



Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018







Vantaa
Vanda

VANTAAN KAUPUNKI, KAUPUNKISUUNNITTELU
PETRO PESONEN

Sisältö

1. Johdanto ... 1
   Tehtävä ... 1
   Tausta-aineisto ... 1
   Inventointimenetelmät, aikataulu ja raportointi ... 3
   Arvottamiskriteerit ... 3
2. Vantaan historialliset tiet ... 5
   Vantaan teiden historiaa ja lähteitä ... 5
   Inventoidut tiet ja niiden suojelustatus ... 7
      Suuri Rantatie ... 9
      Suuren Rantatien vanhempi linjaus ... 9
      Helsingin-Tuusulantie (Hämeentie Hämeenlinnasta Vantaanjoen suulle) ... 10
      Vanha Porvoontie ... 11
      Vanha Hämeenkyläntie kohti Helsinkiä ... 12
      Vanha Kaarelantie – Vanha Nurmijärventie ... 12
      Muut Länsi-Vantaan tiet ... 14
      Muut keskisen Vantaan tiet ... 15
      Itä-Vantaan muut tiet ... 16
   Sillat ... 18
   Kilometripylväät ... 19

Lähteet ... 23

Liite: Kohdekuvaukset ... 24->

1. Johdanto

Tehtävä

Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu teetti kaupungin alueen historiallisen tiestön inventoinnin vuonna 2018. Inventoinnin tarkoituksena oli selvittää valmisteilla olevaa Vantaan yleiskaavaa varten 1800-lukua vanhempien teiden kulttuurihistorialliset arvot. Tietoa tarvitaan mm. uusien asuin- ja työalueiden sekä liikenneväylien suunnittelussa. Samaan aikaan tehtiin myös Vantaan arkeologinen inventointi, johon kuuluivat puolestaan muinaismuistolailla suojeltavat historialliset tiekohteet, jotka ovat pääosin varsinaisesta tiekäytöstä pois jääneitä keskiaikaisia teitä. Kattavin yleisesitys 1700-luvun lopun tiestöstä on vuosina 1776-1805 laaditussa Kuninkaankartastossa, josta saatiin nuorempi raja inventoitavalle tiestölle. Näin ollen Vantaan historiallisen tiestön inventoinnissa keskityttiin Kuninkaankartastossa ja vanhemmissa kartoissa esitetyn tiestön inventointiin lukuun ottamatta muinaisjäännöskohteiksi määriteltyjä teitä, jotka on inventoitu arkeologisen inventoinnin yhteydessä. Vanhan tiestön lisäksi inventoinnin tehtävänantoon kuului vanhojen siltojen ja kilometripylväiden inventointi. Muut tiehistoriaan liittyvät kohteet, kuten kievarit ja postitalot jätettiin pois inventoinnista, koska Vantaalla on hiljakkoin tehty vanhojen rakennusten inventointi eli VAARI-projekti.

Työ tehtiin Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelun toimesta ja työn ohjaajina toimivat Mari Siivola ja Laura Muukka. Vantaan rakennusperinnön suojelu kuuluu Vantaan kaupunginmuseolle ja niinpä työn käytännön ohjaus ja Kirsti-tietokannan tutorointi tapahtui museon rakennustutkijoiden Anne Silannon ja Susanna Paavolan ohjauksessa. Yhteistyötä tehtiin myös museon arkeologin Andreas Koiviston kanssa.

Inventointikertomus käsittää 79 eri tiekohdetta, 13 kilometripylvästä ja viisi siltaa eli yhteensä 97 inventointikohdetta.

Tausta-aineisto

Suurin osa Kuninkaankartastossa hahmotelluista teistä oli jo huomioitu rakennusperintökohteina Vantaan kaupunginmuseon toimesta. Inventoinnin valmistelussa käytiin läpi Kuninkaankartaston lisäksi myös muut vanhat kartat, joita Vantaalta on 1600-luvun lopulta lähtien. Myös 1800-1900 -lukujen kartoilta oli löydettävissä hyödyllistä teiden historiaan liittyvää tietoa. Vanhoja, jakotoimituksiin liittyviä karttoja on Kansallisarkistossa, jossa säilytetään Maanmittaushallituksen kartta-arkistoa. Kaikki tärkeimmät Vantaan vanhat kartat on saatavilla digitaalisessa muodossa.[1] Kuninkaankartastosta on painettu kaksikin painosta,[2] mutta Vantaan osalta kartasto on nähtävissä myös digitaalisena ja asemoituna Vantaan kaupungin karttapalvelussa.[3] Teiden myöhempää kehitystä tutkittaessa keskeinen on 1800-luvun lopussa laadittu Senaatin kartasto ja myös tämä kartta on asemoitu Vantaan kaupungin karttapalvelussa. Samasta palvelusta löytyvät myös vuoden 1933 pitäjänkartta, vuosien 1958 ja 1967 peruskartat sekä lukuisat 1950-luvun lopulta lähtien painetut opaskartat ja ortokuvat. Muusta arkistoaineistosta tärkein oli Museoviraston

[1] www. arkisto.fi.
[2] Kepsu, Saulo & Alanen, Timo 1989: Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805. SKS; Harju, Erkki-Sakari & Lappalainen, Jussi T. 2012: Kuninkaan kartasto Etelä-Suomesta 1776-1805. SKS.
[3] www.kartta.vantaa.fi

ylläpitämä muinaisjäännösrekisteri, jossa ovat myös kaikki Vantaan muinaisjäännökset, mukaan lukien muinaisjäännöksiksi arvioidut tiekohteet.[4]

Vantaan tiestöä on inventoitu aiemminkin. Tiemuseon Tapio Salminen inventoi Suuren Rantatien linjauksen vuonna 1991. Inventoinnissa on käyty läpi Suureen Rantatiehen liittyvät tielinjaukset, sillat, rummut, rajamerkit, välimatkapylväät, tienviitat, kestikievarit, postitalot, kirkot ym. Vantaalla inventointiaineistossa on mukana Suuren Rantatien tieosuudet, useita siltoja, rumpuja, Hakkilan kestikievari ja Helsingin pitäjän keskiaikainen kirkko.[5] Inventointi antaa kattavan kuvauksen Suomen merkittävimmän historiallisen tielinjauksen vaiheista ja nykytilasta. Veli-Pekka Suhonen Museovirastosta inventoi Vantaan keskiaikaiset tiet vuonna 2007 Vantaan kaupungin historiatoimikunnan tilauksesta.[6] Tässä inventoinnissa tiestöä on käyty läpi arkeologisen tutkimuspotentiaalin perusteella ja erotettu mahdollisesti jo keskiaikaisiksi ajoittuvat tiet. Samalla inventoinnissa on paljon myös nuoremman tiestön inventoinnissa hyödyllistä tietoa. Vantaan rakennuskulttuuria on inventoitu 1960-luvulta lähtien ja vanhat sillat kuuluvat näiden inventointien piiriin. Vuonna 1981 julkaistu yhteenveto on pohjana myöhemmille rakennusinventoinneille, joita Vantaan kaupunginmuseo on tehnyt.[7] Vantaan kaupunginmuseo on jatkanut rakennusinventointia VAARI-hankkeessa vuodesta 2010 lähtien. Vuonna 2015 on inventoitu myös Vantaan alueella sijaitsevat kilometripylväät. Näistä hankkeista on inventointikohdekortit Vantaan kaupunginmuseon Kirsti-tietokannassa. Rakennusperintöarvoltaan inventoinnissa merkittäväksi todetut kohteet löytyvät myös Vantaan kaupungin karttapalvelusta.[8]

Museovirasto on laatinut ohjeen historiallisten teiden inventointia varten, jonka tavoitteena on selkeyttää ja yhtenäistää historiallisten teiden suojeluun, määrittelyyn, rajaamiseen ja nimeämiseen liittyviä käytäntöjä. Opas on tarkoitettu lähinnä muinaisjäännökseksi määriteltävien teiden tunnistamiseen, mutta siinä on rajapintaa myös rakennusperintökohteisiin, sillä muuksi kulttuuriperintökohteeksi tulkittava tie voi myös olla käytössä oleva keskiajan tai uuden ajan alun maantie.[9] Uudenmaan liiton teettämä selvitys Uudenmaan arvokkaista teistä ja reiteistä on toiminut tärkeänä vertailutyönä Vantaan tiestön inventoinnissa.[10]

Kirjallisuudesta mainittakoon Tapio Salmisen kirjoittama Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika, joka taustoittaa myös teiden historiaa.[11] Muita yleishyödyllisiä liikenneväylien ja erityisesti tiestön kehittymistä valaisevia teoksia ovat mm. Suomen Teiden historia I-II ja Tiemuseon julkaisema artikkelikokoelma Tie yhdistää. Uudempi liikennehistoria on Tapani Maurasen toimittama Maata, jäätä, kulkijoita - Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860.[12] Tuorein Vantaan tiestöä käsittelevä teksti on Jussi Iltasen mainio

[4] www.kyppi.fi
[5] Salminen, Tapio 1992: Suuren Rantatien inventointi 1991. Inventointikertomuksen yhteenvetoraportti. Tiemuseon raportteja 1/1992; Salminen, Tapio 1993: Suuri Rantatie – Stora Strandvägen. Tiemuseon julkaisuja 7.
[6] Suhonen, Veli-Pekka 2007: Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007. Museoviraston arkisto. www.kyppi.fi
[7] Rakennuskulttuuri Vantaalla – inventointi 1981. Kuntasuunitteluviraston julkaisu C24:1981.
[8] kartta.vantaa.fi
[9] Historialliset tiet, ohje 2017. Museovirasto. https://www.museovirasto.fi/uploads/Meista/Julkaisut/historialliset-tiet-ohje-2017.pdf.
[10] Rahkonen, Oula 2014: Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. Uudenmaan liiton julkaisuja E 132 – 2014.
[11] Salminen, Tapio 2013: Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika. Vantaan kaupunki.
[12] Suomen teiden historia I. Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen. Tie- ja vesirakennushallitus 1974; Suomen teiden historia II. Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle. Tie- ja vesirakennushallitus 1977; Tie yhdistää. Tie- ja vesirakennuslaitos 1986; Mauranen, Tapani (toim.) 1999: Maata, jäätä, kulkijoita – Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Edita.

katsaus Suuren Rantatien osuuksiin Vantaalla.[13] Tapio Salmisen Vantaan keskiajan selvityksessä on paljon tietoa keskiaikaisesta tiestöstä ja tienpitoon liittyvistä kysymyksistä.[14] Kirjallisuutta on käytetty hyväksi lähinnä inventoinnin taustoittamisessa.

Inventointimenetelmät, aikataulu ja raportointi

Tieinventoinnin maastotyöt tehtiin 11.9.-21.11.2018 välisenä aikana. Inventoinnissa lähes kaikki kohteet kuljettiin läpi alusta loppuun joko autolla tai kävellen. Kohteista otettiin runsaasti valokuvia, jotka on luetteloitu kohdekuvauksien yhteyteen Vantaan kaupunginmuseon Kirsti-tietokantaan. Kohteista kirjoitettiin paikan päällä muistiinpanot, jotka on sittemmin myös kirjattu Kirsti-tietokantaan. Kuvauksissa on pyritty huomioimaan mahdollisimman paljon arvottamiseen vaikuttavia tekijöitä, kuten tien rakenne, linjaus, ympäristö, tiemaisema, rakennettu ympäristö, päällyste, tien merkittävyys yms. Koska inventointiin kuuluivat myös vanhat siltapaikat, näihin kiinnitettiin erityistä huomiota ja jo inventoinnin suunnitteluvaiheessa paikallistettiin kohdat, joissa on täytynyt olla silta tai vähintäänkin rumpu. Nämä kohdat on mainittu kohdekuvauksessa. Kilometripylväät käytiin myös kuvaamassa ja inventoinnin aikana havaittiin myös neljä aiemmin rekisteröimätöntä kilometripylvästä.

Inventoinnin raportointivaiheessa muistiinpanot on kirjoitettu puhtaaksi ja valokuvat on luetteloitu Kirsti-tietokantaan kunkin kohteen alle. Kohteiden arvottaminen on tehty alla mainittujen kriteerien mukaisesti. Teiden historiallisen kontekstin ymmärtämiseksi jokaisen tiekohteen yhteyteen on liitetty otteita historiallisista kartoista, joihin kyseessä oleva tielinja on merkitty. Jokaisesta kohteesta on myöskin peruskartta- tai kaupunkikarttaote, johon kohteen sijainti on merkitty. Tielinjat on digitoitu mapinfo-tietokantaan, josta ne siirtyvät Vantaan kaupungin karttapalveluun historiallisina rakennuskohteina viivamaisina alueina. Kilometripylväät ja sillat ovat karttapalvelussa pisteinä.

Arvottamiskriteerit

Tiekohteiden arvottamista oli tehty jo aiemmin Vantaan kaupunginmuseon rakennustutkijoiden toimesta, mutta inventoijalle annettiin vapaat kädet luoda oma kriteeristö arvottamiseen noudattaen kuitenkin seuraavaa museon käytössä olevia luokitustunnuksia:

R1 = inventoitu kohde on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä,
R2 = inventoitu kohde on kulttuurihistoriallisesti merkittävä,
V= inventoidun rakennuksen arvot ovat vaatimattomat,
K = inventoidun kohteen arvottaminen on kesken.

Koska inventoinnin tarkoituksena oli nimenomaan helpottaa tulevia kaavoitukseen ja suojeluun liittyviä lausuntoja, luokkaan K ei jätetty yhtään inventoitua kohdetta, vaan kohteiden todettiin joko olevan kulttuurihistoriallisesti merkittäviä tai niiden arvo on vaatimaton. Toisin sanoen kohde on joko suojeltava tai ei-suojeltava. Kohteiden luokittaminen R1- ja R2-kohteisiin ei vaikuta sinänsä suojelutavoitteisiin, mutta R1-kohteiden suojelulla voi katsoa olevan suurempaa merkitystä kuin R2-kohteiden suojelulla.

[13] Iltanen, Jussi 2018: Keskiaikaisesta Kuninkaantiestä matkailureitiksi. Suuren Rantatien reitti ja kadunnimet Vantaalla. Helsingin pitäjä 2019. Vantaa.
[14] Salminen, Tapio 2013: Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika. Vantaan kaupunki.

Lisäksi kohteet luokitellaan arvotustasoltaan paikallisesti arvokkaisiin, maakunnallisesti arvokkaisiin ja valtakunnallisesti arvokkaisiin. Karkeana sääntönä voi Vantaalla pitää sitä, että Suuri Rantatie on valtakunnallisesti arvokas ja muut tielinjaukset pääasiassa paikallisesti arvokkaita. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden teiden selvityksen yhteydessä on katsottu, että useimmat arvokkaat tiet ovat osa laajempia maakunnallisia kulttuuriympäristökokonaisuuksia eikä niitä tarvitse osoittaa maakuntakaavassa erikseen.[15] Vantaalla maakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä on mm. Pitkäjärven alue, Seutula-Vantaanlaakso, Hanabölen kylämaisema ja Sotungin kylämaisema. Näillä alueilla on useita inventoinnin tiekohteita.[16]

Tehty inventointi ja arvottaminen on vain yksi näkemys, ja arvottamista voidaan tarkastella uudestaan tapauskohtaisesti tarpeen mukaan. Inventoinnissa on kuitenkin pyritty siihen, että yksittäisellä tiekohteella ei mahdollisuuksien mukaan olisi erilaisia suojeluarvoja. Joissakin tapauksissa näin kuitenkin voi olla ja näissäkin tapauksissa arvottamista voi tarkastella uudestaan tarvittaessa. Arvotettaessa kohteita Kirsti-tietokannassa, kulttuurihistoriallisesti merkittäville kohteille edellytetään myös perusteita. Tieinventoinnin kyseessä ollessa, perustelut liittyvät tavallisesti alkuperäisyyteen (vanha tielinjaus), edustavuuteen (säilynyt tiemaisema) tai harvinaisuuteen. Arvottamiseen on olemassa myös valmiita malleja, joista erityisesti tiekohteisiin soveltuvia on esitelty Oula Rahkosen Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaita teitä käsittelevässä selvityksessä.[17] Vantaan historiallisen tiestön inventoinnissa ei käytetty valmiita malleja, vaan arvottaminen tehtiin Vantaan aineistokokonaisuuteen pohjautuvalla mallilla.

Tässä inventoinnissa on kiinnitetty huomiota alkuperäiseen tielinjaukseen, tierakenteen mahdolliseen alkuperäisyyteen, tiemaisemaan -ja ympäristöön, tien lähellä olevaan rakennettuun ympäristöön, tien merkittävyyteen ja fragmentoitumiseen. Arvotusta on tarkasteltu myös tasolla valtakunnallisesti merkittävä – paikallisesti merkittävä. Yksinkertaisimmillaan arvottaminen on tehty siten, että mikäli vähintään kaksi kohteen kulttuurihistorialliseen arvoon positiivisesti vaikuttavaa tekijää toteutui, kohde sai luokitustunnuksen R2 lukuun ottamatta valtakunnallisesti merkittävän Suuren Rantatien osuuksia, joissa tunnuksen saamiseen riitti yksikin tekijä eli vähintään säilynyt vanha linjaus. R1-luokitustunnuksen saivat parhaiten alkuperäisen luonteensa säilyttäneet paikallisesti merkittävät tiet sekä kaikki Suuren Rantatien säilyneet osuudet, joissa toteutui vähintään kaksi positiivista arvoa. Mikäli kohteella toteutui vain yksi arvo (vanha linjaus), sille on annettu tunnus V eli kohteen kulttuurihistorialliset arvot ovat vaatimattomat. Arvottamisen kaava on esitetty yksinkertaistettuna oheisessa taulukossa.

	Suuri Rantatie	Muut vanhat tiet
Vanha linjaus, ei muita arvoja	R2	V
Vanha linjaus + toinen positiivinen arvo	R1	R2
Vanha linjaus + useita positiivisia arvoja	R1	R1

Vantaan historiallisten tiekohteiden arvottaminen yksinkertaistettuna.

[15] Rahkonen, Oula 2014: Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. Uudenmaan liiton julkaisuja E 132 – 2014.
[16] Missä maat on mainioimmat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisuja E 114 – 2012. Uudenmaan liitto.
[17] Rahkonen, Oula 2014: Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. Uudenmaan liiton julkaisuja E 132 – 2014.

2. Vantaan historialliset tiet

Vantaan teiden historiaa ja lähteitä

Vanhin suoraan Vantaan tiestöä koskeva asiakirjalähde on vuodelta 1511, jolloin Raaseporin vouti oli kohdannut Viipurin voudin Erik Turessonin lähetin Helsingissä ollessaan matkalla yötä päivää Viipuriin.[18] Lähetin ja voudin käyttämä tie lienee ollut Suuri Rantatie. Viitteitä teiden olemassaolosta saadaan myös vanhoista maakirjoista, joissa kylät on luetteloitu maantieteellisessä järjestyksessä. Jaakko Teitin vuosien 1555-1556 rälssiä vastaan tehdyssä valitusluettelossa mainitaan Uudenmaan halki Turusta Viipuriin kulkenut yleinen tie. Lisäksi tuomiokirjoissa mainitaan siltoja 1500-1600 -luvuilla ja Helsingin pitäjässä tiedetään 1500-luvulla olleen kymmenen virallista tienvarsikrouvia. [19] Keskiaikaa myöhempiä krouveja tai kievareita on ollut Vantaalla ainakin Martinkylän Övre Nybackassa, Hakkilan Malmarsissa, Tikkurilassa ja Kirkonkylässä.[20] Vantaankoskella on vanhojen karttojen perusteella myös ollut kievari 1700-luvulla. Matkalaisten lisäksi teitä käytti postilaitos, mutta nykyisen Vantaan alueella ei 1600-1700 -luvuilla ollut yhtään postitaloa.



Hämeenkylän kartta vuodelta 1691. Suuren Rantatien molemmat linjaukset Pitkäjärven etelä- ja pohjoisrannalla ja niitä yhdistävä porrassilta Pikkujärven ja Pitkäjärven välisessä purolaaksossa. Nykyään Pitkäjärven pohjoisrannalla on Uudenkyläntie, yhdystie on Vanhankyläntie ja etelärannantie on nimeltään Ainontie. Karttalähde: Kansallisarkisto, Maanmittaushallituksen Uudistusarkisto.

[18] FMU 5518. Tietolähde: Suhonen, Veli Pekka 2007: Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi 2007. Museoviraston arkisto. www.kyppi.fi.

[19] Kerkkonen, Gunvor 1963: Helsinge, medeltid. Borgå; Suhonen, Veli Pekka 2007: Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi 2007. Museoviraston arkisto. www.kyppi.fi; Salminen, Tapio 2013: Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika. Vantaan kaupunki, s. 247.

[20] Kestikievarit: Kirkonkylä, Siltamäki – Brobacka, Tikkurila – Hertas: http://www.helsinki.fi/kansalaismuisti/matapupu/suutari/historia/kestkiev.html; Rakennuskulttuuri Vantaalla – inventointi 1981. Vantaan kaupunki.

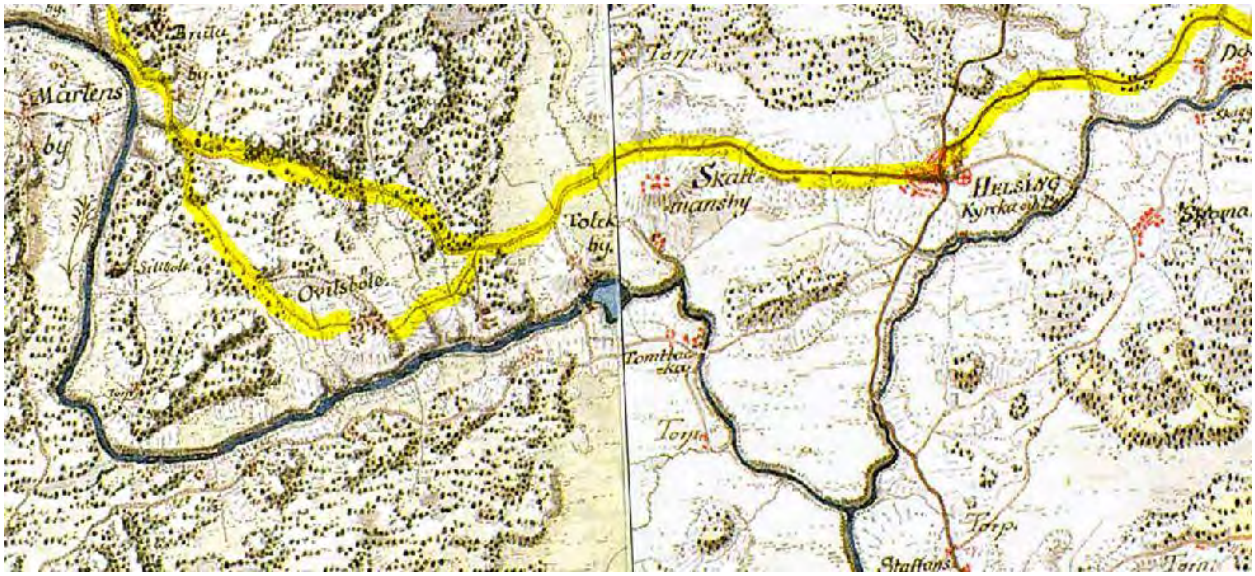
Vantaan keskiaikaisen tiestön inventoinnissa lähtökohtana toimivat 1600-1700 -luvun kartat, vaikka tiestöä alkaa ilmaantua kartoille enemmän vasta 1700-luvun jälkipuoliskona ja 1800-luvun alun isojakokartoille. Isoajakoa edeltävien karttojen rajamerkit, tontit, pellot, niityt, pelto- ja niittykäytävät, pelto- ja niittyaitaukset, sillat ja myllyt antavat kuitenkin viitteen siitä, että sama tiestö on ollut olemassa jo aiemminkin ja voidaan taannehtivasti olettaa, että tiestö saattaa olla peräisin keskiajalta. Keskiaikaisen tiestön inventointiluettelossa on mukana 40 tiekohdetta, jotka on valittu arkeologisen potentiaalin perusteella, ts. ne ovat käytöstä pois jääneitä tieosuuksia, joilla voi olettaa kaivauksissa havaittavan vielä vanhoja tiekerrostumia. Inventoinnissa selvitettiin myös Suuren Rantatien mahdollista 1600-1700 -lukujen vaihdetta edeltävää linjausta, josta tulkittiin olevan jäljellä seuraavat osuudet: 1) Gammelgård-Tavastby (Espoon Vanhakartano-Hämeenkylä), 2) Vinickby-Stobbacka-Brutuby (Viinikkala-Tuupakka-Voutila), 3) Brutuby-Övitsböle-Tolkby (Voutila-Ylästö-Tolkinkylä) ja 4) Dickursby-Fastböle (Tikkurila-Kuninkaala).

Keskiaikaisten teiden ja siltojen synnystä, ylläpidosta ja merkityksestä on kattava kuvaus Tapio Salmisen kirjoittamassa Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika -kirjassa.[21] Varsinaisen maantiestön lisäksi myös talvitiet ovat olleet tärkeitä liikenneväyliä ja niiden sijaintia pystytään jossain määrin myös rekonstruoimaan, tosin mitään rakenteita näistä reiteistä ei oletettavasti maastossa ole jäljellä senkin vuoksi, että reitit kulkivat pitkälti jäätyneitä jokia ja järviä pitkin.

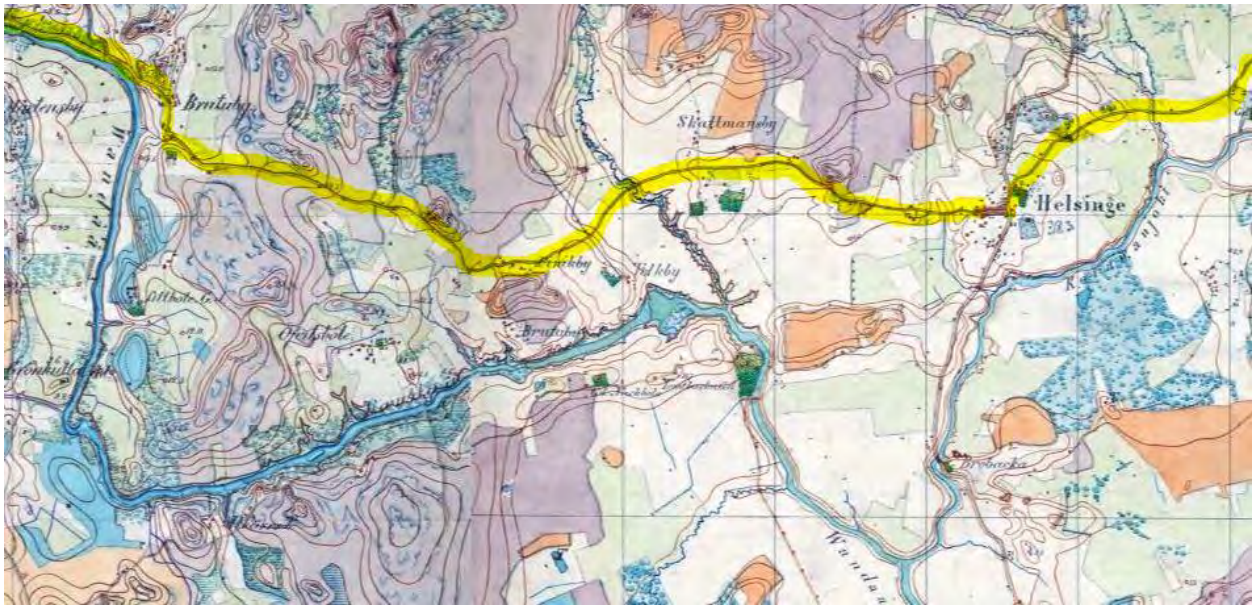
Vanhimmat kyläkartat Vantaalta ovat 1600-1700 -luvun taitteesta (Hämeenkylä 1691 ja 1700, Myllymäki, Martinkylä, Ylästö ja Tolkinkylä 1699, Veromiehenkylä ja Kirkonkylä 1699, Länsisalmi 1708 ja Tikkurila ja Kuninkaala 1708). Näille vanhimmille kartoille Suuri Rantatie on merkitty aina, mutta muita teitä vain satunnaisesti. 1730-luvulta lähtien karttoja on alettu tehdä muistakin kylistä ja 1700-luvun loppua kohden kartoilla on runsaasti teitä, Rantatien lisäksi isojakokartoilla on kylä-, kirkko- ja myllyteitä.[22] Vuosina 1776-1805 laadittu Kuninkaankartasto on suhteellisen kattava esitys 1700-luvun lopun tiestöstä, mutta se on osin ylimalkainen. Kuninkaankartasto on sikäli mielenkiintoinen, että siinä eritasoiset tiet näyttävät esitetyn eri tavalla. Suuri Rantatie on kaikkein vahvimmalla viivalla, samoin Vanha Porvoontie ja Kirkkotie ovat selvästi merkittäviä teitä merkinnän perusteella. Myös Kirkonkylästä kohti Tuusulaa ja Hämeenkylästä kaakkoon kohti Pitäjänmäkeä johtaneet linjaukset ovat olleet tärkeitä. Osa tiereiteistä on merkitty pilkkuviivalla, mikä tarkoittaa ehkä kävelypolkua. Tällainen on mm. Ylästön ja Silvolan torpan välinen tie.

Koska Kuninkaankartaston linjaukset ovat paikoitellen aika suurpiirteisiä, on seuraavasta kattavasta kartastosta, vuoden 1872 paikkeilla laaditusta Senaatin kartastosta, paljon hyötyä vanhojen tielinjausten sijainnin taannehtivassa tulkinnassa. Tällä perusteella esim. voidaan päätellä että Solbackantien keskiosa Seutulassa on tehnyt saman mutkan Seutulan kappelin paikan kautta jo 1700-luvulla, minkä se nykyäänkin tekee vaikka Kuninkaankartastossa tie menee suoraan Seppälästä kohti länttä kiertämättä etelästä kappelin vieressä olevaa kalliota. Tiestön myöhempää historiaa voi seurata Vantaan osalla mm. pitäjänkartalta vuodelta 1933 ja 1950-luvun lopulta lähtien tehdyistä peruskartoista, opaskartoista ja ortoilmakuvista.[23]

[21] Salminen, Tapio 2013: Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika. Vantaan kaupunki.
[22] Vantaata koskevat vanhat kartat ovat Kansallisarkistossa Maanmittaushallituksen kartta-arkistossa. www.arkisto.fi.
[23] Vantaan kartat: www.kartta.vantaa.fi.



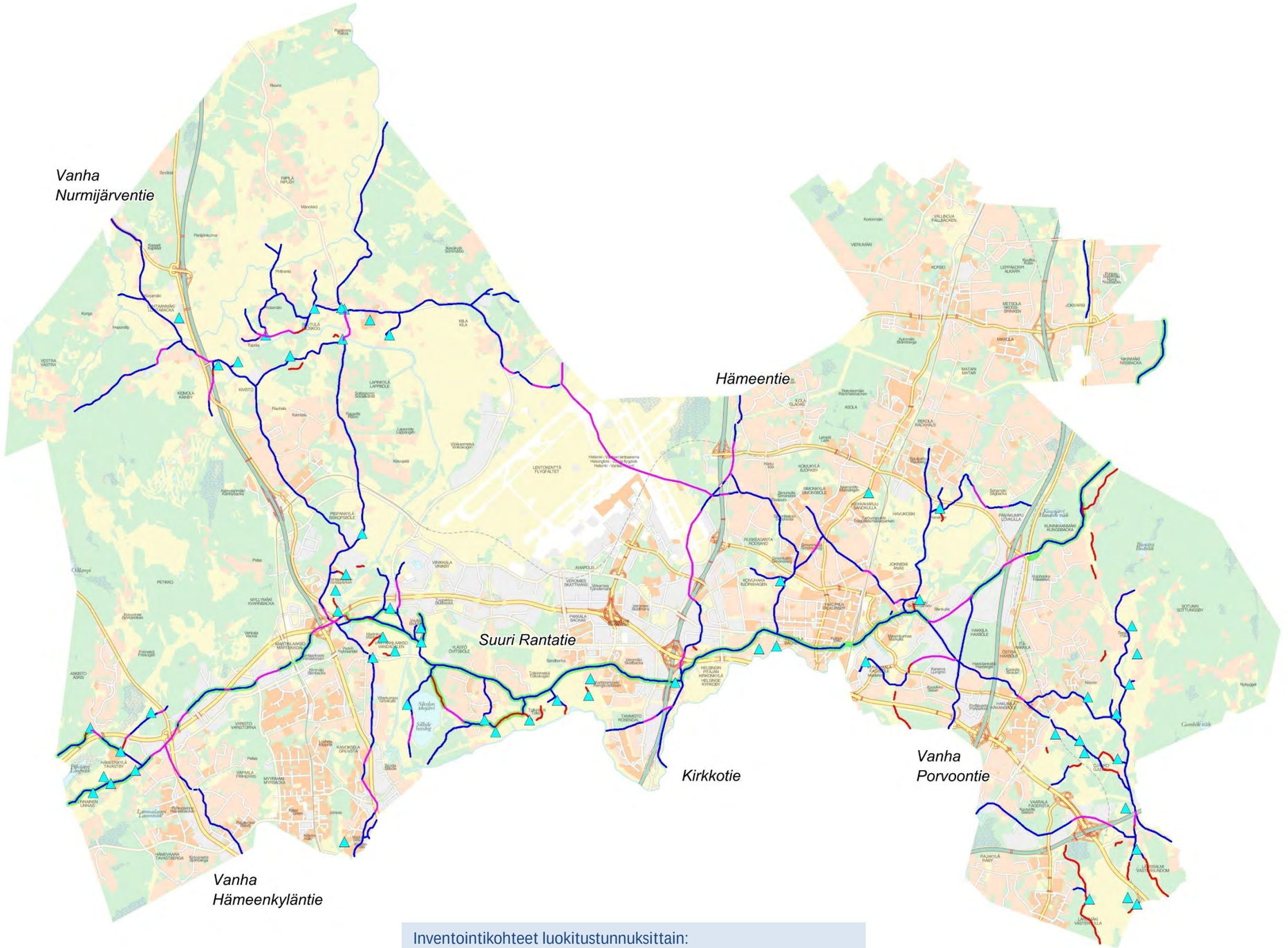
Ote Kuninkaankartastosta 1776-1805. Suuri Rantatie korostettu keltaisella, samoin todennäköinen vanhempi linjaus Ylästön (Övitsböle) kautta. Helsingin pitäjän Kirkonkylästä lähtee Kirkkotie etelään kohti Tapaninkylää ja Helsinkiä ja Hämeentie pohjoiseen kohti Tuusulanjärveä ja Hämeenlinnaa. Muut tiet on merkitty heikommalla viivalla.



Ote Senaatinkartastosta 1800-luvun lopulta. Suuren Rantatien linjaus korostettu keltaisella. Vanhempaa, Ylästön kautta kulkevaa linjausta ei enää erotu kartassa. Kirkonkylältä pohjoiseen ja etelään kulkevat tiet ovat edelleen merkittäviä.

Inventoidut tiet ja niiden suojelustatus

Tähän inventointiin eivät kuuluneet muinaisjäännöksiksi luokitellut käytöstä pois jääneet tieosuudet. Ne on kuitenkin esitetty yleiskartassa, johon on merkitty myös ne tieosuudet, joiden on kaikesta päätellen täytynyt olla olemassa jo 1700-luvulla. Kartassa on siten esitetty yleissilmäys Vantaan 1500-1700 -luvun tiestöstä. Kartta on diakroninen, ts. kuvassa esitetyt tiet eivät ole kaikki olleet yhtä aikaa käytössä vaan siinä on eri-ikäisiä linjauksia.



Inventoinnin tiekohteet ovat sinisellä värillä, Suuri Rantatie korostettu vihreällä taustalla. Vantaan muinaisjäännösrekisterissä olevat tiet ovat punaisella värillä. Violetit kohteet ovat tie-osuuksia, jotka ovat kadonneet ja/tai niitä ei ole inventoitu. Turkoosit kolmiot edustavat Vantaan 1500-1700 -luvun kylätontteja.

Inventointikohteet luokitustunnuksittain:

	R1	R2	V	Yht
Tiet	22	53	4	79
Sillat	4	1		5
Km-pylväät	0	10	3	13
Yht	26	64	7	97

Suuri Rantatie

Vantaan merkittävin historiallinen tie on epäilemättä Suuri Rantatie, jonka linjaus on tässä inventoinnissa jaettu 15 osaan käytännön kaavoitus- ja suojelutyön helpottamiseksi. Linjauksella on säilyneisyyden perusteella erilaisia kulttuurihistoriallisia arvoja. Kymmenen Suuren Rantatien osuutta on kuitenkin arvotettu luokitustunnuksella R1 (Ainontie-Ainonkuja, Kuninkaantie, Kyläraitti-Kirkkotie, Matkatie, Otsikkotie-Isontammentie, Tikkurilantie, Uudenkyläntie, Vanhankyläntie, Vanha Porvoontie, Ylästöntie), loppujen viiden ollessa tunnuksella R2 (Hakkilankaari, Kuriiritie-Kuriirikuja, Monsaksenraitti, Nilsaksenpolku-Nilsaksentie, Tiilipojanpolku-Bölenraitti-Muuripolku). Nämä R2-kohteet ovat sellaisia, joissa linjaus on kyllä alkuperäinen, mutta etenkin tieympäristö on täysin muuttunut viimeisen vuosisadan aikana. Erityisen arvokkaiksi voi luonnehtia Ainontien-Ainonkujan osuutta, jossa varsinkin länsipäässä tie kulkee ikiaikaisessa kylä- ja peltomaisemassa, vanhojen talojen reunustamaa Kyläraittia, metsäisiä Uudenkyläntietä ja Vanhaa Porvoontietä sekä osittain peltomaisemien halki kulkevia Kuninkaantietä ja Ylästöntietä.



Suuri Rantatie Helsingin pitäjän Kirkonkylän Kyläraitilla.

Suuren Rantatien vanhempi linjaus

Suuren Rantatien todennäköisiä vanhoja linjauksia edustavat myös em. Uudenkyläntie ja Vanhankyläntie, joista tosin on vaikea sanoa, onko Pitkäjärven pohjoispuolta kulkenut linjaus välttämättä yhtään vanhempi kuin eteläpuolen linjaus. Molemmat ovat saattaneet olla käytössä yhtä aikaa jo keskiajalla, koska molemmilla puolilla on vanhoja kyliä. Muita Suuren Rantatien vanhoja linjauksia lienevät Viinikkalantien-Hommaksenkujan sekä Voutilantien muodostama reitti, jonka keskiosa Stobbackasta Voutilantien pohjoispäähän on kadonnut. Voutilasta Ylästön kautta Tolkinkylään kulkenut vanha linjaus on edustettuna vielä Itäpellontien-Lehtikumuntien ja Tolkinkyläntien kohteissa. Dickursbyn kylästä on todennäköisesti kulkenut

vanha linjaus Kuninkaalan kautta Honkanummelle. Tästä on jäljellä vielä Vanhan Kuninkaalantien ja Markkulantien linjaus. Suuren Rantatien vanhat linjaukset on luokiteltu joko R1- tai R2 -kohteiksi.



Viinikkalantie, joka erkanee Kuninkaantieltä todennäköisesti osa Suuren Rantatien vanhaa linjausta. Taustalla Viinikkalan (Vinickby) kylätonttia.



Hommaksenkuja Viinikkalan (Vinickby) kylässä vie kohti Stobbackan entistä taloa. Hommaksenkuja on todennäköisesti osa vanhaa Suuren Rantatien linjausta.

Helsingin-Tuusulantie (Hämeentie Hämeenlinnasta Vantaanjoen suulle)

Helsingin pitäjän keskeisin kylä oli 1500-1700 -luvulla Kirkonkylä, jonka kautta Suuri Rantatie kulki ja josta lähtivät tiet etelään kohti 1550-luvulla perustettua Helsingin kaupunkia sekä pohjoiseen maaseudulle kohti Tuusulanjärveä ja siellä olevia kyliä ja edelleen Hämeenlinnaan. Pohjois-eteläsuunnassa kylän halki kulkevan tien nimi on Kirkkotie, joka etelässä ylittää Keravanjoen Siltamäen kivisillan kautta ja vanha tielinjaus jatkuu siitä kohti Tapaninkylää ja edelleen Helsinkiä. Kirkolta pohjoiseen johtava tie alkaa Knapaksenkujana ja on aiemmin jatkunut siitä edelleen Köyhämäentietä pitkin Ruskeasantaan ja Ilolaan. Suuri osa tästä tielinjasta on nykyään kadonnut Helsinki-Vantaan lentoaseman, Kehä III:n alle ja Tuusulanväylän

alle. Köyhämäentien linjaus on olemassa mutta ympärillä on nykyään vain teollisuutta eikä tien vanhasta luonteesta ole mitään jäljellä. Kirkkotie-Knapaksenkuja on R1-kohde, Ruskeasannantie-Tuiskuntie on R2-kohde ja Köyhämäentie-Ohtolankatu-Ohtolanpolku on todettu V-kohteeksi.



Kirkkotie, taustalla Helsingin pitäjän Kirkonkylän eteläisimpiä taloja.

Vanha Porvoontie

Vanha Porvoontie on tieosoitteena Vantaalla Heikinlaakson Sipoon Myraksen välisellä tieosuudella, mutta inventointikohteena sillä tarkoitetaan vain Heikinlaakson ja Honkanummen välistä osuutta, sillä suurin osa lopusta Vanhasta Porvoontiestä on osa Suurta Rantatietä. Tien funktio on ollut yhdistää Suuri Rantatie ja Helsingin kaupunki, tietä pitkin on päässyt Helsingistä Porvooseen ennen kuin Uusi Porvoontie on valmistunut 1930-luvulla. Suureen Rantatiehen kuulumaton Vanhan Porvoontien linjaus ei ole erityisen hyvin säilynyt, sillä sen linjausta on muutettu Kuusikon kohdalla paljonkin ja tien varrella on runsaasti teollisuutta. Honkanummen kohdalla tiellä on tosin vielä metsätaipaleen luonnetta. Vanhan Porvoontien varrella on säilynyt useita kilometripylväitä, niin Vantaan kuin Sipoonkin puolella. Tie on luokiteltu R2-kohteeksi.



Vanhan Porvoontien kohtaloa lähellä Hakkilan isoja hiekkakuoppia. Käytöstä pois jäänyt tieosuus.

Vanha Hämeenkyläntie kohti Helsinkiä

Jo Kuninkaankartastossa Vanhan Hämeenkyläntien reitti kohti kaakkoa ja Helsingin kaupunkia on nostettu tärkeäksi ja se on varmaankin ollut tietyistä Espoon osista kulkeville tärkein reitti kaupunkiin. Tie yhdistyy etelämpänä Vanhan Kaarelantien – Vanhan Nurmijärventien reittiin. Vanha Hämeenkyläntie on yhtynyt Suureen Rantatiehen Gållaksen talon länsipuolella. Tiestä on Vantaalla jäljellä Vanhan Hämeenkyläntien - Vapaalanpolun ja Ulkoniitynkujan muodostama kokonaisuus Vihdintien itäpuolella. Tie on luokiteltu R2-kohteeksi.

