

25.10.2017



HISTORIALLISET TIET Ohje 2017

Ohjeen päämääränä on selkeyttää ja yhtenäistää historiallisten teiden suojeluun, määrittelyyn, rajaamiseen ja nimeämiseen liittyviä käytäntöjä. Tarkoituksena on helpottaa sekä kohteiden inventointia maastossa että viemistä muinaisjäänösrekisteriin.

Ohje on tarkoitettu sekä viranomaisille että inventoijille.

Ohje on päivitys Museoviraston oppaaseen Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäänökset, tunnistaminen ja suojelu 2009.

Ensimmäisen maailmansodan aikaisten yhdysteiden (ns. tykkiteiden) osalta noudatetaan Ensimmäisen maailmansodan aikaiset maalinnoitteet ohjetta (<http://www.nba.fi/fi/File/2779/ensimmaisen-maailmansodan-linnoitteet-ohje-2015.pdf>).

Sisällys

Tiet kulttuuriperintönä.....	3
Historiallisten teiden suojelu ja huomioiminen maankäytön suunnittelussa	6
Käsitteitä ja taustaa.....	12
Historiallisten teiden paikantaminen ja rajaaminen	15
Historialliset tiet muinaisjäännösrekisterissä.....	19
Lähteet ja kirjallisuus	21

TIET JA POLUT	
Muinaisjäännösrekisterin asiasanoitus	Arkeologisen kulttuuriperinnön oppaan asiasanoitus (http://akp.nba.fi/wiki)
Kulkuväylät – tienpohjat, polut, pitkospuut, kapulatiet, portaat, sillat, sillanpaikat, virstanpylväät.	Kyläraitti, polku, tie, silta

Kannen kuva: Siuntion Gammelbyn autiotontille johtava peltotienä käytössä oleva historiallinen tie. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

Tiet kulttuuriperintönä

Historiallisilla teillä on suuri merkitys osana kulttuuriympäristöä. Teiden arvo liittyy niiden rakenteisiin, asemaan maisemassa sekä välilliseen vaikutukseen esimerkiksi talouteen ja kulttuuriin. Tiestö on kehittynyt ihmisen toiminnan ja luonnon vuorovaikutuksessa. Luonto on vaikuttanut siihen, missä ja miten tiet ovat kulkeneet ja millaisia niiden rakenteet ovat voineet olla. Topografian eli maa- ja kallioperän vaikutus teihin on riippunut myös ihmisen käytössä olleista teknillisistä ja taloudellisista mahdollisuuksista. Ihminen on vasta 1900-luvulla kyennyt halutessaan täysin ohittamaan luonnonolojen tienrakentamiselle asettamat esteet ja rajoitukset.



Autioituneen keskiaikaisen Svidibyn taustalla kulkee Suuri rantatie. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

Historialliset tiet helpottavat maaseudun historiallisen ajan kulttuuriperinnön ymmärtämistä. Historiallisten kulkureittien rekonstruointi ja asettaminen ympäristönsä kontekstiin saattaa johtaa niiden päätepisteissä, varrella tai lähistöllä oleville aiemmin tuntemattomille arkeologisille kohteille.

Monet historialliset tiet ovat valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (www.rky.fi) valtioneuvoston 22.12.2009 tekemän päätöksen mukaan¹. Valtakunnallisesti merkittävällä alueella maankäytön on sovelluttava alueen historialliseen kehitykseen ja alueen kulttuurihistorialliset arvot on turvattava. Tavoitteena on valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen rakenteen säilymisen turvaaminen ja mahdollisen täydennysrakentamisen ja muiden muutosten sopeuttaminen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin.²



Historiallinen tie Porvoon Stensbölen keskiaikaisen kylänpaikan luona. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

Vain osa historiallisista teistä ja sillanjäänöksistä on muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäänöksiä (ks. s. 7). Muut historialliset tiet rakenteineen ovat

