



**MOBILIA**  
- hyvällä mielellä -

## **Selvitys Seitajärven tien museoarvosta**



**Martti Piltz**

**Mobilia**

©

**2009**

(korjattu)

Sisällysluettelo	
1. JOHDANTO	3
1.1. Tavoite ja kysymyksen asettelu	3
1.2. Selvityksen aikataulu ja rakenne	3
1.3. Selvityskohteen esittely	6
1.3. Aikaisempi Seitajärven tien tutkimus	7
2. POLKUTIE ILMIÖNÄ	9
2.1. Polkutien määrittelystä	9
2.2. Polkuteiden synty	9
2.3. Polkuteihin liittyvästä lainsäädännöstä	10
2.4. Lapin tiepiirin polkutiet	11
2.5. Polkutiet ja Lapin muiden vähäliikenteisten teiden kehittäminen	16
2.6. Polkutien valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen museoarvo	18
3. POHJOISIMMAN SUOMEN KULKUVÄYLÄT	20
3.1. Lapin asutuksen historiasta	20
3.2. Varhaisimmat kulkuväylät	22
3.3. Itsenäisyyden ajan kulkuväylät	27
3.4. Tieverkko	28
4. SEITAJÄRVEN TIEN HISTORIA: TIETOARVO	30
4.1. Seitajärven kylä	30
4.2. Seitajärvi ja sen kulkuyhteydet kartalla	32
4.3. Seitajärven kulkuyhteydet	36
4.4. Seitajärven tapahtumat toisen maailmansodan aikana	37
4.5. Seitajärven tie Tiehallinnon (TVH) hoitoon	40
4.6. Arvio Seitajärven tien tietoarvosta	40
5. TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO	42
5.1. Seitajärven tie polkutien edustajana	42
5.2. Historialliset tapahtumapaikat ja muistomerkit tien varrella	42
5.3. Arvio Seitajärven tien arvosta tieliikennehistoriassa	43
6. SÄILYNEISYYSARVO	45
6.1. Tien linjaus	45
6.2. Tien rakenne ja toiminnallisuus	46
6.3. Tien vaikutelma	47
6.4. Arvio Seitajärventien säilyneisyysarvosta	49

7. MUUT SÄILYMISEEN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT	50
7.1. Kunnan näkemys ja kaavatilanne	50
7.2. Maakuntakaava	50
7.3. Tiepiirin lausunto	51
7.4. Arvio muista säilymiseen vaikuttavista tekijöistä	51
8. YHTEENVETO SEITAJÄRVEN TIEN MUSEOARVOSTA	53
9. ASIANTUNTIJALOUSUNTO	54

## LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

### LIITTEET

#### Liite 1.

Tiehallinnon museokohteiden kokoelmapolitiikka

#### Liite 2.

Lapin polkutieverkoston ylläpito- ja kehittämissuunnitelma vuosille 1979-1990:

- 2.1. Tie- ja vesirakennuslaitoksen Lapin piirin alueella olleet polkutiet vuonna 1950 (taulukko)
- 2.2. Tie- ja vesirakennuslaitoksen Lapin piirin alueella olleet polkutiet vuonna 1960 (taulukko)
- 2.3. Tie- ja vesirakennuslaitoksen Lapin piirin alueella olevat autolla ajettavat polkutiet 1.1.1978 (taulukko)
- 2.4. Tie- ja vesirakennuslaitoksen Lapin piirin hoidossa olevat polut 1.1.1978 (taulukko)
- 2.5. Polkutieverkkoosuunnitelma vuodelle 1990 (kartake)
- 2.6. Varsinaiset polkutiet [polkutiesuunnitelmassa] (taulukko)
- 2.7. Varsinaisten polkuteiden rakentamis- ja parantamiskustannukset sekä toteuttamisjärjestys (taulukko)

# 1. JOHDANTO

## 1.1. Tavoite ja kysymyksen asettelu

Tämän selvityksen tavoitteena on esittää arvio Seitajärven entisen polkutien (vuodesta 2006 maantie 19905) museokohdearvosta. Arvon määrittelyyn käytetään Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikkaa.<sup>1</sup>

Selvitys kartoittaa tien historiasta kertovan ja sitä dokumentoivan aineiston ja määrittää sen avulla, mikä on kohteen tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo eli kuinka hyvin se dokumentoi rakentamisaikansa tarkoitusta ja tieteknisiä ratkaisuja.

Tiehallinnon museokohdekokoelmaan pyritään keräämään aikakaudelleen tyypillisimmät kohteet, mutta myös poikkeukselliset kohteet voivat olla museaalisesti arvokkaita. Siinä on 22 museotietä ja 37 museosiltaa. Kokoelman on arvioitu edustavan vanhempia teitä ja siltoja hyvin. Puutteeksi on todettu, ettei siinä ole sodan ja jälleenrakennuksen teitä, työllisyystöinä tehtyjä teitä, eikä nykyaikaisen tieverkon kohteita.<sup>2</sup>

Selvityksen keskeinen kysymys on, onko polkutie yleensä Suomen tieliikenteen valtakunnallisen historian kannalta tärkeä ilmiö. Mikäli näin on, siitä seuraa kysymys, mikä polkuteistä olisi museoitavissa. Koska Seitajärven tiestä on tehty aloite sen ottamiseksi Tiehallinnon museokohdekokoelmaan, selvitetään sen museoarvo. Asiantuntijalausunto on tiivistetty raportin loppuun.

## 1.2. Selvityksen aikataulu ja rakenne

Tiehallinnon tilauksesta valmisteltiin Mobiliassa 24.8.–30.9.2009 asiantuntijalausunto Seitajärven tien museotie-esityksestä, tien museoarvosta sekä laajemmin polkutiestä ilmiönä valtakunnallisen tieliikenteen historian näkökulmasta.

Raportissa selvitetään polkutien käsitettä, sen asemaa Suomen valtakunnallisessa tieverkossa sekä sen museoarvoa. Sekä polkutielle kokonaisuutena että Seitajärven entiselle polkutielle rakennetaan suhteellisen laaja viitekehys liikenneväylänä sekä valtakunnallisen että paikallisen liikenteen näkökulmasta. Polkutie on ollut myös tielainsäädännöllinen käsite, mutta nykyisessä maantielaisissa kaikki tiet ovat maanteitä eikä se enää tunne polkutien käsitettä.<sup>3</sup>

Tiehallinnon museotiet ja -sillat arvoluokitetaan kolmen kriteerin avulla, jotka ovat: Tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Arvoluokituksella rajataan perinnekokoelman kannalta merkittävät kohteet ja valitaan tallennettavat kohteet.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Liimatainen, Kirsi, 2007 Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys. Lähdeluettelossa on sähköpostiosoite raporttiin.

<sup>2</sup> Liimatainen, 2007, s. 20

<sup>3</sup> Maantielaki 2005, §4

<sup>4</sup> Liimatainen 2007, ss. 15-16, ja 2003, ss. 21-23, museokohteiden kokoelmapolitiikka on muodostettu Tiehallinnon esine- ja kuvakokoelmien kokoelmapolitiikkojen pohjalta yhteensopivaksi.

**Tietoarvon** avulla selvitetään, onko kohdetta tutkittu tai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa.

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

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

Kriteerit pisteytetään, jolloin kohteita voi verrata toisiinsa. Lisäksi selvitetään muita museointimahdollisuuksiin vaikuttavia tekijöitä, joita tyypillisesti ovat kohteen omistus, kaavatilanne, kohteen säilymisnäkyvät ja suojeluasema. Jokaisesta ilmiöstä tallennetaan vain yksi kohde eli toisintoja ei kokoelmaan oteta.

Nykyinen museokohdekokoelma on käyty läpi yllämainitulla arvoluokituksella. Siinä on muutamia toisintoja ja kohteita, jotka eivät ole aikakaudelleen tyypillisiä. Kokoelmaa järjestellään, eli siitä poistetaan edellä mainittuja toissijaisia kohteita ja käynnistetään uusien kohteiden etsintä. Tavoitteena on saada arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvo tallennettua pitkäjänteisesti Tiehallinnon perinnekokoelmaksi ja siten osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta.<sup>5</sup>

#### Yleiskuvaus

Selvityksen lähdeaineistona ovat arkistot, kirjallisuus, maastokatselmus ja haastattelut. Näiden avulla esitetään arvio polkuteiden ja erityisesti Seitajärven tien valtakunnallisesta museoarvosta ja esitetään suositukset jatkotoimenpiteistä. Selvityksen ja asiantuntijalausunnan valmisteli Mobiliassa konsultti Martti Piltz.

Lähtötietoja kysyttiin Savukosken kunnan viranomaisilta, lähinnä kulttuurisihteeri Marja Ekdahlilta ja tekniseltä johtajalta Jarmo Ahtiselta sekä Tiehallinnon Lapin tiepiirin perinneyhdyshenkilöltä Heikki Salmelta. Asiantuntijakartoitus tehtiin Erkki Liljan kanssa, joka on perehtynyt aiheeseen ja joka on Lapin tiepiirin aikaisempi perinneyhdyshenkilö.

#### Kirjallisuusselvitys

Polkuteistä löytyi mainintoja silta- ja tiealojen historiatieteelliset kriteerit täyttävästä kirjallisuudesta melko runsaasti, mutta ei yhtenäistä esitystä. Paikallishistorioissa Seitajärvi ja sen muinaisjäänteet ovat usein esillä, mutta yhtenäistä esitystä ei löytynyt. Kirjallisuudessa on käsitelty laajasti jatkosodan aikana tehtyä partisaanihyökkäystä ja sen seurauksia Seitajärvellä. Seitajärven kulkuyhteyksiä on selvitelty vanhoja karttoja käsittelevästä kirjallisuudesta. Lehdistä käytiin läpi Tielehden, myöhemmin Tie ja liikennelehti, 1950- ja 1960-luvun taitteen vuosikerrat. Käytetty kirjallisuus on listattu lähdeluetteloon.

---

<sup>5</sup> Liimatainen 2007, liite 5

## Arkistonselvitys

Lyhyen toimitusajan vuoksi arkistonselvitys on pinnallinen. Tiestä on tallennettu perustiedot Tiehallinnon Lapin piirin arkistoon. Savukosken teknisen viraston arkistosta selvitettiin tien ja sen ympäristöä koskevia asiakirjoja sekä kaavatilanne. Tiehallinnon arkistosta Mobiliassa tutkittiin kartoilla Seitajärven kulkuyhteyksiä. Seitajärven muinaisjäännösten luettelo tarkistettiin Lapin maakuntamuseon arkistossa. Arkistomateriaalien kopioita on tallennettu Seitajärven tien selvitysmappiin Mobiliaan.

## Maastokatselmus

Maastokatselmuksessa Seitajärven tien ulkonäköä ja museaalista kuntoa arvioitiin silmämääräisesti sekä tallennettiin valokuvaamalla. Maastokatselmus tehtiin 14. syyskuuta 2009. Siihen osallistuivat tietokirjailija, päätoimittaja Veikko Erkkilä, kulttuurisihteerit Maria Ekdahl ja selvityksen laatija, konsultti Martti Piltz Mobiliasta. Lisäksi maastokatselmuksen valmisteluihin osallistui tekninen johtaja Jarmo Ahtinen. Seitajärvellä tavattiin kylästä syntyisin oleva Sirkka Lakela (os. Ollila, s. 1934), joka asuu yhä osa-aikaisesti kylässä.

## Haastattelut

Selvityksen ongelmia on selvitetty Erkki Liljan kanssa koko sen valmistelun ajan sekä puhelimitse että sähköpostitse.

Partisaanien tuhotöiden asiantuntijana on haastateltu 14.9.2009 Veikko Erkkilää. Hänen kanssaan on lisäksi käyty sekä ennakoivia että tarkistavia puhelinkeskusteluja ja sähköpostin vaihtoa.<sup>6</sup>

Rouva Sirkka Lakelaa haastateltiin 14.9.2009 Seitajärven kylässä. Hän on ainakin kolmatta sukupolvea Seitajärven asukas. Hän pelastui partisaanihyökkäyksestä 10-vuotiaana kesällä 1944 äitinsä ja kahden sisaruksensa kanssa. Nykyisin hän asuu osan vuotta kotitalonsa Ollilan mailla sijaitsevassa vapaa-ajan asunnossa. Hänen poikansa toimivat edelleen poromiehinä Savukoskella. Häntä haastateltiin lähinnä muistoista kotikylänsä kulkuyhteyksistä, partisaanihyökkäyksestä sekä pako- ja avunhätymatkastasta Värriölle sen jälkeen. Kaikkien kolmen edellä mainitun kanssa keskusteltiin laajasti tien merkityksestä Seitajärven kylälle.

Eläkkeellä olevaa Tiehallinnon insinööriä Raimo Rämettä haastateltiin polkuteiden historiasta 15.9.2009 Rovaniemellä.

Seitajärven esihistorian ja arkeologian asiantuntijana haastateltiin Lapin maakuntamuseon intendenttiä, arkeologi Hannu Kotivuorta Rovaniemellä 15.9.2009.

---

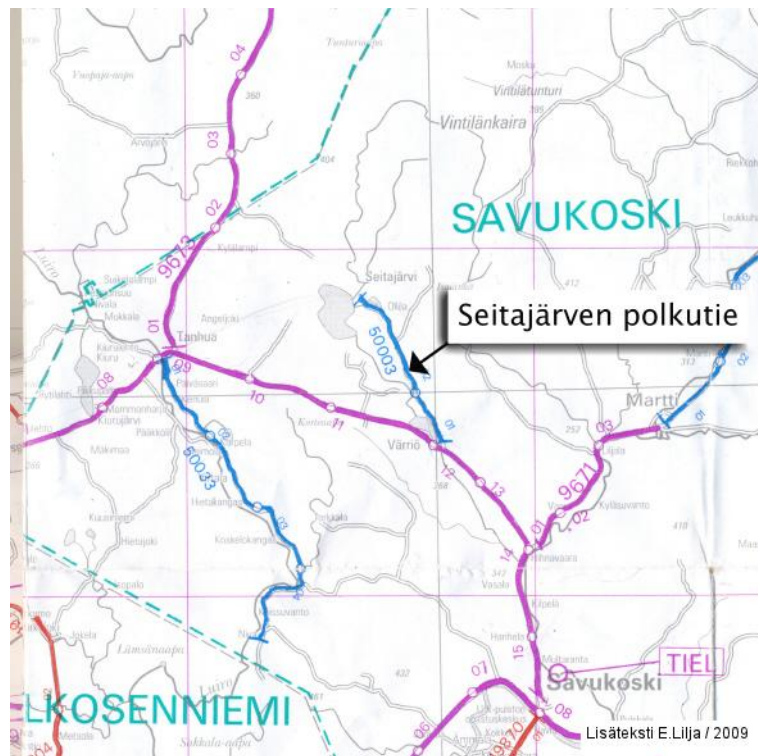
<sup>6</sup> Veikko Erkkilä ja Risto Arkimies saivat vuonna 1999 Valtion tiedonjulkistamispalkinnon teoksesta *Vaiettu sota* ja tv-ohjelmasta *Vaiettu sota, unohdetut uhrin*.

### 1.3. Selvityskohteen esittely

Seitajärvi on kylä Savukosken kunnassa Lapin läänissä. Seitajärvelle johtaa tie, jonka numero on 19905. Se on 13,6 kilometrin pituinen pistotie. Seitajärven tie on ollut polkutie 50003 ennen nykyisen maantielain voimassaoloa. Tie erkanee Värriössä Sodankylän ja Savukosken välisestä tiestä 967, joka kulkee Hihnavaaran risteyksen kautta Savukoskelle ja toiseen suuntaan Tanhuan kautta Sodankylään.

Seitajärven kylässä on viisi taloa, jotka kaikki ovat saman suvun omistuksessa. Kylässä ei tällä hetkellä ole pysyvää asutusta. Tien Värriöjärven puoleisessa päässä on kaksi pysyvästi asutettua taloutta. Tie aurataan nykyisin vain muutama sata metriä alkupäästään näille taloille, mutta se on ollut 1960-luvulta alkaen pitkään talvisin aurattuna.

Tie on erittäin hyvässä kunnossa ja sen linjaus on luonteva harvaa puustoa kasvavassa metsässä. Tieltä avautuu muutamia laajempia näkymiä. Tien alkupäässä on komea maisemanäkymä Värriöjärven yli Metsä-Lapin luontoon. Tien varrella on jatkuvasti käytössä oleva poroerotuspaikka. Tiestä haarautuu muutamia metsäautoteitä.<sup>7</sup>



*Tie numero 19905 (kartakkeella 50003 ennen vuotta 2006) on Seitajärven entinen polkutie ja sitä ennen polku. Seitajärven tie erkanee Värriössä tiestä numero 976, Pelkosenniemi - Tanhua - Savukoski. Erkki Liljan tiedostot, pohjana tienumerokartta.*

<sup>7</sup> Maastokatselmus ja Sirkka Lakelan haastattelu 14.9.2009

Seitajärven tiestä on tehty aloite museotieksi vuonna 1999<sup>8</sup>. Aloitteen yhteydessä tiellä suoritettiin katselmus vuonna 2000.<sup>9</sup> Ilmeisesti silloin tehtiin myös selvitystyötä<sup>10</sup>, mutta aloitteen käsittely on jäänyt kesken. Uusi esitys on tehty 6.4.2009.<sup>11</sup>

#### 1.4. Aikaisempi Seitajärventien tutkimus

Tie- ja vesirakennuslaitoksen Lapin piiri on käynnistänyt 1970-luvun lopulla Oulun Yliopiston kanssa selvitys- ja suunnitteluhankkeen, jossa on selvitetty tutkimuksella polkuteiden silloinen tila ja kehitystarve sekä esitetty ylläpito- ja kehityssuunnitelma vuoteen 1990.<sup>12</sup> Tämä aineisto antaa hyvän poikkeileikkauksen polkuteiden kehityksestä. Polkuteistä on tiealan ja historiatieteellisessä kirjallisuudessa mainintoja, mutta niistä ei ole ajallisesti eikä alueellisesti kattavaa yhtenäistä esitystä. Polkutietä pidetään pohjoisimmalle Suomelle ja Lapin tiepiirille ominaisena, muusta maasta poikkeava erikoisuutena. Tyypillistä on myös, ettei tie- ja tienparannussuunnitelmia ole usein ollut olemassakaan, joten dokumenttipohja on huomattavasti ohuempi kuin muista teistä tai silloista. Siten on luonnollista, ettei Seitajärven tiestäkään ole julkaistu kirjoitelmia, historiaselvityksiä tai tieteellisiä tutkimuksia. Tämä selvitys nostaa Seitajärven tien tietoarvoa huomattavasti.

Seitajärvestä ei ole yhtenäistä historiallista selvitystä, mutta Suur-Sodankylän, Sallan (Kuolajärven) sekä laajemmin Lapin ja Suomen esihistoriallista aikaa käsittelevissä historioissa se mainitaan. Seitajärvi on voitu todeta kivikautiseksi asuinpaikaksi. Kuten nimi antaa ymmärtää, Seitajärvellä on seita ja se on ollut palvospaikka. Merkit viittaavat pitkäaikaiseen asutukseen tai saalistuspaikkaan. Seitajärveltä ja sinne johtavan entisen polun ja polkutien varrelta on luetteloitu useita löytöjä muinaisjäänöksistä, vaikka alueen muinaisjäänösten inventointi on kesken tai järjestelmällisesti tekemättä.<sup>13</sup> Maanviljelys- ja poronhoitokylänä Seitajärvi on asutettu kiinteästi 1800-luvun loppupuolelta lähtien.

Eniten Seitajärvestä on kirjoitettu kesällä 1944 siviiliväestöön kohdistuneen partisaanihyökkäyksen vuoksi. Partisaanitoiminnan siviiliväestölle aiheuttamista tuhoista on julkaistu sekä tietokirjallisuuteen luokiteltavia teoksia että muistelmia. Julkaisut eivät ehkä täytä historiatieteellisen tutkimuksen tunnusmerkkejä kirjaimellisesti, mutta ainakin osa perustuu vankkaan ja luotettavaksi arvioitavaan alkuperäismateriaaliin.<sup>14</sup> Myös sotahistorioissa on mainittu partisaanituhoista ja erityisesti tuhoista Seitajärvellä. Ehkä hieman yllättävää on, että Seitajärven tapahtumiin on paneuduttu vasta uudehkoissa sotahistoriallisissa tutkimuksissa. Seitajärvestä on tullut partisaanien siviiliväestöön kohdistuneiden tuhotöiden symboli.

<sup>8</sup> Savukosken kunta kunnanhallituksen päätös 22.11.199 ja kirje Liikenneministeriölle 16.12.1999

<sup>9</sup> Muistio 11.9.2000, Savukosken kunta, Marja Ekdahl

<sup>10</sup> Kansilehti: Selvitys Seitajärven polkutien 50003 tiemuseokohde-esityksestä, 2001. Sisältöä ei löytynyt.

<sup>11</sup> Veikko Erkkilä 6.4.2009

<sup>12</sup> Lapin polkutieverkko ylläpito- ja kehittämissuunnitelma vuosille 1979-1990, Oiva Tolpin tutkielma sekä kaksi artikkelia Tie ja liikenne-lehdessä.

<sup>13</sup> Luettelo Itä-Lapin muinaisjäänökset, Savukoski ja Hannu Kotivuoren haastattelu 15.9.2009

<sup>14</sup> Tässä on käytetty lähteenä ensisijaisesti teosta Erkkilä, Veikko, 1998, Vaiettu sota.





Seitajärven tien kartta 14.9.2009. Seitajärven viljelyaukea erottuu selvästi Ara- ja Seitajärven kannaksella. Siinä ovat kolme Arajärven taloa, Yli-Lokan talo näkyy siitä pohjoiseen ja Ollilan talo järven kaakkoisrannalla. Tie kulkee kuivaa kangasharjannetta pitkin Värriölle. Seitajärvellä polku on tietävästi alun perin kiertänyt järven itäpuolelta kapean suon yli. Nykyinen tie oikaisee järven länsipuolelta, mutta vastaavasti joutuu ylittämään Seitajärven lasku-uoman siltaa pitkin. Kartta on tulostettu maanmittauslaitoksen KTL-selaintietopalvelusta.

## 2. POLKUTIE ILMIÖNÄ

### 2.1. Polkutien määrittelystä

Muinaismuistolaisissa mainitaan rauhoitetuiksi ”...muinaisten huomattavien kulkuteiden, tienviittojen ja siltojen... jäännökset”. Teiden syntymistä ja ”huomattavan muinaisen kulkutien” sisältöä on tulkittu kirjallisuudessa.<sup>15</sup>

Jotta tie olisi ”huomattava”, sen tulee liittyä kaukoliikenteeseen eli sen tulee yhdistää suurempia kokonaisuuksia kuin yksi talo tai kylä. Historialliselta ajalta siitä tulee olla kirjallinen maininta. Kansatieteessä erotetaan liikennereitti ja tie. Erona on se, että tie on käyttöönsä rakennettu ja siten pysyvä, lähinnä ajoneuvoille tarkoitettu reitti. Museologisesti tiet voidaan jakaa kulkemisen ja eroosion synnyttämiin kulku-uriiin ja rakennettuihin kulkuteihin, joissa voi olla pengerryksiä, siltarumpuja ja tasoituskerroksia. Polut ja kulku-urat ovat Pohjois-Suomelle tyypillisiä, jotka fyysisestä vaatimattomuudestaan huolimatta ovat olleet tärkeitä kaupankäynnille, elinkeinoille sekä kontakteille.<sup>16</sup> Talusmaantieteessä tie määritellään kahden toiminnallisen pisteen väliseksi viivaksi. Tietä voi tarkastella myös esteettisenä ilmiönä, lähinnä tien ja sen ympäristön suhdetta. Usein luontaisesti maastoon ja maisemaan syntynyt polku mielletään Suomessa tien esteettiseksi ihanteeksi.<sup>17</sup>

Muinaistien määritelmäksi on esitetty: *Muinaistie on maastossa havaittava kulku-ura, joka palautuu esihistorialliselle ajalle. Tie voi olla edelleen käytössä tai se on voinut jäädä pois käytöstä kokonaan tai osittain.*<sup>18</sup>

Ruotsin valtiossa jo vuonna 1350 Mauno Eerikinpojan maanlaissa määriteltiin teiden ominaisuuksia ja tienvarren palveluja, kuten majatalot ja kyytirättärit. Historiallisen ajan lainsäädännössä tiet voidaan jakaa kahteen nykyisten termien mukaiseen hierarkiseen ryhmään: valtatiet ja paikallistiet. Ensin mainitut yhdistävät hallintoalueita, kuuluvat majapaikka- ja kyytilaitoksen piiriin ja ovat yhteisen ylläpidon kohteita.<sup>19</sup>

### 2.2. Polkuteiden synty

Teille on ollut yhteistä nykyaikaisen tienrakennuksen alkamiseen saakka 1900-luvun loppupuolella, että ne syntyvät ihmisten säännöllisesti käyttämälle kulku-uralle, jota yleisesti kutsutaan poluksi. Kulkeminen säännöllistä reittiä lienee biologinen ilmiö; eläimet, esimerkiksi hirvi tai poro, tekevät ”polkuja”.<sup>20</sup> Suomen alueella tiet säilyivät polun luonteisina ainakin 1700-luvulle, jolloin viranomaisten määräysten mukaan niitä järjestelmällisesti alettiin kehittää pyöräajoneuvoilla ajettaviksi. Valtatie tai maantie mielletään helposti paikallistietä tärkeämmäksi. Ero maanteiden ja muiden teiden välillä on häilyvä; syrjäseudulla on aikojen alusta tingitty virallisista määräyksistä.

---

<sup>15</sup> Esimerkiksi: Jaakko Masonen, Hämeen Härkätie ss. 15-37 ja Salminen, Toivo, Haavisto, Pohjanmaan kautta, ss. 124-183

<sup>16</sup> Kaukonen, ss. 102 ja 103

<sup>17</sup> Jaatinen, ss. 6-13 ja esimerkiksi kuvat ja kuvatekstit, ss. 64 ja 65 ja 68

<sup>18</sup> Masonen, s. 16

<sup>19</sup> Masonen, s. 18

<sup>20</sup> Masonen, s. 22

Suomen tiet ovat alun perin polkuja, kuten useissa muissakin maissa. Vähäinen liikenne ja pitkän talvikauden maanpintaa suojaava vaikutus on säilyttänyt useita kulkuyhteyksiä nykypäivään saakka polkuina. Näitä polkuja on vielä Etelä-Suomessakin kulkuyhteyksillä, mutta tyypillisiä ne ovat syrjäseutujen ja erityisesti Lapin haja-asutusalueille. Jotkut poluista voivat olla merkittäviä valtakunnallisia ja jopa valtakuntien välisiä kulkuyhteyksiä eli siis ne voivat täyttää muinaismuistolain edellytykset ”huomattavasta kulkutiestä” ja muinaistien määritelmän ”... maastossa havaittava kulku-ura, joka palautuu esihistorialliselle ajalle”. Vanhat polut voivat olla jatkuvassa käytössä, jolloin niiden päällä on usein myöhempiä rakennekerroksia tai ne voivat olla käytöstä hylättyjä.

