



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
20/2023

Kilometripylväät ja niiden edeltäjät

Selvitys maanteiden etäisyysmerkkien
historiasta



Martti Piltz & Mikko Pentti

Kilometripylväät ja niiden edeltäjät

Selvitys maanteiden etäisyysmerkkien historiasta

Väyläviraston julkaisuja 20/2023

Kannen kuva: Leveä valtatiepylväs vuonna 1958 Pitäjänmäessä 9 kilometriä Helsingistä (Constantin Grünberg, Helsingin kaupunginmuseo)

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-056-2

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Martti Piltz & Mikko Pentti: Kilometripylväät ja niiden edeltäjät - Selvitys maanteiden etäisyysmerkkien historiasta. Väylävirasto Helsinki 2023. Väyläviraston julkaisuja 20/2023. 92 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-056-2.

Avainsanat: kilometripylväät, kulttuurihistoria

Tiivistelmä

Etäisyyttä maanteiden varsilla osoittaneesta kilometripylväsjärjestelmästä luovuttiin Tie- ja vesirakennushallituksen käyttöosaston kirjeellä 22.5.1981, koska järjestelmä katsottiin tarpeettomaksi ja ylläpitokustannuksiltaan kalliiksi. Teiden varsilla on tästä huolimatta edelleen jäänteitä järjestelmästä, pääasiassa 1920-luvulta lähtien pystytettyjä kivisiä kilometripylväitä vaihtelevassa kunnossa. Tässä raportissa käydään läpi Suomen kilometripylväsjärjestelmän ja sen edeltäjien historia ja käytötarkoitus sekä pohditaan etäisyysmerkkien roolia osana tieympäristöä.

Etäisyyttä osoittavat merkit olivat vanhimpien lakisäätteisten tiemerkkien joukossa. Niiden juuret voidaan kansainvälisesti johtaa tuhansien vuosien päähän ja Suomessakin 1600-luvulle. Teiden mittaaminen ja mittojen merkitseminen pylväillä oli tärkeä osa hallinnon toimintaa. Malli järjestelmälle tuli Keski-Euroopasta, vaikka varsinaiset syyt liittyivätkin ennen kaikkea hallinnon käytäntöihin. Tarkoilla etäisyysmitoilla voitiin osoittaa, että valtion kustannuksella liikkuvat rasittivat valtion taloutta oikein. Etäisyyspylväät olivat samalla jokaiselle kulkijalle näkyvä osoitus maan hallitsijasta ja niihin yleensä merkittiin hallitsijan tai maaherran tunnus. Myöhemmin Venäjän vallan aikana Ruotsin hallitsijoihin viittaavat pylväät hävitettiin ja pylväät standardisoitiin mallipiirustusten mukaisiksi. Samoin toimittiin Suomen itsenäistyttyä. Suomessa tiemerkit ovat useimmiten olleet käytännön syistä puisia, minkä takia varhaisimpia tyypejä on säilynyt hyvin vähän.

Peninkulmapatsaat, virstanpylväät ja kilometripylväät olivat lakisäätteen osa maantietä vuodesta 1649 vuoteen 1957, mistä lähtien niiden käyttö perustui TVH:n ohjeistukseen. Pylväitä siirrettiin uusille paikoille tienoikaisujen ja muiden uudistusten yhteydessä, mutta valtaosa edelleen olemassa olevista kivipylyväistä on hattu 1920- ja 1930-lukujen vaihteessa, kun TVH toteutti kilometrimittauksen koko Suomessa. Raportissa käydään läpi Suomen tiestön eri mittaukset ja mittauksiin liittyvä lainsäädäntö sekä erityisesti itsenäisyyden ajan kilometripylväsjärjestelmään liittyvät lait, asetukset ja TVH:n ohjeet, sekä kilometripylväisiin liittyvät voimassa olevat ohjeet. Raporttia voidaan myös hyödyntää mahdollisten uusien ohjeiden laadinnassa.

Säilyneet kilometripylväät ovat yleensä osa käytössä olevaa tietä. Liikenteenohjauslaitteiden elinkaareen kuuluu, että niitä uusitaan muuttuneiden lakien tai asetusten mukaisiksi. Uusimiseen on aina liittynyt vanhojen versioiden poistaminen käytöstä ja maanteiden varsilta sivuun jääneiden ylläpidon lopettaminen. Raportissa pohditaan eri toimintatapoja kilometripylväiden säilyttämiseen, kunnostamiseen tai ylläpitoon nykyisten tienormien ja lainsäädännön, liikenneturvallisuuden, kilometripylväiden historiallisen arvon sekä museologian näkökulmista. Kilometripylväät eivät ole muinaisjäännöksiä, joten niitä ei koske muinaismuistoihin liittyvä lainsäädäntö. Ne voidaan kuitenkin katsoa yhdeksi osaksi Väyläviraston omistamasta arvokkaasta kulttuuriperinnöstä, jonka vaalimiseen virastolla on lakisäätteen velvollisuus.

Martti Piltz & Mikko Pentti: Kilometerstolpar och deras föregångare - En redogörelse för avståndsmarkeringarnas historia på landsvägar. Trafikledsverket. Helsingfors 2023. Trafikledsverkets publikationer 20/2023. 92 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-056-2.

Sammanfattning

Kilometerstolparna som visade avståndet på landsvägar övergavs genom en skrivelse av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens (VVS) trafikavdelning den 22 maj 1981, eftersom systemet ansågs vara onödigt och kostsamt att underhålla. Ändå finns det fortfarande kvar rester av systemet längs vägar, främst kilometerstolpar av sten i varierande skick från 1920-talet och framåt. I denna rapport redogörs för historien av och syftet med kilometerstolparna och deras föregångare i Finland samt dryftas avståndsmarkeringarnas roll som en del av vägmiljön.

Avståndsmarkeringar var bland de äldsta lagstadgade vägmärkena. De kan spåras tillbaka tusentals år internationellt och även i Finland till 1600-talet. Att mäta vägar och ange avstånd med stolpar var en viktig del av förvaltningens verksamhet. Modellen för systemet kom från Centraleuropa, även om de verkliga orsakerna huvudsakligen var relaterade till administrativa praxis. Med exakta avståndsangivelser kunde man visa att de som rörde sig på statens bekostnad belastade statens ekonomi korrekt. Avståndsstolparna var samtidigt ett synligt tecken för varje resenär av landets överhuvud och var vanligtvis märkta med regentens eller landshövdingens beteckning. Senare under det ryska styret förstördes stolparna som hänvisade till de svenska regenterna och stolparna standardiserades efter modellritningar. Samma sak gjordes efter att Finland blev självständigt. I Finland har vägmärkena av praktiska skäl huvudsakligen tillverkats av trä, varför väldigt få av de tidigaste typerna har överlevt.

Mil-, verst- och kilometerstolpar var en lagstadgad del av landsvägen från 1649 till 1957, varefter användningen av dem baserades på VVS:s anvisningar. Stolpar flyttades till nya platser i samband med väguträtningar och andra förnyelser, men majoriteten av de stenstolpar som fortfarande finns kvar höggs vid decennieskiftet 1930 när VVS genomförde en kilometermätning i hela Finland. I rapporten granskas de olika mätningarna av det finländska vägnätet och lagstiftningen som gäller mätningarna, särskilt lagar, förordningar och VVS:s anvisningar om kilometerstolparna under självständighetstiden samt de aktuella anvisningarna om kilometerstolpar. Rapporten kan också utnyttjas i utarbetandet av eventuella nya anvisningar.

De återstående kilometerstolparna är vanligtvis en del av en väg som används. Till livscykeln för trafikanordningar hör att de byts ut i enlighet med ändrade lagar eller förordningar. Förnyelse har alltid inneburit att man avlägsnar gamla versioner och slutar underhålla de anordningar som inte längre står vid en landsväg. I rapporten dryftas olika sätt att bevara, rusta upp eller underhålla kilometerstolpar utifrån aktuella vägnormer och lagstiftning, trafiksäkerhet, kilometerstolparnas historiska värde och museologi. Kilometerstolparna är inte fornminnen, så de omfattas inte av lagstiftningen om fornminnen. De kan ändå betraktas som en del av det värdefulla kulturarv som ägs av Trafikledsverket och som verket har en lagstadgad skyldighet att skydda.

Martti Piltz & Mikko Pentti: Kilometre posts and their predecessors - A study of the history of distance markers by roadsides. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2023. Publications of the FTIA 20/2023. 92 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-056-2.

Abstract

The kilometre-post system, that indicated distances by roadsides, was abandoned by letter of the operating department of the Road and Waterway Construction Administration (RWCA) on 22 May 1981, as the system was deemed unnecessary and expensive to maintain. Despite this, there are still remnants of the system along the roads, mainly stone posts erected since the 1920s in varying conditions. This report reviews the history and purpose of the Finnish kilometre post system and its predecessors, and discusses the role of distance markers as part of the road environment.

Distance markers were some of the earliest statutory road signs. Globally, their origins can be traced back thousands of years, and in Finland, the earliest signs have been dated to the 17th century. Measuring roads and marking them with posts was an important administrative function. The model for the system came from Central Europe, although the main reasons for incorporating the system were related to administrative practices. With precise distance measurements, it could be shown that the expenses reported by those travelling on the state's expense were correct. The posts were also a visible sign of the sovereign of the country, and they were usually branded with the sovereign's or governor's emblem. Later, during the Russian rule, the posts with emblems of Swedish rulers were destroyed and new ones were erected with model drawings. The same was done after Finland became independent. In Finland, road signs were mostly made of wood for practical reasons, which is why very few of the earliest types have survived.

Scandinavian mile posts, verst posts and kilometre posts were a statutory part of the road from 1649 to 1957, after which their use was based on the instructions of the RWCA. Posts have been moved to new spots when roads have been straightened or otherwise renewed, but the majority of the still existing stone posts were hewn at the turn of the 1920s and 1930s, when the RWCA implemented the measurement of roads in kilometres in all of Finland. This report reviews the various measurements of the Finnish road network and the related legislation, and in particular the acts, decrees and RWCA instructions related to the kilometre post system after Finland gained independence, as well as the current instructions. The report can also be used to draw up possible new guidelines.

Most of the remaining kilometre posts are usually located by roads that are in use. It is part of the life cycle of traffic control equipment that they are replaced in accordance with changed legislation or regulations. Renewal has always entailed withdrawal of the old versions and discontinuation of maintenance of the equipment that is no longer by the roadside. The report discusses different ways of preserving, repairing or maintaining kilometre posts from the perspectives of current road norms and legislation, traffic safety, the historical value of kilometre posts and museology. The kilometre posts are not relics and thus are not subject to legislation related to antiquities. They can, however, be considered part of the valuable cultural heritage owned by the Finnish Transport Infrastructure Agency, which the agency has a statutory obligation to safeguard.

Esipuhe

Väylävirastolla on hallinnassaan merkittävä tie-, rautatie- ja vesiväylästäön infrastruktuuriin liittyvä omaisuus. Laki Väylävirastosta edellyttää, että virasto vaalii ja hoitaa hallinnassaan olevia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kiinteistökohteita, kulttuuriympäristöjä ja kulttuuriomaisuutta. Vastuullisena toimijana Väylävirasto huolehtii omaisuudestaan parhaalla mahdollisella tavalla käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Tieto kulttuurihistoriallisesti kiinnostavista kohteista auttaa niiden historiallisen arvon määrittelyssä ja hoidon suunnittelussa.

Teiden varsilla olevat kilometripylväät ovat tuttuja useimmille menneiden vuosikymmenten tienkäyttäjille. 2020-luvulla kilometripylväitä voi havaita satunnaisesti. Vaikka niitä osaisi tien varsilta etsiäkin, ovat tielinjaukset muuttuneet ja jyrkät kivipaasit ovat jääneet tiestä sivuun, nopeasti liikkuvien automatkustajien katseilta piiloon. Kilometripylväitä on myös poistettu ja siirretty. Nuoremmat sukupolvet eivät ehkä edes tiedä mitä teiden varsilla olevat, joskus sammaloituneet ja maali-merkinnöiltään haalistuneet kivipylväät ovat.

Suomen Lions-liitossa heräsi kiinnostus kilometripylväitä kohtaan, ja se oli yhteydessä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY) selvittääkseen mahdollisuuksia kunnostaa alueensa kilometripylväitä. ELY Pirkanmaa ohjaa tieperinteen vaalimista ELY-keskuksissa kautta Suomen, joten se oli yhteydessä tieperinteen valtakunnalliseen vastuumuseoon Mobiliaan. Väyläviraston, ELY-keskuksen ja Mobilia säätiön välisissä keskusteluissa havaittiin, että ensin olisi hyödyllistä koota yhteen tiedot olemassa olevista kilometripylväistä mahdollisen kunnostuksen ja sitä ohjaavan, tarkemman ohjeistuksen pohjaksi. Tavoitteena on, että Lions-liitto kokeilisi tällaista tietojen koontia ja inventointia valtatiellä 8, Porin ja Vaasan välillä vuonna 2023.

Mobilia säätiö teetti konsultti Martti Piltzillä selvityksen etäisyysmerkkijärjestelmien historiasta. Tämän julkaisun on kirjoittanut Martti Piltzin laatiman selvityksen pohjalta amanuenssi Mikko Pentti Mobilia säätiöstä.

Helsingissä kesäkuussa 2023

Väylävirasto
Tekniikka ja ympäristö -osasto

Sisältö

1	JOHDANTO	8
2	ETÄISYYSMERKKIEN HISTORIA	10
2.1	Ensimmäinen mittaus	13
2.2	Toinen mittaus.....	14
2.3	Kolmas mittaus	19
2.4	Neljäs mittaus.....	22
2.5	Viides mittaus	24
3	ITSENÄISYYDEN AJAN KILOMETRIPYLVÄÄT JA NIIDEN VALMISTUS	27
3.1	Kilometripylväsjärjestelmä itsenäisessä Suomessa	28
3.2	Tielaki 1918.....	29
3.3	Valtioneuvoston tekniset ohjeet	29
3.4	TVH:n ohjeet 1926.....	30
3.5	Oppi- ja opaskirjat	31
3.6	Tiekäsikirja	36
3.7	Tielaki 1927.....	37
3.8	Valtioneuvoston tekniset ohjeet	40
3.9	TVH:n ohjeet 1930 ja 1937.....	40
3.10	Käytännön ohjeistus.....	44
3.11	Tielaki 1954.....	46
3.12	TVH:n ohjeet 1954 jälkeen	48
4	KILOMETRIPYLVÄÄT YLEISILLÄ TEILLÄ VUONNA 1979	49
4.1	Kilometripylväiden määrä ja kunto	49
4.2	Kilometripylväiden tarve	52
4.3	Ohjetilanne vuonna 1979.....	54
4.4	Pyvästyytit ja niiden käyttö.....	55
4.5	Kilometripylväsjärjestelmän lopetus.....	58
4.6	Kilometripylväät vuoden 1981 jälkeen	59
5	NYKYISET TIENORMIT	62
5.1	Laki liikennejärjestelmästä ja maantiestä	62
5.2	Tieliikennelaki	63
5.3	Laki Väylävirastosta.....	65
6	ETÄISYYSMERKKIEN HISTORIALLISTA ARVOSTA	67
6.1	Historiallisen ajan muinaisjännökset ja muinaismuistolainsäädäntö	72
6.2	Liikenteeseen liittyvät muinaisjännökset.....	72
6.3	Tien varren palvelut	73
6.4	Tiehen liittyvät merkkikivet	73
6.5	Tiet ja polut.....	74
6.6	Museotiet	77
6.7	Muut suojelukeinot.....	82
6.8	Retropylväät	83
7	YHTEENVETO	87
	LÄHTEET	90

1 Johdanto

Monien ihmisten muistissa kilometripylväät ovat olennainen osa maanteillä matkustamista. Satunnaisesti teiden varsilla on edelleen pylväitä, joissa voi selvästi näkyä numeroita, jotka voi arvata kilometreiksi. Kivi on kestävä aine ja on vaikea päätellä kilometripylväiden ikää, onko sijainti alkuperäinen tai mistä lähtien ja mitä kivien numerot oikeastaan tarkoittavat. Teiden merkkikivet ovat nykyisin arvoituksellinen asia. Automatalla lapset kiinnostuvat oudoista kivitolpista, joissa on numeroita. (Esimerkiksi: Suomen Kuvalehti 2010: Minne katosivat oikeat kilometripylväät?)¹ Kivet ovat lähes aina tien vieressä alueella, jolta on poistettu kaikki näkemäesteet ja kasvillisuutta pidetään matalana, mikä viittaa siihen, että ne kuuluvat tiehen. Tarkemmin katsottuna kivet näyttävät usein hoitamattomilta. Samanaikaisesti isot selkeät taulut tien vierellä tai tien yläpuolella kertovat etäisyyksistä ja ajosuunnista eri paikkakunnille. Tämä epäilemättä osoittaa, että etäisyyksien osoittaminen ja opasteiden käyttö koetetaan edelleen nykyajankin liikenteessä tärkeäksi.

Muutosten pysyvyys on tyypillistä tieliikenteen kulttuurihistoriallisille kohteille. Museovirasto ei ole toistaiseksi joutunut pohtimaan edelleen käytössä olevien teiden tiemerkkien mahdollisia kulttuurihistoriallisia arvoja, eikä niistä ole selkeitä ohjeita. Käytöstä poistuneiden ja muinaismuistolain piiriin kuuluvien teiden osalta Museoviraston ohjeistus sen sijaan on selkeä ja osoittaa, että tiemerkit mielletään tien osaksi. Museoviraston vuoden 2017 tieohjeen linjaukset koskevat myös hylättyjä tiemerkkejä: Muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä ovat Suomen keskiaikaisia ja uuden ajan alun maakuntia ja niiden linnoja, kirkkoja, kaupunkeja ja kyliä yhdistäneen maantieverkoston käytöstä jääneet osat ja rakenteet sekä maantieverkoston liittyvät krouvien/kestikievarien, siltojen, siltarumpujen ja siltaportaiden jäännökset.

Edelleen käytössä olevan tien varren merkkien arvo on kuitenkin tunnistamatta ja niiden kohtelu vaihtelee. Suomen itsenäisyyden aikana lähes koko maantieverkko on uusittu jo 1930-luvulta alkaen, ensin vanhoja teitä pienpiirteisesti oikomalla, ja 1960-luvulta alkaen päätiet on siirretty uusille linjauksille. Tämän tierakentamisen ja päällystämisen kauden jälkeen tieverkon linjaukset ovat edelleen uudistuneet näihin päiviin asti. Vanhempi tieverkko on kuitenkin jätetty käyttöön uusien suorien teiden rinnalla, keskittyhän asutuksestakin valtaosa juuri sen varsille. Tienvarsilla olevat kilometripylväät ovat tieverkon historian näkökulmasta suhteellisen uusia. Kiviä on siirretty ainakin 1960-luvulle saakka uusille tielinjauksille. Käytännössä vanhimmatkin säilyneet kilometripylväät ovat Suomen itsenäisyyden ajalta, eivätkä siksi kuulu arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Kivisiä merkkipyväitä ja vastaavasti kadonneiden puupyväiden paikkoja löytyy myös muualta kuin käytössä olevien maanteiden varsilta. Uusien valtateiden ja maanteiden käytöstä syrjäyttämiä teitä on lakkautettu, ja niistä on tullut yksityis- teitä tai ne ovat muuttuneet tieaunioiksi tai jääneet uuden tien alle. Näille tiejaksoille on voinut jäädä kilometripyväitä ja muitakin kivisiä tiemerkkejä, jotka voivat olla muinaismuistolain tarkoittamia muinaisjäännöksiä. Kiviset kilometripylväät ovat melko suuria, lähes parin metrin korkuisia ja säännöllisen muotoisia. Joku tarkkasilmäinen saattaa nähdä aivan vanhojen teiden reunoilla näiden kivi- pylväiden lisäksi myös pienempiä kiviä, joissa on kirjaimia tai numeroita. Ne voivat olla

¹ Suomen Kuvalehti 2010.

manttaalikiviä, joilla osoitettiin maataomistavan, tienhoitoon veloitettun väestön tienhoitojakson rajoja.² Suomen itsenäistyttyä vuonna 1917 ne saattoivat merkitä tieurakoiden rajoja. Näitä merkkejä tunnetaan hyvin vähän, vaikka ne ovat olleet erittäin yleisiä. Mitään selvitystä tällä tasolla ei ole tehty.

Etäisyyspylväiden ja manttaalikivien lisäksi tien varsilla on ollut järjestelmällisesti hallintoalueiden rajapatsaita, varhaisia kaidetta vastaavia suojakiviä, kestikievaripatsaita, tilojen rajakiviä ja monia muita kivisiä tai puisia merkkejä. On myös monia karttoja, joihin olemassa olleiden kilometri- ja muiden pylväiden paikat on merkitty kartan tarkkuudesta riippuen. Satunnaisesti tai järjestelmällisesti etsien saattaa löytyä jo kadonneiden pylväiden paikkoja jäänteineen sekä käytössä olevien että lakkautettujen teiden varsilta. Tieliikenteen kasvaessa ja nopeutuessa, hoitomethodien koneistuessa sekä paikantamisjärjestelmien kehittyessä perinteiset tien merkit ja pylväät menettivät käyttöarvoaan ja korvautuivat uusilla nykykäyttöön sopivammilla järjestelmillä. Kilometripylväiden hoito ja ylläpito järjestelmänä lopetettiin tarpeettomana ja ylläpitokustannuksiltaan kalliina vuonna 1981.

Museologian asiantuntija, professori Janne Vilku toteaa, että ”mikään objekti ei nimittäin ole osa kulttuuriperintöä ennen kuin se käsitetään ja tulkitaan sellaiseksi.”³ Ensimmäinen aloite tähän selvitykseen tuli Lions-järjestön edustajilta, joita kiinnostaa kilometripylväiden kunnossapito ja mahdollisuus päästä itse huolehtimaan niistä osana kulttuuriperintöä. Äskettäin on säädetty useita lakeja, jotka säätelevät liikennettä ja sen merkkejä. Perinteisesti kulttuuriperinnön suojelua on säädellyt muinaismuistolaki, joka tosin koskee vain ei-käytössä olevaa kulttuuriperintöä. Nykyisin on muitakin tapoja suojata kulttuurikohteita. Periaatteessa Suomen vanhimmat maaliikenneväylät on arvotettu kiinteiksi muinaisjäänöksiksi siltä osaltaan, kun ne eivät ole enää käytössä maanteinä. Kilometripylväät ja muut historialliset tiemerkit kuitenkin sijaitsevat pääosin käytössä olevilla teillä. Selviä vastauksia kilometripylväiden arvoon ja kohteluun ei löytynyt mistään kootusti, joten ne on syytä selvittää.

Tässä selvityksessä selvitetään etäisyyspylväsjärjestelmän historiallista ja kulttuurista arvoa sekä etäisyysmerkkien normatiivisia taustoja. Lisäksi on selvitetty, miten nykyinen lainsäädäntö suhtautuu tiemerkkeihin ja niiden hoitoon. Selvityksen pohjalta on mahdollista jatkaa laatimalla erillinen ohjeistus edelleen käytössä olevilla teillä sijaitsevien etäisyysmerkkien kanssa toimimiseen. Selvitystyön ovat tehneet konsultti Martti Piltz ja amanuenssi Mikko Pentti tieliikenteen valtakunnallisessa vastuumuseossa Mobiliassa.

² Manttaali (=miesluku) hyväksyttiin tieosuuksien jakoperusteeksi 1790-luvulla.

³ Vilku 2007, 14, 15.

2 Etäisyysmerkkien historia

Tie voidaan määritellä historiassa useilla tavoilla. Muinaismuistolaissa esitetään, että kiinteitä ja rauhoitettuja muinaisjäännöksiä ovat muun muassa: "... muinaisten huomattavien kulkuteiden, tienviittojen ja siltojen... jäännökset". Muinainen kulkutie voi olla esihistoriallisen ajan muinaistie tai historiallisen ajan historiallinen tie. Tien ja kulkureitin ero on, että tie on rakennettu. Siis kulku-uraa on raivattu, merkitty ja kosteikkojen ylityksiä on helpotettu esimerkiksi pitkospuilla tai kiveyksellä. Vastaavat ominaisuudet ovat historiallisellakin tiellä, mutta niistä tulee olla kirjallinen maininta jossakin. On tulkittu, ettei muinaisen tai historiallisen tien tarvitse olla koko matkaltaan yhtenäistä rakennettua tiepohjaa, vaan se voi olla paikoitellen parannettu kulku-ura. Huomattava kulkutie on tulkittu niin, että se tarkoittaa kaukoliikenteen yhteyttä eli liittymistä taloa tai asutusyksikköä laajempaan kokonaisuuteen.⁴

Historiallisissa lähteissä erotetaan erityyppisiä teitä. Ruotsin maakuntalaeissa on kylästä kylään johtanut yleinen tie, lisäksi oli kirkkotie. Käräjätie oli jo maakunnan yhteinen tie. Kuningas Maunu Eerikinpojan (kuninkaana 1319–1364) maanlaissa vuodelta 1350 määrättiin maantien ja käräjätien leveydeksi 10 kynnärää eli 5,9 metriä. Tämä tieleveys on säilynyt Suomen itsenäistymiseen asti. Kirkko- ja kylätien leveydeksi riitti puolet siitä. Määräykset toistuivat kuningas Kristofferin (Kristoffer Baijerilainen kuninkaana 1440–1448) maanlaissa vuodelta 1442. Uutena asiana määrättiin, että yleisten teiden varrella tuli olla 2–2,5 ruotsalaisen peninkulman eli noin 21–27 kilometrin välein majatalo (keskikievari, krouvi tai taverna) ja isoissa kylissä kyytirättäri, eli kyyditysjärjestelmää nimismiehen apuna hoitanut talonpoika.⁵ Kristofferin maanlaki syrjäytti vanhan maanlain vasta vuonna 1608, kun kuningas Kaarle IX (hallitsijana vuosina 1599–1611) painatti sen. Se oli Ruotsin ja Suomen yleisenä lakikirjana vuoteen 1734 saakka, jolloin astui voimaan Ruotsin vuoden 1734 yleinen laki. Vuoden 1734 laki pysyi Suomen alueella voimassa itsenäistymiseen asti, siis koko Venäjän vallan ajan.

Teiden kunnosta vastaavia viranomaisia maaherrojen alapuolella olivat koko tämän ajan ennen kaikkea kruununvoudit, jotka vastasivat maaherralle kihlakuntansa tieasioista ja toteuttivat maaherrojen määräyksiä; nimismiehet, jotka alun perin olivat pitäjän talonpoikien edustajia, mutta myöhemmin 1700-luvulla muuttuivat kruunun edustajiksi pitäjissä sekä siltavoudit, jotka nimismiehen alaisuudessa valvoivat siltojen, teiden ja aitojen kuntoa pitäjän alueella. Myöhemmin kuntien korvatessa pitäjät hallintoalueina⁶, valtion viranomaiset velvollisuuksiineen pysyivät samoina. Kunnilla oli kuitenkin aiempaa laajempi itsehallinto ja ne saattoivat vaikuttaa teiden ja siltojen rakentamiseen huomattavasti aiempaa enemmän. 1800-luvun lopulla myös valtio alkoi ottaa aiempaa suurempaa roolia tiestön kehittämisessä.

On epäselvää, miten ja milloin varhaisimmat Ruotsin lait ulotettiin tai ulottuivat Suomen tieverkon rakentamiseen ja kunnossapitoon. Esimerkiksi tieleveys, 10 kynnärää, ei ole toteutunut vuoden 1556 Jaakko Teitin tiekuvauksen teillä arkeologisten havaintojen mukaan.⁷ Toinen esimerkki on melko tuore. Vuonna 2017 Porras-

⁴ Masonen, 1989, 15.

⁵ Masonen, 1989, 16–18.

⁶ 1865 kunnallislaki, siirtymäaika vuoteen 1875.

⁷ Masonen, 1989, 34.

Renko-museotien maastokatselmuksessa mitattiin Hämeen Härkätien leveys tiejaksolta, joka oli jäänyt tieraunioksi 1930-luvun lopulla tehdyn oikaisun takia. Tiekuvausten ja karttojen perusteella tiejakso on ollut käytössä vuosina 1555–1936. Tierakentamisen vaikeutta ja taloudellista raskautta kuvaa se, että tämä, yksi itäisen Suomen valtateiksi nimetyistä teistä, on ollut mittauksen mukaan vain noin 4,5 metrin levyinen 1930-luvulla.

Strategisesti ja liikennepoliittisesti Suomen alueen varhainen tieverkko rakentui Jaakko Teitin kuvauksessa kuusikulmiosta, jossa tiet yhdistivät Ruotsin puolustukselle ja hallinnolle tärkeät linnat. Tärkein linnoista oli ”Karjalan Kannaksen lukko” eli Viipuri, joka oli yhteydessä kaikkiin muihin tukipisteisiin. Samoin maantieteellisesti keskeiseen Hämeenlinnaan oli yhteydet kaikista linnoista. Siitä tulikin armeijan varikko. Turku oli yhteys emämaahan ja muut linnat olivat Kokemäki, Korsholma ja Savonlinna.⁸ Samalla tieverkko kytki yhteen ainakin valtaosan ajan asutuksesta, joten se helpotti muunkin kuin sotilas- ja hallintoväen liikkumista. Toisaalta asumattomalla alueella ei ollut mahdollista rakentaa teitä, koska teiden rakentaminen oli maataomistavan väestön tehtävä.

Vuonna 1622 annettiin asetus, että kestikievarit piti varustaa näkyvin kyltein ja vuoden 1649 kestikievarijärjestyksen mukaan teille piti asettaa peninkulman⁹ välein peninkulmapatsaat. Ensimmäinen kirjallinen merkintä peninkulmapatsaiden käytöstä Suomessa tiedetään vuoden 1654 käräjiltä Jääskestä, missä oikeutta käytiin seitsemän talonpoikien pystyttämän ”viisarin”¹⁰ eli peninkulmapatsaan kaatamisesta Viipuri-Ruokolahti-tiellä. Pylväitä tiedetään vuodelta 1688 Naantalin läheltä, 1698 Elimäeltä ja vuodelta 1695 on kaksikin tietoa, että Pohjanmaan halki kulkevalla rantatiellä oli peninkulmapatsaat.¹¹ Virallisten tiemerkkien lisäksi teiden ja kulkureittien varrella on perinteisiä kulkijoiden rakentamia tienviittoja ja etäisyysmerkkejä, ”kulkuneuvoja”, joita ovat esimerkiksi ”puolimatkan petäjät”, erilaiset kivilatomukset ja pilkat¹² puissa.

Peninkulmapatsaat tulivat Ruotsiin eurooppalaiskansainvälisenä lainana. Alkujuuria voi hakea jo ennen ajanlaskumme alkua Intiasta ja Egyptistä. Euroopassa roomalaiset olivat ensimmäisiä, jotka systemaattisesti käyttivät peninkulmapatsaita ilmaisemaan välimatkaa tien varrella. Peninkulmapatsaat olivat ”standardoituja” kivistä tai betonista tehtyjä pylväitä. Pylväessä oli latinankielinen teksti: hallitsevan konsulin tai keisarin nimi, hallintovuosi sekä tien rakennuttaneen tai korjanneen virkamielen nimi. Pylvään piirtokirjoituksessa alimpana oli lukuna ilmaistuna matka tien alkupisteestä tuhansina askeleina.¹³ Valtakunnan itäisessä osassa patsaiden teksti oli myös kreikaksi. Uudelleen peninkulmapatsaiden käyttö alkoi Saksassa 1500-luvun lopulla. Pohjoismaissa Tanska oli etäisyysmerkkien käytön uranuurtajamaa, jossa ensimmäiset peninkulmapatsaat pystyttiin myös jo 1500-luvun puolella. Ilmiön yleistymiseen kului kuitenkin puoli vuosisataa, ennen kuin vuonna 1649 Ruotsissa annetut määräykset kestikievarilaitoksesta sysäsivät etäisyyden mittaamisen ja merkitsemisen vauhtiin. Esimerkit tiestön parantamiselle ja etäisyyspatsaiden rakentamiselle tulivat Ruotsiin todennäköisimmin Keski-Euroopassa käytyjen sotien vaikutuksesta.

⁸ Viertola, 1974, 106–107.

⁹ Ruotsalainen peninkulma eli mil, 10688 metriä.

¹⁰ Visare.

¹¹ Viertola, 1974, 85–86.

¹² Kirveellä puun kuoreen tehty merkintä.

¹³ Mille passus, mil n. 1482 metriä.

On esitetty, että neljään Pohjoismaahan tuli jossain määrin omaperäiset sovellukset. Koska nykyinen Suomen alue oli osa Ruotsin valtakuntaa (Sverige = Svea Rike) samoin kuin Ruotsin kanta-alueen muut maakunnat (Götaland, Svealand, Norrland jne.), Ruotsin määräykset koskivat Suomea. Ruotsille ja sen Itämaakunnalle oli yhteistä pitkät maantiet, joten peninkulmapatsaatkin olivat merkittävä kustannus. Suomen alue oli raja-alue, enemmän tai vähemmän jatkuvasti sotatanner. Taloudellisestikin Ruotsin "Itämaakunta" oli suhteellisesti köyhempi kuin sen ydinalueet, joilla kaivos- ja rautateollisuus kukoisti ja vaati hyviä kuljetusyhteyksiä. Tämä vaikutti siihen, että peninkulmapatsaat tulivat myöhemmin Suomen alueelle ja ne olivat vaatimattomampia kuin Ruotsissa, puhumattakaan muista Pohjoismaista. Pylväät olivat Suomessa pääosin puisia ja Ruotsissa useammin kiveä. Ruotsissa yleisiä valurautaisia kilometripatsaiden pylväitä ei Suomen alueella ole. Kuitenkin on perusteltua väittää, että Ruotsin ja Suomen alueella oli yhtenäiset määräykset ja yhtenäinen käytäntö. Kannattaa myös muistaa, että ennen 1600-luvun valtakunnallisia asetuksia postilaitoksesta ja kievareista myös Ruotsin eri maakunnissa oli kussakin oma mittayksikkönsä suurille etäisyyksille.¹⁴

Tanska ja Norja muodostivat osittain samasta syystä kuin Ruotsi ja Suomi oman yhtenäisen etäisyyden mittaamisen ja osoittamisen käytännön. Norja kuului Tanskan kuninkaalle. Poikkeuksena muista, Tanskassa oli kuninkaan teitä (Kongeveje), jotka olivat yksinomaan kuninkaan käyttöä varten. Ne olivat puomeilla suljettuja. Ne varustettiin peninkulmapatsain puolen peninkulman välein. Mittayksikön pituus oli 7 770 metriä (12 284 själlantilaista kynnärää), mikä poikkesi merkittävästi "Ruotsin peninkulmasta" 10 688 metriä tai "Suomen peninkulmasta", joka oli noin kuusi kilometriä. Vuonna 1681 luovuttiin näistä kuninkaan teistä. Kuitenkin suhteellisen vähäiset kilometrimäärät olivat mahdollistaneet teille hyvän varustelun, komeat etäisyysmerkit ja ainoan Pohjoismaana jopa mittavaunun, jolla tiet mitattiin.

Norja poikkeaa muista Pohjoismaista siinä, että maanpinta on vaikeakulkuista ja liikenne kulki tästä syystä enimmäkseen vettä pitkin. Maanteiden rakentamiseen paneuduttiin vasta vuodesta 1624 alkaen, kun perustettiin hopeakaivos Kongsbergiin. Vuonna 1665 tie jatkettiin Drammeniin ja Kristianiaan (Osloon). Vähäiselle tiepituudelle oli varaa suunnitella koristellut ja muotoillut peninkulmapatsaat. Norja siirtyi vuonna 1875 metriseen järjestelmään. Poikkeuksena muihin Pohjoismaihin, Norjassa ei siirretty heti kilometripylväisiin vaan perinteinen peninkulmajärjestelmä jatkui viiden ja kymmenen kilometrin pylväin.¹⁵ Yhteistä roomalaisten ja pohjoismaalaisten etäisyyspylväsjärjestelmille oli, että ne eivät olleet vain tienkäyttäjien ja -hoito- ja kunnossapidon käyttöön, vaan niiden tärkeä tehtävä oli myös kertoa hallitsijan ja rakennuttajan (=maaherran) erinomaisuudesta sekä olla esteettisesti korkeatasoisia ja herättää kunnioitusta maalle, läänille ja esivallalle.¹⁶

¹⁴ Nordin 1996, 207–210. Eri mittayksiköitä ennen vuotta 1649 olivat esim. Ångemanlandmil 11 875 metriä, Västgötamil 13 000 metriä, Smålandsmil 7 000 metriä tai Dalamil 14 485 metriä. Kaikissa maakunnissa peninkulmapatsaiden mittayksikö oli silti sama mil, joka vain tarkoitti eri asiaa eri puolilla valtakuntaa.