¹ RKY historialliset tiet 1) Hämeen härkätie (Turku-Hämeen linna), 2) Hämeenkankaan- ja Kyrönkankaantie (Häme, Satakunta, Pohjanmaa), 3) Keisarintie (Oulu-Kajaanin linna), 4) Niskapietilän tie (Savonlinna-Viipuri), 5) Pohjanmaan rantatie (Turku-Tukholma), 6) Suuri postitie (Turku-Tukholma), 7) Suuri rantatie (Turku-Viipuri), 8) Suuri Savontie (Hämeen linna-Olavinlinna) ja 9) Varkaantie (Huovintie, Turku-Ulvila)

² Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt:
http://www.nba.fi/fi/kulttuuriymparisto/rakennusperinto/merkittavat_rakennetut_kohteet

kulttuuriperintöä, jota on mahdollista säilyttää niiden sisältämän historiallisen merkityksen ja kulttuuriperintöarvojen perusteella maankäytön suunnittelun (maankäyttö- ja rakennuslaki) tai rakennusperintölain keinoin³. Maankäyttö- ja rakennuslain (1999/132) nojalla alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista (5 §). Lailla rakennusperinnön suojelemiseksi (4.6.2010/498) voidaan suojella rakennuksia, rakennelmia, rakennusryhmiä tai rakennettuja alueita, joilla on merkitystä rakennushistorian, rakennustaiteen, rakennustekniikan, erityisten ympäristöarvojen tai rakennuksen käytön tai siihen liittyvien tapahtumien kannalta (3 §).



Peltotieksi taantunut keskiaikainen maantie Siuntion Kynnarissa. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

³ Maankäyttö- ja rakennuslaki: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>; Laki rakennusperinnön suojelemisesta 4.6.2010/498 (<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20100498>); Muinaismuistolaki: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1963/19630295> & Suomen arkeologisten kenttätöiden laatuohjeet 2016, s. 6: <http://www.nba.fi/fi/File/2905/laatuohje-2016.pdf>.

Suomessa on myös Liikenneviraston ja sen edeltäjien Tiehallinnon ja Tie- ja vesirakennuslaitoksen valitsemia museoteitä ja -siltoja. Valinnan perusteina ovat kohteiden valtakunnallinen historiallinen ja kulttuurihistoriallinen merkitys, historiallinen tie- ja siltateknillinen merkitys, tie- ja liikennehistoriallinen merkitys, paikallinen erikoismerkitys sekä alkuperäisyyden ja ennallaan säilyttämisen edellytys.⁴

Historiallisten teiden suojelu ja huomioiminen maankäytön suunnittelussa



Historiallinen tie Loviisan Isnäsin Bölessä. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

Muinaismuistolain (295/1963) 2 §:n 8 momentin mukaan kiinteitä muinaisjäännöksiä ovat ”muinaisten huomattavien kulkuteiden, tienviittojen ja siltojen sekä vartiotuli- ja muiden sellaisten laitteiden jäännökset”. Lisäksi historiallisia teitä ja polkuja (esim. kyläraitteja)

⁴ <http://www.liikennevirasto.fi/tieverkko/museotiet-sillat#.VzRKwE1f0eg>; <http://www.ely-keskus.fi/web/ely/museotiet#.VzQ16U1f0eh>;
Luettelo museosilloista ja teistä: <http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/235768/Luettelo+museosillat+ja+tiet/191d5a3e-601a-4e38-81b5-27359b75a1fd>

koskee 2 §:n 5 momentti ”*muinaisilta ajoilta peräisin olevat asumusten jäännökset sekä asuin- ja työpaikat, niin myös muodostumat, jotka ovat syntyneet sellaisten asumusten tai paikkojen käytämisestä*”⁵. Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset, tunnistaminen ja suojeleminen 2009 -oppaan mukaan huomattavuus ei viittaa historiallisen tien entiseen tai nykyiseen ulkoasuun tai rakenteisiin, vaan tien merkittävyyteen historiallisessa ja maantieteellisessä kontekstissa. Tällä perusteella kiinteitä muinaisjäännöksiä ovat ainakin keskiaikaisen ja uuden ajan alun maantienverkoston sekä vanhojen kaukoreittien jäännökset. Ollakseen kiinteä muinaisjäännös historiallisen maantien on täytynyt jäädä pois alkuperäisestä liikennekäytöstään, jolloin kyseessä on joko tienjäännös tai -raunio. Kiinteäksi muinaisjäännökseksi tulkittu tie ei ole enää säännöllisen tienpidon ja rakentamisen piirissä mutta se voi toimia edelleen esimerkiksi metsässä kävelypolkuna.⁶

Muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä ovat Suomen keskiaikaisia ja uuden ajan alun maakuntia ja niiden linnoja, kirkkoja, kaupunkeja ja kyliä yhdistäneen maantieverkoston käytöstä jääneet osat ja rakenteet sekä maantieverkoston liittyvät krouvien/kestikievariin, siltojen, siltarumpujen ja siltaportaiden jäännökset. Keskiaikaisen ja uuden ajan maantieverkoston teiden talvilinjauksiin eli talviteihin liittyvien rakenteiden jäännökset (esim. krouvit/kestikievarit, sillat, siltaportaat, liittymärakenteet) ovat kiinteitä muinaisjäännöksiä. Muita käytössä olevia tai käytöstä jääneitä historiallisia teitä rakenteineen, rakennekerroksineen tai sillanjäännöksineen ei luokitella kiinteiksi muinaisjäännöksiksi. Käytössä olevaan historialliseen tiehen ei voida soveltaa muinaismuistolakia, vaikka siinä periaatteessa voi olla vanhoja rakenteita tai rakennekerroksia.⁷ Muinaismuistolain ulkopuolelle jääviä tien- tai sillanjäännöksiä voidaan esittää suojeltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain tai rakennusperintölain keinoin.

⁵ Muinaismuistolaki: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1963/19630295>.

⁶ Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset opas, tunnistaminen ja suojeleminen (toim. M. Niukkanen, Museovirasto 2009).

⁷ Vrt. Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset opas, tunnistaminen ja suojeleminen (toim. M. Niukkanen, Museovirasto 2009), s. 103.

Suomen keskiaikaiseen ja uuden ajan taitteen maantieverkostoon kuuluvat ainakin seuraavat tiet:⁸

- 1) Suuri rantatie Turusta Viipuriin,
- 2) Ylinen Viipurin tie Viipurista Hämeenlinnaan,
- 3) Hämeen Härkätie Turusta Hämeenlinnaan,
- 4) Suuri Savontie Savonlinnasta Hämeenlinnaan,
- 5) Huovintie Turusta Ulvilaan,
- 6) Huovintie Ulvilasta Korsholmaan,
- 7) Kyrönkankaan tie (Hämeenkankaan tie) Korsholmasta Hämeenlinnaan (mukaan luettuna haarat Karkusta Mouhijärven kautta Hämeenkyröön ja Pirkkalasta Kokemäenjokea pitkin Ulvilaan),
- 8) Hiidentie Hämeenlinnasta Akaan ja Lempäälän kautta Tammerkoscalle,
- 9) Tie Urjalasta Punkalaitumelle,
- 10) tie Urjalasta Kylmäkosken kautta Akaalle,
- 11) tie Kangasalasta Orivedelle,
- 12) tie Pälkäneestä Sahalahden kautta Kuhmanlahdelle ja
- 13) tie Viipurista Olavinlinna⁹.

Uuden ajan alun teitä ovat lisäksi ainakin¹⁰

- 14) Turusta Ruotsiin saaristomeren yli kulkevan reitin maalinjaus Turusta Kustaviin,
- 15) Turun ja Ulvilan välinen rantatie,
- 16) Kokemäeltä Virtaalle Pyhäjärven koillispuolitse kulkenut tie,
- 17) Oripään ja Someron välinen tie,
- 18) Hämeentie Hämeenlinnasta Vantaanjoen suulle,
- 19) Meritie Hämeenlinnan alueelta Lopen kautta Vihtiin (mukaan luettuna haarat Raaseporiin ja Espoonkartanoon),

