

Vornan museotie

Historiaselvitys



© 2012
Martti Piltz
Mobilia

VORNAN MUSEOTIEN HISTORIASELVITYS

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	1
1.1. Historiaselvityksen tausta	1
1.2. Tavoitteet	1
1.3. Kohteen aikaisempi tutkimus	1
1.4. Selvityksen rakenne	2
1.4.1. Yleiskuvaus ja aikataulu	2
1.4.2. Kirjallisuusselvitys	3
1.4.3. Arkistoselvitys	3
1.4.5. Maastokatselmus	4
2. TUTKIMUSKOHTIEN ESITTELY	5
2.1. Kohteen sijainti	5
2.2. Kohteen rakenne ja koko	5
3. VORNANTTIEN VALINTA MUSEOTIEKSI JA MUSEOKOHDEARVOINTI	8
3.1. Vornanttien valinta museokohteeksi	8
3.2. Vornanttien museokohdeselvitys	9
3.2.1. Tietoarvo	9
3.2.2. Tieliikennehistoriallinen arvo	10
3.2.3. Säilyneisyysarvo	11
4. VORNANTTIEN UUDEN TIEDON VALOSSA	12
4.1. Pohjois-Karjalan varhaiset liikenneolot	12
4.2. Ensimmäinen Pohjanmaan liikennevaihe	12
4.2. Suurvaltojen rajalla	14
4.3. Rahatalous	16
4.4. Tierakentamisen vuosisata	17
4.5. Vornanttien myöhemmät vaiheet	20
4.6. Yhteenveto Vornanttien tieliikennehistoriallisesta arvosta	28
5. VORNANTTIEN LIIKENNEVIRASTON MUSEOKOHDEKOKOELMASSA	31
5.1. Tietoarvo	31
5.2. Tieliikennehistoriallinen arvo	31
5.3. Säilyneisyysarvo	32
6. SUOSITUS	34
LÄHDELUETTELO	35

LIITTEET:

1. Liikenneviraston museokohteiden kokoelmapolitiikka

1. JOHDANTO

1.1. HISTORIASELVITYKSEN TAUSTA

Liikenneviraston (aikaisemmin Tiehallinnon ja sitä edeltäneiden organisaatioiden) museokohdekokoelma on perustettu vuonna 1982. Siihen on pyritty keräämään aikakaudelleen tyypillisimmät tie- ja siltakohteet, mutta siinä on myös poikkeuksellisia kohteita.

Kokoelman museaalisen arvon määrittelemiseksi ja tallennusperusteiden yhtenäistämiseksi tehtiin selvitys ja kokoelmapolitiikka vuonna 2007.¹ Kokoelman kohteet arvioitiin kolmeen tallennusluokkaan. 1. Pysyvästi säilytettävät museokohteet, 2. Määräaikaaisesti säilytettävät museokohteet, 3. Seulottavat kohteet. Keskeisenä on pidetty tieliikennehistoriallista arvoa. Kohteen tulee liittyä Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan.

Määräaikaisten kohteiden tietoarvoa on pyritty järjestelmällisesti nostamaan, jotta ne voidaan joko liittää pysyvästi tallennettaviin kohteisiin tai seuloa kokoelmasta. Museokohdeselvityksessä Vornantien luokiteltiin ”Määräaikaaisesti säilytettäviin kohteisiin”. Toimenpidesuositukseksi annettiin poisto kokoelmasta. Perusteena oli, ettei Vornantiella ole (valtakunnallista) tieliikennehistoriallista arvoa. Poistomenettely on aloitettu.

Uudessa tiealan historiakirjallisuudessa on viitteitä siitä, että Vornantien valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo voi olla huomattavasti merkittävämpi kuin museokohdeselvitys antaa ymmärtää. Myös poistomenettelyn kuulemisen yhteydessä on esitetty, että museokohdeselvitys vähättelee tien liikennehistoriaa.

1.2. TAVOITTEET

Selvityksen tavoitteena on esittää arvio Vornan museotien museokohdearvosta. Arvon määrittelyyn käytetään Tiehallinnon museoteiden ja -sillojen kokoelmapolitiikkaa, kuten kokoelman muidenkin kohteiden kohdalla on menetelty.

Selvitys kartoittaa tien historiasta kertovan kirjallisuuden ja sitä dokumentoivan aineiston ja määrittää sen avulla, mikä on kohteen tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Tavoitteena on selvittää, mitä suomalaisen tieliikenteen ilmiötä Vornantie edustaa ja kuinka hyvin se dokumentoi rakentamisaikansa tarkoitusta ja tieteknisiä ratkaisuja. Samalla selvitys tuottaa uuden arvion Vornantien tieliikennehistoriallisesta arvosta täydentämään museokohdeselvityksen arviota. Lopuksi esitetään näkemys jatkotoimista; tuleeko kohde säilyttää pysyvästi kokoelmassa vai poistaa siitä.

1.3. KOHTEEN AIKAISEMPI TUTKIMUS

Vornantiesta on historiatieteelliset kriteerit täyttävä selvitys, joka on tehty vuonna 1986 (Mähönen, Hannu, 1986, Vornan tie, Pohjois-Karjalan tiepiirin moniste). Tärkeimmät uudet

¹ Liimatainen, Kirsi, 2007 Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys. Liitteenä 22.2.2007 Tiehallinnon hyväksymä versio kokoelmapolitiikasta.

tutkimukset ovat Matti Turusen toimittama Tienrakennusta Pohjois-Karjalassa (1996, Jyväskylä) sekä Matti Enbusken Vuosisadat Pohjan teillä (2009, Porvoo). Turusen kirjassa Marko Nenonen ja Raisa Maria Toivo ovat tutkineet Pohjois-Karjalan liikenteen varhaisia vaiheita, Kimmo Antila vuosien 1809–1945 liikennettä ja Matti Turunen vuosien 1945–1990 liikennettä. Näiden lisäksi on osittain edellä mainitun kirjan aineistoon pohjautuva artikkeli Maitse vai vesitse? (Nenonen, Marko, teoksessa Mauranen, Tapani, (toim.), 1999, Maata, jäätä, kulkijoita, Helsinki). Samassa teoksessa on laajempaakin pohdintaa Suomen alueen liikenteen alkuvaiheista ja erityisesti vesi- ja maaliikenneväylien suhteista. Myös tiehistorian klassikkoteos, Suomen teiden historia I ja II käsittelee Pielisjärven (Lieksan) paikallisia ja kaukoliikenteen yhteyksiä.

Vornantien historiaselvitys (Mähönen) painottuu arkistolähteisiin ja Pielisjärven seudullisiin ja paikallisiin historioihin. Selvityksen lähteiden perusteella tutkija viittaa siihen, että Vornantieksi kutsuttu tiejakso on osa kulkuväylää, joka voidaan useasta näkökulmasta luokitella valtakunnalliseksi. Kulkureitin valtakunnallinen historia ulottuu keskiajalle. Myös rakennusajankohtanaan 1740-luvulla Tohmajärveltä Enon, Ahvenisen ja Vornan kautta Lieksaan kulkeva maantie on valtakunnallisten tarpeiden synnyttämä. Vornantien sotahistoriallinen ulottuvuus korostuu Mönkkösen selvityksessä paikallisen, pielisjärveläisen näkökulman pohjalta, mutta sotahistoriakin osoitetaan valtakunnalliseksi.

Suomen teiden historian I-osassa Juhani Viertola (Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, s. 77) luokittelee Enon Pielisjärven tien yleiseksi tieksi. Hän kehittää kulkuyhteyden historian 1500-luvun venäläisestä kauppatiestä, joka johti Käkisalmeista Pielisen itäpuolitse Oulujärvelle, josta päästiin Ouluun. Myöhemmin kulkureittiä on käytetty postin kuljettamiseen Kajaaniin. Viertola ajoittaa tien 1700-luvun jälkipuoliskolle sillä perusteella, että sitä rakennettiin Nurmeksesta eteenpäin Maanselälle 1760–1770-luvuilla. Varmana tietoja hän esittää, että Pielisjärvelle (Lieksaan) johti keskitiekievarein varustettu maantie vuonna 1805 ja samana syksynä tie avattiin Nurmekseen.

Myöhemmät tutkijat Marko Nenonen ja Matti Enbuske kyseenalaistavat aikaisemmin korostetun vesiliikenteen ratkaisevan merkityksen kulkureittien ja kulkumuotojen valinnassa. Heidän näkökulmansa herättää kysymyksen siitä, miten kaukomatkat todellisuudessa tehtiin. Useat tutkijoiden kartoilla näkyvät vesitiet ovat suorastaan kulkukelvottomia tai hyvin vaikeasti kuljettavia kevyilläkin aluksilla. Lähes poikkeuksetta vesireitteihin liittyy maataipaleita, usein pitkiäkin. Lisäksi luonnollisesti vesitiet ovat talvikauden jäässä ja siten ainakin osittain maaliikenteen käytössä.

1.4. SELVITYKSEN RAKENNE

1.4.1. YLEISKUVAUS JA AIKATAULU

Pirkanmaan ELY-keskuksen tilauksesta valmisteltiin Mobiliassa 20.8.–28.8.2012 selvitys Vornantien liittymisestä Suomen valtakunnallisen tieliikenteen historiaan ilmiöihin ja sen museoarvosta. Kohteelle rakennetaan viitekehys liikenneväylänä sekä valtakunnallisen että paikallisen liikenteen näkökulmasta. Selvityksen teki KTM Martti Piltz.

Tiehallinnon museotiet ja -sillat arvoluokitetaan kolmen kriteerin avulla, jotka ovat: 1. Tietoarvo, 2. Tieliikennehistoriallinen arvo ja 3. säilyneisyysarvo. Arvoluokituksella rajataan perinnekokoelman kannalta merkittävät kohteet ja valitaan tallennettavat kohteet.²

1. Tietoarvon avulla selvitetään, onko kohdetta tutkittu tai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa.
2. Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään, liittyykö kohde Suomen valtakunnallisen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan.
3. 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 kokoelmassa säilytetä.

Nykyinen museokohdekokoelma on käyty läpi yllämainitulla arvoluokituksella. Kokoelman järjestely on loppuvaiheessa, eli siitä on poistettu edellä mainittuja toissijaisia kohteita. Kokoelmaa täydentävien kohteiden etsinnän käynnistäminen on suunnitteilla. Tavoitteena on saada arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvo tallennettua pitkäjänteisesti Liikenneviraston (Tiehallinnon) perinnekokoelmaksi ja siten osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta.³

Selvityksen lähdeaineistona ovat kirjallisuus, rajallisesti arkistot ja maastokatselmus. Selvityksestä on informoitu Pohjois-Savon alueen perinneyhdyshenkilöä, Tanja Seppästä.

1.4.2. KIRJALLISUUSSELVITYS

Kohteesta löytyi mainintoja silta- ja tiealojen historiatieteelliset kriteerit täyttävästä kirjallisuudesta melko runsaasti, tässä keskitytään edellä mainittuihin teoksiin. Lähtökohtana on Hannu Mähösen Vornan tie-tutkielma, jota täydennetään uudemmalla tiedolla. Käytetty kirjallisuus on listattu lähdeluetteloon.

1.4.3. ARKISTOSELVITYS

Arkistonselvityksessä on keskitytty Vornantien valintaan museotieksi vaikuttaneeseen materiaaliin sekä museokohdeselvityksen lähdeaineistoon, joita säilytetään Mobiliassa. Tien perustiedot on tarkistettu Pohjois-Savon ELY-keskuksesta. Tiehallinnon arkistosta Mobiliassa tutkittiin kartoilla kulkuyhteyksiä. Kohteen muinaisjäännösten luettelo tarkistettiin Museoviraston tiedostosta. Arkistomateriaalien kopioita on tallennettu Vornantien selvitysmappiin Mobiliaan.

² Museokohteiden kokoelmapolitiikka on muodostettu Tiehallinnon esine- ja kuvakokoelmien kokoelmapolitiikkojen pohjalta yhteensopivaksi.

³ Liimatainen 2007, liite 5

2. TUTKIMUSKOHTTEEN ESITTELY

2.1. KOHTTEEN SJAINTI

Vornantie on Joensuun ja Lieksan kaupunkien rajalla Pohjois-Karjalassa, nykyisen Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimialueella. Aikaisemmin osa tiestä oli Enon kunnan alueella ennen kunnan liittämistä Joensuun kaupunkiin. Museotiejakso sijaitsee maantiellä 5077 tieosoitteessa 5077/1/470–1/3200.⁴

2.2. KOHTTEEN RAKENNE JA KOKO

Vornan museotiejakson pituus on 2,7 kilometriä. Alue on valtion hallussa maantienä. Museotie johtaa Teerilammelta Vornaan. Tie on sorapintainen ja sen leveys on noin 6 metriä.⁵ Se on osa maantienä 5071 jatkuvaa Tetrivaaran-Tiensuun tieyhteyttä, jonka pituus on 32 kilometriä, mistä Vornan tietä on 5,6 kilometriä.⁶ Vuonna 1975, kun museokohteita ensimmäisen kerran kartoitettiin, Vornantietä esitettiin museotieksi koko pituudeltaan eli noin 6 kilometrin jaksoa.⁷



Vornantie kiemurtelee soiden ja lampien välissä soraharjanteen laella. Maisemat ovat kauniin erämaamaiset ja tie on hyvässä kunnossa. Kuva Martti Piltz

⁴ Tierekisteri, Pohjois-Savon ELY-keskus.

⁵ Tierekisteri, ajoradan leveys vaihtelee kapeimmillaan museotien loppupäässä noin 4,5 metriä ja muuten 5,8 metriä.

