleet pieniä muutamia taloja käsittäviä kylätontilla tai kukkulalla sijainneita kyliä.¹⁰⁸

Historiallinen tieverkko on osa alueen historiaa. Paikallisen kehityksen suunnat näkyvät tiestössä, ja toisaalta osaltaan tiestö on ollut kehityksen suunnannäyttäjä. Paikallisesti merkittävät maisema-alueet sisältävät osanaan historiallista tieverkkoa. Yksittäiset rakennushistorialliset kohteet ovat osa tien maisemaa ja tien toiminnallisia edellytyksiä.



**Historialliset tied ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet tutkimusalueella.
Härö 1991, paikkatietoaineisto.**

¹⁰⁷ Härö 1991, 11.

¹⁰⁸ Härö 1991, 10.



Glimsin talomuseon pihapiiri on osa vanhan Helsingin maantien maisemaa. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

5.2.4. Nykyarvo ja elämyksellisyys

Teistä puhuttaessa käyttöarvo korostuu. Tiet ovat käyttöympäristöä, niillä on oma merkityksensä maiseman osana. Tietä pitkin kuljetaan ja yhteyksien kautta muodostuu elinpiiri. Tien kerroksellinen maisema on ajan saatossa kerrostunut kokonaisuus. Alkuperäisen linjauksen ympärille on kehittynyt monimuotoinen kulttuurimaisema. Suuri Rantatie on ollut Espoon ja koko rannikon pääväylä, jota pitkin ihmiset ja aatteet ovat kulkeneet. Aikojen saatossa tien merkitys pitäjän kehittymisen kannalta on ollut ilmeinen. Uudet ihmiset, ajatukset ja tavarat ovat tulleet alueelle tietä pitkin. Oiva esimerkki on se, että Espoon vanhinta kerrostumaa olevan tien varteen on ensimmäisenä vedetty sähkölinja.¹⁰⁹

Tien merkittävin ominaisuus on sen käyttöarvo. Tien syntyminen, olemassaolo ja kehittyminen perustuvat tien käyttöön. Nykyinen käyttö voi olla vain osittain alkuperäisen kaltaista. Mikäli tien yhteystarve tiettyjen paikkojen välillä on säilynyt, on käytetyt kulkuvälineet ja nopeudet varmasti muuttuneet. Toisaalta, mikäli kulkumuoto on säilynyt alkuperäiseen tapaan kävelynä tai hevoskyytinä, on tien yhteystarve puolestaan muuttunut. Käyttöarvo on edellytys tien olemassaololle.

Käytön määrä ja laatu vaikuttavat tien käyttöarvon vivahteisiin. Joissain tapauksissa tien merkitys nimenomaan liikenneväylänä korostuu. Toisaalla taas virkistyskäyttö, esteettinen maisema ja paikan henki ovat tien elämyksellistä käyttöä. Tien nykymaiseman kerroksellisuus on osa tien historiallista todistusvoimaisuutta. Kerroksellisuus on historian havaitsemista nykymaisemasta. Havaitsejan kokemukseen vaikuttavat ne lähtökohdat, josta maisemaa havaitaan. Joissain tieosuuksilla tietyt kerrokset korostuvat. Maisemakuva, tien käyttötavat tai tien asu saattavat kiinnittää kulki-ajan huomiota eri tavoin. Tieto tai tiedon puute vaikuttaa kulki-ajan kokemaan kerroksellisuuteen. Mikäli alueen menneisyydestä ei ole tietoa, näkyvissä oleva korostunein kerroksellisuus ymmärrettävästi leimaa tien luonteen. Mikäli tiestä halutaan esittää muuta kuin näkyvissä oleva, on tietoa lisättävä esimerkiksi opastein.

Tien käyttö on osa tien elämyksellisyyttä. Tien uudet käyttömuodot ja tiehen liittyvä toiminnallisuus ovat tärkeä osa tien kokemista ja elämysten syntymistä. Elämyksellisyys historiallisen tien arvona viittaa ennen kaikkea tien hyödynnettävyyteen ja käyttöarvoon. Elämyksellisyys voi tarkoittaa miellyttävää ajo- tai kävelykokemusta, mutta myös historiallisen tielinjan tai yksityiskohdan, kuten sillan, hyödyntämistä uudella tavalla käyttötarkoituksissa esimerkiksi matkailussa tai virkistyksessä. Käyttäjän näkökulmasta turvallisuus ja sujuvuus ovat olennainen osassa tien nykyarvoa.