¹⁵ Nordin 1996, 211–215.

¹⁶ Nordin 1996, 210.

2.1 Ensimmäinen mittaus

Ruotsin Itäisten maakuntien tiet luetteloiitiin ja mitattiin vuosina 1555–1556. Mitatana oli suomalainen peninkulma, joka mittauksessa vaihteli 5,937–6,173 kilometrin välissä, joten kovin tarkkoja mittaukset eivät olleet. Luettelossa mainittiin majapaikat (kievarit, tavernat, krouvit) ja niiden väliset etäisyydet. Luettelolla oli soveltaavia tavoitteita, ja se palveli myös virkamiehille suunnattua kyydityslaitosta. Paitsi, että tiet kuvailtiin osin luonnosmaisilla piirroksilla ja sanoin, myös sillat ja sotajoukkojen majoitukseen soveltuvat tilat selvitettiin. Tämä tieluettelo on tunnettu Kustaa Vaasan sihteerin Jaakko Teitin nimellä.

Jaakko Teitin luettelon on osoitettu joiltakin osin kuvaavan enemmänkin kuninkaan hallinnollisia tavoitteita, kuin vallinnutta todellista tilannetta ja se ilmeisesti liittyy kuninkaan suunnitelmiin muodostaa Suomeen taloutta ja armeijaa palvelevia karjaan keskittyviä kuninkaankartanoita. Tästä huolimatta kyseessä on ainoa kirjallinen lähde tämän aikakauden tiestöstä Suomessa. Vielä 1500-luvulla ei kuitenkaan rakennettu varsinaisia tie-etäisyyksiä kuvaavia patsaita. Jonkinlaisia etäisyyttä tai suuntaa majapaikkaan kuvaavia kylttejä teiden varsilla on kuitenkin voinut olla. Virallisesti kievarit piti varustaa maantielle näkyvin kyltein vasta 1622 annetun asetuksen perusteella.¹⁷



Kuva 1. Esimerkkinä vanhoista rajamerkeistä on Palsankallion rajamerkki Porras-Renko-museotien varrella Härkätiellä Rengon Lietsassa. Se sijaitsee nykyään Hämeenlinnan ja Hattulan rajalla. Keskiajalla sen paikalla kohtasivat seitsemän hämäläispitäjän: Lopen, Tammelan, Urjalan, Sääksmäen, Kalvolan, Hattulan ja Vanajan rajat. Ensimmäinen kirjallinen maininta rajamerkeistä on vuoden 1539 maakirjassa. Rajamerkki on siirtolohkare, jonka laelle on kaiverrettu halkaisijaltaan noin 36 senttimetrin ympyrä ja sen keskelle kuoppa, josta lähtee seitsemän rajalinjaa. Siirtolohkareta ympäröi neljä viisarikiveä. Viisarikivistä kolme on Härkätien pohjoispuolella, yksi tien eteläpuolella. On esitetty arvio, että rajamerkki on tarkoituksellisesti asetettu Turku–Hämeenlinna-tien varteen, jotta tien ylläpitoon voidaan kutsua tievelvollisia maanomistajia kaikista edellä mainituista kunnista Rengon erämaapitäjän asukkaiden tueksi. Pitäjien rajoja on luultavasti venytetty vastaavalla tavalla myös muilla harvaan asutuilla alueilla.

¹⁷ Pakarinen, 2007, 14. Viertola 1974, 82–86. Pakarinen käyttää lähteenään Jaakko Masosen Hämeen Härkätie -Synty ja varhaisvaiheet -teosta, joka oli mullistava väitöskirjatutkimus Suomen tiestä. Siinä inventoitiin maastossa koko tielinja Turusta Hämeenlinnaan.

2.2 Toinen mittaus

Kenraalikuvernööri Pietari Brahen kaudella¹⁸ vuonna 1638 Ruotsin postilaitos ulotettiin Suomeen. Se tarvitsi tarkempaa etäisyysmittausta, koska kantotaksat perustuivat matkaan.¹⁹ Vuonna 1649 perustettiin asetuksella kestikievarilaitos. Kestikievareiden maksimietäisyys oli kaksi peninkulmaa eli noin 22 kilometriä. Mittayksikkönä oli suomalainen peninkulma, joka oli 6000 syliä. Syli oli 1,781 metriä, joten peninkulma oli 10,686 kilometriä. Mittauksesta taas määrättiin, että se oli tehtävä nuoralla, jotta peninkulmat tulivat saman mittaisiksi.²⁰ Mittauksissa siirryttiin vuonna 1665 jo kestikievariasetuksen yhteydessä Ruotsin puolella standardisoituun valtakunnalliseen mittaan, ruotsalaiseen peninkulmaan, jonka pituus on 10,688 kilometriä eli 2 metriä pidempi kuin suomalainen peninkulma. Teiden varteen pystytettiin alkuvaiheessa vain täyden peninkulman patsaat. Mittausjärjestelmän ajatuksena oli mitata postilaitoksen ja kyytijärjestelmän työntekijöiden ja käyttäjien kulkemia matkoja, jolloin väärinkäytökset pystyttäisiin todentamaan. Tämän takia järjestelmä perustui ennen kaikkea etäisyyteen lähtöpisteestä, eikä siihen kuulunut mitata määränpään. Patsaaseen kaiverrettu tai maalattu teksti saattoi siis olla esimerkiksi muotoa ”2 mihl ifrån Åbo”, eli kaksi peninkulmaa Turusta.²¹

Puu patsaiden rakennusaineksena johtui saatavuudesta ja hinnasta, mutta myös siitä, että puupatsaat voitiin sota-aikoina hävittää helposti. Puupatsaat olivat pääosin ilman perustuksia maassa seisovia tai toisinaan nelikulmaisen kiviarkun tukevia, maalattuja puupylväitä. Tarkkaa tietoa 1600-luvun patsaiden ulkonäöstä ei ole, sillä Suomessa patsaita ei ole säilynyt, eikä niitä ole piirretty myöskään karttoihin tai taideteoksiin. Seuraavan vuosisadan karttakuvien ja Ruotsista säilyneiden tietojen perusteella on kuitenkin todennäköistä, että ne olivat punamullalla tai öljyväriä punaiseksi maalattuja, tosin paikallista vaihtelua oli määräysten ja esikuvien puutteessa varmasti paljon. Valtaosa patsaista jouduttiin uusimaan viimeistään Ison vihan jälkeen 1720-luvulla.

Vuonna 1734 määrättiin kivipatsaat asetettavaksi täysi-, puoli- ja neljännespeninkulman välein ja 1700-luvun lopulla määrättiin lisäksi, että täyden peninkulman patsaskivet piti asettaa molemmin puolin tietä. Aiemmin täysi peninkulma ilmeisesti merkittiin vain patsaan tekstiin. Merkinnät olivat siis $\frac{1}{4}$ (m/mil), $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$, 1, 1 $\frac{1}{2}$ jne. Vuonna 1743 Hattujen sodan jälkeen Ruotsista erotettiin Viipurin ja Käksälmen läänit Venäjään, venäjäksi ”Vanhaksi-Suomeksi”, missä tuli käyttöön venäläinen virsta. Ilmeisesti ennen 1700-luvun loppuvuosikymmeniä Suomessa patsaat tehtiin lähes poikkeuksetta puusta, mikä toki oli asetusten vastaista, mutta käytännöllistä. Viimeinen Ruotsin vallan aikainen puupatsas on säilynyt Suomessa paikoillaan vuoteen 1947 saakka.²² Toinen mahdollisesti alkuperäinen esimerkki, tosin luultavasti paikaltaan siirrettynä, oli pitkään osana 1818 pystytettyä Lappeenrannan taistelun muistomerkkiä säilynyt, mutta nykyisin, useiden tuhopolttoyritysten

¹⁸ Per Abrahamsson (Pietari) Brahe (s. 1602, k. 1680) oli ruotsalainen valtiomies, sotilas ja kreivi. Hän oli Ruotsin korkeinta aatelia ja hänen maaomistuksensa nykyisten Suomen ja Ruotsin alueilla olivat suuret. Hän oli Ruotsin valtaneuvos ja drotsi eli korkein lain valvoja. Hän oli kaksi kertaa Suomen kenraalikuvernöörinä eli ylimpänä hallintoviranomaisena vuosina 1637–1640 ja 1648–1654.

¹⁹ Pakarinen 2007, 17.

²⁰ Pakarinen 2007, 15. Mauranen 1999, 354.

²¹ Pakarinen 2007, 16. Viertola 1974, 85–86.

²² Niukkanen 2009, 100.

jälkeen, Lappeenrannan museoiden kokoelmatiloihin siirretty neljännespeninkulman patsas. Tämä patsas on tosin säilynyt niin huonosti, että sen alkuperäistä muotoa on vaikea enää tunnistaa.²³



Kuva 2. Mahdollisesti viimeinen Suomessa säilynyt Ruotsin vallan aikainen peninkulmapatsas Lappeenrannassa Carl Eneas Sjöstrandin 1857 kuvaamana. Nykyisin patsasta on vaikea tunnistaa, mutta tässä piirroksessa se vielä on alkuperäisessä asussaan. Kyseessä on 1740-luvulla, ennen Lappeenrannan siirtymistä Venäjän haltuun, pystytetty neljännespeninkulman patsas. Kannattaa myös huomioida, että patsaan kivinen jalusta on rakennettu vasta 1818, kun Viipurin suomalaisen jääkäriyrykmentin sotilaat muokkasivat pylvään Lappeenrannan 1741 käydyn taistelun muistomeriksi. (Kuva: Kansalliskallio)

Ilmeisesti Pohjanmaan läänin maaherra Gustaf Abraham Piper (maaherrana 1746–1761) pystytti Pohjanmaalle 1740- ja 1750-lukujen vaihteessa ensimmäiset kiviset peninkulmapatsaat. Kustavilaisella ajalla (1772–1808) teitä rakennettiin paljon. Maaherrat alkoivat pystyttää 1700-luvun loppupuolella kivisiä pylväitä. Maaherroista mainitaan ainakin vastaperustetun Vaasan läänin Bror Cederström (maaherrana 1775–1785), joka uusi maaherra Piperin asettamat patsaat. Ne olivat 2,6 metrin korkuisia ja maanrajasta 1,8 metrin levyisiä. Turun ja Porin läänin maaherran Nils Fredensköldin (maaherrana 1776, 1778, ja vt. 1781) pystyttämät patsaat olivat huomattavasti pienempiä. Niitä on säilynyt joitakin kappaleita.

Yhtenäistä ohjeistusta peninkulmapatsaista ei ollut, mutta 1700-luvulla kivisiin peninkulmapatsaisiin merkittiin Ruotsin kruunu ja kuninkaan nimi, esim. FI (=Fredrik I), AF (= Adolf Fredrik), GIII (=Kustaa III). Tärkeä tieto oli etäisyys peninkulmina lähtöpisteestä, lisäksi olivat useimmiten maaherran nimikirjaimet ja vuosiluku, jolloin kivi on pystytetty. On esitetty, että vuosiluku olisi tien valmistumisen vuosi.

²³ Viertola 1974, 92.

Näin voi ollakin joissakin tapauksissa, mutta käytännössä etäisyysmerkit asetettiin jo käytössä olleille teille, kuten esimerkiksi kahdessa alla olevassa kuvaesimerkissä.



Kuva 3. Kirjallisuudessa esitetään esimerkkinä 1700-luvun lopun peninkulmapatsaasta käytännössä aina tämä sama valokuva (Foto Eero Lehtipuu), joka on julkaistu Suomen teiden historia I -kirjassa sivulla 93. Patsas on Ahvenanmaan Eckeröstä Suuren postitien varrella. Siinä erottuvat Ruotsin kruunu, Kustaa III:n nimitunnus ja etäisyys Turusta 21 peninkulmaa (mil). Tässä poikkeuksellisesti ei näy maaherra Magnus Wilhelm Armfeltin nimikirjaimia, vaan ne on korvattu arvoituksellisella NI-tunnuksella. Peninkulmapatsas on ollut käytössä myös sen jälkeen, kun Suomen alue liitettiin Venäjään. Se voisi tarkoittaa Venäjän keisari Nikolai Ensimmäistä, joka salli Ruotsin peninkulman ja peninkulmapatsaiden käytön omassa valtakunnassaan. NI voisi ehkä myös olla maaherra Nils Fredenskjöldin nimimerkki.



Kuva 4. Selvityksen yhteydessä tunnistettiin Fagervikin kartanon tien peninkulmapatsaat kuningas Adolf Fredrikin hallintokaudelta 1751–1771. Niistä on tehty portaikko kartanon muotopuutarhaan. Alimman rapun ensimmäinen kivi vasemmalta on peninkulmapatsas. Siinä on hakkaukset: AF = Adolf Fredrik, 1.M.

eli yksi peninkulma (ruots. mil), vuosiluku 1762 ja Hämeen ja Uudenmaan läänin maaherran Hans Henrik Boije af Gennäsin nimikirjaimet HHB. Kiven mitat ovat 103x31x13 senttiä. Portaikossa on myös puolen ja neljännespeninkulman kivet.



Kuva 5. Kuninkaan tiekartasto 1790 (s. 67) näyttää Fagervikin virstanpatsaiden paikat. Niitä on vain Fagervikistä itään Inkooseen (oikealle) johtavalla tiellä. Inkoosta on yksi peninkulma Fagervikiin. Virstan eli neljännespeninkulman patsaat erottuvat karttasanojen Långvik, Marssjö (järvi) kohdalta ja oikean reunan koordinaattiviivan vierestä. Fagervikissä on heikosti erottuvat kaksi merkkiä täyden peninkulman osoitukseksi. Mitattu ja merkitty tie johtaa Degerbyn kautta Siuntion Sunnanvikiin, missä se yhtyy Suureen Rantatiehen. Kartta on ns. rekognosointikartta eli karttapohjaan sotilastiedoilla täydennetty laitos.²⁴

²⁴ Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790, 58–60, 67. Kustaa III:n hallituskaudella vuonna 1776 päätettiin, että Suomen alueesta tehdään sotilaskartat. Kartoitus jatkui Suomen sotaan 1808–1809 saakka. Ruotsissa oli Euroopan uusinta ja korkeinta osaamista vastaava siviilikartoitus. Sotilaskartat eli rekognosointikartat tehtiin ajankohtaisen siviilikartoituksen avulla täydentämällä ne sotilaallisilla tiedoilla. Erityisen tärkeää olivat tiet, majoituspaikat ja tarkat etäisyydet. Kartoitettava alue oli eteläinen Suomi karkeasti Pori-Kuopio-Joensuu linjan tasalle pohjoiseen. Idässä Uudenkaupungin rauhassa vuonna 1721 ja Turun rauhassa vuonna 1743 menetetyt alueet eli vanha Suomi Pietariin saakka kuuluivat kartoitukseen. kartoitus oli jaettu eteläiseen ja pohjoiseen alueeseen, minkä lisäksi eteläisellä alueella tehtiin Turun ja Kotkan välisellä alueella rannikkokartoi-

Kivipatsaatkin vaihtelivat suuresti ulkonäöltään eri lääneissä. Tämä johtui yhtä lailla ohjeiden ja määräysten puuttumisesta sekä verraten alkeellisesta kivityön tasosta. Tunnetut patsaat ovat ”yksikasvoisia” eli merkinnät ovat yhdellä sivulla, muut ovat vapaasti lohkottuja sivuja. Ruotsin kuninkaiden Adolf Fredrikin ja Kustaa Kolmannen nimikirjaimilla merkityjä peninkulmapatsaita tunnetaan Suomen alueelta eniten. Tämä liittyy todennäköisesti siihen, että he ovat käyneet Suomessa. Adolf Fredrikin vierailu vuonna 1752 oli ensimmäinen Ruotsin kuninkaan vierailu Suomessa 120 vuoteen. Hänen matkansa onnistumiseksi teitä ja jokia ylittäviä siltoja ja lauttoja paranneltiin erityisesti Pohjanmaalla. Tähän matkaan liittyvät myös aiemmin mainitut Pohjanmaalle pystytetyt peninkulmapatsaat.

Kustaa III elvytti ruotsalaisen perinteen Eriksgatasta (suom. Eerikinretki), jossa valtaan noussut kuningas kiertää valtakuntansa. Suomessa Kustaa III kävi Eriksgatalla vuonna 1775 ja myöhemmin sotaretkillään. Hänen hallitusaikanaan rakennettiin useita tärkeitä teitä. Kivipatsaiden pystyttäminen näyttäisi tapahtuneen lähinnä kuninkaiden kulkureittien tai mahdollisten kulkureittien varsilla. Näin maaherrat saattoivat osoittaa toimineensa lakien ja asetusten mukaisesti ja toki korostaa myös omaa asemaansa kuninkaalle ja kansalle, jotka tietä käyttivät.



Kuva 6. Kallenaution kestikievari toimi vuodesta 1778 ja jatkoi toimintaansa vuoteen 1881. Se on tunnettu esimerkiksi Zacris Topeliuksen teksteistä. Kievari on nykyisinkin kesämatkailukäytössä ja sen kohdalla Juupajoella on edelleen sääntöjen mukainen kievaripylväs. Pylväs on luonnollisesti uusittu moneen kertaan, mutta sitä sanotaan alkuperäiseksi. Jos se on alkuperäisellä paikallaan,

tus. Kuvatekstissä esitetty tie-etäisyyksien vertailu perustuu kirjan toimittajien suorittamaan vertailuun mittakaavaltaan lähinnä vastaavan Karttakeskuksen ajanmukaisen tiekartan (1: 800 000) ja rekognosointikartan välillä (laskennallinen mittakaava 1:640 719).

*sitä voi pitää alkuperäisenä, koska kaikki muutkin puurakenteet joudutaan uusimaan määrävälein.*²⁵

2.3 Kolmas mittaus

Vuonna 1809 Ruotsin itäiset maakunnat, eli valtaosa nykyisestä Suomesta, liitettiin Venäjän keisarikuntaan Suomen suuriruhtinaskuntana, mihin liitettiin vuonna 1812 Venäjän aiemmin Uudenkaupungin (1721) ja Turun (1743) rauhoissa sama ”Vanha Suomi”. Teiden mittauksen yhtenäistäminen nousi esiin jo 1813 Suomen asioiden komitean puheenjohtajan G. M. Armfeltin kirjeenvaihdossa Viipurin läänin maaherran kanssa. Suomen kenraalikuvernööri Fabian Steinheil ei tosin lähtenyt toteuttamaan kallista ehdotusta edes 1818 annetun keisarillisen ukaasinkaan jälkeen.

Seuraava kenraalikuvernööri Arseni Zakrevski kiinnitti heti aloitettuaan virassa huomiota ruotsalaisiin etäisyysmerkkeihin teiden varsilla. 1825 Zakrevski huomautti keisarille, että Suomessa olisi Puolan tapaan syytä siirtyä mittauksissa venäläiseen virstaan, joka oli ollut käytössä jo ”Vanhan Suomen” alueella. Venäläinen virsta on 1066,8 metriä. Kenraalikuvernööri näki yhtenäisessä mittaustavassa tärkeää valtakunnallista symboliarvoa, joka oli syytä levittää myös vastikään valtakuntaan liitetuille alueille. Suomen senaatti piti Zakrevskin ehdotusta lain vastaisena ja lopulta 1827 keisari Nikolai määräsi kompromissin, jossa käytetty mitta oli virsta, mutta suomalainen virsta, tasan kymmenesosa peninkulma, joka oli siis 1068,8 metriä eli 2 metriä pidempi kuin Venäjän virsta. Lisäksi vanhat täyden peninkulman patsaat voitiin jättää paikoilleen. Zakrevski tosin ryhtyi vainoamaan peninkulmapatsaita erityisesti Turun ja Viipurin välisellä rantatiellä ja määräsi 1831, että uusia peninkulmapatsaita ei saanut pystyttää ja hieman myöhemmin, että kaikki ruotsalaiset etäisyysmerkit piti hävittää.²⁶

Ensimmäisen autonomian aikana tehdyn mittauksen aloituspisteiksi valittiin Pietari, Helsinki ja läänien pääkaupungit. Tiet piti varustaa mallipiirustusten mukaisin virstanpatsain, tienviitoin ja kestikievareita osoittavin patsain. Peninkulman ja puolen peninkulman patsaat olivat jo paikoillaan Ruotsin vallan ajalta niillä teillä, joille niitä oli pystytetty, mutta niitäkin piti vanhan vallan merkkeinä muokata tai uusia, missä olemassa oleva patsaanpaikka toki auttoi. Mittaus eteni etelästä pohjoiseen ja Oulun ja Tornion väli, eli Suomen pohjoisin maantie, mitattiin vuonna 1833. Tosin, mitat erityisesti kestikievareihin heittelivät 1800-luvulla, kun kievarioikeuksia annettiin huutokaupan perusteella usein uusille taloille. Valtio kustansi virstapatsaat poikkeuksena muusta tienpidosta, joka oli veroluonteinen talonpoikien työvelvollisuus. Patsaiden pystytys hoidettiin osana tieurakkaa ja käytännössä muiden erikoistöiden tapaan tientekovelvolliset joko hoitivat sen itse, tai huutokauppasivat urakan halvimmalle tarjoajalle. Tieurakoiden huutokauppaaminen yleistyi vähitellen 1800-luvun kuluessa kievarioikeuksien tai esimerkiksi köyhäinhoidon huutolaisjärjestelmän tapaan.²⁷

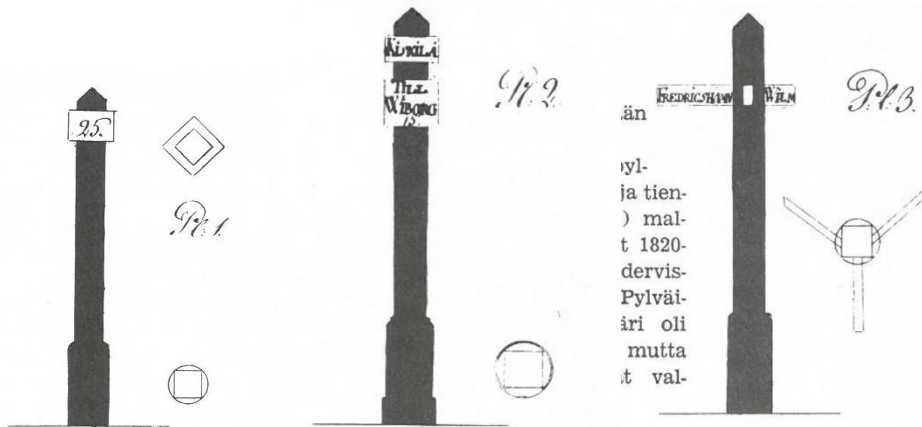
Virstanpylväät olivat puisia ja punaiseksi maalattuja paaluja, joiden alaosa oli pyöreä ja yläosa veistetty neliskanttiseksi. Ne pystytettiin ilman perustuksia suoraan maahan kaivettuihin kuoppiin. Patsaiden valkoiseksi maalatut tauluosat kiinnitettiin

²⁵ Pakarinen 2007, 15.

²⁶ Viertola 1974, 190–191.

²⁷ Viertola 1974, 189–192.

pylvään yläosaan naulaamalla ja niihin maalattiin numerot mustalla maalilla. Ei ole täysin yksiselitteistä, mitä pylväisiin maalatut numerot tarkoittivat. Numerot maalattiin ilmeisesti kahdelle sivulle ja ne osoittivat ilmeisesti matkaa molempiin suuntiin lähimpään kaupunkiin tai kievariin virstoina. On myös mahdollista, että jotkin pylväät pystytettiin taulu tien suuntaisesti, jolloin merkittyjä tauluja oli kolme neljästä ja kolmannessa taulussa oli lukema läänin pääkaupunkiin, Pietariin tai Helsinkiin. Suunnistamisen kannalta tienviitat olivat virstanpatsaita olennaisempia. Valkoviittaisia tienviittapylväitä pystytettiin maanteiden risteyskohtiin ja merkinnät osoittivat tietä lähinnä kaupunkiin maanteiden päätepisteissä. Kestikievaripatsaat taas sijoitettiin kievaritalojen pihoihin ja niihin sijoitetuista tauluista ylimmässä rivissä oli kievarin nimi ja alemmassa etäisyydet lähimpiin kievariin ja kaupunkiin. Taulujen käytössä voitiin olla myös luovia, jos merkittäviä paikkakuntia oli paljon ja ylimmänkin rivin tauluissa saattoi kaikilla tahoilla olla oma etäisyysmerkintänsä.²⁸



Kuva 7. Virstanpylvään (vasemmalla), kestikievaripylvään (keskellä) ja tienviitan mallipiirustukset 1820-luvulta Viipurin läänin alueelta eli ns. vanhasta Suomesta. Virstanpylväessä on lukema 25, eli 25 virstaa (n. 26,7 km) Viipurista. Kestikievaripylväessä lukee Kiskilä (Kiiskilän kestikievari, kylä ja kartano Viipurin maalaiskunnassa Viipurista länteen) ja Till Wiborg 15 (Viipuriin 15 Venäjän virstaa eli noin 16 kilometriä). Tienviitassa näkyvät viitat vasemmalle Haminaan (Fredrikshamn) ja oikealle Lappeenrantaan (Wilm...). Kolmas teiden mittausta alkoi vuonna 1827 ja kattoi koko Suomen alueen. Kuva ohjeista vuonna 1824.²⁹

²⁸ Pakarinen 2007, 18–19 ja Viertola 1974, 189–192.

²⁹ Viertola 1974, 191, lähteenä: Undervisning 1824, Undervisning huru wägar, broar och werstolpar... skola byggas i Wiborgs län. Wiborg 1824.



Kuva 8. Werner Holmbergin luonnos maalaukseen Postitie Hämeessä. Mallina on ilmeisesti ollut Lempäälän lähiseudulla sijainnut varsin huonosti hoidettu virstanpylväs, jossa näkyvät lukemat 7 ja 9. Jos patsas on Lempäälän ja Tampereen väliseltä maantieltä, mihin mitat varsin hyvin sopivat, se on sijainnut jossakin Kuljun lähistöllä. Lopulliseen 1860 maalattuun teokseen patsas on maalattu väärin, taulun suora sivu tietä kohti, kun sen pitäisi olla kulma tielle päin. (Kuva: Kansallisgalleria)



Kuva 9. Mikkelin Porrassalmentien manttaalikivi on pitäjänkartan (1850-luku) mukaan alkuperäisellä paikallaan noin 150 metriä Annilan golfkartanon liittymästä pohjoiseen. Sitä voi pitää lähes ainutlaatuisena jäänteenä talonpoikaisen tienpidon ajalta. Vuoden 1734 lain mukaan teiden raivaaminen ja huoltaminen sekä siltojen rakentaminen kuului manttaaliin kuuluville maanomistajille. Kivestä on tulkittu teksti: T.TUUKKANEN KYYHKYLÄNNIEMI NO 3. Se merkitsee, että Kyyhkylän kylän manttaalirekisteriin merkityn maanomistaja T. Tuukkasen tiehoitoalueen raja on kiven osoittamassa paikassa. Numero kolme tarkoittaa todennäköisesti, että tilalla on ollut useampia tiejaksoja hoidossaan tai että

Kyyhkylänniemen kylän kolmas tiejakso on Tuukkasen tilan hoidossa. Suomessa manttaalikiviä ei ole juuri tutkittu tai huomioitu tienpidossa, mutta Ruotsissa niitä on säilynyt ja pidetty kunnossa.



Kuva 10. Harrströmin kylä Etelä-Pohjanmaan Korsnäsissä on hyvän kivilaadun ja tunnettujen kivirakentajien aluetta. Rakennuskannassa on säilynyt paljon perinteisiä rakennuksia. Portin- ja aidanpylväinä on yleisesti säilytetty kivipaasia. Pienenä erikoisuutena museosillan opastaulun viereen on pystytetty läheltä löytynyt muotoiltu ja kaiverrettu kivi, joka muistuttaa ”venäläistä kilometripylvästä”. Se voi olla katkaistu kilometri- tai virstanpylväs, mutta se on oletettu manttaalikiveksi, koska numerolukemat eivät sovi mihinkään mahdolliseen etäisyyteen tai käytettyyn mittayksikköön. Tällöin lukemat tarkoittaisivat tien hoidosta vastanneiden tielahkojen numeroita.

2.4 Neljäs mittaus

1886 keisari Aleksanteri III määräsi Suomen senaatin esityksestä, että Suomessa oli siirryttävä metriseen järjestelmään kaikissa mitoissa. Uusi järjestelmä määrättiin ottamaan käyttöön vuoden 1887 alusta ja kaikki viralliset mitat tuli muuntaa siihen vuoden 1892 alkuun mennessä. Venäjän virstoihin perustunut järjestelmä kesti maanteillä syyskuuhun 1888, jolloin keisari senaatin talousosaston esityksestä määräsi muuttamaan kaikki välimatkamitat yleiseurooppalaiseen kilometriin. Tässä yhteydessä mitattiin neljännen kerran nykyisen Suomen alueella oleva tieverkko. Kilometripylväät olivat puisia, ja malliltaan samanlaisia kuin aiemmin, mutta sijoitettu tosiaan kilometrin välein ja varustettu kilometrimerkinnöillä samoin periaattein kuin aiemmin.

Mittauksen yhteydessä hyödynnettiin jo olemassa olleita pylväitä niin pitkälle kuin mahdollista, mutta myös uusia pylväitä valmistettiin senaatin kustannuksella. Puisia Venäjän vallan aikaisia pylväitä näkyy vanhoissa maalauksissa ja jopa vanhim-

missa valokuvissa, mutta yhtään ei tiedetä säilyneen nykypäiviin. Sen sijaan Venäjän vallan aikaisia kievaripatsaita on säilynyt sekä aitoina, että uusittuina.³⁰ Ainakin Mikkelin läänissä tehtiin kartta vuonna 1889, jossa jokaisen kilometripylvään paikka on merkitty.³¹ Oletettavasti niitä on tehty muissakin lääneissä, mutta karttoja ei tämän raportin teon yhteydessä ollut mahdollisuutta tarkemmin inventoida. Mitauskarttoja tältä ajalta vaikuttaisi olevan lähinnä lääninhallitusten arkistoissa, mutta joitakin kopioita on toimitettu myös maanmittaushallitukseen ja myöhempiin tiepiireihin.

Venäjän vallan viimeisten vuosikymmenten aikana poikkeuksellisesti pystytettiin myös kivisiä patsaita. Ne olivat ylöspäin suippenevia, poikkileikkaukseltaan neliönmuotoisia patsaita. Näitä pylväitä on säilynyt vähäisessä määrin. Mobilian kokoelmiin on tallennettu pylväs, johon nämä tuntomerkit sopivat. Kivisten patsaiden käyttö oli luultavasti omaksuttu Ruotsista, missä perinne niiden pystyttämiseen ei missään vaiheessa kadonnut ja missä 1800-luvun lopulla pystytettiin myös ulkonäöllisesti samankaltaisia patsaita kuin Suomessa. Kivipatsaiden yleistymiseen vaikutti varmasti myös kivityötaitojen yleistyminen ja yleinen varallisuuden ja tietyn tulevaisuuteen katsovan rationaalisuuden kasvu, mitkä olivat edellytyksenä kestävämpien patsaiden kustantamiseen. Kivipatsaiden pystytys oli ilmeisesti kuntien sisäisessä päätösvallassa. Esimerkiksi Närpiön kunta Pohjanmaalla teki jo 1880 päätöksen tehdä vastedes kaikki virstanpatsaat, kievaripatsaat, tienviitat ja sillat kivistä. Ensimmäiset kivipatsaat pystytettiin siis jo virstanpatsasaikana. Yleisimpiä kivipatsaat vaikuttavat muutenkin olleen Pohjanmaalla.



Kuva 11. Mobilian kokoelmassa on kivipylväitä, jotka saattavat olla autonomian ajan kilometripylväitä. Ne ovat olleet käytössä ainakin 1950-luvulle saakka. Kuva Mobilia.

³⁰ Pakarinen 2007, 18–19 ja Viertola 1974, 189–192. Kallenaution kievaripatsaan lisäksi Mobiliasa säilytettävässä Väyläviraston museokokoelmassa on säilynyt kievaripatsaan yläosa.

³¹ Pakarinen, 2007, 21. Kuva 14.



Kuva 12. Erikoisuutena Herajoen-Arolammin kirkkotien varressa on säilynyt Hausjärvellä kunnallislautakunnan päätöksellä 16.7.1910 pystytettyjä kilometripylväitä. Pöytäkirjaotteen mukaan ne pystyttäneet Huovilan omistaja Isak Haapasaari 19 markan hinnasta kappaleelta. Vuonna 1919 pylväät on oikaistu. Alun perin matkamerkinnot on hakattu kiveen. Pöytäkirjaotteen mukaan vuonna 1920 taulut on maalattu, mutta ei ilmeisesti näitä pylväitä.



Kuva 13. Hausjärven kappeli (rak. 1611) – Arolampi-tien kivipylväät ovat karkeatekoisia. Käytännössä vain yksi kantti on suora, muut ovat lohkaisemisen jäljiltä. Numerotaulu on hienohakattu. Tämä pylväs 13 kilometriä Hausjärveltä, 9 Arolammille, on Riihimäen alueella, muut ovat Hausjärvellä. Kaikki pylväät ei ole enää paikoillaan. Tallella on viisi pylvästä. Merkillepantavaa on, etteivät ne ole "venäläisiä" suippopäisiä pylväitä, vai onko ne muutettu itsenäisyyden aikana? Kilometritolpat ovat Pirttiläntien, Rajalantien ja Oman Kodin tien varrella Arolammilta Vantaalle. Ennen koko tie oli Hausjärvellä, nyt Pirttiläntie ja osa Rajalantietä on Riihimäkeä. Kilometripylväät näkyvät Maanmittauslaitoksen (mml) palvelussa vanhat painetut kartat topografikartassa lehdellä Riihimäki, 204403/1945.

2.5 Viides mittaus

Suomen tiet mitattiin seuraavan kerran jo itsenäistyneessä valtiossa vuosien 1926–1932 aikana. Mittauksessa risteyspaikkakunnat ryhmiteltiin valtakeskuksiin, eli

kaupunkeihin, kauppaloihin, taajaväkisiin yhdyskuntiin ja muihin tärkeisiin liikennekeskuksiin; kantakeskuksiin, eli kirkonkyliin, suurempiin tehdaslaitoksiin ym. paikkakuntiin sekä sivukeskuksiin, joilla oli liikenteessä vähäinen, paikallinen merkitys. Tiet luokiteltiin päätepisteidensä mukaisesti arvojärjestykseen ja etäisyysmerkit pystytettiin tämän arvojärjestyksen perusteella. Kaupunkien ja kauppalojen asemakaavoitetuille alueille ei asetettu kilometripylväitä, vaan niissä käytettiin viittoja. Tienviitoissa oli risteuksen ja kunnan nimi sekä viittakilvet lähikeskuksiin ja keskeisiin risteyskaupunkeihin, yleensä läänien pääkaupungista toiseen. Teiden nollapiste oli Helsingissä, josta myös tienviitoitus alkoi.³²

Useimmissa lääneissä maaherra antoi määräyksen teiden mittauksen aloittamisesta tammikuussa 1927 ja antoi tarkoitukseen määrärahan TVH:n tiepiiriin käyttöön. Sen sijaan mittaustoimenpiteiden aloitusajankohta ja nopeus vaihtelivat suuresti eri piirien välillä. Pääosa mittauksista tehtiin valmiiksi 1928 ja 1929, minkä jälkeen alkoi kilometripylväiden pystytys. Vaikuttaa siltä, että valtaosassa läänejä ylivoimaisesti suurin osa pystytetyistä pylväistä valmistettiin mittauksen yhteydessä. Pylväitä tehtiin kivistä, puusta ja raudasta TVH:n 1927 tieasetuksen perusteella annetun ohjeistuksen mukaisesti. Käytetyt pylvästyypit vaihtelivat suuresti läänien välillä sekä paikallisten perinteiden, mutta ennen kaikkea läänin alueella kulkevien teiden arvoluokituksen mukaisesti.³³

Vilkkaimmille, jatkossa suunnitelmien mukaan valtatieverkostoon kuuluville, teille tuli leveät, ylöspäin hieman suippenevat kivet, joissa hienohakatussa taulussa on maalattuna kaksi nuolta ja vastaavat etäisyydet mittauksen alku- ja loppupisteeseen. Muille vilkkaille teille asetettiin kapeampi suoraksi hakattu kivi kulmittain siten, että siihen hienohakattiin kaksi etäisyystaulua. "Etupuolella" käy selville etäisyys lähtöpisteestä ja taakse katsomalla sai selville etäisyyden päätepisteeseen. Harvemmin asutuilla alueilla käytettiin samalla periaatteella toimivia rauta- tai puupylväitä. Viidennen mittauksen yhteydessä on syytä ottaa huomioon, että suuri osa kivisistä kilometripylväistä oli vanhempia tyyppisiä, joita muokattiin uuden ohjeistuksen mukaisesti.³⁴ Itsenäisyyden aikainen kilometripylväsjärjestelmä esitellään perusteellisesti myöhemmin.