Vanha Kaarelantie – Vanha Nurmijärventie

Helsingin ja Nurmijärven välinen vanha tie edelsi Hämeenlinnantietä ja sitä pitkin pääsi paitsi Nurmijärvelle myös Seutulan ja Riipilän kyliin Vantaan pohjoisosissa. Tiereitti risteää Suuren Rantatien Vantaanjoen länsipuolella Myllymäessä. Tästä risteysalueesta ei valitettavasti ole nykyään mitään jäljellä sillä päältä kulkee Kehä III ja Hämeenlinnanväylä. Tie alkaa Helsingin rajalta (Vanha Kaarelantie – Yhtiönkuja – Kaivokselantie), jossa tieympäristö on muuttunut voimakkaasti lähes metsätaipaleesta omakotitalo- ja kerrostaloalueeksi. Sama on tapahtunut Vanhan Nurmijärventien – Nybackankujan osuudella, jossa on kuitenkin historiallisesti arvokas Övre Nygårdin pihapiiri. Kauppalaivurintien ja Vantaankoskentien varrella on lähinnä teollisuutta, mutta Vantaanpuistontien varrella on vanhaa maalaista viljelymaisemaa. Kaivokselantien ja Vantaanpuistontien varrella on kilometripylväät. Piispankylässä tie kääntyy metsän halki kohti Kivistöä, jossa Keimolantien varsi on lähes kokonaan rakennettu lukuun ottamatta pohjoisosaa, jossa on edelleen viljelysmaisemaa ja Keimolan vanha kylä tien varrella. Kivistönkorventie on säilyttänyt metsätaipaleen luonteensa. Hämeenlinnanväylän länsipuolella Luhtaanmäentieltä Klaukkalantielle vanha tielinjaus on säilyttänyt hyvin luonteensa Luhtaanmäen kylän kautta kulkevana maaseutumaisematienä. Kaikki reitin tiet on luokiteltu R2-kohteiksi. Vantaanpuistontieltä Bertaksen talolle erkaneva tie on osin R2-kohde, osin muinaisjäännöstie.



Vanha Nurmijärventie päättyy äkisti Hämeenlinnanväylän penkkaan.



Keimolantien mutkaa, taustalla Keimolan (Käinby) vanha kylätontti.



Luhtaanmäen kivisilta nykyisen Luhtaanmäentien itäpuolella. Silta on rakennettu 1890-luvulla, mutta samalla paikalla on ollut silta varmasti yhtä kauan kuin itse tiekin.

Muut Länsi-Vantaan tiet

Vantaan luoteisten kylien keskeinen tie on kautta historian ollut Piispankylästä Seutulaan ja edelleen Riipilään kulkenut tie, joka jatkuu Vantaanjoen itärantaa Ahoniityntietä pitkin kohti Tuusulan Nahkelaa. Piispankyläntie kulkee edelleenkin pääosin säilyneessä viljelysmaisemassa, mutta Kivistön ja lähialueiden uudisrakentaminen sekä varsinkin Tikkurilantien uusi linjaus ovat katkaisseet väylän, joka jatkuu Riipiläntienä Tikkurilantien pohjoispuolella. Riipiläntie jatkuu aina Seutulaan saakka, jonka pohjoispuolella vanha linjaus jatkuu Ahoniityntienä. Riipiläntien varsi on osin omakotiasutusta, osin metsätaipaletta, Ahoniityntie puolestaan on säilyttänyt vanhan luonteensa lähes täysin ja metsässä on vielä pieni osuus käytöstä pois jäänyttä tietä, sillä tietä on oikaistu. Kokonaisuutena tie on luokiteltu R2-kohteeksi.

Forsbackantie-Kylänpääntie on yhdistänyt Seutulan ja Keimolan kylät. Tie on säilyttänyt pääosin vanhan luonteensa ja luokiteltu siten R1-kohteeksi. Useat Seutulan teistä on esitetty 1700-luvun kartoissa. Tiet yhdistävät Seutulan ja Riipilän kylätontteja toisiinsa ja osa teistä johtaa viljelyksille. Villantien ja Suosaarentien kokonaisuus kulkee Meilbyn säterin (Uotilan nykytila) halki ja Solbackantie jatkuu Suosaarentieltä halki Kotamäen, yli Vantaanjoen ja Yli-Kistolan talolle. Kotatie puolestaan kiertää Kotamäkeä pohjoisesta kohti Riipilän kylää, jossa myös Tapolantie ja pieni peltotie Tapolassa ovat vanhoja linjauksia, samoin kuin Seutulan kappelilta kohti Königstedtiä kulkeva polku. Solbackantie ja Villantie-Suosaarentie ovat R1-kohteita, muut on luokiteltu R2-kohteiksi.

Seutulasta on ollut suora reitti myös Helsingin pitäjän kirkolle Katriinantien ja Myllypadontien kautta, josta on ollut yhteys Kirkonkylältä kohti Tuusulaa johtaneelta tieltä. Suuri osa molemmista teistä on nykyään Helsinki-Vantaan lentoaseman alla, joten teiden kulkua on nykykartalta vaikea hahmottaa. Katriinantietä on oiottu paljonkin 1900-luvulla ja osa vanhoista mutkista on jäänyt kokonaan käytöstä, osa on pikkuteinä käytössä. Myllypadontie on lähes menetetty voimakkaan rakentamisen vuoksi. Katriinantie-Myllypadontie on luokiteltu R2-kohteeksi. Katriinantieltä erkanee Lampurintie-Getbackantie vanhalle Getbackan kylätontille. Tie on R2-kohde. Katriinantieltä Tuusulan Myllykylään johtanut tie on jäänyt teollisuustieksi ja motocross-radaksi eikä se Vantaan puolella ole enää rakennusperintökohde. Tuusulan puolella tie on säilynyt muinaisjäännöskohteena.

Keimolan-Luhtaamäen tienoilla on vielä useita rakennusperintökohteiksi luokiteltuja teitä. Kongontie on reitti Luhtaanmäeltä länteen ja edelleen Klaukkalaan. Tie on R2-kohde. Vestrantietä pitkin on päässyt Espoon pienille järville ja Luhtaanmäellä tien itäinen pää on nimeltään Lautmäentie. Tie on luokiteltu R2-kohteeksi. Kirkantie – Backaksen pihatie on yhdystie Keimolan kylän ja Mosabackan välillä. Se on R2-luokiteltu tiekohde samoin kuin eteläisessä Hämeenkylässä oleva Tavastkullan kylänpaikan tie eli Kakolanpolku.



Solbackantie Seutulassa kulkee ikiaikaisessa viljelysmaisemassa.



Villantie Seutulan Meilbyn säterin länsipuolella. Vanha linjaus on kulkenut säterin pihan halki ja jatkunut Suosaarentienä kohti Riipilää.

Muut keskisen Vantaan tiet

Vanhan Kaarelantien rinnalla kulkee jonkin matkaa Palotie, josta on aiemmin johtanut reitti Kuninkaantammen kautta Haltialaan ja sieltä edelleen Vantaanjoen sillan yli Tammistoon ja vielä Helsingin pitäjän kirkonkylään. Palotie on omakotialueella, samoin Tammistontie-Sähkötie ja molemmat siten luokiteltu R2-kohteiksi.

Viinikkalassa Suuren Rantatien vanhalta linjaukselta erkanee pohjoiseen Pohjois-Viinikkalantie, jolla ei näytä olleen suurempaa merkitystä. Tie sinänsä on säilyttänyt linjauksensa ja luokiteltu R2-kohteeksi, kuten myös Hommaksentie ja pohjoisessa jatkuva metsätie. Tiet näyttävät Kuninkaankartastossa ja kyläkartoissa johtavan Viinikkalan pohjoispuolella oleviin metsiin ja/tai Vantaanjoen varteen pelloille. Voutilan Kirkkokalliontie näyttää olleen vaihtoehtoinen tie Voutilan eteläosasta pohjoisosaan. Tie on R2-kohde.

Ylästön ja Silvolan vanhoilla kartoilla on runsaasti tielinjauksia jo senkin vuoksi, että Ylästön pohjoispuolelta kulkee Suuren Rantatien yksi linjaus Ylästöntietä pitkin ja Ylästön kylän kautta on kulkenut nähtävästi

vanhempi linjaus Itäpellontietä ja Lehtikummuntietä sekä Tolkinkyläntietä pitkin. Myös Vanhatien-Lehtikummuntien reitti on vanha vaikka kulkeekin suhteellisen modernin omakotialueen halki. Silvolantie on vanha kylätie, joka on säilyttänyt alkuperäisen luonteensa vaikka osa tiestä onkin jäänyt Silvolan tekoaltaan alle. Silvolan torpalle Ylästöstä johtava tie on puolestaan nyt ulkoilupolkuna ja Ruutintie idempänä tilustienä. Ruutintie ja Silvolantie on luokiteltu luokkaan R1, Vanhatie-Lehtikummuntie ja Silvolan torpan tie puolestaan luokkaan R2.



Silvolantien maalaismaisemaa tekoaltaan länsipuolella.

Dickursbyn kylästä pohjoiseen johtava Osmankäämintie jatkeineen on johtanut Kirkonkylästä Tuusulaan johtavalle tielle. Osmankäämintie on edelleenkin mutkitteleva linjaus, vaikka tien varsi onkin täynnä omakoti- ja kerrostaloasutusta. Tie jatkuu varsin rakennetussa ympäristössä Koivukyläntienä ja Simonkyläntienä ja lopulta Kuoppatienä. Tiereitin luokitus on R2. Simonkyläntien vanhalta reitiltä on ollut yhteys Ruskeasannan hautausmaan kohdalla Tuusulaan johtavalle tielle, mutta tämän tieyhteyden kulttuurihistorialliset arvot ovat jo varsin vaatimattomat. Koivukyläntieltä Leinikkitien suuntaan johtava Simontie-Simonpolku on myös kadottanut kulttuurihistorialliset arvonsa kerrostalorakentamisen ja tien katkaisemisen myötä. Simonsbölen vanhan kylätontin kautta Osmankäämintieltä länteen erkaneva Koisotie kulkee osin vielä viljelysmaisemassa ja se on luokiteltu R2-kohteeksi.

Itä-Vantaan muut tiet

Myös Hiekkaharjua pitkin kulkeneella tielinjalla on ollut yhteys Tuusulaan johtavalle tielle. Tielinjan läntisin osuus on Leinikkitie – Talkootie – Urheilutie. Osuuden tieympäristö on muuttunut radikaalisti viimeisen sadan vuoden aikana ja tien vartta hallitsee enemmän 1950-1960 -luvun tunnelma kuin satojen vuosien takainen tiemaisema. Tielinja on R2-luokituksella. Satomäessä Urheilutien linjaus on jatkunut Ohratielle ja Tikkurilantielle. Ohratie ja Satomäentie jatkuu pohjoiseen Keravanjoen itärantaa Hanabölen rantatienä kohti Rekolaa ja vanhaa Hanabölen kylätonttia. Tie on jatkunut Hanabölen pääkylän länsipuolelta edelleen

Vanhan Rekolantien suuntaan, Hanatie kääntyy kylän halki itään ja siitä edelleen koilliseen kohti Hanabölen myllyn ja sahan paikkaa ja sieltä edelleen sillan yli kaakkoon kohti Storpetasin ja Kauniston taloja. Hanabölen Storsin pihatien halki kulkenut tie on puolestaan jatkunut pohjoiseen kohti Hanabölentietä. Hanatie – Vanha Myllypolku on luokiteltu R1-kohteeksi, koska sen varrella on vanha kylä ja myllynpaikka ja lisäksi tie kulkee kauniissa jokimaisemassa. Muut tiet ovat R2-kohteita.

Keravanjoen itärannalla kulkeva Jokirannantie Nikinmäessä on osa Sipoon Myrakseen kulkevaa tietä, jota on jäljellä myös Sipoon puolella. Myraksessa on ollut kievari Suuren Rantatien varrella. Jokirannantietä on kuljettu Yli- ja Ali-Keravan kyliin. Tie on kauniissa jokimaisemassa ja ympäristön voi kuvitella säilyneen jokseenkin samanlaisena yli 200 vuotta. Niinpä Jokirannantien luokitus on tässä inventoinnissa R1.



Jokirannantie kulkee kauniissa maisemassa aivan Keravanjoen törmällä.

Hakkilasta itään kohti Hakunilaa ja Sotunkia johtava tielinjaus Tikkurilantie – Malmarintie – Kaskelanrinne on paikoin varsin hienosti kiemurteleva ja monipuolinen tie, jonka varrella on myös Hakkilan eli Malmarsin kievari. Tikkurilantien varressa on teollisuusrakennusten lisäksi säilynyt myös yksi kilometripylväs. R2-reitti jatkuu Hakunilassa kahdella linjauksella: toisaalta Kyytitien-Ratsumestarintien-Vuorilehdontien ja Kalliolaaksontien kautta Sotungintielle nykyisen Kehä III:n pohjoispuolella ja toisaalta Hakunilantien-Ratsumiehenpolun kautta Sotungintielle nykyisen Sotungin koulun tuntumassa. Tästä Sotungintie jatkuu kohti Itäsalmea. Tästä tieryppäästä osa on modernin rakentamisen keskellä Hakunilassa, mutta osa taas metsämaisemassa ja osa täydessä viljelysmaisemassa Sotungin laaksossa. Kaikki mainitut tiet on arvioitu inventoinnissa R2-kohteiksi.

Sotungin laaksossa on vielä kylän taloja yhdistäneet Nurmimäentie-Bergkullan pihatie-Bisajärventie, Nybyggetintie ja Mäntykummuntie. Kaikki Sotungin tiet kulkevat komeassa maanviljelysmaisemassa vanhojen kylien keskellä eikä moderni rakentaminen ole juurikaan muuttanut maisemaa lukuun ottamatta laaksoon Kuninkaanmäen suunnasta levittäytyvää omakotialuetta. Mäntykummuntie on erityisen hieno esimerkki ikiaikaisesta kylätiestä, joka on alkuperäisellä linjauksellaan, osittain rinteessä solautunut (kovertunut rinteeseen) ja jonka varrella on vanhoja kylän taloja. Mäntykummuntien arvoluokitus on R1, muiden Sotungin teiden R2.

Vantaan eteläisimmät tiekohteet ovat Vaaralassa ja Länsisalmessa. Länsisalmen Heikbackasta länteen johtanut tielinja on jo Kuninkaankartastossa, jossa se johtaa Heikinlaaksoon Vanhalle Porvoontielle ja sieltä edelleen Malmille. Kuninkaankartastossa tie kaartaa suon pohjoispuolelta, jonka nimi nykyään on Slåttmossen mutta 1700-luvun lopussa se on ollut Heikbackamåssen – oletettavasti siksi, koska Heikbackasta tuleva tie kulkee suon vierestä. Nykyisin tielinjalla on Kuussillantie-Fazerintie sekä Länsisalmessa Länsisalmentie-Länsisalmenkuja. Kuussillantien ja Fazerintien varrella on paljon teollisuutta, mutta Länsisalmenkuja on peltotienä ja sen varrella on kilometripylväs. Heikbackan kaksi muutakin keskeistä tietä, Harpaksentie ja Hetbackantie ovat rakennusperintökohteita ja ikivanhoilla linjauksillaan kulkien kylän vanhojen tilusten halki. Kohteet on luokiteltu R2-tunnuksella. Myös Westerkullan kartanolta Länsimäkeen johtava tie on vanha ja luokiteltu R2-kohteeksi.



Nybyggetintie kulkee kauniissa maalaismaisemassa keskellä Sotungin laaksoa. Vasemmalla on Sotungin Kuppiksen ja Smedsin kylämäki.

Sillat

Vantaalla on lukuisia jokia ja puroja, joiden ylitystä varten vanhoillekin teille on täytynyt useimmiten rakentaa jonkinlainen silta. Vanhimmat sillat ovat olleet puurakenteisia, eikä niistä ole Vantaankosken siltaa lukuun ottamatta yhtään jäljellä. Vantaankosken nykyinen silta on samalla myös Vantaan vanhin säilynyt maantiesilta, rakennettu vuonna 1876. Vantaankoski ylitettiin aiemmin nykyistä pohjoisempaa masuunin myllyn siltapadon luota ja tälle sillalle johtava Suuren Rantatien vanha linjaus näkyy vielä maastossa etenkin joen itäpuolella. Vantaankosken sillassa on kiviset tukirakenteet, mutta itse sillan kansi ja siltatuet ovat puisia.

Kivisillat korvasivat puiset 1800-luvulla ainakin merkittävimmillä teillä ja 1900-luvun kuluessa moni kivisiltakin on edelleen korvattu betonisillalla. Vantaalla on kuitenkin jäljellä kolme 1800-luvulla kivestä rakennettua maantiesiltaa sekä Tikkurilan rautatiesilta, jotka tarkastettiin inventoinnin yhteydessä. Vanhin silloista on Tikkurilan rautatiesilta. Silta valmistui jo 1860-luvulla ollen samalla Vantaan vanhin säilynyt silta ja Suomen vanhin rautatiesilta yhdessä Pukinmäen sillan kanssa. Vantaan säilyneet kiviset maantiesillat Luhtaanmäen silta, Hakkilan silta ja Siltamäen silta on rakennettu 1890-luvulla. Kaikki vanhat sillat ovat keskeisten maanteiden varsilla.



Siltamäen kivisilta on rakennettu 1890-luvulla Kirkkotielle Helsingin ja Vantaan nykyiselle rajalle Keravanjoessa.



Tikkurilan rautatiesilta on Pukinmäen sillan ohella maamme vanhin rautatiesilta ja rakennettu 1860-luvulla Keravanjoen yli Tikkurilan edustalla.

Kilometripylväät

Vantaan kilometripylväät ovat todennäköisesti vuosien 1926 ja 1931 väliltä, jolloin suoritettiin Suomen tieverkoston viides mittaus ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Uudenmaan läänissä kilometripylväät asennettiin vuosina 1929-1930.[24] Pääteiden varsille pystytettiin tällöin ylöspäin kapenevia tolppia, joissa

[24] Salminen, Tapio 1993: Suuri Rantatie – Stora Strandvägen. Tiemuseon julkaisuja 7, s. 218.

oli allekkain kilometrilukemat kummassakin suunnassa olevaan kaupunkiin tai muuhun kohteeseen. 1930-luvun lopulla pylväisiin maalattiin myös tien numero. Muille vilkkaille teille pylväät laitettiin 45 asteen kulmassa tiehen nähden ja lukemat olivat kivien viereisillä kanteilla. Sivuteille laitettiin puisia tolppia, joissa lukemat oli merkitty laatoilla. Kilometripylväitä alettiin poistaa teiden varsilta 1980-luvulla, koska niitä pidettiin tarpeettomina ja jopa vaarallisina onnettomuustilanteissa. Pylväitä myytiin ja annettiin Tiehallinnon työntekijöille lahjaksi. Joitakin kilometripylväitä on kuitenkin säilynyt teiden varsilla.

Vantaalta tunnetaan inventoinnin jälkeen kaikkiaan 13 kilometripylvästä, joista kaksi ei varmasti ole paikallaan ja yksi on hyvin epätodennäköisesti paikallaan. Muut kymmenen pylvästä lienevät jotakuinkin paikallaan ja moni niistä on tuettu betonijalustalla pystyyn. Pylväät voi jakaa kahteen pääluokkaan em. päätie/muu tie -jaon perusteella niihin joissa lukemat ovat allekkain ja niihin joissa lukemat ovat kiven eri sivuilla. Vantaalla on kuusi pylvästä, joissa kilometrilukema on sijainnut pylvään vierekkäisillä sivuilla (Tikkurilantie, Ainontie, Länsisalmenkuja, Isontammentie, Westerkullan kartano ja Ylästöntie). Näistä neljä on Suuren Rantatien linjauksella, joka ei enää 1900-luvun alussa ole ollut päätie. Länsisalmenkujan ja Westerkullan kartanon pylväät ovat Vesterkullan ja Östersundomin välisen tien varren merkintöjä, mutta kartanon pylväs on hyvin todennäköisesti myöhemmin siirretty paikalleen. Päätien kilometripylväitä on Vanhalla Porvoontiellä jäljellä kolme kappaletta ja pylväitä on lisää Sipoon tieosuudella. Muut kaksi päätietä merkitsevää pylvästä sijaitsevat Kaivokselantiellä ja Vantaanpuistontiellä, missä ne ovat olleet vanhan Hämeenlinnaan suuntautuneen tien varrella. Voimalantiellä ja Strandkullantiellä olevat pylväät ovat päätiemallia, mutta ne eivät ole oikealla paikallaan.

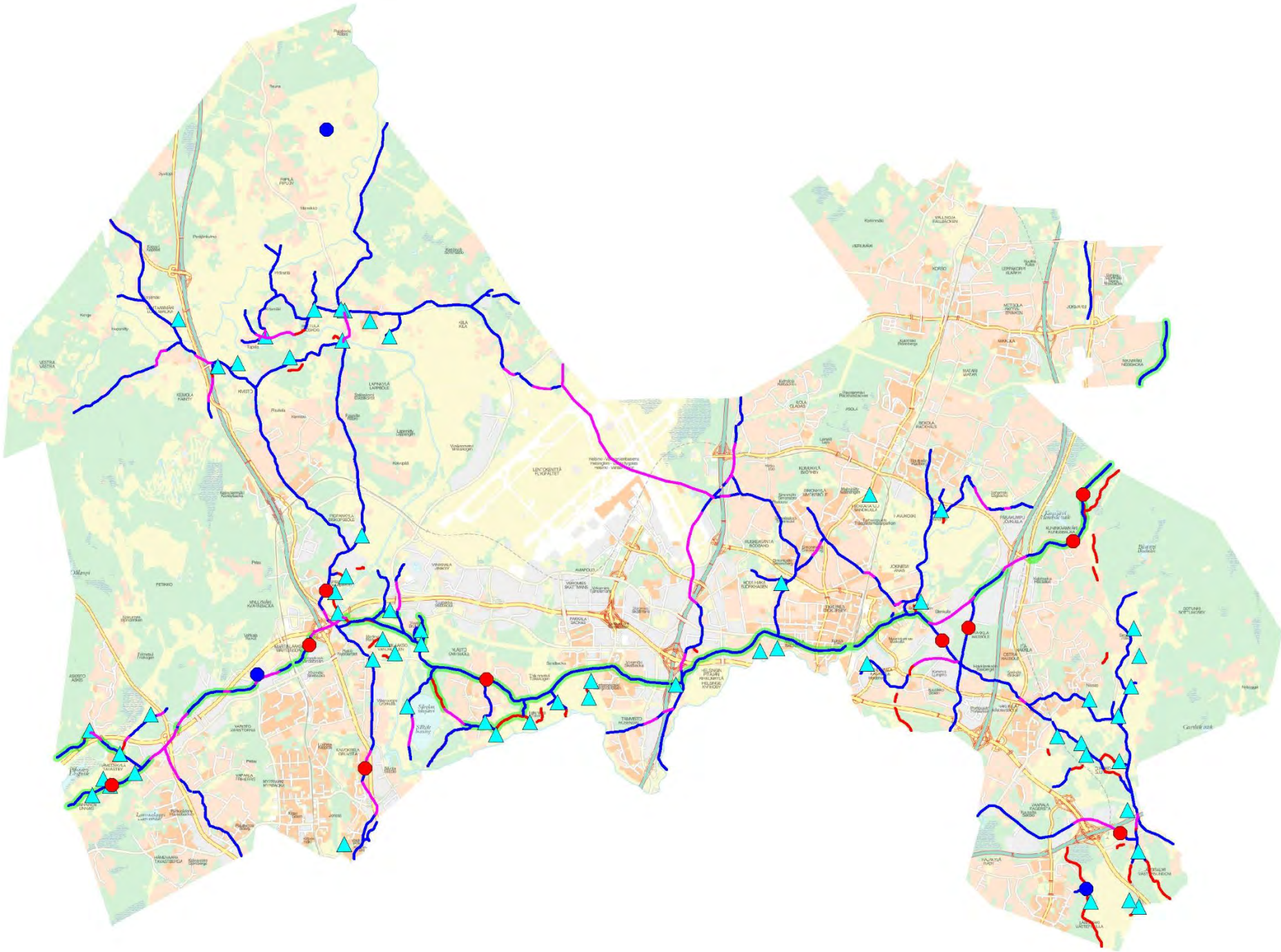
Kartat seuraavilla sivuilla:

Vantaan inventoidut 1800-luvun siltakohteet merkitty karttaan tummanvihreällä rombilla. Samanväriset ympyrät kuvaavat paikkoja, joissa on luultavasti ollut silta 1700-luvulla, mutta joissa nykyään on joko moderni silta tai siltarumpu. Kartta ei ole tyhjentävä esitys, vaan siltoja on voinut olla muuallakin inventoiduilla reiteillä.

Vantaan kilometripylväät. Punaisella todennäköisesti paikallaan olevat pylväät ja sinisellä todennäköisesti siirretyt pylväät.

Molemmilla kartoilla inventoinnin tiekohteet ovat sinisellä värillä, Suuri Rantatie korostettu vihreällä taustalla. Vantaan muinaisjäännösrekisterissä olevat tiet ovat punaisella värillä. Violetit kohteet ovat tieosuuksia, jotka ovat kadonneet ja/tai niitä ei ole inventoitu. Turkoosit kolmiot edustavat Vantaan 1500-1700 -luvun kylätontteja.


Luhtaanmäen kivisilta
Vantaankosken silta
Hakkilan kivisilta
Tikkurilan rautatiesilta
Siltamäen kivisilta



Lähteet

Arkistolähteet

Kansallisarkisto

Maanmittaushallituksen uudistusarkisto (Vantaa) ja historiallinen kartta-arkisto (Vantaa)

Museoviraston arkisto

Suhonen, Veli-Pekka 2007: Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007. Museoviraston arkisto.

Internet-lähteet

Historialliset tiet, ohje 2017. Museovirasto. https://www.museovirasto.fi/uploads/Meista/Julkaisut/historialliset-tiet-ohje-2017.pdf

Kansallisarkisto: www.arkisto.fi

Museoviraston kulttuuriympäristön rekisteriportaali: www.kyppi.fi

Vantaan kaupungin karttapalvelu: www.kartta.vantaa.fi

Kirjallisuus

Harju, Erkki-Sakari & Lappalainen, Jussi T. 2012: Kuninkaan kartasto Etelä-Suomesta 1776-1805. SKS.

Iltanen, Jussi 2018: Keskiaikaisesta Kuninkaantiestä matkailureitiksi. Suuren Rantatien reitti ja kadunnimet Vantaalla. Helsingin pitäjä 2019. Vantaa.

Kepsu, Saulo & Alanen, Timo 1989: Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805. SKS.

Kerkkonen, Gunvor 1963: Helsinge, medeltid. Borgå.

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

Missä maat on mainioimmat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisuja E 114 – 2012. Uudenmaan liitto.

Rahkonen, Oula 2014: Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. Uudenmaan liiton julkaisuja E 132 – 2014.

Rakennuskulttuuri Vantaalla – inventointi 1981. Kuntasuunitteluviraston julkaisu C24:1981.

Salminen, Tapio 1992: Suuren Rantatien inventointi 1991. Inventointikertomuksen yhteenvetoraportti. Tiemuseon raportteja 1/1992.

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

Salminen, Tapio 2013: Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika. Vantaan kaupunki.

Suomen teiden historia I. Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen. Tie- ja vesirakennushallitus 1974.

Suomen teiden historia II. Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle. Tie- ja vesirakennushallitus 1977.

Tie yhdistää. Tie- ja vesirakennuslaitos 1986.

Liite: Kohdekuvaukset

Kohteiden kuvaukset on tulostettu Kirsti-tietokannasta ja järjestys noudattaa Kirstin antamaa kohdejärjestystä, joka määräytyy kaupunginosien mukaisesti. Tiekohteiden osalta järjestys on sama kuin inventoinnin numerointi. Tulosteeseen on kerätty vain keskeisimmät tiedot kohteista ja tietokannasta löytyy lisää mm. perusteluja kohteen arvotukselle, lausuntoviitteet ja valokuvien metatiedot. Seuraavassa on liitteen sisällysluettelo.

Sisällys (liitteen sivunumerointi):

1. Suuri Rantatie (Uudenkyläntie) 1
2. Tavaskullan kylänpaikan tie, nyt. Kakolanpolku 5
3. Suuri Rantatie (Hakkilankaari) 8
4. Hakunilantie – Ratsumiehenpolku 11
5. Suuri Rantatie (Vanhankyläntie) 14
6. Storsin pihatie – Hanabölentie 18
7. Suuri Rantatie (Kyläraitti – Kirkkotie) 20
8. Hanabölen rantatie – Vanha Rekolantie 24
9. Ohratie – Satomäentie 28
10. Palotie 31
11. Vanha Kaarelantie – Yhtiönkuja – Kaivokselantie 34
12. Seutula – Tuusulan Myllykylä -tie 38
13. Kirkantie – Backaksen pihatie 41
14. Kirkkotie – Knapaksenkuja 43
15. Köyhämäentie – Ohtolankatu – Ohtolanpolku 48
16. Suuri Rantatie (Kuriiritie – Kuriirikuja) 51
17. Kaskelanrinne – Malmarintie – Tikkurilantie 54
18. Vanha Kuninkaalantie – Markkulantie 59
19. Vanha Porvoontie 63
20. Heikbackan tiet (Länsisalmentie – Länsisalmenkuja) 66
21. Heikbackan tiet (Harpaksentie) 68
22. Heikbackan tiet (Hetbackantie) 70
23. Westerkullan pihatie 73
24. Forsbackantie – Kylänpääntie 75
25. Suuri Rantatie (Ainontie – Ainonkuja) 78
26. Luhtaanmäentie – Kuhajoentie – Klaukkalantie 84
27. Suuri Rantatie (Monsaksenraitti) 88
28. Suuri Rantatie (Otsikkotie – Isontammentie) 91
29. Jokirannantie 95
30. Suuri Rantatie (Vanha Porvoontie) 98

31. Brands – Solbackentie 104
32. Kalliolaaksontie 106
33. Kyytitie – Ratsumestarintie – Vuorilehdontie 109
34. Hanatie – Vanha Myllypolku 113
35. Kauniston pihatie – ulkoilutie 116
36. Suuri Rantatie (Nilsaksenpolku – Nilsaksentie) 119
37. Suuri Rantatie (Tiilipojanpolku – Bölenraitti – Muuripolku) 122
38. Bertaksentie 126
39. Kivistönkorventie – Keimolantie 128
40. Ruskeasannantie – Tuiskuntie 132
41. Simonkyläntie – metsätie 135
42. Katriinantie – Myllypadontie 137
43. Kotatie 142
44. Königstedtin polku – Tapolantie 146
45. Lampurintie – Getbackantie 148
46. Piispankyläntie – Riipiläntie – Ahoniityntie 150
47. Solbackantie 156
48. Tapolan peltotie 161
49. Villantie – Suosaarentie 163
50. Simontie – Simonpolku 166
51. Urheilutie – Talkootie – Leinikkitie 168
52. Mäntykummuntie 172
53. Nurmimäentie – Bergkullan pihatie – Bisajärventie 174
54. Nybyggetintie 177
55. Sotungintie 179
56. Tammistontie – Sähkötie 182
57. Kuussillantie – Fazerintie 186
58. Kauppalaivurintie – Vantaankoskentie – Vantaanpuistontie 189
59. Vanha Nurmijärventie – Nybackankuja 192
60. Suuri Rantatie (Matkatie) 196
61. Vanha Hämeenkyläntie – Vapaalanpolku – Ulkoniitynkuja 199
62. Kongontie 202
63. Vestrantie – Lautmäentie 204
64. Koisotie 207
65. Osmankäämintie – Koivukyläntie – Simonkyläntie 209
66. Suuri Rantatie (Tikkurilantie) 214
67. Hommaksentie – metsätie 219
68. Pohjois-Viinikkalantie 222

69. Suuri Rantatie (Kuninkaantie) 224
70. Viinikkalantie – Hommaksenkuja 229
71. Itäpellontie – Lehtikummuntie 232
72. Kirkkokalliontie 235
73. Ruutintie 238
74. Silvolan torpan tie 240
75. Silvolantie 242
76. Suuri Rantatie (Ylästöntie) 244
77. Tolkinkyläntie 251
78. Vanhatie – Lehtikummuntie 254
79. Voutilantie 257
80. Kilometripylväs 18-15, Vanha Porvoontie 227 260
81. Kilometripylväs 1-6, Tikkurilantie 10 265
82. Kilometripylväs, Ainontie 46 269
83. Tikkurilan vanha rautatiesilta 271
84. Hakkilan kivisilta 273
85. Kilometripylväs, Kaivokselantie 9 277
86. Kilometripylväs 22-11, Vanha Porvoontie 309 279
87. Kilometripylväs 21-12, Vanha Porvoontie 287 283
88. Kilometripylväs 2-8, Länsisalmenkuja 4 287
89. Kilometripylväs, Westerkullan kartano 291
90. Luhtaanmäen kivisilta 293
91. Kilometripylväs 70-75, Voimalantie 2 296
92. Kilometripylväs 1-14, Isontammentie 7 298
93. Kilometripylväs, Vantaanpuistontie 11 301
94. Kilometripylväs, Strandkullantie 6 305
95. Siltamäen kivisilta 307
96. Vantaankosken silta 309
97. Kilometripylväs, Ylästöntie 97b 311

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Askisto 20
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Uudenkyläntie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6684435.52
I koordinaatti keskuspiste	25487379.81

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja.

Uudenkyläntie on Pitkäjärven pohjoispuolella kulkeneen Suuren Rantatien haaran osa, joka on tullut Espoon suunnasta ja Nybyn eli Skrattbölen kylän kohdalla kääntynyt yhdystietä (nyk. Vanhankyläntietä) pitkin Suuren Rantatien eteläisemmälle linjaukselle.

Uudenkyläntie on noin viisi metriä leveä päällystetty tie, jossa on selvät penkereet ja ojat. Linjaus pellon ja metsän reunassa vaikuttaa alkuperäiseltä. Tiemaisema on varsin kaunis, huolimatta vieressä kulkevasta Kehä III:sta. Tien varrella on muutama omakotitalo. Jyyskärinojan yli on varmasti aiemmin ollut silta, mutta nykyään siinä on maakannas jonka alla on pieni rumpu.

Uudenkyläntie näkyy jo vuoden 1691 kartalla, samoin vuoden 1700 laajemmin Pitkäjärven kyliä sekä Espoon että Vantaan puolella esittelevällä

kartalla. Vuoden 1691 kartalla huomionarvoista on tien jatkuminen edelleen koilliseen kohti Pitkäjärven lahtea sen pohjoispuolella.Tämä viittaa siihen, että myös Tulvaniityntie on saattanut olla käytössä jo 1600-luvun lopussa. 1800-luvun lopun kartalla tietä ei kuitenkaan hahmotu, ei myöskään sata vuotta vanhemmassa Kuninkaankartastossa.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1691
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla, mutta Uudenkyläntie esiintyy kartalla ainakin 1691.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 1

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat




















HAMEENKYLÄ
TAVASTBY

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Askisto 20
Alueen nimi	Tavastkullan kylänpaikan tie, nyk. Kakolanpolku

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6684941.16
I koordinaatti keskuspiste	25488731.93

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

avastkullan kylänpaikalla tarkoitetaan Kakolanmäen pohjoislaidalla ollutta Hämeenkylän Tavastkullan kylää kuivuneen Pikkujärven itärannan kukkulalla. Kakolanpolku on ollut osa kylänpaikan kautta Hämeenkylän kartanolta pohjoisille pelloille kulkenutta tietä. Vihdintien pohjoispuolella tien linjaus on johtanut Petikonpolulle ja siitä edelleen Pyymossaan päin. Tieyhteys pohjoiseen on ollut olemassa viimeistään 1800-luvun lopulta. Vihdintien pohjoispuolella olevalla niityllä tielinjaus on erotettavissa edelleen niityn halki kulkevan polun muodossa.

Kakolanpolku kulkee luonnonsuojelualueen halki ja osin myös muinaisjäännösalueen halki. Pohjoispäässään polkua on korotettu. Paikoin tien linjalta on raivattu isoja kiviä. Kakolanpolku on hiekkatie ja toimii vain kevyenliikenteen väylänä. Tiemaisema on varsin luonnollinen ja linjaus todennäköisesti hyvin alkuperäinen. Lounaispäässään tie on ajotienä (puomitettu) ja johtaa pellon halki kohti Hämeenkylän kartanoa. Välissä on kuitenkin Kehä III ja sen eteläpuolella saman reitin osuus joka on erotettu muinaisjäännöstieksi.

Tavastby mainitaan ensimmäisen kerran Uudenmaan vuoden 1543 maakirjassa (KA 2936, Es 704). Kylässä oli tuolloin 17 taloa (KA 2936, Es 704; VMATK). Tavastkulla on merkitty Samuel Broteruksen vuosina 1691 ja 1700 piirtämille kartoille. Tavastkullan tontille on perustettu säteri 1500-luvulla (Kepsu 2005, s. 167).

Kakolanpolku esiintyy kartoilla vasta 1800-luvun lopulla (Senaatin kartasto), joten kovin vanhana sitä ei voine pitää. Tavastkullasta on johtanut reitti mäen yli etelään Bölen kylän luo ja siitä edelleen Hämeenkylän kartanolle. Tästä reitistä on säilyneitä osia mäellä ja ne on rauhoitettu muinaisjäännöksenä.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1872

Lähteet

Kepsu, Saulo 2005: Uuteen maahan, Helsingin ja Vantaan vanha asutus. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 1027. Helsinki.
KA = Kansallisarkisto

Inventointinumero

0024

Arvotustaso

Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus

R2

Kuvat











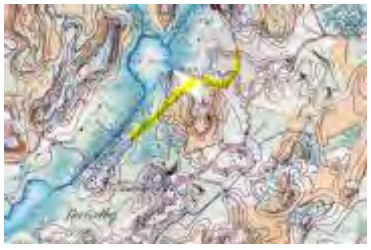












Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Hakkila 66
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Hakkilankaari)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6687746.38
I koordinaatti keskuspiste	25505196.33

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja.

Hakkilankaari on Vanhan Porvoontien itäpuolella oleva teollisuusalueen tie. Tie kaartaa takaisin Vanhalle Porvoontielle, mutta vanha linjaus jatkuu suoraan kohti sähköasemaa ja Lahdenväylää. Tien eteläpäässä on pieni pätkä käytöstä pois jäänyttä tietä teollisuusalueen aidan sisäpuolella. Hakkilankaari on tavallinen asfalttipäällysteinen tie, mutta sähköaseman huoltotie on sorapäällysteinen. Tiemaisemassa ei ole oikein suojelullisia arvoja, mutta linjaus on kuitenkin osa Suomen merkittävintä historiallista tietä.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 3

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat









Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Hakunila 94
Alueen nimi	Hakunilantie - Ratsumiehenpolku
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685482.42
I koordinaatti keskuspiste	25506270.21

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Östersundomista Tuusulantielle johtaneen tieyhteyden osa, johon tässä osuudessa kuuluu Hakunilantie ja Ratsumiehenpolku. Idässä tielinja jatkuu Sotungintienä, lännessä Kaskelanrinteenä.

Hakunilantie on Itä-Hakkilan ja Hakunilan yhdistävä tie, joka kulkee Nissaksen halki. Hakunilantien linjaus jatkaa Sotungista tulevaa Sotungintien linjausta ja teiden risteys on Sotungin koulun yläpuolella. Hakunilantie on varsin raskaasti rakennettu väylä, korotettu ja tuettu penkereillä monessa kohdassa. Lisäksi siinä on useita alikulkuja. Tien vanha osuus jatkuu leikkikentälle saakka ja jatkuu siitä eteenpäin Ratsumiehenpolkuna kohti Lahdentietä.

Ratsumiehenpolku on hiekkapintainen kerrostaloalueen välistä kulkeva kävelytie. Linjaus voi hyvinkin olla alkuperäinen, mutta raskas rakentaminen ympäristössä on saattanut hyvin myös muuttaa tien linjausta. Paikoin tien vieressä on metsikköä. Polun länsipää on asfaltoitu.

Sen paremmin Hakunilantiellä kuin Ratsumiehenpolullakaan ei ole säilynyt "vanhaa" luonnetta, joka lienee 1700-luvulla ollut lähinnä metsän halki kulkenut yhdystie.

Hakunilan ja Sotungin kylät ovat syntyneet viimeistään 1500-luvulla. Reitti on johtanut edelleen Hakkilan kylään ja lopulta Tuusulantielle.

Vuoden 1778 Sotungin karttaan tietä ei ole piirretty lainkaan, mutta samoihin aikoihin tehdyssä Kuninkaankartastossa linjaus kuitenkin on jokseenkin sellaisena kuin Sotungintie ja Hakunilantien keskiosa nykyisinkin ovat. Nissas on rakennettu Hakunilan ja Itä-Hakkilan väliselle mäkialueelle vasta 1980-luvun aikana ja samalla Hakunilantie on saanut jatkoa Sotungintien risteyksestä pohjoiseen vuosikymmenen lopussa.

Hakunila on alkanut rakentua jo 1970-luvun alusta lähtien. Hakunilantien linjaus on pysynyt samana ainakin 1800-luvun lopusta Sotungintien ja Vaunukalliontien välillä. Ratsumiehenpolun linjaus on johtanut ainakin 1800-luvun lopusta lähtien Skomarsin tilalle, jonka luona on ollut Hakunilan kartanolta tulevan tien risteys ja josta on jatkettu eteenpäin Hakkilan suuntaan.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Tie ollut olemassa viimeistään 1700-luvun lopulta lähtien (Kuninkaankartasto).

Inventointinumero 4

Luokitustunnus R2

Kuvat



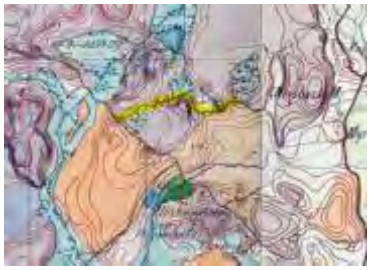









Hakunkalo





Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Hämeenkylä 12
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Vanhankyläntie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6684168.38
I koordinaatti keskuspiste	25488453.51

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja.

Vanhankyläntie on ollut yhdystie Suuren Rantatien kahden eri haaran välissä Hämeenkylän kohdalla. Eteläisempi tien linjaus kulki Pitkäjärven etelä- ja pohjoisempi pohjoispuolta. Hämeenkylän kartano on Pitkäjärven pohjoispään tuntumassa ja Vanhankyläntie kulkeekin kartanon tiluksien läpi.

