



Tuusulan Rantatie

Museotien kunnossapitosuunnitelma

MIKKO PENTTI | LAURA SOOSALU



Tuusulan Rantatie

Museotien kunnossapitosuunnitelma

MIKKO PENTTI
LAURA SOOSALU

RAPORTEJA 21 | 2021

TUUSULAN RANTATIE

MUSEOTIEN KUNNOSSAPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Mervi Koivula ja Niina Repo

Kansikuva: Laura Soosalu

ISBN 978-952-314-925-0 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-925-0

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe	3
1 Lähtötiedot.....	4
1.1 Tuusulan Rantatien museotien sijainti.....	4
2 Tuusulan Rantatien historialliset vaiheet.....	6
2.1 Paikallinen liikennetarve.....	6
2.2 Hyrylä-Mäntsälä maantien syntyminen	7
2.3 Hyrylä-Mäntsälä maantie Ruotsin vallan aikana	9
2.4 Maantien kulku karttojen perusteella ja museotien historiallinen linjaus11	
2.5 Autonomian aika Tuusulan Rantatiellä	13
2.6 Tuusulanjärven taiteilijayhteisö.....	15
2.7 Autoliikenteen aika.....	16
2.8 Tuusulan Rantatie osana Väyläviraston arvokohteiden joukkoa.....	18
3 Nykytilan kuvaus.....	21
3.1 Maankäyttö	21
3.1.1 Kaavoitustilanne	21
3.1.2 Maanomistus.....	24
3.2 Ympäristö	24
3.2.1 Luonto ja maisema	24
3.2.2 Kulttuuriympäristö	32
3.3 Museotien tekniset lähtökohdat	33
3.3.1 Tien perustiedot.....	33
3.3.2 Tien kunto ja korjaukset	33
3.3.3 Tien kunnossapito	33
3.3.4 Liikenneturvallisuus ja opastus.....	33
4 Museotien kunnossapitosuunnitelma	35
4.1 Tavoitteet	35
4.1.1 Museotie.....	35
4.1.2 Maankäyttö	35
4.1.3 Maisema ja kulttuuriympäristö	35
4.1.4 Liikenneturvallisuus ja saavutettavuus	39
4.2 Museotien ja sen lähiympäristön hoidon vastuut ja yleisohjeistus	40
4.3 Alueurakkaan sisällytettävä museotien ja sen lähiympäristön	
kunnossapito	40
4.3.1 Museotien hoito	40
4.3.2 Tieympäristön ja maiseman hoito	40
4.4 Museotien ja tieympäristön pitkän aikavälin kunnossapito.....	41
4.4.1 Museotien korjaustarve.....	41
4.4.2 Museotien kunnossapito.....	41
4.4.3 Museotien saavutettavuus.....	42
4.5 Tiedonhallinta	43
Lähteet ja kirjallisuus	44
Liitteet	46

Esipuhe

Tuusulan Rantatien museotien kunnossapitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Se on Väyläviraston arvokohteiden joukkoon kuuluvan museotien ja sen lähiympäristön kunnossapitoa koskeva suunnitelma, johon sisältyvät tiedot tien säilytettävistä arvoista, kunnossapidon tavoitteet ja toimenpiteet sekä arvio pitkän aikavälin korjaustarpeista

Kunnossapitosuunnitelman tavoitteena on varmistaa museotien kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen pitkäjänteisesti. Suunnitelman tarkoituksena on palvella museotien koko kunnossapidon hankinnan prosessia ohjelmoinnista urakointiin ja kohteen kunnon seurantaan. Tilaajan edustaja työssä on ollut ympäristöasiantuntija Johannes Järvinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina työssä on ollut Mobilia, vastuuhenkilönä amanuenssi Mikko Pentti. Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut maisema-arkkitehti Niina Repo.

Työ aloitettiin maastokatselmuksella Tuusulan Rantatiellä toukokuussa 2021. Maastokatselmuksessa Tuusulan kuntaa edustivat kaavoituspäällikkö Anne Olkkola, kaavasunnittelija Terhi Wermundsen, liikenneinsinööri Jukka-Matti Laakso, kulttuuri- ja museotoimenjohtaja Ulla Kinnunen ja museoamanuenssi Jaana Koskenranta ja Järvenpään kaupunkia kokoelma-amanuenssi Leena Kauppinen. Mukana oli myös maisema-arkkitehti Marja Mikkola. Uudenmaan ELY-keskusta edustivat aluevastaava Mika Blom ja perinneyhdyshenkilö Annika Sarkkola. Hoidon alueurakoitsijaa edustivat Julius Weckman ja Anniina Rantamäki YIT:stä. Työn aikana on oltu yhteydessä myös muihin Tuusulan kunnan ja Uudenmaan ELY-keskuksen asiantuntijoihin.

1 Lähtötiedot

1.1 Tuusulan Rantatien museotien sijainti

Tuusulan Rantatie (tai Tuusulanjärven rantatie), yhdystie 11609, johtaa etelästä Tuusulan kirkonkylältä pohjoiseen lähelle Järvenpään kaupungin rajaa. Tie kulkee Tuusulanjärven itärannan suuntaisesti n. 100-200 metrin etäisyydellä rannasta. Tietä reunustaa vaihdellen asutus pihoineen (kuva 1) ja pienet peltoaukeat. Tie on hyvin säilynyt ja pituudeltaan 3,6 kilometriä. Rantatie liittyy molemmista päistään Järvenpääntielle (seututie 145), (kuva 3). Järvenpääntie valmistui vuonna 1959, jolloin vanha tie jäi paikallistieksi. Museoitu tieosuus noudattelee lähes alkuperäistä linjaustaan. Rantatie kulkee valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön Tuusulan Rantatien kulttuurimaiseman läpi. Tie tunnetaan erityisesti sen varrella 1900-luvun alussa asuneista taiteilijoista. Tie otettiin museotieksi vuonna 1982. Tien eteläpäässä sijaitsee nykyinen museotien opastusalue.

Tuusulan Rantatieltä on etäisyyttä Tuusulan Hyrylään n. 2,5 kilometriä, Järvenpäähän n. 3,5 kilometriä ja Keravalle n. 4 kilometriä (kuva 2).



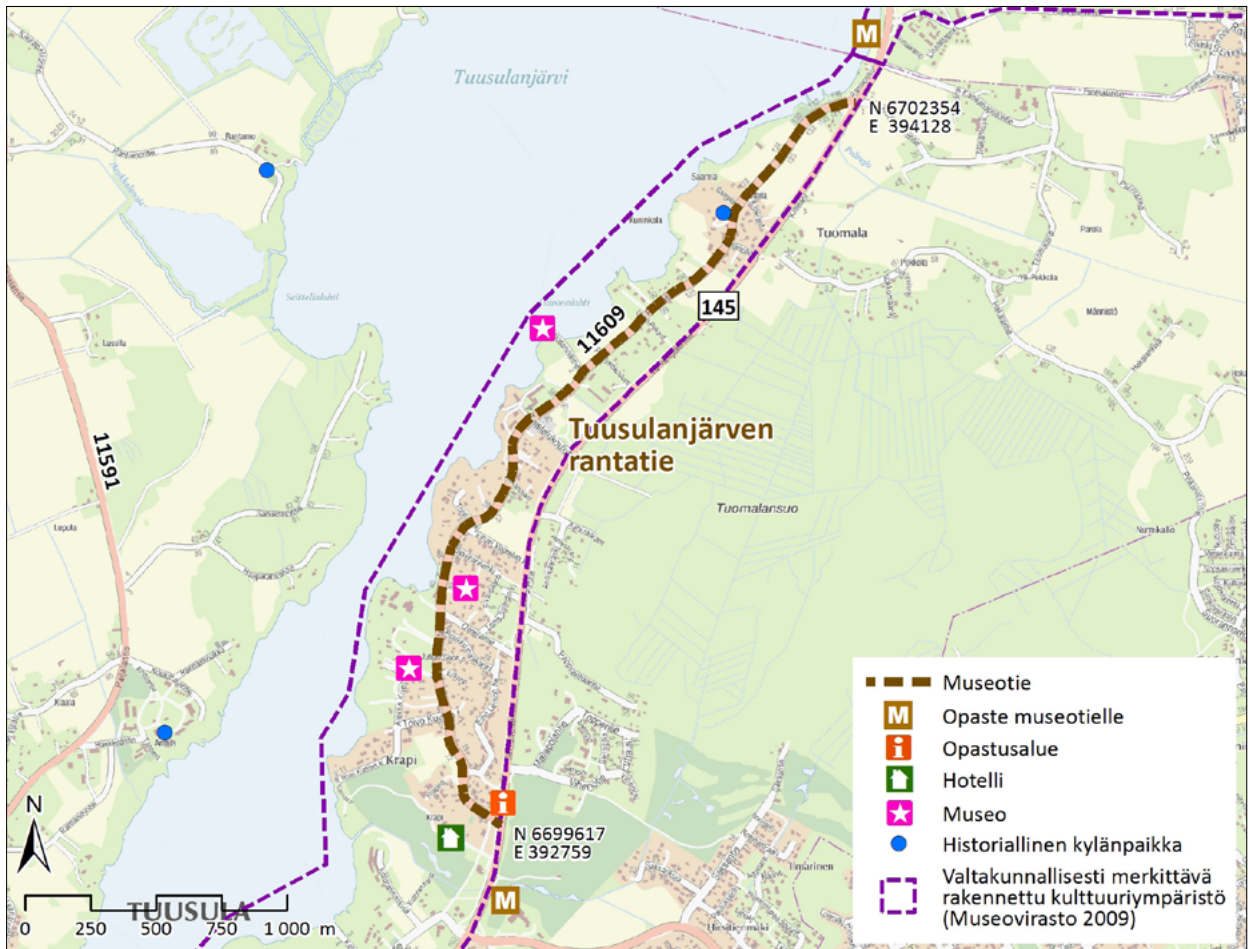
Kuva 1. Museotien eteläosassa tietä reunustaa rakennettu ympäristö, ja piha-aidat, puut ja pensaat ovat paikoin lähes kiinni tiessä. Kuva Laura Soosalu.

Sjaintitiedot

Kunta: Tuusula
 Karttalehti: 204306, L4143, L4144
 Tieosoite: 11609/1/0 – 11609/1/3574
 Koordinaatit: pohjoispää N 6702354 E 394128,
 eteläpää N 6699617 E 392759
 Pituus: 3,6 km
 Etäisyydet: Tuusula (Hyrylä) 2,5 km
 Järvenpää 3,5 km
 Kerava 4 km



Kuva 2. Museotien sijaintitiedot. Karttaote ELY-keskuksen kohdekartista. Pohjakartta Karttakeskus Oy, Lupa L4377.



Kuva 3. Museotie ja siihen liittyvä valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön Tuusulan Rantatien kulttuurimaisen (Museovirasto 2009) aluerajaus. Karttaote ELY-keskuksen kohdekartista. Pohjakartta Karttakeskus Oy, Lupa L4377.

2 Tuusulan Rantatien historialliset vaiheet

2.1 Paikallinen liikennetarve

Tuusulanjärven ympäristön asutus on syntynyt rautakauden ja keskiajan kuluessa. Perinteisen käsityksen mukaan pronssikauden jälkeen asumaton Uudenmaan alue on ollut Hämeestä lähtöisin olevien eränkävijöiden metsästys- ja kalastusalueita, jonne on 1200-luvulla syntynyt ruotsalaisten uudisasukkaiden asuttamia kyliä ensin rannikolle ja vähitellen sisämaahan. Viime aikoina on kuitenkin löytynyt arkeologisia jäänteitä, jotka viittaavat jatkuvaan pysyvään asutukseen rautakauden läpi. Vaikka uudet arkeologiset löydöt ovat jossain määrin muuttaneet kuvaa Uudenmaan rautakauden asutuksesta, näyttää silti siltä, että Tuusulanjärven alueen asutus nimistön perusteella on ollut hämäläisperäistä. Tämä tarkoittaa, että Uudeltamaalta on jo rautakaudella ollut lähinnä polkuja muistuttavia, osittain kulkukelpoisia jokia hyödyntäviä ja joskus vilkkaastikin kuljettuja reittejä Vanajan Hämeen suuntaan. Eränkävynnin ohella hämäläiset näyttäsivät harjoittaneen Uudenmaan rannikolla myös merikalastusta. Keskiajalla näiden reittien pohjalta rakennettiin maantie, Hämeentie, joka kulki Hämeenlinnasta Helsingin pitäjän kirkolle, eli nykyiselle Vantaan pyhän Laurin kirkolle ja meren rantaan. Tiestä muodostui vähitellen tärkeä kauppatie ja keskisen Uudenmaan talonpoikaispurjehdus Suomenlahden vastarannalla sijaitsevan Tallinnan kaupungin kanssa oli ilmeisen vilkasta.

Pysyvä maanviljelysasutus Tuusulanjärven rannalle on syntynyt 1000–1200-luvuilla, eli ruotsalaisten uudisasukkaiden saapuessa alueelle 1200- ja 1300-lukujen vaihteessa he ovat jo kohdanneet sisämaassa kiinteää asutusta. Keskiajalla ja uuden ajan alussa järvi tunnettiin Kaukajärvenä, mikä kuvaa sen sijaintia Hämeen suunnasta nähtynä. Järven itärannalle syntyivät Hyökkälän, Tuusulan, Tuomalan sekä Järvenpään ja länsirannalle Vanhakylän, Ruskelan ja Paijalan kylät, joista kussakin oli vielä 1500-luvulla vain muutama talo. Vuonna 1543 kaikissa kylissä oli yhteensä 28 taloa, joista 24 oli järven itärannan kylissä, joiden kautta nykyinen museotie kulkee. Talonpojille olennaisia kulkemisen syitä myöhäiskeskiajalla ja uuden ajan alussa olivat myllymatkat, käräjämatkat ja voutien tekemät veronkantamatkat. Järven eteläpäässä

Tuusulanjoen Kaukajärvenkoskessa sijaitsi alueen kylien yhteinen vesimylly. Järven pohjoispään asukkaat taas kävivät jauhamassa jyvänsä alun perin ilmeisesti Keravanjoen varressa ja myöhemmin 1600-luvun lopulla Kellokoskella. Lisäksi Vanhakylässä oli viimeistään 1600-luvulla tuulimylly. Käräjille Tuusulanjärven asukkaat matkasivat vielä oman kirkkonsa perustamisen jälkeenkin naapuripiitajien käräjäpaikoille. Verotuksen osalta on tiedossa vuoden 1556 liha-apuveron kantajien reitti, joka Tuusulan, Hyökkälän ja Hyrylän kylien välillä ja Järvenpään ja Tuomalan välillä ilmeisesti noudatti myöhemmän maantien reittiä. Tässä välissä veronkantaja kiersi kaukana lännessä Nurmijärvellä asti, joten vaikka vouti ei kulkenut koko järven itärannan matkaa, on hyvin mahdollista, että kulkureitti oli olemassa.

Keskeisin kulkemisen syy keskiajan ja varhaisen uuden ajan Suomessa olivat kirkkomatkat, joita tehtiin alun perin pyhiinvaelluksina, mutta myöhemmin koko väestön säännöllisinä kokoontumisina jumalanpalveluksiin. Nykyisen Tuusulan asukkaat kuuluivat ennen Tuusulan kirkon rakentamista ja seurakunnan perustamista kolmeen eri seurakuntaan. Lahelan ja Hyrylän kylien asukkaat kävivät Helsingin pitäjän kirkossa, Rusutjärven ja Nahkelan asukkaat Nurmijärvellä ja Tuusulanjärven rantakyläen asukkaat Sipoossa. Helsinkiin kuljettiin Hämeen tietä pitkin ja Nurmijärvellekin johti kohtuullinen tie. Sipoon kirkolle sen sijaan kuljettiin pääosin kinttu-polkuja pitkin lähellä Yli-Keravan kylää sijaitsevan Keravanjoen ylittävän ilmeisen vaatimattoman sillan kautta. Tänne johti polkumainen tieyhteys sekä Tuusulan, Tuomalan että Järvenpään kylistä. Tuusulanjärven vastarannalta matka aloitettiin vuodenajan ja sään salliessa järven ylityksellä, mutta myös järven kiertäviä kyliä yhdistäviä polkuja oli varmasti olemassa. Muutenkaan järveä ei menneisyydessä pidä ajatella kyliä toisistaan erottavana luonnonesteinä, vaan enemmänkin asukkaiden pääasiallisena kulkureittinä sekä kesällä että talvella. Maunu Eerikinpojan lain mukaan jokaisesta kylästä olisi pitänyt päästä kirkolle yleistä tietä pitkin, mutta käytäntö tässäkin tapauksessa osoittaa, ettei lakia aina noudatettu.

2.2 Hyrylä-Mäntsälä maantien syntyminen

Helsingin kaupungin perustaminen keskisen Uudenmaan kauppakeskukseksi alkoi 1500-luvulla muuttaa alueen liikenneoloja, vaikkakin hieman eri tavalla, kuin kuningas Kustaa Vaasa oli tarkoittanut. Helsinki perustettiin alun perin Vantaanjoen suulle tavoitteena kilpailla Tallinnan kanssa Suomenlahden kaupan hallinnasta. Kaupungin sijainti oli kuitenkin epäedullinen vaarallisen rannikon vuoksi ja Tallinnan asema kauppakeskuksena oli jo vakiintunut. Helsingin ja sisämaan väliset tieyhteydet nousivat merkittävään asemaan Liivinmaan sotien aikana 1550-luvulta lähtien. Ruotsi sekaantui Liivinmaan saksalaisen ritarikunnan, Venäjän, Tanskan ja Puolan väliseen sotaan vuodesta 1561 alkaen, jolloin Pohjois-Viron ja Tallinnan asukkaat vannoivat uskollisuuden valan Ruotsin kuninkaalle saadakseen apua Venäjän hyökkäystä vastaan. Sekava sota, joka lopulta päättyi vasta 1580-luvulla, johti Tallinnan ja Liivinmaan pohjoisosien siirtymiseen Ruotsin hallintaan. Tällöin Ruotsin kruunulla ei enää ollut tarvetta kilpailla kaupassa Tallinnan kanssa. Sodan kestäessä ja myöhemmin Ruotsin ja Puolan välisten sotien aikana Helsingistä ja Uudenmaan rannikosta kehittyi tärkeä sotilas- ja tarvikekuljetusten keskittämisaalue. Lähellä Tallinnaa sijaitseva Helsinki nousi kuljetusreittien keskipisteeksi 1500-luvun loppupuolella. Heikosta kaupallisesta menestyksestään huolimatta Helsinki oli myös tapuli kaupunki, jolla oli laajat oikeudet ulkomaankauppaan. Tuusulasta Helsinkiin kuljetettiin pääasiassa puutavaraa, lihaa, viljaa ja tervaa.

Keskisen ja itäisen Uudenmaan tiestö muodostui keskiajalla rannikolla Kirkkonummen, Espoon, Helsingin pitäjän, Sipoon ja Porvoon kautta kulkevasta Suuresta rantatiestä sekä siltä sisämaahan suuntautuvista Helsingin pitäjän kirkolta Hyrylän, Hyvinkään ja Hausjärven kautta kohti Hämeenlinnaa kulkevasta Hämeen tiestä, Porvoosta Mäntsälän kautta kohti Hollolaa kulkevasta Vanhasta Porvoontiestä ja Mäntsälästä Hausjärven kautta Hämeenlinnaan kulkevasta tiestä. Hyrylästä Mäntsälään kulkevan, Helsingistä ja Porvoosta Hämeenlinnaan johtavia teitä yhdistävän maantien syntymisen on nähty liittyvän Helsingin kaupungin Päijät-Hämeen kauppaan liittyviin intresseihin. Maantien raivauksista Koskelta, Mäntsälästä ja Tuusulasta Helsinkiin ehdottivatkin juuri Helsingin porvarit vuoden 1680 valtiopäivillä. 1600-luvulla maantiellä tarkoi-

tettiin hevosvaunuilla kuljettavissa olevaa tietä, jonka tuli olla vähintään kymmenen kyynärän (6 metri) levyinen, vaikkakin käytännössä lakia ei tien leveyden suhteen noudatettu. Maantie ei syntynyt tyhjästä vaan reitillä on ollut jo aiemmin polkuja ja ratsupolkuja yhdistämässä alueen kyliä. Jotain voi päätellä myös siitä, että Kellokoskelle saakka tie noudattelee luonnollisia maastonmuotoja ja hyödyntää kovia maalajeja, kun taas Kellokosken ja Mäntsälän välillä tie pyrkii kulkemaan suorinta reittiä. Tämä tarkoittaa, että koska talonpoikainen tienrakennus on yleensä pyrkinyt välttämään raskaita pohjatöitä vaativaa savimaille rakentamista, Mäntsälään johtavan tien loppuosa on peräisin vasta 1600-luvun loppuvuosikymmeniltä.

Kulkemista Tuusulan ja nykyisen Kellokosken välillä lisäsi Tuusulan kirkon rakentaminen 1643 ja itsenäisen seurakunnan perustaminen kymmenen vuotta myöhemmin. Tuusulan kirkko rakennettiin Vanhakylän kartanon isännän Nils Stälhanan tuella. Kirkon rakentamisen syyt liittyivät hankaliin kulkureitteihin, mutta myös siihen, että Sipoon kirkkoherra oli ruotsinkielinen ja Tuusulan talonpojat taas suomenkielisiä. Hyrylä-Mäntsälä-maantie oli varmuudella vaunuille kulkukelpoisessa kunnossa 1690-luvulla. Tältä ajalta on säilynyt useita tiluskarttoja tien varren kylistä, joissa maantie on piirretty. Lisäksi on tieto uuden maantien rakentamisen aiheuttamista viljatappioista, joiden perusteella asukkaat anoivat korvauksia. Tieyhteyden merkityksen kannalta on mielenkiintoista, että tien varressa sijaitseva 1600-luvun lopulta lähtien Mäntsälän seurakuntaan kuulunut Ohkolan kylä oli alun perin osa Sipoon seurakuntaa. Tässäkin on huomioitava, että tuusulalaisten tapaan Ohkolan asukkaat olivat suomenkielisiä ja Sipoon emäpitäjä ruotsinkielinen. Mäntsälässä on ollut oma kirkko jo 1500-luvun lopulla ja Mäntsälän kirkonkylä oli huomattavan lähellä Ohkolaa. Ohkolan kylän 1693 piirretyn tiluskartan perusteella kylän talot sijoittuivat jo tähän aikaan Tuusulaan johtavan tien varteen. Mäntsälä-Tuusula tieyhteyden on siis täytynyt tavalla tai toisella olla olemassa asukkaiden kirkkotienä jo ennen ruotuväkilaitosta.

Paras todiste tien rakentamisesta on Uudenmaan jalkaväkirykmentin sotilaiden ja upseerien asuinpaikkoja, kokoontumispaikkoja ja näiden välisiä kulkureittejä kuvaava kartta vuodelta 1696

(kuva 4). Siinä tie on ensimmäisen kerran esitetty kokonaisuudessaan. Ohkolan ruutosotamiehet kuuluivat Helsingin komppaniaan ja kylästä täytyisi olla hyvä tieyhteys komppanian kokoontumispaikalle Tuusulan kirkonkylässä ja pataljoonan kokoontumispaikalle Sipoon kirkolla. On syytä huomioida, että kartan perusteella myös Hirvihaaranjoen varren kylien sotamiehet kuuluivat Helsingin komppaniaan. Uuden maantien ohella kartalta erottuvia tieyhteyksiä lähialueella ovat Helsingistä Hämeenlinnaan johtava maantie, Porvoosta Mäntsälän

kautta Hämeenlinnaan johtava maantie ja Tuusulan kirkolta Sipoon kirkolle johtava pienempi tieyhteys. Ruutosotamiesten asuntoja kartalle on merkitty Järvenpäähän yksi, Tuomalaan yksi, Tuusulan kirkonkylään yksi, Hyrylään, Hyökkälään ja Rusutjärvelle yhteensä viisi ja vastarannan Paijalaan kaksi. Ohkolan kylässä ruutumiehiä oli peräti neljä.



Kuva 4. Uudenmaan jalkaväkirykmentin karta vuodelta 1696 on varhaisin Uudenmaan tiestöä suhteellisen tarkasti kuvaava kartta. Tässä osasuurenoksessa näkyy Hyrylä vasemmassa alakulmassa ja Mäntsälä oikeassa yläkulmassa. (Riksarkivet).

2.3 Hyrylä-Mäntsälä maantie Ruotsin vallan aikana

Hyrylä-Mäntsälä-välin reittien parantaminen maantieksi tarkoitti tien leventämisen ohella myös uusien siltojen rakentamista. Näidenkin tuli Maunu Eerikinpojan maanlain nojalla olla kymmenen kynnärän levyisiä tien tapaan. Uudella maantiellä oli 1600- ja 1700-lukujen karttojen perusteella kymmenen siltaa. Etelästä lähtien Tuusulan kirkonkylässä sijaitsivat Ylönojan ja Piiliojan sillat, Tuomolassa Pelinojan silta, Järvenpäässä Räikilänojan silta, Kellokoskella Allopinojan ja Kellokosken sillat, Ohkolassa Ohkolan silta ja Mäntsälässä Kyläjoen, Hirvihaaranjoen ja Ali-Maisalan sillat. Näiden lisäksi on voinut olla pienempiä rumpuja, joita ei aina ole merkitty karttoihin. Vuoden 1756 laki määräsi tekemään kaikki pienemmät sillat maan- kihlakunnan- tai pitäjänteillä kivistä. Suuremmat sillat sai rakennusteknisistä syistä tehdä puusta. Lakia ei varsinaisesti aina noudatettu, mutta 1700-luvun loppupuolella alkoi kiven laajamittaisempi käyttö sillanrakennuksen materiaalina. Museotiesuudella sijaitsevan Pelinojan sillan rakennusajankohdasta ei ole tiedossa, mutta se on rakennettu kivistä samaan tapaan kuin varmuudella 1700-luvulta peräisin olevat Espoonkartanonsillat. Karttalähteiden perusteella siltapaikka on sama, kuin 1700-luvulla. Valtion ottaessa maantiet ja maantiesillat hoitoonsa 1920-luvun alussa, Pelinojan sillasta todettiin, että sen sivumuurit on korjattava. Tämä kunnostustyö tehtiin vuonna 1933, jolloin siltaan lisättiin rautaputkikaiteiden tilalle kiviset kaidepylväät ja sen sivujen kivilatomukset kunnostettiin.