Neljännän mittauksen tapaan myös itsenäisyyden ajan mittauskarttoja kilometripylväineen on säilynyt Tie- ja vesirakennushallituksen alaisten tiepiirien arkistoissa, mutta näitä ei ole tarkemmin inventoitu. Tiepiirit täydensivät viidennen mittauksen tietoja vuosittain vuosikertomusaineistojen yhteydessä keskushallintoon lähetettyjen mittauskarttojen avulla. Niihin merkittiin rakennetut uudet maantiet ja tienparannustöiden yhteydessä muuttuneet etäisyysmittaukset. Näitä karttoja on säilynyt myös Mobilian arkistossa. Yleisölle tarkoitettuihin karttoihin kilometripylväät merkittiin ainoastaan Suomen 1947–1977 piirrettyyn peruskarttaan. Tämäkin tosin tehtiin vain 1940- ja 1950-luvuilla julkaistuihin karttalehtiin. Syy pylväiden merkitsemisen lopettamiseen ei ole tiedossa, mutta muutos ilmeisesti tehtiin samaan aikaan kun alemman tieverkon kilometripylväiden kunnostamisesta luovuttiin ja autoliikenteen määrä teillä lähti voimakkaaseen kasvuun. Samaan ajankohtaan osuu myös nykyisenkaltaisten etäisyystaulujen käyttöönotto.

³² Tielainsäädäntö 1931, 42–44.

³³ Tie- ja vesirakennukset 1926–1932 passim.

³⁴ Tie- ja vesirakennukset 1926–1932 passim.



Kuva 14. Punkalaidun-Urjala-tie on Suomen historiallisia teitä. Sen nykyisen linjauksen varrella on säilynyt tämä pylväs. Se voi olla jopa Venäjän kilometrimittauksen ajalta tai aivan Suomen itsenäisyyden alkuvuosoilta. Tienumeron kenttä on hakattu vuoden 1938 tienumerouudistuksen yhteydessä. Kuva Heidi Rytky.

3 Itsenäisyyden ajan kilometripylväät ja niiden valmistus

Kivipylväät tehtiin toisinaan läheltä sijoituspaikkaa löytyneistä maakivistä, mutta useimmiten suuremmissa louhoksissa kohtuullisen etäisyyden päässä sopivan kiviaineen löydyttyä. Kestävimmät kivet olivat olleet säältä suojassa maan tai kallion sisällä, mikä oli estänyt luonnollista rapautumista. Itse kivenhakkaaminen oli taitolaji. Se periytyi usein suvuissa samaan tapaan kuin muut taitoa vaativat rakennustyöt kirkonrakentamisesta sillantekoon. Yleensä kahden tai kolmen miehen työporukka teki tietyn tiejakson kivipylväät. Perustyökalu oli vasara, joka painoi 8 kilosta noin 2 kiloon. Isoa nimitettiin lekaksi ja pientä moskaksi, ja molemmilla oli oma tehtävänsä. Erilaisia poria ja teriä oli käytössä useita. Keskeinen taito oli teroittaa porat ja siksi työparilla piti olla sepän taidot ja kenttäahjo mukanaan, muuten piti hyödyntää läheisiä sepänpajoja. Kiven lohkeamissuunnat piti tietää ja saada kivi lohkeamaan suoraan. Ahiosta meislattiin ja piikattiin 150 senttiä korkea pylväs, joka oli alapäästään 60 sentin ja yläpäästään 40 sentin levyinen. Paksuudeltaan pylväs on 40 senttiä. Kapeammat kivipylväät olivat noin 2 metriä korkeita, 30 senttiä leveitä ja pohjaltaan neliömäisiä. Niistä maan pinnan yläpuolelle oli ohjeiden mukaan tarkoitus näkyä 1,5 metriä.³⁵

Pylväeseen hienohakattiin 10 sentin etäisyydelle yläreunasta leveissä pylväissä 42 senttiä ja kapeissa 20 senttiä korkea kenttä etäisyysnumeroille ja alkaen vuodesta 1938 pieni ympyrä tai useampia päällekkäin tienumerolle. Kapeissa pylväissä tienumeromerkintä oli tarkoitus hakata joka toisessa pylväessä vasemman etäisyystaulun ja joka toisessa oikean etäisyystaulun alle. Etäisyysnumerokenttä maalattiin valkoisella öljyvärillä ja 12 senttiä korkeat etäisyysnumerot mustalla öljyvärillä sabluunan avulla. Tienumerokentät maalattiin valtatienumeroitten osalta punaisella pohjavärillä ja A-kantateiden osalta sinisellä pohjavärillä. Itse tienumerot maalattiin valkoisella.³⁶ Pylväät oli melko tarkasti standardoitu, mutta käytännössä jokainen kivipylväs on yksilöllinen, lähes taidekäsityötä vastaava teos. Leveän tyypin pylväs painaa noin 700 kiloa eli siis lähes tonnin. Kivimiehet siirsivät rautakankien, telojen ja rullien avulla pylväät tien varteen, josta ne siirrettiin hevosella tai kuorma-autolla pystytyspaikalle, missä tarvittiin lisää ammattityötä niiden pystyttämiseen. Kivipylvästä ei voi pystyttää voimalla, vaan tämä tapahtui taidolla. Kivipylväiden hakkaaminen, kuljettaminen, pystyttäminen ja maalaaminen jaettiin tavallisesti kaikki omiksi urakoikseen.³⁷

Myöhemmät muutokset jo pystytettyihin pylväisiin saatiin jo tehtyä helpommalla. Esimerkiksi, kun valtatielle 14 Punkaharjulta Juvalle 1930-luvulla pystytettiin noin 100 kilometripylvästä, joista osa on vielä jäljellä, kaksi kivimiestä eteni urakkansa mukana polkupyörillä ja majoittuivat tienvarren taloissa. Toinen heistä osasi sepäntaidot.³⁸ Kivipylväistä tuli lähes ikuisia, mutta luonnollisesti kalliita. Siksi niitä on siirretty tien oikaisujen ja muiden muutosten mukaan. Puupylväät teki tiemestaripiirin kirvesmiesmaalari tien varrelta ostetuista puista. Puut kuorittiin, pätkittiin sopivaan mittaan ja veistettiin kirveellä tasapaksuiksi. Pylvään pää viistettiin, jotta

³⁵ Pakarinen 2007, 23–25.

³⁶ Pakarinen 2007, 23–25. Itä-Savo 11.5.1997.

³⁷ Pakarinen 2007, 24. Tie- ja vesirakennukset 1926–1932, passim.

³⁸ Pakarinen 2007, 27.

vesi valui pois ja mittataulujen osat liitoksineen sahattiin lankuista valmiiksi. Pysytyspaikalla taulu naulattiin kiinni, pylväs maalattiin öljyvärillä ja pylvään alaosa tervattiin tai poltettiin ennen maahan kaivettuun kuoppaan iskemistä.

Rautapylväävät taas tehtiin tavallisesti käyttäen runkona kapeata rautatiekiskoa, joka maalattiin mustaksi. Kaksisuuntainen viittaosa tehtiin ohuesta 4 mm pellistä ja maalattiin valkoiseksi. 1920-luvulla pystytetyissä rautapylväissä numero leikattiin aukoksi viitta-ään. Myöhemmän ohjeistuksen mukaan se maalattiin mustalla maalilla 15 cm korkuisilla standardinumeroilla. Rautapylväiden valmistajista on niukasti tietoa, mutta vaikuttaisi siltä, että ainakin 1920- ja 1930-lukujen vaihteessa niitä viittoineen tilattiin pääosin eri konepajoista. Esimerkiksi Itä-Suomessa vaikuttaisi turvaudutun erityisesti Ahlströmin Varkauden konepajaan, mutta useimpien piirien kohdalla valmistajista ei ole merkintää. On siis mahdollista, että pylviäitä valmistettiin myös TVH:n omilla korjaamoilla.

Eri pylvästyyppien suhteellisista kustannuksista saa hyvän kuvan TVH:n vuosikertomusten perusteella. Esimerkiksi vuonna 1932 Hämeen läänin kilometrimittauksen yhteydessä leveän kivipylvään kustannus oli 435 mk, kapean uuden kivipylvään 230 mk ja uusitun kapean pylvään 114 mk kappaleelta. Tätä voi verrata uusitun rautapylvään kustannukseen 75 mk kappaleelta. Näihin summiin verrattuna rautainen ohjeiden mukaisesti betoniperustukselle pystytetty tienviitta kilpineen oli todella kallis, 1195 mk.³⁹

3.1 Kilometripylväsjärjestelmä itsenäisessä Suomessa

Itsenäisen Suomen tielait ja tie-etäisyyden mittaus ja -merkitseminen pohjautuivat Ruotsin ja Venäjän valtioiden normeihin. Suomen uusi valtio peri pitkät perinteet ja käytännössä lähinnä Venäjän vuoden 1888 manifestin mukaisia kilometripylväitä. Pitkään perinteeseen viittaa myös se, että Suomen valtion suorittamaa ensimmäistä teiden mittausta vuosina 1926–1932 kutsutaan nimellä ”Suomen teiden viides mittaus.” Suomen itsenäisyyden ajan kilometripylväsjärjestelmä vaikuttaa kuitenkin olevan nimenomaan suomalaista suunnittelua. Esimerkiksi Ruotsissa vastaava yhtenäistä järjestelmää ei luotu, vaan kilometripylväävät vaikuttavat olleen enemmänkin vanhanaikainen jäännös, jota ei yritetty enää 1920- ja 30-luvuilla yhtenäistää koko valtakunnassa. Ruotsissa tienviitat nousivat etäisyyden osoittajina paljon kilometripylväitä merkittävämpään rooliin jo 1910-luvulla. Sama kehitys oli näkyvissä jo 1926–1932 tehdyn mittauksen ja samaan aikaan annetun uuden tielainsäädännön yhteydessä myös Suomessa. Mittauksessa keskityttiin ennen kaikkea tienviittojen kehittämiseen, vaikka samalla yhtenäistettiin myös kilometripylväävät. Pylväisiin, erityisesti niiden hyödyttömyyteen autoilijan kannalta, liittyviä soraääniä esiintyi käytännössä kaikissa 1920-luvun loppupuolelta eteenpäin kirjoituksissa tiealan oppi- ja opaskirjoissa.⁴⁰

Suomen itsenäistyttyä säädöksiä kilometrimittauksesta on annettu kolmella tasolla:

- 1) tielainsäädäntö,
- 2) valtioneuvoston antamat tekniset ohjeet tienpidosta ja

³⁹ Tie- ja vesirakennukset 1932.

⁴⁰ Palin 1926, 133–140. Anvisningar 1920, 19–20.

3) tie- ja vesirakennushallituksen antamat ohjeet.

Lisäksi on julkaistu oppi- ja opaskirjoja.

Tielakeja oli annettu vuoteen 1979 mennessä vuosina 1918, 1927 ja 1954 (sitten min lukuisia muutoksia). Valtioneuvoston päätöksiä (teknisiä ohjeita, Vto) oli vuoteen 1979 mennessä annettu neljä kertaa, vuosina 1921, 1930, 1937 ja 1962. TVH:n ohjeita kilometrimittauksesta ja kilometripylväistä on annettu v:sta 1921 lähtien yhteensä monin verroin enemmän ja yksityiskohtaisemmin kuin lain tai Vto:n säädöksiä. TVH:n ohjekirjeet eivät muodosta yhtenäistä sarjaa, vaan ne täydentävät tai muuttavat aikaisempia ohjeita.

3.2 Tielaki 1918

Vuonna 1921 voimaan tullut tielaki (11.1.7/1918),⁴¹ jakoi yleiset tiet maanteihin ja paikallisteihin. Lain 11 § määrää, että maantie on mitattava kilometriluvuin ja jokainen kilometri merkittävä pylväällä. Rajapylväät läänien, kihlakuntain ja kuntien välillä ovat maantien varteen asetettavat ja tarpeellisilla kirjoituksilla varustettava. Kun maantie jakautuu kahdelle tai useammalle haaralle, asetettakoon tienviitta, osoittava mihin tie vie. Myös paikallistien ja polkutien haaraan pitää tienviitta asentaa, jos tielautakunta sen katsoo tarpeelliseksi. Lisäksi piti asettaa suojakiviä (tiekaiteen esimuoto) tarvittaviin paikkoihin.

Lain 14 §, 16 § ja 17 § määräävät että, ”maanteiden tekemisestä ja kunnossapidosta johtuvat menot suoritetaan valtion varoista”. Samoin maantien ynnä siihen kuuluvain siltain, rumpujen, pylväiden ja kaiteiden kunnossapito kuului valtion maksettaviin. Tämä oli lain merkittävin uudistus aikaisempaan, koska se vapautti maanomistajat tierakennuksen ja -hoidon kustannuksista, toisaalta se myös osoitti pyrkimystä saada tiet koko valtion alueella samantasoiseen kuntoon ja hoitoon ja alkavan autoliikenteen vaatimuksia vastaaviksi.

Työt tehtiin suurimmaksi osaksi tielautakuntien huutokauppaamina urakoina, suoranaisesti valtio eli TVH hoiti vain vähäisen osan teistä. Tielautakunta asetettiin jokaiseen maalaiskuntaan (34 §), jossa oli maantie. Sen tehtävä oli toimeenpanna tieasioista annetut päätökset ja määräykset. Käytännössä tämä säilytti eroja tienpidon käytännöissä. Laissa mainittiin, ettei tien leveys saanut alittaa viittä (5) metriä ja ne oli ojitettava molemmin puolin. Tien varrelta puut ja pensaat oli raivattava 2 metrin leveydeltä ojan ulkosyrjästä tai 3 metriä tieluiskan reunasta (7 §) ja lisäksi 8 § määräsi, ettei aita saa rakentaa lähemmäksi kuin 0,5 metriä ojan ulkoreunasta tai 1 metri tieluiskan ulkoreunasta.⁴² Lakia täydentävä tieasetus (87/1920) ei antanut lisämääräyksiä kilometrimittauksesta. Tarkastusvastuu tieurakoista oli tielautakunnilla, nimismiehillä ja viimekädessä maaherralla.

3.3 Valtioneuvoston tekniset ohjeet

Asetuskokoelmassa julkaistu (170/1921) valtioneuvoston päätös teiden tekemisestä ja kunnossapidamisesta maalla vuodelta 1921 antoi verrattain seikkaperäisiä ohjeita kilometripylväistä: Kilometripylväät numeroidaan kaupunkien ja muiden suurten liikekeskusten välisillä maanteilla molemmista päätepaikoista alkavassa,

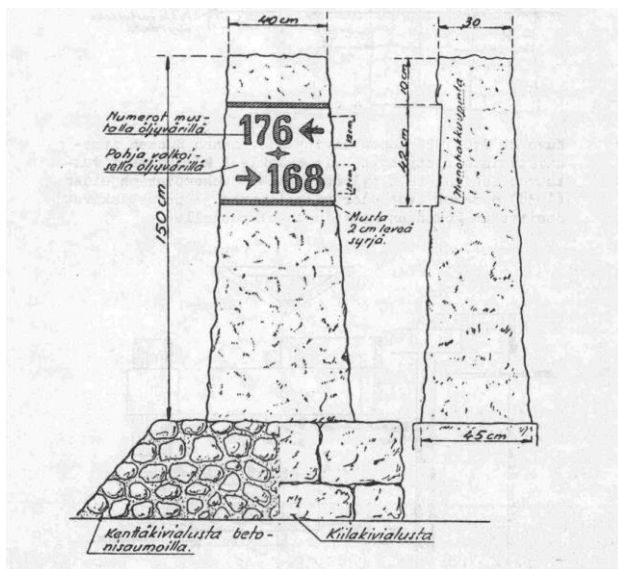
⁴¹ Suomen asetuskokoelma 1918 N.o 147, Laki teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla.

⁴² Lehtipuu 1980, 3.

jatkuvassa numerojärjestyksessä ja riippumatta välillä olevista kyytilaitoksista. Muilla maanteilla noudatetaan, mikäli mahdollista samaa järjestelmää. Puiset kilometripylväät maalataan punaisiksi ja tulee niiden ulottua vähintään 2,5 metrin korkeuteen maanpinnasta, jota vastoin kivisten ja rautaisten tulee olla vähintään 1,5 metrin korkuiset. Kilometriluvut merkitään vähintään 12 cm korkuisilla numeroilla puu- ja kivipyväisiin mustin numeroin valkoiselle pohjalle ja rautapyväisiin lävis-tetyin numeroin valkoiseksi maalatulle rautalevyllä. Kilometripylväät asetetaan tien oikealle puolelle alkaen suuremmasta päätepaikasta. Helsingin Asemantorin Mikonkadun kulma oli mittauksen nollapiste. Kilometripylväiden numeroiminen määrättiin maanteilla saatettavaksi loppuun ennen v:n 1927 päättymistä eli n. 6,5 vuodessa määräyksen antamisesta.

3.4 TVH:n ohjeet 1926

Tie- ja vesirakennushallituksen ensimmäiset toimenpiteet kilometrimittauksessa perustuivat Vto (Valtioneuvoston teknilliset ohjeet) 1921:n määräyksiin. Piireiltä pyydettiin 1923 ehdotukset kilometripylväiden asettamisesta ja numeroimisesta. 29.1.1926 TVH lähetti piireille mittausjärjestelmää koskevat, suurempaan yhdenmukaisuuteen tähtäävät ohjeet. Maantiet jaettiin valtateihin, kantateihin ja sivuteihin ja pylväiden numerojärjestelmässä pyrittiin johdonmukaisuuteen eriarvoisten liikekeskusten välillä. Yksityiskohtaiset ohjeet kilometripylväiden tyypeistä ja pystytyksestä annettiin piireille sekä maaherroille marras-joulukuussa 1926.



Kuva 15. Vuoden 1926 ohjeiden leveä kivipylväs, jossa kilometrilukema on kohdepaikkakunnan puolella taulua (ylärivi osoittaa menosuuntaa suuremmasta keskuksesta). Numerolukemat ja nuolien suunnat vaihdettiin päinvastaisiksi 1928, kunnes 1938 palattiin taas kuvan esittämään merkintätapaan. Pylväs on perustettu kivialustalle, joka voitiin tehdä joko kenttä- tai kiilakivestä.

3.5 Oppi- ja opaskirjat

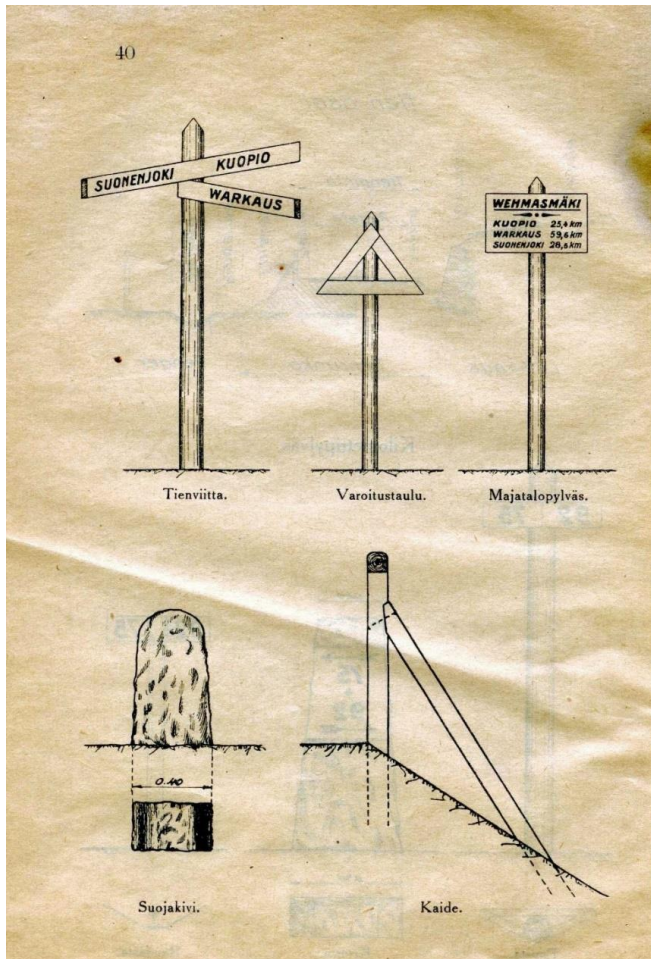
Tielaki 1918 ja siitä annetut asetukset ja määräykset siirtyivät käytännön tason oppi- ja opaskirjoihin. Jo vuonna 1917 Tie- ja vesirakennusten ylihallitus julkaisi vielä muutama kuukausi ennen Suomen itsenäistymistä opaskirjasen *Yleiset tiet, Tutkimus, rakentaminen ja kunnossapito*, jonka vaikutus näkyi sekä Tielaisissa että sen mukaan tehdyissä oppaissa. Tämä ehkä ei ole kovin hämmästyttävää, koska oppaan tekijä oli Ylihallituksen ylijohtaja Karl Snellman, joka jatkoi työtehtävässään vuoteen 1925. Hän oli myös toinen Suomen Tieyhdistyksen perustajista ja voimahamoista Arvo Lönnrothin⁴³ lisäksi. Ohjeet perustuivat 13.1.1883 keisarilliseen asetukseen. Kilometripylväistä ei opaskirjasessa anneta ohjeita, koska se tosiaan perustui vielä vanhoihin määräyksiin tienpidosta.⁴⁴

Suomen itsenäistymisen jälkeen tien rakennus- ja hoito-oppaista ensimmäiseksi ehti Tiekomitea. Se julkaisi vuonna 1921 kirjan *Opas maanteitä koskevien lakisäännösten soveltamisesta ja maantien kunnossapitotyön suorittamisessa tielautakuntia, nimismiehiä ja urakoitsijoita varten*. Siinä kommentoidaan vuoden 1918 tielakia, vuoden 1920 tieasetusta ja vuoden 1921 valtioneuvoston päätöstä teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla. Tässä oppaassa mainitaan, että valtakunnan maanteihin luetaan niillä olevat sillat, lossit, tienrummut, ja kaiteet ynnä muut kulkyhteydelle tarpeelliset laitokset. Ne ovat tehtävät ja kunnossapidettävät valtion kustannuksella. Tarpeellisiin laitoksiin kuuluivat kilometripylväät; rajapylväät läänien, kihlakuntien ja kuntien välillä; tienviitat ja kyytilaitosten kohdalla olevat pylväät tarpeellisine kirjoituksineen.⁴⁵

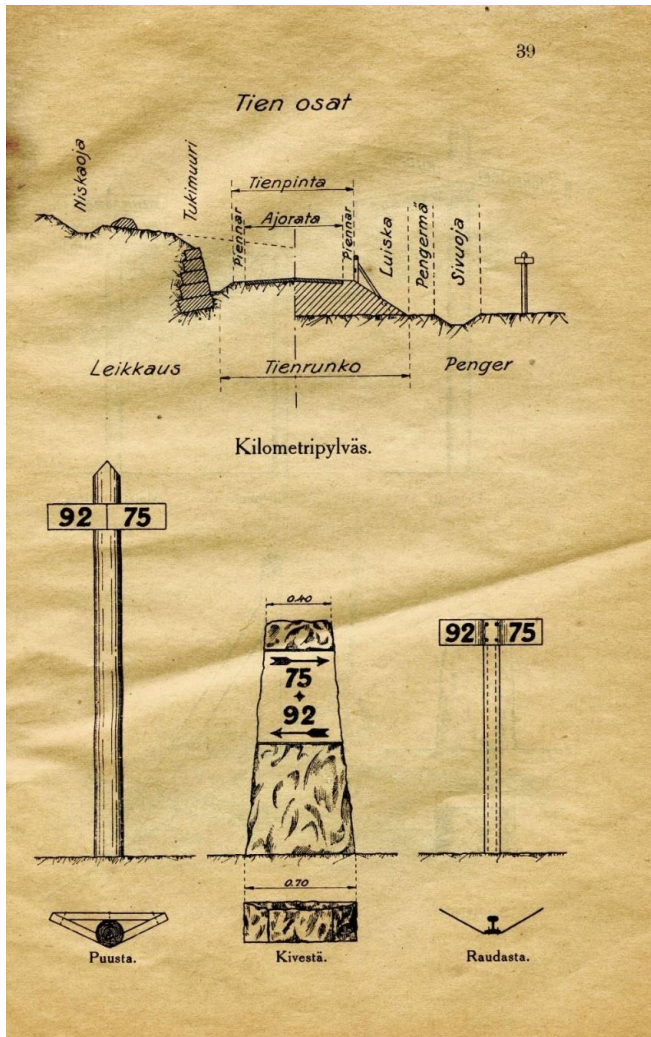
⁴³ Arvo Lönnroth (s. 1881 Porvoo, k. 1964 Helsinki) oli suomalainen Teknillisen korkeakoulun rautatie-, tie- ja maanrakennusopin professori vuodesta 1931. Hän toimi Tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtajana vuodesta 1936.

⁴⁴ Yleiset tiet, Tutkimus, rakentaminen ja kunnossapito 1917.

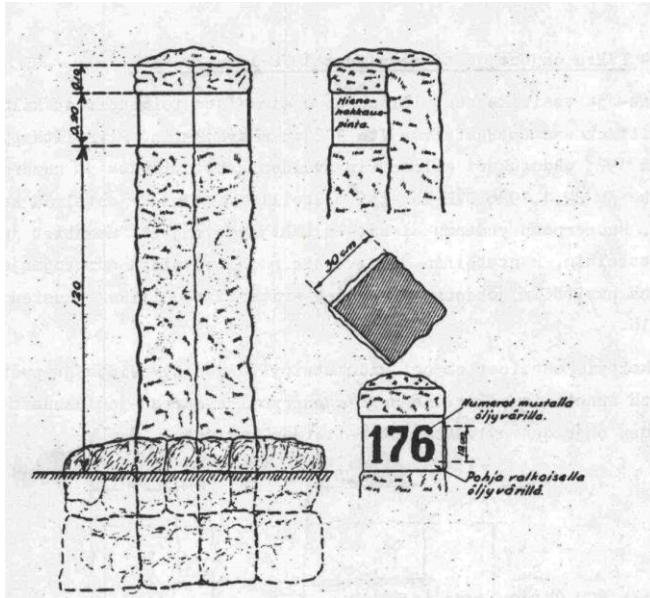
⁴⁵ Tiekomitea 1921, 7–8.



Kuva 16. Opas maanteitä koskevien lakisäännösten soveltamisessa ja maantien kunnossapitotyön suorittamisessa tielautakuntia, nimismiehiä ja urakoitsijoita varten vuonna 1921 oli ensimmäinen käytännön tulkinta tielaista 1918. Tavoitteena oli yhtenäistää tiemerkit, joihin suojakivet ja kaiteet rinnastettiin, koko Suomessa.



Kuva 17. Opas maanteitä koskevien lakisäännösten soveltamisessa ja maantien kunnossapitotyön suorittamisessa tielautakuntia, nimismiehiä ja urakoitsijoita varten 1921 esittää sivulla 39 tien poikkileikkauksen, johon on merkitty tiemerkin sijoittaminen. Kilometripylväitä oli kolmea tyyppiä: puinen, kivistä hakattu ja rautainen. Kannattaa huomata, että rautapylväs perustuu ratakiskoon, johon tekstitaulu on pultattu.



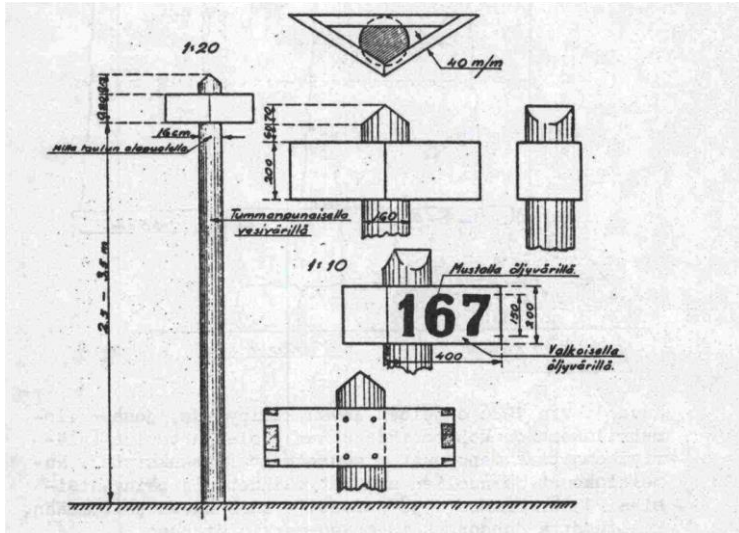
Kuva 18. Vuoden 1926 kapea kivipylväs. Pylväs on upotettu maahan. Pylväs muistuttaa ennen Suomen itsenäistymistä käytettyjä venäläisiä suippokärkisiä pylväitä. Vuonna 1938 ohjeistettiin, että numeroiden piti olla suoraviivaisempia ja perustuskivet ovat kokonaan maanpinnan alapuolella.

Oppaassa mainitaan, että "valtion välittömään hoitoon otettuja teitä on toistaiseksi harvassa, ja rajoittuu valtion välitön hoito yleensä ainoastaan näiden teiden kesä-kunnossapitoon".⁴⁶ Muualla maantieteon ja kunnossapidon toimittivat maalais-kuntien valitsemat tielautakunnat. Ne kilpailuttivat tiet urakalla hoidettavaksi. Urakkaan kuuluivat "kilometri- y.m. pylväiden ja kaiteiden hankkiminen, asennon korjaaminen, maalaaminen ja kirjoituksilla varustaminen." Kilometripylväiden ja muiden varsinaisesta tienkunnossapidosta erillisten tien osien, kuten siltojen, lossien, lauttojen, kaiteiden yms. kunnostusurakat oli Tieyhdistyksen mukaan usein tarkoituksenmukaista erottaa omiksi urakoiksansa. Tämä on hyvin ymmärrettävää, kun ajattelee, miten paljon nämä työt erosivat peruskunnossapidosta ja missä määrin niissä tarvittiin erikoisosaamista. Myös tällaisten töiden kustannusarviot oli syytä tehdä vain tarpeen mukaan.⁴⁷ Se, että teiden ylläpidossa oli useita toimijoita, eikä yhtenäistä ohjeistusta tai valvontaa, johti todennäköisesti käytännössä moniin tienvarren variaatioihin näistä "ynnä muista kulkuyhteydelle tarpeellisista laitok-sista". Opas esittää luvussa "Yleiset näkökohdat" näkemyksen, että tiet on pidet-tävä hyvässä kunnossa ja erityisesti on oma mainintansa, "- että sillat, rummut, lossit, kaiteet ja pylväät y.m. ovat hyvässä kunnossa". Kuitenkaan pylväistä ei an- neta kunnossapito-ohjeita.⁴⁸

⁴⁶ Tiekomitea 1921, 8.

⁴⁷ Tiekomitea 1921, 14–16.

⁴⁸ Tiekomitea 1921, 33–34.



Kuva 19. Vuoden 1926 ohjeistuksen puupylväs. Numerot ovat korkeammat (15 cm) kuin kivi- ja rautapylväissä (12 cm). Vuonna 1938 numerot muutettiin suoraviivaisemmaksi.

Vuonna 1925 J. Miettinen julkaisi kirjan *Maantien kunnossapito*. Siinä todetaan tien muihin laitteisiin kuuluvan kaiteet, suojakivet, tienviitat, kilometripylväät ja rajapylväät. Suojakivet olivat mainittu laissakin korvaamaan kaidetta tarkoituksenaan estää auton tai ehkä ensisijaisesti hevosvaunun suistuminen tieltä jyrkälle tai suorastaan putoamaan rotkoon tai muuhun syvään kuoppaan. Suojakivet olivat 60 senttiä korkeita ja ne piti sijoittaa tiepinnalle kahden metrin välein. Kilometripylväät olivat kivi- tai rautapylväitä, joiden korkeus oli 1,5 metriä tai puupylväitä, joiden korkeus oli 2,5 metriä. Rajapylväät piti tehdä kilometripylväiden kaltaisiksi ja sijoittaa niiden vastakkaiselle puolelle tietä. Liikennemerkkejä oli vain yksi, varoitusmerkki. Se oli avoin vaalea tai valkoinen lautakolmio, joka kiinnitettiin puista kilometripylvästä muistuttavaan pylvääseen.⁴⁹

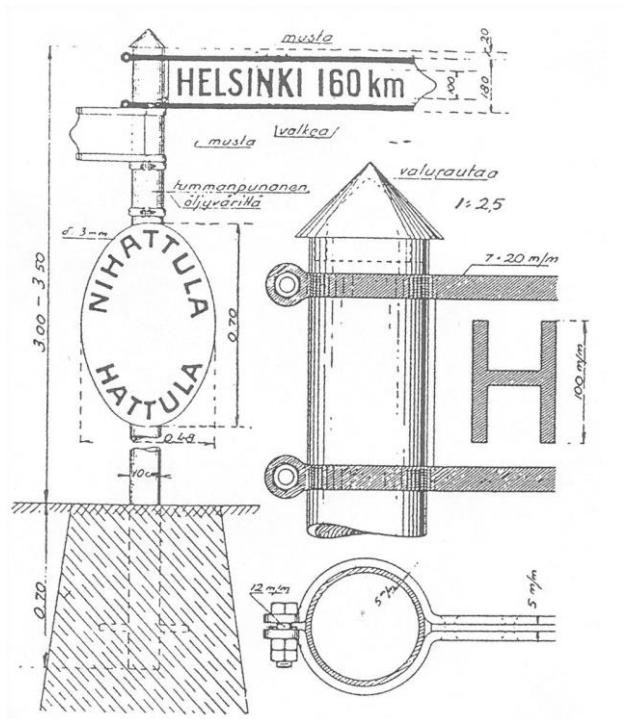
Nämä opaskirjat jäivät ilmeisesti melko lyhytikäisiksi. Vuonna 1927 julkaisi Arvo Lönnroth, tuleva TVH:n pääjohtaja, *Tiekäsikirjan*⁵⁰ ja Kaarle Fredrik Lehtola⁵¹ vuonna 1934 *Tietyöt* ja 1952 vielä *Tienrakennus*-julkaisut. Lehtola julkaisi vuonna 1947 myös *Maarakennustyöt*-nimisen kirjan, jossa teitä käsitellään pelkästään rakentamisen näkökulmasta. Nämä kirjat ovat eräänlaisia kahden ensimmäisen tielain katekismuksia, joissa selitetään, miten lain määräyksiä voidaan toteuttaa käytännön tienpidossa.

⁴⁹ Miettinen 1925, 91–93.

⁵⁰ Lönnroth 1927.

⁵¹ Kaarle (Kalle) Fredrik Lehtola oli insinööri ja Tampereen Teknillisen oppilaitoksen lehtori. Hän kirjoitti useita oppikirjoja tie- ja maarakentamisesta.

3.6 Tiekäsikirja

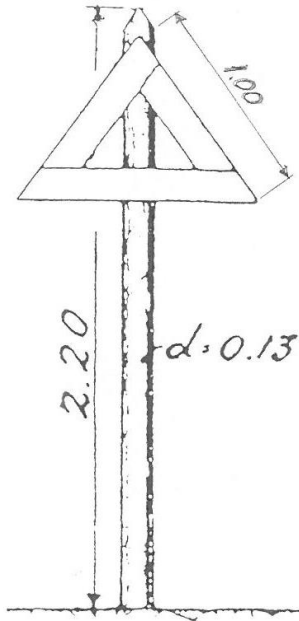


Kuva 20. TVH:n laatiman rautaisen tieviitan piirustus vuodelta 1926 esittää jo huomattavasti kehittyneempää tienviittoa kuin Tiekomitea vain viisi vuotta aikaisemmin. Viittapylväs antaa tiedon siitä, missä kulkija on, mistä hän tullut ja mihin hän on menossa. Lisäksi kilometrin tarkkuudella hän tietää kulkemansa matkan ja kuinka paljon matkaa on jäljellä. Parempaa ja tarkempaa tieinformaatiota ovat tuottaneet vasta erilaiset nykyajan navigaattorijärjestelmät. Kuva on kopioitu Arvo Lönnrothin Tiekäsikirjasta.