¹⁰⁹ Senaatin kartasto 1870-1871.

Aistihavainnot ovat osa tien elämyksellistä kokemista. Erityiset, yksilölliset havainnot tien maisemasta ovat osa tien identiteettiä. Tien topografia ja geometria, vesistöt, ympäröivä maaperä, sulkeutuneisuus tai avoimuus ja rakennettu ympäristö vaikuttavat tien maisemalliseen yksilöllisyyteen. Pitkät avoimet näkymät, porttiaiheet, merkittävät rakennukset tai rakennelmat, tietä reunustava kasvillisuus, tien profiili ja topografia sekä tien käyttötavat luovat erilaisia identifioivia aistihavaintoja. Tie on kaikin aistein koettavaa ympäristöä.

Tiellä on myös omat äänimaisemansa. Teiden alkuaikoina kapeilla hevospoluilla äänimaisema on ollut erilainen kuin autoistuneilla kyläteillä. Nykyään autoliikenteen lisäksi lentomelukin on osa kulttuurimaisemakokonaisuuksia. Espoon pohjois- ja keskiosien alueella historiallisten teiden kokonaisuuteen kuuluu osaltaan lentomelun vaikutukset. Historiallisten teiden uusimpana kerroksena voidaan nähdä myös uudet ääni- ja tuoksumailmat.

Tien identiteetti on kokonaisuus, jossa historia ja nykyaika, näkymät ja tunnelmat kietoutuvat yhteen. Tien identiteetti kiteytyy sen historiallisiin käyttötapoihin ja nykyiseen olomuotoon. Identiteetti on nähtävissä tien nykyasusta, mutta tieto menneestä käytöstä syventää suhtautumista tien yksilölliseen luonteeseen. Kerroksellisuus, mikäli se on havaittavissa, on vahvasti rakentamassa tien identiteettiä. Tien identiteetti ja paikan henki muodostuvat tien arvojen kokonaisuudesta. Kullekkin tielle on mahdollista esittää oma tiivistetty, muoltaan kuvaileva sanallinen identiteettinsä.

6. HISTORIAALLINEN TIE OSANA TOIMIVAA KAUPUNKIRAKENNETTA JA ELÄVÄÄ MAASEUTUA

Historiallinen tiestö on modernin kaupunkirakenteen osa. Historialliset tielinjat kokoavat tien ympäristöä maisemalliseksi kokonaisuudeksi. Elävä maisema pitää yllä vuosisatoja vanhaa kulttuuriympäristöä sekä luonnon ja ihmisen vuorovaikutusta. Kulttuuriympäristö säilyy aktiivisessa käytössä, kun sen arvo muistetaan uuden suunnittelussa ja rakentamisessa. Kulttuuriympäristön luonne on elävä ja kerroksellinen. Historiallinen tiestö on osa elävää ja käytössä olevaa kulttuurimaisemaa. Tiestö yhdessä vanhojen asuinpaikkojen, pitkään käytössä olleiden maatalousalueiden sekä rakennetun kulttuuriympäristön kanssa muodostaa kulttuurimaisemakokonaisuuden, joka on alueen kehityksen ja identiteetin perusta.

Tien lähimaisemaa ovat tien asu ja yksityiskohdat, joiden mukaan kulkija orientoituu. Kaukomaisema näyttää tien sijainnin maisemarakenteessa. Historiallisten teiden arvo perustuu niiden kulttuurihistorialliseen merkitykseen sekä säilyneisyyteen. Historiallisilla teillä on kerroksellisia merkityksiä. Espoossa historiallinen tieverkko on olennainen osa kehittynyttä kaupunkirakennetta sekä maaseudun kulttuurimaisemaa. Tie on orgaaninen: se elää ja muotoutuu käytön mukana.

Tutkimus toimii työvälineenä suunnittelijoille ja lähdemateriaalina yleiskaavatyölle ja tarkemmalle suunnittelulle. Käytössä olevien tielinjojen maisemallista arvoa ja historiallista merkitystä on vaalittava. Tie on olennainen osa sitä ympäröivää kulttuurimaisemaa. Historiallinen tie ja tien maisema muodostavat saumattoman, vuorovaikutuksessa olevan kokonaisuuden, joka on suunnittelussa otettava huomioon. Käytössä oleviin kulttuurihistoriallisiin teihin, niiden linjaukseen tai tiepohjaan ei tule tehdä historiallista luonnetta tai maisemallista arvoa vaarantavia toimenpiteitä.¹¹⁰ Teiden arvo ei kiinnity vain niiden asuun, linjaukseen ja tekniikkaan, vaan laajempaan maisemalliseen ja kulttuuriseen kokonaisuuteen.

