SATAKUNNAN TIET

KINTTUPOLUISTA TULEVAISUUDEN LIIKENNEKÄYTÄVIIN

TOIM.
VILLE TURUNEN,
JOHANNA ROSLUND,
SUSANNA VIRKKI

SATAKUNTALIITTO

SATAKUNNAN TIET

KINTTUPOLUISTA TULEVAISUUDEN LIIKENNEKÄYTÄVIIN

Julkaisija: Satakuntaliitto
Toimitus: Maija Anttila
Maunu Häyrynen
Liisa Juhantalo
Leena Koivisto
Tiina Leino
Liisa Nummelin
Laura Puolamäki
Veli-Matti Rintala
Johanna Roslund
Susanna Roslöf
Anne Savola
Virpi Sipari
Aleksi Suominen
Ville Turunen
Susanna Virkki

Etukannen kuva Nakkila, Valtatie 2, Antti Partanen
Takakannen kuva Harjavallan rautatieasema, Antti Partanen
Ulkoasu ja taitto: Luova toimisto Pilke
Paperi Invercote Creato 260 g/m² / GalerieArt Silk 170 g/m²
Painosmäärä 500 kpl
Painopaikka Brand ID, Pori 2017

Kirjan tuotanto on osa Suomi 100 Satakunta -juhlavuotta.

ISBN 978-952-5862-65-2
ISSN 0789-6824

Kirja sähköisenä issuu.com/satakuntaliitto
ISBN 978-952-5862-66-9

SATAKUNTALIITTO

SATAKUNTA.fi

Turun yliopisto
University of Turku

Satakunnan Museo

Suomi Finland 100

Verkkoportaali ’Satakunnan tiestö 100 vuotta sitten’ osoitteessa **arcg.is/0rTj5r** esittelee kartoin, kuvin ja tekstein Satakunnan teiden historian kannalta merkittäviä kohteita. Digitointiprojektin ja aineiston on toimittanut Johanna Roslund.

Maakuntajohtajan tervehdys

Vietämme Suomen itsenäisyyden 100-vuotisjuhlavuotta. Merkkivuoden teema on Yhdessä, jonka aikana luodaan katse Suomen menneisyyteen, nykypäivään ja tulevaisuuteen.

Suomen tieverkosto on kulkenut pitkän matkan esihistoriallisista maareiteistä tämän päivän moottoriteihin. Itsenäisyyden alussa oli teiden kunnossapito kuulunut talonpoikien yhteisiin veroluonteisiin velvollisuuksiin. Tämä ratkaisu ei palvellut ketään, joten uusi tielaki säädettiin vuonna 1918, ja vuonna 1921 valtio otti maantiet hoitoonsa.

Maanteiden kehitys on ollut kiinteässä vuorovaikutuksessa ajoneuvotekniikan kanssa. Hyväkuntoinen tie on mahdollistanut paremmat kulkuneuvot ja tämä taas on tehnyt teiden lisäparantamisen mielekkääksi. Esimerkiksi valtatie 8 välillä Turku–Pori on merkittävä ja vilkasliikenteinen kasvavan tavara- ja työmatkaliikenteen väylä, jonka palvelutaso ei vastaa valtateille määriteltyjä vaatimuksia. Valtatie 8 Turku–Pori -yhteysvälin parannus onkin Satakunnan tärkein tiehanke liikennejärjestelmien kehittämisessä.

Muita tulevaisuuden tavoitteita ovat VT 2-liikennekäytävän kehittäminen ja Pori–Tampere–Helsinki -henkilöraideliikenteen matka-ajan lyhentäminen alle kolmeen tuntiin. Raideliikenteen kehittämistä puoltavat myös ympäristönäkökulmat.

Julkaisun tavoitteena on avata erilaisia näkökulmia teihin sekä niiden historiaan ja nykypäivään. Tekstit kuljettavat meitä ajan ja ihmisten muovaamia kinttupolkuja pitkin tulevaisuuden nopeille liikenneväylille. Julkaisu Satakunnan tiet juhlistaa omalta osaltaan Suomen juhlavuotta. Kirjan artikkelit ovat kirjoittaneet satakuntalaiset asiantuntijat vapaaehtoistyönä, harrastuksesta asiaan. Kiitän toimituskunnan puolesta kirjoittajia ja toivotan julkaisun lukijoille mielenkiintoisia lukuhetkiä. Toivottavasti kirjasen luettuasi näet arkielämäsi tiet uudessa valossa.

Porissa 22.8.2017
Maakuntajohtaja Asko Aro-Heinilä
Satakuntaliitto

VAASA 190 KM

Karvia

Merikarvia

Honkajoki

Siikainen

KANKAANPÄÄ

Jämi-
järvi

8

23

Pomarkku

PORIN SATAMA
Mäntyluoto
Tahkoluoto

PORI

Ulvila

11

TAMPERE 110 KM

2

Nakkila

Harjavalta

8

Kokemäki

Eurajoki

RAUMAN SATAMA

12

Huittinen

RAUMA

Eura

Säkylä

8

HELSINKI
210 KM

PORI-TURKU 140 KM
RAUMA-TURKU 90 KM

SATAKUNTALIITTO

0 10 20
Km

1.1.2016 / VSi

Sisällysluettelo

1 **Sujuvaa matkantekoa** 8

Tienpidon historiaa 10
Valtatien 8 rakennusvaihe Pori–Merikarvia välillä 1957–1964 11
Tie ja maisema 12
Tulkkilan silta 12
Porin viimeinen kestikievari ja kyytilaitoksen päättyminen 13
Pomarkun kivisilta – 110 vuotta joen ylitystä 14
Haistilan lauttapaikka Ulvilassa 16
Taidetie Pori–Kankaanpää 18

2 **Kaupankäyntiä kesät talvet** 20

Kyrönkankaan tie – vanha valtaväylä 21
Pohjanlahden rantatie Raumalla 22
Talvitiet 26

3 **Nopeasti ja kilpailukykyisesti perille** 28

Hevoskärryt eri käyttöihin 30
Matka-ajat Satakunnan teillä 1900-luvun alussa 32
Tieverkko 1917 33
Maantiet ja raideliikenne, työnjako ennen ja nyt 34
Alvar Aallon Kokemäenjoenlaakson aluesuunnitelma loi suuntaviivat liikennejärjestelmälle Satakunnassa 36

4 **Tiet tulevaisuudessa** 38

Tie mielenmaisemaan 39

Lähteet 40

1

Sujuvaa matkantekoa

Ville Turunen, Satakuntaliiton liikennesuunnittelija

Maantiet ovat merkittävä osa historiaa, ja liikenne liittyy olennaisena osana ihmisten elämään. Maanteitä ajatellessa tulee useimmille luultavasti ensimmäisenä mieleen tie maisemassa olevana rakenteena. Tien osana ovat sillat ja opasteet sekä tiellä kulkijoiden palvelemiseksi, miksei myös valvomiseksi, tarvittavat rakenteet. Entisaikaan niitä olivat esimerkiksi kestikievarit ja tullipuomit. Nykyään niiden virkaa hoitavat huoltoasemat, motellit ja levähdysalueet kahvioineen sekä kameratolpat, opasteet, liikennemerkit ja liikennevalot, jotka ovat hyvin näkyvä osa tietä varsinkin taajamissa. Kiinnostava esimerkki tiehen liittyvästä rakenteesta on 1600-luvulla käytössä ollut Kyrön skanssi Karviassa. Se oli pieni sotilaiden miehittämä tukikohta, josta käsin voitiin valvoa liikennettä tiellä.

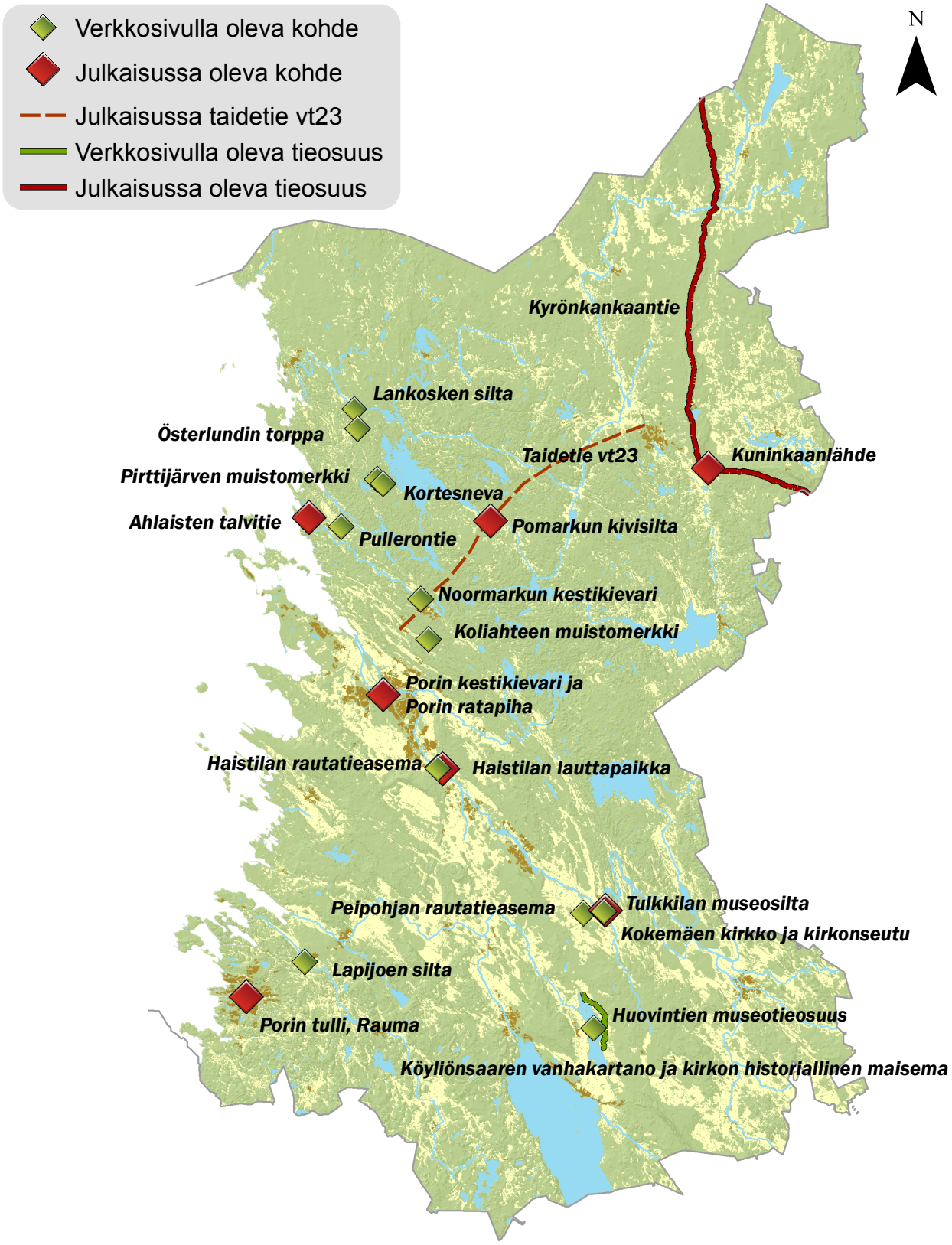
Tien kehitys on ollut kiinteässä vuorovaikutuksessa ajoneuvotekniikan kanssa. Nykyiset tiet ovat asfaltoituja ja senttien tarkkuudella maastoon sovitettuja pintoja, jotka sallivat suuret ajonopeudet. Hevosilla, kärryillä, reellä, polkupyörillä ja lopulta autoilla on pyritty kulkemaan nopeasti ja ottamaan mahdollisimman paljon kuormaa. Teitä on aina parannettu, jotta kulkeminen onnistuisi helpommin. Hyväkuntoinen tie on mahdollistanut paremmat kulkuneuvot ja tämä taas on tehnyt tien lisäparantamisen mielekkääksi. Näin ovat kulku-urat kehittyneet moottoriteiksi.

Teiden ja ajoneuvojen kehitys ei ole ollut tasaista. Välillä on ollut pitkiä ajanjaksoja, jolloin tie- ja ajoneuvotekniikka ovat olleet suunnilleen tasapainossa. Toisaalta kehitys on edennyt nopeasti, josta viimeinen vaihe asettuu 1920- ja 70-lukujen välille. Tekninen kehitys on toki jatkunut vahvana 70-luvulta eteenpäin, mutta suunnilleen tuolloin vakiintuivat meidän tuntemat tie- ja autotyypit. Suomessa tosin moottoritieverkon rakentuminen nykyiselleen on tapahtunut pitkälti vasta vuoden 1990 jälkeen.

VERKKOPORTAALI ’SATAKUNNAN TIESTÖ 100 VUOTTA SITTEN’
Kirjan materiaaleista ja Johanna Roslundin digitoimasta kartta-aineistoista on koostettu verkkosivut, joilla voi verrata sadan vuoden takaisia karttoja nykytilanteeseen ja jossa on kiinnostavaa maakunnan tiestöön liittyvää historiaa.

Linkki: arcg.is/0rTj5r

Kohteet kartalla



SATAKUNTALIITTO 9.6.2017/vri
Kartan pohja-aineisto: Maanmittauslaitos
Piste- ja viivakohteiden digitointi: Johanna Roslund 2016
Viivakohteiden digitoinnin lähdeaineistot:
Kyrönkankaantie - Museoviraston RKY-alueraja
Huovintien museotieosuus -
Liimatainen, Kirsi: Tiehallinnon museotiet ja sillat, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007. Tiehallinto, Tampere, 2007.
Tierekisteriote, Destia Oy, elokuu 2016.

Tienpidon historiaa

Johanna Roslund, HuK, neljännen vuoden opiskelija Turun yliopiston
Porin yksikön kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen koulutusohjelmassa

Suomen ensimmäiset tiet ovat todennäköisesti muodostuneet ajan saatossa maaston muotojen ohjaamista kulkureiteistä, joita pitkin ihmiset ovat kulkeneet ensin jalan ja myöhemmin myös ratsain ja erilaisin kulkuneuvoin. Varsinaisten maanteiden, jotka tosin vielä pitkään pysyivät kapeahkoina ratsupolkuina, kehitys alkoi keskiajalla Ruotsin kruunun aloitteesta. Tiestön kehittäminen oli oleellista niin asutuspolitiikan, sotilaiden kuin hallinnonkin tarpeita ajatellen. Tienpitovelvollisuudesta, teiden ja siltojen leveydestä sekä kyliin johtavista yleisistä teistä annettiin määräyksiä vuosien 1347 ja 1442 maanlaeissa. 1600-luvulta alkaen kruunu pyrki edistämään pyöräajoneuvoin kuljettavan tieverkon kehitystä erilaisin määräyksin, jotka koskivat muun muassa tienpinnan kivien poistoa ja kuoppien täyttämistä, kallioiden kiertämistä sekä soiden halki kulkevien teiden pohjustamista ja kapulasiltojen rakentamista. Parannukset palvelivat niin virkamiehiä, armeijaa kuin vuonna 1638 perustettua postilaitostakin. Vuonna 1734 voimaantullut Ruotsin valtakunnanlaki, jota täydensivät tienhoidon osalta kestikievarijärjestys sekä myöhemmin tehdyt lisäohjeet, korvasi aiemmat maanlait. Teiden kuivana pysymiseksi tiet tuli korottaa hiekalla ja soralla ja ne tuli ojittaa molemmin puolin, minkä lisäksi kestikievarijärjestyksessä teiden reuna-alueet määrättiin raivattaviksi. Yksityiskohtaisempia ohjeita teiden rakentamisesta ja kunnostamisesta annettiin teiden rakentamismenetelmien kehittyessä 1800-luvulla, ja tien sijoittamisesta ympäristöönsä vuosina 1913 ja 1917 tie- ja vesirakennusten ylihallituksen puolesta.

