



Espoonkartanon sillat Sågbro ja Qvarnbro, Espoo

Hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU





Espoonkartanon sillat Sångbro ja Qvarnbro, Espoo Hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ
LAURA SOOSALU

RAPORTEJA 85 | 2012

**ESPOONKARTANON SILLAT SÅGBRO JA QVARNBRO, ESPOO
HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

Taitto: Mervi Koivula

Kansikuva: Martti Piltz

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/12

© Affecto Finland Oy Karttakeskus, Lupa L4377

© Liikennevirasto 2012

© Suomen ympäristökeskus 2012

ISBN 978-952-257-604-0 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-604-0

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

Sisältö

1 Lähtötiedot	9
1.1 Sågbron ja Qvarnbron sijainti	9
1.2 Sågbron nimeäminen museosillaksi	10
1.3 Sågbron ja Qvarnbron historialliset vaiheet	11
1.3.1 Museosillan siltapaikka	11
1.3.2 Espoonkartanon siltojen rakentaminen	14
1.3.3 Sågbron ja Qvarnbron rakenne	15
1.3.4 Siltojen vaiheet	18
1.3.5 Siltojen ympäristön kiinteät muinaisjäännökset.....	18
1.3.6 Siltojen museaalinen arvo	19
1.3.7 Liikenneviraston museokohdekokoelma ja Espoonkartanon sillat	19
2 Alueen nykytilan kuvaus	21
2.1 Maankäytön nykytila	21
2.1.1 Kaavatilanne.....	21
2.1.2 Maanomistus.....	23
2.1.3 Siltojen ympäristön nykyinen maankäyttö	24
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö	24
2.3 Luonnonympäristö	27
2.4 Siltojen tekniset lähtökohdat	28
2.4.1 Siltojen perustiedot	28
2.4.2 Tien ja siltojen nykyinen kunnossapito	29
2.5 Liikkumisen turvallisuus	29
2.6 Opastus	30
2.6.1 Nykyinen museokohteiden opastus.....	30
2.7 Matkailu	31
2.7.1 Matkailu kaavoituksessa	31
2.7.2 Matkailupalveluiden kehittäminen.....	32
3 Siltojen hoito- ja ylläpitosuunnitelma	34
3.1 Tavoitteet	34
3.1.1 Sågbro ja Qvarnbro	34
3.1.2 Kulttuuriperintö	36
3.1.3 Maisema ja luonto	36
3.1.4 Maankäyttö	36
3.1.5 Liikenne.....	36
3.2 Siltojen ja niiden ympäristön hoito	37
3.2.1 Siltojen lähiympäristön jäsentely	37
3.2.2 Sillat ja niihin liittyvät rakenteet ja varusteet	37
3.2.3 Opastusalue	38
3.2.4 Maisemanhoito	39
3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet	39
3.3.1 Kohteen perustiedot.....	39
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet, siltaympäristö	39
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet	39
3.3.4 Talvihoito	39
3.3.5 Erikseen sovittavat alueurakan lisätyöt tai siltaurakat.....	39

3.4 Muille tahoille esitettävät toimenpidesuosituksset.....	40
3.4.1 Kaapeleiden omistajat	40
3.4.2 Espoon kaupunki.....	40
3.5 Siltaympäristön pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteet.....	41
3.6 Valaistus	42
3.7 Jatkotoimenpiteet.....	42
Lähdeluettelo	43

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 85/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisuaika Elokuu 2012		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Espoonkartanon sillat Sångbro ja Qvarnbro, Espoo Hoito- ja ylläpitosuunnitelma				
Tiivistelmä Sångbron museosilta, siltanumero U-127, Espoonkartanon silta II, sijaitsee yhdystiellä 11310 Muuralassa Espoossa. Se ylittää Mankinjoen Espoonkartanon pihapiirissä historiallisella Suurella Rantatiellä. Joki haarautuu kahteen uomaan kartanon kohdalla. Läntisen uoman ylittää Sångbro, joka saanut nimensä joki uomassa toimineen sahan mukaan. Itäisessä uomassa on mylly ja sen ylittää Qvarnbro. Espoonkartanon sillat ovat kylmäkivimuurina ladottuja kivihoivasiltoja. Niitä on yleisesti pidetty Suomen vanhimpina kivihoivasiltoina. Siltojen tai ainakin toisen niistä, todennäköisesti Qvarnbron, rakentaminen on aloitettu vuonna 1775, kun Ruotsin kuningas Kustaa III Eerikinretkellään osallistui sillan ja myllyn peruskivien laskeamiseen. Siltojen historiasta on julkaistu useita, hieman ristiriitaisia tietoja. Suuri Rantatie tunnetaan 1300-luvulta alkaen. Espoonkartano on perustettu vuonna 1556, mutta sitä eikä kartanon siltoja mainita Jaakko Teitin tie- ja kuninkaankartanoluetteloissa. Syynä on pidetty sitä, että kartano päätettiin perustaa valitusluettelon laatimisen jälkeen, vaikkakin samana vuonna. Espoonkartano on ollut suuri karja- ja maanviljelytila, jolla on ollut myös teollista toimintaa vuosisatojen ajan. Rakennuskanta on noin sadan vuoden takaisessa asussa. Sillat ja Suuri Rantatie Espoonkartanon kohdalla ovat säästyneet autoliikenteen raskaimmalta kuormitukselta, kun kaukoliikenne on siirtynyt jo viime vuosisadan alkupuolella uusille väylille. Sillat ovat jatkuvasti paikallisen liikenteen käytössä ja niillä on painorajoitus 16 tonnia. Sångbron alkuperäinen rakenne on silmämääräisesti ehjä. Sama havainto voidaan tehdä myös Qvarnbrosta. Siltojen kantavuutta kuitenkaan ei ole voitu selvittää. Siltojen säilyneisyys on kärsinyt siitä, että tien tasausviivaa on nostettu tien päällystyksen ja sen korjauksien yhteydessä jopa 70 senttimetriä. Tasausta on nostettu myös sillan museokokoelmaan valinnan, vuoden 1982, jälkeen. Tämän seurauksena kivipylväskaitteita on liikenneturvallisuuden takia jouduttu korottamaan metallirakenteisilla kaitteilla. Tasauksen nosto ja melko vilkas liikenne aiheuttavat fyysisiä ja visuaalisia vaurioita sekä sillalle että sen lähiympäristölle, erityisesti myllyrakennukselle. Visuaalisesti kohde ei ole kovin edustavassa kunnossa. Sillan ja sillaympäristön Suomen oloissa poikkeuksellisen loistokas ilme ovat palautettavissa melko rajallisin toimenpitein. Espoonkartanon alue siltoineen kuuluu Museoviraston rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY) ja yleiskaavassa sillalla on suojelumerkintä. Espoonkartanon maita kaavoitetaan asuinalueeksi. Se lisää koko rakennetun kulttuuriympäristön kuormitusta, mutta ei välttämättä uhkaa museosillan säilymistä. Espoonkartanon Sångbro edustaa Liikenneviraston museokohdekokonaisuudessa ajanjaksoa: "1600-1700-luvun tieverkon rakentaminen", mihin olennaisesti liittyivät aikajakson lopulla kivisillat. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Sångbro todisteena valtakunnallisen maantieverkon kehittämisestä, erityisesti kustavilaiselle aikakaudelle tyypillisen kaupan, sotilaskuljetuksien ja hallinnon liikenneyhteyksien rakentamisesta. Samalla Sångbro on myös osana Suomessa poikkeuksellisen suuren ja edustavan kuninkaankartanon rakennettua kulttuuriympäristöä. Suunnitelmassa on tarkasteltu myös Qvarnbrota, jota on Sångbron historiaselvityksen yhteydessä esitetty valittavaksi museosillaksi. Suunnitelmassa korostetaan sillan ja siltojen saavutettavuutta sekä Espoon kaupungin ulkoilu- ja virkistytymiskohteena, mutta myös Espoonkartanon palveluiden osana. Sillan ja siltojen kohtuullisen hyvä kunto ja viime vuosikymmeninä alentunut säilyneisyys museointihetken asusta edellyttävät hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon siltakokonaisuuden liittyminen tiehen sekä näiden liittyminen ympäristöönsä ja poikkeuksellisen arvokkaaseen kartanomaisemaan. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä sillan (kahden sillan muodostaman siltakokonaisuuden) ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi tienpitäjän, kunnan ja maanomistajien näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät sillaympäristön hoitotoimenpiteet sekä pitkän aikavälin tavoitteena kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja mahdolliselle peruskorjaukselle.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, suositukset				
ISBN (PDF) 978-952-257-604-0	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854	ISSN (painettu)
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-604-0		Kieli Suomi
Sivumäärä 43				
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika -			Painotalo -	

Esipuhe

Sågbron museosillan, Espoonkartanon silta II:n (U-127), hoito- ja ylläpitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Se on Liikenneviraston museotie- ja -siltakokoelmaan pysyvästi tallennetun museokohteen ympäristönhoidon ja kehittämisen suunnitelma. Vastaavat suunnitelmat on aikaisemmin tehty Pihtiputaan Heinäjoen ja Pyhtään Savukosken silloista ja kahdesta museotiestä.

Aikaisempia hoito- ja ylläpitosuunnitelmia laadittaessa on käynyt ilmi, että museokohteet ja niiden ympäristöt ovat yksilöllisiä ja poikkeavat toisistaan huomattavasti. Sågbronkin hoito- ja ylläpitosuunnitelma on tästä syystä edelleen pilottisuunnitelma. Sågbron kohdalla on myös pilotoitu historiaselvityksen ja hoitosuunnitelman tuottamista yhdistettynä kaksijaksoisena prosessina.

Sågbron hoito- ja ylläpitosuunnitelman ainutlaatuisuuteen vaikuttaa keskeisesti se, että silta on osa Espoon kaupungin arvokkaimpana pidettyä rakennettua kulttuuriympäristöä. Espoonkartanon rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyy Espoonkartanon silta I, Qvarnbro. Sågbron historiaselvityksessä on esitetty, että myös Qvarnbro liitettäisiin museokohdekokoomaan. Sågbron ylläpito- ja hoitosuunnitelman osana tässä raportissa siltoja on myös tarkasteltu yhtenä kaksiaukkoisena siltana niiden hoidon kannalta.

Arvokkaiden tiealueiden, museoteiden ja -siltajen säilyttäminen kuului aikaisemmin Tiehallinnon ja sen edeltäjävirastojen tavoitteisiin. Tehtävä on siirtynyt Liikennevirastolle. Liikenneviraston museotiet ja -sillat muodostavat perinne-esineistön ja niiden tietoaarvoa tukevien arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakunnallisen tieliikenteen perinnekokoelman.

Museotie- ja -siltakokoelman pitkäjänteiseksi hoitamiseksi ja säilyttämiseksi käynnistettiin vuonna 2006 projekti, jossa laadittiin perusselvitys museokohteiden tilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä varmistettiin kohteisiin liittyvien dokumenttien tallentuminen. Kohteiden arviointiin käytettiin museoteitä ja -siltoja varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa. Selvityksen pohjalta päätettiin, että kaikille pysyvästi tallennetuille museokohteille tehdään jatkotoimenpidesuunnitelmat kohteiden kunnossapidon ja hoidon pitkäaikaiseksi toteuttamiseksi.

Tilaaajan edustaja työssä on ollut perinnevastaava Marketta Hyvärinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz Mobiliasta.

Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut suunnitteluassistentti Mervi Koivula.

Suunnitelman tekijät tekivät kolme maastokatselmusta Espoonkartanon silloilla ja sen ympäristössä, missä yhteydessä tavattiin Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuurin tieinsinööri Olli-Pekka Tynkkynen, perinneyhdyshenkilö Soile Vilo ja tieinsinööri Tapani Angervuori sekä aluearkkitehti Merja Kiviluoto, suunnitteluinsinööri Markku Pasanen ja arkkitehti Piia Väyrynen Espoon kaupungista ja Pia Martikainen Esbogård Ab:stä. Lisäksi suunnitelman luonnos on esitelty Uudenmaan ELY-keskuksen aluevastaava Jarmo Puhariselle. Espoon kaupungin museon intendentin Tryggve Gestrinin ja Mobilian vt. amanuenssin Petra Kotron kanssa on keskusteltu useita kertoja Sågbron, Qvarnbron ja Espoonkartanon historiasta ja sen tutkimuksista sekä Espoonkartanon siltajen mahdollisesta kunnostamisesta ja tärkeimmistä historia-arvoista, joita kohteessa tulisi vaalia. Raportin kirjoitusvaiheessa kommentteja on saatu Espoon kaupungilta, Esbogård Ab:stä, tilaajalta, Uudenmaan ELY-keskuksesta ja Mobilian tutkijayhteisöstä.

Tampereella elokuussa 2012

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri

1 Lähtötiedot

1.1 Sågbron ja Qvarnbron sijainti

Espoonkartanon sillat Sågbro ja Qvarnbro sijaitsevat Espoon länsiosassa Kuninkaankartanontieellä. Mankinjoen ylittävät sillat ovat numeroltaan ja osoitteeltaan seuraavat:

- Espoon kartanon silta numero I, Qvarnbro, tieosoite 11310-001-01310
- Espoon kartanon silta numero II, Sågbro, tieosoite 11310-001-01250

Nämä sillat yhdessä Qvarnbron myllysiltaan liittyvän patosillan kanssa muodostavat historiallisesti ja ympäristöllisesti arvokkaan kokonaisuuden. Kuninkaankartanontie, Mankin–Muuralan maantie on toiminnalliselta luokaltaan yhdystie.

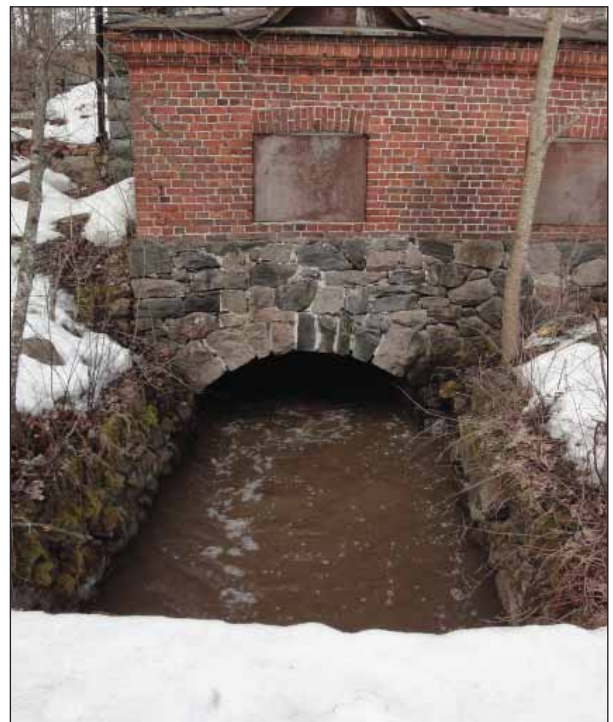
Espoonkartano on perustettu vuonna 1556 kuninkaankartanoksi eli maatalouden mallitilaksi. Siihen yhdistettiin kolmen kylän, Esboby, Mankbyn ja Träskbyn maat. Kartanon ympäristö on ollut asuttu huomattavasti varhaisemmista ajoista alkaen. Alueella on runsaasti muinaisjääniteitä.

Espoonkartanon sijaintiin ovat vaikuttaneet erityisesti joet, Mankinjoki ja Gumbölenjoki. Mankinjoki muodostaa kartanon kohdalle kosken, jota on aikojen kuluessa muokattu vesivoiman tarpeen mukaan. Myllyjä koskessa on ollut ainakin 1500-luvulta alkaen. Viimeistään kuninkaankartanon perustamisen yhteydessä Ruotsin itämaakuntien tärkein valtavyäly, Tukholman–Turun–Viipurintie on siirretty nykyiselle paikalleen. Mankinjoki haarautuu kosken yläpuolella kahteen haaraan. Kosken kummankin haaran ylittää silta. Aluksi sillat olivat puusiltoja, mutta kustavilaisen ajan uudistusprosessissa sillat on rakennettu kivisilloiksi. Kuninkaankartanon sijainti lähellä merta, yleisen maantien ja vesiväylän risteyksessä on tyypillinen.

Kartano on ollut merkittävien sukujen omistuksessa. Se on ollut paitsi suuri maanviljelystila, myös karjatila ja teollinen keskus. Teollisuutta edustavat juuri vesivoimasta käyttövoimansa saaneet saha- ja myllytuotanto.



Sågbron rakenteita. Kuva Laura Soosalu.



Qvarnbro, myllyrakennus ja Mankinjoen itäinen haara. Kuva Petra Kotro.

1.2 Sågbron nimeäminen museosillaksi

Sågbron museosilta on valittu Liikenneviraston (silloin Tie- ja vesirakennuslaitos, TVL) museokohdekoelmaan ensimmäisten kohteiden joukossa vuonna 1982. Sågbron siltaa on ehdotettu museosillaksi jo vuonna 1979. Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri ehdotti kiviholvisiltojen edustajaksi siltaa U-127 eli Sågbro. Ehdotuksen liitteenä on valokuva vuodelta 1967, Espoonkartanon silta II (U-127), mikä esittää Sågbrota. Silta on sijoitettu arvoluokkaan I.