Valtakunnallisesti tärkeä maantie oli Turun, Pohjanlahden kaupungit ja Tukholman yhdistävä rantatie. Tukholman ja Turun sekä Viipurin välinen posti on kulkenut rantatietä vuodesta 1651 alkaen, mutta tie oli niin vaikeakulkuinen, että sisämaassa kulkeva Kyrönkankaan tie asetettiin etusijalle. Ratsu- eli postitiekseä sitäkin alettiin kunnostaa vasta vuonna 1650 ja vuonna 1668 kärryillä ajettavaksi. Silti maaherra piti vielä vuosisadan lopulla teitä vaikeasti kuljettavina.<sup>21</sup>

Rantatien varrelle sijoittuvat kaupungit olivat hallinnollisia ja kaupallisia keskuksia sekä markkinapaikkoja. Ne tarvitsivat liikenneyhteyksiä maaseudulle. Samoin maaseudun asukkaat tarvitsivat kulkureittejä kärkeille, veronkantoon ja kaupantekoon. Vastaavasti valtion viranomaiset tarvitsivat kulkuyhteyksiä keskuspaikoilta syrjäseuduille hallinnon ja maanpuolustuksen ylläpitämiseksi.

Suuret joet, Oulu-, Kemi- ja Tornionjoet, muodostivat pohjoisessa luontaiset kulkuyhteydet, joiden varsille myös asutus sijoittui. Näiden jokilaaksojen kautta rakentuivat myös kaukoyhteydet hallintokeskuksista Pohjan perille ja asukkaiden tarpeista Jää- ja Vienanmerelle. Luonnonolosuhteista johtuva pitkä talvi mahdollisti jokien käyttämisen kulkureiteinä jokseenkin puolet vuodesta. Talviaikaan jokien jäällä kulkivat talvitiet. Maakulkureittejä syntyi jokien virtapaikkoihin ja vesistöjen kannaksille, joissa veneitä vedettiin. Vesiväylät sallivat suurten veneiden käytön rahtien, kuten tervan, kuljettamiseen ja puutavaran uiton. Vesiväyliltä matkaa jatkettiin yleensä jalkaisin. Useat näistä yhteyksistä muodostuivat pysyviksi ja säännöllisesti käytetyiksi, mutta niiden rakentaminen maanteiksi alkoi vasta 1900-luvun alussa.<sup>22</sup>

Melkoinen osa Suomen maaseudun talouksista on liikkunut 1950-luvulle saakka jalkaisin ja liikenteen volyyymi on ollut hyvin rajallinen. Toisen maailmansodan sosiaalipoliittiset, liikenteelliset ja työllisyyden hoidon muutokset muuttivat polkujen ja tielaissa tarkoitettujen polkuteiden aseman.

### 2.3. Polkuteihin liittyvästä lainsäädännöstä

Tässä tarkastelussa syvennyttään polkuihin teinä Suomen itsenäisyyden ajalla. Suomen ensimmäinen tielaki (1918) määrittelee polkutien: *Polkutie on pääasiassa kävellen tai ratsainkulkijoille tarkoitettu tie, jossain tapauksessa myös kärryille ja reelle tarkoitettu.*

<sup>21</sup> Salminen, jne, ss.124-146

<sup>22</sup> Salminen, jne, ss 163-167

Tarkastelu keskittyy valtion rakentamiin ja kunnossapitämiin polkuihin, koska lain keskeisin uudistus oli tienpidon siirtyminen tienpitovelvollisilta talonpojilta valtiolle. Perä-Pohjolassa teiden rakentaminen oli jo aikaisemmin jäänyt suurelta osaltaan valtion tehtäväksi, koska vähäinen väestö ei pystynyt rakentamaan pitkiä tieyhteyksiä. Tienpito siirtyi käytännössä kokonaan Tie- ja Vesirakennusten Ylihallitukselle lain astuessa voimaan.

Laki mainitessaan jalka- ja ratsumiehiä varten tarkoitetut polkutiet laajensi tien käsitettä.<sup>23</sup> Polkutiet ovat harvaanasuttujen alueiden tietä, joita lähinnä voi olla vain Lapissa ja itsenäisyyden alkuvuosina itärajan seuduilla. Polkutie voi olla yksityinen tai yleinen tie. Jos se on yleinen tie, se piti tasoittaa metrin leveydeltä ja raivata 2,5 metrin leveydeltä. Toimenpiteistä sanotaan, että maa vain tasataan ja soiden sekä kosteikkojen yli rakennetaan tarpeenmukainen porrastus.<sup>24</sup> Rakennusohjeissa niihin voidaan rakentaa tarpeellisiin paikkoihin sivuoja ja rumpuja. Vesiperäisten paikkojen yli rakennetaan 2,5 metriä leveä telasilta. Vesistöjen yli on rakennettava yksinkertaiset sillat tai järjestettävä lossi. Polkuteille pystytetään ”aivan yksinkertaiset” kilometripylväät joka viidennelle tai kymmenennelle kilometrille sekä tienviitat.<sup>25</sup> Polkuteilla voi olla myös kolmesta hirrestä tehtyjä siltoja, joissa on kaidepuut.<sup>26</sup> Polkutie oli tieluokituksessa alimman tasoinen tie, jossa suoritetaan tierakennustoimenpiteitä. Talvitie ja tilapäinen tie mainitaan myös tieluokituksessa, mutta niillä ei tehdä varsinaisia tienrakennustoimenpiteitä.<sup>27</sup>

Tielaisissa vuonna 1927 tieluokkiin lisättiin erämaatie ja poistettiin reellä ja rattailta ajettava polkutie. Erämaantie vastasi suunnilleen aikaisempaa polkutietä. Polkutien rakentamis- ja kunnossapitämisohjeet väljenivät huomattavasti. Edelleen vuonna 1937 teiden rakentamisesta ja kunnossapidosta annetuissa määräyksissä polkutien asema heikkeni.<sup>28</sup>

Selvityksessä keskitytään polkuteihin tielain vuoden 1948 uudistuksen jälkeen. Niiden suunnitteluun ja rakentamiseen vuosien mittaan ovat enenevästi vaikuttaneet luonnonsuojelua, poronhoitoa ja maastossa liikkumista koskevat lait. Uusin tielaki, Maantielaki vuodelta 2005, ei enää tunne polkutietä.

#### 2.4. Lapin tiepiirin polkutiet

Lapissa oli toisen maailmansodan jälkeenkin paljon tiettömiä alueita. Poronhoidon, metsästyksen ja kalastuksen takia erämaissa oli pieniä kyliä ja yksinäisiä taloja, joiden kulkuyhteydet perustuivat perinteisiin polkuihin, venereitteihin ja niiden yhdistelmiin sekä luonnollisesti talviteihin. Raskaammat kuormat kuljetettiin lumisena aikana pitkin talviteitä poroilla tai hevosilla. Taloudellinen kehitys toi myös syrjäkylien asukkaille uusia tarpeita ja toisaalta julkisen vallan sosiaaliset uudistukset vaativat parempia yhteyksiä. Lapissakin aika muuttui niukaksi resurssiksi.<sup>29</sup>

<sup>23</sup> esim. Perälä, s. 344 ja Lapin polkutieverkko ..., s. 2

<sup>24</sup> Lönnroth, ss. 16 ja 17

<sup>25</sup> Lönnroth, ss. 88 ja 89

<sup>26</sup> Lönnroth, ss. 99

<sup>27</sup> Lönnroth, ss. 18 ja 19

<sup>28</sup> Perälä, s. 344

<sup>29</sup> Rämö, ss. 35 ja 36

Jalankuljettavat polut olivat maastouria, jotka olivat ihmisten kulkemisen muovaamia luonnollisia kulkureittejä. Näistä poluista osa oli otettu Tie- ja vesirakennuslaitoksen hoitoon. Polut raivattiin noin 2 metrin levyisiksi poistamalla kiviä ja kantoja. Kosteikkoihin on rakennettu pitkospuut ja vesistöjen yli on kevyitä siltoja, losseja tai veneitä. Nämä vanhat kulkureitit ovat Lapin polkutieverkon lähtökohta.<sup>30</sup>

Vuoden 1948 lakiuudistuksen perusteella Lapissa siirtyi vuoden 1950 alusta lähes 1 100 kilometriä polkuja valtion hoitoon. Lapin tiepiirin teiden kokonaispituudesta polkutiet olivat noin kolmannes. Aikaisemmin polkuteitä oli virallisesti TVH:n hoidossa vain 97 kilometriä, mutta valtion varoin oli pidetty suunnilleen 1 100 kilometrin polkutieverkkoa.<sup>31</sup>

Vuoden 1954 tielaissa vanhakantaisesti todetaan, että polku on lähinnä jalkaisin, ratsain tai polkupyörällä tapahtuvaa liikennettä varten tarkoitettu tie. Toisien sanoen polkupyöräily lisättiin kävelemisen ja ratsastamisen rinnalle, vaikka autoistuminen oli selvästi yleistymässä. Lain perusteella laaditussa asetuksessa polkuteiden tekemisestä ja kunnossapidosta ei ole mainintaa.<sup>32</sup> Vuoden 1957 asetuksessa yleisistä teistä sanotaan, että Tie- ja vesirakennushallituksen tulee pitää luetteloa yleistä teistä, joihin kuuluvat, paitsi autoliikenteet tiet, myös muut ”vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu ajotie, polku tai erityinen talvitie”.<sup>33</sup>

Lain mukaan yleisen tien tekemisestä päätti liikenneministeriö, mutta erityisissä tapauksissa päätösvalta uskottiin asetuksella TVH:lle. Vaikka ennen tien tekemistä oli laadittava tiesuunnitelma, ilmeisesti mahdollisena poikkeuksena mainittu ”tien vähäinen parantaminen” vapautti polkutiet velvollisuudesta tehdä tiesuunnitelma. Tätä helpotti se, että polkutiet valtaosaltaan sijaitsivat valtion maalla ja muulloinkin tien saaminen oli maanomistajien etu, jolloin he luovuttivat tiealueen korvauksetta tienpitäjälle.<sup>34</sup>

Polkuteiden pituus kasvoi pisimmillään 1 657 kilometriin vuosina 1955–1958, mistä se alkoi laskea. Vaikka polkuja otettiin jatkuvasti polkuteiksi, painopiste oli niiden parantamisessa. Ensisijaisesti niille rakennettiin siltoja ja pitkospuita, jotta postinkuljetus rattailla ja polkupyörällä tuli mahdolliseksi.<sup>35</sup> Tärkeimpiä polkuteitä parannettiin autolla liikennöitäväksi ja muutettiin maantieksi. Vuoteen 1960 mennessä polkuteiden pituus oli laskenut 1 212 kilometriin.<sup>36</sup> Vastaavasti jalankuljettavien polkujen merkitys väheni ja ne jäivät ilman kunnossapitoa.<sup>37</sup> Autolla ympärivuotisesti ajettavaksi polkutietä parannettiin yli 500 kilometriä 1960-luvun loppuun mennessä.<sup>38</sup> Nämä tiet oli yleensä tehty yksinkertaisesti puskutraktorilla raivaamalla. Parannustöitä, kuten ojitus-, rumpu-, pengerrys- ja leikkaustöitä, jatkettiin vähitellen vuosittain määrärahojen puitteissa.

---

<sup>30</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 27

<sup>31</sup> Kts. liitteenä oleva polkuteiden luettelo vuonna 1950

<sup>32</sup> esim. Mäkelä, s. 344

<sup>33</sup> Lilja, s. 62

<sup>34</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 13

<sup>35</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 6

<sup>36</sup> Kts. liitteenä oleva polkuteiden luettelo vuonna 1960

<sup>37</sup> esim. Mäkelä, s. 344

<sup>38</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 41

Vuosiksi 1967–1968 oli asetettu toimikunta selvittämään ohjeistusta vähäliikenteisten teiden suunnittelua ja rakentamista varten. Rakennuskustannukset päätettiin rajata 30 000- 60 000 markkaan tiekilometrilta. Tämä merkitsi sitä, että 1970-luvulla Lapin piirin rakentamiskustannuksista voitiin käyttää noin 3 prosenttia eli noin 200 000- 300 000 markkaa polkuteiden parantamiseen. Ne rahoitettiinkin pääosin työllisyysmäärärahoilla, joiden osuus vuosina 1970–1977 oli peräti 86 prosenttia kokonaisrahoituksesta.<sup>39</sup>

Polkutiet tehtiin 1970-luvulle saakka ilman vahvistettuja suunnitelmia, olemassa olevan polun linjausta vahvistamalla. Autolla ajettavaksi niitä parannettiin pääosin 1970-luvulla, vaikka muutostöitä tehtiin jo 1950-luvulla.<sup>40</sup> Polkuteitä oli 1970-luvulla noin 1 100 kilometriä, joista autolla ajettavia oli 610 kilometriä vuonna 1979.<sup>41</sup> Silloin polkuteiden osuus Lapin tiepituudesta oli enää noin kymmenes osa. Noin puolet niistä pidettiin ympärivuotisesti liikennöitävinä auringolla, myöhemmin auringolla on laajennettu.<sup>42</sup>

Lapin tiepiirin teiden pituus kasvoi 1960-luvun aikana erityisesti uusina paikallisteinä, joita rakennettiin noin 2 700 kilometriä. Päinvastoin kuin muualla maassa, Lapissa uusi tielaki astuessaan voimaan vuonna 1957, ei siirtänyt paikallisteitä valtion hoitoon kuin muutamia kymmeniä kilometrejä. Paikallisteitä ei yksinkertaisesti ollut valmiina, sen sijaan polkuteistä parannettiin paikallisteitä.<sup>43</sup> Lapissa paikallisteille on tyypillistä, että ne eivät muodosta yhtenäistä verkostoa, vaan erkanevat korkeamman luokan teistä pistoteinä asumuksiin.<sup>44</sup>

Koska määräraha oli rakentamistarpeeseen nähden hyvin pieni, tiet ”keinoteltiin” henkilöautoilla ajettavaan kuntoon.<sup>45</sup> Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että piiri-insinööri J. E. Roimu valitsi polttavimmin parantamista vaativan yhteyden ja vuoden kaikki polkuteimäärärahat keskitettiin siihen. Samalla pyrittiin hyödyntämään lähistöllä olevien tietyömaiden resursseja. Näin tieyhteydet saatiin suhteellisesti tehokkaimmin tehdyiksi. Tämä henkilökohtaisiin suhteisiin ja siviilirohkeuteen perustuva toiminta mahdollisti erämaan asukkaille kehittyvän yhteiskunnan palvelut, joita olisi jouduttu odottamaan ehkä vuosikymmeniä tai pahimmillaan ei olisi saatu mitään kulkuyhteyksien parannuksia.<sup>46</sup>

Polkuteitä ei yleensä suunniteltu lainkaan, vaan ne tehtiin paikalla tekijöiden kokemuksen ja arvostelukyvyn mukaan. Esimerkiksi, kun Asko Helenius (eläkkeellä oleva Tiehallinnon kenttämestari) oli rakentamassa Seitajärven tietä, hän oli kysynyt esimieheltään suunnitelmia, tämä oli vastannut, että suunnitelmien pitää olla kysyjän päässä. Sieltä pitää katsoa!<sup>47</sup> Lähinnä polkutietä vastaava tienrakennepiirustus olisi ehkä ollut vuoden 1927 Tiekäsi kirjan ”Erämaantie”.<sup>48</sup>

---

<sup>39</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 47

<sup>40</sup> Mäkelä, s. 172

<sup>41</sup> Rämö, s. 40 ja Mäkelä s. 172

<sup>42</sup> Mäkelä, ss. 172, 173

<sup>43</sup> Rämö, s. 40

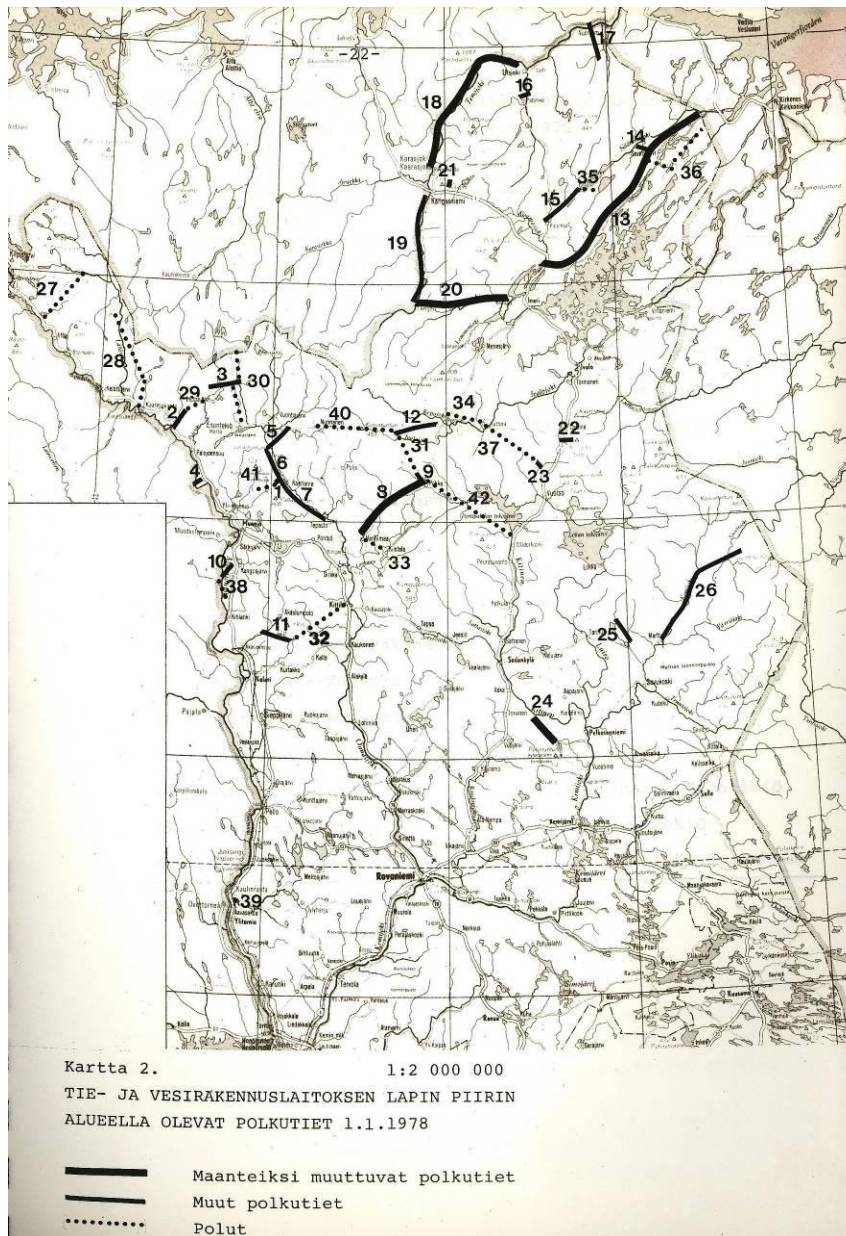
<sup>44</sup> Mäkelä, s. 171

<sup>45</sup> Rämö, ss. 37-38

<sup>46</sup> Rämö, haastattelu 15.9.2009

<sup>47</sup> Erkki Lilja, sähköposti 29.6.2006 Heikki Salmelle, kopio saatu 14.9.2009,

<sup>48</sup> Lönnroth, liite



Vuoden 1977 inventaarion mukaan Lapin tiepiirissä oli 26 autolla ajettavaa polkutietä, yhteiseltä pituudeltaan 684 kilometriä. Teiden luettelo on liitteenä. Seitajärven tie on kartakkeen ja luettelon numero 25. Tekstissä käsitellään myös kartakkeen polkuteitä 13 (Kaamanen-Sevettijärvi-Norjan raja) ja 20 (Riutula-Angeli). Kopio: Lapin polkutieverkon ylläpito- ja kehityssuunnitelma vuosille 1979-1990.

Ilmeisesti 1970-luvun loppupuoli on ollut käännevaihe polkuteiden kehityksessä. Niitä alettiin suunnitella ja järjestelmällisesti parantaa soveltaen vähäliikenteisten teiden suunnitteluohjeita.<sup>49</sup> Vuonna 1979 julkaistiin polkuteiden kehittämissuunnitelma. Sen taustana oli Oulun Yliopistossa tehty tutkimus, jossa käsiteltiin melko laajasti pientiestön kehittämismahdollisuuksia myös orastavan moninaiskäytön näkökulmasta. Tutkimukseen liittyi kysely, jossa kartoitettiin kuntien, paliskuntien ja viranomaisten näkemyksiä

<sup>49</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 32

polkuteistä. Niitä pidettiin edelleen tärkeinä, mutta kehittämistoiveena tuotiin esiin suunnittelun ja luokittelun tarve. Samalla polkuja alettiin tarkastella myös vapaa-ajan käytön ja moottorikelkkailun kanavoimisen näkökulmasta.<sup>50</sup> Selvityksen ja suunnitelman pohjalta Lapin piiri järjesti Rovaniemellä seminaarin pientiestön kehittämisestä.<sup>51</sup>

Polkutiet esitettiin järjestettäväksi kolmeen luokkaan: poroaitatie, varsinainen polkutie ja polku. Rakennuskustannusten erot olivat huomattavat: poroaitatiekilometri maksoi 42 300 markkaa, polkutiekilometri 90 000 markkaa ja esimerkkinä Suprun-Sevettijärven öljysorastettu tie 350 000 markkaa kilometriltä. Polut olivat jääneet vaille kunnossapitoa eikä niitä myöskään rakennettu lisää, joten kustannustietoja ei ollut.<sup>52</sup>

Suunnitelmassa oli muuttaa vuoteen 1990 mennessä 415 kilometriä polkuteistä maanteiksi, mistä oli jo osittain liikenneministeriön päätös. Varsinaisia polkuteitä suunnitelmassa oli 657 kilometriä ja poroaitateita 201 kilometriä. Polkuja oli 229 kilometriä. Suunnitelmassa oli yhteensä siis 1 088 kilometriä polkuteitä, joka oli vain noin 65 kilometriä vähemmän kuin lähtökohtatilanteessa. Olennainen muutos oli se, että poroaitateiden määrä kasvoi lähes 200 kilometriä ja vastaavasti polut vähenivät.<sup>53</sup>

Tunnetuin polkutie oli Sevettijärvelle johtanut tie. Sevettijärvellä oli noin 400 evakkokoltan asuinpaikka. Etäisyys maantieltä Kaamasesta Norjan rajalle Näätämöön oli yli 130 kilometriä. Parin vuosikymmenen rakentamisen jälkeen polku muuttui ensin autolla ajettavaksi polkutiekiksi ja sittemmin maantiekiksi.<sup>54</sup> Tämä tie oli suurin polkutievarojen investointikohde.<sup>55</sup> Lapissa syntyi ”tieluokka”, jota tielaki tai muutkaan tietä koskevat normit eivät tunne: ”Autolla ajettava maantieluontoinen polkutie”.<sup>56</sup>

Muita laajasti tunnettuja polkuteitä olivat Metsähallituksen maantiekiksi parantama Kittilän, Pokan ja Ivalon välinen tie, joka otettiin 150 kilometrin pituisena maantiekiksi vuonna 1971. Myös Angelin ja Kutturin polkutiet ovat tunnettuja. Polkutieviittaa ei tunneta muualla Suomessa kuin Lapissa. Sen lähtökohta on vuoden 1938 asetuksen mukainen tienviitta, johon on lisätty vuonna 1954 voimaan tulleesta kevyen liikenteen väylän merkistä ”reppuselkäkulkija”.<sup>57</sup> Myöhemmin muutettiin autolla ajettavan polkutien viitaksi sinipohjaiset tienviitat, joissa oli ”reppuselkä” tunnuksena. Polkuteiden alkupäässä oli yleensä yleinen varoitusmerkki (nyk. liikennemerkki ”Muu vaara”), jossa lisäkilpenä olivat taulut: ”Ajo sallittu omalla vastuulla” ja ”Tiellä ei ole liikennemerkkejä”. Lisäksi usein oli painorajoituksia, lähinnä siltojen kantavuudesta, sekä kelirikosta kertova merkki. Teiden loppupäässä oli kunnossapitoalueen loppumista osoittava merkki, mikäli tie jatkui esimerkiksi metsäautotienä edelleen.<sup>58</sup>

---

<sup>50</sup> Tolppi, ss. 83-100

<sup>51</sup> Lapin pientiestön ongelmia, Tie ja Liikenne 6/1979, s. 218,

<sup>52</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 49

<sup>53</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 110

<sup>54</sup> Lilja, ss. 62 ja 63, Mäkelä s. 172

<sup>55</sup> Rämö, s. 37

<sup>56</sup> Lilja, s. 63

<sup>57</sup> Lilja, ss. 64 ja 65

<sup>58</sup> Toikka, ss. 65 ja 67



## 2.5. Polkutiet ja Lapin muiden vähäliikenteisten teiden kehittäminen

Sodan aikana Lapin tieolot kohenivat. Tuhot, erityisesti saksalaisten poltetun maan taktiikkaan perustuneen vetäytymisen ajalta, kohdistuivat ensisijaisesti pääliikenneväyliin. Useat polut, kuten esimerkiksi Seitajärven polku, selvisivät vauriotta. Lapin piirin yleisten teiden pituus kasvoi vuoden 1945 noin 3 000 kilometristä noin lähes 9 000 kilometriin vuonna 1970.<sup>59</sup> Sodan jälkeiseen rakennuskauteen liittyvät jälleenrakennustyöt, asutustoiminta, metsäautotiet, ”Kekkostiet” ja työllistämistyöt. Polkutiellä on liittymäkohtia näihin ilmiöihin

Jälleenrakennustyöt kohdistuivat olemassa olevien teiden kunnostamiseen. Jälleenrakennustiet Lapissa vuosina 1944–1951 olivat koko valtakunnassa erittäin merkittävät, ja niihin suunnattiin paljon resursseja. Kun polkutiet otettiin yleisiksi teiksi tielain vuoden 1948 uudistusten perusteella 1950-luvun alusta tavoitteena avata uusia tieyhteyksiä, ne eivät ajallisesti tai ajatuksellisesti ole samaa ilmiötä.<sup>60</sup>

Asutustoiminta sodan jälkeen suuntautui osittain asumattomille alueille. Vuoden 1945 maanhankintalain mukaan suurinta siirtolaisryhmää, karjalaisia, ei asutettu Pohjois-Suomeen. Laki koski pohjoisessa Petsamon, Sallan ja Kuusamon luovutettujen alueitten asukkaita. Merkittävin asutuskohde oli ”Lapin kolmio”, joka on Tornio- ja Kemijokien sekä Rovaniemen- Ylitornion maantien rajoittama alue. Kaikkiaan maanhankintalain edellyttämiin toimiin arvioitiin tarvittavan noin 400 kilometriä teitä, jotka pääsääntöisesti olivat uusia teitä. Teiden rakentaminen jatkui 1950-luvun puoliväliin.<sup>61</sup> Pääsääntöisesti asutustiet eivät perustuneet polkuihin ja siten polkuteihin, vaan ne linjattiin ajan modernin maaseutuasuttamisen ja peltojen kuivatustekniikan tarpeisiin.