Vuonna 1649 kestikievarijärjestys määräsi asettamaan Ruotsin valtakunnan maanteille peninkulmapatsaat ruotsalaisen peninkulman eli 10 688 metrin välein ja neljäsosapeninkulmapatsaat ruotsin virstan, eli 2672 metrin välein. Suomessa varmoja lähteitä välimatkapatsaiden olemassaolosta on 1600-luvun lopusta. Patsaita tarvittiin, koska sekä kestikievarilaitoksen että postilaitoksen taksat perustuivat kuljettuihin etäisyyksiin, jotka tuli pystyä luotettavasti mittaamaan ja osoittamaan. Suomessa teiden mittausta suoritettiin 1655, jolloin siirryttiin suomalaisesta peninkulmasta ruotsalaiseen peninkulmaan mittayksikkönä. Muutos oli pieni, vain kaksi metriä peninkulmaa kohden. Patsaat olivat puusta veistettyjä öljymaalattuja pylväitä, joita kivistä ladottu nelikulmainen arkku tuki. Peninkulmapatsaiden, eli virstanpylväiden tutkimuksellise-

na ongelmana on, että ne on ensimmäistä kertaa piirretty kartalle vasta 1700-luvun lopulla. Ei siis ole varmoja todisteita, että niitä olisi kaikilla maanteilla välttämättä ollut vielä 1600-luvulla, vaikka laki näin määräsi. Voi kuitenkin olettaa, että varsinkin tärkeimmillä maanteilla patsaita on ylläpidetty lakien mukaisesti ja että Hyrylä-Mäntsälä-maantiellekin ne on asetettu tien maantieksi parantamisen yhteydessä. Suuren Pohjan sodan ja venäläismiehityksen jälkeen patsaat on joka tapauksessa ollut tarpeen uusida 1720-luvulla.

Ensimmäinen kartta, johon virstanpylväiden sijainnit museotien alueella on tarkasti merkitty, on osa sotilastarkoituksiin koottua rekognosointikarttastoja, joka piirrettiin kuningas Kustaa III:n määräyksestä 1770-luvulta lähtien. Rekognosointikarttoihin kuului painettu lähes koko eteläisen ja itäisen Suomen kattanut kartasto, yleisluontoinen erityisesti asutusta, teitä ja vesistöjä esittänyt tiekartasto sekä erittäin tarkkoja paikallisia maastokarttoja. Kartat tehtiin sotilaallisiin tarkoituksiin ja ne olivat lähtökohtaisesti salaisia. Tuusulan osalta kartoitus tehtiin vuonna 1780 ja koko tiekartasto oli valmiina vuoteen 1790 mennessä. Kartan perusteella Rantatiellä ensimmäinen täyden peninkulman patsas oli Hyökkälän kylän länsireunalla. Peninkulman patsaat muodostuivat molemmin puolin tietä sijaitsevista puupylväistä. Ensimmäinen neljäsosapeninkulman, eli virstan patsas oli Aleksis Kiven kuolinmökkin paikkeilla tien järvenpuolella. Seuraava oli heti Tuomalan kylän pohjoispuolella ja siitä seuraava ennen Järvenpään kylää. Peninkulma tuli täyteen nykyisen Järvenpään Kartanonseudun alueella. Asetusten mukaan pylväät olisi pitänyt uusida kivisinä vuodesta 1734 lähtien. Suomessa kivisistä peninkulmapatsaista alkaa olla tietoja kuitenkin vasta 1750-luvulta lähtien. Kivimerkkien pystytys oli pitkälti maaherrojen aktiivisuuden varassa ja liittyi usein kuninkaallisiin vierailuihin. Täytyy muistaa, että Ruotsin kuninkaat Adolf Fredrik ja Kustaa III olivat pitkästä ajasta ensimmäisiä kuninkaita, jotka matkasivat myös Suomen puolella 1752 ja 1775, sekä uudelleen sotatoimien aikana 1788–1790. Kuninkaiden matkareittien varrella maaherrat usein määräisivät uusimaan tiemerkinnet määräysten mukaisina. Tämä kuitenkin tapahtui vain tärkeimmillä maanteilla ja on epätodennäköistä, että museotien alueella olisi ollut kivisiä virstanpylväitä.

Kestikievarit olivat paikkoja, joista matkalainen sai tarvittaessa yösijan, ruuan ja kyydin seuraavalle kievarille. Kievarikyytejä hoitivat paikalliset talonpojat omine hevosineen veroluonteisena rasiukse-
na. Sen sijaan kievaritalojen isännät oli vapautettu osasta veroja ja muita velvollisuuksia. Tuusulan vanhin kestikievari on ilmeisesti ollut Vanhan Hämeentien varressa sijainnut Hyrylän Gästgivars, joka sijaitessaan lähellä Hyrylän risteystä, palveli myös Rantatien matkalaisia. Järvenpään Kyrölän tilalla oli kestikievari 1720-luvulta 1770-luvulle, mutta ilmeisesti sillä ei tämän jälkeen riittänyt asiakkaita Hyrylän ja Kellokosken kievareiden läheisyyden vuoksi. Kievarisääntöhän määräsi, että kestikievareiden tuli sijaita korkeintaan kahden peninkulman etäisyydellä toisistaan ja Hyrylän ja Järvenpään etäisyys on vain hieman yli $\frac{3}{4}$ peninkulmaa. Järvenpään kievari sijaitsi kylätontista etelään nykyisen Keski-Uudenmaan ammattiopiston alueella. Sekä Gästgivars, että Kyrölä olivat 1600-luvulla myös rustholleja, eli ne varustivat verohelpotuksia vastaan ratsumiehen kuninkaan armeijaan. Kyseessä olivat siis alueen vauraimmat talonpoikaistilat.

Kestikievareiden lisäksi teiden varsilla oli myös krouveja, jotka olivat alkoholin ja ruuan tarjoiluun oikeutettuja. Krouveja lähialueella oli Tuusulan kirkonkylässä everstiluutnantti Danckvardtin omistama krouvi 1790-luvulla ja Kellokosken krouvi, joka oli toiminut jo 1600-luvulla ja uudelleen Kyrölän kievarin 1773 tapahtuneen tulipalon jälkeen. Lisäksi Tuusulan pappila oli muiden pappiloiden tapaan säätyläismatkaajien majoituspaikkana. Kievarijärjestelmän ohella toinen viranomaisten määräämä, mutta talonpoikien ylläpitämä tienkäyttötapa oli postitalos. Rantatiellä postin kuljetus aloitettiin 1720-luvulla. Postilinjan lähtöpiste oli Hyrylässä Hämeentien varressa sijaitseva Postin talo. Postitaloja oli Järvenpään Juholassa ja Ohkolassa. Postin kuljetus linjalla kuitenkin lopetettiin jo ennen 1700-luvun puoliväliä. Postitalos toimi siten, että kirjeitä kuljetettiin hevosella tai jalan aina seuraavaan postitaloon asti ja sieltä paluuposti haettiin toiseen suuntaan. Kirjeiden lähettäminen oli vain kirkon, kruunun ja säätyläisten oikeus.

Kellokosken teollisuuden syntyminen vaikutti myös maantien oloihin varsinkin 1700-luvun loppupuolella. Kellokoskella oli jo 1600-luvulla Järvenpään kylän vesimylly. 1769 Kellokosken tilan omistaja Erik Olander anoi oikeutta perustaa koskeen saha, mistä teollinen toiminta 1790-luvulle tultaessa laajeni myös metalliteollisuuteen. Marie-

forsin ruukin perustaminen nosti kylän väkimäärää huomattavasti. Kellokoskella oli lisäksi kaksi tervauunia, tiiliuuni, tervamakasiini ja punamultasulatto, eli kyse oli jo 1700-luvun lopulla monipuolisesta teollisuuskeskittymästä. Kellokoski sijaitsee Kera-
vanjoen varressa ja joki oli koskivoiman lisäksi ruukin tuotteille tärkeä kuljetusväylä kohti Helsinkiä. Maantiellä oli kuitenkin myös tärkeä merkitys kuljetuksissa ja työvoiman liikkumisessa. Ruukista valitettiin tien kunnosta 1770-luvulla. 1788 ruukin mainittiinkin sijaitsevan hyvän maantien varrella, eli valitukset viranomaisille tuottivat tulosta.

Teiden kunnossapito kuului vanhastaan talonpoikien velvollisuuksiin. Tierasitus jaettiin manttaalien eli käytännössä talonpoikaistalojen laskennallisen varakkuuden perusteella. 1700-luvulla talonpoikaistalojen ohella myös aatelisten säterit ja kruunun kuninkaankartanot ja latokartanot velvoitettiin tienpitoon. Samaan tapaan kuin sotalaitoksen ylläpidossa, myös siltojen yhteydessä pitäjät jaettiin ruoduksi, jotka ylläpitivät siltojen osia. Kylätiet ja kirkkotiet olivat kyläläisten hoidossa. Kruunun maantiet taas jaettiin osiksi, joista kustakin vastasi yksittäinen talo. Manttaalia kohden ylläpidettävää maantietä oli koko maan tasolla noin 600 metriä manttaalia kohden. Tiheämmin asutuilla alueilla, joihin Tuusulakin kuului, rasiitus oli tätä pienempi. Käytännössä tierasitus tarkoitti hiekan, puun, risujen ja havujen kuljetusta kunnostuspaikalle, kuoppien täyttöä ja ojien kaivuuta. Raskainta oli yleensä se, että tieosuudet sijaitsivat usein huomattavan etäällä niitä hoitavista taloista, jolloin tietöitä tehdessä jouduttiin olemaan pitkäänkin poissa ja yöpymään työmaan läheisyydessä. Erityisen suurista töistä, kuten suurten siltojen ylläpidosta vastasivat kokonaiset pitäjät tai jopa kaikki alueen pitäjät yhteisesti.

Teiden kunnossapito oli pitkään hyvin epäsuositua, koska teiden ylläpidosta vastanneet talonpojat hoitivat omat kuljetustarpeensa tavallisesti talvisin talviteitä pitkin. Käytännössä talonpojilla oli pitkään suuri valta päättää, minkälaisessa kunnossa he halusivat ylläpitämiään teitä pitää. Teiden hoidosta päätettiin käräjillä, jotka myös rankaisivat velvollisuuksistaan laistaneita. Tuusulassa 1500-luvulla ja 1600-luvun alussa teiden ja siltojen ylläpidon laiminlyönti oli yleisin syy tuomioille. Tilannetta paransi tievoudin palkkaaminen kuntaan: tehokkaampi valvonta paransi myös velvollisuuksien noudattamista. 1621 Sipoon neljänneskuntiin palkattiin kuhunkin kaksi siltojen tarkastajaa, jotka huolehtivat myös teistä ja aidoista. Kaukjärven neljänneksen,

eli Tuusulanjärven lähialueen siltojen tarkastaja Klemet Tuomaanpoika vaati vuonna 1631 kaikilta alueensa talollisilta kolmen markan sakon siltojen ja teiden kunnostuskäskyn noudattamatta jättämisestä, muuten tuomiot huonoista teistä ja silloista koskivat yksittäisten siltaruotujen tai talojen vastuita. 1600- ja 1700-luvuilla kärryjen ja vaunujen yleistyminen asettivat uudenlaisia vaatimuksia myös teiden kunnolle. Valtiollisella tasolla tienpitoon puututtiin vasta 1734 maaherran ohjesäännössä, jossa maaherroille annettiin oikeus ja velvollisuus valvoa kruunuvoutteja, nimismiehiä ja neljännesmiehiä sekä tehdä esityksiä ja suunnitelmia teiden ja siltojen parantamiseksi. Tästä lähtien talonpojat olivat velvollisia aloittamaan tietyön ja hankkimaan siinä tarvittavat tarveaineet heti kun hanke oli maaherran tai keskushallinnon hyväksymä. Käräjät eivät siis enää voineet viivyttää paikallisesti tarpeettomiksi katsomiaan hankkeita.

2.4 Maantien kulku karttojen perusteella ja museotien historiallinen linjaus

Vuoden 1688 maanmittarien johtosääntö määräsi, että karttoihin tuli merkitä muun muassa maaperän laatu, metsät sekä kaikenlaiset taloudelliset ilmiöt ja laitokset. 1600-luvun lopulla kartoituksen tarkoituksena Uudellamaalla olivat reduktio, eli maatilojen palauttaminen aatelilta kruunulle, ruotujakolaitoksen tarpeet sekä maatilojen verollepano. Vanhimmat Tuusulan Rantatietä kuvaavat kartat ovat 1690-luvulta. Vuodelta 1693 on säilynyt Hyrylän kylän tiluksia ja Ohkolan kylän metsiä ja tiluksia kuvaavat pienimittakaavaiset kartat. Hyrylän karttaan Hyrylä-Mäntsälä-maantietä ei kuitenkaan ole piirretty, kartassa näkyy vain Vanha Hämeentie Helsingin pitäjän kirkolta Hämeenlinnaan. Sen sijaan samana vuonna piirretyssä Ohkolan kartassa maantie on selvästi piirrettynä. 1696 piirrettiin vastaperustetun Uudenmaan jalkaväkirykmentin majoitus ja kokoontumiskartta, joka ensimmäisen kerran kuvasi maantien koko matkaltaan. 1697 kylien kartoitus eteni Hyökkälän, Tuomalan, Järvenpään ja Vanhakylän alueelle Tuusulanjärven pohjoispäähän. Kylät omistuksineen kuvattiin samaan karttaan, jossa näkyy myös Rantatien kulku (kuva 5). Tosin Hyökkälän karttaan tietä ei ole kuvattu. Tuusulan kirkonkylästä ensimmäinen kartta on vasta vuodelta 1706. Tässä kartassa näkyy myös maan-

tien kulku Hyökkälässä. 1600-luvun ja 1700-luvun alun kartat eivät kuitenkaan ole riittävän tarkkoja maantien tarkan kulun tutkimiseen.

1747 Suomen maanmittauskomissio sai uuden ohjesäännön, jonka mukaan myös maantiet kaikine erikoisuuksineen oli mitattava ja merkittävä tarkasti kartoille. Pienemmät tiet ja talvitiet sen sijaan voitiin edelleen piirtää luotettavien kertomusten mukaan. Tämä paransi huomattavasti karttojen luotettavuutta. Toinen kartoitusta parantanut tapahtuma 1700-luvun lopulla oli isojako, joka vaati talojen maiden mittaamista tarkasti. Isojakokartat tehtiin komission ohjesäännön mukaisesti, joten niihin piirrettiin myös tiet ja pienemmät polut. Isojako tehtiin maanomistajan toivomuksesta, joten se eteni eri pitäjissä ja kylissä eri tahtiin. Tuusulan kirkonkylässä isojako aloitettiin jo 1758 kylän keskustan sarkajakotiluksista. Aloitteellinen osapuoli oli luultavasti pitäjän edistysmielinen kirkkoherra. Muut alueen kylät ryhtyivät isojakoon vasta 1770-luvulla. 1778–1780 mitatut ja piirretyt Hyrylän, Hyökkälän ja Kirkonkylän ja Tuomalan ja Järvenpään isojakokartat kuvaavat Rantatien kulun Vanhalta Hämeentieltä Kellokosken rajalle (Kuva 6).

Hyrylä-Mäntsälä-maantie erkani Hämeentiestä Matiaanhaaran risteyksessä, joka sijaitsi likimain Ostosraitin ja Kaupparaitin risteyksessä Hyrylässä. Tästä tie kaartoi loivasti länteen kohti Hyökkälän kylää ja sieltä koilliseen Klaavolantien ja Mahlamäentien linjaa. Nykyisen Järvenpääntien pohjoispuolella vanha maantielinja kulki Kirkkotietä pohjoiseen ja koilliseen Tuusulan kirkonkylän vanhan kyläntontin läpi, ylitti Piiliojan siltaa pitkin ja kääntyi nykyisen Krapin talon kohdalla luoteeseen. Tästä eteenpäin museotien osuus on säilynyt täsmälleen samalla linjauksella edelleen aina Rantatien ja Järvenpääntien risteykseen asti. Täällä historiallinen maantie on Pelinojan sillan jälkeen kulkenut Rantapolkua ja koukannut Järvenpääntien itäpuolelle Linnaistenpolulle. Ennen Räikilänojan siltaa tie on kulkenut nykyistä lähempänä järveä ja mutkitellut tästä eteenpäin molemmin puolin nykyistä Järvenpääntietä, mistä maantie on kaartanut luoteeseen nykyisen Tervanokantien varressa sijainneeseen Järvenpään kylään. Kylän kohdalla tielinjaus muuttui hieman vuosien 1679 ja 1730 välillä. Tästä pohjoiseen tielinjaus on Järvenpään keskustan alueella hävinnyt, mutta suurin piirtein se on noudatellut Sibeliuksenväylää, Helsingintietä ja Sibeliuksenkatua. Nykyisen rautatien pohjoispuolella maantie on kulkenut Pajalantietä, Valovirrankatua ja Vanhaa

valtatieta Kellokoskelle, missä se ylitti Keravanjoen noin 120 metriä nykyisestä sillasta itään nykyisen Kirvesmiehentien ja joen pohjoispuolella olevan rivitaloalueen pihatien kohdalta. Kellokoskelta tie 1456 on pääpiirteissään säilyttänyt maantien linjauksen lähelle Mäntsälää Lahden radan risteykseen asti, mutta tästä eteenpäin, Järvenpään tapaan,

myös Mäntsälän kasvu on johtanut tien katoamiseen monin paikoin. Mäntsälässä tie on kulkenut Itälänkujaa, Maisalantietä, Katinhännätietä, Veteraanitietä, Yhdystietä ja Keskuskatua Vanhan Porvoontien risteykseen.



Kuva 5. Vanhakylän, Tuomaalan ja Järvenpään tiluskartta vuodelta 1697 on ensimmäinen tarkka esitys Tuusulan Rantatien kulusta kylien alueella. (Kansallisarkisto).



Kuva 6. 1700-luvun puolella kartoitustekniikka parani huomattavasti. Tässä Hyökkälän ja Tuusulan kirkonkylän kartassa 1770- ja 1780-lukujen vaihteesta näkyy lähellä oikeaa laitaa nykyisen Krapin talon vieressä oleva mutka, josta museotie nykyisin alkaa. Kartalta näkyy, että tien linjaus ei ole muuttunut. (Kansallisarkisto).

Karttojen perusteella on nähtävissä, että pääosa maantien linjauksesta on pieniä paikallisia oikaisuja lukuun ottamatta säilynyt nykypäiviin saakka. Kokonaan tuhoutuneita osuuksia on lähinnä Hyrylän keskustassa; Järvenpääntien, Sibeliuksenväylän ja Ainolan edustan liikenneympyrän alueella; Järvenpään keskustassa; Mäntsälässä Lahden oikoradan ja Lahdenväylän kohdalla sekä Mäntsälän keskustassa. Museotien osuudella tie noudattaa hyvin pieniä oikaisuja lukuun ottamatta tarkasti 1700-luvun lopun karttoja, joissa ovat ensimmäiset maantieteellisesti tarkat esitykset tiestöstä. Voi siis

katsoa, että tielinjaus on säilynyt sillä kohtaa, mihin se on alun perin rakennettukin. Asukkaiden maailmankuvan muutos näkyy mielenkiintoisesti tien varhaisissa nimityksissä. Siinä missä Tuusulan kirkonkylän kartoissa tien sanottiin johtavan Tuusulaan tai Järvenpäähän vielä 1726, 1758 maantien määränpääksi merkittiin jo Mäntsälä ja 1778 Heino-la. Järvenpään kartoissa tie johti 1730-luvulla Ohkolaan ja 1771 sen kirjattiin tulevan Savosta asti. Mäntsälän kartoissa tien taas kerrottiin aina johtavan Helsinkiin. Etelään päin kulkijoille määränpää siis oli vastakkaista suuntaa selvempi.

2.5 Autonomian aika Tuusulan Rantatiellä

Yleisten teiden hoito tapahtui vielä 1800-luvun alussa kärjäkunnittain, jolloin talojen tieosuudet saattoivat olla kaukana, jopa toisen pitäjän puolella. 1810, pian sen jälkeen, kun Suomi oli siirtynyt Venäjän keisarin alaisuuteen, Sipoon kärjäkunnassa, johon kuuluivat Sipoon ohella pääosa Tuusulaa, osa Helsingin pitäjää ja Mäntsälän Ohkola, toimitettiin yleisten teiden jako. Kärjäkunta jaettiin kahteen osaan, joista toiseen kuuluivat Sipoo ja Helsingin pitäjän alueet ja toiseen Tuusula ja Ohkolan kylä. Kumpikin osa veloitettiin ylläpitämään ainoastaan oman alueensa yleisiä teitä ja siltoja kunnossa. Päätöstä tehtäessä ei kuitenkaan ollut kuultu Östersundomin asukkaita, minkä nojalla senaatti kumosi lääninhallituksen päätöksen 1817. 1830-luvulla kärjäkuntien rajojen muuttaminen selkeytti tilannetta huomattavasti: Ohkola siirrettiin Mäntsälän kärjäkuntaan ja Helsingin pitäjämästä muodostettiin oma kärjäkuntansa, johon aiemmin kuuluneet Tuusulan pitäjän kylät liitettiin Tuusulan ja Sipoon kärjäkuntaan. Sipoolaisten ehtona oli, että heidän huomattavasti tuusulalaisia kevyempi tierasituksensa ei saanut kasvaa muutoksen myötä. Lääninhallitus päättikin, että jatkossa kumpikin pitäjä hoitaisi maanteitä ja siltoja vain omalla puolellaan. Syksyllä 1836 maanmittari jakoi kaikki Tuusulan maantiet tientekovelvollisten kesken manttaalilukujen perusteella. Vastuu yleisten teiden kunnosta oli nimismiehellä, joka hoiti teiden ja siltujen tarkastukset ja tarvittaessa haastoi velvollisuutensa laiminlyöneet maanomistajat kärjille tai teetti työt tieosakkaan kustannuksella. Käytännön valvonnassa apuna oli edelleen siltavouti. Maanteiden kunnosta löytyi 1800-luvun loppupuolella jatku-

vasti huomauttamista. Huomautukset koskivat erityisesti tärkeätä Helsinki-Hämeenlinna-maantietä. Rantatie ei ollut yhtä tärkeä, koska maaherrat ja muut arvomatrustajat käyttivät sitä vähemmän.

Tärkeimmät muutokset Tuusulan liikenneyhteyksiin ja liikennesuuntiin aiheutuivat rautatien rakentamisesta 1857 lähtien. Helsingin ja Hämeenlinnan välisen rautatien rakentaminen tarkoitti aluksi satojen työmiesten majoittamista alueella. Tuusulan osuus kuului ratatyömaan toiseen piiriin, jonka keskuspaikka oli aluksi Järvenpään kartanosta vuokrattu piiripäällikön asunto ja myöhemmin vastavalmistunut Järvenpään asema. Piiripäällikön apulainen vuokrasi asunnon Keravalta Laipilan tilalta. Piirin noin 400–800 hengen työväestä vain alle 10 % oli Tuusulasta tai muualta lähiseudulta. Järvenpäässä, Tuomalassa ja Keravalla olikin kymmeniä työväen käyttöön vuokrattuja huoneita. Ratatyömaa vilkasti alueen elämää muutenkin. Rataa rakennettiin paikallisesta puutavarasta ja suuri osa työmaalla käytetyistä elintarvikkeista tuli lähiseudun tiloilta. Alun perin Helsingin ja Hämeenlinnan välille suunniteltiin vain viittä asemaa, joista Järvenpää sijaitsi Tuusulassa. Asemien sijoittelu perustui lähinnä teknisiin näkökohtiin, eli tarpeeseen täydentää höyryveturien vesi- ja halkovarastot ja tarkistaa vaunut säännöllisin välimatkoin. Rautatien avaamisen aikaan 1862 oli kuitenkin jo hankkeilla aseman rakentaminen Keravalle ja pian olivat vuorossa myös Jokela 1870-luvulla, Savio ja Nuppulinna 1880-luvulla, Korso ja Ristinummi 1890-luvulla ja Purola 1910-luvulla.