Kohdekuvauksessa kerrotaan, että silta on ”Yksiaukkoinen kiviholvisilta Espoon kartanon vieressä vanhalla Turku–Viipuri välisellä ”Suurella Rantatiellä”. Rakennettu 1777, Uudenmaan ja kenties koko Suomen vanhin säilynyt kivisilta. Viereen järjestettävissä pieni pysähtymispaikka. Sillan kunto hyvä.”

Museokohdekoelman muodostamiskriteerit ovat vaihdelleet aikojen kuluessa. Kokoelman museaalisen arvon määrittämiseksi ja tallennusperusteiden yhtenäistämiseksi tehtiin selvitys vuonna 2006. Koelmalle luotiin Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikka.

Kokoelmapolitiikkaa sovellettiin museokohteiden arvaluokitukseen. Kohteet arvotettiin kolmeen tallennusluokkaan, joista Espoonkartanon Sågbro joutui määräaikaisesti säilytettävien luokkaan, sillasta olevien vähäisten tietojen vuoksi. Sillalle päätettiin tehdä historiaselvitys.

Sågbron silta sijaitsee tieliikennehistoriallisesti merkittävän Suuren Rantatien varrella. Suuri Rantatie on inventoitu vuonna 1991, ja siitä on tehty tieteellinen tutkimus. Espoon historiallista tieverkkoa on tutkinut Mikko Härö jo vuonna 1985. Erkki Härö on tehnyt Espoon kaupunginmuseon toimesta Espoon rakennuskulttuurin ja kulttuurimaiseman inventoinnin vuonna 1984. Tutkimukset toteavat, että Sågbron vieressä on toinen, hyvin samankaltainen silta, Qvarnbro, jota jostain syystä ei ole aikaisemmin tarkemmin tutkittu.



Esponkartanon sillat sijaitsevat Länsi-Espoossa Kuninkaankartanontielle.

Ehdotus Sågbron liittämisestä museokokoelmaan on tehty niin suppeiden selvitysten perusteella, että silta on valittu museokohteeksi vähintään puutteellisin tiedoin. Qvarnbrotta ei ole ehkä huomioitu ehdotusta tehtäessä siltakohteena lainkaan, tai sen on kuviteltu olevan huomattavasti nuorempi kuin Sågbro. Kuvauksessa ei ole mainittu lähteitä.

Qvarnbro on nostettu siltakohteena esille 1980–2000-luvuilla tehdyissä tutkimuksissa, ja historiatietojen perusteella sen on tulkittu olevan Suomen vanhin kiviholvisilta. Tutkimuksissa on myös esitetty, että Sågbro olisi rakennettu vasta Qvarnbron jälkeen, vuosien 1778–1816 välillä. Tämä kokoelman muodostamisen jälkeen syntynyt tietopohja ja Espoonkartanon silloista vuonna 2012 tehty historiaselvitys (Kotro, 2012) osoittavat, ettei siltoja ole perusteltua tarkastella erikseen, vaan sillat muodostavat kokonaisuuden, Espoonkartanon sillat.



Mankinjoessa virtaa vettä melko runsaasti läpi vuoden. Kuva on otettu tammikuussa 2011. Kuvattaessa lumessa näkyivät veden rajassa oletettavasti saukon jäljet. Kuva Martti Piltz.



Espoonkartanon Sågbro maastoutuu kesäaikaan lähes näkymättömiin jokilaakson rehevään kasvillisuuteen. Silta on vaikeasti tulkittavissa erääksi Suomen arvokkaimmista tieliikennehistoriallisiksi ja laajemmin kulttuurihistoriallisiksi kohteeksi. Sillan ja tien yleisilme eivät helpota havaittavuutta tai tulkittavuutta. Kuva Martti Piltz.

1.3 Sågbron ja Qvarnbron historialliset vaiheet

1.3.1 Museosillan siltapaikka

Varhainen asutus

Mankinjoen varsi on muinaista merenlahtea, joka on muokkautunut loivasti viettäväksi rinteiksi, joita on keskialjalta alkaen raivattu niityiksi ja pelloiksi. Alueen eteläosa eli Mankinmäen on karua ja kallioista maastoa, mutta Finnsinmäen, Espoonkartanon ja Sperringsin alueen kallioita reunustaa harjusoravyöhyke, jolta on jo kivikaudella valittu asuinpaikkoja.

Keskiajan lopulla Espoonkartanon alueelle oli vaikiintunut kolme kylää: Esboby (Espoon kylä), Mankby (Mankki) ja Träskby (Järvikylä). Asutus on saanut alkunsa nimenomaan alueen halki virtaavan Mankinjoen ja siihen yhtyvän Gumbölenjoen varsilla.



Rajaus Fredrik Johan Fonséenin laatimasta pitäjänkartasta vuodelta 1750. Alkuperäinen kartta on Ruotsin valtionarkistossa. Fonséenin karttaan on merkattu Sågbron alajuoksulle "såg qvarn" eli sahamylly ja Mankinjoen uomien itäpuolelle "hjul qvarn" eli pyörä-/ratasmylly ja "mjölnare stuga" eli myllärin tupa.

Espoonkartano

Kuningas Kustaa Vaasa ilmoitti Helsingissä 30.11.1555 päivätyllä kirjeellä haluavansa perustaa Suomen jokaiseen pitäjään kruunun karjakartanon, joiden avulla parannettaisiin maanviljelyksen tasoa maassa. Espoon kuninkaankartanon perustaminen vahvistettiin Espoon käräjillä 27.8.1556 ja kuninkaankartanon toiminta aloitettiin seuraavana vuonna.

Rannikkoseudun kuninkaankartanoille etsittiin tyypillisesti sijainti rannikon tuntumassa olevan koskipaikan äärestä maa- ja vesiteiden risteyksestä. Mankinjoen Kartanonkoski oli Uudenmaan parhaita koskipaikoja varhaisen vesivoiman käytön kannalta, ja siksi yksi syy kuninkaankartanon sijoittamiselle tälle alueelle.

1550-luvulla Espoon ja Mankin kylien talonpojilla oli Mankinjoen koskessa kolme pientä jalkamyllyä. Vuonna 1590 koskessa oli neljä myllyä, joissa oli yhteensä viisi paria kiviä. Myllypaikka oli samoihin aikoihin saanut tullimyllyn aseman. Todennäköisesti vuonna 1651 jalkamyllyn tilalle rakennettiin uudenaikaisempi ratasmylly.

Espoonkartanon sillat liittyvät kiinteästi Espoonkartanoon ja erityisesti sen saha- ja myllytoiminnan kehitykseen. Qvarnbro on nykyisin fyysisestikin kiinni Myllysilta- ja tierakenteessa.

Mankbyn ja Esbobyen kylätonttien asukkaat joutuivat väistymään Espoon kuninkaankartanon tieltä. Molempien kylätonttien sijainti löytyi uudelleen vasta Espoonkartanon alueen arkeologisessa inventoinnissa keväällä 2004.

Tielinjaus, sillat ja Espoonkartanon tuotantolaitokset

Suuren Rantatien (Tukholma–Turku–Viipuri) linjaus on syntynyt pitkän ajan kuluessa. Mankbyn peltojen halki kulkenut Suuri Rantatie siirrettiin luultavasti jo 1500-luvulla peltojen keskeltä länteen lähemmäs asutusta (Finnsin taloa).

Espoonkartanon siltojen kohdalla tien linjauksen voidaan tulkita muuttuneen hieman uuden myllyrakennuksen ja kiviholvisiltojen rakennusvaiheessa. Vuoden 1750 pitäjäkartassa on tien linjauksessa pieni kaari siirryttäessä Sågbronlta Qvarnbrolle. Vuoden 1779 tiluskartassa tien linja on sen sijaan suora, mikä liittyy kuitenkin viimeistään uuden myllyn rakentamiseen.

Espoonkartanon alueesta on laadittu tiluskartta vuosina 1687, 1779 ja 1832. Vuoden 1779 tiluskartassa erottuvat molemmat sillat ja uusi myllyrakennus. Peltoja esittävässä kartassa myllyn paikka ja patoallas ovat puutteellisesti merkityt. Tien linjaus Mankinjoen uomien kohdalla on täysin suora ja vastaa nykyistä linjausta. Lisäksi molemmat Espoonkartanon sillat on piirretty karttaan samanlaisina. Mikäli vain Qvarnbro olisi rakennettu kiviholvisillaksi vuoteen 1779 mennessä, ja Sågbron kohdalla olisi edelleen ollut vanha puusilta, olisi sillat voitu merkitä myös karttaan eri tavalla.



Rajaus vuoden 1779 Espoonkartanon tiluskartasta. Carl Hagströmin laatima kartta kartanon peltoalueista oli itse asiassa suunnitelmakartta, jossa keskeisiä olivat peltolohkot. Karttaan merkittiin vain osa alueen rakennuskannasta, sillä kartalla oli tarkoitus lähinnä osoittaa, mitkä peltolohkot olivat kunkin kartanon alustalaistalonpojan hoidettavana. Haggrén & Latikka 2004, 5. Alkuperäinen kartta on Kansallisarkistossa.

Vuosina 1832–1833 Espoonkartanon mailla pantiin toimeen isojako, jonka yhteydessä kartanon tilukset kartoitettiin. Myllyrakennus on piirretty suoraan kosken itäisen uoman jatkeeksi. Patoallas ja patosilta ovat ilmestyneet itäiseen uomaan. Myös Sågbron pohjoispuolella on pato, josta ei ole enää havaittavissa jäänteitä. Uudempi, betoninen pieni pato löytyy kauempaa Sågbron pohjoispuolelta.

Espoon kartano siirtyi maaherra Anders Henrik Ramsayn hallintaan vuonna 1756. Ramsay rakennutti kartanolle uuden päärakennuksen ja kehitti kartanon maataloutta. Kartano siirtyi Anders Ramsayn kuoltua tämän veljenpojalle Otto Vilhelm Ramsaylle. Hän päätti rakennuttaa kivrakennuksen kartanon päärakennukseksi. Rakennustyöt aloitettiin myllypadon puoleisesta, läntisestä siipirakennuksesta, joka on nykyisin kartanon päärakennus. Se valmistui 1797. Pienempi, itäinen siipirakennus valmistui 1801. Varsinaista päärakennusta ei kuitenkaan rakennettu. Nykyistä päärakennusta on laajennettu vuosina 1914–1915, jolloin sen ulkoasu on muotoutunut nykyisen klassistiseen asuunsa.

Vuonna 1909 kartanon maista muodostettiin Esbo gård Ab –niminen yhtiö, jonka omistuksessa kartano on tänäkin päivänä. Yhtiön osakkeet siirtyivät vuonna 1914 valtioneuvos August Ramsaylle. Hän käynnisti kartanolla mittavat laajennustyöt. Myös kartanoalueen puutarhaa uudistettiin 1900-luvun alkupuoliskolla.

Espoonkartanon siltojen länsipuolella Suuren Rantatien varrella on krouvi, joka merkitty vuoden 1779 tiluskarttaan. Se on peräisin 1700-luvulta, joskin rakennusta on muutettu 1920-luvulla. Suuren Rantatien krouveista sen lisäksi on säilynyt vain Porvoon maalaiskunnassa sijaitseva Mossakrogin pieni krouvi 1820-luvulta.

Sågbro on saanut nimensä Mankinjoen läntisen uoman sahoista. Kartanonkoskeen rakennettiin kaksi sahaa vuosina 1578 ja 1582. Sågbron ali kulkevan uoman alajuoksulla, lounaisrannalla ja uomien keskelle jäävällä pienellä saarella on luonnonkivistä rakennettua pengerrystä ja sahojen kivijalkojen jäänteitä. Vuonna 1582 perustettu saha oli käytössä pitkälle 1600-luvun jälkipuoliskolle. Vuoden 1750 pitäjänkarttaan saha on sijoitettu sanallisesti karttaan, *såg qvarn*. ”Sahamyly” viittaa vesisahaan, jossa voimanlähteenä on vesipyörä. Kartanon sahaustoiminta siirtyi 1750-luvulla Nuuksion Qvarnträskbäcketin niskaan. Kartanonkoskeen rakennettiin kuitenkin jälleen uusi saha todennäköisesti 1800-luvun alussa. Saha näkyy vuoden 1832 tiluskartassa. Kartanonkosken läntisessä uomassa eli Sågbron alajuoksulla oli saha aina 1900-luvun alkupuolelle asti, jolloin viimeisin saha rakennettiin kosken itäisen uoman myllyrakennuksen kylkeen.

Espoonkartanon päärakennus vuosien 1914–1915 uudistusten jälkeen. Kuva on otettu 1910-luvun lopulla tai 1920-luvulla. Oikealla uudistettu patosilta betonipilareineen ja teräskaiteineen. Kuva Museovirasto.



Vuonna 1756 toimitettiin Espoonkartanon tiluksilla katselmus ja arviointi kartanon tilasta. Siinä todetaan, että koskeen oli rakennettu jauhomylly, jossa oli kah- ta kiviparia pyörittävä ylävesiratas. Mylly oli käytössä ympäri vuoden, ja sitä piti kunnossa mylläri. Jauho- myllyn lisäksi kartanolla oli samassa koskessa vanha sahamylly, joka ei ollut enää käytössä. Anders Ram- say perkautti myllyn uoman vuonna 1758. Koski oli tällöin ”78 sylen pituinen ja siitä oli 10 syltä kalliota”. Koski oli jo aiemmin kaivettu neljänneskynnärän sy- vyiseksi, mutta Ramsay kaivautti sen koko kynnärän syvyiseksi. Hän rakennutti vanhan jauhomyllyn tilalle uuden myllyn, joka valmistui 1777. Uudessa mylly- sä oli neljä kiviparia, joita käytti pitäjän ensimmäinen vesiturbiini. Laitteisto oli kivistä rakennetussa mylly- huoneessa. Myllyrakennus seisoo paikallaan tänäkin päivänä.



Rajaus ilmakuva vuodelta 1924. Kuvan yläreunassa keskel- lä näkyy myllyrakennus ja sen vasempaan kylkeen rakennettu saharakennus. Kuvan keskellä näkyy lautatarha. Kuva Museo- virasto.

1.3.2 Espoonkartanon siltojen rakentaminen

Kustavilaisella ajalla (1771–1809) Suomessa ra- kennettiin enemmän maanteitä kuin koskaan aiem- min. Kiviholvisiltojen rakentaminen alkoi Suomessa 1700-luvun loppupuolella Espoonkartanon siltojen ja Tuovilan sillan (valmistunut 1781) rakentamisen myö- tä. Vaikka holvaustekniikka tunnettiin, kiviholvisil- lat eivät yleistyneet ennen kuin niiden rakentamiseen alettiin saada riittävästi varoja ja tukea valtiolta.

Teiden ja siltojen kunnossapidosta 1700- ja 1800-lu- vulla huolehtivat kärjäkunnat, ja teiden ja siltojen ra- kennusvelvollisuus oli jaettu pitäjäläisten kesken. Vel- vollisuudet oli jaettu suhteessa tilan manttaalilukuun. Niin sanotun teiden isojaon yhteydessä vuoden 1778 talvikärjillä Espoonkartanon omistanut maaherra An- ders Ramsay vaati, että hänen osuutensa tienpidosta tilansa lähellä tulisi oikeudenmukaisuuden nimissä ol- la pienempi kuin muiden, koska hän oli rakennuttanut Espoonkartanon alueella olleen vanhan puusillan ti- lalle kivisillan, joka oli maksanut hänelle huomattavia summia, ja jota ei vastedes tarvitsisi hoitaa.

Qvarnbron siipimuuri Espoonkartanon päärakennukselta päin katsottuna. Taustalla myllyrakennus. Qvarnbron holviaukko jää betonisen vesikourun taakse. Kuvassa näkyvää siipimuuria on korjailtu jälkeensä, sillä näkyvät kivet on lohkottu ja ladot- tu eri tavalla kuin 1775–1777 rakennetuissa osissa, ja muuri nousee korkeammalle kuin alkuperäinen tien taso eli sillan kansi. Kuva Petra Kotro.



1.3.3 Sågbron ja Qvarnbron rakenne

Sågbro

Sågbro on kylmämuurina rakennettu kiviholvisilta. Sekä Sågbron että Qvarnbron kiviholvit on tehty erikokoisista muokkaamattomista kivistä latomalla ne ilman laastia eli kylmämuurina. Holvit ovat melko karkeatekoisia.

Yleisin rakennuskivi Suomessa on graniitti. Rakentamisessa on tavallisesti käytetty paikkakunnalta saatavaa kiveä, minkä vuoksi siltojen yleisin värisävy oli Kaakkois- ja Lounais-Suomessa punainen tai ruskea ja muualla harmaa. Sekä Sågbron että Qvarnbron rakentamisessa on käytetty punasävyistä graniittia.

Siltarekisterin mukaan Sågbron kokonaispituus on 17,20 metriä. Kiviholvin korkeus (alikulukorkeus) on 1,30 metriä. Kiviholvin aukko on 2,70 metrin levyinen. Sågbron kokonaisleveys on 6,90 metriä ja hyödyllinen leveys 5,60 metriä. Siltaan liittyvän tien koko leveys on 7 metriä ja ajoradan leveys 6 metriä.

