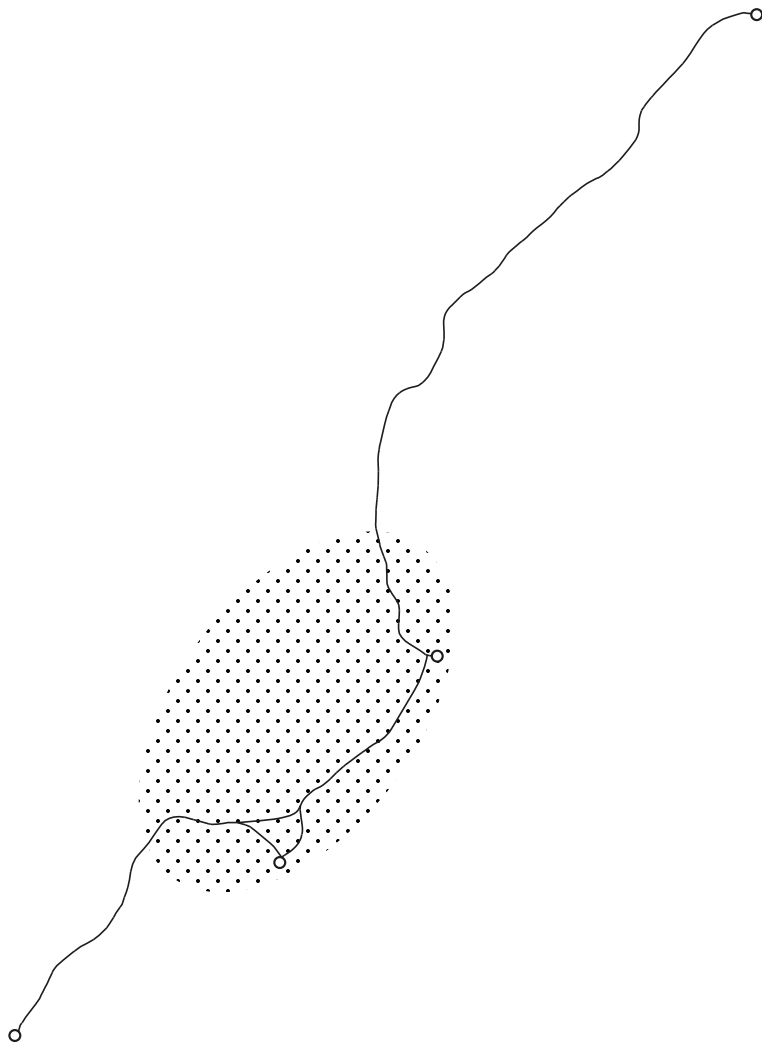


# Portti Rantatielle

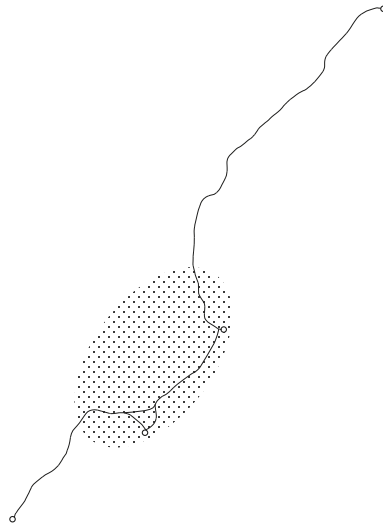
Kirkkotien ja Rantatien arvottaminen ja viherverkoston kehityssuunnitelma





# P o r t t i R a n t a t i e l l e

Kirkkotien ja Rantatien arvottaminen ja viherverkoston kehityssuunnitelma



## Tiivistelmä

Tekijä:	Oula Rahkonen
Työn nimi:	Portti Rantatielle - Kirkkotien ja Rantatien arvottaminen ja viherverkoston kehityssuunnitelma
Laitos:	Arkkitehtuurin laitos
Professori:	Maiseman suunnittelu ja rakentaminen
Professurikoodi:	MA-94
Työn valvoja:	Prof. Jyrki Sinkkilä ja lehtori Emilia Weckman
Työn ohjaaja:	kaavoituspäällikkö Asko Honkanen
Kuvaplanssit (kpl):	6
Vuosi:	2015
Sivumäärä:	124
Kieli:	Suomi
Avainsanat:	kulttuurihistoriallinen arvo, maisema-arvo, Tuusula, Rantatie, tieympäristö, kulttuuriympäristö, kulttuuriperintö

Kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi tunnustettujen kohteiden määrä on viimeisen vuosisadan aikana kasvanut valtavasti. Kohteet huomioidaan yhä paremmin lainsäädännössä ja maankäytön suunnittelussa.

Kulttuurihistoriallisesti merkittävien ympäristöjen kasvaessa käsittämään yhä suuremman osuuden koko elinympäristöstämme, meidän tulee yhä tarkemmin pohtia mitä suojellaan ja minkä perusteella nämä päätökset tehdään.

Tässä diplomityössä keskitytään tarkastelemaan kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden arvon määrittämiseen käytettyjä laadullisia kriteerejä. Nämä ominaisuudet ovat, paitsi ympäristön kokonaisarvon kannalta merkittävimmät tekijät, myös tekijät, joihin käytännön suunnitteluratkaisuilla voidaan parhaiten vaikuttaa. Perusteluja tähän taustoitetaan suojelun historiallisen kehityskulun sekä laadullisten ja määrällisten arvotusmetodien vertailulla. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden arvon määrittämisessä käytettyjä kriteerejä tarkastellaan viiden pohjoiseurooppalaisen arvotusmetodin osalta, joista valitaan parhaiten tieympäristöihin soveltuvat kriteerit. Näitä kriteerejä sovelletaan arvottamaan 24 Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti merkittävintä tietä. Tämä otanta toimii perustana, työssä kohteeksi valitun Tuusulan Kirkkotien ja Rantatien alueen, tarkemmalle arvottamiselle.

Kirkkotien ja Rantatien aluetta kehitetään työssä tehtyjen arvotusten ja analyysien pohjalta, keskittyen erityisesti heikointen säilyneisiin osioihin. Alueen viherverkostoa kehitetään kevyeen liikenteeseen ja virkistysreitistöihin keskittyen, samalla tukien alueelle merkittävää luonto-

ja kulttuurimatkailua. Minno-hankkeen asiantuntijat arvioivat Rantatien olevan yksi Etelä-Suomen kiinnostavimmista matkailukohteista.

Tarve alueen kulttuuri- ja luontoarvojen tarkastelulle on ajankohtaista kehitteillä olevan uuden yleiskaavan sekä pääkaupunkiseudulle kohdistuvien kasvupaineiden tähden. Myös maakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi huomioitu Tuusulanjärven alue on vaarassa menettää omaleimaisuuttaan läheisen Hyrylän kuntakeskuksen laajentuessa voimakkaasti.

Työhön kuuluvassa suunnitelmassa määritellään selkeä raja tiiviin kasvialueen sekä avoimen kulttuuriympäristön välille, mitä noudattaen Kirkkotie ja Rantatie yhdistetään toiminnallisesti yhtenäiseksi alueeksi. Kulttuurihistoriallisesti merkittävät tieosiot yhdistetään ja niiden varrella sijaitsevien vihervalueiden yhteyksiä selkeytetään ja lisätään. Alueen elävyyden lisäämiseksi kevyt liikenne ja alueen virkistys- ja kulttuuritoiminnot ohjataan reitin varrelle minkä lisäksi toimintoja hieman lisätään. Vesistön korostamiseksi myös Tuusulanjärven rannalla kulkevia reittejä yhdistetään ja parannetaan. Suunnitelma tukee suhteellisen kevyin ja kustannustehokkain toimin alueella jo olevien lukuisten paikallisten museoiden, gallerioiden, ravintoloiden sekä muiden virkistys- ja kulttuurialan toimijoiden toimintaa. Näin Rantatien alueen arvokasta kulttuuriympäristöä ei pelkästään säilytetä – vaan myös aktiivisesti parannetaan se kehittyväksi osaksi Tuusulan kuntaa.

## Abstract

Author:	Oula Rahkonen
Title of thesis:	Gateway to Rantatie – Assessing values and developing the green network of Kirkkotie and Rantatie
Department:	Department of Architecture
Professorship:	Landscape Design and Construction
Code of professorship:	MA-94
Thesis supervisor:	Prof. Jyrkki Sinkkilä and lecturer Emilia Weckman
Thesis advisor:	Head of City Planning Asko Honkala
Presentation boards (pcs):	6
Year:	2015
Number of pages:	124
Language:	Finnish
Key words:	cultural-historical value, landscape value, Tuusula, Rantatie, road environment, cultural historic surroundings, cultural heritage

The number of surroundings valued as significant cultural heritage sites has significantly risen over the last century. These sites have gained increased attention in land-use legislation and planning. As the number of historically significant sites starts to cover an ever larger proportion of our living space, we must more carefully begin to consider what should be protected and how these decisions should be made.

This thesis describes the historic development of heritage protection and compares the criteria and evaluation methods used for evaluating cultural heritage in five different Northern European countries in order to determine the qualitative criteria best suited for evaluating historically significant road surroundings. The criteria determined include the most important qualities of cultural historically significant surroundings - as well as those qualities that can be most influenced by spatial planning. These criteria are then applied to rank the 24 most significant historic roads in the Uusimaa region. This sample serves as a basis for comparison to more deeply evaluate the site selected for further study in this thesis: - the area around Kirkkotie and Rantatie in the City of Tuusula.

In this thesis, the Kirkkotie and Rantatie roadside area is developed based on evaluations and analyses carried out in the thesis, focusing on the more poorly evaluated parts of the roads. The green network of the site is developed by targeting the needs of pedestrians and cyclists, improving recreational routes and improving the opportunities for cultural tourism. All of which are already form an important part of the Tuusulanjärvi area.

The need to evaluate the area's nature and historic values is a current interest because of on-going preparation for a new Tuusula master plan as well as the pressures of densification in the metropolitan region. The area surrounding Tuusulanjärvi, which has been earlier recognized in the regional plan as a significant national heritage site, is in danger of losing its unique character due to rapid expansion of the nearby municipal centre of Hyrylä.

The plan proposed in this thesis defines a clear boundary between the dense growth area and the open cultural historic landscape by combining the cultural historic sections of the Kirkkotie and Rantatie roads to form a uniformly functioning area. To increase the area's liveliness pedestrians and cyclists are directed alongside the historic roads together with all the areas recreation and culture activities. To highlight the connection with Tuusulanjärvi -lake existing lakeside pathways are connected and improved.

As a whole the plan strives to use relatively light and inexpensive methods to support the vast number of existing local actors including artists, galleries, museums, restaurants and other parties organising recreational and cultural activities. Thereby conserving the significant heritage area as a developing part of the municipality's past and future.

## Sisältö

	Johdanto .....	8
	Suunnittelualue .....	9
	Työn tarinallinen tausta .....	12
Teoria	<b>1. Kulttuurihistoriallisten ympäristöjen arvon määrittäminen .....</b>	<b>15</b>
	1.1 Suojelun historiasta .....	16
	1.2 Laadullinen ja määrällinen arvottaminen .....	20
	1.3 Arvottamismenetelmien kriteereistä .....	24
	1.4 Kulttuurihistoriallisesti merkittävien tieympäristöjen arvottaminen .....	28
	<b>2. Historia .....</b>	<b>31</b>
	2.1 Suomen tiestön yleinen kehitys .....	32
	2.1.1 Kehitys aikakausittain .....	33
	2.2 Tuusulan tiestön historia ja kehitys .....	38
	2.2.1 Arvokkaat kulttuuriympäristöt ja -kohteet Kirkkotien ja Rantatien varrella .....	46
2.2.2 Kirkkotie ja Rantatie .....	48	
Historia ja nykytila	<b>3. Suunnittelualueen nykytila .....</b>	<b>53</b>
	3.1 Maisema-analyysi .....	54
	3.1.1 Kallioperä .....	54
	3.1.2 Maaperä .....	56
	3.1.3 Maastonmuodot .....	58
	3.1.4 Ilmasto .....	58
	3.1.5 Vesistöt ja valuma-alueet .....	60
	3.1.6 Eläimistö .....	60
	3.1.7 Luonto- ja virkistysalueet .....	62
	3.1.8 Maisemarakenne .....	70
	3.2 Nykyiset toiminnot ja suunnittelu .....	72
	3.2.1 Kaava- ja suunnittelutilanne .....	72
	3.2.2 Maanomistussuhteet .....	74
3.2.3 Reitistö ja toiminnot .....	74	
3.3 Johtopäätökset ja suositukset .....	78	
Suunnitelma	<b>4. Suunnitelma .....</b>	<b>83</b>
	4.1 Alueen kehityskonsepti .....	84
	4.2 Aluesuunnitelma .....	88
	4.3 Yleissuunnitelma .....	94
	4.3.1 Tarkennusalueet .....	98
	Loppusanat .....	102
	Liitteet .....	104
	Liite 1: Tiivistelmä Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti merkittävien teiden arvotuksesta .....	104
	Liite 2: Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti merkittävät tiet aikakausittain .....	108
	Liite 3: Muut teiden kehitykseen vaikuttaneet tekijät .....	110
	Liite 4: Esittelypaneelien pienennökset .....	112
	Käsitteistö .....	118
	Lähteet .....	120



## Johdanto

*Mitä kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita tulisi suojella? Mihin suojeluun johtavat päätökset perustuvat ja kuinka näitä tekijöitä voitaisiin huomioida myös suunnittelussa?*

Kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi tunnustettujen kohteiden määrä on viimeisen vuosisadan aikana kasvanut valtavasti. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien ympäristöjen kasvaessa käsittämään yhä suuremman osuuden koko elinympäristöstämme, meidän tulee yhä tarkemmin pohtia mitä suojellaan ja minkä perusteella nämä päätökset tehdään. Tässä diplomityössä keskitytään tarkastelemaan kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden arvon määrittämiseen käytettyjä laadullisia kriteerejä. Nämä ominaisuudet ovat, paitsi ympäristön kokonaisarvon kannalta merkittävimmät tekijät, myös tekijät, joihin käytännön suunnitteluratkaisuilla voidaan parhaiten vaikuttaa.

Kirkkotien ja Rantatien aluetta kehitetään työssä tehtyjen arvojen ja analyysien pohjalta, keskittyen erityisesti heikointen säilyneisiin osioihin. Tarve alueen kulttuuri- ja luontoarvojen tarkastelulle on ajankohtaista kehittyneillä olevan uuden yleiskaavan sekä pääkaupunkiseudulle kohdistuvien kasvupaineiden tähden. Myös maakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi huomioitu Tuusulanjärven alue on vaarassa menettää omaleimaisuuttaan läheisen Hyrylän kuntakeskuksen laajentuessa voimakkaasti.

### Työn tavoite ja tehtävä

Diplomityön tavoitteena on yleisellä tasolla kehittää kulttuurihistoriallisesti merkittävien tieympäristöjen arvon määrittämistä, ja soveltaa tässä kertynyttä tietoa käytännössä yksittäisen kohteen suunnittelussa. Arvotuksen perustana toimii Uudenmaan liitolle vuonna 2014 tekemäni, maakunnan kattava vertaileva selvitys, joka tarkastelee 24:än kulttuurihistoriallisesti merkittävimmän tien ominaisuuksia ja kehityshistoriaa. Tätä arvotusmenetelmää tarkennetaan suunnittelualueena olevien Tuusulan Kirkkotien ja Rantatien osalta. Lopuksi esille tulleita arvoja ja johtopäätöksiä sovelletaan alueelle tehtävässä viherverkoston kehityssuunnitelmassa. Kehityssuunnitelma ottaa huomioon alueen nykyisen suunnittelutilanteen keskittyessään erityisesti maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen kehittämiseen.

### Tilaaajan tavoitteet

Diplomityö on tehty tilaustyönä Tuusulan kunnalle kevättalven ja kevään 2014/2015 aikana. Kunta on erityisen kiinnostunut Kirkkotien ja Rantatien alueen maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvasta tarkastelusta, jota voidaan käyttää lähtöaineistona alueen kaavoituksessa. Kirkkotien ja Rantatien varteen ei kaavoituksessa kohdistu huomattavaa rakentamispainetta, mutta yleiset kasvupaineet näkyvät maanomistajien pyrkimyksissä kaavoittaa nykyisiä peltomaita asuinrakentamiseen. Kaavoituksessa edellytetään jo lailla maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen huomioiminen, minkä lisäksi myös kunta itse on huomionut Rantatien alueen merkityksen Tuusulan matkailulle ja imagolle. Tie nostetaan tärkeäksi osaksi kunnan identiteettiä valmisteilla olevissa viheralustrategiassa sekä yleiskaavaselostuksessa.

Tuusulan kunnan puolesta työn ohjaamisesta vastasi kaavoituspäällikkö Asko Honkanen, minkä lisäksi työtä kommentoivat kaavasunnittelijat Katja Gräsbeck ja Mika Heikkilä sekä yleiskaavasunnittelija Henna Lindström. Työn valvojana on toiminut maisema-arkkitehtuurin professori Jyrki Sinkkilä sekä myöhemmin hänen sijaisenaan lehtori Emilia Weckman, minkä lisäksi professori Maija Rautamäki on kommentoinut työtä ja tarjonnut lähdekirjallisuutta.

### Omat tavoitteet

Tilaaajan tavoitteiden lisäksi, olen itse asettanut työn tavoitteeksi tarkastella kulttuurihistoriallisesti merkittävien tieympäristöjen arvottamiskriteerejä, sekä niiden soveltamista käytäntöön. Arvon määrittäminen on lähtökohtaisesti subjektiivista, mistä syystä kohteita tarkastellaan osana laajempaa otantaa. Työssä vertailuun käytetään 24 eri aikakaudelle sijoittuvaa uusimaalaista kulttuurihistoriallisesti merkittävää tietä. Käytännön soveltaminen suunnittelussa kohdistuu tarkastelualueen ongelmallisimpien osioiden kehittämiseen. Näin työssä esitetään myös kuinka ehdotettu kehityssuunnitelma vaikuttaa suunnittelukohteen kulttuurihistoriallisiin arvoihin.

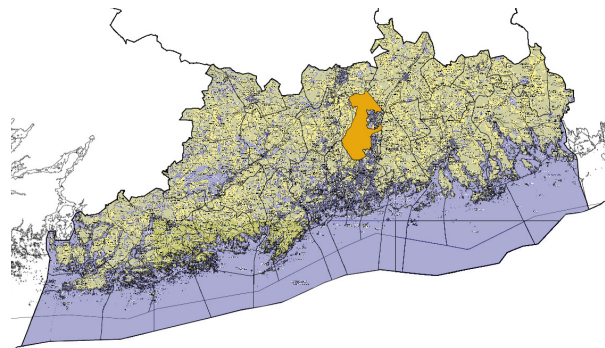
Työssä käytettyä käsitteistöä avataan tarkemmin selvityksen lopussa olevassa liitteessä.



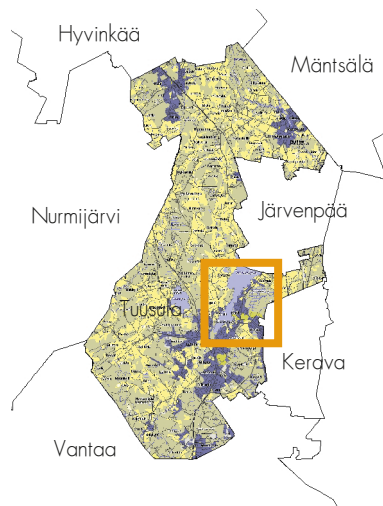
## Suunnittelualue



Uudenmaan maakunta 1 : 10 000 000



Tuusulan kunta sijaitsee Keski-Uudellamaalla



Tarkastelualueen sijoittuminen Tuusulassa

## Suunnittelualue

Tuusula sijaitsee Etelä-Suomessa, keskellä Uudenmaan maakuntaa. Sen nykyinen kuntakeskus Hyrylässä on kehittynyt keskiaikaisen Hämeentien ja 1600-luvulta periytyvän Hyrylän-Mäntsälän tien risteykseen. Maisemaa hallitsee Tuusulanjärvi ja siitä laskeva Tuusulanjoki, joiden ympäristöön asutus on alkujaan sijoittunut. Hyrylän-Mäntsälän tie yhdisti pitkään alueella sijaitsevia ryhmäkylä, jolloin Pohjois-Tuusula sekä kylien väliset alueet olivat vielä suhteellisen asuttamattomia, pelto- ja metsämaita. Säilyneet ryhmäkylät muodostavat yhä merkittävän historiallisen kerrostuman alueella. 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa tapahtui toinen tien kannalta merkittävä kehitysvaihe, kun Tuusulanjärven rannoille alkoi kehittyä huvila- ja taiteilijayhdyskunta, jonka rakentamat kansallisromanttiset huvilat ovat yhä oleellinen osa tien kulttuuriympäristöä. Nykyään Rantatieksi kutsuttu tieosio oli vielä 1950-luvulla osa Lahteen johtavaa alueellista päätieta, ja se eriytyi omaksi kokonaisuudekseen vasta vuonna 1959, kun suurempi Järvenpääntien linjaus valmistui.

Tuusula on viime vuosikymmeninä jatkanut kasvuaan Hyrylän ympärille, ja hiljattain alueelta pois siirtyneen varuskunnan johdosta potentiaalinen kasvutila on viime aikoina huomattavasti laajentunut. Tuleva uusi Rykmentinpuiston kaupunginosa tarjoaa kodin 15 000 uudelle asukkaalle. Samassa yhteydessä suunnitellaan rakennettavaksi myös Hyrylän kiertävää ohitustietä, joka liittyy Järvenpääntiehen aivan Rantatien eteläpäässä. Nämä muutokset vaikuttavat huomattavasti Rantatien ympäristöön ja lisäävät alueen virkistys- ja kulttuuripalveluiden käyttäjämääriä. Tuusulanjärvi on sitä ympäröivien kulttuurikohteiden lisäksi myös merkittävä virkistyskeskus alueella, jonka ympäri kulkee aktiivisesti käytetty pyöräilyreitti. Kaavoitus ei aseta suoraan suuria tiivistämispaineita tässä tarkasteltavalle alueelle Kirkkotien ja Rantatien varteen, mutta ympäröivien muutoksien tähden alueen kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen tarkastelu on nyt ensisijaisen tärkeää, jotta ne voidaan ottaa huomioon tulevassa maankäytön suunnittelussa.

## Tarkastelualue

Työssä tarkastellaan Kirkkotien ja Rantatien ympäristöä analysoimalla sen maisemallisia elementtejä ja nykyisiä toimintoja. Rajaus on valittu riittävän tarkaksi, jotta se pystyy tuottamaan lisäinformaatiota jo tehtyjen laajempien maisema-analyyysien rinnalle, kuitenkin huomioon ottaen tieympäristöihin välittömästi vaikuttavat ympäröivät maisemakokonaisuudet. Maisema-analyysi osiossa tuodaan esille merkittävimmät maisemalliset tekijät, jotka vaikuttavat Rantatien ja Kirkkotien kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Nykyistä maankäytön suunnittelua sekä olevia virkistystoimintoja ja -palveluita tarkasteltaessa taas kartoitetaan alueellisia toimintotarpeita sekä kehitysmahdollisuuksia.

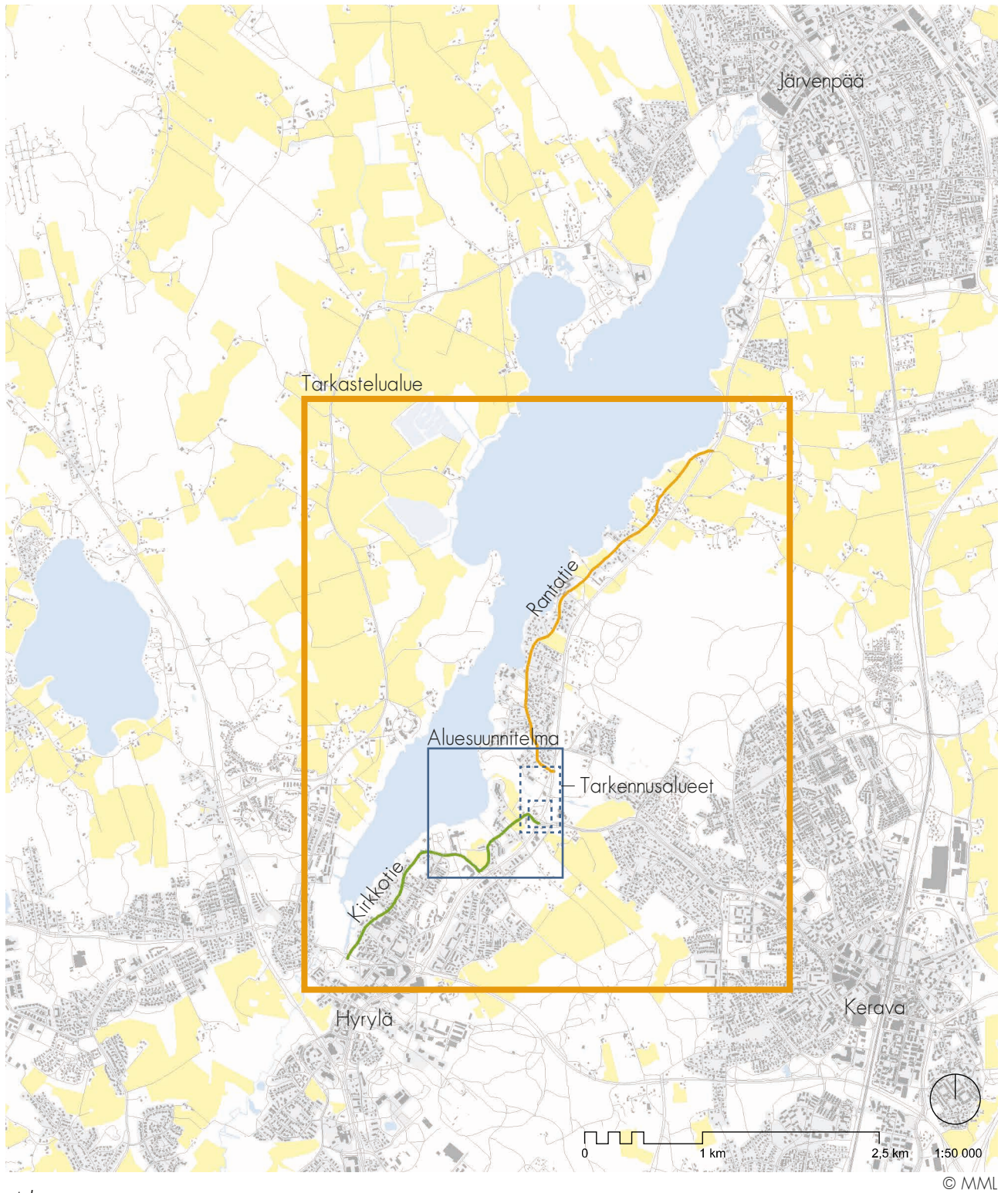
## Aluesuunnitelma

Laajemman analyysin perusteella, suunnittelussa keskitytään maisemallisten ja toiminnallisten ongelmakohtien parantamiseen. Aluesuunnitelma osoittaa uusien ja kunnostettavien toimintojen, kasvillisuuden ja reitistöjen sijoittumisen ja mittakaavan Kirkkotien ja Rantatien välillä, minne jo tällä hetkellä valtaosa alueen virkistystoiminnoista sijoittuu.

## Yleissuunnitelma

Yleissuunnitelma keskittyy suunnitelman kannalta keskeisimpään alueeseen Rantatien eteläpäädyssä. Alueella toimii nykyään golfkenttä, jonka ympäristöön aiheuttaa muutospainetta lähitulevaisuudessa rakennettava Hyrylän ohitustie. Edessä olevat suuret muutokset pyritään suunnitelmassa kääntämään voimavaraksi, joka uhkakuvista huolimatta jopa parantaisi ja yhdistäisi Rantatien kulttuuriympäristöä.

Lisäksi yleissuunnitelma-alueelta esitetään tarkemmalla tasolla suunnitelma kannalta oleellisimpia rakenteita ja toimintoja.



### Aluerajaus

-  Rantatie
-  Kirkkotie

## Työn tarinallinen tausta

Ennätyskuumana heinäkuuna 2012 ajoin pienellä vuokra-autolla Helsingistä Kilpisjärvelle ja edelleen Norjan lävitse Tromsøstä Osloon. Matkan varrella soudin Sulkavan souduissa, vaelsin Käsivarren erämaassa, vietin aikaa norjalaisessa erämaamökissä ja tapasin ystäviä oudoissa paikoissa. Palasin lopulta viikon myöhässä takaisin Helsinkiin, mutta autovuokraamo tai työnantajani eivät olleet onnekseni erityisemmin noteeranneet poissaoloani.

Huolimatta lukuisista hauskoista tapahtumista eri kaupungeissa, minulle jäi matkalta pysyvimmin mieleen tiet, joilla vietin huomattavia määriä aikaa. Tornioista Kilpisjärvelle kulkevalla Revontulentiellä (E8) saattaa ajaa satoja kilometrejä tyhjää suoraa tietä, seuratessa kuinka puusto ympärillä madaltuu samaa tahtia kuin porot lisääntyvät. Kapean Norjan läpi taas kulkee vain yksi, elämän ympärilleen sitova tie. Tie E6 Kirkenesistä Göteborgiin mutkittelee vuonoilta vuorille, määrittäen ympärilleen kapean elinalan ihmisille. Vaikeakulkuisuudestaan johtuen asutus on Norjassa alueellisesti hyvin keskittynyttä ja erämaa alkaa hyvin pian pääteiltä sivuun siirryttäessä. Tämä teiden arvo, elämän mahdollistavana lankana, on tunnustettu tekemällä niistä maan suurin matkailunähtävyys – suurin, jos ei tunnettavuudeltaan, niin ainakin mittakaavaltaan ja laajuudeltaan. Vuodesta 1994 alkaen maa on järjestelmällisesti panostanut korkeatasoiseen ja rohkeaan arkkitehtuuriin kahdeksallatoista tieosioilla, ”Nasjonale Turistveger”-projektin alaisuudessa. Suunnittelijoina on suosittu erityisesti nuoria luovia ammattilaisia, jotka ovat uudistaneet moneen kertaan käsitykset teiden levähdyspaikoista ja näköalatasanteista.

Teiden monimuotoisuus ja yhteiskunnallinen merkitys on ollut vahvasti mielessäni nämä viimeiset vuodet. Tiet synnyttävät ja näivettävät kaupunkoja ja kyliä ympäri maailmaa. Uudet ohitustiet näivettävät paikallisella tasolla kyliä ja kokonaisia seutuja, jotka jäävät kehityskäytävien ulkopuolelle. Suomeakin kehitetään tällä hetkellä kohti entistä tehokkaampaa aluekeskuksiin perustuvaa yhdyskuntarakennetta, mikä väistämättä harventaa maantieverkostoa.<sup>1</sup> Asuessani etelä-helsinkiläisessä kuplassani unohdan usein, että suurin osa maamme

<sup>1</sup> Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista: ”Maakunnan suunnittelussa yhteistyössä maakuntien liittojen kesken on selvittävät ne alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään ylimaakunnallisten kehittämisvyöhykkeiden muodostamista ja niiden kehittämisedellytyksiä. Maakunnan suunnittelussa on esitettävä valtakunnallisesti tärkeät vyöhykkeet sekä kaupunki- ja taajamaverkostot ja niiden kehittämisperiaatteet.”

asukkaista asuu yhä toimivien raideyhteyksien ulottumattomissa, ja että pääkaupunkiseudun ulkopuolella yleisin tapa taittaa työmatka on yhä omalla yksityisautolla.

Talvella 2013 sain eteeni tilaisuuden tutustua tarkemmin Etelä-Suomen tieverkostoon, kun Uudenmaan liitto etsi tekijää selvitykselle Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti merkittävistä teistä ja reiteistä. Olin samaan aikaan Berliinissä suorittamassa vaihto-opintoja ja osallistuin kurssille, joka käsitteli tieympäristöjä sosiologisemmasta näkökulmasta. Aiheena oli lähellä Beriliinin läntistä keskustaa sijaitseva Kurfürstenstraße, jota vaivaa hyvin aktiivinen ympärivuorokautinen katuprostituutio. Yhteys kyseisen kadun ja nyt tekemäni diplomityön välillä voi ensin tuntua kaukaiselta, mutta se sitoo itse asiassa Tuusulan Rantatien kehitysvaiheet laajempaan kontekstiin.

On täysin sattumaa, että ensimmäiset historialliset maininnat tästä kyseisestä saksalaisesta kadusta ovat samalta aikakaudelta kuin Rantatiestä. Kurfürstenstraßen tiedetään kulkeneen 1600-luvun lopulla samalla paikalla, nimillä Mühlenstraße ja Mühlenweg. On myös sattumaa, että katu oli 1900-luvun alussa – Rantatien tapaan – kulttuurisesti vilkas keskus, jolla asui muun muassa saksalainen impressionisti maalari Ernst Oppler. Syntymähistoriasta ja samankaltaisista henkilöhistoriallisista tapahtumista huolimatta, kulkuväylät eroavat nykyään toisistaan valtavasti. Ja onkin vain toivottava, ettei Rantatien kehityshistoria enää kulje Kurfürstenstraßen kanssa samaan suuntaan ainakaan prostituution muodossa.

Seuraavalla joululomalla onnistuimme sopimaan Uudenmaan liiton kanssa toimeksiannosta, jonka lopulta aloitin keväällä 2014. Ja näin vietin tätä seuraavan puolivuotisen ajanjakson tiiviisti historiakirjojen ja karttojen parissa, suunnaten aina loppuviikosta maastoon tarkastelemaan historiallisia tielinjoja, joita olin kyseisellä viikolla löytänyt. Uudenmaan liiton puolesta maisema-arkkitehti Heli Vauhkonen tuki suuresti työprosessia sekä järjesteli tarvittavat puitteet ja yhteydet yhdessä kaavoituspäällikkö Ilona Mansikan sekä maakunta-arkkitehti Kristiina Rinkisen kanssa. Lisäksi maakunta-arkkitehti Oskari Orenius toi tietouttaan Itä-Uusimaasta ja maakunta-arkkitehti Tuula Palaste-Eerola paikansi suuren osan lähdemateriaaleista. Työn ohjaukseen liittyen kokoontui myös laajempi joukko asiantuntijoita, joille kaikille kuuluu kiitos siitä, että pystyin muodostamaan kattavan kokonaiskuvan aiheesta niin lyhyessä ajassa.

Intensiivisen maakuntamatkailun tuloksena heräsin myös tajuamaan, kuinka suurin osa maamme varhaisemmasta kehityshistoriasta löytyy pääkaupunkimme ulkopuolelta, vanhojen teiden varsilta, ympäri rannikkoseutua. Rantatie Tuusulassa on osa 1600-luvulta periytyvää alueellisesti merkittävää Hyrylän-Mäntsälän tietä, jonka ympärille Keskinen Uusimaa on ennen rautateiden saapumista kehittynyt. Rantatien osio on myös toinen maakuntamme museoteistä, joka on monikerroksisen kulttuurihistoriansa takia nostettu myös valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Lähtökohdiltaan ja mittakaavaltaan se onkin ihanteellinen kohde tälle diplomityölle. Kiitos kohteen vinkkaamisesta kuuluu Uudenmaan liiton Heli Vauhkoselle.

Tuusulan kunta suhtautui positiivisesti tiedusteluihini, minkä johdosta pääsin vuoden 2014 lopulla tapaamaan Tuusulan kaavoituspäällikkö Askon Honkanen. Honkanen kertoi kunnan yhtenevistä tavoitteista kehittää Rantatien virkistys ja matkailutoimintoja, sekä tulevista kaavamuutoksista alueella. Oivallisen ajoituksen ansiosta saimme pian sovittua molempia osapuolia miellyttävistä diplomityöaiheista.

Kunta tarvitsi kasvavien kaavoituspainneiden takia selvitystä alueen maisemallista ja historiallista arvoista, joista monet ovat viime vuosikymmenien aikana jääneet liian vähälle huomiolle. Lisäksi asetin itse

diplomityöni tavoitteeksi kehittää tarkempaa arvokehystä kulttuurihistoriallisesti merkittävälle tieympäristölle, sekä antaa käytännön kehitysehdotuksia alueen toimivuuden parantamiseksi. Arvotusperiaatteiden tavoite on helpottaa teiden vertailua keskenään koko maan laajuisesti, mikä helpottaa niiden vertailua myös kansainvälisessä historiallisessa jatkumossa – mistä Kurfürstenstraße voidaan pitää mielenkiintoisena esimerkkinä. Alueelle tehtävän suunnitelman päätarkoitus taas on esittää, kuinka kyseisiä arvoja voidaan suunnittelutyössä ottaa paremmin huomioon. Ajatuksena on, ettei merkittäviäkään kulttuuriympäristöjä tule jähmettää tiettyyn olotilaan, vaan elävöittää niitä, luoden luonnollisia ja toimivia kaupunkirakenteen osia, joissa kulttuurihistorialliset arvot korostuvat.



Sohlbergplassenin näköalatasanne Rondanessa, Norjassa.



Diplomityöntekijä jossain päin Keski-Norjaa, tien E6 varrella.

*We, the government of the state wish to put and end to the unhealthy practise which has created much disgust, because one permits buildings to be destroyed and thereby robs the town of its majestic appearance. Therefore we command that buildings constructed by the old shall not be desecrated. Those police officers who do not intervene when monuments are threatened by violence shall, after they have been whipped, have their hands cut off.*

*-Roman emperor*



# 1.

## 1. Kulttuurihistoriallisten ympäristöjen arvon määrittäminen

Kulttuurihistorialla viitataan jälkiin, joita ihmiset ovat menneisyudessa toiminnallaan aiheuttaneet. Nämä voivat ilmetä kirjallisten lähteiden tai fyysisten rakenteiden kautta, eivätkä tässä rajaudu käsittämään kulttuuria vain sen taiteellisten ilmentymien kautta, vaan enemmän yläkäsitteenä kaikelle ihmisen toiminnalle. Teiden rakentaminen ja levittäytyminen on ollut tärkeä osa ihmiskuntamme kehitystä, ja siten kertoo myös paljon kunkin alueen kehityshistoriasta.

Kulttuuriympäristöillä taas viitataan yleisesti ihmisen luomiin elinympäristöihin, jotka ilmentävät tiettyjä kulttuurihistorian vaiheita. Termiä voidaan käyttää erotuksena luonnonympäristöstä, vaikka käytännössä molempiin vaikuttaa ihmisen ja luonnon vuorovaikutus.<sup>2</sup>

On huomattava, ettei kulttuuriympäristö terminä sisällä arvottamista vaan se kuvaa suurinta osaa nyky-ympäristöstämme, jossa ihmisen vaikutus on nähtävissä. Perustana työssä valitulle arvottamistavalle, pohditaan aluksi kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen arvottamisen eroja ja hyötyjä. Esille tulleista syistä työssä päädytään keskittymään kulttuurihistoriallisesti merkittävien tieympäristöjen laadulliseen arvottamiseen. Valittuja kriteerejä vertaillaan yleisesti kulttuurihistoriallisissa ympäristöissä käytettyihin arvottamiskriteereihin, minkä jälkeen niitä sovelletaan Uudenmaan maakunnan kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiin teihin. Tämä otanta toimii vertailukohtana, työssä tarkemmin tarkastelluille Kirkkotielle ja Rantatielle.

<sup>2</sup> Rakennusperintö, 2014

## 1.1 Suojelun historiasta

Maailmanperintökohteiksi on suojeltu jo lähes tuhat kohdetta ja UNESCO on vakiinnuttanut ne osaksi yleismaailmallisia arvoja. Kansainvälinen tunnustus kulttuurihistoriallisille kohteille on kuitenkin suhteellisen uutta, idea suojelusta on kehittynyt hitaasti 1800-luvun lopun kansalaisjärjestötoiminnasta osaksi nykyisiä lakejamme. Melanie Hall esittää kirjassaan ”Heritage, Culture and Identity : Towards World Heritage : International Origins of the Preservation Movement, 1870-1930” kuinka suojelun aikakausi alkoi 1870-luvulla, teollistumisen alettua kiihtyvällä tahdilla muuttaa ympäristöä. Mielenkiintoista on, että vaikka teollistuminen tuhosi useita kulttuuriympäristöjä, taloudelliset ja yhteiskunnalliset muutokset myös mahdollistivat kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden suojelun luodessaan niille kysyntää. Kasvava porvarillinen luokka halusi säilyttää miellyttäviä kulttuuri- ja luonnonympäristöjä omiin virkistyskäyttöön tarkoituksiinsa ja synnyttivät näin laajan kansallisen suojeluliikkeen.<sup>3</sup>

Tarve kansallisesti merkittävien kohteiden ja ympäristöjen suojeluun nousi osittain myös yleisen nationalistisen politiikan ja kansallisromanttisten taiteensuuntausten myötä. Esimerkiksi Suomi pyrki voimakkaasti todistamaan kansamme suvereniteettia ja luomaan myyttistä historiaa kirjallisten, taiteellisten ja arkkitehtonisten voimannäytteiden kautta. Toinen kantava voima oli uskonto, ensimmäiset suojelukohteet olivat lähinnä uskonnollisia rakennuksia. Tämä innoitti myös kansainvälisen suojeluyhteistyön syntyä, sillä merkittävimmät uskonnolliset rakennukset ja ympäristöt, kuten Hagia Sofia ja Jerusalem, omaavat myös huomattavasti suurempia kansainvälisesti merkittäviä symbolisia arvoja. Ne kuvastavat yleiseurooppalaista sivistystä ja ovat samalla merkittäviä uskonnollisia kohteita niin kristilliselle kuin islamilaisellekin väestölle.

Ensimmäinen esimerkki kansallisen kulttuuriperinnön merkittävyyden tunnustamisesta tapahtui poliittisesti symbolisena eleenä vuoden 1815 Pariisin rauhansopimuksessa. Napoleonin sodat päättäneessä sopimuksessa Kirkkovaltiolle (nykyisessä Italiassa) luovutettiin hyvän tahdon eleenä takaisin sotien aikana ryövättyjä kansallisia kulttuuriaarteita. Vaikka luovutetut esineet olivat vain murto-osa anastetuista, teko osoitti kansanryhmien suvereniteetin omasta kulttuuriperimästään olevan kansainvälisesti tunnustettu arvo. Nykyisin arvokkaat kulttuuriperintökohteet

<sup>3</sup> Hall, 2014, s.1-20

pyritään jättämään poliittisten konfliktien ulkopuolelle ja suojelemaan niitä sotatilanteissa, mikä voidaan nähdä jatkumona Pariisin rauhansopimukselle. Viimeaikainen median uutisointi havainnollistaa kuinka kulttuuriperintö on Lähi-idässä noussut osaksi eri osapuolien välisiä valtataisteluita. ISIS järjestön tuhoamat muinaismuistot ovat ajoittain saaneet jopa huomattavampaa näkyvyyttä kuin alueella tapahtuvat ihmisiin kohdistuvat rikokset. Tämä osoittaa osaltaan muinaismuistokohteisiin liittyvää arvostusta, vaikka saattaakin johtua enemmän yleisön puutumisesta pitkittyvään konfliktitilanteeseen. Irakin hallitus on kuitenkin vastatoimenpiteenä uudelleen aukaissut kansallismuseonsa yli kymmenen vuoden tauon jälkeen, yrittäen näyttää tapahtuman symbolisena kamppailuna sivistyksestä.

Meitä lähempänä, Ruotsissa, etnografi Artur Hazelius luetteli 1800-luvun lopun ruotsalaista elämää ja esitteli tuloksiaan vuoden 1878 Pariisin maailmannäyttelyssä. Hänen uomaava tutkimuksensa johti myöhemmin Skanssenin ulkoilmamuseoon avaamiseen Tukholmassa. Alue on verrattavissa parikymmentä vuotta myöhemmin avattuun Seurasaareen. Kiinnostuksen kasvu ympäristön suojelemiseen johti pian lukuisten järjestöjen syntyyn, joka loi painetta myös kansallisten lakien ja suojeluohjelmien perustamiselle. Ensimmäisiä käänteiden tekijöitä suojelujärjestöjä olivat Pariisissa vuonna 1878 perustettu Taiteen ja kirjallisuuden seura sekä vuonna 1903 perustettu Anglo-amerikkalainen luonnon floran ja faunan suojeluseura, joista ensimmäinen keskittyi erityisesti taiteen, ja seuraava luonnonympäristöjen säilyttämiseen. UNESCO on nostanut kyseiset järjestöt merkittävimmiksi tekijöiksi, joiden toiminta johti 1900-luvun alun kansainvälisesti tunnustettuihin sopimuksiin ja järjestöihin.

Järjestöjen toiminta vaikutti ensin kansalliseen lainsäädäntöön ja vuoteen 1900 mennessä kaikissa poliittisesti merkittävimmissä Euroopan valtioissa oli säädetty lakeja historiallisten monumenttien suojelusta. Suomen suurruhtinaskunnassa monumenttilaki tuli voimaan ensimmäisten joukossa vuonna 1883. Lakien sisältö ja toimeenpanon mittavuus vaihteli aluksi suuresti eri maiden välillä. Esimerkiksi Ranskassa valtiolla oli huomattavasti laajempi sanavalta yksityisiin toimijoihin kuin Saksassa tai Englannissa. Ranskan valtio myös omisti maan katedraalit sekä entiset kuninkaalliset palatsit. Nopeaan lainsäädännön kehitykseen ajoi kuitenkin Euroopassa vallinnut kansallismielisyys, kun suojelukäytäntöjä pidettiin edellytyksenä sivistysvaltiolle ja osana kansallista ylpeyttä.



1930-luvun lama sekä molemmat maailmansodat veivät hetkeksi huomion suojelulta, mutta toimivat lopulta sysäyksenä sen vahvistamiseksi. UNESCO perustettiin vuonna 1945, toisen maailmansodan päättyttyä, tavoitteenaan rauhan ja turvallisuuden edistäminen, levittämällä tasa-arvoa koulutuksen, tieteen ja kulttuurin kautta. Tämä Yhdistyneiden kansakuntien tavoite korostaa ihmisoikeuksia ja tasa-arvoa, vaikuttaa nykyisiin kansainvälisiin ja kansallisiin suojelukäytäntöihin taustalla yhä merkittävästi.<sup>4</sup>

---

4 Hall, 2014, s. 139-220



Suomessa sijaitsevia Unescon maailmanperintökohteita ovat mm. Suomenlinna sekä Merenkurkun saaristo

## Nykytilanne

Suojelun kehitys ei ole ollut lineaarista, eikä sitä ole kauaa pidetty nykyisen kaltaisena itseisarvona. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien rakennusten ja ympäristöjen suojelu alkoi hyvin marginaalisista kansalaisliikkeistä ja joutui koko 1900-luvun taistelemaan oikeutuksestaan, kuten 1960- ja 1970-lukujen massiivinen purkuinto näyttää. Nykyinen vakiintunut suojelukulttuuri on syntynyt vasta viime vuosikymmenien aikana, sen pitkästä kehityshistoriasta huolimatta.

