



# **TIEHALLINNON MUSEOTEIDEN JA -SILTOJEN KOKOELMAPOLITIIKKA**

22.2.2007

## Sisällys

<b>1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Kokoelmapolitiikan kohteet .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Arvoluokitus .....</b>	<b>3</b>
3.1. Tietoarvo.....	3
3.2. Tielikennehistoriallinen arvo.....	3
3.3. Säilyneisyysarvo .....	5
<b>4. Tallennusluokat .....</b>	<b>5</b>
<b>5. Museokohdekokoelman edustavuus .....</b>	<b>6</b>
<b>6. Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset .....</b>	<b>6</b>

## 1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet

Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikan tavoitteena on varmistaa, että arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvoa tukevat arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistot tallentuvat pitkäjänteisesti säilytettäväksi Tiehallinnon perinnekokoelmaksi ja osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta. Kokoelmapolitiikkaa käytetään määrittäessä yksittäisten museokohteiden arvo- ja tallennusluokka sekä arvioitaessa museokohdekokoelman edustavuutta.

## 2. Kokoelmapolitiikan kohteet

Tiehallinnon nimeämiä museoteitä on tällä hetkellä 22 ja museosilloja 37<sup>1</sup>. Kohteet ajoittuvat keskiajalta 1960-luvulle ja sijoittuvat eri puolille Suomea. Kohteiden museointipäätökset on tehty 1980-1990 -luvuilla.

## 3. Arvoluokitus

Kohteiden merkittävyys ja tallennustarve määritellään arvoluokituksella, jonka avulla rajataan perinnekokoelman kannalta merkittävät aineistot merkityksettömistä.

Kohteet arvioidaan kolmen kriteerin avulla:

- Tietoarvo
- Tieliikennehistoriallinen arvo
- Säilyneisyysarvo

Jokaisesta kriteeristä annetaan pisteet 1-3.

### 3.1. Tietoarvo

Tietoarvon avulla selvitetään onko kohdetta tutkittu tai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa, jolloin tarvitaan lisätutkimuksia.

- Pisteet:
- |   |  |
|---|--|
| 1 | tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen  |
| 2 | tieto perustuu tutkimuksiin tai julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteereitä<br>tai kohteesta on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa |
| 3 | kohteen historiasta on vain vähän tai ei lainkaan tietoa   |

### 3.2. Tieliikennehistoriallinen arvo

Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan.

---

<sup>1</sup> 22.2.2007

Keskeisiä ajanjaksoja<sup>2</sup>:

Keski-ajan/Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet

- Suuri Rantatie
- Hämeen Härkätie
- Suuri Savontie
- Huovintie
- Kyrönkankaan tie
- silta- ja lauttapaikat

1600-1700 -luvun tieverkon rakentuminen

Rakentamisen pontimena oli erityisesti kauppa sisämaasta satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti).

- 1600-luvulla teitä kunnostettiin ja tieverkkoa laajennettiin
- postitiet
- Pohjanmaan maantiet
- Karjalan Kannaksen tieolojen parantaminen 1600-luvun lopulta
- Suomenlahden itärannikon ja Savon välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun alussa
- Savo-Karjalan sekä Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa
- puusillat
- ensimmäiset kivisillat 1700-luvun lopulla

1800-luvun maantieverkon täydennykset

Rakentamisen pontimena olivat erityisesti sisämaakaupan sekä alkavan puunjalostusteollisuuden tarpeet. Tieverkon rakentamista alkoivat ohjata myös hätäaputyöt.

- autonomian alkupuolella rakennettiin etupäässä ns. yhdysteitä, jotka helpottivat suurten maanteiden sekä sisämaan pitäjien ja rannikkokaupunkien liikennettä, hidas teollisuuden kasvu näkyi ruukkiteiden rakentamisena
- sisävesi- ja rautatieliikennettä palvelevat tiet (höyrylaivaliikenne, Saimaan kanava 1856, ensimmäinen rautatie 1862)
- puusillat
- kivisillat
- ensimmäiset betonisillat 1890-luvulla
- ensimmäiset teräksiset rautatiesillat 1870-luvulla
- ensimmäiset teräksiset maantiesillat 1880-luvulla

Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920-1930 -luvuilla

Rakentamisen pontimena olivat erityisesti autoliikenne ja matkailun tarpeet.

- tiestön ja siltojen korjaukset
- puusillat
- kivisillat
- ensimmäiset teräsbetonisillat 1910-luvulla

---

<sup>2</sup> Lähteet: Koponen Kyösti, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, Helsinki 1983; Mauranen Tapani (toim.), Maata, jättä, kulkijoita 1, Helsinki 1999; Masonen Jaakko, Antila Kimmo, Kallio Veikko, Mauranen Tapani (toim.), Soraa, työtä, hevosia 2, Helsinki 1999; Masonen Jaakko ja Hänninen Mauno (toim.), Pikeä, hikeä, autoja 3, Helsinki 1995; Suomen teiden historia I, Helsinki 1974; Suomen teiden historia II, Helsinki 1977; Siltojemme historia, Keuruu 2004; Teitti Jaakko, Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelistaa vastaan v. 1555-56, Helsinki 1894.