Tienpito tapahtui pitkään talonpoikien päivätöinä. Tallollisten tienpito oli osa verotusjärjestelmää, jossa yhteiskunnallinen tehtävä, tässä tapauksessa tierasite, tuli heidän suoritettavakseen myös kustannusten osalta. Vuoden 1883 tieasetuksen myötä tienpitokuluista tulivat vastuullisiksi myös sahat, myllyt, tehtaat ja rautaruukit, olutpanimot ja viinanpolttimot, verotetut torpparit sekä kruununpuistojen osalta myös valtio. Vaikka tien kunnossapidon velvollisuus säilyi talollisilla aina vuoteen 1921, valtio osallistui uusien teiden rakennuskustannuksiin jo 1830-luvulta saakka. Lopullisesti tienpito siirtyi valtiolle vuonna 1918 säädetyn ja vuonna 1921 voimaantulleen lain myötä.

Siinä missä ensimmäiset kulkureitit syntyivät luontaisesti helppokulkuisimmille maastonkohdille, hevosliikenteelle soveltuvien teiden rakentaminen edellytti tarkempaa tiesuunnittelua. Suunniteltu tielinja merkittiin maastoon seipäin ja kartoitettiin. Raivattavan tien leveys määriteltiin

Teiden leveydet eri aikakausina

AIKAKAUSI	TIEN LEVEYS / KYYNÄRÄ	TIEN LEVEYS / METRI
Ruotsin maakuntalaki 1300-luvun alku	• Päätiet 5 kyynärää	• Päätiet n. 3 metriä
Maanlait vuosina 1347 ja 1442	• Maantiet ja käräjätiet 10 kyynärää • Muut tiet 6 kyynärää (Tielinjaa varten raivattu leveys)	• Maantiet ja käräjätiet 5,9 metriä • Muut tiet 3,6 metriä (Tielinjaa varten raivattu leveys)
Ruotsin valtakunnanlaki 1734	• Maantiet 10 kyynärää • Muut tiet 6 kyynärää (Sivuojien välinen leveys. Todellinen raivattu leveys 16–24 kyynärää)	• Maantiet 5,9 metriä • Muut tiet 3,6 metriä (Sivuojien välinen leveys. Todellinen raivattu leveys 9,5–14,5 metriä)
Tieasetus 1883	• Maantiet 8-12 kyynärää • Kylätiet 6 kyynärää (Tien sivuojien välinen leveys)	• Maantiet 4,75–7,1 metriä • Kylätiet 3,6 metriä (Tien sivuojien välinen leveys)
Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen yleisohje 1917	-	• I-lk maantiet 6,0–7,13 metriä • II-lk maantiet 4,75–6,0 metriä • Kylätiet vähintään 3,56 metriä (Tienpinnan leveys)

*** 1 kyynärä = 59,4 cm**

lainsäädännössä. 1600-luvulta lähtien tiesuunnittelua edesauttoivat kartat, kaukoputket sekä kompassit ja 1800-luvulla käyttöön tulivat ensimmäiset vaaitus- ja kartoituskoneet. Suomen itsenäistymisen aikoihin suoritettiin vilkkaimmille tieosuuksille jo kattavampia tutkimuksia, jotka pitivät sisällään kustannusarvion, tien asema- ja yleiskarttojen laadinnan, poikki- ja pituusleikkauksia sekä silta- ja rumpurakenteiden piirustuksia ja lujuuslaskelmia.

Tienrakennuksen ja maamassojen siirron tärkeimmät apuvälineet olivat pitkään lapio, kuokka sekä hevoskärryt. Tienrakennuksessa kiviaineksen irrottamiseen käytettiin aluksi kiilausta, jossa kiviaineksen muotoilu tapahtui kuumentamalla sitä esimerkiksi puita polttamalla, mutta 1830-luvulta alkaen louhintatyössä käytettiin apuna myös kiviporia ja ruutia. Kosteikkoalueilla tiet tuli pohjustaa kivillä, hiekalla ja risuilla ja niiden päälle rakentaa esimerkiksi halotuista puista tai tukeista koostuvia suosiltoja. Kapeiden ojien ylitykseen rakennettiin kivipaasista ja puusta koostuvia siltarumpuja ja suurempien jokien ylitykseen varsinaisia siltoja. Kiviä alettiin käyttää siltojen rakennuksessa puun ohessa viimeistään 1500-luvulla. Ensimmäiset kivisillat valmistuivat 1700-luvulla, ja niitä valmistui runsaasti varsinkin 1800-luvulla. Vanhat kivisillat kuitenkin korvattiin monin paikoin betonisilloilla 1910–20-luvuilla. 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa tienrakennuksessa alettiin hyödyntää niin höyryvoimaa, sähköä kuin polttomoottoreita. 1800-luvun puolivälissä alkanut maansiirtotekniikan kehittyminen oli kuitenkin vielä 1900-luvun alkuvuosina varsin hidasta, ja tästä johtuen maansiirtotyö säilyi mies- ja hevosvoimaisena aina 1940-luvulle saakka.

Tiekarhu 1920-luvulta. Tämän tiekarhun kerrotaan toimineen apuna Pori–Noormarkku-tien kunnostuksessa kesällä 1923–24. Kuva jälj. Kuvaamo Raita, Satakunnan Museo.

Valtatien 8 rakennusvaihe Pori–Merikarvia välillä 1957–1964

Aleksi Suominen, rakennusmestari valtatien 8 työmaalla 1960–1963

Valtatie 8:n liikenne kulki Porin kaupungin keskustan läpi Yrjönkatua pitkin Porinsillan yli Siltapuistonkadulle 1974 saakka. Porin Siltapuistokadun jatkeesta aloitettiin 1950-luvun lopulla uuden valtatie 8 rakentaminen.

Tie- ja vesirakennushallitus (TVH) oli suunnitellut tien linjauksen ja rakennesuunnitelmat, mutta massalaskenta teetettiin Ruotsissa tietokoneella. TVH rakensi, mutta pienempiä urakoita annettiin kaivinkoneurakoitsijoille ja kuorma-autoille massatöissä. Kalliolouhinnat oli annettu urakoina paikallisille louhintaliikkeille.

Tien rakentaminen tehtiin pääasiassa työllisyystyönä. Porissa oli runsaasti rakennemuutoksen seurauksena työttömyyttä. Työt suoritettiin työvoimapoliittisista syistä ns. lapiolinjalla, jolloin työkoneita käytettiin mahdollisimman vähän. Porilaiset naistyöntekijät kuljetettiin työmaalle päivittäin. He suorittivat tiealueen luiskien viimeistelytöitä harava- ja lapiotöinä.

Rakennustyömaata varten perustettiin parakkikyliä Noormarkkuun, Lamppiin, Lankoskelle, Tuorilaan ja Honkajärvelle. Parakkikylissä oli jokaisessa majoitettuina 50–150 työntekijää.

Osa lähiseudun työntekijöistä kuljetettiin työmaalle kuorma-auton lavalle rakennetuissa kovalevykopeissa. Tien rakennekerrokset oli hyvin suunniteltu, mutta maapenkereiden tiivistykset jäivät talvityönä tehtyinä vajaiksi, joten painumia tuli jonkin verran. Myöhemmin painumavauriot on korjattu ja tie on palvellut hyvin sen aikaista liikennettä.

Tie ja maisema

Maunu Häyrynen, Turun yliopiston maisemantutkimuksen professori Porin yliopistokeskuksessa

Tiellä liikkumisen kokeminen on riippunut paitsi kulkijasta ja liikkumisen syistä myös maastosta ja vuodenajoista. Maisema on ohjannut välttämään jyrkänteitä, kosteikkoja ja kivikoita sekä hakeutumaan hyväkulkuiseen kangas- ja harjumaastoon. Talvi on suosinut jäätyneitä soita ja vesialueita. Samoja reittejä ovat voineet kulkea yhtä hyvin ihmiset ja eläimet. Varhainen tieverkko on mukautunut maisemaan eikä maisema tiestöön, kuten nykyään ainakin pääväylien kohdalla. Tiet ovat kulkeneet maastossa huomaamattomasti korkeuskäyriä ja pellonreunoja seuraillen tai asutuksen lomassa puikkelehtien. Leikkaukset, pengerrykset ja rakennelmat ovat olleet harvinaisia joukkoponnistuksia. Tiellä liikkuminen on noudatellut pitkään maiseman rytmiä ja muotoja. Harvanakin tieverkko on suunnannut liikkumista ja saanut välttelemään tarpeetonta maastossa kulkua.

Liikkeen nopeus ei ole suuresti vaikuttanut maisemakokemukseen ennen uutta aikaa. Keskiajalta asti nopeimmin eteni ratsukko, joka hevosia vaihtamalla pystyi kulkemaan hallintokeskuksesta toiseen päivässä tai parissa. Kohtuullinen vauhti salli tieympäristön kolmiulotteisen ja moniaistisen havainnoinnin. Vasta autoliikenne mahdollisti asteittain kokemuksen nopeasta liikkeestä, jossa ajajan huomio keskittyi kapeaan sektoriin kulkusuunnassa samalla kun tienvarsi näyttäytyi matkustajalle ikään kuin ohi kulkevana filminä.

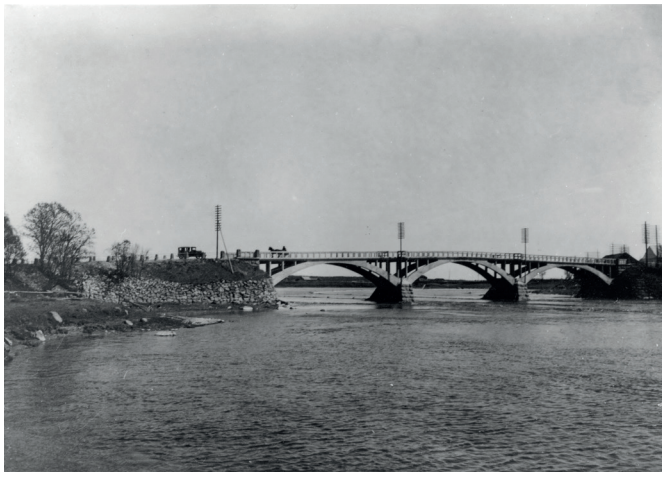
Liikkujan maisema on toisenlainen kuin asujan. Tietä pitkin on tullut uusia tulokkaita, saarnaajia, virkavaltaa ja sotaväkeä. Sitä myöten on lähdetty markkinoille, sotiin, työtä etsimään tai nälkää pakoon. Satakunnassa, kuten muuallakin Suomessa, varhaisin tiestö on syntynyt olemassa olleita asutuksia yhdistämään. Tieltä avautuva maisema jakautuu välittömään tieympäristöön ja laajempaan maisemaan.

Välittömän tieympäristön ihminen aistii kaikilla aisteillaan ja näkee kolmiulotteisena. Siinä erottuvat pienetkin yksityiskohdat. Tieympäristön taustana avautuva kaukomaisema taas muodostaa liikkuessa läpileikkauksen maisemarakenteesta. Siinä näkyvät maiseman suurmuodot, asutuksen ja maanomistuksen rakenne sekä hallitsevat kasvillisuustyypit.

Satakunnan vanhan tieverkon luonne vaihtelee maisematyypin mukaan. Vanhimmat tiet seuraavat asutusreittejä Kokemäenjokilaaksossa, rannikolla sekä Kokemäeltä Köyliön ja Säkylän kautta Varsinais-Suomeen. Nämä tiet kulkevat tasaisessa ja avarassa viljellyssä kulttuurimaisemassa yhdistäen yhä keskenään vanhoja kyläasutuksia, ruukkeja, kartanoita ja kaupunkeja. Rannan siirtyminen näkyy eri aikojen rantaviivoja myötäilevissä tielinjoissa, kasvillisuuden kehitysvaiheissa ja entisissä rantakivikoissa. Kivisyys tuotti aikanaan ylivoimaisia vaikeuksia sekä teiden rakentajille että kulkijoille. Eteläisen Satakunnan kankaremaasto painaa leimansa myös tiemaisemaan. Maakunnan pohjoisosissa vanha tieverkko harvenee asutuksen myötä ja laajat suoalueet aukeavat teiden varsilta. Omanlaisensa tieympäristön muodostaa kauan Pohjanmaan suunnan kulkuyhteytenä toiminut karu Pohjankangas.

Tulkkilan silta

Tulkkilan sillan tarina liittyy sekä sisällissodan että varhaisen betonirakentamisen vaiheisiin. Peräänty vät punaiset polttivat Kokemäenjoen ylittäneen katetun ristikkorakenteisen puusillan hidastaakseen takaa-ajavien valkoisten etenemistä 17. huhtikuuta 1918. Tilalle päätettiin rakentaa silta vanhoille maatuille ja silta-arkuille, mutta uudesta materiaalista, teräsbetonista, josta siihen mennessä oli tehty vasta jokunen maantie- ja rautatiesilta koko maassa. Tulkkilan rakenteellisesti suhteellisen yksinkertaisen jäykkäkantaisen kaksoiskaarisillan suunnitteli eturivin suomalainen rakentajakonsultti Oy Constructor Ab. Tulkkilan siltatyömaalla käytettiin työvoimana kokemäkeläisiä punavankeja.



Kokemäen vuonna 1918 rakennettu teräsbetoninen kaarisilta. Tulkkilan silta on ollut museokohteena vuodesta 1982. Kuva alk. per. kuva Kerttu Pohjala, jälj. Pentti Pere 1995, Satakunnan Museo.

Porin viimeinen kestikievari ja kyytilaitoksen päättyminen

Liisa Nummelin, rakennustutkija Satakunnan Museossa

Niin kauan kun ainoana matkantekovälineenä etenkin talviaikana olivat hevoset, oli liikkuminen hidasta. Teiden varsilla tarvittiin määrävälein yöpymis- ja levähdyspaikkoja niin ihmisille kuin hevosillekin. Vuonna 1735 kruunu velvoitti kaikki yleiset tiet varustettaviksi kestikievarein, joita tuli olla vähintään 21 kilometrin välein. Kyytilaitokseen liittyviä kestikievareita oli myös kaupungeissa. Niiden ylläpidosta luovuttiin vaihtelevasti maan eri osissa autoliikenteen kehittyessä. Ensimmäinen auto Suomeen saatiin vuonna 1900 ja I maailmansodan jälkeen autot alkoivat olla jo yleisiä. 1920-luvulla Satakuntaankin syntyi säännöllinen linja-autoliikenne, jota vähitellen voitiin jatkaa myös talviaikana. Porin ja Noormarkun välillä tämä tapahtui ensimmäisen kerran talvikaudella 1923–24.