⁶ Mähönen, s. 1, Liimatainen, ss. 103-107

⁷ Kirje 21.12.1979, Esitys museotieksi 0/71

Vornan museotie on jatkuvasti käytössä maantienä. Liikennemäärä (KVL) on 16 ajoneuvoa vuorokaudessa, hieman vilkkaampi kesällä.⁸ Vähäinen liikennekuormitus liittyy siihen, ettei museotiejakson asutus on vain vähäinen, vain muutama talo. Tie on sorapintainen, paitsi Vornan sillan kohdalla ja aivan tiejakson alussa, joissa on kestopäällystettyä. Nopeusrajoitus on yleisnopeus 80 kilometriä tunnissa, paitsi alussa ja lopussa, joissa on yhteensä noin 1800 metrin matkalla 50 kilometriä tunnissa, mikä tuntuu sopivan hyvin tien luonteeseen ja myös ajoturvallisuuteen.⁹

Museotiejakso jatkuu pohjoispäästään maantienä (5071) Kelvän ja Vuonilahden kautta Lieksaan ja etelään Ahvenisen kautta Enoon (maantie 518) ja sieltä edelleen Koveron kautta Tuupovaaraan. Tie on jäänyt syrjään liikenteen valtavirrasta, joka kulkee Lieksan ja Joensuun välillä maantiellä 73.

Tien linjaus noudattaa kapeaa hiekka- tai soraharjua. Harju kohoaa ympäristöään selvästi korkeammalle. Ympäriällä on useita järviä ja lampia sekä suota. Tien tasausviiva noudattaa melko tarkasti luonnonmuodostumaa. Paikoitellen tien rakennekerroksia on vaikea tai mahdoton erottaa. Monin paikoin harju on niin kapea, että tien ajorata täyttää koko harjun laen, joten ojiakaan ei ole. Tasaisilla harjun kohdilla tie muistuttaa Lapin polkuteitä, joissa ei ole ojiä eikä rakennekerroksia ole tai niitä ei voi havaita.



Vornantie on hyvin mutkainen ja mäkinen, mutta tiellä on myös pidempiä näkemiä. Kuva Martti Piltz

⁸ Tierestiksteri 22.8.2012, KVL 15, KKVL 19, KVLRAS 2 ajoneuvoa.

⁹ Tierestiksteri ja maastokatselmuksen havainnot 17.8.2012

Tiellä on yksi silta. Nykyinen silta on vuonna 1979 uusittu Vornan silta (P-K-136) lhantojoen yli. Siltaa on kutsuttu myös Turvakon sillaksi ja läheisen lammen mukaan.¹⁰ Silta on puinen liimattu palkkisilta. Sillan paikalla on ollut useita varhaisempia siltarakenteita jo 1700-luvulta alkaen. Vornan sillan luona on ollut Suomen sodan 1808–1809 aikana taistelu 8.10.1808, mihin liittyvissä tapahtumissa ensimmäinen puusilta poltettiin. Pielisjärven nimismies Isak Stenius pyrki pielisjärveläisten talonpoikien kanssa estämään venäläisen sotajoukon etenemisen Pielisjärvelle.¹¹ Sen muistoksi sillan lähelle on rakennettu muistomerkki vuonna 1928.

Sillan korvassa on punainen puutalo. Koko tie, mutta erityisesti sillan, talon ja muistomerkin muodostama kokonaisuus ovat maisemallisesti kauniita. Museotielle liikenne on ohjattu sen eteläpään, Teerilammen risteyksen, kautta. Museotien kummassakin päässä on sitä osoittava liikennemerkki ja tien keskivaiheilla on tiestä kertova opastustaulu. Taulun luona on levike, jolle mahtuu muutamia henkilöautoja. Maastokatselmuksen aikana ei havaittu muita autoja. Merkit ovat hyväkuntoisia ja helposti havaittavia. Tie on kokonaisuudessaan siistin ja hyvin hoidetun näköinen. Tien pinnassa erottuivat lanauksen jäljet.¹²



Vornan taistelun muistomerkki Vornan sillan lähetyvillä. Soikeisiin kilpiin on koottu tiedot taistelusta, siinä kunnostautuneista ja muistomerkin pytyttäjäistä. Kuva Martti Piltz

¹⁰ Mähönen, s. 7

¹¹ Esim. Mähönen, ss. 16-19. Mähönen viittaa lähinnä teoksiin Veijo Saloheimo, 1980, Pohjois-Karjalan historia III ja A. Kilpeläinen, 1926, Etuvartiot II. Myös Enon kunnan lausunto 30.10.1981 Vornan museotiestä, liite, tekijä tuntematon, MobA

¹² Maastokatselmus 17.8.2012

3. VORNANTIEN VALINTA MUSEOTIEKSI JA MUSEOKOHDEARVOINTI

3.1. VORNANTIEN VALINTA MUSEOKOHTEEKSI

Tiemuseota ja museokohdekokoelmaa perustettaessa valintaperusteissa oli 12 kohtaa. Perusteet poikkeavat nykyisestä kokoelmapolitiikasta niin paljon, että vertailu on vaikeaa. Vornantien valinnassa keskeisiksi nousivat (maisemallinen) kauneus ja miljö. Vornantien historiallisessa arvioinnissa keskeistä on ollut dosentti Veijo Saloheimon¹³ lausunto. Vaikka hän perustelee tien historiallisen arvon Venäjän ja Ruotsin sodan (Pikku viha) kautta ja myös Suomen sodan 1808–1809 sotahistorian kautta, siis valtakunnallisten, jopa kansainvälisten syy-yhteyksien kautta, arvotus historiaosiossa on noussut vain keskinkertaiseksi. Esitys museotieksi on siten painottunut maisemallisiin arvoihin ja jo silloin voimassa olleeseen seutukaavan kulttuurihistorialliseen suojelualueeseen. Kohteen merkittävyys on jostain yllättävästä syystä, poiketen Saloheimon perustelun kontekstista, arvioitu ensisijaisesti maakunnalliseksi, toissijaisesti paikalliseksi, ja siten täysin toisarvoisesti valtakunnalliseksi.¹⁴



Vornan museotien puolivälissä on opastustaulu. Taulu, liikenneopasteet ja pysähtymislevike ovat hyvässä kunnossa. Opastustaulun paikalta voi myös havaita kohteen maisemalliset arvot, jotka Vornantietä museotieksi valittaessa olivat keskeisiä. Kuva Martti Piltz

¹³ Saloheimo on kirjoittanut mm. Pohjois-Karjalan historia II ja III ja Pielisjärven historia I.

¹⁴ Esitys museotieksi, Pohjois-Karjalan piiri 29.12.1981

Mitä ilmiötä kohde edustaa?

Vornantie on valittu museotieksi melko suppein tiedoin ja kapealla tietopohjalla, mikä oli tyypillistä kokoelman muodostamiselle. Tiemuseota ja – kokoelmaa perustettaessa ei arvioitu sitä, mitä tieliikenteen ilmiötä kohteet edustavat. Ilmeisen tärkeää on ollut, että maantieteellisesti kaikista tiepiireistä tulee kohteita, mikä onkin ollut kokoelman alueellisen edustavuuden näkökulmasta hyvä ratkaisu. Tien rakentamisaika, vuodet 1741–1743, ovat ominaisuus, johon Saloheimo lausunnossaan painavimmin viittaa. Toinen historiallinen ominaisuus, jota Saloheimo korostaa on tien rakentaminen, joka tapahtui Ruotsin itäisen rajaseudun miehittäneiden venäläisten sotavoimien käskystä. Se on tierakennuksessa melko harvinainen toimintatapa, muttei ainutlaatuinen aikanaan. Venäläisten sotavoimien teiden rakennuksien tavoitteena oli parantaa Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan liikenneyhteyksiä Pohjanlahden rannikolle. Valintaperustelujen lausumat on voitu tulkita niin, etteivät nämä liikenneyhteydet olisi olleet Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa tunnettuja ja käytettyjä. Tosiasiassa yhteydet olivat olleet olemassa jo pari sataa vuotta ja venäläiset teettivät talonpojilla polkujen ja kyläteiden parannuksia teiksi.

Vornantien historiallinen selvitys valmistui puolitoista vuosikymmentä myöhemmin. Sen valossa, vaikkakin jo vuonna 1981 käytettävissä olleiden (mm. Suomen teiden historia I) lähteiden perusteella, tieliikennehistoriallinen perustelu olisi voitu saada paljon jämerämmälle pohjalle.

3.2. VORNANTIEN MUSEOKOHDESELVITYS

3.2.1. TIETOARVO

Museokohdeselvitys tehtiin vuosina 2006–2007 ja siihen sovellettiin Tiehallinnon museoteiden kokoelmapolitiikkaa, joka oli kehitetty Tiehallinnon esine- ja kuvakokoelmien kokoelmapolitiikan pohjalta. Sittemmin 1.2.2007 museokohdekokoelman kokoelmapolitiikka hyväksyttiin käyttöön. Kokoelmapolitiikan arvoluokituksessa on kolme kriteeriä: 1. Tietoarvo, 2. Tieliikennehistoriallinen arvo ja 3. Säilyneisyysarvo. Kukin kriteeri pisteytetään yhdestä kolmeen, joista yksi on paras arvio.

Tietoarvolla tarkoitetaan tässä Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan käsitettä. Sillä selvitetään, onko kohdetta, tässä siis Vornantietä, tutkittu tai onko siitä vain mainintoja kirjallisuudessa ja dokumentteja. Paras arvio, josta kohde saa siis yhden pisteen, edellyttää historiatieteelliset kriteerit täyttävää tutkimusta.

Kuten aikaisemmin on todettu, Vornantiestä on yhtenäinen historiatieteelliset kriteerit täyttävä selvitys (Mähönen, Hannu, 1986, Vornan tie). Tämä selvitys on laajin yhtenäinen esitys kohteesta. Selvitys on lähtökohdallisesti laadittu historiatieteellisin perustein ja siksi kohteen viitekehystä on selvitelty laajasti. Myös selvityksen lähdeaineisto on laaja ja ankarankin arvostelun kestävä. Kirjallisuudessa on lisäksi Vornantiestä paljon mainintoja ja tie on hyvin dokumentoitu, normaalin maantien tavoin. Tietoarvoltaan Vornantie nousi

tämän selvityksen perusteella tasolle 1, mikä määrittellään: ”tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen”.¹⁵

3.2.2. TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO

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

Kokoelmapolitiikassa on erikseen määritetty keskeiset ajanjaksot ja rakennetekniikat.¹⁶

Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan määrittelemiin tiehistorian keskeisiin ajanjaksoihin Vornantietä ei suoranaisesti liitetä. Kokonaisuudesta voi päätellä, että rakentamisajankohdan perusteella tietä lähinnä pyritään suhteuttamaan ajanjaksoon ”1600–1700-luvun tieverkon rakentuminen”, missä se lähinnä liittyy alakohtaan ”Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten kulkuyhteyksien rakentaminen 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa”. Välillisesti voidaan arvioida, että se liittyy myös alakohtaan ”Suomenlahden itärannikon ja Savon välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun alussa”.

Tiehallinnon museokokoelman arvoluokituksessa Vornantiella ei katsottu olevan valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa. Selkeää perustelua johtopäätökselle ei löydy kovin helposti. Arvoluokituksen lähtötiedoissa mainitaan, että Pohjois-Karjalasta Pohjanlahdelle johtavien tieyhteyksien rakentaminen aloitettiin yleensä vasta 1700-luvun loppupuolella. Venäläisten sotilaalliset tienparannushankkeet mainitaan. Tien myöhemmästä historiasta mainitaan lähinnä seikat, jotka ovat heikentäneet Vornantien liikenteellistä arvoa.

Arvioinnissa viitataan Mähösen tutkimukseen, mutta vain siltä osalta, joka koskee tien linjauksen säilymistä. Muut viittaukset koskevat tien teknisiä ominaisuuksia, jotka ovat viitetytty museokohteeksi valintaan liittyviin asiapapereihin.¹⁷ Maastokatselmus on tehty 11.8.2006, mutta sen havainnot eivät liity tien liikenteelliseen historiaan.¹⁸

Pisteytyksessä Vornantie sai 3 pistettä asteikolla 1-3. Kokoelmapolitiikan mukaan se tarkoittaa, ettei sillä ole tieliikennehistoriallista arvoa, mikä riittää perusteeksi seuloa kohde kokoelmasta.

¹⁵ Liimatainen, Liite: kokoelmapolitiikka 1.2.2007

¹⁶ Kts. Liite

¹⁷ Liimatainen, 2007, s. 106

¹⁸ Maastokatselmus 11.8.2006, muistio, Kohdekansio Vornantie, MobA



Vornan siltaa on uusittu useita kertoja 1700-luvun jälkeen. Nykyinen silta on 1970-luvulla ja kaiteet edustavat sen ajan liikenneturvallista näkemystä. Tietä on myös kestopäälystetty sillan kohdalla. Nämä muutokset eivät juurikaan vaikuta tien tulkittavuuteen eikä siten sen säilyneisyyteen, vaikka teräskaide ehkä onkin muuhun ympäristöön verrattuna silmiinpistävä. Kuva Martti Piltz

3.2.3. SÄILYNEISYYSARVO

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

Museokokoelman arvoluokituksessa Vornantien säilyneisyysarvo on hyvä. Siinä on säilynyt ne historiallisesti olennaiset tien rakenteelliset ja toiminnalliset ominaisuudet. Erityisesti arviointitiedoissa mainitaan, ettei tien linjaus ole muuttunut. Lisäksi mainitaan tien esteettiset arvot ja kuuluminen maiseman ja kulttuurihistorian suojelualueeseen sekä valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin.

Pisteytyksessä tie saa 1 pistettä asteikolla 1-3. Kokoelmapolitiikan määre on ”hyvä säilyneisyys”. Käytännössä se tarkoittaa, että Vornantie dokumentoi hyvin sitä, mitä sen katsotaan edustavan, kuitenkin mainitsematta, mitä se edustaa.

