

Museotiet ja -sillat





Vanhat piirrustukset, uusi silta, Pälkäne

Museotiet ja –sillat

Tiet ja sillat ovat osa kansallista kulttuuriperintöä. Tätä perintöä halutaan säilyttää jälkipolville suojelemalla osia liikenneverkkomme kehitysvaiheista.

Tiehallinnon museotie- ja siltakohteiden valinnan perusteina on kohteen valtakunnallinen historiallinen ja kulttuurihistoriallinen merkitys, tie- ja siltatekninen historiallinen merkitys, tie- ja liikennehistoriallinen merkitys, paikallinen erikoismerkitys, alkuperäisyys sekä ennallaan säilyttämisen edellytykset.

Teitin tiet

Vanhin yhtenäinen luettelo Suomen yleisistä teistä ja kulkureiteistä on kuningas Kustaa Vaasan sihteerin Jaakko Teitin vuosina 1555-1556 laatimassa luettelossa.

Luettelossa mainitaan: ”Suuri Rantatie” Turusta Suomenlahden rannikkoa pitkin Viipuriin, ”Ylinen Viipurintie” Hämeenlinnasta Viipuriin, ”Hämeen Härkätie” Hämeenlinnasta Turkuun, tie Viipurista Savonlinnaan, ”Suuri Savontie” Hämeenlinnasta Savonlinnaan, tie Turusta Ulvilaan, tie Ulvilasta Korsholmaan sekä ”Kyröskankaan tie” Hämeestä Korsholmaan.

Suomen maantiet olivat ratsupolkuja 1500-luvulle asti. Nämä yhdistivät hallintokeskuksina toimineet linnat toisiinsa. Niiden rakentaminen ja ylläpito kuului maanomistajille.

Tärkeintä oli kosteikkojen ja vesistöjen ylityspaikkojen rakentaminen esimerkiksi pitkospuilla tai kivilatomuksilla. Jokien ja pienimpien järvien yli rakennettiin puusiltoja tai ne ylitettiin lautoilla.

1. Fagervikintie, Suuri Rantatie, Inkoo

Fagervikintie on osa keskiaikaista Turun ja Viipurin välistä Suurta Rantatietä. Reitti raivattiin maantieksi 1200-luvulla. Tie kulki Suomenlahden rannikon suuntaisesti pitäjästä pitäjään yhdistäen maan tärkeimmät asutus- ja hallintoalueet.

7. Vanhalinnantie, Hämeen Härkätie, Lieto

Vanhalinnantie seuraa keskiaikaisen Hämeen Härkätien linjausta. Se on Suomen vanhimpia reittejä. Liedon kohdalla on Härkätien pisin vanhassa asussaan säilynyt tieosuus. Härkätieksi ja Turuntieksi kutsuttu kulttuurihistoriallisesti ja historiallisesti merkittävä tie on saanut nimensä härkien pidosta ja kuljetuksista.



9. Halikon vanha silta, Halikko

Halikon silta on osa Suuren Rantatien muodostamaa merkittävää maantiereittiä. Paikalla on ollut siltoja keskiajalta alkaen. Nykyinen puusilta rakennettiin vuonna 1866. Se on tyypillinen puusta ja kivistä rakennettu ja puupaalujen varaan perustettu tuki- eli ponsianssilta, joka on nykyään kevyen liikenteen väylä.

13. Porras - Renko -tie, Hämeen Härkätie, Loppi ja Renko

Porras - Renko -maantie Lopen ja Rengon kuntien välillä on toinen Hämeen Härkätiestä museoitu tieosuus. Tie kulkee hämääläisessä kulttuurimaisemassa.

19. Tallimäki - Virojoki -tie, Vehkalahti ja Virolahti

Tallimäki - Virojoki -tie Vehkalahden ja Virolahden välillä on pisin museoitu tieosuus (35,2 km). Se on osa Suurta Rantatietä. Sen varrella on useita vanhoja silta- ja kestäkievaripaikkoja.



22. Salmen silta, Vehkalahti ja Hamina

Haminan Husulan paikallistiellä sijaitsee Salmenvirran ylittävä Salmen kivistä silta. Siltapaikka oli osa Suurta Rantatietä ainakin 1700-luvulla. Nykyinen kaksiaukkoinen kiviholvisilta rakennettiin vuonna 1902 palaneen puusillan tilalle.