Porissa maistraatti kilpailutti kestikievarin pidon ja vuosina 1912–19 se sijaitsi lähellä rautatieasemaa Katariinankadun varrella. Rautatieliikenne Poriin oli alkanut vuonna 1895 ja rautatieasema rakennettiin Läntisen linjakadun (nykyisin Vapaudenkatu) varrelle, Länsipuiston päätteeksi. Todennäköisesti kestikievarin kyytihevosineen oli edullista sijaita lähellä asemaa ja näin mahdollistaa matkan jatkaminen paikkakunnille, jonne rautatie ei ulottunut.

Talonomistaja Kalle Rinne ja vaimonsa Hilma pitivät kestikievaria vuosina 1912–19 osoitteessa Katariinankatu 10. Rinteet olivat ostaneet 1800-luvun puolimaissa rakennetun ja moneen kertaan laajennetun talonsa muutamia vuosia aiemmin. Talossa oli tarjolla sekä kyytihevosia, yösija että ruokailumahdollisuus matkustavaisille.

Rinteiden kestikievari jäi Porin osalta viimeiseksi. Uusi kyytilaki astui voimaan vuoden 1920 alusta ja sen perusteella Turun ja Porin läänin maaherranvirasto ei enää katsonut tarpeelliseksi osoittaa rahoitusta ’täydelliselle kestikievarille’ Porissa. Kysynnän supistumisen vuoksi Pori sai rahoituksen suppeammalle kyytiasemalle, jossa oli ainoastaan yksi asuntohuone ja neljä kyytihevosta, eikä lainkaan ruokailumahdollisuutta. Kyytiasemaa piti ajuri Juho Mäki aina vuoden 1928 loppuun saakka. Porin kaupunki olisi halunnut jatkaa täydenpalvelun kestikievarin pitämistä ja reklamoi maaherran päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen saakka. Valitus ei kuitenkaan tuottanut toivottua tulosta. Kaudelle 1926–28 mitoitusta supistettiin edelleen kahteen hevoseen ja vuoden 1929 alusta maaherra päätti lakkauttaa kyytitoimen Porissa kokonaan ”automobiililiikenteen viime vuosina tapahtuneen vilkastumisen johdosta”. Enää Porin kaupunkikaan ei nähnyt tarvetta puuttua asiaan, joka merkittiin kaupunginvaltuuston tammikuun kokouksessa ainoastaan tiedoksi.

Kalle ja Hilma Rinteen kestikievari 1912–19. Katariinankatu 10, Pori. Kuvan ovat lähettäneet Hilma ja Kalle Rinne postikorttina jouluksi 1923. Kuva Atelier Englund, Satakunnan Museo.

Pomarkun kivisilta – 110 vuotta joen ylitystä

Liisa Nummelin, rakennustutkija Satakunnan Museossa

Joen kahta puolta rakentunutta Pomarkun kirkonkylää on pidetty yhtenä parhaiten säilyneistä Suomessa. 1500-luvun alusta pysyvästi asutun kylän kiintopiste ja symboli on vuonna 1907 rakennettu kolmiaukkoinen kivisilta, jota on edeltänyt varmasti useampikin puusilta. Hevosliikenteen aikakaudella rakennettua siltaa reunustavat alkuperäiset, pyöreästä rautatangosta tehdyt kaiteet. Kevyen liikenteen käyttöön on myöhemmin tehty toinen silta kivisillan itäpuolelle, padon yhteyteen.

Vuosikymmenten kuluessa sekä liikennemäärä että ajoneuvojen paino on kasvanut kiviholvisillalla. Siltaa on myös korjailtu. Maakerroksia on sekä lisätty että poistettu kannelta. Virtapilareissa on myös betonipaikkauksia. Aina viime vuosiin saakka silta on kantanut hyvin kasvaneen kuormansa. Joitakin vuosia sitten törmättiin huolestuttaviin merkkeihin – sillan virtapilarien varassa oleva keskikaari painuu! Keväällä 2016 tilanne alkoi käydä

Pomarkun kivisilta toukokuussa 2011. Kuva Liisa Nummelin, Satakunnan Museo.

Pomarkun sillan ympäristöä 1920-luvulla. Kuva Satakunnan Museo.

huolestuttavaksi. Painuma ja sillan reunakivien väliset raot alkoivat kiinnittää jo satunnaisenkin ohikulkijan huomion. Sillalle määrättiin ensin 2 tonnin painorajoitus ja loppusyksystä 2016 se suljettiin kokonaan liikenteeltä. Silta-asiantuntijat eivät ole löytäneet luotettavia korjausmenetelmiä virtapilarien varassa olevan holvirakenteen korjaamiseksi. Keväällä 2017 ollaan poikkeuksellisessa tilanteessa: 110-vuotias kansanrakentamisen taidonnäyte on päätetty purkaa kivi kiveltä samalla rakenne tarkasti dokumentoiden. Sen jälkeen numeroidut kivet varastoidaan. Tarkoituksena on rakentaa silta uudelleen tarkalleen entisen näköisenä, mutta betonilla vahvistettuna.

Haistilan lauttapaikka Ulvilassa

Leena Koivisto, arkeologi Satakunnan Museossa

Ensimmäinen maininta lautan rakentamisesta Ulvilan Haistilaan Kokemäenjoen ylityspaikalle on vuodelta 1641. Kuitenkin jo keskiaikainen Huovintie on ylittänyt joen Haistilassa ja ilmeisesti joen ylityspaikka on vakiintunut sinne viimeistään 1500-luvulla, ehkä jo myöhäiskeskiajalla. Joen yli kulkeva lautta oli puinen ja se oli aika ajoin uusittava. Lautturilla oli käytettävissään myös vene. Lautan ylläpito kuului aluksi Ulvilan pitäjälle, myöhemmin Haistilan rusthollille. Omapitäjäläiset saivat ylittää joen ilmaiseksi, mutta ulkopaikkakuntalaisilta perittiin lauttausmaksu. Haistilan lauttapaikka oli ainut joen ylityspaikka alajuoksulla ennen Kokemäkeä pitkän ajan, sillä Poriin tuli säännöllinen lauttaus vasta 1808–09 käydyn Suomen sodan jälkeen. Lautta toimi Haistilassa aina Friitalaan 1953 valmistuneen sillan käyttöönottamiseen saakka.

Haistilan lauttapaikalla Kokemäenjoen kummallakin rannalla on edelleen nähtävissä viimeiseen lauttaan ja pitkään jatkuneeseen lauttaukseen liittyviä rakenteita, mm. kivipaaseja ja rakennusten perustuksia. Lauttauksen päättymisen jälkeenkin lauttaranta on tavallaan säilynyt yleisessä käytössä, sillä joen molemmille puolille on muodostunut epävirallinen, erityisesti onkimiesten suosima pieni virkistysalue. Joen Haistilan eli eteläpuoleinen lauttaranta on nykyisin Ulvilan kaupungin omistuksessa ja rannassa säilytetään myös veneitä. Paikka onkin harvoja kohtia, joissa tavallisella kulkijalla on esteetön pääsy aivan Kokemäenjoen rantaan, vesirajaan ja jopa veteen asti.

Haistilan lauttapaikka on Museoviraston ylläpitämäs-

Haistilan lauttapaikka toimi satojen vuosien ajan Kokemäenjoen ylityspaikkana. Kuva Signe Brander, jälj. Sven Raita, Satakunnan Museo.

sä muinaisjäännösrekisterissä arvotettu kulttuuriperintökohteeksi. Tämä tarkoittaa, että lauttapaikka ei tällä hetkellä ole muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäännös, mutta alueella saattaa kuitenkin olla säilyneenä historiallisia rakenteita. Historiallisen ajan muinaisjäännöksiin on yleisesti ryhdytty kiinnittämään huomiota Suomessa vasta viimeisinä vuosikymmeninä. Museoviraston vuonna 2009 julkaisemassa oppaassa mm. vanhat käytöstä pois jääneet satamat ja lastauspaikat on määritelty muinaisjäännöksiksi, ”mikäli rakenteita tai muita merkkejä paikan käytöstä on säilynyt”. Hylätty ja käytöstä pois jäänyt lauttapaikka voidaan rinnastaa lastauspaikkaan, joten Haistilan lauttarantaa voitaneen perustellusti käsitellä myös muinaisjäännöksenä.

Lauttapaikan historia ja alkuperäinen käyttö oli jo monilta unohtunut ja ranta pahasti umpeen kasvanut, kun Ulvilassa vuonna 2014 käynnistettiin Green Care -menetelmää käyttävä työllistämishanke. Green Care on viherympäristöihin liittyvää toimintaa, jolla edistetään ihmisten hyvinvointia ja elämänlaatua. Hankkeen päätavoitteena on sosiaalisen työllistämisen edistäminen luontoon tukeutuvia Green Care -menetelmiä ja resursseja hyödyntäen. Haistilan lauttapaikalla on tehty käytännön hoitotöitä vuosina 2014 ja 2016. Lauttapaikalla on raivattu esiin rakennusten perustuksia ja avattu rantamaisemaa. Myös vanhat, rantaan johtaneiden aidanteiden kaatuneet kivipaadet on nostettu pystyyn ja kaiteet on uusittu. Tavoitteena on jatkaa hoitoa kaupungin omana Green Care -toimintana hankkeen päättymisen jälkeen.

Haistilan lauttapaikka kesällä 2017. Kuva Johanna Roslund.

Taidetie Pori–Kankaanpää

Maija Anttila, tekniikan tohtori, arkkitehti SAFA, toiminut Kankaanpään kaupunginarkkitehtina 1987–2012, eläkkeellä
Liisa Juhantalo, kuvataidealan koulutusjohtaja SAMK Kuvataide Kankaanpään taidekoulu, eläkkeellä vuodesta 2008 ja Pori-Kankaanpää-taidetieprojektin ideoija ja puheenjohtaja

Taidetie Pori–Kankaanpää -hanke on suomalaisen tietaiteen edelläkävijöitä. Hanke toteutettiin vuosina 1996–99 ja siinä etsittiin taiteen avulla mahdollisuuksia parantaa modernia tieympäristöä. Tavoitteena oli kehittää valtateiden 8 ja 23 Pori–Kankaanpää välistä 55 kilometrin osuutta esteettisesti korkeatasoisemmaksi taideteosten, paikallisten kulttuurikohteiden ja maisemoinnin avulla.

EU-rahoitteinen Taidetiehanke oli Porin taidemuseon ja Kankaanpään taidekoulun yhteishanke vetäjänä kuvataidealan koulutusjohtaja Liisa Juhantalo ja sihteerinä arkkitehti Mikko Nurminen. Yhteistyötahoina olivat kaikki tien varren silloiset kunnat, Pori, Noormarkku, Pomarkku, ja Kankaanpää sekä Satakuntaliitto ja Turun tiepiiri. Taidetoteutuksia sponsoroivat Pori Works Oy, Vatajankosken Sähkö Oy, Kankaanpään Puhelin Oy, Artturi Anttila Oy ja Söörmarkun kone ja romu Oy. Taideteoksia toteutettiin hankkeessa kahdeksan, esimerkkeinä Reijo Paavilaisen ja Pertti Mäkisen Kehrä ja Villu Jaanisoon Päällekkäin. Vuonna 2000 tien varteen Niinisaloon sijoitettiin vielä Antti Pedrozon Valkoinen torso ja vuonna 2001 valmistui Kaia Tammisen teos Odotus. Hankkeeseen liittynyt Artturi Anttila Oy:n Taidebussi liikennöi välillä Pori–Kankaanpää vuosina 1998–2004. Linja-autossa oli matkustajia varten taidekirjallisuutta ja jaossa esitteitä. Bussin maalauksen suunnitteli Sanna Eloranta, taideopiskelijoille järjestetyn kilpailun voittaja.

Taidetie sai 11. teoksensa vuonna 2007, kun Kankaanpään liittymään toteutettiin Roope Siiroisen Valometsä-ympäristötaideteos. Teos saatiin aikaan tiehallinnon ja kaupungin yhteistyöllä. Valometsä muodostaa näyttävän sisääntulon taidekaupunki Kankaanpäähän ja edelleen sen keskustaa elävöittävälle Taidekehälle.

Maataide ja ympäristötaide ovat johtaneet perinteistä kuvanveistoa laajempaan käsitykseen siitä, miten taideteos suhteutetaan maisemaan. Tulevaisuudessa olisikin

Roope Siiroisen ympäristötaideteos Valometsä Kankaanpään liittymässä viittaa kaupungin vaakunapuuhun, mäntyyn. Kuva Ilmari Mattila.

keskeistä tarkastella kokonaisvaltaisesti tien näkymäalueita ja laatia siltä pohjalta maiseman, bussipysäkkien, virkistysalueiden, uusien taideteosten ja ympäristöteosten sijoittamissuunnitelmaa. Taidetien jatkosuunnittelu ja toteutukset edellyttävät monien ammattilaisten, taiteilijoiden ja maisema-arkkitehtien työpanosta, uusia vetäjiä ja rahoituskanavia.

Tämä kirjanen sata vuotta vanhoista satakuntalaisista teistä voi olla mainio sillanrakentaja, kun yhdistetään kirjan tekijät ja muut tiekulttuurista kiinnostuneet tahot. Taidetietoimikuntakin pohti aikanaan tien kulttuurihistoriallisten kohteiden esiin nostamista, tien historiallisten paikkojen tunnetuksi tekemistä (mm. Rosvokivi) ja vanhojen tielinjausten merkitsemistä. Tällaiset hankkeet toisivat tiehistorian konkreettisesti havaittavaksi. Tiellä voisi lisäksi olla erilaisia tapahtumia, joissa oppaat valaisevat tien historiaa, hauska taidebussi voitaisiin elvyttää, voitaisiin lainata polkupyöriä, rakentaa viihtyisiä bussipysäkkejä, järjestää siltatanssit…

Taidetien kehittämisvuosina nousi Järvi-Suomen tietoimikunnan kanssa käydyissä keskusteluissa esille halu toteuttaa taidetiehanke poikki Suomen aina Ilomantsiin saakka, mutta kuntien resurssipula nousi esteeksi yhteistyölle. Hankkeen päätösseminaari järjestettiin vuonna 2001. Taidetien jalostamisessa ja jatkamisessa halki Suomen olisi myös matkailullista potentiaalia.

Esitteet netissä

Taidetie > kankaanpaa.netpaper.fi/1084
Taidekehä > indd.adobe.com/view/78bbc1af-6927-474a-9d73-42fa48b2fdb8

Reijo Paavilaisen ja Pertti Mäkisen Kehrä on taidetien monumentaalisin yksittäinen teos. (Yli viisimetrinen, umpiteräksinen teos ohjaa liikenteen Valtatieltä 8 Järvisuomentielle.) Kuva Maija Anttila.