Vanhankyläntie on osittain kävely- ja osittain ajotienä. Helsinginmäen eteläpuolella tie on asfaltoitu ajotie, jonka varrella on moderneja rivi- ja paritaloja. Alhaalla laaksossa tie on sorapintaisena kävelytienä ja kartanon kohdalla taas asfaltoituna sisäänajotienä. Kartanosta pohjoiseen kohti Kehä III:ta tie on taas kevyenliikenteen väylänä mutta asfaltoituna. Kun tie laskeutuu Pitkäjärven laaksoon, rinnettä on leikattu ja tie on solautunut. Alhaalla kosteikossa tie on rakennettu penkereelle ja joen ylittää betoni- ja puurakenteinen silta, jonka jälkeen tie jatkuu taas penkereellä. Kehä III:n yli on tehty kävelysilta. Vanhan linjauksen mukainen kävelytie jatkuu aivan

Kehä III:n viereen. Tie on aiemmin johtanut Nybyn kylään eli Hämeenkylän Skrattbölen kylätontille.

Pitkäjärven koillispää on nykyäänkin kosteikkoa ja ennen järven kuivumista lienee ollut vieläkin kosteampi. Nykyisenkin sillan kohdalla on täytynyt olla silta aina. Mikäli kosteikon kohdalla ei ole aiemminkin ollut maaramppia, siinä lienee ollut pitkospuut, jollaiseen viittaa vuosien 1691 ja 1700 Hämeenkylän kartalla oleva merkintä. Koska tie on kosteikkoalueella, on täällä myös muinaisjäännöspotentiaalia mahdollisesti säilyneiden silta- tai pitkospuurakenteiden muodossa.

Vuoden 1872 Senaatin kartalla tie kiertää sillan länsipuolella lenkin, jota ei kartoilla näy aiemmissa eikä myöhemmissä kartoissa. Vuosien 1933 ja 1958 kartoilla tiellä on vielä yhdystien luonne Pitkäjärven pohjois- ja eteläpuolen välillä mutta myöhemmin kosteikon yli kulkeva tie on muuttunut vain kevyenliikenteen käytössä olevaksi.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 5

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat



























Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Havukoski 74
Alueen nimi	Storsin pihatie - Hanabölentie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6689178.85
I koordinaatti keskuspiste	25504079.33

Inventointitiedot

P. Pesonen: historiallisen tiestön inventointi 2018:

Tieosuus johtaa Hanabölen kylästä pohjoiseen. Storsin pihatie risteää Hanatieltä Storsin tilan pihaan. Se on alle kolme metriä leveä soratie, joka ei näytä mitenkään perustetulta. Näkyvä tielinjaus katoaa ennen Koivukylänväylää, mutta väylän pohjoispuolella olevassa metsikössä on säilynyt pätkä käytöstä pois jäänyttä tietä, joka on kapea pihatien tyyppinen ja kivimurskapäällysteinen. Tielinja päättyy bussipysäkin pohjoispuolella leikkaukseen. Metsikössä on vielä hiljakkoin sijainnut muutama talo, joista nyt on ainakin yksi kivijalka jäljellä.

Hanabölentie on koilliseen johtava leveä 2-kaistainen ajotie pellon ja metsän välissä.

Rekolassa Keravanjoen pohjoispuolella sijaitseva Hanaböle mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1511 (FMU 5560). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704; VMATK) mukaan kylässä oli viisi taloa. Kylän kolme erillistä tonttimaata (Storgårds ja Hejkas, Pejas, Lill Petas) on merkitty Johan Bonejin vuosina 1768–1769 piirtämälle kartalle. Gustafbergsin päärakennus on rakennettu 1750-luvulla. Storgårdsin vanha päärakennus on puolestaan vuodelta 1725. Myös Lill-Petasin päärakennus on mahdollisesti peräisin jo 1700-luvulta. (VKY, s. 208–210.)

Vanhin tietä kuvaava kartta on vuodelta 1772. Tie kulkee Hanabölen kylän läpi pohjoiseen ja sitten koilliseen. Tie on johtanut Hanabölen sahalle ja myllylle Keravanjoen varteen peltojen kautta. Vuodelta 1909 olevan kartan mukaan Hanabölentien kohdalla ollutta linjausta on ehkä pidettävä pikemminkin polkuna kuin tienä. Sen reitti lienee kulkenut suurinpiirtein Hanabölentien reitillä. Myös hieman aiemmassa Senaatin kartassa tie on merkitty vaatimattomasti.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1772
Ajoituksen lisätiedot	Viimeistään 1700-luvun lopulta lähtien. Kylä on ollut olemassa jo viimeistään

1500-luvulla, joten Storsin pihatiekin on oletettavasti näin vanha.

Lähteet

KA = Kansallisarkisto
FMU = Finlands Medeltida Urkunder
VKY = Vantaan kulttuurihistorialliset ympäristöt. Vantaan kaupunki asemakaavaosasto A3/1993.

Inventointinumero

6

Arvotustaso

Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus

R2

Kuvat













Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Helsingin pitäjän kirkonkylä 69
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Kyläraitti-Kirkkotie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685679.49
I koordinaatti keskuspiste	25499013.77

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja. Tämä kohde kattaa Kyläraitin Tuusulanväylän itäpuolella sekä pienen osuuden Kirkkotietä pappilan edustalla ennen tien vaihtumista Kuriiritieksi.

Kyläraitti on noin viisi metriä leveä asfaltoitu kirkonkylän talojen välistä mutkitteleva reitti. Osa kylän taloista on pitkittäin tiensuuntaisesti aivan tien varressa. Suurin osa tien varren rakennuksista on vanhaa rakennuskantaa. Vaikuttaa siltä, ettei tietä ole juurikaan pohjustettu modernilla tavalla, mikä viittaa siihen että tiellä voisi olla myös arkeologista potentiaalia. Kylän talojen ja tien muodostoma kokonaisuus on kaunista kulttuurimaisemaa. Kyläraitti risteää idässä Kirkkotien kanssa. Tässä on ollut Suuren Rantatien risteys, josta on lähdetty etelään kohti Helsingin kaupunkia. Risteyksessä on Laurentiuksen kahvitupa. Lännessä tie päättyy Tuusulanväylään.

Kirkkotie johtaa etelästä Vantaan ja Helsingin rajalta välittömästi Helsingin pitäjän kirkonkylän pohjoislaidalle, jossa tien nimi vaihtuu Kuriiritieksi.

Kirkkotie on Kyläraitin ja Knapaksenkujan välisellä osuudella osa sekä Suuren Rantatien kohti itää lähtevää linjaa että Helsingin johtavaa tietä.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 7

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat


























Helsinki




Helsinge

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Havukoski 74 Jokiniemi 62
Alueen nimi	Hanabölen Rantatie - Vanha Rekolantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6688547.17
I koordinaatti keskuspiste	25503778.60

Inventointitiedot

P. Pesonen, Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Valkoisenlähteentien eteläpuoliset osat eivät enää merkittäviä, koska maisema ja rakennuskanta uutta. Nämä tieosuudet on erotettu omaksi kohteekseen (Winterinmäki - Korsipolku - Ohratie -Satomäentie - Gammelkullan pihatie - Ohrapolku).

Valkoisenlähteentien pohjoispuolella ja Koivukylänväylän eteläpuolella Hanabölen Rantatie kulkee arvokkaalla maisema-alueella ja on siten vielä aidossa ympäristössään. Paikoin luonne on säilynyt, mutta levennykset ja pyörätie heikentävät alkuperäisyyden tuntua. Linjaus on hyvin säilynyt ja sen autenttisuutta korostaa vierellä kulkeva Keravanjoki ja Hanabölen kylän vanha rakennuskanta. Ennen Koivukylän väylää tulee pätkä metsäisempää osuutta, joka poikkeaa edellisestä, mutta on luonteensa puolesta "aidompi" (kapeampi). Räckhalsbäckenin yli on rakennettu betonivahvisteinen kivisilta. Paikalla lienee ollut jonkinlainen silta jo 1700-luvulla. Mahdollisesti toista siltaa on tarvittu Roslundintien eteläpuolella olevan pellon läpi syöpyneen ojan ylitykseen. Nyt siinä on maapenkka, jonka läpi kulkee siltarumpu, Hanabölen Rantatien pohjoisin osuus on muuttunut ja vanha pätkä on jäänyt käytöstä uuden tien itäpuolelle. Siinä on edelleen asfalttipinnoite. Tie on nyt kevyenliikenteenväylänä ja vanha linjaus päättyy tässä Koivukylänväylään.

Koivukylänväylän pohjoispuolelta alkaa Vanha Rekolantie, joka jatkaa samaa tielinjausta. Tämä on aiempi reitti Rekolaan ja Rekolan asemalle. Vanha Rekolantie on leveä asfalttitie, joka kulkee Havukosken kallioisen mäen länsipuolelta laaksossa. Tien itäpuolella on mäen jälkeen kerrostalolähiö ja länsipuolella koulun jälkeen pieni metsäinen kallio. Pohjoisosissaan Vanha Rekolantie muuttuu kevyenliikenteen väyläksi kulkiessaan leikkipuiston ja Havurastin vanhustentallon välistä.

Haxböle ilmaantuu lähteisiin vuonna 1556 (Kerkkonen 1963, s. 13). Haxböleä on pidetty keskiaikaisena prebendatilana (Leskinen-Lillbroända 2001, s. 44; Vrt. Kepsu 2005, s, 90;). Tontin tarkka paikka on merkitty ensimmäisen kerran 1700- ja 1800-lukujen vaihteesta peräisin olevaan Kuninkaankartastoon (Alanen-Kepsu 1989, s. 51). Hanaböle mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1511 (FMU 5560). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704; VMATK) mukaan kylässä oli viisi taloa. Kylän

kolme erillistä tonttimaata (Storgårds ja Hejkas, Pejas, Lill Petas) on merkitty Johan Bonejin vuosina 1768–1769 piirtämälle kartalle. Gustafbergsin päärakennus on rakennettu 1750-luvulla. Storgårdsin vanha päärakennus on puolestaan vuodelta 1725. Myös Lill-Petasin päärakennus on mahdollisesti peräisin jo 1700-luvulta. (VKY, s. 208–210.)

Haxbölen ja Hanabölen välinen tie on selvästi merkitty Kuninkaankartastossa eli Hanabölen Rantatien linjaus on viimeistään 1700-luvun lopulta. Vanhan Rekolantien linjaus on hieman epäselvempi, mutta yksi Kuninkaankartaston pohjoiseen Hanabölestä johtavista teistä voi hyvin olla Vanha Rekolantie. Vuoden 1772 Rekolan kartassa molemmat tiet erottuvat hyvin. Hanabölen Rantatien nimi on Kyrkväg ja Havukosken mäen nimi on Högberg. Vanhan Rekolantien linjaus näyttäisi vanhalla kartalla johtavan vain kylän pelloille ja niityille.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1772
Ajoituksen lisätiedot	Ensimmäinen varma esiintyminen v. 1772 kartassa.

Lähteet

Kepsu, Saulo 2005: Uuteen maahan, Helsingin ja Vantaan vanha asutus. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 1027. Helsinki.
Samuelin kartat, Helsingin pitäjä vanhimmissa kartoissaan 1681–1712. Toim. Teresa Leskinen & Pia Lillbroända. Vantaan kaupungin museon julkaisuja nr. 11.
FMU = Finlands Medeltida Urkunder
KA = Kansallisarkisto
Kerkkonen, Gunvor 1963: Helsinge, medeltid. Borgå.
Kuninkaankartasto Suomesta 1776–1805. Toimittajat Timo Alanen ja Saulo Kepsu. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 505. Tampere 1989.

Inventointinumero 8

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat





























Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Jokiniemi 62
Alueen nimi	Ohratie - Satomäentie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6687158.00
I koordinaatti keskuspiste	25503381.00

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Haxböle ilmaantuu lähteisiin vuonna 1556 (Kerkkonen 1963, s. 13). Haxböleä on pidetty keskiaikaisena prebendatilana (Leskinen-Lillbroända 2001, s. 44; Vrt. Kepsu 2005, s, 90;). Tontin tarkka paikka on merkitty ensimmäisen kerran 1700- ja 1800-lukujen vaihteesta peräisin olevaan Kuninkaankartastoon (Alanen-Kepsu 1989, s. 51).

Gammelkullan (Hakkilan kylätontti) pihatietä on pidettävä mahdollisesti jo 1500-luvulta peräisin olevana linjauksena ja oletettavasti myös kylän Suureen Rantatiehen yhdistävää linjausta on pidettävä yhtä vanhana.

Suuren Rantatien ja Hakkilan kylän (nyt Gammelkulla) yhdistänyt tie näkyy v. 1776-1805 laaditussa Kuninkaankartastossa. Vuoden 1808 Hakkilan kartassa yhteys kulkee kuitenkin Suurelle Rantatielle (nyt Tikkurilantielle) Ohrapolun kautta suoraan Ohratieltä.

Ohrapolku on ollut ajotie vielä 1960-luvulla, mutta nykyään se on Tikkurilantietä ja Ohratietä yhdistävä leveähkö kevyenliikenteen väylä. Polkua reunustaa kerrostalojen puolella kuusiaita, toisella puolella parkkipaikka. Ohratie on puolestaan aiemmin Satomäentielle johtanut ajoväylä, joka nyt on katkaistu autoliikenteeltä. Tien länsipuolella on metsäisiä pihatontteja, itäpuolella kerrostaloja. Mäen rinteessä Ohratien eteläpuolella on rakennettu kävelypolku metsässä. Katkaistun tienkohdan jälkeen Ohratie jatkuu Satomäentienä ja jatkuu pohjoiseen. Satomäentieltä erkaantuu haara Gammelkullan pihaan eli entiselle Hakkilan kylätontille. Tämä on tyypillinen hiekkapintainen pihatie.

Korsipolku on aiemmin Falckisbackan suuntaan johtaneen tien eteläisin osa, joka on nykyään hiekkapintainen kevyen liikenteen väylä, joka seuraa vanhan pihapiirin pohjoisreunaa. Tie katkeaa lännessä uusiin rivitaloihin. Korsipolku on rakennettu ilmeisesti vasta 1930-1940 -luvulla, sillä aiemmassa pitäjänkartassa (1933) tielinjaus näyttäisi menevän Haksaksen pihapiirin halki. Tästä tielinjauksesta ei ole nykyään enää juurikaan näkyviä jälkiä.

Winterinmäen tienpätkä on tarkastamatta. Vaikuttaa kuitenkin epätodennäköiseltä että Korsipolku ja Winterinmäen tie olisivat osa

Kuninkaankartastossa esitettyä tietä. Todennäköisemmin Kuninkaankartastossa esitetty linjaus olisi suuntautunut Ohratieltä nykyisen kerrostaloalueen ja koulun pihan halki lounaaseen kohti Tikkurilantietä. Linjaus näkyy tässä Senaatin kartassa vuodelta 1872.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Kuninkaankartasto 1776-1805

Lähteet

Kerkkonen, Gunvor 1963: Helsinge, medeltid. Borgå.
Kuninkaankartasto Suomesta 1776–1805. Toimittajat Timo Alanen ja Saulo Kepsu. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 505. Tampere 1989.
Samuelin kartat, Helsingin pitäjä vanhimmissa kartoissaan 1681–1712. Toim. Teresa Leskinen & Pia Lillbroända. Vantaan kaupungin museon julkaisuja nr. 1
Kepsu, Saulo 2005: Uuteen maahan, Helsingin ja Vantaan vanha asutus. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 1027. Helsinki.

Inventointinumero 9

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat






















ÅNÄS
Salomaki
Bränmalmen
Stenkulla

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Kaivoksela 16
Alueen nimi	Palotie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6682821.00
I koordinaatti keskuspiste	25493041.51

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Tie on kapea ja säilyttänyt hyvin vanhan luonteensa. Alkupäästään paloaseman kohdalla on hyvät näkymät eri suuntiin. Palotie haarautuu Vanhalta Kaarelantieltä ja sen alkuperäinen suunta on ollut kohti Haltialaa Vantaanjoen etelärannalla. Nykyään Hämeenlinnanväylä katkaisee tämän yhteyden. Tien muut osat ovat Helsingin puolella.

Pohjoisosassaan Helsingin puolella, Palotie on kevyen liikenteen väylänä. Tie on kapea eikä juurikaan rakennettu metsäisessä ympäristössä. Vantaan puolella tie on kapeana ajotienä, mutta täälläkin aika rakentamaton ja "vanhanoloinen" tie. Maisemassa on pääasiassa isoja omakotitalotontteja.

Tie on säilyttänyt vanhan luonteensa ja linjauksensa.

Palotie esiintyy jo Kuninkaankartastossa 1700-luvun lopulla. Se on läntisin osa reittiä, joka johtaa Kaarelasta Hakuninmaan kautta Vantaanjoen eteläpuolta Haltialaan ja joen yli Tammistontielle ja siitä edelleen Helsingin pitäjän kirkonkylän eteläpuolelle. Tiellä voi olla pidempikin historia sillä Kaarela (Kårböle) mainitaan asiakirjoissa ensimmäisen kerran jo vuonna 1417 ja Helsingin pitäjän kirkonkylällä on vähintään yhtä pitkä historia.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Tielinja esiintyy Kuninkaankartastossa.
Inventointinumero	10
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat
















KATSO KUVASSAKIN
TILATO




Kopparkärret
Kasarmimäki
Kanbacka

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Kaivoksela 16
Alueen nimi	Vanha Kaarelantie - Yhtiönkuja - Kaivokselantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6682690.45
I koordinaatti keskuspiste	25492916.72

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Hämeenlinnaan suuntautuneen tien varhaisia reittejä. Tie on tullut Konalan suunnasta Kaarelaan ja siitä edelleen Martinkylän kautta Vantaanlaaksoon. Tie on kulkenut Keimolan ja Luhtaanmäen kylien kautta kohti Klaukkalaa. Vanhan tiereitin nykyinen tiestö on seuraava: Vanha Kaarelantie, Yhtiönkuja, Kaivokselantie, Vanha Nurmijärventie, Nybackankuja, Kauppalaivurintie, Vantaankoskentie, Vantaanpuistontie, Kivistönkorventie, Keimolantie, Luhtaanmäentie ja Klaukkalantie. Inventoinnissa vanha tiereitti on jaettu useaan eri kohteeseen käytännön suojelu- ja kaavatyön helpottamiseksi.

Vanhaksi Kaarelantieksi on nimetty tieosuus Mätäojasta Vaskivuorentielle ja se kulkee Vaskipellon kaupunginosan halki. Vanha Kaarelantie on mutkitteleva, moderni tie kevyenliikenteen levennyksineen. Rakennuskanta ympärillä on osin modernia kerrostaloaluetta, osin 1950-luvulta lähtien rakennettuja pienkerrostaloja. Paikoin tien varrella on säilynyt hieman mös alkuperäistä metsäistä tiemaisemaa, kallioita ei ole räjäytetty pois tien tieltä ja tien varressa on joitakin kivimuureja.

Yhtiönkuja on Vanhan Kaarelantien jatke kohti Hämeenlinnanväylää. Tämä on noin kuusi metriä leveä asfalttitie, jonka varrella on omakotitaloja ja rivitaloja sekä iso autokauppa.

Kaivokselantie on alkujaan ollut osa samaa Vanhaa Nurmijärventietä kuin Vanha Kaarelantiekin, mutta vanhalla linjauksella säilynyt tieosuus on nyt kerrostaloalueen keskellä. Kerrostalot ovat 1950-1960 -luvun kantaa. Katu itsessään on normaali kaksikaistainen asfalttitie, jossa on molemmin puolin kevyen liikenteen tiet. Hämeenlinnanväylän kohdalla alkuperäinen linjaus on kadonnut. Kaivokselantien varrella on säilynyt kilometripylväs.

Helsingistä pohjoiseen kohti Hämeenlinnaa linjautuva tie on merkitty Kuninkaankartastoon. Tie haarautuu Konalassa siten, että itäinen haara jatkuu Hämeenkyläntienä kohti Hämeenkylää, läntinen puolestaan kohti Kaarelaa ja sitten Nurmijärveä ja Hämeenlinnaa. Molemmat tiet risteävät Suuren Rantatien kanssa. Nurmijärvelle johtava tie risteää Suuren Rantatien Vantaankoskella.

Vuonna 1872 Senaatin kartassa Vanha Kaarelantie ja Yhtiönkuja olivat nykyisillä linjoillaan ja Yhtiönkujan ja Kaivokselantien yhdistänyt osuus on jäänyt Hämeenlinnanväylän ja toimistorakennusten alle. Pohjoisempana osa linjausta on jäänyt 1960-luvulla rakennettujen kerrostalojen alle. Tieyhteys on katkonainen.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1600 - 1799

Inventointinumero 11

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat































Alue



Kunta Vantaa

Kaupunginosa Kiila 34

Alueen nimi Seutula - Tuusulan Myllykylä tie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste 6693136.16

I koordinaatti keskuspiste 25495223.19

Inventointitiedot P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Seutulasta Simonsbölen suuntaan kulkeneen tien (Katriinantie - Myllypadontie) ja Tuusulan Myllykylän yhdistänyt metsätaipale, joka näkyy jo Kuninkaankartastossa. Tien pohjoisempi haara on johtanut kohti Ruotsinkylää. Nykyään tiet ovat pääosin metsäpolkuja, jotka ovat hämärtyneet motocross-radan alle, mutta Hanskalliontie on jotakuinkin vanhalla reitillä oleva tie.

Hanskalliontie on asfaltoitu teollisuusalueille kulkeva tie, jolla ei voi sanoa olevan juurikaan kulttuurihistoriallisia arvoja jäljellä. Eteläisempi, Myllykylään johtava reitti on alkupäässään tavallinen hiekkatie, kunnes muuttuu motocross-poluksi. Tuusulan puolelle tiereitti on säilynyt ja se on luokiteltu muinaisjäännöskohteeksi.

Tie on merkitty Kuninkaankartastoon pisteviivalla, joka tarkoittaa ehkä kärrytietä tai kävelypolkua. Tässä kartassa vastaava tie erkanee myös Ruotsinkylän suuntaan, mutta myöhemmillä kartoilla jälkimmäistä ei enää ole piirretty. Sen sijaan Myllykylään johtava tie on ollut käytössä vähintään metsätienä tai kävelypolkuna ainakin 1960-luvulle saakka.

Ajoitus

Rooli valmistumisaika

Ajoitus 1776

Ajoituksen lisätiedot Kuninkaan kartasto 1776-1805.

Inventointinumero 12

Luokitustunnus V

Kuvat

















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Keimola 22 Kivistö 23
Alueen nimi	Kirkantie - Backaksen pihatie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6691114.95
I koordinaatti keskuspiste	25489930.44
Inventointitiedot	P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018: Tieyhteyttä pitkin on kuljettu Keimolasta etelään metsäalueelle. Kuninkaankartastossa tien varrella ei näytä olevan asutusta. Kirkantie on kauniissa peltomaisemassa mutta Hämeenlinnanväylä katkaissut pahasti tieyhteyden. Tie on päällystetty asfaltilla, se on säilynyt melko kapeana ja sen vierellä on avo-ojat. Mosapakantie jatkaa Kirkantien linjaa jokseenkin samanlaisena mutta päällystämättömänä. Backaksen pihatie on säilynyt maastossa ja sitä vierustaa puukujanne. Tien eteläosa on muinaisjäännöskohde (Keimola (Käinby), Gyras - Backas). Tielinja on piirretty Kuninkaankartastoon, jossa tie näyttäisi päättyvän aika pian metsäalueelle Lövdalan pohjoispuolella. Tiessä on ollut pohjoisempikin haara, mutta se on nykyään peltojen kohdalla. Vuoden 1774 Keimolan kartalla tielinja erottuu myös hyvin. Tielinja on selväpiirteinen kartoilla aina Hämeenlinnanväylän rakentamiseen saakka, joka on hävittänyt yhteyden.
Ajoitus	
Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1774
Ajoituksen lisätiedot	Backaksen pihatie näkyy v. 1774 kartalla.
Lähteet	Kuninkaan kartasto 1776-1805.
Inventointinumero	13
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2
Kuvat	


22
MOLA
INBY
23
KIVISTÖ









Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Koivuhaka 68 Helsingin pitäjän kirkonkylä 69
Alueen nimi	Kirkkotie - Knapaksenkuja
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685230.01
I koordinaatti keskuspiste	25498930.19

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Osa Helsingistä ja Helsingin pitäjän kirkolta Tuusulaan suuntautunutta tietä, jonka eteläisen osan jäljellä olevat osat ovat Kirkkotie ja Köyhämäentie. Pohjoisella tielinjauksella on Ruskeasannan hautausmaan halki kulkeva Ruskeasannantie, pieni osuus tierauniota Tuusulantien itäpuolella sekä Tuiskuntie. Tie on osa keskiaikaista Hämeentietä, joka kulki Hämeenlinnasta Vantaanjoen suulle.

Kirkkotie tulee Helsingin suunnasta ja ylittää Keravanjoen Siltamäessä, jatkuen Knapaksenkujan kautta Kehä III:n pohjoispuolella Köyhämäentienä.

Kirkkotie on suhteellisen kevyrakenteinen kaksikaistainen asfaltoitu tie, jonka vieressä on kevyenliikenteenväylä. Tiemaisema on Tuusulanväylästä huolimatta "vanhakantainen": Tuusulanväylän ja Kirkkotien välissä on niitty-/peltokaista ja Kirkkotien ja Keravanjoen välissä on omakotialue, pääasiassa vanhahkoja rakennuksia. Tien eteläpäässä, lähellä Siltamäen siltaa, on McDonald's ja kylmä huoltoasema. Omakotialue on tien keskivaiheilla ja sinne on rakenteilla myös isompaa rakennusta. Lähempänä kirkonkylää tietä on korotettu aiempaa enemmän (useita metrejä) ja kevyenliikenteenväylä on erotettu omalle linjaukselleen. Kirkonkylän kohdalla tie vähän kapenee. Lyhyen matkaa Kirkkotie on sekä Suuren Rantatien että vanhan Tuusulaan johtaneen tien osa.

Tuusulan linjaus jatkuu Knapaksenkujana, joka on kapea asfaltoitu tie, jonka vierellä on kylän taloja. Tietä ei nähtävästi ole juurikaan rakennettu päällystämistä lukuunottamatta. Tie päättyy lopulta Tuusulanväylän ramppiin, jonka ali nykyinen kävelytie sukeltaa.

Helsingin pitäjän kirkko mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1401 (FMU 1145). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704) mukaan

Kirkonkylässä oli 12 taloa. Ensimmäiset maininnat Tuusulan kirkonkylästä (Tusbu by) ajoittuvat 1500-luvun alkupuolelle. Varhaisin tieto kylän taloluvuista on vuodelta 1543, jolloin kylässä oli jo 10 taloa.

Tien toinen haara Helsingin pitäjän kirkolta pohjoiseen on vienyt Seutulaan nykyisen lentokentän kohdalta. Kirkkotien-Köyhämäentien osuus näkyy viimeistään vuoden 1777 kartalla ja Kuninkaankartastossa tie on piirretty Tuusulan kirkolle saakka. Tierauniona oleva ja Tuiskuntien osuus ovat olleet näillä linjauksilla viimeistään vuonna 1872 jolloin ne esiintyvät Senaatin kartastossa.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1777
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ollut olemassa viimeistään 1700-luvun lopussa mutta todennäköisesti jo 1500-luvulla.

Lähteet

FMU = Finlands Medeltida Urkunder
KA = Kansallisarkisto

Inventointinumero 14

Luokitustunnus R1

Kuvat











































Alue



Kunta Vantaa

Kaupunginosa Koivuhaka 68

Alueen nimi Köyhämäentie - Ohtolankatu - Ohtolanpolku

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste 6686418.14

I koordinaatti keskuspiste 25499394.26

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Osa Helsingistä ja Helsingin pitäjän kirkolta Tuusulaan suuntautunutta tietä, jonka eteläisen osan jäljellä olevat osat ovat Kirkkotie, Köyhämäentie ja Ohtolankatu. Pohjoisella tielinjauksella on Ruskeasannan hautausmaan halki kulkeva Ruskeasannantie, pieni osuus tierauniota Tuusulantien itäpuolella sekä Tuiskuntie. Tie on osa keskiaikaista Hämeentietä, joka kulki Hämeenlinnasta Vantaanjoen suulle.

Kirkkotie jatkuu Kehä III:n pohjoispuolella Köyhämäentienä. Köyhämäentie on lähes täysin teollisuusalueella. Eteläpäässä on muutama omakotitalo ja matkalla pieni niittymaisema. Tien linjaus on ehkä vanha, mutta perinteisen tiemaiseman voi sanoa tältä osin täysin kadonneen. Tien rakenne on suhteellisen järeä, mutta massiivisia korotuksia ei ole tehty. Tien reunassa on kevyenliikenteen väylä. Köyhämäentiellä ei ole suuria suojelullisia arvoja. Ohtolankatu on myös aika lailla teollisuusaluetta, mutta tien itäpuolella on joitakin omakotitaloja ja metsää. Tie itsessään on leveä väylä, jonka molemmin puolin on jalkakäytävät. Ohtolanpolku on tien vanha jatke pohjoiseen. Tien rakenteesta näkee vielä selvästi kuinka se on aiemmin ollut ajotienä. Nyt tämä kapeahko asfalttitie katkeaa Tuusulanväylään.

Helsingin pitäjän kirkko mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1401 (FMU 1145). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704) mukaan Kirkonkylässä oli 12 taloa. Ensimmäiset maininnat Tuusulan kirkonkylästä (Tusbu by) ajoittuvat 1500-luvun alkupuolelle. Varhaisin tieto kylän taloluvuista on vuodelta 1543, jolloin kylässä oli jo 10 taloa.

Tien toinen haara Helsingin pitäjän kirkolta pohjoiseen on vienyt Seutulaan nykyisen lentokentän kohdalta. Kirkkotien-Köyhämäentien osuus näkyy viimeistään vuoden 1777 kartalla ja Kuninkaankartastossa tie on piirretty Tuusulan kirkolle saakka. Tierauniona oleva ja Tuiskuntien osuus ovat olleet näillä linjauksilla viimeistään vuonna 1872 jolloin ne esiintyvät Senaatin kartastossa.

Ajoitus

Rooli valmistumisaika

Ajoitus	1777
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ollut olemassa viimeistään 1700-luvun lopussa mutta todennäköisesti jo 1500-luvulla.
Lähteet	KA = Kansallisarkisto FMU = Finlands Medeltida Urkunder
Inventointinumero	15
Luokitustunnus	V

Kuvat














VANTAA
VANDA



Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Helsingin pitäjän kirkonkylä 69 Koivuhaka 68
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Kuriiritie-Kuriirikuja)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6686263.32
I koordinaatti keskuspiste	25499893.53

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja. Tämä kohde pitää sisällään Kuriiritien ja sen itäisen jatkeen Kuriirikujan.

Kuriiritie jatkuu suoraan Kirkkotiestä Kehä III:n eteläpuolella pitäjän kirkonkylässä, Knapaksenkujan risteyksestä alkaen. Kuriiritie menee alikulussa Kehä III:n alta ja tällä kohdalla tietä on varmasti madallettu alkuperäisestä vaikka tien linjaus onkin säilynyt. Kehä III:n pohjoispuolella tie hieman levenee ja tiemaisemaan tulee uudempia omakotitaloja ja teollisuus- sekä liikerakennuksia. Kuriiritien katkaisee liikenneympyrä Koivuhaan Nesteen ja ostoskeskuksen välillä.

Liikenneympyrän jälknee tie jatkuu kohti Tikkurilaa tavallisena ajotienä, jonka reunassa on korotettu kevyenliikenteen väylä. Koivuhaan liikekeskusta lukuunottamatta tien varrella on lähinnä moderneja omakotitaloja ja Viertolan päässä myös kerrostaloja. Tiemaisema on aika tavalla muuttunut.

Kuriiritie ylittää pienen Kattilaojan liikekeskuksen pohjoispuolella. Paikalla on nykyään vain peltinen siltarumpu, mutta paikalla on varmasti ollut aiemmin oikea silta.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 16

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat





















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Hakunila 94 Kuninkaala 64 Hakkila 66
Alueen nimi	Kaskelanrinne - Malmarintie - Tikkurilantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685730.19
I koordinaatti keskuspiste	25505058.13

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Östersundomista Tuusulantielle johtaneen tieyhteyden osa, johon tässä osuudessa kuuluvat idästä lukien Kaskelanrinne, Malmarintie, Malmarinpolku, Krouvinpolku ja Tikkurilantie. Lännessä tieyhteys jatkuu Hakkilan kivisillan jälkeen Jokiniemessä Urheilutiellä. Idässä Hakunilassa Ratsumiehenpolulla, Hakunilantiellä ja Sotungintiellä.

Kaskelanrinne on asfaltoitu ja ojitettu tie, jonka vieritse kulkee osin myös kevyenliikenteen väylää. Tie kulkee omakotialueen lävitse ja sen eteläpuolelle on rakenteilla myös uusi kerrostaloalue. Tielinja mutkittelee vanhan tielinjauksen tavoin eikä tietä varten ole muutettu topografiaa. Tiemaisemasta on jäljellä ainakin linjaus ja topografia, vaikka alkuperäinen luonne metsien ja peltojen halki kulkevana tienä ei olekaan hahmotettavissa. Lähellä Lahdentietä pellon/niityn halki kulkee oja, jossa lienee ollut aikanaan silta mutta jossa nyt on vain maapenkka ja matala rumpu. Lopuksi tie putoaa laaksoon ja Lahdenväylän alikulkuun, jonka jälkeen tie muuttuu Malmarintieksi.

Malmarintie mutkittelee omakotitaloalueen halki. Se on kevyesti rakennettu, päällystetty tie, jonka reunassa ei ole kevyenliikenteen väylää. Vaikka alueella onkin paljon omakotitaloja, tien luonne on kuitenkin edelleen "metsän halki kulkeva tie", johtuen ehkä runsaasta puustosta ja siitä ettei tietä ole juurikaan tarvinnut rakentaa kuivalle kankaalle. Viimeinen osuus ennen Vanhaa Porvoontietä on nyt pois käytöstä jääneenä ja kulkee mm. bensiiniaseman vierestä Malmarinpolkuna. Malmarintien rakennuskanta on vaihtelevanikäistä, luultavasti 1940-luvulta nykyaikaan. Tien itäpäässä on suuri hiekkakuoppa, jossa on nyt urheilukenttä. Tien varrella on sijainnut Hakkilan tienhaaran kivikautinen asuinpaikka.

Vanhan Porvoontien länsipuolella tielinja jatkuu Malmarsin kievarin ja omakotitalon välistä Krouvinpolkuna, joka on kävelytienä. Polun jälkeen linjaus on nykyisen Tikkurilantien kohdalla. Tikkurilantie on leveä teollisuusalueen väylä, jonka molemmin puolin on kevyen liikenteen väylät. Alkuperäinen tiemaisema ja -rakenne on jokseenkin kadonnut tältä alueelta kunnes tie muuttuu jälleen kevyemmäksi teollisuusraiteiden jälkeen.

Tikkurilantien varrella teollisuusalueella on kilometripylväs (Kilometripylväs 1-6, Tikkurilantie 10).

Sotungin, Hakunilan ja Hakkilan kylät ovat olleet olemassa viimeistään 1500-luvulta lähtien, joten periaatteessa myös niitä yhdistävä tielinjaus voi olla näin vanha. Varhaisimmat todisteet tiestä ovat kuitenkin vasta 1700-luvun lopun kartoissa. Ensimmäisen kerran tielinja hahmottuu Kuninkaankartastossa joka on laadittu 1700-luvun lopulla. Tienlinjaus on säilynyt samana ainakin 1800-luvun lopulta lähtien. Ainoa isompi muutos on Vanhan Porvoontien risteysalueen siirtyminen siten, että Tikkurilantien risteys on siirtynyt pohjoisemmaksi ja Malmarintien risteys etelämmäksi.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ollut olemassa viimeistään 1700-luvun lopulta lähtien (Kuninkaankartasto).

Inventointinumero 17

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat







































Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Kuninkaala 64
Alueen nimi	Vanha Kuninkaalantie - Markkulantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6686076.84
I koordinaatti keskuspiste	25502664.53

Inventointitiedot

P. Pesonen: historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Jo Kuninkaankartastossa esiintyvä tielinjaus joka kulkee Kuninkaalan (Fastböle) kylän halki ja sitten kohti koillista sekä Suurelle Rantatielle että nykyiselle Tikkurilantielle. Linjaukseen kuuluvat nykyiset Vanha Kuninkaalantie, Pelottomanpolku, Heidehofinpolku, Hovitie ja Markkulantie. Osa tiestä on todennäköisesti osa Suuren Rantatien vanhempaa linjausta välillä Tikkurila - Kuninkaala.

Vanha Kuninkaalantie on pittoreski kylätie, joka kulkee vanhojen tilojen välistä noin 3 metriä leveänä asfalttitienä. Tietä on hieman terassoitu. Linjaus on oletettavasti alkuperäinen. Pelottomanpolku risteää kylän keskustasta kohti kaakkoa noin 4-5 metriä leveänä asfalttiväylänä, joka on katkaistu ajoliikenteeltä Tikkurilan tehtaiden ruokalan kohdalta. Siitä kaakkoon tiessä ei liene juurikaan alkuperäisyyttä vaan Tikkurilan tehtaiden pysäköintialuetta ja tehtaiden sisääntuloväylää.

Heidehofintien eteläpuolella linjaus jatkuu Heidehofinpolkuna, joka on asfaltoitu, rinteeseen uurrettu puistotie. Tie muuttuu omakotialueella kapeaksi, noin 4-5 metriä leveäksi ajotieksi. Polku ylittää peltolaakson ennen kuin nousee taas mäelle kaakossa. Keskellä niittyä polku ylittää pienen mutkittelevan ojan, jonka paikalla on kenties tarvittu aiemmin silta. Nyt paikalla on vain maapenger ja siltarumpu.

Kuusikon omakotialueen puolella tien nimenä on Hovitie, joka on noin 6 metriä leveä asfaltoitu tie, kuten pohjoiseen suuntautuva Markkulantiekin. Viimeksimainittu linjaus on aika kaunis maisemaltaan kulkien uuden ja vanhan omakotialueen välistä. Markkulantie päättyy pohjoisessa Kyytitiehen, joka on rakennettu vasta 1980-luvulla. Kyytitien pohjoispuolella vanha linjaus jatkuu vielä metsässä muinaisjäännöstienä. Siitä koilliseen linjauksesta ei ole merkkejä teollisuusalueella kunnes se ilmaantuu taas samana linjana Suuren Rantatien Hakkilankaaren kohdalla.

Fastböle ilmaantuu lähteisiin vasta vuonna 1540 (Kerkkonen 1963, s. 113). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704; VMATK) mukaan kylässä oli neljä taloa. Vuoden 1550 maakirjan perusteella neljä taloa oli lisäksi ulkokyläläisten omistuksessa (KA 2986; VMATK). Fastbölen tontti on

merkitty Samuel Brotheruksen vuonna 1708 piirtämälle kartalle. Paikalla oli tuolloin neljä tilaa: Konungs, Oredder, Giutars ja Marcussas.

Tielinja on jossain määrin erotettavissa jo vuoden 1776 Kuninkaalan kartassa, jossa se lopulta johtaa Hakkilan kievarin luo olevalle usean tien risteykselle. Linjaus on olemassa edelleen myös vuoden 1872 Senaatin kartalla, samoin vuoden 1933 pitäjänkartalla. Tie on jäänyt pohjoisosistaan kunnollisena kulkuväylänä käytöstä 1950-1960 -luvun aikana ja lopullisesti yhteys on katkennut Kyytitien valmistuttua 1980-luvulla.

Hovitien-Heidehofinpolun nimi on aiemmin ollut Tikkurilantie ja Kyytitien Jokiniementie.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Viimeistään 1700-luvun loppu.

Lähteet Kerkkonen, Gunvor 1963: Helsinge, medeltid. Borgå.
KA = Kansallisarkisto.

Inventointinumero 18

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat






















64
KUNINKAALA
FASTBÖLE
Heidehof
Kyytie







Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Kuninkaala 64 Hakkila 66
Alueen nimi	Vanha Porvoontie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6687060.07
I koordinaatti keskuspiste	25504705.63

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Vanha Porvoontie on ollut yksi Vantaan keskeisimpiä teitä 1700-luvulla. Sitä pitkin on tultu Suurelta Rantatieltä idän suunnasta Malmille ja Helsinkiin. Vanha Porvoontie on erkaantunut Suuresta Rantatiestä Hakkilassa, Honkanummen pohjoispuolella. Vantaalla sen vanha linjaus on kulkenut Honkanummella, Malmarin krouvin vierestä mutkitellen etelään kohti Heikinlaaksoa.

Vanhaa Porvoontietä on oiottu Kehä III:n molemmin puolin 1960-luvun lopulla, siten että etelässä vanhaa linjaa edustaa Kallenlaakso-niminen kadunpätkä Vanhan Porvoontien länsipuolella ja Kuusikon kohdalla Kuusikkokuja niinikään Vanhan Porvoontien länsipuolella. Kyytitien ja Porttipuistontien välissä vanha linjaus on kulkenut nykyisen kevyenliikenteen väylän kohdalla Vanhan Porvoontien itäpuolella. Viimeksimainittu tie on korotettu hyvin korkealle penkereelle. Kuusikkokujan ja Kallenlaakson kohdalla tien varrella on hieman vanhan maantien tunnelmaa edelleen.

Kyytitien ja Tikkurilantien välisellä osuudella Vanha Porvoontie on varsin suora, mutta ilmeisesti sitä ei ole kuitenkaan oiottu vaan tien on pystynyt rakentamaan suoraksi tasaisella hiekkakankaalla. Tie on nykyään leveä ja sen molemmin puolin on kevyenliikenteen väylät. Toisella puolella on teollisuusaluetta ja toisella pientaloja. Tikkurilantien risteyksestä pohjoiseen alkaa Honkanummen hautausmaa molemmin puolin tietä. Hautausmaan pohjoisosassa tien varrella on kilometripylväs. Hautausmaan jälkeen tie kulkee teollisuusalueen halki, välillä tien varressa on myös metsää. Pohjoisessa osa Vanhaa Porvoontietä, ehkä juuri vanhan Hakkilasta tulevan Suuren rantatien risteyksen kohdilla, on jäänyt pois käytöstä tien länsipuolelle.

Vanha Porvoontie on Kuninkaankartastossa yksi keskeinen tie alueella. Hakkilan kestikievari eli Malmarin krouvi on ollut toiminnassa myös 1700-luvun loppupuolella ja se on merkitty samaan karttaan. Tie on varmasti ollut olemassa viimeistään Helsingin perustamisesta lähtien, jolloin on tullut tarpeen tehdä yhdystie Suurelta Rantatieltä kaupunkiin. Tie ei kulje kylien

kautta, joten sitä ei näy hieman Kuninkaankartastoa vanhemmilla kyläkartoilla. Tien oikaisut on tehty 1960-luvun lopussa.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Kuninkaankartasto, todennäköisesti ollut olemassa jo aiemmin.