Puunjalostusteollisuuden raaka-aineen saannin turvaaminen oli tierakennuksen keskeisiä tavoitteita. Sotien jälkeisinä vuosina puupula vaivasi teollisuutta. Silloin laskettiin, että Suomessa on noin 5 miljoonaa hehtaaria puunhankinnan ns.nolla-alueita. Käsite tarkoitti sitä, että puuraaka-ainetta ei kuljetuskustannusten kalleuden vuoksi kannattanut nolla-alueilta hankkia. Puolet tästä pinta-alasta oli Lapissa. Sekä hakkuilla että metsäautoteiden rakentamisella oli valtakunnallinen teollisuotannollinen ja paikallisesti työllistävä vaikutus.

Sodan jälkeisinä vuosina metsäautoteiden rakentamiseksi esitettiin useita laskelmia. Vuonna 1956 valtion metsiä varten suunniteltiin 6 000 kilometriä metsäautoteitä. Vuonna 1962 metsätalouden teho-ohjelmassa (ns. Mera-ohjelma) suunniteltiin jo 14 000 kilometriä metsäautoteitä ja pari vuotta sen jälkeen arveltiin, että tarve on noin 19 000 kilometriä. Vuosittainen rakennusvauhti oli 1950-luvulla selvästi alle 1 000 kilometriä vuodessa. Seuraavalla vuosikymmenellä se kasvoi noin 1 500 kilometriin ja tavoitteena oli nostaa se noin 2 000 kilometriin.<sup>62</sup>

---

<sup>59</sup> Rämö, s. 40

<sup>60</sup> Tervonen, esim. ss. 31, 121, laajemmin koko julkaisu

<sup>61</sup> Tervonen, ss. 202-208

<sup>62</sup> Silván, Tielehti 9/1964, ss. 8-10

Metsäautoteitä rakensivat sekä valtion metsähallitus, metsäteollisuus sekä yksityiset metsänomistajat, jotka usein muodostivat yhteishankkeita. Polkuteillä ja metsäautoteillä on paljon yhteistä; ainakin valtion rooli rahoittajana on molemmille merkittävä. Molempien rahoituksessa työllistämisrahat ovat olleet ratkaisevan tärkeitä. Ajallisestikin metsäautoteiden ja polkuteiden rakentaminen on melko yhteneväinen. Paikoitellen metsäautotiet ovat toimineet kuten polkutiet erämaakylien ja talojen pääsytienä varsinaisille maanteille. Olennainen ero on se, että polkutiet ovat kevyesti rakennettuja, mutta metsäautotiet ovat ympärivuotisiin metsätalouden kuljetuksiin rakennettuja. Erityisesti metsäautoteiden runkotiet, joita oli niiden pituudesta noin 40 prosenttia, vastaavat rakenteeltaan sorapäällysteisiä maanteitä.<sup>63</sup>

Vuonna 1978 Lapin läänin alueella oli 4 630 kilometriä Metsähallituksen metsäautoteitä ja Keskusmetsälautakunta Tapion teitä noin 2 000 kilometriä. Osasta metsähallituksen rakentamista metsäautoteistä on tullut myöhemmin maanteitä ja myös polkuteistä on parannettu metsäautoteitä. Niiden rakentamisen perusta on kuitenkin erilainen, ne ovat rakennustavaltaan erilaisia. Vaikka valtion rahalla on ollut tärkeä merkitys, se on kanavoitu eri reittejä; joko metsähallituksen tai tiehallinnon kautta. Vaikka polkuteillä ja metsäautoteillä on paljonkin yhteneväisyyksiä, ne ovat kuitenkin erillisiä ilmiöitä.

”Kekkostiet” olivat omaperäinen ilmiö 1950-luvun alkupuolelta alkaen sekä Kainuussa että Lapissa. Pääministerinä sekä presidenttinä Urho Kekkonen vieraili usein Pohjois-Suomessa ja ”käveli teitä” syrjäseuduille. Hänellä oli mielenkiintoa syrjäseutujen ihmisten ongelmiin ja niitä ratkomalla hän katsoi edistävänsä oman puolueensa Maalaisliiton kannatusta. Nimi yhdistettiin moniin maanteihin.<sup>64</sup> Näitä, erityisesti ”Kainuun Kekkosteinä” tunnettuja, maanteitä voidaan tarkastella samasta näkökulmasta kuin muita syrjäseutujen teitä, myös polkuteitä. Niillä pyrittiin lisäämään tai synnyttämään alueellista tasa-arvoa helpottamalla tiettomien asumusten asukkaiden lukuyhteyksiä. Nämä tiehankkeet olivat usein olleet vireillä jo 1930-luvun lopulla, mutta rauenneet sotaan ja jälleenrakennuksen resurssipulaan.<sup>65</sup>

Lapin läänin alueella oli myös teitä, joiden rakentamisessa presidentti käytti arvovaltaansa ohi virallisten kanavien. Tämä nopeutti muutamissa tapauksissa erämaakylien tieyhteyksien rakentamista huomattavasti. Esimerkiksi Kutturin ja Raattaman tiet valmistuivat jo vuonna 1957. Kutturin tie oli polku(tie), josta kunnostettiin autolla ajettava tie.<sup>66</sup> Huolimatta siitä, että polkuteillä on liittymiä Kekkosteihin, ne eivät ole sama asia tai ilmiö. Suomen tieverkkoa rakennettiin 1950-1970-luvuilla pääosin työllistämisvaroilla, ajan kielellä työttömyysvaroilla. Valtiomiehenä Urho Kekkonen pyrki ohjaamaan työllistämisvaroja ehdottamiinsa rakennuskohteisiin. Kainuun Kekkostiet rakennettiin kuitenkin vankityövoimalla, koska Kainuussa oli työvoimapulaa.<sup>67</sup>

---

<sup>63</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 24

<sup>64</sup> Haavisto, s. 9

<sup>65</sup> Haavisto, s. 175

<sup>66</sup> Mäkelä, s. 174, Lilja, ss. 62-66 ja Rämö s. 38, luettelo polkuteistä vuonna 1974

<sup>67</sup> Nenonen, s. 29

Teiden rakentamisen rahoituksessa työttömyysrahat olivat merkittäviä koko Suomessa ja erityisesti Lapissa. Suomi oli maatalousmaa, jossa tyypillistä oli talvityöttömyys. Toisen maailmansodan jälkeen kymmeniä tuhansia ihmisiä työllistettiin tietyömailla. Ensimmäinen paha työttömyysalvi sattui vuosiin 1949–1950. Silloin metsänomistajat jäivät odottamaan puun hinnannousua, mikä esti metsätöiden alkamisen normaalisti. Joulukuussa ilmoitautui 60 000 ihmistä työttömäksi. Suurin osa heistä oli Itä- ja Pohjois-Suomesta. Heistä yhdeksän kymmenestä oli maa- ja metsätalouden sekatyöläisiä ja pienviljelijöitä.

Alkuvaiheessa työtä järjestettiin sinne, missä työttömät asuivat, siis syrjäseuduille. Töitä oli kutsuttu aikaisemmin hätätöiksi, joilla oli rakennettu muun muassa teitä jo 1800-luvulla. Nyt niiden nimi muuttui työttömyystöiksi ja varatöiksi. Ne siirsivät uudestaan tienrakennuksen painopisteen pohjoiseen ja itään juuri, kun Lapissa oli ensimmäinen hätä, jälleenrakennus, hoidettu. Tästä seurasi vinoutuma, ettei etelän nopeasti kasvavan liikenteen alueille saatu uusia teitä. Suuret siirtotyömaat, joille pohjoisen ja itärajan työttömät siirrettiin, käynnistyivät 1950-luvun puolivälissä.<sup>68</sup> Työllisyysvaroja ohjautui paljon myös polkuteiden rakentamiseen, mutta ainakaan kaikkia polkuteitä ei voi pitää ”lapiolinjan” työllistämistyökohteina.

## 2.6. Polkutien valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen museoarvo

Polkutie on siis lain määrittelemä tieluokka ja tietyyppi eli hallinnollinen käsite. Käytännössä se on alun perin ajoneuvoille ajokelvoton polku, josta mahdollisimman kustannustehokkaasti on parannettu autolla tai vähintään traktorilla ajettava tie. Polkujen parantaminen ajoneuvokelpoiseksi liittyy sodan jälkeiseen voimakkaaseen muutoskauteen, jossa vaikuttivat erityisesti sosiaalipoliittiset uudistusajatukset.

Suomessa on vähän havaintoja muinaisteistä, mutta sen sijaan muinaismuistolain tarkoittamia muinaisia huomattavia kulkuteitä on kohtalaisen runsaasti Etelä-Suomessa. Tässä selvityksessä jää aukottomasti todistamatta, kuinka hyvin Lapin polkutiet täyttävät määritelmät muinaistiestä. Selviä viitteitä on siitä, että ne jossain tapauksissa voivat täyttyä. Muinaismuistolain tarkoittamia piirteitä polkuteiltä myös löytyy. Osa vuoden 1948 tielain perusteella polkuteiksi muutetuista poluista on ollut käytössä kivikaudelta saakka. Kulttuurihistorian näkökulmasta näille poluille ovat kertyneet samat kulttuurikerrostumat kuin Etelä-Suomen vanhimmille teille.<sup>69</sup> Lapin polut ovat jääneet paikoitellen kokonaan ilman myöhempien aikojen tienrakennuksen kerroksia; polkuteillä on ohuet ja kevyesti rakennetut kerrokset ja muilla teillä samojen määräysten vaatimat kerrokset kuin muuallakin maassa.

Polkutien tieliikenteellinen museoarvo perustuu lähinnä siihen, että polkutie on ollut määritelty tielaissa. Tielain vuoden 1948 uudistusten perusteella niitä siirtyi yleisiksi teiksi

---

<sup>68</sup> Nenonen, ss. 7-30

<sup>69</sup> Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (1993) on koottu 281 liikenteen ympäristöä, joista 97 on teitä. (s. 22) Lapin alueelta ei ole suoranaisesti mainittu polkuteitä yhteenkään kulttuuriympäristöön kuuluvaksi, vaikka polkuteiden varsilla tai päissä olevia kyläyhteisöjä onkin luettelossa. (ss. 263-272)

yli 1 000 kilometriä. Yleisiksi teiksi tulleista kulkuväylistä lähes kaikki olivat polkuja, joita ilman tiesuunnitelmia melko kevyin rakennusmenetelmin parannettiin ajokelpoisiksi.

- Suomen ensimmäisessä tielaissa määriteltiin polkutie
- Polkutiet ovat olleet Tiehallinnon (TVH) hoidossa 1900-luvun puolivälistä
- Lapin läänissä (tiepiirissä) yleisestä tieverkosta on ollut merkittävä osa (suurimmillaan 1950-luvulla kolmannes) polkuteitä
- Polkuteiden rakennusprosessi on muusta tienrakentamisesta poikkeava
- Polkuteiden rakenne poikkeaa muista (korkeamman luokan) teistä
- Joidenkin polkuteiden merkitys kulkuväylänä on huomattavasti suurempi kuin niiden ulkomuodosta voi päätellä
- Polkutiet muutettiin paikallisteiksi 2000-luvun alussa eli virallisesti niitä ei enää ole.

Museoarvoa tukevat seuraavat tieliikennehistorialliset näkökulmat:

- Polku on vähäisen ja kevytliikenteisen maakulkuväylän perusmuoto; maastoon on syntynyt vakiintunut kulku-ura, joka on etsiytynyt paikoille, joissa kulkeminen on helppoa. Tämä on usein mahdollistanut niiden halvan parantamisen autoliikenteen tarpeisiin.
- Suomen keskiaikainen valtakunnallinen kaukoliikenneverkko oli polkuja (tai polkuteitä) ainakin uuden ajan alkuun. Lapissa polut (ja vesistöt sekä talvitiet) ovat olleet pääasiallisina kauko- ja paikallisliikenteen väylinä lähes toiseen maailmansotaan saakka ja niillä on ollut merkitystä 1950-luvulle asti. Ehkä vielä merkittävämmän kuin Etelä-Suomessa polut ovat muodostaneet Lapin alueen tieverkon peruslinjauksen.
- Asutuksen laajentuessa maantieverkkoa on parannettu ja laajennettu, mutta polku tai polkutie on säilynyt suuressa osassa maata perusmaaliikenneväylänä vuosisatoja. Polkuteitä on ollut täydentämässä korkeamman tasoista maaliikenneväyläverkkoa 2000-luvulle asti.
- Polku/polkutie on ollut keskeinen osa Suomen maaväyläverkkoa erityisesti Lapissa myös kaukoliikenteessä ja jopa kansainvälisessä liikenteessä.

Polkutien tieliikennehistoriallista arvoa ja museoarvoa tukevat lisäksi kulttuurihistorialliset jäänteet, joita polkujen ja siten polkuteiden varsille on kertynyt samalla tavalla kuin muualla Suomessa teiden varsille. Sosiaal historian näkökulmasta polkuteillä on myös laajat yhtymäkohdat ainakin erämaiden asukkaiden tasa-arvoon, turvallisuuteen ja siihen sosiaalipoliittiseen prosessiin, mikä Suomessa 1950- ja 1960-luvuilla uudisti koko yhteiskunnan. Myöhemmin osoitetaan, että ainakin muutamissa tapauksissa polkuteihin liittyy myös sotahistoriaa ja laajempaan ilmiönä siviiliväestön turvallisuus sodan aikana.

Lopputulema on se, että polkuteillä on yleisesti ja erityisesti ylläesitetyn mukaisena Lapin tieliikenteen ilmiönä suuri museoarvo. Polkutie on laajasti ymmärrettynä yleisen ja normaalin valtakunnallisen tieliikenteen ilmentymä. Sen historia polkuna alkaa siitä, mistä tien historian katsotaan Suomessa alkavan.

Normatiivisesti määritelty polkutie on tieverkon muita tietyyppejä täydentävä tietyyppi, jolla on usein kylän tai jopa yksittäistalon pääsytien luonne. Tämä on ollut lainlaatijan tarkoituskin; yhteiskunnan velvollisuus on rakentaa haja-asutusalueelle kulkuyhteydet, joita pitkin yhteiskunta ulottaa valtansa ja palvelunsa asukkaille ja joita asukkaat voivat hyödyntää tarpeisiinsa. Valtakunnallisen tieliikennehistorian näkökulmasta paikallisuus on polkutien ominaisuus. Kuitenkin osalla polkuteistä on kansainvälisiä liittymiä.

Polkuteilla on paljon poikkeuksia ja erikoisuuksia verrattuna ”normaaliin” tienpitoon. Näitä piirteitä on tien rakentamispäätöksissä, suunnittelussa, rakentamisessa ja terminologiassakin. Poikkeuksineen ja erikoisuuksineen polkutie täyttää museokohteen Suomen tieliikenteen historian yleisen ilmiön alueellisen erikoisuuden määrittelyn.

### 3. POHJOISIMMAN SUOMEN KULKUVÄYLÄT

#### 3.1. Lapin asutuksen historiasta

Käsitteellä Lappi on historiallinen, hallinnollinen ja luonnonmaantieteellinen sisältö, joka on muuttunut aikojen kuluessa ja muuttuu edelleen. Asutus nykyisen Lapin läänin alueella on suunnilleen yhtä vanhaa kuin Etelä-Suomessa.<sup>70</sup> On mahdollista, että Lappi on asutettu Jäämeren rannikon kautta, mutta tutkimus on (vielä) melko vähäistä. Vanhin asutus voi olla noin 8 000 vuotta vanhaa. Väestön määrä, luonnonolosuhteet ja valtiolliset olot ovat kuitenkin muokanneet liikkumisen edellytykset Etelä-Suomesta poikkeaviksi.

Ajanlaskumme alussa Fennoskandian talonpoikaiskulttuuriin alkoi kuulua nautintaoikeus, joka tarkoitti kantasaamelaisten hyödyntämistä erätuotteiden hankkijana ja verotuksen kohteena. Keskiajan perintönä Ruotsin valtion pohjoisille ääri rajoille syntyivät lapinmaat alkaen etelässä Uumajasta. Lapinmaiden eteläraja oli myös kiinteän asutuksen pohjoisraja. Tornionjoen ja Kemijoen jokilaaksot olivat Tornion ja Kemin hallintopitäjinä Ruotsin valtakunnassa. Ruotsin valta ulottui heikkona Lapin alueelle, eivätkä hallinnolliset olot olleet vakaat. Väestö liikkui elinkeinonsa mukana valtioiden rajoista riippumatta.

Seitajärvi kuului Kemin Lappiin ja sen Sompion kylään, joskin Keminkylän raja kulkee niin läheltä Seita- ja Arajärveä, että karttatarkastelun perusteella Seitajärven asutus voi olla kummallakin puolella rajaa. Tyypillisesti Kemin Lapin asukkaat olivat metsäsaamelaisia, jotka harjoittivat metsästystä, kalastusta ja poronhoitoa. Sompion kylän synty on ajoitettu voudintilien avulla 1500-luvun alkuun tai aikaisemmaksi.<sup>71</sup>

Kun Pohjanmaan lääni perustettiin vuonna 1634 Oulu keskuksenaan, sen pohjoinen rajapitäjä oli Kemi. Tornio kuului Upsalan hiippakuntaan ja siten ”kanta-Ruotsiin”. Kun Länsi-Pohjan lääni perustettiin, siihen liitettiin Tornion ja Kemin Lapin pohjoisosat. Ruotsi ei koskaan päässyt ulottamaan valtaansa Jäämerelle, mikä ilmeisesti on vaikuttanut myös

---

<sup>70</sup> Kts. Luku 4.1. s. 30

<sup>71</sup> Kehusmaa, ss. 83-93

tieoloihin. Viimeistään vuonna 1626 Ruotsi (ja Suomi) suljettiin Jäämereltä, kun Venäjän ja Norjan yhteisalue jaettiin.<sup>72</sup>

Kemin Lapin asukkailla oli verovelvollisuus Ruotsille sekä Venäjälle, joista Venäjän vero saattoi olla vanhempaa perua kuin vero Ruotsille. Täyssinän rauhansopimuksessa vuonna 1595 oli sovittu, ettei veroja kanneta niiltä kyliltä, jotka sijaitsivat kiistellyllä raja-alueella. Rajankäynti siirtyi 1800-luvulle.<sup>73</sup> Perimmäinen Lappi oli vuoteen 1751 Ruotsin, Tanska-Norjan ja Venäjän yhteishallintoaluetta.

Ruotsille pohjoiset alueet olivat ongelmallisia. Venäjän ja Tanska-Norjan uhka alueen valloittamisesta oli jatkuva. Kruunun asutustoimet alkoivat jo 1300-luvulta annettujen julistusten voimin, mutta vasta 1600- ja 1700-lukujen taitteessa katsotaan Suur-Sodankylän suomalaisasutuksen alkaneen. Suomalaisasutuksen tulo merkitsi myös maanviljelyskulttuurin alkua. Ensimmäinen asukas oli Paavali Pelkonen, jonka mukaan Pelkosenniemi on saanut nimensä.<sup>74</sup>

Suuri muutos Lapin oloissa oli metsäteollisuuden alku. Vanhimmat sahat Pohjois-Suomessa aloittivat jo 1700-luvun puolella, mutta 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa alkoivat suuret hakkuu- ja uittosavotat Suur-Sodankylän ja Kuolajärven (Sallan) alueella.<sup>75</sup> Metsäteollisuuden tuotantoketju muutti erämaiden asukkaiden oloja: metsälle ja puulle tuli hinta, tuli palkkatöitä ja siitä rahaa, irtoväkeä tuli, muonaa tarvittiin moninkertaisia määriä.

Sompion ja Keminkylän mailla nähtiin suuri ihmekin, kun vuosina 1912–1916 Tulppiassa oli konesavotta. Savotan vetokoneina oli kaksi telahöyryveturia. Niiden kuljettamiseksi hakkuupaikalle raivattiin Sodankylästä Tanhuan ja Värriön kautta talvitie.<sup>76</sup>

Koska Sompion seutu on vedenjakaja-aluetta, puutavaran uitto suuntautui sekä Pohjanlahteen että Vienanmerelle. Vastaavasti myös elintarvikkeita kuljetettiin molemmista suunnista. Näihin aikoihin hevonen valtasi rahdinajossa poron paikan huomattavasti vetokykyisempänä juhtana. Ensimmäisen maailmansodan aikana vuosina 1915 ja 1916 raivattiin rakenteilla olevan Murmankin radan päätepisteestä Kantalahdesta asekuljetuksia varten talvitie Rovaniemen asemalle. Koska rataa oli rakentamassa itävaltalaisia ja saksalaisia sotavankeja, heitä pakeni Suomen ja myös Savukosken kautta kohti länttä.<sup>77</sup> Erämaan poluilla oli ”globaalit” ulottuvuudet!

Koko Suomi oli harvaanasuttua aluetta. Manttaaliluettelon<sup>78</sup> perusteella on arvioitu, että koko Kemin Lapissa olisi ollut noin 900 asukasta vuonna 1610. Kemin Lapissa oli maapinta-alaa 112 neliökilometriä asukasta kohti. Sompion kylässä vastaavasti olisi ollut noin 33 asukasta ja pinta-alaa henkilöä kohti hieman enemmän. Väkiluku säilyi 1500- ja

---

<sup>72</sup> Mäkelä, ss. 11-15

<sup>73</sup> Kehusmaa, ss. 129-146

<sup>74</sup> Kehusmaa, ss. 147-177

<sup>75</sup> Onnela, ss. 288-298

<sup>76</sup> Onnela, s. 299

<sup>77</sup> Hautala, ss. 14-18

<sup>78</sup> manttaali, ruotsiksi mantal eli miesmäärä

1600-luvuilla melko vakaana; elinkeinorakenne ei sallinut väestön kasvua.<sup>79</sup> Väestö kasvoi seuraavalla vuosisadalla koko Kemin Lapissa. Sompion kylässä 1700-luvun lopussa, jolloin joukossa oli jo uudisasukkaita, väkimäärä on saattanut olla yli 1 200 asukasta.

Vuonna 1916 jaettiin Suur-Sodankylä kolmeen kuntaan ja seurakuntaan: Sodankylä, Pelkosenniemi ja Savukoski. Suur-Sodankylässä oli silloin 6 651 asukasta<sup>80</sup>, mikä on noin 200 asukasta vähemmän kuin vuonna 2008 nykyisissä kolmessa kunnassa yhteensä. Tyypillisesti alue on ollut laajan siirtolaisuuden lähtöalue. Muuttosuuntia ovat olleet Norjan kveenialueet, ”Ryssän ranta” Kuolassa, muu Venäjän alue ja Amerikka.<sup>81</sup>

### 3.2. Varhaisimmat kulkuväylät

Varhaisina aikoina metsästykseseen, kalastukseen ja poronhoitoon perustuva talous vaati lähes jatkuvaa liikkumista. Elämänkierto on kulkenut melko säännöllisesti samoja reittejä samoihin vuodenaikoihin samoille paikoille. Koska joet tarjosivat kelirikkoaikaa lukuun ottamatta ympärivuotisen kulkuväylän ja jokien viljavat rannat edellytykset maataloudelle, väestö ja liikenne keskittyivät jokilaaksoihin.