Villu Jaanisoon teos Päällekkäin Kankaanpään Veneskoskella käyttää modernin veistotaiteen muotokieltä lempeän humoristisesti (ja kertoo kaikessa yksinkertaisuudessaan paljon). Kuva Maija Anttila.

2

Kaupankäyntiä kesät talvet

Ville Turunen, Satakuntaliiton liikennesuunnittelija

Teillä on matkustettu kävellen, ratsuilla tai vaunuilla, mieluiten isompina seurueina. Matkustajat ovat siirtyneet majapaikasta toiseen ja yöpyen mahdollisuuksiensa mukaan joko kestikievareissa, kauppatutuissa tai sukulaisissa, luostareissa tai yön tullen vain leiriytyneet jollekin sopivalle paikalle.

Esiteollisella ajalla on oltu yllättävän vilkkaasti liikkeellä. On hoidettu liikeasioita, on oltu kisällin- tai pyhiinvaelluksella tai vaikka matkalla opiskelemaan ulkomaille yliopistoon. Mutta matkanteko on ollut hidasta, ja esimerkiksi pyhiinvaelluksiin meni helposti vuosiakin. Matka on ollut myös seikkailu vaaroineen. Pitkälle matkalle lähtijä teki usein testamentin ja matkalle lähtenyt julistettiin kuolleeksi, jos hänestä ei kuulunut mitään johonkin ennalta sovittuun päivään mennessä.

Tavaraa on vaikeaa kuljettaa merkittäviä määriä ilman mitään apuneuvoja. Ennen teitä on veneillä ja kelkoilla kuljetettu painoonsa nähden arvokkaita tavaroita pitkiäkin matkoja. Esimerkiksi esihistoriallisen ajan suolan tai metallien kauppareitit ovat viimeaikaisissa tutkimuksissa paljastuneet varsin pitkiksi. Suomessa on kaukaisilta erämailta hankittu joko vaihtokaupalla lappalaisten kanssa tai itse pyytämällä turkiksia, joita vastaan on hankittu metalleja, koruja, muita arvoesineitä ja ennen kaikkea suolaa. Kokemäenjokilaakso on ollut yksi tämän kaupan keskus. Kaukokauppiaille, ensin gotlantilaisille ja friiseille, myöhemmin hansakauppiaille, Kokemäenjoen varren kauppapaikat ovat olleet tärkeitä tukikohtia. Kaupankäynti itse jokilaaksossa loppui Rauman ja Ulvilan kaupunkien perustamiseen, jonka myötä kiellettiin ns. maakauppa ja kulku ulkomaisilta kauppiailta sisämaahan. Tosin muutos ei liene ollut niin iso kuin ensi näkemältä näyttää, sillä luultavasti näiden uusien kaupunkien porvareista iso osa oli Suomeen jo jollain tavalla asettuneita kauppiaita eli kauppakestejä. Keskiajalla merillä liikkuivat hansakogit, laivat, jotka pystyivät kuljettamaan moninkertaisia tavaramääriä aikaisempiin kannettomiin aluksiin verrattuna. Suuremmat alukset mahdollistivat painoonsa nähden vähäarvoisempienkin tuotteiden kuljettamisen voitolla.

Viimeistään keskiajalta alkaen hevoskärryt ovat olleet Suomessa tärkein tapa kuljettaa tavaraa aina rautateiden tuloon asti. Luultavasti juuri tavarakuljetusten tarpeet ovat olleet tärkein syy teiden parantamiseen. Kuljetuskustannusten alentuminen teki mahdolliseksi myös vähempiarvoisen tavaran, varsinkin elintarvikkeiden kuljettamisen. Tämä puolestaan oli edellytys isompien kaupunkien synnylle. Kaupankäynnin monipuolistuminen johti talouden kasvuun, vaurastumiseen ja hyvinvointiin. Tosin Suomessa kaupungit ovat olleet hyvin pieniä Turkua ja myöhemmin Helsinkiä lukuun ottamatta, joten kuljetettavia tavaroita ovat olleet ensi sijassa vienti- ja tuontituotteet. Vasta 1800-luvulla mukaan tulivat suuressa määrin myös elintarvikkeet, puuhalot ja vastaavat, joita vietiin runsaasti myös Tukholmaan ja Pietariin. Uudelle ajalle tultaessa Suomen tärkeimmäksi vientituotteeksi nousi kalan sijaan terva, teollisen vallankumouksen myötä sahatavara.

Kyrönkankaan tie – vanha valtaväylä

Anne Savola, ympäristöasiantuntija Satakuntaliitossa

Satakunnassa Kyrönkankaantienä, Pirkanmaalla Hämeenkankaantienä ja Pohjanmaalla Pohjankankaantienä tunnettu tie on yksi Suomen keskiaikaisista pääteistä ja ainoa kesäaikaan kuljettavissa ollut reitti Satakunnasta ja Hämeestä Pohjanmaalle. Tie olikin aikoinaan yksi valtakunnan pääteistä. Satakunnassa reitti kulkee pääosin helppokulkuisia harjuselänteitä mukaillen Hämeenkankaan ja Pohjankankaan maisemissa.

Aluksi tietä pitkin kuljettiin eränkäynnin merkeissä, myöhemmin monessa muussa käyttötarkoituksessa hevosten ja pyörättömien vetolaitteiden eli purilaiden kanssa. Tietä käytettiin myös nuijasodan, isovihan ja Suomen sodan aikaisena sotatienä. Tien varrelle perustettiin 30-vuotisen sodan aikana Kyrön skanssina tunnettu pieni linnake 1600-luvun alussa. Aktiivipalvelun jälkeen paikalla toimi Karvian Kantti-niminen kestikievari.

Kyrönkankaan suvitie mainitaan asiakirjoissa ensimmäisen kerran vuonna 1459 ja raivattuna Hämeenkankaantienä vuonna 1556. Tie toimi postitienä Turusta pohjoiseen vuosina 1645–1675. Matkan varrella oli hevosille juomapaikkoja, mutta taloja oli vain harvassa. Kestikievarit tarjosivat majapaikan muun muassa Karvian Kantissa ja Kauhajoen Nummijärvellä.

Porin ja Vaasan välistä maantietä parannettiin 1700- ja 1800-luvun vaihteessa, minkä jälkeen Kyrönkankaantie alkoi jäädä paikallistieksi. Myös Hämeen ja Pohjanmaan tieyhteydet lisääntyivät ja siirtyivät lähemmäksi asutusta, jolloin Hämeen- ja Pohjankankaan asumattomilla seuduilla kulkeva tieosuus jäi sivuun. Seuraavat suuria asutuskeskuksia yhdistävät maantiet tulivat ajankohtaiseksi 1900-luvun puolivälissä. Maasto- ja pinnanmuodostus, kuten harjumaasto, eivät enää 1960-luvulla olleet määrääviä tekijöitä tienrakennuksessa. Uusi Tampere–Vaasa -tie sai uuden suoraviivaisen linjauksen, jolloin vanhemmat tiet jäivät paikallisliikenteen käyttöön.

Kyrönkankaantie on säilyttänyt historiallisen linjauksensa ja vanhan maantien luonteen nykypäivään saakka. Vanhalla Hämeentiellä kuljetaan edelleen ja vilkkaimmassa käytössä on Vatula–Kuninkaanlähde–Viidentienristeys -osuus. Kyrönkankaantie toimii nykyisin myös pääreittinä Kauhanevan–Pohjankankaan kansallispuistoon. Kauhanevan kohdalla tien rakenteissa on säilynyt eri rakennusvaiheisiin liittyviä puurakenteita, pitkospuita ja mahdollisesti myös rumpu- ja siltarakenteita, jotka näkyvät vuoden 1750-tiekartassa. Kyrönkankaantietä hoidetaan Kauhanevan–Pohjankankaan kansallispuiston arvokkaana kulttuuriperintökohteena.

Kuuluisimpia kulkijoita tiellä olivat kuninkaat. Kustaa II Aadolf matkusti Kyrönkankaan talvitiellä vuonna 1626 palatessaan Narvasta Ruotsiin ja Aadolf Fredrick kesätiellä vuonna 1752 ollessaan eerikinretkellä Suomessa. Aadolf Fredrik pysähtyi levähtämään lähteelle, joka siitä pitäen on tunnettu Kuninkaanlähteenä. Kuninkaanlähde sijaitsee Hämeenkankaan ja Pohjankankaan taitoskohdassa Kankaanpään kaupungissa. Nykyisin Kuninkaanlähde ympäristöineen on tärkeä vapaa-ajan viettopaikka.

Kyrönkankaantie Karviassa 2012. Kyrönkankaantie on säilyttänyt hyvin historiallisen linjauksensa nykypäivään saakka. Kuva Pentti Pere, Satakunnan Museo.

Kauhanevan-Pohjankankaan kansallispuistossa Kyrönkankaantien varrelta avautuvat samankaltaiset suo- ja metsämaisemat kuin satoja vuosia sitten. Kuva Anne Savola, 2016.

Pohjanlahden rantatie Raumalla

Laura Puolamäki, työskentelee projektipäällikkönä Rauman kaupungilla Living with Cultural Heritage -nimisessä hankkeessa

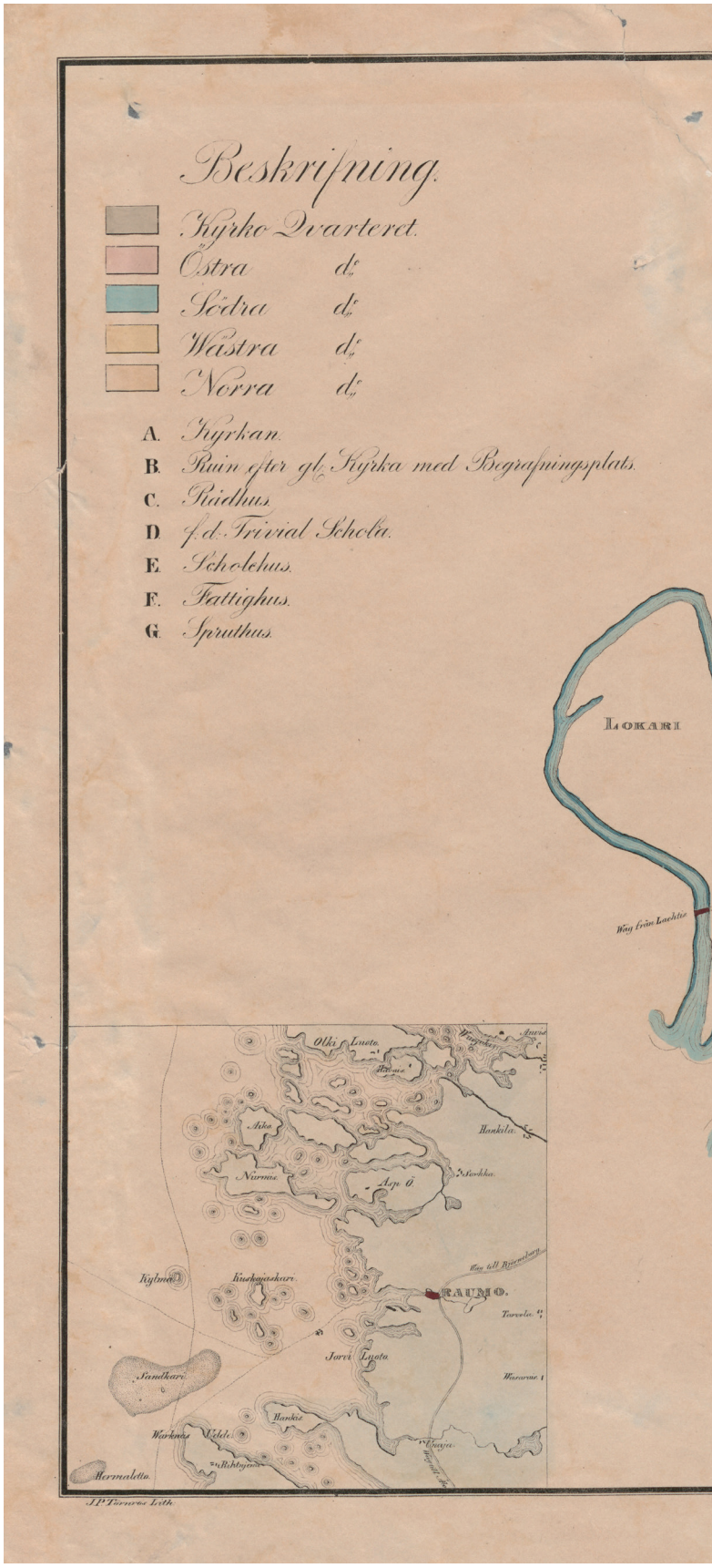
Pohjanlahden Rantatieksi kutsuttu matkailutie kulkee aivan Vanhan Rauman maailmanperintökohteen sivuitse sen itäpuolelta.

Rauman kaupungiksi muodostunutta asutusta edelsi kyläasuminen Rauman ympäristön kylissä, Nummella, Lajolla ja Äyhöllä. Vanha tielinjaus kulkee juuri näiden kylien kautta. Maankohoamisen seurauksena vähitellen kuivunut niemi Raumanjoen eteläpuolella houkutti kyläläisiä siirtymään lähemmäs merenrantaa ja siellä avautuvia merireittejä vanhojen väylien madaltuessa. Uusi asutus vakiintui keskiajalla siten, että Raumalle myönnettiin kaupunkioikeudet vuonna 1442.