Inventointinumero 19

Luokitustunnus R2

Kuvat

























Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Länsisalmi 90
Alueen nimi	Heickbackan tiet (Länsisalmenkuja-Länsisalmentie)

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6682507.76
I koordinaatti keskuspiste	25507850.03

Inventointitiedot

Pesonen, Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Länsisalmenkuja on Länsisalmentien ja Kehä III:n välillä oleva lyhyt tieosuus. Länsisalmentie on puolestaan Sotungintien ja Kehä III: välinen yhteys, joka kulkee Länsisalmen Heikbackan kylän läpi.

Länsisalmenkuja on nykyään hiekkapintainen peltojen halki kulkeva tie joka päättyy Porvoonväylään lännessä ja Länsisalmentiehen idässä. Tie kulkee peltomaisemassa ja lähellä pienen puron ylittävää siltaa on säilynyt kilometripylväs, jossa lukemat 2 itään ja 8 länteen. Länsisalmentien länsiosa on 1700-luvun linjausta, joka mutkittelee idästä ylös kalliolla olevalle Heikbackan kylälle asfalttipintaisena tienä. Länsisalmentien itäosa ja yhteys Sotungintiehen oli olemassa viimeistään vuonna 1872. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että 1700-luvun yhteys Sotungintielle olisi kulkenut Hetbackantien kautta pohjoisesta.

Länsisalmen kylä mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1347 (FMU 540). Seuraavat Länsisalmeen liittyvät tiedot löytyvät Uudenmaan vuoden 1540 maakirjasta (KA 2920, Es 703). Verokirjoista ilmenee Länsisalmeen kuuluneen 1540-luvulla 11 tilaa (KA SAY). Heikbackan tontti ja siellä olevat kuusi taloa (Heickass, Nybon, Nicku, Nilssas, Kerr ja Harpars) on merkitty Samuel Brotheruksen vuonna 1708 piirtämälle kartalle. Tielinjaus erottuu ensimmäisen kerran vuoden 1764 kartalla, missä tie johtaa Måsbrottåker-pelloille ylittäen niityn keskellä olevan puron. Vuonna 1872 Heikbackasta on päässyt Sotungintielle nykyistä linjausta pitkin (Senaatin kartasto). Länsisalmenkuja on jatkunut länteen päin yhtyen nykyiseen Fazerintien ja Kuussillantiehen. Tie on johtanut Viikin Latokartanoon Malmilla. Heikbackan yhteys länteen on kulkenut vielä vuonna 1968 Länsisalmenkujan kautta. Tieyhteys on muuttunut Kehä III:n ja Porvoon moottoritien rakentamisen myötä.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1764
Ajoituksen lisätiedot	Tielinja ensimmäisen kerran kartalla.

Lähteet

FMU = Finlands Medeltida Urkunder
SAY = Suomen asutuksen yleisluettelo
KA = Kansallisarkisto

Inventointinumero

20

Arvotustaso

Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus

R2

Kuvat

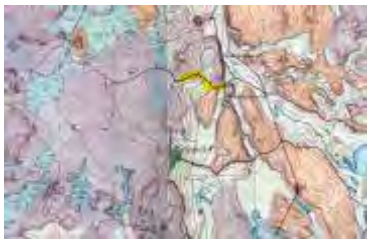












Alue



Kunta Vantaa

Kaupunginosa Länsisalmi 90

Alueen nimi Heikbackan tiet (Harpaksentie)

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6682415.00
I koordinaatti keskuspiste	25507905.00

Inventointitiedot

Pesonen, Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Harpaksentie sijaitsee Länsisalmen Heikbackan kylässä. Se erkaantuu Hetbackantiestä ja kulkee vanhan Heikbackan kyläalueen halki luoteesta kaakkoon alas pellolle. Harpaksentie jatkuu muinaisjäännöstienä Länsisalmi Heikbacka-Vikkula kohti Porvarinlahtea.

Harpaksentie on vanha kylänraitti, jota ilmentää erityisesti raitin varrella pitkittäin oleva vanha aitta. Tien varrella on ollut muitakin rakennuksia, joista on jäljellä kivijalkoja. Tie on kapea hiekkapintainen ajotie. Tie on säilyttänyt vanhan luonteensa, vaikka osa kylän vanhoista taloista onkin hävinnyt tai siirtynyt pois tien varrelta. Tie jatkuu urana pellon laidalle ja eteenpäin muinaisjäännöksenä ja Helsingin puolella jälleen käytössä olevana tienä.

Länsisalmen kylä mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1347 (FMU 540). Seuraavat Länsisalmeen liittyvät tiedot löytyvät Uudenmaan vuoden 1540 maakirjasta (KA 2920, Es 703). Verokirjoista ilmenee Länsisalmeen kuuluneen 1540-luvulla 11 tilaa (KA SAY). Heikbackan tontti ja siellä olevat kuusi taloa (Heickass, Nybon, Nicku, Nilssas, Kerr ja Harpars) on merkitty Samuel Brotheruksen vuonna 1708 piirtämälle kartalle.

Vuoden 1764 kartalla Harpaksentien varrelle keskittyy suurin osa Heikbackan kylän taloista ja vaikuttaa siltä, että tiellä on ollut kylänraitin luonne jo tuolloin. Tie on johtanut pelloille ja edelleen pelloilta kaakkoon Porvarinlahden rannalle. Vuoden 1872 Senaatin kartalla tie on merkitty jatkuvaksi vain Porvoon maantielle asti. Tämä on ehkä virhe, sillä v. 1933 kartalla tie jatkuu Porvarinlahdelle. Harpaksentie on yleisenä tienä vielä vuoden 1967 peruskartalla.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1764
Ajoituksen lisätiedot	1600-1700 -luku.

Inventointinumero 21

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat



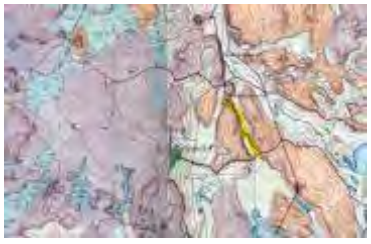












Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Länsisalmi 90
Alueen nimi	Heikbackan tiet (Hetbackantie)

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6682572.00
I koordinaatti keskuspiste	25507858.00

Inventointitiedot

Pesonen, Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Hetbackantie on kapea, hiekkapintainen autotie, joka mutkittelee kylän talojen ja viljelysten halki alas etelään pelloille ja sieltä edelleen Länsisalmen Labbasin talonpaikalle. Hetbackantien eteläosa on nykyään metsässä pois käytöstä olevana muinaisjäännöskohteena ja Kehä III on katkaissut yhteyden Labbasiin. Tie kiertää kalliot ja on säilyttänyt kylätien luonteensa. Tien pohjoisosa menee Länsisalmen koulun ohi kohti kylän "keskusaukiota". Länsisalmentien pohjoispuolella tie jatkuu traktoriurana metsässä ja muuttuu siellä jälleen käytöstä pois jääneenä muinaisjäännökseksi. Tie on mennyt kohti Hakunilaa.

Hetbackantie on yhdistänyt Hakunilan ja Länsisalmen Heikbackan sekä edelleen Labbaksen talot. Nykyään tie kulkee Heikbackan kyläalueen halki. Sekä pohjoisessa että etelässä on jäljellä käytöstä pois jääneitä tien osuuksia, jotka ovat kiinteitä muinaisjäännöksiä.

Länsisalmen kylä mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1347 (FMU 540). Seuraavat Länsisalmeen liittyvät tiedot löytyvät Uudenmaan vuoden 1540 maakirjasta (KA 2920, Es 703). Verokirjoista ilmenee Länsisalmeen kuuluneen 1540-luvulla 11 tilaa (KA SAY). Heikbackan tontti ja siellä olevat kuusi taloa (Heickass, Nybon, Nicku, Nilssas, Kerr ja Harpars) on merkitty Samuel Brotheruksen vuonna 1708 piirtämälle kartalle. Tässä kartassa Hetbackan tiestä on aavistus peltokuvioiden vierellä, mutta selvästi se näkyy vasta 1764 kartalla, jossa tien vierellä on mm nimi "Storwägs åkrar". Hetbackantien pohjoisosa (josta osa on nyt muinaisjäännöksenä) on ollut käytössä ajotienä vielä vuonna 1967 (peruskartta).Labbasiin johtava eteläosa on poistunut yleisestä käytöstä jo ennen Kehä III:n rakentamista, karttojen perusteella vuosien 1933 ja 1958 välillä.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1764
Ajoituksen lisätiedot	Viimeistään 1700-luku, lähde: PP

Lähteet

FMU = Finlands Medeltida Urkunder
KA = Kansallisarkisto
SAY = Suomen asutuksen yleisluettelo

Inventointinumero

22

Arvotustaso

Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus

R2

Kuvat







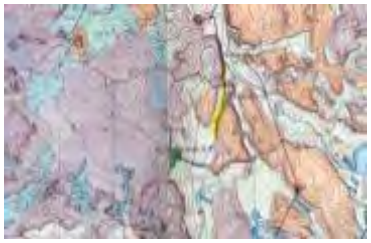












Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Länsisalmi 90
Alueen nimi	Westerkullan pihatie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6681662.69
I koordinaatti keskuspiste	25506791.50

Inventointitiedot

P. Pesonen: tieinventointi 2018:

Westerkullan kartano sijaitsee Länsimäen itäosassa ja sen edustalla lännessä on laaja kartanolle kuuluva peltoalue. Kartanolle tulee Länsimäen suunnasta Linnoittajanpolku, jonka itäosa on kartanon pihatietä. Kartanon halki kulkeva tie puolestaan on osa Mellunmäen ja Länsisalmen välistä muinaisjäännökseksi luokiteltua tietä. Rakennusperintökohde muodostuu Linnoittajanpolusta ja Westerkullan pihatiestä.

Linnoittajanpolku on länsipäässään asfaltoitua tietä rivitalojen välissä muuttuen sitten ympäristöltään metsäiseksi ja sorapäällysteiseksi noin 3 m leveäksi ajotieksi kartanoa lähestyttäessä. Tien toisella puolella on matala vesioja, toisella hieman terassointia. Tietä ei liene juurikaan pohjustettu. Tien itäosuus on kartanon yksityisaluetta. Tie on säilyttänyt luonteensa kartanon "takatienä".

Länsisalmen kylä mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1347 (FMU 540). Westerkulla-nimi esiintyy lähteissä vuonna 1587. Westerkullan kartano syntyi vuonna 1626, kun liivinmaalaiselle aatelismiehelle Reinhold Wunschille läänitetyistä kymmenestä tilasta erotettiin neljä tilaa säteriksi (Hagelstam 1930, s. 244–245). Kartanon tontti on merkitty vuodelta 1708 peräisin olevalle Samuel Brotheruksen kartalle. Nykyinen kartanon päärakennus on rakennettu vuosina 1827–1828 (VKY, s. 246).

Brotheruksen kartalle ei ole merkitty teitä. Vuoden 1764 kartalle on merkitty kartanon pihan halki ja torpalle kulkevat tiet, muttei Länsimäen suuntaan menevää tietä. Vuoden 1767 kartalla tie on jo merkitty kartanon torpan ohi kulkevana "väg till landsvägen". Tie on merkitty myös vuoden 1869 kartalle ja Senaatin kartalle v. 1872. Tieyhteys on kulkenut Heikbackan ja Malmin väliselle maantielle vielä 1960-luvulla, mutta Länsimäen ja Fazerin tehtaiden rakentaminen on sittemmin kadottanut linjauksen. Saman tielinjan osuuksia on vielä jäljellä mm. Länsimäen koulun koillispuolen kävelytienä.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1767

Ajoituksen lisätiedot 1700-2000 -luku

Lähteet VKY = Vantaan kulttuurihistorialliset ympäristöt. Vantaan kaupunki asemakaavaosasto A3/1993.
Hagelstam, Magnus 1930: Westerkulla, Herrgårdar i Finland I. Helsingfors.
FMU = Finlands Medeltida Urkunder

Inventointinumero 23

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat













Alue



Kunta Vantaa

Kaupunginosa Kivistö 23
Lapinkylä 24

Alueen nimi Forsbackantie - Kylänpääntie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6691897.41
I koordinaatti keskuspiste	25491686.09

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Forsbackantie - Kylänpääntie yhdistää Seutulan ja Keimolan vanhat kylät toisiinsa. Matkalla tie kulkee Linnan kartanon kautta.

Kylänpääntie on alkupäässään, Keimolantiellä, noin viisi metriä leveä ja asfalttipäällysteinen tie, jonka reunalla on kevyen liikenteen väylä. Alkupäässä on vanhempi omakotitalo ja teollisuushalleja, toisella puolella peltoa. Linnan kartanolle mennessä, notkossa on vanha siltapaikka ojan yli, nyt paikalla on vain siltarumpu maapenkassa. Sen jälkeen tien länsipuolella on omakotitaloja, itäpuolella niittyä kunnes tie muuttuu metsän halki kulkevaksi n. 3-4 m leveäksi asfalttitieksi, joka ei ole kovin järeästi rakennettu. Päällyste loppuu jonkin matkan päässä ennen kartanoa. Kulku kartanon alueelle on suljettu yleiseltä liikenteeltä.

Forsbackantie on kapea kylätie, joka on mutkitteleva ja sorapintainen. Tietä on leikattu rinteeseen pellon ja metsän reunassa. Tien varressa on vanhakantaista asutusta, mahdollisesti vanhaa mäkitupa-asutusta (?). Tietä on jonkin verran oikaistu mäellä ennen Linnan kartanoa.

Nykyään Forsbackantiellä tarkoitetaan Knuutilasta (Ylösjoen/Yviaksen kylätontin luota) lähtevää tietä, joka ennen Linnan kartanoa kaartuu etelään ja kohti Keimolantietä Linnanojan ja Rauhalanojan yli. Kylänpäätieksi nimitetään Linnan kartanon kautta kulkevaa linjausta. Kylänpääntien linjaus on vanhempi ja Linnan kartanon kautta kulkeva tielinja näkyy mm. Kuninkaankartastossa ja sitä myöhemmin Senaatin kartassa.

Kylänpääntien linjausta näkyy osittain myös Keimolan vuosien 1774 ja 1776 kartoissa.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1774
Ajoituksen lisätiedot	Vanhin kartta (Keimola 1774).

Inventointinumero 24

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat


























Hav mot
Son





Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Linnainen 10 Hämeenkylä 12
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Ainontie - Ainonkuja)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6683647.46
I koordinaatti keskuspiste	25487878.13

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja.

Lännessä Espoon ja Vantaan rajalla on Linnaisten kartano, jonka alueiden halki Ainontie kulkee. Linnaisten kartanon edessä Espoon puolella on kilometripylväs. Tie on täällä kapeahko asfalttipintainen tie ensin kartano- ja sitten peltomaisemassa. Tietä on korotettu reilusti ympäröivästä pellosta. Maisema on varsin kaunis maalaismaisema ja tietä reunustaa joukko historiallisia rakennuksia. Kartanon ja peltojen jälkeen tie nousee Skobbarsin vanhan kylän suuntaan Tuomalanmäelle, jossa tien varrella on edelleen vanhaa rakennuskantaa. Näiden lisäksi kuitenkin myös uudempia omakotitaloja. Ainontie 46 edustalla on kilometripylväs, jonka lukemat ovat varsin kuluneet.

Tuomelan koulun jälkeen tiemaisema muuttuu modernimmaksi. 1700-luvulla Skobbarsin ja Jussaksen välillä on ollut peltoja, nyt rivitaloja ja tien

eteläpuolella vielä niittyä. Jussaksen ja Labbaksen mäellä tiessä on taas vanhaa kylätunnelmaa. Ainontie jatkuu vanhalla linjauksellaan Ainonkujana kun nykyinen Ainontie kaartaa hieman pohjoiseen kohti Hämeenkylän ostoskeskusta. Ainonkujan varrella on mm. isoja vanhoja puita. Rakennuskanta on täällä suhteellisen modernia, mutta toteuttaa vanhaa maisemaa. Tie päättyy kevyenliikenteenväylään ja sulautuu takaisin Ainontiehen alempana mäen alla.

K-Marketin takana on vielä lyhyt pätkä Suuren Rantatien linjausta, joka erottuu epäselvänä tasanteena ja sillä kasvaa jo puita ja taimikkoa. Alue on ruohottunutta. Lähempänä DNS-Solutionsin seinää on Suuren Rantatien suuntaa vastaisesti luode-kaakko -suuntaisen tien nelisen metriä leveä pohja, jota reunustaa ojat. Mahdollisesti tässä on ollut risteysalue.

Vanhoilla kartoilla tien linjaus on sama. Vanhin Hämeenkylän kartta on jo vuodelta 1691. Em. risteysalue ei selity muuten kuin Gållasin talolta tulevalla pihatiellä joka näkyy vuoden 1933 kartassa. Tosin havaittu tielinja on nelisenkymmentä metriä pohjoisempana kuin v. 1933 tie. Nuoremmissa kartoissa näkyy kuitenkin juuri havaintokohdalla peltojen välinen kaista, joka saattaa olla juuri kyseinen tiehavainto.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 25

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat
































PUMFESTA












HAKKILÄNKYLÄ
TAVASTBY
LINNAINEN
LINNAS

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Luhtaanmäki 31 Keimola 22
Alueen nimi	Luhtaanmäentie - Kuhajoentie - Klaukkalantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6692577.20
I koordinaatti keskuspiste	25489227.06

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Vanha Kaarelantie tai Vanha Nurmijärventie on ollut Hämeenlinnaan suuntautuneen tien varhaisia reittejä. Tie on tullut Konalan suunnasta Kaarelaan ja siitä edelleen Martinkylän kautta Vantaanlaaksoon. Tie on kulkenut Keimolan ja Luhtaanmäen kylien kautta kohti Klaukkalaa. Vanhan tiereitin nykyinen tiestö on seuraava: Vanha Kaarelantie, Yhtiönkuja, Kaivokselantie, Vanha Nurmijärventie, Nybackankuja, Kauppalaivurintie, Vantaankoskentie, Vantaanpuistontie, Kivistönkorventie, Keimolantie, Luhtaanmäentie ja Klaukkalantie. Inventoinnissa vanha tiereitti on jaettu useaan eri kohteeseen käytännön suojelu- ja kaavatyön helpottamiseksi.

Luhtaanmäentie alkaa Hämeenlinnanväylän länsipuolelta, jossa se kulkee Luhtaanmäen vanhan kivisillan kautta Luhtaanmäen kylämäelle ja siitä Korjamäelle. Nykyinen Luhtaanmäentie liittyy Klaukkalantiehen, mutta vanha linjaus jatkaa Kuhajoentielle ja siitä Klaukkalantielle. Klaukkalantien pohjoispuolella on vanhasta linjauksesta pieni mutka, joka on sittemmin oikaistu. Klaukkalantie jatkuu Klaukkalaan ja edelleen Nurmijärvelle.

Luhtaanmäentie on mutkitteleva, korotettu tie, joka noudattelee topografiaa kauniissa maalaismaisemassa vanhojen talojen ja mäkien vierellä. Lautmäen kallioleikkaus on aika massiivinen, joten melko varmasti tien on 1700-luvulla täytynyt kiertää kallio paljon kauempaa kuin nykyisin. Tielinja on mennyt aiemmin Luhtaanmäen vanhan kivisillan kautta. Luhtaanmäentie kulkee komeasti Luhtaanmäen kylän vierestä. Tien pohjoisosassa Korjamäen jälkeen tien varrella on teollisuushalli. Silti tiemaisema ja linjaus muodostavat hyvin säilyneen ja arvokkaan kulttuuriperintökohteen.

Kuhajoentie jatkaa Luhtaanmäentien vanhaa linjausta. Se on jäänyt omakotitalojen kulkutieksi. Tie on asfaltoitu, sen varrella ei ole jalkakäytävää. Kuhajoentien alkupäässä on maitolaituri, puurakenteinen, punaiseksi maalattu ja huollettu. Se ei ehkä ole mitenkään vanha ja on nyt käytössä postilaatikkojen tukena. Tien pohjoispää on nimeltään Kuhajoenkuja. Tiessä on tavallaan vanhan ajan tunnelmaa, mutta tien varren talot ovat kuitenkin uusia omakotitaloja.

Klaukkalantien pohjoispuolella Klaukkalantien vanha linjaus on tonttitienä, joka on kapea hiekkapintainen tie. Tie on ollut selvästi leveämpi, mutta siitä on nyt vain keskiosa enää käytössä. Pohjoinen osa käytöstä jääneestä osuudesta on nyt jäänyt lähinnä autojen kaatopaikaksi. Itse Klaukkalantie on nyt maantienä. Se on leveä tie, jossa on erillinen kevyen liikenteen väylä. Tien varrella on joitakin omakotitaloja. Klaukkalantiellä ei ole ole merkittäviä kulttuuriarvoja.

Helsingistä pohjoiseen kohti Hämeenlinnaa linjautuva tie on merkitty Kuninkaankartastoon. Tie haarautuu Konalassa siten, että itäinen haara jatkuu Hämeenkyläntienä kohti Hämeenkylää, läntinen puolestaan kohti Kaarelaa ja sitten Nurmijärveä ja Hämeenlinnaa. Molemmat tiet risteävät Suuren Rantatien kanssa. Nurmijärvelle johtava tie risteää Suuren Rantatien Vantaankoskella.

Tielinjaus näyttäisi pysyneen pitkälti samana myös 1800-luvun lopulla (Senaatin kartasto) ja 1900-luvulla. Klaukkalantien mutka on oikaistu 1960-luvun alussa samalla kun Klaukkalantie on rakennettu Hämeenlinnanväylältä.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1600 - 1799

Inventointinumero 26

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat
































Myyrmäki


Myyrmäki
LEHTAANMÄKI
LEHTABACKA
Haponiitty

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Martinlaakso 17
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Monsaksenraitti)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685960.23
I koordinaatti keskuspiste	25491424.64

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja. Tämä kohde kattaa Kehä III:n eteläpuolella olevan Monsaksenraitin.

Matkatien ja Monsaksenraitin välinen osuus Suuresta Rantatiestä on jäänyt Vantaan Energian voimalaitoksen alle. Lisäksi vanha tie on katkennut Martinlaakson radan kohdalla. Tietä korvaa nykyään kävelysilta radan yli. Monsaksenraitti kulkee radan länsipuolella omakotialueen keskellä siten että sen eteläpuolella on kuitenkin metsäinen mäki heijastaen tien alkuperäistä luonnetta tällä seudulla. Tietä ei ole leikattu rinteeseen, joten rakennekin lienee lähellä alkuperäistä. Tie on noin viisi metriä leveä ja asfaltoitu. Lännessä tie päätty teollisuusrakennuksen pihaan. Idässä radanylityksen ja Vantaankosken asemalle käynnin jälkeen tie jatkuu käytöstä pois jääneenä arkeologisoituneena tieosuutena. Tie päättyy lopulta jyrkkään leikkaukseen ennen Sanomatietä.

Monsaksenraitilla on vielä suojeluarvoa vaikka se onkin vain lyhyt osuus pitkästä tiestä.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 27

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat














Kivimäki
Stenbacka



Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Martinlaakso 17
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Otsikkotie - Isontammentie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6686430.96
I koordinaatti keskuspiste	25491878.31

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja. Tämä kohde kattaa Kehä III:n eteläpuolella olevat Otsikkotien ja Isontammentien.

Otsikkotie on täysin moderni ja leveä, Sanomalan painotaloa kiertävä asfalttitie, joka on oletettavasti Suuren Rantatien alkuperäisellä linjauksella länsipäästään. Tie on kuitenkin täysin modernisoitu ja myös tiemaisema on muuttunut voimakkaasti. Otsikkotieltä Myllymäen suuntaan erkaantuva Isontammentie on sen sijaan aivan toisenlainen. Linjaus on selvästi vanha ja mutkitteleva, eikä tietä ole mäestä huolimatta juurikaan rakennettu päällystyksen lisäksi. Molemmin puolin tietä on metsää heijastaen tien alkuperäistä luonnetta. Tien leveys on noin 4,5 metriä. Tien varrella on vanha maatila ja omakotitaloja. Tien varrella on myös vanha louhos sekä kilometripylväs osoitteessa Isontammentie 7. Pohjoisin osuus vanhaa linjausta on jäänyt talon kulkutieksi ja nykyinen Isontammentie kaartuu pohjoiseen Kehä III alikuluksi ja edelleen Myllymäkeen. Vanha linjaus päättyy Kehä III penkkaan.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 28

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat


















Vantaankoski
Vanda å
Kivimäki
Stenbacka



Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Nikinmäki 86
Alueen nimi	Jokirannantie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6693428.41
I koordinaatti keskuspiste	25506958.87

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Jokirannantie on ollut Keravan kylien yhdystie Suurelle Rantatielle (Vanhalle Porvoontielle). Teiden risteys oli Myraksessa Sipoossa, nykyisen Palménin kyläkaupan pohjoispuolella. Todennäköisesti Perhotie, Kimalaisentie ja Sääskitie Nikinmäessä ovat myös osa tätä vanhaa tieyhteyttä, mutta Nikinmäen kaupunginosa on rakennettu teineen niin moderniksi ettei näitä teitä ole syytä käsitellä rakennusperintökohteina.

Jokirannantie on aivan Keravanjoen varressa, sen itäpuolen penkalla. Nykyisin tie on ulkoilutienä eteläpäässään ja pohjoispäässä tonttitienä. Tie on aivan eteläpäässään asfaltoitu, vain noin 2 metriä leveä, mutta tienpenkoista ja ojista päätellen alkuperäinen leveys on noin kuusi metriä. Asfaltointi loppuu pian puutarhamyymälän jälkeen ja tie muuttuu sorapintaiseksi. Tiemaisema on varsin kaunis joen ja peltojen muodostama näkymä. Maisema on pysynyt lähes muuttumattomana yli 200 vuoden ajan. Pohjoispäässä ennen Keravan rajaa tie on vielä ajotienä pienelle taloryhmälle.

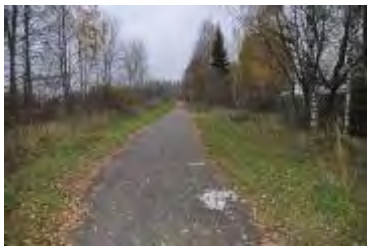
Jokirannantie on merkitty Kuninkaankartastoon pisteviivalla, mikä tarkoittanee kävelytietä. Tietä pitkin on päässyt Keravan kylistä Myrakseen ja Suurelle Rantatielle. Myraksen krouvi on sijainnut lähellä tien resteystä. Tie on sittemmin toiminut maantienä Keravalle ennen Lahdentien rakentamista 1960-luvun alussa. Asfaltointi tien eteläpäässä lienee peruja 1950-luvulta.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Kuninkaankartasto.
Lähteet	Kuninkaankartasto 1776-1805
Inventointinumero	29
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat



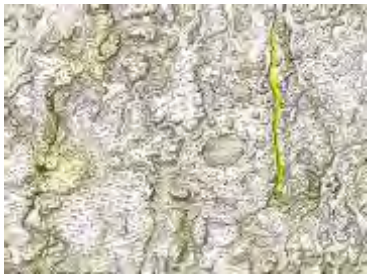


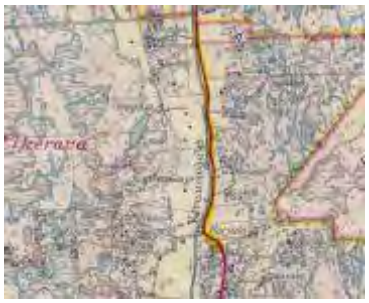











Ukrara



Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Nikinmäki 86 Kuninkaanmäki 97
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Vanha Porvoontie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6688284.97
I koordinaatti keskuspiste	25506060.63

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja.

Vanhan Porvoontien eteläisin Vantaan puolella oleva osa on sekin vanha tie, muttei osa varsinaista Suurta Rantatietä. Suuri Rantatie ja etelästä tuleva Vanha Porvoontie ovat ristenneet Hakkilan teollisuusalueella nykyisen Hakkilankaaren länsipuolella. Hakkilankaari on jo osa Suuren Rantatien linjausta. Linjaus jatkuu Lahdenväylän itäpuolella ensin käytöstä pois jääneenä tieosuutena Kuninkaanmäen liikenneympyrän luoteis- ja koillispuolella. Luoteispuolella oleva osuus on jäänyt eräänlaiseksi huoltotieksi, jonka vierellä on kaikenlaista purkuromua, ehkä peruja paikalla aiemmin olleista taloista. Liikenneympyrän koillispuolella tielinjaus on jänyt tierauniokSi metsän keskelle. Asfalttipäällyste on tiellä paikoin sammaloitunut mutta linjaus on hyvin nähtävissä.

Tieraunion jälkeen vanha linjaus jatkuu Vanhalla Porvoontiellä Sipoon suuntaan tavallisena maantienä, jonka varrella on kallioisessa maastossa metsää ja omakotitaloja. Aikoinaan tie on kulkenut korvessa. Byendan maisemissa tie nousee notkon jälkeen peltomaisemiin. Kuninkaanmäessä tien varrella on säilynyt kaksi kilometripylvästä. Tie jatkuu Sipoon puolella ja tällä osuudella on kaksi kilometripylvästä lisää sekä Palmenin kyläkauppa. Nikinmäen kohdalla tie on Sipoon ja Vantaan rajalla. Korennontiestä pohjoiseen tie kulkee maalaismaisemassa ja linjaus on mutkitteleva. Korennontiestä etelään Vantaan puolella on omakoti- ja rivitaloja, Sipoossa puolestaan peltomaisemaa.

Suurella Rantatiellä on tehty oikaisuja tällä osuudella jo 1700-luvulla. Myyraksenojan itäpuolella on lyhyt osuus muinaisjäännökseksi luokiteltua vanhaa linjaa sekä Brudbrinkenin mäki solautuneine urineen ja 1790-luvulla käytöstä pois jäänyt tielinjaus, joka jatkuu vielä Sipoon puolella. Tämä linjaus on myös luokiteltu muinaisjäännökseksi.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 30

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat






































26
7


26
7













Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ojanko 92
Alueen nimi	Brands - Solbacken tie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6684097.39
I koordinaatti keskuspiste	25507604.77

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Solbackenintie erkanee Sotungintieltä kohti Brandsin vanhaa kylätonttia (=Solbacken). Tie on kapea hiekkatie, joka kiertää kalliot ja on paikoin pengerretty. Tie on osa kokonaisuutta, joka jatkuu muinaisjäännöstienä edelleen kohti muita Hakunilan kylän kylätontteja. Rakennusperintökohde kattaa Sotungintien ja Solbackenin vanhan navetan lounaspuolelle ulottuvan osuuden.

Tielinjaus lienee jokseenkin alkuperäinen, tietä ei ole raskaasti rakennettu ja tieympäristö on oletettavasti jokseenkin samanlainen kuin se on aina ollut: peltoja ja vanha kylänpaikka.

Håkansböle ilmaantuu lähteisiin Uudenmaan vuoden 1540 maakirjassa (KA 2920, Es 703). Kylässä oli tuolloin neljä taloa. Brandsin tontti on merkitty vuodelta 1708 peräisin olevalle Samuel Brotheruksen kartalle. Tielinja on merkitty samalle kartalle. Vuoden 1760 karttaan tie on jätetty piirtämättä, kenties sen vähämerkityksesisyyden vuoksi, mutta vuoden 1762 kartalla tielinja on jälleen varsin selvä. Kuninkaankartastossa tie ei erotu kovin selvästi eikä Senaatinkartassa lainkaan, mutta 1900-luvun peruskartoilla tie toistuu samanlaisena.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1708
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ollut olemassa viimeistään 1700-luvun alusta lähtien.

Lähteet	KA = Kansallisarkisto
Inventointinumero	31
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ojanko 92
Alueen nimi	Kalliolaaksontie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6683678.91
I koordinaatti keskuspiste	25507656.25

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Tieyhteys Sotungintieltä Kaskelaan. Reitti on kulkenut Hakunilan kylätonttien ja Hakunilan kartanon kautta. Reitin pohjoisempi osa käsittää osan Kyytitietä, Ravurinpolun, pienen matkan Hevoshaantietä, Ratsumestarintien, Ratsumestarinpolun, Ratsumestarinkujan ja osan Vuorilehdontiestä. Tie jatkuu kaakossa muinaisjäännöstienä (Håkansböle-Västersundom) ja sitten jälleen rakennusperintökohteena Kalliolaaksontiellä.

Kalliolaaksontie on itäpäässään mäenrinteeseen uurrettu tielinja, joka nykyisin on sorapintainen, noin kolme metriä leveä tie, jota pitkin pääsee tien varren omakotitaloille. Linjauksen täytyy olla jokseenkin alkuperäinen ja tiemaisemakin vaikuttaa vanhakantaiselta, vaikka 1700-luvulla tien varrella ei vielä taloja ollutkaan. Tie jatkuu viimeisten talojen jälkeen länteen ulkoilutienä kohti Hakunilaa ja Vuorilehdontietä. Tämä osuus Kalliolaaksontien ja Vuorilehdontien välissä on määritelty kiinteäksi muinaisjäännökseksi.

Håkansböle ilmaantuu lähteisiin Uudenmaan vuoden 1540 maakirjassa (KA 2920, Es 703). Kylässä oli tuolloin neljä taloa. Gårdin tontti on merkitty vuodelta 1708 peräisin olevalle Samuel Brotheruksen kartalle. Nykyinen kartano puistoineen on rakennettu 1900-luvun alussa (VKY, s. 235). Muut Hakunilan kylän tonttimaat on merkitty myös samalle Brotheruksen 1708 kartalle.

Hakunilan ja Länsisalmen välinen tie on merkitty jo Brotheruksen vuoden 1708 kartalle. Paras esitys tielinjauksesta on vuoden 1762 kartalla, johon tie on piirretty Hevoshaantieltä lähes Sotungintielle asti. Tien linjaus näyttäisi olevan täsmälleen sama kuin nykyisinkin. Tielinja on pysynyt samana myös Kuninkaankartastossa ja Senaatin kartastossa.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1708
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ollut käytössä viimeistään 1700-luvun alusta lähtien.

Lähteet KA = Kansallisarkisto
VKY = Vantaan kulttuurihistorialliset ympäristöt. Vantaan kaupunki asemakaavaosasto A3/1993.

Inventointinumero 32

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat

















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Hakunila 94 Ojanko 92
Alueen nimi	Kyytitie - Ratsumestarintie - Vuorilehdontie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6684264.60
I koordinaatti keskuspiste	25507003.08

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Tieyhteys Sotungintieltä Kaskelaan. Reitti on kulkenut Hakunilan kylätonttien ja Hakunilan kartanon kautta. Reitin pohjoisempi osa käsittää osan Kyytitietä, Ravurinpolun, pienen matkan Hevoshaantietä, Ratsumestarintien, Ratsumestarinpolun, Ratsumestarinkujan ja osan Vuorilehdontiestä. Tie jatkuu kaakossa muinaisjäännöstienä (Håkansböle-Västersundom) ja sitten jälleen rakennusperintökohteena Kalliolaaksontiellä.

Kyytitie on täysin modernisti rakennettu katu ja sen viereinen kävelytie, joten tällä kohdalla vanhan tien linjaus on täysin hämärtynyt. Skomarsin torppa on vielä Kyytitien varrella jäljellä Skomarsin tilasta. Hakunilantien eteläpuolella vanha linjaus jatkuu Ravurinpolkuna, joka on kävelytie puiston ja kerrostaloalueen halki- Linjaus saattaa olla alkuperäinen ja osittain myös tien luonne metsän halki kulkevana reittinä on säilynyt puiston ansiosta. Lähempänä kartanoa tietä on leikattu rinteeseen ja myös kalliota on leikattu linjausta varten. Linjaukseen kuuluu myös pieni osuus Hevoshaantietä ennen sen jatkumista Ratsumestarintienä.

Ratsumestarintie johtaa Hevoshaantieltä Kormuniitynojalle Hakunilan kartanon pohjoispuolella. Tie on nelisen metriä leveä soratie, jota reunustaa koivukuja, ympärillä on niittyä. Yksi Hakunilan torpista on 1700-luvulla sijainnut jossain Ratsumestarintien ja Hevoshaantien nykyisen risteyksen itäpuolella. Ratsumestarintie kulkee upotettuna, solamaisesti kohti Kormuniitynojan siltaa. Tämä silta on kivisilta, jossa on teräsputki rumpuna. Ratsumestarintien varrella on myös vanhoja rakennuksia, jotka ovat kuuluneet Hakunilan kartanoon.

Ratsumestarinpolku ja Ratsumestarinkuja jatkuvat Kormuniitynojan eteläpuolella ensin joen rannalla ja sitten jyrkkänä mäkenä ylös mäelle jossa on Hakunilan kartanoon kuuluneita rakennuksia (Orrkulla, viljamakasiini). Ratsumestarinpolku on kapea sorapintainen kävelytie, joka on penkereistä päätellen ollut aiemmin kuitenkin ajotienä ja 1-2 metriä nykyistä leveämpi. Ratsumestarinkuja jatkuu pihatienä/tilustienä mäen taloille. Se on sorapintainen, noin kolme metriä leveä ajotie joka johtaa mäen alarinteeseen ja siitä edelleen Vuorilehdontielle.

Vuorilehdontie on 4-5 m leveä sorapintainen ajotie, joka kulkee metsän halki ja vanhojen kylätonttien sivuitse jatkuen kaakossa muinaistienä kohti Kalliolaaksontietä ja siitä edelleen Sotungintielle.

Tielinjauksella on erilaisia arvoja. Kyytitien ja Ravurinpolun osuutta ei ehkä ole syytä pitää merkittävänä rakennusperintökohteena, mutta tästä kaakkoon tiekohde on syytä ottaa huomioon suojelussa alkuperäisen linjauksensa, kauniin tiemaisemansa ja suhteellisen alkuperäisen rakenteensa vuoksi.

Håkansböle ilmaantuu lähteisiin Uudenmaan vuoden 1540 maakirjassa (KA 2920, Es 703). Kylässä oli tuolloin neljä taloa. Gårdin tontti on merkitty vuodelta 1708 peräisin olevalle Samuel Brotheruksen kartalle. Nykyinen kartano puistoineen on rakennettu 1900-luvun alussa (VKY, s. 235). Muut Hakunilan kylän tonttimaat on merkitty myös samalle Brotheruksen 1708 kartalle.

Hakunilan ja Länsisalmen välinen tie on merkitty jo Brotheruksen vuoden 1708 kartalle. Paras esitys tielinjauksesta on vuoden 1762 kartalla, johon tie on piirretty Hevoshaantieltä lähes Sotungintielle asti. Tien linjaus näyttäisi olevan täsmälleen sama kuin nykyisinkin. Tielinja on pysynyt samana myös Kuninkaankartastossa ja Senaatin kartastossa.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1708
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ollut käytössä viimeistään 1700-luvun alusta lähtien.

Lähteet

VKY = Vantaan kulttuurihistorialliset ympäristöt. Vantaan kaupunki asemakaavaosasto A3/1993.
KA = Kansallisarkisto

Inventointinumero

33

Arvotustaso

Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus

R2

Kuvat

















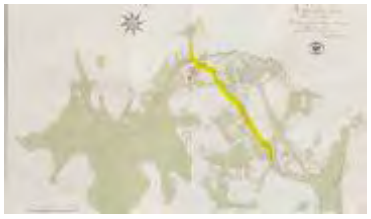














Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Päiväkumpu 75 Havukoski 74
Alueen nimi	Hanatie - Vanha Myllypolku
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6689003.83
I koordinaatti keskuspiste	25504188.06

Inventointitiedot

P. Pesonen: historiallisen tiestön inventointi 2018:

Hanatien ja Vanhan Myllypolun reitti yhdistää Hanabölen kylän tontit ja Keravanjoen varrella olleen Hanabölen sahan ja myllyn. Joen ylitys on tapahtunut myllyn kohdalla ja tie on johtanut edelleen Storpetasiin ja metsätaipaletta pitkin Kuusijärvelle (Hanaböle träsk). Yhteys Suurelle Rantatielle on ainakin 1800-luvun lopulta lähtien Kolohongan länsipuolelta.

Hanatie on noin kolme metriä leveä pellon halki kulkeva soratie, joka jatkuu länteen Hanabölen kylän talojen välistä Hanabölen rantatielle. Paikoin tietä on hieman korotettu ja ojitettu, mutta sitä ei ole rakennettu raskaasti.

Vanha Myllypolku yhdistää Hanabölen kylän ja sahan/myllyn. Tien eteläosa kulkee asfalttipintaisena omakotitalojen ja peltojen halki mutkitellen. Tietä on korotettu ja ojitettu. Lähellä myllyn paikkaa tie kulkee komeasti lähes kosken partaalla. Lähellä myllyä on useita ulkoiluteitä, joista lähimpänä jokea oleva on ehkä vanhan tien linjauksella ja vie suoraan joen ylittävälle sillalle. Silta on rakennettu teräspalkille ja sitä tukevat rannan kivimuurit. Joen itäpuolella tie jatkuu ulkoilupolkuna ensin joen rannalla kiertäen omakotitontin, jonka paikalla on aiemmin ollut sahaan liittyviä rakennuksia. Tie jatkuu edelleen kohti Kaunistoa ja Storpetasia kaakossa.

Rekolassa Keravanjoen pohjoispuolella sijaitseva Hanaböle mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1511 (FMU 5560). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704; VMATK) mukaan kylässä oli viisi taloa. Kylän kolme erillistä tonttimaata (Storgårds ja Hejkas, Pejas, Lill Petas) on merkitty Johan Bonejin vuosina 1768–1769 piirtämälle kartalle. Gustafbergsin päärakennus on rakennettu 1750-luvulla. Storgårdsin vanha päärakennus on puolestaan vuodelta 1725. Myös Lill-Petasin päärakennus on mahdollisesti peräisin jo 1700-luvulta. (VKY, s. 208–210.)

Vanhin kartta tiestä on vuodelta 1772, jossa se yhdistää Hanabölen kylän ja sahan. Tie jatkuu vielä pohjoiseen joen länsirantaa sahalta, mutta tämän linjaus nykytopografiassa on epävarma. Joen itäpuolella tie päättyy kaakossa pian sahan rakennusten jälkeen. Storpetasin talo ei vielä v. 1772 ole ollut nykyisellä paikallaan mutta vuonna 1854 se on joen itärannalla. Senaatin kartassa 1872 tie yhdistää Storpetasin ja sahan alueen.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1772
Ajoituksen lisätiedot	Viimeistään 1700-luku

Lähteet

VKY = Vantaan kulttuurihistorialliset ympäristöt. Vantaan kaupunki asemakaavaosasto A3/1993.
FMU = Finlands Medeltida Urkunder
KA = Kansallisarkisto

Inventointinumero 34

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat






















Hanabölc

Alue



Kunta Vantaa

Kaupunginosa Päiväkumpu 75

Alueen nimi Kauniston pihatie - ulkoilutie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste 6689031.59

I koordinaatti keskuspiste 25505026.12

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kauniston pihatie on osa tietä/polkua, joka on tullut Hanabölen sahalta nykyisen Storpetaksen kohdalla olevalle torpalle ja jatkunut siitä edelleen Kuusijärvelle ja edelleen Suurelle Rantatielle (Vanha Porvoontie) Kuninkaanmäessä. Osa tiestä on määritelty muinaisjäännökseksi. Kuusjärven pohjoisrannalla oleva polku ja siitä itään Vanhalle Porvoontielle oleva osuus on määrittämättä rakennusperintökohteeksi, vaikka on mahdollista että jotkin poluista ovat samalla pohjalla kuin 1700-luvun reitti.