Pisteytys (yhteenlaskettuna 5 pistettä) luokittaa Vornantien tallennusluokkaan määräämällisesti säilytettävät kohteet ja koska kohteet, joilla ei ole tieliikennehistoriallista arvoa, seulotaan kokoelmasta, toimenpidesuositus on poisto kokoelmasta. Sen edellyttämiin toimiin on ryhdytty.



Vornantie on säilynyt ainakin 1970-luvun kunnossa, jolloin tie hiljeni uuden kantatien valmistuttua vuonna 1976. Ajoin pyrki ruohottamaan vähäisen käytön takia reunoiltaan. Tienlinjaus on säilynyt muuttumattomana 1700-luvulta karttojen mukaan ja tasausviivakin noudattaa maaston muotoja. Kuva Martti Piltz

4. VORNANTIE UUDEN TIEDON VALOSSA

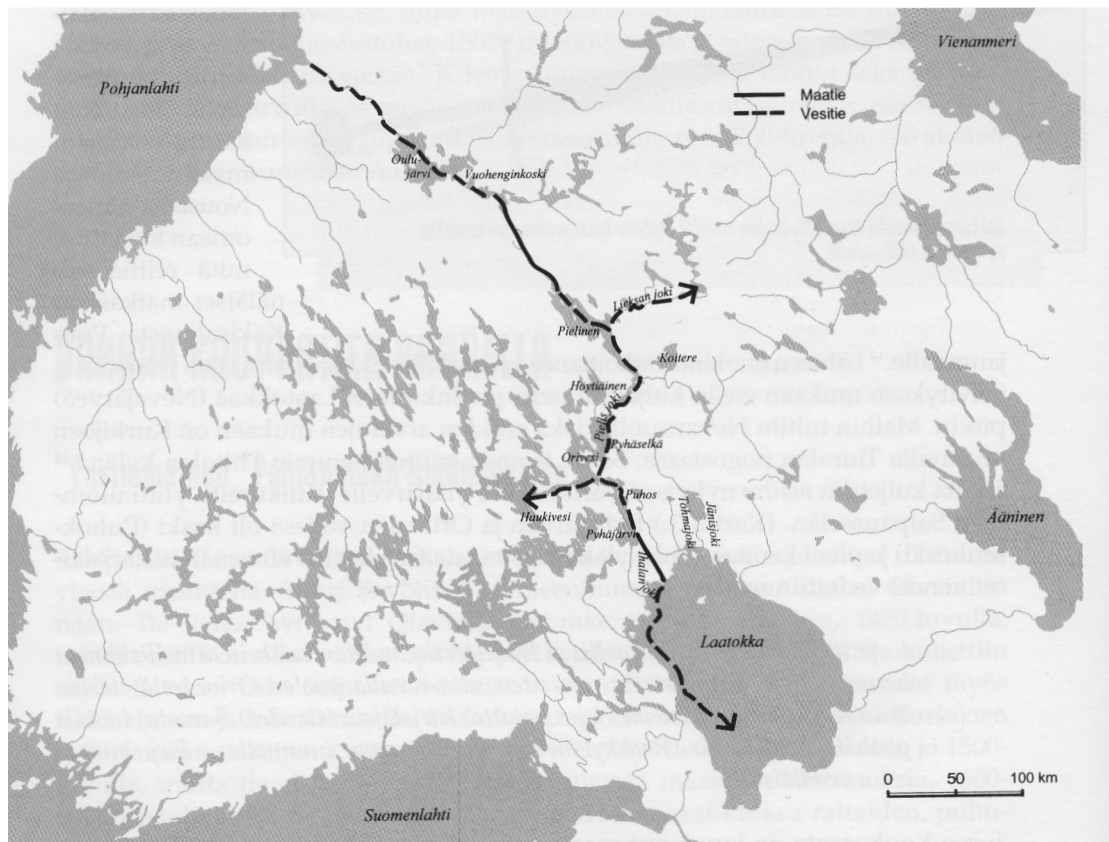
4.1. POHJOIS-KARJALAN VARHAISET LIIKENNEOLOT

Pohjois-Karjalan liikenteen kehitystä ja suuntautumista on erityisesti pohdittu kirjassa Tienraivausta Pohjois-Karjalassa (Matti Turunen, (toim.), 1996, Jyväskylä). Pähkinäsaaren rauhassa vuonna 1323 Karjala jaettiin Ruotsin ja Novgorodin kesken ”ikuisiksi ajoiksi”. Tämän jälkeen raja on muuttunut kahdeksassa rauhansopimuksessa. Karjalaiseen elämäntapaan, sitä tai sen esiintymisaluetta tarkemmin määrittelemättä, on kuulunut pakollisesti asuminen rajan kahden puolen ja liikenteen suuntautuminen sen mukaan. Pohjois-Karjala on edellä viitatuissa rajankäynneissä kuulunut Novgorodiin ja Venäjään Stolbovan rauhaan (1617) saakka

4.2. ENSIMMÄINEN POHJANMAAN LIIKENNEVAIHE

Karjalassa on kulkenut keskiajalla kauppa- ja verotusreitti Laatokalta Pohjanlahdelle. Reitti on suurelta osaltaan vesireitti, josta Pielisjoki ja -järvi ovat osa. Nousia Venäläinen (Nousia Ryds) on kertonut, ettei 1500-luvulla Ruotsin valta näkynyt Pielisen seudulla mitenkään. Hänen kertomuksensa mukaan Pielisen pohjoispäässä on Pielaskylä, josta jatkuu maatie Nurmekylään (Nurmexenby, Nurmex) ja edelleen Nuasjärvelle nykyisen Kajaanin lähelle. Nousia Venäläinen käyttää nimenomaan termiä maatie (landvägen), eikä maantie.

Pielisjärven pohjoispäästä alkaa noin 120 kilometriä pituinen maataival Vuohenginkoskille. Sieltä reitti jatkui Oulujärveä ja –jokea Ouluun, joka oli varsinaisesti venäläisten ja karjalaisten kauppapaikka. Käkisalmeista Ouluun kerrottiin matkaa kertyneen 115 peninkulmaa eli noin 690 kilometriä, josta vesitien osuus oli 91 peninkulmaa. Reitti haarautuu Lieksanjokea seuraten kohti Valkoista merta eli Vienanmerta. Tätä pidetään myös erittäin merkittävänä yhteytenä Pohjois-Karjalalle. Nousia Venäläisen kertomusten mukaan reitti on kirjattu Kustaa Vaasan asiamiehen Jaakko Teitin selvitykseen (1556) aateliston väärinkäytöksistä Suomessa.¹⁹ Siitä ovatko nämä reitit vesi- vai maakulkureittejä on esitetty käsityksiä jo vuosikymmeniä. Esimerkiksi Lieksanjoen yhteyttä Vienanmerelle on arvioitu talvitieksi.²⁰



Karjalaisten ja venäläisten kauppatie Nousia Venäläisen kertoman mukaan vuonna 1556. Lähde: Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan. SHS, Helsinki 1894 via Matti Turunen: Tienraivausta Pohjois-Karjalassa.

Jaakko Teitin valitusluettelon mukaan on määritelty Suomen ensimmäinen maantieverkko, lähinnä hallintokeskuksia yhdistävät päätiet. Suomen teiden historiassa Viertola käsittelee

¹⁹ Nenonen ja Toivo, ss. 15-27, myös Mähönen s. 2 viittaa tähän kulkureittiin Veijo Saloheimon Pohjois-Karjalan historia II, s. 227 mukaan. Alkuperäinen lähde on Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan 1555-1556 ja käytännössä sen käännös Todistuskappaleita Suomen historiaan V vuodelta 1894.

²⁰ esim. Jukka Kokkonen, 1999, Liikenne Pielisen Karjalasta ja Kainuusta rajan taa Ruotsin suurvalta-aikana teoksessa Maata, jäätä, kulkijoita.

vain rakennettuja tietä, kuitenkin hän mainitsee ”venäläisten kauppätien” 1500-luvulta.²¹ Nousia Venäläisen kuvaamasta kulkureitistä vallitsee historiatieteen alalla melko selkeä yksimielisyys, tunnetaan myös toinen reitti hieman etelämpänä. Reitin ajoitukset ovat epätarkkoja, mutta esinelöydöt todistavat, että jo 1500-luvulla reitit ovat voineet olla käytössä satoja vuosia. Ne olisivat siten yhtä vanhoja kuin suuret tunnetut maaliikenneväylät, jotka on Jaakko Teitin valitusluettelossa luokiteltu maanteiksi, kuten esimerkiksi Suuri Rantatie. Kovin voimakkaita jälkiä, puhumattakaan tierakenteista, ei kulkureittien liikenne ole jättänyt. Nykyisen Pohjois-Karjalan alueella asui vuonna 1500 arvion mukaan 2 000-2 500 henkilöä ja veroluettelo tunsii 486 täysi-ikäistä miestä.²²

Olennaista kuitenkin on, että Laatokan ja Oulun sekä Vienanmeren kulkureitit ovat olleet Pohjois-Karjalassa satoja vuosia. Vastaavasti Pohjois-Karjala ei ole ollut vielä 1500-luvulla maantieyhteydessä Ruotsin tieverkkoon ja vain toissijaisesti Saimaan vesistön kautta Suomenlahteen.

Vaikka ei ole mitään tietoa Vornanharjun käyttämisestä osana Laatokan ja Oulun välistä kulkureittiä, voi tilanteen rinnastaa Lapin kulkureittien syntyyn ja kehitykseen. Kulkuväylä sinänsä voi olla kilometrejä leveä, mutta se johdattaa suurpiirteisesti tavoitteen suuntaan. Vähäinen liikenne hakeutuu parhaiten sille parhaiten sopivaan maastoon. Kun kulkijoita tulee lisää, maastoon kuluu polku, jota sitten tarpeiden ja voimien mukaan parannetaan. Etelä-Suomen ja rannikkoseudunkin maantiet kehittyivät poluista ja ratsupoluista vaunuilla ajettaviksi teiksi vasta 1700-luvulla.

4.2. SUURVALTOJEN RAJALLA

Ruotsin suurvalta-aika alkoi vuonna 1617 ja kesti noin vuosisadan. Ruotsin valtion toiminnan painopiste oli kuitenkin toisella suunnalla kuin Pohjois-Karjalan liikenteen luontaiset yhteydet. Ruotsissa syntyi suuria vesitiehankkeita, käytännössä siis suunnitelmia kanavoinnista 1500-luvulla. Niidenkin painopiste oli luonnollisesti Ruotsin emämaan alueella, mutta nähtiin myös tarve sitoa Pohjois-Karjala Ruotsiin ja edistää sen elinkeinoelämää. Nämä suuret infrastruktuuriajatukset, mukaan luettuna esimerkiksi Saimaan kanava, kaatuivat lähinnä siihen, että Ruotsin valtakunta saavutti aluevalloituksilla etelässä samoja etuja, joita varten kanavointia suunniteltiin.²³

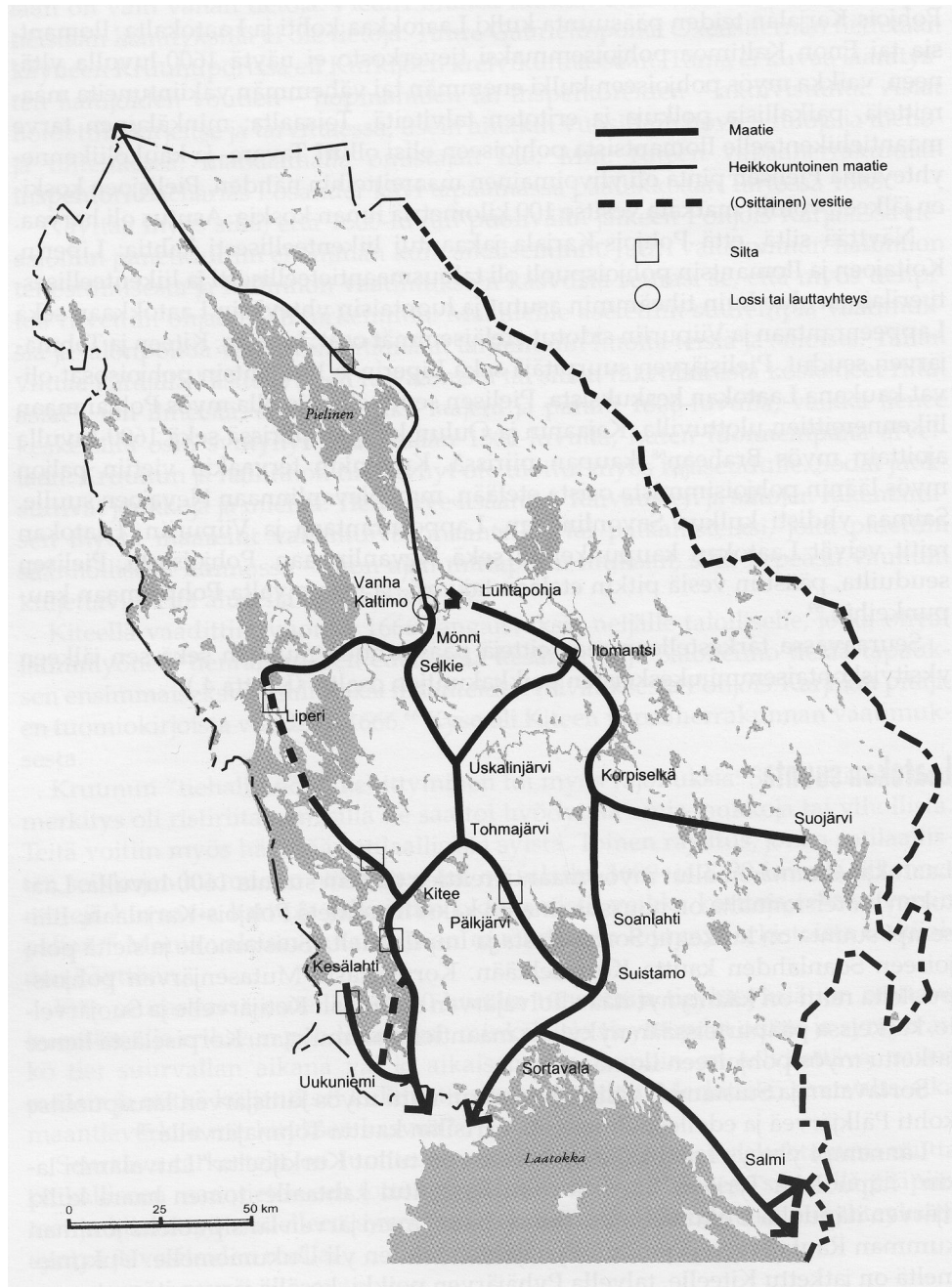
Maantieverkon rakentaminen oli osa suurvallan kehittymistä. Maantieliikenne tuli 1600-luvulla hallinnollisten toimien kohteeksi. Kauppiaiden ja kulkijoiden reitit vahvistuivat ja valtiollinen valta alkoi kehittää niitä. Hyviä yhteyksiä tarvittiin hallinnon, postin, sotaväen ja kaupan tarpeisiin.²⁴ Raivausten ja siltojen rakentamisen jälkeen maareitit vakiintuivat maanteiksi ja paikallisteiksi.