Rautatien rakentaminen vilkastutti poikittaisia yhteyksiä Tuusulanjärven rannan ja rautatietyömaan sekä myöhempien asemien välillä. Oman osansa näiden tieyhteyksien kuormitukselle toi Hyrylän varuskunnan venäläinen sotaväki, joka käytti kuljetustarpeisiinsa erityisesti Korson asemaa. Uusia tai kunnostettuja teitä rakennettiin Ruotsinkylän ja Korson, Hyrylän ja Korson, Kirkonkylän ja Keravan sekä Tuomalan ja Ristinummen välille. Tieverkon käyttöön ja kunnostustarpeeseen vaikutti lisäksi myös voimakas väestönkasvu: Tuusulan väkiluku kasvoi 1800-luvun kuluessa kahdestatuhannesta seitsemästäsadasta yli kuuteen ja puoleentuhanteen. Maakaupan salliminen ja ihmisten yleinen vaurastuminen lisäsivät samaan aikaan liikkumista. Maanomistajat pyrkivät vähentämään tienpidon aiheuttamaa rasitusta muun muassa rakentamalla pitäjän sillat uudelleen kivisinä. 1880-luvun lopulle tultaessa pitäjän maantiesillat oli kahta

lukuun ottamatta uusittu kivisinä. Rautatien rakentaminen ei myöskään poistanut talopoikien kievarikyytivelvollisuutta vaan enemmänkin lisäsi sen aiheuttamaa rasitusta. Hyrylän ja Järvenpään jo Ruotsinvallan ajalta periytyvien kievareiden lisäksi perustettiin kievarit nyt myös Keravan Heikkilään ja Jokelan asemalle. Vaikka rautatie vähensi maanteiden pitkänmatkalaisten määrää, rautatieasemien kievareilla hollikyydit vastaavasti lisääntyivät. Tämä tarkoitti, että niillä taloilla, joilla oli kyytivelvollisuus näihin kievareihin, rasitus käytännössä lisääntyi. Kievareilla oli velvollisuus pitää hevoskyytejä valmiina asemilla aina junan saapuessa. Rautatien tuomat uudet matkustajat vaativat myös parempia palveluja aiemman varsin vaatimattoman majoituksen ja ruuan tilalle.

Rautatie toi Tuusulanjärven rantamaisemiin myös uusia kesäasukkaita. Huvilakausi alkoi jo 1860-luvulla, jolloin varakkaat helsinkiläiset virkaja liikemiesperheet sekä upseerit alkoivat hankkimaan rantapalstoja, joille rakennettiin suuria, laajojen puistomaisten tonttien ympäröimiä kesähuviloita. Maaseudulle muutettiin yleensä kesän alussa ja takaisin kaupunkiin vasta syksyn tullen. Perheiden miehet tosin yleensä kävivät töissä koko huvilakauden ajan ja majailivat osittain myös kaupunkiasunnoilla. Kesänviettoon muutti usein myös palveluskunta. Aiemmin varakkaiden ihmisten kesähuvilat olivat sijainneet rannikolla, minne oli mahdollista päästä kaupungista vesitse, mutta 1800-luvun lopulla rautatie mahdollisti kesän viettämisen myös sisämaan järvien rannalla.

Tuusulanjärven rannan tämän aikakauden kuuluisin asukas, ainakin jälkipolvien mielestä, oli kirjailija Aleksis Kivi, jonka veli Albert asui Krapin tilasta lohkaistussa Syvälahden mökissä. Albert oli aiemmin vuokrannut Vanhakylän kartanon Granbackan torppaa, mutta joutunut luopumaan siitä nälkävuosien aikana ja ostanut pienemmän asumuksen perheelleen. Aleksis muutti veljensä mökkiin helmikuussa 1872, kun hänet oli kirjattu ulos Lapinlahden mielisairaalaan parantumattomasti sairaana. Albert sai veljensä hoidosta tämän kotipitäjän Nurmijärven maksamat viisi tynnyriä rukiita vuodessa. Aleksis Kivi käveli kesällä 1872 mökin ympäristössä ja pistäytyi myös naapurimökeissä ja taloissa toisinaan yksin, toisinaan veljensä lasten kanssa. Erityisesti Kivi vieraili kirkonkylän ja Keravan välisen maantien varressa sijainneessa Saksan talossa, jonka emäntä oli hänen laillaan Nurmijärveltä kotoisin. Kirjailijan kunto huononi syksyllä ja

hän kuoli veljensä mökissä todennäköisesti keuhkokuumeeseen vuoden 1872 viimeisenä päivänä. Aleksis Kivi asui Tuusulanjärven rantamaisemissa hyvin lyhyen aikaa, mutta erityisesti vuosisadan vaihteen kansallisromantiikka nosti hänen merkitystään alueella. Erityisesti on syytä mainita runoilija J. H. Erkko, joka 1902 rakennutti Erkkola-nimisen huvilan Rantatien varteen Syvälahden mökkiä vastapäätä ja nosti esiin Kiven merkitystä erityisesti paikallisille. 1909 Helsingin yliopiston suomenkieliset osakunnat ostivat Syvälahden ja lahjoittivat sen seuraavana vuonna Ylioppilaskunnalle, joka osti myös ympäröivät maat. 1913 mökistä kalusteineen tehtiin Aleksis Kivelle omistettu museo.

2.6 Tuusulanjärven taiteilijayhteisö

Kansallisromantiikan aikakausi aiheutti myös alueen tunnetuimman ilmiön, eli Tuusulanjärven taiteilijayhteisön syntymisen. Taiteilijahuviloiden rakentamisen edellytyksenä oli Helsingin taiteilijapiireissä levinneen takaisin maaseudulle -ilmiön ohella rautatien läheisyys ja Tuusulan verraten edullinen huvilatonttien hinta. Tuusulanjärven taiteilijoiden huvilayhteisö syntyi ”Nuoren Suomen” ryhmän ympärille. Nuorsuomalaisen taiteilijoiden ryhmä käsitti sekä kuvataiteilijoita että kirjailijoita. Maantieteellisesti ryhmän keskipiste vaihteli: 1880-luvun alussa se keskittyi Jyväskylään Keski-Suomi -lehden ympärille, saman vuosikymmenen puolivälissä Kuopioon, vuosikymmenen lopussa Keuruulle, 1890-luun alussa Kaivopuistoon, vuosikymmenen puolivälissä Hausjärvelle vakiintuakseen Tuusulanjärven rantamaisemiin vuosisadan vaihteessa. Ryhmän ajatuksiin kuului realistinen maan ja kansan kuvaus kaikissa taiteissa. 1800-luvun lopulla tämä tarkoitti erityisesti matkoja Karjalaan, jossa nähtiin kansan ja maiseman olevan vielä turmeltumatonta. Vakiintuminen lähemmäs Helsinkiä johtui osin toki myös perheen perustamisesta.

Taiteilijoista Tuusulaan muuttivat ensimmäisinä kirjailija Juhani Aho ja kuvataiteilija Venny Soldan-Brofeldt, jotka Hausjärvellä asuessaan olivat tutustuneet Järvenpään kartanon omistajan Alexander Ehrströmin tyttäreeseen Sigrid Enckelliin. Ahot vuokrasivat Ehrströmiltä kartanon vieressä sijaitsevan Vårbackan huvilan ja muuttivat Tuusulaan marraskuussa 1897. Aholaksi kutsuttuun huvilaan rakennettiin useita laajennuksia seuraavina vuosina

ja siitä tuli kasvavan perheen vakituinen koti aina vuoteen 1911, jolloin Ahot joutuivat Juhaniin työkiireiden vuoksi muuttamaan Helsinkiin. Kuvataiteilija Pekka Halonen, joka veljiensä kanssa avusti Aholan laajentamisessa ja sisustamisessa, kyllästyi Helsingin asunto-oloihin ja muutti joulukuun 1898 Tuusulaan aluksi vuokralle Tuomalan kylään. Maa- ja metsätalouteen Halonen vuokrasi Perttilän avaran pirtin. Kevättalvella 1899 Halonen löysi omalle talolleen tontin Pirttiniemestä ja onnistui ostamaan sen itselleen. Halonen aloitti rakennustyöt jo syksyllä 1899 lainattuaan rahat hirsistä varten. Ensin rakennettiin sauna ja lopulta 1902 valmistui komea päärakennus. Pekka Halonen asui ja työskenteli Halosenniemessä lopun ikäänsä.

1901 joukkoon liittyi taidemaalari Eero Järnefelt, joka muutti perheineen ensin Tuusulan Vanhaankylään, sitten Aholaan ja oman talon valmistuttua Suvirannan huvilaan. Suviranta sijaitsi jokseenkin puuttomalla rantaniityllä, johon Järnefelt itse istutti puita ja puutarhan. Järnefeltit muuttivat vakituisesti Helsinkiin vuonna 1917 toisaalta Eeron yliopistovieran, toisaalta levottomien aikojen vuoksi. Säveltäjä Jean Sibelius muutti Tuusulaan aluksi Keravalle jo vuoden 1898 lopulla. Sibeliuksen ongelmana Helsingissä olivat työntekoa häiritsevät houkutukset, erityisesti Helsingin ravintolat. Seuraavina vuosina Sibelius asui välillä ulkomailla, välillä anoppinsa luona Lohjalla ja välillä Helsingissä, missä aika meni usein juopotellessa. Uudeksi vakituiseksi asuinpaikaksi valikoitui Tuusula, missä asui läheisin säveltäjän langoista, Eero Järnefelt. 1903 Sibelius ja Juhani Aho kävivät Vanhankylän kartanossa kyselemässä rantatontin vuokraamisesta, mutta emäntä Wilhelmina Åström kieltäytyi ottamasta Axel Gallénin Symposion-teoksessa esiintynyttä säveltäjää mailleen. Järvenpään kartanon A. V. Westermarck ei ollut yhtä nirso ja Sibelius onnistui ostamaan aivan Suvirannan läheltä itselleen sopivan kuivan metsäkumpareen, jolle nousi vuoden 1904 kuluessa Lars Sonckin suunnittelema Ainolan huvila. Sibeliukset asuivat huvilassaan kuolemaansa saakka, Aino viimeisenä taiteilijayhteisön jäsenenä vuoteen 1969 asti.

Runoilija J. H. (Juho Heikki) Erkko oli Päivälehdessä perustajiin kuuluneen Eero Erkon veli, joka saavutti laaja tunnustusta vuosisadan vaihteessa. Erkko vieraili usein Tuusulan lukkaripuustellissa tuttaviansa luona ja päätti asettua lähiseudulle asumaan. Erkko halusi perustaa perheen ja rakennutti nykyisen Erkkolan pikavauhtia häitä varten 1901–

1902. Erkon suuresti ihaileman Aleksis Kiven kuolinmökkin viereen noussut rakennus oli Pekka Halosen suunnittelema ja Antti Halosen mestaroima. Erkon harmiksi morsian kuitenkin perui kihlauksen ennen häitä. Erko jäi huvilaansa asumaan taiteilijaystäviensä pyynnöstä. J. H. Erko kuoli jo 1906. Paljon suuremman jälkimaineen sai huomattavasti levottomammin elänyt Eino Leino, joka asui Halosten luona Tuusulassa vuosisadan vaihteessa. Freya Schoultzin kanssa avioiduttuaan Leinon oli tarkoitus muuttaa Tuusulanjärvelle, mutta pariskunta erosi hyvin nopeasti. 1920-luvulla Leino asui ystävänsä luona Ridasjärven kylässä Hyvinkäällä ja myöhemmin Tuusulassa Sanomalehtimiesliiton lepokoti Syvärannassa ja myöhemmin viereisessä Onnelassa. Leino muutti elämänsä viimeisiksi vuosiksi Ridasjärven Riitahuhdalle.

Tuusulan Rantatien maisemissa asuivat myös pariskunta Viljo Tarkiainen ja Maria Jotuni. Heidän kesähuvilansa sijaitsi Halosenniemen kohdalla Rantatien toisella puolen. Tarkiainen oli Helsingin yliopiston kotimaisen kirjallisuuden professori ja Maria Jotuni puolestaan kirjoitti valtaosan teoksistaan Tuusulan Myyrinmäeksi ristityssä huvilassa. Kansalaissodassa kaatuneet kirjailijat Matti Kivekäs ja Juhani Siljo olivat Halosten perheystäviä. Matti Kivekäs oli Maija Halosen serkku ja vietti usein kesäänsä Aholassa. Siljo puolestaan vuokrasi eri huviloita Tuomalasta ja Kuninkalasta. Tuusulanjärven rannan täysihoitoloissa Syvärannassa, Onnelassa, Erkkolassa (Erkon kuoleman jälkeen) ja Aholassa (Ahojen muutettua pois) asui myös paljon muita taiteen merkkihenkilöitä, kuten Arvi Paloheimo, Eino Kaila, Aarre Merikanto, Martti Jukola, Olavi Paavolainen ja Uuno Kailas.

2.7 Autoliikenteen aika

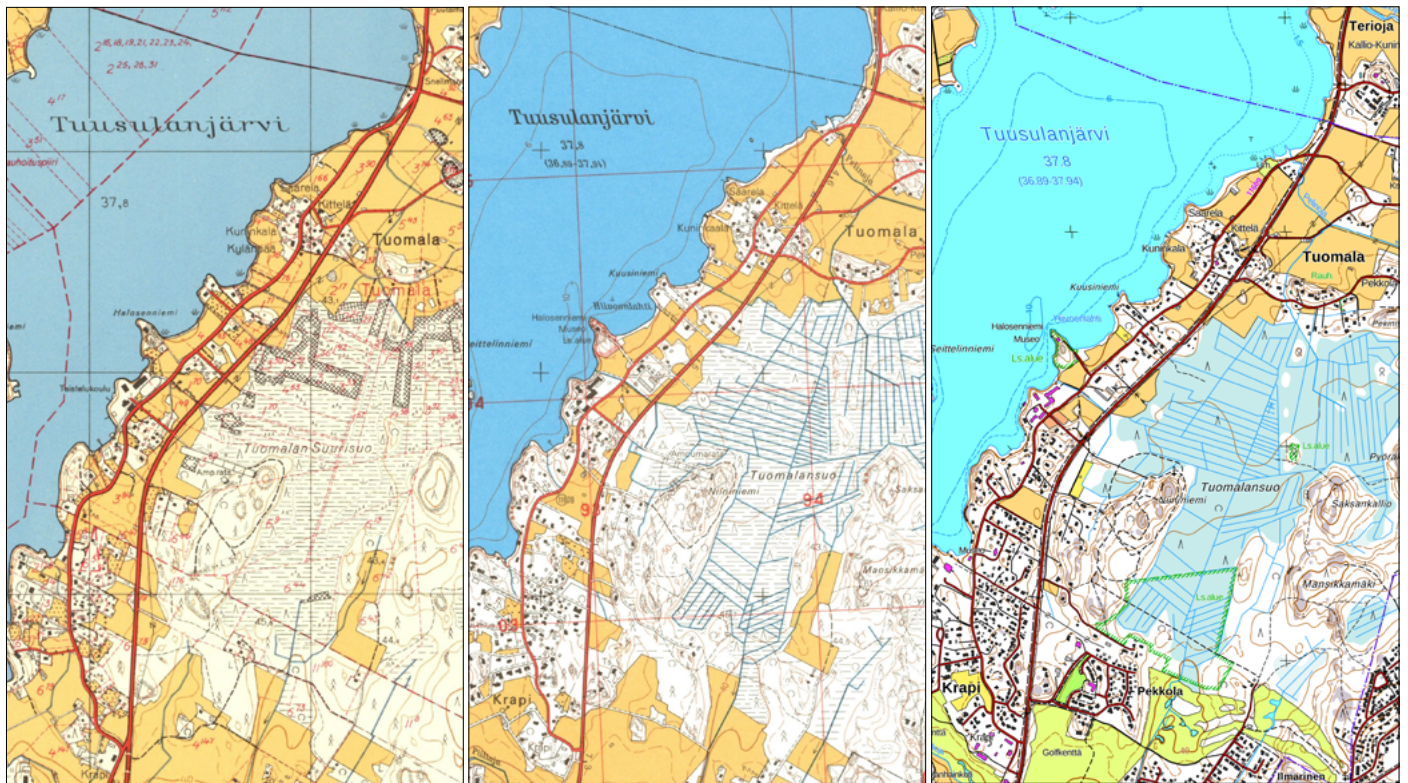
Rautatien rakentaminen ja kaupan vapautuminen johtivat taajamien syntyyn radanvarren asemapaikoille. Väestönkehitys erityisesti Keravalla, Jokelassa ja Järvenpäässä oli muita Tuusulan alueita huomattavasti nopeampaa. Suomen itsenäistymisen jälkeen voimakkaasti teollistuneen Keravan asukkaat kokivat, että Tuusulan kunta ei panostanut alueeseen riittävästi ja teki kunnanvaltuustolle esityksen kauppalan perustamisesta. Virallisesti Keravan kauppa itsenäistyi vuoden 1924 alussa. Rantatien kannalta keskeisempää oli Järvenpään asemanseudun kehitys taajaväkiseksi yhteiskun-

naksi. Jo 1923 Järvenpään asukkaat tekivät esityksen erillisen Järvenpään seurakunnan perustamiseksi Tuusulan pitäjän koillisosista. Tämä hanke kuitenkin raukesi. 1920-luvulla tutkittiin myös uuden kunnan perustamista alueelle, mutta hanke viivästyi ensin 1920-luvun lopun laman ja sittemmin sota-ajan vuoksi. Järvenpään asukasluku kasvoi jatkuvasti ja taajamassa oli muun muassa vesijohdotoverkon ja tiestön kanssa ongelmia, joita Tuusulan kunta ei aina pystynyt ratkaisemaan. Itsenäiseksi kauppalaksi Järvenpää erotettiin kuitenkin vasta vuoden 1951 alusta, jolloin siihen kuului vanhan Järvenpään kylän lisäksi osia Vanhastakylästä ja Tuomalasta.

Itsenäistymisen jälkeen eniten tiestöön vaikutti luonnollisesti lisääntyvä autoliikenne. Tuusulassa autoja oli toki nähty jo Venäjän vallan aikana, mutta vasta 1920-luvulla autoliikenteen määrä alkoi kasvaa tiestön kantokykyyn nähden suureksi. Tuusulan tieverkko oli varsin hyvä, mutta tiet olivat kapeita, mutkaisia, mäkisiä ja yleisesti huonossa kunnossa. Vuonna 1920 Tuusulan kunnan alueella määriteltiin viisi tietä maanteiksi. Näitä olivat Vanha Hämeenlinnantie; Tie Hyrylästä Järvenpään ja Kellokosken kautta Mäntsälään, johon myös Rantatie kuuluu; Sipoosta Keravan kautta Rantatielle johtava tie; Nurmijärveltä Nahkelan kautta Hyrylään johtava tie sekä Jokelan asemalta Nurmijärven Nukariin johtava tie. 1921 voimaan tulleen tielain perusteella aiemmin maanomistajien vastuulla ollut tienpito siirtyi valtion maksettavaksi. Valtion välittömään hoitoon siirrettiin vain hyvin vähän teitä, joiden pituudesta valtaosa sijaitsi Pohjois-Suomessa. Muut maantiet olivat lääninhallitusten ja kuntiin perustettujen tielautakuntien hoidossa. Käytännön töistä vastasivat urakoitsijat, joille tielautakunnat huutokauppasivat urakat. Tuusulassa maanteistä valtion suoraan ylläpitoon siirtyivät vain Tuusulan kirkonkylän, Hyrylän kasarmin ja Keravan aseman välinen tie ja Mäntsäläntien osuus Järvenpään asemalta Kellokoskelle. Edellisen perusteluna oli erityisesti jatkuva sotilasliikenne varuskunnasta rautatieasemalle ja jälkimmäisen kohdalla tien vilkas liikenne ja varsin harva asutus. Muun maan tapaan Tuusulassakin tielautakunta valitti autoliikenteen aiheuttamista vaurioista, mutta paluu vanhaan ei enää ollut mahdollista. Tuusulan rantatien kulutus- ta lisäsi sotilastoiminta Rantatien varressa sijaitsevan Suojeluskuntain päällystökoulun ja Hyrylän varuskunnan lähistöllä. Tienpidon koneellistuminen eteni 1920-luvun loppupuolella, kun tiepiirit, läänit

ja kunnat saattoivat valtion rahoituksella hankkia uutta kalustoa. Sorateiden kannalta tärkein kone oli tiehöylä, joita hankittiin kaikkiin tiepiireihin ensimmäisen kerran jo 1925. Toinen uutuus olivat lääninhallituksen alaisuudessa toimineet tiemestarit, jotka tekivät käytännön tiesuunnittelu ja neuvontatyötä vuodesta 1925 lähtien.

Teiden kunto alkoi parantua vasta vuodesta 1927 lähtien, jolloin tuli voimaan uusi tielaki. Nyt tiestö jaettiin valtion hoidossa oleviin maanteihin, kunnanteihin ja kyläteihin. Muutos näkyi erityisesti maanteilla. Tie- ja vesirakennushallitus pyysi tiepiireiltä ennen lain voimaantuloa ehdotuksia uusista valtion välittömään hoitoon otettavista maantieosuuksista ja Uudenmaan piiri-insinööri Appelgren ehdotti myös Tuusulan kunnantalon ja Järvenpään aseman välisen tieosuuden ottamista valtiolle. Tuusulan Rantatiellä tähän aikaan korjattiin muun muassa siltoja, levennettiin tietä ja kaivettiin ojia. Uutuutena oli myös maantien pintakerroksen parempi sitominen ja pölyntorjunta erilaisia menetelmiä kokeilemalla. Sen sijaan tien linjausta ei muutettu. Valtion suorassa hoidossa olevia teitä oli mahdollista ylläpitää huomattavasti nykyaikaisemmin kuin muiden tienpitäjien teitä, ja ne toimivat usein esikuvina maaherran ja tielautakuntien hoidossa oleville teille. 1930-luvulla Tuusulaan rakennettiin ensimmäiset uudet kestopäällysteet. Helsingin-Hyrylän maantie päällystettiin asfaltilla Helsingistä Kylmänojan mäkeen ja tästä Hyrylään betonilaatoilla. Pitkän matkan liikenteeseen tarkoitettujen valteiden suunnittelu aloitettiin jo 1920-luvun lopussa liikenteen jatkuvasti kasvaessa. 1930-luvun komiteoiden ehdotusten pohjalta päädyttiin lopulta olemassa olleen maantieverkon kehittämiseen parantamalla liikennemääriltään vilkkaimpia teitä uusien teiden rakentamisen sijaan. Käytännössä tähän ajoi valtion rahojen niukkuus. Sodan alkaminen laittoi kuitenkin suunnitelmat jäihin ja tärkeimmäksi 1930-luvulta periytyväksi uudistukseksi jäi teiden numerointi kartoille piirrettyjen hieman paksumpien viivojen ohella. Tuusulan Rantatie liitettiin osaksi Helsingistä Lahden kautta Kuopioon ja sieltä Kaajanin ja Hyrynsalmen kautta Sodankylään johettavaa valtatiötä numero viisi. Rantatien kannalta tämä muutos tarkoitti lähinnä kilometripylväisiin maalattuja uusia tienumeroita, mutta tien varressa on myös runsaasti merkkejä tien profiiliin tehdyistä suuristakin muutoksista. Onkin luultavaa, että autoliikennettä varten tien mutkia ja mäkiä oiottiin ja samalla rakennettiin tien perustuksia uudelleen sekä 1920-luvun loppupuolella, kun tie siirtyi valtion suoraan hoitoon, että varsinkin 1930-luvulla, kun sitä parannettiin valtatieksi.



Kuva 7. Museotien alueen asutus on lisääntynyt selvästi sotien jälkeisenä aikana. Erityisen vilkasta rakentaminen on ollut 1970-luvulta nykypäiviin. Kartasta pohjoiseen Järvenpään alueella kasvu on toisaalta ollut vielä voimakkaampaa.

Varsinaiset tienoikaisut alkoivat vasta sodan jälkeen, jolloin Rantatien itäpuolelle rakennettiin vaiheittain uutta paremmin autoliikenteelle sopivaa asfalttietä. Krapin ja Pelinojan välinen osuus valmistui 1950-luvun puolivälissä ja Krapin ja Kunnantalon väli 1950-luvun lopussa. Viimeisenä parannettiin tie Kunnantalolta Hyökkälän peltojen läpi Hyrylään. Uusi tielinjaus rauhoitti vanhan Rantatien kovimmalta läpiajoliikenteeltä. Samaan aikaan alkoi kuitenkin voimakas rakentaminen varsinkin tien eteläpäässä, jolloin myös monet vanhat huvilat saivat väistyä uudisrakennusten tieltä. Erityisen voimakasta rakentaminen oli 1970-luvulta 1990-luvun alkuun ja uudelleen 2000-luvun alussa. Uusi rakentaminen on keskittynyt erityisesti Krapin talon ja puolustusvoimien entisen taistelukoulun väliselle alueelle ja laajentunut huomattavasti myös Rantatien itäpuolelle lähelle 1950-luvulla rakennettua nykyistä tietä 145 (Kuva 7). Vielä dramaattisempia muutokset ovat olleet Järvenpäässä, missä kaupungin kasvu on niellyt suuren osan vanhasta maantiestä. Nykyisin asunnoille on kaavoitettu jo Ainolan ympäristöä ja rakennettu alueelle valtava kiertoliittymä.

2.8 Tuusulan Rantatie osana Väyläviraston arvokohteiden joukkoa

Tuusulan Rantatie (myös Tuusulanjärven Rantatie) otettiin museokohteeksi 1982. Uudenmaan piirin alkuperäisessä esityksessä museotie-ehdotusta perustellaan tien kauneudella, tien varren rikkoutumattomalla kylämiljööllä ja tien varren nähtävyyksillä kuten Halosenniemiellä ja Aleksis Kiven kuolinmökkillä. Itse tien historiaan ei esityksessä oteta kantaa, paitsi mainitsemalla sen olevan satoja vuosia vanhalla paikalla. Päätös museotieksi ottamisesta nostaa tien peräti Keski-Uudenmaan merkittävimäksi paikallistieksi mahdollisesti jo 1600-luvulla. Toisina perusteina ovat Tuusulanjärven taiteilijasiirtokunta sekä venäläisten säätyläisten kesäviettopaikat.