Koko Pohjoiskalottia halkoi reitistö, jonka muodostivat niin kutsutut kolme tietä: Läntisin tie vei Tornion ja Muonion jokien kautta Jyykeän vuonolle Skibotniin eli Markkinaan tai vielä kauemmas Tromssaan ja Hammerfestiin, keskimäinen tie Kemijoen väylää Inariin ja sieltä Varanginvuonon etelärannalle Näätämöön (Neiden) ja kolmas tie vei Kuusamon tai Kuolajärven Alakurtin kautta Vienanmeren Kantalahteen ja sieltä Imandrajärven kautta Kuolaan niin kutsutulle Ryssän rannalle. Tämän kaltainen perusliikenneverkko toimi 1500-luvulta Suomen itsenäistymiseen saakka.<sup>82</sup> Yleensä tähän polkujen, jokien ja talviteiden kulkureitteihin lasketaan Kittilän Pokan kautta Inariin yhdistävä kulku-ura ja Kittilän Sodankylään yhdistävä talvitie, minkä kunnossapidosta on sopimukset vuosilta 1765 ja 1767 kylittäin ja talottain.<sup>83</sup> Kittilän ja Sodankylän kulkuyhteys oli tärkeä, koska varhaisin kirkko ja seurakunta olivat Sodankylässä, mutta kihlakunnantuomarin ja kruununvoudin asuin- ja toimipaikat olivat Kittilässä.<sup>84</sup>

Suomen teiden vanhimpana kuvauksena pidetään Jaakko Teitin tieluetteloa. Sen mukaan tie ulottui pohjoisessa Korsholmaan, Vaasan seudulle. Teitin mukaan se tuli yleiseksi tieksi vuonna 1556. Suomen maantiet pysyivät ratsupolkuina ainakin 1500-luvulle. Ensimmäisiä tietoja kärryillä ajettavasta tiestä on 1560-luvulta Siuntion ja Turun väliltä.<sup>85</sup> Ruotsin vallan lopulla maantiet muodostivat Etelä-Suomessa jo verkoston, missä Oulu oli pohjoisin risteyspaikkakunta. Tiet Turusta ja Viipurista Oulun ja Tornion kautta kulkivat valtakunnan pääkaupunkiin, mutta pohjoisessa sisämaahan ei johtanut maanteiksi luokiteltuja väyliä.<sup>86</sup>

---

<sup>79</sup> Kehusmaa, ss.104-108

<sup>80</sup> Onnela, s. 73

<sup>81</sup> Onnela, ss. 82-112

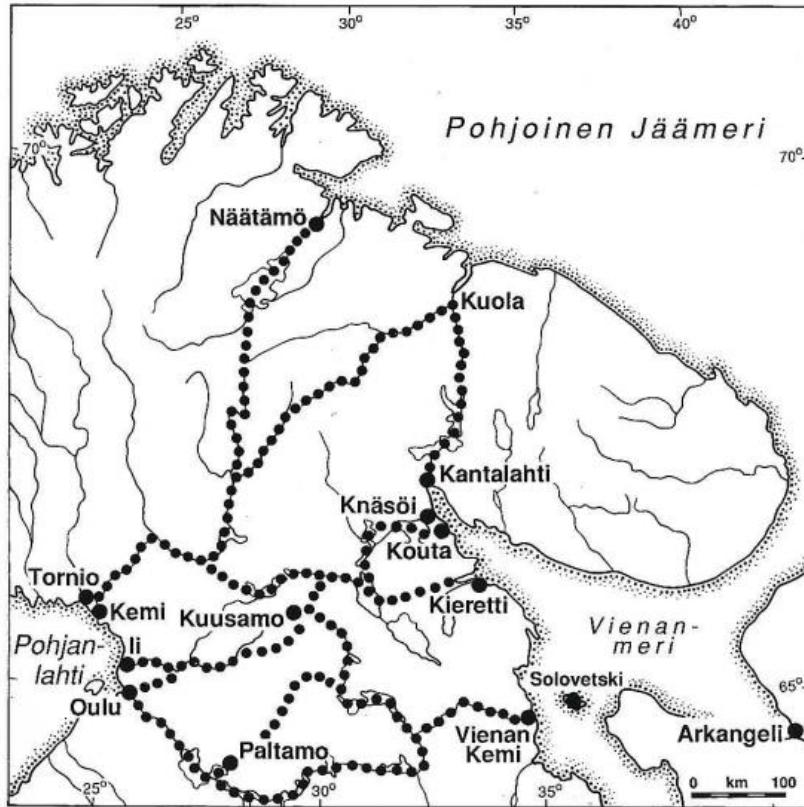
<sup>82</sup> Koutaniemi, ss. 11-14

<sup>83</sup> Onnela, ss. 249-259

<sup>84</sup> Onnela, s. 333

<sup>85</sup> Viertola, s. 84

<sup>86</sup> Viertola, ss. 108-116



*Pohjoiskalotin itäosaa halkoi reitistö, joka säilyi perusliikenneverkkona 1500-luvulta Suomen itsenäistymiseen asti. Näätämön ja Kuolan reitti haarautumiskohta on merkitty Kitisen ja Kemijoen yhtymäkohtaan eli nykyisen Pelkosenniemen kohdalle. Seitajärvi on keskellä reittien välissä noin 50 kilometriä pohjoisempaan. Kopio Koutaniemi, Leo, Kolmas tie pohjoiseen.*

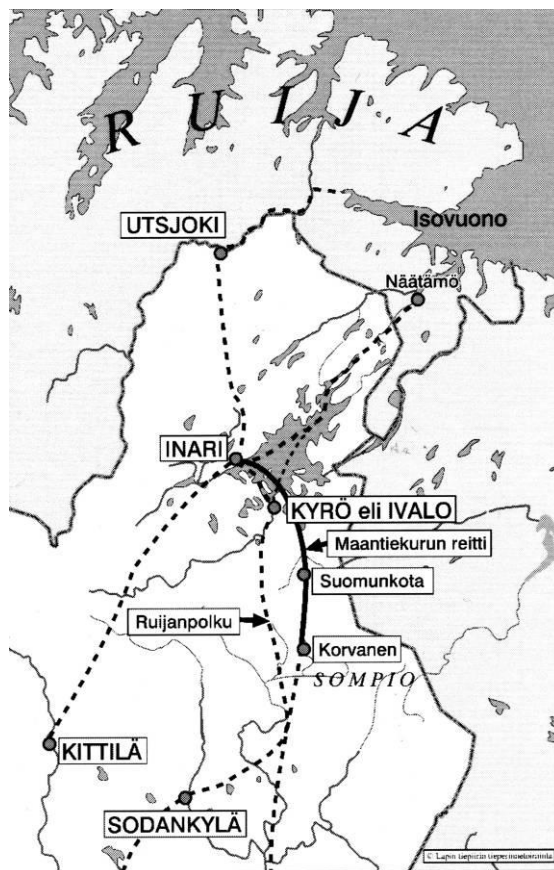
Suomen siirtyminen Ruotsin valtakunnasta Venäjän keisarikuntaan vuosien 1808–1809 sodan jälkeen muutti tienrakennusta siten, että päätöksen teko siirtyi Tukholmasta autonomisen aseman mukaisesti Suomen suuriruhtinaskuntaan. Päätöksenteon itsenäisyyttä edisti se, että Suomessa kootut verorahat jäivät omalle alueelle.<sup>87</sup>

Asutustoiminnan tuloksena väestö oli taajentunut Pohjois-Suomessa ja muillakin harvaan asutuilla alueilla. Jo Ruotsin vallan loppukaudella (kustavilaisella ajalla) teiden rakentamisen painopiste oli siirtynyt Pohjois- ja Itä-Suomeen, mikä jatkui myös autonomian aikana. Tyypillistä oli pyrkimys yhdistää sisämaan asutus rannikon kaupunkeihin. Pohjoisin näistä teistä, Oulu-Kuusamo, luovutettiin pitäjätienä 1840-luvulla liikenteelle. Tietä korjattiin ja parannettiin seuraavina vuosikymmeninä.<sup>88</sup>

<sup>87</sup> Viertola, s. 130

<sup>88</sup> Viertola, ss. 137





Sodankylästä pohjoiseen kulkeva Ruijanreitti haarautui Riiston kylän kohdalla Ruijanpoluksi ja Maantiekurun reitiksi. Ara- ja Seitajärvi ovat lähellä reittien haarautumispaikkaa. Kuva Pitkoksilta pikitielle-kirjasta Erkki Liljan tiedosto.

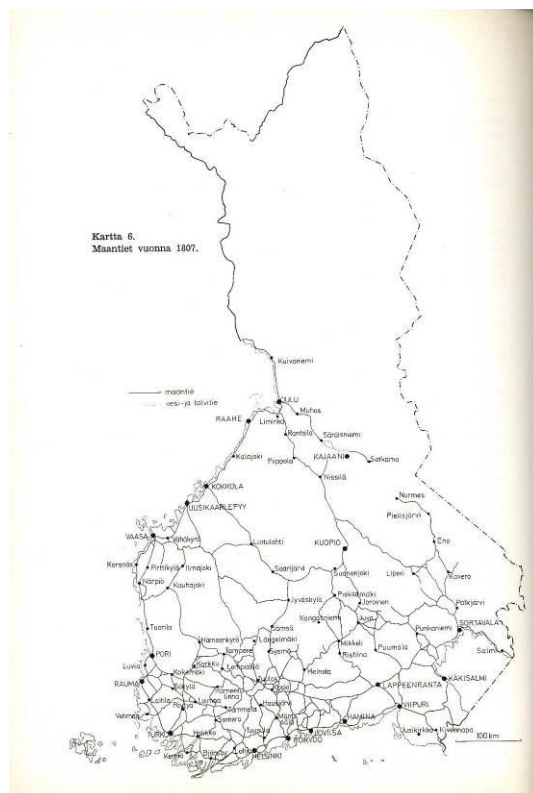
Valtaosa Peräpohjolasta oli vielä 1810- ja 1820-lukujen vaihteessa ilman maanteiksi luokiteltuja teitä, koska tie Tornionjokilaaksossa jäi Ruotsin puolelle. Tietä alettiin rakentaa joen itärannalle 1820-luvulla ja se eteni lähinnä valtion hätäaputöinä kohti pohjoista.

Lapin maanteiden ydin, Kemi-Rovaniemi, valmistui 1800-luvun puoliväliin mennessä yleiseksi tieksi. Rovaniemen- Kemijärven maantie valmistui vuonna 1853. Teiden rakentaminen kesti pari vuosikymmentä, koska rahoitus oli järjestetty vain katovuosiksi ja ne voitiin rakennusajan vaurioiden jälkeen ottaa käyttöön vasta korjausten jälkeen.<sup>89</sup>

Pohjoisimmassa Suomessa tietömiä erämaiden asukkaille talvitiet olivat tärkeitä. Kemijärven- Sallan talvireittiä käytettiin talvisin poro- ja hevosreitteinä, mutta kesäisin jalkapolkuna. Rovaniemeltä vei Utsjoelle kaksi talvitietä, joista toinen seurasi Ounasjokea Kittilään, mistä se kulki Lapin poikki Inariin ja sieltä Kaamasen kautta Utsjoelle. Toinen talvitie johti Rovaniemeltä Kemijärvelle ja sieltä Luiojokea seuraten Inariin, missä se liittyi edellä mainittuun tiehen.<sup>90</sup>

<sup>89</sup> Viertola, ss. 139-141

<sup>90</sup> Viertola, s. 132



*Maantiet Suomen alueella Ruotsin vallan viimeisinä aikoina vuonna 1807. Koko Lapin alue on ilman maanteitä. Kopia: Suomen teiden historia I.*

Autonomian aikana Lapin tienrakennus eteni valtion rahoituksella. Rovaniemen- Kittilän tien valmistuminen kesti lähes vuosisadan vaihteeseen ja tie jäi laadultaan vaatimattomaksi, lähinnä jalkapoluksi. Rovaniemen ja Sodankylän välinen tie oli aloitettu vuonna 1849, mutta sen rakentaminen saatiin vauhtiin 1890-luvulla. Tietä jatkettiin kohti Ivaloa, jonne se valmistui vuosina 1913 ja 1914. Tämä mahdollisti strategisen Ivalon-Petsamon tien aloittamisen ja yhdisti Koillis-Lapin kulta-alueet eteläisen Suomen liikenneverkkoon.<sup>91</sup>

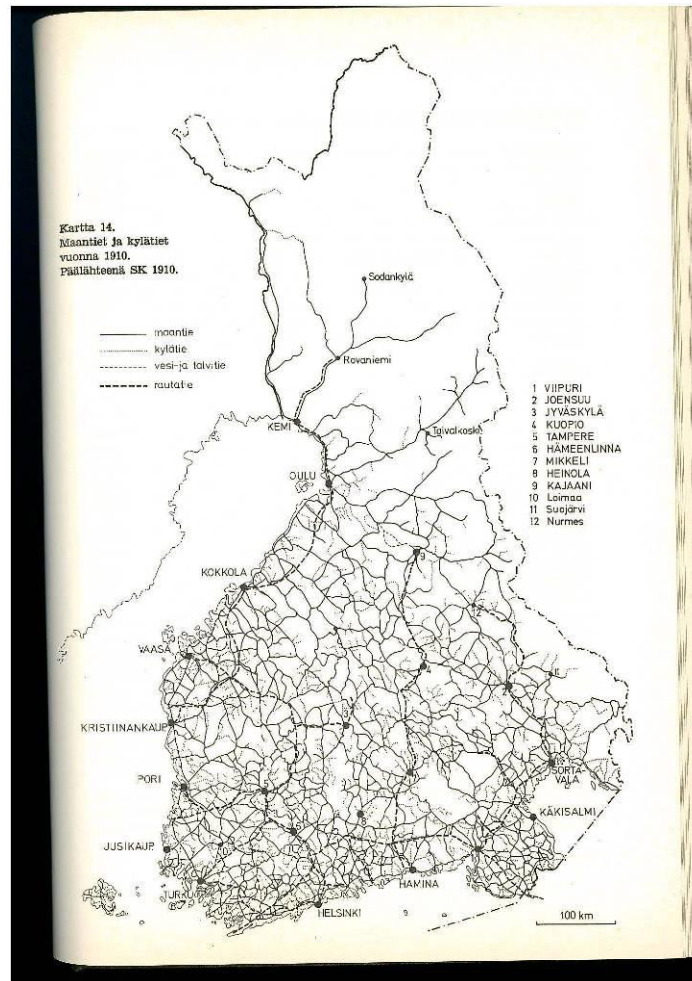
Myös polkutien rakentaminen Sodankylästä Onnelan talosta Tanhuan kautta Savukosken taloon ja Martinkylään oli esillä, mutta sen rakentaminen siirtyi vuosikymmeniä.<sup>92</sup> Tämä tie olisi noudattanut nykyisin käytössä olevan Pelkosenniemen, Värriön ja Savukosken paikallistien linjausta ja tuonut maantieksi luokiteltavan yhteyden Seitajärven polun alkuun.

Kuriositeettina Sodankylän ensimmäinen auto hankittiin Savukoskelle vuonna 1914, ajan tavan mukaan ammattikäyttöön. Tiettömään kotikyläänsä se ei pääsyt. Sen liikennelupa anottiin Rovaniemen- Sodankylän ja Rovaniemen- Kemijärven linjoille.<sup>93</sup>

<sup>91</sup> Viertola, ss. 227-277

<sup>92</sup> Onnela, s. 269

<sup>93</sup> Onnela, s. 270



*Autonomian ajan lopulla rautatie ulottui Rovaniemelle, josta oli tullut Lapin kiistan keskus. Rovaniemeltä haarautuivat maantiet Kittilän, Sodankylän ja Sallan (Kuolajärven) suuntiin. Koko muu Lappi oli polkujen, polku- ja vesiteiden yhdistelmien tai talviteiden varassa. Oulun eteläpuolella maantiestö muodostaa jo selkeän verkon. Kopio Suomen teiden historia I.*

Kun rautatie tuli Ouluun vuonna 1884 ja saavutti Rovaniemen vuonna 1909, kehittyi niistä koko pohjoisen Suomen liikenteelliset keskuskeskukset. Rautatie jatkettiin Kemijärvelle ja se valmistui vasta vuonna 1934. Rautatien jatkamista myös Sodankylään ja jopa Jäämeren rannalle pohdittiin 1890-luvulla ja uudestaan vielä vuonna 1914, juuri ennen ensimmäisen maailmansodan syttymistä.<sup>94</sup> Ajatus heräsi taas 1920-luvulla ja vielä seuraavaan maailmanpalon edellä, muttei toteutunut silloinkaan.<sup>95</sup>

### 3.3. Itsenäisyyden ajan kulkuväylät

Tielaki vuonna 1918 oli Suomen ensimmäisiä lakeja. Se astui voimaan vuonna 1921. Itsenäisyyden alkuvuosina lähes kaikki tienrakennus- ja -parannustoimet keskittyivät Oulun läänin ja erityisesti siihen kuuluvaan Lapin alueeseen. Pohjois-Suomen ja Karjalan

<sup>94</sup> Onnela, ss. 274-275

<sup>95</sup> Mäkelä, s. 52, Perko, s. 148

tieolojen kurjuuteen havahduttiin eduskunnassa jo vuonna 1922, kun Lapinmaan vaalipiirin kansanedustajien esiintyivät asiassa aktiivisesti.<sup>96</sup> Lapin, aluksi Peräpohjolan, tie- ja vesirakennuspiirin perustaminenkin vuonna 1925 voidaan johtaa tästä aktiivisuudesta.<sup>97</sup>

Eduskunta asetti ylijohtaja Uuno Branderin mukaan Branderin komiteaksi kutsutun komitean pohtimaan syrjäseutujen tieolojen kehittämistä<sup>98</sup>. Se sai työnsä valmiiksi vuonna 1928. Sen tiepoliittisia lähtökohtia olivat alueellisen eriarvoisuuden tasoittaminen, metsäteollisuuden raaka-aineiden kuljetuksen helpottaminen ja maanpuolustuksen tarpeet. Se esitti noin 2 700 kilometriä uusia teitä. Näistä oli erämaanteitä 1 169 kilometriä ja maanteitä 1 481 kilometriä. Lapin lääniin ehdotettiin kahta polkutietä, toinen Inarista Angeliin ja toinen Utsjoen kirkolta Tenojolle. Näiden teiden yhteinen pituus olisi ollut 55 kilometriä.<sup>99</sup> Lisäksi säädettiin määräaikainen laki Pohjois-Suomen ja Karjalan rajaseudun maantieverkon rakentamiseksi.<sup>100</sup>

Käytännössä komitea ehdotti suurinta osaa Lapin teistä rakennettavaksi vain hevosajoneuvoja varten, koska kustannuspaine oli kova. Teille ei voitu arvioida kovin suurta käyttöä tai hyvää kustannushyötysuhdetta, koska väestöä, kauppaa ja teollisuutta oli vähän. Kuitenkin autoliikenne alkoi kasvaa Lapissakin niin nopeasti, että teiden laatua jouduttiin nostamaan niitä rakennettaessa. Lapin tärkein tiehanke oli Jäämerentien rakentaminen. Se valmistui vuonna 1933.<sup>101</sup> Vaikka teitä ei pystytty rakentamaan kuin murto-osa esitetyistä, komitean työllä oli Lapin liikenneolosuhteille suuri merkitys.<sup>102</sup>

Tie Kemijärveltä Sallan kirkonkylään ei ollut autolla ajettavissa ennen kunnostusta vuonna 1919. Tietä jatkettiin kohti itärajaa Alakurttiin.<sup>103</sup> Sallan suunnalla rakennettiin useita teitä, jotka paransivat pohjois-eteläsuuntaisia yhteyksiä. Lisäksi rakennettiin tie Kemijärveltä Pelkosenniemelle ja Pelkosenniemeltä Savukoskelle. Näistä ensin mainittu oli arvioitu tärkeimpien teiden joukkoon Branderin komitean mietinnössä. Myös Savukosken tiekurjuus oli todettu komiteassa. Tie Pelkosenniemelle valmistui vuonna 1935 ja Pelkosenniemen- Savukosken tie jo vuonna 1928.<sup>104</sup> Sallasta Savukoskelle valmistui erämaantie (noin 3 metriä leveä IV luokan tie) talvisotaan mennessä. Savukoskelta jatkettiin tietä vuosina 1936–1939 Marttiin, missä oli rajavartiosto.<sup>105</sup>

Nämä tienrakennukset toivat tien jo melko lähelle Seitajärveä. Savukosken- Martin tieltä Hihnavaarasta on Seitajärven polun alkuun Värriöjärvelle noin 13 kilometriä erittäin helposti kuljettavaa kangasmaata, jossa oli polku ja talvitie. Ne ovat karkeasti tien 967 nykyisellä linjauksella. Ennen talvisotaa polku rakennettiin ajoneuvokelpoiseksi Värriöjärvelle.

---

<sup>96</sup> Perko, ss. 145 ja 146

<sup>97</sup> Mäkelä, s. 47, Perko, s. 146

<sup>98</sup> Mäkelä, s. 51

<sup>99</sup> Lapin polkutieverkon..., s. 2

<sup>100</sup> Mäkelä, s. 52

<sup>101</sup> Perko, ss. 146-159

<sup>102</sup> Mäkelä, ss. 47-52

<sup>103</sup> Heinänen, ss. 223 ja 224

<sup>104</sup> Perko, s. 166

<sup>105</sup> Mäkelä, s. 57, Perko, s. 169, Kosonen, Pohjonen, s. 80

Sodankylän ja Pelkosenniemen välistä yhteyttä, jossa kulki polku, alettiin muuttaa tieksi vuonna 1935, mutta varat loppuivat ja 50 kilometrin matkasta valmistui vain 8 kilometriä. Myös erämaantie, joka rakennettiin Sodankylästä itään Kelujärvelle vuosina 1933–1936, osaltaan helpotti Seitajärven yhteyksiä kohti Sodankylää, vaikka polkua jäikin vielä 60 kilometriä kuljettavaksi. Teiden linjaukset noudattelivat melko tarkasti vanhoja polkuja.<sup>106</sup>

### 3.4. Tieverkko

Lapin tieverkko perustui ja perustuu edelleenkin pohjois-eteläsuuntaisiin valtavyyliin, jotka noudattavat muinaisia kulkureittejä suurten jokien rannoilla. Näiden lisäksi valtavyylä on ollut Kemin- Rovaniemen- Kemijärven- ja Sallan (Alakurtin) tie. Vielä Suomen itsenäisyyden alkuvuosina käytännössä vain polut yhdistivät nämä päävyylät. Valtaosa Lapin alueesta oli vain polkujen, vesiteiden ja talviteiden muodostaman väyläverkon varassa. Huolimatta siitä, että kulku-urat olivat pieniä ja vaatimattomia leveydeltään ja rakenteeltaan, pituutta niissä riitti. Niitä pitkin kulki sekä kauko- että paikallisliikenne.

Tärkeimmät polut olivat postipolkuja, jotka yhdistivät Lapin asukkaat ensin Tukholmaan ja sittemmin Helsingin kautta Pietariin. Polkuverkolla on täten ollut valtakunnallinen merkitys. Verkoston voi väittää olevan ylikansallinen sillä perusteella, että sekä Ruotsin että Venäjän vallan aikana polut ylittivät valtioiden rajat. Ensimmäisen maailmansodan aikana näitä yhteyksiä hyödynnettiin ainakin kahdessa kuljetusurakassa. Jäämereltä kuljetettiin puuvillapaaleja Tampereelle teollisuuden raaka-aineeksi ja Kantalahdesta kuljetettiin aseita lähinnä Yhdysvalloista Venäjän armeijalle. Tätä voi pitää poikkeuksena Etelä-Suomen tieverkkoon verrattuna.

Tiestö kasvoi huomattavasti Suomen itsenäisyyden alkuvuosina talvisotaan mennessä. Erityisesti syrjäseutujen liikenneoloja pyrittiin parantamaan heti maan itsenäistyttyä. Alkuvaiheessa teitä suunniteltiin ja rakennettiin hevosajoneuvoja varten, mutta alkava autoliikenne, lähinnä linja-autoliikenne, tarvitsi parempia teitä. Lapin päävyylät muuttuivat 1930-luvulla maanteiksi, joista tärkein oli Rovaniemen- Vikajärven- Ivalon- ja Petsamon tie. Tähän päätiehen rakennettiin useita pistoteiksi jääneitä teitä, jotka yhdistivät asumuksia päätiehen.

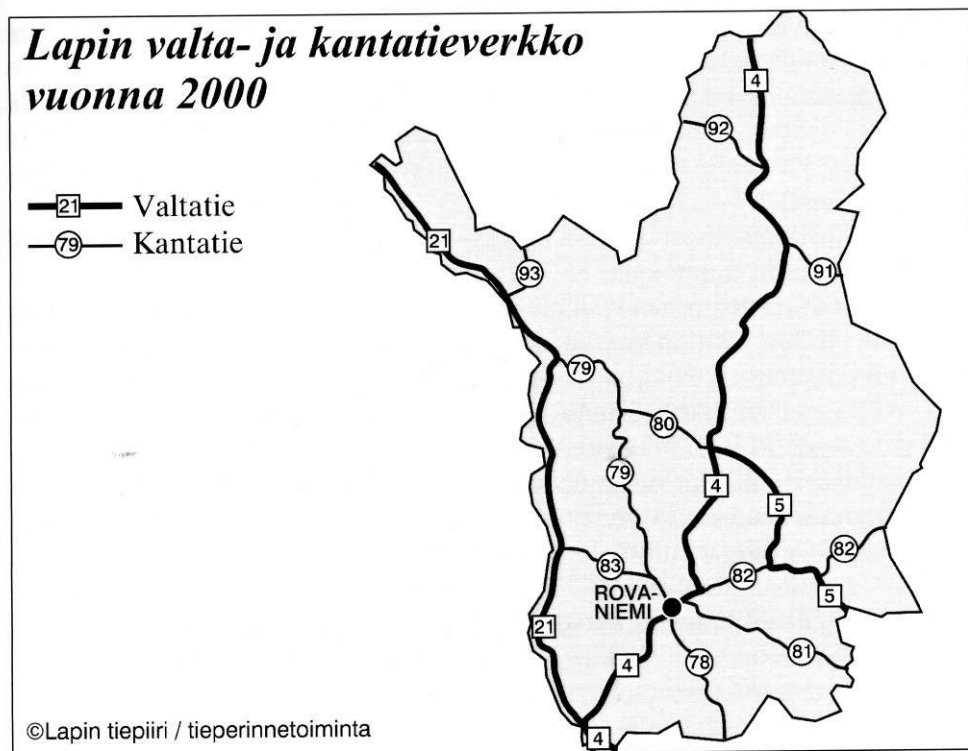
Talvisaikaan ennen talvisotaa, tieverkko supistui vain päävyyliin. Kemijärveltä itään posti aurasi tiet vain Sallaan ja Pelkosenniemelle.<sup>107</sup> Kuitenkin edelleen suuri osa Lapin pinta-alasta oli tietöntä ja useita erämaakylä ja yksittäistaloja ilman tieyhteyttä, mutta luonnollisesti polkuyhteyden varrella. Lapin läänissä oli 663 kuorma-autoa vuonna 1939 ja se oli Suomen ainut lääni, jossa kuorma-autoja oli enemmän kuin henkilöautoja.<sup>108</sup> Teitä ei tarvittu liikenteen määrän hoitamiseen, vaan tavarakuljetusten pitkien etäisyyksien voittamiseen, koska kuorma-autolle ei ollut vaihtoehtoa rautateiden muodossa.

---

<sup>106</sup> Perko, s.

<sup>107</sup> Perko, s. 307

<sup>108</sup> Tervonen, s. 254



*Lapin valta- ja kantatieverkko on edelleen harva. Valtaväylät kiertävät Savukosken ja Seitajärven kaukaa. Seitajärvi on kartakkeella Sodankylän (valtateiden 4 ja 5 risteys) ja itärajan puolivälin tienoilla. Kopio Pitkoksilta pikiteille kirjasta, Lapin tiepiirin perinnetoiminnan materiaalista.*

Savukosken liikenneolot todettiin poikkeuksellisen heikoiksi. Kemijärven, Sallan ja Savukosken alueelle rakennettiin teitä, jotka muodostivat verkon alueen kuntakeskusten välillä. Tästä verkosta oli yhteys Neuvostoliiton rajalle, mikä sitten talvisodassa osoittautui sotilaspoliittisesti vaaralliseksi. Yleensä tiet rakennettiin aikaisempien polkujen linjauksille. Kuitenkin polkujen merkitys kulkuväylinä säilyi. Ne jatkoivat rakennetuilta teiltä kulku-uran moniin kyliin ja yksittäisasumuksiin. Rakennettu tieverkko lähestyi Seitajärveäkin, mutta vasta vuoden 1948 tielain jälkeen polku muuttui nimitykseltään polkutieksi. Autolla ajettavaksi Seitajärven polkutie rakennettiin 1960-luvulla. Edelleenkin Seitajärven tie on pistotie eli tieverkon viimeinen uloke. Seitajärvi muodostaa tieliikenteen historiassa mielenkiintoisen kohteen. Ruotsin, Venäjän tai Suomen hallinnon kannalta se on niin pieni ja kaukainen kohde, että tien (ja hallintovallan) ulottaminen on jäänyt toissijaiseksi ja se on toteutunut vasta 1960-luvulla. Toisaalta kylän ja sen lähiseudun omat ”sisäsyntyiset” elinkeinojen, poronhoidon, maatalouden, metsästyksen ja kalastuksen liikennetarpeet ovat synnyttäneet kulkureittejä.

## 4. SEITAJÄRVEN TIEN HISTORIA: TIETOARVO

### 4.1. Seitajärven kylä

Seitajärvestä tai sen kulkuyhteyksistä ei ole tieteellistä tutkimusta. Sen sijaan Seitajärvestä löytyy mainintoja kirjallisuudessa melko laajasti. Arkistomateriaalia on sekä Savukosken kunnan että Tiehallinnon Lapin piirin arkistoissa, mutta melko niukasti. Kuvamateriaalia tien varhaisvaiheista tai rakennusvaiheesta ei tähän selvitykseen löytynyt.