²¹ Viertola, s. 77, viittaus Einar W. Juva, 1919, Suomen puolustuskysymys ison- ja pikkuvihan välisenä aikana. Historiallisia tutkimuksia 2. Kokkola.

²² Nenonen ja Toivo, s. 15

²³ Nenonen ja Toivo, ss. 32-34.

²⁴ Nenonen ja Toivo, s. 35



Pohjois-Karjalan tärkeimmät maareitit 1600-luvulla. Lähde: Matti Turunen, Tienraivausta Pohjois-Karjalassa.

Olavinlinna perustettiin vuonna 1475 osana Ruotsin idänpolitiikka. Se ei kuitenkaan synnyttänyt tieyhteyksiä Pohjois-Karjalaan, ehkä puolustuksellisistakin syistä. Kun noin vuosisata myöhemmin Pohjois-Karjala siirtyi Ruotsille, maantieyhteydet ovat tulleet tärkeiksi. Savonlinnan kaupunki perustettiin vuonna 1639. Kuitenkaan koko 1600-luvun aikana ei Savonlinnasta Pohjois-Karjalaan ole syntynyt maantietä. Syyksi on arveltu, että kun Ruotsi hallitsi koko Laatokan rantoja, kauppayhteydet säilyivät ennallaan. Toisin sanoen kuljettiin Pohjanlahdelle, Laatokalle, Vienaan ja Savonlinnan ohi Viipuriin.

Suurvalta-aika ei kääntänyt Pohjois-Karjalan taloudellisia yhteyksiä Savonlinnaan; yksinkertaisesti ei ollut erityistä asiaa Savonlinnaan ja siten Ruotsin maantieverkolle.²⁵

4.3. RAHATALOUS

Hieman paradoksaalista on, että harvaanasutussa ja köyhässä Pohjois-Karjalassa rahatalous oli hyvin järjestynyt, toisin kuin useilla muilla harvaanasutuilla alueilla. Syynä oli heikko maatalous ja yhteydet Laatokan alueen keskuksiin. Jo vuonna 1617 Stolbovan rauhassa taattiin (Käkisalmen) läänin talonpojille oikeus vapaaseen kauppaan rajojen yli. Maakauppa oli kiellettyä, mutta sitä ei kyetty ohjaamaan kaupunkeihin tai estämään useista yrityksistä huolimatta. Eräs yrityksistä, joka suoranaisesti liittyy Pielisjärven itäpuolen maatiehen ja siten Vornan museotiejaksoonkin, on Brahean kaupungin perustaminen vuonna 1653 nykyisen Lieksan alueelle. Sen vaikutus jäi vähäiseksi ja lopetettiin perustajansa kreivi Per Brahen kuoltua 1680-luvulla.²⁶

Vuonna 1680 julistettiin venäläiskauppa vapaaksi koko Ruotsin valtakunnassa tavoitteena, että kulkukauppa suuntautuisi kaupunkeihin..²⁷ Talonpoikien elämä ei perustunut passiiviseen luontaistalouteen, vaan kauppa on ollut keskeisen osa toimeentuloa. Poikkeuksellisesti talonpojat maksoivat veronsa rahana eikä maatalouden tuotteina niin kuin yleisesti Ruotsin maaseudulla.

Huolimatta siitä, että valtakunnan asutuksen, hallinnon ja talouden keskuksat ovat olleet kaukana, talonpoikien kauppa on ollut vilkasta. Kehittynyt rahatalous merkitsee maantieliikenteelle sitä, että talonpoikien ja kauppiaiden on ollut pakko liikkua. Kauppayhteydet ovat synnyttäneet vakiintuneita kulkureittejä riippumatta siitä, onko niitä kartoissa ja asiakirjoissa kuvattu.²⁸

Vakiintunut kulkureitti on johtanut väijäämättä liikenteen organisointiin. Monet salmet ja joet on ylitetty lautalla. Kapeampien jokien yli on rakennettu siltoja. Vanhin maininta sillasta on Kiteen käräjäpöytäkirjoissa vuodelta 1626. Myös koskipaikkojen ohi tai kannasten yli ovat kauppiat selviytyneet paikallisten asukkaiden avulla. Myös mahtimiesten kuljettaminen oli veroluonteinen velvollisuus. Lossarin toimi on jo seuraava aste järjestäytyneempää liikennettä. Tavallaan vesitie muuttuikin maatieksi.²⁹

Tärkein kauppatavara oli 1600-luvulla terva. Terva kuljetettiin vesitse. Kaukoliikenteessä talviteiden merkitys oli suuri. Talonpoikien matkoista todennäköisesti suurin osa tehtiin talvikeleillä. kesäaikana viljeltiin maata ja talvella on aikaa matkustamiseen. Talven etu ei ollut vain vesien jäätyminen vaan myös soiden muuttuminen kulkukelpoisiksi. Pohjois-

²⁵ Nenonen ja Toivo, s. 41

²⁶ Nenonen ja Toivo, s. 45

²⁷ Nenonen ja Toivo, ss. 46, 47

²⁸ Nenonen ja Toivo, s. 49

²⁹ Nenonen ja Toivo, s. 50

Karjalan pinta-alasta noin neljännes on soita. Hiekkaharjanteet, kuten Vornanharju, johtivat muuten läpipääsemättömien soiden halki.³⁰

Pohjois-Karjala on säilynyt pitkään varsin omaperäisenä alueena liikenneolosuhteiltaan, mutta milloin tieverkko sitten syntyi? 1600-luvulla eteläisessä Pohjois-Karjalassa on ollut maantieverkko, vaikka kunnoltaan vaatimaton. Tieverkon juuria voidaan jäljittää vain asutuksen ja kaukokaupan avulla. Arkeologista tietoa teistä on vähän, eikä lainkaan Pohjois-Karjalasta. Toistuvasti käytetyillä reiteillä on varmasti tehty raivauksia. Koska valtiovallan ote syrjäseuduilla on ollut heikko, on melko varmaa, että tienkäyttäjä on itse hoitanut tietä. Teitä on myös raivattu paikoitellen moneen kertaan. Ensimmäinen maininta tiestä ei välttämättä tarkoita, ettei tie olisi ollut aikaisemmin käytössä. Asutus luo väistämättä liikennettä kylien ja pitäjien välille. Kuljetaan kirkkoon ja käräjille ja veronkantaja tulee kylään. Paikalliset maareitit vakiintuivat monesti maanteiden suunniksi. Toisaalta Nurmeksen ja Sotkamon välinen yhteys saattoi perustua vain kaukokaupan liikenteeseen, koska seudulta ei tunneta verotettua asutusta 1500-luvulta. Ilmeisesti myös Vienan Karjalan yhteydet ovat samankaltaisia kauppamiesten yhteyksiä, jotka kulkivat pitkien asumattomien korpien läpi.³¹

4.4. TIERAKENTAMISEN VUOSISATA

Pohjan sota päättyi vuonna 1721. Sodan seurauksena Kaakkois-Suomi, Viipuri ja Sortavala, joka oli 1600-luvun Pohjois-Karjalan kaupan pääsuuntia, siirtyivät Venäjän puolelle. Edelleen vuonna 1743 raja siirtyi lännemmäksi Kymijoen. Uusi raja katkaisi etelään ja kaakkoon johtavat kulkuväylät. Samalla menetettiin kaikki Viipurin kauppa-alueen kaupungit Lappeenranta, Savonlinna ja vasta perustettu Hamina.

Kauppayhteydet eivät katkenneet kokonaan, mutta kaupan hyöty liukui Ruotsilta Venäjälle. Muuttuneita liikenneoloja ryhdyttiin ratkomaan vesitiesuunnitelmilla, kuten oli tehty jo 1500-luvulla. Nämäkin hankkeet osoittautuivat mahdottomiksi toteuttaa ja kustavilaisella ajalla,³² 1700-luvun lopulla alkoivat suuret tienrakennustyöt. Varhaisemmat, ratsain tai purilain kuljetut maareitit rakennettiin kärryin ja vaunuin kuljettaviksi.³³ Ruotsin vallan lopulla Pohjois-Karjalan ja Savon tärkein yhteys, ”Karjalan emätie” yhdisti Kiteen tai Tohmajärven kautta Sortavalan sekä Joensuun ja Kuopion.³⁴

Pohjanmaan suunta oli vetänyt pohjoiskarjalaista kauppaa jo 1600-luvulla. Rajanmuutosten takia suunta tuli entistä tärkeämmäksi. Heikkojen kuljetusyhteyksien takia Loviisa ei kyennyt kilpailemaan perinteisten yhteyksien kanssa, vaan pohjoisen ja luoteen suunta tuli Pohjois-Karjalalle entistä tärkeämmäksi. Ajasta on Pohjois-Karjalassa käytetty nimitystä (toinen) Pohjanmaan liikennevaihe.³⁵

³⁰ Nenonen ja Toivo, s. 54

³¹ Nenonen ja Toivo, ss. 59-61

³² Kustavilaiseksi ajaksi kutsutaan Kustaa III:n ja Kustaa IV Aadolfin hallituskausia, vuosia 1771–1809.

³³ Nenonen ja Toivo, s. 64

³⁴ Nenonen ja Toivo, ss. 86-87

³⁵ Nenonen ja Toivo, s. 75

Kustavilaisesta ajasta tuli tienrakentamisessa siihen asteisen historian kiihkein vaihe. Vesitiet jäivät suunnitelmista syrjään. Venäläiset aloittivat tienrakennuksen. Pikkuvihan aikana 1742–1743 venäläiset miehittivät Suomen alueen. Heidän huoltoyhteytensä johti Pohjanmaalle Savon ja Karjalan kautta. Otaksutaan, että venäläiset halusivat välttää Ruotsin merivoimia, jotka olisivat voineet häiritä tai tuhota kuljetuksia. Syksyllä 1742 kuljetukset kulkivat Savonlinnasta Pohjois-Karjalaan ja Pielisjokea ja – järveä pitkin Nurmekseen, josta edelleen tietä pitkin Kajaaniin. Talvella kuljetukset menivät suoraan Sortavalasta pohjoiseen, mutta myös Savonlinnasta Kuopion kautta Kajaaniin.

Kuljetustarpeista syntyi ajatus kesätien raivaamisesta Sortavalasta Kajaaniin. Työ teetettiin paikallisilla talonpojilla. Tie kulki Ahvenisen, Vuonilahden ja Lieksan kautta ja samalla siis nykyisen Vornan museotien kautta. Venäläisten huoltotie raivattiin karkeasti kaatamalla puut ja poistamalla kivet. Vornan tien historian kannalta on olennaista, että tie oli seudulla, jossa oli jo 1600-luvulla paikallisteiden verkko. Reitin linjaus ja kulku-ura on tietä vanhempi. Tie perustui etelästä katsottuna ainakin Ahveniseen saakka pääosin vanhaan linjaukseen. Sitä pohjoisempaa yhtenäistä linjausta ei tunneta, mutta vakiintunut ratsasreitti on luultavasti ollut olemassa, koska Lieksan jälkeen tie on jälleen vakiintuneella linjauksella. Koska Vornantien harjanne on helppokulkuinen ja johdattaa järvi- ja suoalueen läpi, on hyvin todennäköistä, että se on ollut osa vanhaa kulkureittiä. Venäläisten rakennuttamana polku muuttui tieksi, mutta ilmeisesti varsin vaatimattomaksi, ehkä vain ratsutiekseksi³⁶, koska sitä alettiin rakentaa varsinaiseksi maantiekseksi muutamaa vuosikymmentä myöhemmin. Mielenkiintoista on, että tie vastaa suunnaltaan vanhaa venäläistä ja karjalaista kauppätietä.³⁷ Vornan tien synty on kuvattu Mähösen tutkimuksessa suurin piirtein samoin. Hän tukeutuu Saloheimon tutkimuksiin. Niissä korostuu maantien tarve erityisesti hallinnon ja sen luotettavan liikennöintitarpeen kautta.³⁸