Kauniston pihatie on noin 3-4 metriä leveä hiekkatie, joka johtaa Kauniston pihan läpi. Tietä on jonkin verran pengerretty. Pihan kohdalla tielle on levitetty multaa tarkoituksena kenties poistaa tie käytöstä ja tehdä siitä piha-aluetta. Kauniston pohjoispuolella pellon kohdalla tie on vain nurmikaista. Linjauskin lienee vaihdellut jonkin verran ja vanha linjaus on kulkenut ehkä hieman etelämpänä. Tie jatkuu pellonkulmasta pienelle metsätilkulle ja on aika pusikoitunut. Tie on täällä lähinä kärry-/traktoriura eikä mitenkään rakennettu.

Tien/polun linjaus näkyy Kuninkaankartastossa ja siinä se on merkitty myös Kuusijärven pohjoisrannalle ja siitä edelleen metsän läpi Suurelle Rantatielle. Sata vuotta myöhemmässä Senaatinkartassa reitti johtaa vain Kuusijärven länsipuolella olevalle suolle eikä sitä ole piirretty Kuusijärvelle vuoden 1933 pitäjänkartallakaan. Reitti lienee jäänyt käytöstä 1800-luvun aikana kun on rakennettu tie Hanabölen suunnasta suoraan Suurelle Rantatielle Hakkilankaaren kohdalle.

Ajoitus

Rooli valmistumisaika

Ajoitus 1776

Ajoituksen lisätiedot Kuninkaan kartasto 1776-1805.

Inventointinumero 35

Luokitustunnus R2

Kuvat



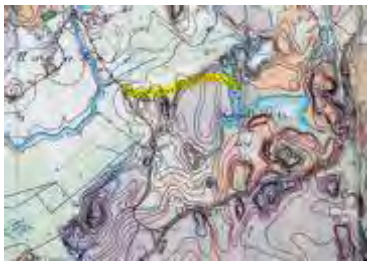













Sanamäki
Sågbacka
Kaunisto

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Pakkala 51
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Nilsaksenpolku - Nilsaksentie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685681.23
I koordinaatti keskuspiste	25498664.00

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja. Tämä kohde kattaa lyhyen osuuden Ylästöntien jatkeella idässä ennen Tuusulanväylää.

Nilsaksenpolku on kevyenliikenteen väylä kahden liikerakennuksen välissä, kapea asfaltoitu tie, joka muuttu autotieksi itäpäässä. Nilsaksentie on Tammiston kauppatien itäpuolella oleva täysin suora autotien pätkä ja sen vieressä oleva kevyenliikenteen väylä liikearakennusten välissä. Tieosuudella ei ole sinänsä suojelullisia arvoja, mutta se on osa valtakunnallisesti merkittävää Suurta Rantatietä.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 36

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Petikko 26
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Tiilipojanpolku - Bölenraitti - Muuripolku)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685374.83
I koordinaatti keskuspiste	25489774.90

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja. Tämä kohde kattaa Kehä III:n pohjoispuolella olevan osuuden, johon kuuluu Tiilipojanpolku, Bölenraitti, pieni osuus Petikontielä ja Muuripolku.

Tiilipojanpolku on lyhyt kävelytien pätkä Kehä III:n pohjoispuolella ja se jatkuu kävelysiltana yli Kehän. Tie on asfaltoitu. Vieressä on teollisuusrakennuksia ja toisella puolella metsikköä. Kävelysillan alla hahmottuu hieman vanhaa tienpenkkaa, jota voisi pitää jopa arkeologisena kohteena. Tosin se on ollut ajotienä vielä 1960-luvun alussa ennen Kehä III:n rakentamista.

Bölenraitti on noin kolme metriä leveä asfaltoitu kevyenliikenteen väylä teollisuushallien välissä. Alkuperäinen tiemaisema on jokseenkin kadonnut, mutta linjaus noudattelee alkuperäistä. Tiilenpolttajankujan jälkeen länsipuolella tie nousee mäelle teollisuushallien välistä ja täällä Hansaprintin hallin takana on ollut talo, jonka jäännöksiä on tien pohjoispuolella. Tien

eteläpuolella on myös portin betonipylväät. Tällä kohdalla vanha tiemaisema vielä hahmottunee jotenkin. Tiilenpolttajankujan jälkeen raitti jatkuu autotienä ja noin kuusi metriä leveänä. Linjaus katoaa Tiilitien jälkeen Väritukun pihalla jatkuen hetken Petikontien kohdalla ja sitten Petikontien eteläpuolella Muuripolkuna joka on kevyenliikenteenväylä, aluksi asfaltoitu ja lopuksi soratie.

Vaikka tieosuus onkin osa valtakunnallisesti arvokasta Suurta Rantatietä, on tiemaisema kuitenkin lähes täysin muuttunut.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 37

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat


















Ring III





Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Piispankylä 21
Alueen nimi	Bertaksentie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6687767.85
I koordinaatti keskuspiste	25492331.30

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Bertaksentie on Vantaanpuistontieltä Bertaksen tilalle johtava tie, jonka itäosa on määritelty muinaisjäännöskohteeksi ja länsiosa rakennusperintökohteeksi.

Muinaisjäännösrekisteri: Bertasin tonttimaalle johtanut tie on edelleen käytössä, tosin voimakkaasti muokattuna. Hiekan alta pilkottaa monin paikoin asfaltti. Tie on noin 0,5 metriä ympäristöstään kohoava kahdeksan metriä leveä penkka, jonka molemmilla sivuilla on oja.

Tie on nelisen metriä leveä sorapintainen tie, jonka varrella on omakotitaloja ja pohjoispuolella pari 1960-luvun kerrostaloa. Tie on itäpäässään peltomaisemassa.

Muinaisjäännösrekisterin kuvaus: Tielinja on merkitty 1760- ja 1770-lukujen vaihteesta peräisin olevalle isojakokartalle. Niittyaitauksen suunta kertoo kuitenkin tien olleen olemassa jo kylässä 1730-ja 1740-luvuilla suoritettujen kartoitusten aikana.

Tien linjaus ei ole muuttunut kartoitushistorian aikana, mutta vielä 1800-luvun lopussa Bertaksentieltä on päässyt Åbyhyn. Tämä vanha linjaus on näkyvillä jo Kuninkaankartastossa 1700-luvun lopulla.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1730
Ajoituksen lisätiedot	Näkyvissä peltojen välisenä linjana jo 1730-luvun kartoilla.

Inventointinumero	38
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat








Mårtens



Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Piispankylä 21 Kivistö 23
Alueen nimi	Kivistönkorventie - Keimolantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6688721.57
I koordinaatti keskuspiste	25492365.51

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Vanha Kaarelantie tai Vanha Nurmijärventie on ollut Hämeenlinnaan suuntautuneen tien varhaisia reittejä. Tie on tullut Konalan suunnasta Kaarelaan ja siitä edelleen Martinkylän kautta Vantaanlaaksoon. Tie on kulkenut Keimolan ja Luhtaanmäen kylien kautta kohti Klaukkalaa. Vanhan tiereitin nykyinen tiestö on seuraava: Vanha Kaarelantie, Yhtiönkuja, Kaivokselantie, Vanha Nurmijärventie, Nybackankuja, Kauppalaivurintie, Vantaankoskentie, Vantaanpuistontie, Kivistönkorventie, Keimolantie, Luhtaanmäentie ja Klaukkalantie. Inventoinnissa vanha tiereitti on jaettu useaan eri kohteeseen käytännön suojelu- ja kaavatyön helpottamiseksi.

Kivistönkorventieksi on nimetty Piispankylän ja uuden Kivistön kerrostaloalueen välissä kulkeva tieosuus. Eteläpäässään tien varrella on teollisuusaluetta mutta se muuttuu pian kuitenkin metsätaipaleeksi. Kyseessä on normaali ajotie, jonka varrella ei ole jalkakäytäviä. Tietä on korotettu reilusti, linjaus on mutkainen. Pohjoisessa lähellä Kivistön liikenneympyrää on käytöstä pois jäänyt osuus.

Keimolantie jatkuu liikenneympyrästä alkupäästään hyvin leveänä ja modernisoituna väylänä Kivistön kerrostaloalueelle, jossa kaikki vanhan linjauksen merkit ovat täydellisesti kadonneet. Kerrostaloalueen jälkeen tie muuttuu taas tavalliseksi ajotieksi, jota reunustaa kevyen liikenteen väylä. Tien varrella on suhteellisen tiehää omakotiasutusta, uutta ja vanhempaa rakennuskantaa. Tiellä on hieman kylätiemäinen luonne. Maiseman topografiaa ei ole rikottu, vaan tie nousee mäille ja mutkittelee. Omakotialueen jälkeen tien varrella on maaseutumaisempaa ympäristöä Keimolan kylän luona, kevyen liikenteen väylä loppuu, tien varrella on omakotitaloja ja peltoja, vähän metsääkin. Tietä on tosin korotettu reilusti. Etenkin Keimolan kylän kohdalla tie mutkittelee kauniissa peltomaisemassa, jonka varrella on tosin joitakin teollisuusrakennuksiakin muuttamassa maisemaa. Keimolan kylän eteläpuolella oleva puro on aiemmin täytynyt ylittää sillalla, nyt paikalla on teräsrumpu maapenkan sisällä.

Helsingistä pohjoiseen kohti Hämeenlinnaa linjautuva tie on merkitty Kuninkaankartastoon. Tie haarautuu Konalassa siten, että itäinen haara jatkuu Hämeenkyläntienä kohti Hämeenkylää, läntinen puolestaan kohti

Kaarelaa ja sitten Nurmijärveä ja Hämeenlinnaa. Molemmat tiet risteävät Suuren Rantatien kanssa. Nurmijärvelle johtava tie risteää Suuren Rantatien Vantaankoskella.

Tielinjaus näyttää olevan jokseenkin nykyisellä linjallaan jo vuoden 1872 Senaatin kartassa nykyisen Tikkurilantien risteysaluetta lukuunottamatta, jossa tietä on oiottu. 1950-luvulle tultaessa tietä on oiottu myös Kannistontien risteysalueella.

Kivistön kerrostaloalueen kohdalla tiellä ei ole suojeluarvoja enää.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1600 - 1799

Inventointinumero 39

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat















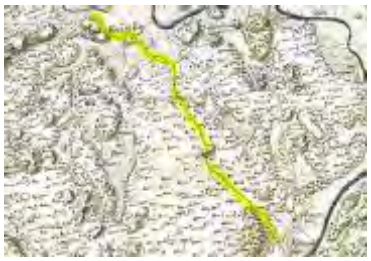












Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ilola 71 Ruskeasanta 67
Alueen nimi	Ruskeasannantie - Tuiskuntie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6689325.47
I koordinaatti keskuspiste	25499725.06

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Osa Helsingin pitäjän kirkolta Tuusulaan suuntautunutta tietä, jonka eteläisen osan jäljellä olevat osat ovat Kirkkotie ja Köyhämäentie. Pohjoisella tielinjauksella on Ruskeasannan hautausmaan halki kulkeva Ruskeasannantie, pieni osuus tierauniota Tuusulantien itäpuolella sekä Tuiskuntie. Tie on osa keskiaikaista Hämeentietä, joka kulki Hämeenlinnasta Vantaanjoen suulle.

Ruskeasannantie on hautausmaan eteläpuolella voimakkaasti korotettu, mutta hautausmaan kohdalla tasainen tie, joka leviää parkkipaikaksi. Tien eteläosa johtaa lentokentän teollisuusalueelle eikä siellä ole enää suojeltavia arvoja. Tuusulanväylän itäpuolella vanhaa linjausta jatkaa kävelytie, joka on kapea asfaltoitu väylä vaikka leveä penkka viittaa aiempaan leveämpään ajotiehen. On kuitenkin epäselvää onko kävelytie kuitenkaan aiempi väylä, vaan se voisi olla myös Tuusulantien länsipuolella olevalle Jukolan viestin (1949) muistomerkille johtava metsittynyt kangastie.

Ruskeasannan hautausmaan risteyksen jälkeen vanha linjaus on sama kuin Tuusulantiellä, aina Ilolan risteykseen saakka, jonka jälkeen vanhempi väylä on mutkitellut nykyisen Tuusulantien itäpuolella aina. Tästä vanhemmasta linjauksesta on olemassa pohjoisosassa Tuiskuntie, kapea omakotialueen keskellä oleva väylä, jonka varrella on pääasiassa uusia omakotitaloja sekä keskiosassa metsään jäänyt tieraunio Karpaattienkujan ja Tuusulantien välisellä alueella.

Tieraunio on noin kuusi metriä leveä, se on varsin tasainen ja sen metsän puolella on penkka ja Tuusulantien puolella terassointi. Tien pohjalla kasvaa jo isoja puita. Tieraunio häviää pohjoisessa pienen kallion jälkeen ja yhtyy taas Tuusulantiehen. Tie olisi muuten luokiteltavissa muinaisjäännökseksi, mutta se on ollut käytössä vielä 1930-luvulla ennen Tuusulantien oikaisua tällä kohdalla.

Helsingin pitäjän kirkko mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1401 (FMU 1145). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704) mukaan Kirkonkylässä oli 12 taloa. Ensimmäiset maininnat Tuusulan kirkonkylästä

(Tusbu by) ajoittuvat 1500-luvun alkupuolelle. Varhaisin tieto kylän taloluvuista on vuodelta 1543, jolloin kylässä oli jo 10 taloa.

Tien toinen haara Helsingin pitäjän kirkolta pohjoiseen on vienyt Seutulaan nykyisen lentokentän kohdalta. Kirkkotien-Köyhämäentien osuus näkyy viimeistään vuoden 1777 kartalla ja Kuninkaankartastossa tie on piirretty Tuusulan kirkolle saakka. Tierauniona oleva ja Tuiskuntien osuus ovat olleet näillä linjauksilla viimeistään vuonna 1872 jolloin ne esiintyvät Senaatin kartastossa.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1777
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ollut olemassa viimeistään 1700-luvulla, mutta todennäköisesti jo 1500-luvulla.

Lähteet KA = Kansallisarkisto
FMU = Finlands Medeltida Urkunder

Inventointinumero 40

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat











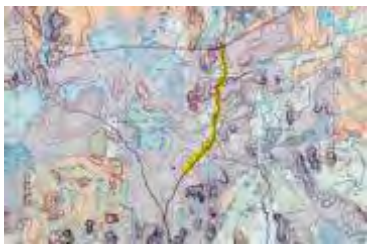












Alue



Kunta Vantaa

Kaupunginosa Ruskeasanta 67

Alueen nimi Simonkyläntie - metsätie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6689292.85
I koordinaatti keskuspiste	25499986.78

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestö inventointi, 2018:

Simonsbölestä tulleelta tieltä on päässyt Tuusulaan ja Helsingin pitäjän kirkonkylään johtavalle tielle kahta haaraa pitkin ja Simonkyläntien - metsätien haara on näistä eteläisempi. Risteys Tuusulantien kanssa on ollut Ruskeasannan hautausmaan kohdalla.

Simonkyläntie on varsin tavanomainen tieosuus kävelyteineen, tien varressa on rivitaloasutusta. Tie päättyy Tuusulantiehen. Hautausmaan keskellä oleva tieosuus on sorapäällysteinen, mutta koko alue on myllerryksessä ja työmaana.

Tieosuus on Kuninkaankartastossa pisteviivana, mikä tarkoittanee polkua tai kärrytietä. Tie on yhdystie Simonsbölestä tulevan tien ja Helsingin pitäjän kirkonkylästä tulevan tien välillä. Tie on menettänyt merkitystään jo 1800-luvun loppuun mennessä Kuoppatien osuuden valmistuttua Simonkyläntien jatkeeksi. 1900-luvulla tieosuus on jälleen otettu käyttöön. Hautausmaan laajennus Ruskeasannantien itäpuolelle on hävittänyt tien läntisen osuuden tällä kohdalla.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Kuninkaankartasto 1776-1805

Inventointinumero 41

Luokitustunnus V

Kuvat









Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Seutula 33 Lentokenttä 53 Kiila 34
Alueen nimi	Katriinantie - Myllypadontie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6692953.59
I koordinaatti keskuspiste	25494380.10

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Ennen Seutulan lentokentän rakentamista, tulevan lentokenttäalueen halki kulki tie kaakosta luoteeseen Helsingin pitäjän kirkonkylän ja Hyrylän väliseltä tieltä Tuusulan Myllykylään ja Ruotsinkylään. Katriinantien ja Myllypadontien muodostama tieyhteys johti tälle tielle Myllykylän eteläpuolella. Seutulasta oli siten yhteys Ruotsinkylään ja Helsingin pitäjän kirkonkylään.

Katriinantie on viimeistään 1700-luvun lopun tielinjaus. Tie kulkee maisema-alueen reunalla, mutta varsinaisia avoimen maiseman kohtia on harvakseltaan. Tien luonne on muuttunut, tie on leventynyt ja pyörätie on tien reunassa, tie on asfaltoitu. Laaksokohdissa tietä on voimakkaasti pengerretty.

Tiessä on useita oikaisuja, ja alkuperäiset linjaukset näkyvät vielä maastossa. Läntisin tällainen on heti Riipiläntien risteyksen jälkeen oleva Katriinantien pohjoispuoliseen rinteeseen solautunut tienpätkä, joka on noin kolme metriä leveä ja häviää sitten näkyvistä laakson itäreunalla, jossa on VPK:n harjoitusalue. Toinen oikaistu mutka on heti Seutulan koulun itäpuolella oleva Tuijarinteentie, joka jatkuu vielä vanhana tiepenkkana itään. Seuraava oikaisu on Pärehöyläntie-Kuusistontie Isoniitun pohjoisreunassa.

Pärehöyläntie on pengerretty, kapea soratie. Tien varressa on muutama omakotitalo. Laakossa olevan ojan ylittää maapenkka, jonka sisällä on siltarumpu. Kuusistontie on lyhyt pätkä Pärehöyläntien ja Katriinantien välillä. Tämä tie on hieman leveämpi soratie kuin Pärehöyläntie. Kuusistontien ja Pärehöyläntien osuudella tien autenttisuus on mahdollisesti säilynyt parhaiten.

Tämän jälkeen Katriinantien linjaus ei poikkea vanhasta linjauksesta aina Solbackaan asti, jossa vanha tie on jäänyt niityn ja talon alle. Katriinantie ja sen viereinen kevyen liikenteen väylä ylittää Tuusulanjoen betonisilloin. Solbackan itäpuolella vanhaa tielinjaa on kontti- ja trailerikylän kohdalla. Tästä kaakkoon vanha tielinja on Karting-radan pohjoispuolella olevalla

työmaalla, ja tie päättyy korkeaan maavalliin. Vanhasta tielinjauksesta on vielä pieni osuus jäljellä Myllypadontiellä.

Länsipäässä ympärillä on arvokkaita rakennusperintökohteita ja peltomaisemia. Lisäksi täällä on historiallisen ajan kylätontteja ja kivikautisia asuinpaikkoja.

Kokonaisuutena Katriinantie käytöstä pois jääneine osuuksineen on edelleen jokseenkin hyvin säilynyt ja suojelun arvoinen kohde, mutta Solbackan jälkeinen osuus on käytännössä kadonnut muutamaa lyhyttä pätkää lukuunottamatta.

Tieyhtes on jo Kuninkaankartastossa ja se on pysynyt muutamia oikaisuja lukuunottamatta validina aina Seutulan lentokentän rakentamiseen saakka, jonka jälkeen lentokenttä on jouduttu kiertämään ja Katriinantie on rakennettu ohittamaan lentokenttä länsipuolelta. Katriinantien läntinen osuus näkyy myös muilla 1700-luvun Seutulan kartoilla. Tieyhteys saattaa olla vanhempikin sillä Seutulan kylät ovat viimeistään 1500-luvulta.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Kuninkaankartasto 1775-1806.

Inventointinumero 42

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat








Kalannevägen





































Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Seutula 33
Alueen nimi	Kotatie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6692652.91
I koordinaatti keskuspiste	25490905.08

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kotatie on Solbackantieltä Riipilään lännen kautta kiertänyt tie, jossa on matkalla ollut mm. usean torpan ryhmä Kotatiellä.

Kotatie on noin viisi metriä leveä, asfalttitie, joka mutkittelee hienosti pellon ja metsän välissä kohti Kotamäkeä. Rakennuskanta on tien varrella suhteellisen nuorta, lukuunottamatta Jäppilän tilaa. Tie jatkuu Kotamäellä kapeana metsätienä kohti etelää ja Riipilää. Tie on täällä noin kolme metriä leveä traktoritie, joka on kylläkin ajokelpoinen sillä se vie ilmeisesti kesäkäytössä olevalle talolle, jonka edustalla tie kapenee vielä hieman ja solautuu alarinteessä kohti Tapolantietä.

Kotatien vanhin reitti näyttää olevan nykyinen reitti. Välillä, 1900-luvulla, Kotatie on kiertänyt Jäppilän kautta, mutta esim. Senaatin kartassa v. 1872 tie ei ole tehnyt kierrosta, eikä kierrosta näy 1700-luvun kartoillakaan (esim. 1780). Vuoden 1764 Riipilän kartalle on piirretty neljän torpan ryhmä Kotamäelle, mutta tässä kartassa Kotatietä ei ole. Sen sijaan torpilta on kuljettu Riipilään ensin Tapolantietä ja sitten Ali-Kistolan pihatietä. Ali-Kistolan pihatie on muinaisjäännösalueella ja siten suojeltu.

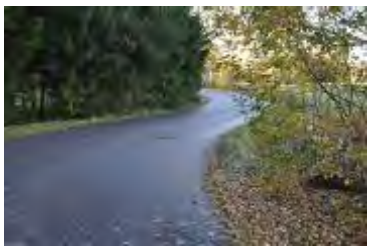
Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1780
Ajoituksen lisätiedot	Riipilän kartta v. 1780

Inventointinumero	43
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat






























Kotamäki




Jäppilä
SEUTULA
Königstedt

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Seutula 33
Alueen nimi	Königstedtin polku - Tapolantie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6692578.61
I koordinaatti keskuspiste	25491819.96

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Riipilän Seppälästä Seutulan kappelin kohdalle ja Königstedtin alapuolelta Riipilään ja edelleen Vantaanjoen rantaan vienyt reitti. Nykyisellään tiestä on jäljellä kappelin alapuolella oleva polku, muinaisjäännöskohteeksi luokiteltu osuus (Seutula-Riipilä) ja Riipilän kylätontin länsipuolella Tapolantie.

Kappelin alarinteessä on raivattu ja terassoitu polku, joka on noin kolme metriä leveä ja nykyisellään osin umpeenkasvanut. Polku jatkuu em. muinaisjäännöskohteena Königstedtin suuntaan. Tapolantie on asfalttipintainen n. 5-6 m leveä tie, jonka varrella on suhteellisen uutta omakotitaloasutusta.

Königstedtin polulla on vielä suojelullisia arvoja, mutta Tapolantietä ei liene syytä pitää suojeltavana rakennusperintökohteena.

Alueen kylät on mainittu historiallisissa lähteissä 1400-1500 -luvuilla ja oletettavasti myös kylien välinen tiestö on yhtä vanhaa. Ensimmäinen karttamerkintä Seppälän ja Riipilän välisestä tiestä on vuoden 1735 kartalla ja tie on piirretty myös vuoden 1764 kartalle. Kuninkaankartastossa linja ei erotu hyvin. Yhdystienä tie on jäänyt pois käytöstä ilmeisesti siinä vaiheessa kun Tapolantie on rakennettu Kotamäen halki.Tien rakentaminen tänne voi johtua siitä ettei tietä haluttu rakentaa Königstedtin kartanon maiden halki.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1735
Ajoituksen lisätiedot	Ensimmäinen kartta v. 1735

Inventointinumero	44
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat














Kotamäki
33
SEUTULA
SJÖSKOG
Tapola

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Seutula 33
Alueen nimi	Lampurintie - Getbackantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6692530.18
I koordinaatti keskuspiste	25493581.29

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Lampurintie ja Getbackantie ovat tilusteitä Katriinantieltä Koivumäkeen ja Getbackaan. Lampurintie haarautuu kaakkoon ja Getbackantie lounaaseen kohti Getbackan kylämäkeä. Tiet ovat tavallisia pellon keskellä kulkevia sorateitä. Getbackantien lopussa on vanha tieosuus, joka nousee Getbackan mäelle. Mäen päällä on vanhat tilan rauniot. Tietä ei ole juuri rakennettu. Tiellä on alkuperäinen linjaus, funktio ja pitkälle myöskin tiemaisema.

Meilby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1512 (Kerkkonen 1963, s. 113). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704) mukaan Meilbyssä oli 12 taloa. Vuoden 1550 maakirjan perusteella yksi talo oli ulkokyläläisten omistuksessa (KA 2986; VMATK). Getbackan tontti on merkitty Samuel Brotheruksen vuosina 1691 ja 1700 piirtämille kartoille.

Tontille vievä tie on merkitty ensimmäisen kerran vuoden 1773 Seutulan kartalle. Kuninkaankartastossa sitä ei erotu, mutta Senaatin kartassa tie on. Getbackantien loppuosuus on jäänyt vähitellen pois käytöstä 1900-luvun loppupuolella.

Ajoitus	
Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1773
Ajoituksen lisätiedot	Seutulan v. 1773 kartta.
Lähteet	KA = Kansallisarkisto.
Inventointinumero	45
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat






Seutula
Sjöskog



Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Seutula 33 Piispankylä 21 Lapinkylä 24
Alueen nimi	Piispankyläntie - Riipiläntie - Ahoniityntie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6692235.23
I koordinaatti keskuspiste	25492542.18

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Piispankyläntien, Riipiläntien ja Ahoniityntien muodostama linjaus johtaa Piispankylästä Seutulan kautta Tuusulan Nahkelaan ja siitä edelleen eteenpäin. Tielinjaus on piirretty jo Kuninkaankartastoon. Kuninkaankartastossa tietä ei ole piirretty Vantaanjoen yli eikä Meilbyn säterin ja joen välillä ole tietä mutta toisaalta vuoden 1758 Seutulan kartassa tie on, ja myös joko silta- tai lauttayhteys joen yli Ylösjoelle joen etelärannalle.

Piispankyläntie jatkuu suoraan Vantaapuistontiestä. Alussa tien varrella on Åbyn teollisuusaluetta, muuten maisemat ovat maaseutumaisia etenkin NIkun ja Norrkullan talojen kohdalla on ikiaikaiset, komeat viljelysmaisemat. Tiessä on peltojen kohdilla paljon korotusta, mutta linjaukseen ei luultavasti ole kajottu. Tie on muuttunut rajusti uuden Tikkurilantien rakentamisen myötä. Tien yli on tehty ajosilta ja laaksossa on liikenneympyrä. Tällä kohdalla Piispankyläntien vanha linjaus on kadonnut.

Tien nimi muuttuu ympyrän jälkeen Riipiläntieksi kohti Seutulaa. Tie on samantasoinen kuin aiemminkin, mutta tien varrelle tulee nyt kevyenliikenteen väylä. Tien alussa on omakotitaloalue (Lapinkylä). Riipiläntien alkuosa on aika rakennettu ja korotettu, mutta linjaus on alkuperäinen ja tiemaisema omakotialueesta huolimatta kohtuullisen metsäinen. Tie jatkuu samanlaisena Vantaanjoelle saakka, metsäisissä maisemissa.

Seutulasta Riipiläntie jatkuu kauniissa kylämaisemassa. Tietä on terassoitu ja kalliota on leikattu aika paljon, joten tien rakenne ei liene ihan alkuperäisessä mallissaan. Riipiläntie jatkuu suoraan pohjoiseen kohti Riipilän kylää, mutta vanha Nahkelaan johtanut linjaus jatkuu Ahoniityntienä Vantaanjoen itärannalla. Tie on tavallinen keskiviivaton noin 6 m leveä asfalttitie. jossa varsinkin alavilla osuuksilla on selvät ojat mutta tietä ei ole juurikaan korotettu. Tie kulkee peltojen halki ja sen varrella on maaseutuasutusta. Ryssbergetin kohdalla tiellä on ollut vanhempi linjaus, joka erottuu nyt traktoriurana metsässä. Pohjoispäässään se on kohtalaisen selvästi erottuva, nyt enemmän kävelypolkuna kuin tienä. Vaikuttaa siltä,

ettei kyseessä olisi koskaan ollut autolla kuljettava tie. Linjausta ei erota enää kunnolla syvemmällä metsässä ja eteläosissaan se on jäänyt asutuksen alle.

Ahoniityntie muuttuu Kotiniemen kohdalla hiekkatieksi pohjoisen suunnassa.

Linjaus on piirretty selvästi Kuninkaankartastoon vaikkei siinä Vantaanjoen ylitystä olekaan merkitty. Vuoden 1758 kartalla ylitys on katkoviivalla, tarkoittaen todennäköisesti lauttayhteyttä tässä vaiheessa. Vuoden 1779 Seutulan kartalle tielinjaa ei taas ole ulotettu joelle asti, mutta oletettavasti se on kuitenkin ollut olemassa.

Suurimpia muutoksia linjalla ovat Tikkurilantien rakentamisesta aiheutunut muutos Norrkullan pohjoispuolella, jolloin alkuperäinen linjaus on kadonnut peltoalueelle ja Ahoniityntiellä tapahtunut oikaisu Ryssbergetin kohdalla. Ensimmäinen muutos on varsin tuore, mutta Ahoniityntien oikaisu on tapahtunut jo ennen 1930-lukua.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Koko linjaus viimeistään 1700-luvun lopussa (Kuninkaankartasto)

Inventointinumero 46

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat





















































Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Seutula 33 Riipilä 32
Alueen nimi	Solbackantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6693485.75
I koordinaatti keskuspiste	25491132.59

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Solbackantie on osa Seutulan ja Tuusulan Myllykylän sekä Riipilän kylien välistä tieverkkoa. Solbackantie on nykyään mutkitteleva väylä Riipilän Seppälän, Seutulan kappelin, vanhan Seutulan koulun ja Solbackan mäen välillä.

Vantaanjoen pohjoispuolella, Solbackan tuntumassa tie on noin kuusi metriä leveä ja sorapäällysteinen. Tiessä on selkeät ojat ja penkat ja se kulkee peltomaisemassa. Tiemaisemaa voi pitää jokseenkin ikiaikaisena, vaikkei Solbackan ja Yli-Kistolan taloja vielä 1700-luvun lopulla ollutkaan maisemassa. Yli-Kistolan pihatie on toinen haara vanhaa linjausta. Se on nyt kapea noin neljä metriä leveä soratie ylös talolle. Tie on tehty suhteellisen kevyellä kädellä pellon halki. Tien varrella on vanhoja mäntyjä.

Solbackantie ylittää Vantaanjoen kivituilla olevaa betonisiltaa pitkin. Sillan kantena on teräspalkki ja sen päällä puukansi. Eräillä vanhoilla kartoilla Vantaanjoen ylittävä silta on huomattavasti etelämpänä mutta Solbackantien siltapaikka on ollut käytössä ainakin 1700-luvun lopulta lähtien.

Tie nousee ylös Kotamäelle asfaltoituna ja Hyypän talon vierellä tie on kulunut solaksi rinteeseen. Tästä tie jatkuu Seutulaa kohden ja Kotatie kääntyy Tapolan suuntaan. Solbackantie on täällä 4-5 m leveä asfalttitie, jota on aika paljon korotettu ja ojitettu. Tie nousee edelleen mäelle, jolla on omakotitaloasutusta ja vanha Seutulan kansakoulu (nykyään nuorisoseurantalo). Osa omakotiasutuksesta on melko vanhaa. Tie on vanhakantainen ja mutkitteleva, reunoilla on vanhanoloista kallionleikkausta.

Rauhamäentien ja Seutulan kappelin välinen osuus on myös mutkainen ja joissakin vanhoissa kartoissa (esim. Kuninkaankartastossa) linjaus on piirretty suoraksi Rauhamäeltä Seppälään. Tämä ei kuitenkaan ole todennäköinen linjaus 1700-luvullakaan, sillä tiestä ei ole muita viitteitä. Kappelin ja Seppälän välillä on kaunis tammikuja Solbackantiellä.

Kuninkaankartasossa näkyvä tie vastaa nykyistä Solbackantietä sillä erolla, että tie ei kierrä Seutulan kappelin kautta vaan kulkee suoraan Seppälästä Rauhamäkeen. Vuosien 1735 ja 1764 Riipilän karttaan Solbackantietä ei ole piirretty lainkaan, vaan Seppälän ja Riipilän yhdistää Vantaanjoen rantaa seuraileva tie. Kuitenkin tämän tien Seppälän puoleinen osuus näyttäisi olevan sama kuin nykyinen Solbackantie Seppälän ja kappelin välillä. Kappelin alapuolella tie jatkuu nykyään polkuna kohti Königstedtiä.

Vuoden 1780 Riipilän kartalla linjaus on kuitenkin jokseenkin selkeästi sellainen kuin Solbackantie on nykyäänkin eli se kiertää kappelin pohjoispuolella olevan mäen etelän kautta eikä pohjoisesta. Sama linjaus on näkyvissä esim. vuoden 1872 Senaatin kartastossa.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Kuninkaankartasto 1776-1805

Lähteet Kuninkaankartasto 1776-1805.

Inventointinumero 47

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat









































Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Seutula 33
Alueen nimi	Tapolan peltotie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6692616.79
I koordinaatti keskuspiste	25490704.04

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Tapolan peltotieksi nimetty traktoriura lähtee Tapolan omakotialueelta ja kulkee luoteeseen Kotamäen länsireunaa päin. Aiemmin tietä pitkin on päässyt Vantaanjoelle ja eräässä vaiheessa 1700-luvulla tie on johtanut sillalle, joka on ollut nykyistä Solbackantien siltaa lännempänä.

Tie kulkee pellon ja uusien omakotitalojen välissä peltotienä. Tietä ei ole rakennettu, eikä juuri edes ojitettu.

Riipilän vanhimmassa, vuoden 1735 kartassa, tiestä ei ole mitään viitettä mutta seuraavassa vuoden 1764 kartassa, Tapolan peltotie on piirretty ja se johtaa suoraan Vantaanjoen ylittävälle sillalle luoteessa. Sillalle tulee toinenkin tie Kotamäeltä, idästä, nykyisen Jäppilän suunnalta. Silta on sijainnut vajaan kilometrin lounaaseen nykyisestä Vantaanjoen sillasta. Vuoden 1780 kartalla Vantaanjoen silta on jo nykyisellä paikallaan Solbackantiellä eikä Tapolan peltotietä ole piirretty karttaan lainkaan. Mahdollisesti silta on ollut käytössä vain lyhyen aikaa 1700-luvun kolmannella neljänneksellä.

Myöhemmissä kartoissa tielinja näkyy vasta v. 1933 kartalla, jossa se on ladolle johtavana peltotienä. Vaikuttaa siltä, että tie on ollut käytössä vain lyhyen aikaa kuten em. siltakin.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1764
Ajoituksen lisätiedot	Riipilän kartta v. 1764

Inventointinumero	48
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat













Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Seutula 33
Alueen nimi	Villantie - Suosaarentie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6693249.09
I koordinaatti keskuspiste	25491937.11

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suosaarentie ja Villantie yhdistävät Seutulan (Meilbyn) säterin ja Riipilän Seppälän talot toisiinsa. Seppälästä Suosaarentie kääntyy pohjoiseen Königsbergin suuntaan. Suosaarentien itäosa on uutta linjausta, joka kiertää Meilbyn säterin pihapiirin. Villantie on vanha linjaus joka jatkuu säterin pihatienä Riipiläntielle. Sama tielinja jatkuu Riipiläntien itäpuolella Katriinantienä kohti Viinikkalaa.

Suosaarentie on noin viisi metriä leveä, mutkitteleva asfalttitie. joka kiertää kalliot ja mäet. Tietä on pengerretty, olemukseltaan tie on vanhanaikainen viljelysten halki ja sivuitse kulkeva tie. Villantie on vanha linjaus, tie on kapea ja se on alempana rinteessä kuin uusi Suosaarentie. Tie on länsipäässään asfaltoitu mutta muuttuu sitten hiekkatieksi ja kapenee kolmisen metriä leveäksi. Tie menee Meilbyssä talojen välitse ja sitten pihamaalla kapeana hiekkatienä.

Villantien ja Suosaarentien rakenne, linjaus ja tiemaisema ovat säilyttäneet vanhan ajan henkeä.

Meilby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1512 (Kerkkonen 1963, s. 113). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704; VMATK) mukaan Meilbyssä oli 12 taloa. Vuoden 1550 maakirjan mukaan yksi talo oli ulkokyläläisten omistuksessa (KA 2986; VMATK). Meilbyn tontti on merkitty Samuel Brotheruksen vuonna 1699 laatimalle kartalle. Meilbyn vanha päärakennus on rakennettu vuoden 1805 jälkeen (VKY, s. 118).

Suosaarentien ja Villantien linjaus on piirretty Kuninkaankartastoon. Vuoden 1735 Seutulan karttaan tätä Meilbystä länteen lähtevää tietä/polkua ei ole piirretty. Vuoden 1758 kartassa tielinja on, muttei taas vuoden 1773 kartassa. Vuonna 1881 tie näkyisi kaartuvan jo nykyiseen risteykseensä Riipiläntiellä, joten linjausta lienee muutettu joskus 1800-luvulla.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1758

Ajoituksen lisätiedot Seutulan kartta vuodelta 1758.

Lähteet VKY = Vantaan kulttuurihistorialliset ympäristöt. Vantaan kaupunki asemakaavaosasto A3/1993.
KA = Kansallisarkisto.

Inventointinumero 49

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat























Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Simonkylä 65
Alueen nimi	Simontie - Simonpolku

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6688142.17
I koordinaatti keskuspiste	25501602.14

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Simontien reitti on toiminut yhdystienä Hakkilan suunnasta tulevan tien (Urheilutie - Talkootie - Leinikkitie) ja Viertolasta (Bäckby) pohjoiseen ja edelleen Tuusulantielle suuntautuneen reitin välillä.

Simontie erkanee Koivukyläntiestä. Tien varrella on vanhoja liikerakennuksia ja kerrostaloja. Tie katkeaa Simonmetsän kerrostaloalueeseen ja jatkuu sitten sen pohjoispuolella Simonpolkuna, joka on omakotitalojen välissä kulkeva lyhyt ja kapea autotie. Alueella on pääasiassa vanhoja omakotitontteja ja siellä on puistomainen ilme.

Tien kulttuurihistorialliset arvot ovat aika vaatimattomat, sillä tie on katkaistu keskeltä eikä siitä enää hahmotu alkuperäinen luonne oikotienä metsän halki mitenkään.

Tie ei yhdistä vanhoja kyliä, mutta Tikkurilan Simonkylä on lähellä sen eteläpäätä Osmankäämintien/Koisotien varrella. Simonsböle on kuulunut Tikkurilaan 1660-luvulta lähtien. Simonsböle mainitaan mahdollisesti ensimmäisen kerran vuonna 1417 (Sv. Dipl., ser. II n:o 233). Varma tieto Simonsbölestä on kuitenkin vasta vuodelta 1492 (Pirinen 1951, s. 94–97). Simonsbölen tontti on merkitty Samuel Brotheruksen karttaan vuodelta 1708. Paikalla oli tuolloin kolme tilaa: Johans, Mattans ja Klökars.

Simontien linjaus erottuu hyvin Kuninkaankartastossa. Se on pohjoisempi haara Simonkylän ja Leinikkitien välisistä teistä. Eteläisempi haara on myöhemmän Senaatin kartan perusteella ehkä mahdollista paikallistaa kävelytieksi SImonmetsän kerrostaloalueesta suoraan itään ja edelleen Tervakkopolulle. Simonmetsän kerrostaloalue on valmistunut 1965-1968, jolloin Simontie on katkaistu keskeltä.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	TIelinja erottuu ensimmäisen kerran selvästi Kuninkaankartastossa.

Lähteet

Diplomatarium Svecanum = Svenskt Diplomatarium. Sjätte bandet 1348-1355. Utgivet av Riksarkivet genom Emil Hildebrand, Sven Tunberg, Ernst Nygren. Stockholm 1878-1959.
Pirinen, Kauko 1951: Uusia keskiaikaisia tietoja Rekolasta. Muutamia tietoja Helsingin pitäjän vaiheista 1351–1951. Koonnut L. Korpinen Helsinki.

Inventointinumero

50

Luokitustunnus

V

Kuvat







Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Simonkylä 65 Jokiniemi 62 Hiekkaharju 60
Alueen nimi	Urheilutie - Talkootie -Leinikkitie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6687980.58
I koordinaatti keskuspiste	25502385.27

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Östersundomista Tuusulantielle johtaneen tieyhteyden osa, johon tässä osuudessa kuuluvat idästä lukien Urheilutie, Talkootie ja Leinikkitie. Lännessä tieyhteys on jatkunut Tuusulantielle asti ja idässä Hakkilan kivisillan jälkeen Tikkurilantiellä.

Urheilutien osuus alkaa Dickursby skolan pohjoispuolelta. Tie on linjattu varsin suoraksi, mutta vanhemmassa linjauksessa on pieni mutka urheilukentän länsipuolella, joka on nyt hiekkapolkuna kauniissa männikössä. Hiekkaharjun asemalta luoteeseen tielinja jatkuu Talkootienä aina Hiekkaharjun koululle saakka, jossa vanha linjaus on nyt kevyen liikenteen väylänä koulun länsipuolella. Tämä on kolmisen metriä leveä asfaltoitu tie, kun taas itse Talkootie on leveähkö läpiajotie halki Hiekkaharjun omakotialueen, jossa on 1950-1960 -luvun ilmettä. Talkootie ja Urheilutie ovat jokseenkin väljiä, leveitä väyliä. Talkootien eteläisin vanha osuus on nyt kävelytienä ostoskeskuksen rakennusten välissä.

Leinikkitie on Simonkylän keskuskatu, jonka varrella on ostoskeskus ja paljon 1980-luvun ja nuorempaa asuntorakentamista. Itse tie on aika leveä asfaltoitu väylä, joka risteää Koivukylään menevää tietä lähellä tien länsipäätä. Tiemaiseman arvot ovat lähinnä ehkä 1960-luvun asumalähiöarkkitehtuurissa ja kyläkeskuksessa. Talvikkitie katkaisee Leinikkitien, jonka vanha jatke itäpuolella on Talkootie.