Seitajärven kylästä löytyy lukuisia kulttuurikerroksia. Varhaisimmat löydökset ovat kaksi kivikautista asuinpaikkaa.<sup>109</sup> Ne viittaavat asutukseen vähintään 5 000 vuotta sitten. Hieman uudempia asutuksen tai ainakin pyyntikulttuurin merkkejä ovat Seitajärventien varressa olevat peuranpyyntikuopat. Todennäköisesti pyyntikuoppia on löydettävissä lisää myöhemmissä inventoinneissa.<sup>110</sup> Ne liittyvät varhaiseen metallikauteen noin 3 500–1700 vuotta sitten. Savukosken Kuoskussa, muutamia kymmeniä kilometrejä Seitajärveltä kaakkoon, on löydetty varhaismetallikauden rauta-aseita, joita on pidetty Suomen vanhimpina rautaesineinä. Niiden muoto ja rakenne viittaavat Etelä-Venäjälle.<sup>111</sup>



*Seitajärven tien välittömässä läheisyydessä on useita peuranpyyntikuoppia. Taustalla pilkottaa polun Seitajärven rannalla oleva alkuperäinen ura ja Ollilan talon lasten muistokivi. Foto MPz.*

Pyyntiväestön liikkuva elämäntapa on vaatinut keksimään keinoja liikkumisen ja välttämättömien tavaroiden kuljettamisen helpottamiseksi. Ilmeisesti ihmisten tai koirien vetämä reki on ollut käytössä jo kivikaudella. Suksia on ollut käytössä kivikauden lopulta.

<sup>109</sup> Itä-Lapin kiinteät muinaisjännökset: 40 ja 41, Hannu Kotivuoren haastattelu 15.9.2009

<sup>110</sup> Itä-Lapin kiinteät muinaisjännökset: 35, 36, 37, 38 ja 73, Hannu Kotivuoren haastattelu 15.9.2009

<sup>111</sup> Kehusmaa, ss. 19-67

Poro ajojuhtana on tullut käyttöön vasta varhaismetallikauden lopulla.<sup>112</sup> Löydökset näistä kulkuvälineistä kertovat, että niitä on käytetty, mutta ei sitä, mihin tarkoitukseen ja kuka niitä on käyttänyt, paikalliset asukkaat vai kulkijat. Selvä viite ainakin Kuoskun aselöydöissä on siitä, että yhteyksiä on ollut idän suuntaan, ehkä siis polkukin. Löydökset viittaavat siihen, että asutus Lapissa, kuten Etelä-Suomessakin, on jatkunut ilman autoitumista koko esihistoriallisen ajan.<sup>113</sup>

Esihistoriallisen ja historiallisen ajan taitteeseen liittyvät asumakentät, pyyntikuopat, haudat ja palvospaikat. Seitajärven rannassa Porkkaharjun kupeessa ovat Kurisijan ja Keijitsan asuinkentät, jotka on voitu ajoittaa 1700-luvulle. Ne ovat kesäajan asuntopaikkoja, joissa on jäänteitä maanviljelystä, karjanhoidosta ja hirsitivuista.<sup>114</sup>

Kemin Lapin käännytystyön yhteydessä palvospaikkoja on hävitetty, mutta Seitajärvellä on säilynyt seitakivi, mihin tietysti kylän nimi viittaakin. Seitoja on kaksi. Lähellä ovat myös Seitavaara ja Seitakumpu. Seitapaikat ovat olleet käytössä 1800-luvulle saakka.<sup>115</sup>



*Seitajärven viljelyaukea ja kaksi Arajärven taloista, lähinnä kylän päätalo. Sama suku on asuttanut paikkaa 1800-luvun loppupuolelta. Sen kivisessä, nyt jo raunioituneessa navetassa pelastui useita suvun jäseniä kesän 1944 partisaani-iskussa. Asuinrakennus on rakennettu tuhoutuneen talon paikalle sodan jälkeen. Foto MPz*

Seitajärven luoteispäässä viljelyaukealla on kolme Arajärven taloa. Niistä erillään vajaan kilometrin päässä pohjoiseen Siyliöjoen varressa on Ylilokan talo ja järven

---

<sup>112</sup> Kehusmaa, ss. 67 ja 68

<sup>113</sup> Kehusmaa, ss. 68 ja 69

<sup>114</sup> Itä-Lapin kiinteät muinaisjäännökset: 40 ja 41, Hannu Kotivuoren haastattelu 15.9.2009

<sup>115</sup> Kehusmaa, ss. 69 ja 79



kaakkoiskulmassa erikseen Ollilan talo.<sup>116</sup> Kaikkien talojen asukkaat olivat 1800-luvun lopulla Kittilästä muuttaneen Mikko Rannan perheestä. Hän vaihtoi nimensä muuttaessaan Arajärveksi. Ollila ja Ylilokka olivat suurimman talon isännän, Matin, tyttärien talot. Nämä talot maatalousrakennuksineen on rakennettu ennen toista maailmansotaa. Poikkeuksena Lapin kyliin talot olivat kaikki maalattuja. Kolme Arajärven taloa eli keskikylän talot tuhoutuivat partisaani-iskussa, mutta ne on rakennettu uudelleen.<sup>117</sup> Isoimman Arajärven talon kivinen navetta on rauniona jäljellä vanhasta rakennuskannasta. Kylä on edelleenkin siistin näköinen ja viljelyaukea on kiistatta kaunis kahden järven kannaksella.



*Seitajärven kylän viljelysaukealla oleva kolmas Arajärven talo. Taustalla järven takana oikealla häämöttää kylän neljäs talo, Ollila. Järven takana vasemmalla on Porkkaharju, jonka päässä on kylän väen väliaikaisesti käyttämiä hautoja. Siitä oikealle on harjanne, jonka rannassa on peuranpyyntikuoppia sekä Kurisijan ja Keijitsan lapinkentät. Foto MPz.*

#### 4.2. Seitajärvi ja sen kulkuyhteydet kartalla

Ruotsin valtakunnan yleiskartta valmistui vuonna 1688. Sitä kutsutaan yleisesti Ruotsin maanmittauslaitoksen johtajan mukaisesti Gripenhielmin kartaksi. Siinä Kemin Lapin piirteet hahmottuvat kohtalaisen tarkasti, mutta Seita- ja Arajärvet eivät näy. Kartoilla kuitenkin Arajärvi on ollut jo aikaisemminkin, ainakin vuonna 1643 julkaistussa Olof Treskin "Torne Lappmark"-kartalla. Kuitenkaan Anders Bure eivätkä hänen suoranaiset kopioijansa ole ottaneet kumpaakaan järveä kartoilleen. Ruotsin valtakunnan ensimmäinen yleisesti julkaistu kartta, niin kutsuttu Hermelinin kartta vuodelta 1799,

<sup>116</sup> Hautala, ss. 389 ja 399 ja Erkkilä, ss. 112 ja 113

<sup>117</sup> Erkkilä, s. 112

esittää yhdistetyn Arajärven, Seitajärven ja Värriöjärven. Kartan parannetussa versiossa vuodelta 1804 (Georg Wahlenberg) järvet ovat oikeilla paikoillaan.



*Vuonna 1860 Georg Alfthanin hydrologisessa kartassa erottuvat Ara-, Seita- ja Värriöjärvet. Vaikka hän on luonnostellut kulkureittejä, ne eivät valaise Seitajärven kulkuyhteyksiä. Kartapohjana on hänen alaisten P.W. ja J. Aurénin piirtämä kartta. Näiden karttojen avulla voisi saada uutta tietoa Seitajärvestäkin, joskin järvet on piirretty nykyiseen käsitykseen verrattuna toiseen järjestykseen. Kopio Erkki Liljan tiedostoista.*

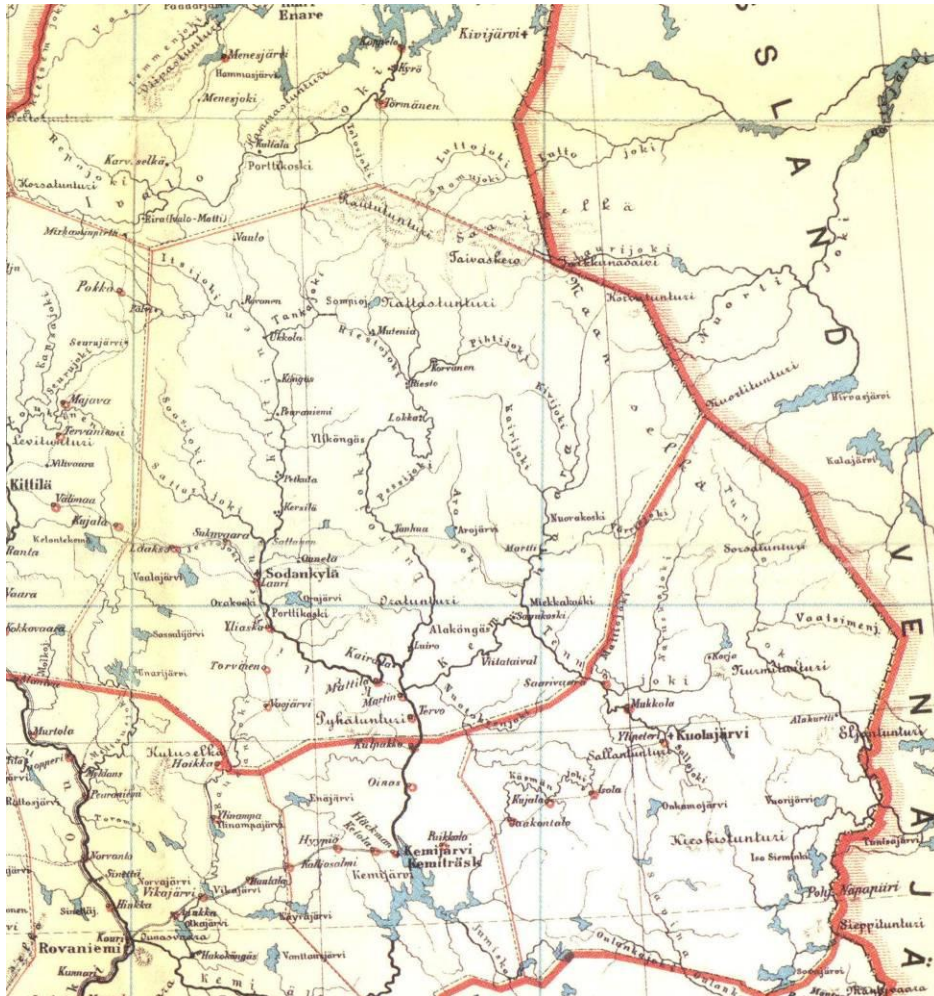
Vuonna 1871 ilmestyneessä karttalehdessä ”Geograf Karta öfver en del af Finska Lappmarken” on Arajärvi, Seitajärvi ja Värriöjärvi selvästi näkyvissä, vaikka nimet ovat vaihtaneet paikkaa. Myös Arajärven ja Seitajärven välisellä kannaksella olevat tilat sekä niiden kulkuyhteys on piirretty näkyviin nykyistä Seitajärven tien linjausta pitkin.<sup>118</sup>

Miksi sitten suhteellisen pienet ja näennäisesti vähämerkityksiset Ara- ja Seitajärvi on piirretty karttoihin, joissa moni nykyisin merkittävämpi kohde on jätetty pois tai on sijoitettu väärään paikkaan suhteessa esimerkiksi alueen keskeisiin kyliin kuten Sodankylä tai Salla (Kuolajärvi)? Selityksenä on se, että ne ovat tunnettuja kohteita jostakin syystä. Tätä todistaisi erityisesti se, että Georg Wahlenberg oli vuonna 1802 Hermelinin toimeksiannosta matkalla Kemin Lapissa ja havainnot ovat selvästi parantaneet karttaa. Wahlenberg merkitsi karttaan tiestöä, joka kokonaisuudessaan oli talviteitä. Seitajärveä lähin talvitie kulkee Sodankylästä Luton ja Luiron asumusten kautta pohjoiseen.<sup>119</sup>

<sup>118</sup> Teeriaho, ss. 14-54, erityisesti s. 43 P.W. Aurén, Suomen Lappi 1871

<sup>119</sup> Teeriaho, ss. 54-55, kartta: Georg Wahlenberg, Karta öfver Kemi Lappmark, 1804

Erityisesti 1800-luvun loppupuolen karttoja voi tulkita kansatieteilijä Samuli Paulaharjun teksteillä Seitajärvestä. Sodankylän vanhimmassa kirkonkirjassa vv. 1731–1739 mainitaan Johan Kurisia ja Hans Keitsa (Kejets, Keitsä).<sup>120</sup> Heidän asuinsijansa, Kurisian ja Keijitsan kentät, ovat Seitajärven rannalla. Seita järven toisella rannalla on yhä havaittavissa. Vähintään samanikäiseen kulkuyhteyteen viittaa tieto siitä, että Seitajärven Kyläselkä, Pessiöjoen Kylälammen seudulla Tanhuan ja Lokan lapinkylien välisellä reitillä, olisi vanha veronkantopaikka.<sup>121</sup>



Tämä kartta (Uschakoff, 1899) näyttää Sodankylästä itään Tanhuan ja Arajärvelle (= Seitajärvi) kulkevan polun tai talvitien. Kartan epätasmäällisyyden vuoksi on vaikea arvioida Arajärven kohdalla, mistä polku täsmälleen on kulkenut. Tässä kuitenkin tulkitaan, ettei se noudata Seitajärven tien linjausta eikä kulje Seitajärven kylän kautta. Kopio Erkki Liljan tiedostoista.

Karttakuva vakiintui autonomian ajan lopulla. Nykyiseen karttakäsitykseen verrattuna on joitakin eroja, jotka haittaavat Seitajärven liikenneolojen tulkintaa. Koska suurin järvi seudulla on Arajärvi, se ja Seitajärvi, jonka rannalla oli asutusta, vieläpä Arajärvi-niminen suku, on yhdistetty. Virhe on siirtynyt venäläisiin ja siten neuvostoliittolaisiin karttoihin.

<sup>120</sup> Paulaharju, ss. 25 ja 26 ja kts. myös Onnela, ss. 28 ja 29

<sup>121</sup> Paulaharju, s. 24

Niinpä esimerkiksi partisaanit hyökkäsivät Araan (Arajärvelle). Karttojen kopioita tarkastelemalla on hyödytöntä tehdä kovin merkittäviä päätelmiä, mutta on selvää, että Seitajärven asukkaat eivät asuneet kovin kaukana Itä-Lapin keskuksia yhdistävistä (talvi- tai polku-) teistä ja eräät maaston piirteet, erityisesti talviaikaan, olisivat paikkakuntien väliselle liikenteelle otolliset.

Autonomian ajan lopun matkailukartta näyttää koko Lapin kahdella aukeamalla mittakaavassa 1:2 000 000, kun muu maa on mittasuhteessa 1:400 000. Se kuvanee alueiden matkailullista kiinnostavuutta. Itä-Lapissa on tiet Rovaniemeltä Sodankylään ja Kuolajärvelle. Kartan mukaan Sodankylästä lähtee Savukoskelle polku, joka kulkee Kelujärven kautta maantien 967 nykyisen linjauksen, siis myös Värriön, eteläpuolelta Savukoskelle. Aikaisempiin tietoihin, esimerkiksi Uschakoffin karttaan verrattuna polku näyttäisi melko vapaalla kädellä piirretyltä ja on ehkä osunut väärään paikkaan.<sup>122</sup>

Suomen itsenäisyyden alkuvuosina on suurimittakaavaisissa kartoissa Seita-, Ara- ja Värriöjärvi merkitty yhdellä järvellä Arajoessa. Tämänkaltainen karttakuvan pelkistäminen ei sinänsä ole hämmästyttävää, se jatkui ainakin 1960-luvulle tiekartoissa ja vastaavissa suurimittakaavaisissa kartoissa.<sup>123</sup> Tarkempiin karttoihin ei tässä yhteydessä ollut mahdollista perehtyä, mutta todennäköisesti niistä voisi löytyä merkittyinä kulku-uria Seitajärveltä muihinkin ilmansuuntiin kuin Värriölle.

Vuoden 1939 tiekartalla tieverkko kuvautuu sen kaltaisena kuin se sanallisesti on kuvattu luvussa "Itsenäisyyden ajan kulkuväylät". Seitajärveä lähinnä on piirretty kevytrakenteinen ajotie Värriölle.<sup>124</sup> Vuoden 1947 kartta muuttuu ainoastaan sen verran, että uusi itäraja leikkaa Sallan- Savukosken tien poikki, Värriön tien luokka on ilmeisesti noussut ja tie Pelkosenniemeltä on saavuttanut Tanhuan kylän.<sup>125</sup>

Vuonna 1962 tiekarttaan on merkitty Sodankylän- Tanhuan- Värriön- (Hihnavaaran- ja Savukosken tie eli nykyinen tie 967 karttamerkillä "muu maantie" (vs. valtatie, A-kantatie, sekä kunnan- ja kylätie). Polkua tai polkutietä Seitajärvelle ei ole.<sup>126</sup> Vuoden 1966 Autoilijan tiekarttaan on merkitty Värriöltä Seitajärvelle polku, ruotsiksi gängstig, mikä voi viitata siihen, ettei olisi vielä autolla ajokelpoinen. Toisaalta horjuvuutta merkinnöissä voi olla muidenkin polkuteiden merkinnässä, koska "Autoilijan kartan" toki pitää ohjata autoilijoita teille, joista he varmasti selviävät. Kartalla ei ole käytetty karttamerkkiä "polkutie".<sup>127</sup> Sama toistuu vuoden 1971 Autoilijan kartassa.<sup>128</sup> Vasta vuoden 1976 painos näyttää sorapintaisen kylätien Seitajärvelle. Vasta tämä vuoden 1976 painos näyttää Ara-, Seita- ja Värriöjärven järviryhmästä kaikki kolme järveä.<sup>129</sup>

---

<sup>122</sup> Suomi kartasto 1897/1915

<sup>123</sup> Teeriaho, ss. 58 ja 59, Kartta: Pohjois-Suomi 1921, tekijä tuntematon.

<sup>124</sup> Teeriaho, ss. 60 ja 61, Tiekartta 1939

<sup>125</sup> Teeriaho, ss. 62 ja 63, Tiekartta 1947

<sup>126</sup> Mäkinen, ss. 76 ja 77

<sup>127</sup> Autoilijan tiekartta 1966, Pohjois-Suomi

<sup>128</sup> Autoilijan tiekartta 1971, Pohjois-Suomi

<sup>129</sup> Autoilijan tiekartta 1976, Pohjois-Suomi

Karttatutkimus tällä tasolla jättää Seitajärven tielle lähinnä arvoituksia, joita pitäisi tutkia tarkemmin. Kuitenkin kartta- ja kirjalliset maininnat sopivat yhteen monissa kohdissa. Selvää on, että Seitajärvi on ollut tunnettu paikka asuinpaikkana ja järvenä huomattavan varhain. Siitä voi päätellä, että sillä on ollut laajempaa merkitystä sekä kartanpiirtäjille että ihmisille, joiden havaintojen mukaan kartat on piirretty. Samoin on hyvin selkeää, että Seitajärven pääkulkusuunta on ollut kaakkoon joko kokonaan polkuna kangasmaastossa, jossa nykyinen Seitajärven tie kulkee tai yhdistelmänä kangasmaasto, Arajoki ja Värriöjärvi tai talviaikaan vesien jäitä pitkin. Värriöltä on luonteva yhteys edelleen kaakkoon kohti Sallaa, josta on voitu valita reitti Kantalahteen tai Kuusamon kautta etelään. Värriöltä johtaa helppokulkuista kangasmaata myös kohti Kelujärveä ja edelleen Sodankylään. Suomen itsenäistyttyä autolla ajettava tie tuli Kemijärveltä Pelkosenniemen kautta Savukoskelle ja sieltä edelleen Värriöön. Suora yhteys autolla Värriöltä Sodankylään on tullut vasta sodan jälkeen.

#### 4.3. Seitajärven kulkuyhteydet

Kirjallisuus ei tuo kovin paljon lisävaloa suoranaisesti Seitajärven kulkuyhteyksiin. Osittain tämä johtuu siitä, että tien ympäristön kulttuurijäänteet ovat tutkimatta, eikä tieteelliseksi luokiteltavaa tietoa ole. On luonnollista, että kun reitistö on harva, tutkimuksen mielenkiinto kohdistuu ensin suurempiin ja siten tärkeämpiin yhteyksiin. Selvää on, että Seitajärvelle on tultu ja sieltä on lähdetty ehkä tuhansia vuosia, aivan varmasti ainakin yli sata viimeistä vuotta. Maastokatselmuksen ja sen yhteydessä käytyjen keskustelujen mukaan nykyinen tien linjaus on ollut entinen yhteyspolku Värriöön ja sinne 1930-luvulla rakennetulle tielle.

Muistikuvissa kulkuyhteys on ollut niin vaatimaton polku, ettei sitä ole voinut ajaa polkupyörällä tai hevosajoneuvoilla, mutta joskus on käytetty purilaita. Valtaosa tien pituudesta Värriöön on erittäin helppokulkuista maastoa, kuitenkin Värriöjärvellä ja siihen laskevalla Arajoella on käytetty venettä kulkemisen helpottamiseen.<sup>130</sup> Venematkan pituus Arajoella (Yli-Arajoki), rantautumispaikka ja sen pysyvyys sekä polkuyhteys rantautumispaikkaan ovat selvittämättä.

Mitä muita kulkureittejä Seitajärveltä on käytetty? Arajärvi on melko suuri järvi ja sen jää on johdattanut sujuvasti aika pitkälle kohti Tanhuaa ja Sodankylää. Tietävästi Lokan lapinkylään Seitajärveltä on ollut sukulaisuus- ja poronhoitosuhteita. Sinne talviaikaan lienee kuljettu vanhaa Sodankylän talvitietä, mutta mistä Seitajärveltä on siirrytty talvitielle. Sama kysymys voidaan esittää, jos tiedot (olettaimus?) Kylälammen veropaikasta voidaan dokumentoida. Etäisyys ei ole kuin peninkulman luokkaa. Seitajärven kulkuyhteyksissä jää paljon asioita myöhemmän selvityksen varaan.

---

<sup>130</sup> Sirkka Lakela, haastattelu 14.9.2009

#### 4.4. Seitajärven tapahtumat toisen maailmansodan aikana

Suomi alkoi valmistautua Neuvostoliiton hyökkäykseen jo 1920-luvulla. Suomessa ei uskottu, että suurten sotajoukkojen liikkeet olisivat mahdollisia Lapin alueella, vaikka Murmanskin radan strateginen arvo ymmärrettiin. Kantalahden asemalta on Suomen rajalle matkaa noin 75 kilometriä. Tiedettiin, että radalta oli rakennettu Suomen rajaa kohti sekä rautatietä että maantietä. Kantalahdesta Sallan Alakurttiin aivan rajan pintaan oli tie, joka ulottui melkein Suomen tieverkkoon. Samalle linjaukselle rakennettiin rautatietä, joka valmistui talvisodan aikana.<sup>131</sup>

Tunnetusti Neuvostoliiton sodanjohdolla oli toinen käsitys. Se oli, osittain suomalaisin voimin, tuottanut joukoilleen marssioppaan Suomen läpi Ruotsin rajalle. Hyökkäysreitit olivat Lapin alueella Sallasta ja Petsamosta Rovaniemelle. Näistä marssireitti 15 Alakurtista Rovaniemelle, on luonnehdittu soveltuvaksi kaikkien aselajien liikkumiseen myös kesäaikaan. Tiellä oli havaittu 26 siltaa. Jokipaikoista arveltiin olevan haittaa etenemiselle. Kiertotieksi oli löydetty maantie Sallasta Savukoskelle ja Pelkosenniemielle. Hajautuneen asutuksen ei arvioitu soveltuvan keskitettyyn majoitukseen.<sup>132</sup>

Hyökkäys menestyi aluksi. Kahdessa viikossa vallattiin Savukoski ja kaksi päivää myöhemmin hyökkääjät olivat Pelkosenniemiellä ja Joutsijärvellä. Seitajärven kylän asukas Eemil Arajärvi oli sodan edellä Vintilässä proeroituksella kämpän rakennuspuuhissa. Kotiin palatessaan hän totesi talot tyhjiksi ja evakuoituiksi ja jatkoi matkaa Värriölle.<sup>133</sup> Suomalaiset keskittivät alueelle lisää joukkoja ja kriittiset menestykset saavutettiin. Vihollisen eteneminen pysähtyi ja kääntyi vetäytymiseksi. Rintama vakiintui Märkäjärvelle, nykyisen Sallan kirkonkylään.<sup>134</sup> Tietön Seitajärvi jäi sotatoimien ulkopuolelle.

Jatkosota oli kylälle tuhoisa. Partisaanitoiminnalla on pitkät perinteet Venäjällä. Jo Napoleonin Venäjän-retkellä 1800-luvun alkupuolella partisaanit herättivät kauhua. Kun Saksa eteni kesällä 1941 Neuvostoliittoon, perustettiin sen valtaamille alueille partisaaniosastoja. Niitä ei perustettu puna-armeijan sotilaista vaan puolueen ansioituneista jäsenistä. Partisaaneilla ei ollut sotilasarvoja eikä armeijan univormua.<sup>135</sup>

Saksalaiset joukot valtasivat Sallan kohdalla alueita Vermanjoelle. Selustaan jäi laaja alue koskematon korpea, joka tarjosi partisaaneille varsinkin kesäaikaan turvallisia liikkumismahdollisuuksia. Jo heinäkuussa 1941 todettiin rintaman selustassa osastoja, joita epäiltiin partisaaneiksi. Ensimmäinen isku puhtaasti siviilikohteeseen tapahtui Savukosken Kuoskulla 3. syyskuuta 1941.<sup>136</sup>

Sekä suomalaiset että saksalaiset olivat tottumattomia partisaanien torjuntaan, minkä vuoksi perustettiin partisaanitorjunnan koulutuskeskus, Erillinen Osasto Sau (Er.Os. Sau). Se muutti tasapainoa, mutta ei voinut estää tuhotöitä.

<sup>131</sup> Aarnio, ss. 9- 45

<sup>132</sup> Puna-armeijan marssiopas, ss. 237-239

<sup>133</sup> Hautala, s. 234

<sup>134</sup> Aarnio, ss. 96-109

<sup>135</sup> Vuorenmaa, s. 509

<sup>136</sup> Vuorenmaa, s. 512



*Seitajärven kylä sijaitsee Arajärven (taustalla) ja Seitajärven välisellä kannaksella, jota Siyhtiöjoki rajaa pohjoispuolelta. Kylän viides talo, Ylilokan talo, on vajaan kilometrin päässä kylän keskusviljelyaukeasta Siyhtiöjoen rannalla ja selvisi partisaani-iskusta vaurioitta. Talon asukkaat pakenivat Arajärven yli veneellä. Foto MPz.*

Partisaani-iskut suuntautuivat sekä siviili- että sotilaskohteisiin. Tuhotoista suuri osa keskittyi Savukosken ja Sallan alueelle. Ehkä tunnetuimpia sotilaskohteisiin suunnattuja iskuja olivat Sotilaskotiliiton johtavien naisten kuolema heinäkuussa 1942 väijytyksessä Kiestingin tiellä ja vuotta myöhemmin Laanilassa Jäämeren tiellä, missä kuoli Oulun piispa. Vaikka uhrit olivat siviilejä, partisaanit kuitenkin hyökkäsivät sotilaskohteeseen eli näissä tapauksissa oletettuihin sotilaskuljetuksiin.