Rem Koolhaas tiivistää hyvin suojelun historian ja sen nykypäivänä kohtaamat haasteet. Koolhaas ja Jorge Otero-Pailos tuovat kirjassaan ”Preservation is Overtaking Us” esille kuinka ympäristömme suojelu on jatkuvasti kasvanut talouskasvun rinnalla. Suojelun mittakaava on parissa sadassa vuodessa siirtynyt yksittäisten rakennusten suojelemisesta kokonaisten kaupunginosien ja maisemakokonaisuuksien suojelemiseen. Samalla suojeltavien kohteiden iällinen takaraja on siirtynyt esihistorialliselta ajalta lähes vastavalmistuneisiin kohteisiin. Museot ovat kasvaneet kokoa tasaisesti samaan tahtiin taloustilanteen kanssa, ja Koolhaas esittääkin ettei suojeluliike ole niinkään vastavoima modernismille, vaan sen luoma keksintö.

Koolhaas esittää että arkkitehtuurin tulisi kääntää huomionsa pois tähtiarkkitehtuurista ja keskittyä kaikkialle levittäytyvään suojeluun, joka voi antaa arkkitehtuurille uuden merkityksen. Äärimmäisillään tämä tulevaisuuden työkuva ei koostuisi uudesta muodonannosta, vaan loisi uutta sisältöä ja merkityksiä suojelemalla olevaa, mikä lopulta korvaisi täysin nykyisen rakennusmassoihin perustuvan arkkitehtuurin. Pietarissa sijaitseva Eremitaasi -museokompleksi on käytännön esimerkki tästä retoriikasta. OMA uudelleenjärjestele toimintoja ja käyttäytymistä useasta rakennuksesta koostuvassa taidemuseossa, lisäämättä siihen uusia rakennusmassoja tai muutoin muuttamatta aluetta. Näiden sijaan projekti keskittyy näyttelyiden ja tapahtumien uudelleen organisoimiseen, mikä itsessään luo museolle uutta merkitystä.<sup>5</sup>

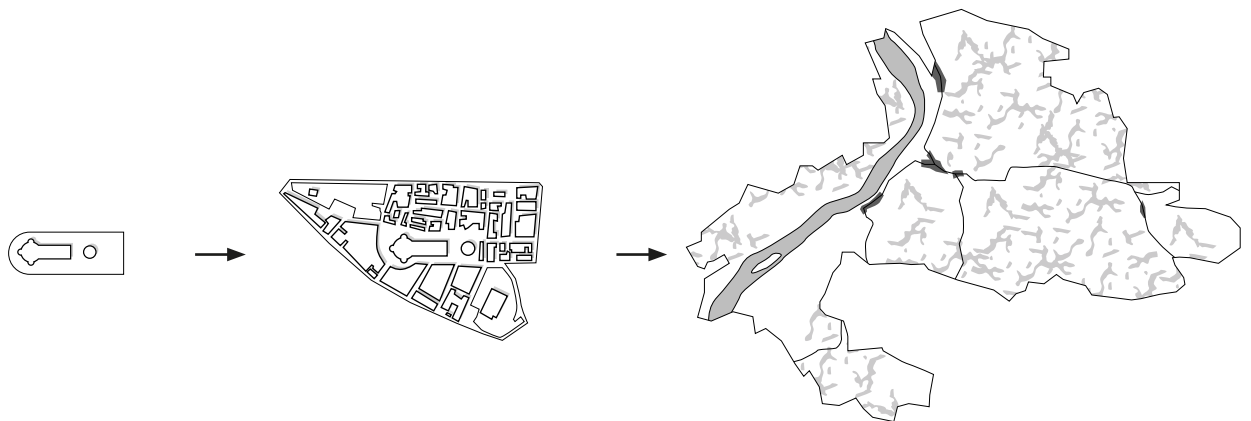
Jorge Otero-Pailos kritisoi Koolhaasin näkemystä suojelusta, tuoden esille kuinka siirtyminen näyttävästä tähtiarkkitehtuurista kulttuuriperintömme suojeluun on Koolhaasille enemmän nykyisen taloudellisen ilmapiirin luoma pakko, kuin altruistinen teko. Tosin kun tästä ristiriidasta päästään ylitse, ovat esitetyt huomiot osuvia ja ajankohtaisia. Otero-Pailos esittää, että arkkitehtien tulisikin hakea uutta sijaa maailmassa, jossa suojelu kasvaa

yhä merkittävämmäksi tekijäksi. Samalla työvälineet vaihtuvat materiaalisista yhä enemmän näkymättömiksi teoiksi ja tapahtumiksi, tarinoiksi ja web-sivuille, valaistukseksi ja äänimaailmaksi.<sup>6</sup>

Kun suojeltavan ympäristön osuus koko elinympäristössämme kasvaa, arkkitehtien ja maisema-arkkitehtien työkuva väkisinkin siirtyy yhä enemmän kohti olevan säilyttämistä ja kunnostamista. Tämä vaatii yhtäältä uusien työtapojen omaksumista ja toisaalta entistä laajempaa tuntemusta historiasta ja ympäristöstämme. Suunnittelijoiden ei mielestäni kuitenkaan tulisi muuttua historioiksi tai tapahtumakoordinaattoreiksi, vaan kehittyä enemmän projektienvetäjiksi, joilla on kyky nähdä kulloisenkin tehtävän päälinjat. Tämä edellyttää, että opimme entistä paremmin toimimaan eri alojen asiantuntijoiden kanssa ja yhdistämään kaikkien osapuolien arvot merkittäväksi kokonaisuuksiksi.

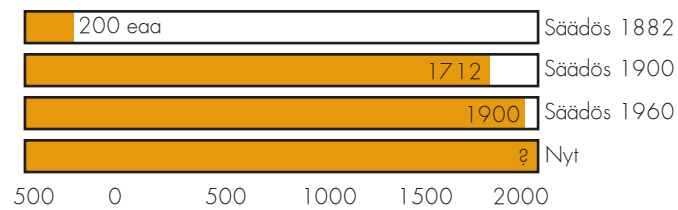
<sup>5</sup> Koolhaas, 2014, s.11-44

<sup>6</sup> Koolhaas, 2014, s.83-98



Suojeltavien kohteiden mittakaava on kasvanut yksittäisistä rakennuksista kaupunginosiin ja maisema-alueisiin.

Suojeltavan kohteen iällinen takaraja eri aikakausina



Lähde: Ashworth, 1991

## 1.2 Laadullinen ja määrällinen arvottaminen

Maailman herättyä 1900-luvun alussa kulttuuriperintömme tuhoutumiseen ja saman vuosisadan lopussa myös luonnon katastrofeihin, ovat suojelejärjestöt sekä lainsäädäntö kehittyneet ja kasvaneet kiihtyvää vauhtia. Nopeasta kehityksestä huolimatta luonto- ja kulttuuriarvot jäävät yhä, päätöksiä tehtäessä taka-alalle, asioina jotka huomioidaan vain jos se on perustellusti tuottavaa tai täysin välttämätöntä. Ihanteellisesti vallitsevat arvomaailmat kääntyisivät jo tänään huomioimaan ympäristömme. Mutta kehitys tähän suuntaan näyttää hitaalta, mistä johtuen useat toimijat ovat viime vuosina keskittyneet kehittämään ympäristöstämme saatujen hyötyjen määrällistä havainnollistamista.

Luonnon ja historian arvon mittaamista rahassa pidettiin pitkään niiden kokonaisarvoa alentavana, ja uskottiin vievän keskustelua väärään suuntaan. Ympäristöstä saatujen tuki-, tuotanto-, sääteley-, ja kulttuuripalveluiden valuuttamääräisen hyödyn arviointi, on kuitenkin osoittautunut toimivaksi ja usein ympäristöä hyödyttäväksi perusteeksi poliittisissa päätöksenteossa. Erityisesti ekosysteemipalvelu-termin alla on pyritty havainnollistamaan ympäristöstä saatuja kokonaishyötyjä, ja monille osatekijöille on pystytty laskemaan suhteellisen tarkkoja valuuttamääräisiä hyötyjä.

### Kaupunkien vertailu

Laajemmalla tasolla kaupunkien ekologisuutta ja ”vihreyttä” mittaavat vertailut havainnollistavat, kuinka luonto- ja kulttuuripalvelut vaikuttavat suoraan kaupungin taloudelliseen kilpailukykyyn ja houkuttelevuuteen. James Simmie esittää, artikkelissaan ”Learning City Regions: Theory and Practice in Private and Public Sector Spatial Planning”, kuinka monipuolinen ja koulutettu työvoima tuottaa asuinalueelleen innovoinnista ja tiedonjakamisesta kumpuavaa talouskasvua. Toimiakseen tämä edellyttää myös toimivaa yhdyskuntarakennetta sekä yhteistyöhön ja kanssakäymisiin kannustavaa tapakulttuuria.<sup>7</sup> Keskiössä ovat kuitenkin ihmiset, joita ilman suotuisista rakenteistakaan ei ole hyötyä. Osaavaa työvoimaa houkutellakseen, useat kaupungit ympäri maailmaa, ovatkin ottaneet kilpailuvaltikseen luonnonläheisyyden ja kestävä kehitystä korostavan kehitysstrategian.

Helsingissä lähes yhä puolet maa-alasta luokitellaan viheralueiksi (kun) mukaan luetaan pelto- ja

<sup>7</sup> Simmie, 2012

tiealueet) ja jopa 95% kaupungin tekemistä kaavoista toteutuu.<sup>8</sup> Kaupungilla olisi siis kaikki edellytykset näyttäytyä malliesimerkkinä ympäristön huomioivassa kaupunkikehityksessä. Kansainvälisesti tunnetumpi esimerkki löytyy kuitenkin Espanjan Baskimaasta, jonka pääkaupunki Victoria-Gasteiz sai vuonna 2012 ”European Green Capital”-tittelin. Kaupunki on onnistunut voimakkaasti kehittämään talouttaan, samalla kun se on säilyttänyt ja parantanut ympäristöään. Se on 1980-luvulta saakka panostanut määrätietoisesti selkeään erotteluun tiiviin kaupunkirakenteen ja luonnonympäristön välillä. Päätös lopettaa ulospäin suuntautuva laajentuminen, mahdollisti kaupunkia ympäröivän agraarialueen kehittämisen luonto- ja virkistysarvoihin panostaen. Tiivistynyt kaupunkirakenne on samalla itsessään parantanut palvelutarjontaa ja esimerkiksi julkisen liikenteen toimivuutta, samalla kun helposti saavutettavat viheralueet ovat kasvattaneet alueen houkuttelevuutta liikkuvan korkeasti koulutetun väestön silmissä.<sup>9</sup>

Victoria-Gasteizin tapauksessa on vaikeaa osoittaa selkeää taloudellista kokonaishyötyä, joka on seurannut luonto- ja kulttuuriympäristöihin panostamisesta. Talouskasvua olisi varmasti tapahtunut myös luonnosta piittaamattomalla kaupunkikehitysstrategialla. Esimerkki kuitenkin osoittaa, etteivät taloudelliset ja ympäristölliset arvot ole ristiriidassa keskenään, vaan kaupungeistamme voidaan kehittää miellyttäviä ja tehokkaasti toimivia kokonaisuuksia myös ympäristön ehdoilla.

<sup>8</sup> Beatley, 2012, s.109-122

<sup>9</sup> Beatley, 2012, s.155-180

*“Taloudelliset ja ympäristölliset arvot eivät ole ristiriidassa keskenään, vaan kaupungeistamme voidaan kehittää miellyttäviä ja tehokkaasti toimivia kokonaisuuksia myös ympäristön ehdoilla.”*

## Ekosysteemipalvelut

Ekosysteemipalveluiksi yleisesti niputettu käsite pyrkii kuvastamaan laajasti kaikkia ympäristöstä saatuja hyötyjä. Nämä jakautuvat oheisen taulukon mukaisesti tuki-, tuotanto-, säätely-, ja kulttuuripalveluihin, joista tässä keskitytään kulttuuripalveluiden tuottamaan hyötyyn. Suomen ympäristökeskus, on yksi taho, joka tällä hetkellä tutkii TEEB -hankkeessaan kansallisten ekosysteemipalveluiden taloudellisten hyötyjen merkittävyyttä. Hankkeen tavoitteena on luoda uusia ympäristöä mittaavia työkaluja poliittisen päätöksenteon tueksi.<sup>10</sup>

Jo kehitettyjen mallien avulla voitaisiin arvioida esimerkiksi Tuusulan kulttuuriympäristöjen vaikutusta matkailusta ja virkistyksestä saatuihin mitattaviin hyötyihin. Vertailemalla matkailun suoria ja epäsuoria työllistämisaikutuksia eri alueiden virkistys- ja kulttuuripalveluiden määrään, voitaisiin pitkällä aikavälillä selvittää niiden väliset vaikutussuhteet. Samat palvelut tosin houkuttelevat muun muassa ulkoilemaan, mistä saadut terveyshyödyt vaikuttavat alueen talouteen

<sup>10</sup> Ympäristövaliokunnan kokous 4.11.2014, Eduskuntatalon auditorio

epäsuorasti, säästettyjen sairaanhoitokulujen muodossa. Eri vaikutuksia on lukematon määrä, mistä johtuen tutkimuksissa on haastavaa koskaan huomioida kaikkia tekijöitä, eikä mitään niistä voi suoralta kädeltä julistaa merkityksettömäksi. Esimerkiksi Suomessa keskimääräinen aikuinen harrastaa jonkin muotoista ulkoilua 170 kertaa vuodessa, eli noin kolme kertaa viikossa. Ruotsissa, jossa luku on vastaavalla tasolla, on arvioitu ulkoiluun liittyvän rahankulutuksen olevan vuosittain noin neljä miljoonaa euroa ja työllistävän 75 000 henkeä.<sup>11</sup>

Tohtori Terje Nypan, Norjan Riksantikvarenista esittää tarkemmin kulttuuriperinnöstä saatavia Euroopan laajuisia taloudellisia hyötyjä, artikkelissaan ”Cultural Heritage Monuments and Historic Buildings as Value Generators in a Post-Industrial Economy”.<sup>12</sup> Lähtökohtana hän esittää, että kulttuuriperimää tulee tarkastella julkisena hyödykkeenä, sillä lähtökohtaisesti kyseiset kohteet ja ympäristöt ovat vapaassa käytössä, eikä niiden nauttimista ei voida rajata. Tämä aiheuttaa vaikeuttaa rahallisen arvon määrittämistä, koska

<sup>11</sup> Kettunen et al., 2012, s.174-178

<sup>12</sup> Nypan, 2003

<b>TUKIPALVELUT</b> <b>SUPPORTING SERVICES</b>  Uuden maannoksen muodostuminen <i>Soil formation</i>  Suotuisat elinympäristöt ja suojapaikat <i>Providing habitats</i>  Ravinteiden säätely/kierrätys <i>Nutrient cycling</i>  Hiilensidonta <i>Carbon sequestration</i>  Fotosynteesi <i>Photosynthesis</i>	<b>TUOTANTOPALVELUT</b> <b>PROVISIONING SERVICES</b>  Ruoka / <i>Food</i> Luonnosta saatava ruoka (riista, kalat, marjat, sienet) / <i>Food from nature (game, fish, berries, mushrooms)</i> Maataloudessa tuotettu ruoka (vilja, liha, hedelmät, kasvikset, ml. kasvihuoneet) / <i>Food from agriculture (grain, meat, fruit, vegetables, incl. greenhouses)</i>  Raaka-aineet / <i>Raw materials</i> Kuidut / <i>Fiber</i> Bioenergia / <i>Bioenergy</i> Puuraaka-aine / <i>Wood</i>  Geenivarannot / <i>Gene pool</i> Esim. satokasvien vastustuskyky taudeille / <i>E.g. resistance against pathogens</i>  Lääkeaineet, biokemikaalit / <i>Medicines, biochemicals</i>
	<b>SÄÄTELYPALVELUT</b> <b>REGULATING SERVICES</b>  Ilman laadun säätely / <i>Regulating air quality</i> Hengitettävä ilma / <i>Breathable air</i> Ilman puhtaus / <i>Clean air</i>  Ilmaston säätely / <i>Climate regulation</i> Ihmiselle suotuisa ilmasto / <i>Favorable climate</i>  Vesien säätely (ml. puhdistus ja varastointi) / <i>Water regulation (incl. purification and reserves)</i> Talousvesi, kasteluvesi, teollinen käyttö / <i>Household consumption, irrigation, industrial use</i> Ravinteiden ja epäpuhtauksien puhdistuminen vedestä / <i>Water purification</i>  Kasvien pölytys / <i>Pollination</i> Biologinen kontrolli / <i>Biological control</i> Tuhoeläinten ja tautien kontrollointi / <i>Controlling pathogens and diseases</i>
	<b>KULTTUURIPALVELUT</b> <b>CULTURAL SERVICES</b>  Esteettisyys / <i>Aesthetic</i> Henkiset, uskonnolliset ja historialliset arvot/informaatio / <i>Spiritual, educational, historical values and information</i> Kulttuurinen- ja taideinformaatio / <i>Cultural values and art</i> Tiede ja kasvatys / <i>Science and education</i> Virkistäytyminen ja ekoturismi / <i>Recreation, nature tourism</i> Luonnon itseisarvo / <i>Intrinsic value of nature</i>

taulukko: Ratamäki, 2013, s.2

yksityiset markkinat eivät pysty tekemään tuottoa hyödykkeestä, joka on kaikkien vapaasti käytettävissä. Nypan esittääkin, että arvon määrittämiseksi tulee laskea kohteen käyttöarvo yhdistettynä sen itseisarvoon. Itseisarvoa on sen monimuotoisuuden tähden lähes mahdotonta arvottaa rahallisesti, mutta käyttöarvo on helpommin määriteltävissä. Yleensä kulttuurihistoriallisen kohteen käyttöarvoa arvioidaan sen pääomantuoton, työllistämisaikutuksen ja vierailijamäärän perusteella.

Eri toimialoista kulttuurihistoriallisia kohteita hyödyntää eniten matkailuala, jonka osuus koko EU:n bruttokansantuotteesta on 5,5% ja työllistää jopa 6% alueen työvoimasta. Matkailualan merkittävyyden tähden sitä käytetään tutkimuksessa pääasiallisena lähteenä pääomantuotolle. Tältä osin esitetään kulttuurihistoriallisiin kohteisiin kohdistuvan matkailun tuottavan EU:ssa vuosittain 338 miljardia euroa, mikä on kyseisenä ajankohtana merkinnyt 79% pääomantuottoa. Laskelma perustuu vuoden 2002 tilastoihin ja siinä määriteltiin kulutuksen sisältävän, itse kohteisiin käytettyjen varojen lisäksi, siihen liittyvät oheistoiminnot, kuten kahvin nauttiminen kulttuuriympäristössä tai kulttuurimaiseman ihailu hotellin terassilta. Tämä johti oletukseen, että jopa 30% matkailijoiden käyttämästä ajasta liittyy kulttuurihistoriallisiin kohteisiin.

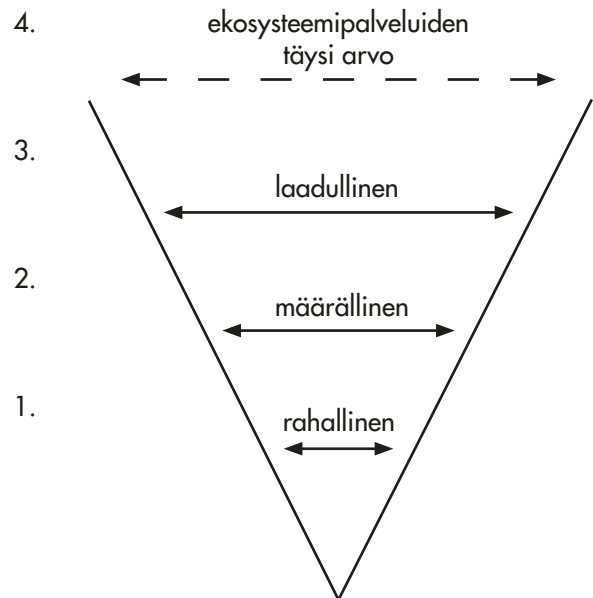
EU:ssa kulttuurihistoriallisten kohteiden arvioidaan suoraan työllistävän 306 000 ihmistä. Nypan arvioi jokaisen suoran työpaikan synnyttävän lisäksi välillisesti 26,7 epäsuoraa työpaikkaa, jolloin työllistämisaikutus olisi kokonaisuudessaan noin 8 184 000 työpaikkaa. Vertailuksi autoteollisuus työllistää EU:ssa 12 000 000 henkilöä.<sup>13</sup> Riittämättömän tutkimusaineiston tähden arviot ovat lähinnä suuntaa antavia, kokeilevia laskelmia, mutta ne herättävät varmasti ajatuksia kulttuuriperinnön merkittävistä taloudellisista vaikutuksista.

Nypanin tutkimukseen on ymmärrettävästi kohdistunut myös kritiikkiä, siitä huolimatta – tai juuri siitä syystä, että – tutkimuksessa esitettyjä lukuja on laajasti esitetty perusteina kulttuuriperintöön kohdistuvan taloudellisen panostuksen lisäämiseksi. Huomiota herättävän suuria lukuja kritisoidaan muun muassa Einar Bowitzin ja Karin Ibenholtin artikkelissa ”Economic impacts of cultural heritage – Research and Perspectives”. Bowitz ja Ibenholt muistuttavat, että kulttuuriperintöön liittyvien taloudellisten vaikutusten on osoitettu olevan hyvin paikkaan sidottuja, eikä tapausesimerkeistä voida näin vetää suorita päätelmiä toisen kohteen osalta. Tutkimuksessaan he esittelevät yleisimpiä ongelmia

kulttuuripalveluiden kvantitatiivisia hyötyjä arvioitaessa, ja keskittyvät sitten soveltamaan omaa metodologiaan Rørosin historiallisessa kaivoskaupungissa. Tutkimus osoittaa kyseisen, rikkaan kulttuuriperimän omaavan, norjalaiskaupungin hyötyvän kulttuurimatkailusta vuosittain noin 200 henkilötyövuoden verran. Luku vastaa 7% alueen työvoimasta, mikä on sinällään merkittävä määrä, muttei mitenkään linjassa Nypanin esittämiin lukuihin.<sup>14</sup>

Kvantitatiivisten hyötyjen arviointi etsii yhä vakiintuneita menettelytapoja, ja tutkimusten tulokset antavat usein lähinnä viitteitä ympäristön tuottamista kokonaishyödyistä. Oheinen ”hyöty-pyramidi” kuvastaa tätä taloudellisen hyödyn suhdetta systeemin kokonaisarvoon. Tästä syystä tässä työssä tyydytään toteamaan, että kulttuuriympäristöt todistettavasti vaikuttavat positiivisesti paikalliseen talouteen. Näiden hyötyjen määrää, tarkastelussa olevalla Tuusulan alueella, ei kuitenkaan arvioida, vaan keskitytään arvottamaan niitä laadullisia tekijöitä, jotka tekevät kulttuuriympäristöstä merkittävän. Havainnoimalla kulttuuriympäristön arvon kannalta merkittävimmät positiiviset ja negatiiviset tekijät, voidaan aluetta kehittää, kulttuurihistorialliset arvot huomioon ottaen, toimivammaksi ja eheämmäksi kokonaisuudeksi.

<sup>14</sup> Bowitz, Ibenholt, 2008



”Hyöty-pyramidi” esittää ekosysteemipalveluiden mitattavan taloudellisen hyödyn suhteessa, täyteen arvoon. esimerkkejä eri tason hyödyistä:

1. luonnosta saatu ruoka, tulot luontomatkailusta
2. luonnon puhdistaman veden määrä, kansallispuistojen kävijämäärä
3. luonnon ja kulttuuriperinnön ”mittaamaton” arvo, luonnon tarjoamat mahdollisuudet ja inspiraatio
4. piilevät arvot, joita ei vielä pystytty näkemään

<sup>13</sup> Nypan, 2003, s.2-17

### 1.3 Arvottamismenetelmien kriteereistä

Kulttuurihistorian arvot ovat moninaisia ja tapahtumakohtaisia, ja niiden merkittävyyttä tarkastellaan aina kyseisen kohteen omassa viitekehyksessä. Laadullinen arvo määrittyy muun muassa kohteen tai ympäristön harvinaisuuden, henkilöhistorian, laajempaan yhteiskunnalliseen kehitykseen liittymisen sekä kohteen näkyvän ja toiminnallisen säilyneisyyden perusteella.

Maisemallisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja määritellään esimerkiksi maisema-analyysien avulla. Nämä analyysi- ja arvottamismenetelmät eivät ole täysin standardoituneita, mutta yhteinen piirre niille on historiallisten ja maisemallisten piirteiden havainnollistaminen pelkistettyjen ja selkeiden kuvamateriaalien avulla. Tärkeimpien ominaispiirteiden korostaminen auttaa näkemään merkittävimmät säilytettävät arvot kussakin kohteessa. Yleiskuvan muodostamiseksi tarkastellaan seuraavaksi muutamaa pohjoiseurooppalaista analyysimenetelmää ja niissä arvojen määrittämiseen (tai lyhyemmin arvottamiseen) käytettyjä kriteerejä.

#### Arvotuksesta ja analyysimenetelmien kriteereistä

Useissa maisema-analyysimenetelmissä merkittävimmät kulttuurihistorialliset ominaispiirteet esitetään osana pelkistettyä maisemakuvaa, mutta niiden merkitystä ei erityisesti korosteta tai arvoteta. Tässä läpikäydään ja vertaillaan muutaman pohjoismaissa käytetyn analyysimenetelmän yleispiirteitä ja erityisesti niiden maisemaan ja kulttuuriympäristöihin kohdistuvia arvotuskriteerejä. Vertailtavat menetelmät ovat yhteispohjoismaalaisesti kehitetty DIVE, Irlannissa ja Englannissa käytetyt Historic Landscape Characterisation -menetelmät, Tiehallinnon museoteiden arvotusmenetelmä sekä Norjan valtion Riksantikvaren arvotuskriteeristö.

**DIVE**, jonka nimi tulee englannin kielen sanoista Describe (kuvaile), Interpret (tulkitse), Valuate (arvota) ja Enable (toteuta), kehitettiin työkaluksi nimenomaan kulttuurihistoriallisten ympäristöjen arviointiin ja analysointiin. Yhteistyössä Norjan, Ruotsin ja Suomen viranomaisten kanssa 2000-luvun alussa luodusta menetelmästä on jo kertynyt runsaasti käyttökokemuksia. Nimensä mukaisesti menetelmässä sukelletaan tutkimuksen kautta syvälle historiaan, jota tulkitsemalla tehdään johtopäätöksiä kohteen laadullisista ja toiminnallisista ominaisuuksista. Lisäksi osallistaminen sekä avoimeen viestintään panostava toiminta nostetaan tärkeäksi osaksi prosessia.

Menetelmässä on oleellista tunnistaa tärkeimmät sosiaaliset ja kulttuuriset tekijät, jotka ovat vaikuttaneet kohteen kehitykseen. Tähän pyritään tarkastelemalla kohdetta aikakausittain, kuorimalla kerroksittain kertyneitä ympäristön rakenteita, jotta löydetään perimmäiset merkittävät historialliset tekijät, jotka eivät välttämättä ole enää suoraan nähtävissä.

Valuate -kohdassa suoritettava arvojen määrittäminen ja johtopäätösten muodostaminen jakautuu edelleen kolmeen vaiheeseen:

A. Piirteiden ja arvojen määrittäminen  
 - kokemukselliset, toiminnalliset ja tiedolliset arvot  
 - kulttuurihistoriallisten arvojen merkityssisältö  
 - kulttuuriperintöresurssien kehitys- ja käyttömahdollisuudet, huomioiden kohteen haavoittuvaisuus ja muutoskapasiteetti  
 - historiallinen luettavuus, autenttisuus ja integriteetti

B. Potentiaalien ja uhkien arvioiminen  
 - kartoitetaan avoimesti kehittämistapoja  
 - mahdollisuuksien tutkimisen jälkeen perehdytään uhiin ja realiteetteihin, jotka seuraavat nykyisistä olosuhteista ja rajoituksista

C. Kehitysmahdollisuudet  
 - analyysien perusteella valitaan analyysihin perustuvat mahdolliset kehitystoimenpiteet  
 - havainnollistamiseen käytetään erityisesti karttoja ja kuvitusta<sup>15</sup>

Menetelmälle erityisiä havainnollistamistapoja ovat muun muassa aika/tila -matriisit, arvo- ja herkkyysskartoitukset sekä luovasti käytetty kuvitus yleisesti. Varsinaisia arvoperusteita listataan siis suhteellisen vähän, mutta niissä korostetaan että historiallisen autenttisuuden lisäksi tulee huomioon ottaa myös elämys- ja käyttöarvot, jotta kohteita voidaan kehittää kestävässä osana yhteiskuntaa.

<sup>15</sup> Riksantikvaren, 2010



Brittien saarilla käytetty **Historic Landscape Characterisation** (HLC) on työvaiheiltaan hyvin DIVE -menetelmän kaltainen. Irlannissa käytetty versio menetelmästä jakautuu myös neljään osioon, joiden sisällä DIVE -menetelmää vastaavat työvaiheet on vain ryhmitelty hieman eri tavoin. Työvaiheet etenevät seuraavassa järjestyksessä: A. Tutkimusaiheen määrittely, B. Kartoittaminen ja kuvailu, C. Analyysi ja arvottaminen, D. Hallinnolliset kysymykset ja johtopäätökset. Erona on, että HLC -menetelmä pyrkii arvottamaan kaikki maisema-alueet, eikä niinkään keskittymään vain kulttuurihistoriallisesti merkittävimpien ja monipuolisimpien alueiden analysointiin ja arvottamiseen.<sup>16</sup>

C-kohdassa käsitellään arvon määrittämistä seuraavin kriteerein:

1. Historiaa todistavat arvot:
  - säilyneisyys, harvinaisuus, todistusarvo
2. Sosioekonomiset ja yhteisölliset arvot:
  - estetiikka ja kulttuuri
  - yhteisö: arvo oppimisympäristönä, paikan mielikuva
  - talous: turismi, konservointivetoinen alueiden elävöittäminen

Irlantilainen HLC -menetelmä nostaa esille erikseen taloudelliset ja yhteisölliset arvot, jotka jäävät muissa käsitellyissä menetelmissä alaviitteiksi. DIVE -menetelmän kehitys- ja käyttömahdollisuudet pitävät sisällään mahdollisuuden myös taloudellisista toiminnoista, vaikkei niitä erikseen korosteta. Kohteen symbolinen ja taloudellinen merkitys sitä ympäröivälle yhteisölle on kuitenkin käytännössä usein merkittävin tekijä, konservointia ja kehittämistä harkittaessa.

Englannissa käytetty **Historic Landscape Characterisation** (HLC) on pääpiirteiltään Irlannissa käytetyn kaltainen. Menetelmä pyrkii erityisesti luokittelemaan alueita maisematyyppeihin, niiden historiallisen maankäytön jättämien jälkien perusteella. Tutkittu mittakaava on muita malleja laajempi ja menetelmää käytetään lähinnä alueellisessa maankäytön suunnittelussa. Lopputuloksena tuotettava luokittelukartta havainnollistaa kullekin maiseman osa-alueelle ominaisen luonteen. Kartasta on luettavissa mm. ne alueet, jotka ovat kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä ja herkimpiä muutoksille, mutta niitä ei suoranaisesti arvoteta mihinkään järjestykseen tai esitetä suojeltaviksi.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Lambrick et al., 2013  
<sup>17</sup> Clark et al., 2004

Osana maisematyyppien luokittelua arvioidaan niiden merkittävyyttä seuraavin kriteerein:

- alueen nykytila, säilyneisyys
- suhde ympäröiviin HLC -alueisiin
- maisemalliset arvot
- alueen havainnoiminen ympäristössä
- tutkimus ja dokumentointi
- harvinaisuus ja merkittävyys
- hallinnolliset tekijät

Luokittelu sopii erityisesti havainnollistamaan laajempien maisemakokonaisuuksien arvoja, muttei ole erityisen hyödyllinen yksittäisten kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden arvottamisessa.

**Tiehallinto** on kehittänyt oman tiiviin luokittelumenetelmän, joilla se jakaa museoteiden arvotuksen kolmeen kohtaan – tietoarvoon, tieliikennehistorialliseen arvoon ja säilyneisyys arvoon. Nämä kohdat jakautuvat edelleen pisteittäin kolmeen luokkaan.<sup>18</sup>

- Tietoarvo:
1. tieto kohteesta perustuu tieteelliseen tutkimukseen
  2. tietokohteesta perustuu tutkimuksiin ja julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteerejä
  3. kohteesta on vähän tai ei ollenkaan tietoa

- Tieliikennehistoriallinen arvo:
1. tieliikennehistoriallista arvoa
  2. vähän tieliikennehistoriallista arvoa
  3. ei ole tieliikennehistoriallista arvoa

Tieliikennehistoriallinen arvo määrittyy tien liittymisellä Suomen tielikenteen historian kannalta keskeisiin ajanjaksoihin ja/tai rakennustekniikkaan.

- Säilyneisyys arvo:
1. säilyneisyys hyvä
  2. säilyneisyys välttävä
  3. säilyneisyys huono

Pisteiden perusteella kohteet luokitellaan:  
 3-4 pysyvästi säilytettävä  
 5-6 määräaikaaisesti säilytettävä  
 7-9 seulottavat kohteet

<sup>18</sup> Liimatainen, 2007

Pisteyttäminen on käytännöllistä lyhyillä ja yhtenäisillä tieosuuksilla, mutta pitkiä teitä – kuten Suurta Rantatietä – on haasteellista ja epämielikästä pisteyttää kokonaisuutena. Tieosuuksittain kartalla arvottaminen olisi mielekkäämpää, jos tämänkaltaisen tien arvot halutaan osoittaa nopeakäsitteisesti.

Norjan valtion **Riksantikvaren** jakaa arvottamiskriteerit myös kolmeen pääryhmään, mutta painottaa enemmän käyttö- ja elämysarvoja. Arvottaminen on sanallinen eikä kohteita pisteytetä erillisiin ryhmiin.<sup>19</sup>

Lähde- ja tiedollinen arvo:

- Mitä kulttuuriympäristö kertoo menneisyydestä?

Elämysarvo:

- Mitä kulttuuriympäristö voi kertoa?

Käyttöarvo ja taloudellinen arvo/ merkitys:

- Mihin kulttuuriympäristöä voidaan käyttää ja miten sitä voidaan kehittää?

Lisäksi menetelmässä listataan tarkemmiksi kriteereiksi seuraavia tekijöitä:

Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:

kansallisesti / alueellisesti / paikallisesti

Edustavuus:

tyyppinä / ajanjaksolle / maantieteellisesti

Toiminnallinen edustavuus:

käytön jatkuvuus

Säilyneisyys:

laajemman kokonaisuuden sekä yksittäisten ominaisuuksien kannalta

Elämyksellisyys:

tunnepohjaisesti arvioitavat seikat,

kokonaisuuden ehjyys

Monimuotoisuus:

ajallinen / arkkitehtoninen / luonnon

Yhteys luonnonoloihin:

paikallisten maisemien ja luonnonolojen

huomiointi



Paikan merkittävyyttä voidaan korostaa erikoisinkin keinoin, esimerkiksi toimintojen ja tarinoiden kautta. Näiden ei aina tarvitse edes ammentaa alueen historiasta, vaan ne voivat itsessään luoda uusia kerrostumia, jotka rikastuttavat ja elävöittävät ympäristöä.  
Kuva: Askolan Hiidenkirnut

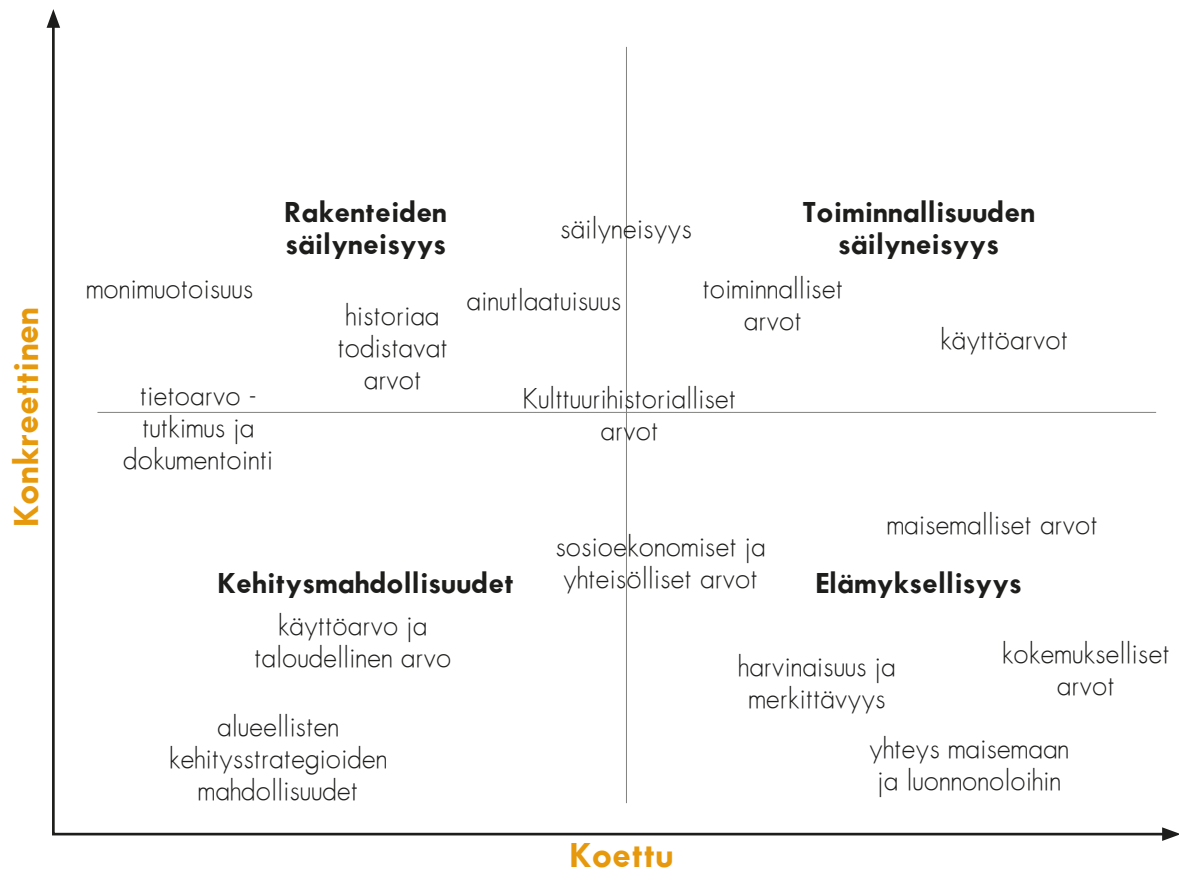
Kyseisen arvottamistavan avulla kohteita ei suoraan luokitella arvojärjestykseen, mutta ryhmittämällä ominaisuudet tiiviisti kyseisten kriteerien alle, saadaan nopeasti yleiskuva kohteen pääominaisuuksista ja merkittävydestä.

<sup>19</sup> Oittinen, 2002

Eri menetelmissä esiintyneet arvotuskriteerit voidaan jakaa karkeasti konkreettisiin ja koettuihin tekijöihin. Konkreettisia tekijöitä ovat kohteiden fyysiset säilyneet rakenteet, havainnoitava ympäristö ja tapahtuva toiminta. Koettuja tekijöitä taas ovat tunnepohjaisesti havainnoitavat elämykset, kohteen historiallinen tausta, jota ei enää fyysisesti pysty havaitsemaan, mielikuvat sekä tulevaisuudessa nähtävät kehitysmahdollisuudet.

Luokittelu on liukuvaa, sillä esimerkiksi kirjallisesta lähdeaineistosta selviävät seikat ovat tietenkin kirjojen muodossa konkreettisia ja kosketeltavia, mutta niiden osoittamat tapahtumat eivät välttämättä ole maastosta tulkittavissa. Seuraavassa kaaviossa pyrin havainnollistamaan eri arvotuskriteerien luonnetta niiden konkreettisuuden ja kokemuksellisuuden suhteen.

### Arvotuskriteerit



Eri menetelmistä poimitujen arvotuskriteerien jakautuminen niiden konkreettisuuden ja kokemuksellisuuden perusteella.

## 1.4 Kulttuurihistoriallisesti merkittävien tieympäristöjen arvottaminen

Tässä työssä teiden kulttuurihistoriallisen arvon määrittämisessä käytetään lähtökohtana vertailevaa selvitystä Uudenmaan historiallisesti merkittävistä teistä ja reiteistä, jonka tein kesän 2014 aikana toimeksiantona Uudenmaan liitolle. 4. vaihemaakuntakaavan taustaselvitykseksi tehty työ toimii käytännössä lähtöaineistona päätöksenteolle siitä, mitkä kulttuurihistoriallisesti merkittävät tieympäristöt ja rakenteet merkitään seuraavaan maakuntakaavaan. Selvitykseen valikoidut 24 tietä edustavat kattavasti alueen eri kehitysvaiheita, ja otantaa voidaan pitää myös suhteellisen kattavana kuvana koko maassa tapahtuneesta tiestön kehityksestä.

Kulttuuriympäristön arvottamisessa käytetyt käsitteet ja metodit ovat viime vuosikymmenten myötä alkaneet vakiintua. Erilaisia ympäristöjä ja kohteita arvottaessa pääkohdiksi nousevat yleensä historialliset arvot ja näiden arvojen säilyneisyys. Arvojen määrittäminen vaihtelee kuitenkin kohteesta riippuen, eikä laajaa tieympäristöä voida tarkastella samalla tasolla kuin yksittäistä rakennuskohdetta. Tämä työ keskittyy ensisijaisesti teiden ja reittien arvoihin vaikuttaviin tekijöihin ja toissijaisesti niitä ympäröivän kulttuuriympäristön ominaisuuksiin. Arvottamisessa kokonaisuuden eheyttä on painotettu.

Tien tai reitin kulttuurihistoriallisen arvon määrittämiseksi, on ensi määriteltävä arvotuksen kriteerit ja niiden painoarvo. Tien pääominaisuuksia ovat sen linjaus maastossa, rakennustekniset ominaisuudet kuten pinnoitus ja tiepenkereen rakenne sekä toiminnallinen tarkoitus, kuten alueiden liikenteellinen yhdistäminen. Kulttuurihistoriallisten arvojen kannalta oleellista on myös tien laajempi ympäristö, joka sanelee mihin tietä tänä päivänä käytetään. Esimerkiksi historiallisen myllytien jäädessä asutusrakenteen keskelle myllytoiminnan loputtua, muuttuu sen toiminnallinen tarkoitus alueellisesti elintärkeästä tuotantotiestä paikalliseksi välittäjätieksi. Näin huomattava toiminnallinen muutos vaikuttaa myös oleellisesti tien kulttuurihistorialliseen arvoon, vaikka sen linjaus ja lähiympäristö muutoin olisivatkin hyvin säilyneitä.

### Käytetty arvotusmalli

Kulttuuriympäristöjen ja erityisesti tieympäristöjen arvon määrittämiseen käytettäviä menetelmiä ja kriteerejä käsiteltiin tarkemmin edellisessä kappaleessa. Niissä esille tulleista kriteereistä valikoimalla tieympäristöön parhaiten

sopivimmat, koottiin Uudenmaan teiden arvotuksessa käytetty arvotusmalli. Tässä työssä sovelletaan hieman tarkentaen samaa mallia kuin edellä mainitussa, jotta kriteerejä voidaan suoremmin vertailla ja hyödyntää osana laajempaa otantaa. Sovellettaessa arvotustapaa lyhyempiin tieosioihin voidaan tarkemmalla tasolla määrittää esimerkiksi kohteiden osa-alueittaista säilyneisyyttä. Tämä helpottaa myös määrittämään tarkemmin tarvittavia suojelu- ja kunnostustoimia.

Edellä mainituista seikoista johtuen Kirkkotietä ja Rantatietä käsitellään kahdella tasolla. Toisaalta maanlaajuisen historiallisen kehityskulun osana, mikä määrittää kohteiden merkittävyyden valtakunnallisella ja alueellisella tasolla. Ja toisaalta osa-alueittain, tuoden esiin yksittäiset tärkeät kulttuurihistorialliset elementit, jotka tulee paikallisella tasolla ottaa huomioon, jotta tiekokonaisuus pystyy säilyttämään luonteensa.

Arvotuskriteerit tiivistävässä taulukossa päädyttiin käyttämään sanallista arvotusta, koska se antaa enemmän liikkumavaraa kuin numeerinen. Käytännössä kohteet voidaan kuitenkin yhä jakaa merkittävyyden perusteella kolmeen ryhmään – kansallisesti, alueellisesti ja paikallisesti merkittäviin teihin. Muutoin painotettiin kulttuurihistoriallisia ja maisemallisia tekijöitä sekä kohteen elämyksellisyyttä, eikä niinkään arvioitu taloudellisia kehittymismahdollisuuksia tai yhteisöllisiä merkityksiä. Nämä tekijät tosin tulevat osittain esille käsiteltäessä tarkemmin Kirkkotien ja Rantatien nykytilaa.

#### Sijainti:

Kunnat joiden alueella tie sijaitsee  
Maininta mahdollisesta suojelusta

#### Tietoarvo:

Kuinka paljon historiallista aineistoa ja tutkimusta kohteesta on

#### Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:

Onko kohde kansallisesti/alueellisesti/  
paikallisesti merkittävä

#### Säilyneisyys:

Laajemman ympäristön sekä itse tien ominaisuuksien kannalta  
Kuinka hyvin tien käyttö on alueella säilynyt ja onko edellytykset toiminnan säilyttämiseksi

#### Elämyksellisyyys:

Kokonaisuuden eheys ja sen tuottamat tunnepohjaiset kokemukset

#### Maisemarakenteen ja luonnon huomiointi:

Paikallisen maisemarakenteen ja luonnonolojen huomiointi tielinjauksessa

Työn lopusta löytyy liitteenä taulukko, johon on tiivistetty arvioitujen 24 tien pääominaisuudet. (Liite 1)

*“Tien pääominaisuuksia ovat sen linjaus maastossa, rakennustekniset ominaisuudet kuten pinnoitus ja tiepenkereen rakenne sekä toiminnallinen tarkoitus, kuten alueiden liikenteellinen yhdistäminen.”*



*"Täällä etäisessä maassamme, talvien ja korprien helmassa, tiesivät ihmiset kauan aikaa hyvin vähän toisistaan. Heidän teinensä olivat kesällä vesireitit, talvella jää. Heillä oli polkuteitä yli vuorten ja ratsuteitä yli kangasten. Katolinen kirkko teetti ensimmäiset maantiet, sillat, lautat ja majatalot. Viidennellätoista vuosisadalla saatiin maalaismajatalot ja kyytihevokset, kuudennellätoista vuosisadalla posti, vielä myöhemmin ensimmäiset viitoitetut kulkuväylät."*

*- Topelius: Maamme kirja*

# 2.

## 2. Historia

Historiaosio antaa yleiskatsauksen Suomen tieverkoston kehityksestä ja siihen vaikuttaneista tekijöistä. Historiallisen viitekehyksen ja taustalla olleiden laajempien tapahtumaketjujen ymmärtäminen mahdollistaa myös paikallisen kehityksen liittämisen kontekstiinsa.

Esimerkiksi Hyrylän-Mäntsälän tien merkitys on vaihdellut suuresti läpi vuosisatojen, erityisesti nykyisin museotieksi luokitellun Rantatien osion varrelta löytyy

niin kylä-, kartano- kuin sotilashistoriaa. Helsingin merkityksen kasvu nosti 1600-luvulta alkaen mukanaan myös Hyrylän-Mäntsälän tien merkitystä. Usean sadan vuoden ajan liikenne Helsingistä Mäntsälän ja Lahden suuntaan kulki pääasiassa samaa linjausta. Nykyiseen paikallistien rooliin tie on siirtynyt vasta 1900-luvun puolivälissä.