¹¹⁰ Niukkanen 2009.



Snettansintietä pohjoiseen. (Sini Moilanen / Espoon kaupunki)

Lähteet

Kirjallisuus:

Alanen, Timo & Kepsu, Saulo: Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805. SKS. Helsinki. 1989.

Haavisto, Timo: Riitelyjä ja rasituksia -maanomistajat tienrakentajina. Teoksessa Masonen, Jaako ym. (toim.): Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860-1945. Tielaitos. Helsinki. 1999.

Harju, Erkki-Sakari & Lappalainen, Jussi T.: Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790. AtlasArt. SKS. Helsinki. 2010.

Harju, Erkki-Sakari & Pietilä, Anna-Maija & Kokkonen, Arvo: Uudenmaan läänin pitäjänkartasto 1844. Karttakeskus. 2007.

Harju, Erkki-Sakari & Tiilikainen, Heikki: Kuninkaallinen merikartasto 1791-1796. C.N. af Klerckerin johtama kartoitustyö Suomenlahdella. Atlasart. 2009.

Häyrynen, Maunu & Lähteenmäki, Mikael: Pohjanlahden rantatie. Ratsupolusta rannikon matkailutieksi. Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen laitoksen julkaisuja XV. Pori. 2009.

Kivistö, Markus: Kasvava katu. Autoliikenne ja modernisaatio Turussa. Teoksessa Vähäkangas, Ismo (toim.): Sata lasissa. Turun historiallinen yhdistys. Turku. 2000.

Kokkonen, Jüri: Järvi-Espoon Esihistoriasta. Teoksessa Paikkala, Sirkka (toim.): Järvi-Espoo. Vesistönimet, luontoa, historiaa ja tulevaisuutta. Espoon kaupunkisuunnitteluvirasto, nimistöyksikkö. 1992.

Kokkonen, Jüri: Muinaisaikojen Espoo. Espoon kaupunginmuseo. 1990.

Lahti, Matti J.: Espoo. Maalaispitäjästä suurkauppalaksi. Espoo-sarja. Espoo. 1975.

Lohikoski, Seija: Kapearaiteinen hevosrautatie ja "ryssänhakkuut" Espoossa. Nuuksion Omakotiyhdistys ry. 1996.

Maisala, Pertti: Espoo - oma lukunsa. Kaupunkisuunnittelun, kaupunkirakentamisen ja kaavoitushallinnon kehitys vuoteen 2000. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus. 2008.

Mallat, Kaija & Suviranta, Sami & Luoto, Reima T.A.: Kylä-Espoo. Espoon vanha asutusnimistö ja kylämaisema. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus. 2008.

Mauranen, Tapani: Sisämaan liikenne massakuljetusten aikaan. Ja Miten hevosliikenne toimi. Teoksessa Masonen, Jaako ym. (toim.): Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860-1945. Tielaitos. Helsinki. 1999.

Mökkönen, Teemu: Historiallinen paikkatieto. Digitaalisen paikkatiedon tuottaminen historiallisista kartoista. Ympäristöministeriö. Helsinki. 2006. Teoksessa Mökkönen, Teemu: Arkeologia, historialliset kartat ja paikkatieto. Helsingin Yliopisto, Arkeologian oppiaine, lisensiaatintyö. 2008. <<https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/19620/arkeolog.pdf?sequence=2>>

Rantatupa, Heikki:

Pitäjänkartat. <<http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/pitaejaenkartat>>

Suomalaisen maanmittauksen kehittyminen 1600- ja 1700-luvuilla. <<http://www.vanhakartta.fi/maanmittaus%20ja%20kartografia/maakirjakartat>>

Salminen, Tapio: Suuri Rantatie. Tielaitos. Helsinki. 1993.

Talvitie, Petri: Kyläosuudesta yksityiseen maanomistukseen. Isojako Länsi-Uudellamaalla 1700-luvulla. Helsingin yliopisto. 2013.

Teppo-Pärna, Viri: Tien lumo. Aurajoen maisematie. Arvosta, kohenna ja vaali tieympäristöä. Aurajokisäätiö. Turku. 2010.

Viertola, Juhani: Suomen teiden historiaa I. Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen. Tie- ja vesirakennuksen ylläpito. Helsinki. 1984.