25. Kuortti - Miekansalmi -tie, Pertunmaa

Kuortin ja Koirakiven välistä tietä käytettiin todennäköisesti jo 1400-luvun lopulla. Se oli tärkeimpiä Savo ja Hämettä yhdistävistä reiteistä 1500-luvulla. Tämä Suuri Savontie kunnostettiin ajokelpoiseksi 1700-luvulla.

26. Porrassalmentie, Mikkeli

Porrassalmentie on perua Suuresta Savontiestä alkaneesta Mikkelin - Lappeenrannan -tiestä. Talvitienä 1500-luvulla käytetty tie raivattiin kesäkäyttöön 1600-luvulla. Porrassalmenharjulla on 1789 käydyn taistelun muistomerkki.



36. Kyrönkankaan kesätie, Kauhajoki

Kyrönkankaan yksityistie Kauhajoen Nummijärven kylässä on osa keskiaikaista tienlinjausta. Tietä on myös nimetty "Sikain tieksi" ja "Ylisen Vaasan maantiekksi". Kesätie muutettiin maantiekksi 1600-luvulla.

55. Huovintie, Köyliö

Kokemäenjoen suulta alkanut Huovintie on osa Ulvilan ja Turun välistä keskiaikaista maantieyhteyttä. Se kulki Harjavallan Torttilasta Köyliönjärven itäpuolitse Oripäähän ja Koskelle saakka.

Kruunun tiet 1500-1809

Teiden rakentaminen maassamme vauhdittui valtiovallan kasvun myötä 1500-luvulta alkaen. Teitä tarvittiin postin, virkamiesten ja etenkin armeijan käyttöön, ja teiden rakentaminen keskittyi länsirannikolle ja itärajalle.

Ruotsin vallan päättyessä vuonna 1809 Suomen tieverkko oli 11 000 kilometriä pitkä. Se kattoi eteläisen Suomen ja oli pääosin vaunuin kuljetta-
vissa. Teiden mäkisyys ja epätasaisuus aiheuttivat kulkijoille kuitenkin monenlaista harmia.

Järvet ylitettiin veneellä tai lautalla. Jokien ja lahtien yli oli rakennettu puusiltoja. Kivenkäsittelytaidon ja holvaustekniikan kehittyessä vilkkaimmille teille tehtiin jo 1700-luvun lopulla kivisiltoja.

Nykyisen Tiehallinnon varhaisin edeltäjä Kuninkaallinen koskenperkausjohtokunta perustettiin vuonna 1799.

2. Tuusulanjärven Rantatie, Tuusula

Tuusulanjärven maantien synty liittyy Ruotsin 1600-luvun tiehankkeisiin. Sen varrella asui 1900-luvun alussa useita taiteilijoita. Siellä vaikuttivat mm. Pekka Halonen, Jean Sibelius, Eino Leino ja Eero Järnefelt. Myös Aleksis Kiven kuolinmökki on tien varrella.



32. Vornantie, Eno

Lieksan ja Enon alueella sijaitsee Vornan maantie. Sen rakennuttivat venäläiset pikkuvihan aikana vuosina 1741 -1743. Tämän jälkeen tien varrella sodittiin vielä Suomen sodan yhteydessä vuonna 1808.



3. Espoonkartanon silta, Espoo

Espoonkartanon kivisillat sijaitsevat Suuren Rantatien varrella. Museoitu Sågbron yksiaukkoinen kivihoivisilta rakennettiin vuosina 1778 - 1816. Sen vieressä oleva Qvarnbro lienee maan vanhin kivisilta vuosilta 1777 - 1778.



10. Lapijoen silta, Eurajoki

Lapijoen kivilaituri sijaitsee Taipaleen kylässä Eurajoella. Kolmiaukkoisen kivihoivailin rakensi paikallinen torppari vuonna 1883. Se on esimerkki paikallisesta käsityöläisistä.

14. Kuru - Ruovesi -tie, Ruovesi

Maantie Kurun kirkolta Ruoveden kirkolle on osa Parkanon ja Mäntän välistä Peräkunnan tietä. Varhaisimmat tiedot tien varren asutuksesta ovat 1500-luvulta. Tie on perustettu 1600-luvulla. Maantie otettiin valtion varoin hoidettavaksi yleiseksi tieksi vuonna 1920.