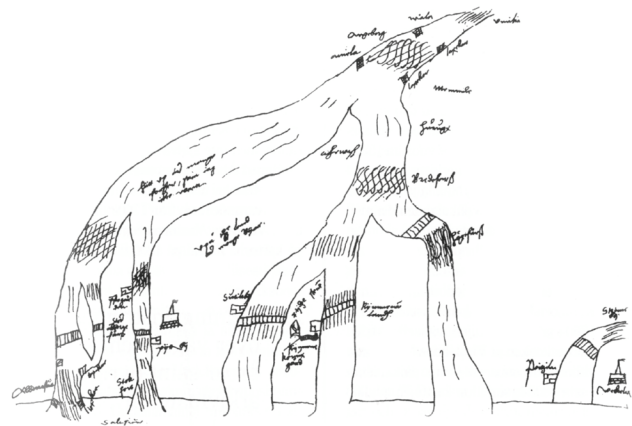
## 2.1 Suomen tiestön yleinen kehitys

Seuraavissa kappaleissa selostetaan tiiviisti työn kannalta oleelliset historian päälinjat, jotka vaikuttivat tiestön kehitykseen Uudellamaalla ja Tuusulassa. Aihetta käsitellään ensin koko Uudenmaan tasolla aikakausittain jonka jälkeen esitellään kehitystä tarkemmin Tuusulassa sekä suunnitelman tarkastelualueella. Lisäksi työn lopussa on liitteenä käsitelty muita historiallisia käsitteitä, jotka ovat oleellisesti vaikuttaneet Suomen tiestön yleiseen kehitykseen.

Historiaosion lähdemateriaalina on käytetty runsaasti aiemmin tehtyä tutkimusta Suomen tiestön kehityksen vaiheista. Varsinaiset historialliset alkuperäislähteet teiden linjauksista ovat kuitenkin melko vaihtelevan tasoisia ja tulkinnanvaraisia. Kuninkaan kartaston sekä Jaakko Teitin valitusluetteloista saatu tieto on melko kattavaa Uudenmaan osalta, mutta tätä aikaisemmat lähteet ovat hyvin moninaisia.

Valtakunnallisia tienpitoa raportoivia lähteitä löytyy vasta 1700-luvun lopulta, niistä merkittävin on kenties tienjako- ja jyvitysprosessien raportointi 1780-luvulta. Paikallistasolta merkintöjä löytyy Kihlakunnankäräjien tuomiokirjoista 1630-luvulta alkaen, joissa käsitellään paikallisia tienpidollisia kiistoja sekä kestikievareiden sijoituspaikkoja. Tarkempaa kirjallista tietoa on 1820-luvulta alkaen, kun maaherrat alkoivat laatia säännöllisiä selostuksia lääniensä tilasta. Näissä käsiteltiin tarkkaan teiden rakentamista, oikaisuja sekä siltojen ja kestikievareiden tilaa.<sup>20</sup>

Tutkimukset viittaavat usein myös epävirallisempiin lähteisiin, kuten matkakertomuksiin ja kirjeenvaihtoon. Tilus- ja isojakokartoissa tiet ovat osin viitteellisesti nähtävissä, mutta ne eivät olleet näiden asiakirjojen kannalta oleellisia, joten tarkempia tulkintoja niistä ei voida tehdä.



Jaakko Teitin luetteloon sisältyvä karttapiirros Kymijoelta. Piirros osoittaa paikallisten siltojen järjestyksen ja sijoittumisen toisiinsa nähden. kuva: Museovirasto historian kuva-arkisto

<sup>20</sup> Hakkarainen, 1990, s.4-12



## 2.1.1. Kehitys aikakausittain

### Esihistorialliselta ajalta keskiaikaan

Esihistoriallisella ajalla väestön määrä ja sijainti ovat vaihdelleet paljon. Kehitys ei ole ollut lineaarista eikä suurempia asutuskeskittymiä ole vakiintunut ennen keskiaikaa. Reitistöjen kehittymiseen ovat vaikuttaneet perustoimeentulon – kuten metsästyksen ja kalastuksen – lisäksi uskonnolliset, poliittiset, taloudelliset ja sosiaaliset syyt.

Kivikaudella suotuisat ilmasto-olot mahdollistivat Etelä-Suomen asuttamisen. Pienehköt yhteisöt selvisivät pääasiassa metsästämisellä, keräilyllä ja kalastuksella, mutta jo aikakauden lopulla maanviljely ja karjanhoito alkoivat yleistyä rannikkoalueilla. Tältä pioneerikaudelta on säilynyt todisteita lähinnä veneellä ja reellä kulusta, joilla asuinpaikkaa vaihdettiin usein, vuodenajan ja vaihtuvien olosuhteiden mukaan.

Asutuksen vakiintuessa ja kasvaessa yhteisöt muodostivat välilleen yhdysverkostoja vaihtokauppaa varten. Nämä vesistöjä, kankaita ja harjuja pitkin kulkeneet reitit näkyvät esineiden ja tekniikan leviämisessä, mutta käytännössä ne ovat olleet yhtä lailla eläinten kuin ihmistenkin käyttämiä polkuja, joista ei ole säilynyt näkyviä jälkiä. Ensimmäiset näkyvät tiejännökset ovatkin rituaalisia, hautakummuille johtavia kiveyksiin reunustettuja polkuja.<sup>21</sup>

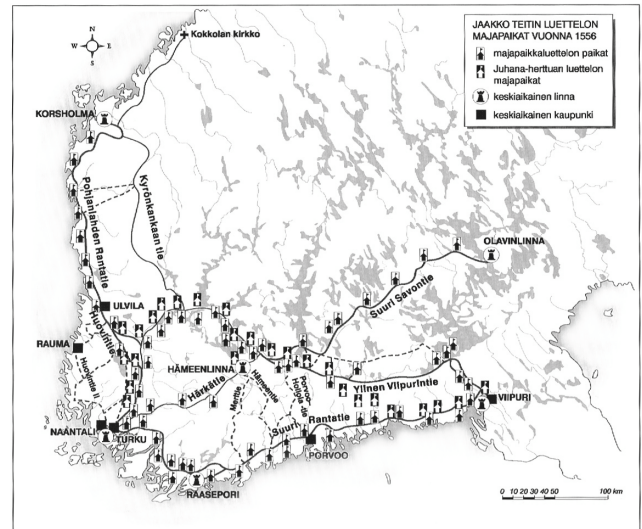
Rautakaudelta 800-luvulle tultaessa kaupankäynti vakiintui ja kansainvälistyi viikinkien purjehdusreittien ansiosta. Tämä vakiinnutti kauppapaikkoja sekä pidempiä kulkureittejä, ja pitäjien muodostamat laajemmat yhteisöt alkoivat ylläpitää yhdessä tarvittavia kulkureittejä. Pysyviä hallintorakenteita ei kuitenkaan vielä ollut, vaan yhteistyötä tehtiin aina kulloinkin vallitsevan tarpeen perusteella. Kauppa keskittyi erityisesti lounaisrannikolle, suotuisten vesireittien takia. Etelä-Suomeen laskevat vesistöt olivat liian katkonaisia ja vähävetisiä pitkille kauppamatkoille. Nykyisen Hämeenlinnan tienoilta Turkuun vievä Hämeen Härkätie on merkittävin tunnettu maareitti tältä ajalta.

1000-luvun tienoilla Suomeen kehittyivät ensimmäiset muinaiskaupungit. Ne tosin olivat käytännössä markkinapaikkoja, jotka eivät paljoa eronneet maalaistrylistä. Varsinaista hallitsevaa luokkaa ei ollut, joten reitit ja markkinapaikat säilyivät periytyvien käytäntöjen kautta. Yhteydet eivät erityisemmin kehittyneet ja kaupungit olivat hyvin omavaraisia Ruotsin

<sup>21</sup> Mauranen, 1999, s.36-51

vallan aikoihin asti.

Keskiajalla Aurajoen suualue kehittyi tärkeäksi keskukseksi ja monet myöhemmin maanteiksi parannetut reitit olivat jo käytössä. Suomen alueen siirtyessä 1200-luvulla katolisen kirkon ja Ruotsin vallan piiriin näitä reittejä alettiin järjestelmällisesti kehittää palvelemaan valtakunnan laajempia poliittisia intressejä.<sup>22</sup>



Karttaan on listattu Jaakko Teitin luettelossa esiintyvät majoapaikat vuonna 1556. Tuohon aikaan nykyisen Tuusulan lävitse kulki jo Hämeentie sekä Vanhalle Porvoontielle johtava tie.  
kuva: Mauranen, 1999, s.99

<sup>22</sup> Mauranen, 1999, s.52-56

### Keskiaikaiset tiet

Keskiajalla tiet jaettiin yhteisesti ylläpidettäviin yleisiin teihin ja käyttäjien ylläpitämiin muihin teihin. Tämä perustui 1300-luvun alun ruotsalaisiin maakuntalakeihin, jotka taas kumpusivat aiemmista perinteistä.<sup>23</sup>

Laajin lähde myöhäiskeskiajan lopun ja uuden ajan alun tiestöstä on Suomen yleisiä maanteitä koskeva Jaakko Teitin valitusluettelo vuosilta 1555-1556. Luettelo listaa teiden varsilla olevia tiloja ja niiden välisiä etäisyyksiä. Se ei kuitenkaan ole kattava kuvaus olevista teistä ja tiloista, vaan suunnitelma niiden tehostamista varten. Tästä syystä kaikki tielinjat eivät vastaa todellisuutta ja osaa mainituista kartanoista ei koskaan perustettu. Saadakseen kattavan kuvan ajan teistä, täytyy Teitin luettelo verrata muihin lähteisiin.<sup>24</sup> Tosin näistäkin vain pieni osa periytyy suoraan keskiajalle, joten karttalähteissä on turvaututtava lähinnä 1600- ja 1700-lukujen karttoihin. Teiden linjaukset ovat myös olleet alttiita myöhemmille säädöksille ja muutoksille, joten nykyään keskiaikaisina esitetyt linjaukset ovat todennäköisesti paikoin muuttuneet.<sup>25</sup>

23 Mauranen, 1999, s.70  
24 Mauranen, 1999, s.139-141  
25 Suhonen, 2007

Nykyisten tutkimusten perusteella, Etelä-Suomessa oli myöhäiskeskiajalle tultaessa kehittynyt suhteellisen kattava ja vakiintunut tieverkosto. Verkosto pysyi tosin seuraavat vuosisadat, aina 1700-luvulle saakka, hyvin saman tasoisena, eikä erityisemmin tiivistynyt. Yleiset maantiet kulki pääasiassa hallintokeskuksina toimivien linnojen välillä, joista tärkeimmät hallintokeskukset olivat Turun, Viipurin ja Korsholman linnat sekä Hämeen, Savon ja Kokemäen linnat.<sup>26</sup> Uudellamaalla tiet kulki lähinnä itä - länsi akselilla Turun ja Viipurin linnojen välillä, sekä etelä - pohjoissuunnassa rannikon ja Hämeenlinnan välillä.

Yleinen tieverkko säilyi melko muuttumattomana vähäisen asutuksen lisäksi myös sotilaallisista syistä. Vuosina 1555-1557 käydyn Ruotsin ja Venäjän välisen sodan seurauksena Kustaa Vaasa määräsi, ettei linnoja saanut yhdistää kuin yksi tie. Ylimääräiset tiet määrättiin hävitettäväksi, mikä ei kuitenkaan käytännössä johtanut teiden lopullisiin hävityksiin, mutta esti uusien yleisten teiden syntymisen.<sup>27</sup>

26 Suomen tieyhdistys, 1974, s.106  
27 Suomen tieyhdistys, 1974, s.107

### Keskiaikaiset tiet



### 1600- ja 1700-lukujen tiet

Keskiaikaa seuranneella uudella ajalla vesitiet olivat yhä tärkeä osa kulkureitistöä, vaikka pidemmät matkat kuljettiin useammin maareittejä pitkin. Paikallisella tasolla vesitiet olivat usein nopeampia kuin maareitit.

Nykyään monet vanhat vesiväylät ovat maankohoamisen myötä muuttuneet sopimattomiksi veneellä kulkemiseen, mikä vaikeuttaa niiden aikaisemman kuljettavuuden arviointia. Lähteiden perusteella vesiliikenne kuitenkin siirtyi yhä enemmän maanteille 1600-luvulla. Tämä kertonee osittain teiden parantuneesta kunnosta, mutta myös jokien mataluudesta ja vaikeakulkuisuudesta. Näin ollen vaikka Suomen kenraalikuvernööri Pietari Brahe painottikin vesistöjen yhdistämisen tärkeyttä, liikkuminen helpottui 1600-luvulla lähinnä tietöiden seurauksena.<sup>28</sup>

Tieverkosto oli monin paikoin riittämätön ja talonpoikien matkat kauppapaikoille pitkiä, sillä merkittävimpien kaupunkien – Turun ja Viipurin – välimatka oli pitkä.

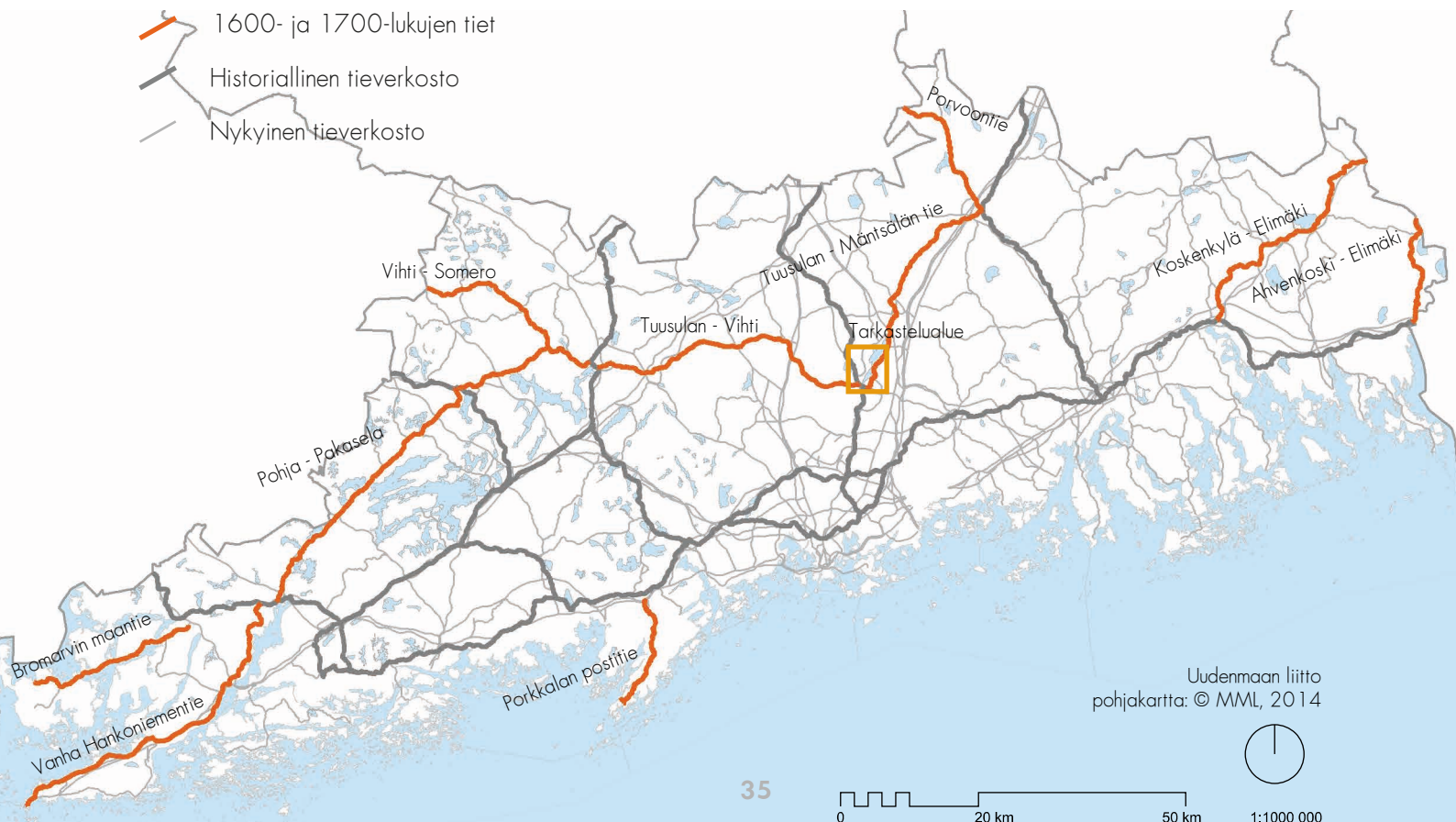
<sup>28</sup> Mauranen, 1999, s.144-162

Vaikka kauppa oli suhteellisen vilkasta ja tiet elintärkeitä, eivät monet reitit kehittyneet maanteiksi ennen 1700-luvun loppua. Ylläpito vaati paljon työtä, eikä pitkiä osioita pidetty kuin välttävissä kunnossa, elleivät käräjät niin erikseen määränneet korottamalla tien maantiekiksi.

Suuren Rantatien merkitys lisääntyi 1600-luvun puolessa välissä, kun sille perustettiin Ruotsin valtakuntaa palveleva postireitti. Posti kulki lähinnä Tukholmasta Tallinnaan ja Riikaan, ei niinkään Suomeen, mutta se vakiinnutti entisestään vanhaa tielinjaa. 1700-luvulla Ruotsin menetettyä Itä-Suomen kaupunkinsa Venäjälle, se alkoi parantaa Suomen kauppareittejä kohti rannikkoa. Näin osa kaupasta kääntyi jälleen Ruotsin kannalta suotuisampaan suuntaan.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Mauranen, 1999, s.162-180

## 1600- ja 1700-lukujen tiet



### 1800-luvun pitäjätiet

Autonomian alussa rakennettiin pääasiassa yhdysteitä, jotka helpottivat kulkua sisämaan pitäjiin ja rannikkokaupunkeihin. Teollistuminen oli vielä hidasta, mutta joitakin ruukkiteitä rakennettiin. Asutuksen kasvaessa 1800-luvulla, paikallisteitä ryhdyttiin parantamaan kapeista kyläteistä paremmin ylläpidetyiksi pitäjänteiksi. Tiedot kyseisen aikakauden teistä perustuvat tuolloisiin tiekarttoihin sekä kuvernöörien tiedonantoihin.<sup>30</sup>

<sup>30</sup> Liimatainen, 2007, s.18-19

Venäjän keisarikunnan autonomisena suuruhtinaskuntana päätökset tietöistä siirtyivät Ruotsin käsistä Suomen puolelle. Samalla käytettäväksi tuli enemmän verovaroja, sillä Venäjä ei vaatinut osaa autonomisen alueen veroista. Valtio pystyi kunnostamaan olevia maanteitä sekä tihentämään yleisten maanteiden verkostoa pienempiinkin pitäjiin. Vuosisadan loppupuoliskolla alkanut rautatieliikenne mullisti hitaasti kuljetus- ja henkilöliikenteen vuosisadan vaihtuessa, sillä parannettuinkin maantiet olivat usein hitaita ja epätasaisia.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Suomen tieyhdistys, 1974, s.130



Orimattilan yhdysteiden varrella on paikoin vanhasta asutuksesta kertovia jalopuita.

### 1800-luvun pitäjätiet



### 1900-luvun valtatie

Auto mullisti tavara- ja henkilöliikenteen 1900-luvulla, peräti voimakkaammin kuin rautatieliikenne oli jo edellisellä vuosisadalla tehnyt. Nyt kuljetukset ja ihmiset alkoivat siirtyä raiteilta takaisin maanteille.

Vuosisadan alussa autot olivat vielä Suomessa harvinaisia, eikä teiden kunto ollut niille otollinen. Autojen yleistyessä havahduttiin kuitenkin pian niiden tuomiin etuihin joustavuudessa ja kustannuksissa. Laajassa ja harvaan asutussa maassa auto tuki etenkin syrjäisempien paikkakuntien ja yksilöiden tarpeita, jotka eivät olleet rautatieliikenteen saavutettavissa.

Kehityksen esteenä ollut tieverkon kunto oli vuosisadan alussa yhä pääasiassa maaseutuyhteisöjen vastuulla, kun valtio panosti ensisijaisesti rautatieliikenteeseen. Maaseudulla ei kuitenkaan ollut halua eikä teknistä osaamista teiden mittavaan uudistukseen. Lisäksi vanhat tierummut ja tienpohjat eivät kestäneet uutta raskaampaa liikennettä, joka ei enää ollut paikallista. Vastuu tienhoidosta muodosti maatalousyhteisöille vain rasitteen, joka poistettiin vasta vuoden 1918 tielaissa.

Vielä 1930-luvulla hallitus näki autoliikenteen hyödyttävän enemmän paikallisia tarpeita ja yksityishenkilöitä, vaikka nostikin sen jo tehokkaammaksi liikennemuodoksi syrjäseuduilla.

Myöhempien tiereformien ja asenteiden muutosten myötä maanteiden parannuksissa edettiin kuitenkin suuresti jo 1930-luvun aikana – ennen kuin kehitys toisen maailmasodan vuoksi taukosi. Uudestaan teiden kunnostamisessa päästiin vauhtiin vasta 1950-luvun puolivälin jälkeen, jolloin myös Rantatien ohittava Järvenpääntie rakennettiin. Seuraavilla vuosikymmenillä niitä alettiin mittavammin päällystää. 1970-lukuun mennessä autolla kuljettava tieverkko kattoi jo koko maan.<sup>32</sup>

32 Suomen tieyhdistys, 1977, s.23-90

### 1900-luvun valtatie



## 2.2 Tuusulan tiestön historia ja kehitys

### Tuusulan - Mäntsälän tie

Tuusulan ja Mäntsälän välinen, ja edelleen Hollolaan johtava, maantie haarautuu Tuusulanjärven eteläpuolella keskiaikaisesta Hämeentiestä ja yhdistää sen Vanhaan Porvoontiehen Mäntsälässä. Keski-Uudenmaan merkittävien paikallistie mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1693, mutta se on todennäköisesti tätä vanhempaa perää.<sup>33</sup> Muita käytettyjä nimiä tielle ovat ainakin Ohkolantie, Heinolantie ja Hyrylän-Mäntsälän tie.

### Historia

Valtaosa tehdystä tutkimuksesta keskittyy hyvin säilyneeseen Tuusulan Rantatien osaan, alueella sijainneen taiteilija-asutuksen tähden. Museotieksi suojeltu kolmen kilometrin osuus on kuitenkin vain pieni osa historiallista linjausta, jota käytettiin vielä 1950-luvulla Helsingin ja Lahden väliseen liikennöintiin.<sup>34</sup>

Alkuperäistä lähdetietoa tiestä on varsin vähän, joten suurin osa tutkimuksista perustuu tulkintoihin vanhoista tiluskartoista vuodelta 1693 sekä tienrakennusta koskevista lähteistä 1800-luvulta. On mahdotonta sanoa, oliko alueella ensin tie vai asutus, todennäköisesti kehitys on kulkenut hitaasti rinnakkain. Tärkeänä tekijänä oli Hämeen väestönkasvu, joka lisäsi kulkua Suomenlahden kauppapaikoille ja toi samalla Uudellemaalle asutusta.

Alueella on ollut satunnaista asutusta jo kivikaudella ja pysyvämpi asutus on alkanut todennäköisesti 1000-1200-luvuilla. Kuitenkin vasta 1500-luvulla asutuksen määrä nousi niin paljon että kylien rajat vakiintuivat alueella. Vuosisadan puolivälissä laadituista maakirjoista selviää että Tuusulan alueella oli tuolloin 15 kylää, joista kymmenen sijaitsi Tuusulanjärven ja Tuusulanjoen murroslaakson ympärillä.<sup>35</sup>

Helsingin alueellisen aseman vahvistamiseksi paikalliset porvarit anoivat vuoden 1680 Tukholman valtionpäiviltä maantien raivaamista Mäntsälästä Tuusulaan ja edelleen Helsinkiin. Tarkoituksena oli ohjata Itä-Hämeen kauppaa Helsinkiin, mikä onnistuikin jossain määrin kuten vuoden 1693 tiluskartoista voidaan lukea. Perustettu maantie toteutettiin todennäköisesti olevia polkuja parantamalla.<sup>36</sup>

Nykyisen Tuusulanjärven museotien alue oli vielä 1700-luvulla lähes asuttamatonta, mikä mahdollisti 1800-luvun loppupuoliskolla alkaneen huvila-asutuksen keskittymisen järven rantaan, vanhempien kylien väliin. Mutkikas tie oli pitkään alueen päätie, mutta vuonna 1959 Järvenpääntien valmistuttua liikenne siirtyi tälle leveämmälle ja suuremmin linjatulle tielle.<sup>37</sup>

### Tien linjaus

Varhaisimpien lähteiden perusteella 1700-luvulla Hyrylän - Mäntsälän tie kulki kahden pitäjän ja kahdeksan kylän lävitse. Se haarautuu Hämeentiestä Tuusulan Hyrylässä ja jatkaa Hyökkälän, Kirkonkylän ja Tuomalan kautta Järvenpäähen. Mäntsälässä tie ohittaa Kirkonkylän, Ohkolan ja Hirvihaaran ennen yhtymistään Vanhaan Porvoontiehen. Varsinkin Hyrylässä ja Järvenpäässä tie kulkee kaupungistuneessa ympäristössä, vanhojen pitäjien laajennuttua tien ympärillä.

Tien osat on nykyisin nimetty seuraavasti: Järvenpääntie – Klaavolantie – Mahlamäentie – Kirkkotie – Rantatie – Järvenpääntie – Sibeliuksenkatu – Pajalantie – Vanha valtatie – Ohkolantie – Hirvihaarantie.

Tie on todennäköisesti syntynyt vaihteittain vuosisatojen saatossa. Eteläinen osa Hyrylästä Kellokoskelle sulautuu hyvin maisemaan ja seurailee edullisinta maanpohjaa. Tie erkanee Hämeentiestä ja kulkee selännettä pitkin, läpi nykyisen Hyrylän taajaman, laskeutuen sitten Tuusulanjärven rantaan. Tie nousee Järvenpään pohjoispuolella jälleen Vähänummelle. Tuusulanjärven tulvimisen lisäksi tien linjausta on rajoittanut idässä Tuomalan Isosuo. Maantien pohjoisosa saattaa sen sijaan olla myöhempää perua ja rakennettu kruunun määräyksestä, sillä se kulkee pystymetsien ja mäkimaiden lävitse. Vuoden 1734 laki määräsi tiet rakennettavaksi takamaille ja mahdollisimman suoriksi.

Maantie ei kulje vuonna 1643 rakennetun Tuusulan kirkon kautta, vaan tekee mutkan Hyökkälään. Tästä päätellen tie on kirkkoa vanhempi, sillä muutoin on vaikea selittää miksi tie kiertäisi alueen tärkeimmän rakennuksen. 1600-luvulla kirkossa käynti oli ajan merkittävin sosiaalinen tapahtuma, joten se osaltaan johti paikallisen liikenteen lisääntymiseen ja tiestön parantumiseen.<sup>38</sup>

33 Suomen tieyhdistys, 1974, s.78

34 Hiltunen, 1988

35 Sarkamo, 1983, s.85-91

36 Hiltunen, 1988, s.38

37 Hiltunen, 1988, s.7-18

38 Hiltunen, 1988, s.7-26

## Tuusulan - Mäntsälän tie

### Sijainti:

Tuusula – Järvenpää – Mäntsälä 3km osio Tuusulan rantatietä suojeltu museotienä

### Tietoarvo:

Kohteesta löytyy historiallista karttatietoa sekä tieteellistä tutkimusta joka keskittyy Tuusulanjärven ympäristöön

### Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:

Alueellisesti merkittävä tiejakso

### Säilyneisyys:

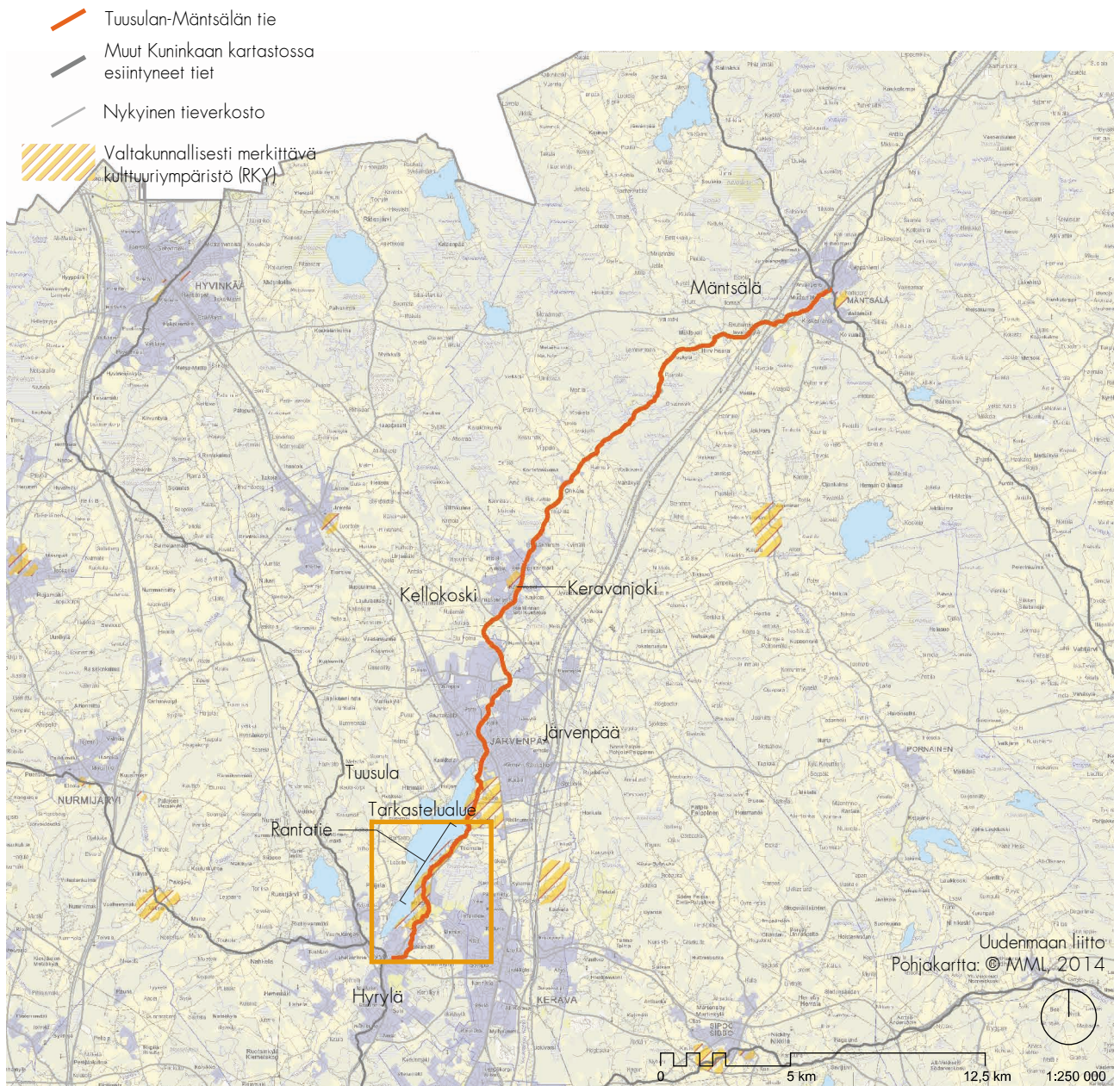
Paikoin hyvin säilyneet osiot kuvaavat 1800-luvun karttanomiljöötä, sekä 1600- ja 1700-lukujen viljelymaisemaa. Tie on lähes täysin yhä käytössä, säilynyt paikallisesti tärkeänä väylänä. Pitkiä hyvin säilyneitä osioita Tuusulanjärven varrella sekä Kellokoski - Mäntsälä välillä

### Elämyksellisyys:

Hyvin säilyneet tieosiot muodostavat vahvan kokonaisuuden, ja lukuisat kulttuurikohteet sekä pellot muodostavat tien varrelle selkeää identiteettiä

### Maisemarakenteen ja luonnonolojen huomiointi:

Hyrylä - Järvenpää välillä tielinjaus seurailee suotuisia maastonmuotoja ja sulautuu maisemaan. Pohjoinen osio läpäisee maiseman rajummin, mutta on jo muodostunut osaksi paikallista viljelymaisemaa



### Tien nykytila

Vanha tielinja kulkee monin paikoin nykyisten suorien pääteiden vierellä, mutkitellen suotuisamman maaston mukaan. Suurimmat muutokset linjaukseen ovat tapahtuneet taajama- ja risteysalueilla.

Hyrylässä tie kulkee nykyisen kuntakeskuksen eteläpuolella, kääntyen sitten pohjoiseen lähemmäs kirkkoa. Tielinja on muutoin yhä jäljellä, mutta Saviriihentien ja Järvenpääntien risteyksessä uudet teollisuusrakennukset katkaisevat sen. Risteyksen jälkeen tie kulkee nykyistä Kirkkotietä vanhalle kunnantalolle, josta se jatkaa Krapille linjaa, joka on 1950-luvulla muuttunut pyörätieksi.

Tuusulan rantatiellä tie on lähes alkuperäisellä paikallaan, muutoksia on ainoastaan liittymäkohdissa Järvenpääntiehen sekä Halosenniemen kohdalla.

Järvenpään keskusta-alueella tie ei ole enää kaupunkirakenteellisesti määrittävä tekijä ja vanha linjaus on näin vaikeasti havaittavissa. Tie kulkee Sibeliuksenkatu – Pajalantie – Vanha valtatie tienoilla, mutta rautatie sekä myöhempi Pohjoisväylä halkovat sitä pahasti. Myös Kellokosken taajamassa maantien linjaus on muuttunut paikoin. Vuoden 1749 kartan mukaan tie on ylittänyt Keravanjoen idempänä kuin nykyään ja tehnyt mutkan sillan eteläpuolella ennen Allopinojaa. Kellokoskelta Mäntsälään tie on säilyttänyt muotonsa lähes täysin. Vain lopussa ennen yhtymistä Vanhaan Porvoontiehen, on risteysalue muuttunut Lahden moottoritien ympäristössä.<sup>39</sup>

<sup>39</sup> Hiltunen, 1988, s.51-52



Tuusulanjärvi Järvenpäästä eteläänpäin katsottuna.  
© Tuusulan kunta





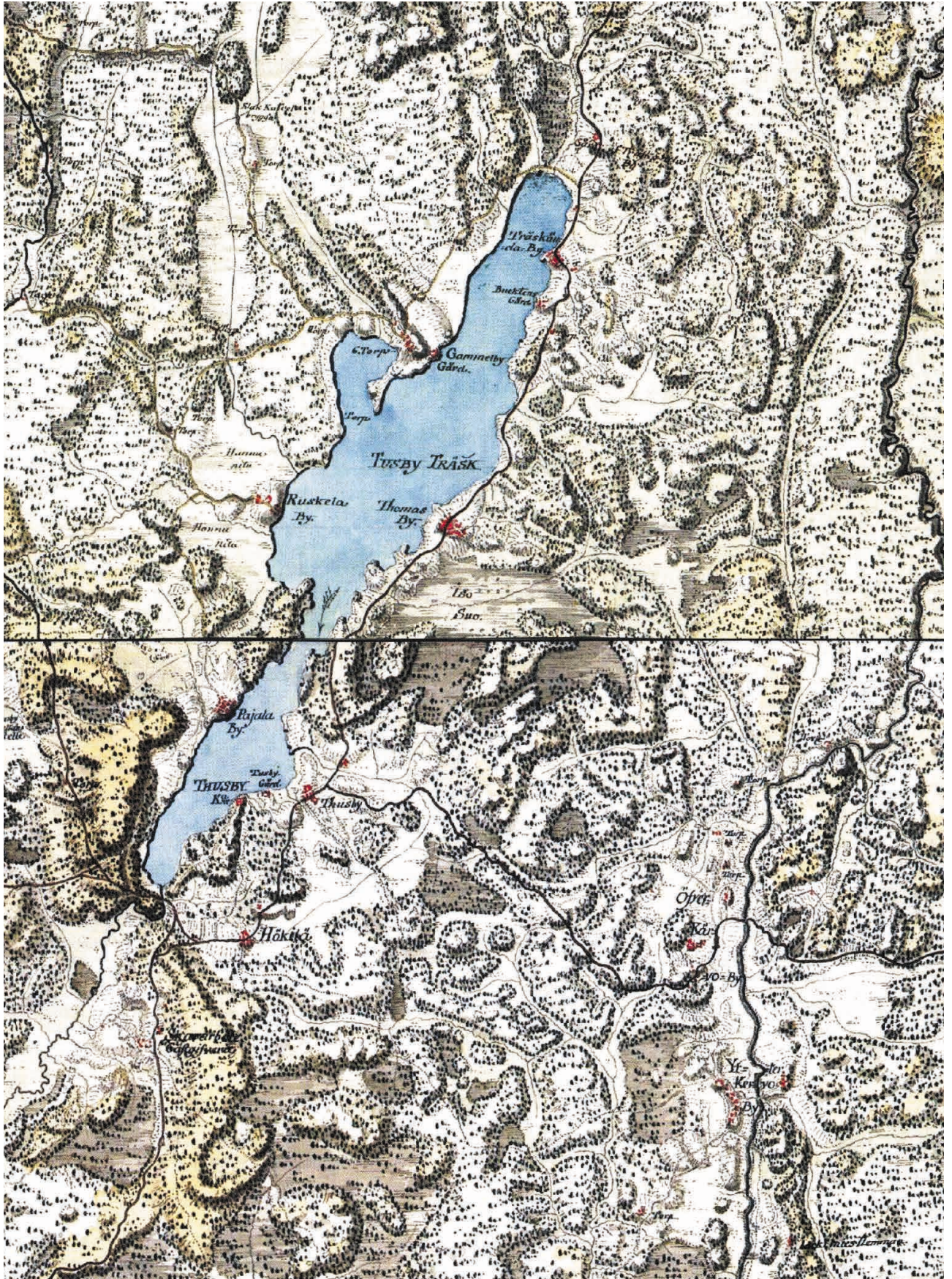
Sibeliuksen Ainola on rakennettu 1900-luvun alussa Tuusulan - Mäntsälän tien varteen. kuva: Oula Rahkonen

# Rekognosointikartta 1697



Vuoden 1697 Rekognosointikartassa näkyy Tuomalan ja Jarvenpään kylien läpi kulkevan Tuusulan-Mäntäsälän tien sekä jäätä pitkin kulkevat talvitiet.

## Kuninkaan kartasto 1776 - 1805



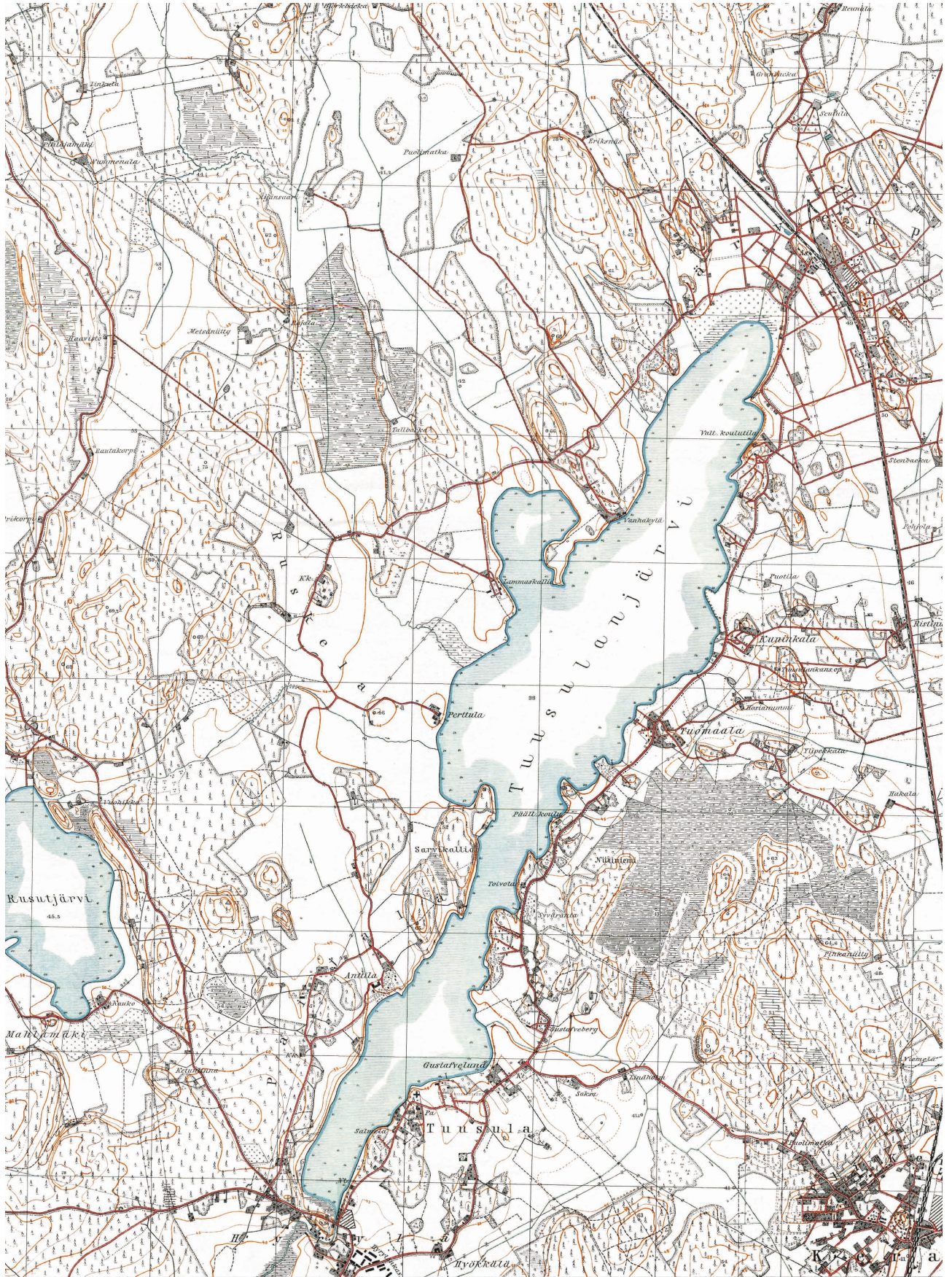
1700-luvun lopun Kuninkaan kartastossa näkyy Tuusulanjärven ympäristö laajemmin. Hämeentie kaartaa nykyisen Hyrylän keskustan kohdilta luoteeseen ja Tuusulan-Mäntsälän tie kulkee Tuusulanjärven itärannan myötäisesti pohjoiseen. Tuusulan kirkko on jo rakennettu, mutta sille ei kulje yleisiä maantieto.

## Senaatin kartta 1898



Vuoden 1898 Senaatin kartassa näkyy jo nykyinen Kirkkotie sekä kasvava Hyrylä. Nykyisen Rantatien varteen on alkanut muodostua huvilayhteisöjä.

## Topografikartta 1920



Vuoden 1920 topografikarttaa on päivitetty vuonna 1927. Kartassa näkyy Halosenniemen ateljee sekä sen eteläpuolella Suojeluskuntain Päälystökoulu. Rautatien varteen kehittyneet Kerava ja Järvenpää ovat kasvaneet huomattavasti vuoden 1898 tilanteesta.

## 2.2.1 Arvokkaat kulttuuriympäristöt ja -kohteet Kirkkotien ja Rantatien varrella

Kirkkotien ja Rantatien ympäristö kuuluu koko Tuusulanjärven kattavaan maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Luokittelu perustuu murroslaakson maisemalliseen ainutlaatuisuuteen sekä Rantatien varteen kerrostuneiden kulttuurihistoriallisten rakenteiden moninaisuuteen. Alueelta löytyy jo keskiajalla tunnettu Pajjalan kylä, 1700-luvulla rakennettu Tuusulan puukirkko, 1900-luvun alun taiteilijahuviiloita sekä puolustusvoimien Taistelukoulun ympäristö.<sup>40</sup> Rantatie on myös nostettu Tiehallinnon museotieksi vuonna 1982, missä se luokiteltiin arvokkaimpaan talletusluokkaan,<sup>41</sup> ja tien ympäristö on luokiteltu Museoviraston valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.

Rantatien pohjoisosassa sijaitseva Tuomalan kylämäki on yksi alueen parhaiten säilyneistä kyläkeskuksista. 1300-luvulta lähtien asutettu kylä on säilyttänyt hyvin luonteensa ja rajautuu yhä peltojen ympäröimälle pienelle kumpareelle. Kylän luonteeseen mielestäni kuuluu olennaisesti sitä ympäröivät avoimet pellot, jotka sallivat kylämäen luontevan korostumisen maisemassa. Halosenniemen pohjois- ja eteläpuolella sijaitsevat huvilat laajoine puutarhoineen erottuvat yhä omana kerrostumanaan, mutta tiivistynyt täydennysrakentaminen on heikentänyt niiden yhtenäisyyttä.

1900-luvun alussa rakennetulla Taistelukoululla on yhä Puolustusvoimien koulutustoimintaa, minkä ansiosta sen ympäristö on säilynyt avoimena ja rakennuskanta moninaisena. Rantatien eteläpäätyyn on valitettavasti viimeisten vuosikymmenien aikana rakennettu hyvin paljon omakotitaloja, jotka eivät istu historialliseen ympäristöön. Tiivis rakentaminen on peittänyt vanhat huvilat, avoimet pellot sekä järvinäkymät alleen. Alueella onkin nyt tärkeintä varmistaa siellä jäljellä olevien arvojen säilyminen sekä yhtenäistää aluetta maisemanhoidollisin toimenpitein.

Kaikki alueen merkittävät 1900-luvun vaihteen taiteilijahuviilat eivät sijaitse nykyisen Rantatien varrella. Suomen taiteen kultakauden taiteilijoista, kirjailija Juhani Aho sekä taiteilija Venny Soldan-Brofiel asuivat Tuusulanjärven pohjoispäässä Aholassa. Heidän vieressään asuivat myös Eero Järnefelt Suvirannassa sekä Jean

Sibelius Ainolassa. Lähempänä Hyrylää sijaitsevat Pekka Halosen Halosenniemi sekä runoilija Juhana Henrik Erkon koti Erkkola. Erkkola valmistui vuonna 1902 aivan Aleksis Kiven kuolinmökin viereen. Myös lukuisat muut ajan tunnetut taiteilijat vierailivat usein huviloilla.

Nykyisen Kirkkotien ja Rantatien välinen alue on säilynyt avoimena, minkä ansiosta Krapin tilakokonaisuus sekä Kirkkonkylänmäen alue Pappiloinen ovat säilyneet yhtenäisinä, eikä täydennysrakentaminen ole sulkenut laajoja näkymiä. Vanhan kunnantalon kohdalla oleva Järvenpäätien ja Tuusulantien suurehko risteysalue sekä muutamat teollisuusrakennukset toki hieman häiritsevät kokonaisuutta, mutta se on nähdäkseni silti tarkastelualueen parhaiten säilyneitä kokonaisuuksia. Tuusulan kylä on 1500-luvun tienoilla kehittynyt nykyisen Kirkkonkylän ympäristöön jolloin Krapin on ollut yksi alueen kantatiloista. Vanha kunnantalo rakennettiin Kirkkonkylän yhteyteen 1900-luvun alussa kunnan taloudellisen kasvun myötä<sup>42</sup>.