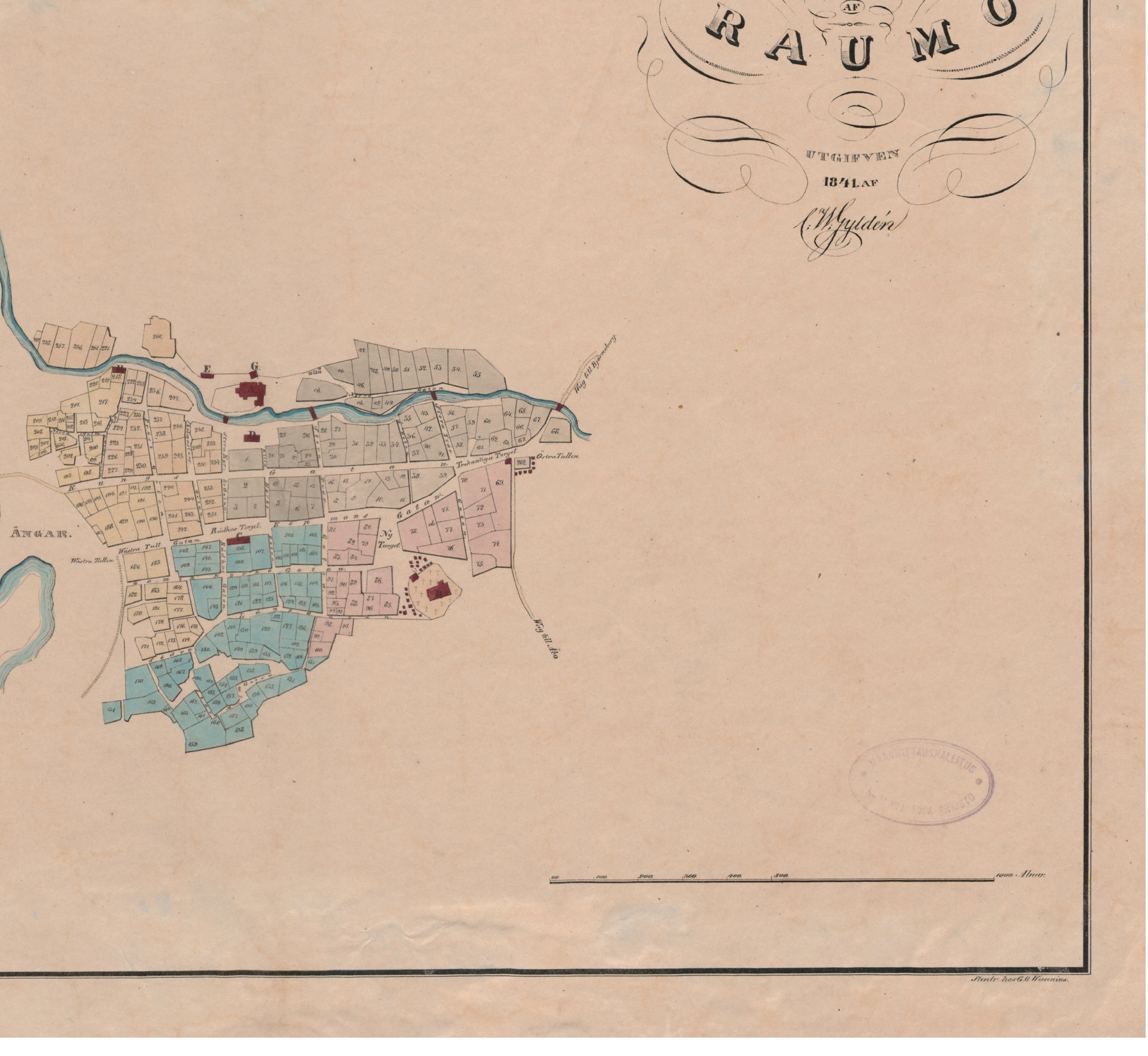
Turun ja Korsholman linnat yhdistänyt maantie johdatti kulkijat kaupunkiin tulliportin kautta. Nykyäänkin Tullina tunnetussa talossa sijaitsi Porin tulli, jonka kautta kaupunkiin myytäväksi tuotava tavara oli kuljetettava. Tullin ohi kulkeva Kuninkaankatu jatkuu Vanhan Rauman toiselle laidalle, Kanalin rantaan saakka. Menneinä aikoina kanalin kohdalla aukesi merenlahti, joka madaltuessaan jätti jälkeensä vain Raumanjoen jatkeena virtaavan kanavan.

Kuninkaankatu jatkui kanalin ylittävän sillan jälkeen Lahden kartanolle ja Haapasaareen johtavana maantienä. Rauma sijaitseekin tavallaan kahden vanhan maantien risteyksessä. Vaikka Rauma tunnetaan merenkulkijoiden kaupunkina, oli kulkukelpoinen maantie välttämätön kaupankäynnille.

Rauman porvareiden velvollisuutena oli pitää maantie kunnossa Porin tullissa sijaitsevalta tulliportilta 3 virstaa eli noin 3,3 km sekä Porin että Turun suuntaan.



C.W. Gyldenin laatima asemakartta vuodelta 1841 kertoo länsitullilta alkavana maantien johtavan Lahden kartanoon. Itätullilta maantie jatkui nykyistä Tullivahetta pitkin Turkua kohti. Poria kohti lähdettiin Orellin sillan kautta. Lähde: Kansallisarkisto, kaupunkikartat, Rauma Ira*3.


PLAN
AF
RAUMO
UTGIFVEN
1841 AF
ÄNGAR.
Trekantiga Torget
Östra Tullen
Wästra Tullen
Rådhus Torget
Ny Torget
Wäg till Åbo

Johannes Tillbergin laatima vuoden 1808 isojakokartta kuvaa Rauman kaupunkiin johtavat maantiet. Itätulliksi kutsutun Porin tullinläheisyydessä on Raumanjoen yli johtava silta. Torikadun, nykyisen Kauppakadun päässä on länsitulli kaupunkia reunustavien niittyjen laidalla. Lähde: Kansallisarkisto, kaupunkikartat, Rauma Ira*2.

Charta
Öfver
RAUMO STAD
I
BJÖRNEBORGS LÄN och Nedre Satakunda
Härad; Efter en af framlidne Landtmätaren Daniel Gadolin
År 1756. deröfver författad Charta, afri-
tad År 1802. af
Joh. Tillberg.
dens Kukonkari.
Ängar
Lajo
Åkrar.
Bränneri
Östra Tullen.
Gatan.
Torget.
Lill Torget.
Kyyroko Gatan.
Bak-Gatan
Stadens Åkrar och andre Ägor Kartmät.
ALNE MÄTT.

Talvitiet

Johanna Roslund, HuK, neljännen vuoden opiskelija Turun yliopiston
Porin yksikön kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen koulutusohjelmassa

Talvitiet muodostivat hevosliikenteen aikakaudella merkittävän talvikauden liikenneverkoston pitkän matkan liikenteessä sekä raskaiden kuormien kuljetuksessa. Maan jäätyessä ja lumipeitteen saapuessa liikkuminen kesäajalla käytettyjen varsinaisten tieyhteyksien ulkopuolella oli mahdollista. Talvitiet kulkivat rannikon merenlahtien ja sisämaan järvenselkien ylitse sekä peltojen ja soiden poikki. Talvitiet paitsi lyhensivät kuljettavan matkan pituutta, ne myös tekivät matkan taittamisesta nopeampaa ja mukavampaa. Lumikeleillä hevosvetoisiin ajoneuvoihin ei tarvittu pyöriä, joten tien rakentaminen ja huolto eivät olleet suuria rasitteita metsätaipaleiden raivauksia lukuun ottamatta.

Talviteiden haasteena olivat niiden suhteellisen lyhyt vuotuinen käytettävyys sääolosuhteiden mukaan sekä voimakkaat lumipyryt ja muuttuvat sääolot ja lämpötilat talvikuukausien aikana. Talviteiden liikenteen aloitus riippui luonnollisesti lumipeitteen saapumisesta sekä maan jäätymisestä. Sankka lumisade puolestaan saattoi peittää talvitien lumikinosten alle ja hankaloittaa oikean suunnan löytämistä. Matkan keskeytyessä joko kaluston rikkoutumisen tai sääolosuhteiden vuoksi muodostui haasteeksi kylmyydeltä suojautuminen. Talviset kulkureitit pysyivät sitä paremmassa kunnossa mitä vilkkaampaa liikenne niillä oli. Lumen saavuttua ensimmäiset talvista reittiä matkanneet joutuivat taittamaan taivaltaan lumihankien keskellä ja avaamaan kulku-uraa muille matkalaisille. Lumen peittämässä maastossa matkanteko hevosella ja reellä oli varsin hankalaa, mutta muutaman matkaseurueen avaamaa uraa kuljettua se oli varsin tyydyttävä kulkea.

Talvitien sijainti maastossa saattoi vaihdella vuosittain jää- ja lumiolosuhteiden mukaisesti. Talvitien kulku merkittiin maastoon sekä järvien jäillä railoja ja avantoja väistäen esimerkiksi havunoksilla ja havupuuseipäillä tai puunrunkoihin veistetyillä merkeillä, pilkoilla. Satakunnassa vakiintuneita talviteitä on viitoitettu jo 1600-luvulla. Varsinaiset säädökset yleisten talviteiden viitoituksesta annettiin vuonna 1734. Samana vuonna määrättiin myös kestikievarien yleisissä järjestyssäännöissä yleisten teiden lumikinosten poistamisesta sellaisten muodostuttua lumisateiden seurauksena. Teiden aukipito kuului aluksi tieosuuksien mukaisesti tienpitovelvollisille, mutta sittemmin 1700-luvun lopulta alkaen saatettiin perustaa myös kyseistä tehtävää varten erillisiä aurauskuntia.

Matkustajaliikenteessä olleiden talviteiden varrelle kehittyi myös talvikestikievareita. Varsinaisten talviteiden lisäksi oli käytössä suuri joukko pääasiassa talonpoikien käyttämiä paikallisia talvireittejä. Talvitiet säilyttivät asemansa merkittävimpinä ja käytännöllisimpinä maaliikenteen kulkureitteinä aina 1800-luvulle ja paikoin pidempäänkin, kunnes maanteiden parantunut kunto sekä vaunu- ja kärryliikenteen yleistyminen helpottivat matkantekoa myös kesäkuukausien aikana.

Satakunnan historialliseen tieverkostoon liittyviä talviteitä olivat muun muassa Köyliönjärven ja Pyhäjärven jäätiet, Kokemäenjoen ylityspaikat joen jäätyessä sekä Kyrönkankaan talvitie. Kyrönkankaan talvitie johti järvenselkiä ja vesistöjä pitkin ja metsien halki Hämeenkyrön Järvenkylästä Parkanoon ja edelleen Kurikkaan. Talvitie oli käytössä viimeistään 1500-luvulla, ja tämä sittemmin myös talvikestikievarein varustettu talvitie pysyi vilkkaasti liikennöitynä ainakin 1800-luvun alkupuolelle saakka.

Vesistöjen jäädyttyä talvitiet nopeuttivat ja lyhensivät kuljettavia matkoja hevosliikenteen siirryttyä normaalien tieyhteyksien ulkopuolelle. Tässä vuonna 1961 otetussa kuvassa heiniä kuljetetaan hevosvetoisesti jäätä pitkin Porin kaupungin edustalla sijaitsevilta luodoilta. Kuva Satakunnan Museo.

Talviteitä Kalmbergin kartaston karttalehdellä vuodelta 1855. Kalmbergin kartassa Pohjanlahden rannikolla Ahlaisten (Hwittisbofjärd) ympäristössä kulkeneet merenlahtia, peltoja ja kosteikkoalueita ylittäneet talvitiet on merkitty katkoviivalla, jota on kuvaan korostettu oransilla värillä. Kuva Kansalliskirjaston julkaisuarkisto Doria.

Yleiskarttaan on digitoitu talvitie katkoviivalla ja korostettu oransilla värillä. Kuva Maanmittauslaitoksen avoimen tietoaineiston CC 4.0-lisenssi: sisältää Maanmittauslaitoksen taustakartan 07/2014 aineistoa.

3

Nopeasti ja kilpailukykyisesti perille

Ville Turunen, Satakuntaliiton liikennesuunnittelija

Tiet syntyivät alkuun olemassa olevien liikennetarpeiden tyydyttämiseen, mutta tie luo myös uusia mahdollisuuksia kaupalle, teollisuudelle ja asutukselle. Tien varresta ja varsinkin sen solmukohdista, esimerkiksi satamista, on ollut paljon helpompi pitää yhteyttä muihin paikkoihin. Asutus ja yhdyskunnat sekä liikenneyhteydet tukevat toinen toistensa kehittymistä. Ja missä on asutuksen painopiste, sinne on aina vuorollaan tehty uudet ja paremmat tiet. Siksi ei ole oikeastaan yllättävää, että maamme nykyinenkin päätieverkko seuraa Etelä- Suomessa pääpiirteissään jo keskiajalla syntyneitä yhteyksiä.

Esiteollisella ajalla tiedonkulku perustui maanteihin ja vesiväyliin. Yhteydenpitomuotona oli yleensä kirjeiden lähettäminen, joiden kuljettamista varten perustettiin myöhemmin postilaitos. Keskiajalla kirjeitä kuljettivat kuriirit tai matkustavaiset. Vasta lennätin ja puhelin irrottivat tietoliikenteen selkeästi omaksi liikenteen lajikseen. Esimerkiksi Pohjanlahden rantaa pitkin menevä rantatie perustettiin postin kuljettamista varten. Rannikon kaupungeissa tärkein liikennesuunta oli kuitenkin sisämaahan päin, sillä ne välittivät takamaittensa ja Itämeren suurempien kaupunkien välistä kauppaa. Suurimman osan vuodesta rannikkoa myöten pystyttiin myös kulkemaan veneillä ja laivoilla. Rantatielle ei siis ollut ennen postilaitosta erityistä tarvetta.

Yhteiskunnan isot rakennemuutokset ovat tapahtuneet yhtä aikaa liikennejärjestelmän muutosten kanssa. Rautateiden tuoma muutos on aikanaan ollut raju. Yksi esimerkki rautateiden voimasta ovat asemakylät, jotka rautatien tulon myötä ovat monessa pitäjässä korvanneet varsinaisen kirkonkylän kunnan tosiasiallisena keskuksena. Esiteollisena aikana vesikuljetuksilla on ollut sama rooli kuin rautateillä. Antiikin aikaan Rooman lähes miljoonapäinen väestö ruokittiin laivoilla tuodulla Egyptin viljalla ja Kiinassa Pekingin ruokahuolto perustui kuuluisaan Keisarin kanavaan. Vesitse pystyi kuljettamaan tavaraa yhtä edullisesti kuin rautateillä, usein edullisemminkin, mutta rautatiet toivat mukanaan aivan uudenlaisen nopeuden. Pitkälti rautatiet ovat muokanneet modernin kansallisvaltion sellaiseksi kuin me sen nyt tunnemme.

Ihmisten elämänpiiriä määrittävät pitkälti ajalliset etäisyydet. Ihmiset liikkuvat päivittäin keskimäärin tunnin ja tämä aika sisältää työ- ja asiointimatkat. Toisena tärkeänä rajana on se, kuinka pitkälle päivässä ehtii matkustaa. Esimerkiksi Keski-Euroopassa kaupungit sijaitsevat keskimäärin 20–30 km etäisyydellä toisistaan, mikä on kävellen liikkuvan päivämatka. Suunnilleen samalla etäisyydellään ovat toisistaan myös suomalaiset kirkonkylät. Maakuntien keskuskaupungeissa ovat perinteisesti sijainneet koulut, hallinto ja erikoiskauppa. Keskuskaupunkiin on aikoinaan täytynyt päästä kohtalaisella vaivalla käymään vaikkapa vuosittain, mutta ei viikoittain.

Nykyinen liikkumisen nopeus on laajentanut rajusti elämänpiiriämme maantieteellisesti. Satakunnassa koko maakunta alkaa olla yhtenäinen työssäkäyntialue. Samalla hinnalla ja samassa ajassa kuin 1950-luvulla junalla pääsi Helsinkiin, pääsee nyt Berliiniin tai Lontooseen. Toisaalta tämä liikkumisen helppous on huomattavasti eriarvoistanut paikkoja, sillä nopeat yhteydet voivat yhdistää vain muutamia keskeisimpiä paikkakuntia toisiinsa. Elinpiirimme yltävät nykyään satojen kilometrien päähän, mutta toisaalta ne eivät yllä kovin montaa kymmentä metriä sivuun valtateiltä.