20. Niskapietiläntie, Ruokolahti ja Rautjärvi

Niskapietiläntie sijaitsee Ruokolahden ja Rautjärven kunnissa. Tie palveli 1600-luvulla paikallisten tarpeiden lisäksi myös valtakunnan raja-aluetta ja sotilasliikennettä. Tie oli postitienä ja yhdisti Savoja ja Etelä-Karjalaa 1800-luvulla. Se oli osa valtatie 6:ta vuoteen 1957 asti.

31. Nikkilänmäentie, Leppävirta

Nikkilänmäen yksityistien linjaus on peräisin 1600-luvulta. Tie säilyneessä muodossaan valmistui kustavilaisen ajan tierakennustöiden yhteydessä 1770-luvulla. Se oli osa valtatie 5:tä ja jäi syrjään 1950-luvulla.

37. Minnestodsintie, Oravainen

Oravaisissa sijaitseva Minnestodsintie kuului alkuaan 1600-luvun maantieverkkoon. Pohjanmaan Rantatieksi kutsuttu tie rakennettiin vuosina 1618 - 20. Maaposti kulki 1640-luvulta alkaen tätä tietä pitkin. Minnestodsintien varrella on Suomen sodan vuoden 1808 taistelujen muistomerkki.



40. Tuovilan silta, Mustasaari

Laihianjoen yli vuonna 1781 rakennettu Tuovilan silta sijaitsee Helsingbyn ja Tuovilan välisellä tiellä. Kivilaituri on maamme toiseksi vanhin silta. Tuovilan silta on kolmiaukkoisen kivihoivailin. Sen piirsi yliintendentti Carl F. Adelcrantz. Rakentamistyöstä päätettiin huutokaupassa. Pääura-koitsijana toimi David Olander apunaan Tomas Rijf.

51. Simonkyläntie, Simo

Oulu - Tornio -maantien museotieosuus sijaitsee Simossa. Paikalla oli jo 1600-luvulla kesätie. Ajokuntoon tieyhteys saatiin ensimmäistä kertaa vasta kuningas Aadolf Fredrikin matkaa varten vuonna 1752.

56. Koiviston paikallistie, Äänekoski

Koiviston museotie kuuluu Kuopion ja Vaasan väliseen tieyhteyteen. Maanmittarit viitoittivat tien vuonna 1777. Pyöräajoneuvoin ajettavaksi rakennettu tie valmistui vuosisadan lopulla. Koivisto oli aina 1800-luvun puoliväliin Keski-Suomen pääteitten risteyskohta.



Keisarin kiviset sillat 1809-1920

Venäjän valta merkitsi liikenteen kääntymistä Turun sijasta yhä useammin kohti Viipuria ja Pietaria. Olojen rauhoittumisen ja talouden kehityksen myötä myös kulkijat vaihtuivat. Sotilaan sijasta tietä tarvitsi kauppias tai talonpoika markkinamatkallaan.

Tienrakentamista keskitettiin alueille, joilla tieyhteyksiä oli vähän. Esimerkiksi Pohjois-Suomessa tiestö kolminkertaistui.

Siltojen rakentaminen paransi tiellä liikkumisen edellytyksiä. Puusiltoja tehtiin edelleen eniten, mutta vilkkaasti liikennöidyille teille rakennettiin jo 1800-luvun lopulla kivistiltoja. Niiden lukumäärä nousi 1880-luvulta itsenäisyyden alkuun 1200:sta 4000:een. Siihen vaikutti rakennusmenetelmien kehittyminen ja ennen kaikkea valtion osallistuminen töiden kustannuksiin.

Koskenperkausjohtokunnasta tuli Tie- ja vesikulkulaitosten yllähoito vuonna 1840, joka vuonna 1887 muuttui Tie- ja vesirakennusten yllähoitukseksi.

6. Tönnön silta, Orimattila

Tönnön silta Orimattilassa valmistui 1911. Se on Suomen vanhin teräsbetonisilta. Sillan suunnitteli sillanrakennusprofessori Jalmar Castren ja rakensi Tampereen Sementtivalimo.

8. Muntin silta, Taivassalo

Muntin silta sijaitsee syrjään jääneellä tieosalla Turku - Taivassalo -maantien varrella. Yksiaukkoinen pieni kiviholvisilta rakennettiin vuonna 1850 yhdistämään Koiviston kylä Taivassaloon.