Viljamaa-Laakso, Marja & Ikkala, Marja-Leena & Paikkala, Sirkka & Mallat, Kaija: Kuninkaantie. Tien kulku ja vaiheet Espoossa. Espoon kaupunkisuunnitteluvirasto. Hanko. 1989.

Wuorenrinne, Heikki: Espoon järviuonto. Teoksessa Paikkala, Sirkka (toim.): Järvi-Espoo. Vesistönimet, luontoa, historiaa ja tulevaisuutta. Espoon kaupunkisuunnitteluvirasto, nimistöyksikkö. 1992.

Selvitykset, inventoinnit ym.:

Bodominjärven ympäristön kulttuurihistoriallinen maankäytön selvitys. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus. 28.11.2011.

Espoon vanhojen teiden säilyttämismahdollisuudet. Työryhmän raportti 19.12.1985.

Härö, Erkki: Espoon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Espoon kaupunginmuseo. Toinen, tarkistettu painos (tarkistukset Lehto, Tiina). 1991.

Härö, Mikko: Espoon historiallinen tieverkko. Arkisto- ja kirjallisuusselvitys. Espoon kaupunkisuunnitteluvirasto. Museovirasto. 1983.

Härö, Mikko: Espoon historiallinen tieverkko. 1985.

Kuusisto, Elina & Rinkinen, Kristiina. Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liitto. Helsinki. 2012. Saatavilla <http://www.uudenmaanliitto.fi/files/6309/Missa_maat_on_mainiommat_E114.pdf>

Lampinen, Jussi & Annala, Katri: Espoon perinneympäristöt 2014. Espoon ympäristölautakunnan julkaisusarja 3/2014. <[file:///C:/Users/moilas6/Downloads/Espoon%20perinneymp%C3%A4rist%C3%B6t%202014%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/moilas6/Downloads/Espoon%20perinneymp%C3%A4rist%C3%B6t%202014%20(1).pdf)>

Luoto, Kalle: Pirkanmaan historiallisesti merkittävät tiet. Karttaselitys. Pirkanmaan maakuntamuseo. Tampere. 2011. https://issuu.com/vapriikki/docs/tieselvitys_raportti

Museovirasto: Urajärven kartanomuseo, Asikkala. Konservointiraportti: Kirkkoreki KM86050:2307. Museovirasto. 2009-2011. <<http://www.kansallismuseo.fi/fi/File/2789/kirkkoreen-konservointiraportti.pdf>>

Mökkönen, Teemu: Historiallinen paikkatieto. Digitaalisen paikkatiedon tuottaminen historiallisista kartoista. Ympäristöministeriö. Helsinki. 2006. Saatavilla <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/38805/SY34_2006_Historiallinen_paikkatieto.pdf?sequence=1>

Niukkanen, Marianna: Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäänneet tunnistaminen ja suojelu. Museoviraston rakennushistorian osaston oppaita ja ohjeita 3. Museovirasto, rakennushistorian osasto. Helsinki. 2009.

Nurminen, Teija: Espoon keskiaikaisten kylien inventointi. Espoon kaupunginmuseo. 2010.

Piltz, Martti & Soosalu, Laura: Espoonkartanon sillat Sångbro ja Qvarnbro, Espoo. Hoito- ja ylläpitosuunnitelma. Pirkanmaan ELY. 2012. <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/87550/Raportteja_85_2012.pdf?sequence=1>

Rahkonen, Oula: Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. Uudenmaan liitto. Helsinki. 2014. Saatavilla <http://www.uudenmaanliitto.fi/files/14893/Tien-paalla_Uudenmaan_kulttuurihistoriallisesti_arvokkaat_tiet_ja_reitit.pdf>

Riionheimo, Anna: Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan. Uudenmaan paikkatietoaineistot. Uudenmaan liitto. 2011. Saatavilla <http://www.uudenmaanliitto.fi/modules/publishbank/julkaisupankki_files/521_Nakymia_maakunnan_maisemahistoriaan_E_113_2011.pdf>

Rostedt, Tapani: Espoo. Hista-Siikajärvi-Nupuri. Osayleiskaava-alueen arkeologinen inventointi. Museovirasto. Rakennushistorian osasto. 2007.

Suhonen, V. P.: Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007. Museovirasto. 2007. Saatavilla <http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjhanke/read/asp/hae_liite.aspx?id=110022&tyyppi=pdf&kansio_id=92>

Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy: Espoon kaupunki ja Kaisankoti. Backbyn kartanon kulttuuriympäristöselvitys. Sekä Kulttuurimaiseman kehitys. 2016.