Sotungin, Hakunilan ja Hakkilan kylät ovat olleet olemassa viimeistään 1500-luvulta lähtien, joten periaatteessa myös niitä yhdistävä tielinjaus voi olla näin vanha. Varhaisimmat todisteet tiestä ovat kuitenkin vasta 1700-

luvun lopun kartoissa. Ensimmäisen kerran tielinja hahmottuu Kuninkaankartastossa joka on laadittu 1700-luvun lopulla.

Kuninkaankartastossa ja Senaatin kartastossa tie varsinaisesti päättyy Mosskärriin, josta on yhdystie lounaaseen Simonkyläntielle. Molemmilla kartoilla tie on varsin vaatimaton, ehkä lähinnä polku. Vuoden 1933 kartalla tieyhteys on selvempi, mutta 1950-luvulta lähtien alkanut SImonlaakson ja Simonsillan rakentuminen on hävittänyt yhteyden. Vielä 1870-luvulla yhteys Simonkyläntielle on ollut myös pohjoisempaa Simonsillan kautta.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ollut olemassa viimeistään 1700-luvun lopulta lähtien (Kuninkaankartasto).

Inventointinumero 51

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat






















SANDKULLA
HAVUKOSKI
JOKINIEMI
ANAS





Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Sotunki 98
Alueen nimi	Mäntykummuntie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6685641.97
I koordinaatti keskuspiste	25507583.11

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Mäntykummuntie on lyhyt, vajaa 400 m pitkä tie, joka kulkee Sotungin Kuppiksen ja Smedsin kylämäen halki yhdistäen Nybyggetintien ja Nurmimäentien. Tietä voi luonnehtia kyläraitiksi.

Kaakkoispäässään tie on voimakkaasti solautunut pellon ja tonttimaan välissä. Mäen päällä tie kulkee kylän talojen välissä ja laskeutuu sitten Nurmimäentielle.

Tie on kapea ja asfalttipintainen, hyvin todennäköisesti alkuperäisellä linjauksellaan. Tiellä on paljon kulttuurihistoriallista arvoa: linjaus, rakenne, vanha kylä, solatie, kaunis maisema.

Sottungsby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1347 (FMU 540). Seuraavat Sotungiin liittyvät tiedot löytyvät Uudenmaan vuoden 1540 maakirjasta (KA 2920, Es 703). Sotungissa oli tuolloin 12 tilaa. Tontit on merkitty vuodelta 1708 peräisin olevalle Samuel Brotheruksen kartalle. Kyseessä on ilmeisesti Sottungsbyn vanha kyläkeskus (Kepsu 2005, s. 155).

Paras 1700-luvun kartta Sotungista on vuodelta 1762, jossa Mäntykummuntie näyttäytyy juuri samanlaisella linjauksella jolla se nykyäänkin kulkee. Vuoden 1708 kartalle ei ole piirretty pienempiä teitä, mutta Mäntykummuntien kaakkoispää on erotettavissa siinäkin peltojen ja tonttimaan välisenä kapeikkona. Tie on säilyttänyt vanhan linjauksensa 1800- ja 1900-luvun karttojen perusteella.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1708
Ajoituksen lisätiedot	Tielinjaus on ollut olemassa viimeistään 1700-luvun alusta lähtien.

Lähteet

Kepsu, Saulo 2005: Uuteen maahan, Helsingin ja Vantaan vanha asutus. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 1027. Helsinki.
FMU = Finlands Medeltida Urkunder
KA = Kansallisarkisto

Inventointinumero 52

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat











Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Sotunki 98
Alueen nimi	Nurmimäentie - Bergkullan pihatie - Bisajärventie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6686428.67
I koordinaatti keskuspiste	25507723.28

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Nurmimäentie kulkee Sotungin laakson keskellä ja yhdistää kylän talot toisiinsa. Vanha tielinjaus on alkanut Kuppiksen ja Smedsin kylämäeltä, kulkenut Bisan ohi ja jatkunut Bergkullan läpi Bisajärventielle. Myös Nurmimäentien eteläosa on vanhimmissa kartoissa, mutta keskiosa Kuppiksen kylämäen länsipuolelta on tehty vasta myöhemmin. Nurmimäentien eteläosa on aiemmin kaartanut peltoalueen halki Lingonbackan länsipuolella ja Nybyggetintie on ristennyt sen kanssa peltoalueen keskellä.

Nurmimäentie alkaa Sotungintiestä Myrbackan länsipuolella. Nykyään Nurmimäentie on keskeinen Sotungin kylämaisemien halki kulkeva tie. Se on asfalttipintainen, normaali kylätie peltojen keskellä. Kuppiksen kylämäen jälkeen tie jatkuu kohti pohjoista mutkitellen kauniisti seuraten joenvartta ja maastonmuotoja. Bisan jälkeen vanha linjaus on mennyt joen yli kohti Bergkullaa, jossa vanha tie on nyt kapeahkona soratienä. Tie on jäänyt pihatieksi ja se on osin jopa nurmettunut. Tiellä on selvä pengerrys, tiemaisema on kaunis. Bisajärventie on 4-5 m leveä, mutkitteleva asfalttitie, jonka linjaus on hyvin alkuperäisen tuntuinen. Tietä ei nähtävästi ole juurikaan suoristettu tai tasattu. Tien varren talot lienevät 1800-1900 -luvulta. Tie on alunperinkin ehkä johtanut Bisajärvelle mutta loppuosuuden niin pienenä polkuna ettei sitä ole merkitty karttoihin.

Sottungsby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1347 (FMU 540). Seuraavat Sotungiin liittyvät tiedot löytyvät Uudenmaan vuoden 1540 maakirjasta (KA 2920, Es 703). Sotungissa oli tuolloin 12 tilaa. Tontit on merkitty vuodelta 1708 peräisin olevalle Samuel Brotheruksen kartalle. Kyseessä on ilmeisesti Sottungsbyn vanha kyläkeskus (Kepsu 2005, s. 155). Kuppiksen päärakennus on 1850-luvulta. Nygårds on rakennettu 1700-luvulla. (VKY, s. 240–241.) Bisan tontti on merkitty vuodelta 1708 peräisin olevalle Samuel Brotheruksen kartalle.

Brotheruksen karttaan ei ole merkitty Sotungin kylän tietä, vaikka sellainen on varmasti ollutkin olemassa. Ensimmäisen kerran tielinjan voi hahmottaa vuoden 1762 kartalta. Nurmimäentien linjaus näyttäisi olevan jokseenkin sama kuin tämä vanha linjaus. Bisan kohdalta on mennyt tie talolle ylittäen Krapuojan. Krapuojan itärannalla on ollut myös tieyhteys Bisan ja

Kullobackan/Langiksen talojen välillä. Bisan jälkeen tie on ylittänyt Krapuojan ja noussut ylös Bergkullan mäkeä. Vuoden 1762 kartalla tie päättyy aika pian Bergkullan jälkeen.

Vuoden 1778 Sotungin kartta on muuten yksityiskohtainen, mutta siitä puuttuvat tiet. 1800-luvun lopun kartoilla Nurmimäentie on jo yhdistynyt keskiosankin rakennuttua Kuppiksen länsipuolelle. Tieverkko on muutenkin laajentunut kylässä ja mm. Bisajärventie on jo korvannut Bergkullan kautta kulkevan tien.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1762
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ollut olemassa viimeistään 1700-luvun loppupuolella.

Lähteet

KA = Kansallisarkisto
Kepsu, Saulo 2005: Uuteen maahan, Helsingin ja Vantaan vanha asutus. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 1027. Helsinki.
FMU = Finlands Medeltida Urkunder
VKY = Vantaan kulttuurihistorialliset ympäristöt. Vantaan kaupunki asemakaavaosasto A3/1993.

Inventointinumero 53

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat





















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Sotunki 98
Alueen nimi	Nybyggetintie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6685650.53
I koordinaatti keskuspiste	25507758.53

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Nybyggetintie jatkaa Sotungintietä pohjoiseen Myrbackan kaakkoispuolella olevasta risteyksestä. 1700-1800 -luvulla tie johti Sotungin Kuppiksen ja Smedsin kylämäen itäpuolelta Nygårdin talolle ja ilmeisesti vasta 1800-luvulla tästä eteenpäin Skrivkullaan ja edelleen Nybyggetiin.

Nybyggetintie on tavallinen kapeahko asfalttitie Sotungin pelto- ja kylämaisemien keskellä. Tie on maisemallisesti kaunis ja se jatkuu vanhalla linjauksella Nygårdin risteykseen asti. Tie ylittää Krapuojan Sotungin kylän keskellä olevassa laaksossa. Silta on nykyään betonisilta.

Sottungsby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1347 (FMU 540). Seuraavat Sotungiin liittyvät tiedot löytyvät Uudenmaan vuoden 1540 maakirjasta (KA 2920, Es 703). Sotungissa oli tuolloin 12 tilaa. Tontit on merkitty vuodelta 1708 peräisin olevalle Samuel Brotheruksen kartalle. Kyseessä on ilmeisesti Sottungsbyn vanha kyläkeskus (Kepsu 2005, s. 155).

Jo vuoden 1762 Sotungin kartalla Nurmimäentietä noudatteleva linjaus johtaa myös pohjoiseen etelästä Sotungintien suunnasta kiertäen Myrbackan länsipuolelta. Nybyggetintie on päättynyt Nurmimäentien koilliseen kaartavaan linjaan peltojen keskellä jossain Lingonbackan länsipuolella. Tällaista Nurmimäentien linjausta ei näy enää vuoden 1872 Senaatinkartalla vaan Nurmimäentie jatkuu suoraan pohjoiseen Kuppiksen kylämäen ohitse ja Nybyggetintie jatkuu Kuppiksen kaakkoispuolelle ja siitä edelleen Nygårdiin. Tästä Kullobackaan johtaa Uunirinne -niminen tie, joka on myös maisemallisesti kaunis ja vanhakantainen kiemurrellessaan jopa pihojen läpi, mutta sen linjaus ei erotu ainakaan vuoden 1762 kartalla.

Sotungintien ja Nybyggetintie on ainakin jo vuoden 1872 kartoituksen aikaan ollut aivan Myrbackan talon kaakkoispuolella, jossa se on ollut vielä 1970-luvun loppuun saakka. Tien oikaisu on tehty vuoteen 1982 mennessä.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1762

Ajoituksen lisätiedot Tie on ollut olemassa viimeistään vuonna 1762.

Lähteet

Kepsu, Saulo 2005: Uuteen maahan, Helsingin ja Vantaan vanha asutus. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 1027. Helsinki.
FMU = Finlands Medeltida Urkunder
KA = Kansallisarkisto

Inventointinumero 54

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat













Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Sotunki 98 Hakunila 94 Länsisalmi 90 Ojanko 92
Alueen nimi	Sotungintie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6684136.16
I koordinaatti keskuspiste	25507705.16

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Östersundomista Tuusulantielle johtaneen tieyhteyden osa, johon tässä osuudessa Sotungintie. Lännessä tieyhteys jatkuu Hakunilantiellä ja Ratsumiehenpolulla ja siitä edelleen Kaskelanrinteessä, Malmarintiellä, Tikkurilantiellä, Urheilutiellä, Talkootiellä ja Leinikkitiellä. Idässä Vantaan rajan jälkeen tie johtaa Östersundomiin.

Sotungintie on normaali kaksikaistainen asfalttipintainen tie, joka mutkittelee laakson pohjalla peltojen halki Länsisalmessa ja Sotungin eteläosissa. Porvoonväylän lähellä linjaus on aiemmin noudatellut peltojen länsireunaa. Porvoonväylän eteläpuolella pellon laidassa on tasainen alue, joka voisi olla vanha tienpohja. Nyt siinä on polku. Porvoonväylän pohjoispuolella on korkea maavalli nykyisen tien ja pellon välissä ja mahdollista vanhaa linjausta on vaikea erottaa. Tie jatkuu Porvoonväylän pohjoispuolella kapeassa laaksossa kunnes maisema avartuu Sotungin laaksossa.

Nevanniityntien risteyksen kohdalla on vanhojen karttojen mukaan ollut silta, mutta puro on nykyään vain pelto-oja ja tie on tällä kohdalla leveä ja pengerretty.

Sotungintie jatkuu kauniina maalaistienä kohti pohjoista haarautuen laaksossa Sotunkiin (Nurmimäentie ja Nybyggetintie) ja Hakunilaan (Sotungintie). Tie on peltomaisemissa kunnes saavutaan Nissbackan ja Sotungin koulun kohdille. Tie lienee täälläkin alkuperäisellä linjauksellaan, vaikka tiemaisema tällä kohdin onkin muuttunut alkuperäisestä paljon. Sotungintie päättyy Hakunilantiehen Nissaksen alueella. Sama vanha tieyhteys jatkuu Hakunilantienä kohti länttä.

Sottungsby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1347 (FMU 540). Seuraavat Sotungiin liittyvät tiedot löytyvät Uudenmaan vuoden 1540 maakirjasta (KA 2920, Es 703). Håkansböle ilmaantuu lähteisiin Uudenmaan vuoden 1540 maakirjassa (KA 2920, Es 703). Sotungintie kulkee Hakunilan

kylän itäpuolelta ja Sotungin kylän eteläpuolelta. Sotungintieltä on erkaantunut useita teitä kylien tonttimaille.

Vuoden 1778 Sotungin karttaan tietä ei ole piirretty lainkaan, mutta samoihin aikoihin tehdyssä Kuninkaankartastossa linjaus kuitenkin on jokseenkin sellaisena kuin Sotungintie nykyisinkin on. Senaatin kartastossa 1800-luvun lopulla etenkin tielinjaus etelästä Myrbackan talolle asti näyttäytyy jokseenkin samanlaisena, mutta Myrbackan talosta länteen tien rooli/luokitus on ollut vähäisempi kuin Myrbackasta pohjoiseen johtavalla Nybyggetintiellä. Nybyggetintien risteys on ollut nykyistä pohjoisempana vielä 1960-luvulla, joten teknisesti ottaen nykyinen Nybyggetintien risteysalue ei ole rakennusperintöaluetta.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Tie on ensimmäisen kerran näkyvissä Kuninkaankartastossa 1776, mutta se lienee ollut olemassa jo aiemmin. Sotungin ja Hakunilan kylät ovat syntyneet viimeistään 1500-luvulla.

Lähteet FMU = Finlands Medeltida Urkunder
KA = Kansallisarkisto

Inventointinumero 55

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat









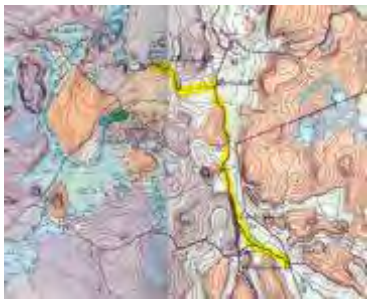












Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Tammisto 50
Alueen nimi	Tammistontie - Sähkötie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6684850.15
I koordinaatti keskuspiste	25498213.09

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi:

Tammistontie ja Sähkötie ovat osa linjausta, joka on lähtenyt Vanhalta Kaarelantieltä Palotielle ja siitä Vantaanjoen etelärannalla kohti Haltialaa ja edelleen Tammiston puolelle aina Helsingin pitäjän kirkonkylälle saakka. Nykyään linjauksen katkaisevat Hämeenlinnanväylä, Vantaanjoki Haltialassa ja vielä Tuusulanväylä.

Tammistontie vaikuttaa olevan alkuperäisellä linjauksella. Tie on kapea ja asfaltoitu, jossa jalkakäytäväkin on rakennettu kaventamalla vain tietä. Tammistontietä on pengerretty alarinteeseen, tien varrella on omakoti- ja rivitaloja, pohjoispuolella on Tammiston luonnonsuojelualue. Tien vanha linjaus kääntyy kävelytielle lähempänä joenvartta ja jatkuu lopuksi länttä kohti Vantaanjoen rantaan vastapäätä Haltialaa. Joen yli on aiemmin luultavasti ollut silta tällä kohdalla. Tiemaisema on koko Tammistontien varrella kaunis mm. luonnonsuojelualueen ansiosta. Rantaan kulkeva osuus on tulkittavissa lähes muinaisjäännökseksi, sillä tie ei ole enää yleisessä käytössä. Se on noin 4 metriä leveä sorapäällysteinen tieraunio, joka on lähes umpeenkasvanut.

Sähkötien alkuperäisen linjauksen länsiosa on jäänyt SuperParkin alle ja muutenkin tie on täysin teollisuushallien ja laatikkomarkettien välissä. Sähkötiellä ei ole muuta alkuperäistä kuin kenties linjaus.

Tielinjaus esiintyy Kuninkaankartastossa 1700-luvun lopulla, mutta aiemmissa kartoissa sitä ei näy koska se ei ole kylien välinen tie. Tie on erotettavissa jo vuoden 1691 Haltialan kartassa peltojen välisenä käytävänä Haltialan länsipuolella ja tässä kartassa myös silta Vantaanjoen yli on piirretty. Senaatinkartalle tielinja on merkitty, mutta silta vaikuttaa olevan hieman etelämpänä kuin vanhempi sillanpaikka. Vuoden 1933 pitäjänkartalla joen ylitys on taas pohjoisempana, mutta karttamerkintä on tulkinnanvarainen siinä tarkoittaako se siltaa vai muunlaista ylitystä, lauttaa tms.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika

Ajoitus	1691
Ajoituksen lisätiedot	Tielinjaus ja etenkin Vantaanjoen ylittävä silta ovat vuoden 1691 Haltialan kartassa.
Inventointinumero	56
Luokitustunnus	R2

Kuvat





























Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Vaarala 93
Alueen nimi	Kuussillantie-Fazerintie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6683115.00
I koordinaatti keskuspiste	25505357.00

Inventointitiedot

P. Pesonen Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Kuussillantie alkaa lännessä Helsingin Somerikkotieltä ja se muuttuu Fazerintieksi Kuussillan asuntoalueen jälkeen Fazerin tehtaiden kohdalla. Liikenneympyrän ja Valion tehtaiden jälkeen tie päättyy ennen Kehä III:n valleja. Tieyhteys on ollut ennen Kehä III:n ja Porvoonväylän rakentamista samaa kokonaisuutta Länsisalmentien ja Länsisalmenkujan kanssa. Se on ollut yhdystie Vanhan Porvoontien ja Sotungintien välillä.

Länsipäässään Kuussillantie on voimakkaasti pengerretty koska tien eteläpuolella on syviä, vanhoja hiekkakuoppia. Tien molemmin puolin on teollisuusaluetta ennen Hakunilantien risteyksen itäpuolella olevaa Kuussillan asutusaluetta. Tien eteläpuolella olevat teollisuushallit on perustettu vanhoihin hiekkakuoppiin. Hakunilantien risteyksessä on Shell-huoltoasema. Kuussillan omakotiasutuksen jälkeen tie kulkee metsäalueen halki, jossa ehkä parhaiten heijastuu tien alkuperäinen luonne yhdystienä, jonka varrella ei ollut asutusta vaan se oli metsätaipale. Fazerin tehtaille tullessa tietä on pengerretty aika tavalla, luultavasti raskasta liikennettä ajatellen. Tehtaiden itä- ja pohjoispuolella on edelleen metsää.

Liikenneympyrän itäpuolella on Valion tehtaat ja hiekkakuoppien rikkomaa metsää. Tie on koko matkalla kaksikaistainen, tavallinen asfalttipintainen tie, jossa on muualla jalkakäytävät paitsi itäisimmässä osassa.

Kaikkinensa tien luonne on rakentamisen myötä muuttunut ja ympäristö on erityisesti 1700-luvun lopun tilannetta ajatellen hyvin erilainen. Tien linjaus on kuitenkin todennäköisesti alkuperäinen suurelta osin.

Länsisalmen kylä mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1347 (FMU 540). Seuraavat Länsisalmeen liittyvät tiedot löytyvät Uudenmaan vuoden 1540 maakirjasta (KA 2920, Es 703). Verokirjoista ilmenee Länsisalmeen kuuluneen 1540-luvulla 11 tilaa (KA SAY). Heikbackan tontti ja siellä olevat kuusi taloa (Heickass, Nybon, Nicku, Nilssas, Kerr ja Harpars) on merkitty Samuel Brotheruksen vuonna 1708 piirtämälle kartalle.

Länsisalmenkuja erottuu vuoden 1764 kartassa Måsbrottinniityn halki kulkeva tie ja pitkä tielinjaus kohti länttä on vuosina 1776-1805 tehdyssä Kuninkaankartastossa. Kuninkaankartaston linjaus ei täysin noudata

myöhempiä karttoja, mutta topografian perusteella on todennäköistä, että tie on edelleen alkuperäisellä linjauksella sillä esim. vuoden 1872 Senaatin kartan linjaus noudattaa pääpiirteissään nykyistä linjausta.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1764
Ajoituksen lisätiedot	Viimeistään 1700-luvun loppu

Lähteet

KA = Kansallisarkisto
Kuninkaankartasto Suomesta 1776–1805. Toimittajat Timo Alanen ja Saulo Kepsu. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 505. Tampere 1989.
FMU = Finlands Medeltida Urkunder
SAY = Suomen asutuksen yleisluettelo

Inventointinumero 57

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat









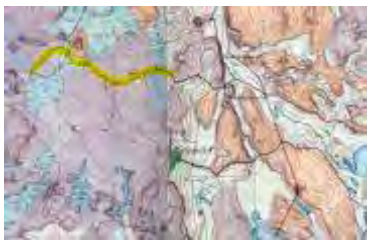












Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Vantaanlaakso 18 Piispankylä 21
Alueen nimi	Kauppalaivurintie - Vantaankoskentie - Vantaanpuistontie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6686425.61
I koordinaatti keskuspiste	25492790.64

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Vanha Kaarelantie tai Vanha Nurmijärventie on ollut Hämeenlinnaan suuntautuneen tien varhaisia reittejä. Tie on tullut Konalan suunnasta Kaarelaan ja siitä edelleen Martinkylän kautta Vantaanlaaksoon. Tie on kulkenut Keimolan ja Luhtaanmäen kylien kautta kohti Klaukkalaa. Vanhan tiereitin nykyinen tiestö on seuraava: Vanha Kaarelantie, Yhtiönkuja, Kaivokselantie, Vanha Nurmijärventie, Nybackankuja, Kauppalaivurintie, Vantaankoskentie, Vantaanpuistontie, Kivistönkorventie, Keimolantie, Luhtaanmäentie ja Klaukkalantie. Inventoinnissa vanha tiereitti on jaettu useaan eri kohteeseen käytännön suojelu- ja kaavatyön helpottamiseksi.

Kauppalaivurintietä on oikaistu siten, että aiempi tie on kiertänyt Ylästöntien risteysalueella hieman pohjoisempana. Tällä alueella on nyt edelleen hieman kitukasvuista heinikkoa ja asfaltinpaloja, tiivistä aluetta eli vanhaa tienpohjaa. Itse Kauppalaivurintie on moderni läpiajotie, jossa on kevyenliikenteenväylä vieressä. Tieympäristö on kuitenkin säilyttänyt vanhaa luonnetta, lännessä on metsää ja idässä Martinkylän vanhat talot.

Vantaankoskentie jatkuu Kauppalaivurintieltä pohjoiseen, vaikka onkin nyt yhdistynyt Martinkyläntiehen. Tietä on korotettu aika paljon ja esim. Sofiebergin sauna on reilusti tien pinnan alapuolella. Tietä lienee täytynyt korottaa Vantaanjoen jyrkän törmän vuoksi. Tien varrella on liikerakennuksia sen pohjoispäässä. Kehä III:n pohjoispuolella on pieni osuus käytöstä pois jäänyttä tielinjaa nykyisen Vantaankoskentien länsipuolella ja sitten vanha tielinjaus jatkuu taas nykyisellä linjallaan kunnes reitti kääntyy Vantaanpuistontielle.

Vantaanpuistontie on asfalttitie kauniissa maalaismaisemassa ja siinä vaikuttaa olevan alkuperäinen, mutkittteleva linjaus. Tien varrella on vanhoja kylätontteja. Tietä on rakennettu aika paljon, korotettu ja ojitettu. Tiemaisemassa on myös teollisuusrakennuksia Lapinkylän kohdalla. Vantaanpuistontien varrella on kilometripylväs.

Helsingistä pohjoiseen kohti Hämeenlinnaa linjautuva tie on merkitty Kuninkaankartastoon. Tie haarautuu Konalassa siten, että itäinen haara jatkuu Hämeenkyläntienä kohti Hämeenkylää, läntinen puolestaan kohti

Kaarelaa ja sitten Nurmijärveä ja Hämeenlinnaa. Molemmat tiet risteävät Suuren Rantatien kanssa. Nurmijärvelle johtava tie risteää Suuren Rantatien Vantaankoskella. Vantaankoskelta pohjoiseen tielinja on Kuninkaankartastossa jokseenkin nykyisen kaltainen.

Suurimmat muutokset tieosuudella lienevät tapahtuneet 1900-luvulla Kehä III rakentamisen myötä, jolloin Vanhan Nurmijärventien linjaus on aluksi muuttunut Erikaksen eteläpuolella Kehä III risteysalueella ja myöhemmin tie on siirretty alikulkuun. Vantaankoskentien linjausta on oikaistu Erikaksen länsipuolella. Tielinjoja on oikaistu myös Kauppalaivurintien ja Ylästöntien risteyksessä sekä Kauppalaivurintien ja Vantaankoskentien risteyksessä.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1600 - 1799

Inventointinumero 58

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat























Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Vantaanlaakso 18 Kaivoksela 16
Alueen nimi	Vanha Nurmijärventie - Nybackankuja
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685160.01
I koordinaatti keskuspiste	25493083.05

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Vanha Kaarelantie tai Vanha Nurmijärventie on ollut Hämeenlinnaan suuntautuneen tien varhaisia reittejä. Tie on tullut Konalan suunnasta Kaarelaan ja siitä edelleen Martinkylän kautta Vantaanlaaksoon. Tie on kulkenut Keimolan ja Luhtaanmäen kylien kautta kohti Klaukkalaa. Vanhan tiereitin nykyinen tiestö on seuraava: Vanha Kaarelantie, Yhtiönkuja, Kaivokselantie, Vanha Nurmijärventie, Nybackankuja, Kauppalaivurintie, Vantaankoskentie, Vantaanpuistontie, Kivistönkorventie, Keimolantie, Luhtaanmäentie ja Klaukkalantie. Inventoinnissa vanha tiereitti on jaettu useaan eri kohteeseen käytännön suojelu- ja kaavatyön helpottamiseksi.

Hämeenlinnanväylän itäpuolella on pieni pätkä käytöstä pois jäänyttä Vanhaa Nurmijärventietä Vantaanlaaksontien ja Hämeenlinnanväylän välillä, Tiellä ei ole katunimeä. Tie on leveä asfalttitie, jossa on vielä selvät maalauksetkin jäljellä. Se on jäänyt pois käytöstä ilmeisesti viimeistään 1970-luvun alussa. Vantaanlaaksontien ja Vanhan Nurmijärventien välissä on puolestaan pieni osuus, joka on nyt käyntitienä siirtolapuutarhan pysäköintialueelle. Tämä on leveähkö, korotettu hiekkatie, joka menee kapean laakson tai vanhan purouoman yli. Toisella puolella tietä on pieni metsikkö, toisella siirtolapuutarha.

Vanha Nurmijärventie on tehty aika suoralla linjauksella. Tie on asfalttitie, jota reunustaa jalankulkuväylä. Eteläosassa tietä on lähes pelkästään omakotitaloja, välillä vähän metsäisempiäkin osuuksia ja pohjoisempana paljon rivitaloja sekä modernimpaa rakennuskantaa. Täällä on myös Vaisalan tehdasalue. Tien varrella on myös kallio, jossa on mahdollisesti ollut historiallisen ajan kivilouhos.

Vanhan Nurmijärventien alkuperäinen linjaus jatkuu Nybackankujana kohti Yläströntietä. Tie on leveähkö asfalttitie, mutta sen varressa ei ole jalankulkuväylää. Tie on katkaistu puomeilla autoliikenteeltä. Nybackankuja kulkee Övre Nybackan vanhan pihapiirin vieritse.

Helsingistä pohjoiseen kohti Hämeenlinnaa linjautuva tie on merkitty Kuninkaankartastoon. Tie haarautuu Konalassa siten, että itäinen haara jatkuu Hämeenkyläntienä kohti Hämeenkylää, läntinen puolestaan kohti

Kaarelaa ja sitten Nurmijärveä ja Hämeenlinnaa. Molemmat tiet risteävät Suuren Rantatien kanssa. Nurmijärvelle johtava tie risteää Suuren Rantatien Vantaankoskella.

Vanhan Nurmijärventien linjaus näyttää vanhojen karttojen perusteella olevan jokseenkin alkuperäinen, ilman merkittävämpiä oikaisuja em. tieyhteyksien muuttumista lukuun ottamatta. Senaatin kartalla näkyy kuinka tie ylittää Mätäojan uoman sillan avulla. Suora tieyhteys etelään Vanhalle Kaarelantielle on katkennut Hämeenlinnanväylän rakentamisen myötä ja pohjoisessa Ylästöntien rakentamisen myötä,

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1600 - 1799

Inventointinumero 59

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat




















Mårtens
by





Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Varisto 14
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Matkatie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685525.65
I koordinaatti keskuspiste	25490504.70

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja. Tämä kohde kattaa Kehä III:n eteläpuolella olevan Matkatien.

Matkatie kulkee Vantaan Energian lämpövoimalan ja hiilivaraston eteläpuolella ja Pärispruunpuiston pohjoispuolella. Puisto eli nykyään lähinnä niitty on saanut nimensä Bergsbron sillasta, joka on Matkatien varrella. Kyseinen siltapaikka mainitaan Hämeenkylän ja Martinkylän rajapyykkinä jo 1600-luvun lopulla (Iltanen 2018:22).

Matkatie on noin kuusi metriä leveä tie, jonka maisema on voimalaitoksen alueesta huolimatta agraarinen etelän puolella.Alhaalla notkossa on pienen puron ylittävä silta, jossa on puu- ja kivikaiteet, kivinen alarakenne ja betonikansi. Todennäköisesti Bergbron silta on ollut samassa paikassa jo aiemminkin. Tien itäpäässä, ennen Vantaan Energian laitosta, on tien eteläpuolella muutamia omakotitaloja.

Huolimatta ympäristön muutoksista tie on säilyttänyt vanhan luonteensa ja sillä on edelleen tien historiaa hahmottavia arvoja, myös silta- ja rajapaikan vuoksi.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet Iltanen, Jussi 2018: Keskiaikaisesta Kuninkaantiestä matkailureitiksi. Suuren Rantatien reitti ja kadunnimet Vantaalla. Helsingin Pitäjä 2019. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 60

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat

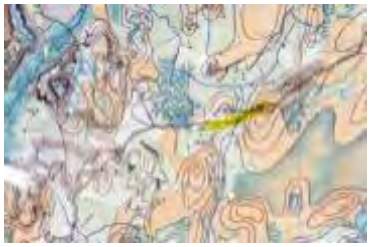












Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Vapaala 13 Varisto 14
Alueen nimi	Vanha Hämeenkyläntie -Vapaalanpolku - Ulkoniitynkuja
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6683031.84
I koordinaatti keskuspiste	25489910.70

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Vanha Hämeenkyläntie on ollut nimenä olemassa opaskartalla vielä 2010-luvun alussa, kunnes loputkin nimestä on vaihdettu nykyisiksi katunimiksi. Ennen Vihdintien oikaisemista Vanha Hämeenkyläntie on toiminut väylänä Vihdin suuntaan myös Vapaalan ja Variston tienoolla. Sittemmin tietä on katkottu ja rakennusperintökohde muodostuu useista kadunpätkistä: Torpantie, Vapaalanpolku, Ilpolankuja, Ilpolantie ja Ulkoniitynkuja.

Torpantie on tavanomainen kaksikaistainen asfaltilla päällystetty ajotie, joka jatkuu etelässä Espoon puolella kävelytienä. Tiemaisema ei Torpantien varrella ole erityisen hyvin säilyttänyt vanhaa ilmettään, sillä länsipuolella on iso Caverionin halli ja huoltoasema, itäpuolella on puutarhapalstoja ja ison talon puutarhaa. Vanha linjaus vaihtuu Torpantien pohjoisosassa kävelytieksi ennen Rajatorpantietä ja sukeltaa sen ali alikulussa.

Rajatorpantien pohjoispuolella vanha linjaus jatkuu Vapaalanpolkuna, joka on kevyenliikenteen väylä. Polku nousee 2-3 m leveänä asfaltoituna tienä kerrostaloalueelle leikaten mäenrinnettä huoltoaseman vieressä. Tie levenee huoltoaseman jälkeen jatkuen edelleen kerrostaloalueen halki ja Rajatorpan koulun ohi muuntuen Ilpolankujaksi.

Ilpolankuja on tavallinen asuntoalueen läpi kulkeva katu. Tien eteläpuolella on vanha Ilpolan koulu. Kuja vaihtuu Ilpolantieksi, joka on rakennettu moderniksi ja sitä reunustaakin moderni rakennuskanta. Ilpolankujan eteläpuolella on metsäinen kallioalue, jonka kohdalla voi ehkä aavistella vanhaa tiemaisemaa, muuten tieympäristöstä taitaa olla jäljellä vain mutkitteleva linjaus.

Tie on aiemmin tullut Ilpolantieltä nykyisen matonpesupaikan kohdalta puron yli ja sieltä kohti Ulkoniitynkujaa. Luhtitien eteläpuolella on vielä näkyvissä pätkä pois käytöstä jäänyttä tienosaa.

Ulkoniitynkuja on varsin tavallinen katu, joka ei kuitenkaan ole kovin modernisoitu. Länsipuolella on teollisuusrakennuksia ja itäpuolella myös uusia omakotitaloja. Tiemaisemassa ei ole muuta alkuperäisyyttä kuin itse tien linjaus.

Kaikkiaan Vanha Hämeenkyläntie on paikallisesti arvokas pääasiassa säilyneen linjauksensa vuoksi vaikka tiemaisemassa onkin vain paikoin allkuperäisyyttä ja suojelullisia arvoja.

Vanha Hämeenkyläntie ei varsinaisesti yhdistä mitään Vantaan vanhoja kyliä toisiinsa, mutta se on lännestä päin Suurta Rantatietä tultaessa väylä Helsinkiin. Sen merkityksen voi siten sanoa nousseen Helsingin kaupungin perustamisen myötä. Tielinjaus on ollut karttojen perusteella olemassa viimeistään 1700-luvun lopulla sillä se on lähes samanlaisena Kuninkaankartastossa. Tien synty ajoittunee viimeistään 1500-luvulle Helsingin kaupungin perustamisen aikoihin.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1550
Ajoituksen lisätiedot	Lienee perustettu viimeistään Helsingin kaupungin perustamisen aikoihin 1550-luvulla.

Inventointinumero 61

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat























Alue



Kunta Vantaa

Kaupunginosa Luhtaanmäki 31
Vestra 30

Alueen nimi Kongontie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6693096.12
I koordinaatti keskuspiste	25488425.13

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kongontie erkanee Luhtaanmäentiestä Korjamäen kohdalla länteen yli Kuhajoen ja siitä lounaaseen kohti Vestraa. Kuninkaankartastossa tie kulkee suoraan kohti länttä ja Lepsämäjokea jota ennen tie kääntyy pohjoiseen kohti Klaukkalaa (Klöfskog). Kuninkaankartastoa nuoremmissa kartoissa tätä Kongontien läntistä jatkoa ei pysty erottamaan, joten rakennusperintökohteena on vain tien nykyään näkyvä itäinen osa. Nykyinen Vestraan johtava linjaus on uudempi.

Kongontie on noin kuusi metriä leveä hiekkatie, jota ei ole juuri korotettu mutta se on ojitettu. Tie on hieman pellon pinnan alapuolella, tien vieressä on maatilan rakennuksia ja peltoja. Tie jatkuu samanlaisena kohti Kongoa. Kuhajoen ylittää silta, jossa on teräspalkkikansi ja betoniset kannakkeet. Todennäköisesti samalla paikalla on ollut silta jo 1700-luvun lopulla.

Yleiskaavan maisemallisesti arvokasta maisema-aluetta. Ympärillä vanhaa rakennuskantaa.

Ripuby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1511 (FMU 5560). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704) mukaan Ripubyssä oli yhdeksän talonpoikaa. Luhtaanmäen tontti on merkitty Hendrik Otto Brinckin vuosina 1734–1735 piirtämälle kartalle.

Kongontien vanha linjaus länteen näkyy vain Kuninkaankartastossa (1776-1805). Myöhemmillä kartoilla tie kääntyy Kuhajoen sillan jälkeen lounaaseen Vestraan. Mahdollisesti Lepsämäjoen suunnan tielinjaus on jäänyt pois käytöstä pohjoisemman Klaukkalan suunnan tien muodostuessa tavallisemmaksi reitiksi. Kuninkaankartaston merkintä Kongontiestä on muutoinkin lähinnä polkua kuvaava, joten kyse ei välttämättä ole ollut muusta kuin polkureitistä.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776 - 1805

Ajoituksen lisätiedot Rakennettu ennen vuotta 1805, lähde: Kuninkaan kartasto

Lähteet

KA = Kansallisarkisto
FMU = Finlands Medeltida Urkunder
Kuninkaan kartasto 1776-1805.

Inventointinumero 62

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat













Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Vestra 30 Keimola 22
Alueen nimi	Vestrantie - Lautmäentie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6691592.25
I koordinaatti keskuspiste	25488350.75

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Viimeistään 1700-luvun lopun tielinjaus, näkyy Vampatissa kahdessa osassa, välissä Torrbacka.

Vestrantien osuudella tie kulkee metsäisessä maisemassa ja on säilynyt suhteellisen kapeana, tietä reunustaa avo-oja. Tietä on korotettu mikä mahdollistaa muinaisväännöksen säilymisen sen alla. Tie on asfaltoitu, ympärillä ei ole arvokkaita rakennusperintökohteita tai peltomaisemia. Tie on metsätaipaleluonteinen, vaikka sen varrella onkin omakotiasutusta.

Lautmäentie on osa yleiskaavan maisemallisesti merkittävää aluetta. Ympärillä on rakennusperintöä mm. Juholan ja Rian tilan rakennuksia. Lautmäki on vanhaa tilattoman väen aluetta. Lautmäentie on kapea hiekkatie, jonka varrella on muutama omakotitalo. Tietä ei ole juuri rakennettu. Lautmäentie nousee Vantaanjoen varrelta mäelle, jossa on vanha pihapiiri. Tietä on pengerretty. Tien varressa on myös talonraunio. Pihapiirin eteläsivulla on niityn reunassa maatunut, vanha tienpohja, joka on alkanut metsittyä. Ojat erottuvat vielä hyvin. Tie häviää näkyvistä hevosaitauksen luona.

Lautmäentien ja Vestrantien välillä on Torrbacka, jonka yli tie on 1700-luvulla kulkenut. Vestrantien ja Lautmäen välillä on ojitettu metsätie, joka saattaisi olla osa vanhaa tienlinjausta. Se ei kuitenkaan kulje aivan Kuninkaankartaston osoittamassa suunnassa.

Tien on luonteeltaan ollut metsätaipale jo Kuninkaankartaston aikaan sillä se ei yhdistä asutusta toisiinsa vaan johtaa Luhtaanmäen sillalta kohti Lepsämäjoen mutkia ja edelleen Kurki- ja Kalajärville. Tie ei esiinny muissa 1700-luvun historiallisissa kartoissa kuin Kuninkaankartastossa. Nykyisten Vestrantien ja Lautmäentien välinen polku näkyy myös vuoden 1872 Senaatin kartassa. Torrbackan yli kulkeva polku on muuttanut linjaustaan sen jälkeen ja nuoremmilla kartoilla polku on paljon lännempänä. Vestrantien hiekkakuopan myötä se on siirtynyt jälleen hieman idemmäksi.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Varhaisin esiintyminen Kuninkaankartastossa.
Lähteet	Kuninkaan kartasto 1776-1805.
Inventointinumero	63
Luokitustunnus	R2

Kuvat

























Alue



Kunta Vantaa

Kaupunginosa Viertola 63
Koivuhaka 68

Alueen nimi Koisotie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste 6687659.98

I koordinaatti keskuspiste 25500758.14

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Koisotie on kylätie, joka on yhdistänyt Simonsbölen kylän talot toisiinsa. Se jatkuu tunnetulta kylätontilta vielä länteenpäin nykyisen Arboretumin eteläpuolelle, jossa on saattanut aiemmin olla lisää kylän taloja. Nykyinen Koisotie alkaa idässä Osmankäämintieltä ja päättyy lännessä Meiramitiehen.

Koisotietä ei ole perustettu kovin järeästi, ainakaan sillä ei ole korkeita penkkoja ja syviä ojia. Jalkakäytävä on rakennettu tien reunaan. Kylmäojan itäpuolella rakennusperintöarvojen voi sanoa kadonneen, sillä tien varrelle on rakennettu uusia kerrostaloja ja tiemaisema on muuttunut. Kylmäojan länsipuolella on Johansin talo jäljellä Simonsbölen kylätontista ja toisella puolella kaupungin varikko. Sitten pieni peltoaukea, jonka jälkeen etelässä on teollisuusrakennuksia ja pohjoisessa arboretumin mäki ja siellä yksi vanha omakotitalo.

Simonsböle on kuulunut Tikkurilaan 1660-luvulta lähtien. Simonsböle mainitaan mahdollisesti ensimmäisen kerran vuonna 1417 (Sv. Dipl., ser. II n:o 233). Varma tieto Simonsbölestä on kuitenkin vasta vuodelta 1492 (Pirinen 1951, s. 94–97). Simonsbölen tontti on merkitty Samuel Brotheruksen karttaan vuodelta 1708. Paikalla oli tuolloin kolme tilaa: Johans, Mattans ja Klökars.

Oletettavasti Koisotie on yhdistänyt Simonsbölen Bäckbyhyn kulkevaan tiehen (Osmankäämintie) jo alusta lähtien, joten tielinjaus saattaa olla jo 1400-luvulta tai vanhempikin. Tikkurilan vanhin kartta on vuodelta 1708, mihin ei pieniä teitä ole merkitty, mutta esim. Simonsbölen länsiosan talojen länsipuolella olevien peltojen välissä on peltokäytävä, joka on hyvin todennäköisesti Koisotie. Kylmäojan ylittää kartalla silta. Vuoden 1768 kartalla Koisotie on jo merkitty karttaan ja se ulottuu lähes arboretumin mäelle asti. Kuninkaankartastolla Koisotie näyttäisi jatkuvan reilusti länteen ja vuoden 1872 Senaatinkartalla on myös viitteitä pidemmälle jatkuvasta tiestä. 1933 tie päättyy Meiramitien nurkille.