11. Tulkkilan silta, Kokemäki

Tulkkilan silta sijaitsee Kokemäen kaupungissa Tulkkilan paikallistiellä. Silta rakennettiin vuonna 1918 sodassa tuhoutuneen vanhan puusillan paikalle. Vesistösillan rakensi helsinkiläinen rakennusliike Constructor Oy.



12. Lankosken silta, Merikarvia

Lankosken kohdalle rakennettiin vuonna 1887 Merikarvianjoen ylittävä kaksiaukkoinen kiviholvisilta. Siltapaikka on osa Satunkuntaa ja Pohjanmaata yhdistävää maantietä.

15. Mierolan silta, Hattula

Mierolan silta on kolmiaukkoinen teräsbetonisilta Hattulan kirkonkylässä. Se avattiin liikenteelle vuonna 1919. Silta korvasi vuotta aiemmin sodassa tuhoutuneen puusillan.



16. Alvettulan silta, Hauho

Alvettulan silta on vuonna 1916 rakennettu kaksiaukkoinen betoninen kaarisilta. Se tehtiin paikalla valetuista ontelotiilistä. Sillan suunnittelijaksi arvellaan insinööri Wäinö Wuoliota.

17. Aunessilta, Tampere

Aunessilta on rakennettu paikallisesta Teiskon-graniitista. Se valmistui vuonna 1899. Yksiaukkoisella sillalla on pituutta 46,5 metriä. Sen suunnitteli arkkitehti Georg Schreck ja se rakennettiin rakennusmestari Frans Malmlundin johdolla.



27. Enonkosken silta, Enonkoski

Enonkosken sillan rakensi vuosina 1903 - 1904 kyläläinen Sylvester Redsven. Se on liuskekivistä rakennettu yksiaukkoinen kiviholvisilta.

29. Korian silta, Kouvola ja Elimäki

Pietarin rautatielle rakennettiin vuonna 1870 teräksinen silta. Korian silta tehtiin ns. englantilaisesta keittoraudasta. Menetelmässä rautaharkot keitetään yhteen ja valssataan levyiksi. Silta muutettiin maantiesillaksi 1920-luvulla.

30. Toholahti - Hankavesi -tie, Rautalampi

Rautalammin Saahkarin ja Myhinpään välinen osuus tunnetaan myös nimellä Ihalaisen kyläntie. 1800-luvulla tehtiin useita aloitteita ratsutien rakentamiseksi alueelle, mutta maantie valmistui vasta vuonna 1910. Tie on tyypillinen vuosisadan alun savolainen soratie.

34. Viherin silta, Joutsa

Viherin silta rakennettiin kunnallislautakunnan päätöksellä 1887. Tyypiltään silta on puinen kaksiaukkoinen tukiansassilta, joka on perustettu kivisille maatuille ja pilareille.



38. Närpes Nybro, Närpiö

Närpes Nybro –niminen maantiesilta valmistui vuonna 1842. Se on kolmiaukkoinen kiviholvisilta. Sen piirustukset laati vuonna 1839 koskenperkausjohtokunnan jäsen C.F. Favor.



39. Harrströmin silta, Korsnäs

Korsnäsin Harrströmin paikallistiellä on kolmiaukkoinen kivipalkkisilta. Sillan aikaisempi nimi oli Åback bro. Sillan rakensivat Karl Åberg ja Karl Höbacka vuonna 1898.

41. Perttilän silta, Isokyrö

Perttilän silta on vanhin liikenteelle avoin teräksinen riippusilta Suomessa. Se tehtiin norjalaisen mallin mukaan vuosina 1909 – 1910. Puukantisen sillan koko pituus on 86 metriä.

42. Pattijoen silta, Pattijoki

Pattijoen silta on rakennettu vuosina 1896 - 1897. Se on yksiaukkoinen kiviholvisilta.

44. Savisilta, Ylivieska

Savisilta on Suomen toiseksi vanhin betonisilta. Insinööri Jalmar Castrénin piirtämä viisiaukkoinen silta valmistui vuonna 1912. Se sai nimekseen "Savisilta", sillä betoni oli Suomessa vielä 1900-luvun alussa lähes tuntematon rakennusaine. Kyläläiset ajattelivat, ettei "savesta" rakennettu silta kestä käyttöä.