Tiehallinto: Matkailuteiden määrittely. Periaatteet. Tiehallinto. Helsinki. 2004. Saatavilla http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkateiden_mperiaat.pdf

Tiehallinto: Sillat 1.1.2008. Tiehallinnon sillaston rakenne, palvelutaso ja kunto. Tiehallinto. Helsinki. 2008. <http://alk.tiehallinto.fi/sillat/julkaisut/sillat080101.pdf>

Wuorenrinne, Heikki: Espoon järviluonto. Teoksessa Paikkala, Sirkka (toim.): Järvi-Espoo. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, nimistöyksikkö. 1992.

Muut:

Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, yleiskaavayksikkö 2015. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava - Visio 2050.

Geni. Fredrik Johan Henriksson Fonseen. <<https://www.geni.com/people/Fredrik-Johan-Fons%C3%A9n/6000000018039003394>>

Muinaismuistolaki. 17.6.1963. <<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1963/19630295>>

Pohjois-Espoon ratsastuspolut. <http://www.ratsastuspolut.fi/index.php?option=com_content&view=article&id=93&Itemid=54> Luettu 6.7.2016.

Tervonen, Riikka: Viikon nimi 29/2012: Hiekkarata - Sandbanan. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus. <[http://www.espoo.fi/fi-FI/Asuminen_ja_ymparisto/Kaavoitus/Nimisto/Viikon_nimi_292012_Hiekkarata__Sandbanan\(20480\)](http://www.espoo.fi/fi-FI/Asuminen_ja_ymparisto/Kaavoitus/Nimisto/Viikon_nimi_292012_Hiekkarata__Sandbanan(20480))>

Aineistot:

Museovirasto: Paikkatietoaineisto. Muinaismuistot, pisteet ja alueet. Ladattu 10/2016. (Viitteissä Museovirasto 10/2016)

RKY. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. 2009 <http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_list.aspx>

Historialliset kartat

Claës Nybergin pitäjänkartasto 1844. Saatavilla Harju, Erkki-Sakari & Pietilä, Anna-Maija & Kokkonen, Arvo: Uudenmaan läänin pitäjänkartasto. 1844. Uusintapainos Claës Nybergin pitäjänkartoista. Karttakeskus. Porvoo. 2007.

Fonseen 1750. Pitäjänkartta, Espoo. Fredrik Johan Fonseen. 1750. <http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/@@mapview?handle=hdl_123456789_20835>

Espoo 1958. Pitäjänkartta.

Helsinki. Taistelutilannekartta 1743. Ruotsin valtionarkisto.

Kalmbergin kartasto 1855.

R VI : List 8. <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/6886/URN_NBN_fi_jyu-2007839.pdf>

R VII : List 7. <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/6888/URN_NBN_fi_jyu-2007850.pdf>

Kuninkaallinen merikartasto 1791-1796. Saatavilla Harju, Erkki-Sakari & Tiilikainen, Heikki: Kuninkaallinen merikartasto 1791-1796. C.N. af Klerckerin johtama kartoitustyö Suomenlahdella. Atlasart. 2009.

Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805. Saatavilla Alanen, Timo & Kepsu, Saulo: Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805. Sks. Helsinki. 1989.

Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790. Saatavilla Harju, Erkki-Sakari & Lappalainen, Jussi T.: Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790. SKS. Helsinki. 2010.

Nuukio Noux 1803. Maanmittaushallituksen uudistusarkisto. Kansallisarkisto. <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=18288411>

Muurala 1691-1692. Maanmittaushallituksen uudistusarkisto. Kansallisarkisto. <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=18222901>

Pitäjänpitä 1840, Takkula. Esbo, Tackskog, Uudenmaan lääni, Espoo, Takkula. <http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/@mapview?handle=hdl_123456789_22069>

Senaatin kartasto 1870-1871. Karttalehdet VI-VII 27-29. Arkistolaitos, digitaaliarkisto. Kansallisarkisto.

Senaatin kartasto. Yleissilmäyslehti. <http://wiki.narc.fi/portti/images/9/94/21_000_indeksi_Senaatin_kartasto3.jpg>

Uudenmaan läänin pitäjänkartasto 1844. Saatavilla Harju, Erkki-Sakari & Pietilä, Anna-Maija & Kokkonen, Arvo: Uudenmaan läänin pitäjänkartasto 1844. Karttakeskus. 2007.

Valokuvat:

Kaikki valokuvat ovat joko tekijän ottamia tai Espoon kaupunginmuseon arkistosta. Tekijän ottamat kuvat ovat Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa.



Röyläntietä etelään.