Etelässä Kirkkotiellä oleva Tuusulan kirkonseutu on toinen yhtenäisenä säilynyt avoin kulttuuriympäristö. Siellä mittakaavasta poikkeava Keudan koulukeskus sekä laajat pysäköintialueet vievät huomiota kirkolta, mutta tilanne olisi parannettavissa maisemanhoito ja puuistutuksia lisäämällä. Muutoin Kirkkotien varsi on säilynyt jopa Rantatietä yhtenäisempänä kokonaisuutena ja sen varrelta löytyy yhä tilaa ja näkymiä Tuusulanjärvelle.

Oheiseen karttaan on lisäksi merkitty Kuninkaan kartastossa esiintyvät tielinjat, joista Hyrylän - Mäntsälän tien (Hollolantie) varrelle on keskittynyt valtaosa alueen kulttuurikohteista. Kirkkotie on kehittynyt vasta myöhemmin 1800-luvulla paikalliseksi kylätieksi.<sup>43</sup>

Rantatien ja Kirkkotien varrella sijaitsee kymmeniä kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuskohteita, joiden arvot on myös sangen tarkasti inventoitu. Piakkoin valmistuu arkkitehti Anne Vähätalon päivittämä selvitys Tuusulan kulttuurimaisemista ja rakennuskannasta, jossa on tarkemmalla tasolla tarkasteltu yksittäisten kohteiden historiaa ja arvoja myös Kirkkotien ja Rantatien alueella.<sup>44</sup>

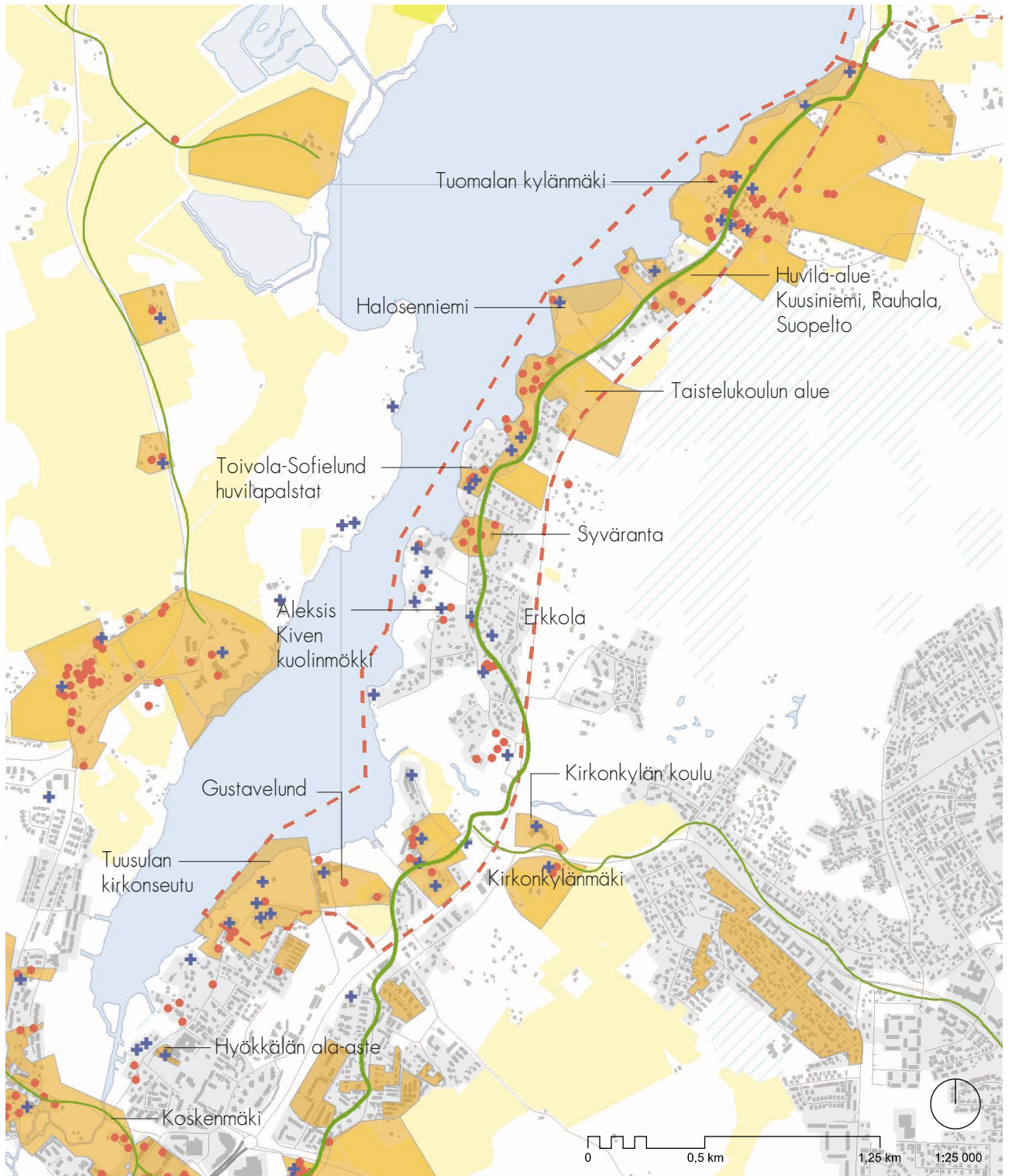
40 Kuusisto, Rinkinen, 2012, s.72

41 Liimatainen, 2007, s.32-34

42 Sarkamo, 1983, s.276

43 Rosenberg, Selin, 1995, s.330-331

44 Vähätalo, 2014



© MML  
© Tuusulan kunta

## Arvokkaat kulttuuriympäristöt ja -kohteet

- - - Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö
- Hyyrlän-Mäntsälän tie
- Muut Kuninkaan kartastossa esiintyneet tiet
- Rakennettu kulttuurialue
- + Rakennuskulttuurikohteet
- Rakennettun kulttuurialueen osakohteet

## 2.2.2 Kirkkotie ja Rantatie

### Kirkkotie

Osa maakunnallisesti arvokasta Tuusulanjärven kulttuuriympäristöä

#### Tietoarvo:

Käsitelty paikallisissa historiakirjoissa

#### Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:

Paikallisesti merkittävä kylätie 1800-luvulta

#### Säilyneisyys:

Tien linjaus ja ympäristö ovat säilyneet hyvin. Avoin maisematila on pääosin säilynyt, vaikka käyttötarkoitus on vaihtunut. Tien rooli kirkolle johtavana tienä on säilynyt.

#### Elämyksellisyys:

Ympäristö on tilallisesti vaihtelevaa säilyneiden virkistymetsien ja järvinäkymien ansiosta. Kirkon ympäristössä on myös useita virkistystoimintoja.

#### Maisemarakenteen ja luonnonolojen huomiointi:

Tie seuraa maastonmuotoja järven vierellä. Laajojen virkistysalueiden ansiosta myös avointamaisematilaa on säilynyt. Maisematilasta erottuu kuitenkin ympäristöön huonosti sopiva Keudan rakennus, joka ei sulaudu osaksi avoimen kulttuurimaiseman reunavyöhykettä.



Iloniemen pihapiiri rajautuu Kirkkotien reunaan.

### Kirkkotie

Hämeentietä ja Heinolantietä yhdistävä Kirkkotie oli pitkään paikallinen kylätie, jota ei hoidettu säännöllisesti eikä sen linjaus ollut vakiintunut vielä 1800-luvun alussa. Paikalliset kulkivat pitkään Höykkälän ja Saksan tilan peltojen kautta Kirkonkylälle, missä oli savimaan johdosta vaikeaa ylläpitää kunnollista tietä. Vasta vuoden 1838 pitäjänkokouksessa saatiin sovittua nykyisen Kirkkotien ylläpidosta, mutta se jätettiin yhä talvikunnossapidon ulkopuolelle.<sup>45</sup>

Tuusulan kirkko hautausmaineen on sijainnut paikallaan huomattavasti ennen Kirkkotien vakiintumista.

Ensimmäinen pienehkö suorakaiteen muotoinen kirkko otettiin käyttöön vuonna 1644. Tilavampi nykyinen ristikirkko saatiin käyttöön 1730-luvulla. Puukirkkoa on vuosien varrella korjattu useaan kertaan, minkä johdosta se on myös muuttanut aikojen saatossa muotoaan. Kokonaisuuteen kuuluu myös olennaisesti kirkon nelikulmainen tapuli. Varhaisinta rakennuskantaa itse Kirkkotien varrella edustaa 1870-luvulla rakennettu Salmelan huvila, puukujanteineen sekä samalle aikakaudelle periytyvä Iloniemen huvila. Salmelan huvila on valitettavasti jäänyt sivuun tiestä uudisrakentamisen

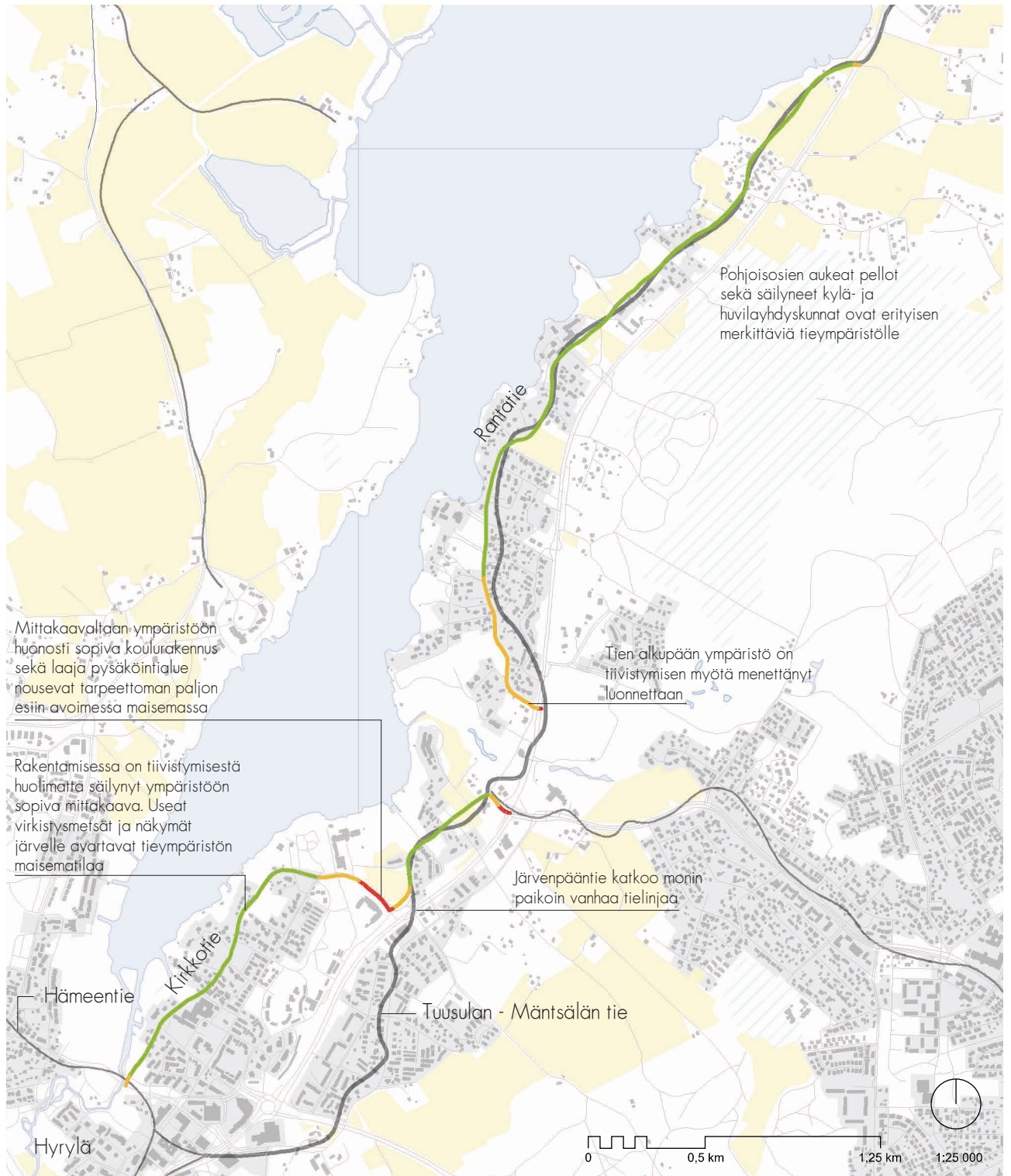
tiivistyttyä sen ympärille, kun taas Iloniemi on kokenut useita muutoksia eri aikakausina. 1900-luvun alun kerrostumaa edustaa 1920-luvulla rakennettu nuorisoseuraintalo Väinölä sekä 1900-1920-luvuille periytyvät Aattolan, Jylhärannan, Bergvikin ja Valkea ruusun pienet huvilat. Lisäksi tien eteläpäässä on vielä 1970-luvulla sijainnut leipomo ja saha, joiden purkaminen 1980-luvun vaihteessa on muuttanut alueen omakotitalovaltaiseksi. Nuorempaa kerrostumaa on vuonna 1955 valmistunut Viljo Rewellin ja Osmo Siparin suunnittelema Höykkälän ala-aste, joka on edustava esimerkki aikansa kouluarkkitehtuurista.<sup>46</sup>

Vaikka Kirkkotie ei olekaan kulttuurihistoriallisesti yhtä merkittävä kuin Rantatie, on sen ympäristö paikoin jopa paremmin säilynyttä. Nykyiset Kirkkotie ja Rantatie muodostavatkin kokonaisuuden, jonka varteen suurin osa Tuusulan kulttuurihistoriaa on keskittynyt ja niitä voitaisiin perustellusti kehittää yhtenäisemmäksi kokonaisuudeksi.

<sup>45</sup> Rosenberg, Selin, 1995, s.330-331

<sup>46</sup> Vähätalo, 2014 (osa 3/8)





© MML  
© Tuusulan kunta

### Rantatien ja Kirkkotien kulttuurihistoriallisten arvojen säilyneisyys

- Hyvin säilynyt ympäristö
- Kohtalaisesti säilynyt ympäristö
- Maisemahäiriöitä tai muuten huonosti säilynyt ympäristö
- Kuninkaan kartaston aikainen tielinja

### Rantatie

Tiehallinnon museotie, Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY)

#### Tietoarvo:

Tiestä ja siihen liittyvästä henkilöhistoriasta on runsaasti kirjallista aineistoa ja selvityksiä

#### Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:

Tie ympäristöineen on valtakunnallisesti merkittävä

#### Säilyneisyys:

Tieympäristö ja toiminnot ovat pääasiallisesti hyvin säilyneet. Linjauksen eteläpäässä tiivis rakentaminen ei sovi kulttuuriympäristön luonteeseen. Tuomalan Kylänmäki on säilyttänyt luonteensa tiiviinä ryhmäkylänä.

#### Elämyksellisyys:

Tieosuus on miellyttävä järvinäkymineen ja useat kulttuuri-toiminnot tuovat eloa alueelle

#### Maisemarakenteen ja luonnonolojen huomiointi:

Rantatie kulkee luonnollisesti seläniteitä myötäillen. Näkymät Tuusulanjärvelle ja peltomaisemaan ovat runsaita, erityisesti tien pohjoispäässä.

### Rantatie

Rantatie on osa Tuusulan ja Mäntsälän välistä historiallista tietä. Tieosio kulkee valtakunnallisesti arvokkaan kulttuurimaiseman lävitse ja on myös parhaiten säilynyt osa koko linjauksesta.

Nykyinen suojeltu kolmen kilometrin tieosio alkaa eteläpäässään Krapilta, joka on yksi Tuusulan kylän kantatiloista. Säilyneen osion pohjoispäässä on Tuomalan kylä, joka oli pitkään, 1800-luvulle saakka ainut asutuskeskittymä Tuusulan ja Järvenpään kylien välillä. Tälle asuttamattomalle osiolle alkoi kehittyä huvila-asutusta 1860-luvulla, ja vuosisadan vaihteeseen mennessä oli rakennettu toistakymmentä lähinnä kesäasuntona toimivaa suurhuvilaa. 1900-luvun alussa alueelle muutti myös taiteilijoita, joista Pekka Halonen työskenteli ympärivuotisesti Halosenniemessä, J.H. Erkkö Erkkolassa, lukuisten muiden ajan merkittävimpien taiteilijoiden rinnalla. Taiteilijayhdyskunta kehittyi Tuusulaan osittain sen maisemien ja Helsinkiin vievän rautatieyhteyden tähden, osittain kielipoliittisista syistä. Tuusula oli tuohon aikaan Helsingin lähin suomenkielinen kunta ja myös huviloiden asukkaat olivat lähinnä suomalaisia ja venäläisiä taiteilijoita, upseereita, liikemiehiä ja virkamiehiä. Tuusulassa oli myös huomattavasti halvempaa asua ja siellä oli vähän houkutusia Helsinkiin verrattuna, mikä sopi taiteilijoille, joista osa oli lähtöisin suhteellisen vaatimattomista lähtökohdista.

Rantatie toimi alueen pääväylänä aina vuoteen 1959 asti, kunnes Järvenpääntie valmistui. Vaikka Rantatie on linjauksestaan säilyttänyt hyvin vanhat piirteensä, on viljelymaisemaa sen ympärillä alkanut uhata umpeenkasvu. Alueella ei ole enää laiduneläimiä eikä puustoa hakata taloustarpeisiin, kuten vielä viime vuosisadan alussa. Myös hyötypuutarhojen määrä on pudonnut suuresti ja vanhoille pelto- ja metsäalueille on rakennettu huomattavasti omakotitaloja. Täydennysrakentaminen on lisääntynyt 1970-luvulta asti ja erityisesti tien eteläpäässä omakotitaloja on rakennettu hyvinkin tiiville tonteille. Pohjoisessa vanhoilla huvilatonteilla on vielä tilaa ympärillään ja näkymät aukeavat paikoin tieltä järvelle.

Arvokas rakennusperintö alueella kattaa siis 1500-luvulta periytyvän ryhmäkylän, 1800-luvun lopun huvila-asutusta, taiteilijayhdyskuntia, 1900-luvun alun funktionalistisia huviloita sekä puolustusvoimien rakennuskantaa Taistelukoulun alueella.<sup>47</sup> Näistä moni edustaa valtakunnallisella tasolla merkittäviä maisema- ja rakennuskokonaisuuksia. Halosenniemen ja Erkkolan lisäksi merkittäviä huvilakokonaisuuksia ovat ainakin Syvälahti, Syväranta, jossa sijaitsee nykyinen Lottamuseo, Onnela sekä Krappi, Tyynelä, Toivola, Tiilikanoja, Einola ja Suopelto, joilla kaikilla oli aikanaan komeat puutarhat. Jo aikaisemmin mainitussa Anne Vähätalon päivittämässä selvityksessä kohteiden historiaa ja nykytilaa käsitellään hyvin tarkasti, mistä syystä näihin seikkoihin ei tässä keskitytä enempää.<sup>48</sup>

47 Mikkola, 2000

48 Vähätalo, 2014



Halosenniemi toimii nykyään museona.  
kuva: Oula Rahkonen

## Tuusulan-Mäntsälän tien kulttuurihistoriallisesti merkittävimmät piirteet



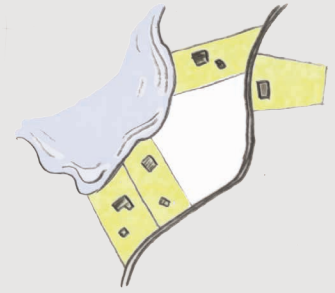
### Kylien välinen yhdystie

Hyrylän-Mäntsälän tie on ennen 1800-lukua toiminut alueen kyliä sitovana yhdystienä. Kylien väliset alueet ovat olleet lähinnä peltoja ja metsiä



### Kylät selänteillä, peltojen ympäröimänä

Ensimmäiset kylät ovat alueella keskittyneet rakentamiselle suotuisille moreeniselänteille. Tuomalan kylä on näistä parhaiten säilynyt esimerkki Rantatien varrella.



### Järveä myötäilevä huvila-alue

1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa Tuusulanjärven rantaan kehittyi huvila- ja taideyhteisö. Suuret puutarhat ja huvilat reunustivat tällöin tasaisesti Rantatietä.



Rantatie näkyy Halosenniemen puutarhasta.  
kuva: Oula Rakkonen



# 3.

## 3. Suunnittelualueen nykytila

Kirkkotien ja Rantatien ympäristön nykytilaa tarkastellaan seuraavaksi maisemallisten tekijöiden sekä nykyisen maankäytön suunnittelun kannalta. Kappaleen loppuun esitetään näiden analyysien sekä historiallisen selvityksen perusteella, johtopäätöksiä alueen nykyisestä tilasta ja toimenpide-ehdotuksia rakennetun ympäristön sekä virkistysalueiden kehittämiseksi. Toimenpide-ehdotukset keskittyvät kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten tekijöiden huomioimiseen alueen suunnittelussa.

### 3.1 Maisema-analyysi

Analyysin tavoitteena on havainnollistaa maisemanrakenteen eri osioita tarkemman kehityssuunnitelman lähtökohdaksi sekä alueella tehtävän kaavatyön tueksi. Tarkastelualue Tuusulanjärven itärannalla keskittyy Kirkkotien ja Rantatien ympäristöön.

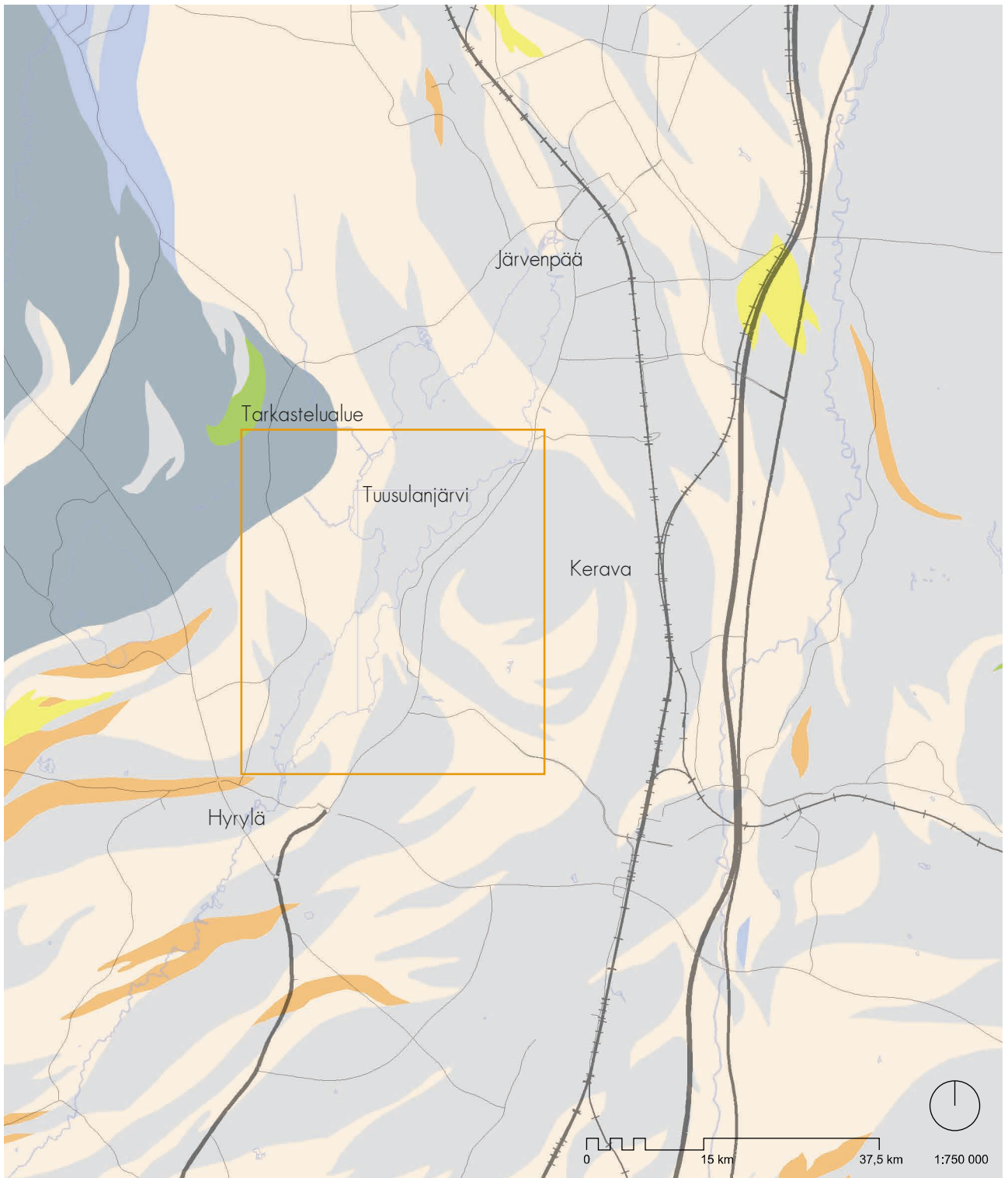
Selvitys perustuu aikaisempiin maisemaa, kulttuuriympäristöä ja luontoa käsitteleviin selvityksiin ja kartoituksiin, sekä useisiin maastokäynteihin. Tässä kappaleessa keskitytään erityisesti Kirkkotien ja Rantatien ympäristöön vaikuttaviin maisemallisiin ja kulttuurihistoriallisiin pääpiirteisiin ja arvoihin, sekä käsitellään kasvillisuutta laajempina aluekokonaisuuksina nostaen esiin maiseman kannalta merkittävimmät kokonaisuudet. Kartta-aineistoon, maastokäynteihin sekä aikaisempiin selvityksiin perustuva analyysi suoritettiin talvella 2015.

#### 3.1.1 Kallioperä

Tarkastelualue sijaitsee Tuusulan murroslaaksossa, joka on Keski-Uudenmaan merkittävin geomorfologinen muodostuma. Murroslaakso kulkee Espoon Pitkäjärveltä, Tuusulanjoen ja Tuusulanjärven kautta Lahteen saakka, jakaen Uudenmaan maakunnan kahtia. Kallioperä koostuu tarkastelualueella lähinnä happamista kivilajeista, graniitista sekä kvartsista ja granodioriitista. Tuusulanjärven kapeikossa, Syvärannan ja Sarvikallion välillä on suhteellisen jyrkkiä kallioita, muualla avokallioalueet ovat loivempia mutta niitä esiintyy tasaisesti ympäri aluetta.










Tuusulan kirkko on rakennettu Tuusulanjärven rannalle, loivalle mäelle.  
kuva: Oula Rahkonen



© GTK 2012  
© MML

## Kallioperä

- |   |                                 |   |                             |
|---|---------------------------------|---|-----------------------------|
|  | Amfiboliitti ja metavulkaniitti |  | Kvartsi- ja granodioriitti  |
|  | Gabro ja dioriitti              |  | Kvartsi- ja maasälpagneissi |
|  | Graniitti                       |  | Pyrokseenigneissi           |
|  | Kiillegneissi                   |   |                             |

### 3.1.2 Maaperä

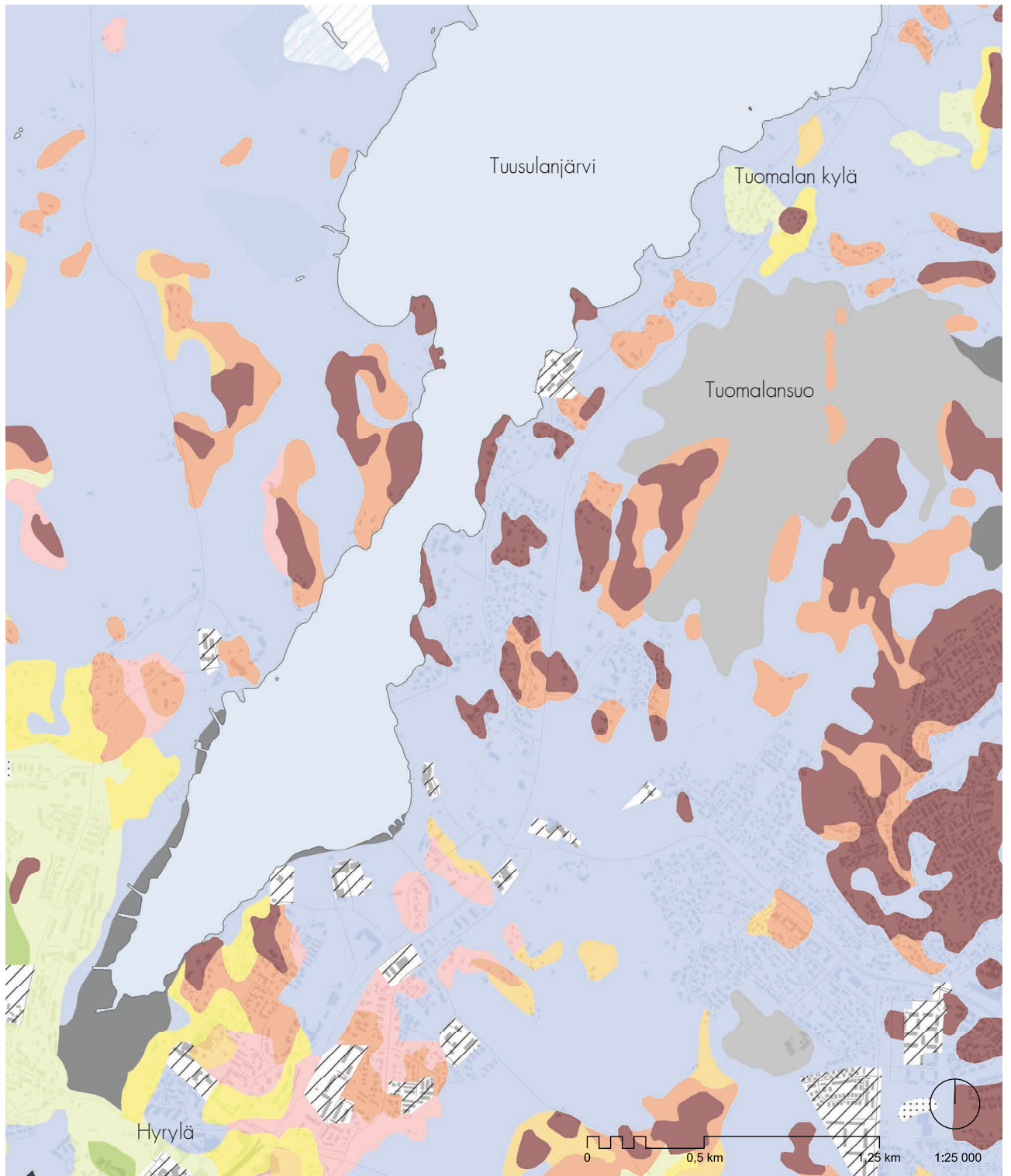
Tuusulaa halkovan murroslaakson varrella on maakunnan laajimmat ja yhtenäisimmät savikot, mikä on maanviljelyn kautta ohjannut asutuksen kasvua alueella. Asutus keskittyi pitkään Tuusulanjärven ympäristöön kumpuileville kallio- ja moreeniselänteille, ennen kuin se vasta 1900-luvulla alkoi vallata alaa peltomailta. Viljelyyn sopivat savikkoalueet ovat kehittyneet viimeisen jääkauden mannerjäiden sulamisvaiheen yhteydessä. Moreenivyöhykkeet muodostavat melko ohuita kerrostumina kalliomaiden reunoille.

Alueen eteläosassa kulkeva Kirkkotie myötäilee tällaista selännettä, jonka kallioista lakea myötäilee hiekkamoreeni- ja hietakerrostumat. Pohjoisemmassa Kirkko- ja Rantatietä ympäröivät selänteet ovat pienempiä, mutta niistäkin jokaista ympäröivät väljät asuinrakennusalueet. Lähes kaikki säilyneet peltoalueet taas ovat luonnostaan savikoilla. Rantatien itäpuolella oleva suoalue on laajalti turvetta, Tuusulanjärven eteläpäästä alkavan jokilaakson pohjan tapaan.



Tuomalan kylänmäki erottuu yhä selkeänä kokonaisuutena maisemassa. Kylä on kehittynyt hiekkaisen maaperän päällystämällä kumpareelle, jota ympäröi laajat savimaille viljellyt pellot. kuva: Päijät-Hämeen ilmakuvapalvelu oy





© GTK 2012  
© MML

### Maaperä

	Kalliomaa		Hiesu		Kartoittamaton
	Hiekkamoreeni		Savi		
	Sora		Rahkaturve		
	Hiekka		Saraturve		
	Karkea hieta		Lieju		
	Hieno hieta		Vesi		

### 3.1.3 Maastonmuodot

Tuusulanjärven ympäristö on suhteellisen tasaista savikkoa, vain järven kapeimmalla kohdalla on jyrkempiä kallioita Syvärannan ja Sarvikallion ympäristössä. Kirkkotien ja Rantatien alueella maanpinnan korkeus vaihtelee 40 ja 60 metrin välillä. Pieninä selänteinä erottuvat lähinnä Väinölän alue, Tuomalan kylämäki sekä Annivaara Järvenpääntien itäpuolella. Hieman etäämmällä, järven lounaispuolella Koskenmäki nousee jopa 80 metriin sekä toisaalta idässä Keravalle saavuttaessa maasto hieman nousee. Näistä Koskenmäki näkyy myös järven itärannalle, missä se siintää kaukomaisemassa.

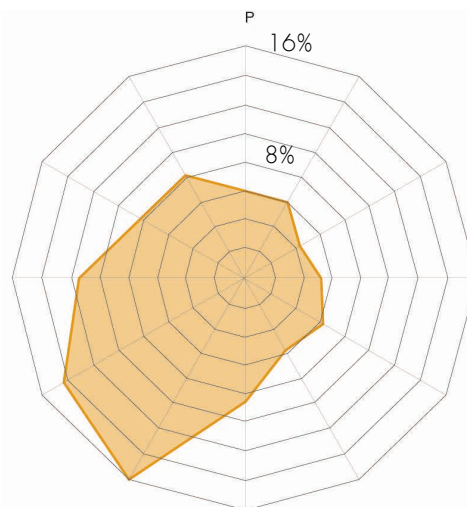
### 3.1.4 Ilmasto

Uudellamaalla vallitsevat pääasiassa mereltä puhaltavat lounais- ja etelätuulet. Merelliselle ilmastolle tyypilliset voimakkaat tuulet sekä lämpötilojen pienempi vuosivaihtelu näkyvät osittain Tuusulassakin. Meri-ilmaston vaikutus on kuitenkin rannikkoseutuun nähden lievää ja Tuusula kuuluu enemmän meri- ja mannerilmaston vaihtumisvyöhykkeeseen. Vuonna 2009-2010 tehdyn mittauksen mukaan yleisin tuulensuunta Tuusulanjärven länsirannalla on lounas<sup>49</sup>, aikaisemmat Hyrylän sääasemalla mitatut tulokset ovat saman suuntaisia, vaikka niissä päätuulensuuntana onkin etelä. Rannikon vaikutuspiirissä olevalla sisämaa-alueella paikallissääolosuhteet saattavat vaihdella verrattain paljon toisiaan hyvinkin lähellä sijaitsevien sääasemien välillä. Tuusulanjärven lounas-koillinen -suuntainen jokilaakso on merkittävä paikallisilmastoon vaikuttava tekijä.

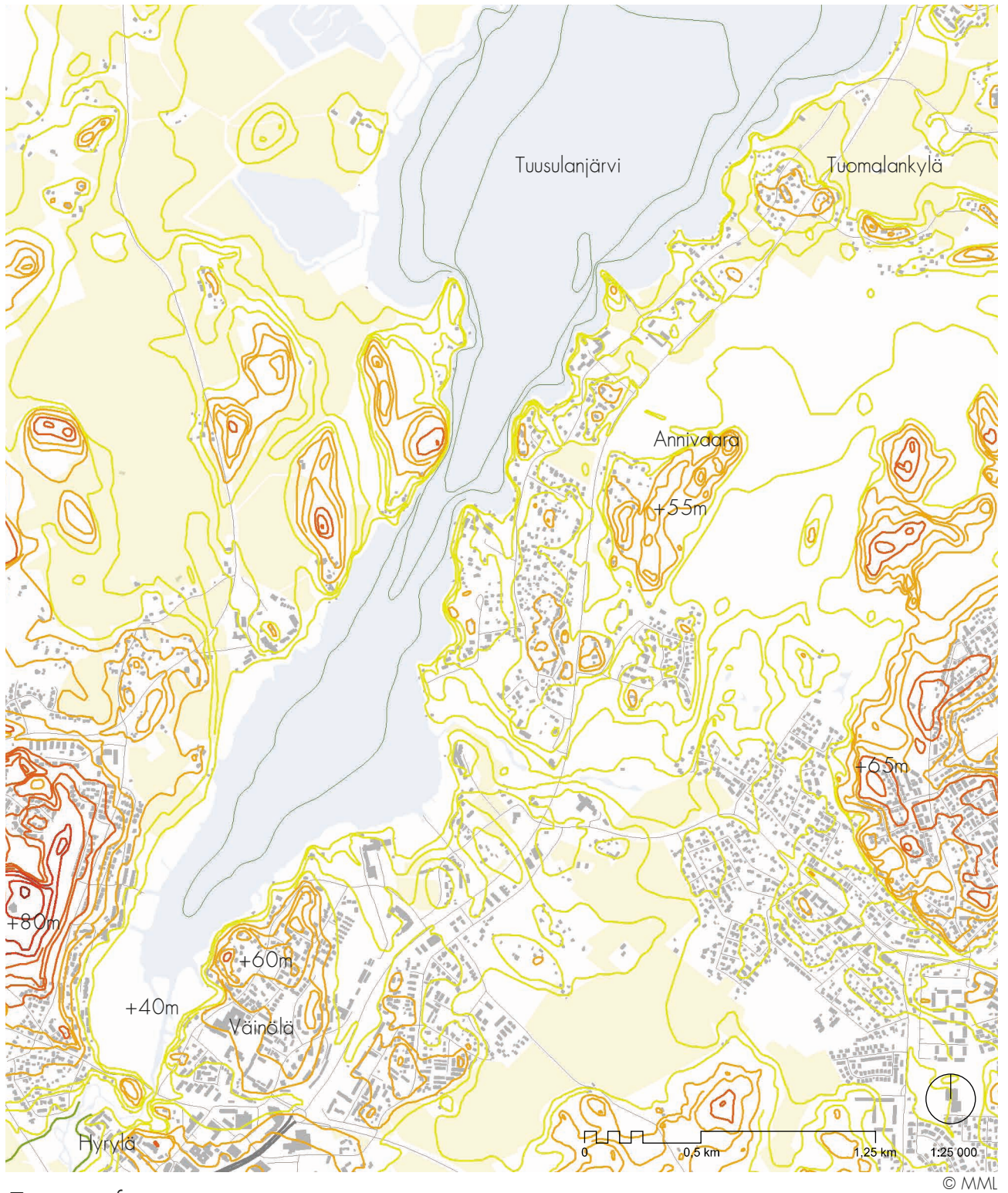
Ilmastollisesti Tuusula on osa eteläboreaalista kasvillisuusvyöhykettä, mille suotuisat kesät ovat verrattain tyypillisiä. Puustosta vaahtera ja lehmus viihtyvät hyvin tällä vyöhykkeellä. Vuotuinen keskilämpötila on +4 ja +5 celsiusasteen välillä ja kasvukauden pituus vaihtelee 160 – 180 vuorokauden välillä. Kasvien menestymisvyöhykkeistä Tuusula kuuluu II-vyöhykkeeseen.<sup>50</sup>

49 Eagle Tuulivoima Oy, 2010

50 J. Kersalo, P. Pirinen, 2009, s.35-39



Tuulensuunnan jakauma vuosina 2009-2010, pinta-ala kertoo prosentuaalisen osuuden kyseisestä ilmansuunnasta



### Topografia

0 m - 30 m
30 m - 40 m
40 m - 50 m
50 m - 60 m
60 m - 70 m
70 m - 80 m
80 m - 90 m

### 3.1.5 Vesistöt ja valuma-alueet

Tuusulanjärven ympäristöä ja jokilaaksoa ympäröivät päävedenjakajat, jotka muodostavat järven ympärille laaksomaisen valuma-alueen. Tuusulanjärvi on Tuusulan ja koko lähialueen suurin vesistö, noin kahdeksan kilometriä pitkä järvi on pinta-alaltaan noin kuusi neliökilometriä. Järvi laskee Tuusulanjokeen, joka liittyy edelleen Vantaanjokeen. Pitkä ja kapea järvi on muodostunut lounais-koillisuuntaiseen murroslaakson. Rehevän järven veden laatua on 2000-luvun vaihteesta asti pyritty aktiivisesti parantamaan. Kosteikkojen rakentaminen, hulevesien käsittely sekä maanviljelyksessä käytettyjen lannoitteiden rajoittaminen ovat vähentäneet ulkoista kuormitusta, samalla kun sisäistä kuormitusta on vähennetty ruoppaamalla, hapetuksella ja vesikasvillisuuden niitolla. Toimien seurauksena vedenlaatu on parantunut huomattavasti ja esimerkiksi kosteikkojen perustaminen on lisännyt alueen biodiversiteettiä. Tällä hetkellä Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä ennustaa järven ekologisen tilan olevan hyvällä tasolla vuonna 2021.<sup>51</sup>

Kirkkotien eteläpuolella levittäytyy laaja Hyrylän pohjavesialue, joka kuuluu 1. luokan pohjavesialueisiin. Myös Tuusulanjärvi on luokiteltu vedenhankinnan kannalta maakunnallisesti arvokkaaksi pintavedeksi.<sup>52</sup>

Sivuvedenjakajat kohtaavat Tuusulanjärven eteläpäässä sekä Kotorannanpuistossa, joiden matalille rannoille on kehittynyt lehtomaisia kosteikkoalueita.

<sup>51</sup> Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä  
52 Joensuu et al., 2010

### 3.1.6 Eläimistö

Tuusulanjärven alueen eläimistö on Etelä-Suomessa tyypillistä taajama-alueen lajistoa. Tarkastelualueen länsiosassa kulkee alueellisesti merkittävä ekologinen viheryhteys Tuomalan ja Annivaaran metsäalueella. Noin puolitoista kilometriä leveä pelto- ja metsäalue on pääradan varren ainoa itä-länsisuuntainen kulkureitti eläimille Sipoon ja Tuusulan välillä.<sup>53</sup> Tyypillisten lajien, kuten rusakkojen, kettujen, siilien, rottien, oravien, supikoirien ja hirvien lisäksi Tuusulanjärven ympäristössä on havaittu myös harvinaisempia liito-oravia, lepakoita sekä runsaasti lintulajistoa Natura -luokitelluilla kosteikoilla. Tuusulanjärvi on todettu valtakunnallisesti arvokkaaksi lintuvedeksi, jolla pesii vuosittain useita lintudirektiivin alaisia lajeja. Linnuston kannalta merkittävin alue on järven pohjoispää, missä pesintä on runsainta. Yleisimpiin lajeihin kuuluu naurulokki, ruokokerttunen, pajusirkku, sinisorsa sekä silkkiuikku.<sup>54</sup>

Lepakkohavainnot ovat keskittyneet Tuusulanjärven pohjoisosaan, mutta lienee myös mahdollista että tarkastelualueelta löytyy levähdyspuita tai pesintäpaikkoja. Myöskin tehdyt liito-oravahavainnot sijaitsevat tarkastelualueen ulkopuolella. Kirkko- ja Rantatien alueelta ei ole tehty kattavaa lepakko- tai liito-oravaselvitystä, joten arviot perustuvat Gustavelundin ympäristössä<sup>55</sup>, Tuomalansuon alueella sekä Järvenpäässä tehtyihin selvityksiin<sup>56</sup>. Tehtyjen selvitysten perusteella lepakoista tai liito-oravista ei siis ole havaintoja tarkastelualueella.