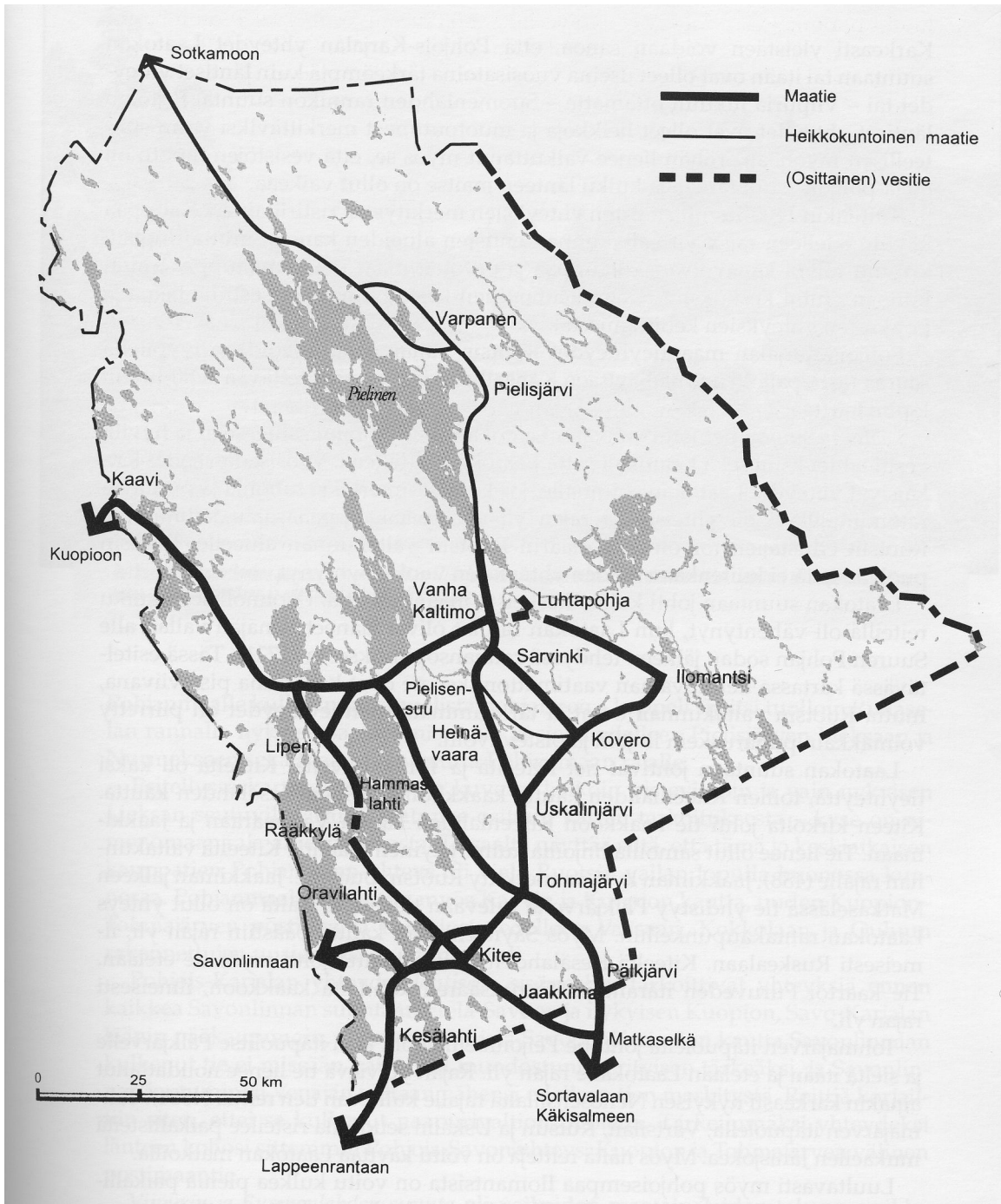
Pikkuvihan aikana venäläiset teettivät muuallakin Suomessa vastaavia teiden parannustöitä. Talvitietä, joka oli sisämaan postilinjalla Ahvenkoskelta Savonlinnan kautta Länsipohjaan, talonpojat paransivat kesätiekseksi Limingan ja Temmeksen Elsilän välillä ja Joroisten ja Rantasalmen välillä sekä Siikajoen varren kylätiellä.³⁹ Myös Enbuske mainitsee, että venäläisten pikkuvihan aikana parantama kylätie toimi Kuopion Oulun tiellä maantien pohjana.

³⁶ Mähönen, s. 6

³⁷ Nenonen ja Toivo, ss. 78-80

³⁸ Mähönen s. 6, 7, viittaus Saloheimo, 1980 Pohjois-Karjalan historia III

³⁹ Viertola, 1984, s. 70 ja 73



Pohjois-Karjalan tärkeimmät maareitit 1700-luvun lopulla. Lähde: Matti Turunen, Tienrakennusta Pohjois-Karjalassa.

Myös Viertola esittelee Enon Pielisjärven tien rakentamisen kustavilaisen ajan tienrakennuksena. Hänen mukaansa yleisen tien suunnittelu alkoi 1700-luvun loppupuolella, vaikka Nurmeksesta Maanselkään ilmeisesti oli vaatimaton maakulkuväylä. Hän viittaa siihen, että Enon kappeliin (Ahvenisen kylään) johti 1790-luvun alussa kärrytie. Yleinen maantie kestikievereineen on joka tapauksessa ollut Pielisjärvelle (Lieksaan) asti ja

varauksin Nurmekseen vuonna 1805.⁴⁰ Savon ja Karjalan uudet tiet syntyivät 1700-luvun lopulla pitkälti hallinnon tarpeista. Kauppa oli jo ehtinyt kääntyä kohti Pohjanmaata ennen sitä ja teiden rakentaminenkin aloitettu, kuten Enon Lieksan tiellä ja siten Vornantielläkin.⁴¹ Laajemmin hän toteaa, että kustavilaisen ajan tienrakennus loi maan sisä- ja itäosiin maantieverkon perustan ja yhdisti sen Länsi-Suomeen.⁴²

Kustavilaisella ajalla Tohmajärven Enon tie otettiin uutena maantienä käyttöön 1780-luvulla. Myös Pielisjärventietä, Enon ja Lieksan kautta Nurmekseen, alettiin korjata 1770-luvulla. Vanhan ratsutien korjaus eteni hitaasti ja valmistui Nurmekseen vasta 1800-luvun alkuvuosina. Tielle jouduttiin rakentamaan 14 yli 20 metriä pitkää siltaa. Vuonna 1806 valmistui Nurmekseen Mikonlahden silta, joka oli 155 metriä pitkä.

Kustavilaisen ajan maantierakennukset merkitsivät sitä, että Pohjois-Karjalan pitäjien välille syntyivät kärryin ajettavat tiet. Myös vanhan kauppareitin kunnostaminen Maanselkään ja edelleen Sotkamoon käynnistettiin vuonna 1797, mutta sotkamolaiset, jotka rakensivat tietä pohjoisesta kohti etelää, eivät kokeneet sitä tarpeellisenä ja se valmistui vasta myöhemmin 1800-luvulla.⁴³

Vuoden 1734 laki edellytti yleisiltä maanteiltä 10 kyynärän ja kirkko-, mylly- tai muilta yleisiltä teiltä kuuden kyynärän leveyttä.⁴⁴ Periaatteessa kustavilaisen kauden tienrakennus on täytynyt tehdä tämän mitoituksen mukaan, vaikka käytännössä tiittävästi erityisesti syrjäseuduilla määräyksistä lipsuttiin. Venäläisten tienraivausta ei tietenkään mikään Ruotsin määräys voinut säädellä.

4.5. VORNANTIENTEN MYÖHEMMÄT VAIHEET

Suomen sodassa 1808-1809 Vornantie muiden Suomen teiden tavoin joutui kovalle kuormitukselle. Sota liittyi laajemmin Euroopan uudelleen järjestelyihin, jossa Ranska ja Venäjä halusivat pakottaa Ruotsin mukaan mannemaansulkemukseen. Tavoitteena oli eristää Englanti muusta Euroopasta. Hyökkäävä Venäjän armeija oli kuormastoinen ja tykistöineen sidottu teihin. Tiestö joutui ennen kokemattomaan kuormitukseen. Pielisen itäisen rannan melko heikkokuntoinen tie tallautui kuravelliksi ja siltoja ja lauttoja tuhoutui. Vahingot jäivät talonpoikien korjattaviksi, kun valtion rahoitus riitti vain Pohjanmaan teiden kunnostukseen. Vornantiellä oli lokakuussa 1808 taistelu Vornan sillan kohdalla.⁴⁵

Sota sinänsä ei vaikuttanut kovin paljon liikenneyhteyksien kehittymiseen. Ruotsin entiset alueet Suomessa liitettiin Venäjään. Valloitetuihin alueisiin liitettiin Vanha Suomi eli vuosina 1721 ja 1743 Venäjään liitetyt alueet. Tämä avasi yhteydet Suomenlahdelle.

⁴⁰ Viertola, s. 77

⁴¹ Nenonen, 1999, Periferian synty: Itä-Suomen sisämaa, s 252, teoksessa Maata, jäätä, kulkijoita

⁴² Viertola, s. 113

⁴³ Nenonen ja Toivo s. 94, Enbuske, ss. 77,78

⁴⁴ Viertola, s. 86. Kyynärä oli Ruotsissa 59,4 senttimetriä, joten 10 kyynärän levyinen tie on noin kuusi metriä eli suunnilleen sama kuin Vornantie tierekisterin mukaan on.

⁴⁵ Antila, s. 110, Kertomus taistelusta perustuu Mähösen teokseen ja Persson, Anders, 1988, Suomen sodan unohdetut sankarit, Helsinki

Liikenteen valta-akseli ei kuitenkaan kääntynyt pohjoisesta etelään pelkän rajansiirron takia, vaan myös taloudelliset rakenteet olivat muuttuneet. Maataloustuotteiden kauppa vapautettiin asetuksella vuonna 1842. Perinteellisesti liikkuvat kauppamiehet olivat hankkineet elintarvikkeita ja muuta kaupunkiin kelpaavaa ilman lain suojaa, nyt kauppa avautui myös paikallisille kauppamiehille. Voista tuli Pohjois-Karjalan tärkein kauppatavara. Kauppapaikaksi kehittyi Sortavala, josta edelleen oli Laatokan ja Nevan kautta Pietariin. Teollistuminen lähti Pohjois-Karjalassa käyntiin sahateollisuutena. Sahaaminen tarvitsi teitä ja hevosia tukinajoon, mutta varsinaisesti se tarvitsi vesiväylien raivausta, kanavia ja erityisesti Saimaan kanavaa. Rautateollisuus tarvitsi teitä, talonpoikia ja hevosia tuotantonsa kuljetuksiin, mutta senkin liikenteen kehittämistarpeet painottuivat vesiyhteyteen Suomenlahdelle. Enosta pohjoiseen johtavalle tielle eivät ruukkiteollisuuden kuljetukset osuneet.⁴⁶

Autonomian alussa Karjalan emätien merkitys kasvoi rajan avautuessa. Pohjois-Karjalan sisäisen liikenteen tärkeimpiä väyliä oli Joensuun Pielisjärven maantie. Joensuu oli maa- ja vesiyhteyksien solmukohta. Suorat kauppamatkat Pietariin alkoivat vähetä ja kauppa suuntautui Joensuuhun. Pielisjoen yli rakennettiin silta vuonna 1832. Se paransi merkittävästi yhteyttä kohti Pielisjärveä ja siis Vornantielle. Katovuodet koettelivat Itä-Suomea. Häätäputöinä teetätettiin tierakennuksia. Tärkein hanke oli Pielisen länsipuolelta ohittava tie, koska sillä voitiin liittää länsirannan pitäjät etelän suuntaan kääntyneeseen kauppaan. Tiestä tuli, kun yhteys vielä Nurmeksesta Kajaaniin kunnostettiin 1830-luvulla, yksi Pohjois-Karjalan valtaväylistä.⁴⁷ Itäinen tie, Vornantie mukaan luettuna, sai ”kilpailijan”.