Vanha Pori-Noormarkku-tie. Kuva Johanna Roslund.

Hevoskärryt eri käyttöihin

Johanna Roslund, HuK, neljännen vuoden opiskelija Turun yliopiston
Porin yksikön kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen koulutusohjelmassa

Hevonen on toiminut ihmisen apuna niin sodan kuin rauhan aikanakin vuosisatojen ajan. Suomessa vanhimmat kuolainlöydöt ovat ajalta n. 300/400–500/600 jKr. Esihistoriallisen ajan viimeisiltä vuosisadoilta peräisin olevat valjaidenosa-, ruoska- ja kuolainlöydöt puolestaan antavat viitteitä hevosen vakiintuneesta asemasta osana ihmisten elämää sekä niiden käytöstä ratsuina, kuormaeläiminä sekä rekien – ja mahdollisesti myös rattaiden – vetojuhtina. Rattaita on käytetty paikallisissa kuljetuksissa mahdollisesti jo varhaiskeskiajalla, mutta hevosten pienestä koosta, valjaiden epämukavuudesta ja raudoittamattomien pyöräajoneuvojen ja varsinaisten kärryteiden puutteesta johtuen pidemmillä matkoilla liikuttiin edelleen ratsain, tavaraa kuljetettiin purilailla tai talvikuukausina reellä tai pulkalla. Purilaat, joita voitaneen pitää eräänlaisena kärryjen ja reen välimuotona, ovat vanhin hevosvetoinen kesäajan menopeli. Purilaat rakentuivat kahdesta, takapäästään ylöspäin kaarevasta aisasta, jotka laahasivat maata pitkin, sekä niitä yhdistävästä välipuusta. Purilailla kuljetettava kuorma kiinnitettiin lautoihin aisojen väliin. Talvikausina käytössä olleet reet alueellisine variaatioineen muodostuivat talviajan menopeleiksi, ja sittemmin ne kehittyivät käyttötarkoituksensa mukaan pitkille matkoille soveltuviksi matkareiksi, ajelureiksi sekä kirkkoreiksi.

Vanhinta pyöräajoneuvojen tyyppiä Suomessa edustivat länsisuomalaiset härkäparin vetämät kahdella pyörällä ja yhdellä aisalla varustetut pääasiassa työajossa käytetyt rattaat. Lounais-Suomessa vetohärkiä oli 1500-luvulla lähes kaksinkertaisesti hevosten määrään verrattuna. Hämeessä, Uudellamaalla, Itä-Suomessa sekä Ylä-Satakunnassa sen sijaan hevosten määrä oli suurempi. Vetojuhtina käytetyt härät säilyttivät asemansa aina 1800-luvun loppuun, jolloin nopeakulkuisempi hevonen syrjäytti härän myös Lounais-Suomen härkäpitäjissä. Hevosvetoisia vankkureita oli alun perin käytössä lähinnä Turun saariston ja Ahvenanmaan alueella. Puisilla pyörillä varustettuja työkärryjä käytettiin talonpoikaistiloillakin viimeistään keskiajalla ja nelipyöräisiä rattaita tiedetään käytetyn mm. lannanajossa 1700-luvulla.

Kiesit eli matkustukseen ja ajeluun käytetyt, kevyet kaksipyöräiset rattaat yleistyivät säätyläisillä Suomen etelä- ja länsiosissa ennen 1800-lukua ja sittemmin myös talonpojilla. Kiesien koria kannattelivat yleensä nahkahihnat, jotka tekivät ajamisesta mukavampaa. Linjaalirattaat, kiesejä muistuttavat rattaat oli puolestaan todennäköisesti varustettu puuvietereillä. Trillat, nelipyöräiset ajelurattaat yleistyivät 1800-luvulla, vaikka säätyläisillä niitä lienee ollut

Talvista hevosliikennettä Porin Itäpuistossa. Rekien koko ja muoto vaihtelivat niiden käyttötarkoituksen mukaisesti. Kuva Sentral Atelier, Satakunnan Museo.

käytössä jo aiemmin. Merkittävimpiä kärryjen ja vaunujen kehitykseen vaikuttaneita keksintöjä olivat öljytyt akselit, kuorman tasapainoa ja matkustusmukavuutta lisännyt jousitus sekä nelipyörävaunujen ohjausta tehostanut kääntöteliohjaus. Kärry- ja vaunurakennetekniikan kehittyminen ei kuitenkaan yksin mahdollistanut kärryjen yleistymistä, sillä edellytyksenä oli myös parempien, kärryin ajettavien teiden kehittyminen.

1800-luvun loppupuolella Suomen liikennettä leimasi muutos yksilöllisistä kuljetuksista kohti massakuljetuksia rautatieverkoston rakentamisen ja vesiliikenteessä käyttöönotetun höyryvoiman ja raakapuun uiton yleistymisen myötä. Hevos- ja maantieliikenne kuitenkin säilyttivät merkityksensä paikallisliikenteessä, keskipitkillä matkoilla sekä niillä alueilla, jonne raide- tai vesitieyhteydet eivät yltäneet. Hevonen oli myös korvaamaton apu rahdinajossa, maatalouden kuljetuksissa sekä varsinkin metsätalouden palveluksessa. Hevosen käyttö tieliikenteessä oli varsin tavallista vielä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä, kunnes autojen ja myöhemmin traktorien yleistyminen syrjäytti hevosen ensin tieliikenteessä ja myöhemmin myös maatalous- ja metsätöissä.

Ajuri Uuno Ollonblad ja Volmari-hevonen Porin kauppatorilla. Kuva Satakunnan Museo.

Hevoskärryliikennettä Porin vanhalla ponttoonisilta Charlotalla vuonna 1897. Kuva John Englund, Satakunnan Museo.

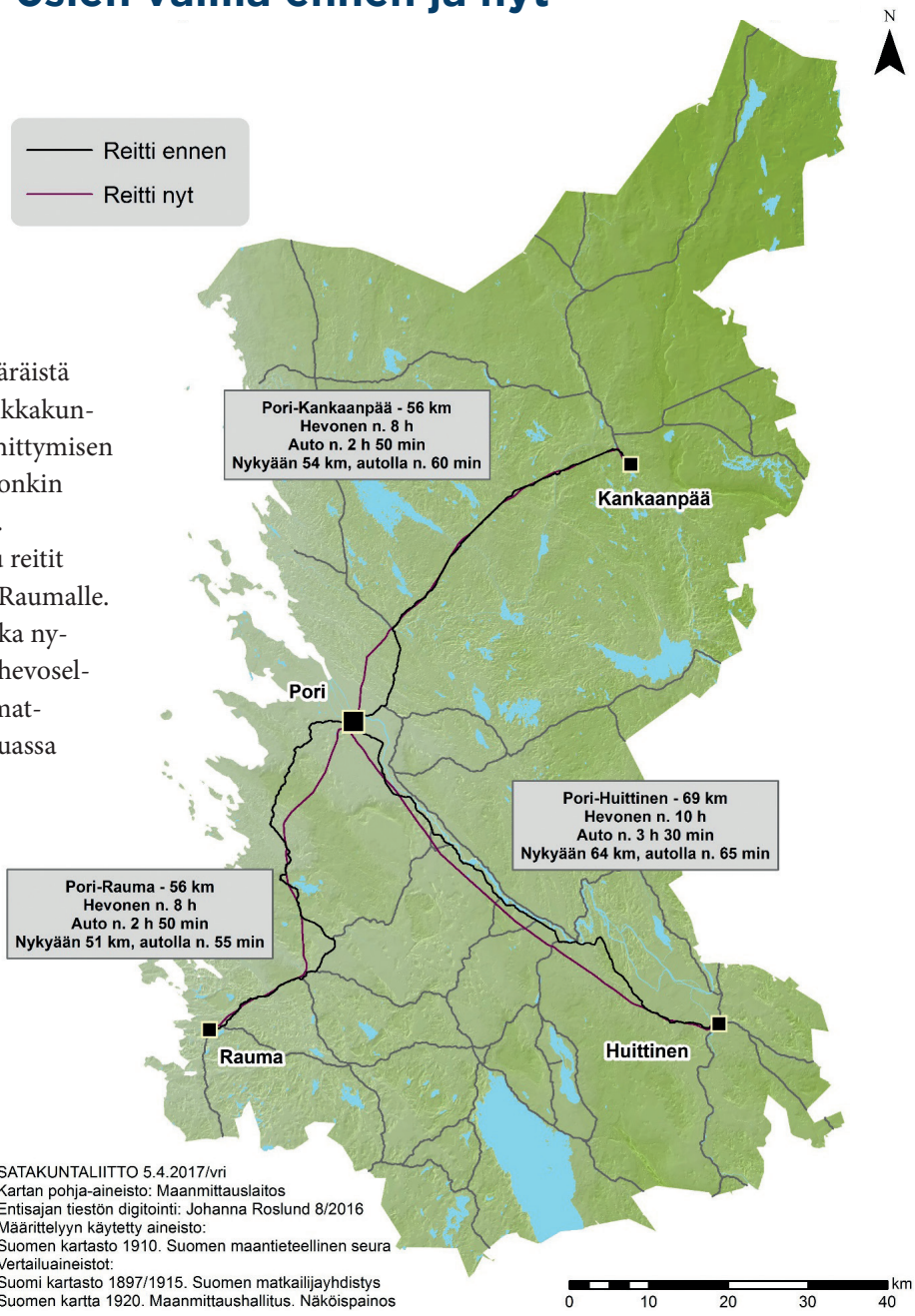
Matka-ajat Satakunnan teillä 1900-luvun alussa

Veli-Matti Rintala, Satakuntaliiton paikkatietoasiantuntija

Matkustaminen suurimpien paikkakuntien välillä Satakunnassa tapahtui 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä lähestulkoon samoilla reiteillä kuin nykyään. Nykyajan suoria valtatieyhteyksiä ei ollut, mutta entisajan tielinjat kulkivat yleensä varsin lähellä nykyisten pääväylien sijaintipaikkoja. Siten tiestön kehittyminen vuosikymmenten kuluessa ei ole merkittävästi lyhentänyt kilometrimääräistä etäisyyttä Satakunnan suurimpien paikkakuntien välillä. Tiestön ja ajoneuvojen kehittymisen merkittävin muutos matkustamiseen onkin matka-ajan huomattava lyheneminen.

Ohessa olevassa kartassa on kuvattu reitit Porista Kankaanpäähän, Huittisiin ja Raumalle. Lisäksi on arvioitu matkaan kuluva aika nykyään autolla sekä 1900-luvun alussa hevosella ja autolla. Hevosella matkustaessa matkustusnopeuteen vaikuttivat muun muassa kuorman paino sekä maasto ja teiden kunto. Myös matkan varrella pidettävät tauot kuuluivat asiaan. Siten matkustusajoissa saattoi olla huomattaviakin eroja olosuhteista riippuen. Tässä yhteydessä hevoskyydin keskimääräiseksi nopeudeksi on arvioitu 7 km/h, joka vastaa hevosen keskimääräistä matkavauhtia kävellen. Autoille suurin sallittu ajonopeus vuonna 1922 annetun asetuksen mukaan oli 45 km/h, mutta koska teiden kunto ja erilaiset ennalta-arvaamattomat tekijät saattoivat hidastaa ja ajoittain jopa pysäyttää matkanteon, on auton keskimääräiseksi nopeudeksi arvioitu 20 km/h.

Matka-ajat Satakunnan eri osien välillä ennen ja nyt



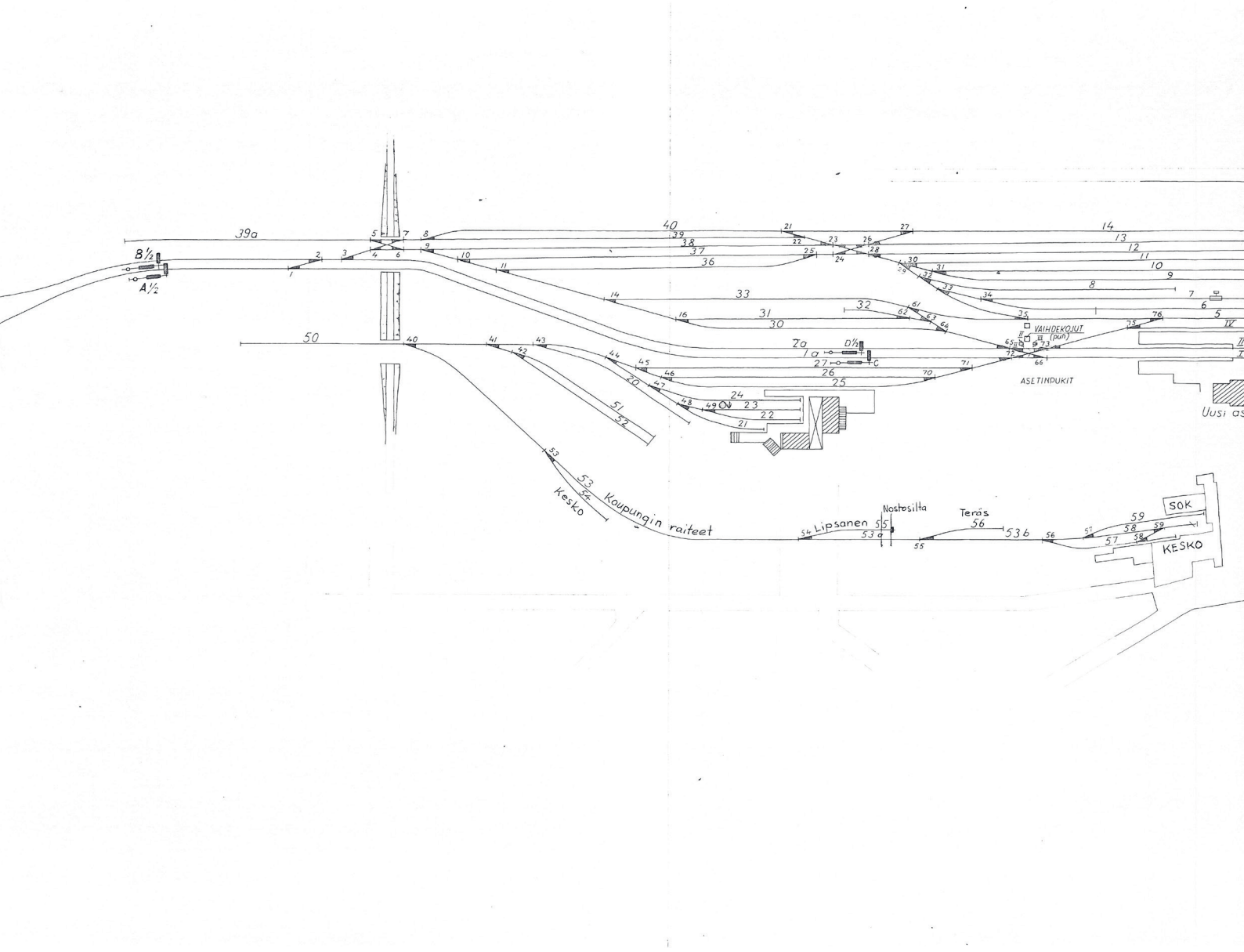
SATAKUNTALIITTO 5.4.2017/vri
Kartan pohja-aineisto: Maanmittauslaitos
Entisajan tiestön digitointi: Johanna Roslund 8/2016
Määrittelyyn käytetty aineisto:
Suomen kartasto 1910. Suomen maantieteellinen seura
Vertailuaineistot:
Suomi kartasto 1897/1915. Suomen matkailijayhdistys
Suomen kartta 1920. Maanmittaushallitus. Näköispainos