Tiekäsikirjaa kirjoittaessaan Arvo Lönnroth oli jo saanut kokemuksia vuoden 1921 asetuksen mukaisista tiemerkeistä. Hänellä oli myös Tiejhdistyksessä mahdollisuus vaihtaa ajatuksia muiden ajan vaikutusvaltaisimpien tiemiesten kanssa, jotka samalla edustivat sekä hallinnollista ja opillista suomalaista eliittiä että joilla oli myös yhteydet kansainvälisiin virkaveljiinsä. Tiealue tarkoittaa Valtioneuvoston päätöksen mukaan aluetta, johon ajoradan lisäksi kuuluvat myös ojat tai tieluiska sekä kaistale maata: Tiekomitean oppaassa tai muissa aiemmissa ohjeissa tiealuetta ei ollut määritelty, kuin viitteellisesti. Lönnroth lähinnä laski tiealueen kokonaisuuden aiempien ohjeiden pohjalta, eli itse ajoradan lisäksi mukaan otettiin luiskat, ojat sekä kasvillisuudesta raivattu alue: tielain mukaan ovat puut ja pensaat metsätai-paleilla hakattava 2 metrin leveydeltä ojan ulkoreunasta tai jos ojaa ei ole, 3 metriä tieluiskan ulkosyrjästä. Samat määräykset koskivat myös rakennusten sijoittamista tien varteen. Aita taas oli pantava vähintään 0,5 metriä ojan ulkosyrjästä tai jos ojaa ei ole, 1,0 metriä tieluiskan ulkosyrjästä.

Lönnroth esitti kirjassaan noin puoli metriä ohjeita pidempiä kivipylväitä ja puu- ja rautapylväälle jopa 1,5 metriä valtioneuvoston teknisiä ohjeita suurempaa pituutta. Syytä Lönnroth ei avaa, mutta kyse on todennäköisimmin pylväiden näkyvyydestä. Puupylväät kasvoivatkin yleisesti noin 3 metrin korkuisiksi. Ilmeisesti puupylväiden maalaus ei ollut vielä aivan aukotonta, koska kirjassa mainitaan, että puupylväät

”mieluiten” maalataan punaisiksi. Kyytilaitoksia osoittavat pylvääet varustetaan valkoiseksi maalatuilla tauluilla, joihin kyytilaitoksen nimen lisäksi merkitään tien molemmat päätepaikat ja välimatkat täysin ja kymmenesosakilometrein. Tienviittojen tulee olla varustetut jokaiseen ilmansuuntaan näkyvillä valkoisilla siivillä, joihin merkitään kaupunki, liikekeskus tai päätepaikka, johon tie vie. Pylväiden mitat ovat samat kuin kilometripylväiden.



Kuva 21. Ohjepiirros Suomen teiden ensimmäisestä liikennemerkestä eli varoitustaulusta J. Miettisen Maanteiden kunnossapitokäsikirjassa.

Varoitustauluja (= liikennemerkkejä, kirjoittajan selvennys) asetetaan kulkusuunnan oikealle puolelle. Varoitustauluja oli vain yksi: puinen tai metallinen avokolmio, joka oli maalattu valkoiseksi tai Ruotsin mallin mukaisesti punaiseksi. Lisäksi oli vahvistettu neljä kansainvälistä liikennemerkkiä (kuoppa, tienmutka, tienristeys ja rautatien ylityspaikka). Autoliikenne oli vielä lapsen kengissä, mikä näkyi siinä, että veräjä, joka siirtyi tielakiin 14. tammikuuta 1887 annetun julistuksen pohjalta, mainittiin vielä vuonna 1927 julkaistussa Tiekäsikirjassa. Veräjiä ei Lönnrothin kirjassa tarkemmin määritelty, vaan kyse on lähinnä referaatista asetuksen tekstistä.⁵²

3.7 Tielaki 1927

Vuoden 1927 tielaki (165/1927)⁵³ koski edeltäjänsä kaltaisesti maalaiskunnissa olevia teitä. Se jakoi yleiset tiet maanteihin, kunnanteihin ja kyläteihin. Lain 21 § säätö: Maantiet on mitattava kilometrittäin ja määrämät matkat merkittävät. Kunnanteista säädettiin lain 7 §:ssä: Kunnanvaltuuston asiana on päättää, onko tie kilometrittäin mitattava ja matkat merkittävät ja vaikka kyläteistä ei vastaavaa säädöstä laissa ole, lain selitykset ja erilaiset julkaistut ohjeet osoittavat, että käytännössä niiden mittaukset ja kilometripylväiden käyttö olivat tiekuntien päätettävissä. Laki laajensi

⁵² Lönnroth 1927, 104–112.

⁵³ Suomen asetuskokoelma n:o 165–166, Tielaki, Laki entisten maanteiden ottamisesta valtion haltuun.

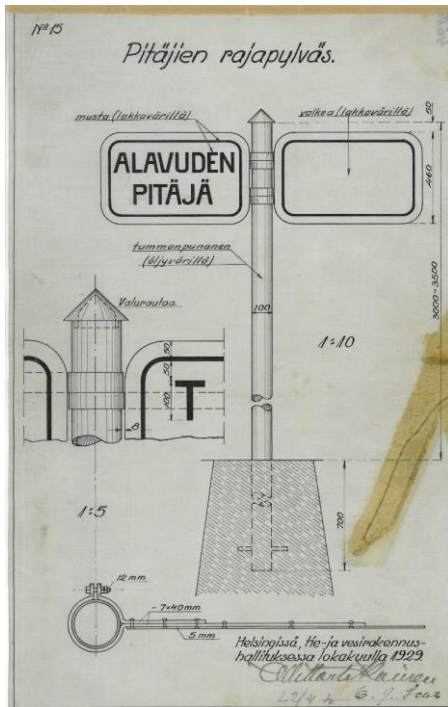
valtion ja TVH:n vastuuta maanteiden rakentajana ja kunnossapitäjänä. Lain 1 § määrittelee, että teihin kuuluvaksi luetaan sillat, lossit, lautat, rummut ja kaiteet sekä muut kulkuyhteydelle tarpeelliset laitteet. Maantiet, kunnantiet ja kylätiet olivat yleisiä teitä. 9 § hieman laajentaa tiealuetta, vaikka sitä ei tiealueeksi vielä kutsuta, määrittämällä että maantiellä tai kunnantiellä ei saa rakentaa aitaa alle 0,5 metrin päähän ojan ulkoreunasta ja mikäli ojaa ei ole, alle 1 metrin päähän tieluisen reunasta. Avoimella eli rakentamattomalla paikalla alle 5 metrin päähän aitaa ei saa rakentaa. Myös 17 §:n määräys, että veräjän pitäminen maantiellä olkoon kielletty, kuulostaa autoliikenteen näkökulmasta nykyaikaiselta, vaikka siitä on vielä mahdollisuus tehdä poikkeus.⁵⁴ Veräjiin luettiin kuitenkin myös rautatieylikäytävät, kanavarakenteet, lossit ja avattavat sillat, joita nämä poikkeukset ennen kaikkea koskivat.

Pykälät 18 § ja 19 § määräävät maanteinä kunnossapidettäväksi ne tiet, jotka 1918 lain mukaan on siirretty valtion hoitoon ja sen lisäksi ne tiet, jotka siirretään valtion hoitoon tai jotka erillisellä lailla siirretään valtion hoitoon. Kun tie otetaan kunnossapidettäväksi, on ilman lunastusta luovutettava valtiolle hyväksyttävässä kunnossa sillat, lossit, lautat, rummut, kaiteet, kilometripylväät ja muut laitteet. 21 § määrää, että maantie on mitattava kilometreittäin ja määrämatkat merkittävät. Läänien ja kuntien rajoille on asetettava rajapylväät. Maantien haarautuessa, on asetettava tieviitta ja kyytilaitoksen kohdalle on pantava pylväs, jossa on kyytilaitoksen nimi.⁵⁵

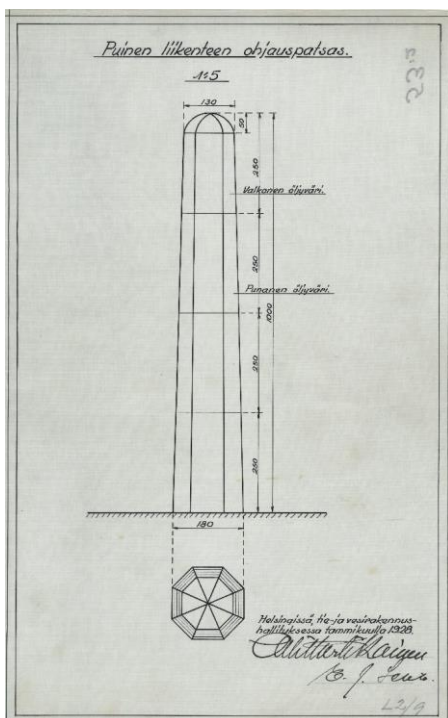
Tieasetus (293/1927 22 §) velvoitti ministeriön antamaan TVH:n esityksestä tarkemmat määräykset mittauksen suorituksesta ja merkintätavasta maanteillä. Samalla ministeriö veloitettiin määrittämään myös tienviittojen ja muiden maanteihin kuuluvien pylväiden ja merkkien muodosta. Kunnanteiden (ja kyläteiden) osalta oli mahdollinen mittaussuunnitelma alistettava maaherran vahvistettavaksi, jonka puolestaan tuli hankkia asiasta TVH:n lausunto. Tielaki ja sitä täydentävä Tieasetus annettiin samaan aikaan käynnissä olleen etäisyysmittauksen kanssa ja sen perusteella tehtyjen ohjeiden mukaan on pystytetty valtaosa Suomen nykyisistä kilometripylväistä.

⁵⁴ Veräjän pito maantiellä oli sallittu vain maaherran antamalla erikoisluvalla ja kylätiellä vain nimismiehen antamalla erikoisluvalla, jota ennen oli kuultava kylätien hoitokuntaa. Veräjien pito oli sen sijaan sallittu rautateiden ja kanavien risteyksissä. Korkealuokkaisille maanteille kehoitettiin asentamaan veräjien sijaan sulkupuomit. Veräjät oli maalattava huomioväreillä, eli oli käytettävä mustaa ja punakeltaista. Lehtola 1943, 169.

⁵⁵ Suomen asetuskokoelma n:o 165–166, Tielaki, Laki entisten maanteiden ottamisesta valtion haltuun.



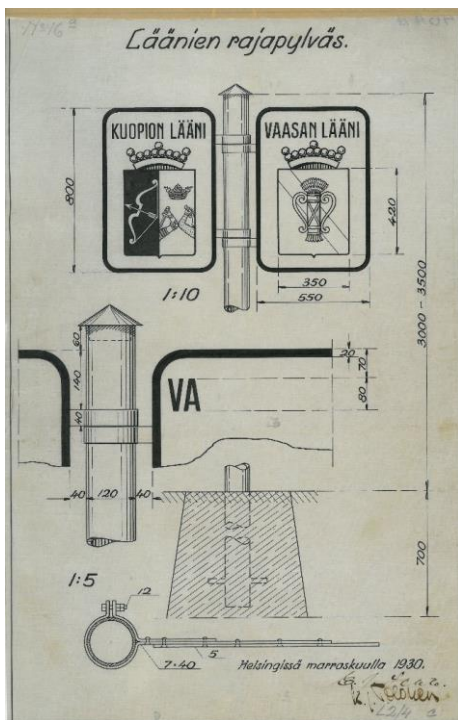
Kuva 22. Rajapylväät mainittiin jo ensimmäisessä Tielaissa ja niiden piti vastata ulkonäöltään kilometripylväitä ja ne piti sijoittaa kilometripylvään vastakkaiselle puolelle tietä. Vuonna 1929 pitäjän rajan merkki uusiutui.



Kuva 23. Liikenteen ohjauspatsas kuului TVH:n ohjeistukseen 1929 kuten kilometri- ja rajapylväät. Punavalkoisia pylväitä käytettiin tien sulkemiseen, eli esimerkiksi torialueen osien sulkemiseen ajoneuvoliikenteeltä ja pysäköinniltä.

3.8 Valtioneuvoston tekniset ohjeet

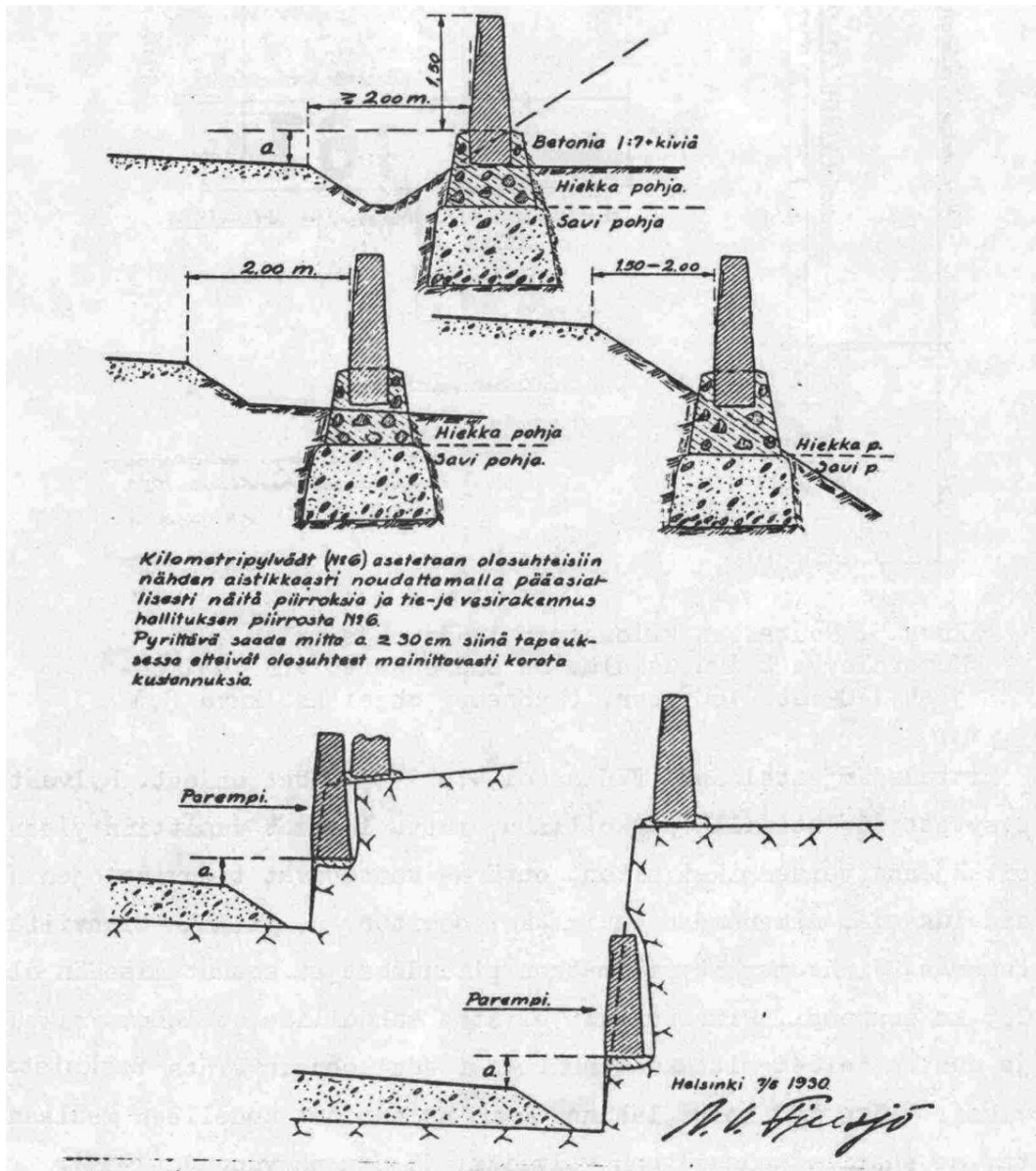
Ohje (Vto) vuodelta 1930 (208/1930) oli sanonnaltaan aiempaa suppeampi, mutta sisälsi uusiakin ohjeita: Kilometripylväät, jotka numeroidaan liikekeskuksista alkavassa, jatkuvassa numerojärjestyksessä, asetetaan kasvavan numeroimisen suuntaan tien oikeanpuoleisen ojan ulkopuolella olevalle 0,5 metrin levyiselle alueelle eli tienvierelle. Kilometripylväät tehdään valtateille kivistä, kanta- ja sivuteille sekä kunnan- ja kyläteille kivistä, raudasta tai puusta. Valtioneuvoston ohje (Vto) vuodelta 1937 (529/1937) rajoittuu kilometripylväiden osalta yhteen lauseeseen: Kilometripylväät asetetaan mittaussuunnassa katsottuna tien oikeanpuoleiselle sivukaistalle.



Kuva 24. Vuodesta 1930 lääninraja merkittiin kuvan kaltaisella rajapylväällä.

3.9 TVH:n ohjeet 1930 ja 1937

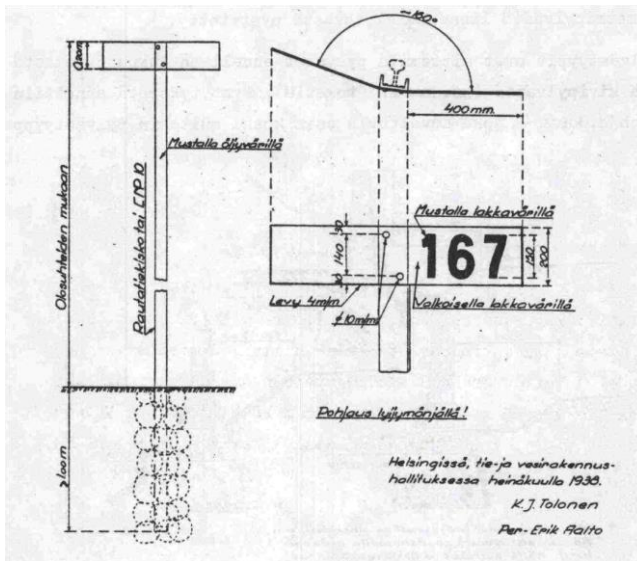
Kilometripylväsura valmistui vuonna 1932 eli Vto 1921:n määräaika (1927) selvästi myöhemmin. Vuonna 1928 vaihdettiin leveiden kivi- ja betonipylväiden etäisyysmerkin järjestyksestä, mikä kuitenkin palautettiin uudessa viitoitusohjeessa vuonna 1937. Pystytyksestä annettiin vuonna 1930 lisäohje. Siinä annetaan kivi- ja betonipylväille pystytysohje, joka koski myös muita pylvästyyppejä soveltuvin osin. Vain leveät valtatiepylväät tarvitsivat erillisen perustan. Muut maahan kaivettavaan kuoppaan pystytetyt pylvästyypit eivät todennäköisesti vaatineet erillistä pystytysohjetta. Olennaista muiden pylvästyypien kannalta oli varmastikin pylväiden pystyttäminen "olosuhteisiin nähden aistikkaasti" siten, että pylväät merkintöineen olivat parhaalla mahdollisella tavalla tienkäyttäjän nähtävissä.



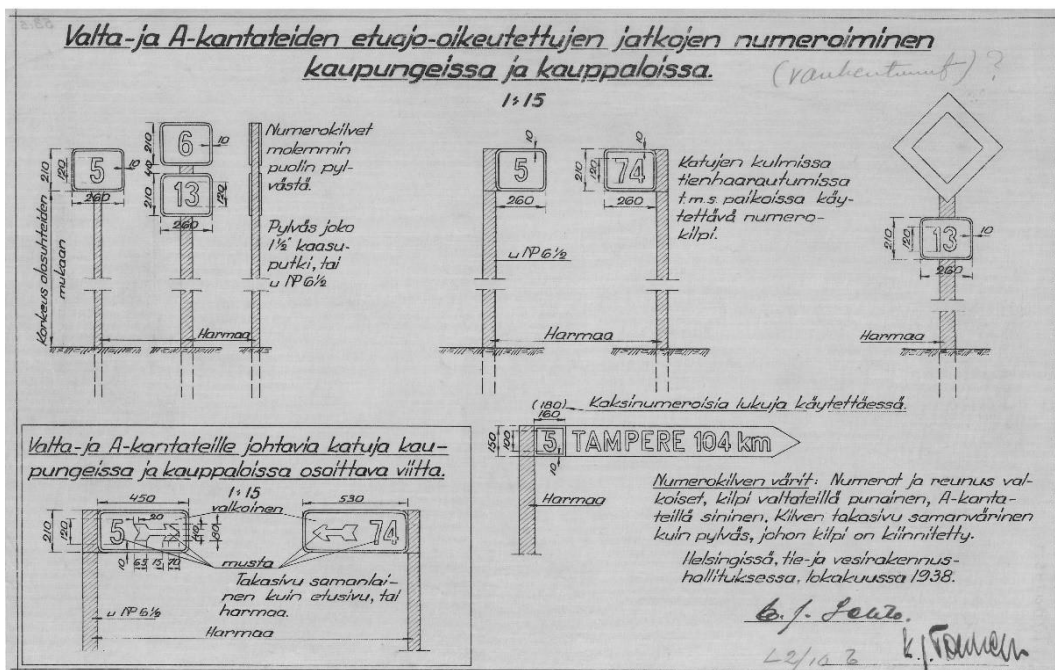
Kuva 25. Leveän kivipylvään pystytysohje vuodelta 1930. Muut pylväät ohjeistettiin pystyttämään soveltuvin osin samoilla periaatteilla. Kuitenkin muut pylvästyypit upotettiin maahan, vain näille "valtatiepylväille" rakennettiin erillinen perusta. Kosteille paikoille pylvään kivijalka perustettiin puuarinan päälle.

Uusi viitoitusohje annettiin vuonna 1937. Se liittyi pääteiden numeroimiseen ja viitoituksen uusimiseen. Siinä tavoitteena oli opastaa aikaisempaa selvemmin kauko-kohteisiin, minkä tienkäyttäjät olivat huomanneet hankalaksi heti tienviittojen asentamisen jälkeen vuosikymmentä aikaisemmin. Käytännössä tämä tarkoitti uusien entistä suurempien kilometrilukemien maalaamista pylväisiin numeroiduilla teillä. Alemmalla tieverkolla numerointi edelleen järjestettiin tienristeysten ja muiden katkoskohtien perusteella. Kilometripylväisiin uudistettiin vuonna 1938 numerotyyppi. Samalla muutettiin edellä mainittu leveän kivipylvään tekstijärjestys. Numeroitujen Valta- ja A-kantateiden numero voitiin liittää myös ei-kivisiin pylväisiin erillisenä kilpenä. Periaatteessa näillä teillä piti olla kiviset pylväät, mutta käytännössä peltisiä numerokilpiä varmasti kiinnitettiin myös puu- tai rautapylväisiin tässä

yhteydessä. Rautapylvään numerolevyn taivutuksesta annettiin samalla uudet ohjeet.⁵⁶



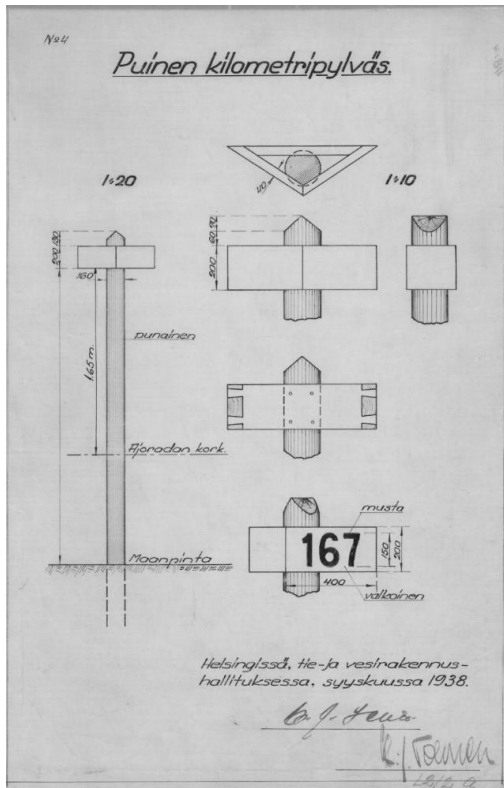
Kuva 26. Rautaisen kilometripylvään ohje vuodelta 1938. Rautapylväs oli mainittu asetuskokoelmassa jo vuonna 1921 (170/1921). Tässä mallissa numerolevyn taivutuskulma on 160 Astetta, kun se vuoden 1931 ohjeissa oli 120 astetta. Tässä uudistuksessa kirjasintyyppi muuttui suuremmaksi. Rautapylväitä oli 1930-luvulla käytössä ainakin Oulun, Hämeen ja Vaasan piireissä, joskin TVH:n vuosikertomuksissa ei kaikkien piirien kohdalla mainita käytettyjä pylvästyyppejä.



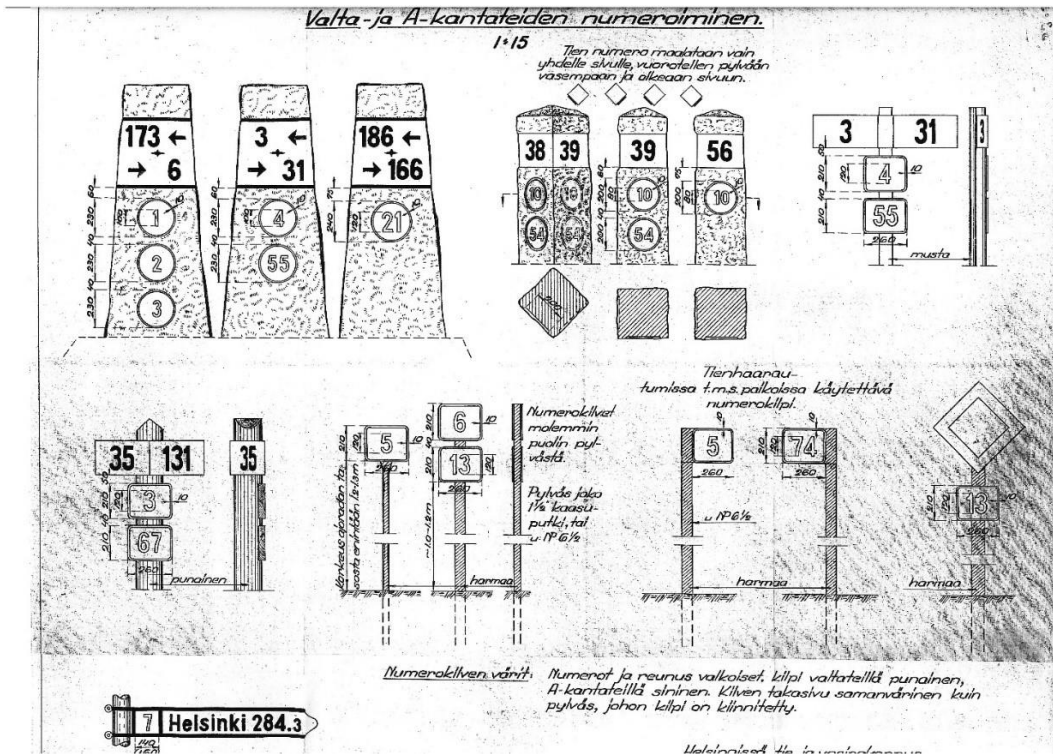
Kuva 27. Tieliikenne oli kehittynyt 1930-luvun kuluessa autoliikenteen ehtojen mukaan. Suomen kaupungit ja kauppalat olivat maa-alueiltaan laajoja suhteessa niiden (keskus)taajamiin. Tieverkko perinteisesti oli lain mukaan suunniteltu ja rakennettu yhdistämään kaupunkeja ja "liikepaikkakuntia", joten vilkkaatkin kaukoliikenteen tiet kulkivat taajamien keskustojen kautta. Maantiet jatkuivat

⁵⁶ Lehtipuu 1980, 7–12. Valta- ja A-kantateiden numeroiminen 1938.

kaupunkialueilla maantien jatkeina, jotka eivät autoilijan näkökulmasta poikenneet maanteistä. Valta- ja kantatiet olivat etuajo-oikeutettuja ja niiden merkitsemiseen TVH antoi vuonna 1938 yllä olevat ohjeet.



Kuva 28. Puupylväät olivat etäisyyspatsaiden perustyyppi jo parin vuosisadan takaa. Metsäisessä maassa puupylväs säilyi perustyyppinä kaikilla muilla paitsi valta- ja A-kantateillä. Pylväässä säilyi Venäjän vallan aikuinen punainen väri.



Kuva 29. TVH antoi 4.5.1939 TVH uudet ohjeet. Kilometripylväät pysytettiin paikallaan, mutta lukemat korjattiin vastaamaan tienviittojen kauimmaksi osoittavan eli ylimmän siiven lukemia. Virhe ei saanut olla 0,5 kilometriä suurempi. Käytännössä tämä uudistus onnistui vain numeroiden maalauksella ja valmistui vuoden 1939 aikana. Maanteiden pääosan siirtyminen lääninhallituksilta TVH:n hoitoon vuonna 1948 ei aiheuttanut muutoksia kilometripylväiden hoito-ohjeisiin.⁵⁷

3.10 Käytännön ohjeistus

Yleiset tiet oli vuoden 1927 Tielaisissa määritelty:

- Maantiet
 - valtatiet kaukoliikennettä varten
 - kantatiet alueliikennettä varten
 - sivutiet kevyttä paikkakunnan liikennettä varten
 - erämaatiet harvaan asuttujen seutujen liikennettä varten
 - polkutiet vähäistä harvaan asuttujen seutujen liikennettä varten
- Kunnantiet
- Kylätiet

1920-luvun lopulta lähtien valtio rakensi ja hoiti maantiet ja niihin liittyvät asiat keskitettiin Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön, kuten kaikki liikenteeseen liittyvät rakenteet. Tie- ja vesirakennushallitus (TVH) ja sen alaiset tiepiirit rakensivat ja hoitivat teitä ja valtion muuta liikenneinfraa. Maaherrat ja nimismiehet hoitivat heidän haltuunsa uskottuja teitä TVH:n piiri-insinöörien neuvoessa. Jo 1930-

⁵⁷ Lehtipuu 1980, 10–11.

luvun alussa nimismiehet pyrittiin vapauttamaan tästä tehtävästä. Teiden määrysten mukainen leveys kasvoi, kun autotkin kasvoivat.⁵⁸ Kehitys johti jatkuvasti valtion entistä suurempaan rooliin TVH:n ottaessa yhä lisää tieosuuksia kunnossapitonsa alle. Maanteiden mittauksessa muutos oli jo tapahtunut ja laajemman mittauksen yhteydessä TVH oli käytännössä, joskin läänien päätöksellä ja rahoituksella, ottanut mittauksen ja etäisyysmerkit hoitaakseen.

Tietyöt-kirjassa K. F. Lehtola ohjeisti merkkipylväistä ja liikennemerkeistä: Yleisimpiä ovat kilometripylväät. Ne asetetaan tien oikealle puolelle sivuojan ulkopuolella olevalle tiealueelle. Kirjan tekijä esittää tässä arvionsa nelikulmaisista kilometripylväistä ("kapea kivipylväs"), mistä on tullut toistuva idiomiksi: "Pylväät ovat epämuokavia, koska autonajajan täytyy kääntyä taaksepäin nähdäkseen etäisyyden seuraavan liikekeskukseen." Tienviitat olivat monipuolistuneet, kun niihin oli lisätty etäisyydet. Lisäksi niihin tuli viittakilpiä, joihin mustin kirjaimin on osoitettu mihin liikennekeskukseen tie johtaa ja punaisin kirjaimin lähimpiin tienhaaroihin. Etäisyys merkittiin kymmenen metrin tarkkuudella. Se oli ehkä hieman liioittelua, koska tiet mitattiin 20 metrin teräsmittanauhalla, mikä pakosta tuotti melko suuriakin mittavirheitä. Vuoden 1938 uudistuksessa palattiin sadan metrin tarkkuuteen. Lisäksi pylvään varteen kiinnitettiin kilpi, jossa oli tienhaaran nimi ja pitäjän nimi. Tienviitatyypin sai nimen "joulukuusi". Läänien ja kuntain rajapylväät pystytettiin kilometripylväiden vastakkaiselle puolelle. Kyytilaitoksia osoittavat niiden kohdalle tai niihin johtavien teiden haaroihin pystytetyt pylväät. Liikennemerkkejä oli jo yhdeksän perinteisen varoituskolmion lisäksi, varoituskolmio asetettiin ohjeiden mukaan aina tien oikealle puolelle.⁵⁹

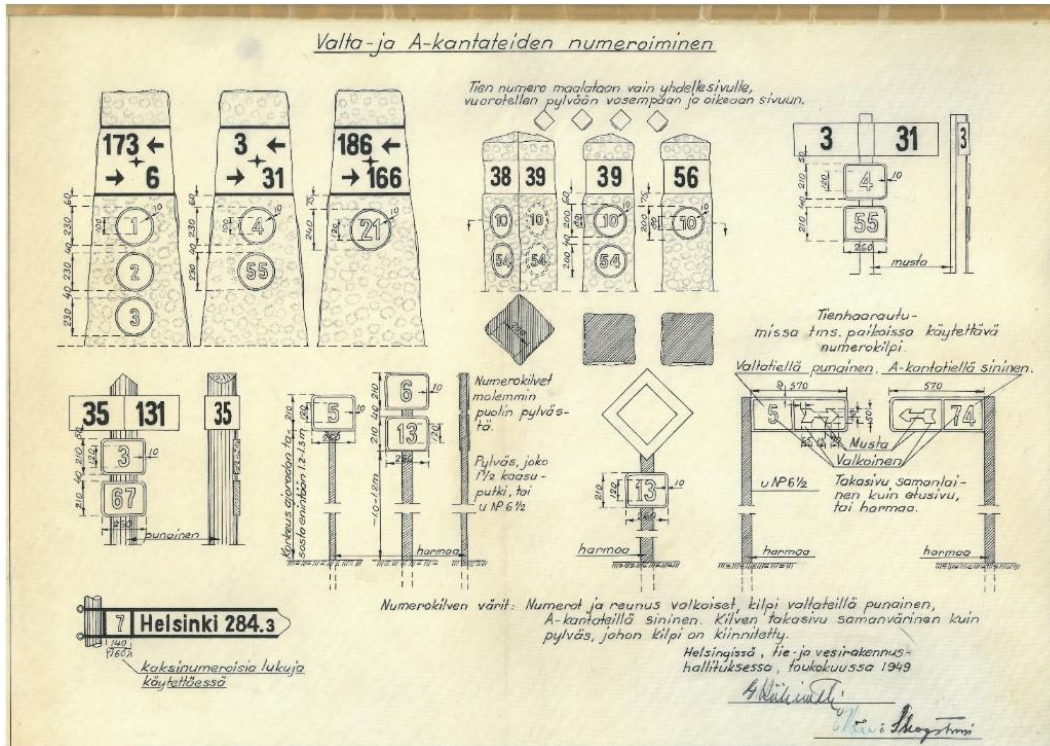
Vuoden 1954 kirjassa *Tienrakennus* K. F. Lehtola laajensi edellisen kirjansa ohjeita. Kilometripylväisiin ja tienviittoihin oli tullut valta- ja kantateitä kuvaavat tunnusnumerot vuonna 1938. Rajapylväissä läänien rajapylväät sijoitettiin samalle puolelle tietä kuin kilomeripylväät ja vastaavasti kuntien rajapylväät vastakkaiselle puolelle.

Liikennemerkkejä on jo jaettavissa kolmeen ryhmään:

- Varoitusmerkit (8 kpl)
- kieltoa, rajoitusta tms. osoittavat merkit (16 kpl)
- huomio- ja tiedotusmerkit (11 kpl)

⁵⁸ Lehtola 1934, 95–99.

⁵⁹ Lehtola 1934, 161–168.



Kuva 30. Vuoden 1949 mallipylväät vastaavat sodan edeltävän aikaisia pylväitä melko täsmällisesti.

3.11 Tielaki 1954

Vuonna 1958 voimaan tullut tielaki (243/1954)⁶⁰ ei enää sisällä lainkaan mainintaa kilometripylväistä. Kuitenkin 3 § määrittelee tien kuuluvan tiealueen: metri ojan, tieluiskan tai -leikkauksen ulkosyrjästä, sekä, että tiemerkit kuuluvat tiehen. 11 § sanotaan, että kaiteen, tiemerkin tai muun sellaisen laitteen asettaminen kuuluu tien kunnossapitoon. Mielenkiintoista ja merkittävää etäisyyspylväiden kannalta on, että lain 19 § sanoo, että "Tienpidossa on otettava huomioon, mitä erikseen on säädetty muinaismerkkien suojelemisesta ja luonnonsuojelusta sekä pyykien ja muiden pysyvien rajamerkkien muuttamisesta." Merkittävää voi olla myös 33 § lausumat tien lakkauttamisesta ja 34 §, jossa sanotaan, että "tienpitäjä saa vuoden kuluessa tieoikeuden lakkaamisesta ... kuljettaa entiseltä tiealueelta pois, mitä sille on tienpitoa varten rakennettu tai laitettu. ... Jollei sitä, mikä saadaan kuljettaa pois, ole edellä sanotussa ajassa viety alueelta, se jää alueen omistajalle." Tämä tarkoittanee esimerkiksi kilometripylväitä, jotka ovat jääneet lakkautetulle tielle.