45. Etelänkylän Isosilta, Pyhäjoki

Pyhäjoen Isosilta valmistui vuonna 1837. Se lienee vanhin käytössä oleva puusiltamme. Se on puinen tukiansassilta. Sillan pituus on 77,5 metriä. Se oli vielä 1960-luvun alussa osa valtatie 8:aa.





46. Saviselkä - Piippola -tie, Kärsämäki ja Piippola

Saviselän ja Piippolan välinen maantieyhteys ajoittuu 1800-luvun alkuun. Tien rakentamista esitettiin alunperin 1775. Maantie oli 1930-luvulta lähtien vuoteen 1953 saakka osa valtatie 4:ää.

47. Paltaniementie, Kajaani

Paltaniementie rakennettiin vuonna 1820. Se on maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus.

Valtion tiet 1920-1938

Itsenäisyyden alussa teiden rakentamista tärkeämmäksi kysymykseksi tuli tienpidon uudelleen järjestäminen. Vanha käytäntö, jossa maanteiden kunnossapito oli sidottu maanomistukseen ja koettiin veroluontoisena rasituksena, ei tyydyttänyt enää ketään. Vuonna 1918 vahvistettiin uusi tielaki, jonka perusteella valtio otti vuoden 1921 alusta maantiet hoitoonsa.

Tieverkon laadun parantamisesta keskusteltiin vilkkaasti 1920- ja 1930-luvuilla. Tiekomiteat päätyivät esittämään valtatieverkkoa, joka yhdistäisi tärkeimmät asutuskeskukset. Vuonna 1938 Suomeen nimettiin 21 valtatietä ja 32 A-luokan kantatietä.

Tielainsäädännön seurauksena Tie ja vesirakennusten ylihallituksesta tuli Tie- ja vesirakennushallitus (TVH) vuonna 1925.



21. Savukosken silta, Pyhtää ja Ruotsinpyhtää

Savukosken sillan rakensi tanskalainen urakoitsija Christiani & Nielsen vuonna 1928. Silta on yksinivelinen betoninen kaarisilta, joka valmistuttuaan oli ainutlaatuinen koko maailmassa. Se rakennettiin köysiradan avulla.

23. Mullinkosken silta, Vehkalahti ja Hamina

Mullinkosken esijännitetty teräsbetoninen palkkisilta valmistui vuonna 1949. Silta oli ensimmäinen laatuaan Suomessa ja Pohjoismaissa. Vastaavanlaisella tekniikalla siltoja rakennettiin Yhdysvaltoihin vasta vuonna 1951.

24. Keskikosken silta, Anjalankoski

Keskikosken silta on rakennettu vuonna 1954. Keskikosken teräsrakenteisessa sauvakaarisillassa on teräsbetonikansi. Silta on Suomen suurin teräksinen jäykistetty sauvakaarisilta.

28. Virransalmen silta, Mäntyharju

Virransalmen silta rakennettiin vuonna 1937 vanhalle lossipaikalle. Se on teräsristikkosilta.

33. Haaraajoen silta, Tuupovaara

Haaraajoen teräsbetoninen ulokepalkkisilta on Pohjois-Karjalan vanhimpia säilyneitä siltoja. Se suunniteltiin TVH:ssa tyyppi-piirustusten mukaan ja valmistui vuonna 1926.

35. Heinäjoen silta, Pihtipudas

Heinäjoen sillan rakennutti TVH urakointiliike Osakeyhtiö Granitilla. Kaksiaukkoisen kiviholvisillan rakennustyöt aloitettiin vuonna 1919 ja saatiin päätökseen vuonna 1924.

43. Ponkilan silta, Muhos

Ponkilan silta on teräksinen riippusilta. Piirustukset laati insinööri L. Iloniemi vuonna 1928 ja silta valmistui vuonna 1931.

48. Tervasalmen silta, Kuhmo

Tervasalmen sillan ensimmäiset suunnitelmat laadittiin jo vuonna 1906. TVH rakennutti sillan kuitenkin vasta vuonna 1935. Rakenteeltaan silta on yksiaukkoinen, kolminivelinen teräsbetoninen holvisilta.





49. Möykkysenjoen silta, Ristijärvi

Möykkysenjoen yksiaukkoisen kiviholvisillan suunnitteli ja rakensi TVH. Se valmistui vuonna 1926.