Tuhotyöt huipentuivat kesällä 1944. Heinäkuussa partisaanit saartoivat Seitajärven kylän.. Sinne saapui kaksi partisaaniosastoa, Bolshevik ja Poljarnik, kaikkiaan 152 partisaania. Osastot tulivat Alakurtin ja Kuolajärven kautta tietämässä erämaassa sadan kilometrin matkan valtakunnan rajalta kohtaamatta suomalaisia tai saksalaisia. Ne muodostivat yhdessä 48 henkilön hyökkäysryhmän.<sup>137</sup> Hyökkäystä valmisteltiin useita päiviä. Partisaanien mielestä kylässä oli vahva varuskunta tai ainakin saksalainen upseerien lomakoti. Myöhemmin toinen komentajista on muistellut, että hyökkäystä johtaneen Poljarnik-osaston komentajan tiedon mukaan kylässä oli noin rykmentin (= 3 500 sotilaan) varuskunta. Kylän viidessä talossa oli sijoitettuna sotilasvartioryhmä, jossa oli yhdeksän sotilasta. Iskussa kuoli 14 kylän asukasta ja lisäksi kolme vangittua surmattiin hieman myöhemmin. Sotilaita kaatui kaksi ja kaksi surmattiin vangittuina myöhemmin.<sup>138</sup>

---

<sup>137</sup> Erkkilä, s. 104

<sup>138</sup> Erkkilä, s. 25

Partisaanit polttivat kyläkeskustan kolme taloa, reunimmaisat jäivät jäljelle.<sup>139</sup> Paluumatkan aikana takaa-ajo-osasto pystyi tuhoamaan 32 partisaania.

Ensimmäisenä Osasto Saun takaa-ajajista Värriöön, ajotien päähän, ehti autokuljetuksella luutnantti Olavi Alakulpin joukkue. Joukkueenjohtaja tapasi apua hälyttäneen Marja Ollilan ja jatkoi matkaa kohti Seitajärveä.<sup>140</sup> Hän oli tapahtumapaikalla noin yhdeksän tuntia hyökkäyksen päättymisen jälkeen.<sup>141</sup> Se mitä hän näki, oli olettavasti poikkeuksellisen järkyttävää, koska kerrotaan, että hän vuonna 1960 Yhdysvaltain armeijan upseerina lähetti aineistoa YK:n sotarikoksia tutkivalle komissiolle, The United Nations War Crimes Commission, neuvostopartisaanien terroritöistä. Asia kuivui aikansa poliittisessa ilmastossa eikä siitä löydy (enää?) todisteita.<sup>142</sup>

Neuvostopartisaanien toiminnalla ei ollut juurikaan merkitystä suomalaisten sodankäynnille. Kaikkiaan neuvostopartisaanit surmasivat jatkosodan aikana ainakin 175 suomalaista siviiliä ja haavoittivat 70 henkilöä, joista suurin osa oli naisia ja lapsia.<sup>143</sup> Miksi sitten nämä verisimmät iskut sattuivat Savukoskella ja Sallassa juuri kesällä 1944 ja kohdistuivat selkeisiin siviilikohteisiin? Partisaaniosastot liikkuivat pitkiä matkoja ja muonitus oli paikallishankinnan varassa. Ilmeisesti pelko ja nälkä olivat keskeisiä syitä siviilien tappamiseen. Kylien vanhuksilla ja pojille oli jaettu aseita, mikä ehkä lisäsi vaaran tuntua. Se, että hyökättiin suojattomiin kohteisiin kaukana teistä, liittyi luonnollisesti takaa-ajon ja kiinnijäämisen pelkoon. Tärkeä ajallinen selitys oli, että keväästä Neuvostoliiton suurhyökkäyksen alkuun Sallassa oli ylipäällikön reservinä 3. Prikaati, joka läsnäolollaan esti partisaanien toiminnan. Myöhemmin Lapin sodan saksalaisten vetäytymisen poltetun maan taktiikka jäi Seitajärvellä merkityksettömäksi; pieni ja jo aikaisemmin tuhottu kylä ei joutunut tuhoamistoimenpiteiden kohteeksi.

Suomessa vaalitaan sodan ja sen uhrien muistoa. Suomen historian ja sotahistorian kannalta Seitajärvi on tärkeä. Se on noussut koko partisaanitoiminnan uhrien muiston symbolipaikaksi. Selvityksessä keskeistä Seitajärven kylän tiehistorian näkökulmasta on se, että sodan aikana sinne oli vain kävely- tai hiihtovauhdilla kuljettava polku, eikä autolla ajettavaa tietä. Alueellinen liikenteellinen tasa-arvo, johon syrjäseuduilla Savukoskenkin alueella Branderin komitean pohjalta pyrittiin, ei ehtinyt toteutua. Talvisodassa asukkaat ehdittiin evakuoida turvaan. Tietttömyys ja sijainti Neuvostoliiton hyökkäyksen kannalta toissijaisessa suunnassa pelastivat kylän. Jatkosodassa, jossa sotatoimien liikkuvuudella

---

<sup>139</sup> Erkkilä, s. 77

<sup>140</sup> Kallonen, s. 15

<sup>141</sup> Erkkilä, s. 128

<sup>142</sup> Kallonen, ss. 186,187, s. 226: Sotilasarvot ja mitalit. Olavi Alakulppi oli huippuluokan hiihtäjä, muun muassa vuonna 1939 maailmanmestari Zakopanessa. Sodan aikana hän neuvokkuutensa ansioista kohosi aliupseerista kapteeniksi ja sai Mannerheim-ristin numero 72. Sodan jälkeen hän osallistui ns. asekatkentaan ja muutti Yhdysvaltoihin. Yhdysvaltain armeijassa hän kohosi everstiluutnantiksi.

<sup>143</sup> Erkkilä, s. 104

<sup>144</sup> Vuorenmaa, ss. 516 ja 519. Partisaanitoiminnasta on kohtuullisen runsaasti kirjallisuutta. Silmiinpistävää on se, että se on syntynyt lähinnä vasta 1990-luvulla. Vuorenmaa mainitsee omina lähdekirjoinaan: Erkkilä, Veikko, Vaiettu sota, 1999, Hautala, Paavo, Isät meidän itää päin, 1993, Martikainen, Tyyne, Partisaanisodan siviiliuhrit, 2002, Seppälä, Helge, Neuvostopartisaanit toisessa maailmansodassa, 1971, Tikkanen, Ville, Partisaanien uhrit, 1997 ja Viheriävaara, Eino, Partisaanien jäljet, 1982.



ja nopeudella oli jo toiset mittasuhteet, syrjäisyys ei tarjonnut suojaa. Erämaan siviiliväestö asui kodeissaan toisaalta omasta halustaan, toisaalta valtiovalta ja sodanjohto pitivät hyödyllisenä, etteivät laajat alueet rintaman takana jääneet aivan autoiksi. Suojaamis- ja puolustustoimien liikkeiden hitaus antoi viholliselle toimintavapauden, jota se häikäilemättä käytti. Tietttömyys koitui sekä Seitajärven asukkaiden että asumusten kohtaloksi.

#### 4.5. Seitajärven tie Tiehallinnon (TVH) hoitoon

Seitajärven tie on siirtynyt Tie- ja vesirakennushallitukselle vuonna 1951 Metsähallitukselta. Tien pituus oli silloin 9 kilometriä. Valtioneuvoston päätöksen mukaan Värriöjärvien- Seitajärven tie otettiin ”kesäaikaiselle ajoneuvottomalle liikenteelle polkutieksi ja talvisaikaiselle ajoneuvoliikenteelle tarkoitetuksi viitoitettavaksi talvitieksi”. Samalla päätöksellä otettiin myös polku Värriöjärvi-Tanhua polkutieksi, joka nykyisin on osa Sodankylän- Savukosken tietä, maantietä 967.<sup>144</sup> Värriöjärven- Tanhuan polku on ollut osa seitajärveläisten kulkuväylästä entiseen kuntakeskukseensa Sodankylään.

Päätös muuttaa polku polkutieksi oli hallinnollinen toimenpide. Polkua ei alettu heti muuttaa ajoneuvolla ajettavaksi tieksi. Muistitieto vahvistaa, että se oli vain polku-ura. Autolla ajettavaksi se on rakennettu 1960-luvun alussa. Vuonna 1966 mittauksessa sen pituus on ollut aikaisemmin mainittu 13,6 kilometriä.<sup>145</sup> Todennäköisesti polkutien pituudesta oli 9 kilometriä Metsähallituksen maalla ja loput Seitajärven kylän yhteisellä tai tilojen maalla. Saman tien eri pituus voi johtua myös polkutielle tyypillisestä jaksottaisesta rakentamisesta. Maastokatselmuksessa tiessä silmämääräisestikin voi arvella olevan erikäisiä jaksoja.

Tiellä 967 on opasteet paitsi Seitajärvelle, myös kahdelle partisaanien uhrien muistomerkeille. Tien varrella on opasteet muistomerkeille, myös tienristeyksessä, jossa tiet kohteille erkanevat.<sup>146</sup> Tienvarret eivät ole pensastuneet, mikä osittain johtuu siitä, että niitä on raivattu perinteisillä menetelmillä.<sup>147</sup> Vuonna 2006 polkutie on muutettu maantieksi 19905. Nyt vireillä on tien lakkauttamispäätösmenettely.<sup>148</sup>

#### 4.6. Arvio Seitajärven tien tietoarvosta

Tietoarvolla tarkoitetaan tässä Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan käsitettä. Sillä selvitetään, onko kohdetta, tässä siis Seitajärven tietä, tutkittu tai onko siitä vain mainintoja kirjallisuudessa ja dokumentteja. Tietoarvo pisteytetään pisteillä yhdestä kolmeen, kuten muutkin kaksi myöhemmin esiteltävää kriteeriä. Näistä yksi on paras arvio, joka edellyttää tieteelliset kriteerit täyttävää tutkimusta.

<sup>144</sup> Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, kirje 18.1.1951

<sup>145</sup> Tien L/L 37 Värriöjärvi-Seitajärvi luettelointikortti 1.1.1968, haastattelutieto Erkki Lilja ja Raimo Rämö, sähköpostiviesti Heikki Salmi

<sup>146</sup> Havainnot maastokatselmuksessa 14.9.2009, MPz.

<sup>147</sup> Ilmoitus 14.9.2009 Jarmo Ahtiselta

<sup>148</sup> Lapin tiepiirin lausunto 22.6.2009 ja tiedonannot Heikki Salmelta



*Seitajärven rannassa kylän keskusaukean ja Ollilan talon välillä on pätkä vanhaa polkua Värriöjärvelle. Tällä kohdalla on viime vuosina tiittävästi ajettu autolla. Näkemän päässä polku kapenee noin puoleen. Kun polku vuonna 1950 luovutettiin Tie- ja vesirakennushallitukselle se on ollut huomattavasti kapeampi ja olettavasti monin paikoin kivisempi ja kuoppaisempi kuin tässä. Foto MPz.*

Kuten aikaisemmin on todettu, Seitajärventiestä ei ole ollut yhtenäistä tieteellistä tutkimusta tai edes yhtenäistä kirjoitelmää. Tämä selvitys on ilmeisesti laajin yhtenäinen esitys sekä Seitajärven kylästä että kulkuyhteyksistä. Selvitys on lähtökohdallisesti laadittu historiatieteellisin perustein ja siksi tien ja kulkuyhteyksien viitekehystä on selvitelty melko laajasti. Kirjallisuudesta on etsitty ensisijaisesti tieteelliset kriteerit täyttäviä teoksia ja alkuperäislähteitä, kuten karttoja, on pyritty hyödyntämään. Mainintoja ja alkuperäislähteitä löytyikin kohtuullisen paljon. Kuitenkin on selvää, ettei selvitys kriittisesti tarkasteluna täytä tieteellisiä vaatimuksia. Se johtuu lähinnä siitä, ettei toimeksiannon aikataulun puitteissa voitu paneutua riittävän syvällisesti alkuperäislähteisiin. Tarkempi selvitys vaatisi perusteellisia kartta- ja maastotutkimuksia, perusteellista dokumenttien etsintää arkistoista sekä lehtiartikkelien tarkistamista. Tien vaiheissa, sekä polkuna että polkutienä, mukana olleiden henkilöiden haastattelu ja niiden dokumentointi olisi saattanut tuoda paljonkin lisää valoa asiaan. Selvitys on kuitenkin suhteellisen vähällä lisäpanostuksella nostettavissa historiatieteelliset kriteerit täyttäväksi tutkimukseksi. Todennäköistä kuitenkin on, ettei lisätyö muuttaisi olennaisesti tässä tehtyjä päätelmiä ja arvioita.

Tietoarvoltaan Seitajärven tie on kiistatta vähintään tasolla 2, mikä määritellään: ”tieto perustuu tutkimuksiin ja julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteereitä tai kohteesta on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa.”<sup>149</sup>

---

<sup>149</sup> Liimatainen, Liite: kokoelmapolitiikka 1.2.2007

## 5. TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO

### 5.1. Seitajärven tie polkutien edustajana

Tieliikenteessä Seitajärven polkutie kuuluu ajanjaksoon, jolloin rakentamisen pontimena ovat olleet autoistumisen, sosiaalipolitiikan ja työllistämisen tarpeet. Koska autoistuminen saavutti ensimmäistä kertaa Lapin erämaat vasta puoli vuosisataa eteläistä Suomea myöhemmin, voi Seitajärven tie liittyä myös alkavan autoistumisen tarpeisiin.<sup>150</sup> Ajallisesti sillä on ohut kosketuspinta myös jälleenrakennusajan teihin. Metsähallituksen alueella kulkevana tienä se liittyy alkavan koneellisen metsänkorjuun kuljetuksiin. Valtakunnallisesti toissijaisen liikenneväylän pistotienä se muutaman talouden pääsytienä yhteiskunnan palveluihin korostaa pikemminkin paikallista kuin valtakunnallista arvoa. Kun tässä arvioidaan Seitajärven tietä polkutien edustajana, paikallisuus on merkittävä lisäarvo. Polkutie on tyypillisesti pienen asutuksen maantiehen yhdistävä tie. Polkutie on valtakunnallisen tieliikenteen historian keskeisiä poikkeuksia; ilmiö on valtakunnallinen, esimerkki paikallinen. Sinänsä kiehtova ajatus siitä, että Seitajärven polkutie voi olla osa nykyisten valtakunnan rajojen ylittävää väyläverkkoa, ei todennu selvityksen lähdeaineista aivan varmana, mutta viitteitä siitä on.

Rakenteena Seitajärven edustaa Suomen tiestössä, jopa polkuteiden joukossa, poikkeuksellisen kevyttä tekniikkaa, mikä on ollut mahdollista, koska tie on vuosituhanten kuluessa linjautunut erittäin edulliseen maastoon. Sillat ja rummut näyttävät melko kevytrakenteisilta, mutta hyväkuntoisilta. Rakenteena Seitajärven tie edustaa puhtaana ajatuksia rakentaa vähällä rahalla toimivia yhteyksiä eristyneeseen erämaa-asutukseen.

Seitajärven tie on polkuteiden joukossa melko lyhyt ja sijaitsee lapin läänin eteläosassa päinvastoin kuin suurin osa polkuteista.<sup>151</sup>

Keskeisin Seitajärven tien historiallinen ja museaalinen arvo liittyy siihen, että se on esimerkki Tie- ja vesirakennushallituksen ylläpitämistä ja nimenomaan polkutieksi rakentamista teistä, joita Lapin piirissä on ollut vielä 1970-luvulla yli 1 000 kilometriä.

### 5.2. Historialliset tapahtumapaikat

Seitajärvellä paljastettiin 22.7.1979 partisaanituhon muistomerkki ja 7.7.1990 Paavonmaassa vankien surmapaikalla muistokivi. Seitajärven alkuperäisen kulku-uran varrella lähellä Ollilan taloa, Sirkka Lahelan vapaa-ajanasunnon pihassa on hänen partisaaniturmassa menehtyneiden sisarusten Eliisi ja Valtteri Ollilan muistokivi.

Esihistoriallisista ja varhaisemmista historiallisista tapahtumapaikoista Seitajärven tien tai kylän alueella ei ole mitään opastusta. Seidat, peuranpyyntikuopat ja lapinkentät voi havaita, jos niitä erikseen on etsimässä. Niistä on kartta Savukosken muinaismuistoluettelossa, mutta koska inventointi on kesken, luettelo tuskin on

---

<sup>150</sup> Suomen tieliikenteen keskeiset tiet, ajanjaksot ja rakennustekniikat on lueteltu Tiehallinnon kokoelmapolitiikan liitteenä.

<sup>151</sup> Kts. karttake s. 14 ja liitetaulukot: Tie- ja vesirakennushallituksen Lapin piirin alueella olevat polkutiet v. 1050 ja 1960, sekä Tie- ja vesirakennushallituksen Lapin piirin alueella olevat ajettavat polkutiet 1.1.1978.

täydellinen.<sup>152</sup> Niiden luettavuus ilman ennakkotietoja on vaatimaton tai suorastaan olematon. Maastokatselmuksen yhteydessä asukas, rouva Lakela kertoi, että joka kerran metsätöiden tekijät ja metsäkoneiden käyttäjät pitää erikseen opastaa olemaan vaurioittamatta niitä ja silti niitä uhkaa joka kerran ilmeinen vaara.<sup>153</sup>



*Seitajärven vanhan kulku-uran varrella Lapin sotilaspoikien perinnekilta ry paljasti Ollilan talon lasten Liisin ja Matin muistokiven vuonna 2004. Heidät teloitettiin partisaanihyökkäyksen jälkeen. Muistomerkissä lukee, ettei heidän ruumiitaan ole löytynyt. Myöhemmin ne ovat kuitenkin löytyneet. Foto MPz.*

### 5.3. Arvio Seitajärven tien arvosta valtakunnallisen tieliikenteen historiassa

Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään, liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. Valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo on ensisijainen peruste valita tiemuseokohde.

Tiehallinnon museokokoelman arvoluokituksessa Seitajärven tiellä on valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa tyypillisenä alueellisena erikoisuutena. Tieliikenteen historiassa se edustaa itsenäisesti omaa ilmiötään, vuoden 1948 tielain perusteella Tiehallinnon hoitoon otettua polkua, mikä oli tyypillistä Lapin tiepiirissä. Silloin kolmannes piirin yleisten teiden pituudesta oli polkuteitä, vaikka suurin osa oli jopa hevosajoneuvoilla ajokelvotonta, puhumattakaan autoista. Polkuteiden ottaminen yleisiksi teiksi liittyi useaan sen hetken yhteiskunnan ilmiöön, joista keskeistä oli sosiaalipolitiikan merkityksen nousu.

<sup>152</sup> Hannu Kotivuori, haastattelu 15.9.2009

<sup>153</sup> Sirkka Lakela, haastattelu 14.9.2009



*Seitajärven partisaanituhon uhreille on pystytetty muistomerkki vuonna 1979. Sen jälkeen Seitajärvestä on tullut koko partisaanituhojen siviiliuhrien symboli. Maastokatselmuksen oppaina toimivat Savukosken kunnan kulttuurisihteeri Marja Ekdahl ja partisaanitoimintaa laajasti tutkinut tietokirjailija-päätoimittaja Veikko Erkkilä 14.9.2009. Foto MPz*

Keskeisin perustelu on, että polkutie on tyypillinen Lapin alueen tieliikenteen ilmiö ja sen valtakunnallinen arvo syntyy sosiaalipolitiikan merkityksen kasvusta ja sen aiheuttamasta uudistuksista, joita syrjäseutujen liikenneyhteyksien parantaminenkin edusti. Seitajärven tie dokumentoi erittäin hyvin sekä tätä yleisen historian keskeistä ajanjaksoa. Se on Lapin alemmalle tieverkolle tyypillinen pistotie. Tiehallinnon kokoelmapolitiikan määrittelemiін tiehistorian keskeisiin ajanjaksoihin Seitajärven tie lähinnä liittyy ajanjaksoon ”Työllisyystöinä 1950-1960-luvuilla tehdyt tiet”, mihin sen sitoo rahoitus ja rakennusajankohta. Työllisyysvaroin tehtyjen tietöiden pontimena ovat kasvava autoliikenne sekä työttömyys- ja sosiaalipoliittiset näkökohdat. Liittymiä on myös jälleenrakennuksen teihin. Myös polkutien rakennustekniikka, jota Seitajärven tie puhtaasti edustaa, voidaan katsoa kuuluvan juuri kasvavan autoliikenteen tarpeisiin. Silloin jouduttiin allokoimaan teiden rakennusresurssit toisaalta vilkastuvan ja kuormiltaan kasvavan autoliikenteen tarpeisiin pääteille, mutta samanaikaisesti täytyi hoitaa mahdollisimman yksinkertaisin ja halvoin keinoin autolla ajettava kulkuyhteys syrjäseudun väestölle.

Seitajärven (polku)tie on pitkäaikainen vakiintunut reitti. Tiellä ja sen varrella erottuvat monet kulttuurikerrostumat kivikaudesta nykypäivään asti eli tien kulttuurihistoriallinen arvo on poikkeuksellisen suuri. Muuallakin Suomessa olisi erittäin poikkeuksellista, että 13 kilometrin matkalle osuisi näin monta kulttuurihistoriallista jäännettä. Lisäksi Seitajärven sotatapahtumat liittyvät nimenomaan sen kulkuyhteyteen ja liittäväät siihen sotahistoriallisen

arvon. Verrattuna muihin museotiekohteisiin Seitajärventie on ainutlaatuinen, eikä se ole sotatienäkään toisinto Raatteen tiestä.

Pisteytyksessä tie saa 1 pistettä asteikolla 1-3, jossa 1 on paras. Käytännössä se tarkoittaa, että tietä harkittaisiin liitettäväksi Tiehallinnon museokokoelmaan.

## 6. SÄILYNEISYYSARVO

### 6.1. Tien linjaus

Seitajärven tien nykyasu on syntynyt pitkän ajan kuluessa. Perusmuoto on ollut raivaamaton, kulkemalla syntynyt kulku-ura, polku. Maasto, jossa polku ja siitä parannettu tie kulkevat, on erittäin helppokulkuista kangasmaata. Vielä 1950-luvulla polkua ei ole voitu kulkea hevoscarrilla, vaan yleensä sitä on kuljettu jalkaisin. Tiettävästi sitä ei ole voinut ajaa edes polkupyörällä. Polkupyörää, joka siihen aikaan oli maaseudulla vielä melko harvinainen, on käytetty polulla tavaroiden kuljetuksen työntäen. Kulun helpottamiseksi sulan maan aikana tien Värriön puoleinen pää on kuljettu veneellä Arajoen Kutuapajasta Värriöjärven yli lähimpiin asumuksiin ja Savukoskelle johtavalle tielle. Näin myös pakeni partisaanihyökkäyksestä pelastunut äiti kolmen lapsensa kanssa Värriölle hälyttämään apua. Häätänyksissään hän ei löytänyt venettä, vaan käveli järven rantaan perille. Talvisaikaan Seitajärven Värriöjärven asumuksiin yhdistävä talvitie on ollut vielä suotuisammassa ympäristössä, koska hidavirtainen joki, Värriöjärvi ja loivapiirteinen kangas ovat lähes ihanteellinen maasto talvitielle.<sup>154</sup>

Esimerkkinä polun kuljetusvaikeuksista kylän asukas, Sirkka Lakela kertoo muiston isoäidistään, joka sai kesällä umpisuolen tulehduksen. Reitin hankaluuden vuoksi häntä ei voitu kuljettaa hoitoon eikä lääkäriäkään ehditty hakea apuun. Tulehdukseen kuollut isoäiti haudattiin väliaikaisesti Porkkaharjuun ja vasta rekikyydissä hänet voitiin siirtää kirkkomaahan.<sup>155</sup> Porkkaharjussa voi nykyisinkin havaita kolme tai neljä väliaikaista hautauspaikkaa.

Kun tie on rakennettu, se pääosin noudattaa polun linjausta. Seitajärvellä rakennettu tie oikaisee kylän keskustaan järven länsipuolelta, kun polku muistitiedon mukaan on kulkenut järven itäistä rantaan.<sup>156</sup> Järven kohdalla tie näyttää uudemmalta kuin muualla. Tietä on rakennettu ilmeisesti useassa jaksossa, minkä voi aavistella tien ympäristön maannoksen paksuudesta. Tähän voi viitata myös se, että Seitajärven tien pituus on kasvanut ajan mukana.<sup>157</sup> Kuitenkin näyttää siltä, että rakennetun tien linjaus on pysynyt samalla paikalla.

<sup>154</sup> Sirkka Lakelan haastattelu 14.9.2009

<sup>155</sup> Sirkka Lakelan haastattelu 14.9.2009

<sup>156</sup> Sirkka Lakelan haastattelu 14.9.2009

<sup>157</sup> Vrt. liitetaulukot polkuteistä

## 6.2. Tien rakenne ja toiminnallisuus

Seitajärven tien rakenteellinen säilyneisyys on hyvä. Sen leveys on 4 metriä<sup>158</sup>, mutta lanausjälki leventää sitä paikoitellen. Yksi ajorata tai yhden auton ajoura riittää toisaalta vähäisen liikenteen vuoksi, mutta myös sen takia, että kohtaavat ajoneuvot voivat lähes esteettä väistää varsinaisen ajoradan ulkopuolelle, koska ojat tai raivausmaamassakasat eivät sitä estä. Vastaavasti tie ahtaiden luonnonmuodostelmien kohdalla silmämääräisesti kapenee, tuskin kuitenkaan alle normitetun 4 metrin.<sup>159</sup>



*Seitajärven tie istuu maisemaansa luontevasti. Tässä tien poikki kulkee kallioinen harjanne Seitavaaran päällä. Tie myötäilee helpoimmin kuljettavia luonnonmuodostumia. Tiessä ei ole ojia eikä tien reunoilla juurikaan ole pinnan tasauksissa maamassojen kasautumia. Foto MPz.*

Tien ulkomuoto voi olla hyvin lähellä 1960-luvulla raivattua tietä, paitsi että maannos tien ympärillä on niin luonnollisen näköinen, ettei siinä rakennusjälki paljонkaan erotu. Valokuvaa Seitajärven polusta tai rakennetusta tiestä ei löytynyt, joten vertailukohtaa ei ole. Vertailu muiden polkuteiden kuviin osoittaa, että Seitajärven tie on hyvin samankaltainen kuin ilman tiesuunnitelmia rakennetut polkutiet 1970-luvun lopun asussaan olivat.<sup>160</sup>

Tietä on lanattu ja ilmeisesti sorastettu viime aikoina. Tien ajoradan pinnoitus on ehkä muuttunut jonkin verran ja ilmeisesti paksuuntunut ja monikerrostunut aikojen kuluessa. Tien pinta kuitenkin on säilynyt pääosaltaan luonnollisena hiekka- ja sorapintana, mitä se olettavasti alun perinkin 1960-luvulla oli. Ilmeisesti, silmämääräisen arvion mukaan,

<sup>158</sup> Tiehallinnon tieto

<sup>159</sup> Vrt. taulukko Tie- ja vesirakennuslaitoksen Lapin piirin... 1.1.1978

<sup>160</sup> Esim. Tirro, ss, 1934, 36 ja 49

kosteikoissa tien kantava rakenne on säilynyt hyvin. Tiellä ei ole mitään uusia lisärakenteita, paitsi pari erkanevaa tietä ja muistomerkkien opasteet.