Sågbron pohjoispuolella siltaan on kiinnitetty kaapelikotelo. Kaapelikotelo on rakennettu puusta, ja se on alun perin kiinnitetty siltarakenteeseen kulmarau-doilla, jotka ovat sittemmin ruostuneet. Kaapelikotelo on pahasti lahovaurioitunut ja sortumispisteessä. Sitä on vuodesta 2010 lähtien kannateltu sillan kaiteesta liinoilla. Kotelon sisällä kulkee ruosteisia metallisia kaapeleita ja uudempia muovisia kaapeliputkia. Kaapelit ovat paikallisen puhelinyhtiön kaapeleita.



Sågbro alajuoksulta Mankinjoen läntisen uoman läntiseltä rannalta kuvattuna. Kuva Martti Piltz.

Sågbron kannen reunalla kulkevat teräskaitteet, jotka istuvat huonosti historialliseen siltaympäristöön, eivätkä ole kovin hyväkuntoisen näköisiä. Teräskaitteet on istutettu alkuperäisten kivisten kaidepilarien väleihin. Sillan kannelta katsottuna kiviopilareista on näkyvillä vain pienehkö osa, sillä tienpinta on noussut alkuperäisestä 65–70 cm. Teräskaitteet on rakennettu sillalla tapahtuneen onnettomuuden jälkeen 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Tätä ennen kaiteena oli vanha (mahdollisesti 1960–70-luvulta peräisin oleva) puukaide, joka vaurioitui onnettomuudessa.



Sågbron holvi on melko karkeasti rakennettu. Kivien koko ja muoto vaihtelevat selvästi. Qvarnbron ja Sågbron rakennustapa näyttävät samalta, kun taas Qvarnbron sillan ja myllyn seinän yhdistävä holvi on kehittyneempää rakennetta. Kuva Petra Kotro.



Sågbro yläjuoksulta kuvattuna. Kuvassa näkyy liinoilla kannateltu lahonnut puinen kaapelikotelo ja teräskaide. Teräskaitteen alapuolella erottuvat alkuperäiset kiviset kaidepilarit. Kuva Petra Kotro.

Qvarnbro

Qvarnbro on kylmämuurina rakennettu kivihoivisilta. Sillan kannelta katsottuna se on leveämpi kuin Sågbro. Qvarnbro koostuu kahdesta erikokoisesta ja eri-ikäisestä kivihoivista. Korkeampi kivihoivi on silmämääräisesti rakenteeltaan samanlainen kuin Sågbron.

Siltarekisterin mukaan Qvarnbron kokonaispituus on 10,40 metriä. Kivihoivin korkeudeksi (alikulukorkeus) on merkattu 0,40 metriä. Kivihoivin leveydeksi on mitattu 3,30 metriä. Siltaan liittyvän tien koko leveys on 7 metriä ja ajoradan leveys 6 metriä.¹ Tarkkaan ottaen sillassa on pääholvin lisäksi pieni ohijuoksutuskanavan holvi.

Qvarnbron kivihoivin alapuolelta voidaan sillan rakenteessa erottaa korkeimman kivihoivin lisäksi kaksi sisempää, kooltaan pienempää holvikaarta. Näistä sisin, eli halkaisijaltaan pienin kaari on myllyrakennuksen seinärakennetta. Toinen, eli yläjuoksulta katsoen keskimäinen holvikaari on rakennettu eri tavalla lohkotuista kivistä kuin varsinainen sillan kivihoivi. Holvit on rakennettu tiiviisti toisiinsa kiinni.

Sillan koko leveydeltä kivihoivien alareunassa on luonnonkivistä rakennettu yhtenäinen muuri myllyrakennuksen harmaakiviseinään saakka eli myllyn seinälle asti on kulkenut muurattu kanaali veden johtamista varten myllyn rattaaseen. Uudempi kivihoivi on rakennettu tämän kanaalimuurin varaan.

Myllyrakennuksen seinässä on kivinen muistolaatta, johon on kaiverrettu teksti:

ÅHR 1775
DÅ SVEA KONUNG GUSTAF III
RESTE SIN ERICS GATU
IGENOM NYLANDS LÄN
LADES GRUND STENARNE
TILL
DENNA QUARN OCH DENNA BRO.
AF LÄNERTS HÖFDINGE
HÖGHER BARON GEN. LIEUT: OCH CAM: AF
KONG: MAII:
SVERDS ORDENS STORA KORS
A:H. RAMSAY.
Första Mölnaren Joh. Öberg och Stenen restes
af öfvermasmäst B.B. Qvist.²

¹ Tiehallinnon siltarekisteri Qvarnbro (U-126).

² "Eric's gatu" on Ruotsin kuninkaiden valtaan astumiseen liittyvä maakuntakierros Eriksgata eli Eerikinretki. Kilven tekstin käännös: Vuonna 1775 Ruotsin kuningas Kustaa III:n ratsastaessa Eerikinretkeään Uudenmaan halki laski maaherra, korkea-arvoinen paroni ja kenraaliluutnantti, kuninkaallisen Miekän ritarikunnan Suurristin komentaja A.H. Ramsay peruskivet tälle myllylle ja tälle sillalle. Ensimmäinen mylläri Joh. Öberg ja kiven nosti ylimasuunimestari B(engt) B(engtsson) Qvist.

Qvist oli Tukholman vuorikollegion ylimasuunimestari, jonka tehtävänä oli ensisijaisesti antaa ohjeita ruukkien ja erityisesti niiden masuunien rakentamisessa. Hän laati mm. Fiskarsin ruukin rakentamista ohjanneen "yleiskaavan". Hän on todennäköisesti suunnitellut ja mahdollisesti valvonut Espoon kartanon myllyn ja kivihoivisillan rakentamista. Kivisiltojen rakentaminen aloitettiin siis kyltin mukaan 1775, ja ainakin yksi silta olisi valmistunut viimeistään vuoden 1778 tammikuussa pidetyille talvikäräjille.



Qvarnbron holvaukset kuvattuina yläjuoksulta päin. Tiiliseinän vasemmalla puolella erottuu myllyrakennuksen vanhan harmaakiviseinän rakenne, jossa on holvattu aukko veden johtamista varten. Tiiliseinä on todennäköisesti muurattu myllyn sähköistämisen yhteydessä 1910-luvulla. Keskellä erottuu alkuperäistä kivihoivaa matalampi holvikaari, joka on rakennettu eri tavalla lohkotuista kivistä kuin vuosina 1775–1777 rakennettu kivihoivi. Oikealla näkyy teräksinen veden syöttöputki. Kuva Petra Kotro.



Espoonkartanon myllyrakennuksen päätyseinään kiinnitetty kyltti. Kuva Petra Kotro.



Uudemman kiviholvin rakentamiseen käytetyt kivet on lohkottu huomattavasti säännönmukaisemmin kuin 1775–1777 rakennetun kiviholvin kivet. Kivet on myös ladottu eri tavalla kuin vanhassa osassa, missä kivien väliin on upotettu paljon pienempiä luonnonkiviä ja rivit eivät ole yhtä suorat. Kuva Petra Kotro.

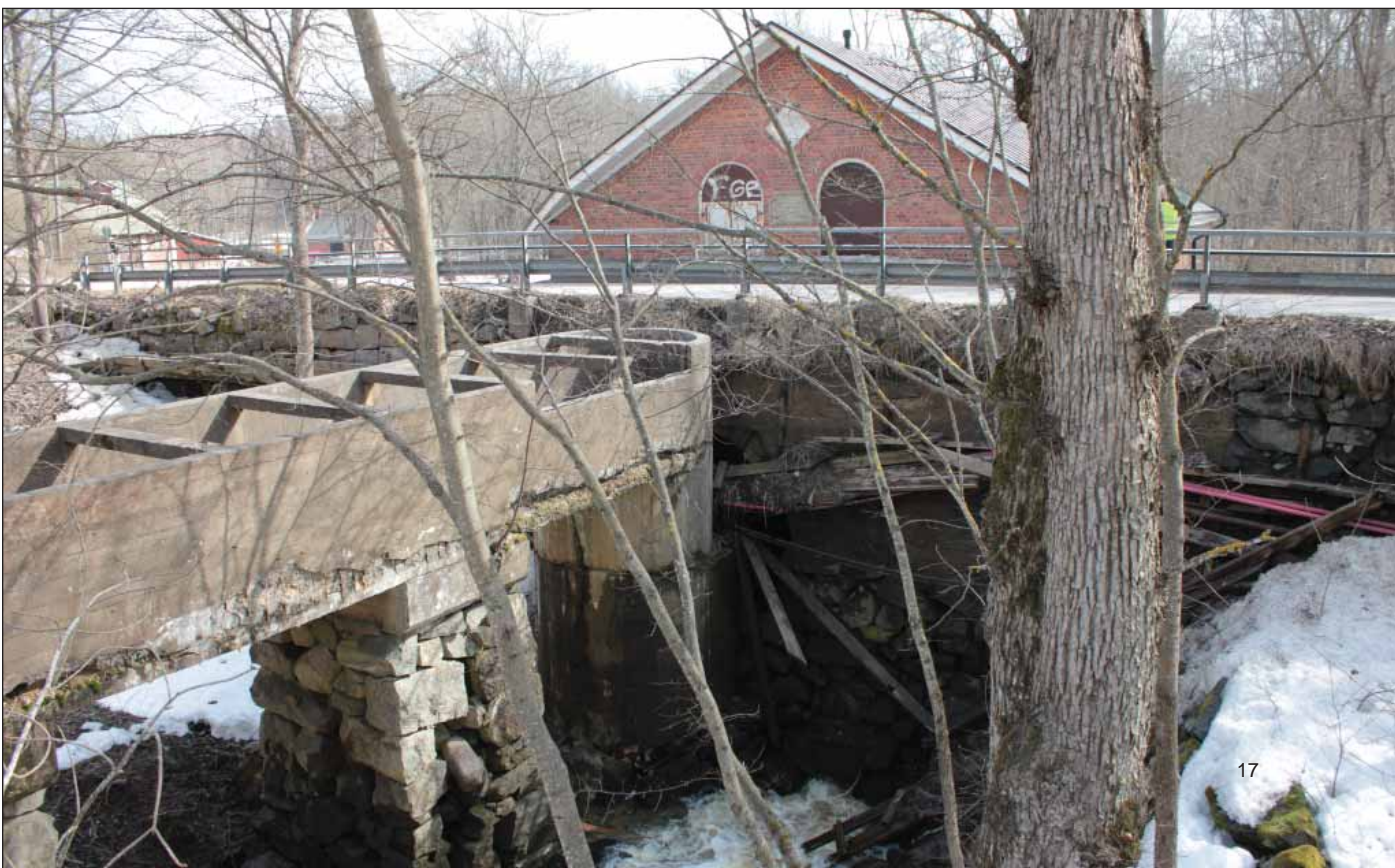


Qvarnbron kiviholvien alarakenne jatkuu yhtenäisenä myllyn seinälle saakka. Se on siis rakennettu ennen uudemmaa, matalaa kiviholvia. Kuva Petra Kotro.

Qvarnbron ali kulkee yläjuoksulta katsottuna oikeanpuoleisen siipimuurin kohdalla ohijuokсутuskanava. Se on ollut välttämätöntä rakentaa jo sillan ja myllyn rakennusvaiheessa, koska se mahdollistaa myllyn toiminnan. Patorakennelmasta näkee niin ikään eri rakennusvaiheet, vanhemman osan ollessa vastavankaltaista tai hieman tuoreempaa kivirakentamista kuin itse silta ja vesikourun pilarit, uudemman kiviolosan erottuessa eri tavalla lohkoituista kivistä, ja uusimman osan betonivalusta. Myllyrakennuksen uusinta teknologiaa edustaa sen turbiini, joka on asennettu 1900-luvun alkupuolella sähkön tuottamiseksi. Veden juoksettamiseksi on kylmämuurina rakennettujen vanhojen kiviopilarien päälle perustettu betoninen vesikouru. Qvarnbron kiviholvin alitse kulkee ruosteinen huonokuntoinen vedenjuokсутusputki.

Samat kaapelit, jotka kulkevat Sägbron kohdalla lahovaurioituneessa kaapelikotelossa, jatkuvat siltöjen välisen maasaarekkeen yli ja kulkevat yläjuokсутun puolelta myös Qvarnbron viertä pitkin. Myös Qvarnbron kohdalla kaapelit ovat kulkeneet puisessa kaapelikotelossa, mutta kotelo on jo täysin romahtanut ja sen jäänteet makaavat kaapelien ja putkien seassa molemmin puolin siltaa ja myös suoraan kiviholvin edustalla, mikä tuottaa hoitamattoman vaikutelman. Samalla jäänteet vaikeuttavat sisäänpääsyä kiviholviin.

Qvarnbron kiviholvi jää piiloon betonisen, kiviopilareilla seisovan vesikourun taakse. Taustalla näkyy sillan toisella puolella sijaitsevan myllyrakennuksen ylin, punatiilestä rakennettu kerros. Kuvan alareunassa virtaava vesi kulkee sillan ali pientä ohijuokсутuskanavaa pitkin. Kuva Petra Kotro.



Sågbron kivihoivissa tai siipimuureissa ei ole havaittavissa samanlaisia uudempia rakenteita kuin Qvarnbrossa. Sågbro on siis tärkeimmiltä osiltaan säilynyt alkuperäisessä kunnossa. Molemmissa silloissa on kuitenkin 1950-luvulla betonista valettu tukireunus. Sillan kannen ja koko tielinjan päälle on kasaantunut tien päällysteitä ja välikerroksia vuosien varrella yli puolen metrin kerros. Molempien siltojen kaiteita on myös uusittu.

1.3.4 Siltojen vaiheet

Suuri Rantatie on ollut Ruotsin vallan aikana Tukholman, Viipurin ja Baltian maiden, Venäjän vallan aikana Turun ja Pietarin ja Suomen itsenäisyyden aikana Helsingin ja Turun välinen päätie. Sillat on rakentanut kartanon omistaja Ruotsin valtakunnasta saadun alan asiantuntijan ohjauksessa valtakunnan päätien liikenteelle. Sillat ovat perusrakenteeltaan säilyneet, mutta pienemmissä puitteissa on tehty muutoksia. Olennaisin muutos on edellä esitelty Qvarnbron kannen leventäminen. 1900-luvulla otetut valokuvat todistavat, että ainakin Qvarnbron kaiteita on useampia kertoja muutettu.

Sågbro, kuten tiekin Kartanonkosken kohdalla, on ollut hiekkapäällysteinen 1950-luvulle saakka. 1900-luvun alussa oletetuissa valokuvissa ei voi havaita kiveystä tai puurakennetta kummankaan sillan kantana. Sen sijaan kuvista voi päätellä, että Qvarnbron kannesta on ollut myllyn puoleinen osa huo-

mattavasti varsinaista maantietä alempana. Myllyn toimintaan liittyneen matalamman tason ja maantien välissä on ollut hevospuomi.

Siltojen kannalta onneksi autoliikenteen aikakaudella Turun tielle löytyi uusi linjaus jo 1930-luvun alussa, mikä on rauhoittanut liikennettä Espoonkartanon silloilla. Samoin on vaikuttanut ”Seitsemän sillan tien”, nykyisen Hangon tien, valmistuminen 1930-luvun lopussa. Kartanon sillat eivät ole olleet 1930-luvun lopulla nimetyllä valtatieverkolla.

Paikalliselle liikenteelle sillat ovat kuitenkin olleet tärkeitä päätellen siitä, että 1950-luvulla niihin on betonoitu tukireunukset, joiden tarkoitus ilmeisestikin on toisaalta tukea kiviä kaidepylväitä ja toisaalta muodostaa tippareunus suojaamaan kivirakennetta tienpinnan hulevesiltä.

Nykyinen paikallisen liikenteen tieverkko kiertää sillat, vaikkakin ne ovat jatkuvasti myös linja-autoliikenteen verkolla.

1.3.5 Siltojen ympäristön kiinteät muinaisjäännökset

Espoonkartanon alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, eli RKY-kohde. Myös Suuri Rantatie, joka kulkee Espoonkartanon ja Finnsinmäen kautta, on RKY-kohde. Sen lisäksi Espoonkartanon siltojen läheisyydessä on useita muinaisjäännöksiä. Espoonkartanon kartanonkoski on kiinteä muinaisjäännös. Nykyisen kartanonpuiston alueella on kivikautisia löytöpaikkoja (Espoon kartano 1 & 2). Itse Espoonkartano, nykyisen kartanoalueen pohjoispuolella oleva Esbobyin kylätontti, ja Sperringsin alue ovat historiallisina asuinpaikkoina muinaisjäännöksiä. Finnsinmäellä on useita muinaisjäännösten löytöpaikkoja ja historiallisia asuinpaikkoja.