52. Saarenputaan silta, Rovaniemen mlk

Saarenputaan silta valmistui vuonna 1925 vanhalle silta-
paikalle. Silta on Lapin vanhin säilynyt teräsbetoninen
holvisilta.



57. Männikön silta, Sonkajärvi

Männikön sillan suunnitteli insinööri Harald Backman TVH:n
toimeksiannosta. Sillan rakensi vuosina 1925 - 1926 Suomen
Rakennusosakeyhtiö. Teräsbetoninen silta on kolmiaukkoinen
ulokepalkkisilta.

58. Mattilan silta, Alahärmä

Mattilan sillan rakensi vuonna 1921 Constructor Oy. Se on
kolmiaukkoinen teräsbetoninen palkkisilta, jossa myös kaiteet
toimivat kantavina rakenteina. Silta on maassamme tiettävästi
ainoa tämän tyyppinen silta, joka on vielä yleisen liikenteen
käytössä.

Sotilaitten tiet

Sota keskeytti tienrakennustyöt vuonna 1939. Vain maanpuolustuksen kannalta tarpeellisia töitä jatkettiin. Rakentamisen painopiste siirtyi valta- ja kantateiden uusimisesta tiettömille taipaleille Lappiin ja maan itäosiin. Sota-ajan liikennöidyin maantie ja strategisesti tärkein tieyhteys oli Jäämerentie Rovaniemeltä Petsamon Liinahamariin.

Sotavuosien 1939-1944 seurauksena Suomen tieverkko rappeutui. Se saatiin jälleenrakennettua jotakuinkin liikennöitävään kuntoon vuoden 1947 aikana.

4. Várnäsin silta, Kirkkonummi

Várnäsin silta rakennettiin 1940-luvun lopulla alueen ollessa Neuvostoliiton sotilastukikohtana ja vuokra-alueena. Várnäsin silta on rakennettu puisten paalujen varaan.

50. Raateentie, Suomussalmi

Kokkojoki - Raate -maantie valmistui työllisyystyönä Suomussalmen Raateen kylään vuosina 1915 -1919. Tietä käytettiin paljon aina vuoteen 1928 asti. Tiellä ja sen läheisyydessä käytiin vuosina 1939 - 1940 talvi-sodan voitokkaimmat torjuntataistelut.

53. Ahdaskurun silta, Enontekiö

Muonion ja Kilpisjärven välisellä valtatiellä lähellä Suomen ja Norjan välistä valtakunnanrajaa on Ahdaskurun silta. Rakenteeltaan silta on kivinen holvisilta. Se valmistui vuonna 1943.

54. Magneettimäki, Inari

Inarin Magneettimäki on noin kolmen kilometrin pituinen rinneosa kuuluisaa Jäämerentietä. Petsamon Liinahamari oli vuosina 1940 - 1941 ainoa ympärivuotisessa käytössä oleva valtamerisatama Pohjois-Euroopassa.



Autoilijoiden tiet 1948-1970

Syksyllä 1948 Suomessa alkoi suurtyöttömyystalvien kausi. Tilanteen helpottamiseksi teitä alettiin rakentaa työttömyystöinä. Enimmillään TVH:n alaisissa työttömyystöissä työskenteli yli 40 000 ihmistä.

Työllisyyspainotteinen tienrakentaminen päättyi 1960-luvun puolivälissä. Tähän vaikuttivat koneellistumisen lisäksi Suomen vuosina 1964-1970 saamat Maailmanpankin lainat. Lainavaroilla aloitettiin mittavat teiden päällystystyöt sekä rakennettiin muun muassa moottoritiet Kuljusta Tampereelle sekä Helsingin Tattariharjusta Järvenpäähän.

Suomen tieverkko oli saatu kaikilta osiltaan autoliikennekelpoiseksi ja nykyaikaiselle tasolle 1970-luvun alkuun mennessä. Yleisen tieverkon pituus oli 71 000 kilometriä. Hoidettava tieverkko oli kasvanut rakennustöiden lisäksi tielakia uudistettaessa vuonna 1958. Silloin paikallistiet siirtyivät TVH:lle.

TVH:sta tuli vuonna 1964 Tie- ja vesirakennuslaitos eli TVL.