Kantavilla mailla tie on pääosin ojittamaton. Ojia havaittiin noin sadan metrin matkalla. Tien vieressä on muutamia, jo luonnostaan maastoutuneita, matalia soranottokuoppia. Paikoitellen tien reunoilla on matalia, jo pehmeämuotoisia ja maannoksen peittämiä raivaustraktorin puskukasoja.

Tie on jatkuvassa käytössä, joskin liikennemäärä on hyvin pieni; vuorokausiliikenne on keskimäärin 19 autoa. Käyttö on lähinnä kesäaikaista vapaa-ajan käyttöä, eikä tietä enää aurata talvisin.<sup>161</sup> Tien varressa on jatkuvasti käytössä oleva poroerotuspaikka. Tie on yhä toimiva, eikä sitä varsinaisesti uhkaa mikään. Pikemminkin vähäinen käyttö saattaa säilyttää tien toiminnallisuuden pitkään. Toisaalta, kun tietä käyttävät poromiehet todennäköisesti usein kulkevat moottorikelkalla tai mönkijällä, tien pinta saattaa kaventua ja muuttua takaisin enemmän polun kaltaiseksi.



*Seitajärven tien varrella on poroaita, joka on jatkuvasti käytössä. Se omalta osaltaan pitää yllä Seitajärven toiminnallisuutta. Porotalous on merkittävä elinkeino Savukoskella. Foto MPz.*

### 6.3. Tien vaikutelma

Tien historiallinen ja museaalinen luettavuus on hyvä tai erinomainen. Tie on kuin paluu vanhaan aikaan, ”Suomi-filmiin”. Tien mittasuhteet ja maaston mukaan vaihteleva leveys sovittavat sen osaksi ympäristöään. Tien rakentamisen jäljet ovat uponneet maisemaan. Tie kulkee kankaan ja harjun laella, josta ainakin toiseen suuntaan on näkymä syvälle metsään. Muutamat maisemapaikat antavat tielle avaruutta.

---

<sup>161</sup> Tiehallinnon tieto



Tie eroaa ympäristöstään vain pinnan suhteen. Tienpinta on kuivilla kankailla ympäristönsä kanssa samassa korkeudessa, kosteikkomailla vain hieman korkeammalla. Myöskään ojat eivät erota tietä ympäristöstään.

Tien varrella olevat poroaidat viestivät toisaalta ikivanhasta elinkeinosta, toisaalta siitä, että tietä tarvitaan yhä elinkeinon harjoittamiseen. Samaa viestivät Seitajärven tiestä erkanevat (oletettavasti) metsäautotiet.

Vanhoja elämisen jäänteitä, kuten peuranpyyntikuoppia, kivikautisia asuinpaikkoja tai seitojakaan asiasta tietämätön tuskin voi auton ikkunasta huomata. Vähäisellä opastuksella tai ennakkoon paikat kartasta etsimällä, ne löytyvät luonnostakin helposti.

Itse Seitajärven kylä on lähes postikorttimainen idylli keskellä koskemattoman näköistä erämaata. Käytännössä se on yhtä liikkumatonkin kuin postikortin kuva, mikä ehkä on hieman surullista, mutta tyypillistä pienille erämaakylille.



*Tien ja sitä ympäröivän luonnontilaisen metsän liittymäkohta näkyy värierona kasvillisuuden ja hiekan välillä, mutta muuta eroa ei juuri voi havaita. Tien- ja maanpinta ovat samassa tasossa. Paljaat kivet ovat joko luonnonkiviä tai ajoradalta poistettuja kiviä, jotka kasvillisuus on peittänyt.  
Foto MPz*

Tätä lähes täydellistä luonnon rauhaa ja harmoniaa vastapainona täydentävät partisaaniuhrien muistomerkkien tienviitat ja luonnollisesti itse muistomerkit. Niiden arvo on osittain siinä, että ne ovat tien perusvaikutelmasta poikkeavat, ikään kuin huutomerkki.

#### 6.4. Arvio Seitajärventien säilyneisyysarvosta

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

Maastokatselmuksen perusteella tuskin voi kuvitella, miten polkutien historiallisia, rakenteellisia ja toiminnallisia ominaisuuksia 1950-1970-luvuilta voisi paremmin säilyneinä löytää. Pienen varauksen voi tietysti esittää sillä perusteella, ettei tiestä ollut sen rakennusaikaisia valokuvia eikä sen rakentamiseen konkreettisesti osallistuneita henkilöitä saatu haastateltua. Kuitenkin on todennäköistä, ettei arvio Seitajärven tien säilyneisyysarvosta muuttuisi heikommaksi, vaikka dokumentointipohja olisi vahvempi, ehkä pikemminkin päinvastoin se voimistuisi.



*Seitajärven tie nousee vasemmalle Seitaharjulle noin neljä kilometriä ennen Seitajärveä. Oikealle erkanee metsäautotie, jonka varressa Paavonmaassa on paikalla teloitettujen seitajärveläisten muistomerkki. Risteys on ainut laaja tiealue Seitajärven tien varrella. Muuten tie on vasemman puoleisen näkemän kaltainen koko matkaltaan. Foto MPz.*

Täydellisen kokonaisuuden mielikuvaa ei häiritse oikeastaan mikään. Tien alkupäässä näkyy yksi asumus, joka varastoineen tuo lähinnä mieleen kaatopaikan. Näitä häiriöitä on kuitenkin vain tämä yksi. Muoviset tai muovipäällysteiset auraskepit (käytännössä ilmeisesti lanausmerkit) eivät ehkä istu tarkalleen ”Suomi-filmi”-tunnelmaan, mutta osoittavat, että tiellä on jatkuvaa käyttöä ja sitä hoidetaan. Vaikutelma pikemminkin on vanhempi kuin rakennetun tien perustamisvuosi joskus 1960-luvulla, mikä osittain johtuu jo mainitusta ojien puuttumisesta.

Tiehallinnon museokokoelman arvoluokituksessa Seitajärven tien säilyneisyysarvo on epäilyksettä hyvä. Siinä on säilynyt historiallisesti olennaiset polkutien rakenteelliset ja toiminnalliset ominaisuudet aikakaudesta sekä ilmiöstä, mitä sillä aiotaan dokumentoida

Pisteytyksessä tie saa 1 pistettä asteikolla 1-3, jossa 1 on paras. Kokoelmapolitiikan määre on ”hyvä säilyneisyys”. Käytännössä se tarkoittaa, että tie dokumentoi hyvin polusta polkutieksi rakennettua tietä. Ulkonäöltään on vaikea kuvitella paremmin säilynyttä 1960-luvun tiemiljöötä. Arviota parantavat tien toiminnallisten ominaisuuksien säilyminen, vaikka ympärivuotinen asutus onkin muuttunut satunnaiseksi vapaa-ajan vierailuksi. Poroerotus ja metsänkorjuu pitävät tien toiminnallisuutta yllä, mitä luonnollisesti kesäasutus tukee.

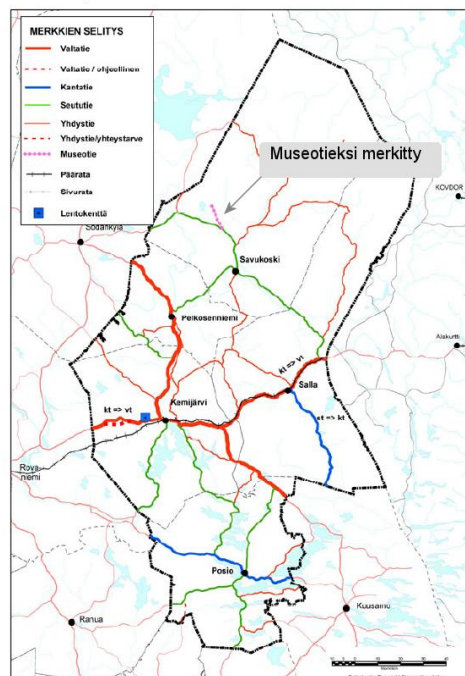
## 7. MUUT SÄILYMISEEN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT

### 7.1. Kunnan näkemys ja kaavatilanne

Savukosken kunta suhtautuu myönteisesti museotien perustamiseen ja on itse asiassa käynnistänyt koko museotien selvitysprosessin noin vuosikymmen sitten. Kohdetta ei ole suojeltu mitenkään. Maakuntakaavaan on saatettu esitys museotiestä, mutta sillä ei ole suojelumerkintää.

### 7.2. Maakuntakaava

Kuva 7. Itä-Lapin maakuntakaavan liikenneverkko



*Itä-Lapin maakuntakaavaan on merkitty Seitajärven tie museotieksi. Kuitenkaan suojelumerkintää tiellä ei ole. Kopia Erkki Liljan tiedostoista, pohjana Itä-Lapin maakuntakaava.*

Maakuntakaavan merkintä museotiestä on tulkittava lähinnä aikomukseksi tai toiveeksi. Ilman suojelumerkintää olevat kohteet on yleisesti todettu ”lainsuojattomiksi”, mikäli niihin aiotaan kajota purkamis-, korjaus- tai uudisrakentamistoimenpitein.

Kokonaisuutena Seitajärven tie ja kylä muodostavat niin merkittävän rakennetun ympäristön, että ehkä olisi selvitettävä, voitaisiinko se saada nostetuksi tulevaisuudessa VAT-listaan (Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö). Lista uusiutuu seuraavan kerran ehkä vuosikymmenen kuluttua. Uusi, jo pitkään työstetty lista on päätösprosessissaan ja vahvistettaneen lähikuukausina. Myös mahdollisuuksia saada kokonaisuus kulttuurihistorialliseksi alueeksi ehkä kannattaisi selvittää.

### 7.3. Tiepiirin lausunto

Veikko Erkkilän tekemään museotiealoitteeseen Lapin tiepiiri on vastannut kielteisesti. Perusteluna on se, ettei tien varrella ole enää vakituista asutusta, jolloin tien voi lakkauttaa yleisenä tienä. Lakkautusprosessi on meneillään. Tällöin omistussuhteen muuttuminen estäisi Seitajärven tien ottamisen Tiehallinnon museokohdekoelmaan.<sup>162</sup>

### 7.4. Arvio muista säilymiseen vaikuttavista tekijöistä

Tien museaalista kestoikää on vaikea arvioida. Käytössä tie kestänee monia vuosia, jopa vuosikymmeniä, ehkä vuosisatojakin, koska se on syntynyt vuosisatojen kuluessa ja ihmistyön jäljet ovat melko vähäiset. Oletettavaa on, että tien liikenteellinen ja siis toiminnallinen tarve vähenee ja luonto valtaa tien pintaa, mikä sopeuttaa sen ulkonäön luontoon nykyistäkin paremmin. Tien tulevaa käyttöä ja sen vaatimia ajoneuvoja on vaikea ennakoida, mutta ei näytä mahdolliselta, että suhteellisesti mönkijöiden ja moottorikelkkojen tai muiden kevyiden liikennevälineiden osuus lisääntyisi, mikä edelleenkin edistäisi luonnonolojen palautumista.



*Seitajärven tien Värriön puoleisessa päässä on komea näkymä Värriöjärvelle ja sen takaisille metsämaille ja vaaroille. Foto MPz.*

<sup>162</sup> Lapin tiepiirin lausunto 22.6.2009

Mikään ei näytä vaativan tien remontoitua, mikä ilmeisesti nykyajan käytäntöjen pakosta vaatisi raskaita menetelmiä. Remontti muuttaisi tien ulkonäköä selvästi, koska korjauksia tuskin voidaan tehdä alkuperäisillä rakennusmenetelmillä ja tien varren luonto kärsii pitkäaikaisesti pienistäkin vaurioista.

Tien taitorakenteet ovat vähäiset, mutta silloilla ja rummuilla epäilemättä on elinikänsä, joka ei suoranaisesti riipu liikenteen vähentymisestä ja mahdollisesta keventymisestä. Niiden museaalista kestoikää on vaikea arvioida, mutta kuitenkin se lienee useita vuosia, ehkä vuosikymmeniä nykyisellä käytöllä. Taitorakenteita on myös mahdollista korjata museaalisin menetelmin. Mikäli Seitajärven tie valitaan museokohteeksi, sille tehdään yksilöllinen hoito- ja kunnossapitosuunnitelma, kuten kaikille Tiehallinnon museokohteille ollaan tekemässä.

Tien omistussuhde on monitulkintainen. Usea tiemuseokohteista on muun kuin Tiehallinnon omistama. Käytännössä se on todettu sen takia hankalaksi, ettei tienpidon määrärahoja voida käyttää muiden kuin Tiehallinnon omistamiin kohteisiin. Ainakaan toistaiseksi kuitenkaan omistus ei ole ollut ehdoton tiemuseokohteen valinnassa, joskin havainnot esimerkiksi Ruotsista viittaavat siihen, että näin olisi järkevä menetellä.

Kaavoitus ei suojaa tietä. Maakuntakaavan kaavamerkintä on yleinen Tiehallinnon museokohteeksi valituissa kohteissa. Muinaismuistolaki periaatteessa suojaa muinaisjäänteet, mutta käytännössä polkutien muinaisjäänteitä ei tunneta, eikä se suojaisi nimenomaisesti polkutietä, joka on rakenteena 1950-luvun jälkipuoliskolta.

Lapin polkutieverkkosuunnitelmassa esitettiin kolme polkutieluokkaan kuuluvaa tiejaksoa museoteiksi. Varsinaisista polkuteista esitettiin Kaamasen- Sevettijärven- Norjan rajan tietä sekä Karigasniemen- Angelin tiestä osaa. Lisäksi poluista esitettiin Muotkajärven- Suottajärven polkua.<sup>163</sup> Ilman mitään perusteluja esitettiin lisäksi osia Muonion- Kittilän ratsutiestä, Utsjoen postitiestä ja Ruijan polusta. Ehdotukset on tehty ennen kuin Tiemuseon museotie- ja siltakokoelmaa oli perustettu. Tässä yhteydessä jää selvittämättä, ovatko kohteet tai joku niistä ollut mukana, kun kokoelma muodostettiin.

Polkutieverkkosuunnitelman perustelut museokohde-ehdokkaiden valinnalle ovat luonnollisesti suppeat, eivätkä voi olla yhteismitallisia sovelletun kokoelmapolitiikan kanssa. Museokohteeksi olisi tavallaan ”itseioikeutettu” suurin ja kallein polkutie Sevettijärvelle. Se kuitenkin on rakennettu nykyaikaiseksi maantiseksi, joten se vain paikoitellen ja vaivoin silloinkin voisi säilyneisyydeltään dokumentoida polkutietä.

Seitajärven tietä on aikaisemminkin esitetty museokohteeksi. Silloin esillä on ollut Lisman polkutie. Asia raukesi siihen, etteivät tien asukkaat halunneet museotietä. Lapin piirin perinneyhdyshenkilö on esittänyt listan aikaisemmista polkuteista ja esittää käsityksensä, ettei mikään niistä sovi museotiekohteeksi.<sup>164</sup> Monista periaatteesta mahdollisista vaihtoehdoista Seitajärvi jää ainoana jäljelle.

<sup>163</sup> Lapin polkutieverkko..., s. 112

<sup>164</sup> Sähköpostiviesti, Heikki Salmi 23.9.2009

Seitajärven tien opastustaulun ja pysäköintipaikan järjestäminen on poikkeuksellisen yksinkertaista. Paikka on katsottu jo edellisen maastokatselmuksen yhteydessä kymmenen vuotta sitten ja vaihtoehtoisia paikkoja on runsaasti. Oletettuun käyttötarpeeseen nähden ei kovin suuria rakennustöitä tarvita. Tien risteys Värriöllä tieltä 967 on jo nykyisin merkitty selkeästi muistomerkkien opasteilla.



*Seitajärventien risteys on nykyisinkin merkitty selvästi. Vanhanmallinen ja -värinen opaste "Muu nähtävyys" eli Hannun vaakuna ohjaa muistomerkillle, jonka merkitys täytyy selvittää etukäteen. Opastusmerkin jälkeen on nopeusrajoitus, sitten opastusmerkit "Paikannimi" Värriö ja "Kohtaamispaikka", sitten "Suunnistustaulu" suoraan 967 Sodankylä ja oikealle Seitajärvi ja sitten tulee risteys. Foto MPz.*

## 8. YHTEENVETO SEITAJÄRVEN POLKUTIEEN MUSEOKOHDEARVOSTA

Tien historiallista arvoa määriteltäessä on käytetty Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikkaa. Sen avulla määritellään kohteen tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo sekä säilyneisyysarvo. Se määrittelee valtakunnallisen tieliikenteen historian näkökulmasta museokohteen arvon. Näkökulma rajaa monia ehkä merkittäviäkin asioita pois, mutta se on johdonmukainen arvioitaessa valtakunnallisia tiekohteita.

Seitajärven tie on monitulkintainen kohde. Tie on erottamaton osa ympäristöään ja sen kulttuurimuistomerkkejä. Sen tietoarvo on (toistaiseksi) melko vaatimaton suhteessa potentiaaliinsa. Tieteellinen selvitys tiestä ja polkuteistä laajemminkin puuttuvat. Tämä selvitys nostaa Seitajärven tien tietoarvoa.

Tietoa löytyy sekä tiestä että kylästä hajautuneena moniin lähteisiin, mutta keskeinen arkeologinen materiaali on vielä kaivausten takana. Selvitys perustuu aikataulusyistä

lähinnä kirjallisuuteen, jossa onkin melko paljon mainintoja Seitajärvestä ja sen viitekehys on rakennettavissa melko helposti. Arkistoista hyvin todennäköisesti löytyy mielenkiintoista aineistoa lisää. Tietoja löytyisi varmasti lisää lehdistöarkistoista, joita nyt on tutkittu vain ylimalkaisesti tiealan lehdistä. Lähimenneisyyden kohteena haastatteluilla voitaisiin tietoa syventää, mikä tuskin kuitenkaan muuttaa keskeistä arviota Seitajärven tien valtakunnallisesta tieliikennehistoriallisesta arvosta, mikä vaikuttaa hyvin korkealta. Jo pelkästään sen vuoksi sitä täytyy harkita museokohteeksi. Tien arvoa museaalisena ja historiallisena kohteena lisää olennaisesti se, että sen toiminnallisuus on säilynyt ja näyttää säilyvän edelleenkin. Sen toiminnallisuus ja käyttötarkoitus on helposti luettavissa.

Säilyneisyysarvo on hyvä. Tie on säilyttänyt selvästi rakennusaikansa piirteet, eivätkä pakolliset hoitotoimet ole sitä olennaisesti muuttaneet.

Tien historiallisen arvon osa-alueita tarkasteltaessa ja suhteutettaessa Tiehallinnon museokokoelmaan voidaan todeta, että kokoelmasta puuttuvat jälleenrakennusajasta alkaen jokseenkin kaikki merkittävät tieliikenteen ilmiöiden edustajat eikä Seitajärven tie ole millään ominaisuudelta toisinto millekään kokoelman kohteelle.

Kokonaisuutena Tiehallinnon arvoluokituksen perustella tehdyssä tallennusluokituksessa Seitajärven tie nousee pysyvästi tallennettavien museokohteiden luokkaan eli sen pisteytys on 4. Esitetyllä arvioinnilla sitä voidaan suositella otettavaksi Tiehallinnon museokokoelmaan.

## 9. ASIANTUNTIJALOUSUNTO

### SEITAJÄRVEN TIEN MUSEOARVO

Tiehallinto tilasi 24.8.2009 selvityksen Seitajärven tien (maantie 19905) museoarvosta. Mobiliassa tehtiin selvitys, jossa käsiteltiin tien valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo samoin perustein kuin Tiehallinnon tie- ja siltamuseokokoelman kohteita varten luodussa kokoelmapolitiikassa. Siinä kohteet arvoluokitetaan kolmen kriteerin avulla:

- tietoarvo
- tieliikennehistoriallinen arvo
- säilyneisyysarvo

Lisäksi selviteltiin Seitajärven kylän kulkuyhteyksien ja Lapin maankulkuverkon viitekehystä ja polkutien historiallista ja museaalista arvoa. Vaihtoehtoisia taltiointikohteita kartoitettiin myös. Selvitys tehtiin arkistojen, kirjallisuuden, haastattelujen, karttojen ja maastotutkimuksen perusteella. Raportin laajuus kuvineen ja liitteineen on noin 70 sivua.

Poluista, joita otettiin polkuteinä vuoden 1948 tielain perusteella yli 1 000 kilometriä Lapin tiepiirissä yleisiksi teiksi, todettiin, että ne ovat osa valtakunnallista yhteiskunnan uudistumisprosessia ja siten niistä olisi syytä tallentaa esimerkiksi Tiehallinnon museokohdekokoelmaan. Näillä poluilla on usein paikallisen merkityksen lisäksi valtakunnallinen arvo kaukoliikenneväylinä ja osalla jopa kansainvälisen yhteyden arvo. Lisäksi monilla poluilla on satojen vuosien kulttuurikertymät.

Seitajärven tiestä todettiin, että se edustaa valtakunnallisessa tiehistoriassa rakennuskautta, jolloin kasvava autoilu sekä työllistämisen- ja sosiaalipolitiikan näkökulmat olivat tienrakennuksen ponttimena. Seitajärven tiellä ja kylällä on yhtä pitkäaikaiset kulttuurikerrostumat kuin vanhimmilla Etelä-Suomen teillä, mikä on tiehistoriallisia perusteita tukeva arvo. Seitajärven partisaanitapahtumat lisäävät tiehen ja kylään sotahistoriallisen ulottuvuuden ja tässä yhteydessä kansainvälisyyden ikävästä näkökulmasta. Seitajärven tiellä on valtakunnallista tiehistoriallista ja museaalista arvoa aikakautensa tyypillisenä polkutien edustajana. Luonnollisesti myös paikallisesti sillä on historiallista arvoa.

Varsinaisessa Seitajärven entisen polkutien arvioinnissa todettiin:

1. Seitajärven tien tietoarvo on hyvä. Siitä puuttuu tieteellinen tutkimus, mutta dokumentteja ja kirjallisia mainintoja on kohtuullisen paljon ja tämä selvitys muodostaa yhtenäisen kirjoitelman sekä Seitajärven tiestä että kylästä.
2. Tiellä on valtakunnallinen tieliikennehistorian näkökulmasta arvo merkittävän ajanjakson sekä rakennustekniikan edustajana. Se edustaa valtakunnallisen ilmiön Lapin alueelle tyypillistä poikkeusta.
3. Tien säilyneisyysarvo on hyvä, sitä voisi sanoa erinomaiseksi. Tiestä on helposti luettavissa sen alkuperäinen rakenne ja toiminnallisuus.

Tien säilymisen edellytykset ovat hyvät eikä sitä varsinaisesti uhkaa mikään. Savukosken kunta on esittänyt aloitteen tiestä museokohteeksi. Tie on merkitty Itä-



Lapin maakuntakaavaan, mutta sillä ei ole suojelumerkintää. Lapin tiepiiri on käynnistänyt sen lakkautusprosessin yleisenä tienä, koska tien varrella ei ole enää vakituista asutusta. Tämä saattaa vaikuttaa tien valintaan museokohteeksi.

Selvityksen yhteenvedona on, että Seitajärven tiellä on valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa, sen tietoarvo on riittävä arviointia varten ja sen säilyneisyys on poikkeuksellisen hyvä. Sen arvoluokituksen pisteet ovat korkeimmat mahdolliset tieliikennehistoriallisesta arvosta ja säilyneisyydestä sekä toiseksi korkeimmat tietoarvosta. Selvityksessä todetaan, että melko rajallisella lisäpanostuksella esitetty selvitys on nostettavissa korkeimpaan pisteytykseen eli ”tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen”

Näillä perusteilla Seitajärven tie täyttää ne edellytykset, joita Tiehallinnon museokohdekokoelman pysyvästi säilytettävien kohteiden luokassa edellytetään. Asiantuntijalausuntona suositellaan, että prosessi Seitajärven tien ottamiseksi Tiehallinnon museokohdekokoelmaan käynnistetään ja sille toteutetaan pysyvästi säilytettävien museokohteiden suositukset: Ylläpidetään ja kunnostetaan museologisin menetelmin sekä säilytetään pitkäjänteisesti ja tehdään kehittämissuunnitelma, jolla turvataan säilyttämisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteena.

## LÄHTEET

### Arkistot

Tiehallinnon Lapin piirin arkisto

Tierekisterikortti, tie L/L -37 (50003) Värriöjärvi-Seitajärvi-tie

Lausunto 22.6.2009, lausunto esityksestä Seitajärventien nimeämisestä museotiekohteeksi

Esitys 6.4.2009, Veikko Erkkilä, Esitys museotiestä

Tiehallinnon historiallinen arkisto, Mobilia

Maanmittaushallitus, 1966, Autoilijan tiekartta, Pohjois-Suomi

Maanmittaushallitus, 1971, Autoilijan tiekartta, Pohjois-Suomi

Maanmittaushallitus, 1976, Autoilijan tiekartta, Pohjois-Suomi

Savukosken kunnan arkisto

Muistio 11.9.2000, Ekdahl, Marja, Museotieksi esitetyn Seitajärven tien katselmus

Lausunto, kunnanhallitus 17.12.1999, Polkuteiden hallinnollisen tien muuttaminen paikallisteiksi

Lausunto, kunnanhallitus 22.11.1999. Lausunnon antaminen polkuteiden muuttamisesta paikallisteiksi

Kirje, Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, 18.1.1951, Eräiden polku- ja talviteiden ottaminen maanteinä...