Espoonkartanon Kartanonkoski on kiinteä muinaisjäännös, vesimyllyihin liittyvä työ- ja valmistuspaikka. Muinaisjäännös käsittää Mankinjoen molemmat uomat Kartanonkosken kohdalla. Muinaisjäännösrekisterin mukaan koskessa on ollut kolme talonpoikien jalkamyllyä viimeistään 1500-luvulla, ja kartanon iso ratasmylly viimeistään 1600-luvulla. Nykyisin jäljellä on enää 1775–77 rakennettu myllyrakennus. Muista tuotantolaitoksista on vain raunioita jäljellä. Myllyrakennuksen lounaispuolella on raunioita, lähinnä kivi- ja betonipilareita paikalla sijainneesta 1900-luvun alun sahasta.

Espoonkartanon ympäristössä on runsaasti muinaismuistoja merkinä vanhasta asutuksesta ja maanviljelyksestä. Espoonkartanon aluetta on arvotettu Espoon kaupungin arvokkaimmaksi historiallisen ja rakennuskulttuuriseksi kohteeksi. Ote museoviraston muinaisjäännösrekisteristä.



1.3.6 Siltojen museaalinen arvo

Espoonkartanon sillat lähiympäristöineen ovat kulttuuri- ja liikennehistoriallinen kohde. Suuri Rantatie, Espoonkartano, ja itsenäisesti Sångbro ovat Museoviraston rakennettujen kulttuuriympäristöjen luettelossa (RKY). Kohde kokonaisuutena on arvoltaan arvokkaimmaksi rakennetuksi kulttuuriympäristökohteeksi ja on selvää, että myös valtakunnan tasolla se on ainutlaatuinen.

Suuri Rantatie on Suomen tärkeimpiä historiallisia maakulkuväyliä. Vaikka sillat ovat osa erästä Suomen valtakunnallisesti merkittävintä maakulkuväylää, niiden syntyyn ja käyttöön ovat vaikuttaneet Espoonkartanon toiminnot. Maisemallisesti tie, sillat, kartanon rakennuskanta ja puisto edustaa tyyppillistä, mutta Suomessa melko harvinaista vaurasta kartanomiljöötä. Kartanomaisema heijastelee voimakkaimmin 1800- ja 1900-luvun taitteen tyyliä. Koko miljöö on historiallisesti kerrostunut, mutta kerrostumista voi tulkita ainakin 1770-luvun ja 1900-luvun alun rakentamiskaudet sekä tietysti nykyajan muutokset.

Sillat tai ainakin osa niistä edustaa vanhinta Suomessa säilynyttä kiviholvisiltatekniikkaa, minkä rakentamistaito on tuotu emämaa Ruotsista. Liittymiä Sveaborg-Suomenlinnan rakentamiseen voidaan myös löytää. Sen rakentaminen alkoi vuonna 1748. Samoin ne edustavat Kustaa III:n aikakautta ja sen voimakasta liikenteen kehittämiskautta. Samalla ne ovat pitkän Ruotsin vallan päättymisen jäännös. Siltojen ylittävä matkailutie ”Kuninkaantie” on tällä kohdalla nimensä arvoinen, koska Kustaa III on paikalla vierailut.

Siltojen säilyneisyys on kärsinyt, mutta pääosin niissä erottuu alkuperäinen rakenne ja myöhemmän ajan kerrostumat. Siltojen perusrakenne on kestänyt hämmästyttävän hyvin, jos suhteuttaa 1700-luvun lopun kuormituksen, hevonen ja vaunu, nykyajan jatkuvan bussiliikenteeseen. Ennen vuotta 2009 ei silloilla myöskään ollut painorajoitusta. Siltojen säilymistä on edesauttanut huomattavasti niiden jääminen syrjään liikenteen valtaväyliltä jo ennen henkilöautoliikenteen suurta kasvua 1960-luvun jälkeen.

1.3.7 Liikenneviraston museokohdekokoelma ja Espoonkartanon sillat

Tie- ja vesirakennuslaitos käynnisti vuonna 1974 selvitystyön, jonka tavoitteena oli kartoittaa historiallisesti arvokkaat tieosat ja sillat. Taustalla olivat Tieyhdistys ry:n, Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry:n ja Muinaistieteellisen toimikunnan (nyk. Museovirasto) aloitteet. Selvitysten, neuvottelujen ja lausuntojen perusteella museotoimikunta valitsi ensimmäiset museokohteet vuonna 1982, jotka edelleenkin ovat kokoelman pääosa. Sångbro nimitettiin museosillaksi 1982. Normaalien museoperiaatteiden mukaisesti kohteet päätettiin pyrkiä säilyttämään niiden museoimishetken kunnossa.

Sångbron ja Qvarnbron siltojen historiaselvityksen arvotuksessa todettiin:

1. Espoonkartanon silloista ja niiden kulttuurisista liittymistä on historiatieteelliset kriteerit täyttävä selvitys. Tieteelliset kriteerit täyttävistä teoksista ja alkupe- räislähteistä löytyi paljon mainintoja silloista. Erityisen arvokas on Suuresta Rantatiestä koottu inventointi- materiaali ja Espoon kaupungin kulttuurikohdeinventaarit.

2. Selvityksen perusteella Liikenneviraston museokokoelman arvoluokituksessa Espoonkartanon silloilla on valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa, koska ne tyyppillisesti edustavat aikakautensa pyrki- myksiä paremmin liikennöitäviin ja kestävämpiin tie- rakenteisiin, joita rakennettiin Ruotsin valtion kaupan, sotatoimen ja hallinnon tarpeisiin. Myös siltojen sijain- ti Jaakko Teitin valitusluettelon tieselitelmiä Suurella Rantatiellä korostavat niiden tieliikennehistoriallista arvoa.

Kokoelmapolitiikan määrittelemistä tieliikenteen keskeisistä kausista Espoonkartanon sillat edustavat kautta ”1600–1700-luvun tieverkon rakentamiseen”. Sillat dokumentoivat erittäin hyvin tätä valtakunnalli- sen tieliikennehistorian keskeistä ajanjaksoa.

Espoonkartanon sillat ovat pitkäaikainen vakiintu- nut kulkuyhteys osana Suurta Rantatietä. Tien ja silta- paikan kulttuurihistoriallinen arvo on poikkeuksellisen suuri. Siltojen ympäristön rakennetun kulttuurin jäänn- teet liittyvät suoranaisesti tiehen ja sen palveluihin. Myös se, että siltapaikka on ollut Kustaa III:n Eerikin- retken käyntikohde, osoittaa sen aikalaisarvoa. Suo- messa on myös poikkeuksellista, että kartanomiljöös- sä on säilynyt niin hyvin sillan rakennusajankohdan tuntomerkkejä.

3. Siltojen perusrakenne on yhä alkuperäinen ja tutkittavissa. Niiden rakenteellinen säilyneisyys museologisesta näkökulmasta on kohtalainen. Remontit, jotka eivät osoita kovin suurta pieteettiä siltahistoriallisia arvoja kohtaan, ovat melko helposti ennallistettavissa. Se, että kaiteet eivät ole alkuperäiset ja niitä on ilmeisesti useampiakin kertoja korotettu alkuperäistä korkeammiksi, ei vähennä säilyneisyyttä merkittävästi.

Siltojen säilymiselle on edellytyksiä eikä niitä suoraan uhkaa mikään, paitsi liikenteen kuormitus, mihin oleellisesti vaikuttaa kaavoitus. Niiden säilymisikäänuste on useita vuosikymmeniä, ehkä vuosisatoja, mikäli kuormitusta kevennetään. Espoonkartanon sillat ja koko Espoonkartanon kulttuuriympäristö on asianmukaisesti suojeltu, missä keskeistä on maanomistajan Esbogård Ab:n osoittama pieteetti ja kartanon konvertointi nykyajan tulonmuodostukseen.

Siltoja ja siltaympäristön tulkittavuutta voidaan parantaa suhteellisen vähin toimenpitein, joista keskeistä on siltarakenteiden siistiminen. Vaikka ennallistaminen ei kuulu tiemuseokohteiden hoidon periaatteisiin, Espoonkartanon siltojen kohdalla voitaisiin harkita tien tasausviivan palauttamista, jolloin niiden rakenne, kartanon kiviaita ja portinpylväät pääsisivät visuaalisesti alkuperäistä vastaavaan loistoonsa ja myllyrakennuksen likaantumisen ja vahingoittumisen vähenisi.



Liikenneviraston museokohdekokoelmaan kuuluu 13 kivistä holvisiltaa. Näistä viisi ovat ”ensimmäisen sukupolven” kylmämuurattuja siltoja, jotka rakennettiin vuosina 1778–1904. Näistä Espoonkartanon sillat edustavat varhaisinta vaihetta, missä ammattitekkijöidenkin kivenkäsittely on melko karkeaa. Ero esimerkiksi Tuovilan siltaan on selvä. Tämä kolmiholvinen silta on rakennettu vuosina 1780–1781. Muita kiviholvisiltoja 1700-luvulta ei Suomessa ole säilynyt. Suurin osa Uudellamaalla inventoiduista kiviholvisilloista ajoittuu 1880-luvun ja 1930-luvun välille.

Espoonkartanon sillat eivät ole kokoelmassa toisintoja muista kiviholvisilloista. Kokoelmassa on neljä Suuren Rantatien siltaa. Museokohdekokoelman muut Suuren Rantatien sillat edustavat muita aikakausia ja rakennustekniikoita kuin Espoonkartanon sillat, joten se ei ole niidenkään toisinto.

Verrattuna muihin museokohdekokoelman kohteisiin Espoonkartanon sillat ovat kokoelmassa ainutlaatuisia aikakautensa ja ilmiönsä edustajia. Vaikka suunnilleen saman ikäinen Tuovilan siltakin on kylmämuurina rakennettu, sen rakenne on kuitenkin selvästi erilainen kuin Espoonkartanon siltojen. Useimmat 1800-luvulla rakennetut kiviholvisillat ovat nekin jo uudella tekniikalla toteutettuja ja erityyppisesti rakennettuja. Muntin silta Taivassalossa muistuttaa ulkoisesti Espoonkartanon siltoja ja on rakennustavaltaan samanlainen kylmämuuri. Se on kuitenkin rakennettu vasta 1850. Myös Lapiojen silta Eurajoella on luonnonkivistä ladottu, mutta se on pitkä kolmiaukkoinen silta, joka on rakennettu vasta 1882–83.

Lisäksi Espoonkartanon siltojen sijainti kosken kahden uoman kohdalla tekee niistä merkittävät, sillä siltapaikka liittyy kosken varhaiseen käyttöön veden valjastamisessa työntekoon. Siltojen liittyminen lähiympäristön ja erityisesti Espoonkartanon tuotannolliseen toimintaan on ainutlaatuinen Liikenneviraston museokohdekokoelmassa. Nykyisen tiedon valossa siltoja ei voi erottaa toisistaan, vaan niitä on tarkasteltava kokonaisuutena, joka liittyy elimellisesti Espoonkartanon asumis- ja tuotantofunktioihin. Historiaselvitysraportissa esitetään, että Qvarnbrå liitettäisiin museokokoelmaan osaksi Espoonkartanon siltojen kohdetta.

Sågbro ja sen miljöö perustekijät ovat säilyneet hyvin, mutta merkkejä sen vaalimisesta eräänä Suomen keskeisistä tieliikennehistoriallisista kohteista on paikalla vaikea erottaa. Vasemmalla näkyy entinen krouvi, mutta näkymä on varsin rauhottoman oloinen monine liikennemerkeineen ja paksuine valaisinpylväineen. Kohteen opastustaulun liikennemerkki katoaa täysin rehevän puuston sisään. Petra Kotro.

2 Alueen nykytilan kuvaus

2.1 Maankäytön nykytila

2.1.1 Kaavatilanne

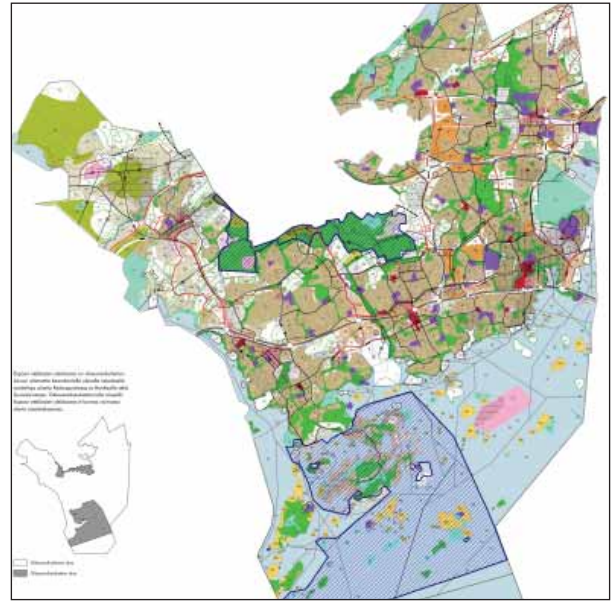
Maakuntakaava

Espoonkartanon sillat, Sågbro ja Qvarnbro, sijoittuvat Uudenmaan maakuntakaavan alueelle. Ympäristöministeriö vahvisti Uudenmaan maakuntakaavan 8.11.2006. Maakuntavaltuusto hyväksyi 17.12.2008 Uudenmaan vaihemaakuntakaavan, joka täydentää Uudenmaan maakuntakaavaa. Uudenmaan maakuntakaavan uudistamistyö eli 2. vaihemaakuntakaava on vireillä. Siinä on pääpaino yhdyskuntarakentamiseen ja liikenteeseen liittyvissä aluerakenteellisissa kysymyksissä.

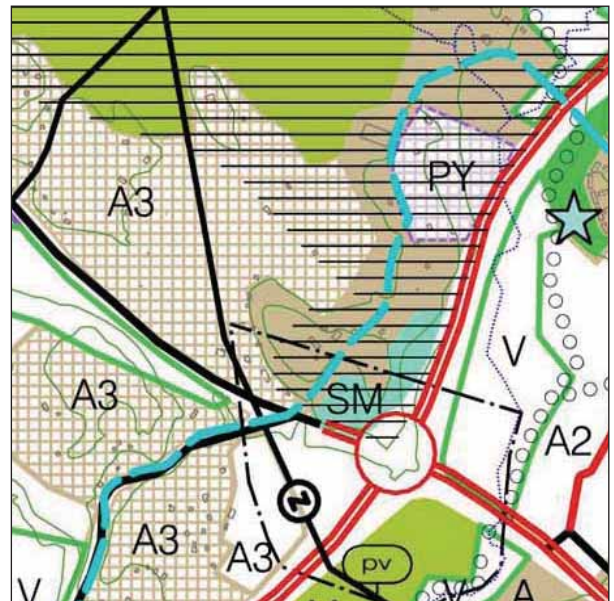
Yleiskaava

Suunnittelualueella on voimassa Espoon eteläosien yleiskaava, joka käsittää Leppävaaran, Tapiolan, Matinkylän, Espoonlahden ja Kauklahten suuralueet. Kaava sai lainvoiman 17.2.2010.

Espoonkartanonmäki ja Mynttilän läntisin alue kuuluvat VAT-alueeseen. Espoon eteläosien yleiskaavassa Espoonkartanon Kehä III:a lähinnä oleva vyöhyke on osoitettu merkinnällä säilytettävä kyläalue (A4), jonka kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristö tulee säilyttää ja jolle sijoitettavat toiminnot ja uudisrakentaminen tulee huolellisesti sovittaa ympäristöön (asemakaavan selostus).



Espoon eteläosien yleiskaava.



Ote Espoon eteläosien yleiskaavasta Espoonkartanon kohdalla.