- terässillat

Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys

Rakentamisen pontimena oli erityisesti keskusten välillä lisääntynyt maantieliikenne, erityisesti linja-autoliikenne.

- ensimmäisen valtatieluokituksen mukainen tieverkko

Sotatiet ja jälleenrakennus

Tieverkon rakentamisen pontimena oli erityisesti turvata sotilaallisesti merkittävien liikenneyhteyksien toiminta.

- sotilaallisesti merkittävät tieurat
- sodassa tuhoutuneet tai sodan jälkeen jälleenrakennetut kohteet Itä- ja Pohjois-Suomessa
- puusillat

Työllisyystöinä 1950-1960 -luvuilla tehdyt tiet

Rakentamisen pontimena olivat työttömyys- ja sosiaalipoliittiset näkökohdat sekä kasvavan autoliikenteen tarpeet.

- työllisyystöinä, erityisesti siirtotyömailla rakennetut kohteet
- teräsbetonisillat
- terässillat

Nykyaikaisen tieverkon rakentaminen 1960-luvulta lähtien

Rakentamisen pontimena oli nopeasti kasvava autoliikenne erityisesti Etelä-Suomessa.

- Maailmanpankin lainoilla 1960-1970 -luvuilla rakennetut kohteet: uudet ja peruskorjatut tiet
- päällystetyt tiet (öljysora, asfaltti)
- teräs- ja teräsbetonisillat

Pisteet: 1 tieliikennehistoriallista arvoa  
2 vähän tieliikennehistoriallista arvoa  
3 ei ole tieliikennehistoriallista arvoa

### 3.3. Säilyneisyysarvo

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida.

Pisteet: 1 säilyneisyys hyvä  
2 säilyneisyys välttävä  
3 säilyneisyys huono

## 4. Tallennusluokat

Arvoluokituksessa saatujen kokonaispisteiden 3-9 perusteella kohteet jakautuvat kolmeen tallennusluokkaan. Kohteille tehtävät jatkotoimenpiteet määräytyvät tallennusluokan mukaan.

Arvoluokituksen kokonaispisteet ja tallennusluokat:

- 3-4 pysyvästi säilytettävät museokohteet
- 5-6 määräaikaisesti säilytettävät kohteet
- 7-9 seulottavat kohteet

Pysyvästi säilytettävät museokohteet

- ylläpidossa ja kunnostamisessa noudatetaan museaalisia menetelmiä
- säilytetään pitkäjänteisesti ja tehdään kehittämissuunnitelma, jolla turvataan säilymisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteena

Määräaikaisesti säilytettävät kohteet

- ei ole riittävästi tietoarvoa
  - tietoarvoa lisätään ja kohteet arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
  - kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin
- ei ole riittävästi tieliikennehistoriallista arvoa
  - kohde seulotaan
- säilyneisyysarvo välttävä tai huono
  - kohdetta kunnostetaan ja/tai arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
  - kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin

Seulottavat kohteet

- eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan

## 5. Museokohdekokoelman edustavuus

Tiehallinnon museokohdekokoelmaan sisällytetään kunkin aikakauden ja ilmiön tyypillisimmät edustajat. Kustakin tiehistoriallisesta aikakaudesta ja ilmiöstä säilytetään siten vain oleellisin välttäen variaatioita tai kaksoiskappaleita.

Mikäli yksittäinen museokohde tai museokohteeksi esitetty tie tai silta on Museoviraston luokitteluun valtakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö tai osa valtakunnallisesti arvokasta rakennettua ympäristöä, sen sisällyttämiselle osaksi Tiehallinnon museokokoelmaa on muuta vastaavaa kohdetta painavammat perusteet.

## 6. Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset

Arvoluokituksen lisäksi tärkeitä säilymisedellytyksiä ovat kohteiden omistukselliset, maankäytölliset ja taloudelliset seikat.

Museokohteisiin ja niiden ympäristöön liittyviä muutoksia tulee arvioida säännöllisesti. Muutoksia voivat aiheuttaa esimerkiksi asutuksen leviäminen, tienpitäjän vaihtuminen ja maa-alueen omistajavaihdokset.

Taloudellisten säilymisedellytysten osalta selvitetään mahdollisuudet kohteiden ylläpitoon sekä Tiehallinnon omin budjettivaroin että Tiehallinnon partnerius-periaatteiden mukaisesti. Kohteiden säilymisedellytysten osalta mahdollisia partnereita ovat mm. kunnat ja Museovirasto.