<sup>53</sup> Väre, Krisp, 2005, s.27-28

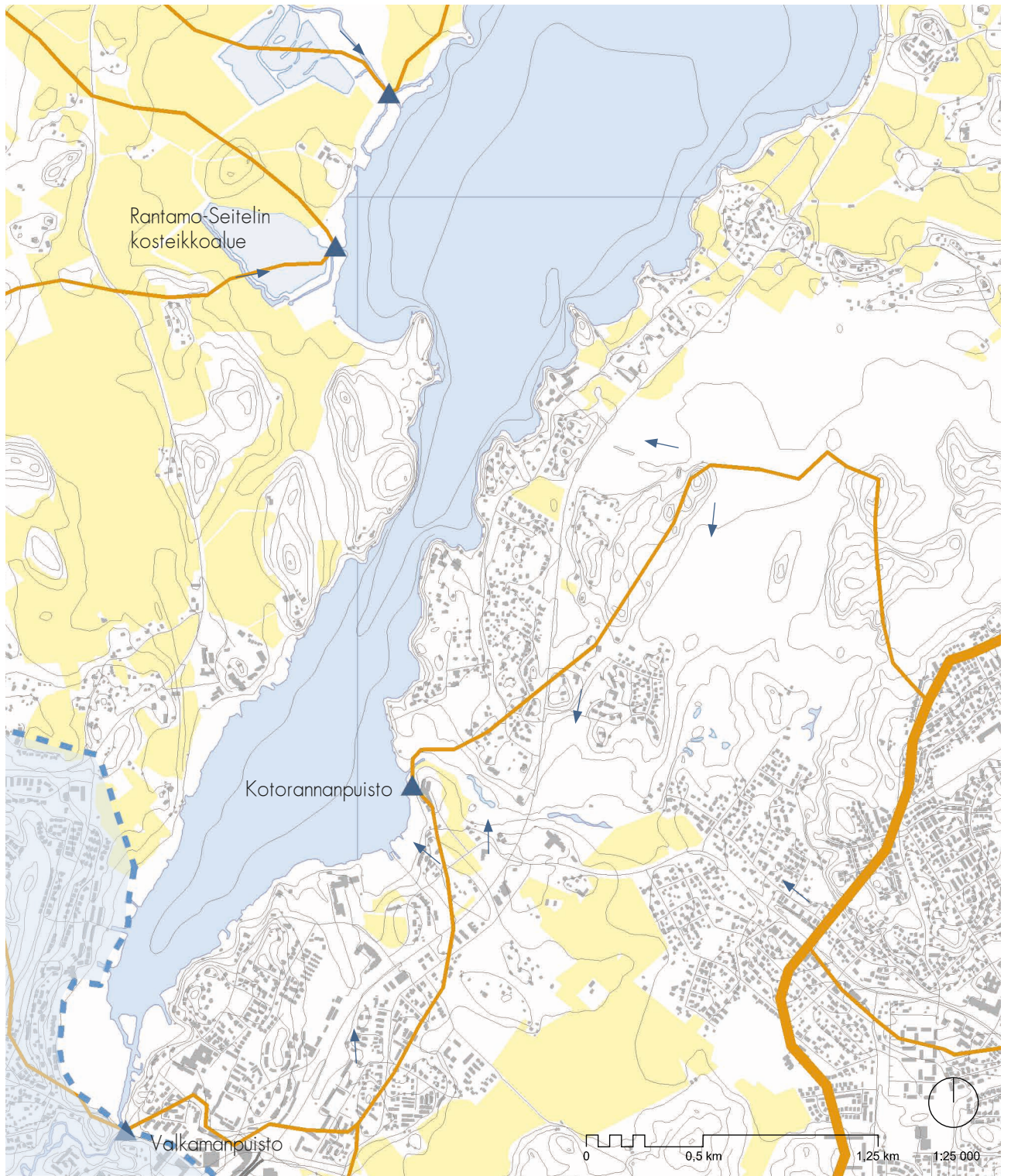
<sup>54</sup> Yrjölä et al., 2003, s.5-6

<sup>55</sup> Helminen, Jokinen, 2009

<sup>56</sup> Kyheröinen et al., 2006



Kotorannanpuistossa säilytetään soutuveneitä talvisinkin. Tervaleppien reunustama matala ranta kaipaisi selkeämpää järjestystä veneiden säilytykselle. kuva: Oula Rahkonen



© MML

### Vesistöt ja valuma-alueet

-  Pohjavesialue
-  Päävedenjakaja
-  Sivuedenjakaja
-  Valuma-alueen purkupiste
-  Vesistö
-  Valumasuunta

### 3.1.7 Luonto- ja virkistysalueet

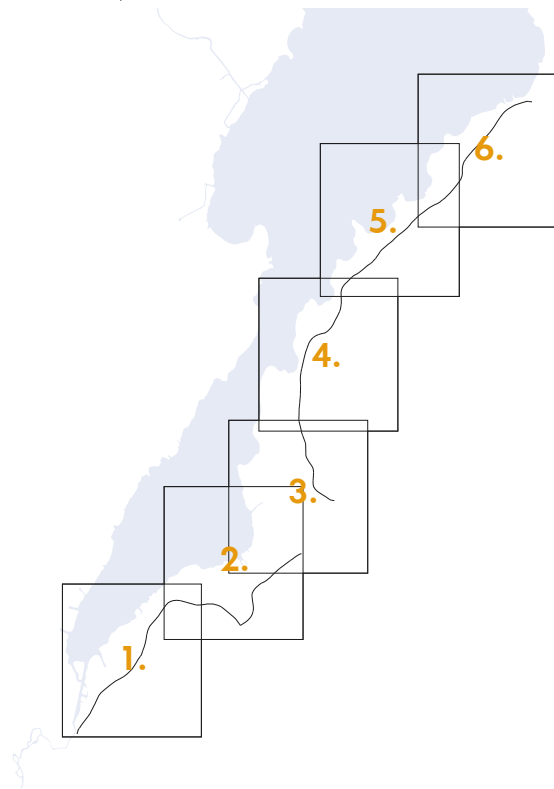
Kasvillisuutta tarkastellaan luontotyypeittäin painottaen luonnonsuojelun ja virkistyskäytön kannalta merkittäviä kokonaisuuksia. Kartoitus perustuu SYKE:n Corine Land Cover (2006) paikkatietoaineistoon, jota on tarkennettu maasto- sekä karttatarkastelun perusteella. Tarkastelualueen metsät ovat vallitsevasti sekametsiä, järven rannan läheisyydessä enemmän lehtimetsää. Pellot sekä asutuksen ympärille muodostunut kulttuurikasvillisuus ovat merkittävä osa alueen identiteettiä. Etenkin Rantatien varren kartanopuistot sekä ympäröivät viljelysalueet ovat merkittäviä jäänteitä alueen kulttuurihistoriallisesta kehityksestä. Etelässä lähempänä Hyrylän keskustaa on laajempi puistoalue, Tuuliviirinpuiston ympärillä. Kirkkotien ja Rantatien välissä laaja golfrata vallitsee maisemaa. Maisematilallisesti golfkentät säilyttävät ympäristönsä, peltojen tapaan, avoimena ja sopivat sinällään vanhaan viljelysmaisemaan, vaikka nämä kaksi ovatkin luontoarvoiltaan hyvin eriäviä.

Rantatien ja Järvenpääntien itäpuolella on laaja Tuomalansuo-alue, joka on osaltaan vaikuttanut suuresti Rantatien ja alueen asutuksen sijoittumiseen. Suo on pakottanut vanhan Rantatien linjattavaksi kapealle alalle järven ja suon väliin. Suo on lähinnä rahkaturvetta, jolla kasvaa vaihtelevan tyyppistä metsää, avoimesta mäntyrameesta sekametsiin. Laaja suoalue rajaa paikoin pidempiä näkymälinjoja Rantatieltä ja muodostaa näin selkeän rajan ympäröiville pelloille. Annivaaran kallioisia selänteitä kiertää virkistysreitti, joka palvelee lähialuetta. Tuomalansuon luonto- ja maisema-arvoja on tarkasteltu tarkemmin vuonna 2006 tehdyssä selvityksessä.<sup>57</sup>

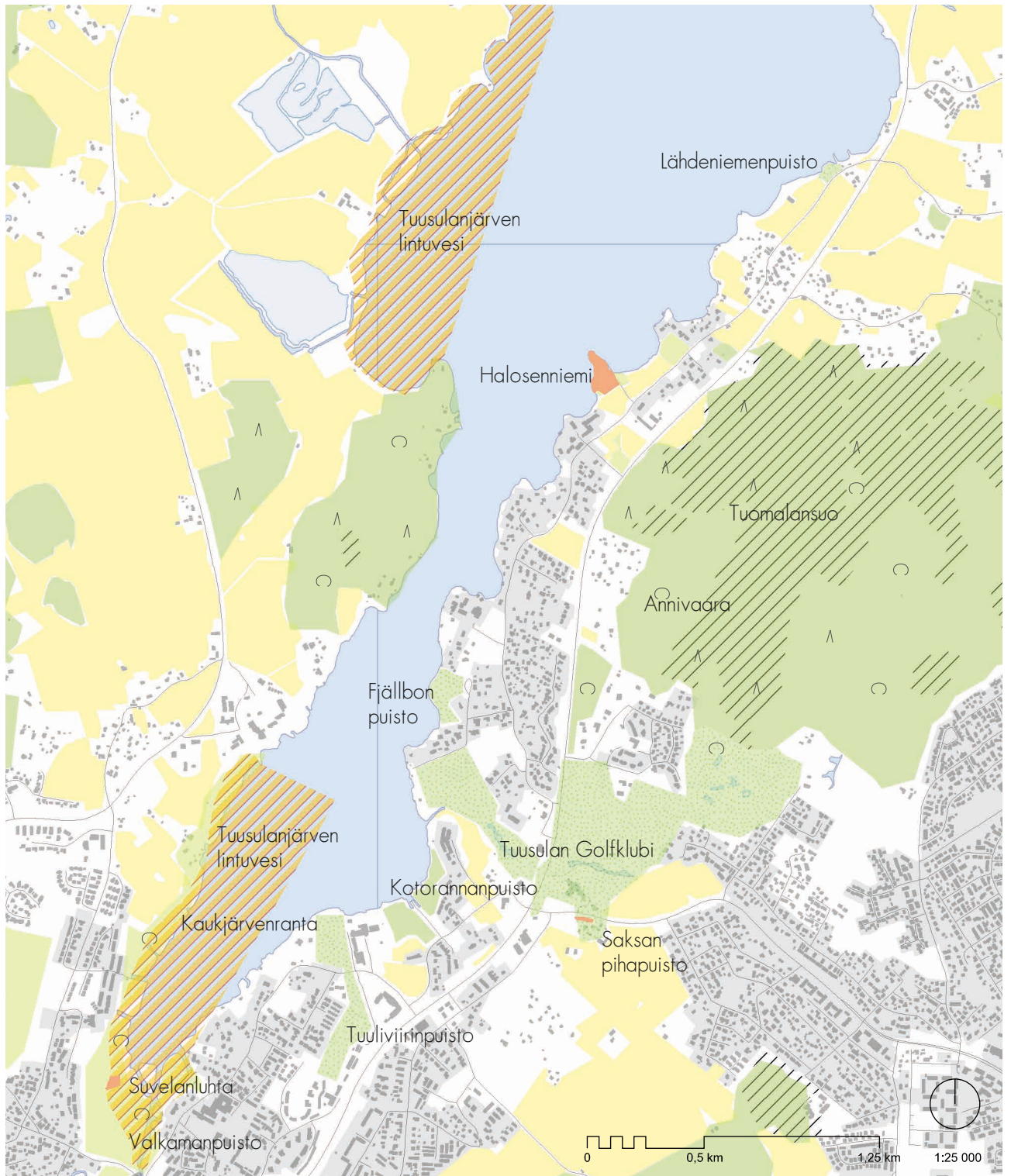
Tarkastelualueella on kaksi laajaa Natura-aluetta, jotka kuuluvat molemmat Tuusulanjärven lintuveteen, näistä eteläisempi on yhteydessä Kirkkotiehen. Natura-alueet ovat tärkeitä lintuharrastajille ja -tutkijoille ja niiden suojelu perustuu EU:n luonto- ja lintudirektiiviin. Alueiden virkistysyhteyksiä ja -mahdollisuuksia parannetaan tietävästi kunnan toimista lähivuosina. Muut lähiympäristön luonnonsuojelualueet ovat yksityisiä ja pinta-alaltaan suhteellisen pieniä, näitä ovat Suvelanluhta, Saksan pihapuisto sekä Halosenniemi. Näiden lisäksi alueelta löytyy kunnan omistuksessa olevia metsiä, jotka kuuluvat Etelä-Suomen metsien monimuotoisuuden toimintaohjelmaan. Nämä Tuomalansuolla ja Sarvikallion alueella sijaitsevat METSO-kohteet on valittu kyseisten metsien edustavuuden perusteella.

Oheisessa karttaesityksessä on havainnollistettu alueen luonto- ja virkistysalueiden tämänhetkistä yleistilaa. Lisäksi osa-alueittain esitetään tarkemmin Kirkkotien ja Rantatien varren kulttuuriympäristöjen kannalta merkittävä kasvillisuus.

Osa-alueiden sijainti:











<sup>57</sup> Kyheröinen et al., 2006













© MML

### Luonto- ja virkistysalueet

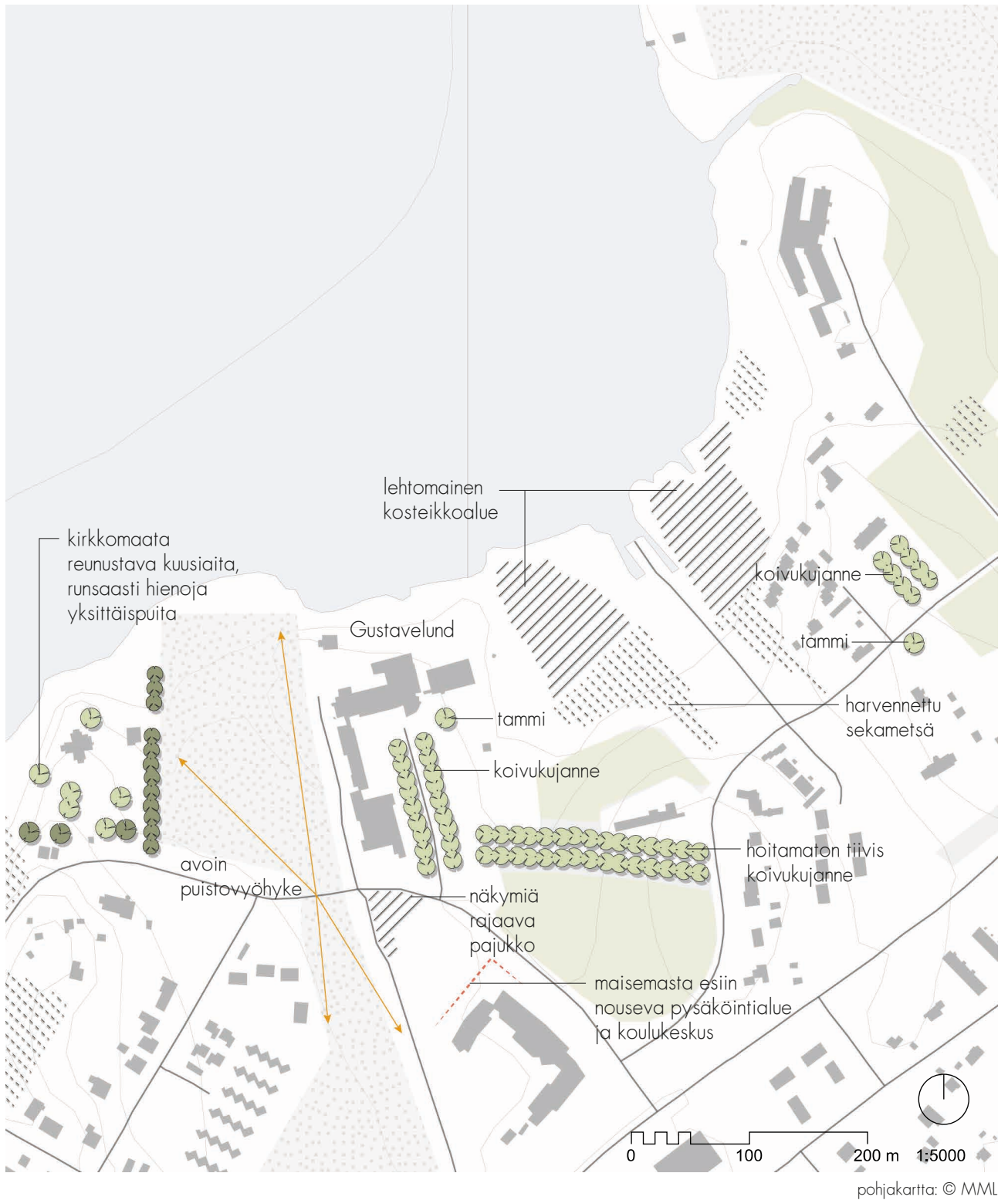
- |   |                               |   |         |
|---|-------------------------------|---|---------|
|  | Natura-alue                   |  | Pelto   |
|  | Luonnonsuojelualue            |  | Suo     |
|  | Sekametsä                     |  | Vesistö |
|  | Harvapuustoinen alue          |   |         |
|  | Virkistys- ja vapaa-ajan alue |   |         |

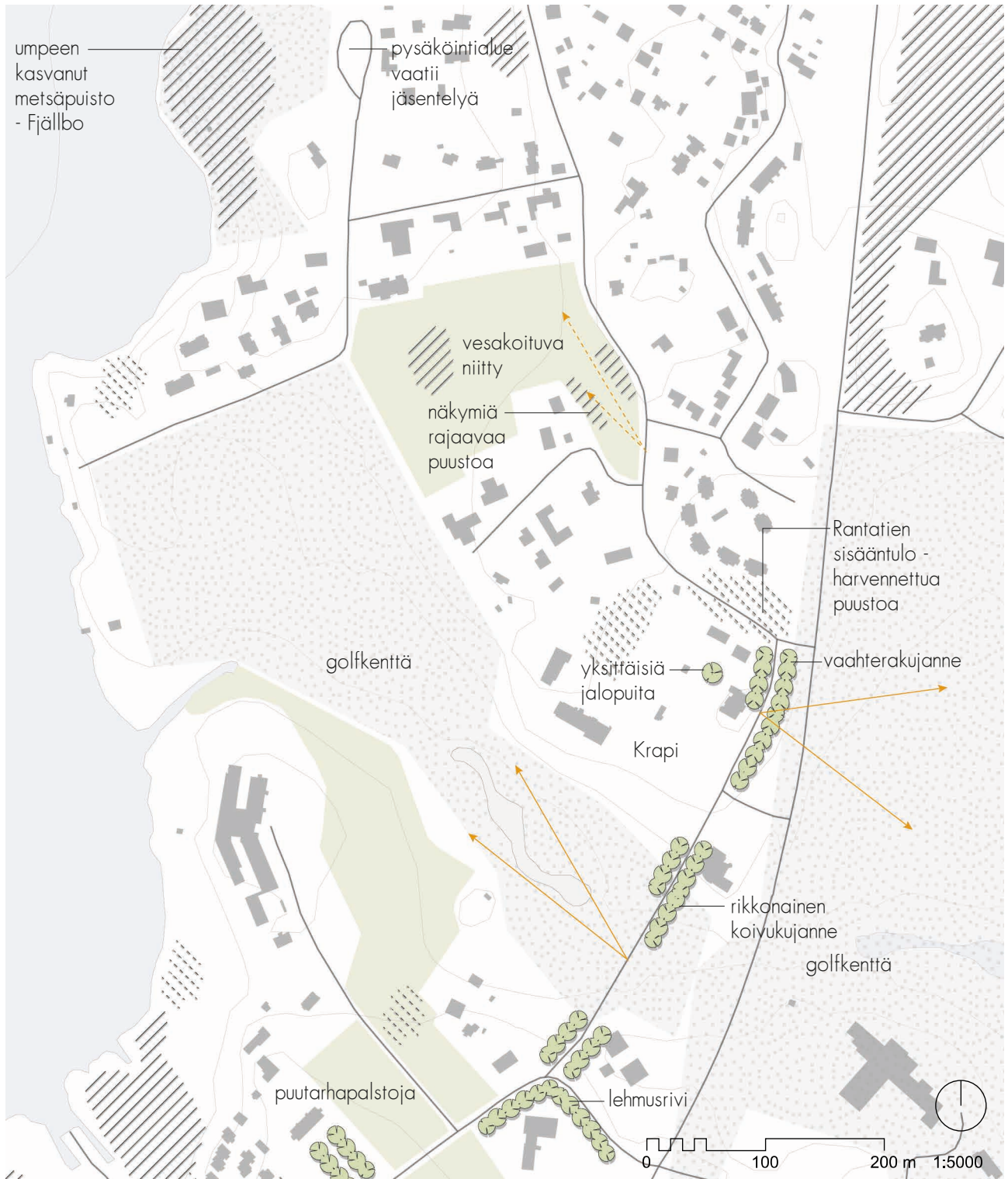


### Maisemallisesti merkittävä kasvillisuus

- |   |                                       |   |                             |
|---|---------------------------------------|---|-----------------------------|
|  | Merkittävä yksittäinen lehti-/havupuu |  | Merkittävä näkymä           |
|  | Merkittävä lehtipuuryhmä / -rivi      |  | Mahdollinen avattava näkymä |
|  | Merkittävä havupuuryhmä / -rivi       |  | Avoin niitty                |
|  | Puoliavoin puustoalue                 |  | Avoin pelto                 |
|  | Sulkeutuva puustoalue                 |  | Maisemahäiriö               |



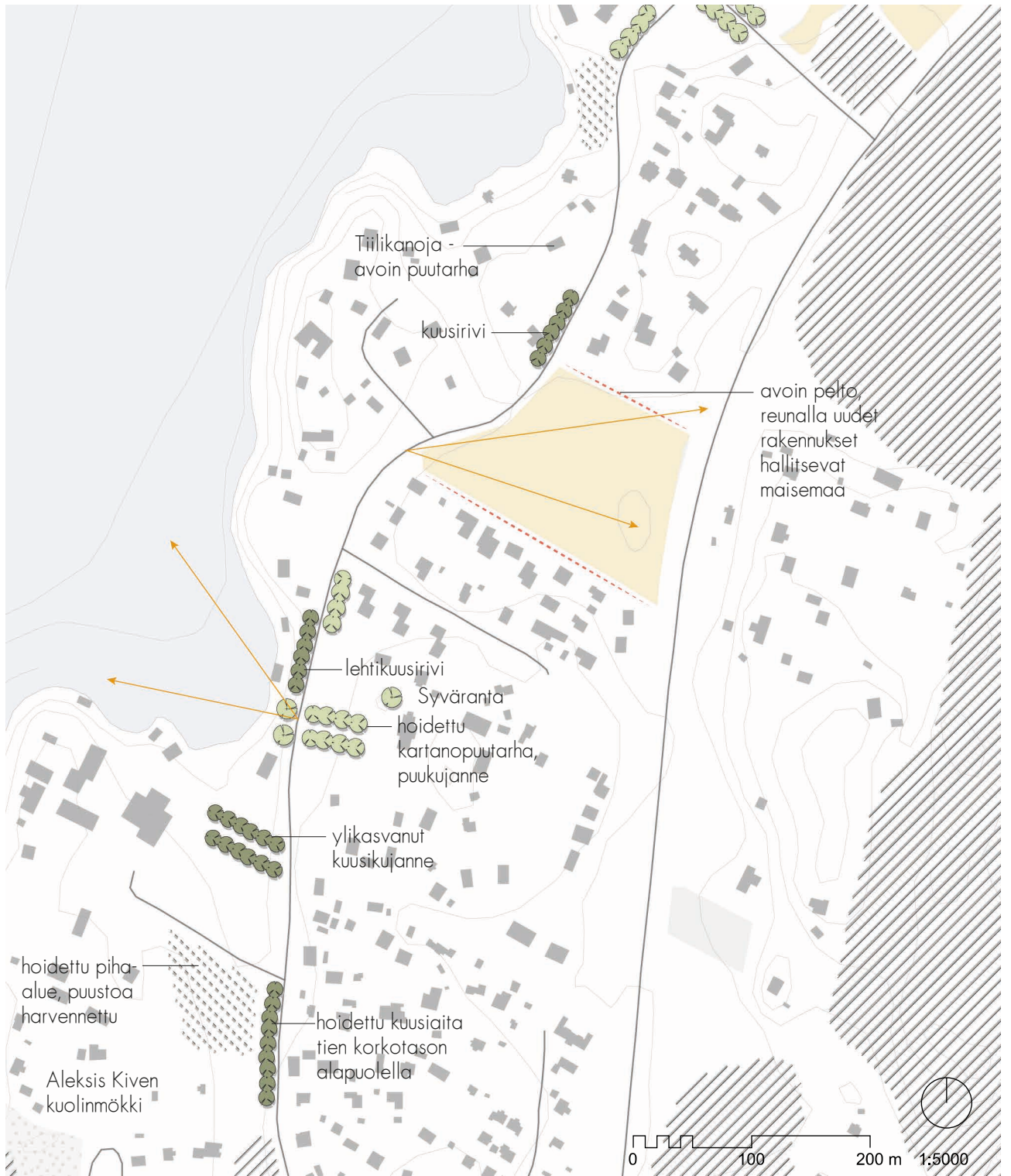


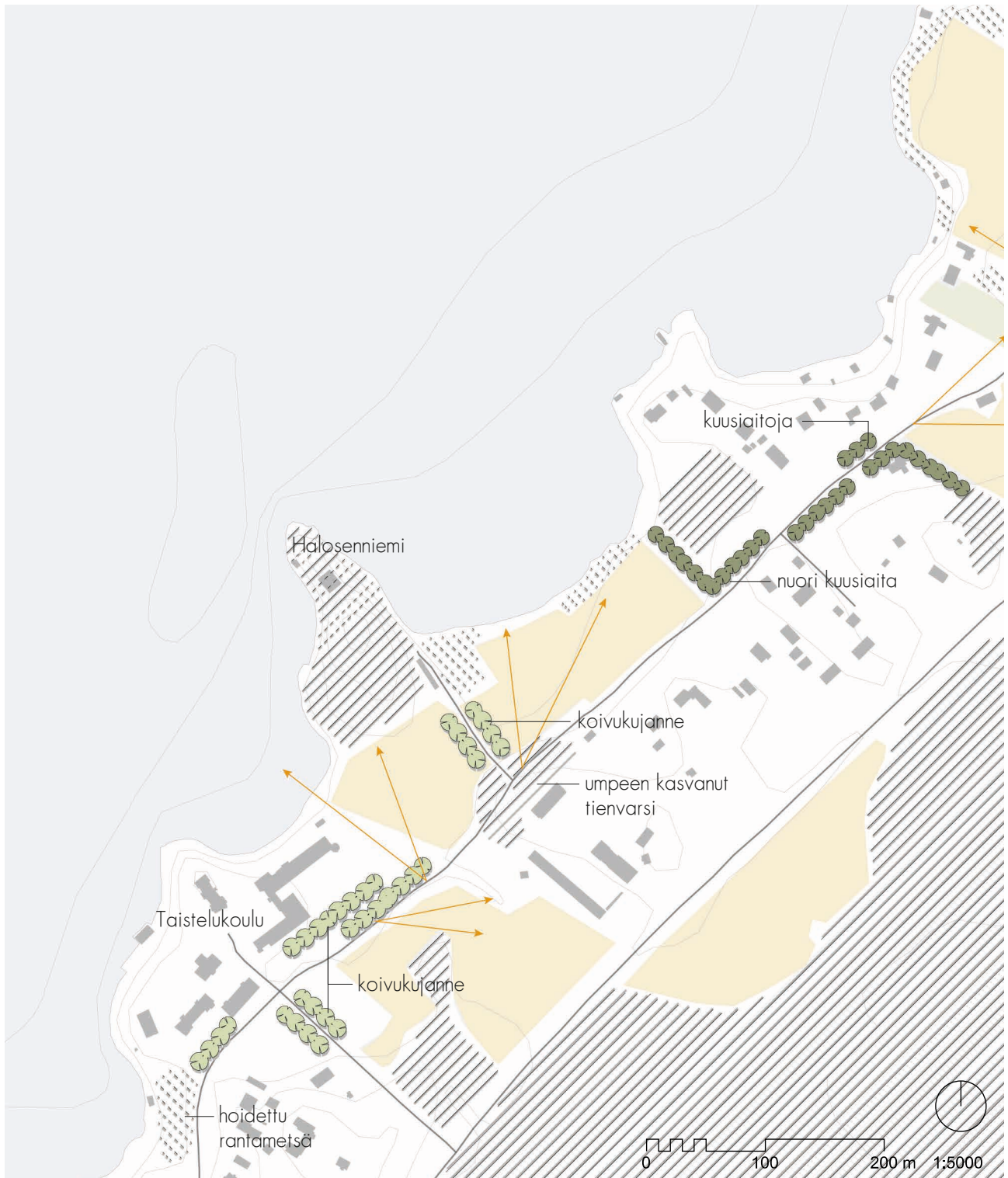


pohjakartta: © MML

### Maisemallisesti merkittävä kasvillisuus











- |  |                                       |  |                             |
|--|---------------------------------------|--|-----------------------------|
|  | Merkittävä yksittäinen lehti-/havupuu |  | Merkittävä näkymä           |
|  | Merkittävä lehtipuuryhmä / -rivi      |  | Mahdollinen avattava näkymä |
|  | Merkittävä havupuuryhmä / -rivi       |  | Avoin niitty                |
|  | Puoliavoin puustoalue                 |  | Avoin pelto                 |
|  | Sulkeutunut puustoalue                |  | Maisemahäiriö               |

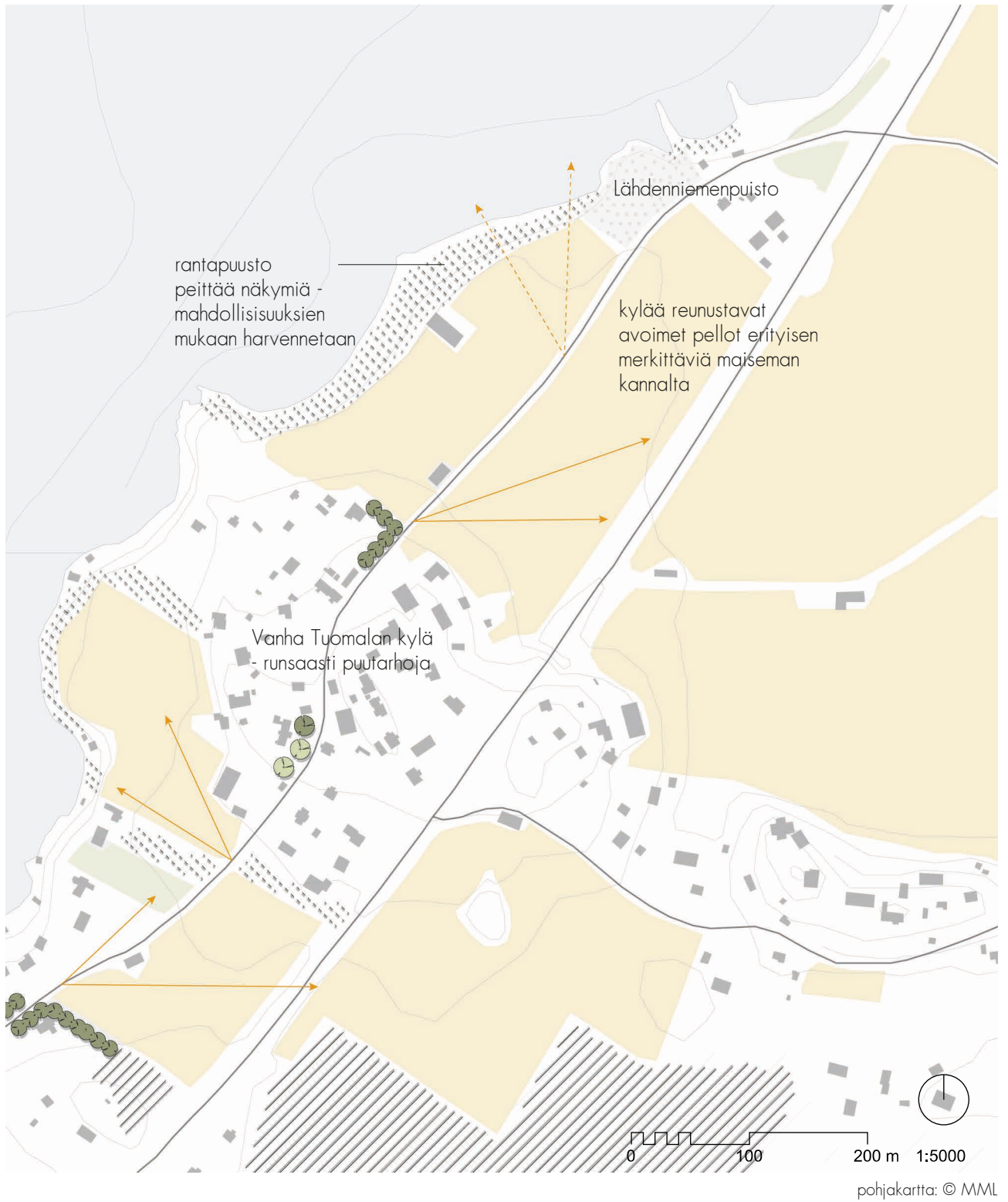




pohjakartta: © MML

### Maisemallisesti merkittävä kasvillisuus

- |   |                                       |   |                             |
|---|---------------------------------------|---|-----------------------------|
|  | Merkittävä yksittäinen lehti-/havupuu |  | Merkittävä näkymä           |
|  | Merkittävä lehtipuuryhmä / -rivi      |  | Mahdollinen avattava näkymä |
|  | Merkittävä havupuuryhmä / -rivi       |  | Avoim niitty                |
|  | Puoliavoin puustoalue                 |  | Avoim pelto                 |
|  | Sulkeutuva puustoalue                 |  | Maisemahäiriö               |



### 3.1.8 Maisemarakenne

Kirkko- ja Rantatien ympäristöä hallitsevat Tuusulanjärven vesistö, loivat moreeniselänteet sekä avoimet pellot. Murroslaakso ja paikoittaiset kalliopaljastumat ovat muistona jääkauden viimeisestä sulamisvaiheesta. Tarkastelun kohteena olevien teiden varsi on pääasiassa puoliavointa taajama-aluetta, jolta aukenee paikoin pitkiä näkymiä järvelle ja viljelysmaisemaan. Rantatien itäpuolella oleva Tuomalansuon metsäinen alue reunustaa asutus- ja peltoalueita luoden niille selkeän reunan.



Tuusulanjärvi katsottuna pohjoisesta kohti Hyrylää.  
kuva: Päijät-Hämeen ilmakuvapalvelu oy

Tärkeimpiä maisemallisia solmukohtia ovat Tuusulanjärven eteläpääty sekä Järvenpääntien ja Tuusulantien yhtymäkohta. Näistä ensimmäinen sijaitsee pitkän murroslinjan varrella, missä pienet selänteet ympäröivät laaksoa ja jossa Tuusulanjärvi laskee Tuusulanjokeen. Toinen solmukohta keskellä golfkenttiä on laaksomaisen avoimen maisematilan keskellä. Laakso ohjaa valumavesiä kohti Tuusulanjärveä monen pitkän näkymälinjan keskiössä.

Suuri osa alavista laaksoalueista on yhä peltoina, minkä ansiosta monet pitkät näkymälinjat ovat yhä säilyneet. Avoimuutta uhkaa kuitenkin yleinen vesakoituminen sekä tiivistyvä lisärakentaminen.

#### Maisemarakenteen merkittävimmät piirteet



##### Murroslaakso

Tarkastelualue sijaitsee Tuusulanjokilaakson murroslaaksossa, joka suuntautuu lounaasta koilliseen. Parhaiten tämän havaitsee Tuusulanjärven muodossa.



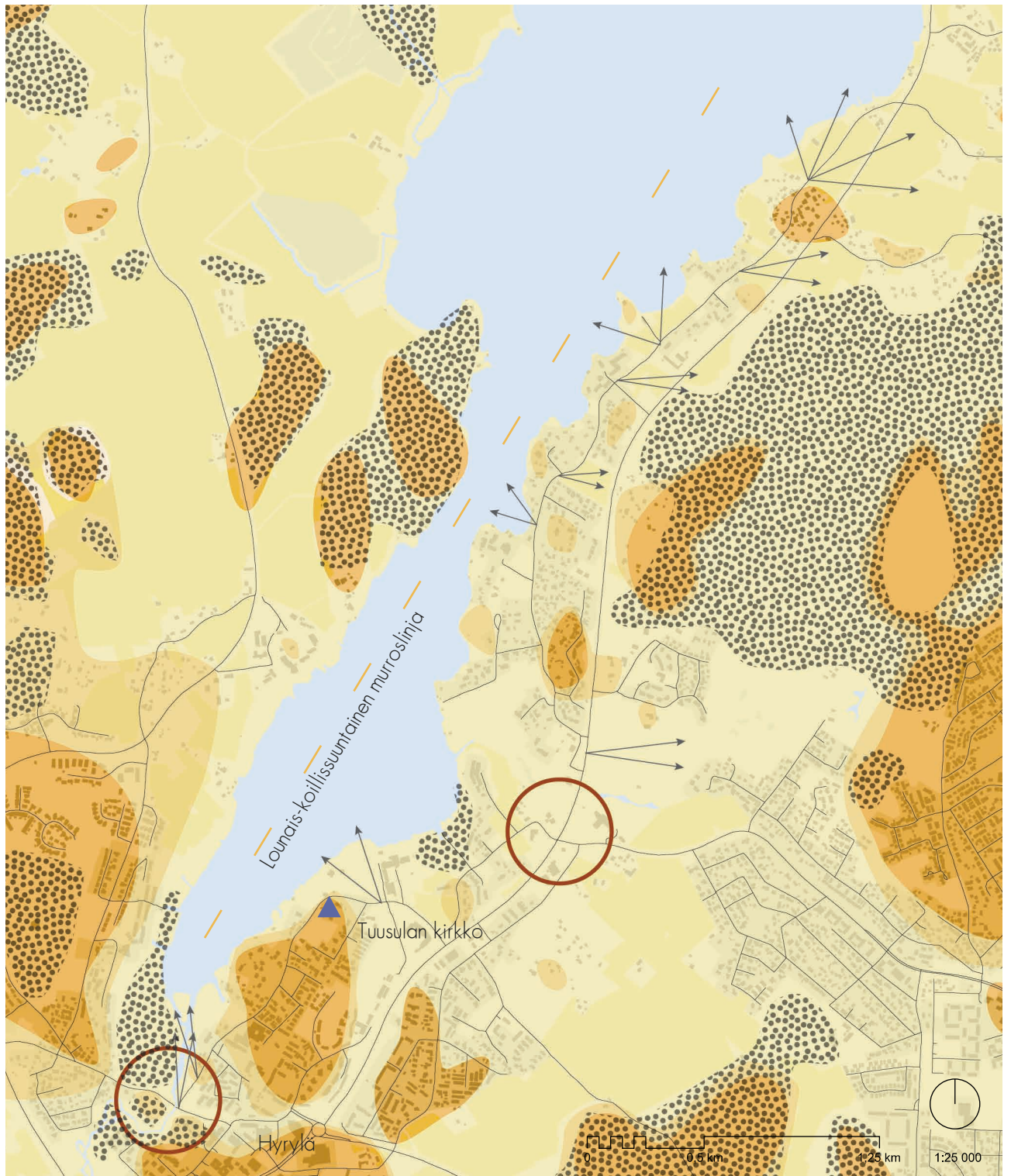
##### Järvi maisemassa

Vaihteleva järven ranta on tärkeä osa maisemaa, sen rantaviiva vaihtelee Syvärannan jyrkistä kallioista Kotorannanpuiston matalikkoihin.










##### Alavat savikot ja moreeniselänteet

Viljavia savikoita kuvioivat pienet moreeniselänteet, joiden lakialueilla esiintyy avokallioita.



© MML

### Maisemarakenne

- |   |                         |   |                        |
|---|-------------------------|---|------------------------|
|  | Selänteet               |  | Merkittävä näkymälinja |
|  | Laaksot                 |  | Maiseman solmukohta    |
|  | Sulkeutunut maisematila |  | Maamerkki              |
|  | Merkittävä vesistö      |   |                        |

### 3.2 Nykyiset toiminnot ja suunnittelu

Maankäytön suunnittelua tarkastellaan eri kaavatasoja vertailemalla, minkä lisäksi nykyisiä virkistys- ja luontopalveluita esitetään yleisesti tarkastelualueen laajuudella, sekä tarkemmin osa-alueittain, maisemallisesti merkittävien elementtien osalta.

Maankäytön suunnittelussa tärkeimmät huomioitavat asiat koskivat uusien alueellisten viheryhteyksien kehittämistä ja Hyrylän kiertävää uutta ohitustietä. Muutoin Tuusulanjärven ympäristö oli huomioitu maakuntakaavassa maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi, ja Tuusulan uudessa yleiskaavaluonnoksessa valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi.

#### 3.2.1 Kaava- ja suunnittelutilanne

##### Maakuntakaava

Uudenmaan maakuntakaava on saanut lainvoiman vuonna 2007, jonka jälkeen sitä on tarkennettu kolmella vaihemaakuntakaavalla. Tällä hetkellä nähtävissä on myös neljännen vaihemaakuntakaavan luonnos, jossa on tarkennettu virkistysalueiden sijaintia Tuusulanjärven ympäristössä sekä osoitettu tiivistettävää taajamatoimintojen aluetta Tuomalansuon itäpuolelle. Rantatien alue on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi, sen lisäksi että se – ja koko Tuusulanjärven alue – ovat maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä.

Virkistysalueiden kannalta kaavan sisältö näyttää säilyvän. Hyrylän itäpuolitse on merkitty etelä-pohjoissuuntainen viheryhteystarve Tuusulan golfkentälle, mistä yhteystarve edelleen jatkuu Krapin kautta Tuusulanjärven rantaan. Muut yhteystarpeet on linjattu Tuomalansuon pohjoispuolitse Tuusulanjärven rantaan kohdassa, jossa Rantatie yhtyy Järvenpääntiehen sekä etelästä pitkin Tuusulanjokivartta Tuusulanjärvelle. Ympäröivien asuinalueiden tiivistyessä näiden viheryhteystarpeiden kehittäminen nouseekin entistä ajankohtaisemmaksi.

##### Yleiskaava

Nykyinen vuonna 1989 hyväksytty yleiskaava 2010 on oikeusvaikutukseton ja osittain vanhentunut. Uusi yleiskaava 2040 on luonnosvaiheessa ja se tulee koko tarkastelualueen osalta tarkentamaan olevia ohjaavia kaavoja.<sup>58</sup> Nyt nähtävillä oleva luonnos esittää vaihtoehtoisia rakennemalleja kehitykselle. Yhteisenä

tavoitteena kaikille malleille on olevien taajama-alueiden tiivistäminen, toimivamman joukkoliikenteen mahdollistaminen sekä kytkeytyminen seudun laajempaan yhdyskuntarakenteeseen. Ohessa nähtävä yleiskaavaluonnos on painottanut tiivistä kasvua Hyrylän ympärillä, liittäen sen paremmin ympäröivään taajamarakenteeseen, erityisesti Keravan ja junaradan suuntaan.

Viheryhteydet toistavat pääasiassa maakuntakaavassa esitettyjä tavoitteita, tarkentaen niitä ja lisäten joitakin paikallisesti merkittäviä yhteyksiä. Tarkastelualueen eteläpäähän esitetään viheryhteyksiä Tuusulanjärvelle etelästä pitkin Tuusulanjokilaaksoa sekä idästä Tuuliviiripuiston kautta. Pitkä jokivarsi on alueellisesti hyvin merkittävä sen maisemallisten sekä virkistys- ja luontoarvojen tähden. Tuuliviiripuiston kautta kulkeva yhteys taas yhdistää järven suunnitteilla olevaan Rykmentipuiston keskuspuistoon, mikä lisää huomattavasti myös olevien virkistysalueiden käyttäjämääriä. Rantatien varrella yhteystarpeita on osoitettu golfkentän alueelle sekä pohjoisesta Tuomalansuolta kaksi järven rantaan kulkevaa yhteyttä.

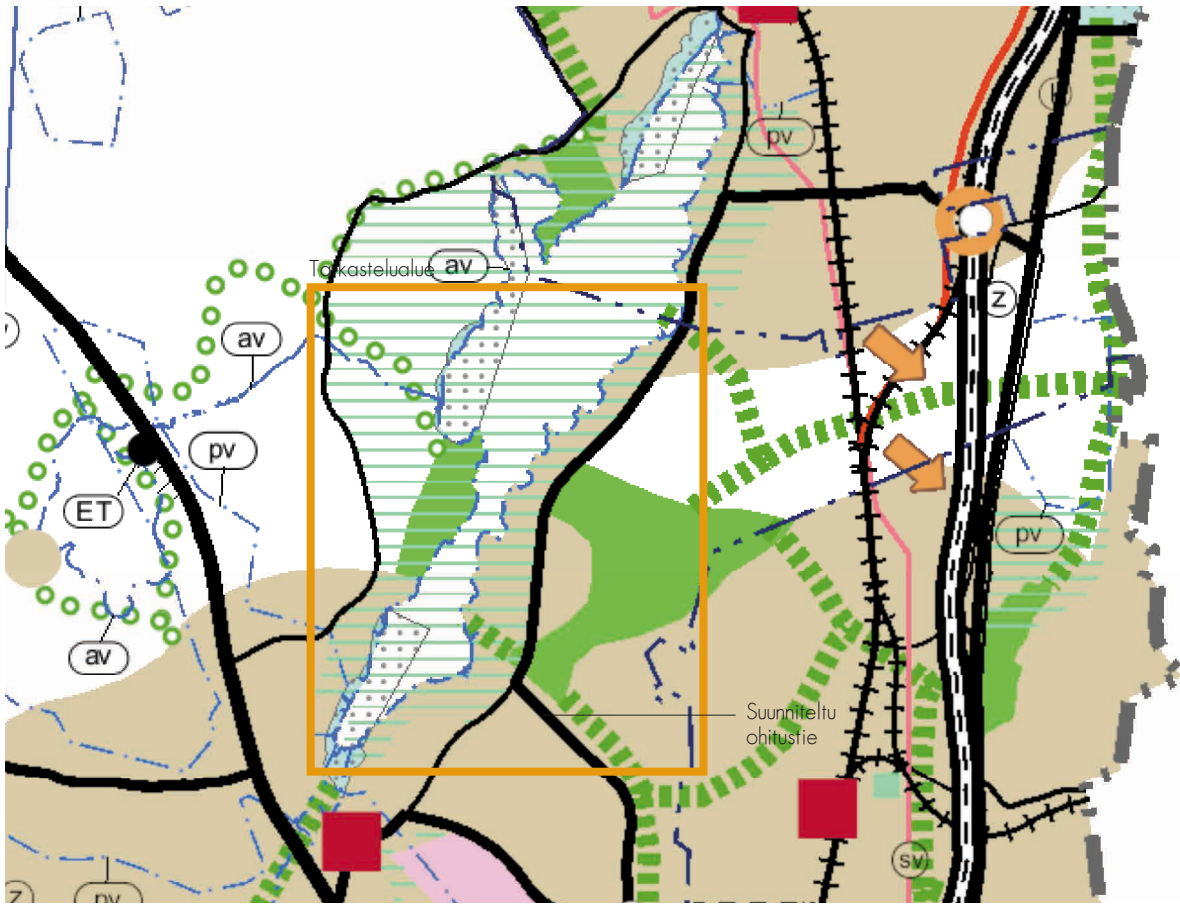
Yleiskaavaan on merkitty Rantatien valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö sekä länsirannikon Natura-alueet. Merkittäväksi osoitetulle Rantatien alueelle ei ole osoitettu erityistä painetta lisärakentamiselle ja sitä kehitetään maisemalliset ja kulttuuriarvot huomioon ottaen. Rantatien läheisyyteen, Järvenpääntien ja Tuusulantien risteykseen suunnitellaan kuitenkin uutta Hyrylän kiertävää ohitustietä, joka tulee valmistuessaan vaikuttamaan huomattavasti kulttuurimaisemaan. Tien varteen on kaavoitettu myös työpaikkatoimintoja. Ympäristö asettaa uudelle ohitustielle huomattavia haasteita, jotka tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Risteysalue saattaa hyvin toteutettuna jopa elävöittää aluetta, mutta vaarana on liian massiivinen rakenne ja kevyen liikenteen vaikeutuminen.