⁸ Viertola 1974, s. 39–60. Historialliset tiet näkyvät vanhoilla kartoilla tarkemmin vasta 1600-luvulta lähtien. Yleiskuvan luettelon teiden linjauksista saa mm. kuninkaankartastosta ja pitäjänkartoilta. Teiden inventoinneissa tulee arvioida se, mitkä linjaukset periytyvät keskiajalta tai uuden ajan alusta. Teiden kronologia on luonnollisesti mahdollista määrittää vain arkeologisin tutkimuksin. Tien linjauksen keskiaikaisuuteen saattavat kuitenkin viitata esimerkiksi sijainti, asiakirjalähteet, paikanimet sekä sen varrella olevat keskiaikaiset kirkot, kartanot, asutus ja tunnetut keskiaikaiset ja esihistorialliset muinaisjäännökset.

⁹ Luoto 2011, s. 23–25, 27–28, 39–40; Masonen 1989, s. 11–12; Hämeen historia 1, kuva 66.

¹⁰ Viertola 1974, s. 39–60.

- 20) tie Hollolasta Porvooseen Mäntsälänjokea seuraten,
- 21) tie Asikkalasta Päijänteen takaiseen Hämeeseen,
- 22) Vanha Laukaan tie Hämeestä Pälkäneen ja Jämsän kautta Keski-Suomeen ja
- 23) tie Yliseltä Viipurintieltä Jämsään.



1700- ja 1800-lukujen vaihteen tiestöä nykyisen Pohjois-Helsingin alueella.

Pohjois-Suomelle, erityisesti Lapille ja Kainuulle, tyypillisistä poluista ja pitkospuista koostuvista teistä muinaismuistolain tarkoittamia huomattavia teitä voivat olla osat laajempia alueita yhdistävistä historiallisista kaukoreiteistä, kuten Vuokin reitti tai Ruijan polku (RKY). Muinaismuistolain mukainen suojelu kohdentuu polkujen alkuperäisen luonteensa säilyttäneisiin osiin, jotka ilmentävät teiden historiallista käyttöä, sijoittumista ja suhdetta ympäristöön. Pohjois-Suomen alueiden paikallispolkuja ei luokitella kiinteiksi muinaisjäännöksi. Historiallisesti merkittäviä paikallispolkuja, kuten Utsjoen postipolku (RKY), voidaan kuitenkin huomioida esimerkiksi muuna kulttuuriperintökohteena erilaisten maankäyttö- tai metsätaloushankkeiden yhteydessä.

Edelleen käytössä oleviin keskiaikaisiin ja uuden ajan alun maanteihin tai niiden lähiympäristöihin kohdistuu usein teiden rakennus- ja parannushankkeita. Vanhoihin maanteihin saatetaan rakentaa uusia liittymiä, yli- ja alikulkuja, kevyenliikenteenväyliä

yms. tai ne saatetaan jopa lakkauttaa. Uusien maanteiden rakentamista Suomessa säätelee maantielaki (23.6.2005/503). Tienrakentamishankkeissa on huomioitava muinaismuistolain 13 §. Lisäksi maantielain 17 §:n mukaan yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Yleissuunnitelma (18 §) laaditaan, jos hankkeella on joko suuret vaikutukset tai sen ei vaikutuksia ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleissuunnitelmassa (19 §) esitetään selvitys mm. tien vaikutuksesta ympäristöön.¹¹



Keskiaikaisperäinen solatie nykymuodossaan Loviisan Hagabölen kylässä. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

Käytössä olevien keskiaikaisten ja uuden ajan alun maanteiden sekä muiden historiallisten teiden tai niiden jäännösten suojelussa sovelletaan maankäyttöhankkeen toteuttajan

¹¹ Maantielaki: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>.

kanssa neuvotellen Museoviraston ohjeistamia muiden kulttuuriperintökohteiden kaavamerkintöjä ja -määräyksiä¹². Museoviranomaiset voivat esittää, että muut kulttuuriperintökohteet suojellaan kaavassa MRL:n (132/1999) keinoin. Käytössä olevien historiallisten teiden osalta voidaan käyttää esimerkiksi seuraavaa kaavanmerkintää ja -määräystä;

- **s/historiallinen tielinja:** Tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tavanomaiset tien hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja. Suuremmista tien linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevista suunnitelmista tulee neuvotella museoviranomaisten kanssa.