Tieverkko 1917

Johanna Roslund, HuK, neljännen vuoden opiskelija Turun yliopiston
Porin yksikön kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen koulutusohjelmassa

Satakunnan 1900-luvun alun maantieverkostoa kuvaavan aineiston laatiminen suoritettiin kesällä 2016 osana Satakunnan tiet-juhlajulkaisun valmistelua. Projekti koostui kahdesta vaiheesta, jotka sisälsivät vanhojen karttalehtien asemoinnin nykyiselle peruskartalle sekä vanhojen maantielinjojen digitoinnin. Maantielinjojen kuvauksen päälähteenä käytettiin Suomen maantieteellisen seuran Suomen kartastoa vuodelta 1910 ja sen vertailuaineistoina toimivat Suomen Matkailijayhdistyksen Suomi kartasto 1897/1915 sekä Maanmittaushallituksen Suomen kartta 1920 (näköispainos). Maantielinjojen kuvaus perustuu näiden kartta-aineistojen visuaaliseen tarkasteluun. Maantielinjojen digitoinnin pohjana käytettiin pääasiassa asemoituja Venäjän armeijan 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa suorittamien kartoitusten tuloksena syntynyttä senaatin kartastoa sekä Maanmittaushallituksen lehtijakoisia pitäjänkarttoja, jotka on laadittu kohdealueella pääasiallisesti 1920–1930-lukujen aikana. Muuta kartta-aineistoa käytettiin tarpeen mukaan. Syntynyt aineisto kuvaa nykyisen Satakunnan alueen maantieverkostoa 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Kylätiet sekä muut pienemmät tiet ja polut eivät sisälly valmistuneeseen kartta-aineistoon.

SATAKUNTALIITTO 9.6.2017/vri
Kartan pohja-aineisto: Maanmittauslaitos
Entisajan tiestön digitointi: Johanna Roslund 8/2016
Määrittelyyn käytetty aineisto:
Suomen kartasto 1910. Suomen maantieteellinen seura
Vertailuaineistot:
Suomi kartasto 1897/1915. Suomen matkailijayhdistys
Suomen kartta 1920. Maanmittaushallitus. Näköispainos

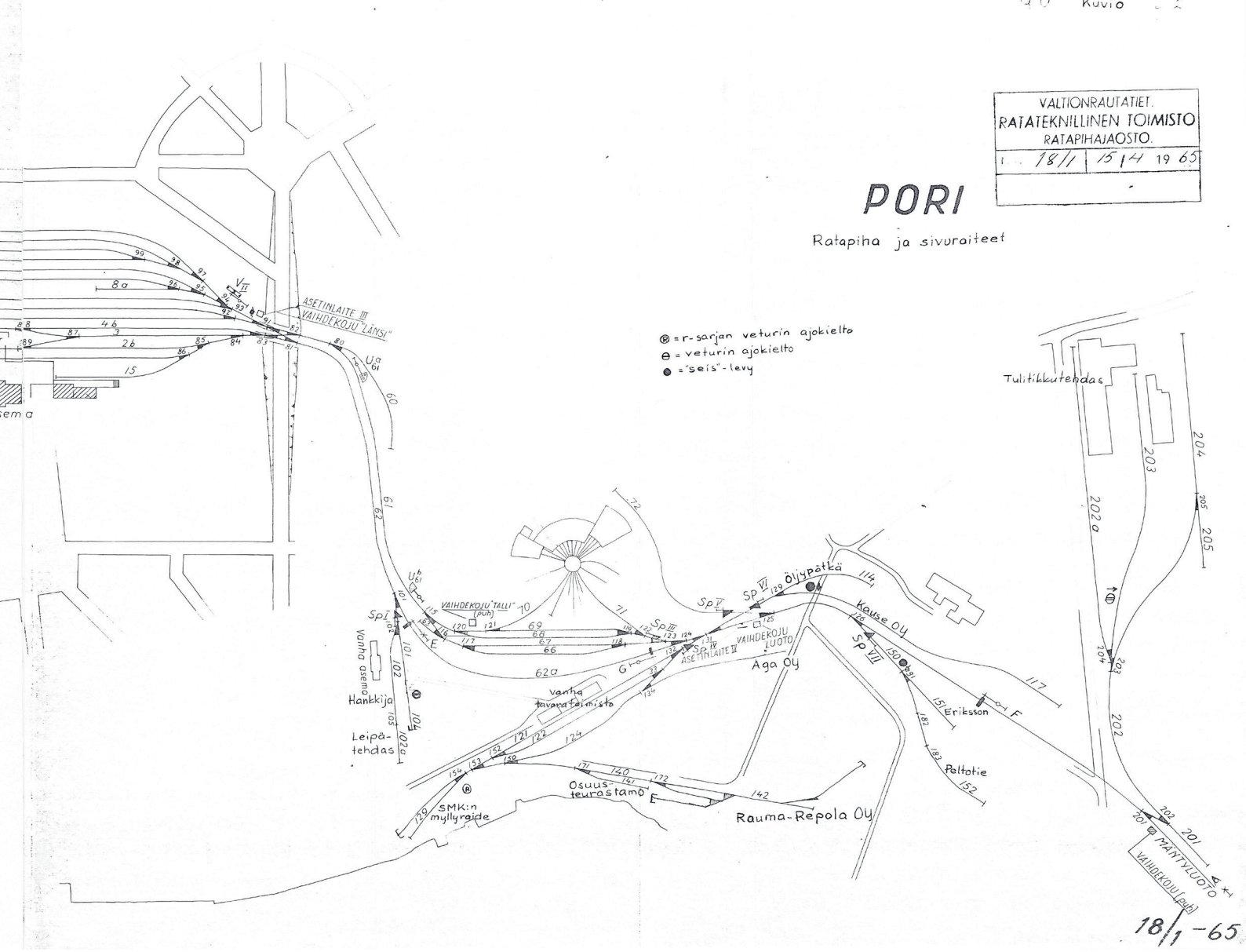


Maantiet ja raideliikenne, työnjako ennen ja nyt

Ville Turunen, Satakuntaliiton liikennesuunnittelija

Rautateiden kuljetuskyky oli sata vuotta sitten aivan toista luokkaa kuin maantieliikenteessä käytettävillä hevospeleillä. Kuljetettavat tavara- ja ihmismäärät olivat suurempia, samoin kuljetusnopeus. Rautatieliikenteen heikkoutena kuitenkin oli kallis rata ja se, että junia voitiin lastata ja purkaa pääosin vain asemilla. Tästä johtui se, että edes rautateiden kulta-aikana liikenne ei voinut perustua tyystin rautateihin. Kuljetukset kuitenkin pyrittiin hoitamaan raiteilla aina kun mahdollista. Erilaisia pisto- ja teollisuusraiteita pyrittiin rakentamaan mahdollisimman moneen kohteeseen. Varsinkin isoimmissa kaupungeissa oli huomattavalla osalla tehtaista ja niiden varastoilla oma teollisuusraide. Järjestelyveturit kävivät säännöllisin ajoin kierroksella hakemassa junanvaunut asiakkailta varsinaisen aseman ratapihalle ja toisella kierroksella veturit kävivät viemässä tulevat vaunut tilalle. Suurten kaupunkien teollisuusrataverkot muodostivat huomattavan monimutkaisia kokonaisuuksia.

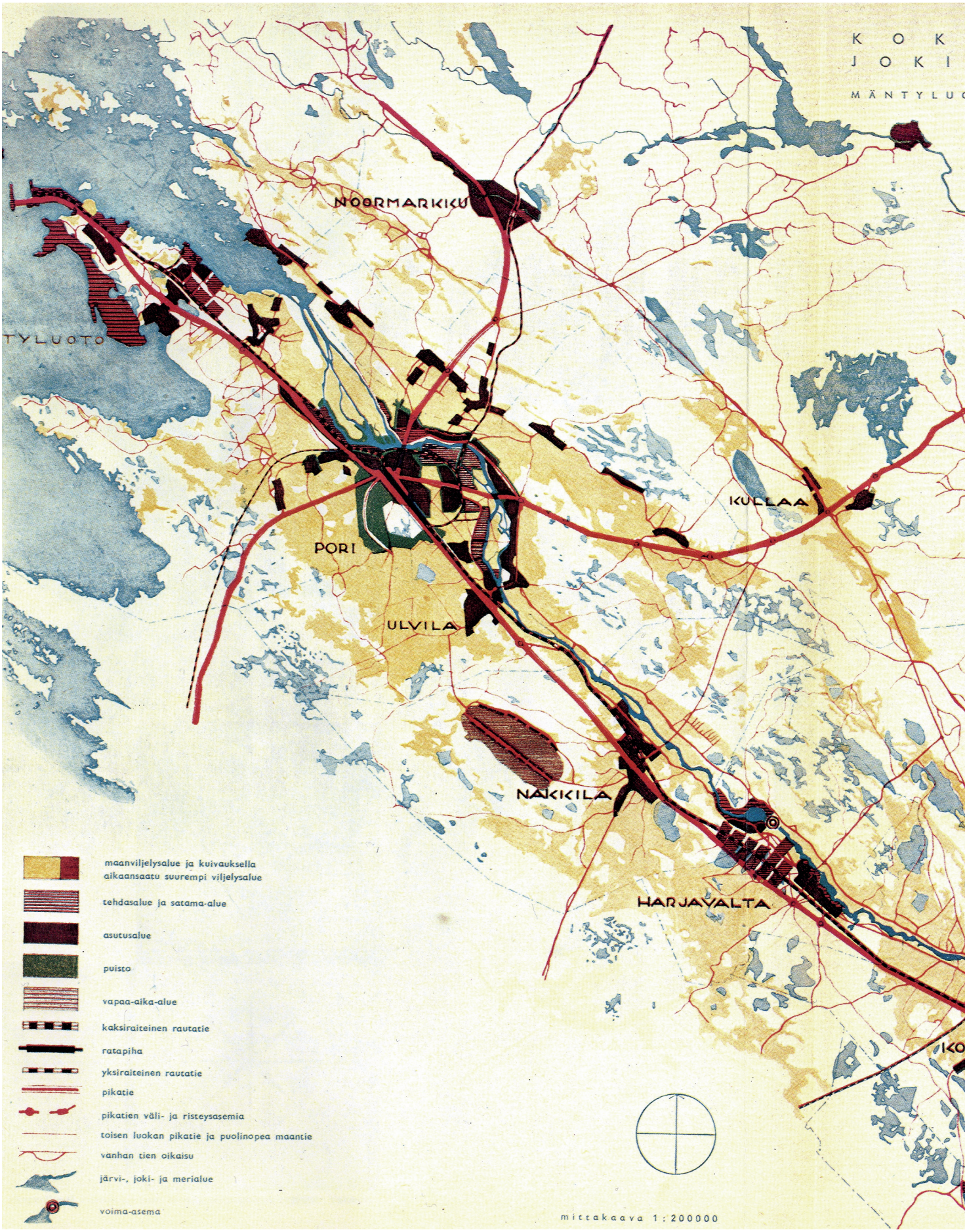
Maaseudulla raiteita ei voitu viedä jokaiseen mahdolliseen paikkaan. Tiekuljetusten tehtäväksi jäi edelleen tavaroiden jakelu ja ihmisten kuljettaminen asemilta perille asti. Myös tiekuljetukset lisääntyivät, sillä rautatiet olivat moninkertaistaneet kuljetettavan tavaran ja liikkeellä olevien ihmisten määrän. Työnjaosta oli tullut hyvin selväpiirteinen: pidemmät matkat kannatti kulkea lähes aina rautateitse tai joskus vesiteitse. Jopa tilanteessa, jossa rautateiden käyttö tarkoitti huomattavaa kiertoa, tarkoituksenmukaisinta oli yleensä matkustaa ensin lähimmälle



Porin ratapihan sivuraiteet vuonna 1965. Monelle pienellekin yritykselle meni aikanaan oma pistoraide. Järjestelyveturi kävi päivittäin keräämässä pistoraiteilta lähtevät vaunut Porin ratapihalle ja sen jälkeen taas tuomassa ratapihalta saapuvat vaunut kunkin yrityksen pistoraiteille. Kaupunkien välejä kulkivat säännöllisesti tavarajunat ja näin yksittäisiä vaunuja voitiin toimittaa suoraan lähettäjän omalta raiteelta vastaanottajan raiteelle. Pienemmät kuljetuserät tuotiin ja noudettiin tavara-asemalta. Vaunun matka kesti näin muutaman päivän. Nykyäänkin rautateillä toimitaan pitkälti näin, mutta toimitukset eivät koostu enää yksittäisistä vaunuista, vaan mieluiten kokonaista junista. Kuvaa ei ole piirretty mittakaavaan, mutta katuverkkoa on piirretty sen verran, että kuvasta näkee, missä raiteet ovat sijainneet. Selvästi näkyy esimerkiksi asema-aukio ja sen eteläreunalla sijainneet Keskon ja Osuuskaupan tukkuvarastot. Nykyään paikalla on SAMKin päärakennus. Kuvalähde: Valtionrautatiet, Tampereen liikennepiiri, 30.5.1972, Pori-Tutkimus, Lauri Puharinen, yht.maist., Pentti Haapala, ins.

asemalle ja jatkaa sieltä junalla sille asemalle, joka taas oli lähinnä määränpäätä. Tuon ajan tieverkossa valtakunnalliset päätiet eivät nousseet esille muiden teiden joukosta muita parempina tai suorempina, vaan tärkeimpiä olivat ne seudulliset tiet ja pitäjien päätiet, jotka veivät asemille.

Autojen tulon myötä tilanne alkoi kuitenkin vähitellen muuttua. Ensimmäinen autoajan päätieverkko rakennettiin 1930-luvulta alkaen hätäaputöinä, ja se vastasi linjauksiltaan suunnilleen nykyisiä valtateitä. Kun kuorma-autojen kantavuus ja nopeus kasvoivat laajenevan tieverkoston myötä, alkoi rautateiden ja maantieliikenteen suhteellinen kilpailuetu kaveta. Tämä vaikutti siihen, että lyhyemmät kuljetukset ja matkat olivat siirtyneet kumipyörille rautateiden vastatessa yhä pidemmistä ja suuremmista kuljetuksista. Rautateillä liikkeellelähtökustannukset ovat melko korkeita, mutta jatkossa tonnikilometrin tai matkustajakilometrin hinta on hyvin edullinen, laskeepa asiaa rahassa tai ajassa. Autolla tilanne on toisinpäin. Jos ajatellaan vaikka aikaa, henkilöauto on yleensä lähellä kotia, jolloin matka voi alkaa viivytyksittä. Junaa käytettäessä on ensin mentävä asemalle ja liikkeelle päästään vain silloin, kun juna aikataulun mukaan kulkee. Mutta tästä eteenpäin junamatka taittuu automatkaa nopeammin. Lopputulemana on, että on olemassa jokin kilometrimäärä, jota pidemmillä matkoilla junan käyttö on järkevintä ja taas lyhemmillä matkoilla auto. Vastaava logiikka koskee myös tavarakuljetuksia.