Paineita lisärakentamiseen muodostuu Kirkkotien eteläpäähän sekä teiden väliselle väljästi rakennetulle osiolla. Kirkkotien ympäristöön on kaavaluonnoksessa osoitettu tehokkaampaa asuinrakentamista ja Gustavelundin alueelle julkisia palveluita ja hallintoa. Hyrylän keskustassa ja Järvenpääntien varrella tapahtuva maankäytön tiivistyminen voi parhaimmillaan hyödyttää myös tarkastelualuetta, luodessaan perusteita olevien virkistys- ja kulttuuripalveluiden kehittämiseksi.<sup>59</sup>

<sup>58</sup> Tuusulan kunta, 2014, s.4-9

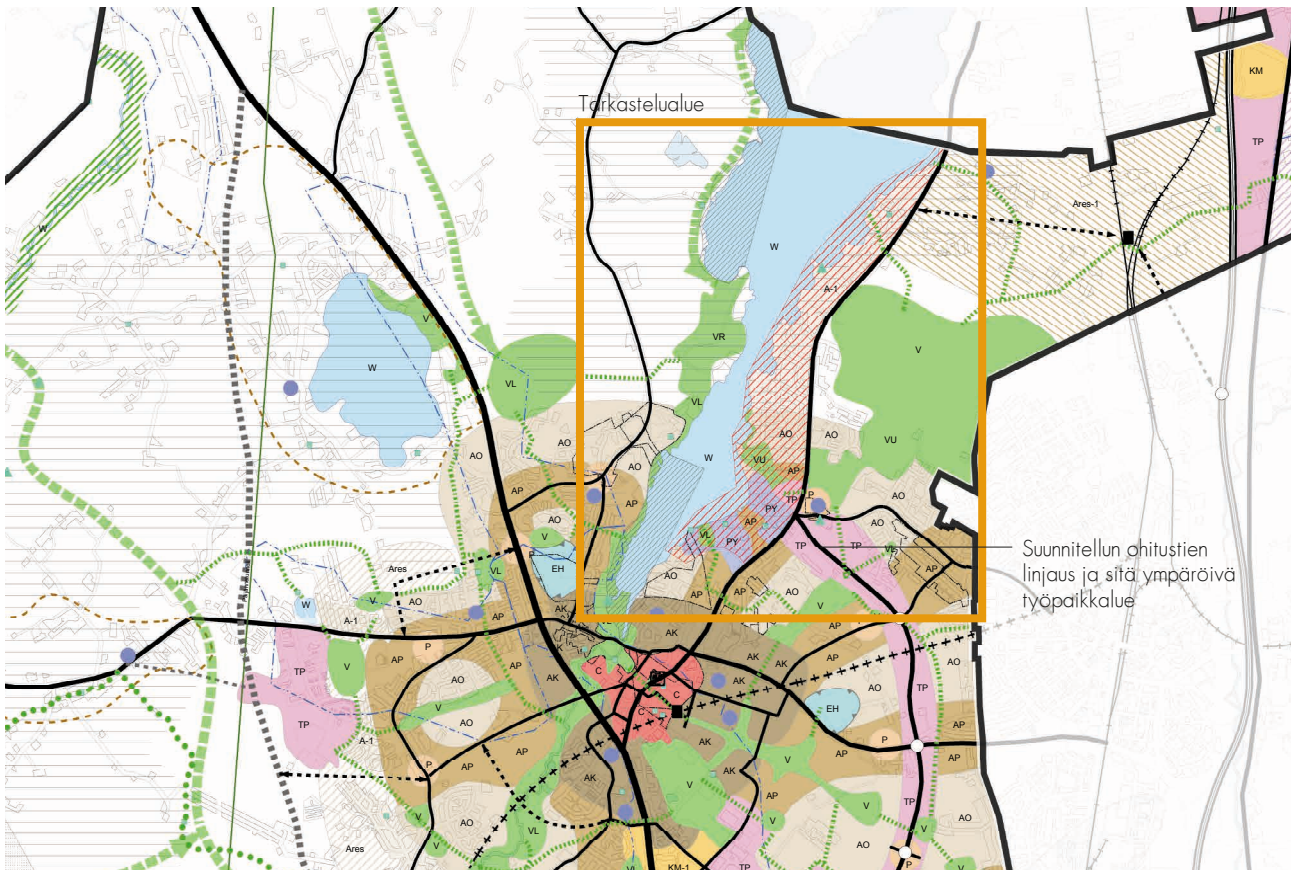
<sup>59</sup> Tuusulan kunta, 2014





Maakuntakaava

kuva: Uudenmaan maakuntakaava 2007  
© Uudenmaan liitto, © MML



Yleiskaava  
- Luonnos 14.5.2014

kuva: Tuusulan yleiskaavaluonnos  
2040 14.5.2014, © Tuusulan kunta

### Asemakaava

Järvenpääntien länsipuoleinen osa tarkastelualueesta on kokonaisuudessaan asemakaavoitettu. Kokonaisuudessaan Tuusulassa on kaavoitettuja alueita 3 200 hehtaaria, joiden sisällä asuu 73% kunnan väestöstä. Tästä alasta 29% on kaavoitettu asumiseen ja 20% virkistyskäyttöön.<sup>60</sup>

Voimassa oleva asemakaava ei ole ristiriidassa yleis- tai maakuntakaavojen kanssa. Kirkkotien ympäristö on kaavoitettu lähinnä asuinrakentamiseen ja yleisten rakennusten korttelialueiksi sekä virkistysalueiksi. Rantatiellä on lisäksi maa- ja metsätalousalueita sekä erityisalue, jolla sijaitsee Puolustusvoimien vanha Taistelukoulu.

Alueella on myös paljon käynnissä ja tarkastelussa olevia asemakaavahankkeita, joiden tavoitteena on olevan yhdyskuntarakenteen tiivistäminen sekä suojele- ja virkistystarpeiden selvittäminen. Valtaosa näistä hankkeista kohdistuu nykyisille virkistysalueille sekä maa- ja metsätalousalueille, jotka ovat osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä.

Mielestäni täydennysrakentamista tulee, ympäristöstä johtuen, tehdä erittäin harkiten ja monen peltoalueen osalta tulee suojeleua harkita myös asemakaavatasolla.

### 3.2.2 Maanomistussuhteet

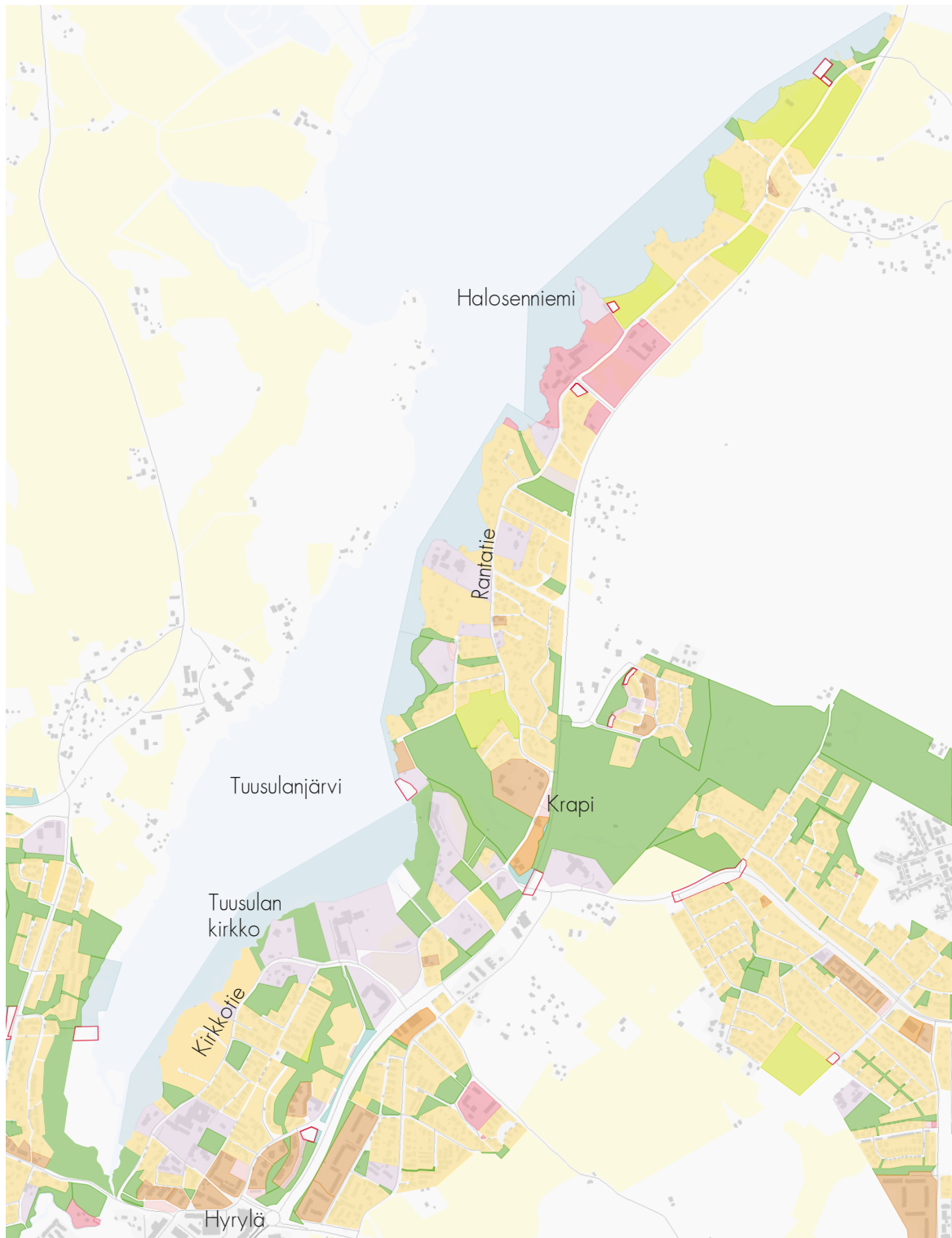
Tuusulan kunta omistaa tarkastelualueella lähinnä virkistys- ja katualueita. Kunnan omistamilla rakennetuilla tonteilla toimii kouluja, palvelusasumista sekä kulttuurirakennuksia. Muutoin alue on laajasti yksityisomistuksessa, pois lukien seurakunnan hallinnassa olevat maat kirkon ympäristössä sekä valtion omistamat entisen Taistelukoulun alueet.

### 3.2.3 Reitistö ja toiminnot

Kevyen liikenteen reitistöt Tuusulanjärven ympärillä ovat suhteellisen kattavat. Järven ympäri kulkeva pyöräilyreitti on erityisen suosittu ja sen varrelta löytyy paljon mielenkiintoisia pysähdyspaikkoja. Rantatiellä ei valitettavasti ole erillistä kevyen liikenteen väylää, mikä vaikeuttaa jalankulkua alueella. Tien historiallisen luonteen johdosta tilanteen korjaaminen on haasteellista ja toteutuessaan tulisi toteuttaa kevyin toimenpitein.









Toinen haaste on kytkeä Rantatien ja Kirkkotien varren viheralueet paremmin Hyrylän keskusta, uusiin asuinalueisiin sekä muihin ympäröiviin virkistysalueisiin. Näitä yhteyksiä lienee perusteltua parantaa uusien asuinalueiden toteuttamisen yhteydessä. Kaavoituksessa viheryhteystarpeet on jo otettu huomioon.

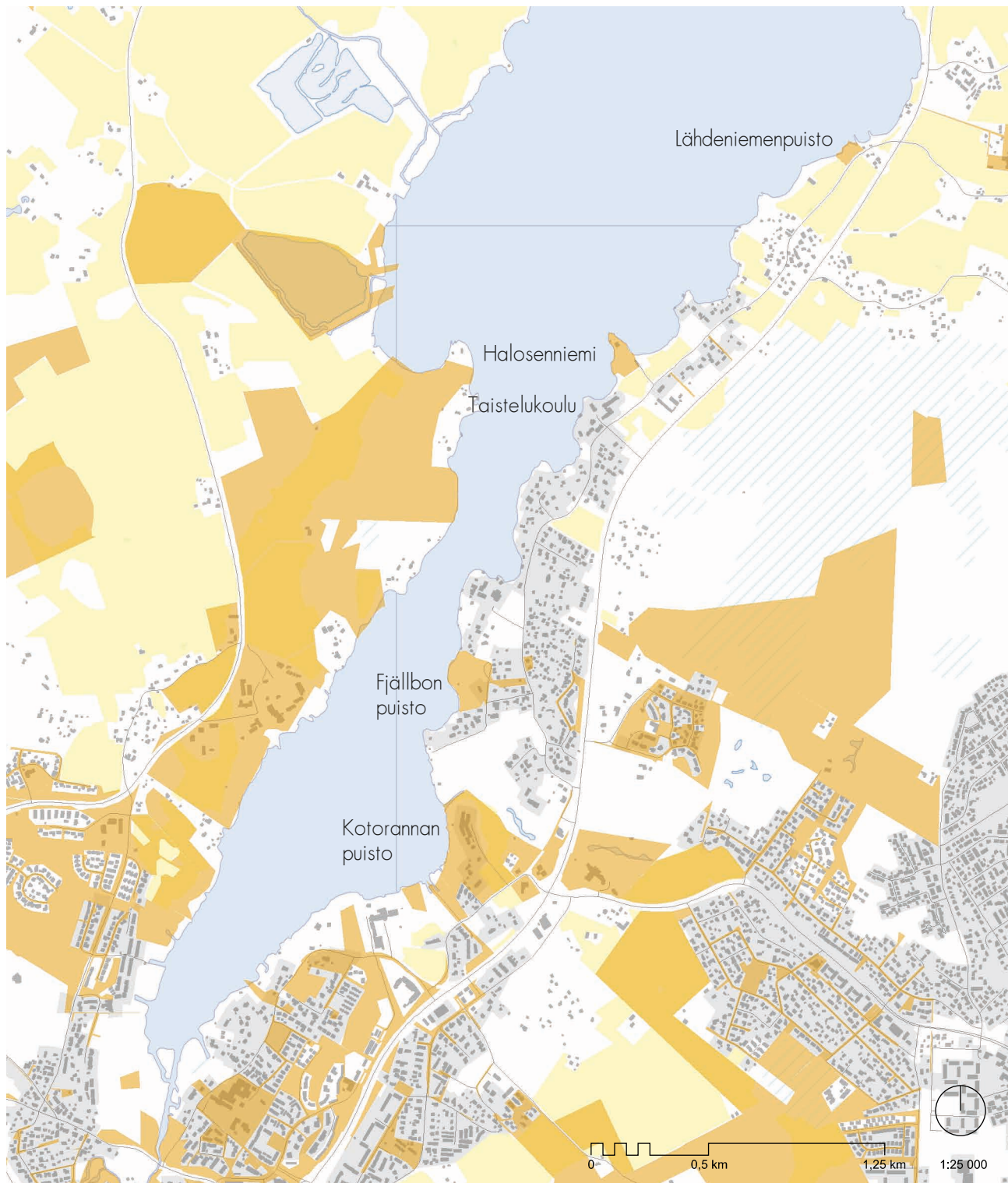
<sup>60</sup> Tuusulan kunta, 2014, s.11



### Asemakaavoitetut alueet tarkastelualueella

kuva: Tuusulan ajantasa-asemakaava, saatu 15.2.2014, © Tuusulan kunta

- |   |   |   |                             |
|---|---|---|-----------------------------|
|  | Omakotivaltainen asuntoalue (AO)            |  | Virkistysalue (V)           |
|  | Asuinkerrostalojen alue (AK)                |  | Maa- ja metsätalousalue (M) |
|  | Julkisten palveluiden ja hallinnon alue (Y) |  | Erityisalue (E)             |
|  | Palvelujen ja hallinnon alue (P)            |  | Pysäköintialue (LP)         |



## Maanomistussuhteet

© MML  
© Tuusulan kunta

 Tuusulan kunnan omistamat maa-alueet



© MML  
© Tuusulan kunta

### Reitistöt ja toiminnot

- |   |  |   |  |  |            |
|---|--|---|--|--|------------|
|  | Seudullinen kevyen liikenteen väylä        |  | Latuverkosto                               |  | Venesatama |
|  | Paikallinen kevyen liikenteen väylä        |  | Leikki puisto                              |  | Uimahalli  |
|  | Paikallisen kevyen liikenteen väylän tarve |  | Urheilukenttä                              |  |            |
|  | Tuusulanjärven pyöräilyreitti              |  | Lähiliikunta-alue                          |  |            |
|   |  |  | Esitetty mahdollinen kehitettävä uimaranta |  |            |

### 3.3 Johtopäätökset ja suositukset

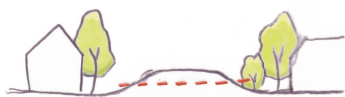
Tässä kappaleessa kerrataan tiivistetysti aikaisemmin työssä esille tulleet paikallisen maiseman ja kulttuurihistoriallisten ympäristöjen kannalta merkittävimmät tekijät, joihin liittyen esitetään yleisiä kehitysehdotuksia. Tärkeitä toimia havainnollistetaan myös pelkistetyillä vinjeteilla. Johtopäätökset sekä suositetut toimenpiteet tähtäävät Kirkkotien ja Rantatien varren kehittämiseen kulttuuri- ja virkistysalueena. Järvenpääntien varrella on vielä hieman tilaa tiivistämiselle, mutta lähtökohtaisesti aluetta tulisi kehittää säilyttäen nykyiset avoimet maisematilat.

#### Tieympäristöt

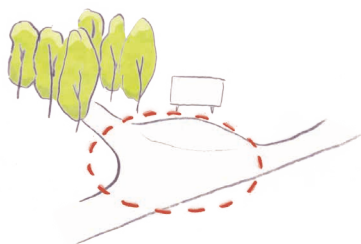
##### Kirkkotie

Kirkkotie on suhteellisen nuori reitti Tuusulan kirkolle, jonka ensimmäisiä 1800-luvun kerrostumia edustaa huvila-asutus, joka nykyisin on sulautunut uudemman asuinrakentamisen joukkoon. Kevyen liikenteen väylät sekä ajoneuvoliikenne ovat toimivia, ja mutkainen ja mäkinen tielinjaus hidastaa luonnollisin keinoin liikenteen nopeutta. Tieympäristö on säilynyt eheänä ja useiden virkistymetsien ansiosta aukeat tilat rytmittävät tasaisesti kulkua tiellä. Tien eteläpäässä joitain tiheämmin metsittyneitä alueita tulisi harventaa, jotta järvelle aukeaisi useampia näkymiä. Tuusulan kirkon seutu sekä Kirkonkylän alue ovat arvokkaimpia rakennettuja ympäristöjä tien varrella ja niiden historialliset arvot tulisi ottaa huomioon kaikissa alueelle tehtävissä suunnitelmissa.

Keudan koulukeskuksella tieympäristö on hieman muuttanut luonnettaan suuren rakennuksen,



Tien korkotason ennallistaminen



Tien sisäankäyntien korostaminen

pysäköintialueen ja risteysalueen tähden. Järvenpääntietä voitaisiinkin risteysalueella rajata omaksi kokonaisuudekseen ja korostaa pappilalle kulkevaa tieosuutta. Keudan rakennus tulisi puuston ja muun kasvillisuuden avulla rajata, jotta se sulautuisi avoimen maisematilan reunavyöhykkeeseen. Tämä sopisi paremmin rakennuksen kulttuurihistoriallisesti merkittävään ympäristöön. Myös viereistä pysäköintialuetta tulisi selkeämmin jäsentää kasvillisuudella pienempiin osioihin.

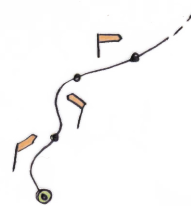
##### Rantatie

Rantatie on Kirkkotietä alueellisesti merkittävämpi tieosio, sen pitkän kehityshistorian ja monimuotoisten kulttuurihistoriallisten kerrostumien tähden. Tiellä on ollut Tuusulassa merkittävä rooli tiiviiden ryhmäkylien yhdistäjänä sekä rikkaan huvilakulttuurin kokoajana. Tästä syystä ympäristöön vaikuttavien toimenpiteiden tulee olla maltillisia ja historialliset arvot huomioon ottavia. Erityisesti avoin maisematila tulee säilyttää.

Rantatien tieympäristö on varsinkin eteläpäässä valitettavan tiivistynyt, eivätkä useat huvilat pääse oikeuksiinsa. Myös itse tie erottuu huonosti maisemasta Järvenpääntiellä ajaessa. Museotien alku sen eteläpäädyssä on viitoituksesta huolimatta melko huomaamaton ja maisematilaltaan sulkeutunut. Pohjoispääty taas on avoimempi ja kutsuvampi, mutta pieni infopiste myös tässä päässä helpottaisi alueella orientoitumista. Tien korkotaso on kunnostustöiden tuloksena noussut paikoin huomattavasti, minkä johdosta tienpenger nousee ympäristöään korkeammalle ja aiheuttaa jyrkkiä luiskauksia tonttien sisääntuloilla. Korkotaso tulisi tulevien tietöiden yhteydessä madaltaa ja samalla tulisi harkita historialliseen ympäristöön paremmin sopivaa pintausta, kuten sirotepintausta.



Virkistymetsien harventaminen, näkymien avaaminen



Opastuksen ja orientoitumisen parantaminen

Tiellä ei valitettavasti ole erillistä kevyen liikenteen väylää, eikä standardien mukainen korotettu väylä istuisikaan hyvin historialliseen ympäristöön. Rantatie on myös paikoin niin kapea, ettei sen leventäminen ole mahdollista, ilman suuria ympäristöön vaikuttavia toimia. Yksi esitetty ratkaisu olisi rajata ympäristöön sopivin liikenne-estein osa tiealueesta jalankulku varten. Tämä kuitenkin edellyttäisi, että tiestä tehtäisiin yksisuuntainen, mitä voidaan pitää suhteellisen merkittävänä haittana alueen asukkaille. Menetelmä tosin rauhoittaisi ajoneuvoliikennettä alueella, ja riittävän taajaan sijoitettujen Järvenpääntielle johtavien pistoteiden ja pysäköintialueiden avulla, voitaisiin saada toimivaksi. Toinen mahdollisuus olisi rajata osa tiestä visuaalisesti jalankulkua varten, mutta säilyttää se kaksisuuntaisena. Tällöin jalankulkijalla olisi oma turvattu alueensa, eikä ajoneuvoliikenteelle koituisi erityistä haittaa järjestelystä. Käytännössä tien toinen puoli olisi tällöin etuajo-oikeutettu, jolloin kahden ajoneuvon sekä jalankulkijan kohdatessa samassa paikassa, joutuisivat autot vain hetkellisesti hidastamaan. Muutoinkin kyseinen järjestely ennemmin muistuttaa tienkäyttäjää huomioimaan toisensa, kuin rajoittaa heitä. Järjestely toimisi todennäköisesti lähinnä lumettomaan vuodenaikaan, jolloin myös käyttäjämäärät ovat suurimpia.

## Virkistyskäyttö

### Kirkkotie

Kirkkotien ympäristössä on useita viheralueita sekä kaksi venelaituria. Virkistyspalvelut ovat alueella kattavia ja käyttäjätasoon suhteutettuna hyvässä kunnossa. Toiminnallisesti alueella kaivataan yleistä uimarantaa sekä parempia yhteyksiä eri virkistysalueiden ja ympäröivien viheralueiden välillä. Kaukjärvenranta ja Tuuliviirinpuisto toimii tällä hetkellä toiminnallisesti sekä maisemakuvallisesti kokoavana pisteenä, jonne valtaosa toiminnoista on hyvä jatkossakin keskittää.

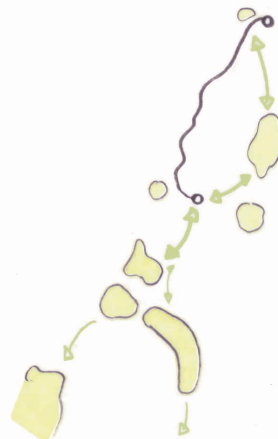
### Rantatie

Itse Rantatien varrella on kaksi pientä puistoa, joiden varustelutaso on vähäinen. Fjällbon puistossa on pieni leikkipuisto, joka kaipaisi selkeämpää rajausta metsän ja pysäköintialueen välisellä alueella. Puisto voidaan säilyttää virkistysmetsänä, mutta sitä tulisi harventaa avonaisemmaksi, avautumaan enemmän järvelle. Lähdeniemenpuistossa on kesäisin nurmikenttä jalkapallon peluuseen sekä venelaitureita, joiden vieressä myös uidaan. Puistot eivät ole laajemman viherverkoston kannalta erityisen merkittäviä ja ne palvelevat lähinnä Rantatien varren asukkaita. Kuitenkin kaikki sosiaalinen toiminta ja liikuntamahdollisuudet tuovat lisäarvoa ja

elävöittävät Rantatietä, niin paikallisena virkistyskohteena kuin myös laajemmin matkailukohteena. Tämä on yksi peruste puistojen säilyttämiselle kevyesti kunnossa pidettävänä virkistysalueina.

Toinen peruste on niiden sijainti. Fjällbon puistoa ympäröivä alue on jo nyt osittain menettänyt historiallista ilmetään tiiviin uudisrakentamisen takia, joten viimeisen puistoalueen sulkeminen vain edistäisi tätä. Lähdeniemenpuisto taas on hyvä esimerkki kuinka vanhoja peltomaita voidaan uusiokäyttää virkistysalueina ja ottaa samalla huomioon kulttuurihistorialliset arvot.

Rantatien läheltä löytyy myös laajoja virkistysalueita. Itäpuolella Annivaaralla on valaistu ulkoilureitti, jonka latuverkosta johtaa talvisin viereiselle golfkentälle. Tuusulan golfkenttä ei luonnollisesti ole kesäisin täysin avoin virkistysalue, joten varsinainen lähin laajempi puistoalue on Tuusulan kirkon vieressä sijaitseva Tuuliviirinpuisto. Rantatieltä tulisinkin parantaa yhteyksiä tähän suuntaan.



Virkistysalueet ja Rantatie tulisi yhdistää selkeämmin toisiinsa

## Lisärakentaminen

### Kirkkotie

Kirkkotien varrella, Koskenmäentien risteykseltä kirkolle, on yhä tasaisin välein metsäisiä alueita, minkä ansiosta sen varsi on säilynyt miellyttävänä ja vaihtelevana. Aluetta ei tule jatkossakaan muuttaa tiiviiksi ja monotoniseksi pientaloalueeksi, vaan kasvu tulisi ohjata voimakkaammin Hyrylän keskustaa ja Järvenpääntietä kohti. Kirkon ja Gustavelundin välistä kulkeva avoin puisto säilyttää hyvin kulttuurimaiseman kannalta tärkeät piirteet, ohjaten päähuomion kirkolle ja järvimaisemalle.

Puistoa ja Järvenpäätieta reunustava tehokkaampi lisärakentaminen istuu maisemaan ja vähentää tiivistämispaineita Kirkkotien varrelta. Rakennusmassa myös peittää Järvenpääntien sivuun arvokkaasta kulttuurimaisemasta ja sitoo sen selkeämmin osaksi tiivistyvää kuntakeskusta. Näin rakentaminen Gustavelundin viereiselle peltoalueelle olisi sinällään perusteltua, jos se massoiteltaisiin tehokkaammaksi Järvenpääntien puolella ja väljemmäksi kohti Gustavelundia. Tämä samalla muodostaisi rakennusmassaltaan yhtenäisemmän reuna-alueen, josta Keudan rakennus ei nousisi yhtä korostetusti esiin kuin tällä hetkellä.

Lisärakentamista voidaan harkita myös lähempänä Gustavelundia, mutta tämä vaatisi tarkemman luontoselvityksen kosteikkoja ja jalopuita sisältävästä Kotorannanpuistosta. Mahdollisen rakentamisen tulisi myös ottaa huomioon viereisen pappilanmäen historiallisesti merkittävän rakennuskannan. Muutoin Kirkkotie tulisi säilyttää väljänä ja lisätiivistämistä voitaisiin saavuttaa lähinnä uudelleensijoittamalla Järvenpääntien varren hallirakennuksia.

### **Rantatie**

Rantatien varrella täydennysrakentamista tulisi lähtökohtaisesti välttää. Tontteja ei tulisi korjausrakentamisen yhteydessä erityisesti tiivistää ja esimerkiksi Hiiwonlahden reunaan kaavailtu, vanhasta pellostä lohkaistu tontti olisi periaatteellisesti tätä vastaan, vaikkakin kasvatetun kuusiaidan ansiosta se muutoin sopii maisemaan. Avoimet peltoalueet ovat Rantatien kulttuuriympäristölle erityisen merkittäviä, eikä niitä tulisi kaavoittaa enempää rakentamiselle. Kuusiaidat sen sijaan ovat alueelle tyypillisiä ja siten yksi suositeltava keino tonttien rajaukseen. Ne eivät kuitenkaan ole itsessään suojeltavia.

Rantatiehen vaikuttavalle maisema-alueelle rakentaessa tulee myös huomioida, että rakennukset sopivat mittakaavaltaan alueelle ja että ne suojakasvillisuuden avulla sidotaan osaksi maiseman reuna-alueita. Mahdollista lisärakentamista voidaan sijoittaa Järvenpääntien itäpuolelle, kohdille joissa rakentaminen ei häiritse Rantatieltä avautuvia pitkiä näkymälinjoja.

## *Pelto- ja niittyalueet*

### **Kirkkotie**

Kirkkotien varrella on yksi niittyalue Gustavelundin vieressä, minkä lisäksi Tuuliviiripuisto ja Kaukjärven ranta edustavat avointa maisematilaa. Tämä laaja alue tulisi jatkossakin säilyttää avoimena eikä Gustavelundin ympäristöä tule rakentaa tukkoon, vaikkakin alueen rakenteessa on tilaa lisätoiminnoille.

### **Rantatie**

Avoimet pellot ja niityt ovat tärkeä osa Rantatien kulttuurimaisemaa, suurin osa niistä keskittyy tien pohjoisosaan. Pellot tulisi säilyttää avoimina, näkymälinjojen säilyttämiseksi, joko viljeltyinä tai muuttaen niitä esimerkiksi maisemaniityiksi, pelinurmiksi tai laidunalueiksi. Rakennettaessa peltoalueiden reunoille tai harventaessa niiden reunakasvustoa, tulisi varmistaa että tilalle uusiutuu suojaava kasvillisuusvyöhyke, joka sulauttaa rakennukset maiseman reunaan.

## *Kasvillisuus*

### **Kirkkotie, Rantatie**

Teiden varsien tyypillisiä piirteitä ovat pihoja reunustavat kuusiaidat, puukujanteet sekä vanhat huvilapuutarhat. Monin paikoin ylikasvaneita kuusiaitoja tulisi uudistaa ja pyrkiä säännöllisen hoidon kautta pitämään ne helposti hallittavalla korkeudella, eli noin kahden - kolmen metrin tasolla. Myös osa puukujanteista on uudistamisen tarpeessa. Näitä on yksilöity tarkemmin Luonto- ja virkistysalueiden yhteydessä.

Monet huvilapuutarhat eivät ole enää aktiivisesti hoidettuja, mutta osa uudemmista rakennuksista omaa hyvin hoidettuja pihoja, jotka osin korvaavat tätä menetystä. Puutarhojen ylläpito ja maisemanhoito ovatkin pitkälti paikallisten asukkaiden ja toimijoiden käsissä, ja heidän aktiivisuudestaan riippuvaisia. Alueen maisemanhoitoa on käsitelty tarkemmalla tasolla Marja Mikkolan vuonna 2000 valmistuneessa selvityksessä ”Tuusulan Rantatien maiseman hoito”, joka on yhä ajankohtainen ja perusteellinen opas alueen asukkaille.



MAISEMA



Murroslaakso



Tuusulanjärvi

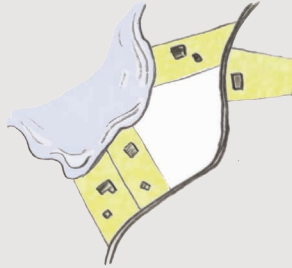


Seläneet tasaisilla savikoilla

HIISTORIA



Kylien välinen yhdistie

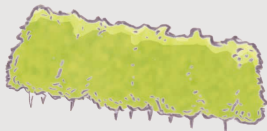


Järveä myötäilevä huvila-alue



Selänteille rakentuneet kylät

KASVILLISUUS



Leikatut kuusaidat



Kulkua ohjaavat puukujanteet

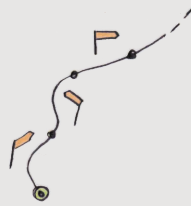


Avarat huvilapuutarhat

TOIMENPITEET



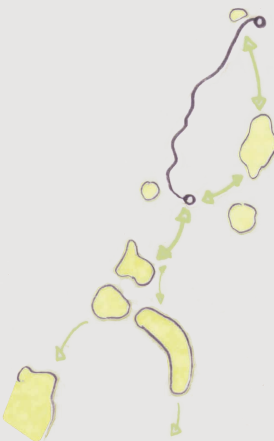
Tien madaltaminen



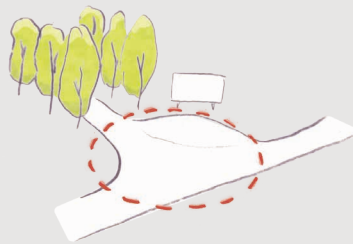
Opastuksen ja orientoitumisen parantaminen



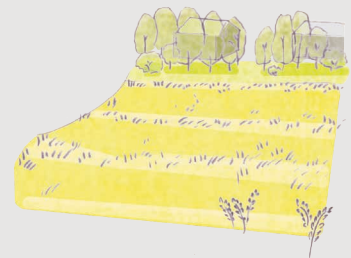
Metsien ja näkymien avaaminen



Viherverkoston linkittäminen

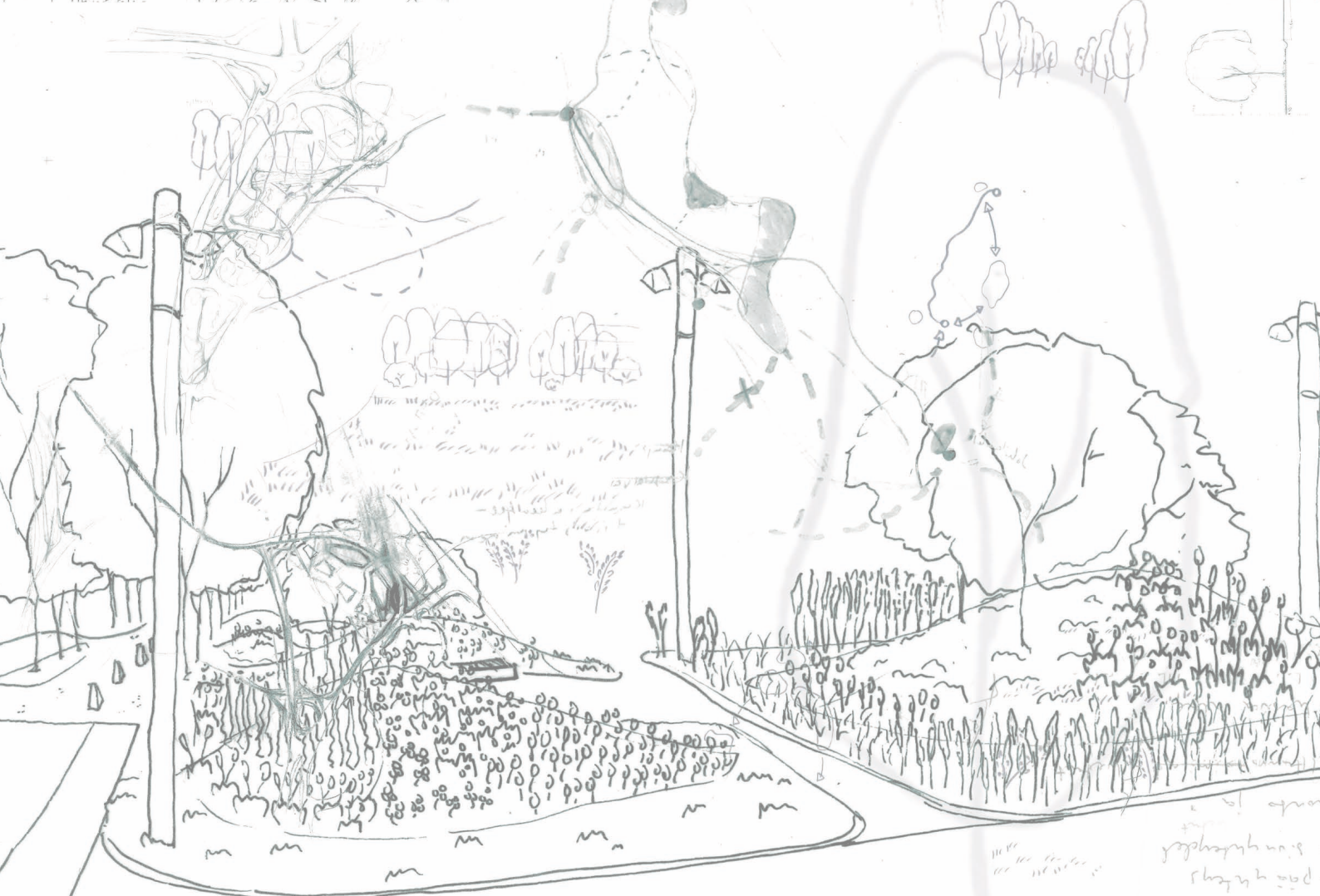
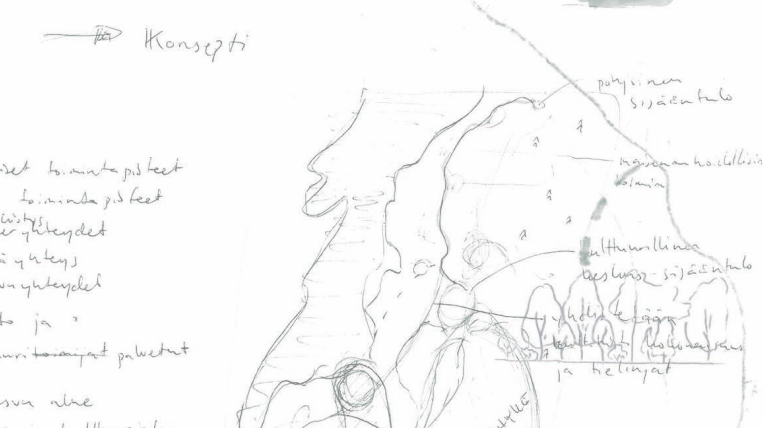


Sisääntuloalueiden korostus



Maisematilojen selkeä rajautuminen

A4 -  
 10 000 ? - yleisimpiä kelta- ja  
 15 000 - harvinaisempi kelta- ja  
 - toiminta alueet  
 - kemptävät yhteydet



toimintapaikat  
 toimintapaikat  
 toimintapaikat

# 4.

## 4. Suunnitelma

Kirkkotien ja Rantatien aluetta kehitetään suunnitelmassa arvotusten ja analyysien pohjalta, keskittyen erityisesti heikointen säilyneiden osioiden parantamiseen. Alueen viherverkostoa kehitetään kevyen liikenteeseen ja virkistysreitistöihin keskittyen sekä samalla tukien jo nyt alueelle merkittävää luonto- ja kulttuurimatkailua.

Maakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi huomioitu Tuusulanjärven alue on vaarassa menettää omaleimaisuuttaan läheisen Hyrylän kuntakeskuksen laajentuessa voimakkaasti. Uudet kaavaluonnoksessa esitetyt asuin- ja työpaikka-alueet tulevat ulottumaan kulttuurialueen reunalle, kuten myös keskustan kiertävä suunniteltu ohitustie, joka tulee liittymään Järvenpääntiehen keskellä avointa kulttuurimaisemaa.

Suunnitelmassa määritellään selkeä raja tiiviin kasvualueen sekä avoimen kulttuuriympäristön välille, mitä noudattaen Kirkkotie ja Rantatie yhdistetään toiminnallisesti yhtenäiseksi alueeksi. Kulttuurihistoriallisesti merkittävät tieosiot yhdistetään ja niiden varrella sijaitsevien viheralueiden yhteyksiä selkeytetään ja lisätään. Kokonaisuudessaan suunnitelma pyrkii, suhteellisen kevyin toimin, tukemaan alueella jo olevien lukuisten paikallisten museoiden, gallerioiden, ravintoloiden sekä muiden virkistys- ja kulttuurialan toimintaa.

Suunnitelman yhteydessä esitetään hierarkkisenä kaaviona kuinka eri osuudet voidaan toteuttaa myös vaiheittain, jotta aluetta voitaisiin elävöittää nopeasti jo pienemmillä muutoksilla.

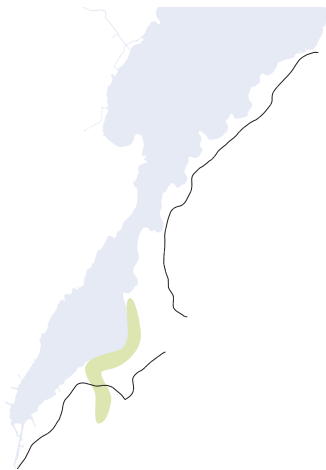
## 4.1 Alueen kehityskonsepti

Analyysivaiheessa esiin tulleiden tarpeiden perusteella Rantatien ja Kirkkotien olevien kulttuuri- ja virkistystoimintojen saavutettavuudelle ja kehitykselle merkittävintä on yhdistää koko kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue toimivammaksi ja yhtenäisemmäksi kokonaisuudeksi. Hyrylä on tiivistynyt ja kasvaa entisestään vanhojen tielinjojen ympärillä, uhaten arvokkaan ympäristön säilymistä. Asettamalla selkeän rajan tiivistyvän keskuksen ja kulttuuriympäristön välille, alueen kasvu voi kuitenkin tehdä Kirkkotien ja Rantatien varresta tulevaisuudessa entistä eläväisemmän ja toimivamman kokonaisuuden. Tässä kehityskonseptissa lähdetään oletuksesta, jota myös nykyinen yleiskaava luonnos tukee, että tiiviimpi kasvu tarkastelualueella tapahtuu Järvenpääntien itäpuolella, samalla kun uusi ohitustie laskee liikennemääriä Järvenpääntien varrella. Näin Järvenpääntien varsi voi tiivistyä ja muodostaa

järven puoleiselle kulttuuriympäristölle selkeän kaupunkimaisemman rajan, säilyttäen Kirkkotien ja Rantatien alueen virkistys- ja kulttuuritoimien kautta avoimena ja käytettynä.

Maisemallisesti yhteneväiset Rantatien ja Kirkkotien varret yhdistetään täydentämällä olevaa virkistysalueverkostoa. Tarkoituksena on samalla tuoda Rantatie lähemmäs Hyrylän keskustaa ja luoda koko Tuusulanjärven koillisrannasta yhtenäinen asukkaita palveleva virkistysalue. Teiden funktionaalinen yhdistäminen myös hieman kyseenalaistaa Tiehallinnon tekemää museotie rajausta, sillä Keudan rakennuksen pohjoispuolinen osuus nykyisestä Kirkkotiestä kuuluu itse asiassa Rantatien kanssa osaksi samaa 1600-luvulta periytyvää Tuusulan - Mäntsälän tietä.

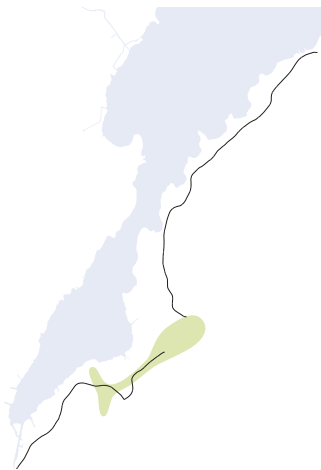
Tutkiessa useita erityyppisiä konseptiluonnoksia, ideat ryhmittäytyivät pelkistetyksi kolmeen ryhmään:



1. Rantapuisto

- + pitkä yhtenäinen puisto
- + yhteys järvelle

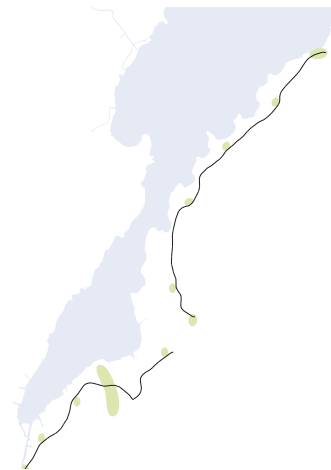
- rannan luontoarvot kärsivät, esim. kosteikot Kotorannanpuistossa
- vie huomiota historiallisilta ympäristöiltä



2. Puisto tien varrella

- + korostaa kulttuurihistoriallisesti merkittäviä alueita
- + luo selkeän tielinjoja yhdistävän sisäänkäynnin

- yhteys järvelle heikompi
- Järvenpääntien läheisyys haasteellinen



3. Sarja taskupuistoja

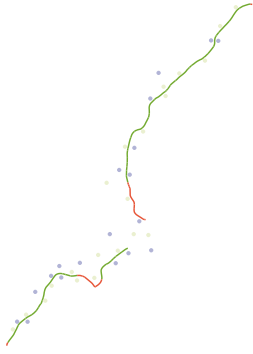
- + toimintoja tasaisemmin koko alueella
- + houkuttelee kulkemaan tietä

- isompien toimintojen mahdollistaminen ja ylläpito haastavampaa
- toiminnot saattaisivat uhata kulttuurimaiseman ilmettä

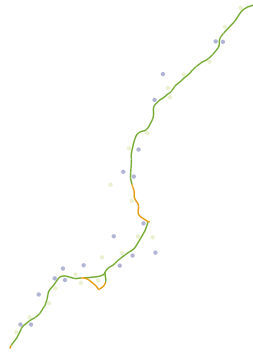
→ Parhaiden piirteiden yhdistäminen:

1. **kulkuyhteys rantaan**, rakennettuna kevyesti luontoarvot huomioon ottaen
2. **kulttuurihistorian korostus**, toimintojen painottaminen Rantatien ja Kirkkotien varteen
3. Uusia toimintoja ei hajauteta, vaan **tuetaan** jo alueella olevia lukuisia yksityisiä **toimijoita**

Tieosioiden säilyneisyys ja toiminnot

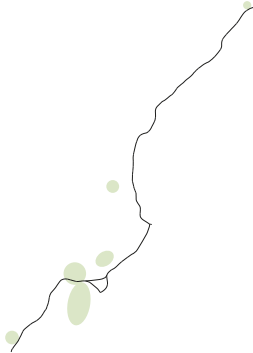


Tiet ja toiminnot yhdistetään historiallista linjaa korostaen

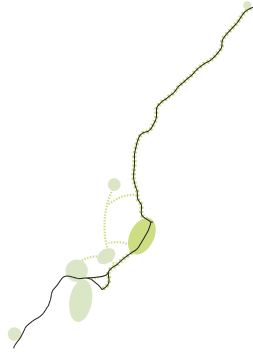


Yhtenäisinä säilyneet kulttuurihistoriallisesti merkittävät tieosiot yhdistetään kesittymällä erityisesti huonosti säilyneisiin osioihin. Samalla niiden varrella olevista kulttuuri- ja virkistystoiminnoista tehdään paremmin saavutettavia.

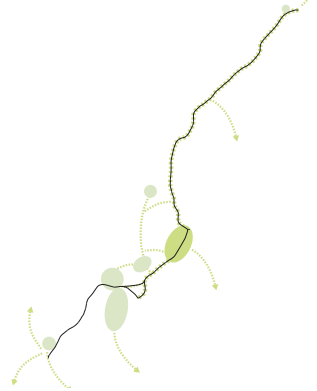
Olevat virkistysalueet



Virkistysalueita yhdistetään ja täydennetään



Yhdistetään seudullisiin virkistysverkostoihin

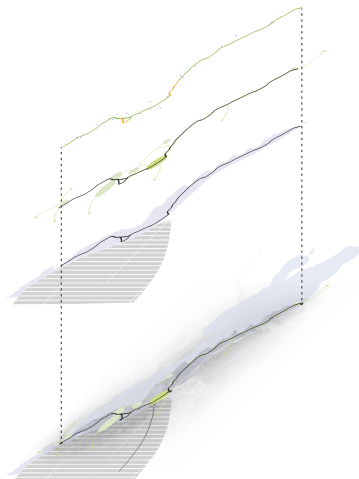


Virkistystoiminnot keskittyvät yhä Tuuliviirinpuistoon, mutta niitä laajennetaan kohti Rantatietä. Teiden väliseen avoimeen maisemaan muodostuu selkeä kokoava pysähdyspaikka.

Kulttuurimaisema muodostaa selkeän kokonaisuuden



Alue jakautuu selkeästi kahteen toisiaan korostavaan maisema-alueeseen, Hyrylän keskustan ympärille kasvavaan tiiviiseen kuntarakenteeseen sekä avoimeen Tuusulanjärveä reunustavaan kulttuurimaisemaan.



**Konsepti** sitoo alueen olevat toimijat ja toiminnot selkeäksi kokonaisuudeksi, muuttamatta huomattavasti itse arvokasta kulttuurimaisemaa. Alueesta muodostuu omaleimainen ja erikoistunut osa Hyrylää.