Leena Sälejoki-Hiekkasen kirjoittama tiemuuseokohteet esittelevä Tie Yhdistää -julkaisu kertoo Tuusulasta Mäntsälään johtavan maantien mainittavan asiakirjoissa ensimmäisen kerran 1692 ja näkyvän tiluskartoissa 1700-luvulla. Maantien merkitystä korostetaan sen vaikutuksella Järvenpään, Kellokosken ja Mäntsälän taloudelliseen kehityk-

seen. Julkaisussa tien arvoon mainitaan vaikuttavan myös tien varteen syntynyt taiteilijasiirtokunta. Kirsi Liimatainen asettaa Tiehallinnon museotie ja -sillat -selvityksessä Tuusulanjärven Rantatien sekä tieto-, Tieliikennehistorialliselta että säilyneisyysarvoltaan arvoluokkaan 1 ja pysyvästi säilytettävien museokohteiden joukkoon. Perusteluna on tien pitkä historia, siitä tehty tieteellinen tutkimus (erityisesti Hiltunen 1988), tien varren 1900-luvun alun taiteilija-asutus sekä tien linjauksen säilyminen lähes alkuperäisellä paikallaan. Liimatainen huomauttaa myös, että tie ei muistuta museotietä, vaan se on päällystetty moneen kertaan ja alueelle on tullut paljon asutusta museoimisajankohdan jälkeen. Myös tien profiili on hänen mielestään liian korkealla ympäristöön nähden.

Tuusulan Rantatie edustaa museoteiden ja -siltöjen kokoelmassa erityisesti 1600-luvulla Ruotsin suurvaltakaudesta rakennettuja uusia maanteitä, jotka täydensivät keskiajalla syntynyttä tieverkkoa tai loivat uutta tiestöä alueille, joilla sellaista ei aiemmin ollut. 1600-luvun maantierakentamista museotiekohteista edustavat Tuusulan Rantatien ohella Pohjanmaan Rantatien osat Simonkyläntie Simossa ja Minnestodsintie Oravaisissa sekä Kyrönkankaantie Kauhajoella. Kaikille näille kohteille lisäarvoa antavat myös rakennusajankohdan jälkeiseen historiaan liittyvät seikat.

Tuusulan Hyrylän ja Mäntsälän välinen tie, johon Tuusulan Rantatie kuuluu, rakennettiin maantiekseksi 1600-luvun lopussa, mutta sen linjaus perustuu paljon vanhempiin, keskiaikaisiin kulkureitteihin Tuusulanjärven itärannan kylien välillä. Hyrylä-Mäntsälä-tie yhdistää keskiaikaiset Helsingin ja Hämeenlinnan sekä Porvoon ja Hämeenlinnan väliset maantiet. Tie toimi Ruotsin vallan aikana myös hallinnollisesti Sipooseen kuuluvan Ohkolan kylän asukkaiden kulkureittinä kirkolle ja ruotuväkirykmentin kokoontumispaikoille. Ohkola on keskiaikainen kylä, joten on todennäköistä, että tie Ohkolasta Järvenpäähän on linjaukseltaan ollut olemassa jo ennen maantien rakentamista. Sen sijaan Ohkolan ja Mäntsälän välinen tie on luultavasti erikseen rakennettu 1600-luvun lopussa. Lisää liikenteellistä merkitystä Rantatielle tuli Tuusulan kirkkopitäjän perustamisen myötä ja tien varteen perustetun Kellokosken ruukin yhteystienä Helsingin suuntaan. Yleisesti tien merkityksen kasvu liittyi Helsingin kaupungin kasvuun, koska tie toimi tärkeimpänä yhteytenä Itäisen Hämeen ja Helsingin välillä. Pelinojan silta museotien pohjoispäässä on rakennus-

tekniikaltaan ja ulkomuodoltaan tyyppiä, jota myös Espoonkartanon sillat edustavat. Sillan historiasta ei kuitenkaan ole löytynyt lähteitä. Kartoissa silta- paikka on sama viimeistään 1700-luvulta lähtien.

Tärkeintä tien arvolle museokohteena on kuitenkin sen kulttuurihistoriallinen merkitys monien Suomen kansallisromanttisen ajan keskeisten taiteilijoiden asuinympäristönä. Tälle muutokselle oli syynä ennen kaikkea uusi liikennemuoto, eli rautatie, joka mahdollisti hyvän yhteyden maaseutumaisen Tuusulan ja Helsingin kaupungin välillä. Taiteilijoiden ohella Tuusulanjärven rantamaisemissa viettivät kesäänsä toki myös monet helsinkiläiset virkamiehet ja liikemiehet. Autoliikenne pakotti valtion ottamaan entistä suuremman roolin teiden ylläpidossa Suomen itsenäistyttyä. Hyrylä-Mäntsälä-tie pidettiin edelleen maanteiden joukossa ja sen ylläpito siirtyi vaiheittain kokonaan valtion Tie- ja vesirakennus- hallituksen suoraan hoitoon 1920-luvun kuluessa. Tämä tarkoitti tien parannustöitä, kuten siltojen kunnostusta ja tien profiilin parantamista. Sen sijaan tien linjausta ei muutettu ja se on pysynyt hyvin vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta täysin samana kuin 1600- ja 1700-lukujen kartoissa. 1938 Tuusulan Rantatie liitettiin osaksi valtatieverkostoa ja 5-tietä. Varsinaisia tien parannustöitä ei kuitenkaan ennen sotaa ehditty aloittaa, vaan 1950-luvun kuluessa valtatie linjattiin vaiheittain uudelleen Tuusulanjärven rannan asutuksen itäpuolisten peltojen kautta. Muutos säästi vanhan tien pahimmalta liikennemäärien kasvulta.

Yleiskriteerit

Aikakausi	Valtion toiminnan ja tehtävien ilmentäminen	Historiallinen keskusvallan symbolointi	Kansallisen identiteetin merkitävä ilmentäminen
Keskiaika	Varhainen kylä- ja kirkkotie		
1600-1700-luvut	Maantien rakentaminen olemassa olevan reitin pohjalle yhdistämään keskiaikaisia maanteitä Tuusulan seurakunnan perustaminen ja maantie merkitys pitäjän kylien yhdistäjänä Tuusula-Mäntsälä-maantie sotaväen kokoontumistienä Lyhyt aika postitienä 1700-luvulla	Virstanpylväiden pystyttäminen tien varteen	
1800-luku	Rantatie osana Kellokosken ruu-kin kuljetuksia Helsinkiin		Aleksis Kiven kuolinmökki sijaitsee tien varressa, mökin kulttuurihistoriallinen merkitys tosin on vasta 1900-luvun vaihteessa kasvanut
1900-luvun alku	Tuusula-Mäntsälä-tien ottaminen vaiheittain valtion hoitoon Tuusulan Rantatie osana vuoden 1938 valtatie suunnitelmaa	Valtion hoidossa olevan maantien merkitys esikuvana muille tienpitäjille	Tuusulanjärven taiteilijayhteisön syntyminen rautatien ja kansallisromantiikan vaikutuksesta tien varrelle

Luonnekriteerit

Kriteeri	Pisteytys/kuvaus	Perustelu
Harvinaisuus	3 Kohde on valtakunnallisesti harvinainen, alkujaan ainutlaatuinen esimerkki väylänpidon tuottamasta rakennusperinnöstä	1600-luvulla rakennettiin harvoja maanteitä. Lisäksi pääosa niistä sijaitsee pohjoisemmassa Suomessa. Kohteella sijaitsee vanha kivilta, joka holvimuotonsa perusteella voi olla jopa 1700-luvulta. Lähteitä sillan historiasta ei ole löytynyt.
Tyypillisuus	3 Kohde on historiallisesti tai alueellisesti hyvin tyypillinen tai rakennettu Tie- ja vesirakennushallituksen tyypipiirustuksin	Tielinjaus on tyypillisellä luonnonmuotojen mahdollis- tamalla paikalla ja pysynyt samanlaisena varhaisim- masta tunnetusta kartasta lähtien.
Edustavuus	3 Kohde edustaa erityisen hyvin Väyläviraston kysei- sellä aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä	Kohde edustaa keskiaikaista paikallisiin tarpeisiin syntyntä tielinjausta, joka on parannettu maantieksi 1690-luvulla.
Alkuperäisyys	2 Kohde on säilyttänyt hyvin rakentamisajankohtansa rakentamistavan, tekniikan, tyyliin tai alkuperäisen tai sitä vastaavan käytön	Kohde on säilyttänyt tielinjauksensa viimeistään 1700-luvulta, kohteen ulkoasu on pääosin säilynyt 1920- ja 1930-lukujen asussa, päällystettä lukuun ottamatta, oletettavasti tien vanhoja rakenteita on säilynyt päällysteen alla.
Historiallinen todistusvoimaisuus	3 Kohde on valtakunnallisesti hyvä todiste Väyläviraston historiasta tai kohde on siitä kertova ja tietoa lisäävä esimerkki	Kohde on hyvä todiste 1600-luvun valtiollisesta tienrakennuksesta.
Historiallinen kerroksisuus	2 Kohteessa on hyvin näkyvissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät väylänpitöön liittyvän rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta	Kohteessa on kerroksittain näkyvissä tienpidon historia Ruotsin suurvaltakaudelta nykypäivään. Erityistä lisäarvoa tuo vanha kivilta ja kohteen monia historiallisia kerroksia sisältävä rakennettu ympäristö.

Muut kriteerit

- Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema on RKY-alue
- Tuusulan ja Mäntsälän välinen tie kuuluu Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden teiden joukkoon
- Rantatien ympäristössä on useita kulttuurihistoriallisesti äärettömän arvokkaita taiteilijahuiloita ja kirjailija Aleksis Kiven kuolinmökki
- Alueella on runsaasti matkailuun liittyvää toimintaa
- Alue on hyvin ja turvallisesti yleisön saavutettavissa

3 Nykytilan kuvaus

3.1 Maankäyttö

3.1.1 Kaavoitustilanne

Maakuntakaava

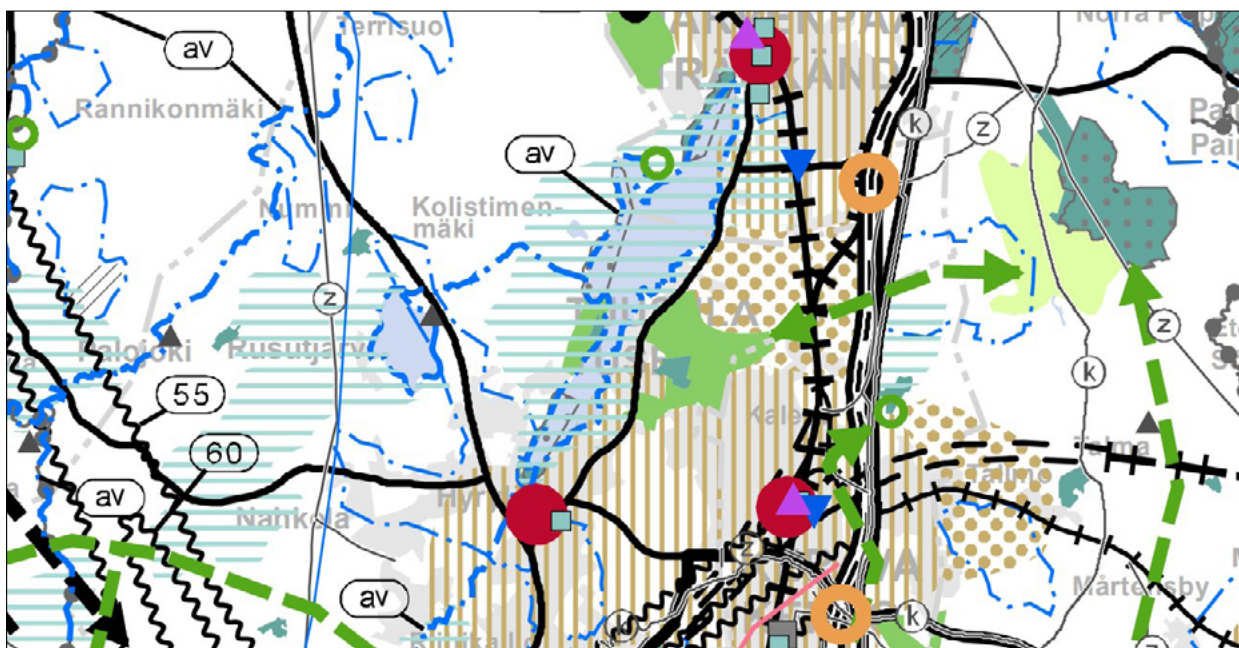
Tuusulan kunnan alueella on voimassa useita maakuntakaavoja. Uudenmaan maakuntakaava (kokonaismaakuntakaava) on vahvistettu 11/2006, 1.vaihemaakuntakaava 6/2010 (merkittäviä ympäristövaikutuksia aiheuttavat toiminnot ja niiden yhteensovittaminen), 2.vaihemaakuntakaava 10/2014 (toimiva ja kestävä yhdyskuntarakenne) ja 4.vaihemaakuntakaava 5/2017 (kestävää kilpailukykyä ja hyvinvointia Uudellamaalla, edellisiä strategisempi).

Uudenmaan alueelle on valmisteltu vuosina 2016–2020 lähes koko Uudenmaan alueen kattava Uusimaa-kaava 2050. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavakokonaisuuden 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti kaavojen voimaantulosta 7.12.2020. Muutoksenhakuviranomaisena toimiva Helsingin hallinto-oikeus on kuitenkin välipäätöksellään 22.1.2021 kieltänyt valtuuston hyväksymispäätös-

ten täytäntöönpanon kaavoista jätettyjen valitusten perusteella. Täytäntöönpanokiello aiheuttaa sen, että maakuntakaavat eivät ole voimassa ennen kuin hallinto-oikeuden varsinainen päätös ratkaisee asian.

Voimaan tullessaan Uusimaa-kaavan kokonaisuus korvaa Uudellamaalla voimassa olevat maakuntakaavat, lukuun ottamatta neljännen vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua ja Östersundomin alueen maakuntakaavaa. Uusimaa-kaava koostuu kolmen seudunvaihekaavoista, joista Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (kuva 8) koskee Tuusulan Rantatien aluetta. Helsingin seudulla tärkeitä teemoja ovat muun muassa kansainväliset yhteydet, kasvuun varautuminen sekä viherrakenteen vaaliminen tiivistyvissä kaupunkirakenteessa. (Lähde: https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/uusimaa-kaava_2050/helsingin_seudun_maakuntakaava)

Vaihemaakuntakaavan ominaisuusmerkinnällä osoitetaan mm. valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön alueet, tiet ja kohteet (RKY 2009). Yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot. Alueiden suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä alueen maisema- ja



Kuva 8: Ote Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kaavaehdotuksesta. Tuusulanjärvi sijoittuu kuvan keskelle. Vaaleanturkoo-silla vaakaviivituksella on merkitty Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue. Vaaleanvihreällä värillä on osoitettu Metsätalousvaltainen alue, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä. Tummemmalla vihreällä on merkitty Luonnonsuojelulain nojalla suojellut tai suojeltavaksi tarkoitetut alueet. Sinisellä pistekatkoviivalla ja merkinnällä av on merkitty Vedenhankinnan kannalta arvokkaat pintavesialueet. Lähde: https://www.uudenmaanliitto.fi/files/25022/Kartta_Helsingin_seudun_vaihemaakuntakaava.pdf

kulttuuriympäristöarvot. (Lähde: https://www.uudenmaanliitto.fi/files/25006/Merkinnat_ja_maa- raykset_Helsingin_seudun_vaihemaakuntakaava.pdf)

Yleiskaava

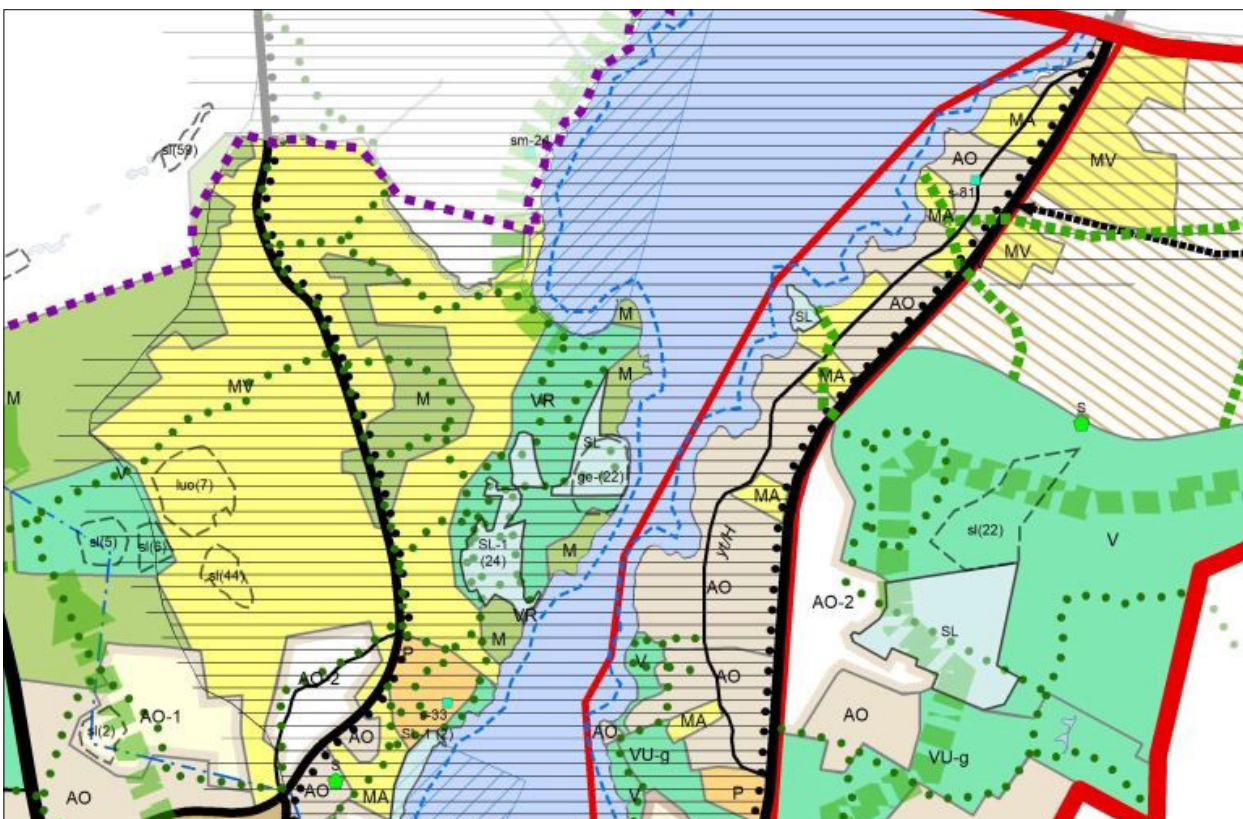
Tuusulaan ollaan laatimassa uutta koko kunnan kattavaa yleiskaavaa, jonka tavoitevuosi on 2040. Kaavasta on tarkoitus laatia strateginen ja maankäyttö- ja rakennuslain mukainen oikeusvaikutteinen yleiskaava (kuva 9). Tuusulan nykyinen yleiskaava 2010 on oikeusvaikutukseton ja monilta osiltaan vanhentunut. Oikeusvaikutukseton yleiskaava ohjaa päätöksentekoa, mutta vasta oikeusvaikutteinen yleiskaava on lain mukaan sitova.

Tuusulan Rantatie museotie on merkitty yleiskaavaehdotukseen yt/H merkinnällä. Koko museotie ja ympäröivä valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY on rajattu punaisella. Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema ja Tuusulanjärven ympäristö ulottuu Tuusulan lisäksi Järvenpään puolelle. Tuusulassa kulttuurimaisemaan kuuluvat keskeisesti Tuusulanjärven vuo-

sisatoja vanha Rantatie ja sen varteen rakennetut rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät 1900-luvun alun huvilat sekä puolustusvoimien taistelukouluna tunnettu oppilaitos erikäisine rakennuksineen 1900-luvun alkupuolelta. (lähde: https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/36580.pdf)

Kaavaselostuksen mukaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa ja suunnittelussa on otettava huomioon alueen kuuluminen valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön ja varmistettava kaupunkikuvallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen. Alueeseen sisältyvien yksittäisten rakennettujen kohteiden suojeleminen ratkaistaan asemakaavalla. Suunnittelun yhteydessä on pyydettävä lausunto museoviranomaiselta (lähde: https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/36579.pdf).

Ensimmäinen Tuusulan Yleiskaava 2040 -kaavaehdotus pidettiin MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 28.3.–17.5.2019 välisenä aikana. Yleiskaavasta valmistellaan toista ehdotusta. Ehdotus käsitellään kuntakehityslautakunnassa ja kunnanhallituksessa tavoitteen mukaan keväällä 2021.



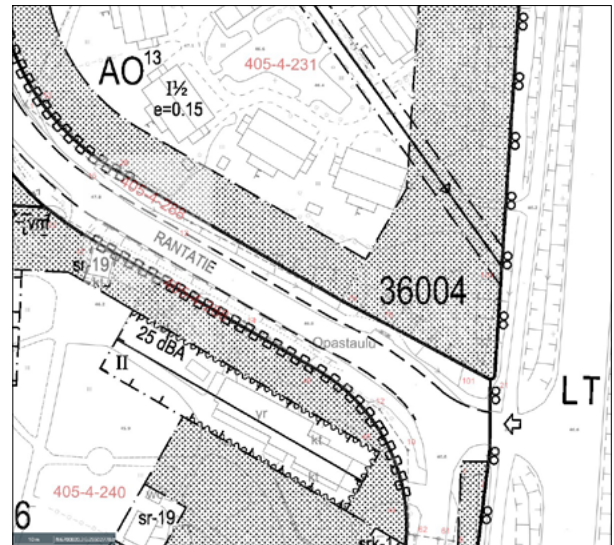
Kuva 9: Ote Tuusulan alustavasta Yleiskaava 2040 ehdotuksesta päiväyksellä 21.4.2021. Museotien ympäristö koostuu kaavassa pääsääntöisesti vaalean ruskealla merkinnällä olevasta AO omakotivaltaisesta asuinalueesta sekä MA maisemapelloista, joka on kaavassa merkitty keltaisella. Vaakaviivitus tarkoittaa maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä. Rantatien eteläosassa oranssilla merkinnällä P on palvelu- ja hallinnon alue ja tämän länsipuolella vihreällä merkinnällä VU-g golfkenttä. Golfkentän pohjoispuolella on vihreällä V merkinnällä virkistysalue. Rantatien keskivaiheilla on kaavassa esitetty niemenkärki vaalean sinisellä SL luonnonsoo- jelualue merkinnällä. Rantatien varrella on s-81 merkintä kuvastaa kulttuuriperintökohdetta Rauhalaa. (Lähde: https://kartta.tuusula.fi/?setlanguage=fi&e=25512888.66&n=6711639.44&r=32&w=&l=KAAV_yleiskaava_2040_ehdotus&o=100)

Asemakaavat

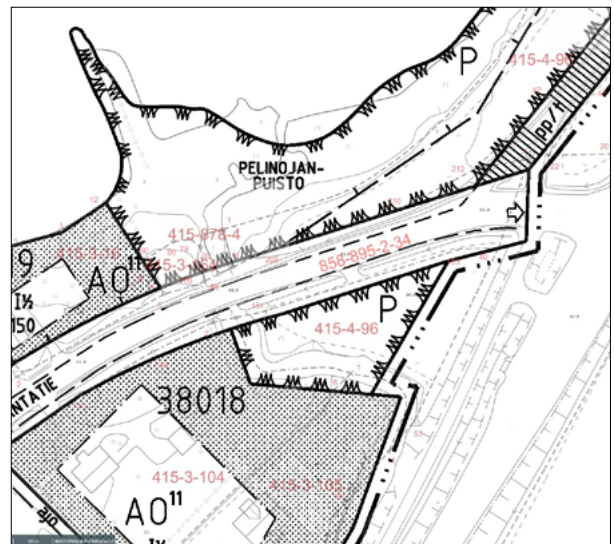
Tuusulan kunnan ajantasa-asemakaavat ovat nähtävillä Tuusulan karttapalvelussa. (<https://kartta.tuusula.fi/?setlanguage=fi&e=25493780&n=6707740&r=2&w=&l=&o=#>) Alueella on useita eri-ikäisiä asemakaavoja (kuvat 10, 11 ja 12).



Kuva 10. Ote suunnittelualueen asemakaavoista Tuusulan karttapalvelusta.



Kuva 11: Nykyinen museotien eteläpään opastusalue sijaitsee asemakaavan mukaisella liikennealueella (valokuva 13).



Kuva 12: Museotien pohjoispäässä on myös tilaa mahdollisella opastuslevikkeelle (valokuva 14).



Kuva 13. Museotien nykyinen opastusalue. Levikkeelle mahtuu hyvin 2-3 autoa.



Kuva 14. Museotien pohjoispäässä opastusalue olisi mahdollista sijoittaa esimerkiksi käytöstä pois jääneen linja-autopysäkin kohdalle.

3.1.2 Maanomistus

Museotie sijoittuu yhdystien 11609 tiealueelle, kiinteistötunnus on 858-405-4-288. Alue on valtion omistuksessa. Tiealueeseen rajoittuu useita erillisiä, pääosin yksityisessä omistuksessa olevia kiinteistöjä. Museotie sijoittuu asemakaavoitetulle alueella. Asemakaavoissa on määritelty liikennealueen rajat.

3.2 Ympäristö

3.2.1 Luonto ja maisema

Luontoarvot

Tuusulan Rantatien varrelle sijoittuu useita luonnonarvoiltaan merkittäviä kohteita tai alueita.