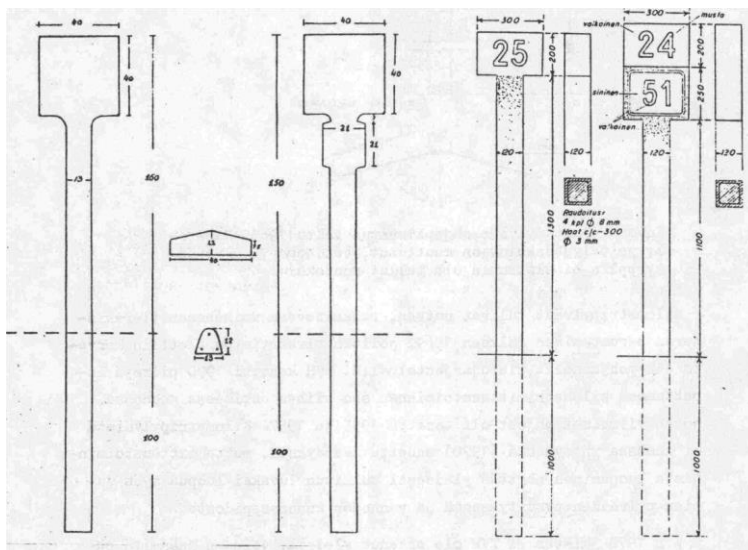
Lain 6. luku käsittelee tienvarsien maankäyttöä koskevia rajoituksia. 40 § määrää vierialueesta, että se ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai, jollei ojaa ole, kolmen metrin etäisyydelle tieluiskan tai leikkauksen ulkoreunasta. Vierialueen tienpitäjä saa pitää puhtaana puista, pensaista, niiden oksista luonnonvaraisesta kasvillisuudesta ja näkemäalaa rajoittavista muista luonnonesteistä ja vastaavasti saa pitää tarpeen vaatimia tiemerkkejä. Laissa kielletään (vihdoin!) myös veräjän

⁶⁰ Laki yleisistä teistä 1954, 3 §.

pitäminen maantiellä. Laissa viitataan lyhyesti liikenteen ohjaamiseksi ja turvaamiseksi tarpeellisiin tiemerkkeihin (57 §) sekä luvataan, että valtioneuvosto antaa teknilliset ohjeet teiden tekemisestä ja kunnossapidosta (117 §).⁶¹

Myöskään tieasetus (482/1957) ei mainitse kilometripylväitä. Lakiteksti ilmeisesti perustuu jo käsitykseen, että tällaisten tienpidon yksityiskohtien paikka ei ole laissa vaan huomattavasti lähempänä tiehallintoa ja itse tienpitoa. Vuonna 1957 Suomen ajoneuvomäärät olivat kasvaneet niin paljon, että Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö antoi päätöksen liikennemerkeistä 27.11.1957. Uudistus kaksinkertaisti merkkien ja lisäkilpien määrän. Opastusmerkkejä tuli kaksi: uusi sininen risteuksen suunnistustaulu, joka alkoi yleistyä nopeasti uusilla teillä. Sen edeltäjät vuodelta 1938 olivat jääneet harvinaisuuksiksi. Toinen uusi opastusmerkki opasti lähimpään puhelimeen. Nykyisin tämä saattaa kuulostaa omituiselta, mutta sen juuret ovat nähtävissä Euroopan maiden tiepalveluiden kehittämisessä, ja osittain myös Autoklubin ja muiden autoilijajärjestöjen 1930-luvun hätäpuhelinverkossa. Tien historiallisista perusmerkeistä myös tienviitat uudistuivat. Vuoden 1938 sadan metrin tarkkuus pyöristettiin täyteen kilometriin. Uusiakin viittoja tuli: taajaman läpi opastava musta nuoli valkealla pohjalla ja uudistetut teiden numerokilvet: valtateillä punainen ja muilla teillä sininen valkoisilla numeroilla. Lisäksi käytössä oli numeroituille teille ohjaava valkopohjainen mustanumeroinen lisäkilpi. Lain mukaan tiennumerokilpi saattoi edelleen olla kilometripylvään yhteydessä.

Vuonna 1962 vahvistettiin sinivalkoinen moottoritien viitta ja 1964 moottoritien tunnuks; alkaminen, päätyminen sekä suunnistustaulut. Etäisyystaulujen asettamisen jälkeen ajateltiin kilometripylväiden käyvän tarpeettomiksi. Vuonna 1968 teiden varsille tuli 15 uutta opastusmerkkiä. Majoitus- ja ruokailupaikan opastusmerkki palautti ajattelun kestiekivarista tien keitaana. Monin paikoin Suomessa viimeiset kestiekivarit olivat toimineet sotaan asti. Liikennemerkkiiudistuksia annettiin vuosina 1971, 1972, 1974 ja 1978. Näistä vuoden 1974 toi taas suuren joukon liikennemerkkejä, mutta ne eivät suoranaisesti liittyneet selvityksen perusteemaan, teiden vanhimpien tiemerkkien jatkumoon.



Kuva 31. Betonipylyväät ovat Suomessa jääneet harvinaisuuksiksi. Niitä kokeiltiin vain muutamassa tiepiirissä. Vasemmalla on Pohjois-Karjalassa vuonna 1956 kokeiltu malli. Oikealla ehdotus Uudenmaan läänin kokeiluun vuodelta 1958.

⁶¹ Laki yleisistä teistä 1954, mainitut pykälät.

Molemmissa pylvästyypeissä on kaksi versiota, joista toisessa on levennys valtatien kantatien numeroa varten. Uudenmaan pylväät pystytettiin poikkisuuntaan tielle ja vastasuunnan lukema oli pylvään takana.

Valtioneuvoston tekninen ohje (Vto) vuodelta 1962 (356/1962) ei mainitse enää lainkaan kilometripylväitä enempää kuin muitakaan liikennemerkkejä, vaan viittaa siihen, että TVH vahvistaa normaalipiirustukset. Kehityslinja on selvä: tielaissa ja asetuskokoelmassa puututaan yhä vähemmän kilometripylväiden kaltaisiin tienpidon yksityiskohtiin.

3.12 TVH:n ohjeet 1954 jälkeen

Tienmittauksesta annettiin ohjeet vuosina 1955 ja 1957. Kivisiä kilometripylväitä koskeva merkittävä määräys annettiin vuonna 1963. Silloin kiellettiin kivi- ja betonipylväiden valmistus, osittain kustannussyistä. Uusille teille suositeltiin rautapylväitä, joiden numerolevyt määrättiin sisäänpäin taivutettavaksi, jotta niiden luettavuus olisi parempi. Pylväs tuli sijoittaa liikennemerkin tavoin ja vähintään 0,5 metriä pientareen reunasta. Sijoitusohjetta muutettiin jo vuonna 1964. Kilometripylvään etäisyys määrättiin peräti 8–10 metriksi ajoradan reunasta, jotta numerot ehtisi lukea liikkuvasta autosta. 1970 TVH antoi ohjeen uuteen ATK-pohjaiseen järjestelmään siirtymisestä kilometrimittauksessa ja samassa yhteydessä kehotti lopettamaan mitaustoiminnan sen silloisessa muodossa. Useimmissa piireissä tämä tulkittiin luvaksi lopettaa uusien kilometripylväiden pystyttäminen ja vanhojen ylläpito.⁶²

⁶² Lehtipuu 1980, 12–13.

4 Kilometripylväät yleisillä teillä vuonna 1979

4.1 Kilometripylväiden määrä ja kunto

Kilometripylväiden kunnosta tilattiin katsaus, joka valmistui 19.12.1979 (Lehtipuu, Eero, 1980, Yleisten teiden kilometripylväät, Helsinki) Katsauksen tekijä tarkasteli tilannetta historian, ohjetilanteen, tarpeen sekä pylväiden määrän ja kunnan näkökulmista.⁶³

TAULUKKO 1. KILOMETRIPYLVÄIDEN MÄÄRÄ ERI TIERYHMISSÄ JA PYLVÄSTEIDEN SUHTEELLINEN OSUUS TIERYHMÄN KOKO PITUUDESTA.

Piiri	Valta- ja kantatiet		Muut maantiet		Paikallistiet		Kaikki yleiset tiet	
	Pylväs-tiet, km	Pylväs-osuus, %	Pylväs-tiet, km	Pylväs-osuus, %	Pylväs-tiet, km	Pylväs-osuus, %	Kaikki pylväs-tiet, km	Pylväs-osuus, %
U	360	48	800	46	400	17	1560	32
T	1010	100	2580	73	80	2	3670	40
H	750	77	2500	90	0	0	3250	48
Ky	550	85	1250	86	100	5	1900	46
M	580	73	1020	58	460	17	2060	39
P-K	600	90	1000	56	20	1	1620	32
Ku	250	44	1200	50	500	19	1950	35
K-S	680	97	1700	87	440	20	2820	58
V	350	41	1560	52	600	18	2510	35
K-P	100	16	630	43	360	24	1090	30
O	940	92	1680	82	940	41	3560	67
Kn	280	48	1580	78	1260	60	3120	66
L	1130	62	2340	75	1950	66	5420	69
Koko maa	7580	69,0	19840	68,4	7110	20,8	34530	46,4

Kuva 32. Vuonna 1979 pylväitä oli 34 530 kilometrillä ja pylväät puuttuivat 39 690 kilometriltä. Valta- ja kantateillä 2/3 tiekilometreistä oli pylväät, samoin "muilla maanteilla", paikallisteistä vain noin 1/5 oli pylväät. Toisin sanoen kilometripylväät olivat valta- ja kantateiden ilmiö.

Tiepiiriokohtaiset erot olivat huomattavat: Turun, Keski-Suomen, Kymen ja Pohjois-Karjalan tiepiireissä oli koko tai lähes koko valta- ja kantatieverkolla kilometripylväät. Vastaavasti Keski-Pohjanmaalla oli vain 16 %:lla valta- ja kantateistä pylväät. "Muilla maanteilla" jakautuma oli tasaisempi tiepiirien välillä ja keskimääräinen peitto jokseenkin yhtä korkea kuin valta- ja kantateillä. Hieman yllättäen suurin

⁶³ Lehtipuu 1980, 3.

pylvästiheys oli Lapin, Oulun ja Kainuun tiepiireissä, joissa myös paikallisteillä oli pylväät.⁶⁴

TAULUKKO 2. KILOMETRIPYLVÄIDEN JAKAUTUMINEN ERI TYYPEIHIN JA TYYPIEN OSUUDET PIIRIN PYLVÄSKANNASTA

Piiri	Leveät kivi- pylväät		Kapeat kivi- pylväät		Teräs- pylväät		Puupylväät		Betonipylväät		Pylväitä yhteensä kpl
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	
U	200	13	700	45	660	42	0	0	0	0	1560
T	440	12	950	26	2280	62	0	0	0	0	3670
H	500	15	2000	62	750	23	0	0	0	0	3250
Ky	180	9	220	12	1500	79	0	0	0	0	1900
M	270	13	10	0+	1560	76	220	11	0	0	2060
P-K	170	11	0	0	1350	83	0	0	100	6	1620
Ku	390	20	0	0	1560	80	0	0	0	0	1950
K-S	200	7	50	2	2270	80	250	9	50	2	2820
V	250	10	830	33	1380	55	50	2	0	0	2510
K-P	10	1	170	16	750	68	160	15	0	0	1090
O	0	0	0	0	3400	95	160	5	0	0	3560
Kn	0	0	0	0	3120	100	0	0	0	0	3120
L	0	0	0	0	2810	52	2610	48	0	0	5420
Koko maa	2610	7,6	4930	14,3	23390	67,7	3450	10,0	150	0,4	34530

Kuva 33. Pylväitä oli viittä eri tyyppiä: leveitä ja kapeita kivipylväitä, teräspylväitä, puupylväitä ja betonipylväitä. Pylväitä periaatteessa oli yhtä monta kuin edellisen taulukon tiekilometrejä, joilla on pylväs, eli 34 530 kappaletta. Todellisuudessa niitä oli hieman vähemmän.

Valtaosa (68 %) pylväistä oli teräspylväitä, joita oli 23 390 kappaletta. Teräspylväät mainittiin ensimmäisen kerran vuoden 1918 Tielaisissa ja niitä käytettiin varmuudella ainakin joissakin tiepiireissä jo 1930-luvulla. Teräspylväiden käyttö laajamittaisesti alkoi vasta vuonna 1963, jolloin kiellettiin kivipylväiden valmistus. Samaan aikaan uusien kilometripylväiden tarve kasvoi nopeasti, kun tieverkon uudistaminen alkoi. Vähiten oli betonipylväitä, joita oli 150 kappaletta. Niitä oli vain kahdessa tiepiirissä, Pohjois-Karjalassa ja Keski-Suomessa. Betonipylväät olivat kokeilussa, mikä osoitti nopeasti, että niiden kunnossapito oli vaikeaa (ja kallista). Lisäksi betonipylväitä kokeiltiin Uudenmaan tiepiirissä vuosina 1958–1959 pienessä mittakaavassa, mitä varten Pohjois-Karjalan kokemusten pohjalta luotiin uusi pylväsmalli. Kokemukset olivat Uudellamaallakin kielteiset sekä kustannusten että ulkonäön suhteen.⁶⁵

⁶⁴ Lehtipuu 1980, 23. Tiedot perustuvat kyselyyn, joka osoitettiin TVL:n piirien kunnossapitotoimistoille. Pylväistä ei ollut keskitetysti tietoja tierekisterissä.

⁶⁵ Lehtipuu 1980, 11–12.

Leveitä (valta- ja kantatien) kivipylväitä oli 2610 kappaletta ja kapeita kivipylväitä 4930 kappaletta eli yhteensä 22 % etäisyyspylväistä. Kivipylväitä ei ollut lainkaan Lapin, Kainuun ja Oulun tiepiirien alueella, missä niitä ei aikaisemminkaan käytetty. Lisäksi Pohjois-Karjalan ja Kuopion lääneissä ei ollut lainkaan kapeita kivipylväitä.⁶⁶

TAULUKKO 3. KILOMETRIPYLVÄIDEN JAKAUTUMINEN KUNTOLUOKKIIN

Piiri ja luokka	Leveät kivi-pylväät		Kapeat kivi-pylväät		Teräs-pylväät		Puupylväät		Betonipylväät	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
U I	0	0	0	0	70	10	0	0	0	0
II	180	90	630	90	590	90	0	0	0	0
III	20	10	70	10	0	0	0	0	0	0
T I	370	85	100	10	910	40	0	0	0	0
II	70	15	850	90	1370	60	0	0	0	0
III	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II	500	100	1600	80	750	100	0	0	0	0
III	0	0	400	20	0	0	0	0	0	0
Ky I	90	50	70	30	1120	75	0	0	0	0
II	90	50	150	70	380	25	0	0	0	0
III	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M I	130	50	0	0	160	10	0	0	0	0
II	140	50	10	100	1400	90	0	0	0	0
III	0	0	0	0	0	0	220	100	0	0
P-K I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II	170	100	0	0	1220	90	0	0	0	0
III	0	0	0	0	130	10	0	0	100	100
Ku I	120	30	0	0	310	20	0	0	0	0
II	230	60	0	0	1100	70	0	0	0	0
III	40	10	0	0	150	10	0	0	0	0
K-S I	60	30	10	10	450	20	0	0	20	40
II	140	70	40	90	1820	80	0	0	30	60
III	0	0	0	0	0	0	250	100	0	0
V I	40	16	80	10	120	9	0	0	0	0
II	170	67	570	68	920	66	0	0	0	0
III	40	17	180	22	340	25	50	100	0	0
K-P I	0	0	20	10	40	5	0	0	0	0
II	10	100	130	80	670	90	0	0	0	0
III	0	0	20	10	40	5	160	100	0	0
O I	0	0	0	0	1360	40	0	0	0	0
II	0	0	0	0	1940	57	0	0	0	0
III	0	0	0	0	100	3	160	100	0	0
Kn I	0	0	0	0	1100	35	0	0	0	0
II	0	0	0	0	1400	45	0	0	0	0
III	0	0	0	0	620	20	0	0	0	0
L I	0	0	0	0	560	20	50	2	0	0
II	0	0	0	0	1970	70	860	33	0	0
III	0	0	0	0	280	10	1700	65	0	0

Kuva 34. Pylväiden kunto vaihteli tiepiireittäin ja pylvään tyypin mukaan selkeästi. Pylväät luokiteltiin kolmeen kuntoluokkaan: kelvoton (III), kunnostuksen tarpeessa (II) ja paras (I). Keltainen tarkoitti katkennutta,

⁶⁶ Lehtipuu 1980, 24.

lahonnutta, korjauskelvotonta tai penkereeseen uponnutta kivipylvästä tai tien poikkileikkauksessa sopimatonta sijaintia. Paras tarkoitti sitä, että ne ovat käyttökuuntoisia ilman mitään toimenpiteitä.

Osa tiepiireistä piti kilometripylväät tyypistä riippumatta kunnossa. Esimerkiksi Kymen piirissä oli 75 % teräspylväistä parhaassa kuntoluokassa, mikä oli koko taulukon korkein arvio. Myöskään muissa pylvästyypeissä ei ollut kelvottomassa kunnossa olleita pylväitä. Toinen tiepiiri, missä ei ollut lainkaan kelvottomia pylväitä, oli Turun tiepiiri.⁶⁷ Koko maan kilometripylväistä parhaassa kunnossa olivat leveät kivipylväät ja teräspylväät, joista noin kolmannes oli parhaassa luokassa eli ne eivät vaatineet mitään toimenpiteitä. Myös kapeat kivipylväät olivat kohtuullisessa kunnossa. Huonoimmassa kunnossa olivat puupylväät, joista vain 1 % eli 50 kappaletta oli parhaassa kuntoluokassa ja kelvottomien kuntoluokassa oli kolme neljästä. Myös betonipylväistä kelvottomia oli lähes yhtä paljon. Toisessa kokeilupiirissä, Pohjois-Karjalassa kaikki betonipylväät olivat kelvottomassa kunnossa. Tulos oli murskaava betonipylväille, koska niiden käyttöaika oli puupylväitäkin huomattavasti lyhyempi.⁶⁸

4.2 Kilometripylväiden tarve

Katsauksessa esitettiin kolme näkökulmaa kilometripylväsjärjestelmän puolesta, mitkä selvitysmies katsoi painavammiksi kuin järjestelmästä luopumisen hyödyt.

Kilometripylväsjärjestelmän merkityksiä olivat:

- paikantamis- ja opastusmerkitys
- matkan mittaamismarkitys
- historiallinen ja tieympäristöllinen merkitys.⁶⁹

Paikantamismarkitystä voidaan pitää historiallisessa mielessä keskeisimpänä kilometripylväiden merkityksistä tienpitäjän kannalta, sillä sijainti tiellä määritettiin aiemmin usein kilometripylväiden perusteella. Siihen aikaan ei voitu kuvitellakaan auto- tai henkilökohtaisten paikantimien merkitystä. Tieviranomaisilla oli kuitenkin ollut käytössä tierekisteri vuodesta 1975. Sen suunnittelu oli aloitettu vuonna 1969 ja osoitejärjestelmä pystyi osoittamaan kohteen metrin tarkkuudella. Vuonna 1979 järjestelmä toimi vähintään tyydyttävästi tieviranomaisten tarpeisiin, mutta tavalliselle tienkäyttäjälle viranomaisjärjestelmästä ei ollut mitään apua paikantamiseen tai suunnistautumiseen. Ilman kilometripylväitä satunnaisen kohteen, mökkitiehaaran tai vastaavan, löytäminen vaikeutui.⁷⁰ Matkan mittaamisesta selvitysmies toteaa, etteivät jo 1960-luvun loppupuolelta käytössä olleet etäisyystaulut pysty korvaamaan kilometripylväitä. Etäisyystaulujen väli oli ja on nykyisinkin noin 10 kilometriä. Myöskään tienviittojen (muuttuivat nykyisen kaltaisiksi 1960-luvun puolivälissä), tiekarttojen eikä autojen matkamittarien näytöt korvanneet kilometripylväitä. Lisämerkitystä selvitysmies näki sillä, että auton matkamittari oli mahdollista kalibroida varsin tarkasti mitatun kilometripylväiden välin perusteella.⁷¹

⁶⁷ Lehtipuu 1980, 26.

⁶⁸ Lehtipuu 1980, 25–28.

⁶⁹ Lehtipuu 1980, 15–19.

⁷⁰ Lehtipuu 1980, 15–16.

⁷¹ Lehtipuu 1980, 17–18.

Näistä merkityksistä viimeisenä käsitelty historiallinen ja tieympäristöllinen merkitys, eli selvitysmiehen mukaan ”tuntuma tien menneisyyteen ja toisaalta se virikkeellinen lisä, minkä pylväsrakennelma sellaisenaan, numerolukemista riippumatta tielle antaa” näyttäisi kantavimmalta, vaikka selvitysmies sitä ajan tapan joutuikin väheksymään. Kilometripylväillä oli kulttuurista tai ainakin tiehistoriallista merkitystä, koska ne liittyivät: 1. tien rakentamis- tai sen olennaisen parantamisen ajankohtaan, 2. johonkin etäisyydenmittausjärjestelmän muutos- tai kunnostusvaiheeseen tai 3. johonkin Suomen tiestön kehitysvaiheeseen.⁷² Selvitysmies piti kivipylväiden ikää historiallisen arvon osoituksena ja toisaalta sitä, että suuri (suurin) osa niistä liittyy Suomen ensimmäiseen valta- ja kantateiden numerointiin 1930-luvun lopulla. Selvityksen aikaan nuorimmilla kivipylväillä silloisilla sijaintipaikoillaan oli ikää 15–20 vuotta.⁷³ Teiden mittauksen 1927–1932 mukaan pystytetyt pylväät olivat noin 50 vuotta vanhoja. Todennäköisesti valtaosa pylväistä oli siirretty uuteen paikkaan 1950–1970-lukujen aikana eli museaalinen ikä oli varsin vähäinen verrattuna ohjeelliseen muinaismuistolain viittaamaan 100 vuoden ikään. Selvityksen tekijä halusi rinnastaa kivipylväät siltoihin, joiden ”ukkopylväisiin” merkitty valmistusvuosi osoittaa niiden valmistusajankohdan ja avaa siten pääsyn niiden historiaan. Hän piti kilometripylväitä teiden myönteisinä ympäristötekijöinä. Lopuksi hän päätyy kestävään ajatukseen siitä, että tie on rakennettu kokonaisuus, joka on osa elinympäristöä kilometripylväineen ja muine ”lisäulottuvuuksineen”.⁷⁴

Haittoja kilometripylväsjärjestelmästä nähtiin koituvan erityisesti tien kunnossapidon kannalta, mutta poikkeuksellisesti myös liikennettä ja tieympäristöä häiritsevinä tekijöinä. Keskeinen haitta oli pylväiden pystytyksestä ja ylläpidosta aiheutunut kustannus, mutta selvityksessä mainitaan myös pylväiden tien muulle kunnossapidolle mahdollisesti aiheuttama haitta, eli lähinnä, että ne vanhastaan sijaitsivat heti tien ojan takana ja häiritsivät koneistettua niittoa ja tien parannustoimenpiteitä. Tämä ongelma oli periaatteessa jo poistettu määräämällä sijoittamaan pylväät 8–10 metrin päähän ajoradasta, mutta käytännössä ohjetta ei ollut noudatettu. Liikenteellistä haittaa pylväillä nähtiin varsin epätodennäköisinä törmäyskohteina tai vähintään yhtä epätodennäköisesti ”liiallisen virikkeellisyyden antajina”. Selvitysmies totesikin, että pylväiden moniin muihin maihin verrattuna harva sijoitustapa teki levottomuustekijän mahdottomaksi. Selvityksessä pidettiin myös sitä, että pylväät olisivat olleet ympäristöään rumentava tekijä käytännössä poikkeuksellisenä, ja koskevan vain tapauksia, joissa pylväät olivat erityisen huonokuntoisia tai erityisen kallellaan. Selvityksessä ei myöskään nähty ristiriitaa tierekisterin ja kilometripylväiden välillä vaan selvityksen tekijä näki kilometripylväät enemmänkin tierekisteriä täydentävänä tekijänä, ja tierekisteristä poiketen myös yleisölle saatavuttavina. Ainoaksi järjestelmää vastaan puhuvaksi tekijäksi jäi siis lopulta sen rahalliset kustannukset.⁷⁵

Kilometripylväsjärjestelmän uudistuksen kustannukset riippuivat uudistuksen tasosta: kallein vaihtoehto, noin 20 miljoonaa markkaa, perustui kaikkien teiden varustamiseen pylväin, pylväiden siirrot + - 0,1 kilometrin tarkkuuteen ja vanhojen pylväiden kunnostukseen. Tässä suurin kustannuserä olivat uudet pylväät, noin 14,5 miljoonaa markkaa.⁷⁶ Kilometripylväillä tarkoitettiin tässä metallipylväitä, joita

⁷² Lehtipuu 1980, 18–19.

⁷³ Lehtipuu 1980, 18.

⁷⁴ Lehtipuu 1980, 19.

⁷⁵ Lehtipuu 1980, 19–21.

⁷⁶ Lehtipuu 1980, 40.

kutsuttiin ohjeissa ”teräspylväiksi”. Tämän vaihtoehdon vuotuiset hoito- ja ylläpitokustannukset olisivat olleet 2,1–1,1 miljoonan markan rajoissa riippuen hoidon tasosta. Esimerkkinä mainittakoon kivipylväiden maalauksen uusinta joko 10 vuoden tai 15 vuoden välein, mikä olisi maksanut 10 000–20 000 mk vuodessa.⁷⁷ Halvin vaihtoehto maksoi 4,1 miljoonaa markkaa, missä uusille teille ei enää pystytettäisi kilometripylväitä, mutta vanhoja ylläpidettäisiin. Ylläpidon kustannuksiksi arvioitiin 0,4–0,8 miljoonaa markkaa. Pylväiden poiston hinnaksi arvioitiin 3 miljoonaa markkaa. Vuotuisen tiemäärärahaan verrattuna, 765 miljoonaa markkaa, kustannukset olisivat olleet melko pienet. Vuosittaisilla kunnostuskustannuksilla olisi voinut rakentaa 6–8 kilometriä tietä ja vuosittaisella hoitokustannuksella yhden kilometrin. Heittona selvitysmies esitti, että mikäli järjestelmästä luovutaan, on mahdollista jättää pylväätkä paikalleen ja kuljettaa ne ajan kuluessa muiden kuljetusten ohessa kaatopaikalle, jolloin suoranaisia kustannuksia ei synny lainkaan.⁷⁸

Suosituksenaan selvitysmies esitti, että kilometripylväsjärjestelmä tulisi säilyttää ja kunnostaa kompromissina valitun suunnitelman mukaisesti, jossa kaikki yli 2 kilometrin pituiset maantiet ja yli 10 kilometrin pituiset paikallistiet varustettaisiin pylväin, jotka sijoitettaisiin uuden ohjeistuksen mukaisesti riittävän kauas ajoradasta. Samalla ehdotettiin myös painekyllästetyn puupylväin ja putkivartisen teräspylväin käyttöönottoa aiempia pylväitä kustannustehokkaampana. Vanhat pylväätkä oli tarkoitus hyödyntää ja siirtää niitä vain tarpeen mukaan uusien tiemittausten ja -oikaisujen yhteydessä. Tosin alle metrin päässä pientareen ulkoreunasta sijaitsevat pylväätkä olisi siirretty 5–8 metrin etäisyydelle. Selvityksen lopussa oli myös valmis seikkaperäinen ohjeistus tiepiireille.⁷⁹

4.3 Ohjetilanne vuonna 1979

Seuraavien kilometripylväitä koskevien ohjeiden voidaan katsoa olevan voimassa kilometripylväsjärjestelmän lopettamishetkellä vuonna 1981, koska niitä ei ole nimenomaan muutettu tai peruutettu:

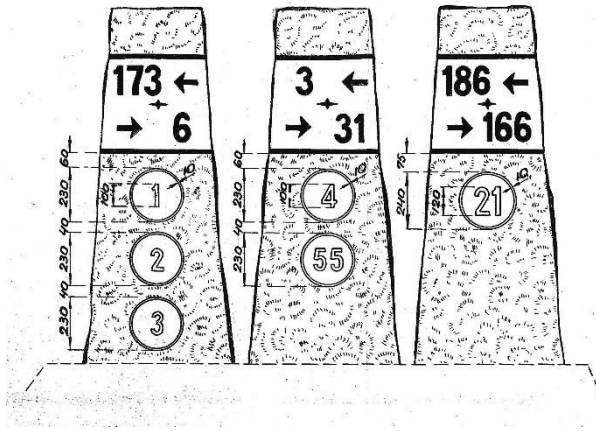
- Kilometrimittausjärjestelmä: Kirje T-3056/12.6.1970, jolla peruutetaan aikaisemmat ohjeet ja kehoitetaan luopumaan kilometrimittausuunnitelmien laatimisesta. (Tiepiirit tulkitsivat ohjetta yleensä siten, ettei uusia pylväitä enää tarvinnut asentaa eikä vanhoja kunnossapitäää.)
- Kilometripylväiden sijoitus: Kirje T-6753/2.12.1964, jossa pylväätkä kehoitetaan sijoittamaan yleensä 8–10 metrin etäisyyteen ajoradan reunasta, elleivät kallioleikkaus, puusto tms. olosuhteet vaadi pienempää etäisyyttä. Tien vierialueen ulkopuolelle ei pylväitä kuitenkaan saa asettaa. (Tiepiirit tulkitsivat ohjeen tarkoittavan vain uusien pylväiden asettamista.)

⁷⁷ Lehtipuu 1980, 53.

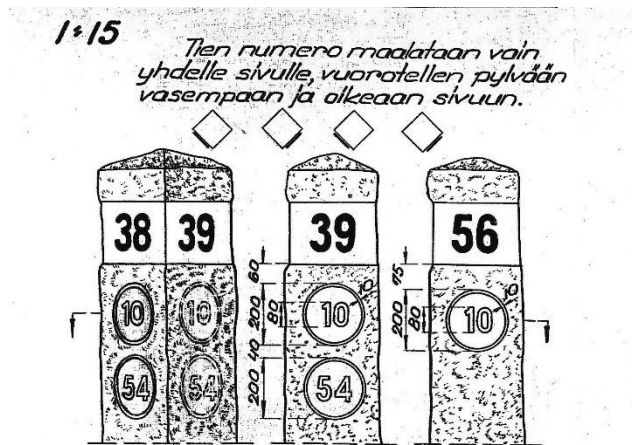
⁷⁸ Lehtipuu 1980, 62–63.

⁷⁹ Lehtipuu 1980, 62–64, Liite 2.

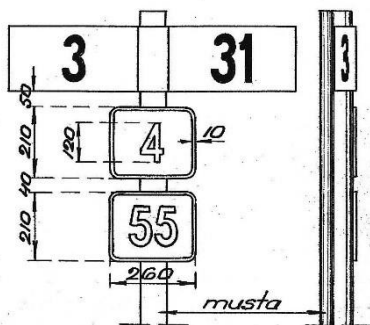
4.4 Pylvästyypit ja niiden käyttö



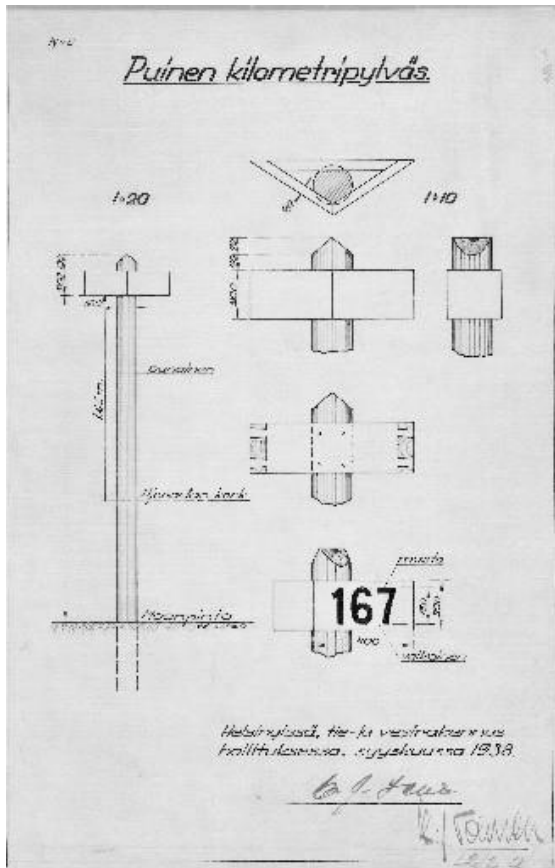
Kuva 35. Leveä kivipylväs: Kirje T-7594/13.12.1963, jolla piirejä kehoitetaan luopumaan uusien kivipylväiden hankinnasta. Jouduttaessa uusimaan vain muutamia pylväitä on yhdenmukaisuuden vuoksi käytettävä vanhaa pylvästyppiä (kirjeen T- 2528/14.7.1938), joita ehkä vapautuu muilta teiltä.



Kuva 36. Kapea kivipylväs: Kuten leveä kivipylväs; vanhan pylvästyypin malli kuitenkin kirjeessä T-3676/29.10.1938.



Kuva 37. Teräspylväs: Kirje T-759k/13.12.1963, joka sisältää myös ohjepiirustuksen. (Kuvituskuvana on vuoden 1938 rautapylväs. Vuoden 1963 ohjeessa numerokilpi oli taivutettu toisinpäin.)



Kuva 38. Puupylväs: Kirje T-7594/13.12.1963, jossa todetaan paikallisteillä voitavan edelleen käyttää kirjeen T-3676/29.10.1938 (piirustus n:o 4) mukaisia puupylväitä.

Betonipylväs: TVH:n antamia ohjeita ei ole.⁸⁰

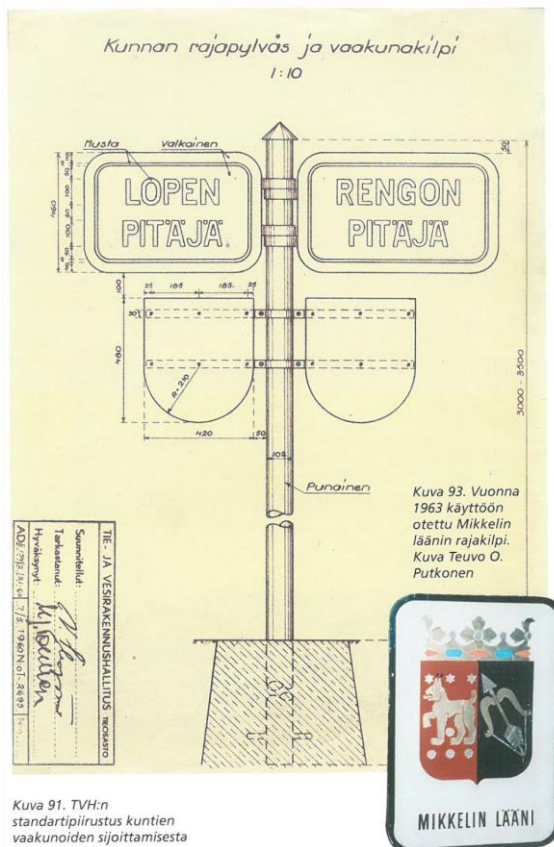
Vaikka kilometripylväistä olikin voimassa yllä lueteltu joukko ohjeita, piirit ovat olleet epä tietoisia järjestelmän säilyttämisestä. Se on ollut ilmeisesti synä selvityksessä esitettyyn epäyhtenäiseen hoitokäytäntöön ja kilometripylväskannan rappeutumiseen. Epätietoisuus johtune lähinnä vuonna 1970 annetusta kehotuksesta lopettaa varsinainen kilometrimittaustoiminta. Tämä ohje on merkitykseltään voittanut itse pylväitä koskevat pystytys- ja kunnossapito-ohjeet. Myös vuoden 1964 suositus pystyttää kilometripylväät 8–10 metrin etäisyydelle ajoradan reunasta, verrattuna aikaisempaan ”pylväät on pystytettävä ojan oikeanpuoleiselle 0,5 metrin maakaistalle”, saattoi aiheuttaa hämmennystä hoitoon ja epäyhtenäisyyttä pylväiden sijaintiin. Missään ei ole sanottu, että pylväitä piti siirtää kauemmaksi tiestä, vaan että uudet pylväät perustetaan 8–10 metrin päähän ajoradan reunasta. Myös vuosien mittaan muuttunut pylväiden korkeus saattoi sekoittaa visuaalista näkemää ja edistää ajatusta, että pylväät ovat huonossa hoidossa. Ilmeisesti ennen 1970-lukua kilometripylväitä oli hoidettu paremmin, mutta viranomais taho ei vaatinut palaamista hoito-ohjeiden mukaiseen tasoon, saati korjaamaan eri määräysten välisiä eroja.⁸¹

Rajapylväistä mainittiin jo ensimmäisessä Tielaissa vuonna 1918. Silloisen normin mukaan kilometripylväät piti asettaa suuremmasta asutuskeskuksesta alkaen tien

⁸⁰ Lehtipuu 1980, 13.