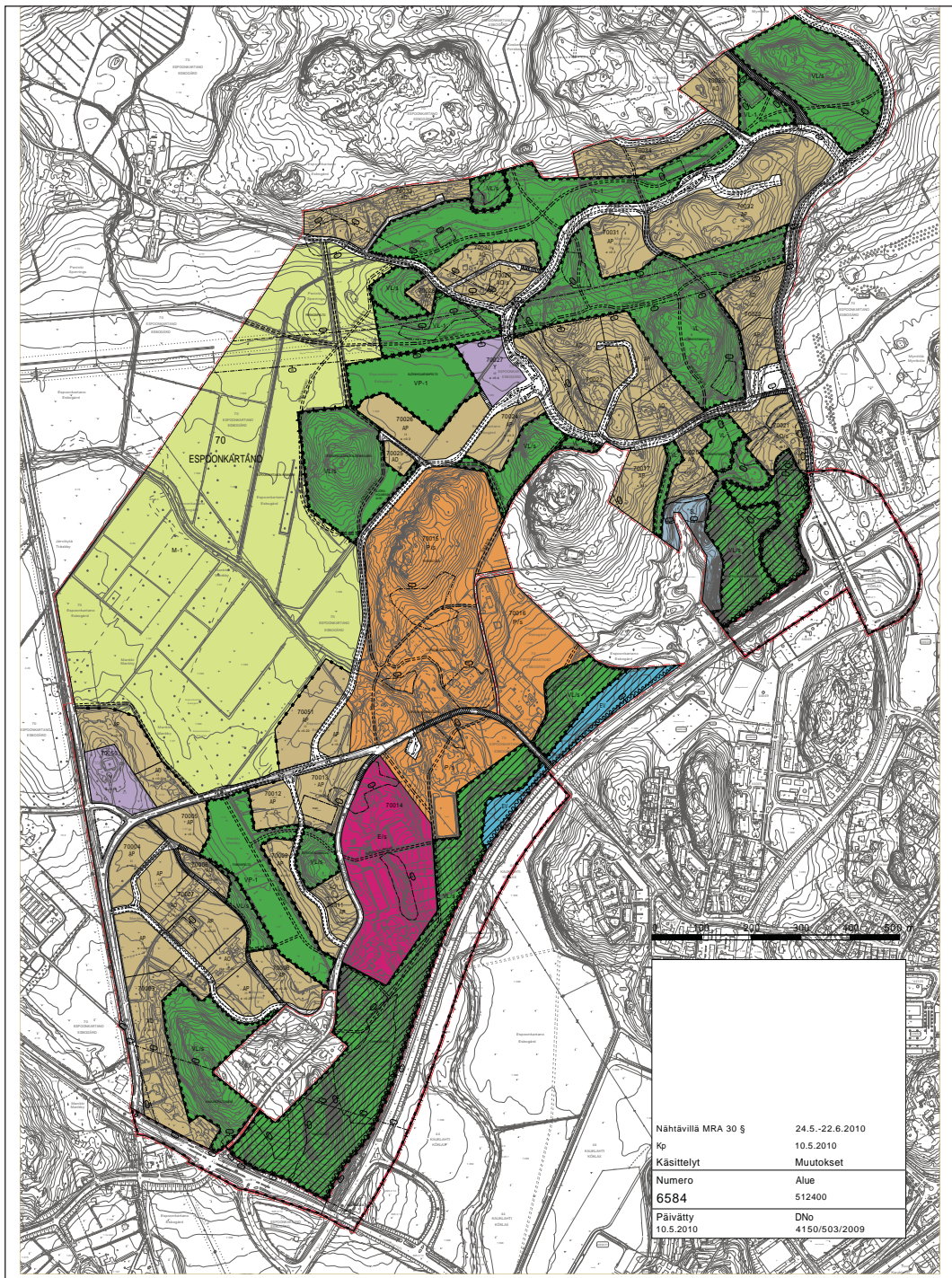
Ote Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmästä, Uudenmaan liitto.

Asemakaavat

Mynttilän (70. kaupunginosa, Espoonkartano) asemakaavan laadinta on käynnissä. Alueella ei ole aikaisempaa lainvoimaista asemakaavaa. Asemakaava on päivätty 10.5.2010 Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa, piirustusnumero 6584. Kaavan vireilletulosta on tiedotettu Espoon kaavoituskatsauksessa syksyllä 2008. Kaava-alue sijaitsee Kauklahdessa käsittäen Kehä III:n ja sen pohjoispuolisia alueita Mynttilän liittymän lähipiirin ja Kuninkaankartanontien

välisellä vyöhykkeellä. Kuninkaankartanontie on kaavassa esitetty jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi kaduksi, jolla tontille ajo ja joukkoliikenne on sallittu. Siltojen ympäristö on kaavassa osoitettu palvelurakennusten korttelialueeksi, ”Espoonkartanon alue on rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti sekä maiseman, pihapiirin ja luonnonympäristön kannalta arvokas. Aluetta kehitettäessä sen arvot tulee huomioida ja säilyttää.”

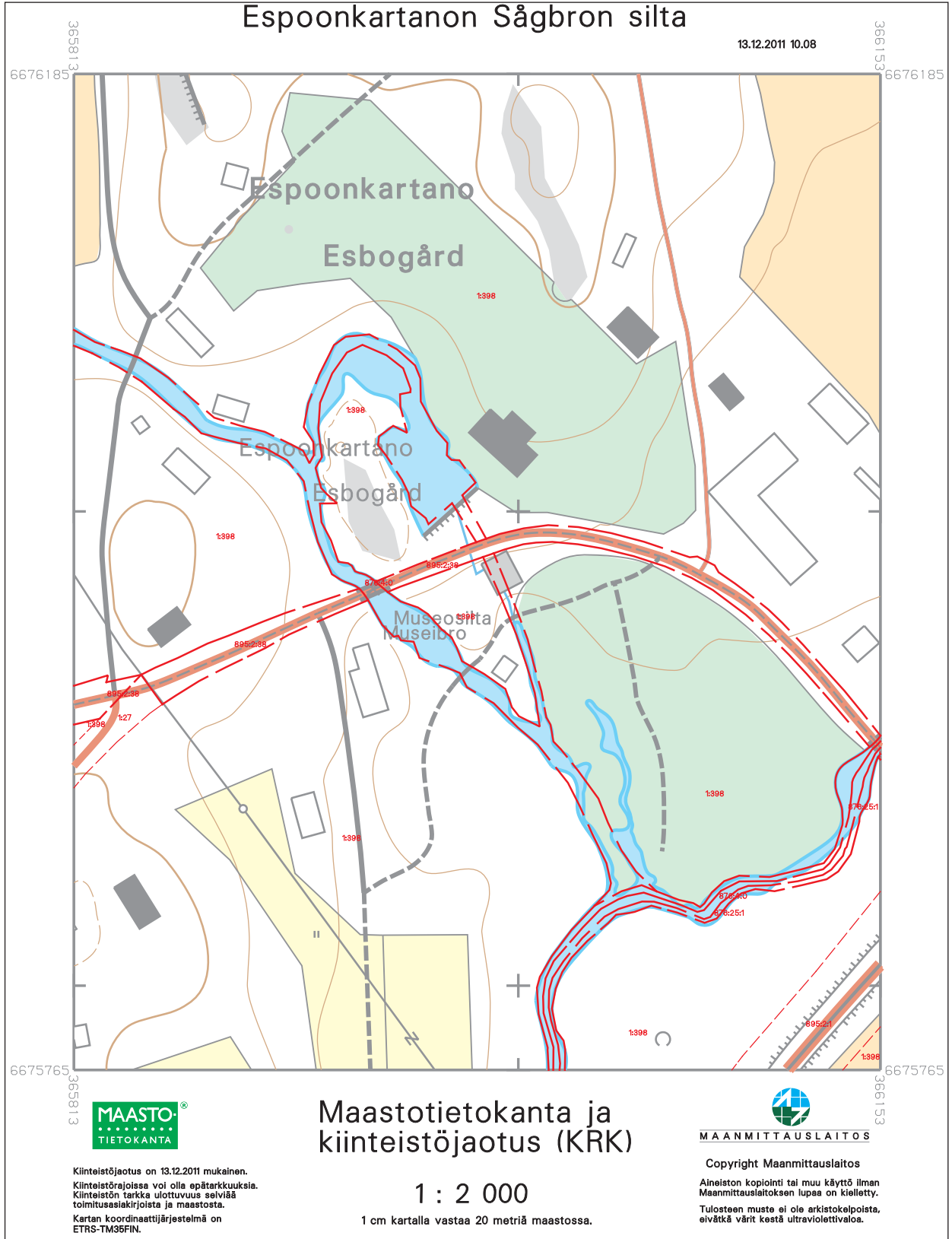
Asemakaavoitus etenee todennäköisesti vuoden 2012 aikana asemakaavaehdotusvaiheeseen.



Espoon Mynttilän asemakaava, joka on ollut nähtävillä 24.5.–22.6.2010.

2.1.2 Maanomistus

Yleisen tien (kiinteistötunnus 49-895-2-38) ulkopuoliset alueet siltojen läheisyydessä omistaa Esbogård Aktiebolag (Tilan nimi: ESBOGÅRD, kiinteistötunnus 49-408-1-398). Kiinteistöjen omistustiedot 18.1.2012.



Ote Maanmittauslaitoksen maastotietokannasta, Espoonkartanon alueen maanomistustiedot.

2.1.3 Siltojen ympäristön nykyinen maankäyttö

Sillat sijoittuvat Espoonkartanon arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Tieympäristöön sisältyvät kartanomiljööseen kuuluvien rakennusten lisäksi Mankinjoki itäisine ja läntisine haaroineen ja patoaltaineen sekä rehevät metsiköt ja maatalouskäytössä olevat pellot. Mynttilän asemakaavassa on Espoonkartanon ympäristön ulkopuolelle suunnitteilla pientaloasutusta.



Espoonkartano ja myllyrakennus idästä saavuttaessa. Kuva Martti Piltz.

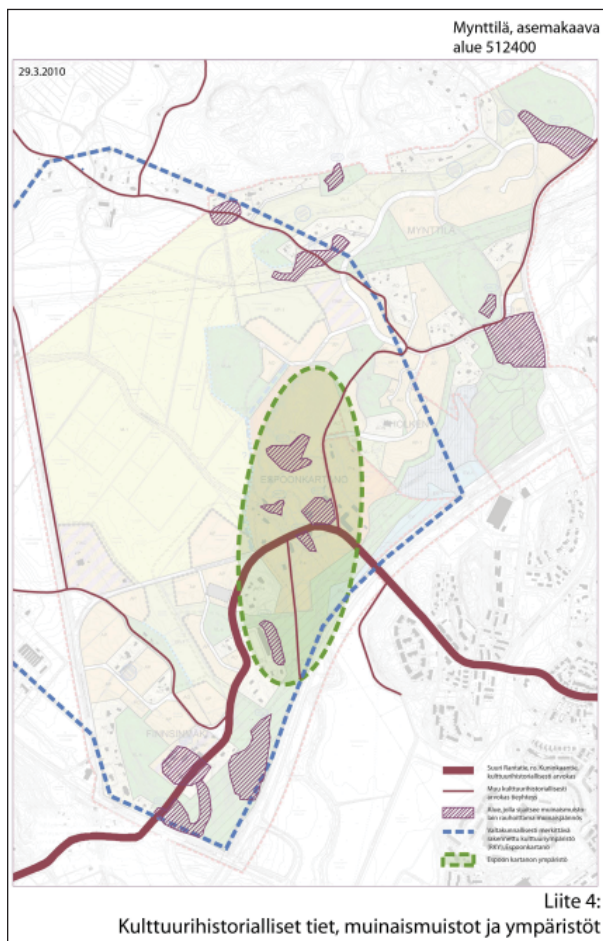


Kartanon talousrakennuksia lännestä saavuttaessa. Pellolta on raivattu nuorta lehtipuustoa. Kuva Martti Piltz.

2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Espoonkartano ja sitä ympäröivä maisema muodostavat valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön. Itse kartano on yksi Suuren Rantatien varren vanhoista kuninkaankartanoista. Espoonkartanon historialliset piirteet ovat poikkeuksellisen monivaiheiset keskiajalta aina nykypäiviin saakka.

Kartanon pää- ja siipirakennus sekä niihin liittyvä muotopuutarha ja maisemapuisto muodostavat edustuksellisen kartanoympäristön, jonka nykyilme on peräisin pääosin 1910- ja 1920-luvulta. Kartanon tuotantoympäristö, jossa on mylly, pato- ja sulkurakenteita sekä 1900-luvun alussa rakennetun sahan rauniot, on muotoutunut pihapiirin eteläpuolella sijaitsevan Myllykosken itäpuolelle. Kartanon vanhempaa talouspihaa pihapiirin kaakkoispuolella hallitsee maamerkin tavoin kartanon entinen talli sekä sirkkelisaha, paja ja kaksi työväenrakennusta.



Ote Mynttilän asemakaavan selostuksesta; Liite 4: Kulttuurihistorialliset tiet, muinaismuistot ja ympäristöt.



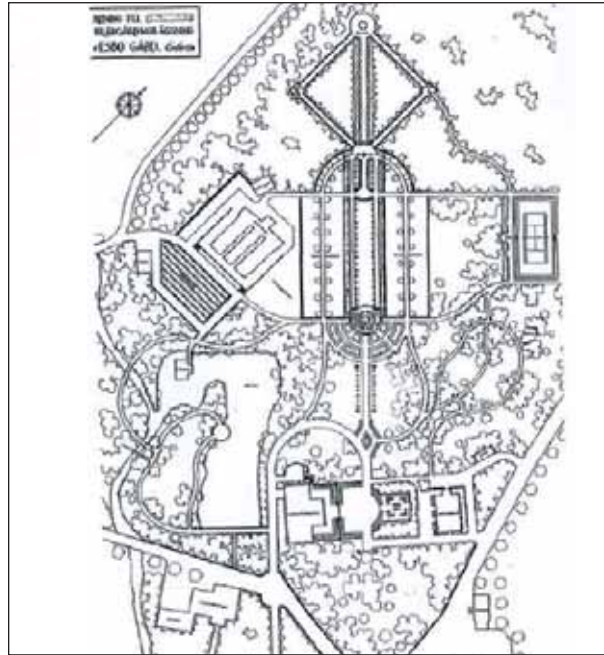
Sahan jäänteet. Kuva: Laura Soosalu.

Näkymä päärakennuksen päädystä myllyn suuntaan. Kuva: Laura Soosalu.

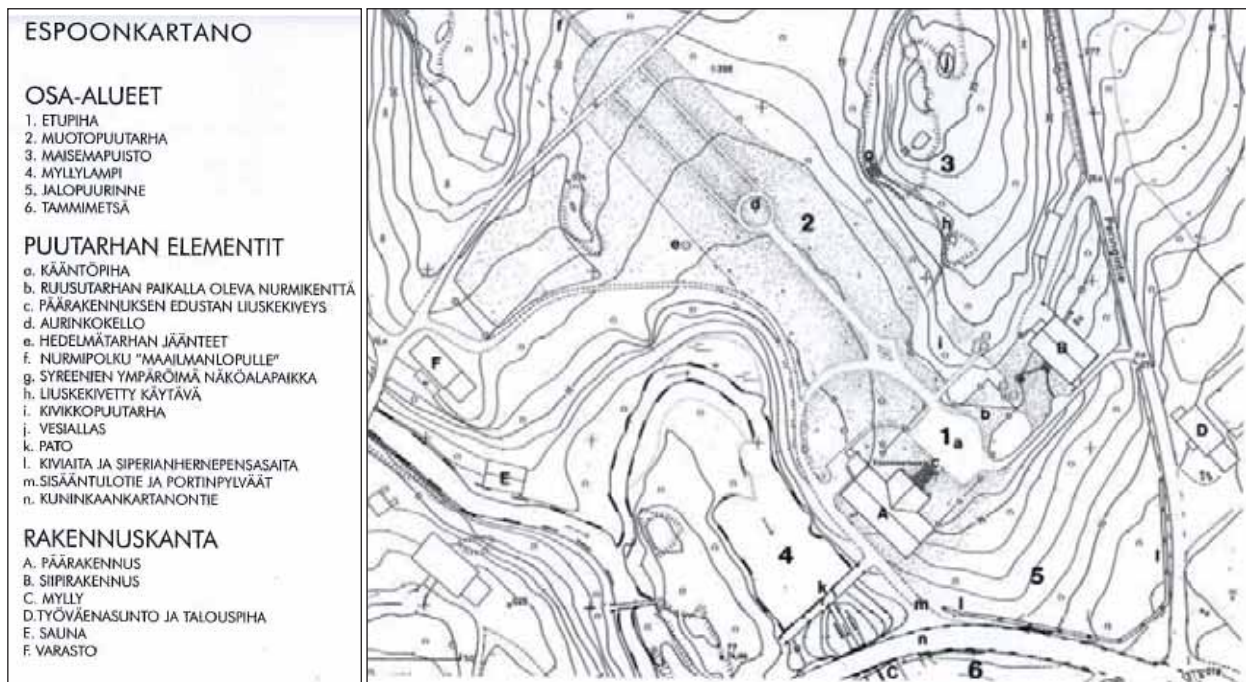


Kartanopuistoon on laadittu vuonna 1995 diplomityönä puiston ja sitä ympäröivän kulttuurimaiseman kunnostussuunnitelma (Taina Tuominen, TKK). Työhön sisältyy mm. puulajien ja puuston kunnan inventointi puistossa Kuninkaankartanontien pohjoispuolella. Puuston kunto on todettu tuolloin vaihtelevaksi ja toimenpiteinä on esitetty kuivien oksien ja huonokuntoisten puiden poistoa. Puiston kunnostussuunnitelman tavoitteena on ollut saattaa puisto 1920-luvun asuun Paul Olssonin suunnitelman pohjalta.

Espoon kartanopuistosta on laadittu historian ja nykytilan inventointi vuonna 2000 (Ranja Hautamäki, Espoon kaupungin tekninen keskus 2011). Espoonkartanoa on kuvattu valtakunnallisesti arvokkaaksi ja historialliselta merkitykseltään keskeiseksi kartanokokonaisuudeksi, johon rakennuskannan lisäksi kuuluu ehjä kulttuurimaisema ja puutarhataiteellisesti mielenkiintoinen muotopuutarha ja maisemapuisto, joka edustaa 1900-luvun alun geometristä tyyliisuuntaa.



Puutarha-arkkitehti Paul Olssonin suunnitelma Espoonkartanon puutarhasta v. 1921, joka jäi osittain toteuttamatta. Ote Espoon kartanopuistot – julkaisusta s. 36.



Espoon kartanopuistot, alueen rakennuskanta ja puiston osa-alueet. Ote Espoon kartanopuistot - julkaisusta, sivu 34. Kuvan alareunassa näkyy myllyrakennus.