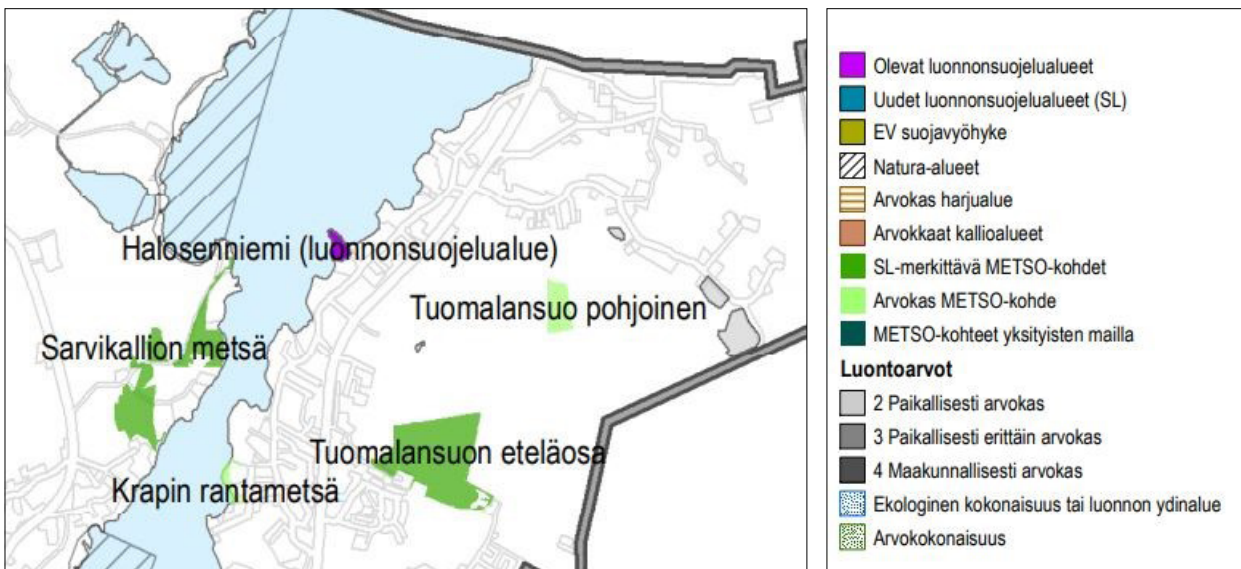
Rantatien välittömässä läheisyydessä sijaitsee Tuusulan vanhin (perustettu 1966) luonnonsuojelualue Halosenniemi, joka on pinta-alaltaan 1,3 hehtaaria. Halosenniemi on kulttuurihistoriallisesti merkittävä kohde, jossa sijaitsee taidemaalari Pekka Halosen taitelijakodista tehty museo. Niemen luonnontilaisin osa sijoittuu alueen keskiosan kallioalueelle ja tämän rinnemetsiin, jonne on kertynyt huomattava määrä lahoppuustoa. Alueella on puutarha, jossa kasvaa kulttuuri- ja hyötykasveja ja niemen rannoilla kasvaa hienoja vanhoja tervaleppiä. (lähde: https://www.keskuiudenmaanluonto.fi/sivu.tmp?siivu_id=5352)

Halosenniemen vastarannalla sijaitsee Natura-alue, joka on osa Tuusulanjärven vesilailla suojellusta lintuvesistä FI0100046. Tuusulanjärvi on lisäksi merkitty rantaviivan mukaisesti vedenhankinnan kannalta tärkeäksi pintavesialueeksi. (lähde: https://www.uudenmaanliitto.fi/files/241/natura_selvitys_2003.pdf)

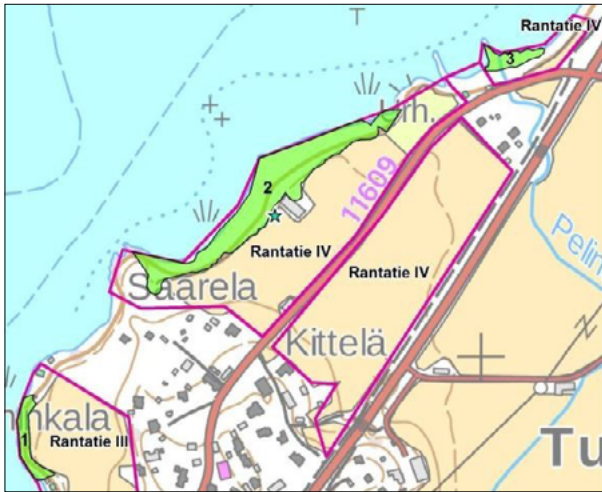
Natura-alueen eteläpuolella, Tuusulanjärven länsirannalla, sijaitsee Sarvikallion metsän luonnonsuojelualue, joka perustettiin Suomen itsenäisyyden 100-vuotisjuhlapäivän kunniaksi vuonna 2017. Sarvikallio on Tuusulanjärven rantojen korkein kohta nousten 25 metriä järven yläpuolelle. Alueelle sijoittuu virkistykseen tarkoitettuja retkeilyreittejä ja oheispalveluita. (lähde: <https://uuvi.fi/fi/kohde/sarvikallio/>)

Tuusulan Rantatien ja Järvenpääntien itäpuolelle sijoittuu Tuomalansuon luonnonsuojelualueet. Krapin rantametsä on arvokas METSO-kohde.

Faunatica Oy teki kesällä 2018 Tuusulan kunnan kaavoitusyksikön toimeksiannosta asemakaavatasoisia luontoselvityksiä Tuusulan Rantatien ja Hiivonlahden alueilla (kuva 16). Selvityksessä rajattiin kolme arvokasta luontotyyppiä. Kohde 1 on vaahteralehto, joka täyttää luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisen suojeltavan luontotyypin kriteerit, ja se luokitellaan kansallisesti arvokkaaksi luontotyyppikohteeksi. Kaksi muuta kohdetta ovat paikallisesti arvokkaita luontotyyppikohteita. Selvitysalueella havaittiin yksi huomionarvoinen putkilokasviesiintymä, harvinaistunut ruiskaunokki.



Kuva 15: Tuusulan yleiskaava 2040 liiteaineistossa: Luonnonsuojelualueet, arvokkaat luontokokonaisuudet ja -luontokohteet, METSO-kohteet, Natura-alueet otteessa on näkyvillä Rantatien lähiympäristön luonnonsuojelualueet ja Natura-alueet. (lähde: https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/24149.pdf)



Kuva 16: Arvokkaat luontotyyppikohteet sekä huomionarvoinen kasviesiintymä selvitysalueella. (lähde: Manninen, E., Koskimies, P. & Makkonen, H. 2018: Luontoselvitykset Tuusulan Rantatie II–V ja Hiivoonlahden alueilla vuonna 2018. – Faunatican raportteja 66/2018. 38 s.9)

Selvitysalueella on lukuisia huomattavan kookkaita puuyksilöitä. Selvitysalueella tavattiin muutamia vieraskasvilajien esiintymiä. (lähde: Manninen, E., Koskimies, P. & Makkonen, H. 2018: Luontoselvitykset Tuusulan Rantatie II–V ja Hiivoonlahden alueilla vuonna 2018. – Faunatican raportteja 66/2018. 38 s.tiivistelmä)

Maisema

Uudenmaan liitto on julkaissut Uudenmaan kulttuuriympäristöt -selvityksen, Missä maat on mainioimmat, vuonna 2012, jota on täydennetty neljännen vaihemaakuntakaavan yhteydessä 2016 (kuva 17).



Kuva 17: Ote Uudenmaan liiton selvityksestä, Uudenmaan kulttuuriympäristöt s. 12.

Suurmaisemassa Tuusulan Rantatien alue sijoittuu Jokilaaksojen viljelyseutuun.

Keski-Uudenmaan viljelyseutu rajautuu Salpausselkään sekä Nuuksion ja Sipoonkorven ylänköalueisiin. Lisäksi alueen kehitystä on ohjannut vahvasti murroslaakso, joka tunnetaan paremmin Espoonjokilaaksosta ja Tuusulanjärvestä. Seudulla sijaitsevat Uudenmaan laajimmat, tasaiset ja yhtenäiset savikot, joiden halki virtaavat uomiltaan kaipa- ja jyrkkäreunaiset Vantaanjoki ja Keravanjoki.

Tuusulassa Tuusulanjärvi-Tuusulanjoki -laakso ja Palojoki-Kervanjoki -laakso muodostavat pitkät laaksolinjat, jotka rajautuvat Tuusulan pohjoisosassa laajoihin selännealueisiin.

Tuusulan yleiskaavatyön 2040 yhteydessä on laadittu tausta-aineistoksi Tuusulan maisemaselvitys (FCG 31.1.2011). Tuusulanjärven itärannan maisema-alueeseen kuuluvat valtakunnallisesti merkittävä Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema sekä maakunnallisesti merkittävät Tuomalan kylän ja pappilan (sisältää Krapin ja Saksan tilojen ympäristöt) kulttuurimaisema-alueet. Rantatien kulttuurimaisemaan liittyy arvokkaat taitelijoiden ja tiedemiesten ateljee- ja asuinrakennukset sekä pienialaiset peltoalueet. Tuomalan kylän sekä Krapin ja Saksan tilojen kulttuurimaisema muodostuu viljelysaukeiden avoimesta maisematilasta. Krapin tilan peltoaukeat ovat Helsingin suunnasta tultaessa Rantatien ensimmäinen peltonäkymä. Näitä maisema-alueita kehystävät maisemallisesti arvokkaat ehyet metsän reunavyöhykkeet. Alueen kulttuurihistoriallinen merkitys ja Rantatien raititunnelma ovat

yhä hahmotettavissa, vaikka Rantatien, Tuomalan kylän ja Krapin tilan ympäristöt ja rakennuskanta on paikoin voimakkaasti uudistunut. Uudempi Järvenpääntie kulkee Tuomaalan suon metsäalueen rajassa katkaisten osan vanhoista viljelysaukeista. Kulttuurimaiseman arvokkaimpia osia ovat jäljellä olevat pellot ja niiden synnyttämä avoin maisematila. Tuusulan Rantatien varren säilyneiden peltoaukeiden yli avautuu näkymiä, jotka ovat tien ominaispiirteiden kannalta tärkeitä. Osaa näistä näkymistä rajaa Tuomaalan suon metsänreuna. Krapin tilan peltoaukeat ovat muutettu golfkentäksi ja täten säilyneet avoimena maisematilana. Maisematilaa rajaa Annivaaran eteläosan kallioalueet.

Vaikka Rantatie on linjaukseltaan säilyttänyt hyvin vanhat piirteensä, on viljelymaisemaa sen ympärillä alkanut uhata umpeenkasvu. Alueella ei ole enää laiduneläimiä eikä puustoa hakata taloustarpeisiin, kuten vielä viime vuosisadan alussa. Myös hyötypuutarhojen määrä on pudonnut suuresti ja vanhoille pelloille on tullut täydennysrakentamista. Rakentamista on eniten tien eteläpäässä, jossa omakotitaloja on rakennettu hyvinkin tiiville tonteille. Pohjoisessa vanhoilla huvilatonteilla on vielä tilaa ympärillään ja näkymät aukeavat tieltä järvelle. (lähde: Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. Uudenmaan liiton julkaisuja E 132 – 2014)

Tuusulan Rantatietä ja tieympäristöä koskevat muut suunnitelmat

Tuusulassa on laadittu Tuusulanjärven alueelle virkistyskäytön yleissuunnitelma (Sweco 15.3.2021), johon on koottu suunnitelmakartalle alueelle eri ai-



Kuva 18: Tuusulanjärven itärannan maisema avautuu näkymiä Tuusulanjärvelle erityisesti museotien pohjoispäässä. Näkymä Tuomalankylän pohjoispuolelle.



Kuva 19. Näkymä Halosenniementien liittymästä pohjoiseen.



Kuva 20: Tuomalan kylä ja sen läpi kulkeva Tuusulan rantatie muodostaa maakunnallisesti merkittävän kulttuurimaisema-alueen.

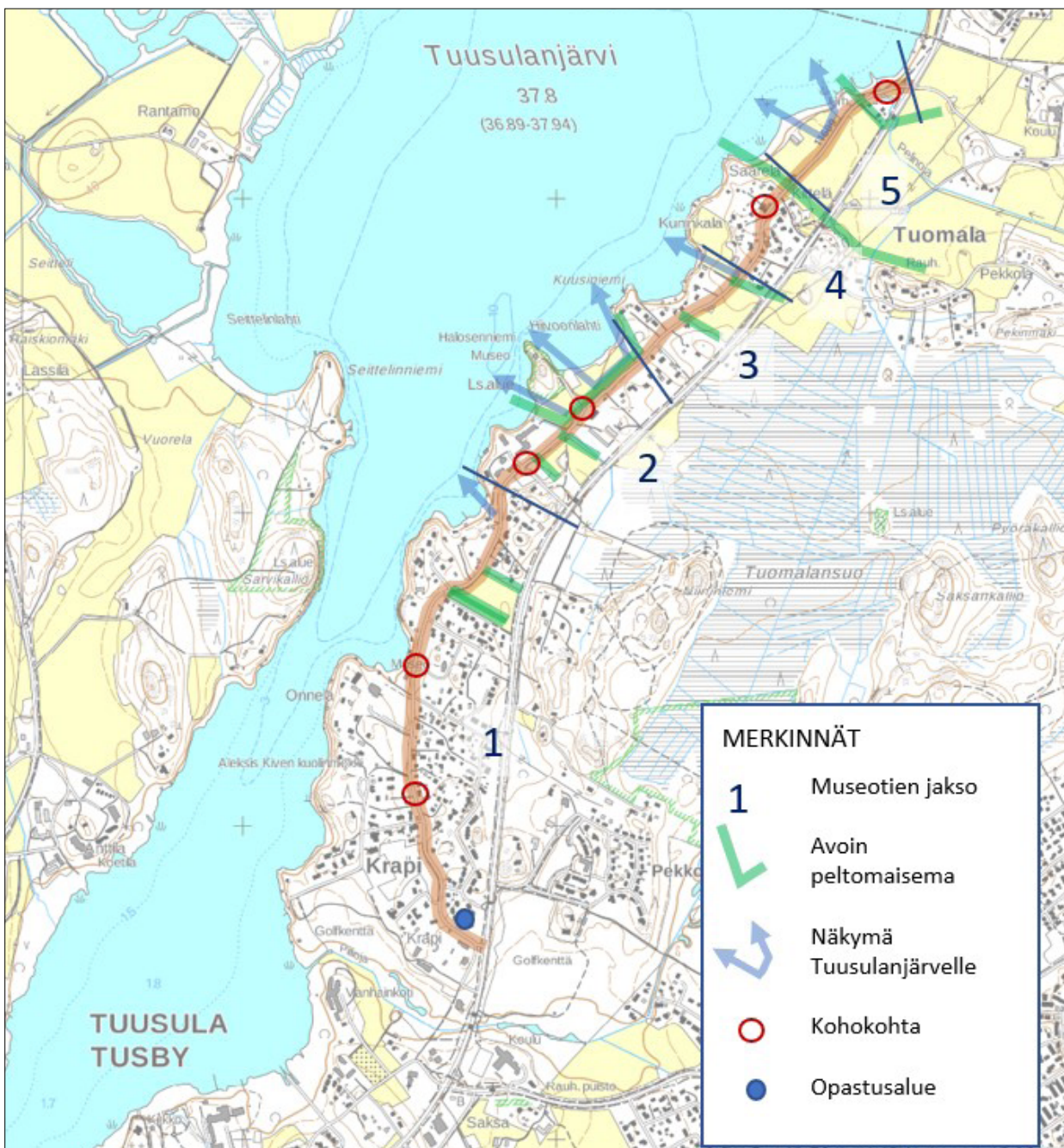
koina laadittujen virkistyskäyttösuunnitelmien, selvitysten sekä yksityiskohtaisempien puistosuunnitelmien aineistoja. Työssä on osoitettu tärkeät puistot, ulkoilupaikat, arvokkaat kulttuuri- ja matkailukohteet, palvelut sekä kehitettävät kohteet sekä yhteystarpeet. Yksityiskohtaisempia tarkasteluja on laadittu yleissuunnitelman lisäksi mm. Rantatielle. *Rantatien kehittämisestä on yleissuunnitelmatyön yhteydessä tehty erillinen liikenteellinen selvitys, jossa on tutkittu Rantatien kehittämisen mahdollisuuksia osana keskeistä pyöräilyreittiä sekä huomioiden Rantatien museotielle tyypillisen miljöön säilyttäminen. Rantatien asemaa historiallisena reittinä ja sen kulttuurikohteiden näkyvyyttä tutkittiin kehittämissuunnitelman myötä ja esitettiin korostet-*

tavan tien molempiin päihin suunnitelluilla porttiaiheilla. Rantatien liikenteellisessä selvityksessä on ehdotettu Rantatie muutettavan kylätieksi, jossa merkitään normaalia leveämpi piennar ajoradan molemmille reunoille. Ajorata on normaalia kapeampi, mutta kohtaamistilanteissa ajoneuvot hyödyntävät pientareita, jotka on merkitty reunaviivoin asfalttiin. Muutoin levennetyt pientareet on varattu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön. Rantatien muuttaminen kylätieksi rauhoittaa ajoneuvoliikennettä ja parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden koettua turvallisuutta. (lainaus: https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/36532.

pdf?name=Tuusulanjarven_rantojen_virkistyskayton_yleissuunnitelma)

Museotien maisema ja tieympäristö

Museotiellä on tunnistettavissa maiseman ja maankäytön näkökulmasta erityyppisiä jaksoja, joita on kuvattu seuraavassa.



Kuva 21. Museotien jaksottelu.

Tiejakso 1, Krapin taajamajakso

Tiejakso alkaa museotien eteläosasta, jossa sijaitsee museotien nykyinen opastusalue. Tiejaksolle on luonteenomaista sen paikoin tiiviskin rajautuminen pihapiireihin ja puustoon (kuva 22) ja muutama avoimiin, rakentamattomiin maisematiloihin.

Tie sijaitsee pääosin lähellä luontaista maanpintaa, mutta erityisesti Aleksis Kiven kuolinmökin kohdalta pohjoiseen tien länsireunan luiska on jyrkkä (kuva 23). Tien vastakkaisella puolella tien taso on kuitenkin pihan tasossa.

Aleksis Kiven kuolinmökin liittymä ja näkymä rakennukselle sekä Taiteilijakoti Erkkola (kansikuva) muodostavat ensimmäisen taajamakuullisesti tärkeän kohdan tiejaksolla. Tiealue on kapea ja puusto kiinni tiessä, osa puista kasvaa tiealueella luiskan alareunassa. Puusto muodostaa holvimaisen tunnelman ja tilan tien ylle.



Kuva 22: Krapin kohdalla avautuu näkymä niitylle ja tien itäreunaa rajaavat piha-aidat. Näkemät liittymässä ovat paikoin rajattu.



Kuva 23: Aleksis Kiven kuolinmökin kohdalla maasto laskee erityisen näkyvästi kohti järvenrantaa ja tie on rakennettu aikanaan rinteeseen reunaan. Toisella puolella piha-alue liittyy luontevasti tiehen, eikä korkeusongelmaa ole. Päälyllyt tie on ulkokaarteessa varsin leveä ja hallitseva levikkeen vuoksi. Tiealuetta reunustaa komea, leikattu kuusialta.

Tiemaisema jatkuu vehreänä ja metsän ja pihapiirien reunustamana Syvärannan Lottamuseon kohdalle, jossa kookkaat lehtipuut rajaavat erityisen hienosti tietä (kuva 24). Lottamuseo on yksi tieympäristön kohokohdista. Tien länsipuolella Onnelan Majatalon kohdalla sijainnut puistoalue on umpeutunut, ja jäänteitä puiston rakenteista näkyy viitteellisesti tieltä katsottaessa. Suvilahden kohdalla omakotitalot sijoittuvat tien länsipuolella nousevalle mäelle ja Tuomalan tilan pelto yhdistää museotien Järvenpääntiehen.

Museotien varren tärkeitä kohtia ovat myös ne paikat, joissa avautuu näkymä Tuusulanjärvelle (kuva 25). Näkymät vilahtavat nopeasti ohi, joten tieympäristön yksityiskohdat tulevat parhaiten esille kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta.



Kuva 24: Komeasti kaartuvat puut Syvärannan Lottamuseon kohdalla muodostavat museotien porttikohdan.



Kuva 25: Näkymä museotieltä Tuusulanjärvelle sotilaskotiyhdistyksen talon kohdalla avautuu puiston lomasta.

Tiejakso 2, Halosenniemen maisemajakso

Nykyinen puolustusvoimien palvelukeskus, Suojeluskuntain Päälystökoulun perinnetilat (kuva 26) muodostaa maisemallisesti ja rakennustaiteellisesti monikerroksellisen kokonaisuuden, jota erottaa Halosenniemestä ja museosta (kuva 27) niiden välissä oleva peltoaukea. Tiejaksoa luonnehtivat avoimet peltomaisemat ja Tuusulanjärven rantamaisema ja Hivoonlahti. Maamerkinä tien itäpuolella on myös vanha, kaunis muuntajarakennus. Tietä reunustavat järven puolella komeat rauduskoivut.



Kuva 26: Museotieltä avautuu näkymä peltojen yli Tuusulanjärvelle Puolustusvoimien palvelukeskusken pohjoispuolelta.



Kuva 27: Opastus Halosenniemeen museotien liittymässä.

Tiejakso 3, Kuusiniemen metsä- ja peltojakso

Tiejaksoa luonnehtivat rehevä metsäisyys ja museotieltä Järvenpääntielle avautuva peltomaisema, ja sen yksittäinen lato tien reunassa (kuva 28). Tiejaksolla on myös omakotiasutusta, joista osa on lähellä tietä.



Kuva 28: Lato rajaa museotietä ulkokurvissa. Komea kuusikuja reunustaa avointa maisematilaa.

Tiejakso 4, Tuomalan kyläjakso

Tuomalan kyläjakso muodostaa omaleimaisen osan museotietä, jossa rakennukset ovat levittäytyneet mäen laelle, ja puusto luo alueelle vehreän ilmeen. Vanha navetta toimii myymälänä (kuva 29) ja tien vastakkaisella puolella on Rantatien galleriarakennus. Tiemaiseman tärkeän yksityiskohdan muodostavat Saarelankujan (kuva 30) kohdalle sijoittuvat vanhan Saarelan tilan rakennukset, joista yksi on aivan kiinni tiessä ja tietä paljon alempana (kuva 31).



Kuva 29: Tuomalan kylän navettarakennus raitin varrella.



Kuva 30: Näkymä museotieltä Saarelankujaa pitkin Tuusulanjärvelle.



Kuva 31: Näkymä Saarelankujan kohdalta pohjoiseen. Rakennus on tietä selvästi alempana, joka on rakennuksen säilymisen kannalta huono. Kuvan lähde Google maps.

Tiejakso 5, Tuusulanjärven peltojakso

Tuusulanjärven läheisyys ja siihen liittyvät laajat peltoaukeat hallitsevat museotien pohjoisosan maisemakuvaa (kuva 32). Näkymiä peittää jonkin verran rehevä rantavyöhykkeen kasvillisuus. Yksittäiset rakennukset ovat näkymien kannalta kiinnostavia. Museotien pohjoispäässä tien allittavan Pelinojan ympärillä on metsäinen saareke, jossa on muutamia asuinrakennuksia. Pelinojan silta on kivirumpu, kooltaan 1600 mm. Silta on hieno, ja ansaitsee tulla tiejakson yksityiskohtana esille (kuva 33). Tiejaksolle sijoittuvat myös uimaranta ja nurmi-pintainen pelikenttä, jonne on myös autoliikennettä.



Kuva 33: Pelinojan kivrumpu. Kasvillisuuden raivauksella ja kesäajan niitolla se tulisi nykyistä paremmin esille. Kivrumpu sijoittuu lähelle museotien pohjoispäätä ja mahdollista uutta opastusaluetta.



Kuva 32. Näkymä museotietä etelän suuntaan Tuomalan kylälle päin.

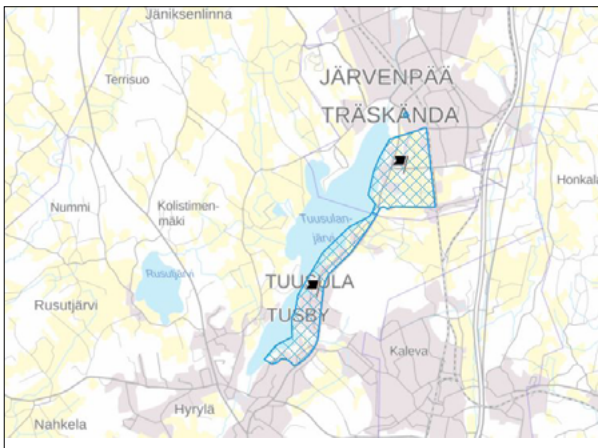
3.2.2 Kulttuuriympäristö

Muinaisjäännökset

Museotien välittömässä läheisyydessä ei Museoviraston kulttuuriympäristöikkunan mukaan ole tunnettuja muinaisjäännöksiä. Lähin kohde on Tuusulan kirkonkylän historiallinen asuinpaikka, kyläpaikka, joka sijoittuu n. 500 metriä museotien eteläisen liittymän eteläpuolelle.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema ja sen läpi kulkeva Tuusulan Rantatie ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (kuva 34).