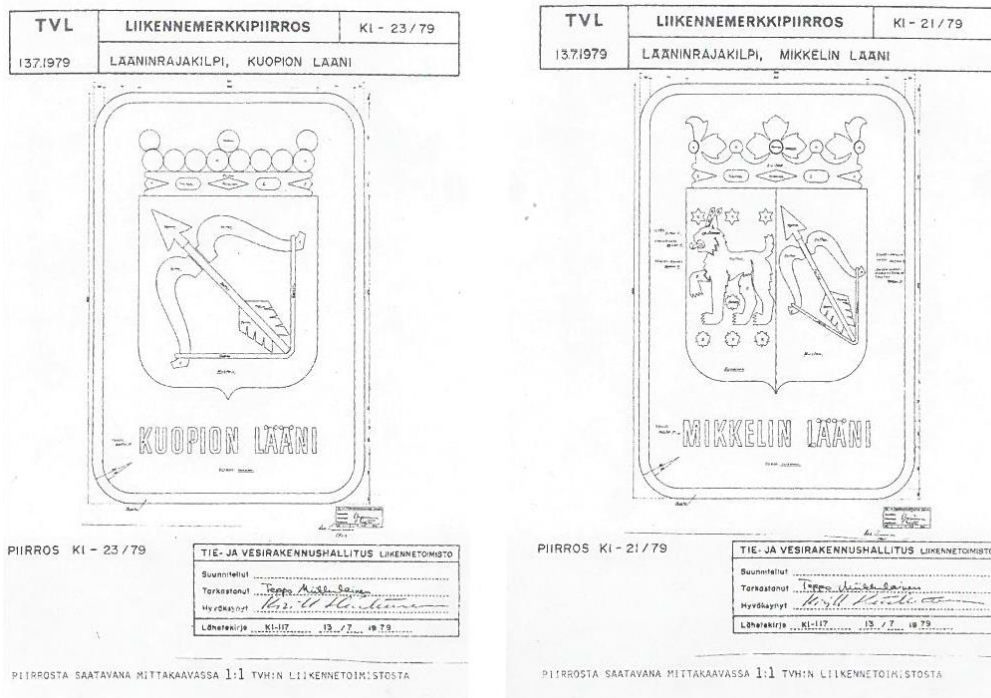
⁸¹ Lehtipuu 1980, 14.

oikealle puolelle ja rajamerkit vasemmalle puolelle. Laissa lääni mainittiin ensimmäisenä, joten rajapylväät pystytettiin sitä varten. Vuonna 1930 TVH:n tekemän kilometrimittauksen yhteydessä tulivat normit läänien ja kuntien rajoille sekä keskievarioiden kohdalle pystytettävistä pylväistä. Läänin rajoilla kunnat saivat kiinnittää omat nimikilpensä läänin tunnuksen alle. Vuonna 1960 TVH antoi ohjeet kuntien vaakunoiden asettamisesta rajamerkkeihin. Läänien rajoilla kuntien rajamerkit asetettiin tien vastakkaiselle puolelle. Vuonna 1962 lääneille oli vahvistettu uudet vaakunat. Niiden käyttöohjeet tienvarsilla annettiin vuonna 1963.



Kuva 39. Ohjepiirustus vuodelta 1963 kuntien vaakunoiden sijoittamisesta rajamerkkeihin.

Vuonna 1979 TVH antoi uudet ohjeet läänin ja kuntien rajamerkeistä. Normit koskivat yksityiskohtia muuten, paitsi että nyt määrättiin, että läänin rajakilvet tuli sijoittaa tieosan numeroinnin suunnassa oikealle ja kuntien kilvet vasemmalle puolelle tietä.



Kuva 40. Vuoden 1979 ohjeiden mukaiset Mikkelin ja Kuopion läänin rajakilvet. Hevos- ja jalkapattikaliikenteen perinteet säilyivät näissä rajamerkeissä niin, että nämä kilvet olivat vielä asetettu tien suuntaisesti. Vasta nyt oivallettiin, ettei niitä autosta enää kukaan havainnut, saati pystynyt lukemaan.

4.5 Kilometripylväsjärjestelmän lopetus

Selvityksen johtopäätöksistä huolimatta Tie- ja vesirakennushallituksen käyttöosasto ilmoitti kirjeellään 22.5.1981 tie- ja vesirakennuspiireille, että kilometripylväsjärjestelmästä luovutaan. Perusteluna olivat kilometripylväiden korkeat kunnostuskustannukset, parantunut viitoitusjärjestelmä, sekä se, että 1970-luvulla käytöön otettu tierekisterijärjestelmä teki kilometripylväät tarpeettomiksi viranomaisnäkökulmasta. Ehkä jonkin verran kiinnostavaa on, ettei kilometripylväitä pidetty tai ainakaan mainittu liikenneturvallisuutta vaarantavina. Kirjeessä todetaan, että koko tieverkkoa koskevasta kilometripylväsjärjestelmän ylläpidosta luovutaan, mutta "eräillä tiehistoriallisilla perusteilla valituilla tieosuuksilla (ns. museoteillä) kilometripylväät kunnostetaan. Tästä annetaan yleisperiaatteet, kun museotoimikunta on sellaiset valmistellut. Lisäksi todetaan, että "Kilometripylväät poistetaan teiosittain viimeistään silloin kun ne vaatisivat kunnostustoimenpiteitä."⁸²

Lausuntoja päätösesitykselleen Käyttöosasto pyysi TVH:n osastoilta ja piireiltä sekä Autoliitolta, Kuorma-autoliitolta ja poliisilta, jotka kaikki tukivat esitystä kilometripylväsjärjestelmän lopettamisesta. TVH:n museotoimikunta esitti lausunnossaan käyttöosaston kirjeestä, kuten päätösesityksessä mainitaan, että kilometripylväillä on vuosisatainen historia Suomessa. Kilometripylväsjärjestelmän museaalinen arvo ei museotoimikunnan mukaan kuitenkaan vastannut sen kunnostuskustannuksia. Pylväät piti kuitenkin säilyttää piirien esittämällä museoteillä "sekä niillä (teillä), joilla katsotaan olevan paikallista tai kulttuurihistoriallista arvoa". Tämän tavoitteen

⁸² Tie- ja vesirakennushallitus, Käyttöosaston kirje K-20 22.5.1981.

saavuttamiseksi piirien piti varautua varustamaan jokainen tiemuseokohde kyseiselle tielle ominaisin kilometripylväin.⁸³ Ehdotettuja museotiekohteita oli huomattavasti enemmän kuin niitä myöhemmin valittiin, koska piirit saivat ehdottaa kohteita, joista keskushallinto valitsi museotiet yhtenäisin kriteerein. Lisäksi Museotoimikunta esitti, että piirien tulisi varata tiemuseota varten kaksi kappaletta, jokaista piirin alueella käytettyä kilometripylvästyppiä.⁸⁴ Muista mainituista teistä, joilla on paikallista tai kulttuurihistoriallista arvoa, ei ole löytynyt mitään määräystä tai ohjetta. Valtakunnallisessa tieliikenteen vastuumuseo Mobiliassa säilytettyyn Väyläviraston museokokoelmaan (entinen Tiehallinnon kokoelma) on tallennettu mallikappaleet kilometripylväistä. Mobilian museokokoelmassa on 15 kilometripylvästä, valtaosaltaan puupylväitä ja ilmeisesti käyttämättömiä mallipyväitä tai vanhojen mallien mukaan valmistettuja uusia pylväitä.

Kilometripylväsjärjestelmä oli rappeutunut melko nopeasti 1970-luvun aikana. Hoito-ohjeet olivat ilmeisesti epäselviä ja aiheuttivat paljon kyselyjä. Pylväät kaatuivat tai upposivat maahan, puupylväät lahosivat, pylväiden numerokentät olivat lukukelvottomia tai virheellisiä, ja hoitotaso sekä -käytäntö vaihtelivat tiepiireittäin. Rappeutumista saattoi edistää vuosien mukana muuttuneet määräykset pylväiden korkeudesta, sijainnista ajorataan nähden ja tekstin formaatista. Käytännön syistä, lähinnä kustannuspaineista, monet määräykset ylläpitivät vaihtelevia toteutuksia kilometripylväille. Tämä hallitsematon rempalleen meno ei vastannut tienpidon tavoitteita eikä yleisiä periaatteita valtion omaisuuden hoidosta.⁸⁵

4.6 Kilometripylväät vuoden 1981 jälkeen

Kun kilometripylväsjärjestelmä lakkautettiin vuonna 1981, se oli jo rappeutunut. Ohjeen mukaisesti pylväät piti poistaa ”tieosittain” sitä mukaa, kun ne vaatisivat kunnostustoimenpiteitä. Kivipyväillä kunnostusväli oli kymmenen vuoden luokkaa, joten voisi olettaa, että viimeistään 1990-luvulla kilometripylväät olisi poistettu. Puiset pylväät luonto oli jo hoitanut ja metallipyväissä ei maali pysynyt ja ruoste söi varret. Betonipyväät jäivät kolmen alueellisen kokeilun varaan ja katosivat. 1970- ja 1980-lukujen taitteessa TVL valmisteli museoteiden ja -siltojen valintaa. Siksi kilometripylväsjärjestelmän lakkauttamiskirjeessä mainittiin poikkeuksena, että ”kilometripylväät kunnostetaan ja säilytetään vain eräillä tiehistoriallisilla perusteilla valituilla tieosuuksilla (ns. museoteillä)” ja ylläpidosta julkistetaan yleisperiaatteet niiden valmistuttua. Tähän asiaan palataan myöhemmin.

Kilometripylväitä ei poistettu vuoden 1981 määräyksen perusteella läheskään kaikkia. Museotyöryhmän ohjekirje vuonna 1981⁸⁶ sanoi, että teille, joilla ”on paikallista tai kulttuurihistoriallista arvoa”, voidaan jättää kilometripylväät poistamatta. Tämän selvityksen yhteydessä ei ole löytynyt vuoden 1981 määräyksen jälkeisiä toimenpideohjeita. Voisiko olla niin, että kun Museovirasto on arvottanut joitakin maantietä ”kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi” kivet on näillä teillä jätetty paikalleen? Vuonna 1982 annettiin tieliikenneasetus (Suomen säädöskokoelma vuodelta 1982, Helsinki 1983). Siinä tuli taas joukko uusia liikennemerkkejä, samoin vuonna

⁸³ Tie- ja vesirakennushallitus, Lausunto kilometripylväsjärjestelmästä 9.6.1981, Museotoimikunta.

⁸⁴ Tie- ja vesirakennushallitus, Lausunto kilometripylväsjärjestelmästä 9.6.1981, Museotoimikunta.

⁸⁵ Lehtipuu, Tie- ja liikenne 6/1979, 207.

⁸⁶ Tie- ja vesirakennushallitus, Lausunto kilometripylväsjärjestelmästä 9.6.1981, Museotoimikunta.

1987 ja 1994. Sen jälkeen merkkejä oli 203 ja lisäkilpiä 38 kappaletta. Näissä oli pontimina usein yritysmaailman tarpeet tiedottaa sijaintipaikastaan sekä vapaa-ajanvietto mahdollisuuksista tiedottaminen.

Vuonna 1996 Itä-Savo-lehti julkaisi artikkelin, jossa Kaakkois-Suomen tiejohtaja (Kymen ja Mikkelin tiepiirit oli yhdistetty) esitti vetoamuksen, että kiviset kilometripylväät on syytä säilyttää. Artikkelissa todettiin, etteivät kivet voi aiheuttaa turvallisuusriskiä kuin jossain yksittäisessä tapauksessa, jolloin kivi voitiin poistaa tai siirtää. Silloin Kaakkois-Suomen tiepiirissä tehty selvitys osoitti, että jäljellä oli 420 pylvästä, joista leveitä "valtatiepylväitä" oli 330 kappaletta ja kapeita 90 kappaletta. Määrät suhteutettuna vuoden 1979 tilanteeseen tarkoittavat, että 73 % leveistä pylväistä oli jäljellä ja 41 % kapeista pylväistä. Säilyneisyyttä voi katsoa toisinkin: hyväkuntoisia leveitä pylväitä oli vuonna 1979 Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella 220 eli yhtä monta oli vielä vuonna 1996. Kapeita pylväitä oli jäljellä enemmän kuin vuoden 1979 hyväkuntoisia. Eniten pylväitä oli säästetty valtatie 14:n varrella, Juva-Savonlinna-Punkaharju, joista nykyisinkin merkittävä osa on tallella. Toinen tiejakso, jossa pylväitä oli paljon, oli valtatie 5, tiejaksolla Hietanen-Mikkeli-Juva. Tämän jälkeen ja juuri tällä kirjoitushetkelläkin tiejaksolla tietä uusitaan ja uusi linjaus muuttaa paikkaansa. Kilometripylväät joko tuhoutuvat linjauksen alle tai jäävät siitä syrjään. Edellinenkin valtatie 5:n tielinja, johon viitataan vuonna 1996, poikkesi 1930-luvun tielinjasta jokseenkin koko matkan. Pylväät on siirretty sinne 1960-luvulla, joten ne eivät voi olla kirjaimellisesti katsottuna alkuperäisillä sijainneillaan. Artikkelissa todetaan, että useat tiemestaripiirit, joiden tehtäväksi kivien poistaminen kuului, eivät sitä kuitenkaan tehneet. Toisaalta myös oli kohteita, joissa pylväitä ei pystytty esimerkiksi niiden hankalan sijainnin takia poistamaan. Tiepiireissä, jotka noudattivat poisto-ohjetta, on toimittu vaihtelevasti. Kymen tiepiirissä kiviä on uusiokäytetty esimerkiksi siltarummuissa ja Turussa pylväät on murskattu sepeliksi. Artikkelin ponsi oli, että jäljellä olevat kilometripylväät pitäisi säilyttää ja suojella kulttuurihistoriallisin perustein.⁸⁷

Jäljellä olevien pylväiden määriä ja sijainteja ei ainakaan kootusti löydy helposti mistään. Tiellä liikkuen niitä kuitenkin näkee melko paljon. Pylväiden ajoitustakaan tuskin löytyy mistään. Maantie 8:n varrella on hyväkuntoisia pylväitä, joiden sijaintipaikat ovat ilmeisesti 1960-luvun jälkeen tehtyjen tienparannusten mukaisia. Satunnaisia havaintoja säilyneistä kilometripylväistä on esimerkiksi Hämeen Härkätiellä (mt 2824) Portaana seudulla, Punkalaidun-Urjala-tieltä (mt 230), Suomenjoki-Vehmasmäki-tieltä (mt 9, E 63), joista jälkimmäisellä on myös 1960-luvun metallipylväitä, sekä entisellä VT9:llä linjoilla Raskalantie-Kiviniementie-Keikyäntie-Jokisivuntie-Sarkiantie-Tyrväänkyläntie (12819, 12948) ja Heinoontie-Riippiläntie-Maakunnantie (osin yksityistietä, 12981, 2505) Huittisissa ja Sastamalassa. Inventointeihin palataan myöhemmin.

Vuonna 1989 toteutettiin suurempi reformi rajakilvissä. Rajakilvet tulitaisiin pystyttämään valta-, kanta ja seututeille sekä matkailun kannalta tärkeille alueille. TVH hankki ja pystytti läänin rajakilvet, kunnan rajoille se pystytti vain pylvään. Merkittävä muutos ja uudistus oli pystyttää merkit samalla tavalla kuin liikennemerkkit tien viereen poikittain tien kulkusuuntaan. Tuotannollinen rationointi tapahtui, kun merkki koostettiin vuoden 1982 tieliikenneasetuksen liikennemerkistä "Paikannimi", johon lisättiin pituutta ja vasempaan reunaan asetettiin vaakuna. Läänin ja

⁸⁷ Itä-Savo, Viikonvaihte 11.5.1996, 1.

5 Nykyiset tienormit

5.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maantiestä

Vuoden 1954 tielaki oli vanhentunut 2000-luvun alkuun mennessä, koska Suomessa maantieliikenne alkoi kasvaa voimakkaasti vasta lain voimaantulon (1957) jälkeen ja kasvava liikenne kokonaisuudessaan ja erityisesti maantieliikenne tuottivat säätelytarpeita, vuoden 1954 tielakia oli muutettu 20 kertaa. Myös oli todettu, että teiden varsinainen rakennusvaihe oli päättynyt ja tienpidon painopiste on teiden hoitamisessa. Keskeisessä asemassa laissa ovat nykyään liikenneturvallisuus ja kestävä kehitys edistävät kulkuyhteydet koko maassa. Maanteiden suoja- ja näkemäalueita koskevaa normitus katsottiin parannettavaksi. Uusi maantielaki lähti ajatuksesta, että yleiset tiet olisivat maanteitä, joista valtio vastaisi. Tienpito- viranomaisena oli vuoden 2004 maantielain esityksessä Tiehallinto.

Maantielaki uudistettiin vuonna 2018 nimellä laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (572/2018). Saman aikaisesti tuli voimaan laki yksityisteistä (560/2018). Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä tarkoitus on (1 §) järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitetaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi. Lisäksi on tarkoitus kehittää toimivia, turvallisia ja kestävä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää. Tämä tarkoitus oli ilmaistu jo maantielaisissa 2005 (503/2005). Se merkitsee käytännössä sitä, että käytössä olevilla teillä on otettava huomioon tämän lain sekä yksityistielain määräykset tienpidosta ja kunnostamisesta maanteiden suojelutoimissa.

Laki sivuaa tien varsille jääneitä etäisyyspylväitä ja vastaavia sekä niiden hoitoa. Tienpidon kustannuksista vastaa valtio (10 §). Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaavat alueensa tienpidon hoitamisesta Liikenneviraston (siis nykyisin Väyläviraston) ohjeiden mukaan, joka vastaa myös merkittävien hankkeiden rakentamisesta ja maantieverkon omistajan tehtävistä (11 §). Yksitysteiden liittymistä (24 § ja 37 §) voidaan antaa määräyksiä ja kieltoja liikenneturvallisuuden ja tien välityskyvyn edistämiseksi. Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle (42 §) vaaditaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lupa.

Maantien suoja-alue (44 §) ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä alue voi olla kapeampi tai leveämpi. Alueella ei saa olla rakennuksia ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta liikenneturvallisuuden niin vaatiessa. Maantiehen ei siis enää tässä laissa ole erikseen suoja-aluetta ja vuoden 1954 vierikaistaa tai lakien 1918 ja 1927 tienviertä. 45 § määrittelee lisäksi näkemäalueen, jolta ELY saa poistaa näkemäesteet liikenneturvallisuusperustein. Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamisesta määrätään (49 §), että kasvillisuuden tai näkemäesteiden poistamisesta on ilmoitettava kiinteistön omistajalle tai kiinteistön omistaja voi huolehtia toimenpiteistä ELY:n ohjeiden mukaan.

Maantien lakkaamisesta määrätään (88 §), että jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan, eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie jää maantiekseksi, se lakkaa olemasta maantie, jolloin alueen käyttö maantiekseksi ja siihen

kohdistuva oikeus lakkaa, kun uusi tie otetaan käyttöön. Mitä entiselle tiealueelle eli lakkautetulle tielle tienpitoa varten on tuotu, siirtyy alueen omistajalle, jolle sitä viedä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta. Vastuu tarkoitetuista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle. Mikäli maantietä ei tarvita enää tieksi, tiesuunnitelmassa on mainittava ne toimenpiteet, joilla hankkeesta vastaavan tulee palauttaa entinen tiealue ennalleen vuoden kuluessa (90 §).

5.2 Tieliikennelaki

Tieliikennelaissa (729/2018) etäisyyksien osoittamista käsitellään 4. luvussa, Liikenteenohjaus. Liikennemerkeistä sanotaan: 75 § Liikennemerkkien jaottelu. Liikennemerkkejä ovat varoitusmerkit, etuajo-oikeus- ja väistämismarkit, kiello- ja rajoitusmerkit, määräysmerkit, sääntömerkit, opastusmerkit ja lisäkilvet sekä muut liikenteenohjaukseen tarkoitetut merkit. 81 § Opastusmerkit kertoo, että opastusmerkkejä käytetään tienkäyttäjän opastamiseen ja suunnistamiseen. Etäisyystaulu on ainut matkaa osoittava liikennemerkki. Siitä on sininen versio tavallisille maanteille ja vihreä moottori- ja moottoriliikenneteille. Sen lisäksi tienviitoissa on etäisyys nimettyyn kohteeseen. Kävelylle ja pyöräilylle on omat viittansa ja etäisyyksiä näille voidaan esittää jalankulkua ja pyöräilyä opastavissa liikennemerkeissä F19-F22.⁸⁸



Kuva 43. Nykyisessä tielainsäädännössä tietiedot hallitsee Väylävirasto. Tienkäyttäjän hyödynnettäväksi halutaan saattaa samat asiat kuin jo 1600-luvulla, kun Ruotsin kievariasetus annettiin. Kilometrit tiedotetaan nykyisin 10 kilometrin välein kilometrin tarkkuudella. Nämä etäisyystaulut ilmestyivät maanteille jo 1960-luvulla ja niiden yhteiskäyttö kilometripylväiden kanssa jatkui parikymmentä vuotta. Kuva on tieliikennelain (729/2018) Liite 3.6 Opastusmerkit, F26 Etäisyystaulu.

⁸⁸ Tieliikennelaki 2018. Finlex.

HELSINKI 119

Kuva 44. Tienviittoja on nykyisin moneen käyttöön. Perusmitta on kilometri. Desimaalitkin ovat käytössä kävelyn ja pyöräilyn opasteissa. Tienviittojen havaitsemista ja ymmärtämistä helpottavat suunnistustaulut. Ne tulivat teille jo 1930-luvulla, mutta nykyiset taulut ovat yleiseurooppalaisia ja aikaisempia tauluja selkeämmät. Suunnistustauluja on myös kaistakohtaisia ja kiertotien tauluja. Ennen risteystä käytetään erkanemisviittaa. Merkeissä on väriversioina vihreä moottoritien tai keltainen kiertotien tunnuksena sinisen peruspohjaväriin lisäksi. Useissa merkeissä on ohjeistettu myös mahdollisuus ripustaa merkki tien tai tiekaistan yläpuolelle. Kuva on tieliikennelain (729/2018) Liite 3.6. Opastusmerkit, F13 Tienviitta.



Kuva 45. Nykyisten liikennemerkkien joukosta tämä palvelukohteen opastustaulu parhaiten vastaa perinteistä kestikievarin taulua. Toinen nykyajan kestikievarin merkki olisi tietysti polttoaineen jakelun merkit, koska sieltä auto, ajaja ja matkustajat saavat evästä. Niitä merkkejä on neljä erilaista. Tieliikennelaissa on 44 palvelukohteen opastusmerkkiä, jotka osoittavat erilaisia palveluja. Tasan puolet niistä on ruskealla pohjalla olevia matkailupalveluita. Kuva on tieliikennelain (729/2018) Liite 3.7 Palvelukohteiden opastusmerkit, G1 Palvelukohteen opastustaulu.

PUNKAHARJU

Kuva 46. Entisiä pitäjän, kunnan, läänin ja maakunnan rajamerkkejä korvaa liikennemerkki "Paikannimi". Siihen voi liittää nykyisin kunnan tai maakunnan vaakunan rajan merkiksi. Kuva on tieliikennelain (729/2018) Liite 3.6 Opastusmerkit, F27 Paikannimi.

5.3 Laki Väylävirastosta

Laki Väylävirastosta 13.1.2009/862 (täydennetty 23.11.2018/936) esittää 1 § Väyläviraston olevan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan keskushallinnon virasto, joka väylänpitäjänä vastaa tie-, rata- ja vesiväylien palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Sen 2 §:n kohta 5. sanoo, että Väylävirasto vastaa maanteiden kunnossapidosta ja palvelutasosta ..., kohta 7. vastaa ja hallinnoi väyliä koskevia tietovarantoja ... ja kohta 11. vaalii ja hoitaa hallinnassaan olevia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kiinteistökohteita, kulttuuriympäristöjä ja kulttuuriomaisuutta. Ennen täydennystä lain 6 § totesi lisäksi, että Tiehallinnon hallinnassa oleva tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitoa varten oleva Ratahallintokeskuksen, Tiehallinnon ja Merenkululaitoksen kiinteistövarallisuus siirtyi Liikenneviraston (nykyisin Väylävirasto) hallintaan.

Aikoinaan tiemerkit mainittiin osana Ruotsin maanlakeja, sitten vuoden 1634 postilaissa, vuoden 1649 kestikievariasetuksessa ja vuoden 1734 yleislaissa. Sen jälkeen itsenäistyneen Suomen kahdessa ensimmäisessä tielaissa vuosina 1918 ja 1927 annettiin jokseenkin yksityiskohtaiset ohjeet tiemerkeistä. Kolme edellä esiteltyä nykyajan lakia näyttävät yhdessä määrävän tiestä ja tienpidosta samat asiat kuin vanhat lait. Niiden valossa Väylävirasto vastaa maanteiden kunnossapidosta ja palvelutasosta, hallitsee tietovarantoja ja vaalii ja hoitaa hallinnassaan olevia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kiinteistökohteita, kulttuuriympäristöjä ja kulttuuriomaisuutta. Käytännössä tämä tarkoittanee lähinnä Väyläviraston tai sen edeltäjien valitsemia arvokohteita. Hieman epäselväksi jää ovatko "historiallisille" tielinjauksille jätetyt kilometripylväät osa tätä kulttuuriomaisuutta.

Maantielaki ja siitä uudistettu nykyinen laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (572/2018) sekä saman aikaisesti voimaan tullut laki yksityisteistä (560/2018) määrävät, että valtio hoitaa maanteiden tienpidon kustannukset. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristövirastot (ELY) vastaavat alueillaan tienpidon hoitamisesta Väyläviraston ohjeiden mukaisesti ja Väylävirasto vastaa myös merkittävien hankkeiden rakentamisesta ja maantieverkon omistajan tehtävistä. Tienpitotyöt on jaettu alueurakoiksi. Alueurakoitsija hankkii omat alihankkijansa. Tialueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tialueelle vaaditaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lupa. Maantien lakkaamisesta määrätään sisällöllisesti melko samalla tavalla, mihin aikaisemmin on totuttu. Eli maantie lakkaa olemasta maantie ja siihen kohdistuva tieoikeus lakkaa, jos sille valmistuu korvaava maantie. Mitä lakkautetulle tielle tienpitoa varten on tuotu, siirtyy alueen omistajalle, jollei sitä viedä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta.

Ilmeisesti nykyisten maanteiden varsilla olevat kilometripylväät ovat jatkuvasti tienpitäjän omaisuutta ja kuuluvat sen hoitovastuun piiriin, vaikka ne eivät ole enää virallisissa normeissa mainittuja tiemerkkejä. Perusteena on, että ne on tuotu paikalleen tienpitoa varten ja jätetty tai palautettu paikoilleen, kun kilometripylväsjärjestelmästä luovuttiin. Ilmeisesti tällöin jäi voimaan mahdollisuus säilyttää kilometripylväät "historiallisilla tielinjoilla", jotka mahdollisesti poikkeavat myöhemmin esiteltävistä muinaismuistolain tarkoittamista tielinjauksista. Vastaavasti on yhtä selvää, että lakkautettujen teiden varsilla kilometripylväät ovat maanomistajan omaisuutta. Väylävirasto vaalii ja hoitaa yhtenä tehtävänä hallinnassaan olevia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kiinteistökohteita, kulttuuriympäristöjä ja kulttuu-

riomaisuutta. Näiden kohteiden määrittelemiseksi on luotu Väyläverkon arvokohteiden toimintamalli. Väylävirasto hallinnoi myös tietovarantoja. Voisivatko vanhat kilometripylväät olla arvokohteita?

Tieliikennelaki ei tunne enää kilometripylvästä, joten se ei voi olla myöskään virallinen liikennemerkki. Kuitenkin, kun pylväitä on tiealueella, eikä niitä ole poistettu, ne epäilemättä ovat Väyläviraston omaisuutta ja oikeus päättää niiden kohtelusta ja kohtalosta kuuluu Väylävirastolle. Kiteytettynä nykytilanne on, että käytössä olevien teiden merkkien hoito on näissä kolmessa voimassa olevassa laissa määrätty ja hoidon rahoittaa valtio.

6 Etäisyysmerkkien historiallisesta arvosta

Etäisyysmittaus ja sen merkitseminen yleisessä käytössä oleville teille on vuosisatainen lakisääteinen järjestelmä. Lain määräyksissä yleensä rinnastetaan etäisyyspatsaat, rajapatsaat, tienviitat ja kestikievaritaulut. Ne ovat vanhimpia tienkäyttäjien opastusmerkkejä. Varhaisimmat kirjalliset merkinnät Suomen alueella olevista etäisyyspatsaista ovat noin 350 vuoden takaa. Vanhimmat säilyneet kiviset ja puiset patsaat ovat 1700-luvulta. Alun perin patsaat olivat peninkulmapatsaita, eli niiden väli oli noin 10 kilometriä, mikä ruotsin vallan loppuaikoina laski neljäsosapeninkulmaan, eli noin 2,5 kilometriin ja venäjän vallan aikana virstaan, eli noin kilometriin ja lopulta itse kilometriin. Käytäntö 10 kilometrin mitasta jatkuu nykyajan etäisyystauluissa, tosin sopien paljon paremmin nykyiseen autoliikenteen rytmiin. Valtiorahoitteisena toimintona etäisyysmerkit ovat huomattavasti vanhempia kuin valtiollinen tienpidon rahoitus kokonaisuutena on. Se, että Venäjän keisari määräsi 1800-luvun alkupuolella, että etäisyyspatsaat on muutettava venäläisen virstan mukaiseksi ja poistettava ruotsalaiset peninkulmapatsaat, osoittanee sitä, että etäisyyspylväillä oli merkitystä osoittaa, minkä hallitsijan tai valtion alueella tienkäyttäjä kulkee. Ilmiönä teiden mittaus ja etäisyysmerkintä on Suomessa kansainvälistä lainaa, jolla on sekä itäisiä että läntisiä käytännön juuria entisissä emämaissa. Ruotsin ja Venäjän vallan sekä itsenäisyyden ajat muodostavat kolme melko selkeää ajallista kerrostumaa tiemerkkeihin. Suomessa peninkulmapatsaat katosivat lähes kokonaan Venäjän hallitsijan määräyksestä, mitä vastoin Ruotsissa perinne on jatkunut nykypäiviin.

Ruotsissa Vägverket (Tielaitos) kehotti alueittain valtion teiden peninkulmapatsaiden inventointiin 1900–2000-lukujen vaihteessa projektissa Mål & Mått för natur- och kulturmiljökvalitet. Tavoitteena oli tunnistaa tiestön luonto- ja kulttuuriarvot ja antaa koko valtakuntaan yhtenäiset hoito- ja ylläpito-ohjeet löydetyille kohteille. Peninkulmapatsaita inventointiin noin 8 000,⁸⁹ Ruotsin Riksantikvarieämbetetin (vastaa Museovirastoa) rekisterissä 7 324 kappaletta ja muita tienhoitomerkkikiviä suunnilleen puolet peninkulmapatsaiden määrästä.⁹⁰ Ruotsissa käsite peninkulmapatsas (milstolpe, milsten) kattaa myös puolen ja neljännespeninkulman eli virstan merkit. Peninkulmapatsaat sekä puolen ja neljännespeninkulman patsaat olivat joko kivisiä tai metallivalua. Puiset patsaat olivat pääosin tuhoutuneet joitakin yksittäisiä esimerkkejä lukuun ottamatta.⁹¹ Ruotsissa peninkulmiin ja virstoihin perustuvat etäisyysmerkit arvoitettiin jo 1800-luvulla muinaisjäännöksiksi, mutta nykyinen käytäntö laskee vain ennen vuotta 1850 pystytetyt merkit tähän ryhmään. Edellä mainitun inventointi-, tutkimus- ja ohjeistusprojektin perusteella Tielaitos (nyk. Trafikverket) ja lääninhallitukset ovat kunnostaneet peninkulmapatsaita. Projektin jatkuu yhä lehtitietojen perusteella. Kun Ruotsin peninkulmajärjestelmän talentamisesta ja vaalimisesta on runsaasti tietoa ja kokemuksia, se voisi palvella myös suomalaisen kilometripylväsjärjestelmän vaalimista. Ruotsissa toki on Suomeen verrattuna olennainen ero, että peninkulmapatsasjärjestelmän osat arvoitettiin jo aikaisessa vaiheessa muinaisjäännöksiksi ja rauhoitettiin, toisin kuin Suomen kilometripylväsjärjestelmä, joka on uusiutunut säännöllisesti. Toisaalta useat tiedot

⁸⁹ <https://sverigereportage.com/2022/05/29/vagmarken-en-historia-av-tra-sten-och-runor/>

Lähde on indeksoimamaton.

⁹⁰ Esricht, Susanna, Sohlenius, Rikard, 2009, Milstoplar och tingshus – att analysera med hjälp av digital information, bht 58/2009 bebyggelsehistoria i digitala register.

⁹¹ Mål och mått för natur- och kulturmiljökvalitet, 2006 Driftområde Fagersta. Eskilstuna. s. 15–17. Fagersta on yksi esimerkeistä. Selvitykset tehtiin kaikissa Ruotsin Tielaitoksen hoitoalueissa (Driftområde), jotka kattavat koko maan.

viittaavat siihen, että Ruotsin peninkulmapatsaita on siirrelty, muuteltu ja korjailtu vuosisatojen varressa useinkin.

Itsenäiselle Suomelle oli tärkeää saattaa tieverkko mahdollisimman nopeasti kattamaan koko maa hallinnollisista, taloudellisista ja sotilaallisista syistä ja parantaa olemassa oleva tieverkko autoliikenteen vaatimusten mukaiseksi. Kilometripylväsjärjestelmä oli osa tierakennusta ja -hoitoa. Siitä päätettiin Tielaisissa vuonna 1918 ja vuonna 1921 Valtioneuvosto antoi asetuksen, jossa on melko seikkaperäiset ohjeet kilometripylväistä, tienviitoista ja kievaritauluista. Asetuksen mukaan kilometripylväiden piti olla valmiina vuoden 1927 loppuun mennessä. Käytännön syistä valtio joutui 1920-luvun kuluessa ottamaan suuremman roolin tienpidossa ja kilometripylväsjärjestelmän loppuunsaattaminen ja yhtenäistäminen jäikin lopulta valtion alaisen TVH:n tehtäväksi. Kilometripylväsjärjestelmä valmistui ensimmäisen kerran vuonna 1932. Siitä on nyt noin 90 vuotta ja asetuksen antamisesta yli 100 vuotta.

Etäisyysmerkit ovat tyypillisesti vilkkaimpien teiden ilmiö. Itsenäisessä Suomessa vilkkaimpien teiden, myöhemmin valta- ja A-kantateiden, kilometripylväiksi asetettiin kivipylyvät, jotka puupylyväisiin verrattuna edustivat kestävyyttä ja voimaa. Ne ovat olleet kansakunnan omanarvontunnon ja identiteetin osatekijä. Se, että kilometripylväiden paikat on esitetty peruskartalla ja useilla muillakin aikakautensa kartoilla osoittaa, että järjestelmää on pidetty tärkeänä, luotettavana ja kestäväenä. ”Kilometripylväiden kultakautena” voi pitää aikajaksoa teiden numerointiuudistuksesta vuonna 1938 suunnilleen 1950-luvun loppuun. Tieliikenne alkoi lisääntyä 1950-luvun lopulla nopeasti. Uusia teitä, joiden suunnittelu oli aloitettu jo 1930-luvulla, tarvittiin. Käytännössä kaikki valtatie alkoivat 1960-luvun alusta muuttua suoriksi, kestopäällystetyiksi ”piki- tai pikateiksi”, vastaavasti entisten valta- ja kantateiden asema muuttui. Kilometripylväillä merkitty järjestelmä kävi hankalaksi. Merkittävää kuitenkin on, että teiden mittaus ja etäisyyksien merkitseminen teiden varsille jatkuvat nykyaikanakin.