Ajoitus

Rooli valmistumisaika

Ajoitus	1417
Ajoituksen lisätiedot	Aikaisin maininta Simonsbölestä.
Lähteet	Diplomatarium Svecanum = Svenskt Diplomatarium. Sjätte bandet 1348-1355. Utgivet av Riksarkivet genom Emil Hildebrand, Sven Tunberg, Ernst Nygren. Stockholm 1878-1959. Pirinen, Kauko 1951: Uusia keskiaikaisia tietoja Rekolasta. Muutamia tietoja Helsingin pitäjän vaiheista 1351–1951. Koonnut L. Korpinen Helsinki.
Inventointinumero	64
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat











Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ruskeasanta 67 Simonkylä 65 Viertola 63
Alueen nimi	Osmankäämintie - Koivukyläntie - Simonkyläntie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6688454.66
I koordinaatti keskuspiste	25501017.11

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Tielinjaus on toiminut yhdystienä Suuren Rantatien ja Helsingin pitäjän kirkolta Tuusulaan johtavan tien välillä. Se on myös yhdistänyt Tikkurilan kylän kolme kylätonttia Dickursbyn, Bäckbyn ja Simonsbölen. Kohteeseen kuuluvat seuraavat tiet tai osia niistä: Osmankäämintie, Koivukyläntie, Simonkalliontie, Simonkyläntie ja Kuoppatie.

Osmankäämintie on leveä asfalttitie, joka toimii osittain joukkoliikennekatuna. Sen varrella on omakotialueita, kerrostaloja ja liiketaloja. Tielinjaus mutkittelee siten, että se lienee jokseenkin alkuperäinen vaikkakin tiemaisema on muuttunut rajusti alkujaan pitkälti viljelysmaisemassa kulkeneesta linjauksesta. Osmankäämintie seurailee Kylmäojaa mutta nykyään purolaakso jää näkyvistä talojen länsipuolelle. Osmankäämintien ja Koisotien risteyksen tuntumaan on rakennettu ja rakenteilla uusia kerrostaloja mikä muuttaa tiemaisemaa entisestään.

Läntisen Valkoisenlähteentien pohjoispuolella tien nimi muuttuu Koivukyläntieksi. Tiemaisema jatkuu samanlaisena kerros- ja rivitaloyhtiöiden välissä kunnes tie erkanee länteen Simonkalliontienä kohti Ruskeasantaa kiertäen Simonkallion ja sillä olevan kerrostaloalueen. Simonkalliontie on tavallinen asfalttitie, jonka tiemaisema ei ole kovinkaan alkuperäinen mutta silti se on säilyttänyt hieman kylätien luonnetta.

Tien nimi muuttuu Simonlaaksossa Simonkyläntieksi joka kulkee ensin Simonlaakson puistoalueen halki ja nousee sitten Ristipuron asuinalueelle Ruskeasantaan. Kylmäojan länsirannalla on Ristipuron pieni ostoskeskus. Kylmäojan yli on kaksi siltaa, toinen ajo- ja toinen kevyelle liikenteelle. Puro on tällä kohdalla 3-4 metriä leveä virtaava koski, joten paikalla on täytynyt olla silta jo 1700-luvulla. Nykyinen kävelysilta on moderni ja ajosilta on betoninen, todennäköisesti 1950-1960 -luvun silta. Ristipuron ostoskeskukselta tie jatkuu asuinalueen halki kulkevana ajotienä, jota on mäkisillä osuuksilla terassoitu aika voimakkaastikin. Oletettavasti tien alkuperäinen luonne on tällä kohdalla ollut metsän halki kulkeva väylä, joten maisema on paljonkin muuttunut.

Viimeinen osuus ennen Tuusulaan johtavaa tietä on Kuoppatieksi nykyään nimetty osuus joka erkaantuu Simonkyläntiestä normaaliksi pientaloalueen halki kulkevaksi autokaduksi, joka pohjoispäässään muuntuu kevyen liikenteen väyläksi.

Dickursby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1501 (FMU 4926). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704; VMATK) mukaan kylässä oli 11 taloa. Simonsböle on kuulunut Tikkurilaan 1660-luvulta lähtien. Simonsböle mainitaan mahdollisesti ensimmäisen kerran vuonna 1417 (Sv. Dipl., ser. II n:o 233). Varma tieto Simonsbölestä on kuitenkin vasta vuodelta 1492 (Pirinen 1951, s. 94–97).

Vanhimmassa kartassa vuodelta 1708 ei ole merkitty Suuren Rantatien lisäksi muita tielinjoja mutta Osmankäämintie hahmottuu Dickursbyn kylän pohjoispuolella peltojen välisenä käytävänä ja siitä pohjoiseen Kylmäojan itäpuolella olevien peltokuvioiden itäpuolella olevana tilana. Vuoden 1768 kartalla Osmankäämintie ja edelleen pohjoiseen kulkeva linjaus erottuvat. Vuoden 1872 Senaatin kartalla koko linjaus näyttää kulkevan jokseenkin samalla paikalla kuin nykyään ja vuoden 1933 pitäjänkartalla ainoa ero on Koivukyläntien ja Simonkalliontien risteys joka nykyään on T-risteys hieman vanhaa V-risteystä pohjoisempana. Eniten linjauksen hahmottamista on muuttanut Läntisen Valkoisenlähteentien rakentaminen 1970-1980 -luvun taitteessa.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1708
Ajoituksen lisätiedot	Viimeistään 1700-luvun alku. Varhaisin esiintyminen v. 1708 kartta.

Lähteet

FMU = Finlands Medeltida Urkunder
Pirinen, Kauko 1951: Uusia keskiaikaisia tietoja Rekolasta. Muutamia tietoja Helsingin pitäjän vaiheista 1351–1951. Koonnut L. Korpinen Helsinki.
KA = Kansallisarkisto
Diplomatarium Svecanum = Svenskt Diplomatarium. Sjätte bandet 1348-1355. Utgivet av Riksarkivet genom Emil Hildebrand, Sven Tunberg, Ernst Nygren. Stockholm 1878-1959.

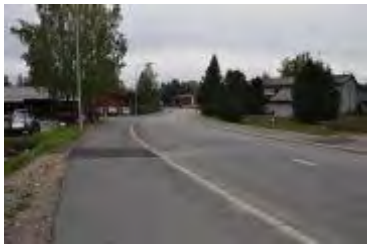
Inventointinumero 65

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat

































Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Hakkila 66 Jokiniemi 62 Tikkurila 61 Koivuhaka 68 Viertola 63
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Tikkurilantie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6686394.13
I koordinaatti keskuspiste	25501423.49

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja.

Tikkurilantie alkaa Hämeenlinnanväylältä ja jatkuu aina Vanhalle Porvoontielle asti. Suuren Rantatien linjaukseen siitä kuuluu osuus Koivuhaasta Kuriiritieltä hieman Hakkilan sillan itäpuolelle. Kuriiritie on lännessä osa vanhan Suuren Rantatien linjausta ja idässä tie on kaartanut koilliseen Hakkilan teollisuusalueen kohdalla, missä tielinja on kadonnut mm. hiekanotossa kunnes se jatkuu jälleen Vanhan Porvoontien ja Hakkilankaaren linjauksilla.

Tikkurilantien itäisempi osa on sekin vanhaa tielinjausta, joka on tullut Sotungista Malmarintien ja Kaskelanrinteen kautta Tikkurilantielle. Tielinja

näkyy hyvin jo Kuninkaankartastossa 1700-luvun lopulla. Tielinjalla on muutama muutos, ensimmäinen Kuriiritien risteyksessä Koivuhaassa, jossa vanha linjaus on kiertänyt hieman pohjoisempaa ja ylittänyt myös Kylmäojan hieman pohjoisempaa kuin nykyinen tie. Toinen muutos on Hakkilan sillan kohdalla, jossa tie on ensin mennyt vanhan puusillan ja sittemmin Hakkilan kivisillan kautta.

Idässä Tikkurilantie kulkee Maarinkunnaan ja Stenkullan asutusalueen halki Hakkilan kivisillalle. Vaikka tie onkin leveä ja rakennettu niin tiemaisema on suhteellisen hyvin säilyttänyt vanhan luonteensa ja on Keravanjoen kohdalla varsin kaunis. Sillan länsipuolella vanha tielinjaus on pienen matkaa kevyenliikenteen väylällä nykytien pohjoispuolella kunnes yhtyy siihen Satomäen kerrostalojen kohdalla. Tästä Tikkurilantie suuntaa kohti Jokiniemeä kerrostaloalueiden halki, jotka on rakennettu entiselle peltoalueelle.

Tikkurilantien molemmin puolin on kevyenliikenteen väylät, mutta tielinjaus on kuitenkin säilyttänyt mutkittelevuutensa. Lähempänä Tikkurilaa tien varrella on myös runsaasti vanhaa rakennuskantaa etenkin joen varressa, mm. Veinin mylly ja Tikkurilan tehtaat. Oman lisäarvonsa maisemaan tuovat Heureka ja sen kävelysilta. TIkkurilasta Viertolaan tienvarsimaisema on tavallisempi, Osmankäämintielle asti tie on nelikaistainen ja ehkä hieman oiottukin suora väylä, joka varrella on paljon kerrostaloja. Osmankäämintien jälkeen tie on taas kapeampi. Ennen uutta Kuriiritien risteystä vanha linjaus kulkee kävelytien ja kävelysillan kautta.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 66

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat



































Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Viinikkala 41
Alueen nimi	Hommaksentie - metsätie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6687091.01
I koordinaatti keskuspiste	25493585.51

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Hommaksentie on todennäköisesti osa Suuren Rantatien vanhinta linjausta, joka on kiertänyt Viinikkalan kylän kautta Kuninkaantien pohjoispuolella. Hommaksentie johtaa Kuninkaantieltä Viinikkalaan kaakosta jatkuen Hommaksenkujana kylään. Hommaksentie on jatkunut risteyksestä pohjoiseen Stubbackan talon ohi ja pohjoisille kallioille, jotka ovat nyt Kehä III pohjoispuolella. Tämä metsätie on ollut rinnakkainen Pohjois-Viinikkalantien kanssa.

Hommaksentie kulkee kauniissa maisemassa pellon keskellä. Se on asfaltoitu ja 4-5 metriä leveä. Pohjoisosassaan tie nousee rampiksi kohti Tuupakkaa eikä ole kovin arvokas suojelullisesti. Tien varrella on jonkin verran omakotitaloja.

Metsätie on noin 3 metriä leveä sorapintainen tie, jota ei ole juurikaan rakennettu. Se kiertelee kallion reunalla osittain voimalinjan alla. Metsätien luonne on hyvin säilynyt. Kallion päälle tie on tehty vain levittämällä sille soraa. Pohjoisosa metsätiestä ei ole ajokäytössä ja se on vain kulku-ura kallion päällä.

Vinikby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1517 (Kerkkonen 1963, s. 113). Kylässä oli vuonna 1543 neljä taloa (VMATK). Gårdsin, Hommasin ja Nystigun tontit on merkitty C.J. Hartmanin vuosina 1773–1774 piirtämälle Brutubyn ja Vinikbyn isojakokartalle. Kyseessä on Vinikbyn vanhin tonttimaa (Kepsu 2005, s. 183).

Hommaksentien voi olettaa olevan alkujaan yhtä vanha kuin Suuri Rantatie, joten se voi periytyä jo 1300-luvulta, mutta ainakin siitä asti kun Viinikkalan kylä on ollut olemassa. Tie on piirretty vuoden 1774 kartalle. Metsätien alku hahmottuu Viinikkalan kyliän pohjoispuolella, mutta kallion päälle ei ole piirretty mitään kulkureittiä. Sen sijaan reitti on selvästi merkitty vasta vuoden 1872 Senaatin kartalle.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika

Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Suuren Rantatien varhaisvaiheet.
Lähteet	Kepsu, Saulo 2005: Uuteen maahan, Helsingin ja Vantaan vanha asutus. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 1027. Helsinki. Kerkkonen, Gunvor 1963: Helsinge, medeltid. Borgå.
Inventointinumero	67
Arvotustaso	Valtakunnallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat

















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Viinikkala 41
Alueen nimi	Pohjois-Viinikkalantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6687451.09
I koordinaatti keskuspiste	25493372.19

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Viinikkalan kylän halki kulkeva tie on todennäköisesti osa vanhinta Suuren Rantatien linjausta. Viinikkalan kylän keskeltä lähtee tie pohjoiseen joka näkyy esim. vuoden 1774 Viinikkalan kartalla. Nykykartalla tien nimi vaihtuu Kehä III:n alikulun kohdalla Viinikkalantiestä Pohjois-Viinikkalantieksi.

Pohjois-Viinikkalantien varrella on teollisuushalleja ja omakotitaloja. Itse tie on normaali asfaltoitu tie jonka vieressä on kevyen liikenteen väylä. Tien länsipuoli on aika metsäistä. Vanhan kartan perusteella tielinjaus näyttäisi johtavan Vantaanjoen rantaan Viinikkalanpolun ja metsätien reittiä. Viinikkalanpolku on soratie ja metsätie umpeenkasvanut. Jälkimmäinen on aiemmin ollut hieman selvempi, sitä on pengerretty.

Vinikby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1517 (Kerkkonen 1963, s. 113). Kylässä oli vuonna 1543 neljä taloa (VMATK). Gårdsin, Hommasin ja Nystigun tontit on merkitty C.J. Hartmanin vuosina 1773–1774 piirtämälle Brutubyn ja Vinikbyn isojakokartalle. Kyseessä on Vinikbyn vanhin tonttimaa (Kepsu 2005, s. 183).

Teiden linjaukset näkyvät selvästi vuoden 1774 Viinikkalan kartassa, Senaatin kartalle tätä reittiä ei ole merkitty lainkaan mutta pitäjänkartalla 1933 tielinjaus on ja Pohjois-Viinikkalantie jatkuu vielä pohjoisemmaksi.

Ajoitus	
Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1774
Ajoituksen lisätiedot	Tie näkyy vuoden 1774 Viinikkalan kartassa.
Lähteet	Kepsu, Saulo 2005: Uuteen maahan, Helsingin ja Vantaan vanha asutus. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 1027. Helsinki. Kerkkonen, Gunvor 1963: Helsinge, medeltid. Borgå.
Inventointinumero	68
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat











Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Viinikkala 41 Vantaanlaakso 18
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Kuninkaantie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6686860.57
I koordinaatti keskuspiste	25493165.61

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja. Tämä kohde kattaa Kuninkaantien Viinikkalassa ja Vantaanlaaksossa.

Kuninkaantie alkaa Vantaanjoen länsipuolelta, missä tien varrella ovat mm. King's Corner -niminen kioski, Vanda FBK ja Vantaan masuuni. Sillan jälkeen tien eteläpuolella on Viilatehdas ja sen jälkeen tie kulkee Vantaanjoen vartta Voutilaan ja edelleen Ylästöntien risteykseen.

Masuunin kohdalla oleva linjaus on uudempi, sillä ennen 1800-lukua tien linjaus on mennyt pohjoisempaa masuunin myllyn padon luota tai vieläkin ylempää mahdollisesti Myllymäen kylän kohdalla. Pieni osa tiestä on vielä olemassa masuunin myllyn padon länsipuolella. Hyvin mahdollisesti myös masuunin alueen pihatiet ovat vanhaa perua.

Joen itäpuolella osa vanhaa linjausta on säilynyt muinaisjäännöstienä. Myös joen itäpuolella osa Kuninkaantien linjausta on nuorempaa, 1800-luvun perua, ja vanhempi linjaus kulkee lähempänä jokea osittain kevyenliikenteen väylänä. Kuninkaantie on asfalttipintainen ajotie, muttei kovin raskaasti rakennettu. Hommaksentien risteyksen länsipuolella on aika jyrkkä kuru, jonka pohjalla virtaa puro. Sen ylittää betonirakenteinen silta. Paikalla on täytynyt olla silta jo aiemminkin. Erityisesti Voutilan kohdalla tie kulkee kauniissa kulttuurimaisemassa.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 69

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat















































Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Viinikkala 41
Alueen nimi	Viinikkalantie - Hommaksenkuja

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6687061.71
I koordinaatti keskuspiste	25493319.96

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Todennäköisesti osa vanhinta Suuren Rantatien linjausta, nykyään Viinikkalan kylän halki kulkeva tie, joka haarautuu Kuninkaantieltä koilliseen ja kiertää kylän läpi edelleen Hommaksentielle ja sieltä takaisin Kuninkaantielle.Kylän keskeltä lähtee tie pohjoiseen (Viinikkalantie - Pohjois-Viinikkalantie), joka näkyy esim. vuoden 1774 Viinikkalan kartalla.

Viinikkalantie on vanha kylätie, jonka luonne ja maisema tuntuvat hyvin vastaavan jopa 1700-luvun lopun asua. Tie on kapea asfalttitie joka kulkee peltojen keskeltä kylään. Viinikkalantie jatkuu Kehä III suuntaan ja tien ali jatkuen Pohjois-Viinikkalantienä Kehä III pohjoispuolella. Aivan Kehä III varrella on iso teollisuustontti, mutta muuten tien varren rakennukset ovat vanhaa rakennuskantaa.

Hommaksenkuja risteää Viinikkalantieltä itään ja kulkee kapeana asfalttitienä Viinikkalan kylän läpi. Tie on paikoin korkeiden pensasaitojen reunustama, vierellä vanhat kylän rakennukset. Linjaus on alkuperäinen ja laskeuduttaessa idässä purolaaksoon, tie on solautunut rinteeseen.

Vinikby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1517 (Kerkkonen 1963, s. 113). Kylässä oli vuonna 1543 neljä taloa (VMATK). Gårdsin, Hommasin ja Nystigun tontit on merkitty C.J. Hartmanin vuosina 1773–1774 piirtämälle Brutubyn ja Vinikbyn isojakokartalle. Kyseessä on Vinikbyn vanhin tonttimaa (Kepsu 2005, s. 183).

Teiden linjaukset näkyvät selvästi vuoden 1774 Viinikkalan kartassa, jossa Viinikkalantie ja Hommaksenkuja ovat samoilla linjauksilla nykyisten teiden kanssa. Vanhemmissa kartoissa on merkitty vain Suuren Rantatien linjaus nykyisen Kuninkaantien kohdalla muttei kylään johtavaa reittiä, joka varmasti on ollut olemassa kylän synnystä lähtien. Todennäköisesti Viinikkalantie ja Hommaksenkuja ovat siis viimeistään 1500-luvulta.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1517

Ajoituksen lisätiedot	Tie lienee ollut olemassa viimeistään 1517 jolloin Viinikkalan kylästä on ensi maininta.
Lähteet	Kepsu, Saulo 2005: Uuteen maahan, Helsingin ja Vantaan vanha asutus. Suomen kirjallisuuden seuran toimituksia 1027. Helsinki. Kerkkonen, Gunvor 1963: Helsinge, medeltid. Borgå.
Inventointinumero	70
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R1

Kuvat


















Kehä III
Tuupakantie
Voutila
Brutuby
Martinkylä
Mårtensby
18
VANTAANLAAKSO

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ylästö 40
Alueen nimi	Itäpellontie - Lehtikummuntie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6684848.79
I koordinaatti keskuspiste	25495955.00

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Itäpellontie ja Lehtikummuntien länsiosa ovat oletettavasti osaa Suuren Rantatien vanhempaa linjausta lännestä itään ennen Ylästöntietä, joka sekin on tehty viimeistään 1700-luvulla. Tielinjaus on kiertänyt Ylästön kylän kautta.

Nykyään Ylästön kylätontin kohdalla risteävät Lehtikummuntie ja Itäpellontie, joistab pohjoiseen johtava Lehtikummuntien linjaus on erikseen rakennusperintökohteena Vanhatien kanssa (Vanhatie-Lehtikummuntie). Osa Lehtikummuntien länsipäätä on kohdetta Lehtikummuntie-ulkoilutie.

Lehtikummuntie on kevytrakenteinen tie Ylästön kylätontilta Ollaksentien yli ulkoilualueelle saakka. Nykyään tien läntinen osa jatkaa lounaaseen ulkoilualueelle, mutta toinen linjaus on vienyt luoteeseen Silvolan altaan pohjoispuolelle. Suurin osa tästä osuudesta on jäänyt omakotialueen alle, mutta luoteisin osa on muinaisjäännöskohteena (Silvola-Ylästö).

Övitsböle mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1417 (Sv. Dipl., ser. II n:o 2332). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704) mukaan Ylästössä oli neljä taloa. Samuel Brotheruksen kartalle vuodelta 1699 on merkitty Ylästöön kuusi taloa: Syrakas, Clemes, Sutars, Smedz, Ollas ja Ollas.

Suuri Rantatie on nykyisellä Ylästöntien linjauksellaan jo kaikkein vanhimmissa kartoissa 1700-luvun alusta lähtien. Vanhempi linjaus on kulkenut oletettavasti Ylästön kylän kautta, Silvolan altaan pohjoispuolella olevan metsätien, Lehtikummuntien ja Itäpellontien linjauksia pitkin kohti Tolkinkylää ja sieltä ennen Kjällbro-siltaa takaisin Ylästöntien linjaukselle.

Tiet näkyvät vuoden 1747 Ylästön kartalla.Erityisen selvästi tielinjaus on koko pituudeltaan esitetty vuoden 1773 Ylästön kartalla.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Suuri Rantatie on syntynyt todennäköisesti jo keskiajalla.

Lähteet KA = Kansallisarkisto.

Inventointinumero 71

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat



















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ylästö 40
Alueen nimi	Kirkkokalliontie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6686547.94
I koordinaatti keskuspiste	25493917.39

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kirkkokalliontie on Kuninkaantiestä pohjoiseen erkaneva pieni tie, joka kulkee Voutilan Kirkkokallion länsilaitaa pitkin. Tie on kapea ja asfaltoitu, sitä ei ole juurikaan rakennettu. Linjaus lienee alkuperäinenTien reunassa on hieman vanhan näköistä kallionlouhintajälkeä. Mäellä on aika uutta omakotitaloasutusta ja . vanha hieman metsittynyt Smedsin riihi. Tie päättyy pohjoisessa omakotitalon pihalle.

Ensimmäiset Brutubystä säilyneet tiedot ovat ilmeisesti jo vuodelta 1417 (FMU 1492). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704) mukaan kylässä oli neljä taloa. C.J. Hartmanin vuosina 1773–1774 piirtämälle isojakokartalle on merkitty Smeds-, Salas- ja Påvals-nimiset tilat.

Kirkkokalliontie näkyy ensimmäisen kerran vuoden 1774 Viinikkalan kartassa.Se näkyy myös vuoden 1882 kartalla.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1774

Lähteet

FMU = Finlands Medeltida Urkunder
KA = Kansallisarkisto

Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R2

Kuvat






















Voutila
Brutuby

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ylästö 40
Alueen nimi	Ruutintie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6685267.86
I koordinaatti keskuspiste	25496735.53

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Ruutintie on Yläströntieltä Grotensin talolle johtava tie. Se on kapea tilustie, noin neljä metriä leveä ja sorapintainen. Tietä on vain vähän korotettu ympäröiviin peltoihin nähden. Tien molemmin puolin on peltoja. Tie johtaa Grotensin pihapiiriin ohittaen Petaksen talon. Vanha tielinjaus kulkee Grotensin navetan solan kautta rantaa kohden, jossa vanha tielinjaus muuttuu muinaisjäännöstieksi (Tolkby-Nackböle). Petaksen kohdalla länteen erkaneva tilustie on osa Suuren Rantatien vanhempaa linjausta Ylästössä. Tiemaisema on kaunis, linjaus alkuperäinen ja vanha Tolkinkylän ympäristö tuo tielle lisää kulttuurihistoriallista arvoa

Tolkby mainitaan ensimäisen kerran vuonna 1417 (FMU 1492; Sv. Dipl., ser. II n:o 2332). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704; VMATK) mukaan Tolkinkylässä oli neljä taloa. Grotens ja Petas on merkitty Samuel Brotheruksen vuonna 1699 piirtämälle kartalle. Petasin päärakennus on valmistunut vuonna 1855 (VKY, s. 145).

Ruutintien linjauksen voi olettaa olevan yhtä vanha kuin kylänkin eli viimeistään 1400-luvulta. Suuri Rantatie on saattanut olla käytössä jo 1300-luvulla. Ruutintie on ensimmäisen kerran merkitty karttaan selvästi vuoden 1751 Tolkinkylän kartassa. Tie on näkyvissä myös muutama vuosikymmen nuoremmassa kartassa vuodelta 1778.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1751
Ajoituksen lisätiedot	Ensimmäisen kerran vuoden 1751 Tolkinkylän kartassa.

Lähteet

FMU = Finlands Medeltida Urkunder
VKY = Vantaan kulttuurihistorialliset ympäristöt. Vantaan kaupunki asemakaavaosasto A3/1993.
KA = Kansallisarkisto

Inventointinumero 73

Luokitustunnus R1

Kuvat













Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ylästö 40
Alueen nimi	Silvolan torpan tie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6684664.34
I koordinaatti keskuspiste	25494372.36

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Muinaisjäännösrekisterin kuvaus (Sillböle (Silvola), torppa-Övitsböle (Ylästö):

Tielinja on merkitty Övitsbölen ja Sillbölen 1700-luvun lopun kartoille.

Sillbölen kartanon etelässä olevalle torpalle suuntautunut pohjois-eteläsuuntainen tie on jäänyt Silvolan tekoaltaan alle. Torpan tontti on ilmeisesti tuhoutunut maanoton yhteydessä. Torpan pellot ovat sen sijaan edelleen havaittavissa.

Torpalta itään/koilliseen Övitsböleen suuntautunut tie on säilynyt käytössä nykyaikaan saakka. Tielinja noudattaa aluksi itä-länsisuuntaista Vantaanjoen pohjoisrantaa seuraavaa hiekkapintaista ulkoilutietä, kunnes kääntyy koilliseen voimalinjan alle. Vanhaa tietä on tällä kohdin käytetty huoltotienä ja sitä on selvästi muokattu ja vahvennettu viime aikoihin saakka. Tie on voimalinjan aukealla noin kolmen metrin levyinen nurmikkoinen ja ojaton penkka.

Päästyään eroon voimalinjasta vanha tie muuttuu metsäpoluksi. Polun ympärille hahmottuu noin kaksi metriä leveä, matala penkka. Ojia ei erotu. Tie kulkee moni paikoin erittäin kosteassa maastossa. Ilmeisesti tästä syystä johtuen tien pohjalle on tuotu kiviä.

Metsäpolku yhtyy idässä hiekkaiseen noin kolme metriä leveään ulkoilutiehen ja kääntyy pohjoiseen, kunnes lopulta sulautuu Silvolan tekoaltaan huoltotiehen ja jatkuu Övitsböleen.

Rakennusperintökohteen itäisin osa on Lehtikummuntietä. Koko tielinja lukuunottamatta Lehtikummuntien osuutta on muinaisjäännösrekisterissä muuna kulttuuriperintökohteena. Koska kohdetta ei ole luokiteltu kiinteäksi muinaisjäännökseksi on se myös rakennusperintökohteena.

Silvolan ja Ylästön kylät ovat olleet olemassa viimeistään 1500-luvulla. Näin ollen tielinjaukset voivat olla yhtä vanhoja. Tielinjaus näkyy hyvin Ylästön vuoden 1773 kartalla.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1773
Ajoituksen lisätiedot	1500-luku jolloin Ylästön ja Silvolan kylät ovat olleet viimeistään olemassa. Varmasti vuonna 1773.

Inventointinumero 74

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat









Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ylästö 40
Alueen nimi	Silvolantie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685003.79
I koordinaatti keskuspiste	25493865.28

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Silvolantie on yhdistänyt Silvolan yksinäistalon ja Silvolan torpan Suureen Rantatiehen. Etelässä tie on johtanut Vantaanjoen rantaan. Tielinja esiintyy jo Kuninkaankartastossa.

Silvolantie on noin viisi metriä leveä hiekkatie, joka kulkee metsäisen Silvolan ylänköalueen halki. Maisema on säilynyt alkuperäisen kaltaisena ja Silvolan kylän rakennukset ovat muutamaa hallia lukuunottamatta vanhaa rakennuskantaa. Vanha reitti katkeaa keskeltä, koska tie on kulkenut aiemmin nykyisen Silvolan tekoaltaan kautta. Silvolan torpasta ei ole säilynyt jäännöksiä maastossa.

Silvolantie esiintyy ensimmäisen kerran Kuninkaankartastossa, vaikka kylästä on vanhempiakin karttoja. Vuoden 1781 Silvolan kartassa tie kulkee Suurelta Rantatieltä Silvolan torpalle ja siitä edelleen joen rantaan lännessä. Joen ylikin on merkitty pisteviiva, joten täällä lienee ollut joko silta tai lautta tällöin. Tilanne on samanlainen vuoden 1831 Silvolan kartalla ja edelleen vuoden 1933 pitäjänkartalla. Tielinjaa on muutettu keskiosasta hieman lännemmäksi siinä vaiheessa kun Silvolan tekoallas on rakennettu.

Ajoitus	
Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1776
Ajoituksen lisätiedot	Kuninkaan kartasto 1776-1805.
Inventointinumero	75
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R1

Kuvat

















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ylästö 40 Pakkala 51
Alueen nimi	Suuri Rantatie (Ylästöntie)
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685495.08
I koordinaatti keskuspiste	25496485.68

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turkua ja Viipuria yhdistämään rakennetun Suuren Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. (Museovirasto, RKY).

Vantaalla Suuri Rantatie alkaa lännestä Linnaisista, jatkuu Kehä III:n molemmin puolin Hämeenkylässä ja Petikossa, siitä eteenpäin Martinlaaksossa, Viinikkalassa ja Voutilassa. Pisin yhtenäinen Suuren Rantatien linjausta noudatteleva osuus on Ylästöntie Voutilasta Veromäkeen. Tuusulanväylän itäpuolella Rantatie kääntyy Kirkonkylästä kohti Viertolaa ja Tikkurilaa sekä Hakkilan siltaa. Tämän jälkeen pitkä osuus Suurta Rantatietä on jäänyt Hakkilan teollisuusalueen alle, kunnes tie jatkuu jälleen Hakkilan pohjoisosissa ja kierrellen Kuninkaanmäessä kohti Sipoon rajaa.Yksi osuus tiestä on vielä Nikinmäen itäreunassa - välillä on Myraksen alue, jossa Suuri Rantatie kulkee kokonaan Sipoon kunnan alueella.

Suuri Rantatie on inventoinnissa jaettu useaan erilliseen osaan, joilla saattaa olla erilaisia suojeluarvoja. Tämä kohde kattaa pisimmän yhtenäisen osuuden Suuresta Rantatiestä Vantaalla eli Ylästöntien.

Ylästöntie lähtee Vantaanlaaksosta, mutta Suuren Rantatien osuus Ylästöntietä alkaa vasta Voutilasta, Kuninkaantien jatkeena. Ylästöntie on vielä 1960-luvulla jatkunut suoraan Voutilaan Vantaantie-nimisenä, mutta Vantaanlaakson suunnan rakentamisen myötä Kuninkkaantiellä ja Ylästöntiellä on nykyään T-risteys ja vanha Ylästöntien pätkä on jäänyt käytöstä pois risteyksen koillispuolelle. Muita merkittävämpiä oikaisuja Ylästöntiellä ei näy tapahtuneen 1800-luvun jälkeen vaan tie on säilyttänyt vanhan linjauksensa. Ylästöntie on osa Suurta Rantatietä jo Kuninkaankartastossa 1700-luvun lopulla mutta oletetaan että vanhempi linjaus kiersi Ylästössä Ylästön kylän kautta.

Ylästöntie on itäpäässään suhteellisen leveä kevyenliikenteenväylillä varustettu ajotie, joka mutkittelee asuntoalueen läpi. Huolimatta modernista rakennuskannasta, tiemaisemassa on vanhaa henkeä edelleen, johtuen ehkä tien mutkaisuudesta. Veromäen kohdalla tietä on rakennettu ja pengerretty paljonkin. Kartanonkosken ja Veromäen kohdalla tiellä on hyvin puistomainen luonne koska molemmin puolin tietä kasvaa isoja vanhoja puita. Kartanonkoskelta länteen tietä reunustaa osin Backaksen kartanon rakennukset ja sen jälkeen Sandbackan kerrostaloalue, kunnes peltoalue alkaa Krakanojan länsipuolella Tolkinkylän kohdalla. Keskellä peltoja virtaa Krakanoja, jonka ylittävän sillan nimi on vanhoissa kartoissa Kjällbro. Nykyään silta on tehty betonista ja kevyenliikenteen väylän alla on vain siltarumpu.

Ylästössä tie kulkee omakoti- ja rivitaloalueen keskeltä mutkitellen. Linjaus on alkuperäinen, mutta tietä on levennetty ja sen varteen on lisätty kevyenliikenteenväylä. Ylästön Pizzerian kohdalla tien pohjoisreunalla on kilometripylväs. Voutilaan saavuttaessa tiemaisemat ovat taas peltovaltaisia. Voutilan kylän etelälaidalla olevan puimalan sisäänajotie saattaa olla osa vanhaa Suurta Rantatietä.

Suomen keskeisiä hallinto- ja linnakeskuksia, Turkua ja Viipuria, yhdistävä Suuri Rantatie kehittyi Suomen rannikkoa seuraavan merireitin rinnalle tiettävästi jo 1300-luvulla. Tärkeimmät kylät ja puolustusvarustukset sijaitsivat jokisuiden ja –laaksojen varsilla, joten tien linjaus muodostui kylästä ja kirkolta toiselle kulkevaksi.

Keskiajalta lähtien tiellä liikkujien majoituksesta, kestityksestä ja kyydityksestä huolehtineista kestikievareista annettiin asetus 1649. Samassa yhteydessä määrättiin ensimmäistä kertaa välimatkapylväiden pystyttämisestä. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys. Rantatien merkitys liikenteen ja tiedonvälityksen väylänä väheni 1800-luvulla, jolloin uudet keksinnöt, höyrylaivat, lennätin ja rautatie tarjosivat uusia vaihtoehtoja.

Tieosuuksien ja siltojen hoidosta vastasivat pitkään maata omistavat talonpojat, siltojen rakentaminen siirtyi Tukholman Yli-intendentinviraston valvontaan 1776. Valtio otti julkisten teiden rakentamisen vastuulleen 1918. Teiden linjausta oiottiin eri aikoina liikenteen kasvun ja liikennevälineiden kehityttyä, vanhimmat tunnetut oikaisut tehtiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun puolivälistä lähtien. Autoistuminen lisäsi teiden oikaisua ja leventämistä, ja valtaosa hyvin säilyneistä Ranatatien osuuksista jäi syrjään liikenteeltä 1920-1930 -lukujen tienparannuksissa. Suuren Rantatien osia on myös jäänyt uusien teiden ja rakennusten sekä taajama- ja kaupunkirakentamisen alle.(Museovirasto, RKY).

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla.

Lähteet http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117

Inventointinumero 76

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat

































































Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ylästö 40
Alueen nimi	Tolkinkyläntie
Alueen keskus- ja ääripisteet	
P koordinaatti keskuspiste	6685202.18
I koordinaatti keskuspiste	25496039.76

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Tolkinkyläntie yhdistää Suuren Rantatien uuden ja vanhan linjauksen Tolkinkylän Bökarsin tuntumassa. Tie on noin neljä metriä leveä hiekkapintainen yhdystie. Tielinjaus on mutkainen, tietä ei ole juuri korotettu, eikä ojiakaan juuri ole. Tien varrella on vanhoja ja uusia omakotitaloja sekä metsää.

Tolkby mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1417 (FMU 1492; Sv. Dipl., ser. II n: o 2332). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704; VMATK) mukaan Tolkinkylässä oli neljä taloa. Benckas on merkitty Samuel Brotheruksen vuonna 1699 piirtämälle kartalle.

Tielinja näkyy ensimmäisen kerran vuoden 1778 Tolkinkylän kartassa. Tiellä on ollut myös sivuhaara idempää metsikön halki. Molemmat tienhaarat on merkitty myös Kuninkaankartastoon. Itäisempi tie on jäänyt pois kartoilta 1800-luvun loppuun mennessä, sillä Senaatinkartalla sitä ei enää ole. Tien linjaus näyttää samalta kuin nykyään kaikilla 1900-luvun kartoilla.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1778
Ajoituksen lisätiedot	Varhaisimmat esiintymiset vuoden 1778 Tolkinkylän kartassa sekä Kuninkaankartastossa.

Lähteet	FMU = Finlands Medeltida Urkunder
Inventointinumero	77
Luokitustunnus	R2

Kuvat





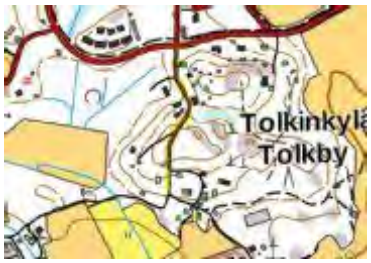







Övitshole


Övitshöle


Tolkinkylä
Tolkby

Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ylästö 40
Alueen nimi	Vanhatie - Lehtikummuntie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6685377.76
I koordinaatti keskuspiste	25495325.83

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Tieyhteys Ylästön kylästä Ylästöntielle eli Suurelle Rantatielle. Vanhatie on kapeahko asfalttitie, jonka varrella on moderneja omakotitaloja. Tie mutkittelee vanhan tielinjauksen tapaan. Sitä on korotettu jonkin verran muttei levitetty, eikä tietä reunusta jalkakäytäväkään. Uudesta rakennuskannasta johtuen tiemaisema on kuitenkin aika "uusi".

Lehtikummuntie jatkaa samaa linjausta. Tie on leveähkö, muttei modernisoitu sekään. Tien varrella on seurakuntatalo ja omakotitaloja sekä vanha kaupparakennus (?). Lehtikummunpolun kohdalla on täytynyt aiemmin olla silta, mutta nyt paikalla on vain siltarumpu.Tie kiemurtelee kivistä mäkeä ylös Ylästön kylätontille, jossa se haarautuu Silvolaan ja Tolkinkylään. Lehtikummuntien länsipää on osa vanhempaa Suuren Rantatien linjausta.

Övitsböle mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1417 (Sv. Dipl., ser. II n:o 2332). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704) mukaan Ylästössä oli neljä taloa. Samuel Brotheruksen kartalle vuodelta 1699 on merkitty Ylästöön kuusi taloa: Syrakas, Clemes, Sutars, Smedz, Ollas ja Ollas.

Vanhatie ja Lehtikummuntie ovat yhdistäneet Ylästön kylän Suuren Rantatien uudemmalle linjaukselle eli Ylästöntielle. Tielinjaus näkyy hyvin vuoden 1872 Senaatin kartassa, jossa näkyy myös Vantaanjokeen laskevan puron ylittävä silta. Tielinja on erotettavissa myös Kuninkaankartastossa, missä se ei tosin ole kovin selvä.

Vuoden 1747 Ylästön kylän kartassa Lehtikummuntien linjaus pohjoiseen näyttää varsin samalta kuin nykyäänkin, tien varressa on myös sotilastorppa. Koko linjaus näkyy vuoden 1773 Ylästön kartassa.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1747
Ajoituksen lisätiedot	Varhaisin kartta Lehtikummuntiestä.

Lähteet KA = Kansallisarkisto.

Inventointinumero 78

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat



















Alue



Kunta	Vantaa
Kaupunginosa	Ylästö 40
Alueen nimi	Voutilantie

Alueen keskus- ja ääripisteet

P koordinaatti keskuspiste	6686587.00
I koordinaatti keskuspiste	25494094.91

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Voutilantie saattaa olla osa Suuren Rantatien vanhaa linjausta, joka on kulkenyt Viinikkalan ja Voutilan kylien läpi jatkuen Ylästöön. Mitään karttatodistetta tästä ei kuitenkaan ole. Voutilantie on kylämäen itäreunalla kulkeva tie, joka etelässä yhtyy Kuninkaantiehen ja pohjoisessa päättyy teollisuusalueeseen.

Tie on erittäin kaunis ja maisemallinen, sen varrella on Voutilan vanhan kylätontin taloja ja itäpuolella avara peltomaisema alas laaksoon. Tie on kapea ja asfaltoitu. Linjaus on mutkitteleva ja tien rakenne vaikuttaa

Ensimmäiset Brutubystä säilyneet tiedot ovat ilmeisesti jo vuodelta 1417 (FMU 1492). Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan (KA 2936, Es 704) mukaan kylässä oli neljä taloa. C.J. Hartmanin vuosina 1773–1774 piirtämälle isojakokartalle on Nykylinjauksessaan se näkyy vasta vuoden 1888 Voutilan kartalla ja myöhemmin pitäjänkartalla v. 1933.alkuperäiseltä. Tietä ei ole korotettu eikä sen reunoilla ole juuri ojiakaan.merkitty Smeds-, Salas- ja Påvals-nimiset tilat.

Suuri Rantatie on ollut käytössä todennäköisesti viimeistään 1300-luvulla ja Voutilantie voi hyvinkin olla jo näin varhainen linjaus. Vuoden 1699 Myllymäen kartassa Suuri Rantatie on jo nykyisen Kuninkaantien linjauksella eikä karttaan ole merkitty pienempiä teitä. Vuoden 1774 Viinikkalan kartassa Voutilantie on piirretty. Nykylinjauksessaan se näkyy vuoden 1888 Voutilan kartalla ja myöhemmin pitäjänkartalla v. 1933.alkuperäiseltä. Tietä ei ole korotettu eikä sen reunoilla ole juuri ojiakaan.

Ajoitus

Rooli	valmistumisaika
Ajoitus	1300
Ajoituksen lisätiedot	Mahdollisesti osa vanhinta Suurta Rantatietä

Lähteet

FMU = Finlands Medeltida Urkunder
KA = Kansallisarkisto.

Inventointinumero 79

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat
























Voutila
Brutuby
ntaanlaakso
andadalen

Rakennus



Kaupunginosa Hakkila 66

Rakennuksen nimi Kilometripylväs 18-15, Vanha Porvoontie 227

Koordinaatit

P koordinaatti	6686746.20
I koordinaatti	25504608.60

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kivinen kilometripylväs, jossa numerot 18 ja 15. Pylväs sijaitsee Vanhan Porvoontien varrella Honkanummen hautausmaan vieressä.

Kilometripylvään merkitsemä tielinjaus on vanha, viimeistään keskiajalla käytössä ollut. Se myös näkyy vuosina 1776-1805 tehdyssä Kuninkaan kartastossa sekä vuoden 1872 Senaatin kartassa. Vanha Porvoontie on lähtenyt yliseltä Viipurintieltä Hollolasta ja kulkenut Mäntsälänjoen vartta Porvooseen. Nykyisin tieosuus onkin pylvään kohdalla R1-luokan rakennusperintökohteena.

Pylväs ajoittuu luultavasti vuosien 1926-1931 välille, jolloin Suomen tieverkko mitattiin viidennen kerran ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Tolppia oli käytössä kolmenlaisia, joista Vanhan Porvoontien pylvään kaltaisia, litteitä, ylöspäin kapenevia kivipaaseja, joissa numerot ovat allekkain, pystytettiin pääteiden varsille. Välimatkojen mittaus tapahtui käsin 20 metrin teräsmittanauhalla, ja pylväiden valmistamisesta vastasivat tavallisesti kaksi kivimiestä, jotka hakkasivat tolpat läheisestä kalliosta louhituista lohkareista tai läheltä löytyneistä suurista maakivistä. Lähes tonnin painoisia pylväitä siirreltiin rautakankien, telojen ja rullien avulla.