Kuva 34: Ote Museoverkko.fi -karttapalvelusta. <https://kartta.museoverkko.fi/?action=showRegistryItem&id=1477®istry=rky2000&mapLayers=20>

Tuusulan Rantatiehen sitoutuvassa laajassa kokonaisuudessa keskeisen osan kulttuurimaisemaa muodostavat kansallisesti, rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät 1900-luvun alun taiteilijahuvilat sekä itsenäisen Suomen alkuvaiheen maa- ja kotitalouden sekä sotilaskoulutuksen oppilaitokset. Rantatie on vuosisatoja vanha tie, jonka hyvin säilynyt osa, kolmen kilometrin pituinen Tuusulanjärven rantaa seuraileva paikallistie, on tiehallinnon museotie. Rantatiellä ja 1862 valmistuneella rautatiellä on ollut suuri merkitys paitsi Tuusulan pitäjän asutukselle myös Rantatien huvilayhdyskunnan synnylle.

Tuusulanjärven eteläpäässä on viehättävä Tuusulan kirkkomiljö, jossa puisen tasavartisen 1700-luvulla rakennetun ristikirkon lisäksi ovat keltopuli, parihuone, viljamakasiinit ja vanha kan-

sakoulu. Kirkkomaalla on 1872 kuolleen Aleksis Kiven hauta muistomerkkeineen. Mökki, jossa kirjailija vietti viimeiset elinaikansa, on Rantatien varrella.

Tuusulanjärven itärannalle, Rantatien varrelle syntynyt huvilayhdyskunta heijastaa 1800-luvun lopulla herännyttä suomenmielistä maaseutu- ja kansanelämän ihannointia. Kirjailija Juhani Ahon johdolla Tuusulanjärven 1890-luvun loppupuolella löytäneet taiteilijat ovat muodostaneet Rantatien yhteyteen 1900-luvun alussa Suomen taide-elämän merkittävän keskuksen rakentamalla sinne huvilansa asuin- ja työskentelytiloiksi. Ahon lisäksi taiteilijayhdyskunnan kantajoukkoon kuuluvat Pekka Halonen, Eero Järnefelt, J.H. Erkkö ja Jean Sibelius perheineen. Taiteilija Pekka Halosen ateljeekoti Halosenniemi, nykyinen museo, sijaitsee Tuusulanjärven pistävällä kallioisella luonnontilaisella niemellä. Säveltäjä Jean Sibeliuksen 1904 valmistunut Ainola on arkkitehti Lars Sonckin suunnittelema huvila, joka sijaitsee ikihonkia kasvavalla metsäisellä kumpareella. Ainola toimii museona. Ahola on taiteilija Venny Soldan-Brofeldtin ja kirjailija Juhani Ahon huvila. Erkkö on Aleksis Kiveä ihailleen runoilija J.H. Erkon huvila. Taiteilija Eero Järnefeltin Suvirannassa on puutarhan ympäröimä mansardikattoinen puuhuvila vuodelta 1901. Suviranta on yksityiskoti, Ahola ja Erkkö ovat avoinna yleisölle. Taiteilijahuviloiden lisäksi järven ja Rantatien tuntumassa on monia taiteilija- ja sivistyneistöpiirien sekä virka- ja liikemiesten rakennuttamia ja vuokraamia huviloita ja tiloja. Yksi niistä on finanssi- ja teollisuusmies K.A. Paloheimon tila Kallio-Kuninkala, jossa toimii Sibelius-Akatemian musiikkikeskus.

Itsenäisyyden alkupuolen merkittävän oppilaitoskokonaisuuden Tuusulanjärven ympäristössä Järvenpäässä muodostavat Kotitalousopettajaopisto, sen koetila Kyrölä ja maatalousnormaalikoulu. Puolustusvoimien Taistelukouluna tunnetun oppilaitoksen alueen huvilahistoriasta kertovat rakennukset 1900-luvun ensi vuosilta. Suojeluskunta-ajalta ja sotilaskäytön alkua ajoilta 1920- ja 1930-luvuilta on sekä puisia koulutus-, urheilu- ja asuinrakennuksia että kivisiä funkisrakennuksia.

Vaikka Rantatien ympäristö ja rakennuskanta on paikoin voimakkaasti uudistunut, on kohteen huomattava kulttuurihistoriallinen merkitys ja tien raittittunelma yhä hyvin hahmotettavissa.

Lähteet: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1477

3.3 Museotien tekniset lähtökohdat

3.3.1 Tien perustiedot

Tuusulanjärven rantatien museotie on yhdystie 11609

- Museotien tieosoite on 11609/1/0 – 11609/1/3574.
- Ajoradan ja päällysteen leveys on n. 6,5 m. Tiellä ei ole sorapiennarta.
- Tien päällyste on Pab-b, pehmeä asfalttibetoni
- Museotiellä on kivinen rumpu Pelinojan kohdalla, rumputyppi 1, rumpukoko 1600
- Museotie on valaistu, valaistus on kunnan omistuksessa
- Tien talvihoitoluokka on Ic
- Tien viherhoitoluokka on N3 -> uusi E2 (Y)

3.3.2 Tien kunto ja korjaukset

Tien päällysteen kunto on paikoitellen huono. Tiesä on pitkittäishalkeamia, joita tullaan paikkaamaan tien eteläosassa. Kohde ei ole päällystysohjelmassa.

Tien kuivatuksessa ei havaittu erityisiä puutteita. Muutamat museotiehen liittyvät sivuteiden liittymät ovat jyrkkiä, ja odotustila lyhyt. Reunapalteiden puhdistustarvetta on Pelinojan kivirummun kohdalla.

Tien tasaus on paikoitellen ympäröivää maastoa huomattavasti korkeammalla, mikä on sekä taajamakuvaan että toimivuuden kannalta haasteellista.

3.3.3 Tien kunnossapito

Museotie kuuluu Vantaan hoidon alueurakkaan, josta vastaa YIT Oy.

Museotien viheralue on melko kapea, puustoa on runsaasti heti tien vieressä ja pihojen kasvillisuus ja aidat ovat lähellä tietä. Tien viherhoidossa ei ole kuitenkaan ollut erityisiä haasteita.

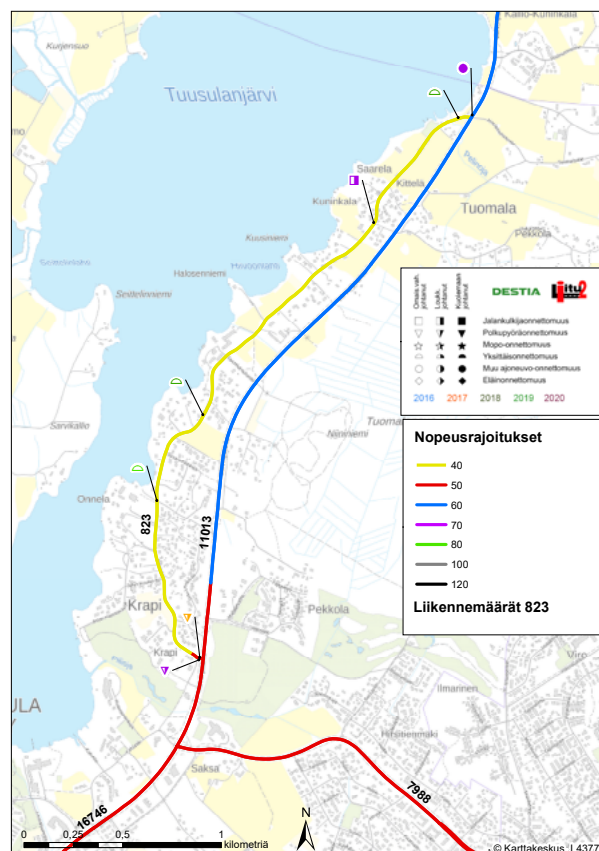
Viherhoitoluokan N3 laatuvaatimusten mukaan niitto on ulotettava vähintään 2 metrin etäisyydelle päällysteen reunasta. Liittymien ja risteysten näkemät on pidettävä kunnossa ja huomioitava jyrkät liittymät. Niittokertoja on 1-2 kertaa kesässä, niittokerrat määritellään työkohtaisessa tarkennuksessa.

3.3.4 Liikenneturvallisuus ja opastus

Museotieosuuden nopeusrajoitus on 40 km/h. Nopeusrajoitus on ympäristön luonteeseen sopiva. Ylinopeuksia on seurattu nopeusmittaustaululla. Museotiellä on runsaasti pihaliittymiä ja tien suuntaista ja tietä ylittävää jalankulku- ja pyöräilyliikennettä. Tie on suosittu pyöräilyreitti. Tien pohjoispäässä on nurmipintainen pelikenttä ja uimaranta. Tiealue on kapea, ja suuria puita kasvaa aivan tien vieressä. Muutamat rakennukset ja piha-aidat ovat lähellä tietä.

Liikennemäärät museoteillä ovat olleet keskimäärin (KVL) 726 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus (KVLRS) 13 ajoneuvoa vuorokaudessa, laskentavuosi on 2020. Kesällä liikennemäärät ovat matkailun vuoksi suuremmat (KKVL), 1125 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Museotiellä on tapahtunut muutamia onnettomuuksia viimeisen viiden vuoden aikana, 2016 - 2020 (Lähde: Destia iLiitu-palvelu, kuva 35). Museotien eteläpäässä on tapahtunut vuosina 2017 ja 2010 loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus ja Tuomalassa v. 2020 yksi loukkaantumiseen johtanut jalankulkijaonnettomuus. Muut kolme ovat vuonna 2019 tapahtuneita yksittäisonnettomuuksia.



Kuva 35: Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet Tuusulan Rantatien museotieellä v. 2016 -2020. Lähde: Destia iLiitu-palvelu.



Kuva 36: Museotien pohjoispään opastus



Kuva 37: Museotien eteläpään opastus

Museotie on viitoitettu Järvenpääntieltä pohjoisesta (kuva 36) ja etelästä (kuva 37). Museotien kohdeopaste sijaitsee museotien eteläpäässä (kuva 38). Viitoitus ei ole nykyisten ohjeiden mukainen ja opastusalueen taulusta puuttuvat museotien tiedot.



Kuva 38: Museotien opastusalueen nykyinen opastaulu.

4 Museotien kunnossapitosuunnitelma

4.1 Tavoitteet

4.1.1 Museotie

Museotien kunnossapidon tavoitteena on turvata sen säilyminen nykyisenlaisessa käytössä yhdystienä ja Tuusulanjärven rantatien maankäyttöä palvelevana tienä. Tavoitteena on säilyttää tie ja sen lähiympäristö museointiajankohdan, eli vuoden 1982 mukaisessa ulkoasussa. Tien linjaukseen ja tasaukseen tai leveyteen ei tehdä muutoksia, ellei niille ole liikenneturvallisuuteen tai rakenteen kuntoon liittyviä välttämättömiä syitä. Kaikissa toimenpiteissä on huomioitava tien tutkittavuuden säilyminen.

Tien rakenteen, kuivatuksen ja tiehen liittyvän ympäristön ja kasvillisuuden kunnan seuraaminen ja ennaltaehkäisevät toimenpiteet varmistavat osaltaan tien arvon säilymisen osana arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä.

Tien rakenteen, kuivatuksen ja tiehen liittyvän ympäristön ja kasvillisuuden kunnan seuraaminen ja ennaltaehkäisevät toimenpiteet varmistavat osaltaan tien arvon säilymisen osana arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä.

Museotien opastuksen uusimisen tavoitteena on parantaa kohteen saavutettavuutta. Viherhoidon tavoitteena on erityisesti suojella alueen arvokasta puustoa ja muuta viherympäristöä ja estää avointen alueiden vesakoituminen. Viherhoitoluokaksi esitetään E2, jossa hoitoon vaikuttava ympäristötekijä on Y, museotie. Ympäristön tulee olla ilmeeltään avoin, puoliavoin, metsäpuuston reunustama, hoidettu ja puistomainen tai luonnonmukainen museotien jakson mukaan.

4.1.2 Maankäyttö

Museotien sijoittuu sekä rakennettuun taajamaympäristöön että maa- ja metsätalousalueelle. Museotien ympäristö on asemakaavoitettu pääosin omakoti- ja pientaloalueiksi (AO, AP). Lisäksi museotien varressa on asuin-, liike- ja toimistorakentamista (AL) ja yleisten rakennusten alueita (Y, YM, YP). Avoimet alueet ovat puistoja (P) tai maa- ja metsätalousoikeutta osoitettuja (M).

Maankäytön kehittämisessä tulee huomioida erityisesti kaavamerkinnot ja suojelumääräykset, joilla turvataan osaltaan museotien arvon säilymistä. Uudisrakentamisen sovittaminen maisemaan, tiemiljöön säilyminen ja näkymäakselien turvaaminen ovat avainasemassa.

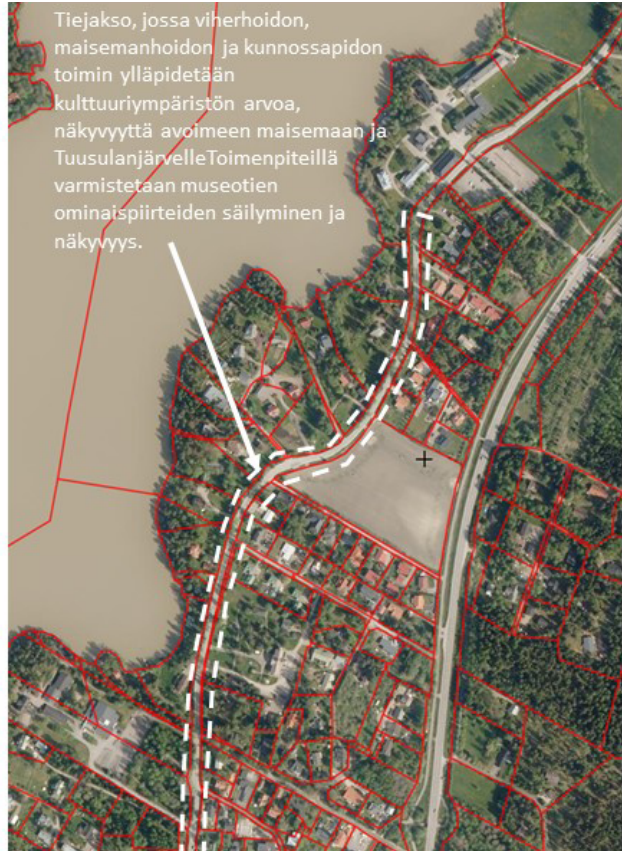
4.1.3 Maisema ja kulttuuriympäristö

Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema ja sen läpi kulkeva Tuusulan Rantatie sisältyvät Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) luetteloon. Kohteen valtakunnallinen arvo velvoittaa tien omistajaa ja haltijaa sen arvon säilyttämiseen. Opastaulun uusiminen on osa kohteen arvon esille tuomista. Museotietä tulee tarkastella muun ympäristön osana. Kulttuuri- ja tiemaiseman arvon säilymistä kannalta ovat tietä ympäröivät puistot, pihat, pellot ja metsät keskeisessä asemassa. Tien viherhoito on käytännössä pääosin niittoa ja vesakointia tehdään pääosin ennakoivasti niittotyöllä. Tien varressa tiealueen tuntumassa on myös yksittäisiä, maisemallisesti arvokkaita puita, joiden säilyminen pyritään turvaamaan. Tarvittaessa sovitaan yksittäisten puiden hoidosta tai poistosta maanomistajien kanssa.

Museotien maisemanhoidon tavoitteet jaksoittain on esitetty seuraavassa.

Museotien eteläinen Krapin taajamajakso

Taaja-asutuksen ja puuston reunustama (kuva 40) tiejakso sijoittuu Krapin ja Puolustusvoimien palvelukeskuksen väliselle museotien osuudelle.



Kuva 39. Museotien eteläisen Krapin taajamajakson maisemanhoidon ja kunnossapidon tavoitteet.



Kuva 40: Museotien tiealue on melko kapea, mutta puustoa on myös tiealueella luiskissa. Maiseman ja taajamakuvan kannalta arvokkaiden puiden säilymiseen tulee kiinnittää huomiota.



Kuva 41: Kulttuuriympäristö tulisi näkyä myös yksityiskohtisissa, esim. teknisten rakenteiden sijoittelussa. Tien tasauksen muuttaminen ei ole realistista, mutta sen hallitsevuutta voidaan jossain määrin vähentää esim. viherrakentamisella.

Halosenniemen maisemajakso, Kuusiniemen metsä- ja peltojakso ja Tuomalan kyläjakso

Museotiessä on tunnistettavissa maisemallisesti ja taajamakuvasestisesti omaleimaisia osuuksia. Tiel-

tä avautuva maisema, näkymät, kulttuuriympäristö (kuva 43) ja kylämäisyys (kuva 45) sekä rehevä kasvillisuus (kuva 44) luonnehtivat jaksoja.



Kuva 42: Halosenniemen maisemajakson, Kuusiniemen metsä- ja peltojakson sekä Tuomalan kyläjakson maisemanhoidon ja kunnossapidon tavoitteet.



Kuva 43: Porttina Halosenniemen maisemajaksolle etelästä tultaessa on Puolustusvoimien Taistelukouluna tunnetun oppilaitoksen keltainen rakennus 1900-luvun alkupuolelta. Koivukuja ja hoidetut nurmialueet viestivät alueen historiasta.



Kuva 44: Kuusiniemen metsä- ja peltojaksolla pihapiirin rehevä kasvillisuus reunustaa tietä ja luo vaihtelevuutta kävelijän ja pyöräilijän reitille.



Kuva 45: Tuomalan kylän raitin varrella kulkijan katse kiinnittyy komeaan maisemamäntyyn.



Kuva 46: Näkymä Pelinojan metsäisestä saarekkeesta etelän suuntaan.

Tuusulanjärven peltojakso

Tuomalankylän ja Pelinojan metsäsaarekkeen välisen tiejakson erityispiirteitä ovat tien länsipuolelle avautuva Tuusulanjärven järvimaisema ja tien itäpuolelle levittäytyvä viljelymaisema (kuva 46).



Kuva 47: Tuusulanjärven peltojaksolla tiealueella säilytetään maiseman avoimuus ja museotien saavutettavuutta voidaan parantaa uudella opastusalueella tien pohjoispäässä.

4.1.4 Liikenneturvallisuus ja saavutettavuus

Tuusulanjärven rantatien museotie on opastettu Järvenpääntieltä (seututie 145) etelästä ja pohjoisesta. Taulut uusitaan nykyisten viitoitusohjeiden mukaisiksi.

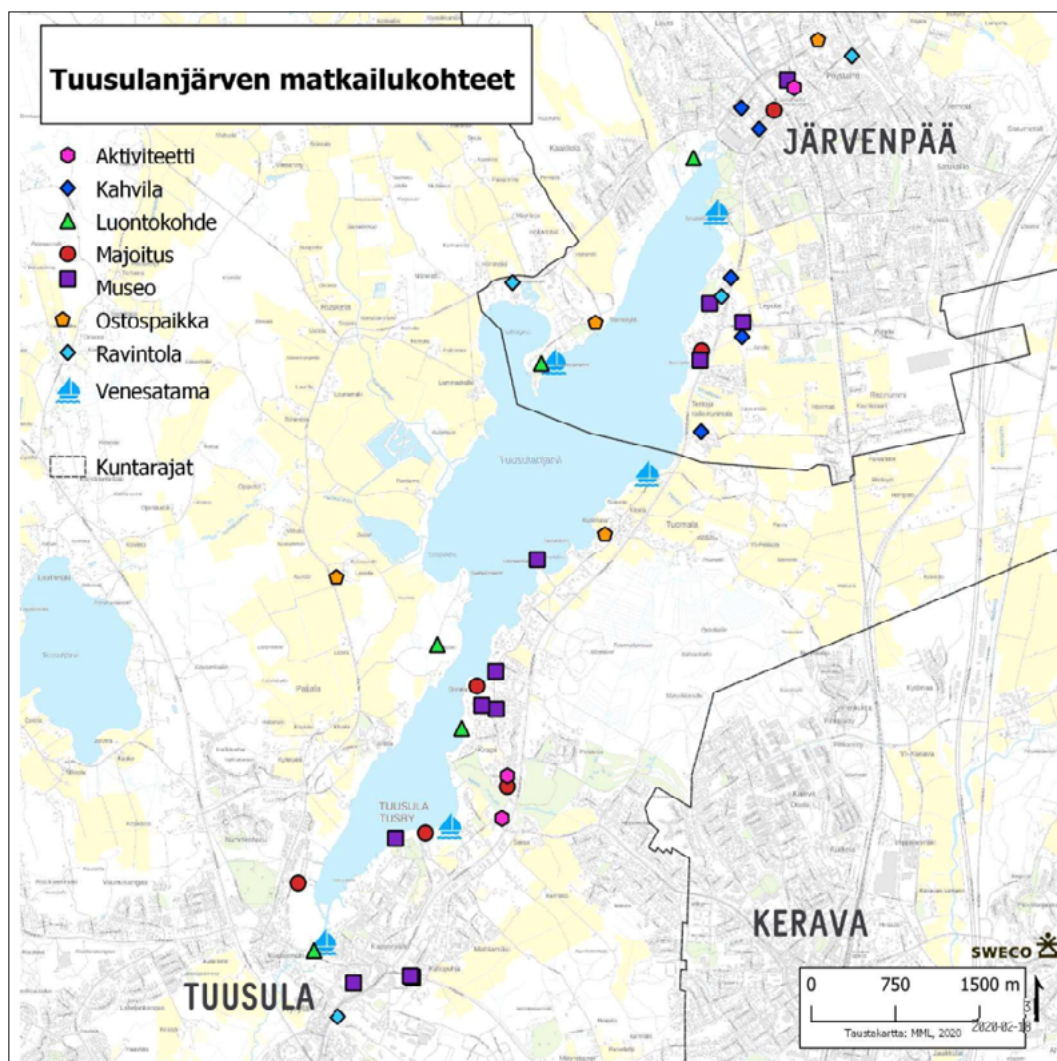
Museotien nykyisellä opastusalueella tien eteläpäässä oleva taulu uusitaan täydentämällä sitä museotien historiasta kertovalla taululla. Opastusta kehitetään yhteistyössä kunnan kanssa. Nykyisen levikkeeseen mahtuu pysäköimään 2-3 autoa. Pitkäaikaisemmasta pysäköinnistä esitetään neuvoteltavaksi Krapihovin kanssa, jolloin esimerkiksi pyörämatkailijat voivat hyödyntää myös heidän palvelujaan.

Museotien pohjoispäässä on pois käytöstä jäänyt linja-auton pysäkkilevike, jota jatkamalla olisi mahdollista järjestää paikka opastaululle ja kahdelle pitkittäispysäköintipaikalle.

Museotien saavutettavuutta parannetaan myös museoteistä laadittavalla, yleisöä palvelevalla kohdekortilla, joka liitetään Väyläviraston ja ELY-keskusten museokohteita esitteleville internetsivuille.

Museotien nykyinen nopeusrajoitus 40 km/h:ssa todettiin sopivaksi. Museotiellä on kuitenkin sattunut muutamia jalankulkija- ja pyöräilyonnettomuuksia, joten turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota mm. näkemäraivauksilla. Halosenniementien liittymä ja muutamat muut tonttiliittymät tien länsipuolella ovat maaston vuoksi jyrkkiä, ja odotustila jää lyhyeksi. Näissä kohdissa sekä muissa tonttiliittymissä on myös huomioitava riittävät näkemät.

Museotiellä esitetään vältettäväksi rakenteellisten hidasteiden toteuttamista museotien luonteen säilyttämiseksi. Virkistyskäytön yleissuunnitelmasa esitetty Rantatien kehitysehdotus, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta edistävä ”hidasliikenne tie”-malli, ns. kylätie, soveltuu ratkaisuna museotielle. Ajouratamaalaukset ja niiden edellyttämät liikenne-



Kuva 48: Tuusulanjärven matkailukohteet. Lähde: Tuusulanjärven matkailun ja virkistysreittien tarveselvitys. Sweco 14.2.2020.

merkit eivät ole ristiriidassa museotien ominaispiirteiden säilyttämisen kanssa. Mallissa toteutetaan ajoratamaalauksin levennetyt pientareet pyöräilijöille ja kävelijöille ottamalla tilaa ajoradasta. Kehitysehdotuksessa on esitetty korostusmaalauksen kivisirotepinnoitusta museotien ilmeeseen soveltuvalla korostevärillä, mikä vaatii vielä tarkempaa suunnittelua ja havainnollistamista, mahdollisesti mallijakson koerakentamista ennen toteuttamista.

Tämän kunnossapitosuunnitelman tavoitteena on myös edistää museotien matkailu- ja virkistyskäyttöä (kuva 48), jota tukee hyvin Virkistyskäytön yleissuunnitelman ehdotus pyörän vuokraus- tai lainauspisteen kehittämiseksi ja yhteiskäyttöjärjestelmän käyttöönottamiseksi.

Ehdotus Rantatien mahdollisiksi porteiksi tulee tutkia huolellisesti niin, että ne soveltuvat luontevina elementteinä maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Vaihtoehtoisina porttiaiheina voidaan käyttää myös istutettavia jalopuita vrt. Lottamuseon kohdan puuston tien yläpuolelle muodostama holvikaari.

4.2 Museotien ja sen lähiympäristön hoidon vastuut ja yleisohjeistus

Vastuu museotien ja sen lähiympäristön kunnossapidosta on Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueella. Museotien kunnossapitosuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tulevat sisältymään Vantaan hoidon alueurakkaan. Hoitourakkaan kuuluvalla vuosittaisella seurannalla varmistetaan museotien kunto ja liikenneturvallisuus. Museotien hoito ja kunnossapito tehdään perusväylänpidon määrärahoilla, joista Väylävirasto tienpitäjänä vastaa.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen perinneyhdyshenkilö vastaa museotien vuosittaisesta tarkastuksesta. Mahdollisissa museotien historiaan, tieliikennehistoriaan tai erityistarpeisiin liittyvissä kysymyksissä asiantuntijana toimii tieliikenteen valtakunnallinen vastuumuseo Mobilia.