Vuoden 1954 Tielaisissa ei enää mainita kilometripylväitä, mutta mainitaan, että tie-merkit kuuluvat tiehen. Vastaavasti asetuksiakaan ei annettu enää kilometripylväistä. Tämä oli osa kehityslinjaa, missä laki antaa vain peruslinjauksen. Yksityiskohdat, kuten etäisyysmerkit, määrätään ja hoidetaan osana tienpidon käytäntöä. Tämän voi tulkita ehkä niin, että 1930-luvun ohjeet toimivat edelleen riittävän hyvin. Vuonna 1963 lopetettiin kivisten kilometripylväiden valmistaminen ja suositeltiin siirtymistä metallipylyväisiin. Samaan aikaan uusille teille aloitettiin pystyttämään kymmenen kilometrin välein etäisyydstauluja. Metallipylyvät sijoitettiin aikaisempaa kauemmaksi, 8–10 metrin päähän ajoradan reunasta. Noin 15 vuodessa niistä tuli ylivoimaisesti yleisin kilometripylvästyppi, niitä oli lähes 80 prosenttia kilometripylväistä. Myös tierekisterin valmistelu aloitettiin, mikä teki kilometripylväistä tarpeettomia viranomaiskäyttöön tierekisterin siirryttyä käyttöön vuonna 1975. Kun kilometripylväsjärjestelmä vuonna 1981 lopetettiin, sen ikä ilmiönä oli noin 300 vuotta.

Historiallisesta näkökulmasta kaikki teiden varsilla nykyisin olevat kilometripylyvät ovat melko uusia. Lukuun ottamatta joitakin harvoja Ruotsin ja Venäjän vallan ajan kiviä, teiden varsilla olevat kivipylyvät ovat alle 100 vuotta vanhoja, valtaosa huomattavasti nuorempia. Kivipylyväiden siirtoja on tehty vähintään 1960-luvulle saakka, jolloin niiden ikä nykypaikallaan olisi vähintään noin 60 vuotta. Vain poikkeustapauksissa kivipylyväitä voi löytää teiden varsilta alle 8–10 metrin etäisyydellä

ajoradasta, mikä osoittaa sen, että pääosa pylväistä on pystytetty nykyisille paikoilleen vuoden 1963 jälkeen ja senkin jälkeen kivipylväitä on saatettu siirtää. Ero pylväiden iässä Ruotsiin verrattuna on siis melko huomattava, koska Suomessa on pyritty yhtenäisyyteen ja vanhemmat pylväät on yleensä poistettu uudistusten yhteydessä. Erityisesti näin on toimittu 1830-luvulla, 1920-luvulla ja järjestelmästä luopumisen jälkeen 1980-luvulla. Historiallisesta arvosta on helppo sanoa varmasti, että ilmiönä teiden mittaus ja etäisyyksien merkitseminen on kulttuurihistoriallisesti arvokas. Se kuvastaa lähes kaikkia muita yhteiskunnan ilmiöitä: vallanpitäjien vaihtumista, itäisen ja läntisen kulttuuripiirin vaikutuksia, mittayksikköjen muuttumista, hallinto- ja sotaväen tarpeita, elinkeinoelämän kehitystä, väestön ja liikenteen määrän kasvua ja konkreettisesti teiden rakentamisen muutoksia.

Tämän pitkäikäisen ja ilmeisen tärkeän ilmiön ja järjestelmän esineellisen perinteen arvottaminen on epäselvässä tilassa. Ruotsin lakien perintönä myös Venäjän vallan ajan sekä itsenäisen Suomen lakien mukaan tien merkkejä olivat tienviitat, etäisyyspatsaat ja kestikievaritaulut. Kilometripylväiden historiallisen arvon todentamista vaikeuttaa tiedon puute. Varsinkin itsenäisyyden ajan tienrakennus on muuttanut teiden linjauksia, mikä vaikuttanut siten, että pylväitä on siirretty useampia kertoja eli niiden alkuperäistä sijaintipaikkaa ja ikää on vaikea tai lähes mahdoton selvittää. Samalla osa kivipylväistä on jäänyt tieraunioille. Nykyisillä ”kaksi-numeroisilla” teillä, joista monet tiejaksot on rakennettu vuoden 1981 jälkeen, ei käytännössä voi olla ”alkuperäisellä ja aidolla” sijainnilla olevia kivipylväitä. Koska kilometripylväät on alun perin asetettu jollekin tiejaksolle, suunnilleen tasavälisenä ketjuna, missä numerot (=kilometrit) muodostavat jatkuvan sarjan kummastakin päästä, on selvää, että puutteet ja poikkeukset alkuperäisestä alentavat historiallista arvoa.

Kilometripylväiden arvoluokitusta voi hahmotella ”Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle”-selvityksen pohjalta. Se on laadittu Liikenneviraston (nykyisin Väylävirasto) toimialueen museokohteiden arvottamiseen yhteismitallisilla kriteereillä.⁹²

Kriteeristö on jaettu kahteen:

- Yleiskriteerit
 - Valtion toiminnan ja tehtävien ilmentäminen
 - Historiallisen keskusvallan symbolointi
 - Kansallisen identiteetin merkittävä ilmentäminen
 - Kansainvälisten sopimusten ja lakisääteisen suojelun toteuttaminen
- Luonnekriteerit
 - Harvinaisuus
 - Tyypillisuus
 - Edustavuus
 - Alkuperäisyshistoriallinen todistusvoimaisuus
 - Historiallinen kerroksisuus

Lisäksi on luokiteltu muita kriteereitä, kuten liittyminen RKY-kohteisiin, sijoittuminen väylänpidon muiden arvokohteiden lähelle, sijoittuminen valtakunnallisesti arvokkaille maisema-alueille tai maakunnallisesti arvokkaille rakennetun ympäristön tai maiseman kohteille. Vielä tämän lisäksi on mainittu kriteerit: kohteen korkea ikä, sijoittuminen väyläverkon eritasoisille osille, olemassa oleva matkailullinen

⁹² Hyvärinen 2017, 40–53.

käyttö ja kohteen sijainti yleisön hyvin ja turvallisesti saavutettavissa. Kriteerien käytöstä ja tulkinnasta mainitaan erikseen maankäyttö- ja rakennuslakiin ja valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin perustavan inventoinnin valtakunnallisista rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY-kohteet). Käytännössä tämä tarkoittaa, että kilometripylväät ja muut tiemerkit aidoilla paikoillaan arvotetaan korkeammalle kuin esimerkiksi yksittäinen kilometripylväs tai pylväsjojo erillisenä kohteena.

Kriteeristöä ”Yleiskriteerit” voi poimia helposti ylläesitetystä etäisyyspylväiden historiaa koskien seuraavan tiivistelmän:

- Valtion toiminnan ja tehtävien ilmentäminen
 - Aikakaudella 1556 (tai aikaisemmin) – 1600. Keskusvalta Ruotsin hallinnon, verotuksen ja sodankäynnit tarpeet.
 - 1600–1700-luvuilla postin ja kievariasetuksen etäisyysmittaus ja sen merkintä, valtion lääninhallinnon valvoma tieverkon rakentaminen ja laajentaminen pohjoiseen ja itään. (nykyisin kiinteäksi muinaisjään-nökseksi arvotettu tiestö), tiemittaukset.
 - 1800-lvulla tieverkon täydentäminen sisävesi- ja rautatieliikennettä palvelemaan, venäläiset tiemittaukset, tiemerkit ja mitat. Siirtyminen yleiseurooppalaiseen kilometrimittaukseen.
 - 1900–2000-luvuilla suomalainen tielainsäädäntö 1918, valtatieluokitus 1938, ”nykyaikaisen tieverkon” rakentaminen 1960–1980-luvuilla, EU-eurooppalainen vaikutus lainsäädäntöön ja tiemerkkeihin, turvallisuus- ja ympäristönäkökulmat.
- Historiallisen keskusvallan symbolointi
 - Keskiajalta Ruotsin valta toi länsieurooppalaiset käytännöt; keskusvaltaa symboloivat puolustuslinnat ja niitä yhdistävä tieverkko etäisyysmittauksineen ja -pylväineen. Kievarilaitos, posti ja puolustus olivat keskusvallan funktioita.
 - 1800-luvulla säilyi Ruotsin laki, mutta uusi keskusvalta ”käänsi” tieverkon (ja rautatien ja sisävesiliikenteen, erityisesti Saimaan kanavan) Pietari-keskeiseksi ja merkitsi tiet omilla mitoillaan ja merkeilläään.
 - Itsenäisen Suomen aikana tiepito siirtyi asteittain, lopulta vuonna 1958 myös paikallisteiden hoidon osalta valtion vastuulle.
 - Tienpitäjänä valtio on tallentanut tieperinnettä (museotiet, museosillat, museoradat, Mobilia).
- Kansallisen identiteetin merkittävä ilmentäminen
 - Pietari Brahen ja Anders Chydeniuksen ajamat tierakennukset Pohjanmaalla 1600- ja 1700-luvuilla.
 - Tielaki 1918 yhtenä itsenäistyneen Suomen ensimmäisistä laeista ja tienpidon siirtyminen valtion hoitoon.
 - Tieverkon mittaus 1926–1931 ja merkitseminen omalla kansallisella tiemerkestöllä, joka poikkesi huomattavasti naapurimaissa käytetyistä.
 - 1938 valta- ja kantatieuudistus.
- Kansainvälisten sopimusten ja lakisääteisen suojelun toteuttaminen
- RKY-kohteet
- Pääsääntöisesti kansainväliset sopimukset eivät koske tien kulttuuriperintöä

Luonnekriteerit täydentävät ylläesitettyä yleiskriteeristöä. Ne on laadittu siten, että kukin luonnekriteeri on kuvattu eritasoisena ja pisteytetty. Pisteytys on 0–3, jossa

3 on paras ja 0 huonoin. Yhteispistemäärää ei ole tarkoitus laskea, vaan kukin osio on itsenäinen. Luonnekriteeristö vaatii käytännössä konkreettisen kohteen, siis tässä tapauksessa etäisyyspylvään tai paremminkin tiejakson, jolla on säilynyt etäisyyspylväitä. Periaatteellisella tasolla voi kuitenkin hahmottaa, voiko joku tiemerkkikohde luokitua arvokohteeksi.

Tässä tarkastelussa olennainen heikkous on, että itsenäisyyden ajan kivipylväät edustavat etäisyyspatsaiden tai -taulujen jatkuvuudesta (noin 350 vuotta) vain noin 50 vuoden jaksoa, jonka aikana kerrostuneisuutta on myös havaittavissa. Usein on keskusteltu siitä, onko käytöstä poisjääneessä kivipylväässä graffiti tai tägi pelkää sotkua vai kerrostuneisuutta. Useimmin kai on päädytty siihen, että se on kerrostuneisuutta, joka ei ole mitään syytä poistaa, koska se osoittaa jonkun aikakauden ihmisten suhtautumista kilometripylväisiin.

- Harvinaisuus: kohde on ollut rakentamisajankohtanaan yleinen, mutta harvinaistunut (1 piste.)⁹³
- Tyypillisuus: kohde on historiallisesti ja alueellisesti hyvin tyypillinen ja rakennettu tiehallinnon tyyppiirroksin (3 pistettä.)
- Edustavuus: kohde edustaa tienpitäjän kyseisellä alueella ja aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä (1–3 pistettä riippuen yksilöidystä kohteesta.)
- Alkuperäisyys: kohde on menettänyt osittain rakentamisajankohtansa fyysiset erityispiirteet eikä ole enää alkuperäisessä käytössä, mutta osittain tyyppiirroksien mukainen asu on nähtävissä. (0–3 pistettä yksilöidyn kohteen mukaan.)⁹⁴
- Historiallinen todistusvoimaisuus: kohteen merkitys on valtakunnallinen, mutta epävarmuus säilyneiden kivipylväiden alkuperäisyydestä tekee todistusvoiman arvioinnin mahdottomaksi, ennen kuin kilometripylvään ja tiejakson historia on tutkittu. (1–2 pistettä.)
- Historiallinen kerroksisuus: kohteessa on näkyvissä (siis alkuperäisellä paikallaan olevissa kivipylväissä, jos sellaisia Suomesta tutkimuksin löytyy) eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät väylänpitoon liittyvän rakentamisen, hoidon ja käytön historian jatkuvuutta. (1–3 pistettä.)

Muista kriteereistä voi todeta, että osa säilyneistä kilometripylväistä saattaa olla (ja onkin joillakin museoteilla) merkitty valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luetteloon. Museoteilla olevat pylväät voivat sijoitua valtakunnallisesti merkittäviin maisema-alueisiin ja museotie sinänsä muodostaa väylänpidon historian kannalta arvokkaan ja moni-ilmeisen kerrostuneen kokonaisuuden rajatulla alueella. Myös muualla saattaa löytyä vastaavia sijainteja. Kiviset kilometripylväät eivät ole kovin iäkkäitä, varsinkin jos ikää mitataan pylvään pystyttämisen varsinaiseen tehtäväänsä. Museoteilläkään ei ole yleensä aidosti vanhoja pylväitä, vaan ne on pystytetty vuoden 1982 jälkeen. Yleisessä käytössä olevien teiden varsilla yleisön on käytännössä lähes mahdoton muuten saavuttaa kilometripylväitä tai muita tiemerkkejä kuin ohiajamalla. Kaikilla museoteilla on opastuspaikka, jossa kohde on opastettu ja pysäköinti järjestetty.

⁹³ Tähän on olemassa myös poikkeuksia, kuten paikallisesti tehdyt omat kilometripylväsmerkinnät ennen tyyppiirroksia ja valtakunnallista yhtenäistämistä 1920-luvun kuluessa.

⁹⁴ Puupylväät ovat kadonneet kaikki, lähes kaikki itsenäisyyttä edeltävältä ajalta olevat merkit ovat kadonneet hävittämisen seurauksena, itsenäisyyden ajan kivipylväiden alkuperäistä asemaa ei tunneta, merkinnät ovat mielivaltaisia jne.

Kun järjestelmä on lopetettu, kivisiä pylväitä on jäänyt tuntemattomia määriä aidoille sijainneilleen, mutta osa on voitu siirtää uuteen paikkaan tai hävitetty. Käytännössä lähes kaikkialla puiset, betoniset ja metalliset kilometripylväät ovat tuhoutuneet ja vain kivipylväitä on jäljellä. Historiallisen arvon näkökulmasta kaikki kilometripylvästyypit ovat samanarvoisia, myös niiden paikat. Uusia kivi- ja puupylväitä on voitu nostalgiamielessä pystyttää. Käytössä olevilla teillä ne mitä ilmeisimmin ovat edelleen valtion omaisuutta. Lakkautetuilla teillä ne ovat lain mukaan maanomistajan omaisuutta, mikäli ne ovat tietä lakkautettaessa jääneet paikalleen.

Vanhoja tiemerkkejä tunnetaan vähän. Syynä on ensisijaisesti, että historiallisia tielinjoja on inventoitu vähän. Kaksi tunnetuinta inventoitua tielinjaa ovat Suuri rantatie Turusta Viipuriin (Vaalimaalle)⁹⁵ ja Hämeen Härkätie Turusta Hämeen linnaan.⁹⁶ Suurella rantatiellä havaittiin 10 välimatkapylvästä tai niiden paikkaa, joista 8 oli 1700-luvulta ja kaksi 1860-luvulta. Rajamerkkejä havaittiin 21 kappaletta sekä Espoon kartanon tienviitta. Lisäksi rajamerkkeinä usein ovat olleet sillat. Niistä useat on korvattu rummuilla, jolloin merkit ovat kadonneet. Kannattaa myös huomata, että näissä inventoinneissa ei ole lainkaan inventoitu 1900-luvun kilometripylväitä.

6.1 Historiallisen ajan muinaisjäännökset ja muinaismuistolainsäädäntö

Muinaismuistolain (295/1963) 2 §:ssä on luettelo kiinteistä muinaisjäännöksistä, mutta laissa ei anneta niille ikärajaa. Laissa käytetään sanamuotoja ”muinaisilta ajoilta peräisin oleva”, ”muinainen”, ”ihmisten muinoin tekemä” ja ”muinaisaikainen”. Yhtenäisen alimman ikärajan määrittäminen ei ole pidetty tarpeellisena, ja sana ”muinainen” tarkoittaa myös, että siihen voidaan lukea myöhäisemmältäkin ajalta olevia jäännöksiä. Sadan vuoden ikärajaa on pidetty ohjeellisena käytännön perussääntönä kiinteitä muinaisjäännöksiä määriteltäessä. Sana ”jäännös” viittaa siihen, että kiinteän muinaisjäännöksen tulisi olla hylätty ja käytöstä pois jäänyt.⁹⁷ Historiallisen ajan muinaisjäännöskohteet ovat tietyssä mielessä usein edelleen ”käytössä”. Tästä ovat esimerkkinä keskiajalta periytyvä, yhä liikennöity maantie. Tällöin rauhoituksen kohteena ovat kohteeseen liittyvät vanhat kulttuurikerrokset ja hylätyt rakenteet.⁹⁸ Historiallisen ajan inventoinnin tärkeintä lähdeaineistoa ovat tutkimuskirjallisuus ja eri-ikäiset kartat selityksineen. Yksityiskohtaiseen historiallisten lähteiden arkistotutkimukseen on vain harvoissa tapauksissa ollut mahdollisuus.⁹⁹

6.2 Liikenteeseen liittyvät muinaisjäännökset

”muinaisten huomattavien kulkuteiden, tienviittojen ja siltojen sekä vartiotuli- ja muiden sellaisten laitteiden jäännökset” (MML 2 § 8 mom.)

⁹⁵ Salminen 1991 ja 1993.

⁹⁶ Masonen 1989.

⁹⁷ Vrt. Ruotsin laki kulturminnen.

⁹⁸ Niukkanen 2009, 13.

⁹⁹ Niukkanen 2009, 13.

”muinaisilta ajoilta peräisin olevat asumusten jäännökset sekä asuin- ja työpaikat, niin myös muodostumat, jotka ovat syntyneet sellaisten asumusten tai paikkojen käyttämisestä” (MML 2 § 5 mom.)

Näihin kahteen muinaismuistolain kohtaan kiteytyy tieliikenteen ympäristön suo-
jelu muinaismuistolaissa. Kulkuväylien historia, muodostuminen ja kehitys liittyvät
yhteiskunnan vaiheisiin ja yhdyskuntarakenteeseen. Ne ovat sidoksissa myös so-
tahistoriaan sekä elinkeinojen, kaupan ja teollisuuden historiaan. Varsinkin autois-
tuminen on muuttanut tieverkon luonnetta ja maisemaa. Liikenteen vilkastuminen
ja uudet kulkuneuvot ovat vaatineet yhä leveämpiä, kantavampia ja tehokkaampia
kulkuväyliä. Yleensä kulkuväylää on levennetty ja paranneltu, jolloin vanhat raken-
teet on purettu tai ne ovat jääneet uusien alle. Vanha tie on tällöin olemassa aino-
astaan linjauksena. Joskus vanha tieura on jäänyt syrjään ja vähitellen yhä vähem-
mälle käytölle esimerkiksi yksityistienä, mutta oikaisujen myötä tien vanhoja osia
on jäänyt maastoon hylättyinä ns. tieraunioina. Muinaismuistolain mukaan muinai-
sen kulkutien tulee olla ”huomattava”, jotta se voidaan luokitella kiinteäksi mui-
naisjäännökseksi. Muinaismuistolaki ei ole aina välttämättä paras tai ainoa ratkaisu
vanhan tien tms. säilyttämiseksi. Historiallisia tielinjoja on mahdollista säilyttää
myös kaavoituksen keinoin, ja siltoja ja muita rakennelmia voidaan suojella raken-
nussuojelulla.¹⁰⁰ Muinaismuistolaki määrittelee melko yksiselitteisesti, mitkä tie-
liikenteen elementit ovat muinaisjäännöksiä eli siis lain ”automaattisessa” suoje-
lussa. Kilometripylväät ovat osa tietä, eivätkä itsenäinen elementti.

6.3 Tien varren palvelut

Jo 1300-luvulla oli teiden varsilla tavernoita tiellä liikkuja palvelemissa. Kestikieva-
riasetus annettiin vuonna 1649. Krouvit olivat yksityisiä, verotettavia anniskelu-
paikkoja. Kipparit olivat rannikko- ja saaristoväylien varsien merikrouveja. Vuonna
1686 saivat aateliston rälssitilat oikeuden perustaa verovapaita krouveja. Näistä
sanotaan: ”Ennen 1800-luvun puoltaväliä rakennettujen (ohjeellinen ikäraja) kes-
tikievarien, krouvien ja kipparien jäännökset ovat kiinteitä muinaisjäännöksiä.”¹⁰¹
Tätä ohjeistusta tarkennettiin 2017: ”Muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia
kiinteitä muinaisjäännöksiä ovat Suomen keskiaikaisia ja uuden ajan alun maakun-
tia ja niiden linnoja, kirkkoja, kaupunkeja ja kyliä yhdistäneen maantieverkoston
käytöstä jääneet osat ja rakenteet sekä maantieverkoston liittyvät krouvien/kes-
tikievarien, siltojen, siltarumpujen ja siltaportaiden jäännökset.”¹⁰²

6.4 Tiehen liittyvät merkkikivet

Aikaisemmin on esitelty tien merkkikivien historia. Ensimmäisenä vuoden 1649
kestikievarijärjestyksessä määrättiin, että maanteiden varteen tuli asettaa kivet pe-
ninkulman välein. Manttaalipyöky on rajakivi, jolla osoitettiin talonpojille tienhoi-
torasitteeksi määrätyn tienosan pituus. Tien reunassa rasiterajan merkinä ole-
vaan, yleensä 30–70 cm korkeaan pyökyyn hakattiin esimerkiksi kylän nimi ja tilan
rekisterinumero, tilan silloisen omistajan nimikirjaimet tai tienhoito-osuuden pi-
tuus. Manttaalipyökyt otettiin käyttöön mahdollisesti 1600-luvun puolimaissa.

¹⁰⁰ Niukkanen 2009, 95.

¹⁰¹ Niukkanen 2009, 96.

¹⁰² Museovirasto ohje 2017, 7.

Merkkikivistä muinaismuistoja ovat: ”Vähintään noin sata vuotta vanhat (ohjeellinen ikäraja) välimatkapylväät, manttaalipyökit ja muut teihin liittyvät merkkikivet ovat kiinteitä muinaisjäännöksiä. Ensisijaisena tavoitteena on kiven säilyttäminen alkuperäisellä paikallaan, mutta pakottavista syistä esimerkiksi tien leventämisen yhteydessä voidaan kivi siirtää kauemmas, kuitenkin mahdollisimman lähelle alkuperäistä paikkaansa. Mikäli kivi on jossakin vaiheessa kaatunut, on sen pystyyn nostaminen ja puhdistaminen sammalesta suotava toimenpide.”¹⁰³

6.5 Tiet ja polut

Varsinaiset maantiet kehittyivät keskiajalla rautakauden paikallis- ja kaukoreiteistä kruunun kehittäessä tieverkkoa palvelemaan hallintoa ja asutuspolitiikkaa. Historialliset tiet näkyvät vanhoilla kartoilla tarkemmin vasta 1600-luvulta lähtien.

Suomen keskiaikaiseen ja uuden ajan taitteen maantieverkoston kuuluvat ainakin seuraavat tiet:

- 1) Suuri rantatie Turusta Viipuriin,
- 2) Ylinen Viipurintie Viipurista Hämeenlinnaan,
- 3) Hämeen Härkätie Turusta Hämeenlinnaan,
- 4) Suuri Savontie Savonlinnasta Hämeenlinnaan,
- 5) Huovintie Turusta Ulvilaan,
- 6) Huovintie Ulvilasta Korsholmaan,
- 7) Kyrönkankaantie (Hämeenkankaantie) Korsholmasta Hämeenlinnaan (mukaan luettuna haarat Karkusta Mouhijärven kautta Hämeenkyröön ja Pirkkalasta Kokemäenjokea pitkin Ulvilaan),
- 8) Hiidentie Hämeenlinnasta Akaan ja Lempäälän kautta Tammerkoscalle,
- 9) tie Urjalasta Punkalaitumelle,
- 10) tie Urjalasta Kylmäkosken kautta Akaalle,
- 11) tie Kangasalta Orivedelle,
- 12) tie Pälkäneeltä Sahalahden kautta Kuhmalahdelle ja
- 13) tie Viipurista Olavinlinnaan

Uuden ajan alun teitä ovat lisäksi ainakin:

- 14) Turusta Ruotsiin saaristomeren yli kulkevan reitin maalinjaus Turusta Kustaviin,
- 15) Turun ja Ulvilan välinen rantatie,
- 16) Kokemäeltä Virttaalle Pyhäjärven koillispuolitse kulkenut tie,
- 17) Oripään ja Someron välinen tie,
- 18) Hämeentie Hämeenlinnasta Vantaanjoen suulle,
- 19) Meritie Hämeenlinnan alueelta Lopen kautta Vihtiin (mukaan luettuna haarat Raaseporiin ja Espoonkartanoon),
- 20) tie Hollolasta Porvooseen Mäntsälän jokea seuraten,
- 21) tie Asikkalasta Päijänteen takaiseen Hämeeseen,
- 22) Vanha Laukaantie Hämeestä Pälkäneen ja Jämsän kautta Keski-Suomeen ja
- 23) tie Yliseltä Viipurintieltä Jämsään.¹⁰⁴

¹⁰³ Niukkanen 2009, 201.

¹⁰⁴ Museovirasto 2017, 8, 9 (Viertola 1974, 39–60 mukaan).

Lapille ja Kainuulle tyypillisistä poluista ja pitkospuista koostuvista teistä muinaismuistolain tarkoittamia huomattavia teitä voivat olla osat laajempia alueita yhdistävistä historiallisista kaukoreiteistä. Muinaismuistolain mukainen suojelu kohdentuu polkujen alkuperäisen luonteensa säilyttäneisiin osiin, jotka ilmentävät teiden historiallista käyttöä, sijoittumista ja suhdetta ympäristöön. Suojelu: "Muinaismuistolain mukaan muinaisen kulkutien tulee olla "huomattava" saadakseen muinaismuistostatuksen. Huomattavuus viitanee tien merkittävyyteen sen historiallisessa ja maantieteellisessä kontekstissa... Tällä perusteella kiinteitä muinaisjäännöksiä ovat ainakin keskiaikaisen ja uuden ajan alun maantienverkoston sekä vanhojen kaukoreittien jäännökset. Polkumaiset reitit ovat käytön vähentyessä tai loputtua saattaneet hävitä lähes kokonaan näkyvistä. Vanhoissa metsissä niihin voi liittyä mäntyihin tehtyjä pilkkamerkintöjä; myös nämä merkkipuut ovat rauhoitettuja..." Muinaismuistolain tarkoittamien teiden lähtökohtana voidaan pitää 1700- ja 1800-luvun vaihdetta vanhempaa "kärryajan" tiestöä, joka on Etelä-Suomen osalta yleispiirteisesti selvitettävissä kartoista.

Tiet ovat hankalasti määriteltäviä muinaisjäännöskohteita, koska niiden linjaukset ovat usein käytössä ja tiejaksot ovat eri tavoin säilyneitä. Yleisestä käytöstä pois jääneet tieosuudet ovat kiinteitä muinaisjäännöksiä. Yleisessä käytössä olevia teitä ei luokitella muinaisjäännöksiksi, mutta niihin saattaa periaatteessa sisältyä lain tarkoittamia rakenteita ja vanhoja rakennekerroksia, jolloin tiekerrokseen kajottaessa tulee ottaa huomioon mahdollinen dokumentointi- ja näytteidenottotarve. Käytössä olevaan kulttuurihistoriallisesti merkittävään tielinjaukseen tai -pohjaan ei tule tehdä tien historiallista luonnetta tai maisemallista arvoa vaarantavia toimenpiteitä, ja tien lähiympäristöä on käsiteltävä sen tasoisesti, että se vastaa tien luonnetta. Tavalliset kunnostustoimenpiteet ja tienkäyttäjien turvallisuuden vaatimat toimet ovat sallittuja. Historiallinen tie, joka on edelleen käytössä, voi olla myös museotiekohde. Talvitiet eivät ole kiinteitä muinaisjäännöksiä, mutta keski- ja uuden ajan alun maantieverkkoon kuuluneisiin talviteihin liittyvien kiinteiden rakenteiden jäännökset taas voivat olla.¹⁰⁵

Yllä mainitun historiallisen tiestön kulkua on selvitelty suhteessa nykyajan tieverkkoon melko monin paikoin. Tässäkin selvityksessä on viitattu Hämeen Härkätien ja Suuren rantatien inventointeihin.¹⁰⁶ Lisäksi on ainakin Huovintien linjauksia selvitetty.¹⁰⁷ Joillakin alueilla Suomessa on tehty maakunnallisia tai kunnallisia karttatutkimuksia kuten esimerkiksi Pirkanmaalta ja Vantaalta.¹⁰⁸ Kaavoitusta varten on maakuntaliitoissa tehty historiallisista teistä yleiskatsauksen luonteisia selvityksiä todennäköisesti koko maan alueella, esimerkiksi vuonna 2014 julkaistu Tien päällä, Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit.¹⁰⁹ Myös teiden rakennusten ja parannusten tarpeisiin on inventoitu muinaismuistoja. Ainakin joissakin tapauksissa, esimerkiksi Museoviraston yleisinventoinnissa yksittäistä tierakennusta varten,¹¹⁰ muinaisjäännösten lisäksi inventoinnissa paikannettiin kolme kilometripylvästä Laitilasta ja neljä Mynämäeltä. Museoviraston suositti niiden säilyttämistä tai siirtämistä sopivaan maastokohtaan lähelle niiden alkuperäistä sijaintipaikkaa, huolimatta siitä, että pylväät kuvamateriaalin perusteella on siirretty paikoilleen aikaisintaan 1960-luvulla. Näiden yllä lueteltujen historiallisten tielinjojen varsilla todennäköisesti voi olla jäljellä tiehen liittyviä merkkejä tai ainakin niiden

¹⁰⁵ Museovirasto 2017, 7.

¹⁰⁶ Masonen 1989 ja Salminen 1991 ja 1993.

¹⁰⁷ Salminen Tapio, 1993, Huovintie Satakunnassa.

¹⁰⁸ Luoto 2011 ja Suhonen 2007.

¹⁰⁹ Tien päällä 2014.

¹¹⁰ Museovirasto 2011.

jäänteitä. Kokonaisuutena historiallisten teiden tiemerkkien olemassaolo, arvo ja kunto eivät selviä ilman jatkoselvityksiä.

Museoviraston on julkaissut vuonna 2017 ohjeen Historialliset tiet,¹¹¹ jonka päämääränä on selkeyttää ja yhtenäistää historiallisten teiden suojeluun, määrittelyyn, rajaamiseen ja nimeämiseen liittyviä käytäntöjä. Tarkoituksena on helpottaa sekä kohteiden inventointia maastossa että viemistä muinaisjäännösrekisteriin. Keskustelussa oppaan tekijän kanssa korostuivat seuraavat asiat: yhtään kilometripylvästä ei ole erikseen suojeltu, mutta pylväät pitäisi huomioida inventointien yhteydessä osaksi vanhaa tielinjausta. Kilometripylväitä ei pitäisi siirtää uusien tielinjausten varteen, vaan säilyttää niillä sijoillaan, missä ne tällä hetkellä ovat; ottaen huomioon luonnollisesti turvallisuustekijät ja pylväiden tuhoutumisen estäminen. Lisäksi jotkut tiet on merkitty asemakaavassa s-merkinnällä, mutta kilometripylväitä ei näissäkään tapauksissa yleensä lueta erikseen suojelun piiriin ja käytännön toimenpiteissä niihin ei ehkä osata suhtautua suojelukohteen osina.

Muinaisjäännösrekisterissä tiet sijoittuvat seuraavasti:

Kiinteä muinaisjäännös

- Käytöstä jäänyt keskiajan tai uuden ajan alun maantie ja sillanjäännös.
- Kiinteänä muinaisjäännöksenä rauhoitettuun asuin- tai työpaikkaan olennaisesti liittyvä tiejäännös.

Mahdollinen muinaisjäännös

- Inventoimaton käytöstä jäänyt keskiajan tai uuden ajan alun maantie.

Muu kulttuuriperintökohde

- Käytössä oleva keskiajan tai uuden ajan alun maantie.
- Käytöstä jäänyt 1700- ja 1800-luvun vaihdetta vanhempi tie (maakunnallinen tie, kylästä kylään ja kirkolle johtavat paikallistie).

Oppaan mukaan historialliset tiet ovat muinaisjäännösrekisterissä joko kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita kulttuuriperintökohteita. Muu kulttuuriperintökohde on vain suositus, jonka kaavoittaja joko huomioi tai ei. Periaatteessa kaavoittaja siis voi jättää ehdotuksen huomiotta ja tehdä pylväille mitä haluaa. S-merkinnällä olevien kilometripylväiden kanssa pitää luonnollisesti toimia kaavamääräyksen mukaan. Selittävänä tekijänä tälle voi mainita erityisesti kilometripylväiden verraten nuoren iän, joka lähes poikkeuksetta rajaa ne historiallisen tien ikärajan ulkopuolelle. 1930-luvun kilometripylväät eivät (vielä) ole Museoviraston arkeologisen kulttuuriperinnön intressissä, eikä niitä suojaa mikään määräys. Kuitenkin todettiin, että kilometripylväiden suojelua pitää pohtia, kun käsite ”muu (arkeologinen) kulttuuriperintökohde” on epäselvä. Kokonaisuutena keskustelussa todettiin, että tarve valtakunnan tason linjaukselle ja ohjeelle on olemassa.

Suomen muinaismuistolaki määrittelee melko yksiselitteisesti, että kiinteät muinaisjäännökset ovat rauhoitettu muistoina Suomen aikaisemmasta asutuksesta ja historiasta. Ilman muinaismuistolain nojalla annettua lupaa, on kiinteän muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistami-

¹¹¹ Museovirasto 2017.

nen ja muu siihen kajoaminen kielletty. Aiemmin mainittu Ruotsin Vägverketin projekti luonto- ja kulttuuriympäristön säilyttämisestä määrittelee, että Ruotsissa peninkulmapatsaiden ja muiden tienpitokivien hoito on erikoiskoulutetun henkilöstön tehtävä. Hoito on käytännössä kivien puhdistamista, mutta myös kallistuneiden tai kaatuneiden kivien oikaiseminen ja pystyyn nostaminen kuuluu hoitoon kuten myös rikkoutuneiden patsasjalustojen kivien palauttaminen. Hoito veloitetaan suorittamaan ammattikoulutetun henkilökunnan toimin. Tiukan kuuloiseen vaatimukseen vaikuttaa tietysti, että vanhimmat näistä merkkikivistä ovat Ruotsin kulttuurimistolain suojelemia ”kiinteitä muinaismuistoja”.¹¹²

Kuitenkin melkein paradoksaalisesti, mitä lähemmäs nykypäivää tullaan, sen hankalammaksi kulttuurihistoriallisten kohteiden tunnistaminen muuttuu. Samanlainen tiemerkki voi olla muinaismuistolain suojelun piirissä tai sitten ei, riippuen onko tie, jolla merkki on, käytössä tai ei. Miten luonnossa voi tunnistaa muinaismuistolain ”historiallisen tien”? Käytännössä tuskin mitenkään, ellei ole käytössä tiestön perustietoja. Lisäksi kilometripylväs on vain yksi tienvarren potentiaalisista suojeleukohteista. Ainakin rajakiviä ja manttaalikiviä löytyy sekä uusien että vanhojen historiallisten teiden varsilta. Myös tien osaksi arvotetut kestikievarien jäännökset pitäisi pystyä tunnistamaan. Toisaalta olisi hyvä varautua myös siihen, tieliikenteen jatkuvan muutoksen logiikan kannalta, että osa nykyisistä tielinjauksista siirtyy tie-raunioksi lähitulevaisuudessa. Ja tämä muutos maanteistä lakkautetuksi tieksi jatkuu, vaikka ei ehkä aivan samalla nopeudella kuin 1960–1980-luvulla.