Tien suhteella ympäristöön tarkoitetaan sitä, että sen sijainti suhteessa historialliseen topografiaan ja maisemaan on edelleen hahmotettavissa. Kaikenlaiset rakennustyöt teiden ympäristössä ovat mahdollisia, mutta ne pitää sovittaa tiemaisemaan ja ne eivät saa heikentää tiekokonaisuuden arvoa.

Käytössä olevien historiallisten maanteiden suojelua koskevassa viranomaistyössä on huomioitava tielainsäädännön eli maantielain (23.6.2005/503)¹³ ja lain yksityisistä teistä (15.6.1962/358)¹⁴ määräykset tienpidosta ja kunnostamisesta.

¹² Arkeologinen kulttuuriperintö ja kaavoitus 2017 (4.10.2017).
https://www.museoverkko.fi/kyttaohjeet/read/asp/r_liite_list.aspx.

¹³ <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>.

¹⁴ <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1962/19620358>.

Käsitteitä ja taustaa



Ennen 1600-luvun loppua autioituneelle Siuntion Lempansin kylänpaikalle johtava historiallinen tie. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

- Tie on maastoon kulkureitille säännöllistä ja jokapäiväistä liikennettä varten rakennettu ja raivattu kulkuväylä¹⁵.
- Polku on ihmisten ja eläinten polkema kapea tilapäisesti tai säännöllisesti käytetty kulku-ura ilman varsinaisia tierakenteita¹⁶. Tie on alun perin saattanut olla polku. Teitä ja polkuja on usein vaikea erottaa maastossa toisistaan arkeologisina kohteina. Solatie eli hålväg on tavallista kulku-uraa syvempi ja laajempi (ks. s. 13).
- Kyläraitti on kylänpaikan läpi kulkeva tie, jonka varrelle tontit asuin- ja talousrakennuksineen ovat ryhmittyneet¹⁷.

¹⁵ <http://akp.nba.fi/wiki:tie>. (Arkeologisen kulttuuriperinnön opas).

¹⁶ <http://akp.nba.fi/wiki:polku>. (Arkeologisen kulttuuriperinnön opas).

¹⁷ <http://akp.nba.fi/wiki:kyl%C3%A4raitti>. (Arkeologisen kulttuuriperinnön opas).

- Silta (kivisilta, puusilta, siltaporras, siltarumpu, suosilta) on rakennelma, joka johtaa tien tai polun jonkin kulkuesteen (joen, suon, puron, ojan tms.) yli¹⁸.
- Tierakenteita ovat tiepinnoitteet (kivi, sora, hiekka, savi, vitsat, riu´ut yms.), ympäristöstään kohoavat tiepenkat, rinteiden tieterassit, reunakiveykset, ojat ja kosteikkopaikat ja muut kulkuesteet ylittävät kiviset tai puiset silta- ja pitkospuurakenteet.



Uuden ajan alkuun mennessä autoituneelle Loviisan Segersbyn kylänpaikalle johtavan tien kivisiä reunarakenteita. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

- Teihin liittyviä muita rakenteita ja kohteita ovat esimerkiksi merkkipaalut, kilometripylväät, virstapylväät (sv. milstolpe) ja muu etappipylväät, krouvit/kestikievarit, lauttapaikat ja kahlaamot.
- Tiet jakautuivat jo keskiajalla 1) veroa maksavien talonpoikien ylläpitämiin yleisiin teihin, 2) käyttäjien ylläpitämiin teihin sekä 3) tilapäisempiin tai pysyvämpiin polkuihin ja reitteihin¹⁹.

¹⁸ <http://akp.nba.fi/wiki:silta>. (Arkeologisen kulttuuriperinnön opas).

¹⁹ Salminen 2014, s. 223.