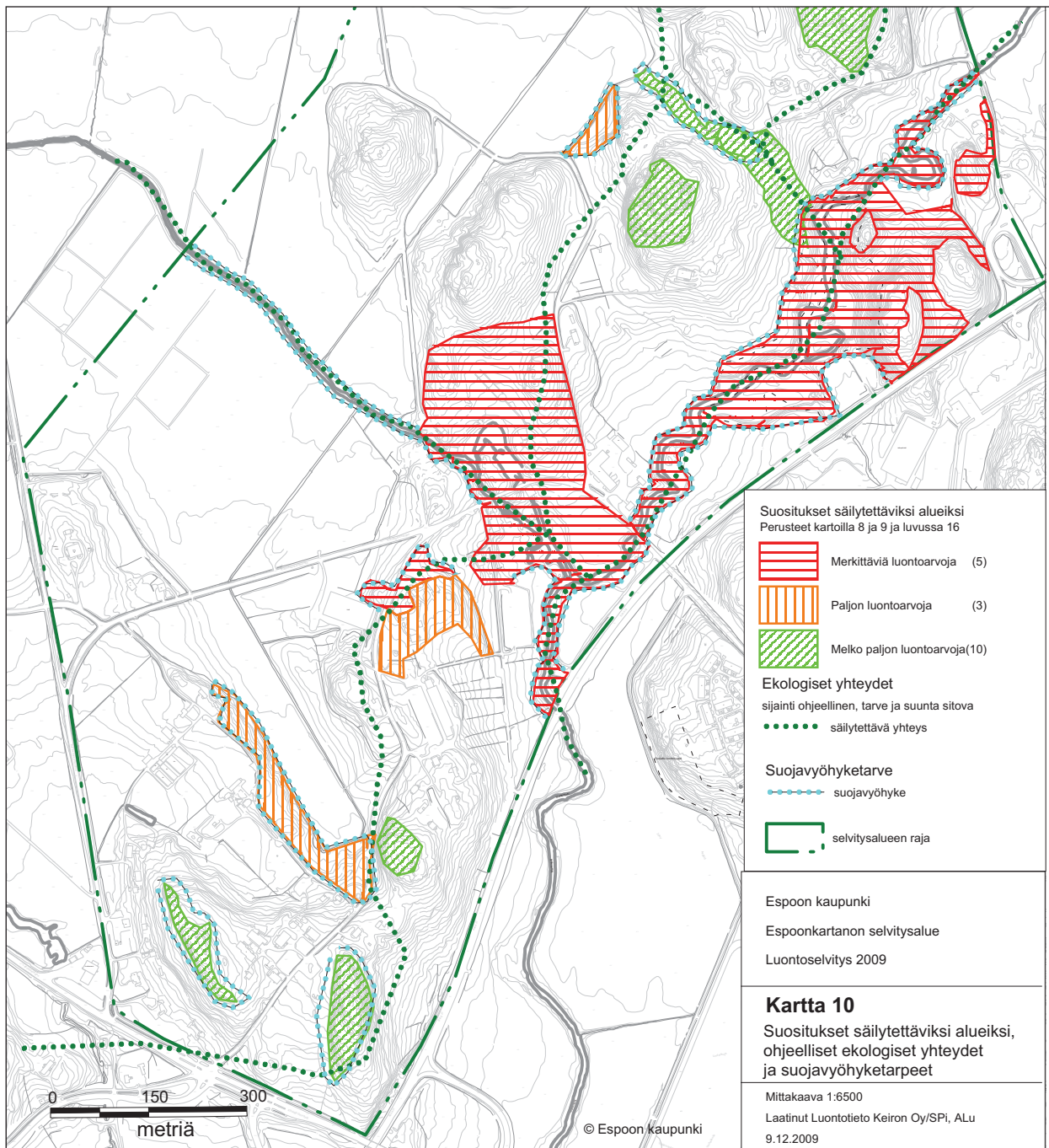
2.3 Luonnonympäristö

Alueen luonnonarvot

Mynttilän asemakaavan laadinnan yhteydessä on kaava-alueelle tehty kattava luontoselvitys (Luontotieto Keiron Oy 9.12.2009), josta on poimittu seuraavassa esitetyt tiedot.

Espoonkartanon alue on luonnonarvoiltaan monipuolinen alue, joka on ollut asuttu jo kivikaudelta lähtien. Arvokkaimmat luontokohteet ovat keskittyneet Mankinjoen varteen.

Espoonkartanon luontoarvot siltojen lähialueella on määritelty maakunnallisesti arvokkaaksi, paikallisesti erittäin arvokkaaksi ja paikallisesti arvokkaaksi ympäristöksi. Luontoselvityksen kartassa numero 10 on esitetty suositukset säilytettäväksi alueiksi ja ekologisesti säilytettäväksi yhteyksiksi.



Ote Luontotieto Keiron Oy:n laatimasta luontoselvityksestä, kartta 10.

Eläimistö

Suunnittelualueen lähiympäristö on linnustollisesti merkittävää, monimuotoista ja edustavaa. Alueella esiintyy mm. direktiivi (EU-D1) ja uhanalaisia (UHEX) lintulajeja, mm. käenpiika, kottarainen ja nokkavarpunen. Siltojen lounaispuolella n. 150 metrin etäisyydellä on liito-oravan asuttama alue ja liito-oravalle soveltuvaa metsikköä. Jokivarret ovat tärkeää lepakoiden saalistusalueita ja patoaltaan ympäristö tärkeä sudenkorentokohde. Espoonkartanon alueella on myös havaittu useita uhanalaisia hyönteislajeja.

Kasvillisuus

Espoonkartanon ympäristössä on reheviä lehtoja, luonnontilaista jokiluontoa ja kartanon ympäristössä kulttuurikasvillisuutta, mm. runsaasti jaloja lehtipuita, jotka luovat elinympäristöjä monille erikoistuneille hyönteisille. Kartanon ympäristössä on harvennettu puustoa mm. Kuninkaankartanontien eteläpuolisen pellon reunalta.

Mankinjoen itärannalla myllyn itäpuolella on komea tammimetsikkö, jossa puut ovat yli sadan vuoden ikäisiä. Mankinjoen koskialueen läntinen haara on luonnontilainen, itähaarassa sijaitsevat mylly ja pato. Kosken reunoilla ja keskellä olevalla saarella kasvaa suuria tervaleppiä ja vuorijalavia.

Maa- ja kallioperä

Espoonkartanon alueen maaperä on pääosin savea, kalliota ja moreenia. Kalliopinta on näkyvissä mm. Mankinjoen ja siltojen ympäristössä. Kallioperä on enimmäkseen amfiboliittia ja sarvivälkegneisiä.

Pohjavesialueet

Suunnittelualueen läheisyydessä ei ole pohjavesialueita.

2.4 Siltojen tekniset lähtökohdat

2.4.1 Siltojen perustiedot

Sågbron vesistösilta on kivinen holvisilta, joka ylittää Mankinjoen läntisen haaran. Sillan kokonaispituus on 17,20 metriä ja kokonaisleveys 6,90 metriä, josta hyödyllinen leveys on 5,60 metriä. Sillan vapaa-aukko on 2,70 metriä ja alikulkukorkeus 1,30 metriä.

Sillan päällys- ja alusrakennetta on perusparannettu vuonna 1954.

Mankinjoki keväällä 2012. Kuva Laura Soosalu.



Sillalle on tehty kuntotarkastus vuonna 2010, jossa sillan kunto on todettu huonoksi. Sillalle on 18.8.2009 asetettu painorajoitus 16 tonnia ja linja-autoliikenne on sallittu lisäkivillä

Quarnbron vesistösilta on kivinen holvisilta, joka ylittää Mankinjoen itäisen haaran. Tien pohjoispuolella on patoallas. Sillan kokonaispituus on 10,40 metriä ja kokonaisleveys 10,00 metriä, josta hyödyllinen leveys 6,50 metriä. Sillan vapaa-aukko on 3,30 metriä ja alikulkukorkeus 0,40 metriä. Myllyrakennus sijaitsee välittömästi sillan vieressä.

Sillalle on tehty yleistarkastus vuonna 2007, jossa sillan yleiskunto ja päällysrakenteen kunto oli todettu hyväksi.

Molempien siltojen reunassa, yläjuoksun puolella, on kaapelikoteloja, jotka ovat lahonneita ja erittäin huonokuntoisia.



Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet v. 2007–2011. Destia IILITU.

2.4.2 Tien ja siltojen nykyinen kunnossapito

Tien ja siltojen kunnossapidosta vastaa Uudenmaan ELY-keskus. Kunnossapidon aluevastaavana toimii Jarmo Puharinen. Sillat sisältyvät Espoon alueurakkaan, josta vastaa vuosina 2012–2014 YIT.

Tien hoitoluokka on 1b eli tie on osan talvea lumipintaisena. Tien talvihoitoluokka on 1b.

2.5 Liikkumisen turvallisuus

Kuninkaankartanontie, yhdystie 11310, on osa historiallista Kuninkaantietä. Tie on mutkainen ja paikoin hyvin kapea. Tien päällysteenä on kova asfalttibetoni.

Kuninkaankartanon liikennemäärä (KVL) vuonna 2010 on ollut 812, josta raskaan liikenteen osuus on 3 %. Nopeusrajoitus tiellä on 50 km/h ja tie on valaistu. Kuninkaankartanontietä kulkee linja-autovuoroja.

Näkemät myllyrakennuksen kohdalla ovat huonot ja sillat ovat kapeita. Tienvartta kuljetaan kävellen ja pyöräillen.

Olosuhteista huolimatta, tai niistä johtuen, ei suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ole tapahtunut vakavia onnettomuuksia. Poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia v. 2007–2011 on kaksi, omaisuusvahinkoon johtaneet peuraonnettomuus ja yksittäisonnettomuus.

Näkemät myllyn kohdalla ovat huonot, myllyn kattoa on viistetty mutkan vuoksi. Kuva Laura Soosalu.



2.6 Opastus

2.6.1 Nykyinen museokohteiden opastus

Siltojen länsipuolella, n. 30 metrin etäisyydellä, sijaitsee nykyinen opastuspiste, joka on rakennettu Espoon kaupungin toimesta. Alue on hiekkapintainen ja sitä rajaa matala tiekaide. Taulun lisäksi alueella on kaksi kivipenkkiä, jotka ovat ilmeeltään yhtenäisiä ja hyväkuntoisia.

Opastusalueen ympäristöstä on kaadettu nuorta lehtipuustoa, joten alue sijaitsee varsin näkyvästi tien laidassa opastaulua lukuun ottamatta.

Opastuksen teemana on Kuninkaantie, jota osoittava kivipaasi sijaitsee tien vastakkaisella puolella Espoonkartanon krouvin edustalla.



Opastuspiste ja siihen liittyvä pysäköintialue sijaitsee tien oikeassa reunassa. Museokohteen liikennemerkki jää piiloon pensaiden taakse. Valaisinpylväässä on kaksi tien kapenemisesta varoittavaa liikennemerkkiä. Kuva Laura Soosalu.



Opastuspiste, jossa on opastaulun lisäksi kaksi kivipenkkiä. Aluetta reunustaa pellon puolella matala tiekaide. Kuva Laura Soosalu.

2.7 Matkailu

2.7.1 Matkailu kaavoituksessa

Espoonkartanon silloilla ja kartanon koko rakennetulla kulttuurikokonaisuudella on mittava matkailupotentiaali. Potentiaali rakentuu toisaalta tihtyntyvän asutuksen ulkoilu- ja virkistyskäyttöön ja toisaalta valtakunnantasoiseen ja jopa kansainväliseen kulttuurimatkailuun. Kohde on monessa suhteessa ainutlaatuinen Suomessa ja liittyy myös kiinteästi Ruotsin historiaan. Alueella ei ole nykyajan matkailijoiden peruspalveluita, paitsi Sågbron opasteet. Espoonkartanon alueella on runsaasti aihioita kehittää matkailupalveluita. Historiallisessakin näkökulmassa paikalla on toiminut krouvi ja kuninkaankartano on perinteellisesti virka-asioissa liikkuvan arvoväen matkustajien majoituspaikka. Keskeisessä asemassa ovat maanomistaja Esbogård Ab ja kaavoitus. Kaavoituksen peruslinjauksena on kulttuurihistoriallisen ympäristön vaaliminen.

Espoonkartanon siltojen alueella on voimassa Espoon eteläosien yleiskaava. Siinä todetaan, että Espoonkartanonmäki on VAT-alueita ja siis nykyisin RKY-alueita. Kaavan mukaan kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristö tulee säilyttää ja sille sijoitettavat toiminnot ja uudisrakentaminen tulee sovittaa ympäristöön. Alueella on vireillä asemakaavan laadinta. Siinä siltojen ympäristö on osoitettu palvelurakennusten korttelialueeksi. Edelleen on todettu Espoonkartanon alueen rakennus- ja kulttuurihistorialliset sekä maiseman, pihapiirin ja luonnonympäristön arvot, jotka tulee huomioida ja säilyttää. Asemakaava suojaa kartano- ja siltaympäristöä, mutta luo pohjan laajalle asuntorakentamiselle ja siis uusille asukkaalle. Tämä lisää sekä työ- että vapaa-ajan liikennettä, jonka paine pakosta tulee kohdistumaan sekä koko kartanon alueeseen että myös siltoihin. Kaava ei sinänsä rajoita pieteetillä kehitettäviä tai kehittyviä matkailu- tai vapaa-ajan palveluita, joilla Espoonkartanon rakennetussa kulttuuriympäristössä on usean sadan vuoden toiminnallinen perinne.



Espoonkartanon krouvi edustaa vuosisataista vieraanvaraisuusperinnettä, jota kartanoiden läheisyydessä on ylläpidetty. Kuninkaankartanon matkailutie kulkee Espoonkartanon siltojen kautta. Kuva Martti Piltz.



Tien ja siltojen mittasuhteisiin linja-auto on suuri. Sillat on rakennettu noin tonnin kuormalle eli hevoselle rattaineen. Siltojen rakenne on hyvin vankka, koska ne ovat kestäneet liikenteen rasitukset lähes 250 vuoden ajan. Nyt painorajoitus on 16 tonnia. Kuva Petra Kotro.



Suomen oloissa Espoonkartanon maisema- ja kulttuurikokonaisuus on jokseenkin ainutlaatuinen. Vireillä olevan asemakaavan selostuksen mukaan se säilyttää ympäristön ja edellyttää uusien toimintojen ja uudisrakentamisen soveltamista huolellisesti ympäristöön. Kartano on kunnostanut Mankinjoen saaren nurmikkoa ja polkuja 200-luvulla. Oikealla häämöttää patosilta. Kuva Martti Piltz.

2.7.2 Matkailupalveluiden kehittäminen

Matkailupalveluiden kehittämistä voi tarkastella kolmessa tasossa: kansainvälinen, kotimaan ja lähialueen matkailu. Suomen kansainvälisessä ja valtakunnantasonisessa matkailumarkkinoinnissa on tuotemerkki Kuninkaantie. Kuninkaantie on merkitty maastoon ruskeilla tunnusmerkeillä. Kuninkaantie on rekisteröity tavaramerkki, jonka omistaa Uudenmaan

Espoonkartanon päärakennus on kunnostettu ja entisöity. Siinä toimii tilausravintola. Kuva Martti Piltz.



liitto. Se on vastuussa merkkien ylläpidosta. Liikenne- ja kulttuurihistoriallisesti se noudattaa Suuren Rantatien linjausta. Suuri Rantatie on RKY-kohde, josta Espoonkartanon sillat ovat osa. Kuninkaantietä markkinoidaan osana Suomen kansainvälistä matkailumarkkinointia. Kuninkaantie liittyy sekä Ruotsin että Venäjän hallintoon ja Suomen ja entisten emämaiden historiaan. Oletettavasti lähivuosina kulttuurimatkailu kasvaa ja siinä näkökulmassa Espoonkartano voi olla kiinnostava kohde, koska sen saavutettavuus on hyvä. Kuninkaantien kehittäminen matkailupalveluna on jäänyt puolittiehen.

Tiettävästi kartanoyhtiöllä on tavoitteena aktivoida vanhaa rakennuskantaa käsitöläistyypiseen tuotantotoimintaan. Näitä hankkeita voidaan verrata esimerkiksi kokemuksiin Fiskarsin ja Billnäsän ruukkikylien elävöittämisestä ja rakennuskannan arvon säilyttämisestä ja arvon nostamisesta. Niiden avulla voidaan edistää kulttuuriympäristön säilymistä sekä ylläpitoa ja myös luoda sekä kansainvälistä että valtakunnallista matkailuvedotvoimaa.

Matkailun sesonkiaika on Suomessa lyhyt, sen varaan ei investointien tuotto-odotuksia voi rakentaa. Matkailupalveluiden pitää perustua lähiympäristölle tuotetuilla palveluilla. Tässäkin suhteessa Espoonkartanon alue Suomessa suuren väestö- ja kulutuspotentiaalilla keskellä on poikkeuksellisen edullinen.