1980-luvulla vanhanaikaisia kilometritolppia alettiin kerätä pois teiden varsilta. Moni pylväs päätyikin pihan portinpielitolpaksi tai Tiehallinnon työntekijän 50-vuotislahjaksi ennen kuin Museovirasto ilmoitti pylväät suojelluiksi.

Suomessa siirryttiin metrijärjestelmään 1.1.1892. Tätä ennen välimatkoja oli merkitty teiden varsille virstoina ja peninkulmina. Vanhan Porvoontien

pylvään lukemat ovatkin kilometrejä ja merkitsevät matkaa seuraavaan kaupunkiin tai liikennekeskukseen.

Vanhan Porvoontien pylvään lukemat ovat 18 kilometriä etelään ja 15 kilometriä pohjoiseen. Kilometripylväs on merkitty sekä vuoden 1967 että 1958 peruskartoille, joista jälkimmäiseen on myös merkitty lukemat 28 pohjoiseen ja 18 etelään. Pylväs saattaa myös näkyä varjona vuoden 1954 ilmakuvassa.

Luultavasti kivipylväs sijaitseekin suunnilleen alkuperäisellä paikallaan. Vuoden 1933 pitäjänkartan perusteella se on pystytetty maantien ja kylätien risteykseen havumetsämaisemaan. 15 kilometriä luultavasti merkitsee matkaa Keravalle ja 18 kilometriä Helsinkiin.

(20.7.2017, ST)

Käytetyt lähteet:

Liimatainen, Kirsi ja Pakarinen, Olavi 2001. Tielläkulkijoiden opastaminen 1550-1930-luvuilla. Finnica.

Tynninen, Petra 2001. Mitä tapahtui kilometritolpille? Tiehallinto.

Gardberg, C. J. 2002. Kivestä ja puusta. Suomen linnoja, kartanoita ja kirkkoja.

Anttila, Pekka 2010. Minne katosivat oikeat kilometripylväät?, Suomen Kuvalehti.

Salminen, Tapio 2013. Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika.

Tarkastus 1.10.2018. Kilometripylväs on betonijalustalla ja se on materiaaliltaan punaista graniittia.

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat







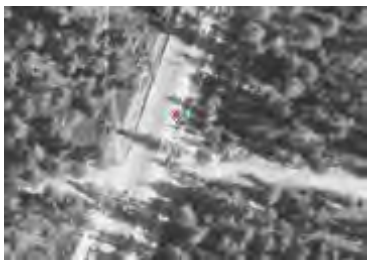

















Honkanummi
Furumo











Rakennus



Inventointinumero	6600
Kaupunginosa	Hakkila 66
Rakennuksen nimi	Kilometripylväs 1-6, Tikkurilantie 10

Koordinaatit

P koordinaatti	6686493.70
I koordinaatti	25504104.50

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Kivinen kilometripylväs, jossa numerot 1 ja 6. Pylväs sijaitsee Tikkurilantien varrella Hakkilassa, modernissa rakennetussa ympäristössä.

Kilometripylvään merkitsemä tielinjaus on vanha, sillä se näkyy jo vuosina 1776-1805 tehdyssä Kuninkaan kartastossa sekä vuoden 1872 Senaatin kartassa. Nykyisin tie onkin pylvään kohdalla rakennusperintökohteena nimellä Sotungintie - Malmarintie - Urheilutie - Leinikkitie.

Pylväs ajoittuu luultavasti vuosien 1926-1931 välille, jolloin Suomen tieverkko mitattiin viidennen kerran ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Tolppia oli käytössä kolmenlaisia, joista Tikkurilantien kaltaisia, poikkileikkaukseltaan neliönmuotoisia, tasapaksuja kivipylväitä pystytettiin vilkkaiden teiden varsille, tiehen nähden kulmittain. Välimatkojen mittaus tapahtui käsin 20 metrin teräsmittanauhalla, ja pylväiden valmistamisesta vastasivat tavallisesti kaksi kivimiestä, jotka hakkasivat tolpat läheisestä kalliosta louhituista lohkareista tai läheltä löytyneistä suurista maakivistä. Lähes tonnin painoisia pylväitä siirreltiin rautakankien, telojen ja rullien avulla.

Matkanteko oli 1900-luvun alkupuolella vielä hidasta, ja pylväät olikin valmistettu usein niin, että kuljettaja joutui katsomaan taakseen nähdäkseen kilometrilukeman. 1980-luvulla vanhanaikaisia kilometritolppia alettiin kerätä pois, sillä ne koettiin liikenteelle vaarallisena. Moni pylväs päätyikin pihan portinpielitolpaksi tai Tiehallinnon työntekijän 50-vuotislahjaksi ennen kuin Museovirasto ilmoitti pylväät suojelluiksi.

Suomessa siirryttiin metrijärjestelmään 1.1.1892. Tätä ennen välimatkoja oli merkitty teiden varsille virstoina ja peninkulmina. Tikkurilantien pylvään lukemat ovatkin kilometrejä ja merkitsevät matkaa seuraavaan kaupunkiin tai liikennekeskukseen.

Tikkurilantien pylvään lukemat ovat 1 kilometri kaakkoon ja 6 kilometriä luoteeseen mutta numerot ovat kuluneet pylväästä lähes näkymättömiin. Pylväs näkyy ilmakuvissa nykyisellä paikallaan 90-luvulta lähtien mutta tätä ennen sitä ei voi luotettavasti kuvista tunnistaa. Vuoden 1958 peruskartassa on pylvään nykyisestä paikasta reilut sata metriä kaakkoon, autotien ja kärrytien risteykseen, merkittynä kilometripylväs ja luku 6. Jos tämä on ollut tolpan alkuperäinen paikka, on luku kuitenkin merkitty karttaan väärään suuntaan. Vuoden 1933 pitäjänkartalla pylvään paikalta on tietä pitkin noin kilometri Keravanjoen ylittävälle Hakkilan kivisillalle. Toiseen suuntaan maantie on 30-luvulla muuttunut kylätieksi ja saapunut 6 kilometrin päässä Hedbackan kylään, nykyisten Sotungintien ja Länsisalmentien risteykseen.

Kilometripylväs ei siis välttämättä ole enää täysin alkuperäisellä paikallaan mutta luultavasti kuitenkin alkuperäisessä ympäristössään.

(20.7.2017, ST)

Käytetyt lähteet:

Liimatainen, Kirsi ja Pakarinen, Olavi 2001. Tielläkulkijoiden opastaminen 1550-1930-luvuilla. Finnica.

Tynninen, Petra 2001. Mitä tapahtui kilometritolpille? Tiehallinto.

Gardberg, C. J. 2002. Kivestä ja puusta. Suomen linnoja, kartanoita ja kirkkoja.

Anttila, Pekka 2010. Minne katosivat oikeat kilometripylväät?, Suomen Kuvalehti.

Tarkastus 1.10.2018: Kyseessä on matalahko kivipylväs teollisuusalueella Tikkurilantien varrella. Tekstit ovat kuluneet pylväästä lähes kokonaan pois.

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat



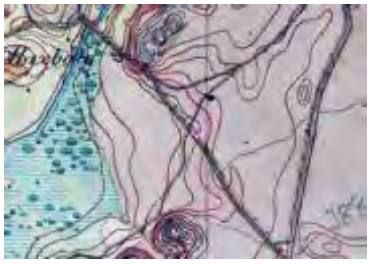




























Rakennus



Kaupunginosa Hämeenkylä 12

Rakennuksen nimi Kilometripylväs, Ainontie 46

Koordinaatit

P koordinaatti 6683704.55

I koordinaatti 25488061.07

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus 1926 - 1931

Ajoituksen lisätiedot Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kivinen kilometripylväs, jonka numerot ovat kuluneet näkymättömiin. Pylväs sijaitsee Ainontien varrella, vanhan Suuren Rantatien varrella. Edellinen pylväs on Espoon puolella, Linnaisten kartanon edustalla.

Kilometripylvään merkitsemä tielinjaus on vanha, sillä Suuri Rantatie voi olla perua jo 1200-1300 -luvulta.

Pylväs ajoittuu luultavasti vuosien 1926-1931 välille, jolloin Suomen tieverkko mitattiin viidennen kerran ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Tolppia oli käytössä kolmenlaisia, joista Vantaanpuistotien kaltaisia, litteitä, ylöspäin kapenevia kivipylväitä, joissa numerot olivat allekkain, pystytettiin pääteiden varsille. Välimatkojen mittaus tapahtui käsin 20 metrin teräsmittanauhalla, ja pylväiden valmistamisesta vastasivat tavallisesti kaksi kivimiestä, jotka hakkasivat tolpat läheisestä kalliosta louhituista lohkareista tai läheltä löytyneistä suurista maakivistä. Lähes tonnin painoisia pylväitä siirreltiin rautakankien, telojen ja rullien avulla.

1980-luvulla vanhanaikaisia kilometritolppia alettiin kerätä pois teiden varsilta. Moni pylväs päätyikin pihan portinpielitolpaksi tai Tiehallinnon työntekijän 50-vuotislahjaksi ennen kuin Museovirasto ilmoitti pylväät suojelluiksi.

Suomessa siirryttiin metrijärjestelmään 1.1.1892. Tätä ennen välimatkoja oli merkitty teiden varsille virstoina ja peninkulmina. Vantaanpuistotien pylvään lukemat ovatkin kilometrejä ja merkitsevät matkaa seuraavaan kaupunkiin tai liikennekeskukseen.

(historiateksti 20.7.2017, ST)

Käytetyt lähteet:

Liimatainen, Kirsi ja Pakarinen, Olavi 2001. Tielläkulkijoiden opastaminen 1550-1930-luvuilla. Finnica.

Tynninen, Petra 2001. Mitä tapahtui kilometritolpille? Tiehallinto.

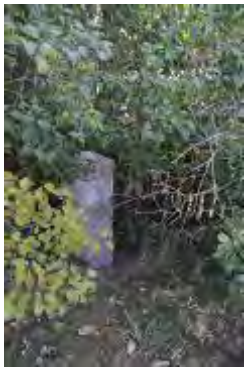
Gardberg, C. J. 2002. Kivestä ja puusta. Suomen linnoja, kartanoita ja kirkkoja.

Anttila, Pekka 2010. Minne katosivat oikeat kilometripylväät?, Suomen Kuvalehti.

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat







Rakennus



Inventointinumero	62xx
Kaupunginosa	Jokiniemi 62
Rakennuksen nimi	Tikkurilan vanha rautatiesilta

Koordinaatit

P koordinaatti	6686327.00
I koordinaatti	25502372.00

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Suomen ensimmäisen radan rakennustyöt käynnistyivät vuonna 1857 keisarin ratapäätöksen seurauksena (Helsinki-Hämeenlinna linjaus päätös 4.3.1857). Senaatti perusti rakentamishanketta varten rautatiejohtokunnan, jonka vastuulla oli myös siltasuunnittelu.

Jo noin kuukauden kuluttua keisarin ratapäätöksestä tie- ja vesikulkulaitosten insinöörikunnan päällikkö eversti Knut Stjernvall, josta sitten tuli ratatöiden päällikkö, esitti rautatiejohtokunnalle suunnitelman ratatöiden organisoimiseksi ja esitti tärkeimmät tehtävät työt. Niiden joukossa oli silta Vantaan joen (Wandaå) yli "Pukinmäen läheisyydessä". Tämä silta oli suunnitelman mukaan rakennettava, samoin kuin Tikkurilaan (Dickursby) tarvittava siltakin, puusta ns. Westler'in menetelmän mukaisesti. Se oli siihen aikaan yleisimmin käytetty rautateiden rakentamisessa.

Ratatyömaan valmistelevat työ pääsivät käyntiin karjalaisten laivureiden rahdattua suuria tarvike-eriä Saimaan kanavalta Helsingin satamaan touko-kesäkuussa 1857. (Saimaan kanavan avattiin 7.9.1856).

Långobackan kosken (eli Tikkurilan) rautatiesillan maatuet valmistuivat 1860.

Aikataulun mukainen liikenne aloitettiin 17.3.1862. Juna kulki aluksi vuoropäivin suuntaansa: Hämeenlinnaan maanantaina, keskiviikkona ja perjantaina, Helsinkiin vuorostaan tiistaina, torstaina ja lauantaina. Jokapäiväinen liikenne alkoi lokakuussa ja säännöllinen tavaraliikenne 1864.

Rataa koskevan kokonaissuunnitelman mukaan sekä ratapenkereet että sillat tehtiin kahta raidetta varten, mutta rakentamalla alkuvaiheessa vain yksi raide. Toinen raide valmistui Pasilan ja Tikkurilan välille vuonna 1900.

Tikkurilan silta Suomen ensimmäisiä rautatiesiltoja (yhdessä Pukinmäen sillan kanssa). Vantaan ainoa vanha rautatiesilta. Vanhin kivirakenteinen silta Vantaalla.

P. Pesonen: tarkastus 16.11.2018. Otettu valokuvia.

Luokitustunnus R2

Kuvat













Rakennus



Inventointinumero	6642
Kaupunginosa	Jokiniemi 62 Hakkila 66
Rakennuksen nimi	Hakkilan kivisilta, Tenkulan kivisilta
Koordinaatit	
P koordinaatti	6687022.52
I koordinaatti	25503653.26
Inventointitiedot	P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018: Hakkilan kivisilta ylittää Keravanjoen vanhalla Turku-Viipuri maantielinjauksella. Siltaa alettiin rakentaa vuonna 1896 tehdyn kunnankokouksen päätöksen jälkeen. Vuonna 1897 kunta päätti lunastaa siltaa varten tarvittavat maapalstat tohtorinna Natalie Crohnsilta ja insinööri Robert Huberilta. Silta rakennettiin insinööri Herman Norrménin piirustusten mukaan. Hakkilan kivisilta on perustettu hirsiarinalle. Se on yksiaukkoinen graniitista holvattu silta, jossa on käytetty sekä leikattuja graniittiharkkoja että luonnonkivilohkareita. Sillan kaiteet ovat metallia ja niitä kannattavat sementtipilarit, jotka on valettu 1960-luvulla. Kivisilta on yksi kolmesta Vantaan 1800-luvun kivisillasta.
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	R1

Kuvat











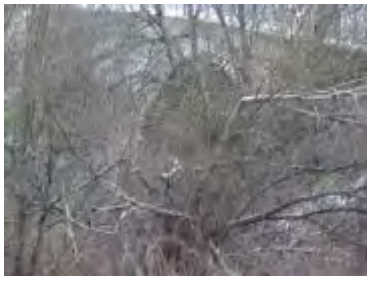


























Rakennus



Inventointinumero	6600
Kaupunginosa	Kaivoksela 16
Rakennuksen nimi	Kilometripylväs, Kaivokselantie 9

Koordinaatit

P koordinaatti	6684033.94
I koordinaatti	25492950.43

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Kivinen kilometripylväs, jonka numerot haalistuneet lähestulkoon pois näkyvisä. Pylväs sijaitsee Kaivokselantien varrella, joka on aiemmin ollut osa vanhaa Hämeenlinnaan johtavaa väylää.

Kilometripylvään merkitsemä tielinjaus on vanha, sillä se näkyy jo vuosina 1776-1805 tehdyssä Kuninkaan kartastossa sekä vuoden 1872 Senaatin kartassa. Nykyisin tie onkin pylvään kohdalla rakennusperintökohteena nimellä Vanha Kaarelantie - Yhtiönkuja - Kaivokselantie.

Pylväs ajoittuu luultavasti vuosien 1926-1931 välille, jolloin Suomen tieverkko mitattiin viidennen kerran ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Tolppia oli käytössä kolmenlaisia, joista Kaivokselantien tolpan kaltaisia, litteitä, ylöspäin kapenevia kivipylväitä, joissa numerot olivat allekkain, pystytettiin pääteiden varsille. Välimatkojen mittaus tapahtui käsin 20 metrin teräsmittanauhalla, ja pylväiden valmistamisesta vastasivat tavallisesti kaksi kivimiestä, jotka hakkasivat tolpat läheisestä kalliosta louhituista lohkareista tai läheltä löytyneistä suurista maakivistä. Lähes tonnin painoisia pylväitä siirreltiin rautakankien, telojen ja rullien avulla.

Matkanteko oli 1900-luvun alkupuolella vielä hidasta, ja pylväät olikin valmistettu usein niin, että kuljettaja joutui katsomaan taakseen nähdäkseen kilometrilukeman. 1980-luvulla vanhanaikaisia kilometritolppia alettiin kerätä pois, sillä ne koettiin liikenteelle vaarallisena. Moni pylväs päätyikin pihan portinpielitolpaksi tai Tiehallinnon työntekijän 50-vuotislahjaksi ennen kuin Museovirasto ilmoitti pylväät suojelluiksi.

Suomessa siirryttiin metrijärjestelmään 1.1.1892. Tätä ennen välimatkoja oli merkitty teiden varsille virstoina ja peninkulmina. Kilometripylväs näkynee vanhimmassa ilmakuvassa vuodelta 1954 mutta siinä se on hieman etelämpänä kuin nykyään. Sitä on hyvinkin saatettu siirtää viereisen teollisuusrakennuksen rakentamisen yhteydessä.

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat









Rakennus



Kaupunginosa Kuninkaanmäki 97

Rakennuksen nimi Kilometripylväs 22-11, Vanha Porvoontie 309

Koordinaatit

P koordinaatti	6689312.00
I koordinaatti	25506825.20

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kivinen kilometripylväs, jossa numerot 22 ja 11. Pylväs sijaitsee Vanhan Porvoontien varrella, peltomaisemassa.

Kilometripylvään merkitsemä tielinjaus on vanha, sillä se sijaitsee Viipurista Uudenmaan kautta Turkuun vieneen Suuren Rantatien varrella, joka on Itä-Uudellamaalla luultavasti syntynyt 1200-1300-luvuilla. Tie näkyy vuosina 1776-1805 tehdyssä Kuninkaan kartastossa sekä vuoden 1872 Senaatin kartassa. Nykyään tieosuus tolpan kohdalla on R1-luokan rakennusperintökohde.

Pylväs ajoittuu luultavasti vuosien 1926-1931 välille, jolloin Suomen tieverkko mitattiin viidennen kerran ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Tolppia oli käytössä kolmenlaisia, joista Vanhan Porvoontien pylvään kaltaisia, litteitä kivitolppia, joissa lukemat ovat allekkain, pystytettiin pääteiden varsille. Välimatkojen mittaus tapahtui käsin 20 metrin teräsmittanauhalla, ja pylväiden valmistamisesta vastasivat tavallisesti kaksi kivimiestä, jotka hakkasivat tolpat läheisestä kalliosta louhituista lohkareista tai läheltä löytyneistä suurista maakivistä. Lähes tonnin painoisia pylväitä siirreltiin rautakankien, telojen ja rullien avulla.

1980-luvulla vanhanaikaisia kilometritolppia alettiin kerätä pois teiden varsilta. Moni pylväs päätyikin pihan portinpielitolpaksi tai Tiehallinnon työntekijän 50-vuotislahjaksi ennen kuin Museovirasto ilmoitti pylväät suojelluiksi.

Suomessa siirryttiin metrijärjestelmään 1.1.1892. Tätä ennen välimatkoja oli merkitty teiden varsille virstoina ja peninkulmina. Vanhan Porvoontien pylvään lukemat ovatkin kilometrejä ja merkitsevät matkaa seuraavaan kaupunkiin tai liikennekeskukseen.

Vanhan Porvoontien pylvään lukemat ovat 22 kilometriä etelään ja 11 kilometriä pohjoiseen. Kilometripylväs ja luku 22 etelään on merkitty sekä

vuoden 1967 että 1958 peruskarttaan. Pylväs luultavasti myös näkyy vuoden 1954 ilmakuvassa. Kilometripylväs on siis todennäköisesti alkuperäisellä paikallaan.

Vuoden 1933 pitäjänkartan perusteella tolppa on pystytetty metsä- ja peltomaisemaa halkovan maantien varrelle, Bergkullan pihapiirin edustalle. 22 kilometriä on luultavasti merkinnyt matkaa Helsinkiin ja 11 kilometriä Keravalle tai Sipooseen. Pylväs on kaatunut maahan mutta on muutoin hyvässä kunnossa.

(20.7.2017, ST)

Käytetyt lähteet:

Liimatainen, Kirsi ja Pakarinen, Olavi 2001. Tielläkulkijoiden opastaminen 1550-1930-luvuilla. Finnica.

Tynninen, Petra 2001. Mitä tapahtui kilometritolpille? Tiehallinto.

Gardberg, C. J. 2002. Kivestä ja puusta. Suomen linnoja, kartanoita ja kirkkoja.

Anttila, Pekka 2010. Minne katosivat oikeat kilometripylväät?, Suomen Kuvalehti.

Salminen, Tapio 2013. Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika.

Tarkastus 1.10.2018: Kilometripylväs on edelleenkin kallellaan tien penkalla. Se on harmaata kiveä.

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat








22
11










Bergkulla











Rakennus



Kaupunginosa Kuninkaanmäki 97

Rakennuksen nimi Kilometripylväs 21-12, Vanha Porvoontie 287

Koordinaatit

P koordinaatti 6688414.30

I koordinaatti 25506631.70

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus 1926 - 1931

Ajoituksen lisätiedot Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

ivinen kilometripylväs, jossa numerot 21 ja 12. Pylväs sijaitsee Kuninkaanmäessä Vanhan Porvoontien varrella, metsäisellä omakotitaloalueella.

Kilometripylvään merkitsemä tielinjaus on vanha, sillä se sijaitsee Viipurista Uudenmaan kautta Turkuun vieneen Suuren Rantatien varrella, joka on Itä-Uudellamaalla luultavasti syntynyt 1200-1300-luvuilla. Tie näkyy vuosina 1776-1805 tehdyssä Kuninkaan kartastossa sekä vuoden 1872 Senaatin kartassa. Nykyään tieosuus tolpan kohdalla on R1-luokan rakennusperintökohde.

Pylväs ajoittuu luultavasti vuosien 1926-1931 välille, jolloin Suomen tieverkko mitattiin viidennen kerran ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Pylväs voisi olla pääteiden varteen pystytettyä mallia, jossa numerot merkittiin kiveen alekkain ja nuolilla varustettuina. Välimatkojen mittaus tapahtui käsin 20 metrin teräsmittanauhalla, ja pylväiden valmistamisesta vastasivat tavallisesti kaksi kivimiestä, jotka hakkasivat tolpat läheisestä kalliosta louhituista lohkareista tai läheltä löytyneistä suurista maakivistä. Lähes tonnin painoisia pylväitä siirreltiin rautakankien, telojen ja rullien avulla.

1980-luvulla vanhanaikaisia kilometritolppia alettiin kerätä pois teiden varsilta. Moni pylväs päätyikin pihan portinpielitolpaksi tai Tiehallinnon työntekijän 50-vuotislahjaksi ennen kuin Museovirasto ilmoitti pylväät suojelluiksi.

Suomessa siirryttiin metrijärjestelmään 1.1.1892. Tätä ennen välimatkoja oli merkitty teiden varsille virstoina ja peninkulmina. Vanhan Porvoontien pylvään lukemat ovatkin kilometrejä ja merkitsevät matkaa seuraavaan kaupunkiin tai liikennekeskukseen.

Vanhan Porvoontien tolpan lukemat ovat 21 kilometriä lounaaseen ja 12 kilometriä koilliseen. Kilometripylväs näkyy sekä vuoden 1967 että 1958 peruskartoilla, joista jälkimmäiseen on merkitty lukema 21 lounaaseen päin. Pylväs myös näkyy vuoden 1954 ilmakuvassa. Kilometritolppa onkin todennäköisesti alkuperäisellä paikallaan. 12 kilometriä on luultavasti merkinnyt matkaa Sipooseen tai Keravalle ja 21 kilometriä Helsinkiin. Vuoden 1933 pitäjänkartan perusteella tolppa on pystytty maantien varrelle, pelto- ja metsämaisemaan.

(20.7.2017, ST)

Käytetyt lähteet:

Liimatainen, Kirsi ja Pakarinen, Olavi 2001. Tielläkulkijoiden opastaminen 1550-1930-luvuilla. Finnica.

Tynninen, Petra 2001. Mitä tapahtui kilometritolpille? Tiehallinto.

Gardberg, C. J. 2002. Kivestä ja puusta. Suomen linnoja, kartanoita ja kirkkoja.

Anttila, Pekka 2010. Minne katosivat oikeat kilometripylväät?, Suomen Kuvalehti.

Salminen, Tapio 2013. Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika.

Tarkastus 1.10.2018: Pylväs on graniittikivi, tekstit ovat osittain säilyneet.

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat



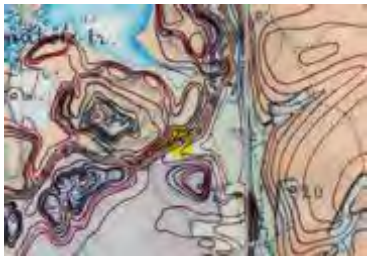













Kuninka
Kungsb




Hanaböle
träsk
Kungsbacka
Hainöle









Rakennus



Kaupunginosa Länsisalmi 90

Rakennuksen nimi Kilometripylväs 2-8, Länsisalmenkuja 4

Koordinaatit

P koordinaatti	6682775.90
I koordinaatti	25507535.00

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kivinen kilometripylväs, jossa numerot 2 ja 8. Pylväs sijaitsee Länsisalmessa Länsisalmenkujan varrella, peltomaisemassa.

Kilometripylvään merkitsemä tielinjaus on vanha, sillä se näkyy jo vuosina 1776-1805 tehdyssä Kuninkaan kartastossa sekä vuoden 1872 Senaatin kartassa.

Pylväs ajoittuu luultavasti vuosien 1926-1931 välille, jolloin Suomen tieverkko mitattiin viidennen kerran ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Tolppia oli käytössä kolmenlaisia, joista Länsisalmenkujan kaltaisia, poikkileikkaukseltaan neliönmuotoisia, tasapaksuja kivipylväitä pystytettiin vilkkaiden teiden varsille, tiehen nähden kulmittain. Välimatkojen mittaus tapahtui käsin 20 metrin teräsmittanauhalla, ja pylväiden valmistamisesta vastasivat tavallisesti kaksi kivimiestä, jotka hakkasivat tolpat läheisestä kalliosta louhituista lohkareista tai läheltä löytyneistä suurista maakivistä. Lähes tonnin painoisia pylväitä siirreltiin rautakankien, telojen ja rullien avulla.

Matkanteko oli 1900-luvun alkupuolella vielä hidasta, ja pylväät olikin valmistettu usein niin, että kuljettaja joutui katsomaan taakseen nähdäkseen kilometrilukeman. 1980-luvulla vanhanaikaisia kilometritolppia alettiin kerätä pois, sillä ne koettiin liikenteelle vaarallisena. Moni pylväs päätyikin pihan portinpielitolpaksi tai Tiehallinnon työntekijän 50-vuotislahjaksi ennen kuin Museovirasto ilmoitti pylväät suojelluiksi.

Suomessa siirryttiin metrijärjestelmään 1.1.1892. Tätä ennen välimatkoja oli merkitty teiden varsille virstoina ja peninkulmina. Länsisalmenkujan pylvään

lukemat ovatkin kilometrejä ja merkitsevät matkaa seuraavaan kaupunkiin tai liikennekeskukseen.

Länsisalmenkujan pylvään lukemat ovat 2 kilometriä luoteeseen ja 8 kilometriä koilliseen. Vuoden 1933 pitäjänkartassa 2 kilometrin matkalla maantietä pitkin luoteeseen saavutaan risteykseen, josta lähtee kylätie etelään, kohti Vesterkullaa. 8 kilometriä tietä pitkin toiseen suuntaan taas vie Östersundomin ohi, Vantaan ja Sipoon rajalle. Kilometripylväs on merkitty vuoden 1958 peruskarttaan mutta sen kohdalla ovat lukemat 3 ja 5. Pylväs löytyy myös vuoden 1967 peruskartasta mutta ilman kilometrimerkintöjä.

Kilometripylväs onkin luultavasti alkuperäisellä paikallaan, sillä se näkyy jo vuoden 1954 ilmakuvassa.

(20.7.2017, ST)

Käytetyt lähteet:

Liimatainen, Kirsi ja Pakarinen, Olavi 2001. Tielläkulkijoiden opastaminen 1550-1930-luvuilla. Finnica.

Tynninen, Petra 2001. Mitä tapahtui kilometritolpille? Tiehallinto.

Gardberg, C. J. 2002. Kivestä ja puusta. Suomen linnoja, kartanoita ja kirkkoja.

Anttila, Pekka 2010. Minne katosivat oikeat kilometripylväät?, Suomen Kuvalehti.

P. Pesonen, tarkastus 16.5.2018:

Kilometripylväs on graniittia, numerot näkyvät edelleenkin selvästi.

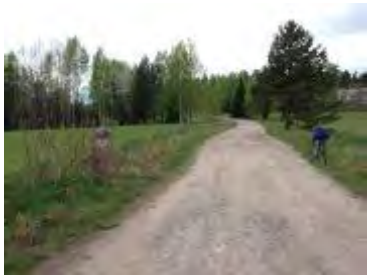
Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat

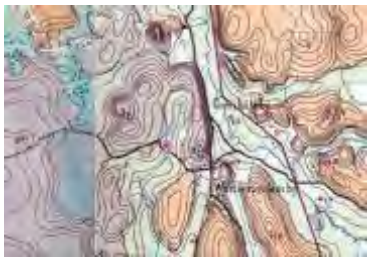













Hedb


Westersun









Rakennus



Kaupunginosa Länsisalmi 90

Rakennuksen nimi Kilometripylväs 4-3, Westerkullan kartano

Koordinaatit

P koordinaatti	6681705.43
I koordinaatti	25506882.86

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Westerkullan kartanon pohjoispuolella, pellolle/niitylle nousevan tien varressa oleva tasalevyinen kilometripylväs, harmaata graniittia. Lukemat 4-3. Westerkullan kartanon edustalta kulkeva tie on ainakin vuonna 1933 ollut tasoltaan alhaisempi kuin Länsisalmenkuja-Länsisalmentie, jolla on pylväs 2-8, joten vaikuttaa epätodennäköiseltä että Westerkullan pylväs olisi alkuperäisellä paikallaan.

Länsisalmenkujalla olevassa kilometripylväässä on lukemat 2-8 ja sen arvellaan olevan alkuperäisellä paikallaan. Westerkullan kartanon pylväs ei siten voi olla samalta tieltä peräisin vaan se on todennäköisesti siirretty jostain muualta. Pylväs ei edes ole varsinaisen tien varressa, vaan pienen peltotien vieressä.

Luokitustunnus V

Kuvat






LÄNSIMÄ
VÄSTERKI
91

Rakennus



Inventointinumero	3102
Kaupunginosa	Keimola 22 Luhtaanmäki 31
Rakennuksen nimi	Luhtaanmäen kivisilta
Koordinaatit	
P koordinaatti	6692283.34
I koordinaatti	25489395.90
Arvioitu valmistumisaika	
Ajoitus	1895
Inventointitiedot	P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi: Rakennuskulttuuri Vantaalla, inventointi 1981: Silta sijaitsee alueella, jonka Museovirasto on luokitellut valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuurihistorialliseksi ympäristöksi välillä Riipilä - Grips - Königstedt - Katrineberg. Silta on yksi Vantaan kolmesta säilyneestä kivisillasta. Se on rakennussuojelun alainen. TVH:n silta-arkistossa silta on kortistoitu "maasilta"-nimellä (U-30) paikallistielle Viherkumpu-Sillanpää. Vuonna 1895 kunnankokous päätti rakennuttaa Luhtaanmäen vanhan sillan tilalle uuden rakennusmestari A.G. Hammarin piirustusten mukaan. Samalla paikalla oli jo 1700-luvulla ollut silta ja 1600-luvulla ainakin ylityspaikka. Luhtaanmäen silta on yksiaukkoinen, kapea, graniittiharkoista holvattu ja hirsiarinainen. Graniittiharkot ovat karkeasti käsiteltyjä ja noin 60 cm korkeita. Kivet on ladottu päällekkäin eikä muurausta ole näkyvissä. Rakoihin on pantu pieniä kivenpalasia tueksi. Holvin päällä ei ole erillistä kantta. vaan ainoastaan reunoissa ladotut kivet ja niiden päällä on kivipylväät kaiteiden kiinnittämistä varten. Pylväät on asetettu reunoille ilman suurempia tukia. Ne ovat tarkemmin tehdyt kuin harkot. Ylempi kaide on vanhaa ratakiskoa, alempi pyöreää tankoa. Silta on 39,4 metriä pitkä ja 8,5 metriä leveä. Vapaa-aukko on 11,2 metriä. Sillan holvin kannat ovat siirtyneet ja holvin laki on painunut n. 20 cm. Silta vapisee liikenteen aikana ja sortumisvaara on olemassa. Itäpuolen keskimmäinen kaidepylväs on jo pudonnut jokeen ja on siellä näkyvissä. Silta on tehostetussa tarkkailussa. Tarkastus 10.10.2018: Silta on jäänyt pois liikennekäytöstä ja se on metsittynyt. Jokeen pudonnut pylväs on nostettu paikoilleen. Luhtaanmäentielle on rakennettu uusi silta vanhan kivisillan länsipuolella.
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat




















Tavastehusleden
Gamla Tavastehusvägen

Rakennus



Kaupunginosa	Martinlaakso 17
Rakennuksen nimi	Kilometripylväs 70-75, Voimalantie 2

Koordinaatit

P koordinaatti	6685843.00
I koordinaatti	25490871.20

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	26.5.1994
Arvotustaso	Paikallisesti arvokas
Luokitustunnus	V

Kuvat








Storkärr


MÅRTENSDAL

Rakennus



Kaupunginosa Martinlaakso 17

Rakennuksen nimi Kilometripylväs 1-14, Isontammentie 7

Koordinaatit

P koordinaatti	6686406.00
I koordinaatti	25491880.80

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Kilometritolppa on edelleen paikallaan Isontammentien varrella. Kilometripylväs on historiallisessa ympäristössä Suuren Rantatien varrella jossa tiemaisema on säilynyt hyvin ja myös pylvään säilyttämisen arvoa korostavasti.

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat










Mårtensby
Övre Månsas




Nedre Monsa
Övre Monsas










LAAKSO
17

Rakennus



Kaupunginosa Piispankylä 21

Rakennuksen nimi Kilometripylväs, Vantaanpuistontie 11

Koordinaatit

P koordinaatti	6687456.80
I koordinaatti	25492197.50

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kivinen kilometripylväs, jonka numerot ovat kuluneet näkymättömiin. Pylväs sijaitsee Vantaanpuistotien varrella, peltomaisemassa.

Kilometripylvään merkitsemä tielinjaus on vanha, sillä se näkyy jo vuosina 1776-1805 tehdyssä Kuninkaan kartastossa sekä vuoden 1872 Senaatin kartassa. Nykyisin tieosuus pylvään kohdalla onkin rakennusperintökohteena nimellä Vanha Kaarelantie - Vanha Nurmijärventie.

Pylväs ajoittuu luultavasti vuosien 1926-1931 välille, jolloin Suomen tieverkko mitattiin viidennen kerran ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Tolppia oli käytössä kolmenlaisia, joista Vantaanpuistotien kaltaisia, litteitä, ylöspäin kapenevia kivipylväitä, joissa numerot olivat allekkain, pystytettiin pääteiden varsille. Välimatkojen mittaus tapahtui käsin 20 metrin teräsmittanauhalla, ja pylväiden valmistamisesta vastasivat tavallisesti kaksi kivimiestä, jotka hakkasivat tolpat läheisestä kalliosta louhituista lohkareista tai läheltä löytyneistä suurista maakivistä. Lähes tonnin painoisia pylväitä siirreltiin rautakankien, telojen ja rullien avulla.

1980-luvulla vanhanaikaisia kilometritolppia alettiin kerätä pois teiden varsilta. Moni pylväs päätyikin pihan portinpielitolpaksi tai Tiehallinnon työntekijän 50-vuotislahjaksi ennen kuin Museovirasto ilmoitti pylväät suojelluiksi.

Suomessa siirryttiin metrijärjestelmään 1.1.1892. Tätä ennen välimatkoja oli merkitty teiden varsille virstoina ja peninkulmina. Vantaanpuistotien pylvään lukemat ovatkin kilometrejä ja merkitsevät matkaa seuraavaan kaupunkiin tai liikennekeskukseen.

Vantaanpuistontien kilometripylväs on merkittynä vuoden 1958 peruskarttaan lukujen 04 pohjoiseen ja 16 etelään kanssa. Pylväs myös näkyy vuoden 1954 ilmakuvassa. Vuoden 1933 pitäjänkartan perusteella pylväs on sijainnut alun perin maantien varrella, peltojen ja asuinkeskittymien ympäröimänä. 4 kilometriä on luultavasti tarkoittanut matkaa Keimolan kylään ja 16 kilometriä matkaa Helsinkiin.

Kilometripylväs todennäköisesti siis sijaitsee alkuperäisellä paikallaan ja siihen on ollut merkittynä lukemat 4-16.

(20.7.2017, ST)

Käytetyt lähteet:

Liimatainen, Kirsi ja Pakarinen, Olavi 2001. Tielläkulkijoiden opastaminen 1550-1930-luvuilla. Finnica.

Tynninen, Petra 2001. Mitä tapahtui kilometritolpille? Tiehallinto.

Gardberg, C. J. 2002. Kivestä ja puusta. Suomen linnoja, kartanoita ja kirkkoja.

Anttila, Pekka 2010. Minne katosivat oikeat kilometripylväät?, Suomen Kuvalehti.

Tarkastus 8.10.2018 (PP): Pylväs on pystyssä tienpenkassa, se on punaista graniittia, tekstit eivät erotu enää. Betonijalka on rapautunut. Pylväs on samaa mallia kuin Kaivokselantiellä oleva.

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat



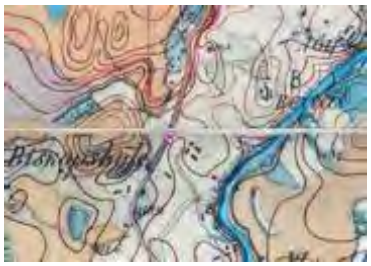













Nurmela
Bertas
Petas
Ekhaga




Bertas
Petas
Vanta











Rakennus



Kaupunginosa Riipilä 32

Rakennuksen nimi Kilometripylväs, Strandkullantie 6

Koordinaatit

P koordinaatti	6696361.89
I koordinaatti	25492205.80

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot

P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi, 2018:

Kivinen kilometripylväs, jonka etäisyyttä osoittavat numerot ovat kuluneet näkymättömiin, mutta tienumero (6) on selvä. Pylväs sijaitsee osoitteen Strandkullantie 6 pihatien pielessä.

Itse pylväs ajoittuu luultavasti vuosien 1926-1931 välille, jolloin Suomen tieverkko mitattiin viidennen kerran ja pystytettiin uusia kilometritolppia. Tolppia oli käytössä kolmenlaisia, joista tämän kaltaisia, litteitä, ylöspäin kapenevia kivipylväitä, joissa numerot olivat allekkain, pystytettiin pääteiden varsille. Välimatkojen mittaus tapahtui käsin 20 metrin teräsmittanauhalla, ja pylväiden valmistamisesta vastasivat tavallisesti kaksi kivimiestä, jotka hakkasivat tolpat läheisestä kalliosta louhituista lohkareista tai läheltä löytyneistä suurista maakivistä. Lähes tonnin painoisia pylväitä siirreltiin rautakankien, telojen ja rullien avulla.

1980-luvulla vanhanaikaisia kilometritolppia alettiin kerätä pois teiden varsilta. Moni pylväs päätyikin pihan portinpielitolpaksi tai Tiehallinnon työntekijän 50-vuotislahjaksi ennen kuin Museovirasto ilmoitti pylväät suojelluiksi.

Suomessa siirryttiin metrijärjestelmään 1.1.1892. Tätä ennen välimatkoja oli merkitty teiden varsille virstoina ja peninkulmina. Vantaanpuistotien pylvään lukemat ovatkin kilometrejä ja merkitsevät matkaa seuraavaan kaupunkiin tai liikennekeskukseen.

Strandkullantien kilometripylväs on siirretty paikalle muualta.

Luokitustunnus V

Kuvat











Rakennus



Inventointinumero 5010

Kaupunginosa Tammisto 50

Rakennuksen nimi Siltamäen kivisilta

Koordinaatit

P koordinaatti 6684172.47

I koordinaatti 25498651.17

Arvioitu valmistumisaika

Ajoituksen lisätiedot 1895 päätetty rakentaa

Inventointitiedot P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Siltamäen kivisilta on kaksikaarinen komea kivisilta, jonka kansi on asfaltoitu ja siinä on betoni+teräskaiteet. Silta on leveä ja auton ajettavissa, mutta nykyään suljettu ajoneuvoliikenteeltä.

- rakennusvuodet 1900-1915 (todennäköisesti kunnostettu näinä vuosina)
- eri lähteistä riippuen rakennusvuosina mainitaan 1870 tai 1890
- peruskorjattu hätäaputöinä v. 1933
- kivinen holvisilta, maatuki: kivinen muuri, kallioperustus
- alikulkukorkeus 4.4 m
- kokonaispituus 36.8 m
- hyödyllinen leveys 7.4 m
- p-ala 245 m2 - 272,3 m2

Tie lakkautettu 16.1.1990. Käytössä kevyenliikenteen siltana.

Luokitustunnus R1

Kuvat















Rakennus



Inventointinumero 1829

Kaupunginosa Vantaanlaakso 18
Viinikkala 41

Rakennuksen nimi Vantaankosken silta

Koordinaatit

P koordinaatti 6686797.29

I koordinaatti 25492587.74

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus 1876

Arvotustaso Valtakunnallisesti arvokas

Luokitustunnus R1

Kuvat







Rakennus



Kaupunginosa Ylästö 40

Rakennuksen nimi Kilometripylväs, Ylästöntie 97b

Koordinaatit

P koordinaatti	6685742.00
I koordinaatti	25495298.50

Arvioitu valmistumisaika

Ajoitus	1926 - 1931
Ajoituksen lisätiedot	Suomen tieverkoston viides mittaus.

Inventointitiedot P. Pesonen: Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018:

Kilometripylväs on Ylästön Pizza & Grillin pihassa, tienpenkan ja parkkipaikan välisellä nurmialueella. Pylväs on varsin lyhyt (ainakin maanpäälliseltä osuudeltaan), vain noin 70 cm. Pylväs lienee siirretty paikoilleen. Maalaukset ovat kuluneet pois.

Arvotustaso Paikallisesti arvokas

Luokitustunnus R2

Kuvat




































Lövelund
32,75




Tuusula
Hyvinkää