Lapin maakuntamuseon arkisto

Itä-Lapin kiinteät muinaisjäännökset, Savukoski

Erkki Liljan arkistot

### Haastattelut

Erkkilä, Veikko, Seitajärven asiantuntija, tietokirjailija, kustantaja, 14.9.2009

Kotivuori, Hannu, intendentti, arkeologi, 15.9.2009

Lakela, (os. Ollila, s. 1934), Sirkka, Seitajärven kylän syntyperäinen asukas, 14.9.2009

Lilja, Erkki, Tiehallinnon teknikko ja perinneyhdyshenkilö eläkkeellä

Räme, Raimo, Tiehallinnon insinööri eläkkeellä 15.9.2009

Salmi, Heikki, Tiehallinnon Lapin piirin perinneyhdyshenkilö, tiedonantoja

### Painamattomat lähteet

Räme, Raimo, 1974, Tie- ja vesirakennuslaitoksen historiikki 1799–1974: Lapin piiri 1974

Tolppi, Oiva, 1978, Lapin polkutieverkon kehityssuunnitelma vuosille 1978–1990, diplomityö, Oulun Yliopisto, rakentamistekniikan osasto, Oulu

TVL:n Lapin piiri, Oulun Yliopiston Tie- ja maarakennustekniikan laitos, 1979?, Lapin polkutieverkon ylläpito- ja kehittämissuunnitelma vuosille 1979–1990, Oulu

## Lehtiartikkelit

Lapin pientiestön ongelmia pohdittiin Rovaniemellä, s. 218, Tie ja liikenne 6/1979  
Perälä, Martti, Vuontisjärvi, Erkki, 1979, Selvitys Lapin polkuteistä, s. 344, Tie- ja liikenne 9/1979  
Silván, Lauri, Metsäteiden rakennustoiminnan tehostamisesta, s. 8, Tielehti 9/1964

## Kirjallisuus

Aarnio, Matti A., 1966, Talvisodan ihme, Jyväskylä  
Erkkilä, Veikko, 1998, Vaiettu sota, Hämeenlinna  
Haavisto, Timo, 1993, Kainuun Kekkostiet, Kajaani  
Hautala, Paavo, 1993, Isät meidän itää päin, Kemijärvi  
Heinänen, Hannu, 1993, Sallan historia, Jyväskylä  
Jaatinen, Matti I., 1967, Tie suomalaisessa maisemassa, Porvoo  
Kallonen, Kari; 2008, Olavi Alakulppi - sissiluutnantti, Jyväskylä  
Kautto, Antero, (toim.), 1989, Puna-armeijan marssiopas Suomeen, Hämeenlinna (Käännös alkuperäisestä vuonna 1939 Moskovassa painetusta käsikirjasta)  
Koutaniemi, Leo, 1999, Kolmas tie pohjoiseen, Jyväskylä  
Kehusmaa, Aimo, Onnela, Samuli, 1995, Suur-Sodankylän historia 1, Jyväskylä  
Kosonen, Matti, Pohjonen, Juha, 1994, Isänmaan portinvartijat, Keuruu  
Lilja, Erkki, 2008, Viides ulottuvuus, Hämeenlinna  
Lönroth, Arvo, 1927, Tiekäsikirja, Porvoo  
Masonen, Jaakko, 1989, Hämeen Härkätie, Helsinki  
Mäkelä, Petteri, 2000, Pitkoksilta pikiteille, Jyväskylä  
Mäkinen, Eino (toim.), 1962, Matkailukirjan tiekartta, Kuopio, Tampere, Tapiola, kartta Maanmittaushallitus 1962  
Nenonen, Marko, Lapiolinjalla, 2006, Lapiolinjalla, Keuruu  
Museovirasto, 1993, Rakennettu kulttuuriympäristö, Helsinki  
Niukkanen, Marianna, 2009, Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset, Helsinki  
Onnela, Samuli, 2006, Suur-Sodankylän historia 2, Porvoo  
Paulaharju, Samuli, 1939 (neljäs painos 1980), Sompio, Porvoo  
Perko, Touko, 1977, Kohti modernia tiepolitiikkaa ja maanteiden rakentaminen 1918–1939, teoksessa Suomen teiden historia II, Lahti  
Salminen, Tapio, Toivo, Raisa Maria, Haavisto, Timo, 1997, Pohjanmaan kautta, Jyväskylä  
Suomen matkailijayhdistys, näköispanos 1987, Suomi kartasto 1897/1915, Jyväskylä  
Suomen säädöskokoelma, 2005, Maantielaki, Helsinki  
Teeriaho, Yrjö, 2008, Vanhojen karttojen Lappi, Jyväskylä  
Tervonen, Antero, 1994, Jälleenrakennuksen tiellä, Jyväskylä  
Viertola, Juhani, 1984, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, teoksessa Suomen teiden historia I, Mikkeli  
Vuorenmaa, Anssi, 2005, Neuvostopartisaaneja Suomen rintamalla, teoksessa Jatkosodan pikkujättiläinen, Porvoo

LIITE 1.



# **TIEHALLINNON MUSEOTEIDEN JA -SILTOJEN KOKOELMAPOLITIIKKA**

22.2.2007

## Sisällys

<b>1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet .....</b>	<b>61</b>
<b>2. Kokoelmapolitiikan kohteet.....</b>	<b>61</b>
<b>3. Arvoluokitus .....</b>	<b>61</b>
3.1. Tietoarvo .....	61
3.2. Tieliikennehistoriallinen arvo.....	61
3.3. Säilyneisyysarvo.....	63
<b>4. Tallennusluokat.....</b>	<b>63</b>
<b>5. Museokohdekokoelman edustavuus .....</b>	<b>64</b>
<b>6. Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset .....</b>	<b>64</b>

## 1. KOKOELMAPOLITIIKAN TAVOITTEET

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

## 2. KOKOELMAPOLITIIKAN KOHTEET

Tiehallinnon nimeämiä museoteitä on tällä hetkellä 22 ja museosiltoja 37<sup>165</sup>. Kohteet ajoittuvat keskiajalta 1960-luvulle ja sijoittuvat eri puolille Suomea. Kohteiden museointipäätökset on tehty 1980-1990 -luvuilla.

## 3. ARVOLUOKITUS

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

Kohteet arvioidaan kolmen kriteerin avulla:

- Tietoarvo
- Tieliikennehistoriallinen arvo
- Säilyneisyysarvo

Jokaisesta kriteeristä annetaan pisteet 1-3.

### 3.1. TIETOARVO

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

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

### 3.2. TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO

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

---

<sup>165</sup> 22.2.2007

Keskeisiä ajanjaksoja<sup>166</sup>:

Keski-ajan/Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet

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

1600-1700 -luvun tieverkon rakentuminen

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

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

1800-luvun maantieverkon täydennykset

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

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

Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920-1930 -luvuilla

Rakentamisen pontimina olivat erityisesti autoliikenne ja matkailun tarpeet.

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

---

<sup>166</sup> Lähteet: Koponen Kyösti, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, Helsinki 1983; Mauranen Tapani (toim.), Maata, jäätä, kulkijoita 1, Helsinki 1999; Masonen Jaakko, Antila Kimmo, Kallio Veikko, Mauranen Tapani (toim.), Sora, työtä, hevosia 2, Helsinki 1999; Masonen Jaakko ja Hänninen Mauno (toim.), Pikeä, hiekä, autoja 3, Helsinki 1995; Suomen teiden historia I, Helsinki 1974; Suomen teiden historia II, Helsinki 1977; Siltojemme historia, Keuruu 2004; Teitti Jaakko, Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan v. 1555-56, Helsinki 1894.

Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys

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

- ensimmäisen valtatieluokituksen mukainen tieverkko

Sotatiet ja jälleenrakennus

Tieverkon rakentamisen pontimena oli erityisesti turvata sotilaallisesti merkittävien liikenneyhteyksien toiminta.

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

Työllisyystöinä 1950-1960 -luvuilla tehdyt tiet

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

- työllisyystöinä, erityisesti siirtotyömailla rakennetut kohteet
- teräsbetonisillat
- terässillat

Nykyaikaisen tieverkon rakentaminen 1960-luvulta lähtien

Rakentamisen pontimena oli nopeasti kasvava autoliikenne erityisesti Etelä-Suomessa.

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

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

### 3.3. SÄILYNEISYYSARVO

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

Pisteet:	1	säilyneisyys hyvä
	2	säilyneisyys välttävä
	3	säilyneisyys huono

### 4. TALLENNUSLUOKAT

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

Arvoluokituksen kokonaispisteet ja tallennusluokat:

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



## Pysyvästi säilytettävät museokohteet

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

## Määräaikaisesti säilytettävät kohteet

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

## Seulottavat kohteet

- eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan

## 5. MUSEOKOHDEKOKOELMAN EDUSTAVUUS

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

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

## 6. TIEHALLINNON MUSEOKOHTEIDEN SÄILYTTÄMISEDELLYTYKSET

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

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

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

**LIITE 2.****LAPIN POLKUTIEVERKON YLLÄPITO- JA KEHITTÄMISSUUNNITELMA VUOSILLE 1979-1990:  
7 liitettä**

-7-

Taulukko 1. Tie- ja vesirakennuslaitoksen Lapin piirin alueella olleet polkutiet v. 1950

Tien nimi	Pituus km	Kunta
Hetta-Näkkälä-Norjan raja	40	Enontekiö
Hetta-Leppäjärvi-Norjan raja	45	Enontekiö
Hetta-Ketomella-Raattama	47	Enontekiö
Suonttajärvi-Leppäjärvi	18	Enontekiö
Peltovuoma-Ketomella	15	Enontekiö
Peltovuoma-Nunnanen	15	Enontekiö
Kaamanen-Partakko-Norjan raja	158	Inari
Inari-Riutula-Angeli-Ranttila	100	Inari
Jalo-Järvenpää-Pakanajoki	50	Inari
Inari-Menesjärvi-Repojoki-Allivuotso	85	Inari
Lisma-Repojoki-Kuttura	47	Inari
Syysjärvi-Utsjoki	80	Utsjoki
Rovasuvanto-Outakoski-Utsjoki	92	Utsjoki
Karnjarga-Vetsikko-Nuorgam	35	Utsjoki
Tepasto-Raattama	28	Kittilä
Hanhimaa-Pokka-pitäjän raja	55	Kittilä
Kiistala-Ruopanpirtti-Pokka	45	Kittilä
Kittilä-Särkelä-Ylläsjärvi	30	Kittilä
Hanhimaa-Kiistala	20	Kittilä
Pokka-Lisma	30	Kittilä
Pulju-Nunnanen	25	Enontekiö
Värriöjärvi-Seitajärvi	12	Savukoski
Hietaniemi-Suonnankylä-Tolva	25	Salla
Yhteensä	1097	

Taulukko 2. Tie- ja vesirakennuslaitoksen Lapin piirin alueella olleet polkutiet v. 1960

Tien nimi	Pituus km	Kunta
Saarikoski-Namakkajärvi-Rommavuoma	36,0	Enontekiö
Karesuvanto-Syväjärvi-Hirvasvuopio	49,0	Enontekiö
Kuttanen-Kultima-Leppäjärvi	30,0	Enontekiö
Palojoensuu-Suonttajärvi	15,5	Enontekiö
Hetta-Näkkälä-Norjan raja	39,5	Enontekiö
Sieppi-Ylikyrö	17,0	Enontekiö
Ketomella-Raattama	20,2	Enontekiö
Ketomella-Peltovuoma	14,5	Enontekiö
Tepasto-Raattama	29,6	Kittilä
Pulju-Nunnanen	23,6	Kittilä
Nunnanen-Repojoki-Kuttura-Purnumukka	125,9	Inari, Enontekiö
Pikkupoikela-Pokka-Lisma	95,1	Inari, Kittilä
Hanhimaa-Kiistala	9,8	Kittilä
Kiistala-Repojoki-Inari	152,5	Inari, Kittilä
Inari-Riutula-Angeli-Ranttila	87,0	Inari
Rovasuvanto-Outakoski-Utsjoki	95,3	Utsjoki
Karnjarga-Vetsikko-Nivajoki	20,0	Utsjoki
Nuorgam-Rajala	3,8	Utsjoki
Paksumaa-Iijärvi-Kitinlompolo	34,2	Inari
Kaamanen-Partakko-Norjan raja	158,0	Inari
Jalo-Järvenpää-Pakanajoki	35,0	Inari
Kittilä-Särkelä-Ylläsjärvi	30,0	Kittilä
Hanhimaa-Pokka	33,5	Kittilä
Molkojärvi-Maunujärvi	8,0	Kittilä
Aska-Kaunisvaara-Suvanto	36,0	Pelkosenniemi
Värriöjärvi-Seitajärvi	12,7	Savukoski
Yhteensä	1211,7	

Tie- ja vesirakennushallituksen Lapin piirin alueella olevat autolla ajettavat polkutiet 1.1.1978

n:o	Tien nimi	Pituus km	Leveys m	Kunta
1	Ylikyrö-Vuontisjärvi	2,7	4-5	Enontekiö
2	Kuttanen-Kultima	10,0	4	Enontekiö
3	Palojärvi-Näkkälä	13,8	4-5	Enontekiö
4	Saivomuotka	6,1	5	Enontekiö
5	Peltovuoma-Ketomella	14,6	4-5	Enontekiö
6	Ketomella-Raattama	20,2	n. 4	Enontekiö
7	Tepasto-Raattama	29,6	n. 4	Kittilä
8	Hanhimaa-Pokka	34,5	5-6	Kittilä
9	Pokka-Kaalimaa	5,7	5-6	Kittilä
10	Harjuvaara-Saittajoki	10,0	4-5	Muonio
11	Hannukainen-Kotarova	16,0	n. 5	Kolari
12	Repojoki-Lisma	20,3	3-4	Inari
13	Kaamanen-Sevettijärvi- Norjan raja	127,0	3-6	Inari
14	Ahvenjärven poroaitatie	4,7	4	Inari
15	Paksumaa-Saamutjärvi- Iijärvi-Kitinlompolo	28,9	n. 3	Inari
16	Skalluvaaran poroaitatie	8,5	3-4	Utsjoki
17	Nuorgam-Polmakjärvi	18,5	3-4	Utsjoki
18	Rovisuvanto-Utsjoki	95,3	3-4	Utsjoki
19	Karigasniemi-Angeli	68,6	3-5	Inari, Utsjoki
20	Riutula-Angeli	42,0	6-7	Inari
21	Ailigaan poroaitatie	3,7	3-4	Utsjoki
22	Kiilopää	6,4	4-5	Sodankylä
23	VT-4-Purnumukka	4,0	4	Sodankylä
24	Luosto-Pyhäjärvi	21,3	6	Pelkosenniemi
25	Värriö-Seitajärvi	13,6	3,5-4	Savukoski
26	Martti-Lattuna-Sokli	58,1	6	Savukoski
Yhteensä		684,1		

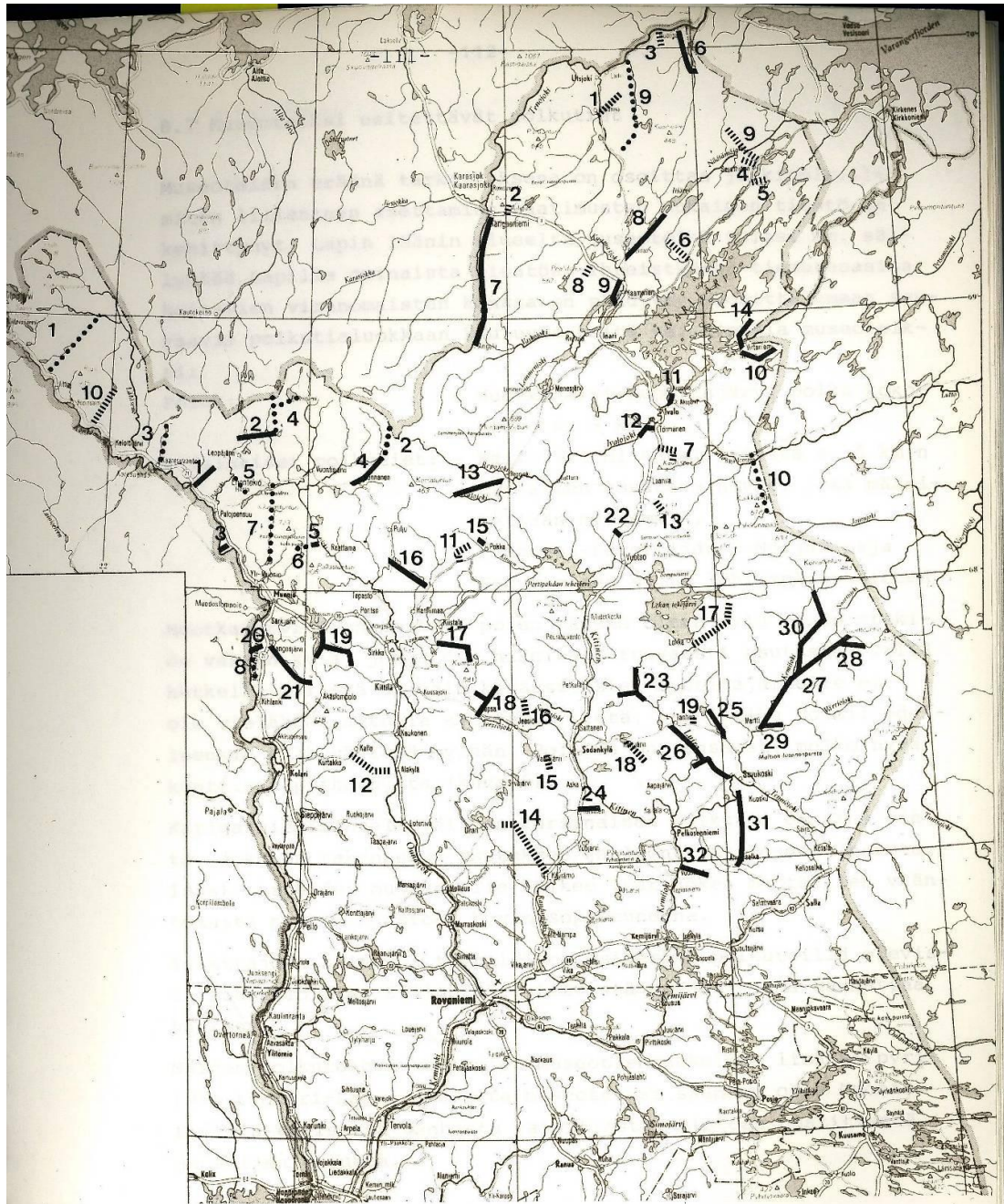
Taulukko 4. Tie- ja vesirakennuslaitoksen Lapin piirin hoidossa olevat polut 1.1.1978

n:o	Polun nimi	Pit. km	Kunta
27	Saarikoski-Namakkajärvi-Rommavuoma	36,0	Enontekiö
28	Karesuvanto-Syväjärvi-Hirvasvuopio	49,0	Enontekiö
29	Kultima-Leppäjärvi	20,0	Enontekiö
30	Hetta-Näkkälä-Norjan raja	39,5	Enontekiö
31	Pokka-Lisma	24,1	Kittilä, Inari
32	Kittilä-Särkelä-Ylläsjärvi	30,0	Kittilä
33	Hanhimaa-Kiistala	10,0	Kittilä
34	Kuttura-Repojoki	37,1	Inari
35	Iijärvi-Kitinlompolo	5,3	Inari
36	Jalo-Järvenpää-Pakanajoki	50,0	Inari
37	Purnumukka-Kuttura	28,9	Inari, Sodankylä
38	Saittajoki-Ahmapalo	10,5	Muonio
39	Aavasaksan jalankulcutie	1,1	Ylitornio
40	Nunnanen-Lisma	47,8	Inari, Enontekiö
41	Sieppi-Ylikyrö	14,5	Enontekiö
42	Pikkupoikela-Pokka	65,0	Kittilä, Sodankylä

Yhteensä 468,8

Kunien ja kuntien välillä on suoritettu maanteiden kunnallistamista. Tämä tarkoittaa sitä kaikkien polkujen kunnallistamista. Nykyisiä autoilla ajettavia polkuja ovat: Saarikoski-Namakkajärvi, Hanhimaa-Pokka, Karesuvanto-Syväjärvi-Norjan raja, Angeli-Riutula sekä Utsjoki-Rovijoki. Tämän kunnallistamista varten on pidettävä kaikkien tarvittavien kunnallistamisten ja päällystämisten jatkossuunnitelmiä (kauppa 1978).

# Polkutieverkkosuunnitelma vuosille 1979-1990



Kartta 11 Mk 1:2 000 000  
POLKUTIEVERKKOSUUNNITELMA VUODELLE 1990

- Varsinaiset polkutiet
- - - - - Poroaitatiet
- ..... Polut

Polkutiesuunnitelma 1990

Taulukko 23. Varsinaiset polkutiet

N:o	Tien nimi	Kunta	Pituus km	Nvkyinen polkutie	Uusi polkutie	
					Yks.tie -> po km	Rak,po km
1	Kuttanen-Kultima	Enontekiö	10,0	x		
2	Palojärvi-Näkkälä	Enontekiö	13,8	x		
3	Saivomuotkan tie	Enontekiö	6,1	x		
4	Nunnanen-Kalmankaltio	Enontekiö	17,6		x	
5	Vuontispirtin tie	Enontekiö	2,7	x		
6	Nuorgam-Polmakjärvi	Utsjoki	19,0	x 18,5		x 0,5
7	Karigasniemi-Angeli	Utsjoki, Inari	60,0	x		
8	Paksumaa-Sammuttijärvi- Iijärvi	Inari	28,9	x		
9	Haapalahti-Toivoniemi	Inari	15,7		x Salmen yli on veneyhte- ys	
10	Nellimö-Siikajärvi	Inari	24,7		x	
11	Tahkotörmä-Koppelo	Inari	3,7		x 1,1	2,6
12	Tolosen tie	Inari	11,1		x	
13	Repojoki-Lisma	Inari	20,3	x		
14	Virtaniemi-Suovaselkä	Inari	10,0			x 10,0
15	Pokka-Kaalimaa	Kittilä	5,7	x		
16	Lompolo-Siekuvaara	Kittilä	22,0		x	
17	Vesmajärven tie	Kittilä	21,4		x	
18	Rovapää-Lomajärvi	Kittilä	17,8		x	
19	Soukka-Pahtavaara	Kittilä, Muonio	28,9		x	
20	Harjavaara-Saittajoki	Muonio	10,0	x		
21	Kangosjärvi-Tiurajärvi	Muonio	25,0		x	
22	Purnumukan tie	Sodankylä	4,0	x		
23	Allemalehdon tie	Sodankylä	29,2		x	
24	Torvinen-Luosto	Sodankylä	11,0			x 11,0
25	Värriö-Seitajärvi	Savukoski	13,6	x		
26	Tanhua-Kuissuvanto- mt 965	Savukoski	48,5		x	
27	Martti-Sokli	Savukoski	58,1	x		
28	Tulppio-Ainijärvi	Savukoski	11,4		x	
29	Martti-Honkamutka	Savukoski	22,6		x	
30	Tulppio-Kemihaara	Savukoski	38,3		x	
31	Karvonen-Ahvenselkä	Savukoski, Sal- la, Pelkosen- niemi	35,8		x	
32	Vuostimo-Moitaselkä	Pelkosenniemi, Kemijärvi	11,0		x 2,8	x 8,2
	Yhteensä		657,9	251,7	373,9	32,3

Taulukko 26. Varsinaisten polkuteiden rakentamis- ja parantamiskustannukset sekä toteuttamisjärjestys (vuoden 1978 hintataso)

Tien nimi	Pituus km	Rakentamis- ja parantamistoimenpide	Kustannukset			Toteuttamisjärj.
			Rakentaminen	Parantaminen	Yhteensä	
Kuttanen-Kultima	10,0	Ei toimenpiteitä	-	-	-	-
Palojärvi-Näkkälä	13,8	Ei toimenpiteitä	-	-	-	-
Saivomotkan tie	6,1	Ei toimenpiteitä	-	-	-	-
Nunnanen-Kalmankaltio	17,6	Ei toimenpiteitä	-	-	-	I
Vuontispirtin tie	2,7	Ei toimenpiteitä	-	-	-	-
Nuorgan-Polmakjärvi	19,0	Rakennettavaa tietä 0,5 km, parannettavaa tietä 0,5 km	50 000	50 000	100 000	II
Karigasniemi-Angeli	60,0	Siltojen ja rumpujen parantaminen	-	350 000	350 000	II
Paksunaa-Sammuttijärvi-Tijärvi	28,9	Tien rungon parantaminen, rumpujen parantaminen	-	300 000	300 000	II
Haapalahti-Toivoniemi	15,7	Tien pinnan parantaminen, sorastus	-	10 000	10 000	II
Nellimö-Siikajärvi	24,7	Sillan kannen korjaus, tien pinnan parantaminen	-	30 000	30 000	I
Tahkotörmä-Koppelo	3,7	Rakennettavaa tietä 2,6 km, parannettavaa tietä 1,1 km	260 000	10 000	270 000	I
Tolosen tie	11,1	Tien pinnan parantaminen, sorastus	-	90 000	90 000	II
Repojoki-Lisma	20,3	Ei toimenpiteitä	-	-	-	-
Virtaniemi-Suovaselkä	10,0	Rakennettavaa tietä 10,0 km	2 000 000	-	2 000 000	I
Pokka-Kaalinaa	5,7	Ei toimenpiteitä	-	-	-	-
Lompolo-Siekuvaara	22,0	Ei toimenpiteitä	-	-	-	I
Vesmajärven tie	21,4	Rumpu uusittava	-	20 000	20 000	I
Rovapää-Lomajärvi	17,8	Sillan kannen korjaus	-	10 000	10 000	II
Soukka-Pahtavaara	28,9	Ei toimenpiteitä	-	-	-	II
Harjavaara-Saittajoki	10,0	Ei toimenpiteitä	-	-	-	-
Kangasjärvi-Tiurajärvi	25,0	Tien pinnan sorastus	-	150 000	150 000	II
Purnumukan tie	4,0	Ei toimenpiteitä	-	-	-	-
Allemaledon tie	29,2	3 parannettavaa siltaa, tien pinnan sorastus	-	300 000	300 000	I
Torvinen-Luosto	11,0	Rakennettavaa tietä 11,0 km	1 100 000	-	1 100 000	II
Väriö-Seitajärvi	13,6	Siltojen ja rumpujen parantaminen	-	100 000	100 000	II
Tanhua-Kuissuvantomnt 965	48,5	Ei toimenpiteitä	-	-	-	I
Martti-Sokli	58,1	Ei toimenpiteitä	-	-	-	-
Tulppio-Ainijärvi	11,4	Sillan korjaus, tien pinnan sorastus	-	50 000	50 000	I
Martti-Honkamutka	22,6	Sillan korjaus, tien pinnan sorastus	-	50 000	50 000	II
Tulppio-Kemahaara	38,3	Rumpujen ja siltojen parantamista	-	450 000	450 000	I
Karvonen-Ahvenselkä	35,8	Rumpujen ja siltojen sekä tien pinnan parantamista	-	200 000	200 000	I
Vuostimo-Moitaselkä	11,0	Rakennettavaa tietä 2,8 km, sillan ja tien parantamista	280 000	200 000	480 000	II
			3 690 000	2 370 000	6 060 000	
		Nykyiset polkutiet	50 000	800 000	850 000	
		Uudet polkutiet	3 640 000	1 570 000	5 210 000	