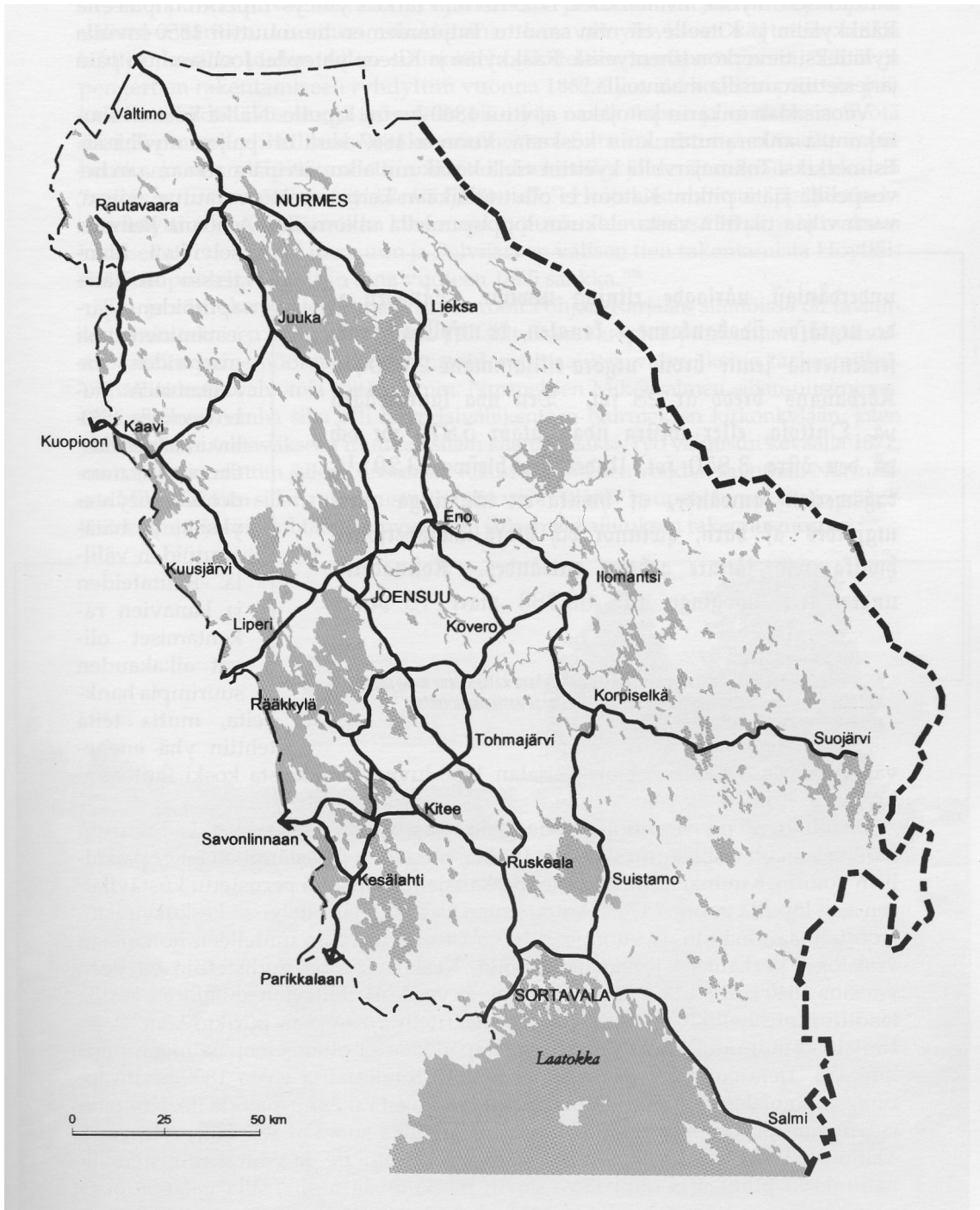
1850-luku oli valtiollisen tienpidon ensi askelten aikaa. Kuninkaallinen koskenperkausjohtokunta oli perustettu vuonna 1799. Se perustettiin uudestaan vuonna 1816, mutta vasta 1800-luvun lopulla se suuntasi tienrakennuspuolelle. Nimi oli muuttunut Tie- ja vesikulkulaitosten ylläpidon osastoksi. Samoihin aikoihin liittyi myös Suomen liikennepolitiikan alku, kun Varkauden Taipaleen kanavan rakennustyöt alkoivat vuonna 1835. Saimaan kanavan avaaminen vuonna 1856 toi Pohjois-Karjalan liikenneoloihin muutoksen. Saimaalta pääsylaivoilla Pielisjärvelle oli venekanavista huolimatta mahdotonta. Vuonna 1879 avautui yhdeksän kanavan linja, joka mahdollisti höyrylaivaliikenteen Pielisen pohjoisiin perukoihin saakka. Samalla se vahvisti Joensuun asemaa Pohjois-Karjalan keskuksena.⁴⁸ Höyrylaivaliikenteen merkitystä kuvaa se, että vuonna 1871 Nurmeksien Mikonsalmen silta muutettiin kääntösillaksi, jotta Pielisjärven Höyrylaivaosakeyhtiön laivat pääsivät Nurmeksien satamaan.⁴⁹

⁴⁶ Antila, ss. 118-120

⁴⁷ Antila, s. 136

⁴⁸ Antila, s. 144

⁴⁹ Viertola, s. 175



Pohjois-Karjalan päätiät vuonna 1860. Lähde: Turunen, Tienrakennusta Pohjois-Karjalassa.

Rautatiestä haaveiltiin Pohjois-Karjalassa 1800-luvulta alkaen. Vuonna 1894 valmistui rata Joensuuhun ja edelleen Lieksaan vuonna 1909 ja Nurmekseen vuonna 1911. Rata johdettiin Uimaharjun teollisuuspaikkakunnan kautta.⁵⁰ Rautatien vaikutus tieoloihin oli se, ettei rautatien suuntaisia teitä enää talvihoidettu. Yksi näistä teistä oli Vornantie osana Ahvenisen ja Lieksan välistä maantietä. Rautatie ja höyrylaivareitit ulottivat vaikutuksensa

⁵⁰ Antila, s. 145

vain Pohjois-Karjalan ydinalueille.⁵¹ Hieman paradoksaalisesti Vornantie osana Eno-Pielisjärven maantietä kuului näihin ydinalueisiin.

Laajemminkin uudet liikennemuodot muuttivat erityisesti pitkänmatkan liikennettä. Uusi liikennejärjestelmä tarvitsi maantietä ja hevoskuljetuksia syöttöliikenteeseen asemille. Tieliikenteen rooli muuttui entistä selvemmin lyhyenmatkan liikenteen välittäjäksi. Rautatie toi ympärivuotisen aikataulun mukaisen liikenteen. Myös höyrylaivat kanavoiduilla reiteillään noudattivat aikatauluja. Rautatie toi todellisen muutoksen matkustus- ja kuljetusaikoihin. Kun kyytilaitoksen aikakaudella päästiin noin 10 kilometrin tuntivauhtia eteenpäin, juna liikkui noin neljä kertaa nopeammin. Nelipäiväinen matka Joensuusta Helsinkiin kutistui vuorokaudeksi. Myös elintarvikekuljetukset nopeutuivat niin, että Pietarin pohjattomat markkinat olivat saavutettavissa karjaloustuotteillakin. Liikenneolojen myönteisellä kehityksellä oli Pohjois-Karjalalle se kielteinen vaikutus, että alue muuttui entistä voimakkaammin alkutuotannon alueeksi.⁵²

Vornan museotiejaksolla ei ole ollut kestikievareita, mutta Kelvän kylä ja kestikievari ovat vain muutaman kilometrin päässä pohjoiseen museotien pohjoispäästä. Kelvän kestikievarin kytimäärät vuosina 1852 – 1913 heijastelevat selvästi sekä höyrylaivaliikenteen että rautatien alkamista; kytimäärät laskevat huomattavasti. Vastaavasti, kun erillinen talvitie siirrettiin tiepohjalle ja sen talvikievari suljettiin, Kelvän kytimäärä kasvaa huomattavasti. Kytimäärä ei sinänsä kuvaa tien käyttäjämäärää kovin yksiselitteisesti. Kievarikyyti oli maksukykyisten matkustajien ja virkamiesten matkustusmuoto, talonpojat eivät niitä käyttäneet. Kytimäärät kuvannevat parhaiten sitä matkustusta, joka pystyi valitsemaan matkustusmuodon. Rautateiden yleistyessä kyytilaitoksen merkitys kaikkialla maassa romahti ja järjestelmä kuihtui pois.⁵³ Kuitenkin on selvää, että maantieliikenteen asema heikkeni ja samalla Vornantien liikenteellinen merkitys pieneni höyrylaivaliikenteen ja rautatien takia. Ne palvelivat sen hetken liikennetarvetta paremmin ja toisaalta liikennetarve muuttui enemmän alkutuotannon kuljetuksiksi.

Suomen itsenäistyttyä tienpito siirtyi valtiolle. Koko liikennejärjestelmä kääntyi taas uuteen suuntaan, kun raja sulkeutui. Toinen suuri muutos oli moottoroitujen ajoneuvojen tulo maanteille. Polkupyöriä oli nähty jo 1800-luvun lopussa. Ensimmäiset autot tulivat Pohjois-Karjalan 1910-luvulla. Linja-autoliikenne alkoi vallata teitä nopeasti heti 1920-luvun alussa.⁵⁴

Ilmeisesti Vornantie ja koko maantieyhteys Enosta Lieksaan oli päässyt erittäin huonoon kuntoon 1910-luvulla. Vuonna 1922 selvitettiin Eno – Lieksa – Viekki tien kunnostamista II luokan maantiekseksi. Silloin todettiin, ettei ajorataa oltu korjattu moniin vuosiin. Sillat, rummut

⁵¹ Antila, s. 147

⁵² Antila, s. 146

⁵³ Mähönen, s. 12

⁵⁴ Antila, s.

sekä kaiteet olivat rikkoutuneet, ojat umpeutuneet ja tiepohja osaksi metsittynyt. Vornan sillan puuosat olivat lahonneet.⁵⁵

Pohjois-Karjalassa valtion välittömään hoitoon tuli vain Joensuun ja Sortavalan lähitiet ja muutamat korpitiet, jotka oli rakennettu ensisijaisesti sotilasliikenteen tarpeisiin.⁵⁶ Kasvava asutus ja lisääntyvä autoliikenne Joensuuhun nostivat Vornantien merkitystä ja vuonna 1926 se siirtyi Pielisjärven tielautakunnan hoidosta valtion hoitoon. Tätä voi pitää poikkeuksellisenä ja tien arvoa korostavana, koska valtaosa teistä oli pakko pitää lääninhallitusten ja näiden alaisten kunnallisten tielautakuntien hoitoon, koska valtiolla (TVH:lle) ei ollut henkilöstöä tai välineitä teiden hoitoon.⁵⁷

Teiden liikennöitävyydelle lossit olivat pakon sanelema ratkaisu. Vornan tien eteläpuolella oli Ahvenisen lossi. Se siirtyi TVH:n hoitoon ennen toista maailmansotaa.⁵⁸ Merkittävät liikenteelliset parannukset olivat Nurmeksien ja Lieksan maantieyhteydessä Joensuuhun 1920-luvun lopussa, kun Nurmeksien Mikonsalmen ja Lieksan Lieksanjoen kaarelliset Langer-palkkisillat valmistuivat. Niistä Lieksan silta on edelleen olemassa kevyen liikenteen siltana.⁵⁹ 1930-luvulla Enon ja Lieksan välisen tien liikenne oli niin merkittävää, että tien parantamista suunniteltiin.⁶⁰ Suunnitelmat kohdistuivat myös Vornan museotiejaksolle ja sen suoraan jatkeeseen kohti pohjoista. Suunnitelmia ei sodan vuoksi ehditty toteuttaa. Valtatieuudistuksessa vuonna 1938 Sortavala – Joensuu – Kajaani - tie nimettiin valtatieksi. Se sai numeron 18. Pielisjärven itäpuolelle ei nimetty valta- tai kantatietä, vaan rautatie oli pääliikenneväylä. Tämä oli periaatteenakin valtatieuudistuksessa, teiden ja rautateiden piti täydentää toisiaan.⁶¹

⁵⁵ Mähönen, s. 19

⁵⁶ Antila, s. 156

⁵⁷ Antila, s. 156

⁵⁸ Antila, s. 162

⁵⁹ Antila, s. 182

⁶⁰ Antila, s. 179

⁶¹ Perko, s. 284 teoksessa Suomen teiden historia II

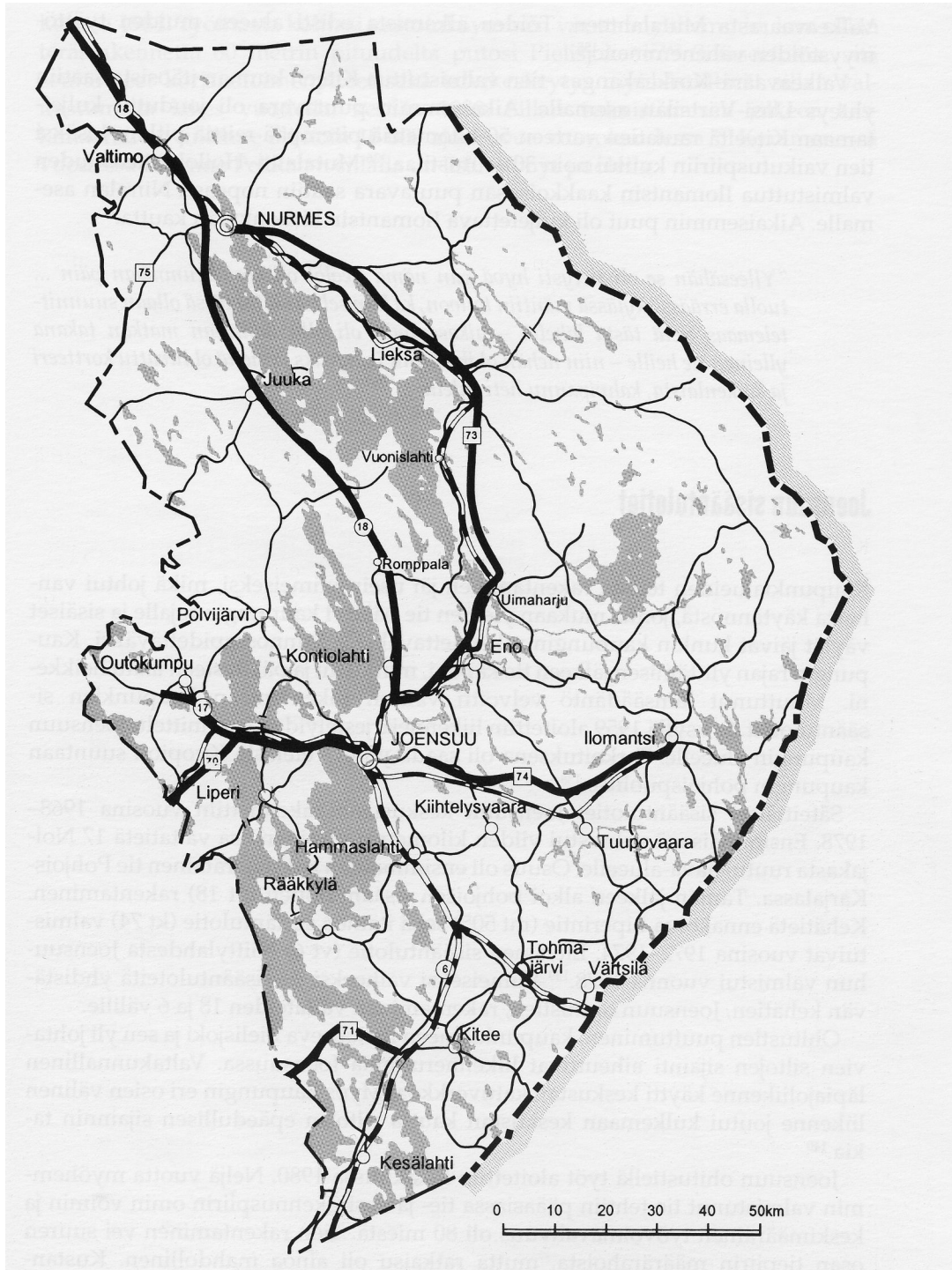


Teiden auraukset Karjalan tie- ja vesirakennuspiirissä talvella 1936 – 1937. Kartake kuvaa selkeästi myös silloisen työnjaon liikennemuotojen välillä. Joensuun Nurkesen tie on aurattu, koska se on liikennelaskennoissa todettu vilkkaammaksi kuin Lieksan (ja Vornan) kautta kulkeva tie. Rautatie huolehtii Lieksan suunnan liikenteen toimivuudesta. Lähde: Matti Turunen: Tienrakennusta Pohjois-Karjalassa.