Alvar Aallon Kokemäenjoenlaakson aluesuunnitelma. Suunnitelmassa on yhteen sovitettu yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehitys. Varsinkin Porista Helsingin suuntaan kulkevan pikatien rooli on keskeinen.

Alvar Aallon Kokemäenjoenlaakson aluesuunnitelma:

Suuntaviivat liikennejärjestelmälle Satakunnassa

Susanna Roslöf, Satakuntaliiton maakunta-arkkitehti

Teollisuuden ja asutuksen kasvu 1930-luvun lopulta alkaen antoi virikkeen liikenteen ja muun maankäytön suunnittelun yhteensovittamiselle. Porin kauppakamarin kokouksessa esitettiin aloite, jossa tuotiin esiin tarve saada Kokemäen kirkonkylästä Poriin Kokemäenjoen suulle asti ulottuva yleinen ja yhtäläinen suunnitelma, joka huomioisi koko alueen liikennesuhteita ja taloudellisia mahdollisuuksia.

Alvar Aallon vuonna 1942 valmistuneessa Kokemäenjoenlaakson aluesuunnitelmassa tavoitteena oli ensimmäistä kertaa Suomessa pohdiskella yksittäistä kuntaa laajemmalla seudulla kehitystä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmien kannalta. Oivallus uuden suunnittelutason tarpeesta loi pohjan koko Suomen seutusuunnittelulle ja tulevien vuosien lainsäädännölle.

Kokemäenjoenlaakson aluesuunnitelma lähti liikkeelle liikenteellisten ja taloudellisten mahdollisuuksien huomioimisesta. Peruslinjat olivat hyvin pelkistettyjä: lähtötietoja ja taustaselvityksiä ei ollut ja peruskarttaakin jouduttiin täydentämään käsivaraisesti piirtämällä. Kokemäenjoenlaakso nähtiin yhtenäisenä alueena, joka muodostui joen, rinnakkaisten maanteiden ja rautatien yhdistämistä usean kaupungin taajamista. Merkittäviä työtä ohjaavia elementtejä olivat myös jokilaaksoa seuraavat maanviljelyalueet, teollisuusalueet ja vesivoimalat sekä päätteenä oleva satama.

Suunnittelutyö jaettiin seuraaviin käsiteltäviin asioihin: rautatie- ja tiekysymykset, tuotantoelämän järjestelyt, asuntoryhmitykset, koulukysymykset sekä urheilu-, vapaa-aika- ja retkeilyalueet. Aluesuunnitelman keskeisiä painotuksia olivat Kokemäki–Pori–Mäntyluoto-välin raskaan pikaliikenteen kehittäminen ja sen uudelleen linjaus rautatien eteläpuolelle, Pori–Tampere pikatien linjaus Kokemäenjoen yli kulkevan sillan kautta ja Ulvilan kirkon pohjoispuolitse kohti Tamperetta sekä Raumalta Poriin ja edelleen pohjoiseen kulkevan rannikon suuntaisen tien kehittäminen ja linjaaminen Porin kaupungin läpi. Lisäksi aluesuunnitelmassa tavoitteena oli yhtenäisen ja katkeamattoman rannikkoradan muodostumisen edellytysten turvaaminen.

Aallon Kokemäenjoenlaakson aluesuunnitelman liikenteelliset ratkaisut ovat osittain toteutuneet. Kaiken kaikkiaan suunnitelma on ollut Kokemäenjoenlaakson kehitykselle hyvin merkittävä.

Porin kauppakamarin aloitteesta liikkeelle lähtenyt vapaaehtoinen aluesuunnittelu sisällytettiin vuoden 1949 asemakaavalainsäädännön uudistamisehdotuksessa lakisääteiseksi toiminnaksi ja vuonna 1959 voimaan astuneessa rakennuslaissa aluesuunnittelua alettiin kutsua jo seutukaavoitukseksi. Seutukaavoja ovat seuranneet vuonna 2000 voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset maakuntakaavat. Voimassa olevassa Satakunnan maakuntakaavassa on maankäyttö- ja rakennuslain hengen mukaisesti huomioitu Kokemäenjoenlaakson tarkoituksenmukainen alue- ja yhdyskuntarakenne sekä ympäristön ja talouden kannalta kestävät liikenteen järjestelyt. Toimiva liikennejärjestelmä nähdään edelleen asumisen, palveluiden ja elinkeinoelämän kannalta merkittävänä kehityksen moottorina ja suurin osa Satakunnan edunvalvonnan kärkihankkeista on edelleen juuri liikenteen kehittämiskohteita.

4

Tiet tulevaisuudessa

Ville Turunen, Satakuntaliiton liikennesuunnittelija

On uskaliasta ryhtyä ennustamaan tulevaisuutta. Ehkäpä hetken voisi kuitenkin miettiä, mitä tarkkailija sata vuotta sitten olisi ajatellut liikenteen tulevaisuudesta. Nykyään me tiedämme, että hän olisi ollut aivan autoistumisen ajan kynnyksellä. Hän olisi elänyt maailmassa, jossa liikkumista hallitsivat junat, laivat ja hevoset. Tuolloin polttomoottoriautot olivat rikkaiden leluja. Polkupyörät olivat alkaneet yleistyä, ja ehkä oli jo nähtävissä, että ne tarjoaisivat mahdollisuuden nopeaan liikkumiseen niille, joilla ei ollut mahdollisuuksia hevosten pitoon. Mitä edellytyksiä tarkkailijalla olisi tuolloin ollut nähdä tuleva liikkumisen vallankumous?

Yksittäisiä teknisiä kehitysaskeleita on helpompi ennustaa. Ehkä sata vuotta sitten olisi ollut mahdollista arvioida, kuinka tehokkaita ja nopeita autoista ja junista tulisi. Samoin olisi voitu ehkä päätellä, että alueen paikallinen liikenne tapahtuisi aina kuten ennenkin, mutta hevoskärryt korvautuisivat autoilla. Ne olisivat hevoskärryjen tapaan kuljettaneet matkustajat 30 km/h nopeudella lähimmälle rautatieasemalle. Vastaavasti olisi rautateistä voinut ennustaa, että veturit olisivat tehokkaampia, junat raskaampia ja nopeampia, mutta muuten rautatiet toimisivat kuten aina ennenkin. Jälkimmäinen ennustus olisi onnistunut, ensimmäinen ei.

Miksi tekniikan kehityksen myötä rautatiet ovat nykyään vain parannettu painos perinteisistä rautateistä, mutta auton tulo aiheutti kokonaisen mullistuksen liikennejärjestelmään? Tutkijat eivät ole yksimielisiä tähän johtaneista syistä. Ehkä ratkaisevaa oli, että Ford Motor Companyn perustaja Henry Ford päätti valita polttomoottorit sähkömoottorien sijaan tai ehkä yksi syy oli pyöräilyn yleistyminen, jonka takia maanteitä alettiin päällystää. Päällystehän teki myös autoilusta helpompaa. Selvää joka tapauksessa on, että auto käynnisti muutosten kehän. Autojen takia tehtiin uusia ja parempia teitä. Uusien liikenneyhteyksien varaan syntyi ensin esikaupunkeja, sitten automarketteja ja lopulta toimistoja, hotelleita ja muita palveluja, jotka olivat pitkään kuuluneet vain kaupunkien keskustoihin. Uudet auton varaan syntyneet alueet lisäsivät autojen kysyntää ja niiden yleistyminen taas autoliikenteen varaan syntyneitä alueita. Lopputuloksena on auton varassa toimiva liikennejärjestelmä ja kokonaan uudentyyppinen yhdyskuntarakenne. Mutta kuinka olisi voitu ennustaa, että juuri auto olisi se keksintö, joka laukaisisi näin suuren mittakaavan muutoksen?

Entä nyt? Näemme kyllä helposti tulevia kehitysaskeleita robotiikassa, automaatiossa yleensä, digitaalisuudessa, tekoälyssä ja aivan uudentyyppisissä palveluissa. Mutta mitä näistä seuraa? Helppo arvaus, joka voi hyvin osua oikeaan, on, että ei varsinaisesti mitään uutta. Meillä olisi vain paremmat autot, automatisaatio lisäisi turvallisuutta ja väliin voisimme antaa auton ajaa itsekseen. Auton omistamiselle olisi uusia vaihtoehtoja. Myös automaattitaksit ja syrjäseutujen kutsupohjainen joukkoliikenne tekisivät autottomuudesta helpompaa. Joukkoliikenne olisi pitkälti sitä mitä nykyään, mutta uudet palvelut tekisivät sen käytöstä vaivattomampaa. Mutta ehkäpä joku näistä teknisistä muutoksista aikaansaakin muutosten ketjun, jonka seurauksena koko elämäntapamme muuttuu autokaupungin tuloon verrattavalla tavalla. Mutta emme voi tietää, käykö näin.

Teollistuminen tai tietoyhteiskunta eivät ole tehneet teitä tarpeettomiksi. Mutta tiet ovat muuttaneet muotoaan ja niiden rooli liikennejärjestelmän osana on vaihdellut paljonkin. Ehkä tulevaisuudessa emme tarvitse teitä lainkaan, jos 1960-luvun villit unelmat lentävistä autoista toteutuvat. Mutta ehkäpä sittenkin jäljelle jäisivät vielä polut, puistokujat ja kadut. Paikat, joissa ihmiset kävelevät mielikseen.

Tie mielenmaisemaan

Maalauksen tie vie maisemaan. Koskemattoman ja villin ideaalimaiseman aikamuoto on vaihtunut preesensistä imperfektiin. Vaikka ihmistä ei näy, hän on vahvasti läsnä. Mutkitteleva tie, rakennukset, pellot. Kulkuvälineiden aikaansaamat jäljet johdattavat katsetta yhä syvemmälle teoksen urbaaniin maisemaan. Vartalon muistiin on jäänyt lukemattomien ajokertojen jäljiltä tutun tien kaarteet, töyssyt ja kuopat. Tiellä kulkeminen valossa ja pimeässä, sateessa tai pinta jäästä liukkaana. Väsymys, pelko, lähdön ja perillepääsyn odotus.

Tie johdattaa katsojaa edelleen läpi arkisen lähimaiseman. Ilman tiellä kulkijaa tiellä ei ole merkitystä. Tie ja ihminen sulautuvat mielenmaisemaksi, metaforaksi, johon kulkija jättää jäljen. Asfaltin tuoksu heti sateen jälkeen tai pölisevän hiekkatien lämpö. Aikakäsite ja ajan kuluminen hämärtyy; mennyt, nykyhetki ja tuleva. Katsoja suunnistaa tiellä oman muisti- ja muistokarttansa pohjalta.

Susanna Virkki, Satakuntaliiton Suomi 100 Satakunta -aluekoordinaattori, tohtorikoulutettava

Peipohjan rautatieasema. Kuva Satakunnan Museo.

РЕЙРОКЯ
ПЕЙПОХЯ

Lähteet

Aalto, Alvar: Kokemäenjoenlaakson aluesuunnitelma, selostus. Satakunnan kirjateollisuus Oy:n kirjapaino, Pori, 1943; Näköispainos Satakunnan seutukaavaliitto, Pori, 1987.

Härö, Erkki: Satakunnan historiallinen tieverkosto. Satakunnan seutukaavaliiton julkaisu sarja A:101. Satakunnan seutukaavaliitto, Pori, 1975.

Kohdeinventointeja Porin ja Ulvilan alueella. Luonnollisesti töissä-hanke. Porin kaupunki & Turun yliopiston maisemantutkimus 2015.

Lehtinen, Erkki: Ulvila keskiajalta 1860-luvulle. Suur-Ulvilan historia 1. Pori, 1967.

Masonen, Jaakko, Antila, Kimmo, Kallio, Veikko & Mauranen, Tapani (toim.): Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945. Tielaitos. Edita, Helsinki, 1999.

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

Museovirasto, valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Hämeenkankaan- ja Kyrönkankaantie. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4050

Niukkanen, Marianna: Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset – tunnistaminen ja suojelu. Museoviraston rakennushistorian osaston oppaita ja ohjeita 3.

Rakennushistorian osasto, Museovirasto, 2009.

Perälä, Leena: Kyrönkankaan talvitie. Oikotie Hämeestä Pohjanmaalle. Parkanon kirjapaino, Parkano, 2012. http://www.parkano.fi/evertti/sivistys/dokumentit/Kyronkankaan_talvitie.pdf

Porin kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1912–28. Kertomus Porin kaupungin kunnallishallituksesta 1912–28. Painettu Porissa.

Saarinen, Juhani: Porin kaupungin historia III 1809–1939. Porin kaupunki, Kokemäki, 1972.

Salminen, Tapio: Huovintie Satakunnassa. Oripään ja Ulvilan välisen keskiaikaisen maantien linjaus ja sen muutokset uudella ajalla. Sarja A:210. Tiemuseon raportteja 4/1993. Satakuntaliitto: Tielaitos, Pori; Helsinki, 1993.

Satakunnan seutusuunnittelu 50 vuotta. Satakunnan seutukaavaliiton julkaisu sarja A:183. Satakunnan painotalo Oy, 1991.

Seutusuunnittelu 1/1991, Artikkeli Kokemäenjokilaakson aluesuunnitelma tuoreutta, luovuutta lennokkuutta, Pauli Marjanen, Suomen maakuntien liitto, Forssan Kirjapaino Oy.

Seutusuunnittelu 1/1991, Artikkeli Organisaatiot kehittyneet tehtävien myötä, Juhani Talvitie, Suomen maakuntien liitto, Forssan Kirjapaino Oy.

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

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

Vuorela, Toivo: Suomalainen kansankulttuuri. 4. painos. WSOY, Porvoo, 1998.

Suomen tieverkosto on kulkenut pitkän matkan esihistoriallisista maareiteistä tämän päivän moottoriteihin. Satakunnan tiet -julkaisu juhlistaa omalta osaltaan Suomen 100-vuotisjuhlavuotta. Julkaisun tavoitteena on avata erilaisia näkökulmia teihin sekä niiden historiaan ja nykypäivään. Tekstit kuljettavat meitä ajan ja ihmisten muovaamia kinttupolkuja pitkin tulevaisuuden nopeille liikenneväylille. Toivottavasti kirjasen luettuasi näet arkielämäsi tiet uudessa valossa.

SATAKUNTALIITTO

Pohjoisranta 11 D, 28100 Pori
Info (02) 620 4312
Vaihde (02) 620 4300
www.satakuntaliitto.fi