Espoonkartanon päärakennus on entistetty ja toimii tilausravintolana. Luonteeltaan sen kaltainen toiminta sopii kulttuurihistorialliseen ympäristöön hyvin. Järjestettyihin tapahtumiin perustuva toiminta rasittaa kohdetta vain rajoitetusti ja toisaalta hieno ympäristö on markkinointiargumentti.

Kartanon alueen sisäistä tie- ja kulkuväyläverkkoa voidaan kehittää kävely- ja pyöräilyreitteinä nykyistä laajemmin sekä lähiseudun virkistys- että kuin kulttuurimatkailutarpeisiin.

Ratsastus on Suomen kaikkien taajamien läheisyydessä suosittu vapaa-ajan harrastus ja urheilulaji. Espoonkartanon Navetanmäellä toimii kartanon vanhoihin rakennuksiin kunnostetuissa tiloissa yksityistalli ja ratsastuskoulu. Hevoset ja hevosurheilu perinteisesti liittyvät mielikuvissa kartanoihin ja vauraisiin maatiloihin. Johdettuna ja järjestettynä toimintana ratsastus keskittyy sille varattuihin ja rakennettuihin kohteisiin ja pisteisiin. Oletettavasti paine laajentaa tämän tyyppistä toimintaa kasvaa asutuksen kasvaessa. Sen voi katsoa edistävän alueen elävöittämistä myös museaalista ja historiallisesta näkökulmasta, ilman että se mitenkään uhkaa rakennettua kulttuuriympäristöä.



Kartanon pihapiiri poikkeaa ja erottuu luonteeltaan muusta kartanoympäristöstä. Pihalla vaalitaan entistä englantilaistyyppistä kartanopuistoa. Vaikka alue ensisijaisesti on tilausravintolan vieraiden käytössä, muutakaan kävelyliikennettä puistossa ei ole haluttu rajoittaa. Kuva Martti Piltz.



Kartanon ja sen tuotantopihoilla kulkee melko tiheä ja laaja pienten kävely- tai huoltoteiden verkko, joilta siltojen tarkastelu on mahdollista ilman mitään erikoisjärjestelyjä. Eräs mielenkiintoisista kohteista on myllyn pato ja patoallas. Kuva Martti Piltz.

3 Siltojen hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Sågbro ja Qvarnbro

Liikenneviraston museokohdekoelmissa Sågbro edustaa ajanjaksoa, joka on nimetty ”1600–1700-luvun tieverkon rakentuminen”. Kauden tierakentamisen pontimina olivat erityisesti sisämaasta rannikolle suuntautunut kauppa sotilaskuljetukset ja hallinto, kuten verotus ja postin kulku. Ajanjakso kulminoitui loppupuolellaan kustavilaisena aikana, jolloin Ruotsin valtio rakensi Suomenkin alueelle ennätyksellisesti uusia teitä ja siltoja.

Sågbron ylläpito- ja hoitosuunnitelman tavoite on säilyttää silta pitkäaikaisesti. Museokäytännön ja museokohdekoelman kokoelmapolitiikan mukaisesti kohde pyritään säilyttämään samassa tilassa kuin se oli sen museointihetkellä eli siis vuonna 1982. Museokohdeiden hoito-ohjeiden mukaisesti siltaa ei entisöidä, mutta lienee syytä harkita mahdollisuuksia palauttaa tien tasaus vuoden 1982 asemaan. Se helpottaisi koko rakennetun kulttuuriympäristön tulkintaa, koska katsekulma nykyisin poikkeaa huomattavasti sekä sillan, myllyn ja kartanon rakentamisen ajasta ja myös Sågbron museokoelmaan liittämisen ajasta. Mahdollinen sillan ennallistaminen vaatii tutkimuksia ja museologista erikoissuunnittelua, joihin ei tässä puututa.

Sågbron kohdalla keskeisin museaalinen tavoite on sillan säilymisen varmistaminen. Kuntokartoituksessa Sågbron museosilta on havaittu heikkokuntoiseksi. Kuitenkin museaalisisessa mielessä silta on perusrakenteeltaan alkuperäinen ja tavoitteena on siten alkuperäisen rakenteen säilyttäminen. Koska Sågbro ja Qvarnbro muodostavat erottamattoman kokonaisuuden Espoonkartanon rakennuskulttuurikohteen kanssa, siltojen hoidon ja käsittelyn tulee olla samanlaista. Siltojen hoidolla on myös merkitystä Espoonkartanon muiden rakenteiden säilymiselle ja tulkittavuudelle.

Sågbron ja Qvarnbron säilymiselle ratkaisevin tekijä on kuormituksen alentaminen sekä painoja että nopeuksia alentamalla. Sillat on aikoinaan rakennettu noin tonnin hevoskuormille, mikä nykyajan liikenteessä vastaa suunnilleen hitaasti kulkevan henkilöauton kuormitusta. Kuormituksen näkökulmasta ihannetila olisi kävely- ja pyöräilykäyttö, mutta on pohdittava myös sillan jatkuvaa rajoitettua käyttöä. Sillan ylittämi-

nen ajoneuvolla, joka ei siltaa potentiaalisestikaan voi vahingoittaa, voi helpottaa sen tulkintaa. Kun Suuri Rantatie ja siten Sågbro ja Qvarnbro ovat osa Kuninkaan tien matkailutietä, kiertotie erään Kuninkaan tien kulttuurihistoriallisesti arvokkaimman kohteen kohdalla ei tunnu kovin motivoitulta.

Alueen kaavoituksessa sillat ilmeisesti jäävät joukkoliikenteen käyttöön, joten turvallisuuden edistäminen ja varmistaminen ovat keskeisimpiä tavoitteita. Turvallisuuden edistäminen ei välttämättä ole ristiriidassa museaalisten arvojen kanssa.

Nykytilassa Sågbro, sen ympäristö ja koko Sågbron ja Qvarnbron tiejakso on hoito-ohjeiden puuttuessa rappeutunut. Hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa siltojen hoidon ja ylläpidon tavoitteeksi voidaan ottaa Sågbron sillan ja siihen suoranaisesti liittyvän Qvarnbron ja niihin liittyvän tiejakson ulkonäön kohentaminen siten, että tienkäyttäjät voivat havaita, että kohdetta vaalitaan. Koska Sågbro liittyy Espoonkartanon rakennettuun kulttuurikokonaisuuteen ja läheiseen Qvarnbron siltaan, siltaa on käsiteltävä osana tätä kokonaisuutta.

Hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa voidaan nopeimmin asettaa tavoitteita toimenpiteille, joilla Sågbron sekä koko Espoonkartanon tulkittavuutta voidaan parantaa. Siltojen ympäristössä risteilee runsaasti vanhoja kulkuväyliä. Niiden käyttöä siltojen tarkasteluun sivulta päin voidaan selvittää ja ehdottaa maanomistajalle. Samalla voidaan selvittää mahdollisuuksia siltojen valaisuun. Näillä toimenpiteillä on vaikutusta kohteen paikalliseen savutettavuuteen. Parannukset johtavat myös sillan ulkonäön kohentamiseen.



Myllyrakennuksen nurkassa on monenikäisiä kerrostumia. Alun perin siipimuuri on kulkenut seinälinjan mukaisesti. Vanhoista valokuvista 1920-luvulta voi päätellä, että myllyn ajoramppi nykyisen tien kohdalla on ollut varsinaista tietä huomattavasti alempana ja on nykyisin siis huomattavasti syvemmällä tien kerrostumissa kuin varsinaisen tie. Vanhan siipimuurin kaidepylväiden päät pilkottavat kasvillisuuden joukossa. Betonipylväät ovat ehkä jostain aikaisemmasta kaiderakennelmasta. Teräskaide on vääntynyt. Myllyn seinään tulevia hulevesiä on yritetty kuivattaa salaojaputkilla. Kuva Petra Kotro.



Yllä

Esimerkkinä tien varteen kertyvästä ja rakennetun kulttuuri-kohteen tulkintaa haittaavasta maamassasta on kartanopuiston kiviainan peittävä ilmeisesti hiekoitushiekasta kasautunut valli. Kuva Petra Kotro.



Vasemmalla

Sillan rakenteissa kasvaa tai ainakin niin lähellä sillan rakenteita kasvaa puita, että niiden juuret ulottuvat sillan rakenteisiin. Juuret syövyttävät ja liikuttavat kivrakennetta. Taustan valaisinpylvästä näkyy, että liikenteen paino muokkaa maamassoja ja sillan pengeri leviää. Sillan ympäristö pitäisi yhteisymmärryksessä maanomistajan kanssa raivat vapaaksi näistä puista ja pensaista. Kuva Petra Kotro.

Alla

Sägbro sijaitsee erittäin vihreässä ympäristössä ja ehkä sekä tien että kohteen luonteeseenkin sopii, että vihreys näkyy tiellä, mutta toisaalta ruohikko tien reunasa kertoo myös sen, ettei tien ja siltojen "jätjän polkua" ole poistettu aikoihin, mikä kuuluu normaaliin tienpitoon. Kuva Martti Piltz.



3.1.2 Kulttuuriperintö

Sågbron silta on osa Espoonkartanon kulttuurihistoriallista ympäristöä. Silta on osana Suuren Rantatien rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) ja myös itsenäisenä siltakohteena RKY. Silta samoin kuin myös läheinen Qvarnbron silta ja Espoonkartanon mylly edustavat kustavilaisen aikakauden voimakasta elinkeinojen ja liikenneolojen kehittämiskautta.

Tiehen ja siltoihin liittyvät Espoonkartanon muikin rakennuskanta. Sågbron silta, vaikkakin on valtakunnan tärkeimmälle maaliikenneväylälle rakennettu silta, on kartanon itse rakentama erotuksena aikansa normaalista käytännöstä, jossa teiden ja siltojen rakentaminen oli talonpoikien tehtävänä. Kartano on rakentanut sen ja ehkä vieläkin selkeämmin Qvarnbron myös keskeisesti omaan käyttöönsä yhdistämään kartanon tuotantopihaa muuhun kartanoon. Kartanon kivinen myllyrakennus ja päärakennus ovat samalta ajalta sillan kanssa, vaikka niiden ulkoasu on muuttunut vuosien varrella.

Kulttuuriperinnön näkökulmasta hoito- ja ylläpito-suunnitelman tavoitteena on osaltaan tukea ja edistää Espoonkartanon rakennuskulttuurikohteen kehittämistavoitteita. Tästä näkökulmasta on olennaista, että kohteen toimijoiden yhteistyötä voidaan edistää.

3.1.3 Maisema ja luonto

Suunnitelman tavoitteena on osaltaan edistää niitä arvoja, joiden perusteella Espoonkartanon ympäristö muodostaa maisemaltaan, kulttuuriperinnöltään ja luonnonpiirteiltään arvokkaan kokonaisuuden. Valittavien hoitotoimenpiteiden luonne ja laajuus vaikuttavat siihen kuinka kauas tiealueen ulkopuolelle ne ulottuvat.

Espoonkartano on suunnitelmallisesti tehnyt alueellaan maisemanhoitotoimenpiteitä, joiden tavoitteena on avata ja säilyttää näkymiä avoimeen maisemaan ja Mankinjoen ympäristöön.

3.1.4 Maankäyttö

Espoonkartanon alueen maankäyttö on muutostilassa, Mynttilän asemakaavan laadinta on käynnissä. Alueen uudisrakentaminen ei ulotu siltojen välittömään läheisyyteen, mutta valittavalla Kuninkaankartanontien liikenteellisellä ratkaisulla tulee olemaan vaikutusta myös siltaympäristöön.

Lähtökohtana ja tavoitteena kaavassa on, että valittava ratkaisu tukee alueen kulttuuriympäristön arvojen säilymistä.

3.1.5 Liikenne

Tavoitteena on varmistaa siltojen ja Kuninkaankartanontien turvallinen liikennöitävyys Espoonkartanon kohdalla. Tarvittaessa tulee harkita liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä molemmin puolin siltojen muodostamaan kokonaisuutta, jos alueen autoliikenne ja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä tien varressa kasvaa olennaisesti.



Qvarnbron sillan ja myllyrakennuksen pengertä. Vanhat graaniittiset kaidepilarit ovat jääneet heinän ja pensaiden sekaan ja yleisilme on epäsiisti. Kaide on vääntynyt ilmeisesti aurasluumen painosta. Luiska kaipaa siistimistä. Kuva Laura Soosalu.

3.2 Siltojen ja niiden ympäristön hoito

3.2.1 Siltojen lähiympäristön jäsentely

Sillat ovat vesistösiltoja ja niiden ympäristöä ei ole tarpeen merkittävästi muuttaa. Siltakeilat pidetään puhtaana pensaista ja puun taimista n. kahden vuoden välein, tarvittaessa vuosittain.

3.2.2 Sillat ja niihin liittyvät rakenteet ja varusteet

Siltojen kuntoa on tutkittu yleistarkastuksissa ja Sägbron sillalle on laadittu tarkempi kuntoarvio 14.4.2010 (Sito Oy, Ari Savolainen). Tarkastuksessa todettiin varsinaisen kivihoivirakenteen kunto hyväksi yksittäisistä halkeilleista kivistä huolimatta. Merkittäviä muutoksia vuonna 2008 tehtyyn tarkastukseen verrattuna ei havaittu ja kantamuurissa ollut sortuma oli korjattu. Sillan reunalle, ilmeisesti vuonna 1954, rakennettu teräsbetoninen tukireunus on huonokuntoinen ja paikoin niin rapautunut, että graniittiset kaidepylväät ovat kokonaan paljastuneet. Reunuksen rapautuminen saattaa vaarantaa kaiteen kestävyuden.

Kokonaisuutena Sägbron sillan arvioitiin olevan tyydyttävässä/ välttävissä kunnossa. Siltaa ei kuitenkaan ole suunniteltu kantamaan nykyisiä kuormituksia. Sillan kantamuurien ja siipimuurien hienoaines on todennäköisesti huuhtoutunut pois pengerrakenteen sisältä. Sillan rakenteissa on useita epävarmuustekijöitä, joten luotettava sillan kantavuuden arviointi on käytännössä mahdotonta.

Arvioinnin jatkotoimenpiteinä kiireellisimpänä pidettiin kaidarakenteiden korjaamista liikenneturvallisuuden vuoksi. Kaapelikotelot on myös uusittava turvallisuuden varmistamiseksi. Painorajoituksen poistamista (16 t, ei koske linja-autoja) ja raskaan liikenteen sallimista sillalle ei suositella.

Nykyiset siltakaiteet esitetään purettavaksi, tukireunukset kunnostettavaksi ja kaiteet uusittavaksi niin, että graniittiset tolpat tulevat paremmin esille. Kunnostustyö edellyttää erillisen suunnitelman laatimista.



Vanhoja sillan kaiteita on jatkettu korottamalla niitä teräskai-teella. Kaapelikotelot roikkuvat liinojen varassa. Tien taseus on noussut jopa 70 cm ja vanhat kaiteet ovat jääneet liian mataliksi. Kokonaisuus ei ole kulttuurihistoriallisesti merkittävän miljööän arvon mukainen. Kuva Laura Soosalu.



Sillan vaurioitunutta tukireunusta, joka on paljastanut graniittisen kaidepylvään. Kuva Laura Soosalu.

3.2.3 Opastusalue

Opastusalueen kohdalla oleva nykyinen kohdeopaste uusitaan nykyisten ohjeiden mukaiseksi. Vastaavasti uusitaan opastaulu kohteen itäpuolella Kehä III:n alikulkusillan läheisyydessä.

Opastusalueen kalusteet ja taulu ovat hyväkuntoiset. Taulun tietosisältöä museokohteen uuden määrittelyn mukaisesti voidaan muuttaa helposti esimerkiksi tarralle painettavalla tekstillä, jolloin koko taulua ei ole tarpeen uusia.