1950-luvulla alkoi koko maassa uuden tieverkon suunnittelu. Aluksi suunniteltiin vanhojen tielinjojen oikaisu- ja parannustöitä. Näin tapahtui myös Vornantiellä. Suunnitelmat jäivät kuitenkin koko tieverkon uusimisen jalkoihin. Pohjois-Karjalassa valmistui etelästä Joensuuhun tuleva valtatie 6 jo vuonna 1959. Rakentamista kiirehtivät toisen maailmansodan rajamuutokset, jotka katkaisivat Pohjois-Karjalan tie-, rautatie- ja vesiyhteyden etelään. Huomattava parannus Joensuun ja Lieksan välisellä tiellä oli Ahvenisen lossin korvaaminen sillalla. Silta rakennettiin työllisyystyönä ja se valmistui 1961. Myös Lieksan siltaa ja ohikulkutietä päästiin rakentamaan vuonna 1964. Päällistetyt seurasivat tien rakennusta. Pohjois-karjalan päätie, valtatie 18 Joensuusta Kajaaniin valmistui vuonna 1968. Joensuun ja Lieksan välisen kantatien suunnasta käytiin tiukkaa keskustelua. Uimaharjun puolesta puhuivat selluloosatehtaan ja sahan raskaat kuljetukset ja tiheämpi asutus, Ahvenisen suunnan eduksi jäivät kolme kilometriä lyhempi tie ja kauniit maisemat. Tie rakennettiin Uimaharjun kautta.⁶² Uusi tie valmistui vuonna 1976.⁶³ Silloin Vornantie eli Tetrivaaran Tiensuun tie jäi syrjään liikenteen valtavirrasta ja palvelemaan paikallisena tienä Kelvän ja Vuonislahden kyliä. Tie oli palvellut silloin noin 230 vuotta maantienä. Suunnilleen samoihin aikoihin, vuonna 1974, olivat alkaneet selvittelyt tiemuseon perustamismahdollisuuksista. Vornantie oli jo vuonna 1975 Pohjois-karjalan piirin ensimmäisessä esityksessä museoteiksi, silloin 6 kilometrin pituisena jaksena.

⁶² Turunen, ss. 218-221

⁶³ Mähönen, s. 21



Pohjois-Karjalan päätieverkon rakennuskohteet 1960-luvulla (leveä viiva). Päätie Joensuusta etelään, valtatie 6, valmistui jo vuonna 1959. Valtatie 18 ja kantatie 73 valmistuivat peräkkäin, valtatie ensimmäisenä. Kantatie 73 linjattiin Uimaharjun kautta, kun se valmistui vuonna 1976, Ahvenisen tie ja samalla Vomantie jäivät paikalliseen ja matkailulliseen maisemien katselu käyttöön. Lähde: Turunen, Tienrakennusta Pohjois-Karjalassa.

4.6. YHTEEENVETO VORNANTIE TIELIIKENNEHISTORIAALLISESTA ARVOSTA

Karjalassa on kulkenut kauppa- ja verotusreitti Laatokalta Pohjanlahdelle. Yhteys on jokseenkin yhtä vanha kuin Etelä-Suomen tiet. Reitti on kuvattu, samoin kuin Etelä-Suomen ja rannikon maantiet, Jaakko Teitin valituskokoelmassa 1555 – 1556. Reitistä suurin osa on jokia ja järviä, mutta siinä on myös pitkähäköjä maatiejaksoja. Luonteeltaan kulkureitti on pitkänmatkan liikenneväylä. Kulkureitti perustui vakiintumattomiin valtioiden rajoihin ja toisaalta myös Karjalan itäsuuntautumiseen. Onko reitti kansainvälinen vai valtakunnallinen, on tulkintakysymys. Paikallinen tai seudullinen väylä se ei missään tapauksessa ole, ottaen huomioon Pohjois-Karjalan asukasmäärän. Tätä vaihetta on kutsuttu ensimmäiseksi Pohjanmaan liikennevaiheeksi.

Ruotsin suurvalta-aikana Ruotsin valtion maantiet eivät ulottuneet Pielisjärvelle; Ruotsin valtiollinen painopiste oli muualla. Maakulkureitti alkoi hahmottua toisaalta vaihtoehtona vesitielle, mutta myös paikallisen liikenteen lisääntymisen ansiosta. Maakulkureittien syntymistä ja kehittymistä edisti se, että Pohjois-Karjalassa elettiin varhaisen rahatalouden aikaa. Maanviljelyn tueksi käytiin kauppaa, jolla voitiin lisätä tuloja. Maatiet syntyivät kaupan kaukoliikenteestä, koska ne kulkivat pitkien asumattomien metsätaipaleiden halki. Sinänsä näiden teiden, jotka siis käytännössä ovat olleet suurimmillaankin vain polkuja, ikää on vaikea määritellä.

Ruotsin valta-aseman murtuminen 1700-luvun alkupuolella muutti liikenneoloja. Venäläisten miehittäessä Suomen alueen pikkuvihan aikana 1741 – 1743 he rakennuttivat olemassa olevista maareiteistä teitä. Näitä teitä on melko useitakin lähinnä Pohjanmaalla, mutta yksi näistä teistä oli venäläisten huoltoyhteys, Tohmajärvi – Eno – Pielisjärvi (Lieksa) – tie. Laajemmin katsottuna huoltoyhteys oli sama kuin karjalaisten ja venäläisten entinen kauppatie, Laatokalta Pohjanlahdelle. Vornantie oli osa tätä maatieyhteyttä.

Ruotsin valtion liikenneongelmia ryhdyttiin ratkomaan vesitiesuunnitelmilla, mutta ne hiipuivat samoin kuin jo 1600-luvun suunnitelmat. Ruotsi käynnisti sen ajan historiansa suurimman tienrakennuskauden kustavilaisella ajalla, 1700-luvun loppupuolella. Maaliikenne suuntautui edelleen Pohjanmaalle, siis Vornanharjun ja sillä olleen polun kautta. Aikaa on kutsuttu Pohjanmaan liikennevaiheeksi. Kustavilaisen ajan tienrakennuksen tavoite oli kaupan edistäminen, mutta teiden rakentamisen vaikutus jäi hallinnolliseksi, koska tiet rakennettiin entisille kauppareiteille ja paikallisen liikenteen kulku-urille. Myös Vornantie osana Enon ja Pielisjärven välistä yhteyttä rakennettiin maantiekseksi kustavilaisella ajalla. Vuonna 1805 tie oli kestiekievareineen valmis Lieksaan sakka, ilmeisesti myös Nurmekseen.

Vornan tietä on tulkittu Liikenneviraston museokohdeselvityksessä lähes yksinomaan tien lyhyen venäläishistorian kautta. Kuitenkin kaikki kirjalliset lähteet viittaavat siihen, että venäläiset rakennuttivat tien olemassa olleen maakulkureitin linjaukselle. Tiestä tuli varsin vaatimaton ja kustavilaisen ajanjakson tierakennuksen osana se rakennettiin maantiekseksi. Venäläisten tienkäyttötarve ja tierakennus olivat luonnollisesti valtakunnallista toimintaa, mutta tilanne on siinä mielessä poikkeuksellinen, että vieras valtio teetättää tietä toisen

valtion alueelle. Kuitenkin Ruotsin tierakennuskausi kustavilaisella ajalla on kiistattomasti valtion tavoitteellista toimintaa liittää valtakunnan raja-alueet tiiviimmin hallintovallan ja myös sotilaallisen puolustus- tai hyökkäystoiminnan piiriin. Tällä perusteella Vornantie edustaa kustavilaisen ajan tienrakennusta.

Vornantie, edelleenkin osana Joensuusta kohti pohjoista johtavaa maatietä, liittyy myös sotahistoriaan. Suomen sodassa 1808 – 1809 tietä liikennöitiin paljon. raskas kalusto, tykistö ja kuormastot vaurioittivat sitä pahoin. Suoranaisesti Vornantiehen liittyy talonpoikaiskahakka Vornan sillalla. Myös Vornantien venäläinen kunnostushistoria pikkuvihan aikana on luonnollisesti sotahistoriaa. Nämä molemmat sotahistorialliset vaiheet liittyvät suoranaisesti Vornantien liikenteen historiaan. Vuoden 1808 taistelupaikka valikoitui Vornan sillalle, koska kapea harju, jota tie noudattaa, oli helppo puolustaa alivoimaisellakin joukolla. Tien parantamisen tavoitteena pikkuvihan aikana oli tien kuljetuskyvyn parantaminen.

Pielisen itäpuolinen maantie, Vornantie mukaan luettuna, sai 1830-luvulla kilpailevan tieyhteyden, kun Pielisen länsirannalle rakennettiin hätäaputöinä maantie. Tämä tie vähensi itärannan tien merkitystä erityisesti kaukoliikenteessä. Samaa suuntaa vaikutti Pielisjoen kanavointi, joka valmistui 1879. Rautatie tuli Pohjois-Karjalaan Joensuuhun vuonna 1894. rataa jatkettiin Lieksaan ja Nurmekseen, jonne se valmistui vuonna 1911. Hieman paradoksaalisesti tämä rata muutti erittäin harvaan asutun ja osittain asumattoman Enon ja Nurmeksen välin Pohjois-Karjalan ydinalueeksi. Rautatiestä tuli pääliikennemuoto ja tieyhteyden talvihoito lopetettiin. Pielisen itäpuolinen tie rappeutui, kunnes autoliikenne 1920-luvulta alkaen alkoi lisääntyä. Tie otettiin valtion hoitoon vuonna 1926 ja sekä tie että sen sillat kunnostettiin. Vornantien merkitys valtakunnallisena maantienä ilmeisesti putosi varsin vähäiseksi muiden liikennemuotojen ja Joensuun Nurmeksen tien viedessä liikenteen. Kuitenkin Pielisen itäpuolinen tie oli valtakunnallisesti tärkeä sotilaallista syistä ja kasvava linja-autoliikenne tarvitsi tietä. Tien kohentamiseksi tehtiin suunnitelmia. Valtatieuudistuksessa vuonna 1938 valtatieksi nimettiin Joensuun ja Nurmeksen välinen tie eli Pielisjoen länsirannan tie.

Sodan jälkeen Pohjois-Karjalan tiet pääosin olivat viimeisten uudistettavien teiden joukossa, lukuun ottamatta valtatieä 6 Joensuuhun, joka valmistui vuonna 1959. Vuonna 1961 valmistui Ahvenisen silta, joka merkittävästi paransi Joensuun ja Lieksan ja Nurmeksen välisen tien liikennöitävyyttä. Vuonna 1976 valmistui lopulta kantatie 73, joka yhdistää Lieksan ja Joensuun Uimaharjun kautta. Silloin Vornantie jäi syrjään pääliikenneväylältä paikallisyhteydeksi.

Keskeisimmät syyt, miksi Vornantiella on tieliikennehistoriallista arvoa, voidaan listata seuraavasti:

1. Liittymä, vaikka ehkä välillinenkin, muinaiseen ”Karjalan kauppatiehen”
2. Pohjois-Karjalan ensimmäinen Pohjanmaan liikennevaihe 1600-luvulla
3. Liikenneyhteyden syntyminen kaukoliikenteen pohjalta (kauppa ja verotus)
4. Pohjois-Karjalan rahatalouden synnyttämä liikenne 1680-luvulta alkaen

5. Maaliikenneväylänä Vornantie on osa suurempaa kokonaisuutta: Pienemmässä mittakaavassa Toholampi – Eno – Pielisjärvi (Lieksa) ja laajemmin ymmärrettynä Laatokka/Sortavala – Eno - Kajaani – Pohjanlahti/Oulu
6. Tien rakentaminen venäläisten huoltotieksi vuosina 1741 – 1743, oli todellisuudessa vakiintuneen maatien (polun) raivausta ainakin ratsutieksi
7. Pohjanmaan (toinen) liikennevaihe 1700-luvun puolivälin tienoilla
8. Liittäminen Ruotsin maantieverkkoon kustavilaisella kaudella
9. Kustavilaisen tienrakennuksen hallinnollinen (ja vähäisemmin sotilaallinen) vaikutus, huolimatta taloudellisista tavoitteista
10. Sotahistorialliset tapahtumat Pikkuvihan ja Suomen sodan aikana.
11. Hallinnollisen ja kaupallisen liikenteen väylä lähes koko 1800-luvun
12. Kilpaileva liikenneväylä uudelle Joensuu – Nurmee maantielle
13. Kilpaileva liikenneväylä höyrylaivalle ja rautateille 1900-luvun alkuvuosikymmeniin, tien merkityksen seudullistuminen
14. Rautatietä täydentävä tieyhteys 1940 – luvulle asti.
15. Tien merkityksen nousu autoliikenteen kasvun seurauksena
16. Maantienä vuoteen 1976 eli tie palveli maantienä yli 200 vuotta

Yllämainitut ominaisuudet ovat useat tutkijat esittäneet Vornantiestä pääosin yhtäpitävästi. Eroja on jonkin verran teiden ajoituksissa ja merkityksissä, mutta pääsääntöisesti kuva on yhteinen ja säilynyt pääosin myös pitkään. Vornantietä valittaessa pääosaltaan nämä argumentit on jo esitetty, mutta valinta on tehty niin kapealla tietopohjalla, että se on johtanut tulkintaan paikallisesta yhteydestä, joka on syntynyt erikoisen poikkeuksellisissa olosuhteissa. Uudempi tutkimus korostaa maaliikenneyhteyksiä ”vesitieromantiikan” vaihtoehtona.