- Historialliset tiet voidaan jakaa 1) maakunnallisiin teihin eli ns. valtateihin, jotka ovat maakuntia ja niiden hallintokeskuksia ja pitäjiä toisiinsa yhdistäviä teitä, 2) paikallisteihin eli kylien väliseen ja kyliltä kirkolle johtavaan tieverkostoon ja 3) kylien sisäisiin teihin ja polkuihin (esim. peltotiet, myllytiet, karjapolut).
- Lapissa ja Kainuussa tiet olivat 1900-luvulle asti pääosin jalan kuljettavia kulku-uria ja pitkosputia. Nämä polkureitit muodostuvat maahan syntyneestä kulku-urasta mahdollisine rakenteineen ja reittiä osoittavine merkkeineen sekä joissakin tapauksissa myös polkua ympäröivästä puukäytävästä²⁰.



Solatie eli hålväg Tuusulan Myllykylässä (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000010782). Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

- Suomessa on myös solateitä eli hålvägejä²¹. Ne ovat maahan kulkemisen ja vesieroosion seurauksena muodostuneita poikkileikkaukseltaan u:n tai v:n muotoisia tie- tai kulku-uria, jotka joskus ovat solamaisen syviä (esim. Kouvola Keltin

²⁰ Niukkanen 2009, s. 103. Enbusken (2009, s. 79) mukaan Raahan ja Kajaanin välillä oli 1680-luvulta lähtien kärrykelpoinen tie.

²¹ Solateistä ks. <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/hålväg>.

Lauttavalkama). Solatiet ovat yleensä 1800-luvun lopun ja 1900-luvun tienpidolta välttyneitä historiallisia teitä. Niitä tunnetaan mm. mäkien rinteiltä, jokipenkoilta ja varhain autioituneilta kylätonteilta (esim. Espoo Mankby, Vantaa Gubbacka). Solatiet eroavat poluista muotonsa, syvyytensä, kokonsa ja käytön volyymin perusteella.

Historiallisten teiden paikantaminen ja rajaaminen



Pelloksi raivattu historiallinen tielinjaus Vantaan Riipilässä. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

Historiallisen tien tunnistaminen ja paikantaminen voivat perustua kirjalliseen tietoon, merkintään kartalla, maastossa näkyviin fyysisiin rakenteisiin ja/tai arkeologiseen aineistoon. Kiinteäksi muinaisjäännökseksi määrittämisen perusteena ovat aina maastohavainnot.

Historiallisia teitä koskevia arkistonselvityksiä ja maastoinventointeja tehdään osana kaavoitukseen, tiesuunnitelmiin ja tienparannustöihin liittyviä kulttuuriympäristöselvityksiä

ja arkeologisia yleisinventointeja. Pelkästään historiallisiin teihin keskittyvät arkeologiset teemainventoinnit eivät tavallisesti ole tarpeen maankäytön suunnittelussa ja niitä tehdäänkin yleensä vain tutkimusprojektien yhteydessä (esim. Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007²²) tai muina erillishankkeina.

Historiallisten tielinjausten säilyneisyyden ja sijainnin määrittelyn tarkkuus riippuu kaavatasosta ja kaavan tehtävästä. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin.²³



Metsässä kulkeva tienpohja Siuntion Fjällskiftessä. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

Maakuntakaavatasolla ja usein myös yleiskaavatasoilla riittää historiallisten teiden yleispiirteinen arkistoselvitys karttatutkimuksineen. Asemakaavoitus edellyttää usein tätä tarkempaa tietoa ja maastoinventointia. Samoin on huomioitava, että yleiskaavat saattavat mahdollistaa rakentamisen ja siten edellyttää samanlaisia tutkimuksia kuin asemakaavat.

²² Suhonen 2007.

²³ Maankäyttö- ja rakennuslaki 9 §.

Mikäli kiinteäksi muinaisjäänökseksi määritetyn historiallisen tien kohdalle osoitetaan rakentamista, voidaan tiealueen rajaamiseen tarvita tarkkuusinventointia tai koekaivausta. Tilanteen mukaan silmämääräisten havaintojen lisäksi hyödynnetään joko maatulkausta, pintojen avaamista, koeojia, koekuoppia tai kairausta.



*Solatie eli hålväg Siuntion Gammalgårdissa (mj-rekisteritunnus 1000029801 alakohde Tunnus: 25283).
Kuva. V.-P. Suhonen Museovirasto.*

Yleisinventoinneissa toimitaan historiallisten teiden osalta seuraavasti:

- Samalla kun inventoinnin valmisteluvaiheessa selvitetään tutkimusalueen historiaa, luodaan yleiskuva sen historiallisista teistä ja niiden hierarkiasta (maakunnalliset tiet, kylästä kylään ja kirkolle johtavat paikallistiet).
- Keskiaikaisista ja uuden ajan alun maanteiden käytöstä jääneet osat ja sillanpaikat inventoidaan maastossa asemakaavatasolla ja tarpeen mukaan yleiskaavatasoilla.
- Muiden 1700- ja 1800-lukujen vaihdetta vanhempien teiden (maakunnalliset tiet, kylästä kylään ja kirkolle johtavat paikallistiet) käytöstä jääneet osat inventoidaan

vain asemakaavoituksen yhteydessä ja tarpeen mukaan yleiskaavojen muuttuvan maankäytön alueilla; muutoin ne huomioidaan esimerkiksi inventointiraporttiin liitettävällä teemakartalla. Kylien alueiden sisäistä tie- ja polkuverkostoa ei inventoida kyläraitteja lukuun ottamatta.



Suuri rantatie kulkee Bölen kylänpaikan ohi Siuntiossa. Kuva: V.-P. Suhonen, Museovirasto.

Maastossa inventoitavien käytöstä jääneiden teiden sijaintitiedot ja mittasuhteet (tien ja sen ojien leveys, tiepenkan korkeus, tielinjauksen pituus jne.) arvioidaan käytettävissä olevan karttamateriaalin, ilmalaserkeilausaineiston ja maastohavaintojen perusteella sillä tarkkuudella kuin inventointiolosuhteet (aika, maasto-olosuhteet, lähdeaineisto) antavat myöten. Vanhat kartat, maatutkaluotaus ja joskus myös sijaintipaikan topografia voivat kertoa näkyvistä hävinneen tien todennäköisestä sijainnista ja mitoista. Pelloksi raivatun tien kohdalla riittävä inventointitieto sen linjauksesta on vanhan kartan asemoiminen nykykartalle. Umpeen kasvaneiden ja pelloksi raivattujen teiden tarkka rajaaminen tehdään maankäyttöhankkeiden yhteydessä inventointia täydentävillä koekaivauksilla.

Historiallisen tien sijaintikoordinaatiksi ilmoitetaan sen arvioitu keskikoordinaatti (ETRS-TM35FIN). Katkelmallisesti säilyneelle tielle annetaan joko koordinaatti sen keskeisimmän säilyneen osan perusteella (katkelmien välinen matka on lyhyt) tai muodostetaan jokaisesta tien osasta oma kohde omalla rekisteritunnuksellaan (katkelmien välinen matka on pitkä).

Maastoinventoiijat voivat tehdä ehdotuksen historialliseen tiehen liittyvästä suojavyöhykkeestä. Varsinaisesti teihin liittyvät suojat-alueet ja -sektorit ratkaistaan kuitenkin vasta maankäyttö- ja tienparannushankkeiden yhteydessä.

Historiallisia teitä tutkitaan ja dokumentoidaan periaatteessa samoilla menetelmillä kuin muita arkeologisia kohteita. Tapauskohtaisesti voidaan kuitenkin harkita riittävätkö uuden maankäytön alta väistymään joutuvan tien osan tutkimukseksi siihen tehtävät poikkileikkaukset ja maanpäälle näkyvien rakenteiden dokumentointi. Muinaismuistolain ulkopuolelle jäävien teiden kajoavien tutkimusten kustannuksista on sovittava erikseen maankäyttöhankkeen toteuttajan kanssa.

Historialliset tiet muinaisjäännösrekisterissä

Laji muinaisjäännösrekisterissä	Tietyyppi
Kiinteä muinaisjäännös	<ul style="list-style-type: none"> Käytöstä jäänyt keskiajan tai uuden ajan alun maantie ja sillanjäännös. Kiinteänä muinaisjäännöksenä rauhoitettuun asuin- tai työpaikkaan olennaisesti liittyvä tiejäännös.
Mahdollinen muinaisjäännös	<ul style="list-style-type: none"> Inventoimaton käytöstä jäänyt keskiajan tai uuden ajan alun maantie.
Muu kulttuuriperintökohde	<ul style="list-style-type: none"> Käytössä oleva keskiajan tai uuden ajan alun maantie. Käytöstä jäänyt 1700- ja 1800-luvun vaihdetta vanhempi tie (maakunnallinen tie, kylästä kylään ja kirkolle johtavat paikallistie)

Historialliset tiet ovat muinaisjäännösrekisterissä joko kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita kulttuuriperintökohteita (ks. taulukko yllä).

Keskiaikaiset ja uuden ajan alun yleisten maanteiden ja siltojen jäännökset ovat muinaisjäännösrekisterissä kiinteitä muinaisjäännöksiä. Mikäli käytöstä jäänyttä

keskiaikaisen ja uuden ajan alun maantien linjausta ei ole tarkastettu maastossa tai se on raivattu pelloksi, se viedään muinaisjäännösrekisteriin mahdollisena muinaisjäännöksenä. Käytössä olevat keskiaikaiset ja uuden ajan alun yleiset maantiet ovat muinaisjäännösrekisterissä muita kulttuuriperintökohteita.

Muut 1700- ja 1800-lukujen vaihdetta vanhemmat käytöstä jääneet tiet (maakunnalliset tiet, kylästä kylään ja kirkolle johtavat paikallistiet) voivat olla muinaisjäännösrekisterissä muita kulttuuriperintökohteita.

Historialliset tiet nimetään mahdollisuuksien mukaan joko niiden alkuperäisen tai vakiintuneen nimen mukaan, kuten Huovintie, Suuri rantatie, Ylinen Viipurintie jne. Nimeen liitetään lisäksi tieosuus (esim. Suuri rantatie, Mäkikylä-Myllykylä) tai kylän-/paikannimi (esim. Suuri Rantatie, Hanaböle; Suuri rantatie, Pähkinärinne). Mikäli historiallisen tiellä ei ole vakiintunutta nimeä, se nimetään päätepisteidensä mukaan (esim. Vanhakylä-Uusikylä).

Lähteet ja kirjallisuus

Arkeologisen kulttuuriperinnön opas (<http://akp.nba.fi/start>).

Enbuske, Matti 2009: Vuosisadat Pohjan teillä. Tiet, liikenne ja tiehallinto Oulun läänin alueella 1600-luvulta 2000-luvulle. Tiehallinnon Oulun tiepiiri.

Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset opas, tunnistaminen ja suojelu. Toim. M. Niukkanen, Museovirasto 2009.

Kuninkaallinen merikartasto 1791–1796: C. N. af Klerckerin johtama kartoitustyö Suomenlahdella. Toim. Harju, Erkki-Sakari ja Tiilikainen, Heikki. Helsinki: AtlasArt, 2009.

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

Masonen, Jaakko 1989. Hämeen Härkätie: synty ja varhaisvaiheet: varhainen maaliikenne arkeologisena sekä historiallisena tutkimuskohteena. Tie- ja vesirakennushallitus. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki, Valtion painatuskeskus 1989.

Salminen, Tapio 1993: Huovintie Satakunnassa: Oripään ja Ulvilan välisen keskiaikaisen maantien linjaus ja sen muutokset uudella ajalla. Tielaitos 1993.

Salminen, Tapio 1993: Suuri Rantatie = Stora Strandvägen. Tiemuseon julkaisuja 7. Helsinki.

Salminen, Tapio 1993: Pohjanmaan kautta: tiet ja tieliikenne Pohjanmaalla keskiajalta 1990-luvulle = Via Österbotten: vägar och vägtrafik i Österbotten från medeltiden till 1990-talet. Tiemuseon julkaisuja 15. Vaasa.

Salminen, Tapio 2014: Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika. Vantaa.

Suhonen, V.-P. 2007: Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007. Tutkimusraportti, Museovirasto.

Viertola, Juhani 1974: Suomen teiden historia. 1, Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen. Lahti.