Opastusalueen nykyiset mitat ovat seuraavat:

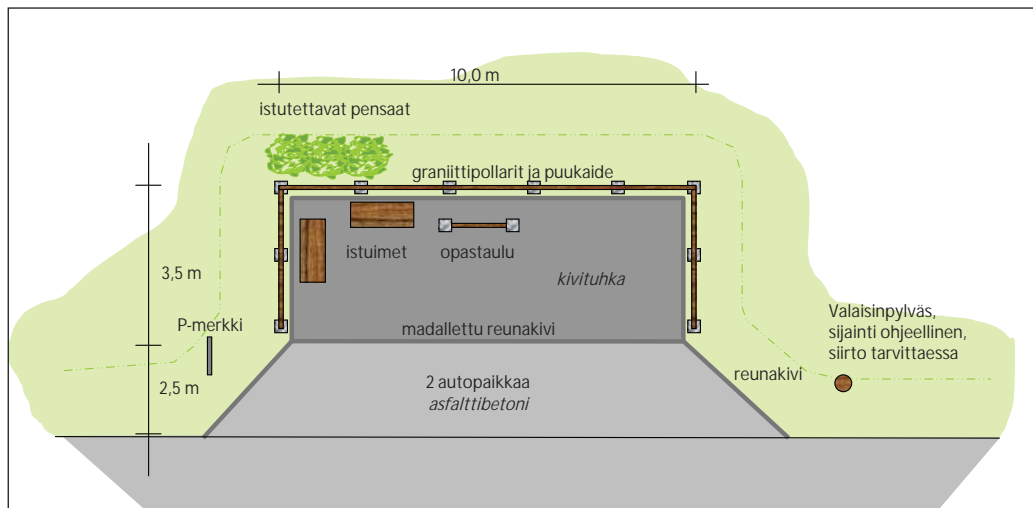
- Tien suuntaisesti n. 10 metriä, mahdollistaa kahden auton pitkittäisen pysäköinnin
- Alueen syvyys on n. 6 metriä

Aluetta esitetään muuten kohennettavaksi seuraavasti:

- Opastusalue ja siihen liittyvä pysäköintitila rajataan selkeästi toisistaan graniittisella, madalletulla reunakivellä esteettömyyden varmistamiseksi.
- Autopaikat päällystetään asfalttibetonilla ja oleskelualue kivituhkalla
- Alue rajataan pellon puolelta museokohteen ilmeeseen paremmin soveltuvalla aidalla, esimerkiksi graniittipollareihin kiinnitettyllä puukaiteella.
- Kohde varustetaan tarvittaessa roskakorilla
- P-merkki sijoitetaan alueen reunaan osoittamaan pysäköintiä
- Valaisinylväs ja siihen kiinnitetyt liikennemerkkit siirretään tarvittaessa.
- Oleskelualueen reunalle istutetaan 3 kpl juhanrusuasia (*Rosa pimpinellifolia* "Plena") alueen taustaksi



Nykyinen kohdeopaste ja malli uudesta kohdeopasteesta, johon kirjoitetaan teksti: Espoonkartanon sillat, Esbogårds broar. Kohdeopasteen ympäristön kasvillisuutta raivataan niin, että taulu näkyy molemmista suunnista tultaessa. Valokuva Laura Soosalu.



Periaatepiirros opastusalueen järjestelystä.

3.2.4 Maisemanhoito

Tiealue vaihtelee leveydeltään n. 6–10 metriin siltojen ja opastuspisteen kohdalla. Päälystetyn tien ja opastuspaikan yhteislevyys on n. 12 metriä, alue on osittain tiealueen ulkopuolella.

Varsinaisella tiealueella on vain vähän kasvillisuutta, lähinnä nurmetusta ja yksittäisiä puun taimia ja pensaikkoa. Tien eteläpuolelta on harvennettu ja poistettu puustoa talvikaudella 2011–2012.

Kasvillisuutta raivataan kohdeopasteen edustalta niin, että opastaulu näkyy molemmista suunnista tullessa.

Sillan luiskista poistetaan tarvittaessa sinne kasvavat pensaat ja puiden taimet.

Hoitosuosituksot tiealueen ulkopuolella

Alueen ympäristöhoidosta vastaa muilta osin maanomistaja ja pysäköintialueen hoidosta vastaa Espoon kaupunki. Tavoitteeksi voidaan esittää, että tieltä ja silloilta avautuu näkymiä ympäröivään kulttuurimaisemaan, puuston harvennus ja maisemanhoito toteutetaan erillisen suunnitelman mukaisesti.

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet

3.3.1 Kohteen perustiedot

Tien perustiedot ovat:

- Kuninkaankartanon tienumero on 11310, tieluokka on yhdystie. Sågbron sillan etäisyys tieosan alusta on 1250 metriä ja Qvarnbron etäisyys on 1302 metriä.
- Kohde sisältyy Uudenmaan ELY-keskuksen Espoon alueurakkaan, josta vastaa vuosina 2012–2014 YIT Rakennus Oy
- Tien talvihoitoluokka on lb eli tie on osan talvea lumipintaisena.
- Tien viherhoitoluokka on N3.
- Nopeusrajoitus tiellä on 50 km/h ja tie on valaistu.
- Kohteessa hoitoon ei ole annettu erikoismääräyksiä

Opastusaluetta oidetaan kunnossa kaupungin toimesta.

Museosillan perustiedot ovat:

- Sågbron kivihoivisilta on valtakunnallisesti arvokas museosilta, joka on valittu museokohdekoelmaan 1982.
- Qvarnbron kivihoivisilta esitetään liitettäväksi museosiltakokonaisuuteen

3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet, siltaympäristö

Siltojen kertaluonteisina hoitotoimenpiteinä esitetään:

- Siltojen reunoille kertynyt maa-aines ja siinä kasvava heinä poistetaan

3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

- Siltaluiskien puuston ja pensaiden poisto
- Nurmikon niitto ja kaiteiden alustojen niitto

3.3.4 Talvihoito

- Sillat aurataan normaalisti tieluokan edellyttämällä tavalla. Maankäytön muutosten myötä tarkistetaan onko tarpeen tehostaa aurausta jalankulun ja pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.
- Opastuspaikan kohdalla olevat pysäköintipaikat aurataan tien aurauksen yhteydessä. Opastuspaikan puhdistamisesta käsityönä sovitaan Espoon kaupungin kanssa.

3.3.5 Erikseen sovittavat alueurakan lisätyöt tai siltaurakat

- Sillan kaiteet kunnostetaan vastaamaan alueen ympäristön arvoa. Harkitaan toimenpiteen laajuus (reunatukien huonokuntoisuus voi edellyttää myös betoniosien uusimista, jolloin tien päälyste joudutaan myös uusimaan). Graniittitolppien korotusmahdollisuus tutkitaan. Sillan kaiteiden kunnostuksesta laaditaan erillinen suunnitelma.
- Siltojen rakenteellinen korjaus toteutetaan erillisen suunnitelman mukaisesti. Tätä ennen on siltaurakoiden kunto selvitettävä riittävän tarkasti jatkotoimenpiteiden suunnittelua varten.



Nykyinen Sågbron siltakaide. Kuva Laura Soosalu.



Ehdotus kaiteen kunnostamiseksi, idealuonnos. Nykyiset kivipaadet korotetaan, ajojohde korvataan mustalla putkikaiteella. Kaideratkaisun tulee ulkonäön kohentamisen lisäksi täyttää turvallisuusmääräykset. Kuva Laura Soosalu.

3.4 Muille tahoille esitettävät toimenpidesuosituksukset

3.4.1 Kaapeleiden omistajat

- Siltoihin liittyvät huonokuntoiset kaapelikotelot poistetaan
- Kaapelit sijoitetaan joko uuteen arvokkaaseen ympäristöön paremmin soveltuvaan kotelorakenteeseen tai mahdollisuuksien mukaan siltarakenteen ulkopuolelle. Kaapeleiden tarve ja määrä selvitetään.

3.4.2 Espoon kaupunki

- Suosituksena esitetään pysäköintialueen ja opastustaulun tarkastusta ja siistimistä keväisin ja syksyisin sekä roska-astian tyhjennystä säännöllisesti.
- Opastusalue jäsenellään ja taulun teksti päivitetään yhteistyössä ELY-keskuksen ja Mobilian kanssa.
- Opastusalueen talvihoito, sovitaan yhteistyöstä alueurakan kanssa

3.5 Siltaympäristön pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteet

Pitkän aikavälin toimenpidesuositukset ovat:

- Maankäytön kehittämisen tarpeiden huomioon ottaminen Kuninkaankartanonttiellä sekä siltojen kohdalla
- Tien tasauksen lasku siltojen kohdalla, päällysteen uusiminen ja myllyn edustan madaltaminen alas 1900-luvun alun asuun.
- Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden takaamiseksi siltakokonaisuuden itä- ja länsipuolilla (esimerkiksi heräteraidat tai tien kavennus)
- Sägbron sillan rakenteelliset tutkimukset, kunnostussuunnitelman laatiminen ja sillan rakenteellinen kunnostus
- Qvarnbron sillan rakenteelliset tutkimukset, tarvittaessa kunnostussuunnitelman laatiminen ja sillan rakenteellinen kunnostus
- Valaistuksen uusiminen



Esitys ajoradan kaventamiseksi myllyn kohdalla, jolloin katto olisi mahdollista palauttaa oikeaan muotoonsa. Kavennus merkitään väistämisvelvollisuus kohdattaessa -liikennemerkillä. Kuva Laura Soosalu.

3.6 Valaistus

Kun tievalaistuksen uusiminen on ajankohtaista, tulisi samassa yhteydessä siltojen valaistukseen kiinnittää erityistä huomiota. Tievalaisinten tulee olla kulttuuriympäristöön ulkonäöltään paremmin soveltuvia kuin nykyiset.

Silloille esitetään toteutettavaksi kohdevalaistus niin, että se korostaa sillan rakenteita ympäröivästä maastosta tarkasteltaessa.

3.7 Jatkotoimenpiteet

Siltojen kuntoa seurataan ja tarvittaessa käynnistetään tarkemmat rakenteelliset tutkimukset kunnostussuunnitelman laadintaa varten.

Alueen hyödyntämistä kulttuuri-, matkailu- ja virkistyskohteena tulee kehittää yhteistyössä eri osapuolien kanssa.

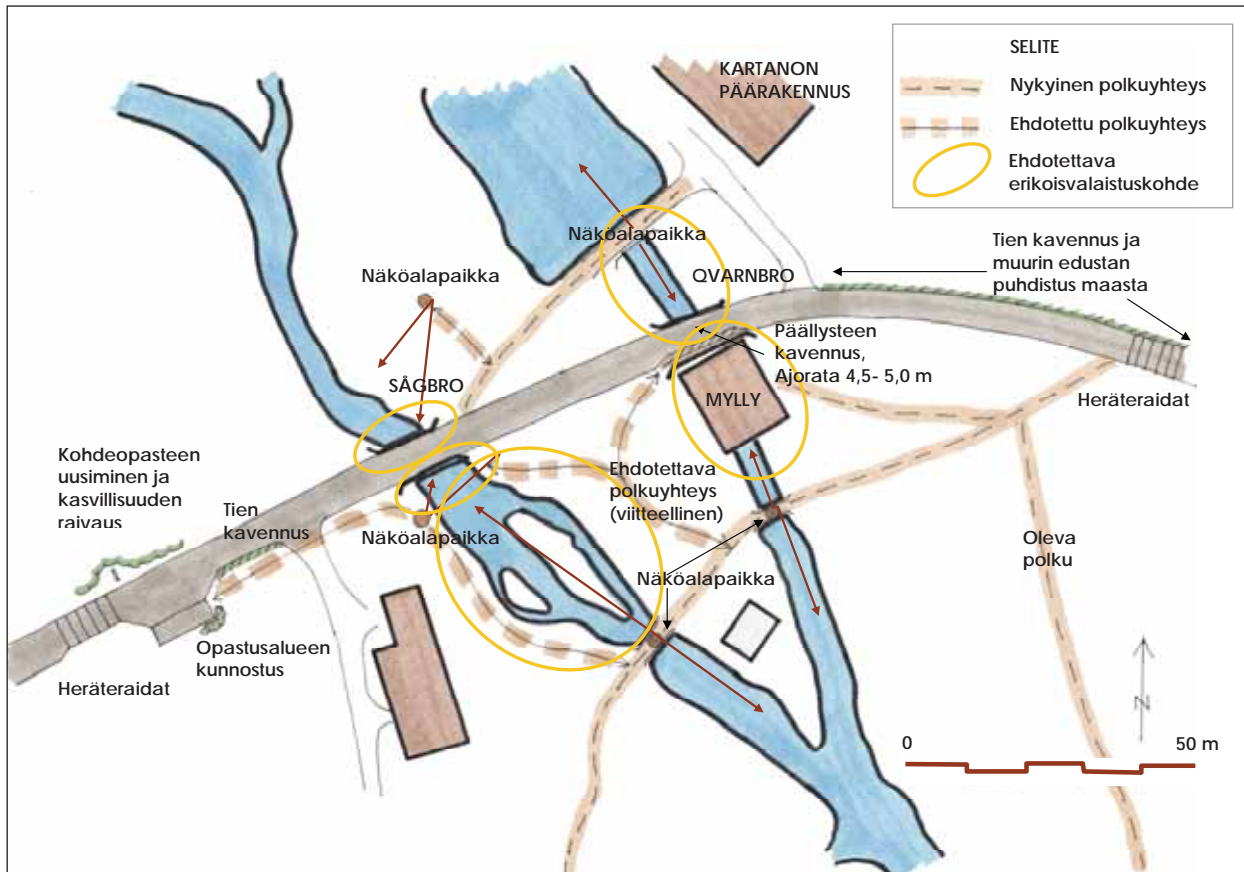
Alueen kehittämistoimenpiteet

Piirroskuvassa on esitetty kootusti toimenpide-ehdotukset alueen kehittämiseksi.

Kuninkaankartanontielle ehdotetaan toteutettavaksi hidasteet, esimerkiksi heräteraidat, joiden avulla autoilija huomaa saapuvansa arvokkaalle alueelle. Näiden lisäksi voidaan myös kaventaa tietä, joka tehostaa heräteraitojen vaikutusta ajonopeuteen. Kartanon muurin esilletuominen poistamalla sen edustalle kertynyttä maa-ainesta korostaisi kartanopihan arvokkuutta.

Myllyrakennuksen kohdalla ehdotetaan tietä kavennettavaksi sekä rakennuksen säilymistä ja jalankulkijan turvallisuuden parantamista vuoksi. Ajoinan leveys voi olla 4,5–5,0 metriä. Yksinkertaisimmillaan kavennus voidaan toteuttaa maalausviivalla, mutta materiaaliuudistus olisi tätä toimivampi myös talvella. Rakennuksen edusta voi olla esimerkiksi sorapintainen.

Piirroksessa on esitetty viitteellisesti alueen nykyisen polkuverkoston sekä ehdotus uusiksi polkuyhteyksiksi. Lisäksi on esitetty paikkoja, joista avautuu kauniita näkymiä. Alueen ilmettä voidaan kohentaa myös kohdevalaistuksella ja tievalaistuksen uusimisella. Maisemaltaan ja kulttuurihistorialtaan arvokkaalla ja monipuolisella alueella on paljon virkistysellistä ja matkailullista potentiaalia.



Periaatepiirros alueelle tehtävistä kehittämistoimenpiteistä.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet:

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmä, 17.12.2008, Uudenmaan liitto.

Espoon eteläosien yleiskaava 17.2.2010, Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, Yleiskaavayksikkö.

Mynttilän asemakaava, 70. kaupunginosa, Espoonkartano, 10.5.2010, Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, asemakaavayksikkö.

Liikennevirasto: Siltarekisteriaineisto

Kiinteistötietojärjestelmä

Destia iLII TU, onnettomuustiedot

Internet:

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali

www.ymparisto.fi

Suunnitelman tuottamiseen on saatu suullista tietoa seuraavilta henkilöiltä:

Angervuori, Tapani, tieinsinööri, Uudenmaan ELY-keskus, 26.4.2012

Gestrin, Tryggve, intendentti, Espoon kaupunginmuseo, 12.4.2012, 26.4.2012, 26.6.2012

Kiviluoto, Merja, aluearkkitehti, Espoon kaupunki, 26.4.2012, 26.6.2012

Kotro, Petra, vt. amanuenssi, Mobilia, 12.4.2012, 26.4.2012, 26.6.2012

Martikainen, Pia, tiedottaja, Esbogård Ab, 26.6.2012

Pasanen, Markus, suunnitteluinsinööri, Espoon kaupunki, 26.4.2012, 26.6.2012

Puharinen, Jarmo, aluevastaava, Uudenmaan ELY-keskus, 19.7.2012

Tynkkynen, Olli-Pekka, tieinsinööri, Uudenmaan ELY-keskus, 26.4.2012

Vilo, Soile, tiedottaja, perinneyhdyshenkilö, Uudenmaan ELY-keskus, 26.4.2012, 26.6.2012

Väyrynen, Piia, arkkitehti, Espoon kaupunki, 26.4.2012

Päivämäärät viittaavat maastokatselmuksiin tai palavereihin, lisäksi kaikkien kanssa on käyty sähköpostien vaihtoa sekä Tryggve Gestrinin, Soile Vilon ja Petra Kotron kanssa on vaihdettu mielipiteitä useasti.

Kirjallisuus ja selvitykset:

Espoonkartanon sillat I ja II, Qvarnbro ja Sågbro, Historiaselvitys, 2012, Petra Kortro, Mobilia.

Espoonkartanon puiston ja sitä ympäröivän kulttuurimaiseman kunnostussuunnitelma, diplomityö TKK, 30.10.1995, Taina Tuominen.

Espoon kartanopuistot, Ranja Hautamäki, 2001, Espoon kaupungin tekninen keskus.

Espoonkartanon selvitysalue, Friisinmäki, Espoonkartanonmäki, Mynttilä, Luontoselvitys 2009, 9.12.2009, Luontotieto Keiron Oy

Kotro, Petra, 2012, Espoonkartanon sillat, Sågbro ja Qvarnbro, Espoo, julkaisematon historiaselvitys. Luettavissa www.mobilia.fi-sivuilla.

Sågbron silta (U-127), Espoo, Espoonkartanonsilta, Kuntoarvio 14.4.2010, Sito Oy, Ari Savolainen

Teiden talvihoito, laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoito tieympäristössä, 2000, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki

RAPORTEJA 85 | 2012

ESPOONKARTANON SILLAT SÅGBRO JA QVARNBRO, ESPOO
HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-604-0 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-604-0

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