5. Myllysilta, Nurmijärvi

Myllysilta rakennettiin vuonna 1966. Sillassa yhdistyvät perinteinen suomalainen puurakennustekniikka ja nykyaikainen suunnittelu.

18. Markkulan silta, Kihniö

Markkulan puusilta rakennettiin vuonna 1959. Tyypillisellä puusella riippuansassillalla on maavarainen perustus ja kivitäytteiset hirsiaarkut. Museokohde kuuluu valtakunnallisesti nykyään harvinaiseen siltatyyppiin.

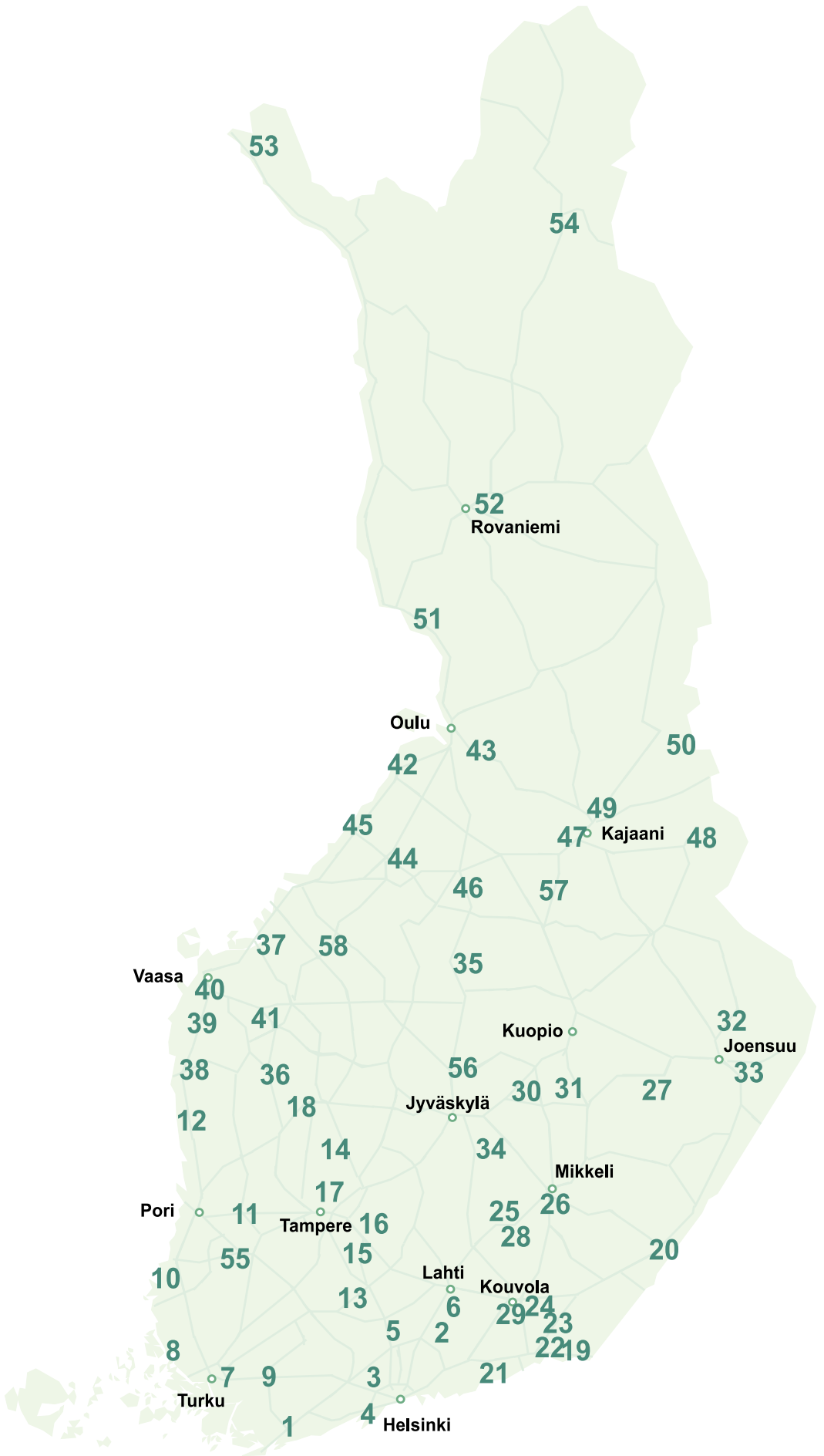
Tiet tänään

Viime vuosikymmeninä tieverkon kehittämisessä tärkeintä on ollut liikennöitävyyden parantaminen. Rakennustyöt ovat keskittyneet ohitusteihin ja turvallisuutta parantaviin hankkeisiin. Tärkeitä hankkeita ovat olleet suuret sillat, kuten Jätkän kynttilä Rovaniemellä, Kärkisten silta Korpilahdella, Tähtiniemen silta Heinolassa ja Suomen pisin silta, Raippaluodon silta, sekä moottoritiet Helsingistä Lahteen ja Tampereelle.

TVL:sta tuli Tielaitos vuonna 1990. Tiehallinto aloitti vuonna 2001 ja vastaa nykyisin Suomen yleisistä teistä.

Nykyisen yleisen tieverkon pituus on 78 000 kilometriä, ja siitä on päällystetty 50 300 kilometriä. Moottoriteitä on 592 kilometriä. Tieliikenteen osuus Suomen tavaraliikenteestä on 68 prosenttia ja henkilöliikenteestä 93 prosenttia. Autoja on yhteensä 2,5 miljoonaa, joista henkilöautoja on 2,1 miljoonaa.





Museokohteiden luettelo ja kartta

1. Fagervikintie eli Suuri Rantatie, Inkoo
2. Tuusulanjärven Rantatie, Tuusula
3. Espoonkartanon silta, Espoo
4. Värnäsinsilta, Kirkkonummi
5. Myllysilta, Nurmijärvi
6. Tönnön silta, Orimattila
7. Vanhalinnantie eli Hämeen Härkätie, Lieto
8. Muntin silta, Taivassalo
9. Halikon vanha silta, Halikko
10. Lapijoen silta, Eurajoki