6.6 Museotiet

Väylävirasto säilyttää tie-, rautatie- ja vesitieliikenteen kulttuuriperintöä erityisinä arvokohteina. Arvokohteita pyritään säilyttämään kunnossa, jossa ne pystyvät siirtämään liikenteen kulttuuriperintöä tuleville sukupolville. Kuitenkin ne poikkeavat muinaismuistolain periaatteista olennaisesti, koska ne ovat jatkuvassa käytössä ja kohteet voivat olla selvästi muinaismuistojen ohjeellista ikärajaa nuorempia. Väyläverkon käytössä olevia arvokohteita pidetään kunnossa elinkaaritehokkaasti kulttuurihistorialliset arvot säilyttäen. Kunnossapito on suunnitelmallista ja pitkäjänteistä, mikä ylittää tavanomaisen huomioon ottamisen tason. Tiehallinto aloitti 1974 arvokkaiden tie- ja siltakohteiden kartoituksen. Työn tuloksena nimettiin museotoimikunta ja tiepiireihin museoyhdyshenkilöt. Tiemuseo perustettiin vuonna 1980. Vuosina 1979–1980 museotie-esityksiä tehtiin 60 tie- ja 101 siltakohteesta. Valintaperusteina olivat: 1) historiallinen arvo 2) miljööarvo 3) kohteen matkailullisuus. Kriteereitä on sittemmin tarkistettu. Museoteistä useat ovat RKY-kohteita eli valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kohteita valtioneuvosto päätöksen (2009) mukaan, yleensä osana suurempia tiekokonaisuuksia. Näitä suurempia kokonaisuuksia ovat: 1) Hämeen härkätie (Turku-Hämeen linna), 2) Hämeenkan-kaan- ja Kyrönkankaantie (Häme, Satakunta, Pohjanmaa), 3) Keisarintie (Oulu-Kajaanin linna), 4) Niskapietiläntie (Savonlinna-Viipuri po. Helsinki-Sortavala), 5) Pohjanmaan rantatie (Turku-Tukholma Pohjanlahden ympäri), 6) Suuri postitie (Turku-Tukholma), 7) Suuri rantatie (Turku-Viipuri), 8) Suuri Savontie (Hämeen linna-Olavinlinna) ja 9) Varkaantie (Huovintie, Turku-Ulvila). RKY-merkintä suojelee näitä tiekohteita siten, että maankäytön on sovelluttava alueen historialliseen kehitykseen ja alueen kulttuurihistorialliset arvot on turvattava. Käytännössä siis

¹¹² Vägverket 2006, 27.

esimerkiksi mahdollinen täydennysrakentaminen tai muut muutoksen on sopeutettava kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin.¹¹³

Ensimmäiset Tiehallinnon museokohteet valittiin vuonna 1982 silloin käytössä olleista teistä ja silloista. Museoteiden ja silloisen Tiehallinnon museokokoelmaa varten laadittiin "Tiehallinnon perinnetyön käsikirja".¹¹⁴ Sen mukaan museotie- ja -siltakokoelman tavoitteena on säilyttää Suomen tieverkon historiallisesti arvokaimmat ja edustavimmat osat. Ne ovat osa kulttuurimaisemaa ja -historiaa. Museoteiden ja -siltajen suojelu ei perustu lakiperustaiseen suojeluun vaan kohteiden vaalimiseen normaalin tienpidon osana.¹¹⁵ Kuitenkin maankäyttö- ja rakennuslain (1999/132) nojalla niissä voi olla suojeltuja kohteita. Museokohteilla noudatetaan yleistä museologista periaatetta, että ne pyritään säilyttämään museointihetken, siis vuoden 1982 asussa. Niihin ei tehdä muutoksia muutoin kuin liikenneturvallisuuden tai kohteiden säilymisen edistämiseksi. Käytännössä kohteissa on kuitenkin tapahtunut runsaastikin muutoksia, eikä niihin liittyviä toimenpiteitä ole aina onnistuneesti valvottu.¹¹⁶

Museokohteet on inventoitu karkeasti 1970-luvun lopulla museointia varten. Varsinainen inventointi tehtiin vuonna 2007.¹¹⁷ Koska kohteiden valinnan yhteydessä tehty inventointi oli karkeaa, ei tiedetä kilometripylväiden sijaintia, kuntoa tai olemassaoloa museointihetkellä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että museoteilla olevien kilometripylväiden sijaintipaikkaa ja ulkoasua on voitu muuttaa ja korjata museoinnin yhteydessä tai sen jälkeen. Uusintainventointeja on tehty 2010-luvulla, kun kohteille on tehty hoito- ja ylläpitosuunnitelmia ja kunnossapitosuunnitelmia. Varhaisemmissa inventoinneissa lähdettiin yleensä ajatuksesta, että kohteiden kilometripylväiden sijainti ja merkinnät ovat "alkuperäiset" eli siis 1920- ja 1930-lukujen taitteesta, ja pylväisiin on vuosina 1938 ja 1939 lisätty valta- tai kantatienumerot ja muutettu numeron kirjoitusasu. Kilometritaulujen oikeellisuuteen ei ole inventoinneissa puututtu. Menettelyä on tarkistettu vuosien kuluessa ja lähemmällä tarkastelulla jopa pääosa museoteiden varsilla nykyisin olevista pylväistä on pystytetty vasta museoinnin yhteydessä tai sen jälkeen, eivätkä niiden kilometrilukemat juurikaan vastaa teillä peruskarttojen mukaan aikoinaan olleita pylväitä.¹¹⁸

¹¹³ Museovirasto 2017, 4.

¹¹⁴ Liimatainen 2003.

¹¹⁵ Liimatainen 2003, 14.

¹¹⁶ Liimatainen 2003, 16, 17.

¹¹⁷ Liimatainen 2007.

¹¹⁸ Arvokohteet on esitelty havainnollisesti Väyläviraston tarinakartalla:

<https://vayla.fi/vaylista/aineistot/kartat/aikamatkalla-suomessa>. Museotie- ja -siltakohteiden hoito- ja ylläpitosuunnitelmat ja kunnossapitosuunnitelmat on julkaistu Doria-verkkopalvelussa: <https://www.doria.fi/>. Kilometripylväitä ja muita historiallisia tiemerkkejä ei yleensä ole systemaattisesti inventoitu osana suunnitelmia. Väyläviraston arvokohteista: Hyvärinen 2017; Hyvärinen, Onninen, Peltola & Pirinen 2018 ja Sälejäki-Hiekkänen, Heinonen & Virpimaa (toim.) 1986.



Kuva 47. Hämeen Härkätien museotiejaksolla Lietsa-Renko on ilmeisesti alkuperäiset 1930-luvun valtatie 10 kilometripylväät, mikä korostaa tien roolia entisenä valtatieenä. Kilometripylväiden etäisyysmerkinnät ovat Hämeenlinnasta Turkuun, mutta tienumero on peitetty. Tien pituus on kilometripylväiden ilmaisemana 163 kilometriä. Jaakko Teitin etappitiedoista laskettuna se oli 162 kilometriä vuosina 1555–1556. Etäisyysmerkinnät eivät ole voineet olla oikein kivisten kilometripylväiden käyttöaikana.



Kuva 48. Piippola-Saviselkä-museotien kilometripylväs. On epäselvää, minkä ikäinen pylväs on ja varmaa on, ettei se tai muutkaan pylväät ole peruskartan osoittamissa paikoissa. Oletettavasti pylväät on pystytetty vuoden 1982 jälkeen. Koska tiejakso on tallennettu Valtatie 4:n pääosin 1930-luvulla rakennettuna osana, siinä on todennäköisesti ollut aikoinaan "leveä kivipylväs" valtatie numerotunnuksin. Nämä pylväät taas on poistettu 1950-luvulla rakennetun uuden tielinjauksen jälkeen. Kuva Mikko Pentti.



Kuva 49. Fagervikin kartanon muotopuutarhan portti Fagervikin museotiellä ja kilometripylväs. Peruskartan mukaan pylvään paikkaa ei ole piirretty kartanon alueelle, mutta pylvästä kumpaankin suuntaan on pylväiden paikat merkitty tasan kilometrin päähän. Peruskarttoja piirrettäessä ohjeeseen kuului jättää kilometripylväät ja muut toisarvoiset kohteet piirtämättä liian "täysillä" alueilla. Portista ja kilometripylvästä on valokuva 1970-luvulta. Kilometripylväessä ei ole

merkitty kilometrejä, ehkä siksi, että muita karttaan merkittyjä pylväitä ei ole tallella. Numerot on peitetty melko äskettäin, koska Googlen Street View-kuvauksessa erottuva lukemat 12 Inkoosta ja 27 Tammisaaresta. Tienumeron kenttä on vain tällä läntisellä sivulla ja se on tyhjä. Samoin valokuvassa, joka on julkaistu vuonna 1985, erottuu numero 27 ja tienumeron kenttä tyhjänä.



Kuva 50. Valtatie 6 johti Helsingistä Sortavalaan vuoden 1938 tienumeroinnissa. Tie oli pituudeltaan 443 kilometriä. Sota katkaisi tien. Nykyisin maantie 6 vie Helsingistä Koskenkylän kautta Kajaaniin. Niskapietilän museotiejaksolla on entistetyt "leveät kivipylväät". Kilometrulukemat osoittavat Lappeenrantaan (68) ja mahdollisesti Joensuuhun (209), eli merkinnät kuvaavat tietä 1940-luvun lopulta "Karjalan pikatien" valmistumiseen. Pylvään asento tielinjaan nähden ei ole suorassa, mikä voi viitata sen uudelleen pystyttämiseen osana tien "entisöintiä", vaikka kiven etäisyys tienoijan oikealla puolella noin puoli metriä, kuten aikansa normit edellyttivät.



Kuva 51. Koiviston paikallistien varrella on neljä kivistä kilometripylvästä, joista kolme on malliltaan samankaltaisia, nelikulmaisia ja solakoita, korkeudeltaan noin 1,8-metrisiä. Vuoden 1885 tiemittauksen venäläisten kilometripylväiden pituus oli 3 kyynärää ja 1 ja $\frac{3}{4}$ korttelia eli noin 180 senttiä. Neljäs pylväs on tämän pylvään juurelle piiloutuva lyhyt numerolla varustettu pylväs, joka on ehkä

manttaalikivi. Kilometripylväissä on kahdella sivulla sileäksi hakattu ja valkoiseksi maalattu alusta kilometrinumeroille. Pylväät on sijoitettu kulma tielle päin niin, että tiellä kulkijalle näkyy yksi kilometriluku. Korkeat pylväät ovat 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa käytettyä niin sanottua venäläistä mallia. Ne saattavat olla myös 1920- tai 1930-lukujen korjauksissa käytettyjä vanhempia pylväitä. Todennäköisesti pylväät on asetettu paikoilleen 1930-luvun tienkorjauksessa ja ne ovat alkuperäisillä sijoillaan.



Kuva 52. Koiviston paikallistien varrella on kolmesta "venäläispylväästä" yksi tuhoutunut inventaarin 2013 jälkeen. Sen ympärille on tasattu tonttiliittymä ja jäteastian paikka (ei näy kuvassa). Pylväs on ilmeisesti jo aikaisemmin katkennut maanrajasta ja on korjattu metallitapin avulla, joka näkyy pylvään vieressä. Pylvään yläosa on istutettu uudestaan ja siihen on kiinnitetty metalliset osoitenumerot 18.

6.7 Muut suojelukeinot

Suomen infrastruktuurikohteita säilyy käytännössä koko ajan myös suojelun, kaavoituksen ja alan lainsäädännön mukaisissa prosesseissa.¹¹⁹ Uusien maanteiden rakentamista Suomessa säätelee laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (572/2018) ja sen kanssa voimaantullut laki yksityisteistä (560/2018). Tienrakentamisessa on huomioitava muinaismuistolain 13 §. Lisäksi laki liikennejärjestelmästä 17 §:n mukaan yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Yleissuunnitelma (18 §) laaditaan, jos hankkeella on joko suuret vaikutukset tai sen vaikutuksia ei ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleissuunnitelmassa (19 §) esitetään selvitys mm. tien vaikutuksesta ympäristöön.

¹¹⁹ Härö, Ryyppö, 2015, 36, 37.

Käytössä olevien keskiaikaisten ja uuden ajan alun maanteiden sekä muiden historiallisten teiden tai niiden jäännösten suojelussa sovelletaan maankäyttöhankkeen toteuttajan kanssa neuvotellen Museoviraston ohjeistamia muiden kulttuuriperintökohteiden kaavamerkintöjä ja -määräyksiä. Museoviranomaiset voivat esittää, että muut kulttuuriperintökohteet suojellaan kaavassa maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) keinoin. Käytössä olevien historiallisten teiden osalta voidaan käyttää esimerkiksi seuraavaa kaavanmerkintää ja -määräystä:

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

Kaikenlaiset rakennustyöt teiden ympäristössä ovat mahdollisia, mutta ne pitää sovittaa tiemaisemaan ja ne eivät saa heikentää tiekokonaisuuden arvoa. Käytössä olevien historiallisten maanteiden suojelua koskevassa viranomaisyössä on huomioitava tielainsäädännön eli laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (572/2018) ja sen kanssa voimaantullut laki yksityisteistä (560/2018) ja lain yksityisistä teistä (15.6.1962/358) määräykset tienpidosta ja kunnostamisesta.¹²⁰ Muinaismuistolain ulkopuolelle jääviä tien- tai sillanjäännöksiä voidaan esittää suojeltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain tai rakennusperintölain keinoin.¹²¹

Tie laajasti ymmärrettynä siltoineen, tiemerkkeineen muine tiehen liittyvine rakenteineen voi siis olla suojattu muillakin normeilla kuin muinaismuistolain ”automaattisella” suojalla. Käytännössä, koska ei voida vaatia määräysten ja suojelun tunte-
musta maallikoilta, hyvä lähtökohta kaikkeen tien varsilta ja varsin edellä lueteltujen ”historiallisten tielinjojen” läheisyydessä, että kaikki, mikä on ihmiskäden työtä, rakennettua kulttuuriperinnettä, ansaitsee tulla kohdelluksi vaalien. Rakenteiden tunnistaminen ja ajoittaminen muinaismuistolain ”ohjeellisella 100 vuoden iällä” ei onnistu ilman tutkimusta ja tietoa. Jotta ei aiheuteta vahinkoa tai tehdä vastoin lain kirjainta ja henkeä on helpointa suhtautua kunnioituksella löytöihin.

Tämä tarkoittaa, että kilometripylväitäkin tulisi kohdella suunnilleen samalla tavoin, mitä sanotaan muinaisjäännöksistä: ”Ensisijaisena tavoitteena on kiven säilyttäminen alkuperäisellä paikallaan, mutta pakottavista syistä esimerkiksi tien leventämisen yhteydessä voidaan kivi siirtää kauemmas, kuitenkin mahdollisimman lähelle alkuperäistä paikkaansa. Mikäli kivi on jossakin vaiheessa kaatunut, on sen pystyyn nostaminen ja puhdistaminen sammalesta suotava toimenpide.” Vastaavasti kiellettyä on: ”kiinteän muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen.” Muuta kajoamista esimerkiksi voi olla kivimetripylvään maalaaminen, siihen maalatun ”tägin” tai jäkälän, historiallisen kerrostuman, poistaminen. Kiellettyä muuttamista voi olla esimerkiksi pylvään käyttö portinpylväänä tai mainospylväänä.

6.8 Retropylväät

Teiden varsille on pystytetty jonkin verran eri-ikäisten ja -tyyppisten pylväiden näköiskappaleita. Ne on varmasti pystytetty hyvässä tarkoituksessa ja voi ajatella,

¹²⁰ Museovirasto 2017, 9–11.

¹²¹ Museovirasto 2017, 7.

että ne elävöittävät kohdetta, jonka läheisyyteen ne on pystytetty. Ne eivät tietenkään kuulu näihin kulttuurihistoriallisiin kohteisiin, mutta erityisesti puupylväiden kohdalla voi pohtia esimerkiksi, että vanhassa puulaivassakaan ei käytännössä ole yhtään kölipuun ikäistä kylkilankkua eikä puusilloissa rakentamisaikaista kansilankkua. Puu kestää lahoamista aikansa, 15–30 vuotta, ja sen jälkeen se on pakko uusia. Tämä ei kuitenkaan välttämättä vähennä puusta tehdyn kohteen aitoutta, varsinkin jos kunnostustyö tehdään hyvin. Jos puupylväs on alkuperäisellä paikallaan ja varustettu alkuperäisillä merkinnöillään, se epäilemättä voi olla ”alkuperäinen”. Tuntuu kuitenkin arveluttavalta, että niitä on myös museoteillä, joista hoito-ohje sanoo, että ne säilytetään museointihetkensä, käytännössä usein vuoden 1982 asussaan. Toisaalta on vaikea tai mahdoton estää hyvässä tarkoituksessa tehtyjä, yleensä kotiseutuyhdistystyyppisten yhteisöjen, hankkeita virkistää kotiseutunsa perinnetuntemusta. Ehkä olisi kohtuullista edellyttää, että pystyttäjätaho ilmaisisi oman nimensä, pylvään tai pylväsrivin tarkoituksen, etäisyyskohteiden sijainnin sekä sitoutuisi hoitamaan tai maksamaan kohteen hoidosta. Tietenkään ilman asianmukaista lupaa ja sopimuksia ELY-keskuksen ja alueurakoitsijan kanssa ei pystyttäminen voi olla mahdollista.



Kuva 53. Koivistonkylän tien museotie Äänekoskella oli osa Kuopion ja Vaasan välistä tieyhteyttä, joka rakennettiin ratsupoluksi vuoteen 1787 mennessä. Nyt museotie on maantiestä 69 (ent. kantatie 69 vuodesta 1965) erkaneva lenkki. Museotien opastustaulun kentällä on muistomerkkinä retrokilometripylväs. Etäisyysmerkinnät ovat arvoitukselliset, mutta viittanevat lähinnä museotiejakson pituuteen. Kivipylväs näyttää vuoden 1938 tienumerouudistuksen aikaiselta, ja on pystytetty kivijalan päälle, josta määrättiin vuoden 1938 ohjeissa. Tämän kaltainen retrokilometripylväs lienee tulkittava muistomerkiksi?



Kuva 54. Pieksämäellä Pieksämäen lentopaikan (ent. Naarajärven lentokentän) ja Poliisien ajoharjoitteluradan vieressä Hietämäentiellä (mt 15250) on yksittäinen retropylväs. Kilometrit viittaavat tien pituuteen Kangasniementieltä (mt 447) Paltaseen. Etäisyyskilpien numeroiden formaatti ei ole minkään aikaisemman määräyksen mukainen. Olavi Pakarinen kirjoittaa, että vuonna 2002 Etelä-Savon Jäppilä-Kotamäki-tielle on pystytetty noin 10 kilomerin matkalle puisten kilometripylväiden näköiskopiot.¹²² Näitä retropylväitä löytynee paljonkin?



Kuva 55. Hämeen Härkätien Porras-Renko-museotiejaksolle Nummenkylän eteläreunaan on pystytetty sinänsä varsin oikeaoppinen retro-kievaripatsas. Lukemat ovat kilometrejä. Varhaisimmilla aikoina puuetäisyyspaalujen mittayksikkönä oli virsta. Vuonna 1888 Venäjällä (ja Suomessa) siirryttiin mittayksikkönä kilometriin, ja tämän tyyppiset kievaripatsaat säilyivät kilometreillä varustettuna käytössä ainakin 1926–1932 tehtyyn mittaukseen asti. Tästä eteenpäin jo harvinaistuneet kievarit merkittiin peltikylteillä.

¹²² Pakarinen 2007, 25.



Kuva 56. "Vanhalla Vaasan tiellä", joka 1960-luvulle asti oli osa vt 3:a, (13145, Sasintie-Pinsiönkankaantie) on yksi yksittäinen pylväs. Tienumero ja pohjaväri ovat kuluneet tunnistamattomiksi. Kilometritaulussa voi arvella ylemmän numeron oleva 19, alempaa ei pysty tunnistamaan. Etäisyys voi olla Kyröskoskelle tai Tampereelle? Pylväs on poikkeuksellisen hienosti lohkottu. Sijainti on aivan tienreunassa (kuvan alareunassa näkyy tienpiennar) varmastikin 1930-luvun ohjeistuksen mukaisesti. Voidaanko tämä säilymä katsoa nykyään muistomerkitseksi? Voisiko joku järjestäytynyt yhteisö "adoptoida monumentin"? Pylväs on kuitenkin maantiehen kuuluvalla alueella, joten se on alueurakoisijan hoidossa, jolloin muut kuin alueurakoisija tai hänen alihankkijansa eivät voi sitä hoitaa. Hoito parhaimmillaan on, että pylväs pidetään suorana pystyssä. Maantieltä roiskuvan kuran voisi puhdistaa vedellä. Numerot eivät enää kerro mitään, koska ne eivät erotu.

7 Yhteenveto

Etäisyydenmittaus ja sen merkitseminen tielle on pitkäaikainen käytäntö, joka jatkuu edelleen. Jo varhaisissa laeissa tiehen liitettiin mukaan rakenteita kulkijoiden opastamiseksi. Ensin piti merkitä kestiekievarit ja sen jälkeen peninkulmat. Myöhemmin lakeihin tulivat rajamerkit, suojakivet ja kaiteet. Etäisyydenmittaus on tehty useita kertoja, ensin Ruotsin kuningaskunnan, sen jälkeen Venäjän keisarikunnan ja sitten itsenäistyneen Suomen toimeksi panemana. Jo siitä, että valtiotoimijoita on useita, voi arvata, että ilmiö on kerrostunut hallintovallan mukaan. Tähän ovat liittyneet myös mittayksikön muutokset. Kilometrit tulivat mittayksiköksi Venäjän mittayksikköuudistuksessa vuonna 1888. Etäisyysmerkeillä on ollut kansallista merkitystä ja arvoa, mitä hyvin osoittaa, että Venäjän vallattua Ruotsilta sen itäiset alueet eli nykyisen Suomen, etäisyyspatsaat piti nopeasti muuttaa venäläisiksi paikallisen hallinnon vastalauseista huolimatta. Etäisyyspatsaiden uusiin liittyi myös merkittävä muutos, että valtio maksoi etäisyyspylväät. Itsenäistynyt Suomi ei halunnut käyttää venäläisiä kilometripylväitä vaan kehitti omia merkkejään.

Esineellisenä perintönä itsenäistyneelle Suomelle siirtyi melko vähän entisten emämaiden tiemerkeistä. Suomen alueella oli käytetty paljon puisia etäisyys-, raja-, kestiekievari ja tienviittapatsaita, jotka ovat aikojen kuluessa tuhoutuneet luonnollisesti. Toisaalta puupatsaita käytettiin, koska ne olivat helppoja hävittää sodan syttyessä ja halpoja pystyttää ja uusia tarpeen mukaan. Käytännössä vanhimpia kivisiä ruotsalaisia virstanpylväitä on säilynyt satunnaisesti, koska ne piti hävittää Venäjän vallan alkupuolella. Voidaan olettaa, että niitä voi löytyä vanhojen historiallisten teiden linjauksilta ehjinä, kaatuneina tai rikottuina paljonkin. Sen sijaan Venäjän vallan loppuaikoina yleistyneitä kivisiä patsaita vaikuttaisi olevan paljonkin, varsinkin kun niitä on monesti uudelleenkäytetty merkintöjä muuttamalla.

Etäisyyspatsaiden nimi muuttui kilometripylväiksi Venäjän vallan loppuaikoina. Ajallisena kerrostumana kilometripylväät ovat melko ohut kerros. Itsenäistyneessä Suomessa annettiin ohjeet vuonna 1921 kilometrien mittaamisesta ja merkkipyloväiden pystyttämistä. Vauhtia järjestelmän yhtenäistäminen sai kuitenkin vasta valtion otettua suuremman roolin 1926–1932 toteutetun mittauksen yhteydessä. Meidän nykyisin parhaiten tuntemamme kilometripylväsjärjestelmä valmistui viimeisissäkin lääneissä vuonna 1932 ja lopetettiin jo vuonna 1981. Tähän lyhyeenkin jaksoonkin sisältyy useita selvästi erottuvia historiallisia kerrostumia. Alueellisena ilmiönä itsenäisyyden ajan kilometripylväsjärjestelmä näyttäytyy eri lailla maan etelä- ja keskiosissa verrattuna Pohjois-Suomeen. Tietyvästi Lapin tiepiirissä on kaksi kivistä kilometripylvästä, jotka molemmat ovat muistomerkkejä 1990-luvulta. Lapissa ei käytetty lainkaan kivipyloväitä ja siellä järjestelmä ulottui kyläteillekin. Muualla Suomessa keskityttiin vilkkaimmin liikennöityihin teihin ja teiden luokat erottuivat jo siinä, että valta- ja A-kantateillä käytettiin ”leveitä” kivipyloväitä. Kilometripylväsjärjestelmästä luopuminen ei merkinnyt tie-etäisyyksien mittaamisen tai merkinnän lopettamista vaan nämä toiminnot jatkuvat uudistuneina.

Järjestelmänä kilometripylväiden hoito lopetettiin lähinnä kahdesta syystä: Sen ylläpitoa pidettiin kalliina ja se tuli tarpeettomaksi, kun sitä korvaavat ja tarkemmat viranomaisjärjestelmät otettiin käyttöön. Järjestelmä rappeutui jo 1970-luvun aikana ennen varsinaista lopettamispäätöstä. Tärkein kustannustekijä oli kivipyloväiden siirrot, joita tarvittiin paljon vilkkaan tierakennuskauden aikana. Historiallisesti

itsenäisyysajan kilometripylväsjärjestelmä alkaa lähestyä Muinaismuistolaissa mainittua ”ohjeellista sadan vuoden ikää”, vaikka todennäköisesti suurin osa kilometripylväistä tai niiden jäänteistä ei ole enää niillä sijainneilla, minne ne vuosien 1921–1932 aikana on pystytetty. Kokonaisuutena etäisyyden mittaaminen ja merkitseminen osana tienpitoa ja erityisesti osana kansallista tienpitoa on kulttuurihistoriallisesti merkittävä ilmiö.

Lakien ja normien näkökulmasta ilmiö on melko yksinkertainen. Vanhat Ruotsin yleislait määrsivät Suomen itsenäistymiseen saakka, millaisia teiden piti olla, mitä tiehen kuului ja kuka niitä hoiti. Nykyiset lait, laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (572/2018) ja sen kanssa voimaantullut laki yksityisteistä (560/2018), laki Väylävirastosta (13.1.2009/862) ja tieliikennelaki (729/2018) määrittelevät, että valtio omistaa ja maksaa maantienpidon. Tiepitoon kuuluvat myös tiemerkit. Omistajan valtaa käyttää Väylävirasto tieoikeuden perusteella. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaavat alueensa tienpidon hoitamisesta ja hoitotyö määritellään urakka-asiakirjassa. Alueurakoitsija tekee urakka-asiakirjassa mainitut tehtävät alihankkijoidensa kanssa. Sopimuksissa voi olla mainittu kivisten kilometripylväiden hoito, joka muodostuu niiden suoristamisesta, puhdistamisesta ja maalaamisesta. Varsinaisesti, onko pylväät mainittu urakkasopimuksessa vai ei, ei ole merkitystä. Pylväät hoidetaan, jos ne on mainittu ja mikäli ei, niiden annetaan olla ennallaan. Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle vaaditaan ELY-keskuksen lupa.

Kulttuurihistoriallisina jäänteinä kilometripylväitä vaalitaan museoteillä. Käytännössä museoteidenkin kilometripylväät saattavat olla niiden museointihetken (1982) jälkeen paikalleen asetettuja, kuten olikin ohjeistettu kilometripylväsjärjestelmän lopetusmääräyksessä. Välttämättä jälkikäteen pystytetyt pylväät eivät ole samaa tyyppiä, joka tiellä 1980-luvun alussa on ollut. Saattaa myös olla, etteivät uudet pylväät vastaa sitäkään retrohenkistä ajatusta, että niille olisi palautettu jonkin varhaisemman ajankohdan pylväiden näköiskopiot. Usein jää myös epäselväksi, mitä kilometrilukemat tarkoittavat, ja onko niillä jotain yhteyttä paikalla aikoinaan olleiden pylväiden lukemiin.

Muinaismuistolain suojelu kohdistuu vain käytöstä pois jääneisiin teihin ja niiden rakennelmiin, kuten tiemerkkeihin. Suomen historialliset tiet on lueteltu. Muinaismuistolaki määrää melko selkeästi, mitä saa ja mitä ei saa tälle rakennetulle kulttuuriperinnölle tehdä. Nykyinen laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä velvoittaa selvittämään mahdolliset muinaisjäänteet tielinjoilta ennen niiden rakentamista. Tämä menettely toisaalta tuo esiin varmasti runsaasti historiallisia teitä ja niihin liittyviä rakenteita, varmasti myös eri-ikäisiä kilometripylväitä tai niiden paikkoja. Museovirasto ei ole vielä määritellyt suhtautumista näihin uudempiin, käytännössä 1930-luvulta lähtien pystytettyihin kilometripylväisiin tai muihin tiemerkkeihin. Monet tienvarsien rajapatsaista ja -merkeistä sen sijaan voivat olla muinaismuistorekisterissä, mutta kovin kattavia merkinnät eivät ole. Satunnaisten kirjallisuushavaintojen mukaan, Museovirasto on inventoinut tietöiden yhteydessä tielinjojen muinaisjäännöksiä ja samalla huomionut uudetkin kivimetripylväät, riippumatta siitä, onko niiden sijainnin ikä tunnistettavissa. Pylväistä on annettu ohje, ettei niitä saa siirtää ja jos on pakko, siirto tulee tehdä mahdollisimman lyhyenä ja siten, että pylvään paikka tien pituussuunnassa säilyy.

Historiallisista etäisyysmerkeistä ei ole yhtenäistä opasta, inventointia tai toimintaohjeistusta. Oletettavasti peruselementit, historiallisten teiden linjaukset suhteessa nykyiseen maantieverkkoon, löytyvät kaavoitus- tai erityisselvityksistä, mutta tieto

on sirpaloitunutta ja nähtävästi eritasoista. Ainakin Etelä-Suomen alueelta on karttatietoa 1700-luvulta alkaen virstanpatsaiden ja kilometripylväiden sijainneista. Historiallisia tielinjoja on inventoitu melko vähän ja niissä ei ole tietoja ”uusista” etäisyysmerkeistä. Vanhoja 1600–1700-lukujen etäisyyspatsaita tai niiden paikkoja ja rajamerkkejä tunnetaan inventointien perusteella, mutta ajallinen kerrostuma on hyvin vajavainen ilmiön keston nähden. On varsin epäselvää, millä perustella kilometripylväitä on jätetty maantieverkolle, kuinka paljon niitä on, missä niitä on ja mikä on niiden kunto. Ohjeistus tästäkin näkökulmasta saattaisi edistää tiemerkkien säilymistä tuleville sukupolville.

Lähteet

Anvisningar för byggnad och underhåll av vägar 1920. Statens Järnvägar Särtryck nr 204.

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.

Häro, Mikko; Ryyppö, Minna 2015. *Valtion strateginen kulttuurihistoriallinen kiinteistövarallisuus.* Helsinki.

Kuninkaan tiekartasto Suomesta 1790 2010. toim. Harju, Erkki-Sakari, Lappalainen, Jussi T. Helsinki.

Laki yleisistä teistä, 21.5.1954 (243/1952), Finlex.

Lehtola, Kaarle Fredrik 1934. *Tietyöt.* Helsinki.

Lehtola, Kaarle Fredrik 1947. *Maarakennustyöt.* Helsinki.

Lehtola, Kaarle Fredrik 1952. *Tienrakennus.* Helsinki.

Lehtipuu, Eero 1979. Kilometripylväät odottavat uutta tulemistaan. *Tie- ja liikenne 6/1979*, s. 207–218.

Lehtipuu, Eero 1980. *Kilometripylväät, Katsaus kilometripylväiden nykytilanteeseen ja ehdotuksia järjestelmän kehittämiseksi.* Tie- ja vesirakennushallitus, Liikennetoimisto, TVH 741976. Helsinki.

Liimatainen, Kirsi 2003. *Tiehallinnon perinnetyön käsikirja.* Helsinki.

Liimatainen, Kirsi 2007. *Tiehallinnon museotiet ja -sillat.* Helsinki.

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

Lönnroth, Arvo 1927. *Tiekäsikirja.* Helsinki.

Masonen, Jaakko 1989. *Hämeen Härkätie, Synty ja varhaisvaiheet.* Helsinki.

Masonen, Jaakko; Antila, Kimmo; Kallio, Veikko; Mauranen, Tapani 1999. *Soraa, työtä, hevosia.* Helsinki.

Mauranen, Tapani (toim.) 1999. Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Helsinki.

Miettinen, J., 1925. *Maantien kunnossapito.* Hämeenlinna.

Museovirasto 2011. *Laitila ja Mynämäki, vt 8:n ohituskaistat ja rinnakkaistiet, arkeologinen yleisinventointi 20.–29.6.2011.*

Museovirasto 2017. *Historialliset tiet, Ohje*. Verkossa: <https://www.museovirasto.fi/uploads/Meista/Julkaisut/historialliset-tiet-ohje-2017.pdf>.

Niukkanen, Marianna 2009. *Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset*. Helsinki. Verkossa: <https://www.museovirasto.fi/uploads/Meista/Julkaisut/hist-ajan-muinaisjaannokset.pdf>.

Nordin, Stefan 1996. Milstolpar I Norden, teoksessa *Braut 1. Nordiske vejhistoriske studier*, toim. Vellev, Jens, Denmark.

Pakarinen, Olavi 2007. *Tieopasteet kautta aikojen*. Mikkeli.

Palin, H. N. 1926. *Handledning i vägbyggnad*. Tukholma.

Salminen, Tapio 1991. *Suuren rantatien inventointi*. Tampere.

Salminen, Tapio 1993. *Huovintie Satakunnassa*. Pori.

Salminen, Tapio 1993. *Suuri rantatie, Stora strandvägen*. Helsinki.

Salminen, Tapio 1993. *Pohjanmaan kautta: tie ja tieliikenne Pohjanmaalla keskiajalta 1990-luvulle*. Vaasa.

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

Suhonen, V-P 2007. *Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007*. Helsinki.

Suomen asetuskokoelma 1918 N:o 147, Laki teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla.

Suomen asetuskokoelma n:o 165–166, Tielaki, Laki entisten maanteiden ottamisesta valtion haltuun.

Suomen Kuvalehti 2010, *Minne katosivat oikeat kilometripylväät*. Verkossa: <https://suomenkuvalehti.fi/kotimaa/minne-katosivat-oikeat-kilometripylvaat> (luettu 5.1.2023).

Sälejoki-Hiekkänen, Leena; Heinonen, Jaakko & Virpimaa, Risto (toim.) 1986. *Tie yhdistää*. Tiemuseon julkaisuja 2. TVH, Helsinki.

Vägmärken – en historia av trä, sten och runor 2022. Verkkosivu: <https://sverige-reportage.com/2022/05/29/vagmarken-en-historia-av-tra-sten-och-runor/>.

Tie- ja vesirakennukset, *Tie- ja vesirakennushallituksen kertomus sen johdonalaisista töistä 1926–1932*. Helsinki.

Tie- ja vesirakennushallitus, Käyttöosasto, K-20, 22.5.1981.

Tie- ja vesirakennushallitus, *Lausunto kilometripylväsjärjestelmästä 9.6.1981*, Museotoimikunta.

Tiekomitea, 1921, Opas maanteitä koskevien lakisäännösten soveltamisesta ja maantien kunnossapitotyön suorittamisessa tielautakuntia, nimismiehiä ja urakoitsijoita varten. Helsinki.

Tielainsäädäntö, Selityksineen tielakiin 1931. (toim. E. von Bonsdorff & O. Martinkainen). Porvoo.

Tien päällä, Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit 2014. Verkkojulkaisu: <https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/01/Tien-paalla-Uudenmaan-kulttuurihistoriallisesti-arvokkaat-tiet-ja-reitit.pdf>.

Valta- ja A-kantateiden numeroiminen 1938. TVH:n kuvallinen ohje. Mobilian arkisto.

Viertola, Juhani 1974. *Suomen teiden historia I, Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen.* Helsinki.

Vilkuna, Janne 2007. *Yhteinen kulttuuriperintömme, Museologia tänään.* Suomen museoliiton julkaisuja 57. Hämeenlinna.

Vägverket, 2006. *Mål och mått för natur- och kulturmiljö kvalitet, Driftområde Fagersta.* Ruotsi.

Väyläviraston kokoelmat, Mobilia.

Yleiset tiet, Tutkimus, rakentaminen ja kunnossapito. (Karl Snellman) 1917. Helsinki.



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-056-2
www.vayla.fi