Vornantie on valittu museokohdekoelmaan vuonna 1982. Museoviraston on rekisteröinyt sen vuonna 1993 Valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (VAT) ja vuonna 2009 uudistuneeseen rekisteriin Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kohteet (RKY)⁶⁴. Vornan museotien pohjoispään lähetyillä on kaksi rekisteröityä muinaismuistoa Vornan Lampelassa, mahdollinen kivikautinen asuinpaikka ja kivikautinen työkalu.

⁶⁴ www.nba.fi, Museovirasto/Kulttuuriympäristö/Rakennusperintö, www.rky.fi ja www.nba.fi/rky1993



Vornan museotie on opastettu Ahvenisen tieltä (maantie 518) Vuonislahden ja Kelvän risteyksestä. Kuva Martti Piltz

5.VORNANTIE LIIKENNEVIRASTON MUSEOKOHDEKOKOELMASSA

5.1. TIETOARVO

Vornantien tietoarvo ei muutu tämän selvityksen perusteella. Vornantiesta on tieteelliset kriteerit täyttävä selvitys olemassa, joten tämä selvitys vain päivittää tutkimustiedon. Tietoarvo siis säilyyentisellään, parhaana mahdollisena eli pisteytyksenä 1.

5.2. TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO

Tämä selvitys muuttaa aikaisempaa arviointia Vornantien tieliikennehistoriallisesta arvosta olennaisesti. Aikaisempi arvio oli, ettei Vornantiellä ole tieliikennehistoriallista arvoa. Tässä selvityksessä päädytään siihen, että Vornantiellä on tieliikennehistoriallista arvoa.

Edellä esitetyillä argumenteilla Vornantie edustaa kokoelmapolitiikan kautta ”1600 – 1700 luvun tieverkon rakentuminen”, jonka pontimena olivat erityisesti kauppa sisämaasta satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti). Kauden alakohtana kokoelmapolitiikassa mainitaan ”Savo - Karjalan ja Savo – Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen 1700 – luvun lopulla ja 1800 – luvun alussa.” Vornantien

ominaisuudet sopivat sekä pääotsikon että alaotsikon alle erittäin hyvin. Voidaan esittää arvio, että Vornantie edustaa näitä molempia ilmiöitä täysin kirjaimellisesti ja edustavasti. Lisäksi tien historia on mielenkiintoinen sen liittyessä muinaiseen ylikansalliseen kauppareittiin ja toisaalta 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun kilpailuun liikennemuotojen välillä.

Tämän selvityksen perusteella Vornatien tieliikennehistoriallinen arvo muuttuu heikoimmasta parhaimpaan eli pisteytyksenä 1.

5.3. SÄILYNEISYY SARVO

Vornantien säilyneisyys arvioitiin museokohdeselvityksessä parhaaksi mahdolliseksi, mitä luonnehtii termi ”säilyneisyys hyvä” ja pisteytyksenä 1. Tämä selvitys ei muuta säilyneisyysarviota. Museokohdeselvityksessä tietä ei inventoitu kuuluvaksi mihinkään tieliikenteen ilmiöön, joita kohteet edustavat. Tässä selvityksessä Vornantie edustaa 1600 – 1700-luvun tieverkon rakentamista. Selvityksen perusteella on tietenkin selvää, että Vornantien ilmiasu on 1970-luvulta, kun liikenne siirtyi Vornantien linjaukselta uudelle kantatie 73:lle. Voidaan arvioida, että tien säilyneisyys tähän ajankohtaan, joka käytännössä on jokseenkin sama kuin sen museointiajankohta, on lähes täydellinen.



Vornan museotie alkaa noin 400 metrin päässä 518 tien risteyksestä. Tien nimi on Museotie, joka hieman huvittavasti on kirjoitettu kahteen asuun Museotie ja Museontie. Opasteet ovat hyväkuntoiset ja selkeät. Kuva Martti Piltz

Selvitysaineiston mukaan Vornan museotiejakson linjaus on säilynyt 1740-luvulta tai ainakin kustavilaiselta ajalta muuttumattomana lukuun ottamatta yhtä pienen mutkan oikaisua. Tie sijaitsee edullisissa olosuhteissa sora- ja hiekkaharjanteen päällä, missä harjun reunat muodostavat tielle luonnollisen ojituksen monin paikoin eikä tien rakennekerroksia erotu. Tien leveys on ainakin määräysten mukaan ollut kustavilaisella ajalla suunnilleen sama, hieman alle kuusi metriä, mikä on Vornan museotien tierekisterissä mainittu leveys. Hyvin todennäköisesti Vornan museotie on ulkonäöltään hyvin lähellä kustavilaisen kauden aikana saamaansa muotoa. Vornan siltaa on uusittu useita kertoja 1700-luvun jälkeen, mutta nykyinen silta vastaa ulkonäöltään, rakenteeltaan ja mittasuhteiltaan melko hyvin vanhaa (alkuperäistä) puusiltaa. Tien valintaa vaikutti ratkaisevasti sen luonnonkauneus. Kokoelmapolitiikassa se ei ole arvioinnin kriteeri, mutta voidaan pitää sitä lisäarvona kohteelle, jossa rakenteelliset seikat ovat hyvin säilyneet.

Kokonaisarviona Vornantie saa kolme pistettä eli parhaan mahdollisen arvion. tallennuslukituksessa tämä merkitsee sitä, että se kuuluu tallennusluokkaan ”pysyvästi säilytettävät museokohteet”.



Kelvässä on opastus museotielle. Risteys on museotien jatkeella. Tähän risteykseen löytäminen vaatii karttaa tai navigaattoria tullessa suuremmilta teiltä. Kuva Martti Piltz

Liikenneministeriön museokohdekokoelmassa on 1700-luvulla, lähinnä kustavilaisena aikana, rakennettuja teitä on kolme: Koiviston tie, Peräkunnantie ja Simonkyläntie. Koiviston paikallistie on Äänekoskella. Se on osa Kuopion ja Vaasan välistä tietä.

Peräkunnantie, Kuru - Ruovesi – tie, on kirkkotie, joka on ollut paikallistie. Simonkylän tie on 1752 valmistunut jakso Pohjanlahden Rantatietä Simossa. Teiden valintaperusteet ovat osittain epäselvät. Teiden historiassa on yhteisiäkin tekijöitä rakentamisajankohdan lisäksi, mutta Vornantien historiassa vaiheet ovat niin monisyiset, että tiet voidaan eriyttää toisistaan. Peräkunnantie on paikallistie verrattuna Vornantien valtakunnallisuuteen ja maakunnallisuuteen. Simonkyläntie on perinteisen maantien, Pohjanlahden Rantatien parannustyötä. Koiviston tie liittyy osittain samaan ilmiöön eli Savo-Karjalan yhteyksiin Pohjanlahdelle, mutta se liittyy Savon yhteyksiin, joita rakennettiin 1700-luvun alkupuolella ja Vornantie liittyy Pohjois-Karjalan yhteyksiin, joilla on karjalaisten kauppapientä satojen vuosien perinne. Vornantie ei siis ole minkään muun museokohteen toisinto, vaikkakin se ilmiönä edustaa 1700-luvun tienrakentamista ja sisämaan yhteyksiä Pohjanlahdelle.

Vaikka on varmasti maailman historiassa melko harvinaista, että ulkopuolinen valtio rakentaa naapurimaansa alueelle teitä, tiedetään, että venäläiset rakennuttivat pikkuvihan vuosina Suomen alueelle useita teitä, joita myöhemmin (kustavilaisella ajalla) parannettiin varsinaisiksi maanteiksi. Vornantie ei siis ole ainutlaatuinen poikkeus Suomen alueen maantiekannassa tässä suhteessa, vaan voidaan katsoa, että on esimerkki tämänkaltaisesta ilmiöstä.

6. SUOSITUS

Tämän selvityksen perusteella esitetään, että Vornan museotie päätetään liittää Liikenneviraston museokohdekokoelmaan pysyvästi säilytettävänä museokohteenä.

LÄHDELUETTELO

Keskeisimmät arkistot

Pohjois-Savon ELY-keskuksen arkisto

Mobilian arkisto

Museokohdetiedostot

Mähönen, Hannu, 1986, Vornan tie, julkaisematon käsikirjoitus

Kirjallisuus

Enbuske, Matti, 2009, Vuosisadat Pohjan teillä, Porvoo

Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Tampere

Mauranen, Tapani, (toim.) 1999, Maata, jäätä, kulkijoita, Helsinki

Museovirasto, 1993, Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, Helsinki, www.rakennusperinto.fi

Museovirasto, 2009, Valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä koskeva inventointi, www.rky.fi

Suomen teiden historia I, 1974, Mikkeli

Suomen teiden historia II, 1977, Lahti

Turunen, Matti (toim.), 1996, Tienrakennusta Pohjois-Karjalassa, Jyväskylä

Verkkolähteet

Museovirasto:

www.nba.fi, Kulttuuriympäristö/Rakennusperintö,

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kohteet, (2009), www.rky.fi

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, (1993),

www.nba.fi/rky1993

Muinaismuistorekisteri, <http://kulttuuriymparisto.fi/>

Liite 1.



TIEHALLINNON
MUSEOTEIDEN JA -SILTOJEN
KOKOELMAPOLITIIKKA

22.2.2007

Sisällys

1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet	38
2. Kokoelmapolitiikan kohteet	38
3. Arvoluokitus	38
3.1. Tietoarvo	38
3.2. Tieliikennehistoriallinen arvo	39
3.3. Säilyneisyysarvo	41
4. Tallennusluokat	41
5. Museokohdekokoelman edustavuus	42
6. Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset	42

1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet

Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikan tavoitteena on varmistaa, että arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvoa tukevat arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistot tallentuvat pitkäjänteisesti säilytettäväksi Tiehallinnon perinne kokoelmaksi 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 37⁶⁵. 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 perinne kokoelman 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 |

⁶⁵ 22.2.2007

3.2. Tieliikennehistoriallinen arvo

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

Keskeisiä ajanjaksoja⁶⁶:

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

⁶⁶ 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.), Soraa, työtä, hevosia 2, Helsinki 1999; Masonen Jaakko ja Hänninen Mauno (toim.), Pikeä, hikeä, autoja 3, Helsinki 1995; Suomen teiden historia I, Helsinki 1974; Suomen teiden historia II, Helsinki 1977; Siltojemme historia, Keuruu 2004; Teitti Jaakko, Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan v. 1555-56, Helsinki 1894.

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 ponttimena olivat erityisesti autoliikenne ja matkailun tarpeet.

tiestön ja siltojen korjaukset

puusillat

kivisillat

ensimmäiset teräsbetonisillat 1910-luvulla

terässillat

Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys

Rakentamisen ponttimena oli erityisesti keskuksen välillä lisääntynyt maantieliikenne, erityisesti linja-autoliikenne.

ensimmäisen valtatieluokituksen mukainen tieverkko

Sotatiet ja jälleenrakennus

Tieverkon rakentamisen ponttimena oli erityisesti turvata sotilaallisesti merkittävien liikenneyhteyksien toiminta.

sotilaallisesti merkittävät tieurat

sodassa tuhoutuneet tai sodan jälkeen jälleenrakennetut kohteet Itä- ja

Pohjois-Suomessa

puusillat

Työllisyytöinä 1950-1960 -luvuilla tehdyt tiet

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

työllisyytöinä, erityisesti siirtotyömailla rakennetut kohteet

teräsbetonisillat

terässillat

Nykyaikaisen tieverkon rakentaminen 1960-luvulta lähtien

Rakentamisen ponttimena oli nopeasti kasvava autoliikenne erityisesti Etelä-Suomessa.

Maailmanpankin lainoilla 1960-1970 -luvuilla rakennetut kohteet: uudet ja

peruskorjatut tiet

päällystetyt tiet (öljysora, asfaltti)

teräs- ja teräsbetonisillat

Pisteet:

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

3.3. Säilyneisyysarvo

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

Pisteet:

1	säilyneisyys hyvä
2	säilyneisyys välttävä
3	säilyneisyys huono

4. Tallennusluokat

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

Arvoluokituksen kokonaispisteet ja tallennusluokat:

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

Pysyvästi säilytettävät museokohteet

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

Määräaikaisesti säilytettävät kohteet

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

kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin

Seulottavat kohteet

eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan

5. Museokohdekokoelman edustavuus

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

Mikäli yksittäinen museokohde tai museokohteeksi esitetty tie tai silta on Museoviraston luokitteleva 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 säilyttämisedellytyksiä 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 säilyttämisedellytysten osalta selvitetään mahdollisuudet kohteiden ylläpitoon sekä Tiehallinnon omin budjettivaroin että Tiehallinnon partnerius-periaatteiden mukaisesti. Kohteiden säilyttämisedellytysten osalta mahdollisia partnereita ovat mm. kunnat ja Museovirasto.