## Aluekonsepti

Alueelle on neljä  
pääasiallista  
**sisäänkäyntiä**

Rannassa kulkeva reitti ottaa kevytrakenteisuudessaan huomioon alueen luontoarvot sekä esteettömyydessään viereisen palvelukodin. Lisäksi parannetaan yhteyksiä Rantatieltä ja Kirkkotieltä järvelle.

Rantatien varsi sidotaan **yhtenäiseksi kokonaisuudeksi** koko tien kattavalla yhtenäisellä opastuksella

Alueen suurin voimavara on lukuisissa **paikallisissa toimijoissa**, joita suunnitelma pyrkii tukemaan

Rantatietä ja Kirkkotietä yhdistävän reitin ympärille kehittyy uusi puisto, joka toimii **pääsisäänkäyntinä** alueelle

Uuden ohitustien rakentaminen pakottaa järjestelemään alueen toiminnot uudelleen. Lähtökohtaisesta uhkasta kulttuurimaisemalle voidaan tehdä myös mahdollisuus.

**Virkistystoiminnot** keskittyvät Tuuliviiripuiston ympärille

## Konseptin vaikutus ympäristön arvotukseen

	nykytila	toimenpiteet suunnitelmassa	toimenpiteiden vaikutus arvotukseen
<b>Tietoarvo:</b>	R: Tiestä ja siihen liittyvästä henkilöhistoriasta on runsaasti kirjallista aineistoa ja selvityksiä K: Käsitelty paikallisissa historiakirjoissa	Työ päivittää tehtyjä maisemaselvityksiä ja täydentää niitä varsinkin alueen arvotuksen osalta.	- Ei varsinaista vaikutusta.
<b>Ainutlaatuisuus / harvinaisuus:</b>	R: Tie ympäristöineen on valtakunnallisesti merkittävä K: Paikallisesti merkittävä kylätie 1800-luvulta	Työ korostaa alueen kulttuurihistoriallisesti ainutlaatuisia arvoja.	- Ei varsinaista vaikutusta.
<b>Säilyneisyys:</b>	R: Tieympäristö ja toiminnot ovat pääasiallisesti hyvin säilyneet. Linjauksen eteläpäässä tiivis rakentaminen ei sovi kulttuuriympäristön luonteeseen. Tuomalan Kylänmäki on säilyttänyt luonteensa tiiviinä ryhmäkylänä. K: Tien linjaus ja ympäristö ovat säilyneet hyvin. Avoin maisematila on pääosin säilynyt, vaikka käyttötarkoitus on vaihtunut. Tien rooli kirkolle johtavana tienä on säilynyt.	Avoimet maisematilat säilytetään. Rantatien varteen ei suositella täydennysrakentamista. Kirkkotien ympäristössä rakentamista suositellaan vain Järvenpääntien varteen, rajaavaksi elementiksi. Krapia ympäröivä uusi puisto ja kunnostettu reitti palauttaa osan historiallista Tuusulan – Mäntsälän tietä käyttöön.	+ Rakentamisella Tuusulanjärven puoleinen kulttuurimaisema erotetaan selkeäksi kokonaisuudeksi ja lievennetään Järvenpääntien vaikutusta. + Kunnostettu uusi reitti palauttaa jo käytöstä poistuneen historiallisen tieosion. - Rakentaminen vie osan avoimesta niitystä.
<b>Elämyksellisyys:</b>	R: Tieosuus on miellyttävä järvinäkymineen ja useat kulttuuritoiminnot tuovat eloa alueelle. K: Ympäristö on tilallisesti vaihtelevaa säilyneiden virkistysmetsien ja järvinäkymien ansiosta. Kirkon ympäristössä on myös useita virkistystoimintoja.	Näkymiä ja kulkua järvelle parannetaan. Kulttuuri- ja virkistystoimintoja tuetaan parannetulla opastuksella ja uusilla toiminnoilla.	+ Rannan toiminnot tuovat alueelle uudentyyppisiä käyttäjäryhmiä. + Alue yhtenäistyy selkeämmäksi kokonaisuudeksi uusien liikennejärjestelyjen ja opastuksen ansiosta.
<b>Maisemarakenteen ja luonnonolojen huomiointi:</b>	R: Rantatie kulkee yhä luonnollisesti selänteitä myötäillen. Näkymät Tuusulanjärvelle ja peltomaisemaan ovat runsaita, erityisesti tien pohjoispäässä. K: Tie seuraa maastonmuotoja järven vierellä. Laajojen virkistysalueiden ansiosta myös avointamaisematilaa on säilynyt. Maisematilasta erottuu kuitenkin ympäristöön huonosti sopiva Keudan rakennus, joka ei sulaudu osaksi avoimen kulttuurimaiseman reunavyöhykettä.	Nykyisen tieympäristön historiallisia ja maisemallisia arvoja korostetaan näkymiä avaamalla. Rannan luontoarvot otetaan suunnittelussa huomioon ja säilytetään.	+ Näkymiä järvelle ja peltoaukeille aukaistaan ja avoimien maisematilojen reunavyöhykkeitä parannetaan suojaistutuksien avulla.

Keskittymällä alueen kulttuurihistoriallisiin arvoihin vaikuttaviin ongelmakohtiin, suunnitelma ei vain säilytä nykyisiä arvoja vaan pyrkii aktiivisesti parantamaan ja toiminnallistamaan niitä. Tämä antaa ympäristön säilymiselle paremmat mahdollisuudet myös jatkossa.

## 4.2 Aluesuunnitelma

Suunnitelman laajimmat toimet keskittyvät Rantatien eteläpuolelle ja Kirkkotien pohjoisosiin, missä kulttuuriympäristön jatkuvuudessa on suurin katkos. Alueen sisäinen liikenne ohjataan selkeästi historiallisten teiden varteen, vilkkaamman ajoneuvoliikenteen jäädessä Järvenpäantielle. Päätoiminnot säilyvät Tuuliviirinpuistossa ja sen jatkeeksi rakennetulla uimarannalla. Lisätoimintoja tulee uuteen Rantatienpuistoon, joka toimii jatkossa alueen kulttuuritoimintojen pääsisäänkäyntinä. Kevytrakenteisempi rantareitti yhdistää Tuusulanjärven rannan nykyiset polut, jotta yhteys tieltä rannalle on jatkossa korostetumpi ja uimarannalta pääsee Rantatielle myös rannan pohjukkaa pitkin.

### Liikenne

Rantatielle toteutetaan maalattu Kulttuuriväylä, joka toimii sekä opasteena että jalankulkuväylänä kapealla tiellä. Samalla se korostaa historiallista Tuusulasta Mäntsälään kulkenutta tielinjaa, joka oli käytössä vielä 1950-luvulla ennen Järvenpääntien valmistumista. Tästä syystä väylä alkaa jo Kirkkotien pohjoisosasta, Keudan liittymän kohdalta ja jatkuu Rantatien loppuun asti. Keudan risteyksen kohdalla tielinjaa on muutettu kaarevammaksi, jotta Järvenpääntien liittymä muuttuu huomaamattommaksi ja historiallinen linjaus korostuu. Kevyt liikenne on ohjattu oikaisemaan Gustavelundinpolkua myötäilevää reittiä pitkin nykyisen niityn reunaan.

Golfkentän ja Krapin ympäristössä liikenne ohjataan kunnostettua lehmuskujannetta pitkin, mikä yhdistää nykyisen Kirkkotien ja Rantatien ja samalla palauttaa osan historiallista tielinjaa takaisin käyttöön. Golfkentän viereen suunniteltu uusi ohitustie samalla katkaisee Vanhan Kunnantalon kohdalla olevan liittymän. Itse Rantatielle ei ehdoteta Kulttuuriväylän lisäksi muita liikenteellisiä muutoksia, vaan se säilyttää nykyisen olomuotonsa.

Uudelta uimarannalta alkava rantareitti kulkee Kotorannanpuiston lävitse maasta korotettuja kulkusiltoja pitkin Tuuskodolle saakka, jossa se liittyy olevaan polkuverkkoon ja jatkuu edelleen golfkentän laita pohjoiseen. Metallirakenteinen esteetön rantareitti huomioi Kotorannanpuiston kosteikkokasvillisuuden ja sallii sen levitä myös reitin ympärille. Esteettömyydellä mahdollistetaan myös Tuuskodon palvelukodin asukkaiden pääsy luonnon keskelle.

### Toiminnot

Virkistäytymistoiminnot keskittyvät jatkossakin Tuuliviirinpuistoon ja niitä parannetaan uudella uimarannalla. Uimaranta on sijoitettu Gustavelundin kokoushotellin edustalle hieman sivuun Tuusulan kirkosta ja sitä rajataan lohkarevalleilla sekä puustolla, jotta kirkko säilyy myös jatkossa maamerkinä maisemassa. Gustavelundin länsipuolelle Keudan risteykseen ehdotetaan uutta rakentamista, joka muodostaa yhdessä Keudan kanssa selkeän yhtenäisen rajan kulttuurimaisemalle.

Uuteen Rantatienpuistoon tulee opastuspisteiden ja pysäköinnin lisäksi uusi leikkipuisto, joka palvelee viereistä päiväkotia ja koulua. Golfkentästä tehdään helpommin lähestyttävä uudella avoimella puttausnurmella. Muutoin puisto toimii uutena maamerkinä Rantatielle joka kiinnittää ohikulkijoiden huomion kulttuurihistoriallisesti merkittäviin rakennuksiin ja maisemaan.

Suunnitelma voidaan toteuttaa vaiheittain, aloittamalla kevyistä ja kustannustehokkaista toimista, jotka voidaan toteuttaa hyvin pienellä vaivalla. Tavoitteena on kuitenkin toteuttaa myös suurempia investointeja vaativa Rantatienpuisto, joka todella loisi uuden maamerkin alueelle ja lieventäisi suunnitellun ohitustien vaikutuksia kulttuuriympäristöön.

Leikkaus A-A

golfkenttä

lehmuskujanne

istutuskuoppa

istutuskuoppa

Järvenpäantie

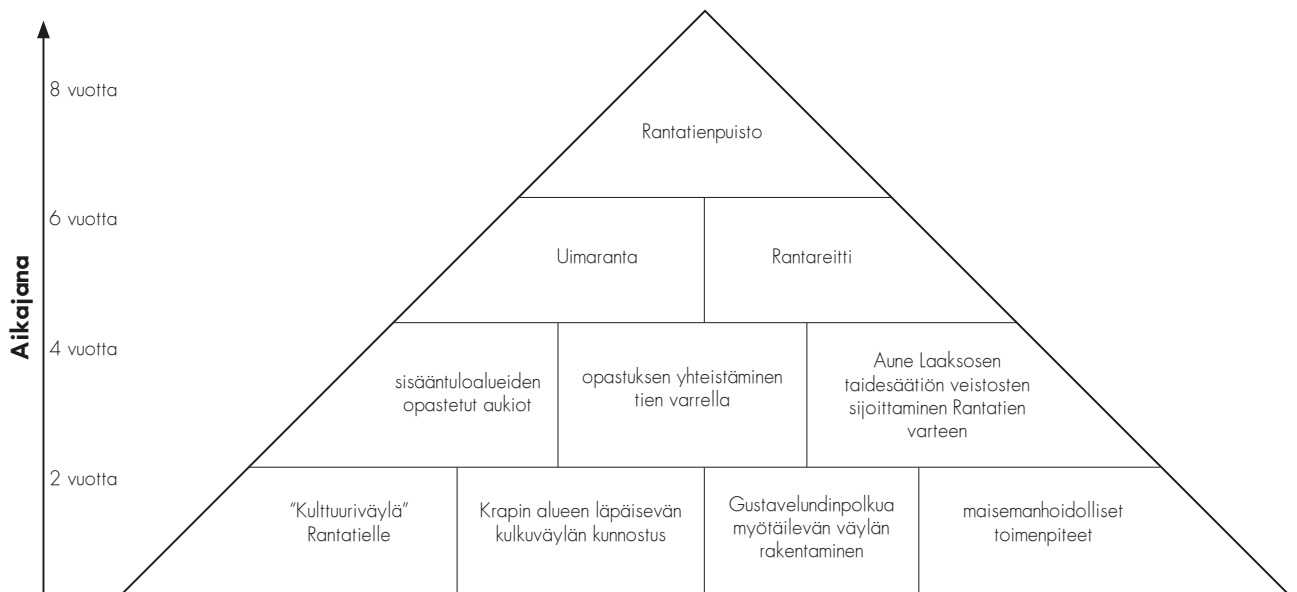






Eteläinen sisäänkäynti uuteen Rantatienpuistoon. Perennakumpujen rajaama oleskelualueen takana näkyy Tuusulan golfklubin spa-rakennus. Lehmuskujanteen rajaama tie kulkee Krapin kartanolle.

### Suunnitelman vaiheittainen toteutus



Suunnitelma voidaan toteuttaa vaiheissa, panostaen ensin kevyisiin ja kustannustehokkaisiin osiin suunnitelmasta, jotka voidaan toteuttaa jopa seuraavana kesänä. Suurempia investointeja vaativat uudet puistot toteutetaan myöhemmin Hyrylän laajentumisen ja ohitustien rakentamisen yhteydessä.



Nykyinen väyläverkosto

Autotie Jalankulku ja pyöräily



Suunniteltu väyläverkosto

Autotie Jalankulku ja pyöräily



Nykyiset viheralueet



Suunnitellut viheralueet



Kevytrakenteinen maanpinnasta kohotettu esteetön rantareitti. Metallinen rakenne sallii kasvillisuuden levittäytyä luonnollisesti reitin ympärille ja sen lävitse.



## Aluesuunnitelma

1:2000 - pienennös

Suunnitelmassa Tuusulanjärven rannalle on linjattu kevyt rakenteinen luontoarvot huomioiva rantareitti, joka yhdistää uuden uimarannan Rantatiehen. Metallirakenteinen korotettu kulkuväylä on esteetön, jotta viereisen Tuuskodon palveluskuksen asukkaat pääsevät myös nauttimaan luonnosta.

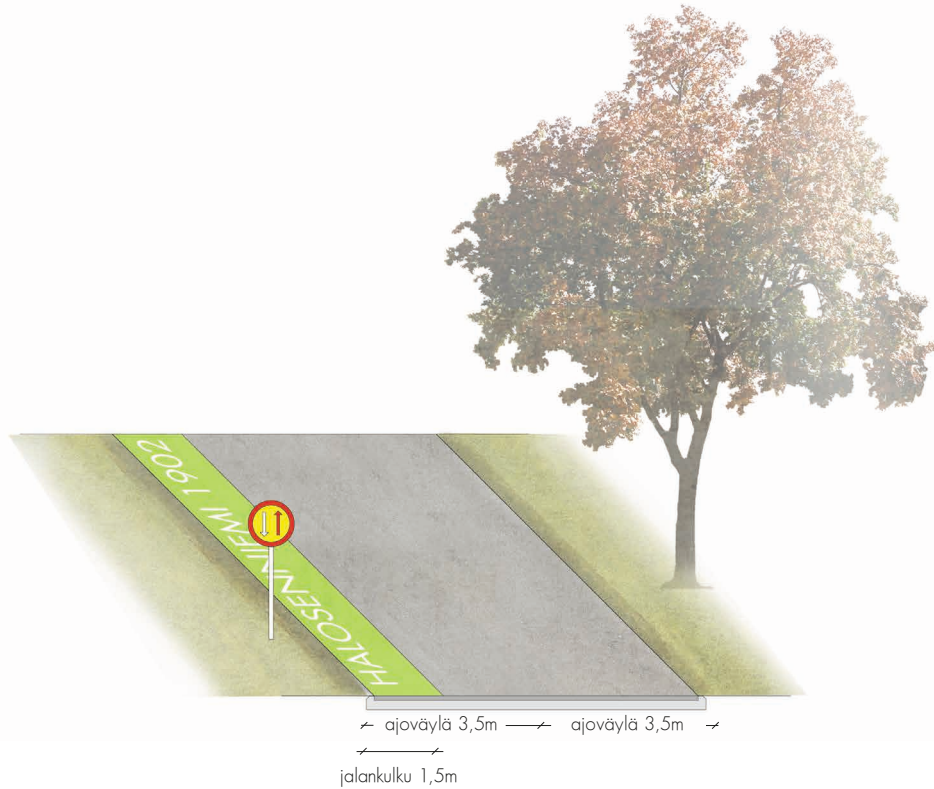
Gustavelundin hotellin edustalle suunniteltu uimaranta rajautuu

lohkarevalleihin, jotka selkeästi osoittavat rannan päättävän ja jättää väliä Tuusulan kirkkoon, joka säilyy maiseman kiintopisteena.

Pohjoisempana on uusi Rantatiepuisto, joka toimii sisäntuloalueena sekä uutena maamerkinä koko alueelle. Puisto esitetaan tarkemmin yleissuunnitelman ja tarkennuksien avulla.

Entisen Tuusulan - Mäntsäläntien varteen on toteutettu Kulturiväylä, joka toimii opasteena sekä jalankulkuväylänä. Väylä myös korostaa historiallista tielinjausta.

## Kulttuuriväylä



1,5m leveä väylä helpottaa jalankulkua tien varrella ja kertoo sen kulttuurikohteista. Käytännössä vasemmanpuoleinen kaista on etuajo-oikeutettu, jolloin vastaanottilanteissa oikeanpuoleinen kuljettaja hiljentää kunnes kaista on vapaa. Näin jalankulkijoiden ei tarvitse väistää kapealle ja jyrkällä pientareelle.



Maalattu Kulttuuriväylä esittää vanhan Tuusulan - Mäntsälän tien linjan. Väylä toimii myös opasteena, johon on maalattu merkittävimpien kulttuurikohteiden nimi ja rakennusvuosi.

## Rantareitti



Gustavelundin uudelta uimarannalta Rantatielle johtava rantareitti, kulkee rantakosteikkojen osalla maasta korotetulla metallirakenteisella esteettömällä kulkusillalla. Kevyt rakenne sallii kasvillisuuden levittäytymisen myös reitin ympärille. Esteettömyyden ansiosta myös viereisen Tuuskodon palvelukeskuksen asiakkaat pääsevät luonnon keskelle.

### 4.3 Yleissuunnitelma

Yleissuunnitelma keskittyy suunnitelman kannalta suurimman muutoksen kokevaan Rantatienpuistoon. Alue on tällä hetkellä lähinnä pysäköintikäytössä, eikä ilmennä ympäristönsä arvokasta luonnetta.

#### Liikenne

Alue palvelee nykyään pääasiassa Tuusulan golfklubin jäseniä, ja muu kevyt ja ajoneuvoliikenne tapahtuu Järvenpääntien varressa. Suunniteltu ohitustie tulee toteutuessaan katkaisemaan Kirkkotien liittymän Järvenpääntielle, jolloin vanha tie tulee päätymään umpikujaan. Siksi tässä ehdotetaan liittämään Kirkkotie ja Rantatie yhtenäiseksi jatkumoksi, joka samalla palauttaa historiallisen Tuusulan – Mäntsälän tien linjan aktiiviseen käyttöön. Yhdistävä tieosio päällystetään historialliseen ympäristöön sopivalla sirotepintauksella. Pintaus ja tiivis lehmuskujanne luovat uudelle tielle pihakujamaisen mittakaavan, minkä on tarkoitettu ympäristöön soveltamisen lisäksi rauhoittaa ajonopeuksia. Samaa kujannetta kulkevat myös jalankulkijat ja pyöräilijät, jolloin Krapin kartanoalueesta tulee entistä eläväisempi. Muutokset eivät kuitenkaan aiheuta muutoksia golfklubin toimintaan tai liikennöintiin, vaan enemminkin parantaa myös heidän toimintamahdollisuuksia.

#### Toiminnot

Pysäköintipaikkoja on onnistuttu sijoittamaan lähes nykyisen verran alueelle, mutta niistä on tehty huomaamattomampia jakamalla ne useampaan osaan. Karsimalla liikenne- ja pysäköintialueita alueen reunaan on saatu tilaa uudelle istutusalueelle, joka toimii huomion kiinnittävänä maamerkinä alueelle. Maakummut on muotoiltu korostamaan Järvenpääntieltä avautuvia näkymiä kohti historiallisia rakennuksia sekä avointa maisematilaa. Kumpujen muodot toistavat Tuusulanjärven maisemalle ominaisia seläniteitä ja laaksoja, ja kumpujen huiput on istutettu Rantatien varren huvilapuutarhoista löytävillä perinneperennoilla joita ympäröivät heinäistutukset kuvastavat alueelle merkittäviä avaria peltoja. Kummut kukkivat läpi kesän ja ovat pimeään aikaan valaistuja, jotta Hyrylään saapuva voi nauttia maamerkistä myös syksyllä.

Vanhan Kunnantalon pihalle rakennetaan uusi leikkipuisto ja alue nimetään 1900-luvun alun taiteilija-asukkaita kunnioittaen Sibeliuspuiستoksi. Nimi liittyy myös Vanhan Kunnantalon nykyiseen toimintaan musiikkiopistona. Samalla Kunnantaloa voidaan kehittää entistä selkeämmin kunnan asukkaiden toimintapaikkana – yksityisen golfklubin ja Krapin kartanoalueen rinnalla. Muutoinkin alueesta tehdään avoimempi ja kutsuvampi suojaisilla istumapaikoilla sekä avoimella puttausnurmella, jonka avulla kaikki voivat tutustua golffaukseen.

Yleissuunnitelma-alueen pohjoispäättyyn levennetään avoin sisääntuloalue, jolle sijoitetaan viereiseltä Krapin tontilta vanha aittarakennus infopaviljongiksi (tai vastaava muualla sijaitseva rakennus). Samalla ympäristöä avataan poistamalla ylikasvanut kuusiaita, jotta Krapin kartanorakennukset tulevat paremmin näkyville.

Leikkaus B-B

Krapi

lehmuskujanne

istutuskumpu

Järvenpääntie





Sisäänkäynti Rantatien eteläpäässä - istutuskummut kukkivat läpi kesän, jolloin alueen kulttuuritoiminta on runsainta. Kuvassa oikealla viereiseltä Krapin tontilta siirretty info-paviljoni.



Talviaikaan kumpuja voidaan käyttää mäenlaskuun. Lumipeitteisinä ne myös kehystävät näkymiä entistä selkeämmin komeille Krapin alueen kartanorakennuksille.



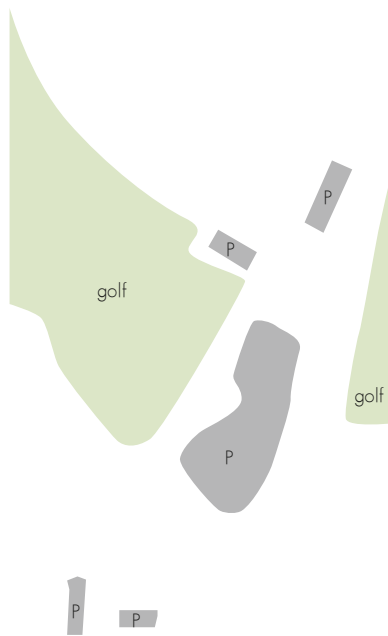
Pimeällä kumpujen muotoja korostetaan valaistuksella. Näin Rantatien kulttuurimaisemaan saapuminen on synkempäänkin vuodenaikaan näyttävää ja mielenkiintoista.



Nykyinen väyläverkosto  
Autotie / Jalankulku ja pyöräily / golf-pelaajat



Suunniteltu väyläverkosto



Nykyiset toiminnot



Suunnitellut toiminnot





**Maakummut ja näkymät**

Maastonmuotoilulla näkymiä on paikoin rajattu. Katse kohdistuu perennakumpujen välistä Vanhaan Kunnantaloon, Krapin kartanoon, Info-rakennukseen sekä tietä ympäröivään avoimeen maisemaan.

Kummut toimivat samalla maamerkinä historialliselle Rantatielle. Valaistut kummut näkyvät maisemassa kesällä kukkivina ja talvella lumen peittäminä muotoina.

**Yleissuunnitelma**  
1:1000 - pienennös

### 4.3.1 Tarkennusalueet

Tarkennukset esittävät yksityiskohtaisemmin suunnitelman materiaaailmaailmaa sekä istutusalueiden periaatteita. Sibeliusuistun alue on korkeatasoisimmin rakennettu osuus puistosta, viereisen liikenneympyrän ja alikulkujen tähden. Alikulkuja reunustavat kivikoreista rakennetut tukimuurit nojautuvat uusiin istutusalueisiin. Itse aukio on kivetty eri harmaan sävyisillä betonikivillä, jotka vaihtuvat eri levyisinä raitoina. Kaikkia alueita reunustavat graniittireunakivet, jotka korostavat alueen historiallista arvoa. Istutuskumpujen väleihin on sijoitettu suojaisia istumasisennyksiä ja Vanhan Kunnantalon pihalle on sijoitettu suunnitelman muotokieltä toistava leikkipuisto.

Rantatien sisäänkäyntialueen tarkennuksessa on samoin esitetty istutuksien peruseriaatteet sekä infopaviljongin ympäristön varustelu. Oheisessa kasvillisuustaulukossa on esitetty yhden istutuskummun perennalajisto. Ajatuksena on että eri kummuille koeistutetaan useita lajeja, joista muutaman vuoden kokeilun perusteella valikoidaan ympäristössä parhaiten menestyvät. Menestyvimpiä lajeja lisätään, jotta lopulta jokainen kumpu kukkii ainakin osittain läpi kevään ja kesän.



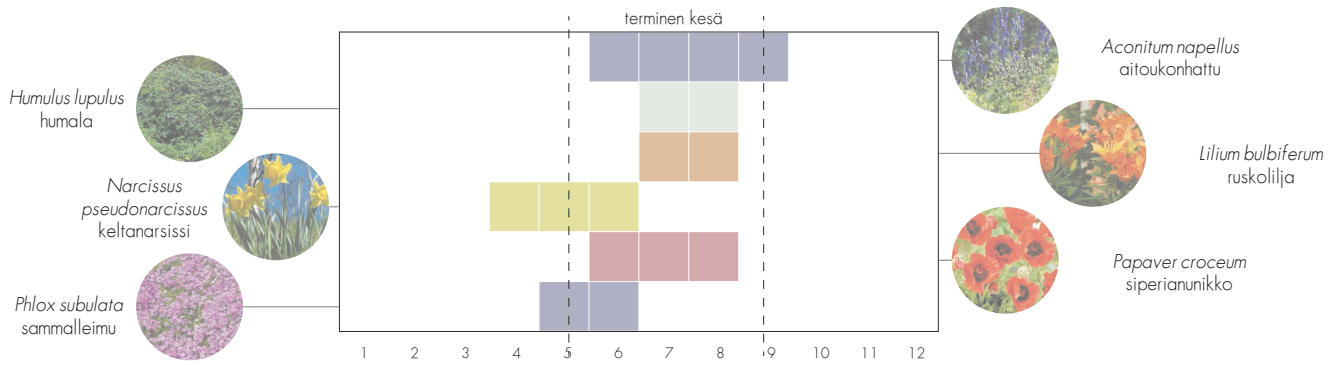
Sisäänkäynti Rantatien eteläpäässä - istutuskummut kukkivat läpi kesän, jolloin alueen kulttuuritoiminta on runsainta. Kuvassa oikealla viereiseltä Krapin tontilta siirretty info-paviljonki.



### Tarkennussuunnitelma - Sibeliusspuisto

1:400 - pienennös

	Istutettava puu		Uusi/kunnostettu reitti		Heinäistutus		Valonheitinpylväs
	Istutettava pensas		Oleva reitti		Perennaistutus		Valaisinpylväs
	Säilyvä lehtipuu/ lehtipuuvivistö		Kulttuuriväylä		Turva-alusta		Kohdevalo
	Säilyvä havupuu/ havupuuvivistö		Nurmi	asf	Asfaltti		Puistokaluste
			Niitty	kt	Kivituhka		Aita, h=1400mm
			Hiekka		Kiveys, ladottu raidoittain kolmesta erisävyysestä harmaasta betonikivestä		Reunakiveys, harmaa graniitti lev.190mm
			Vesi				



## KASVILLISUUS - Istutuskummut

Esimerkki yhden perennakummun kasvillisuudesta. Jokaiselle kummulle valitaan vaihteleva määrä eri-ikäisiä kukkivia alueelta löytyviä perennepereinoja. Ensimmäisien vuosien aikana istutukset toimivat myös kokeiluna, ja myöhemmin parhaiten menestyviä lajeja levitetään muille istutusalueille. Tavoitteena on että koko kesän ajan jokaisella kummalla kukkii vähintään yksi perennalajike.

Halosenniemen puutarhasta löytyviä perennoja sekä Tuusulan Rantatien maiseman hoito - raportissa kulttuuriympäristöistä löydettyjä perennoja.

Vastaavasti myös kumpuja ympäröivillä heinäistutusalueilla kokeillaan aluksi runsaampaa määrää eri lajikkeita. Tavoitteena on että heinäistutukset löytävät luonnollisesti tasapainon, ja että jokaiselle alueelle löytyy hyvin menestyvä lajike. Alla oleva lista on yhdistelmä

### Heinäkasveja:

*Deschampsia flexuosa* - metsälauha  
*Festuca gautieri* - karhunnata  
*Leymus arenarius* - rantavehänä  
*Molinia caerulea* var. *arundinacea*  
 'Transparent' - isosiniheinä  
*Panicum virgatum* - lännenhirssi  
*Phalaris arundinacea* - ruokohelppi  
*Phalaris arundinacea* 'Picta' - viiruhelppi

### Perennat:

*Aconitum napellus* - aitoukonhattu  
*Aquilegia vulgaris* - akileija  
*Aruncus dioicus* - töyhtöangervo  
*Aster novi-belgii* - syysasteri  
*Bellis perennis* - kaunokainen  
*Bergenia* - vuorenkilpi  
*Campanula latifolia* - ukonkello  
*Campanula medium* - maariankello  
*Campanula persicifolia* - kurjenkello  
*Campanula rapunculoides* - vuohenkello  
*Chrysanthemum leucanthemum* - päivänkakkara  
*Convallaria majalis* - kielo  
*Dianthus barbatus* - harjaneilikka  
*Digitalis purpurea* - rohtosormustinkukka  
*Doronicum orientale* - kevätvuohenjuuri  
*Filipendula ulmaria* - mesiangervo  
*Glechoma hederacea* - maahumala  
*Hesperis matronalis* - illakko  
*Hosta* - kuunlilja  
*Humulus lupulus* - humala

*Iris germanica* - saksankurjenmieikka  
*Iris pseudacorus* - keltakurjenmieikka  
*Lavatera thuringiaca* - harmaamalvikki  
*Lilium bulbiferum* - ruskolilja  
*Lilium martagon* - varjolilja  
*Lupinus polyphyllus* - komealupiini  
*Lysimachia nummularia* - suikeroalpi  
*Malva moschata* - myskimalva  
*Narcissus poeticus* - valkonarsissi  
*Narcissus pseudonarcissus* - keltanarsissi  
*Pachysandra terminalis* - varjojrtti  
*Paeonia* - pioni  
*Papaver croceum* - siperianunikko  
*Phlox subulata* - sammalleimu  
*Primula veris* - kevätiesikko  
*Rheum x cultorum* - raparperi  
*Rudbeckia laciniata* 'Flore Pleno' - kultapallo  
*Saponaria officinalis* - suopayrtti  
*Scilla sibirica* 'S. sibirica' - idänsinililja  
*Symphytum asperum* - tarharaunioryrtti  
*Viola cornuta* - sarviorkvokki



*Festuca gautieri*  
karhunnata



*Leymus arenarius*  
rantavehänä



*Phalaris arundinacea* 'Picta'  
viiruhelppi



### Tarkennussuunnitelma - Rantatien sisääkäynti

1:400 - pienennös

	Istutettava puu		Uusi/kunnostettu reitti		Heinäistutus		Valonheitinpylväs
	Istutettava pensas		Oleva reitti		Perennaistutus		Valaisinpylväs
	Säilyvä lehtipuu/ lehtipuuvivistö		Kulttuuriväylä		Turva-alue		Kohdevalo
	Säilyvä havupuu/ havupuuvivistö		Nurmi	asf	Asfaltti		Puistokaluste
			Niitty	kt	Kivituhka		Aita, h=1400mm
			Hiekka		Kiveys, ladottu raidoittain kolmesta erisävyyisestä harmaasta betonikivestä		Reunakiveys, harmaa graniitti lev.190mm
			Vesi				

## Loppusanat

Viimeisen vuoden aikana tehdessäni tätä diplomityötä olen oppinut paljon uutta maisema-arkkitehtuurista. Työn aihe liikkuu osittain pääaineeni, maiseman suunnittelun ja rakentamisen ulkopuolella, liittyen enemmän maiseman hoitoon ja ympäristön arvottamiseen. Työ on kuitenkin ollut mainio tilaisuus laajentaa osaamistani ja tutustua laajaan tutkimusaineistoon, jota kulttuurihistoriallisten ympäristöjen arvottamisesta on tehty. Työ on myös korostanut mielessäni kuinka tärkeää tutkimus ja selvitysten tekeminen on suunnittelulle. Toivon, että erityisesti tämä viimeinen ajatus pysyy mielessäni myös jatkossa.

Arvo on käsitteenä hyvin laaja, mistä syystä jopa kulttuurihistoriallisesti merkittävien tieympäristöjen laadullisen arvon määrittämiseen voisi perehtyä huomattavasti laajemmin kuin tässä on ollut mahdollista. En voi siis sanoa että olisin työlläni tuottanut mitenkään

yleispätevää arvotusmallia kulttuuriympäristöille. Tai yleispätevää vastausta kuinka näiden ympäristöjen arvottamiseen voidaan suunnittelulla vaikuttaa. Mutta työ on rajattu tarkastelemaan tieympäristöjä, joiden pääominaisuudet olen kuvannut kattavasti Uudenmaan osalta. Tarkemmin tarkasteltu Rantatien alue antaa yhden tapausesimerkin, kuinka kohteen kulttuurihistorialliseen arvoon voidaan vaikuttaa positiivisesti.

On ilmeistä että kulttuurihistoriallisten arvojen huomiointi suunnittelussa vaatii suurta taustatyötä. Ajatuksena työssäni on ollut esittää yhteen ympäristötyyppiin hyvin soveltuva arvottamismalli, mikä helpottaa tieympäristöjen arvottamista ja näiden arvojen havainnollistamista. Laajemman työn vaativa yleispätevämpi arvotusmalli voisi vakiintuessaan helpottaa myös suunnittelijoiden työtä. Jos kulttuuriympäristöjen arvot pystyttäisiin esittämään jokseenkin standardoidusti ja helposti sisäistettävällä tavalla – ne otettaisiin varmasti myös paremmin suunnittelussa huomioon.

## Kiitokset!

Lopuksi kiitän kaikkia diplomityötäni kommentoineita ja prosessiin osallistuneita henkilöitä.

Kiitos erityisesti:

Ohjaaja Asko Honkanen ja Tuusulan kunta  
Professorit Jyrki Sinkkilä ja Maija Rautamäki, sekä  
lehtori Emilia Weckman  
Uudenmaan liiton Heli Vauhkonen, Ilona Mansikka,  
Oskari Orenius ja Tuula Palaste-Eerola  
- aiheeseen perehdyttämisestä  
Carolin Franke  
Jenny Asanti  
Katariina Pistokoski-Rahkonen  
Raimo Rahkonen  
Työhuone Mukassa vuoden 2014-2015 aikana  
työskennelleet: Daniela, Elina, Helena, Jenni,  
Kimmo, Niina ja Oona  
+ kaikki ystävät, jotka ovat vaikeuttaneet  
työskentelyäni

# Liite 1: Tiivistelmä Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti merkittävien teiden arvotuksesta

Tie	Sijainti	Tietoarvo	Ainutlaatuisuus / harvinaisuus	Säilyneisyys	Elämyksellisyys	Yhteys maisemaan
<b>Suuri Rantatie</b>	Uudellamaalla: Raasepori - Inkoo - Lohja - Siuntio - Espoo - Helsinki - Vantaa - Sipoo - Porvoo - Loviisa	Runsaasti tieteellisiä tutkimuksia sekä kartta-aineistoa, koko tie on inventoitu Fagervikin teemajoukon museotienä	Kohde on kansallisesti merkittävimpiä teitä ja Uudenmaan kehityksen kannalta merkittävien alueellinen tie	Keskiaikaisen tien linjaus monin paikoin hyvin säilynyt, muttei toimi enää päätienä. Toiminnallisuus on silti säilynyt paikallisella tasolla ja useita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä tuotantomaisemia on säilynyt tien varrella.	Monet osuudet ovat nykyään suosittuja moottoripyöräreittejä. Tien varrella on runsaasti säilynyttä kulttuurihistoriallista toimintaa, mikä tekee reitin mielenkiintoiseksi.	Säilyneet osiot kulkevat taajama-alueiden ulkopuolella, usein avoimissa pelto- ja jokimaisemissa. Tie seuraa maastonmuotoja ja vanhoja kulttuurihistoriallisia kohteita.
<b>Hämeentie</b>	Uudellamaalla: Hyvinkää - Tuusula - Vantaa - Helsinki	Kohdetta on käsitelty laajemmilla ja paikallisissa tutkimuksissa	Paikallisesti merkittäviä osioita, muttei alueellisesti etelä-kokonaisuuksia	Vanha linjaus on monin paikoin katkonainen, vierellä kulkee uudempi suoristettu versio linjauksesta	Tuusulan ja Hyvinkään välillä on säilynyt miellyttäviä aggraarimaisemassa kulkevia osioita	Tie seuraillee ylämäkiä ja peltoaukeiden reunamia, mistä aukeaa paikoin hienoja näkymiä
<b>Meritie</b>	Uudellamaalla: Karkkila - Vihti - Lohja / - Kirkkonummi - Espoo	Kohdetta on käsitelty laajemmilla ja paikallisissa tutkimuksissa	Hämeeseen johtavalla tiellä on monia alueellisesti merkittäviä säilyneitä osioita	Tie on pääosin yhtenäinen, vaikkakaan kaikki osiot eivät enää ole kuljettavissa	Monet kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet tekevät tiestä mielenkiintoisen, vaikka linjaus ei olekaan täysin yhtenäinen	Tie kulkee vaihtelevassa maisemassa vesistöiltä harjujen laelle, paikoin hyvin vaikuttavissa ympäristöissä
<b>Ylinen Uudenmaantie</b>	Lohja - (Salo)	Kohdetta on käsitelty laajemmilla ja paikallisissa tutkimuksissa	Paikallisesti merkittäviä vanhoja kyllä läpäisevä tieosio	Lohjan ja Saukkolan välillä hyvin säilynyt osio	Viljelymaisema sekä monet vesistöt elävöittävät reittiä	Tie seuraillee peltoaukeita usean vesistön reunustamana
<b>Vanha Porvoontie</b>	Uudellamaalla: Mäntsälä - Askola - Porvoo	Kohdetta on käsitelty laajemmilla ja paikallisissa tutkimuksissa	Alueellisesti merkittävä tie, ehkä parhaiten säilynyt etelä-pohjoisuuntainen keskiaikainen tielinja Uudellamaalla, varrella myös arvokkaita maisema-alueita	Koko tien linja melko hyvin säilynyt, eteläisempi Mäntsälä - Porvoo osio säilyttänyt vanhan tien piirteet ja sekä ympäristön mittakaavan	Tien varrella on kulttuurihistoriallisesti arvokkaita maisema-alueita, mutta rakennuskohteita on lähinnä Porvoon keskustaan saavuttaessa. Linjaus ja ympäröivän asutuksen mittakaava tukevat tien historiallisia arvoja	Tie seuraillee maaston muotoja ja sitä avautuu näkymiä viljelymaisemaan, rinnalla kulkeva uudempi Porvoontie ei asetu yhtä hyvin maisemaan
<b>Porvoontie</b>	Uudellamaalla: Mäntsälä - Askola - Porvoo	Kohdetta on käsitelty laajempien tutkimusten yhteydessä	Tie on paikallisesti merkittävä, sen varrella ei ole erityisen arvokkaita kulttuuriympäristöjä tai rakennuksia	Tien linja on säilyttänyt hyvin piirteensä ja alueen viljelytoiminta on yhä aktiivista	Tieltä avautuu näkymiä maanviljelymaisemaan sekä paikoin ympäröiville vesistöille	Linjaus kulkee vesistöjä ja metsäntuonon myötä taitellen viljellyn laaksoalueen lävitse
<b>Porkkalan postitie</b>	Kirkkonummi	Kohde on mainittu laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä	Porkkalammi on alueellisesti tai jopa kansallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö ja alueen läpäisevä päätte on sen merkittävimpiä elementtejä	Linjaus on rautatieympäristössä lukuun ottamatta säilynyt hyvin. Maataloustoiminta ja ympäristö tukevat tien luonnetta.	Eteläisessä Porkkalan tieltä avautuu vaihtelevia näkymiä pelto- ja metsämaisemiin. Luonto alueella on ainutlaatuista.	Harjuja ja peltojen laitoja seuraillee tielinja istuu maisemaan

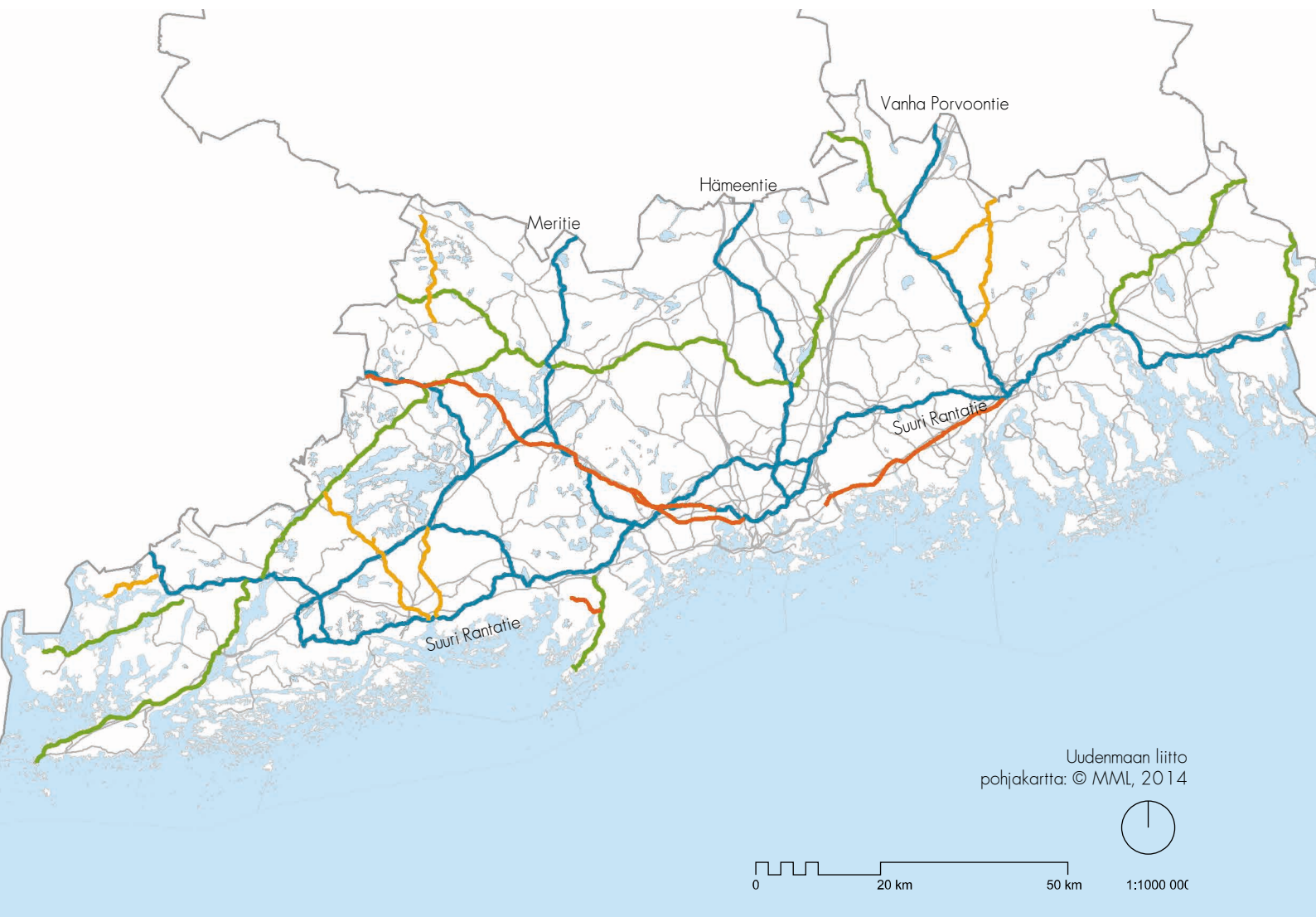


Tie	Sijainti	Tietoaavo	Ainutlaatuisuus / harvinaisuus	Säilyneisyys	Elämäyksellisyys	Yhteys maisemaan
<b>Tuusulan – Mäntsälän tie</b>	Tuusula – Järvenpää – Mäntsälä	Kohteesta löytyy historiallista karttatietoa sekä tieteellistä tutkimusta joka keskittyy Tuusulanjärven ympäristöön. 3km osio Tuusulan rantatietä suojeltu museotienä.	Alueellisesti merkittävä tiejakso	Paikoin hyvin säilyneet osiot kuvaavat 1800-luvun kartanomijöitä, sekä 1600- ja 1700- lukujen viljelymaisemaa. Tie on lähes täysin yhä käytössä, säilynyt paikallisesti tärkeänä väylänä. Pitkiä hyvin säilyneitä osioita Tuusulanjärven varrella sekä Keilokoski - Mäntsälä välillä	Hyvin säilyneet teiosiot muodostavat vahvan kokonaisuuden, ja lukuisat kulttuurikohteet sekä pellot muodostavat tien varrelle selkeää identiteettiä	Hyylä - Järvenpää välillä tielinjaus seuraillee suotuisia maastonmuotoja ja sulautuu maisemaan. Pohjoinen osio läpäisee maiseman rajummin, mutta on jo muodostunut osaksi paikallista viljelymaisemaa
<b>Bromarvin maantie</b>	Raasepori	Kohde on mainittu laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti erittäin merkittävä, hyvin säilynyt tie	Tien linjaus on säilynyt kauttaaltaan hyvin ja se on pengeryksistä huolimatta säilyttänyt luonteensa	Tieltä avautuu komeita näkymiä merelle ja runsas historiallinen rakennuskanta nostaa sen houkuttelevuutta	Hartija pitkin kulkeva maantie myötäilee maastoa koko matkalta ja kapeat kannakset korostavat sen yhteyttä merelle
<b>Vanha Hankontemen maantie</b>	Raasepori – Hanko	Kohdetta on lyhyesti käsitelty laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä, hyvin säilynyt tie. Osa Hanko – Hämeenlinna välisestä reitistä.	Sorapintainen ja muuttileveä tie on säilyttänyt hyvin luonteensa, sen linjaus on säilynyt melko hyvin	Hitaasti ajettava mutkainen soratie sivuaa pelloja ja kartanoita, mutta pääasiallisesti sen ympäristö on metsäistä	Tie myötäilee paikoin pellon ja metsäreunoja, mutta kulkee myös melko suljetussa metsämaisemassa
<b>Pohja – Pakasela</b>	Raasepori – Lohja – Vihti	Kohdetta on käsitelty laajempien ja paikallisten tutkimusten yhteydessä	Alueellisesti merkittävä tieosio, jopa kansallisesti merkittävässä tuotantomaisemassa. Osa Hanko – Hämeenlinna välisestä reitistä.	Tien linjaus on säilynyt pääpiirteissään ja sen ainutlaatuinen kulttuuriympäristö tukee perinteistä luonnetta	Kauniden tuotantomaisemien, ruukkien ja kylien lävitse kulkeva tie tarjoaa runsaasti vaihtelevia nähtävyyksiä	Paikoin oikaistu tie kulkee yhä maastoa seurailleen historiallisten keskittymien lävitse ja pitkin toista Salpaussekästä
<b>Tuusula – Vihti</b>	Tuusula – Nurmijärvi – Vihti	Kohdetta on lyhyesti käsitelty laajempien tutkimusten yhteydessä	Alueellisesti merkittävä, hyvin säilynyt tie maanviljelymaisemassa	Linjaus ja ympäristö ovat hyvin säilyneet, lisäksi edustavia 1800- ja 1900-lukujen maatioja	Mutkittilevä ja avoimien peltoalueiden läpäisevä tie on miellyttävä ja sen varrella on useita historiallisia kohteita	Hartujen ja laajojen peltoaukeiden ansiosta tieltä avautuu runsaasti kauniita näkymiä ympäristöön, tie kulkee maastoa myötäillen
<b>Vihti – Somero</b>	Vihti – Lohja (– Somero)	Kohdetta on lyhyesti mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä, hyvin säilynyt tie maanviljelymaisemassa	Linjaus ja ympäristö ovat hyvin säilyneet, tien varrella keskiajalle periytyvää maataloustoimintaa	Mutkittilevä ja avoimia peltoalueita läpäisevä tie on miellyttävä ja sen varrella on vanhoja maatioja	Laajoilta peltoaukeilta aukeaa näkymiä ympäröiviin vesistöihin, tie seuraillee jokilaaksojen ja vesistöjen varrelle keskittyneitä pelloja
<b>Koskenkyliä – Elimäki</b>	Loviisa – Lapinjärvi (– Kouvola)	Tie mainitaan laajempien tutkimusten yhteydessä. Malmgård – Rutumi väli nostettu Itä-Uudenmaan maisematieksi.	Alueellisesti merkittävä, viljeltyä jokilaaksoa seuraleiva tie	Tien linjaus ja luonne ovat pääosin säilyneet hyvin. Säilyneet maatalous- ja kartanotoiminta korostavat tien vanhaa käyttöä.	Tie istuu avaraan jokilaaksoon miellyttävästi ja sen varrella säilyneen kartanotoiminnan ansiosta tie on puoleensavetävä kohde	Säilyneen viljelytoiminnan ansiosta yhteys maisemaan ja vesistöihin on säilynyt hyvin. Myös tien varren asutuskeskukset sopivat mittakaavaltaan historialliseen ympäristöön.