11. Tulkkilan silta, Kokemäki
12. Lankosken silta, Merikarvia
13. Porras - Renko -tie eli Hämeen Härkätie, Loppi ja Renko
14. Kuru - Ruovesi -tie, Ruovesi
15. Mierolan silta, Hattula
16. Alvettulan silta, Hauho
17. Aunessilta, Tampere
18. Markkulan silta, Kihniö
19. Tallimäki - Virojoki -tie eli Suuri Rantatie, Vehkalahti ja Virolahti
20. Niskapietiläntie, Ruokolahti ja Rautjärvi
21. Savukosken silta, Pyhtää ja Ruotsinpyhtää
22. Salmen silta, Vehkalahti ja Hamina
23. Mullinkosken silta, Vehkalahti ja Hamina
24. Keskikosken silta, Anjalankoski
25. Kuortti - Miekansalmi -tie eli Suuri savontie, Pertunmaa
26. Porrassalmentie, Mikkelin mlk
27. Enonkosken silta, Enonkoski
28. Virransalmen silta, Mäntyharju
29. Korian silta, Kouvola ja Anjalankoski
30. Toholampi - Hankavesi -tie, Rautalampi
31. Nikkilänmäentie, Leppävirta
32. Vornan tie, Eno
33. Haarajoen silta, Tuupovaara
34. Viherin silta, Joutsa
35. Heinäjoen silta, Pihtipudas
36. Kyrönkankaan kesätie, Kauhajoki
37. Minnestodsintie, Oravainen
38. Närpes Nybro, Närpiö
39. Harrströmin silta, Korsnäs
40. Tuovilan silta, Mustasaari
41. Perttilän silta, Isokyrö
42. Pattijoen silta, Pattijoki
43. Ponkilan silta, Muhos
44. Savisilta, Ylivieska
45. Etelänkylän Isosilta, Pyhäjoki
46. Saviselkä - Piippola -tie, Kärsämäki ja Piippola
47. Paltaniementie, Kajaani
48. Tervasalmen silta, Kuhmo
49. Möykkysenjoen silta, Ristijärvi
50. Raatteentie, Suomussalmi
51. Simonkyläntie, Simo
52. Saarenputaan silta, Rovaniemen mlk
53. Ahdaskurun silta, Enontekiö
54. Magneettimäki, Inari
55. Huovintie, Köyliö
56. Koiviston paikallistie, Äänekoski
57. Männikön silta, Sonkajärvi
58. Mattilan silta, Alahärmä



Alvetulan silta, Hauho