Museotiehen liittyy lukuisia määrä yksityisiä kiinteistöjä, joiden toimet omalla alueellaan museotien tuntumassa vaikuttavat museotien miljöön säilymiseen. Myös Tuusulanjärven rantavyöhykkeen peitteisyys vaikuttaa tieltä avautuviin maisemiin. Yh-

teistyö eri maanomistajien kanssa on tästä syystä myös toivottavaa.

4.3 Alueurakkaan sisällytettävä museotien ja sen lähiympäristön kunnossapito

Tuusulanjärven museotie sisältyy Vantaan maanteiden hoidon alueurakkaan. Nykyinen alueurakka päättyy 1.10.2024.

4.3.1 Museotien hoito

Museotien hoitoon liittyvät toimet on esitetty tässä luvussa ja urakkakohtaisissa asiakirjoissa. Maanteiden hoitourakoiden tuotekortit yksilöivät teiden hoitourakoihin kuuluvat kunnossapitotyöt laatuvaatimuksineen.

4.3.2 Tieympäristön ja maiseman hoito

Viherhoito

Tieympäristön viherhoitoa on ohjeistettu hoitoluokittain Väyläviraston viherrakentamisen ja -hoidon ohjeessa (18/2014). Viherhoidon laatuvaatimukset on esitetty Maanteiden hoitourakoiden tuotekorteissa.

Museotien uudeksi viherhoitoluokaksi esitetään E2, ympäristökijä (Y), museotie. Museotien varressa on pääosin hoidettua tieympäristöä, pihoja ja puutarhoja. Lisäksi on lyhyitä metsä- ja peltojaksoja. Tieympäristön hoito koostuu pääosin niitosta ja nurmetusten hoidosta, vesakon raivauksesta ja yksittäisten puiden hoidosta tai poistosta. Tieympäristön hoidon tavoitteita on kuvattu tiejaksoittain luvussa 4.1.3. ja toimenpiteitä seuraavassa.

Museotien eteläinen Krapin taajamajakso

Tavoitteena on ylläpitää tiejakson hoidettua ilmettä. Tiejaksolla museotiehen rajautuu kiinteistöjen piha-alueita, lauta- tai pensasaitoja ja puustoa. Tiejaksolla on useita merkittäviä rakennetun ympäristön kohteita, joiden kohdalla tieympäristön siisteyteen kiinnitetään erityinen huomio. Museotiejaksolla on

kaksi avointa kohtaa, peltoa tai niittyä. Tavoitteena on säilyttää tiejaksolla puoliavoin, hoidettu ilme, joka vaihtelee puistomaisesta luonnonmukaiseen, metsäiseen ympäristöön. Tiejaksolla on muutamia huonokuntoisia yksittäisiä puita, jotka poistetaan. Pihojen kohdalle osuvien puiden poistotarpeesta informoidaan tontinomistajaa etukäteen. Tiejaksolle sijoittuu kunnostettava opastusalue (opastaulun uusiminen), johon liittyvä pensasistutusalue pidetään ilmeeltään siistinä ja hoidettuna.

Aleksis Kiven kuolinmäen kohdalla oleva museotien ulkokaarteeseen (entinen linja-autopysäkki) luiska rajautuu leikattuun kuusiaitaan. Liikennealue rajautuu päällysteen reunaan. Luiskaan esitetään istutettavaksi 2–3 yksittäispuuta rajaamaan avointa tiealuetta ja parantamaan tieympäristön ilmettä. Tämän toteuttamisesta esitetään sovittavaksi kunnan, maanomistajan ja ELY-keskuksen kesken.

Halosenniemen maisemajakso

Tiejaksolla avautuu maisema Tuusulanjärvelle. Tieympäristö Puolustusvoimien Taistelukoulun ja Halosenniemen välillä on puoliavointa. Tietä reunustavat istutetut, hyväkuntoiset koivut ja metsäpuusto. Tiejaksolla on tavoitteena säilyttää koivuistutukset ja tarpeellisin osin poistaa huonokuntoista puustoa ja näkemiä haittaava vesakko liittymistä sekä metsäsaarekkeiden ja peltojen kohdilta.

Kuusiniemen metsä- ja peltojakso

Tiejaksolle sijoittuu puistomaisia ja metsäisiä tontteja ja tien itäpuolelle peltoalue. Tavoitteena on myös poistaa tarvittaessa yksittäisiä, huonokuntoisia puita ja estää tieympäristön vesakoituminen.

Tuomalan kyläjakso

Tie on keskeinen osa kylämiljöötä ja tieympäristön hoito pääosin niittoa. Tiealueella on yksittäisiä puita, jotka ovat taajamakuvan kannalta merkittäviä. Pensaskasvillisuutta on tarpeen hieman raivata näkemien turvaamiseksi mutkaisissa kohdissa ja liittymissä.

Tuusulanjärven peltojakso

Avoin järvi- ja peltomaisemajakso päättyy pohjoispäässä Pelinojan metsäsaarekkeen jälkeen

Järvenpääntien liittymään. Pellon kohdalla on tavoitteena estää tieympäristön vesakoituminen. Pelinojan vanhan sillan ympäristö raivataan puun- taimista ja pensaista ja sillan reunapalteet puhdistetaan. Tavoitteena on, että museotien pohjoispäähen esitetyltä uudelta opastusalueelta (nykyisen linja-autopysäkin kohta ja pysäkin pidentäminen) pääsee tien reunaan kulkien tutustumaan myös vanhaan siltaan.

Talvihoito

Tuusulanjärven rantatie kuuluu talvihoitoluokkaan Ic mm. liikennemäärien perusteella. Maanteiden talvihoidon laatuvaatimukset on määritelty Väyläviraston ohjeessa 33/ 2018.

Varusteet ja laitteet

Museotien opasteet ja viitoitus hoidetaan tavanomaiseen tapaan. Opasteiden kunto tarkastetaan keväisin ja opasteet puhdistetaan.

4.4 Museotien ja tieympäristön pitkän aikavälin kunnossapito

4.4.1 Museotien korjaustarve

Museotien päällyste on paikoitellen huonokuntoinen. Museotien uudelleen päällystämistä ei ole vielä ohjelmoitu. Päällysteen pitkittäishalkeamia on korjattu vuonna 2021.

Pelinojan kivisillan reunapalteiden poisto tulee tehdä sillan vaurioitumisen estämiseksi. Sillan kuntoa ei ole arvioitu.

4.4.2 Museotien kunnossapito

Museotien leveän kaarrekohdan jäsentämistä esimerkiksi upotetulla reunakivellä tai nupukivinauhalla Aleksis Kiven kuolinmäen kohdalla esitetään tehtäväksi päällystystyön yhteydessä. Periaate on esitetty tämän raportin liitteenä olevan Työkohtaisen tarkennuksen kohdassa 2.2.

Vaihtoehtoisesti alue voidaan jäsenellä asfalttiin tehtävillä maaliviivoilla, mikäli kylätiekoikeilu tul-

laan toteuttamaan. Ajouradan jäsentelyyn voidaan käyttää myös kivisirotepinnoitetta. Pinnoitteen väri- vaihtoehtoja suositellaan kokeiltavaksi maastossa ennen toteutusta.

Kiveysten ja pinnoitteiden soveltuvuus ja käytännön toteutuksen ja kunnossapidon näkökulmat käydään läpi perinneyhdyshenkilön, aluevastaavan ja maakuntamuseon kesken.

Ratkaisusta laaditaan erillinen tyypikuva tai suunnitelmapiirustus. Tästä laaditaan erillinen tyypikuva tai suunnitelmapiirustus.

4.4.3 Museotien saavutettavuus

Museotien saavutettavuutta parannetaan yleisölle tarkoitetun kohdekortin ja opastaulun uusimisen, sekä toisen opastaulun lisäämisen avulla (kuva 49). Kohdekortissa on perustiedot museotiestä ja sen sijainnista sekä etäisyyksistä lähimpiin kau-

punkeihin. Lisäksi kortissa on museotien lähestymiskartta ja tarkempi kartta yksityiskohtaisine tietoineen. Korttiin lisätään mahdollisia kohteesta lisätietoa tarjoavia internet-linkkejä.

Opastaulun pelkistettyyn karttaan merkitään tärkeimmät paikannimet, tiet ja vesistöt. Opastaulun tekstisisällöksi esitetään seuraavaa:

Tuusulan Hyrylän ja Mäntsälän välinen tie, johon Tuusulan Rantatie kuuluu, rakennettiin maantiekseksi 1600-luvun lopussa, mutta sen linjaus perustuu paljon vanhempiin, keskiaikaisiin kulkureitteihin Tuusulanjärven itärannan kylien ja Mäntsälän Ohkolan välillä. Hyrylä-Mäntsälä-tie yhdistää keskiaikaiset Helsingin ja Hämeenlinnan sekä Porvoon ja Hämeenlinnan väliset maantiet. Ohkolan ja Mäntsälän välinen osuus tästä tiestä rakennettiin ilmeisesti 1600-luvulla. Tien merkitys kasvoi Tuusulan kirkkopitäjän perustamisen myötä ja tien varteen perustetun Kellokosken ruukin yhteystienä Helsin-



Kuva 49: Ehdotus opastaulun kartaksi

gin suuntaan. Yleisesti tien merkityksen kasvu liittyi Helsingin kaupungin kasvuun, koska tie toimi tärkeimpänä yhteytenä sen ja Itäisen Hämeen välillä.

Tärkeintä tien arvolle museokohteena on sen kulttuurihistoriallinen merkitys monien Suomen kansallisromanttisen ajan keskeisten taiteilijoiden asuin- ympäristönä. Tälle oli syynä ennen kaikkea uusi liikennemuoto, rautatie, joka mahdollisti hyvän yhteyden Tuusulan ja Helsingin välillä. Taiteilijoiden ohella Tuusulanjärven rantamaisemissa viettivät kesäänsä myös monet muut varakkaat helsinkiläiset. Suomen itsenäistymisen jälkeen Hyrylä-Mäntsälä-tie pysyi maanteiden joukossa ja sen ylläpito siirtyi vaiheittain kokonaan valtion Tie- ja vesirakennushallituksen suoraan hoitoon 1920-luvun kuluessa. Tämä tarkoitti tien parannustöitä, kuten siltojen kunnostusta ja tien profiilin muuttamista. Tien linjausta ei muutettu ja se on pysynyt hyvin vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta samana kuin 1600-luvulla. 1938 Tuusulan Rantatie liitettiin osaksi valtatieverkostoa ja 5-tietä. Parannustöitä ei kuitenkaan ennen sotaa ehditty aloittaa, vaan 1950-luvun kuluessa valtatie linjattiin vaiheittain uudelleen Tuusulanjärven rannan asutuksen itäpuolelta. Tuusulan Rantatie otettiin museoteiden joukkoon 1982.

Kieliversioiksi esitetään suomi, ruotsi ja englantia. Museotien saavutettavuutta voidaan lisätä myös museotien varren kohteisiin liitettävillä sähköisillä opasteilla, esimerkiksi QR-koodin avulla, joka toimii linkkinä www-sivulle.

Opastaulut on suositeltavaa toteuttaa yhteistyössä Tuusulan kaupungin ja museon kanssa ja siihen voidaan liittää myös muihin Rantatien kohteisiin liittyviä osioita mieluiten erillisinä tauluina, mutta samalla graafisella ilmeellä.

4.5 Tiedonhallinta

Museoteiden ja -siltöjen kunnossapidosta vastaavat ELY-keskukset. Arvokohteita koskeva tieto tierekisteristä ja taitorakennerekisteristä kootaan alueurakan lähtötietoihin. Museotiejaksojen tiedot, alku- ja loppupään tieosoite, tallennetaan tierekisterin tietolajiin 146, matkailu- ja museotie. Lisäksi kirjataan tien nimi ja arvokohteeksi nimeämisen ajankohta. Tierekisteritiedot tullaan siirtämään Tievelhoon, joka on uusi tiestötietojen perusrekisteri valtion teille.

Kunkin arvokohteen perustiedot kootaan kohdekortiksi. Kohdekohtainen erityisohjeistus saadaan laaditusta kunnossapitosuunnitelmasta, tai erityisohjeistuksesta laaditaan työkohtainen tarkennus. Tarvittaessa tiedot varmistetaan ELY-keskuksen perinneyhdyshenkilöltä.

Arvokohteille tehdyt toimenpiteet ja vuositarkastukset raportoidaan HARJA-järjestelmän kautta.

Lähteet ja kirjallisuus

Arkistot

Mobilian arkisto

Tie- ja vesirakennushallituksen arkisto, Kansallisarkisto

Internet ja extranetsivustot

Destian iLiitu-palvelu

Maakuntakaavoitus. Uudenmaan liitto. https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/uusimaa-kaava_2050/helsingin_seudun_maakuntakaava

Museoviraston Kulttuuriympäristön palveluikkuna <https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/portti/read/asp/default.aspx>

Tuusulan kunnan karttapalvelu, <https://kartta.tuusula.fi/?setlanguage=fi>

Väyläviraston lataus- ja katselupalvelu <https://julkinen.vayla.fi/oskari/>

Kartat

Autoilijan tiekartta 1927. Maanmittaushallitus.

Autoilijan tiekartta 1955. Maanmittaushallitus.

Charta öfver Tusby Kyrkby och Hökälä i Nyland Borgo Härad och Tusby Sochn, Första delen författad år 1777 af Carl Hagström genom Carl Böisman. Kansallisarkisto, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto (B50:3/7-13).

Charta öfver Tomasby och Träskända ägor i Tusby Soken. Borgo Härad ock Nylands Län. Författad år 1779 ock 1780 af Carl Pett: Hagström genom Carl Boisman. Kansallisarkisto, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto (B50:2/3-26).

Geographisk Charta som Utbevisar huru Nylands Infanterie Regimenten ähr Beläget Uthi sina Härad och Sochnar allenast beskrifvett Med des Kyrckior af Pastorater, Annexe och Capeller; Officerrare Boställen och Knechte stugor samt Regiments, Bataillons, Compagnies Besichtnings och Corporals Mötes Platsarne. Förfärdigatt Anno 1696. Ruotsin valtionearkisto, Tukholma (SE/ KrA/0410/C/001).

Geometrisk åcker Charta och Afritningh uppå Gammelby, Treskända, och Tomasby, Belegitt i Bårge Lähn och Tusby Sochn, Afmätt Åhr 1697. Kansallisarkisto, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto (B49:3/1-3).

Geometrisk Carta och bekrifning uppå Tusby i Bårge herad och Tusby Sochn Afmätt Åhr 1706. Kansallisarkisto, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto (B50:3/1-2).

Geometrisk Afmethning på Tomasbyes ägor utpå Tunsby Sochn och Bårge Härad i Nyland. Hvilka ägor afmätte äbro in mai 1730 af Undertechnad efter högwälborne H: Baron och Landshöfdingens Petter Stierncrantz Hög nödtwyrdade ordres af 11 jului 1726. Kansallisarkisto, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto (B50:2/1-2).

Geometrisk Carta öfver Tunsby Bys ägor uppå Bårge härad och Tunsby Sochn, Hvilkaägor afmätte äbro in mai 1730 af undertechnad after Högvälb: Herr Baron och Landshöfdingen PetterStierncrantz nödtwyrdade ordred af den 11 jului 1726. Kansallisarkisto, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto (B50:3/3-4).

Geographisk Carta öwer Landswägarne emellan Tavasthus och Fredrikshamn Samt de Wägar, som löpa til Helsingfors och Borgå, efter Hans kongl: Mayts Nädigste Befalning wid kongl: Landmäterie Contoret Sammandragen och förfärdigad år 1740. (Kansallisarkisto, Yleiskartat (yleisk.3 lis.).

Geometrisk Charta öfver Tusby Kyrkiobys Ägor i Borgo Härad och Nylands Län Afmätt. år 1758 af Nils Weszermark. Kansallisarkisto, Maanmittaushallituksen uudistusarkisto (B50:3/5).

Karta öfver Thusby socken upprättad på General Landmäterie Contoiret för att underkastas allmän granskning 1843. Kansallisarkisto, Yleiskartat (Yleisk. Ia* 173:/- -).

Peruskartta 204306 1958. Maanmittaushallitus.

Peruskartta 204306 1978. Maanmittaushallitus.

Suomen tiekartta 1938–1940. Maanmittaushallitus.

Kirjallisuus

Hiltunen, Petri 1988. *Tuusulan Rantatie Ruotsin vallan aikana*. Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri, Helsinki.

Hyvärinen, Marketta 2017. *Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle*. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017.

Hyvärinen, Marketta; Onninen, Niina; Peltola, Tapani; Pirinen, Jaakko 2018. *Väyläverkon arvokohteiden toimintamalli*. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 46/2018.

Kuusisto, E., Rinkinen, K., Vauhkonen, H. 2016, 2. tarkistettu painos. Missä maat on mainioimmat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisuja E176 – 2016.

Lammi, E., Vauhkonen, M., Hagner-Wahlsten, N. 2015. Tuuskodin ja Fjällbon alueiden luontoselvitys. Ympäristösuunnittelu Enviro.

Liimatainen, Kirsi 2007. *Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys*. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007.

- Manninen, E., Koskimies, P. & Makkonen, H. 2018: Luontoselvitykset Tuusulan rantate II – V ja Hivoonlahti 2018. Faunatiica.
- Masonen, Jaakko; Antila, Kimmo, Kallio, Veikko & Mauranen, Tapani (toim.) 1999. *Soraa, työtä, hevosia; Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Edita, Helsinki.
- Mikkola, Jyri, Lehto, Erno, 2011. Metso-inventoinnin loppuraportti. Tuusulan kunta.
- Peltovuori, Risto 1975. *Suur-Tuusulan historia II, Tuusula, Kerava, Järvenpää*. Seurakunnan perustamisesta Suomen sotaan 1643–1809. Tuusulan kunta, Keravan kaupunki, Järvenpään kaupunki, Vammala.
- Rosenberg, Antti & Selin, Rauno 1995. *Suur-Tuusulan historia III, Tuusula, Kerava, Järvenpää. Suomen sodasta 1808–1809 itsenäisyyden ajan alkuun*. Tuusulan kunta, Keravan kaupunki, Järvenpään kaupunki, Helsinki.
- Rosenberg, Antti 1998. *Tuusulan historia 1920-luvun alusta 1980-luvulle*. Gummerus, Jyväskylä.
- Sälejoki-Hiekkänen, Leena; Heinonen, Jaakko & Virpimaa, Risto (toim.) 1986. *Tie yhdistää*. Tiemuseon julkaisuja 2. TVH, Helsinki.
- Sweco, 2021. Tuusulanjärven rantojen virkistyskäytön yleissuunnitelma 2021.
- Talvitie, Petri 2013. *Kyläosuudesta yksityiseen maanomistukseen, Isojako Länsi-Uudellamaalla 1700-luvulla*. Väitöskirja, Helsingin yliopisto.
- Tien päällä, Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit*. Uudenmaan liiton julkaisuja E 132-2014.
- Viertola, Juhani & Fogelberg, Paul 1974. *Suomen teiden historia 1*. Tie- ja vesirakennushallitus, Suomen Tieyhdistys.

Ohjeita

- Maanteiden talvihoito. Laatuvaatimukset. Väyläviraston ohjeita 33/2018.
- Viherrakentaminen ja -hoito tieympäristössä. Väyläviraston ohjeita 18/2014.

Liitteet

Liite 1 Työkohtainen tarkennus

Liite 2 Tienpidon tarpeet, kohdekortti

Liite 3 Yleisöviestintä, kohdekortti

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 21/2021				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri/Ympäristö ja luonnonvarat				
Tekijät Mikko Pentti Laura Soosalu		Julkaisuaika Joulukuu 2021		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja /toimeksiantaja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Tuusulan rantatie, Tuusula Museotien kunnossapitosuunnitelma				
Tiivistelmä Tuusulan Rantatie (tie 11609) sijaitsee Tuusulan kunnan alueella. Museotiejakso on pituudeltaan noin 3 kilometriä. Rantatie liittyy molemmista päistään Järvenpääntiehen (seututie 145). Tuusulan Rantatie on osa Tuusulan Rantatien kulttuurimaiseman RKY-kohdetta, johon kuuluvat myös alueen taiteilijahuviilat, oppilaitokset ja Puolustusvoimien taistelukoulu. Rantatien opastusta parannetaan sijoittamalla uudet opastaulut sekä tien etelä että pohjoispäähän. Tuusulanjärven Rantatie otettiin museokohteeksi 1982. Esityksessä ehdotusta perustellaan tien kauneudella, tien varren rikkoutumattomalla kylämiljööllä ja tien varren nähtävyyksillä kuten Halosenniemellä ja Aleksis Kiven kuolinmökillä. Myöhemmät perustelut museoteiasemalle ovat: maininta asiakirjoissa ensimmäisen kerran 1692; maantien vaikutus Järvenpään, Kellokosken ja Mäntsälän taloudelliseen kehitykseen; tien varteen syntynyt taiteilijasiirtokunta; pitkä historia ja tieteellinen tutkimus sekä tien linjauksen säilyminen lähes alkuperäisellä paikallaan. Tiestä mainitaan myös, että sen arvoa alentaa myöhempi asutus, tien päällystykseen tuomat muutokset ja tien korkeusaseman muuttaminen. Tuusulanjärven Rantatie edustaa museoteiden ja -siltojen kokoelmassa Ruotsin suurvaltakaudesta rakennettuja uusia maanteitä, jotka täydensivät keskiajalla syntyneitä tieverkkoja tai loivat uutta tiestöä alueille, joilla sellaista ei aiemmin ollut. Tuusulan Hyrylän ja Mäntsälän välinen tie, johon Tuusulan Rantatie kuuluu, rakennettiin maantieksi 1600-luvun lopussa. Tie yhdistää keskiaikaiset Helsingin ja Hämeenlinnan sekä Porvoon ja Hämeenlinnan väliset maantiet. Tie toimi Sipooseen kuuluvan Ohkolan kylän asukkaiden kulkureittinä kirkolle ja ruotuväkirykmentin kokoontumispaikoille. Kylä on keskiaikainen, joten on todennäköistä, että reitti on linjaukseltaan ollut olemassa jo ennen maantien rakentamista. Sen sijaan Ohkolan ja Mäntsälän välinen tie on luultavasti erikseen rakennettu 1600-luvun lopussa. Lisää merkitystä Rantatielle tuli Tuusulan kirkkopitäjän perustamisen myötä ja tien varteen perustetun Kellokosken ruukin yhteystienä Helsinkiin. Tien merkityksen kasvu liittyi Helsingin kasvuun, koska tie toimi tärkeimpänä yhteytenä Itäisen Hämeen ja Helsingin välillä. Pelinojan silta museotien pohjoispäässä on rakennustavaltaan ja ulkomuodoltaan 1700-luvun tyyppiä ja kartoissa siltapaikka on sama viimeistään 1700-luvulta lähtien. Varmuutta sillan rakentamisajasta ei kuitenkaan ole. Tärkeintä tien arvolle museokohteena on sen kulttuurihistoriallinen merkitys monien Suomen kansallisromanttisen ajan keskeisten taiteilijoiden asuinympäristönä. Taiteilijoiden ohella Tuusulanjärven rantamaisemissa viettivät kesänsä myös monet helsinkiläiset virka- ja liikemiehet. Autoliikenteen alettua Hyrylä-Mäntsälä-tie pysyi maanteiden joukossa ja sen ylläpito siirtyi Tie- ja vesirakennushallituksen suoraan hoitoon 1920-luvun kuluessa. Tämä tarkoitti parannustöitä, kuten siltojen kunnostusta ja tien profiilin parantamista. Tien linjausta ei muutettu ja se on pysynyt samana kuin 1600- ja 1700-lukujen kartoissa. 1938 Tuusulan Rantatie liitettiin osaksi valtatieverkostoa ja 5-tietä. Varsinaisia tien parannustöitä ei ennen sotaa ehditty aloittaa, vaan 1950-luvun kuluessa valtatie linjattiin vaihteittain uudelleen Tuusulanjärven rannan asutuksen itäpuolisten peltojen kautta. Muutos säästi vanhan tien pahimmalta liikennemäärien kasvulta. Tuusulan Rantatien kunto on hyvä, mutta sitä on syytä kehittää kunnossapitosuunnitelman mukaisesti. Toimenpiteillä pyritään korostamaan tien ja sen ympäristön tulkittavuutta, sekä parantamaan tien käytettävyyttä ja liikenneturvallisuutta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi sekä tienpitäjän että maanomistajan näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja tien mahdolliselle korjaukselle. Alueurakkaan sisällytettävät hoitotoimenpiteet on esitetty tiivistetysti työkohtaisessa tarkennuksessa ja kohdekortissa.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) museotie, kunnossapito, kulttuuriympäristö, opasteet				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-925-0	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkajulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-925-0		Kieli Suomeksi
Kustannuspaikka ja -aika Teksti			Sivumäärä 47+liitteet	
			Painotalo	