Tie	Sijainti	Tietoarvo	Ainutlaatuisuus / harvinaisuus	Säilyneisyys	Elämyksellisyys	Yhteys maisemaan
<b>Ahvenkoski - Elämäki</b>	Lovisa - Kouvolaa	Kohde on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä. Nostettu Länsi-Kymen kulttuuriritiksi.	Tie on historialliselta arvoiltaan paikallisesti merkittävä	Tien linjaus ja luonne ovat hyvin säilyneitä, myös runsaasti historiallista toimintaa on säilynyt sen varrella	Tien hieno ympäristö ja yksittäiset kulttuurikohteet nostavat sen houkuttelevuutta	Reitti kulkee Kymiä ja siihen laskevia jokia seuraillen, paikoin avarassa viljelymaisemassa, vesistöille ja peltomaisemaan avautuu kauniita näkymiä
<b>Trollshovdantie</b>	Raasepori	Tie on mainittu laajempien selvitysten yhteydessä	Paikallisesti erittäin merkittävä, hyvin säilynyt tiekokonaisuus	Tien linjaus sekä kartanomiljööt sen varrella ovat itse ruukkia lukuun ottamatta hyvin säilyneet	Mutkittelu ja vaihtelevissa maisemissa kulkeva tie on vaikuttava kokonaisuus	Tie myötäilee peltojen ja metsien reunoja, sulautuen niihin luontevasti
<b>Pusulan - Kärköläntie</b>	Lohja	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä kirkkoja yhdistävä reitti	Linjaus sekä ympäristö ovat hyvin säilyneet, uudisrakentaminen melko vähäistä	Tien varrella on jonkin verran historiallista rakennuskantaa, ja kuljettaessa Pusulanjoen sekä järvien tuntumassa avautuu hienoja näkymiä	Tie seuraillee hyvin alueen vesistöjä, mutta kulkee myös paikoin suljetumpien metsäalueiden lävitse
<b>Inkoo - Musitie - Karjalohja</b>	Inkoo - Raasepori - Lohja	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä yhdystie	Linjaus on jokseenkin säilynyt, muttei enää yhtenäinen kokonaisuus. Ympäristö ja rakennuskanta sen sijaan on paremmin säilynyttä.	Ruukin miljö, pienet säilyneet kylät sekä viljelymaisema tekevät reitistä kiinnostavan	Reitti seuraillee jokilaaksoja sekä peltoaukeita, joille avautuu hienoja näkymiä
<b>Inkoo - Lohja</b>	Inkoo - Lohja	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Paikallisesti merkittävä yhdystie, jonka varrella eheitä kyläkeskuksia	Linjaus on pääosin säilynyt, vaikkakin paikoin katkonainen. Ympäristöt kylämiljööt ovat säilyttäneet vaihtelevan rakennuskannan	Tien eheät kohdat kulkevat kauniiden kyläkeskusten lävitse	Pienien peltoaukeiden ja kylien vaihtelu tien varrella jaksottaa näkymiä hyvin
<b>Orimattilan yhdystiet</b>	(Orimattila) - Pukkila - Mäntsälä/Askola	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä	Tie on alueellisesti merkittävä esimerkki hyvin säilyneestä pitäjän tiestä	Tien linjaus ja ympäröivä viljelymaisema ovat säilyttäneet hyvin luonteensa. Myös tiiviinä säilyneet taajamat ja viljelytoiminnan säilyvyys tukevat tien luonnetta.	Tien varrella avautuu vaihtelevia näkymiä pelto-, metsä- ja jokimaisemiin. Muutamat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennuksen tuovat kiinnostavuutta tielle, mutta niiden määrä ei ole erityisen runsasta	Reitti seuraa luontevasti jokilaaksojen peltoaukeita, eikä sitä ole piilattu liiallisilla suoristuksilla

Tie	Sijainti	Tietoarvo	Ainutlaatuisuus / harvinaisuus	Säilyneisyys	Elämyksellisyys	Yhteys maisemaan
<b>Kabanovin tykkitie</b>	Kirkkonummi – Siuntio	Tie on mainittu laajempien tutkimusten yhteydessä ja Porkkalan historiaa on tutkittu tarkemmin	Tykkitie on yksi parhaiten säilyneistä kanttäkiveysteekniikalla rakennetuista teistä sekä tärkeä kylmän sodan muistomerkki	Linjaus on paikoin säilynyt ja kanttäkiveys on jäljellä uudempien rakennekerrosten alla	Neuvostotukikohdan jäänteet eivät ole suuremmin nähtävissä tien varrella, mutta viljelysaukeat sekä kartanoalue ovat miellyttäviä	Säilyneet osiot seurailevat peltoaukeita ja tieltä aukenee paikoin näkymiä merehahdelle
<b>Valtatie 1</b>	Helsinki – Espoo – Kirkkonummi – Vhti – Lohja – (Turku)	Tietä on käsitelty laajemmilla sekä kohteeseen keskittyvässä kirjallisuudessa	Kansallisesti merkittävä kohde edustaa autoistuvan 1900-luvun alun tierakentamista	Verraten nuori tie on säilyttänyt linjauksensa ja luonteensa, vaikkakin sitä on useasti parannettu ja rakentaminen sen ympäristössä on tiivistynyt	Paikoin aivan rinnakkain kulkevat valtatie sekä uudempi moottoritie, antavat mielenkiintoisen kuvan maamme tiestön nopeasta kehityksestä	Ajan rakennustekniikan ansiosta tietä suunniteltaessa maiseman muodot on otettu varsin ansiokkaasti huomioon
<b>Valtatie 7</b>	Helsinki – Sipoo – Porvoo	Tie on mainittu laajempien historioikkien yhteydessä, paljon säilynyttä tietoa	Alueellisesti merkittävä, yksi ensimmäisistä pääkaupunkiseudun valtateista	Tie on säilynyt hyvin linjauksensa ja ympäristön kannalta Kehä III:ta miitei Porvooon keskustaan asti	Reitti tarjoaa miellyttävän viljelymaisemassa kulkevan vaihtoehdon Helsingin ja Porvooon välille	Vanha tie on linjattu seurailemaan asutusta ja peltoaukeita, jotka rytmittävät kulkua

Liite 2: Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti merkittävät tiet aikakausittain



- Keskiaikaiset ja Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet
- 1600- ja 1700-luvun tiet
- 1800-luvun pitäjätiet
- 1900-luvun valtatie

Kuva oikealla - Tuusulanjärven kapeikko  
Halosenniemeltä kuvattuna  
kuva: Oula Rahkonen



### *Liite 3: Muut teiden kehitykseen vaikuttaneet tekijät*

#### **Luonnonmaantieteellinen tausta**

Itämeren vaiheet ovat vaikuttaneet paljon Suomen asutukseen ja yhteyksiin. Viime jääkauden päätyttyä meri on ollut vuoroin valtamerestä erillisenä järvenä, vuoroin suurena merenlahtena. Näin ilmasto on vaikuttanut liikenneverkoston kehittymiseen sekä suoraan, että välillisesti. Suoraan peittämällä maa-alueita vesimassoilla saavuttamattomiksi. Ja välillisesti määrittämällä alueet, jotka ovat suotuisia viljelylle ja karjankasvatukselle, mitkä taas olivat edellytyksenä pysyvälle asutukselle. Asutus taas määrittäi tarpeen teiden kehitykselle alueella.

Näihin elinehtoihin vaikuttava ilmaston suotuisuus on vaihdellut Suomessa lähivuosisatoinkin, kuten 1600-luvulta aina 1800-luvulle sijoittunut kylmempi kausi osoittaa.<sup>61</sup> Maankohoamisen johdosta myös suotuisat asuinpaikat ovat siirtyneet vuosisatojen aikoina, satama- ja kauppapaikkojen seurattessa rantaviivaa.

Paikallisemmalla tasolla yksittäisen tien linjaukseen ovat vaikuttaneet oleellisesti monet nykyään hallittavat tekijät kuten luonnonesteet ja maaperä. Vesistöt ja jyrkänteet ovat voineet olla täysin ylitsepääsemättömiä esteitä, jotka on kierretty mieluummin suotuisampia kulkureittejä pitkin. Lisäksi tietä oli hankalaa rakentaa geologisesti epäsuotuisille alueille, koska työhön käytetty kiviaines louhittiin yleensä tien välittömästä läheisyydestä. Myös maaperän routivuus vaikutti tien huoltotöiden määrään, joten tiet vakiintuivat luonnostaan suotuisimmille maaperille, kuten harjujen päälle.<sup>62</sup>

#### **Talvitiet**

Talonpoikien rakentamat maantiet seurailivat yleensä suotuisimpia maanpohjia ja kunnoltaan ne olivat usein kuoppaisia ja mutkaisia. Talvella lumi ja jää muodostivatkin huomattavasti tasaisempia ja suurempia reittejä, joita pitkin pääsi nopeammin sekä kevyemmällä vaivalla. Kuljetukseen käytettävät tiet vain paranivat, mitä tiheämmin niitä ajettiin, eikä reellä kuljettaessa ollut vaaraa kesällä usein tapahtuvista pyörärikoista. Talonpojilla oli myös eniten aikaa talvella, joten ongelmia muodostivat lähinnä vain lumipyryt ja talven lyhyys, joka vaihteli etelän 3-4 kuukaudesta pohjoisen jopa yli puoleen vuoteen. Jäällä kulkeminen oli tosin ajoittain vaarallista ja lumipyryn jälkeen paksu tien peittävä lumi lähes pysäytti kulun hetkeksi.

Myöhemmin kulkuvälineiden ja maanteiden parantuessa talvitiet menettivät vähitellen merkitystään. Suuri Rantatie on jo keskiajalla ollut verrattain hyvässä kunnossa ja käytössä ympäri vuoden, mutta paikallisempien kulkureittien linjaukset vaihtelivat suuresti eri vuodenaikoina. Talviteitä on myös merkitty vanhoihin karttoihin ja esimerkiksi Kuninkaan kartastosta on useita vesistöjen kautta linjattuja talvireittejä. Myös Tuusulanjärven talviteistä on jäänyt merkintöjä paikallisiin kärjäkirjoihin sekä karttahahmotelmiin. Näiden tarkempaa tutkimista hankaloittaa luonnollisesti talviteiden jättämien jälkien ja rakenteiden puute.

#### **Kestikievarit**

Koska matkustaminen oli hidasta, joutui kulkija yleensä turvautumaan kestikievareiden palveluihin lyhyehköilläkin matkoilla. Maantie olikin maantie vasta kun kyyti- ja majoituspalveluiden verkko oli järjestetty. Palvelut olivat tosin melko kalliita, joten tavallinen rahvas yöpyi usein myös muissa tienvarren taloissa, ja vain säätyläisillä oli enemmän varaa käyttää kyyti- ja majoituspalveluita.

1500-luvun lopulta alkaen virallisesti nimitetty majatalonpitäjä vastasi yleensä majoituksesta, ruoasta sekä piti huolta että kievari täytti kyytivelvollisuutensa. Verkosto oli silti puutteellinen, varsinkin hiljaisemmilla tieosuuksilla, joilla matkustajat joutuivat toisinaan yöpymään taivasalla. Näistä palveluista määrättiin 1550-luvulla uusitussa laissa, joka velvoitti linnan- ja kartanonvoudit huolehtimaan yleisten teiden varrelle krouvin joka pitäjään. Voutien perustamien majatalojen lisäksi oli myös ainakin saman verran omavaltaisesti toimineita. Näiden palvelut oli tarkoitettu matkustavaisille ja niitä tarjottiin todennäköisesti maksua vastaan, säätyyn katsomatta. 1550-luvulta tunnetaan ainakin 430 krouvia, mikä tarkoittaa 3-4 pitäjää kohden.

Kestikievarijärjestelmää vaivasi pitkään säätyläisten vaatimat vapaakyydit, minkä johdosta majataloilla ei usein ollut resursseja palvella kaikkia. Kievarilaitos löysikin useiden säädöksen myötä toimivan muotonsa vasta 1600-luvun puolessa välissä. Kievareita määrättiin perustettavaksi kahden peninkulman välein ja palveluita ryhdyttiin tarjoamaan kaikille vain maksua vastaan, samalla kun talonpoikien kyytivelvollisuutta kevennettiin kerättyjen verojen avulla. Kievarille säädettiin korkeat palvelutasovaatimukset, niiden tuli varata erilliset huoneet eri säädyille, kyytihevokset varusteineen sekä muonituspalveluita, mistä korvaukseksi ne saivat verovapauksia sekä erillisoikeuksia – kuten yksinoikeuden oluen myyntiin alueella. Laitos säilyi

<sup>61</sup> Mauranen, 1999, s.22-23

<sup>62</sup> Suomen tieyhdistys, 1974, s.9

melko muuttumattomana 1600-luvulta aina 1900-luvulle saakka. Lopullisesti se lakkautettiin vasta vuonna 1955, nykyaikaisempien palveluiden ajaessa kievarilaitoksen ohitse.<sup>63</sup>

Suomessa on yhä jäljellä lukuisia entisiä kievaritiloja, jotka tosin ovat muuttuneet jo suuresti toiminnan loputtua. Tenholan Olsbölen ja Karjaan Nybyn komeat empiretyyliset kievarit ovat hyvin säilyneitä esimerkkejä alueen hienoimmista kievarista, joita varakkaat suurtilalliset pystyttivät 1830-luvulla nimenomaan kievarikäyttöön.<sup>64</sup>



Tuusulassa sijaitsevalla Gästgifvarsin tilalla toimi majatalo ja kievari. Usean rakennuksen kokonaisuudesta on enää varmuudella jäljellä kaksikerroksinen aittarakennus.  
kuva: Anne Vähätalo

### Postilaitos

Ruotsin valtakuntaan perustettiin 1600-luvulla postilaitos palvelemaan laajenevan valtakunnan kasvavia tarpeita. Koko valtakunnan hallintoa uudistettiin, mikä vaati säännöllisempää viestintää valtakunnan sisällä sekä naapurivaltioiden välillä.

Vuonna 1636 muotoutunut laitos palveli vain valtion tarpeita ja yksityishenkilöt joutuivat yhä toimittamaan kirjeensä kauppiaiden ja muiden matkaajien avulla. Postin tehtäviin kuului myös tiedonhankinta toiminta-alueillaan, mistä raportoitin viikoittain pääkaupunkiin, Tukholmaan. Nämä uutiset muodostivat valtion postimestarin kokoaman uutislehden ”Ordinari Post Tijenderin”, joka alkoi ilmestyä säännöllisesti viikoittain vuonna 1645.

Suomessa postilaitoksen synty vaikutti oleellisesti maanteiden kehitykseen ja syntyyn, vaikka posti kulkikin lähinnä alueemme lävitse. Postilinja kulki Etelä-Suomen lävitse pitkin Suurta Rantatietä, muita linjoja ei vielä tässä vaiheessa käytännössä ollut. Tukholmasta Turun kautta Helsinkiin ja Viipuriin kulkeva reitti toimitti jonkin verran postia Turkuun ja Viipuriin, mutta pääosa postista

kulki Porkkalan kautta Baltiaan. Yhteys Suomenlahden yli Tallinnaan ja Riikaan oli valtakunnalle tärkeä, sillä osat Viroa ja Latviaa kuuluivat 1600-luvun alussa Ruotsille.<sup>65</sup>

### Sillat

Vanhat sillat ovat tärkeä lähde teiden ikää määrittäessä ja lisäksi ne kertovat tien sen hetkisestä linjauksesta sekä merkityksestä yhteiskunnalle. Suurimpien siltojen rakentaminen oli suuri ponnistus yhteisöille, mistä syystä ne rakennettiin ja ylläpidettiin usein useamman pitäjän yhteistyönä. Esimerkiksi Ahvenkosken sillan ylläpitoon oli velvoitettu Sipoon pitäjän lisäksi kaikki muut Porvoon läänin pitäjät. Nykyisin Suuren Rantatien varrella ollut silta on jo tosin raunioitunut ja korvattu uudemmalla.

Uudellamaalla on ollut kolme Tiehallinnon museokohteeksi arvottamaa siltaa, Sågbron silta Espoonkartanolla, Värnäsinsilta Kirkkonummella sekä Myllysilta Nurmijärvellä. Ne kaikki sijaitsivat historiallisesti merkittävien teiden varsilla. Vuonna 2008 Värnäsinsilta tosin valitettavasti purettiin ja vuonna 2012 Myllysilta poistettiin listalta sen valmistusajalleen epätyypillisen rakenteen takia.

Myös monia muita historiallisia siltoja on purettu Uudellamaalla, minkä johdosta komeimmat esimerkit ovat jääneet täällä historiaan.



Espoonkartanon Sågbron silta Suuren Rantatien varrella.  
kuva: Oula Rahkonen

<sup>63</sup> Mauranen, 1999, s.279-289

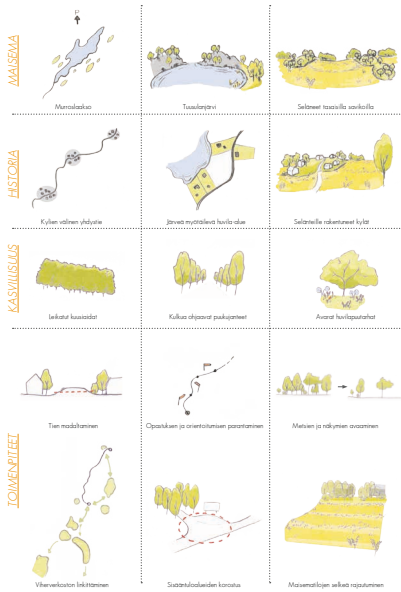
<sup>64</sup> Härö, 1993, s.51

<sup>65</sup> Mauranen, 1999, s.179-184





## Kirkkotien ja Rantatien alueen maiseman, historian ja kasvillisuuden kannalta merkittävät tekijät sekä merkittävimmät toimenpiteet

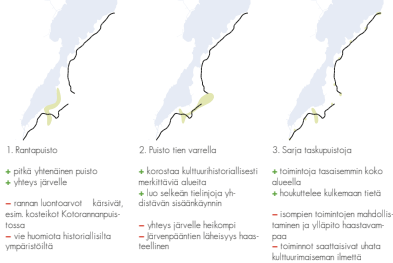


### Kehityskonsepti

Astori ja valkeasavun esittämien tapojen perusteella Rantatien ja Kirkkotien olevien kulttuuri- ja virkistysalueiden suhteellisuudelle ja kehitykselle merkittävä on yhdistää kaksikin kulttuurihistoriallisesti merkittävää alueen ympäristöä, uhoon arvokkaan ympäristön säilymistä. Aiemmalta seikasta riippuen tiivistämisen ja kulttuuriympäristön voimien kasvun voi kuitenkin tehdä Kirkkotien ja Rantatien varasto tulevaisuudessa eristä alustavasti ja toimivamman kokonaisuuden. Tässä kehityskonseptissa lähdetään oletuksesta, jota myös nykyinen yleiskaava tukee, että tiivisyys kasvu kaksipuoleisella tapaa Järvenpään lämpöaluetta, samalla kun uusi ohjauksellinen liikennemäärä Järvenpään varasto. Näin Järvenpään varasto voi tiivistyä ja muodostaa järven pohjoisella kulttuuriympäristöllä selkeän kaupunkimaiseman rajan, säilyttämällä Kirkkotien

ja Rantatien alueen virkistys- ja kulttuuritoimien kautta avoimena ja käytettävänä. Maisemallisesti yhtenäiset Rantatien ja Kirkkotien varastot yhdistetään työntekijöille olevaa virkistysalueeksi. Työntekijäalue on samalla teollisella Rantatien läheisellä Hyytiälän keskustan ja Luoda katu Tuusulanjärven kalliomaasta yhtenäisen osakkaat poikkeava virkistysalue. Tiedon tuottamiseksi yhdistämisen myötä historian kysymyksistä Työntekijäalueen kaksipuoleisella rajalla, sillä kaavan tekemisen pohjoispuolella on nykyisestä Kirkkotiestä kulkua itse astassa Rantatien kanssa osaksi samaa 1000-luvulta periytyvää Tuusulan -Metsän tieä.

Tuusulan uusia erityyppisiä konseptiomaisia, ideat jätettiin paikkoihin ja kohteisiin.



- Parhaisten piirteiden yhdistäminen
- kulttuuriympäristön** rakennetun kevyesti luontoarvot huomioon ottaen
  - kulttuurihistorian korostus**, toimintojen parantaminen Rantatien ja Kirkkotien varasto
  - Uusia toimintoja ei hajutella, vaan **tuetaan** jo alueella olevia lukuisia yksityisiä **toimintoja**

Tiivistämisen säilyttäminen ja toiminta

Tien ja toimintojen yhdistäminen historiallisella tiellä

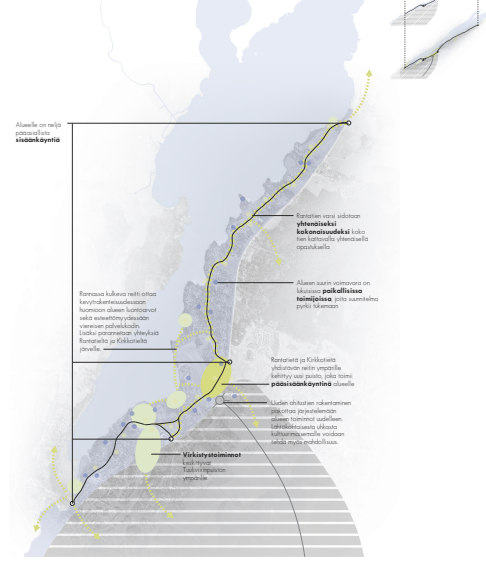


Yhtenäisillä säilyneillä kulttuurihistoriallisesti merkittävillä teoksilla yhdistetään kehityksellä erityisesti haastavasti säilyneisiin osiin. Samalla niiden varrella olevista kulttuuri- ja virkistysalueista tehdään paremmin suojattavia.

Virkistysalueet keskittyvät yhä Tuusulanvarasto, mutta myös laajenevat katu Rantatien. Tiedon väliseen muodostu selkeä kokonaisuus pyyhdyksillä.

Alue jatketaan selkeästi luonteen kaksipuoleisena kantoalustana maaseutualueeseen, Hyytiälän keskustan ympärillä kasvavan tiiviseen kunnalliseen sekä avoimien Tuusulanjärven ranta-alueen kulttuurimaiseman.

### Aluekonsepti



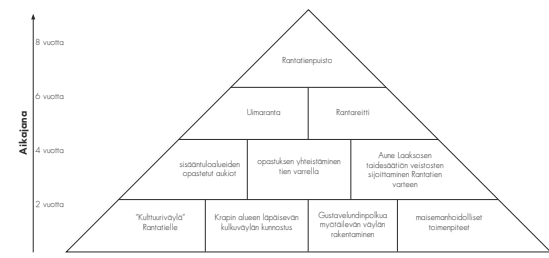
**Konsepti** alustaa alueen olevien toimintojen ja toimintojen selkeää kokonaisuutta; muunnattua luonteenvarastoja, jotka arvokasta kulttuurimaisemaa. Alueesta muodostuu onnellinen ja erikoistunut osa Hyytiälää.

### Suunnitelman vaikutus ympäristöön

Teema	Uudistus	toimenpiteiden toteutus	toimenpiteiden vaikutus arvioinnassa
<b>Yhteys</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiivistäminen ja yhteys</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Käytännön toteutus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiivistäminen ja yhteys</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Käytännön toteutus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>
<b>Luonteenvarasto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Luonteenvarasto</li> <li>Luonteenvarasto</li> <li>Luonteenvarasto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Luonteenvarasto</li> <li>Luonteenvarasto</li> <li>Luonteenvarasto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Luonteenvarasto</li> <li>Luonteenvarasto</li> <li>Luonteenvarasto</li> </ul>
<b>Yhteys</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>
<b>Yhteys</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>
<b>Yhteys</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> <li>Yhteys järvelle</li> </ul>

Kehityksellä alueen kulttuurihistoriallisin arvot vaikuttavat merkittävästi, suunnitelma ei vain säilytä nykyisiä arvoja vaan pyrkii aktiivisesti parantamaan ja toimittamaan niitä. Tämä antaa ympäristön säilymiselle paremmat mahdollisuudet myös jatkossa.

### Suunnitelman vaiheittainen toteutus



Suunnitelma voidaan toteuttaa vaiheissa, parantamalla ensin kevyin ja kustannuslaskun osin suunnitelmia, jotka voidaan toteuttaa jopa seuravana kesänä. Suurimmat investoinnit osittain uudet puut toteutetaan myöhemmin Hyytiälän laajentamisen ja ohjauksen rakentamisen yhteydessä.

Digimäntä - Portti Rantatien Oulu Rakennus Aulis Työryhmä Maisema- ja kulttuurin kehittäminen 2015



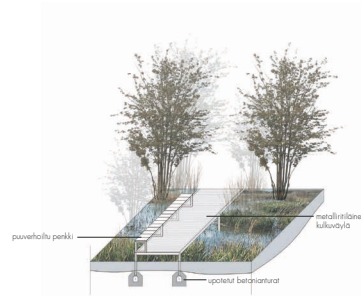


Ohitteen suostuajaksi valittiin Rantatien puolesta. Puusteluun on otettu huomioon kirkkotien ja Rantatien gallerioiden ajankäyttöä ja kulkusuunnitelmia.

**Rantareitti**



Gustavelin uudesta ulkomaisesta Rantareitistä (Rantareitti) kulkua rantatien alueella maasto korotettiin metallirakenteisella esatehtävällä kulkusuunnitelmien mukaisesti. Käytön rakenne soveltuu kasvillisuuden leviämiseen myös ympäristössä. Esitehtävien arvioitu myös viereisen Tuuskolan palvelukeskuksen asukkaat pääsevät kunnon kaskelle.



**Kulttuuriväylä**



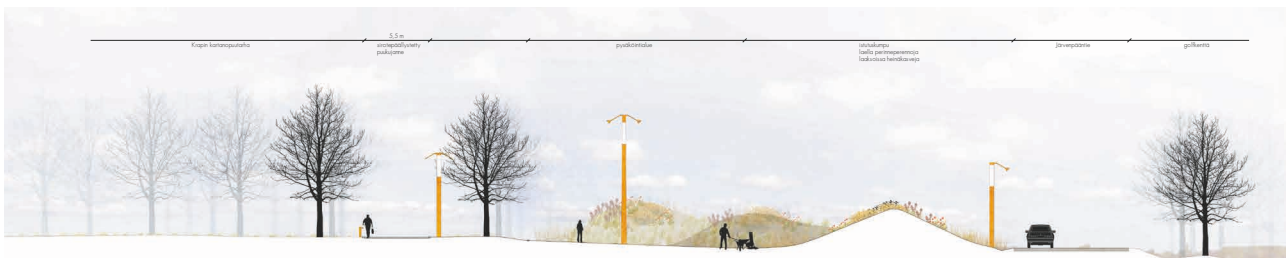
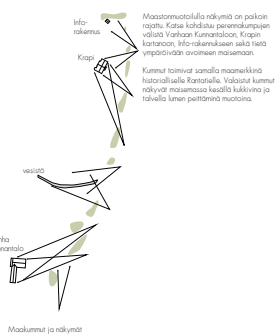
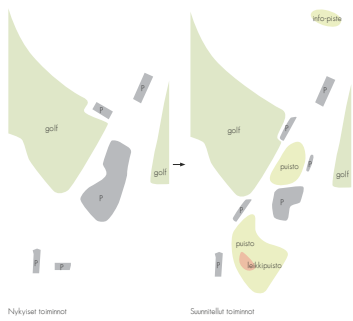
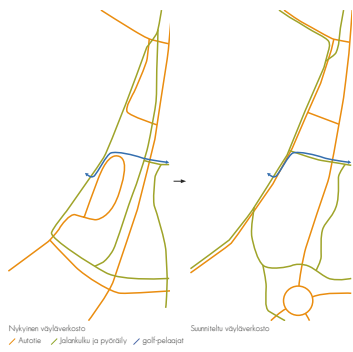
Maalattu Kulttuuriväylä esittää vanhan Tuuskolan -Mantolan tien linjan. Väylä toimii myös opasteena, johon on maalattu merkittävimpien kulttuurikohdeiden nimi ja rakennusvuosi.



1,5m leveyttä helpottaa jalkaväylän tien varrella ja kiertää sen kulttuurikohdeita. Käytännössä vasemmalla puolella on ajokäytävä, jolloin vaarantilat/tilanteissa oikealla puolella kulkeminen tilanteissa kunnossa kukaan kukaan on vapaa. Näin jalkaväylän ei tarvitse vastata kapealle ja jyrkälle pinta-alueelle.

Ohitteen - Portti Rantatielle  
 Oula Rakkonen  
 Antti Tiainen  
 Maaympäristöministeriön koulutusohjelma  
 2015

# Portti Rantatielle - Kirkkotien ja Rantatien arvottaminen ja viherverkoston kehityssuunnitelma



Leikkous B-B 1:200

Diagnoosi - Portti Rantatielle  
Oula Rakkonen  
Anni Viikari  
Maastormuutoksen luokkakuva  
2015





## Käsitteistö

Lähde: Rakennusperintö (2014) ellei toisin mainittu

### Arvo ja merkittävyys

Rakennetun kulttuuriympäristön ja kulttuurimaisemien arvoa määriteltäessä puhutaan mm. historiallisista, rakennushistoriallisista, arkkitehtonisista, rakennusteknisistä, taiteellisista ja maisemallisista arvoista. Kohteen arvon määrittämisessä (arkikielessä myös arvottaminen) käytetään vakiintuneita kriteerejä. Alueiden ja kohteiden hoito ja suojele perustuu tunnistettuihin arvoihin ja niiden valtakunnalliseen, maakunnalliseen tai paikalliseen merkittävyyteen.

### Ekosysteemipalvelut

Hyötyjä, joita ihmiset saavat luonnosta. Jaetaan tuotantopalveluihin, kulttuuripalveluihin, säätelviin palveluihin sekä ylläpitäviin palveluihin. (Millennium Ecosystem Assessment 2005)

### Kaupunkikuva, taajamakuva

Rakennetun ympäristön ja kaupunki- tai taajamatilan visuaalisesti hahmotettava ilmiasu.

### Kulttuurimaisema

Nykyinen kulttuurimaisema on ollut aikaisemmin tuotantomaisemaa, ihmisen perustoimintoja – kuten ruoantuotantoa – palvelevaa ympäristöä. Näin esteettiset arvot ovat lähtökohtaisesti olleet toissijaisia ja nykyiselläänkin ne ovat myös vahvasti kulttuurisidonnaisia. Tosin vanhempi agraarimaisema on yleensä kehittynyt hyvämultaisille ja ilmastollisesti suojaisille paikoille, mikä tekee niistä kasvustollisesti monilajisempia ja rehevämpiä, verrattuna myöhempiin teollisuusvetoisiin ympäristöihin.

Tiestö Uudenmaan kulttuurimaisemassa on valtaosin maaston muotoja seurailevaa, pienipiirteistä, jonka varrella lehtipuukujat, kivi- puu- ja pensasaidat sekä peltoaukeat ovat tyypillisimpiä merkkejä kulttuurista. Myös useat maatilojen talouspihat, vanhat kirkot, hautausmaat ja ruukkiyhdykunnat ovat vanhojen teiden varsilla.

Tielinjojen muutoksilla on merkittävä osuus kulttuurimaiseman säilyvyyteen. Uudet linjaukset usein joko tuhoavat tai näivettävät vanhan ympäristön, toiminnan tarpeellisuuden kadotessa. Näin ollen parhaimmat säilyneet kulttuurimaisemat ovatkin pysyneet sopivassa balanssissa jäädessään hieman sivulle uusista

rakentamisen keskittymistä, mutta pysyneet silti osana yhdyskuntarakennetta.<sup>66</sup>

### Kulttuuriperintö

Kulttuuriperintö on ihmisen toiminnan vaikutuksesta syntynyttä henkistä ja aineellista perintöä. Aineellinen kulttuuriperintö voi olla joko irtainta (esim. kirjat ja esineet) tai kiinteää (ks. esim. rakennusperintö).

### Kulttuuriympäristö

Kulttuuriympäristö on yleiskäsite. Sillä tarkoitetaan ympäristöä, jonka ominaispiirteet ilmentävät kulttuurin vaiheita sekä ihmisen ja luonnon vuorovaikutusta. Kulttuuriympäristöön liittyy myös ihmisen suhde ympäristöönsä ennen ja nyt; sille annetut merkitykset, tulkinnat ja sen erilaiset nimeämiset. Tarkemmin kulttuuriympäristöä voidaan kuvata käsitteillä kulttuurimaisema ja rakennettu kulttuuriympäristö. Kulttuuriympäristöön kuuluvat myös muinaisjännökset ja perinnebiotoopit

### Historiallinen kerroksisuus

Alueen tai kohteen ominaispiirre, kun alueella tai kohteessa on näkyvissä / koettavissa eri aikakausien rakenteita, materiaaleja, tyylipiirteitä, tms., jotka ilmentävät rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.

### Maakunnallisesti merkittävä maisema

Asiantuntijaviranomaisten määrittelemä maakunnallista ominaisluonnetta ja maakunnallisia erityispiirteitä ilmentävä maisema.

### Maamerkki

Luonnonelementti tai ihmisen toiminnan tulos, joka erottuu muusta ympäristöstä joko sijaintinsa (vrt. maisemarakenne), visuaalisen hahmotettavuuden/ ominaisuuden (vrt. maisemakuva) tai siihen liitetyn merkityksen vuoksi. Tyypillisiä maamerkkejä ovat kalliot, kirkot ja muut korkeat rakennukset.

### Maisema

Muodostuu elollisista ja elottomista tekijöistä sekä ihmisen tuottamasta vaikutuksesta, jotka ovat ns. maiseman perustekijöitä, niiden keskinäisestä vuorovaikutuksesta sekä maiseman visuaalisesti hahmotettavasta ilmiasusta, maisemakuvasta. Eurooppalaisen maisemayleissopimuksen mukaan maisema tarkoittaa aluetta sellaisena kuin ihmiset sen mieltävät ja jonka ominaisuudet johtuvat luonnon ja/ tai ihmisen toiminnasta ja vuorovaikutuksesta.

<sup>66</sup> Keramaa, 1994, s.7

### **Maisemarakenne**

Muodostuu maiseman perustekijöiden keskinäisestä suhteesta ja vaihtelusta, jossa maiseman solmukohdat ja maamerkit jäsentävät maisemaa.

### **Maisematie**

Maisematieillä tarkoitetaan maisemallisesti kaunista tietä, mutta sen määrittely on viime kädessä subjektiivinen. Monissa Euroopan maissa maisemareitit on määritelty ja merkitty karttoihin. Vaikka maisemalliset ominaisuudet ovat matkailuteillä tärkeä vetovoimatekijä, se ei ole riittävä peruste matkailutien statuksen saavuttamiseksi.<sup>67</sup>

### **Maisematila**

Tila, jonka muodostavat maiseman perustekijät ja niiden keskinäiset suhteet. Maisematilat voivat olla selkeästi rajoittuvia tilakokonaisuuksia tai laajoja rajautumattomia avoimia alueita. Maisematilat voivat muodostaa tilasarjoja.

### **Matkailutie**

Tie, jolla on sen yleiseen liikenteelliseen merkitykseen nähden poikkeuksellisen runsaasti matkailijoiden kannalta merkittäviä kohteita, ja tämän lisäksi sillä on erityinen matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä ja alueen kilpailukykyä tukeva merkitys.<sup>68</sup>

Vuonna 2014 Suomessa on kymmenen Tiehallinnon hyväksymää, toiminnassa olevaa matkailutietä.

### **Museotie**

Uudellamaalla on kaksi museotietä, Fagervikintie ja Tuusulan Rantatie. Niitä suojelee muinaismuistolaki, rakennussuojelulaki sekä laki yleisistä teistä. Museoteiksi on valikoitu tieliikennehistoriallisesti arvokkaimmat ja edustavimmat osat. Uudellamaalla valikoituneet kaksi museotietä ovat osia pidemmistä tielinjauksista ja ovat säilyneet poikkeuksellisen hyvin, jäädessään toissijaisiksi teiksi kanta- ja valtatieverkoston kehittyessä, mutta ovat kulttuurihistoriallisen arvonsa johdosta silti onnistuneet säilyttämään funktionsa. Fagervikintie on osa Suurta Rantatietä ja Tuusulan Rantatie osa Itä-Hämeestä Helsinkiin kulkevaa läpikulkutietä.<sup>69</sup>

### **Perinnemaisema**

Perinteisten elinkeinojen ja maankäyttötapojen muovaama alue, jonka historialliset piirteet ovat säilyneet. Perinnemaisemia ovat esimerkiksi niityt ja hakamaat ja niiden käyttöön liittyvät rakenteet ja rakennelmat. Kulttuuri- ja perinnemaisema -käsitteet ovat osin päällekkäiset, perinnemaisema on usein

melko pienialainen ja osa laajaa kulttuurimaisemaa. Perinnebiotoopeiksi nimitetään pääosin niitty- ja laiduntalouden monilajisia luontotyyppejä esim. kuivat ja kosteat niityt, hakamaat ja metsälaitumet.

### **Rakennettu kulttuuriympäristö, rakennusperintö**

Käsite viittaa sekä konkreettisesti rakennettuun ympäristöön että maankäytön ja rakentamisen historiaan ja tapaan, jolla se on syntynyt. Rakennettu kulttuuriympäristö muodostuu yhdyskuntarakenteesta, rakennuksista sisä- ja ulkotiloineen, pihosta, puistoista sekä erilaisista rakenteista (kuten esim. kadut tai kanavat). Rakennusperintö on pääsääntöisesti synonyymi rakennetulle kulttuuriympäristölle, joskus käsitettä käytetään tarkoittaen erityisesti vanhoja rakennuksia.

### **Reunavyöhyke**

Rajaa maisematilaa. Esimerkiksi peltoa rajaavat puut ja muu kasvillisuus muodostavat maisematilan reunavyöhykkeen.

### **Selvitys**

Alueen tai kohteen historian, ominaisuuksien, toiminnan tai fyysisten piirteiden muutosten kuvaamista ja selvittämistä mm. maastokäynteihin ja arkistolähteisiin perustuen. Selvitys sisältää yleensä johtopäätöksiä ja yhteenvedoja alueiden tai kohteiden arvosta (esim. maisemaselvitys, rakennushistoriallinen selvitys, kaavojen edellyttämät selvitykset).

<sup>67</sup> Tiehallinto, 2004

<sup>68</sup> Tiehallinto, 2004

<sup>69</sup> Liimaitainen, 2007, s.5, 9,32

## Lähteet:

### Kirjallisuus:

- Ashworth, G.J. (1991) *Heritage planning: Conservation as the management of urban change*, Geo Press, Groningen
- Hall, Melanie (2011) *Heritage, Culture and Identity : Towards World Heritage : International Origins of the Preservation Movement, 1870-1930*, Ashgate Publishing Limited, Surrey
- Hiltunen, Petri (1988) *Tuusulan rantatie Ruotsin vallan aikana*, Painovalmiste, Helsinki
- Härö, Mikko (1993) *Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi*, Ekenäs Tryckeri Ab, Tammisaari
- Koolhaas, Rem; Otero-Pailos, Jorge (2014) *Preservation is Overtaking Us*, GSAPP Books, New York
- Kuusisto, Elin; Rinkinen, Kristiina (2012) *Missä maat on mainioimmat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt*, Hansaprint Oy, Helsinki
- Mauranen, Tapani (1999) *Maata, jäätä, kulkijoita - Tie, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, Oy Edita Ab, Helsinki
- Rosenberg, Antti; Selin, Rauno (1995) *Suur-Tuusulan Historia III 1809-1924*, Tuusulan kunta
- Riionheimo, Anna (2011) *Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan*, Hansaprint Oy, Helsinki
- Sarkamo, Jaakko (1983) *Suur-Tuusulan Historia I Tuusula-Kerava-Järvenpää - Esihistoriallisesta ajasta seurakunnan perustamiseen 1643*, Tuusulan kunta
- Suomen tieyhdistys (1974) *Suomen teiden historia I*, Esan kirjapaino Oy, Lahti
- Suomen tieyhdistys (1977) *Suomen teiden historia II*, Esan kirjapaino Oy, Lahti
- Topelius, Zacharias (1982) *Maamme kirja - Paavo Cajanderin suomennoksen pohjalta*, Werner Söderström, Porvoo

### Selvityksiä ja raportteja:

- Aarrevaara, Eeva; Vuorinen Tapani (1994) *Uudenmaan yleisten teiden ympäristön tila. Tiemaisema*, Kajoprint Oy, Vantaa
- Beatley, Timothy (2012) *Green Cities of Europe: global lessons on green urbanism*, Island Press, Washington
- Bowitz, Einar; Ibenholt, Karin (2009) *Economic impacts of cultural heritage - Research and perspectives*, Journal of Cultural Heritage
- Clark, Jo et al. (2004) *Using Historic Landscape Characterisation*, English Heritage & Lancashire County Council
- Eagle Tuulivoima Oy (2010) *Tuulitutkimus Lammaskallio*
- Hakkarainen, Mika (1990) *Suuri Rantatie eli Kuninkaantie Turusta Viipuriin*, Tiemuseo, Helsinki
- Helminen, Sirkka-Liisa; Jokinen, Kirsi (2009) *Tuusulan kaava-alueiden liito-oravaselvitys 2009*, Ympäristötutkimus Yrjölä Oy
- Joensuu et al. (2010) *Uudenmaan vesienhoidon toimenpideohjelma*, Helsinki, Uudenmaan ELY-keskus
- Kersalo J.; Pirinen, P. (2009) *Suomen maakuntien ilmasto*, Helsinki, Ilmatieteen laitos
- Kyheröinen, Eeva-Maria et al. (2006) *Luonto- ja maisemaselvitys Tuusulan Tuomalansuon alueelta*, Ympäristötutkimus Yrjölä Oy
- Keski-Uudenmaan vesienhuollon liikelaitoskuntayhtymä, *Tuusulanjärvi -esite*
- Kettunen et al., (2012) *Socio-economic importance of ecosystem in the Nordic Countries*, Nordic Council of Ministers, Kööpenhamina
- Lambrick, George et al. (2013) *Historic Landscape Characterisation in Ireland: Best Practise Guidance*, Heritage Council, Dublin
- Liimatainen, Kirsi (2007) *Tiehallinnon museotiet ja -sillat*, Edita Prima Oy, Helsinki
- Mikkola, Marja (2000) *Tuusulan rantatien maiseman hoito*, Painojussit Oy, Kerava
- Nypan, Terje (2003) *Cultural Heritage Monuments and Historic buildings as value generators in a post-industrial economy. With emphasis on exploring the role of the sector as economic driver.*, Directorate for Cultural Heritage, Norway
- Öittinen, Marja (2002) *Kulttuuriympäristö ympäristövaikutusten arvioinnissa*, Pohjoismaiden ministerineuvosto, Århus
- Ratamäki, Outi (2013) *Ekosysteemipalvelu-käsite paikallisessa kontekstissa - tapaustutkimus petoturismista Lieksassa*, Suomen ympäristökeskus & Itä-Suomen yliopisto
- Riksantikvaren (2010) *A Handbook about DIVE - Urban Heritage Analysis*, Oslo
- Simmie, James (2012) *Learning City Regions: Theory and Practice in Private and Public Sector Spatial Planning*, Routledge, Lontoo
- Suhonen, V.-P. (2007) *Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007*, Museovirasto/RHO



Tielaitos, kehittämiskeskus (1996) **Yleisten teiden ympäristön tila - maisema**, Tielaitos, Helsinki  
Tuusulan kunta (2014) **Yleiskaava 2040** (luonnos 14.5.2014), Tuusula  
**Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista**, ajantasaisistettu versio (sisältää vuoden 2000 päätöksen ja sen tarkistuksen vuodelta 2008)  
Vähätalo, Anne (2014) **Kulttuurimaisema ja rakennuskanta -luonnos**, Tuusula, luonnos (ladattu 6.12.2014)  
Väre, Seija; Krisp, Jukka (2005) **Ekologinen verkosto ja kaupunkien maankäytön suunnittelu**, Edita Prima Oy, Helsinki  
Yli-Jama, Laura (1995) **Tien sovittaminen maisemaan**, Tielaitos, Helsinki  
Yrjölä, Rauno et al. (2003) **Tuusulanjärven länsirannan käytön ja hoidon periaatteet**, Uudenmaan ympäristökeskus

#### **Karttalähteet:**

Alanen, Timo; Kepsu, Saulo (1989) **Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805**, Suomalaisen kirjallisuuden seura, Tampere  
Senaatin kartta 1:21 000 (1898) **Rivi IX, Lehti 30**, Sota-arkisto  
Yleisesikunnan topografikunta (1928) **Topografikartta 1:20 000 , Tuusula, vuoden 1920 mittaus täydennetty 1927**, Maanmittaushallituksen kivipaino, Helsinki