Työkohtaisen tarkennuksen liite

Tuusulan Rantatien museotie, alueurakan työkohtainen tarkennus 29.10.2021

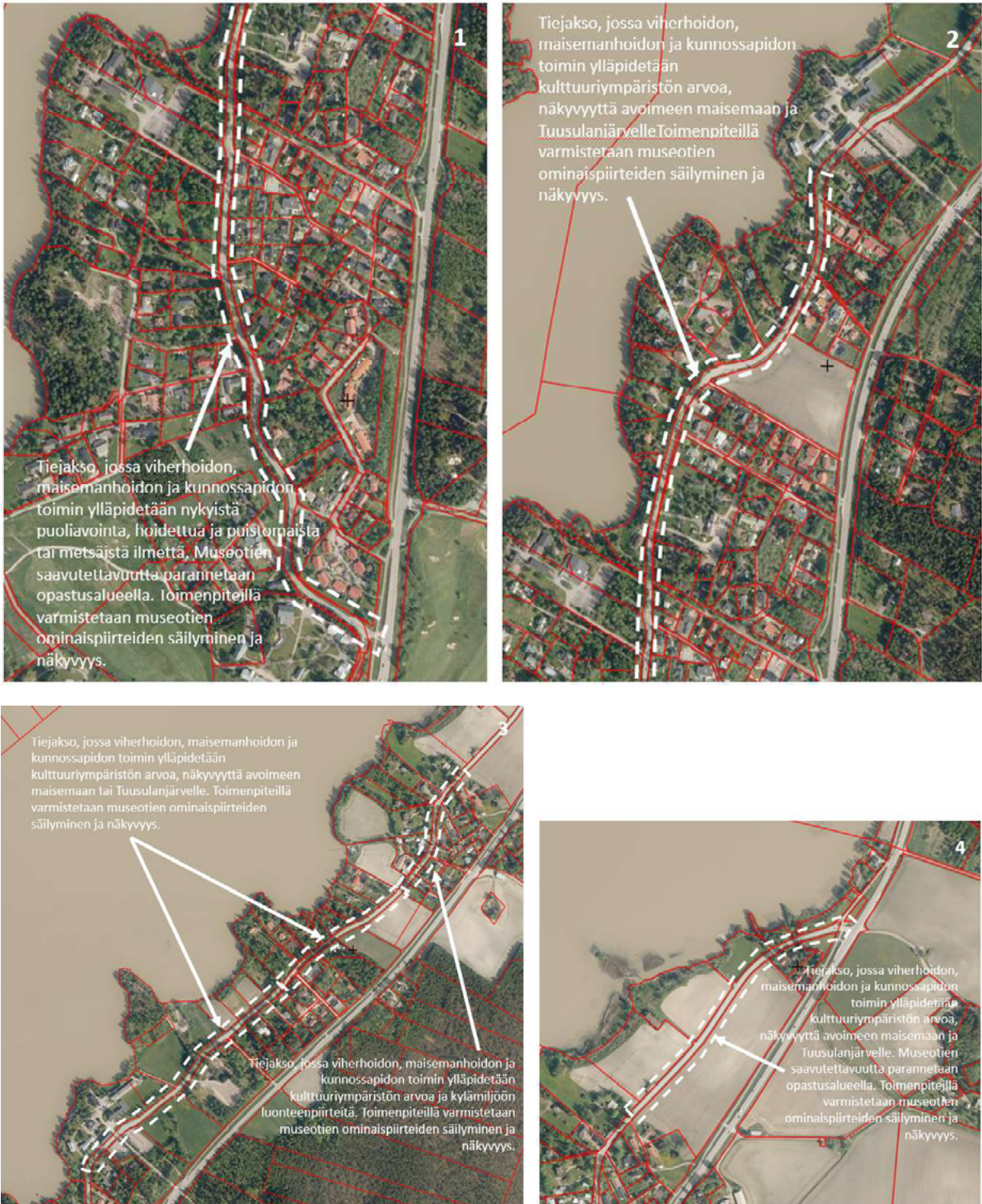
Uudenmaan ELY-keskus

Sijainti yhdystiellä 11609, tieosoite 11609/1/0–11609/1/3574, Tuusula



1. Yleistä

Tässä asiakirjassa tilaaja tarkentaa laatuvaatimuksia, vuosittaisen töiden ja tehtävien työmääriä, ajoitusta ja työrajoja. Jos töitä tai tehtäviä ei ole tässä asiakirjassa tarkennettu tai muuten rajattu, merkitsee se sitä, että työ tai tehtävä suoritetaan muiden urakka-asiakirjojen edellyttämällä tavalla.



Kuvat: Museotien maisemanhoidon ja kunnossapidon aluerajaus ja hoidon tavoitteet, kartat 1–4.

2. Liikenneympäristön hoito

2.1 Liikennemerkkien, opasteiden, ohjauslaitteiden ja reunapaalujen hoito

Museotien opastaulu

Museotien nykyinen opastaulu museotien eteläpäässä sijoittuu tiealueelle, ja sen uusimisesta samalle paikalle sekä yhteensovittamisesta muiden Tuusulan opasteiden kanssa sovitaan Uudenmaan ELY-keskuksen ja Tuusulan kunnan kesken.

Ensimmäisenä urakkavuonna nykyinen museokohteen opastaulu poistetaan ja korvataan uudella taululla nykyiselle paikalleen. Opastaulun sisällössä ja ulkoasussa hyödynnetään ohjetta ”Museoteiden ja siltojen opasteet, malleja ja suosituksia. Pirkanmaan ELY-keskuksen julkaisuja 7/2001”. Taulun malli hyväksytetään tilaajalla ennen valmistusta.

Vastaava taulu sijoitetaan museotien pohjoispäässä sijaitsevan levikkeen, käytöstä pois jääneen linja-autopysäkin reunalle. Taulujen sijoituksessa huomioidaan esteetön pääsy niiden äärelle.

Uusi opastaulu ja opasteet ja liikennemerkit puhdistetaan vuosittain 31.5. mennessä. Liikennemerkkien ja opasteiden kunto tarkastetaan urakan 1. ja 3. vuotena 31.8. mennessä. Löystyneet kiinnitykset kiristetään ja tolpat oikaistaan tarvittaessa. Toimenpiteet raportoidaan urakoitsijan tarkoitusta varten laatimalla lomakkeella sisältäen valokuvan. Muina urakkavuosina tehdään silmämääräinen tarkastus, jonka tulokset raportoidaan ja vauriot korjataan 31.9. mennessä.



Kuvat: Uusittava museotien opastusalueen opastaulu museotien eteläpäässä. Levikkeellä on riittävästi pysäköintitilaa.



Kuvat: Ehdotettu uuden opastaulun paikka museotien pohjoispäässä käytöstä pois jääneen linja-autopysäkin reunalla. Pysäkkiä pidennetään siten, että siihen mahtuu samanaikaisesti pysäköimään kaksi henkilöautoa. Oikeanpuoleinen kuva Google maps.

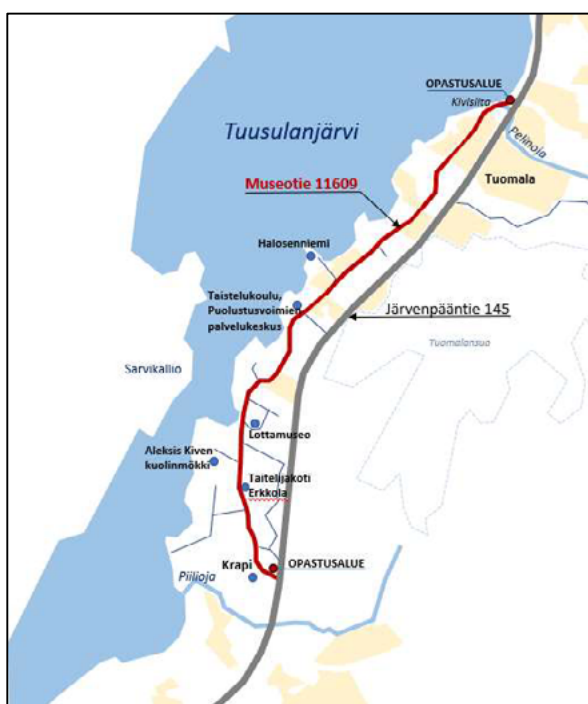
Opastaulun tekstisisältö on seuraava:

Tuusulan Hyrylän ja Mäntsälän välinen tie, johon Tuusulan Rantatie kuuluu, rakennettiin maantiekseksi 1600-luvun lopussa, mutta sen linjaus perustuu paljon vanhempiin, keskiaikaisiin kulkureitteihin Tuusulanjärven itärannan kylien ja Mäntsälän Ohkolan välillä. Hyrylä-Mäntsälä-tie yhdistää keskiaikaiset Helsingin ja Hämeenlinnan sekä Porvoon ja Hämeenlinnan väliset maantiet. Ohkolan ja Mäntsälän välinen osuus tästä tiestä rakennettiin ilmeisesti 1600-luvulla. Tien merkitys kasvoi Tuusulan kirkkopitäjän perustamisen myötä ja tien varteen perustetun Kellokosken ruukin yhteystienä Helsingin suuntaan. Yleisesti tien merkityksen kasvu liittyi Helsingin kaupungin kasvuun, koska tie toimi tärkeimpänä yhteytenä sen ja Itäisen Hämeen välillä.

Tärkeintä tien arvolle museokohteena on sen kulttuurihistoriallinen merkitys monien Suomen kansallisromanttisen ajan keskeisten taiteilijoiden asuinympäristönä. Tälle oli syynä ennen kaikkea uusi liikennemuoto, rautatie, joka mahdollisti hyvän yhteyden Tuusulan ja Helsingin välillä. Taiteilijoiden ohella Tuusulanjärven rantamaisemissa viettivät kesänsä myös monet muut varakkaat helsinkiläiset. Suomen itsenäistymisen jälkeen Hyrylä-Mäntsälä-tie pysyi maanteiden joukossa ja sen ylläpito siirtyi vaiheittain kokonaan valtion Tie- ja vesirakennushallituksen suoraan hoitoon 1920-luvun kuluessa. Tämä tarkoitti tien parannustöitä, kuten siltojen kunnostusta ja tien profiilin muuttamista. Tien linjausta ei muutettu ja se on pysynyt hyvin vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta samana kuin 1600-luvulla. 1938 Tuusulan Rantatie liitettiin osaksi valtatieverkostoa ja 5-tietä. Parannustöitä ei kuitenkaan ennen sotaa ehditty aloittaa, vaan 1950-luvun kuluessa valtatie linjattiin vaiheittain uudelleen Tuusulanjärven rannan asutuksen itäpuolelta. Tuusulan Rantatie otettiin museoteiden joukkoon 1982.

Opastaulun kieliversioiksi esitetään suomi, ruotsi ja englanti.

Malli opaskartaksi



2.2 Tie-, levähdys- ja liitännäisalueiden puhtaanapito ja kalusteiden hoito

Museotien uudelleen päällystämiseksi ei ole määritelty aikataulua. Aleksis Kiven kuolinmökkin kohdalla on ulkokaarteessa entinen linja-autopysäkki. Päällystystyön yhteydessä ajoradan reunaan upotetaan graniittinen reunakivi 0-tasoon, jolla jäsennetään nykyistä leveää asfalttipäällystettä kulttuuriympäristön ilmeen parantamiseksi. Graniittisen reunakiven väriksi esitetään punaista.



Kuva: Esitys ajoradan ja levikkeen erottelemiseksi.

Peliojan ylittävän vanhan kivisillan kohdalla tien kuivatuksen varmistamiseksi, ajoturvallisuuden vuoksi ja sillan näkyvyyden parantamiseksi puhdistetaan sillan reunapalteet. Mikäli sillassa havaitaan vaurioita, tulee sen kunnostamiseksi laatia erikseen sopien suunnitelma.



Kuvat: Peliojan vanha kivisilta, reunakaide ja puhdistettavat reunapalteet.

2.3 Viheralueiden hoito

Museotien uudeksi viherhoitoluokaksi esitetään E2, ympäristötekijä (Y), museotie. Viherhoitoluokan laatuvaatimukset on esitetty Maanteiden hoitourakoiden tuotekorteissa.

Tiealue on melko kapea ja pääosin nurmipintainen. Tiealueella on myös paikoitellen yksittäisiä puita tai puuryhmiä, jotka rajaavat tiiviisti tietilaa. Tieympäristön hoito koostuu pääosin niitosta ja nurmetusten hoidosta, vesakon raivauksesta ja yksittäisten puiden hoidosta tai poistosta. Museotien viherhoidon erityiskohdat on esitetty seuraavassa.

Museotien eteläpää, Krapin taajamajakso, kartat 1 ja 2

Tiejaksolla museotiehen rajautuu kiinteistöjen piha-alueita, lauta- tai pensasaitoja ja puustoa. Museotiejaksolla on kaksi avointa kohtaa, peltoa tai niittyä. Tavoitteena on säilyttää tiejaksolla

puoliavoin, hoidettu ilme, joka vaihtelee puistomaisesta luonnonmukaiseen, metsäiseen ympäristöön. Tiejaksolla on useita merkittäviä rakennetun ympäristön kohteita, joiden kohdalla tieympäristön siisteyteen kiinnitetään erityinen huomio.



Kuvat: Tien reunapuusto on hyvin lähellä tietä, mikä tekee tietilasta viihtyisän ja vehreän. Tieympäristössä tai sen välittömässä läheisyydessä kasvaa myös jaloja lehtipuita. Kunnossapitotyössä tulee huolehtia, että esimerkiksi lähellä tietä olevien koivujen rungot eivät mekaanisesti vaurioidu, mikä voi johtaa puiden lahoamiseen. Toinen kuva oikealta esimerkki huonokuntoisesta, poistettavasta koivusta. Oikeassa reunassa kuva Lottamuseon kohdan jalopuista. Puiden elinvoimaisuus tarkistetaan vuosittain, poistetaan kuivuneet oksat ja kaatumisvaarassa olevat puut. Pihojen kohdalla keskustellaan maanomistajan kanssa ennen puun poistoa.

Halosenniemen maisemajakso, Kuusiniemen metsä- ja peltojakso ja Tuomaalan kyläjakso, kartta 3

Halosenniemen ja Kuusiniemen tiejaksoilla avautuu näkymiä Tuusulanjärvelle ja peltomaisemaan. Kulttuurimaisema, arvokkaat rakennukset ja näkymät ovat keskeinen osa museotien miljöötä. Tiealueen viherhoidon avulla edistetään näkymien säilymistä ja puistomaista ilmettä. Tuomaalan kyläjaksoilla on tiealueen tuntumassa maisemallisesti merkittäviä yksittäispuita.



Kuva vasemmalla avoimen maiseman ja hoidettujen pihojen muodostamaa miljöötä. Kuva oikealla entisen Puolustusvoimien Taistelukoulun alueen elinvoimainen koivurivi.



Kuva vasemmalla Halosenniemen liittymä, josta avautuu maisema Tuusulanjärvelle. Tienvarren puusto on merkittävä osa maisemaa.

Kuva oikealla Tuomaalan kylän kohdalla tie mutkittelee talojen ja pihojen lomassa. Tienvarren männyllä ja tien reunan koivuilla on merkittävä rooli kylämaisemassa.

Tuusulanjärvi peltojakso, kartta 4

Peltojakso on museotien avoin osuus Pelinojan metsäsaarekkeen ja Tuomaalan kylän välillä. Viherhoidossa tavoitteena on avoimuuden säilyttäminen tiealueella ja Pelinojan sillan ympäristön siistiminen niin, että silta on nykyistä paremmin saavutettavissa. Reunapalteiden puhdistamisen lisäksi sillan ympäristö raivataan puuntaimista ja pensaista. Tavoitteena on, että museotien pohjoispäähän esitetyltä uudelta opastusalueelta (nykyisen linja-autopysäkin kohta ja pysäkin pidentäminen) pääsee tien reunaan kulken tutustumaan myös vanhaan siltaan.



Nimi	TUUSULAN RANTATIEEN MUSEOTIE
Numero	11609
Tierekisteriosoite	11609/1/0-11609/1/3574
Koordinaatit	Pohjoispää N 6702354 E 394128, eteläpää N6699617 E 392759
Silta	Pelinojan ylittävä silta, kivirumpu, tyyppi 1.
ELY-keskus	Uusimaa
Maakunta/ kunta	Uusimaa/ Tuusula
Sijainti tieverkolla	Yhdystie, joka sijaitsee seututien 145 (Järvenpääntie) länsipuolella Tuusulanjärven itärannalla.
Käyttötarkoitus	Maankäyttöä ja asutusta palveleva yhdystie.
Pituus	3,6 km
Omistaja	Väylävirasto
Kunnossapitäjä	2021/ YIT
Rakentaja ja valmistumisvuosi	x
Museointiajankohta	1982
Tien museoarvo	Museokohde sisältää tien ja sillan. Tuusulan rantatie edustaa Ruotsin suurvaltakaudesta syntyneitä keskiaikaisia yhteyksiä täydentävää tieverkkoa. Rantatie on osa Helsingistä ja Porvoosta Hämeenlinnaan johtaneita tietä yhdistänyttä Hyrylä-Mäntsälä-maantietä. Tuusulan Rantatien suurin historiallinen merkitys liittyy tien varrella 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa asuneisiin kansallisromanttisen ajan taiteilijoihin ja heidän huviloihinsa. Rantatie on säilyttänyt linjauksensa hyvin, mutta sitä on parannettu autoliikenteen tarpeisiin 1920-luvulta lähtien. Lisäksi tien varren asutus on huomattavasti tiivistynyt myös museoimisajankohdan jälkeen. Viherhoidolla on keskeinen merkitys kohteen arvon säilymiselle, maisemalliselle näkyvyydelle ja kohteen rakenteelliselle kunnolle.
Tien tekniset tiedot	Tien/ ajoradan leveys on n. 6,5 m, päällyste Pab-b.
Hoitoluokat	Viherhoitoluokka E 2 (Y), talvihoitoluokka Ic
KVL	Liikennemäärät 726 (KVL) ja 2 (KVLRAS) 13 ajoneuvoa/ vrk (2020). Kesällä (KKVL) 1125 ajoneuvoa/ vrk.
Dokumentit	Tuusulantien museotien kunnossapitosuunnitelma 21/2021
www-osoitteet	Aikamatkalla Suomessa: https://vayla.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=237973a7fcf94f75a4398aedd674d195
Liitteet	x
Päivämäärä	pvm
Täyttäjä	Nimi



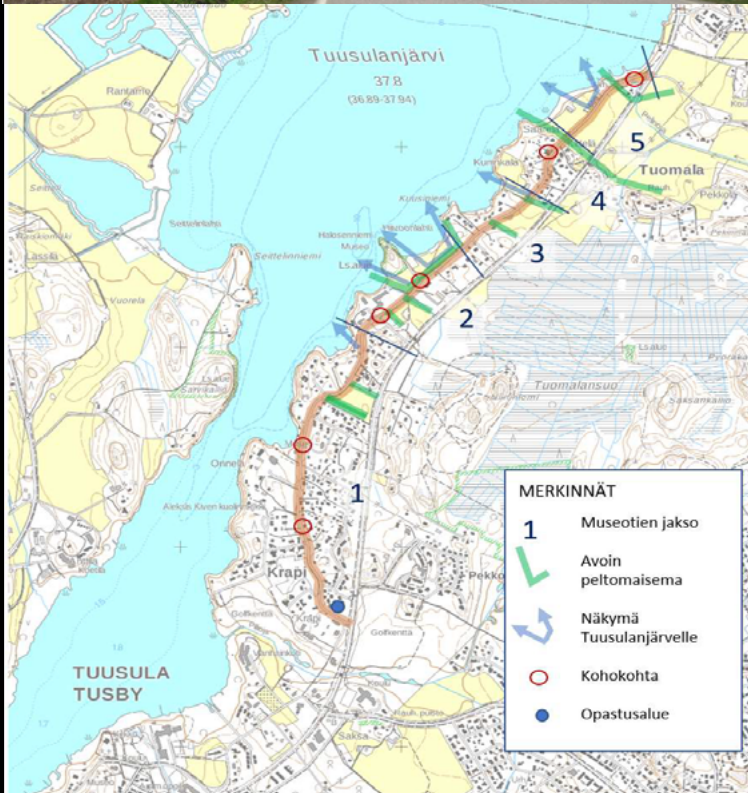
TUUSULAN RANTATIEN MUSEOTIE



5 Tuomalan kylä pohjoisesta



5 Pelinojan kivisilta



4 Saarelankuja

3 Näkymä Tuomalan kylältä etelään



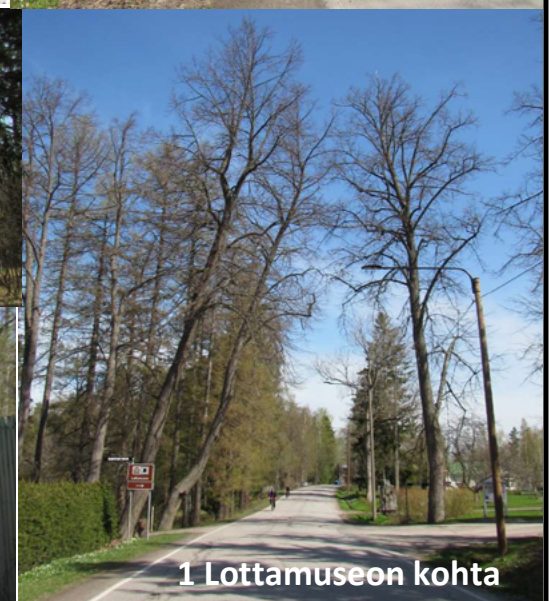
2 Halosenniementien liittymä



2 Puolustusvoimien palvelukeskus



1 Näkymä Tuusulan Sotilaskotiyhdistyksen eteläpuolelta

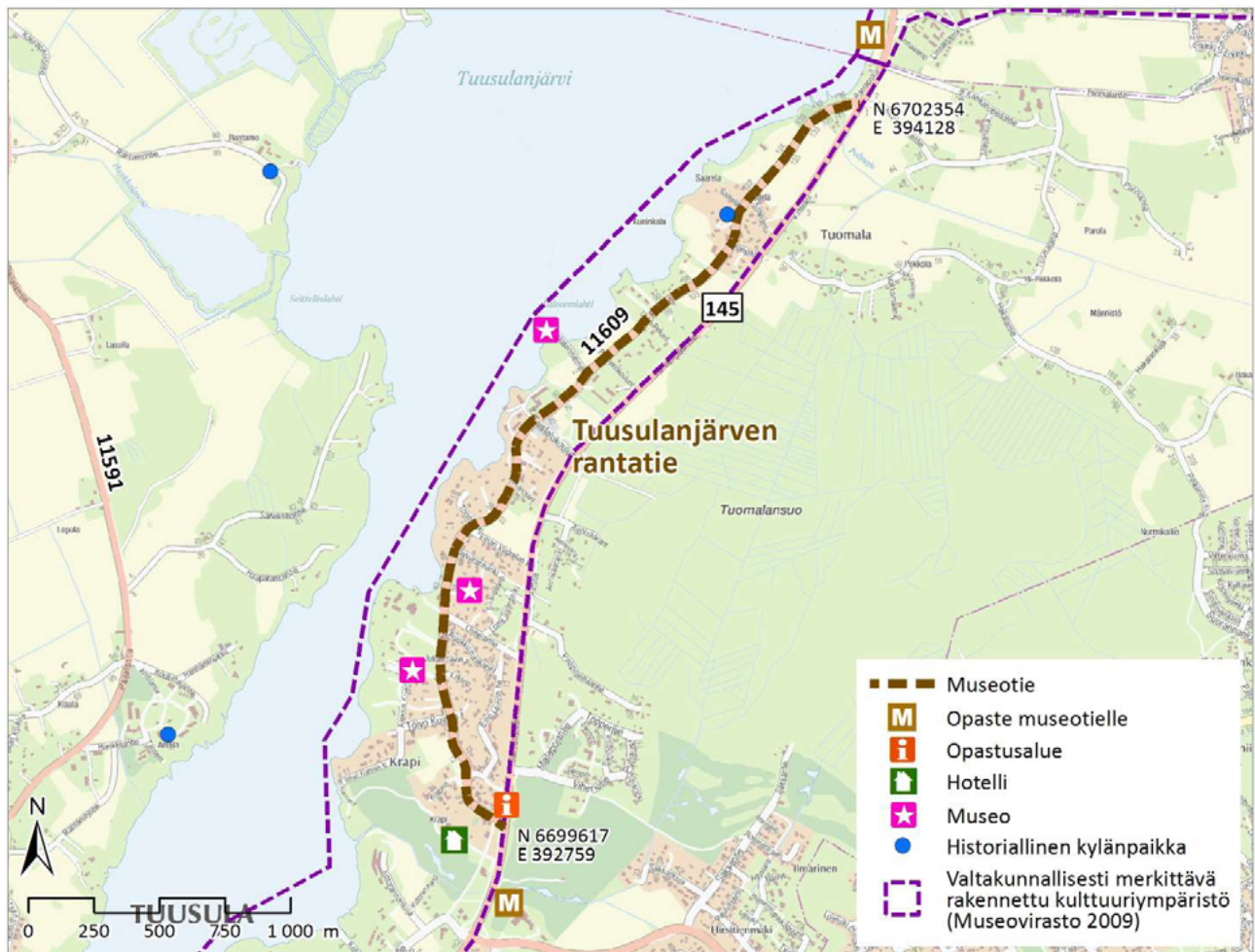


1 Lottamuseon kohta

TUUSULAN RANTATIEN MUSEOTIE

SIJAINTI

Kunta Tuusula
 Osoite 11609/1/0 -11609/1/3574
 Koordinaatit Pohjoispää N 6702354 E 394128
 Eteläpää N 6699617 E 392759
 Tien pituus 3,6 km
 Etäisyydet Tuusula (Hyrylä) 2,5 km
 Järvenpää 3,5 km
 Kerava 4 km
 www-osoite www.vayla.fi
 Aikamatkalla Suomessa



RAPORTTEJA 21 | 2021

TUUSULAN RANTATIE, TUUSULA

MUSEOTIEN KUNNOSSAPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-925-0 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-925-0

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi