



PALTANIEMENTIE

Selvitys historiallisesta arvosta



Heidi Pekkala
Mobilia 2011

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Johdanto	3
2.	Paltaniemen museotie.....	5
3.	Museotien syntyvaiheet	6
3.1.	Oulujärven seudun ja Paltaniemen asuttaminen	6
3.2.	Kulkuyhteyksien muodostuminen Kajaanin alueelle.....	7
3.3.	Kievarilaitos ja postin kulku Paltaniemen kautta	10
4.	Muutoksia matkan varrella.....	12
4.1.	Paltaniemen kylän merkitys Paltamon seurakunta- ja kulttuurikeskuksena	12
4.2.	Kulkeminen Paltaniementiellä.....	13
4.3.	Museotietä ympäröivien teiden ja lentokentän rakentaminen Paltaniemelle	14
4.4.	Paltaniementie ennen museointia	17
5.	Museotieksi	18
6.	Paltaniementie nykypäivänä	20
6.1.	Kulttuurihistorialliset kohteet tien varrella	24
7.	Paltaniementien merkitys osana Liikenneviraston museokohdekokoelmaa	29
8.	Paltaniementien muut arvottajat Liikenneviraston lisäksi	30
8.1.	Museovirasto	30
8.2.	Valtioneuvoston maisema-aluejärjestelmä	30
8.3.	Kainuun ympäristökeskus	31
8.4.	Kaavoitus	31
9.	Yhteenveto	31
	LÄHTEET	33
	LIITTEET	36
1.	Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka 22.2.2007	36
2.	Paltaniementien keskeiset vaiheet	36

Kannen kuva: Mobilia / Heidi Pekkala.

1. Johdanto

Paltaniementie on Kajaanissa, Paltaniemen kylässä, sijaitseva Liikenneviraston¹ museokohde.

Paltaniementie luokiteltiin 2007 laaditussa Tiehallinnon museokohdeselvityksessä² kokoelmasta poistettavaksi kohteeksi. Selvityksessä kohteiden arvioinnin työkaluna käytettiin Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikkaa ja siinä määriteltyä pisteytystä³. Paltaniementie sai tuolloin tietoarvosta 2, tieliikenteellisestä arvosta 2 ja säilyneisyysarvosta 1 pistettä. Kokonaismäärä 5 pistettä merkitsee sitä, että kohteen säilyttämistä kokoelmassa tulee arvioida uudelleen. Toimenpidesityksenä oli kuitenkin poisto kokoelmasta, sillä kohdetta ei katsottu tieliikennehistorialliselta arvoltaan riittävän vahvaksi ollakseen osana kokoelmaa.

Paltaniementie on otettu osaksi museokohdekokoelmaa vuonna 1982 seuraavin perustein:

*Paltaniemi on kulttuurihistoriallisesti ja esteettisesti Kainuussa ainoalaatuinen maisema kokonaisuus. Tie kulkee Oulujärven tuntumassa myötäillen metsän ja pellon reunaa. Tien varrella on arvokkaita rakennuksia mm. Paltaniemen kirkko (v. 1726), Eino Leinon syntymäkotia Hövelö, joka oli Elias Lönnrotin omistuksessa 1830-luvulla ja Keisarintalli, jossa Aleksanteri I ruokaili v. 1819.*⁴

Nykyisen kokoelmapolitiikan mukaan kokoelmaan ei oteta eikä sen osana säilytetä tieliikennehistorialtaan vain paikallisesti arvokkaita kohteita, vaan kohteella tulee olla arvoa valtakunnallisen ilmiön edustajana. Kokoelmapolitiikassa on määritelty tietyt historialliset ajanjaksot, joita kohteen tulee edustaa. Teiden kohdalla merkittävää on kohteen linjauksen säilyneisyys sen aikakauden mukaisena mitä halutaan dokumentoida. Kokoelmaan ei oteta myöskään toisintoja täysin samasta ilmiöstä. Esteettiset ja maisemalliset arvot ja tien varren kulttuurihistoria jäävät nykyisessä kokoelmapolitiikassa toissijaisiksi, vaikkakin kohteen arvoa tukeviksi seikoiksi.⁵

Kainuun maakunta-kuntayhtymä, Kainuun museo, Kainuun ympäristökeskus, Oulun tiepiiri ja Paltaniemen kyläyhdistys vastustivat Paltaniementien poistoa kokoelmasta vuonna 2008 museokohdeselvityksestä antamissaan lausunnoissa. Lausunnoissa korostettiin Paltaniemen kylän kulttuurihistoriaa ja merkitystä Kainuun entisenä keskuspaikkana, alueen maisemallista merkitystä, kaavoituksessa todettua merkitystä arvokkaana kulkuväylänä, museotie-statusen merkitystä matkailua tukevana elementtinä ja tien hyvää säilyneisyyttä. Kyläyhdistys ja Kainuun Museo toivat esille kohteen merkityksen valtakunnallisesti merkittävien vesireittien yhtymäkohdassa ja liikkumisen solmukohtana.⁶

Museokohdekokoelman omistaja totesi, että tien historiasta ei ole olemassa riittävää selvitystä, jotta tien arvo osana kokoelmaa voitaisiin perustellusti määritellä ja päätös kokoelmasta poistamisesta tai kokoelman osana säilyttämisestä tehdä. Tämän selvityksen tarkoitus on luoda perusteet päätöksenteolle. Selvityksessä tutkitaan tien historiaa ja nykytilaa aiempaa tarkemmin ja tehdään uusi määritelmä tien museokohdearvosta.

¹ Aiemmin Tiehallinnon

² Liimatainen, Kirsi: Tiehallinnon museotiet ja -sillat. Museokohdeselvitys. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007. Tiehallinto. Tampere 2007. http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/4000555-vtieh_museotiet_ja_sillat.pdf

³ Ks. liite 1. Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka 22.2.2007.

⁴ Mobilian arkisto. Paltaniementien esitys museotieksi 21.12.1981.

⁵ Liite 1. Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka 22.2.2007.

⁶ Mobilian arkisto. Lausunnot museokohdeselvityksestä.

Kohdetta on tutkittu tätä selvitystä varten kirjallisen aineiston, arkistoaineiston ja maastotutkimuksen avulla. Lähdeaineisto on koottu syksyn 2011 aikana. Maastokatselmus kohteelle on tehty 12.10.2011.

Paltaniemen kylästä ja sen rakennus-, kulttuuri- ja kirkkohistoriasta on tehty lukuisia tutkimuksia ja selvityksiä, yliopistotutkijoiden lisäksi harrastekirjailijoiden tekemänä. Erityisesti filosofian tohtori Jorma Keränen ja dosentti Reijo Heikkinen ovat ansioituneet Paltaniemen tutkijoina. Keränen on tehnyt väitöskirjansa Kainuun asuttamisesta vuonna 1984⁷. Tässä selvityksessä olen käyttänyt Paltaniemen asutushistorian, kirkkohistorian ja postinkulun historian selvittelyyn Keräsen teosta Paltamon seurakunnan historia (1977) ja Kainuun historia I (1986), josta Keränen on kirjoittanut suurimman osan (Uudisraivauksen ja rajasotien kausi, s. 205–696).

Reijo Heikkinen on tuottanut Paltaniemestä kotiseutututkimustyyppistä aineistoa. Heikkisen tekstejä Paltaniemeltä Paltamoon – Kainuun vanhan emäpitäjän historian tähdenvälejä (2002) ja Paltaniemi – myyttistä menneisyyttä ja kulttuurikuvia (2003) olen käyttänyt tehdessäni selkoa Paltaniemen kulttuurikohteista ja seurakuntahistoriasta.

1970-luvulla Paltamoa ja Paltaniemen aluetta ovat tutkineet Jorma Keräsen lisäksi myös Katriina Keränen Suomen historian laudaturtyössään Paltaniemi Paltamon kulttuurikeskuksena 1800-luvun puolivälistä rautatien aiheuttamaan murrokseen (1970) ja Pekka Leimu Turun yliopiston kansatieteen laitokselle tekemässään tutkimuksessa Liikennereitit ja niiden käyttö Paltamossa 1800–1970 (1976). Keräsen ja Leimun tutkimuksia olen käyttänyt täydentämään muista lähteistä saamiani tietoja Paltaniemen historian eri vaiheista.

Kainuun kulkureittien historiasta ja Paltaniementien muodostumisesta olen löytänyt ajantasaisinta tietoa Matti Enbusken uudehkosta teoksesta Vuosisadat Pohjan teillä (2009). Enbusken keräämä tutkimustieto tien historiasta vaikuttaa luotettavimmalta muihin käyttämiini lähteisiin verrattuna.

Tien hallinnoinnista, kunnossapidosta ja tiealueen muutosten historiasta sekä ympäröivien teiden rakentamisesta 1900-luvulta on löytynyt tietoa Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkistosta, Oulun maakunta-arkistosta, Mobilian arkistosta, Liikenneviraston tierekisteristä sekä Maire Anttosen teoksesta Valtakunnalliset tiemuseokohteet Kainuussa (1986) ja Oulun tiepiirin tarveselvityksestä Oulun tiepiirin tiemuseokohteet (1998).

Paltaniemen alueen kaavoituksesta ja luokittelusta merkittäväksi kulttuuriympäristöksi on löytynyt parhaiten tietoa internetistä. Kaavoitustiedot olen poiminut Kainuun maakunnan ja kaupungin sivustoilta, tietoa Paltaniemestä valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä (RKY) ja valtakunnallisesti arvokkaana maisema-alueena on löytynyt Museoviraston ja Valtion ympäristöhallinnon verkkosivuilta. Kainuun ympäristökeskus on vuonna 2006 tuottanut Sanna Pieksämäen kirjoittamana Paltaniemen kulttuuriympäristöohjelman, jota olen käyttänyt apuna tien ja tiealueen nykytilaa pohdittaessa.

Paltaniemen alueen historiasta on olemassa hyvin monipuolista aineistoa sekä kirjoiksi painetussa että arkistomuodossa, jonka olen joutunut jättämään tämän selvityksen ulkopuolelle. Aineistosta olisi mahdollista tehdä laajakin selvitys Paltaniemen historiasta monesta eri näkökulmasta, esim. Paltaniemen talojen ja asukkaiden eri vaiheista. Itse museotielle omistettua tutkimusta ei ole aikaisemmin tehty.

⁷ Tietoa Jorma Keräsen tuotannosta: Kajaanin kaupunginkirjasto. Kainuulaisia nykykirjailijoita.
http://213.143.184.82/kirjasto/Kainuun_nykykirjailijat/kirjailijat/keranen_jorma.html [19.12.2011]

2. Paltaniemen museotie

Paltaniemen museotie sijaitsee Paltaniemen kylässä Kajaanissa, noin kymmenen kilometrin etäisyydellä Kajaanin keskustasta pohjoiseen. Museotieksi valittu osuus kulkee Paltaniemen kirkon läheisyydestä Pappilanniemeen⁸ ja käsittää paikallistien 19056 ja 550 m:n pituisen osan Kirkkoaho–Paltaniemi-maantiestä 8801. Museotien pituus on 2,95 km.⁹

Pappilanniemen paikallistien loppuosalla oleva noin 150 metrin pituinen tienosa on rakennettu TVH:n päätökseen (STIE–1244/8.4.1980) pohjautuvana pysäköimisalueena. Tämä tienosa ei sisälly tierekisterin mukaiseen Pappilanniementien tierekisteripituuteen, mutta on käytännössä osa museotietä.¹⁰



Paltaniemen museotien kartta. Kuva otettu kohteen infotaulusta. Mobilia /Kirsi Liimatainen.



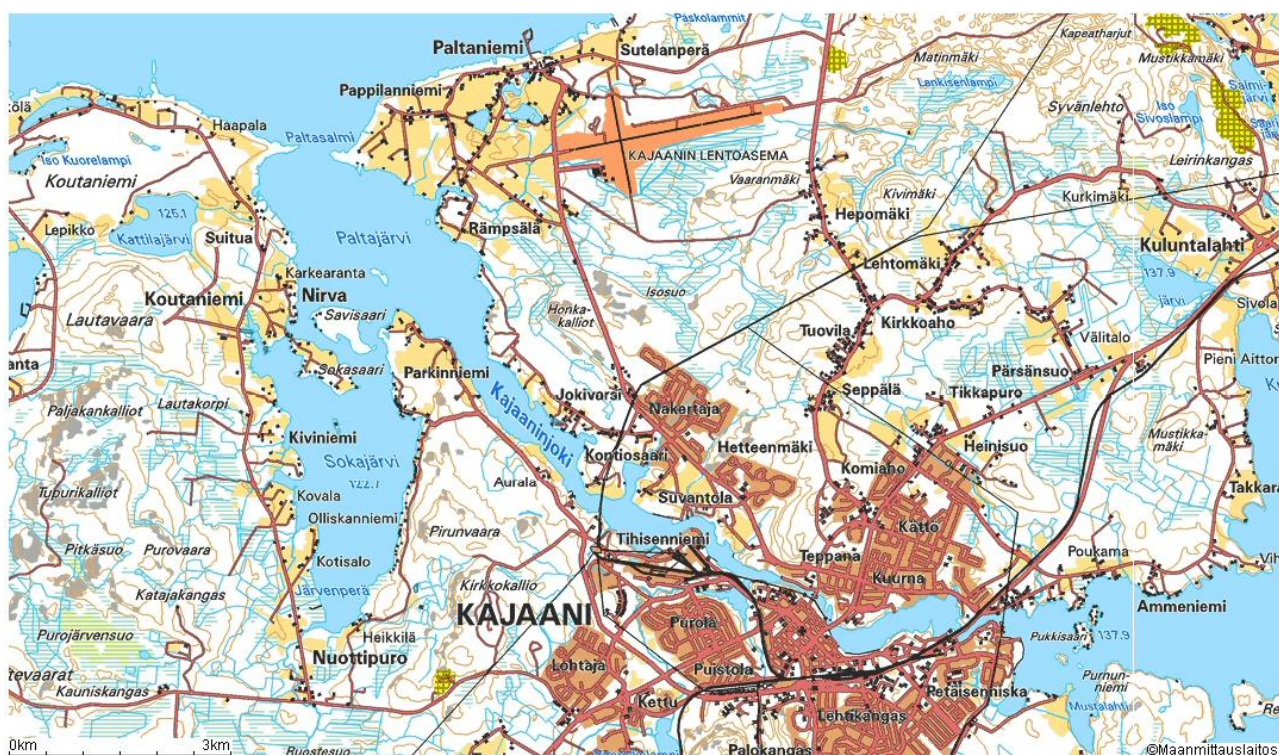
Paltaniemen kirkon tapuli häämöttää kaukana horisontissa kohteeseen saavuttaessa. Mobilia / Heidi Pekkala.

⁸ Tunnetaan myös nimellä Kirkkoniemi.

⁹ Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 13, 34; Anttonen 1986, 11; Oulujärvi. Nähtävyydet. Paltaniemi. <http://www.oulujarvi.fi/?q=fi/n%C3%A4ht%C3%A4vvydet/paltaniemi> [26.9.2011]

¹⁰ Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 14.

Museokohteeseen saavuttaessa Paltaniemen kirkon tapuli näkyy jo kaukaa Kajaanista tultaessa, Kajaanin lentokentälle johtavan tien varresta. Museotie kulkee aluksi kylänraittimaisessa maisemassa kirkon ja koulun kohdalla, sitten korkean männikön ympäröimänä ja maalaismaisemassa peltojen keskellä päättyen lopuksi Pappilanniemen vanhalle metsittyneelle hautausmaalle, jonka vieressä on käänköpaikka. Tien varrelta avautuu näkymiä Oulujärvelle ja alueelle tyypillisille jyrkille rantatörmille. Museotien varrella on runsaasti vanhaa rakennuskantaa, mutta myös uudempaa 1900-luvun loppupuoliskon omakotitaloasutusta. Paltaniemeläiset tuntevat tien vanhastaan Kirkkotienä, mutta nykyisin siitä käytetään myös nimeä Museotie. Tien varrella on monia kulttuurikohteita, kuten Paltaniemen kuvakirkko, Keisarin talli ja Eino Leino -talo.¹¹



Paltaniemen sijainti Kajaanissa. www.infokartta.fi / Maanmittauslaitos 1.12.2011.

3. Museotien syntyvaiheet

3.1. Oulujärven seudun ja Paltaniemen asuttaminen

Ensimmäiset vakituiset asukkaat muuttivat Kainuuseen viimeistään vuoden 1530 tienoilla. Eränkäynti oli saavuttanut Savossa 1400-luvun loppuun tultaessa alueelliset laajenemismahdollisuutensa ja savolaisten asutus alkoi siirtyä kohti Pohjois-Savoa ja Kainuuta.¹²

Kuningas Kustaa Vaasa pani alulle Oulujärven seutujen asuttamisen vuonna 1550 saadakseen lisää veroja ja varmistaakseen alueiden omistuksen Ruotsin kruunulle. Uudisasukaille luvattiin verovapaus kolmeksi vuodeksi. Ensimmäiset 140 uudisasukasperhettä lähtivät Oulujärven erämaahan vuonna 1552.

¹¹ Paltaniementien maastotutkimus 12.10.2011; Heikkinen 2003, 84.

¹² Keränen, J. 1986, 352, 369.

Heidän suojakseen kuningas rakennutti kuninkaankartanon Vuohenginjoen¹³ suuhun vuosina 1554–1556. Venäläiset joutuivat kulkemaan kuninkaankartanon ohitse matkatessaan Ouluun. Kuninkaankartanoa alettiin kutsua nimellä Oulun palte. Aluksi Oulujärven seutujen uudisasutus kuului hallinnollisesti Savoan, josta suurin osa asukkaistakin oli tullut, mutta vuodesta 1559 alkaen pitäjä siirtyi osaksi Pohjanmaata. 1600-luvun alusta alkaen Oulujärven pitäjä tunnettiin myös nimellä Kajaanin pitäjä.¹⁴

Paltaniemi sai ensimmäiset asukkaansa kuninkaankartanon valmistumisen jälkeen. Vuoden 1569 veroluettelossa Paltaniemen kohdalle oli merkitty 16 veroa maksavaa talonpoikaa. Vuoteen 1576 mennessä lukumäärä nousi 22:een. Kylän asukkaiden määrä kohosi nopeasti verrattuna moniin muihin Oulujärven alueisiin. Pitkän vihan aikana¹⁵ vuonna 1581 venäläiset tekivät hävitysretken Kajaanin kihlakuntaan ja hävittivät ja polttivat kaikki Paltaniemen talot. Kuninkaankartano osoittautui tehottomaksi. Paltaniemi sai uuden asutuksen Kaarle IX:n hallintokaudella (1604–1611), jolloin alettiin rakentaa Kajaanin ja Oulun linnoja asukkaiden suojaksi.¹⁶

Uudisasukkaille perustettiin oma seurakunta vuonna 1559. Samoihin aikoihin valmistui Manamansaloon Oulujärven ensimmäinen kirkko. Kirkko joutui kuitenkin venäläisten ryöstämäksi ja polttamaksi kesällä 1578. Oulujärven erämaan seurakunta ja alueen hallinto liitettiin Liminkaan vuonna 1585. Omaksi pitäjäkseen ja seurakunnakseen Oulujärven seudut erotettiin Limingasta jälleen vuonna 1599, kun uusi kirkko valmistui Paltaniemelle Kirkkoniemeen. Pitäjää ryhdyttiin nyt kutsumaan nimellä Paltamo. Nimi tulee palte-sanasta, joka tarkoittaa Paltaniemelle tyypillistä, vyöryvää rantatörmää. Seurakunnan ja pitäjän alue käsitti tuolloin pääpiirteissään nykyisen Kainuun alueen ja Paltaniemestä tuli koko alueen kirkollinen ja hallinnollinen keskus.¹⁷

3.2. Kulkuyhteyksien muodostuminen Kajaanin alueelle

Kajaanin seudun tieolojen kohentamiselle tuli luontainen tarve, kun pitkällinen Venäjän-sota päättyi vuonna 1595 Täyssinän rauhaan. Asutusolot vakiintuivat ja väkiluku alkoi vähitellen kasvaa. Varsinkin Kajaanin linnan perustaminen vuonna 1604 vaati entistä tiiviimpiä ja säännöllisempiä yhteyksiä Oulun ja Kajaanin linnojen välillä. Oulun linnan käskynhaltija Isak Behm sai vuonna 1608 Kaarle IX:n määräyksen raivata tie Venäjän rajan "tälle puolelle", jotta venäläisillä olisi ollut hyvä tie matkata kaupantekoon. Kuningas tarkoitti yhteyttä Oulujärven itäpuolella kohti Vienaä, josta hän toivoi myös venäläisten rakentavan tien rajalle. Suunnitelmaa tuskin pantiin täytäntöön, mutta vanha talvitie kulki Oulujärveltä Nuasjärven kautta Kiantajärvelle, Ontojärvelle ja Lentualle. Vuonna 1651 perustettiin tälle Kajaani–Sotkamo–Kuhmo-reitille myös kestikievareita, ja vielä 1750-luvun jälkeen sitä kutsuttiin talvitieksi Venäjälle.¹⁸

Yleistä kesämaantietä alettiin rakentaa 1600-luvun alkuvuosina Oulujokivarresta kohti Oulujärveä Säräisniemelle. Ehkä Kaarle IX:n määräys vuonna 1608 käskynhaltija Isak Behmille antoi kimmokkeen myös liikennekelpoiselle kesätielle rannikolta Kajaanin linnaan, varsinkin kun linnan rakentamista varten sisämaahan täytyi rahdata suuret määrät rakennusmateriaaleja. Behmiä käskynhaltijana vuonna 1610 seurannut Eerik Hare teetti tien kulkukelpoiseksi, mutta alkuvuosikymmeninä sen kunto oli silti hyvin vaatimaton, asumattomilla taipaleilla tuskin ratsutietä kummempi.¹⁹

¹³ Nykyisen Kajaaninjoen.

¹⁴ Keränen, K. 1970, 6; Keränen, J. 1977, 29–30, 49–50; Keränen, J. 1986, 354–356.

¹⁵ Pitkä viha oli Ruotsin ja Venäjän vuosina 1570–1595 käymä sota, joka päättyi Täyssinän rauhaan.

¹⁶ Keränen, K. 1970, 6.

¹⁷ Keränen, J. 1977, 49–50, 150–151; Heikkinen 2002, 51.

¹⁸ Enbuske 2009, 65.

¹⁹ Enbuske 2009, 65–66.



Kajaanin seudun kartta. www.infokartta.fi / Maanmittauslaitos 1.12.2011.

Vuonna 1682 Pohjanmaan maaherra Didrik Wrangell määräsi Oulu–Kajaani-tien kunnostettavaksi vaunuilla ajettavaan kuntoon. Toisaalta jo 1634 oli asetettu Kajaanin talvikäräjillä kestiekievaritalot Paltamon kirkolle ja Säräisniemelle "maantien varten", joten sen perusteella jonkinlainen yleinen maantie oli tuolloin käytössä.²⁰

Oulun ja Kajaanin, toisin sanoen Oulun ja Säräisniemen välinen maantie on vanhin Pohjois-Suomen sisämaan kesämaantieyhteyksistä. Säräisniemeltä vanha liikennereitti jatkui Oulujärveä pitkin Manamansaloon ja Koutaniemeen, josta jatkettiin joko Paltaniemeen tai Kajaaninjokea pitkin Kajaanin kaupunkiin. Paltaniemestä Paltamon emäkirkolta oli jo 1600-luvun puolivälissä 12½ virstan pituinen tie Kajaanin kaupunkiin. Tiepohjan olivat tehneet vuonna 1651 Paltamon pitäjän 24 talonpoikaa.²¹

1600-luvulla Kajaaniin kulki maantieyhteys myös Savon suunnasta, Iisalimesta Vieremän, Salahmin ja Nissilän kautta Saaresmäelle ja Vuoliolle, josta oli lyhyt matka Oulujärven rantaan. Sieltä matka jatkui venekyydillä tai talvella jäätietä pitkin Paltaniemeen. Vastaavasti yhteys suuntautui Oulujärven kautta myös Säräisniemelle, joka oli Kainuun tärkein liikennesolmu 1600- ja 1700-luvulla. Iisalmen tie oli merkittävä ennen kaikkea postitienä Kajaaniin.²²

Viimeistään Kajaanin kaupungin perustaminen vuonna 1651 synnytti tarpeen maantieyhteyksille myös Oulujärven itäpuolelle, mutta Kajaanista Sotkamon suuntaan saatiin kesätieyhteys vasta 1700-luvun loppuvuosina. Sotkamon ja Maanselän kautta kulki ikivanha yhteys pääasiassa vesireittejä pitkin Pieliselle ja Käkisalmen lääniin ja edelleen etelämmäs Karjalaan. Maantieyhteys Sotkamon ja Pielisen

²⁰ Enbuske 2009, 66.

²¹ Enbuske 2009, 66, 74.

²² Enbuske 2009, 76-77.

välille valmistui todennäköisesti vuoteen 1791 mennessä, mutta se oli varsin vaatimaton ja esimerkiksi vuoden 1805 kestikievariluettelossa reitillä ei ollut kestikievereita.²³

Vuosien 1760–61 valtiopäivillä Pohjanmaan edustajat, erityisesti raahelaiset, esittivät tien rakentamista Piippolan kautta Nissilään, ts. oikotietä Oulusta Savon suuntaan. Vanha Oulujärven ja Saaresmäen linja ei ollut edustajien mielestä lainkaan sopiva reitti. Yhteys vastasi käytännössä nykyistä kantatie 88:n reittiä Raahesta Iisalmeen, mutta vielä 1700-luvulla suunnitelma ei ollut kypsä toteutettavaksi.²⁴

Kustaa III:n ajan suuri lääninhallinnon uudistus vauhditti sisämaan tiehankkeita. Kuopion ja Oulun läänit perustettiin vuonna 1775. Kaupankäynnin lisäksi korostettiin postiliikenteen ja sotaväen liikkumisen helpottumista kunnollisten teiden ansiosta. Savontie mitattiin ja linjattiin 1770-luvulla vanhan 1600-luvun tiepohjan ja talvitien mukaisena ja rakennettiin maantiekse vuosien 1778–1783 aikana. Kajaanista tuleva tie kulki tuolloin Vuolijoelle ja yhtyi Nissilässä Iisalmea kohti kulkevaan Savontiehen.²⁵

Kainuussa ei ollut yleisiä maanteita Kajaanin ja Oulun välistä yhteyttä sekä Iisalmeen johtavaa yhteyttä lukuun ottamatta vielä 1700-luvun jälkipuolella. Kyläteitä risteili suurimpien kylien välillä, mutta ne olivat kehnossa kunnossa. Vuosisadan loppupuolella yhteyksiä ryhdyttiin kohentamaan. Vuonna 1791 alettiin rakentaa maantietä Paltamon ja Sotkamon välille. Samaan aikaan oli saatu myös tieyhteys Sotkamosta Pielisen pitäjään. Vuonna 1830 Paltamon pitäjässä oli kolme yleistä maantietä: vanha Oulun–Kajaanin maantie Muhoksen rajalta Säräisniemelle, Sotkamosta tuleva tie pitäjän rajalta Kuluntalahden kautta kohti Kajaanin kaupunkia ja Kajaanista Iisalmen ja Kuopion suuntaan matkannut tielinja, joka oli vielä 1830-luvun alussa osittain rakenteilla.²⁶

Keisari Aleksanteri I:n vierailu Kajaanissa vuonna 1819 antoi vauhtia yhteyksien parantamiselle Kajaanista Savon suuntaan. Keisari, koettuaan henkilökohtaisesti seudun vaatimattomat tieolot, määräsi rakennettavaksi maantien Kajaanista Iisalmele. Vanha tieyhteys Saaresmäen ja Nissilän kautta etelään oli vaivalloinen. Vuonna 1821 kartoitettiin uusi suunta Kajaanista Lehtovaaran kautta Sukevalle, Sonkajärvelle ja Iisalmeen. Maantien rakennustyöt saatiin päätökseen 1826, mutta tie oli kuitenkin huonokuntoinen ja mäkiosuudet jyrkkiä. Korjaustöistä huolimatta se oli 1830-luvun alussa tuskin kulkukelpoinen.²⁷

Muutostyöt Oulun ja Kajaanin välisellä maantiellä aloitettiin 1840-luvun loppupuolella. Utajärveltä Säräisniemelle tehtiin uusi tielinja. Työt käynnistyivät vuonna 1847 ja vuonna 1849 uusi tie oli saatu raivattua. Venekyyti Oulujärvelläkään ei vastannut enää suurempia liikennetarpeita, joten vuonna 1854 käynnistettiin uuden maantien rakennustyöt Vaalasta Oulujärven pohjoisrantaan pitkin Kajaaniin. Koko tielinja Oulujoen suusta Kajaaniin valmistui vuonna 1857. Uusi maantie yhtyi Kajaanin–Sotkamon tiehen, ja kun tielinjaa tehtiin myös Kuhmoon, saatiin yhtenäinen tieverkko 1850-luvulla Oulusta halki Kainuun.²⁸

Paltaniemi jäi liikenteellisesti syrjään Oulujärven pohjoispuolisen maantien valmistuttua Kuluntalahden kautta Kajaaniin. 1880-luvulla puhkesi kuitenkin kiista talvitien linjasta Kajaanin ja Oulujoen välillä. Uudesta Oulujärven pohjoispuolitse kulkevasta maantiestä huolimatta talvinen jäätie kulki vanhaa reittiä myötäillen Oulujärven poikki Manamansaloon ja Säräisniemelle. Vuonna 1884 paltamolaiset valittivat senaattiin Oulujärven yhteydestä, joka oli vaarallinen avointen jääselkien ja railopaikkojen vuoksi, ja toivoivat että talvitie siirrettäisiin kulkemaan uutta maantietä pitkin. Asiaa puitiin Kajaanin

²³ Enbuske 2009, 75, 77-78.

²⁴ Enbuske 2009, 80-81.

²⁵ Enbuske 2009, 80-81.

²⁶ Enbuske 2009, 97-98.

²⁷ Enbuske 2009, 112-113.

²⁸ Enbuske 2009, 108-110.

kihlakunnan käräjillä vuonna 1886. Kihlakunnanoikeus päätyi kompromissiratkaisuun, jossa talvitie oli ylläpidettävä sekä pohjoispuolitse että jäätietä pitkin. Maaherra antoi kuitenkin lokakuussa 1886 oman ratkaisunsa kiistassa ja määräsi talvitien kulkemaan Oulujärven yli Säräisniemelle.²⁹

Kiistely talvitiestä jatkui 1900-luvun alkuvuosina, mutta autoliikenteen yleistyttyä ja talvikunnossapidon vakiinnuttua yhteys Kajaanista Ouluun alkoi kulkea maantietä pitkin. 1960-luvulla ajatus Oulun ja Kajaanin välisen yhteyden lyhentämisestä nousi jälleen esille. Suunniteltu tielinja kulki vanhoja talvitien suuntia myötäillen Kajaanista Koutaniemen kautta Toukansaareen, Neuvosenniemeen, Kivesjärven pohjukkaan, Petäjälahteen ja Vaalaan. Vei kuitenkin aikaa ennen kuin asia eteni. Kajaanin–Petäjälahden ylityshankkeesta valmistui yleissuunnitelma joulukuussa 1979. Vuonna 1985 tehtiin selvitys oikotien ympäristövaikutuksista. Ympäristöministeriö antoi hankkeesta kielteisen lausunnon ja myös Korkein hallinto-oikeus antoi kielteisen päätöksen tien rakentamisesta vuonna 1991. Hanke nousi uudelleen esille 2000-luvulla. Tavoitteena oli saada oikotielle varaus maakuntakaavaan vuosille 2012–2017, mutta vuonna 2009 oikotie päätettiin poistaa Kainuun maakuntakaavaehdotuksesta. Hanketta ei ole kuitenkaan vielä haudattu.³⁰

Paltaniemi oli siis osana Oulusta Kajaaniin ja sieltä edelleen Savoan ja Karjalaan johtavaa reittiä ainakin 1600-luvulta vuoteen 1857. Matti Enbusken mukaan nykyisen museotien linjaus on muotoutunut jo tuolloin, ts. nykyinen museotie on osa edellä mainittua, 1600-luvun puolivälissä rakennettua 12½ virstan pituista tietä Paltamon emäkirkolta Kajaaniin.³¹

Aiemmin on oletettu, että nykyisen museotien pohja olisi muodostunut viimeistään, kun vuonna 1725 aloitettiin uuden kirkon rakentaminen nykyiselle paikalleen, noin kaksi kilometriä Kirkkoniemestä sisämaahan päin. Tie on katsottu varsinaisesti rakennetuksi vuonna 1820. On ajateltu, että tie on muotoutunut lähinnä kirkkomatkalaisten tarpeita varten, sillä liikenne kirkkoon tapahtui pääosin veneillä Oulujärveltä käsin, jolloin käveltiin loppumatka Kirkkoniemestä uuteen kirkkoon. Toisaalta on arvioitu, että kirkon lähistöllä sijaitsevan sotilasvirkatalo Sutelan ja pappilan noin kolme kilometriä pitkä väli lienee ollut jo runsaasti käytetty 1600-luvulla Cajanuksen ollessa kappalaisena.³²

3.3. Kievarilaitos ja postin kulku Paltaniemen kautta

Paltaniemen museotiellä on ollut merkitystä myös postitienä ja Paltaniemi on toiminut kestikievaripaikkana.

Vuoden 1634 Kajaanin talvikäräjillä nimettiin Paltamon kirkonkylästä Paltaniemeltä kestikievariksi Pekka Sivosen talo. Ensimmäiset tiedot Kainuun postilinjoista ovat vuodelta 1651. Postitalot määrättiin 1650-luvulla kestikievarien yhteyteen. Paltaniemellä kestikievariksi ja postitaloksi määrättiin vuonna 1651 kirkkoherra Johannes Antiluksen talo.³³

On kuitenkin arveltu, että säännöllinen postinkulku Oulusta Säräisniemen kautta Iisalmeen ja edelleen Viipuriin olisi alkanut jo 1640-luvulla. Pietari Brahe lienee avannut välittömästi Kajaanin vapaaherrakunnan perustamisen (1650) jälkeen postilinjan myös Kajaanista Raaheen.³⁴

²⁹ Enbuske 2009, 168-169.

³⁰ Enbuske 2009, 367-369.

³¹ Enbuske 2009, 74.

³² Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 13; Anttonen 1986, 12-13; Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto. Maantiesosan luettelointikortti Kn/O-125 Paltaniemi–Kirkkoniemi. Maantie n:o 880. 1.1.1976.

³³ Enbuske 2009, 80, 90; Keränen, J. 1986, 556.

³⁴ Keränen, J. 1986, 556; Keränen, K. 1970, 24-25.

Kainuun postitalonpojat vaihtuivat usein ennen 1680-lukua. 1680-luvulla kievaritaloksi vakiintui Paltamossa Koutaniemen talo 1700-luvun lopulle saakka. Vuodelta 1686 on peräisin tieto, kuinka Tukholmasta Viipuriin ja aina Liivinmaalle asti menevä posti kulki nimenomaan Paltamon pitäjältä Iisalmeen menevää tietä pitkin.³⁵

Kajaanista Paltaniemelle ulottuvan postilinjan pituus oli 16 kilometriä. Sekä etelästä että Oulusta tuleva posti jätettiin Nissilän kestikievariin, josta postitalonpojat kuljettivat sen Vuottolahden ja Koutaniemen vaihtopaikkojen kautta Kajaaniin. Postin kulku oli hidasta. Oulujärven kelirikko hidastutti postinkulkua, jolloin posti saattoi viipyä Oulun ja Kajaanin noin 150 kilometrin pituisella linjalla kolmekin viikkoa.³⁶

Isovihan jälkeen postin säännöllinen talvikuljetus Savon ja Pohjanmaan välillä alkoi jälleen vuonna 1727. Talvipostilinja kulki Nissilästä Saaresmäen ja Vuolijoen kautta Säräisniemelle. Tältä linjalta oli myös yhteys Kajaaniin.³⁷

Pikkuvihan jälkeen ryhdyttiin järjestämään ympärivuotista postilinjaa. Seurasi 40 vuotta kestänyt suunnittelu ja kiistelykin Savon ja Pohjanmaan välisestä postilinjasta. Vuoden 1784 kuninkaallisen määräyksen mukaan Oulun–Kuopion vakituinen postilinja kulki kuitenkin Nissilän kautta, josta haaralinja kääntyi Vuolijoelle ja edelleen Kajaaniin. Loppumatka oli vesitietä Oulujärvellä kuten jo 1600-luvulla.³⁸

Kun Iisalmen ja Kajaanin välinen maantie oli valmistunut, vuonna 1843 avattiin suora postilinja Kajaanin ja Kuopion välille ja samalla Nissilän–Kajaanin entiset vaihtopaikat jäivät pois käytöstä. Kajaanista Kuhmoon päin mentäessä yksi keskeisistä postinkulun paikoista oli Paltaniemi. 1840-luvun puolivälissä yli 200 vuotta vanha postitalonpoikajärjestelmä romutettiin. Tämän jälkeen postinkuljetuksen selkärankana oli kestikievarikyyti.³⁹

Postin kulkua nopeutti vuonna 1901 Iisalmelle avattu rautatie. Posti saapui siitä lähtien Iisalmelle junalla, josta se noudettiin Kajaaniin. Oulusta tuleva posti alkoi taas kulkea Vaalan kautta vuodesta 1847 lähtien.⁴⁰

Paltaniemen asukkaiden posti haettiin Kajaanista. Vuoden 1866 jälkeen Törmälän torppaan laitettiin postihuone, josta kyläläiset noutivat postinsa. Vuonna 1902 Paltaniemelle perustettiin oma postiasema, joka sijoitettiin kansakoululle. Sieltä posti vietiin pitäjän muihin osiin. Lähtevä posti vietiin Paltaniemeltä Kajaaniin, josta se kulki Iisalmeen ja Ouluun.⁴¹

Kestikievari- ja kyytilaitosta koskeneet määräykset sisällytettiin osaksi vuoden 1734 valtakunnan lakia. Samana vuonna annettiin myös uusi valtakunnallinen kestikievarijärjestys, jonka periaatteet ohjasivat majatalojärjestelmää 1800-luvun loppupuolelle saakka. Uusien maanteiden kievaritalot saattoivat vaihtua herkästikin. Paltamon suurpitäjän alueella, Paltaniemestä Säräisniemelle oli 1800-luvun loppuun mennessä 61 taloa ollut kievarina. Nopeasti kasvava autoliikenne johti viimein kievarijärjestelmän hiipumiseen 1920-luvulla.⁴²

³⁵ Enbuske 2009, 79-80, 90, 92; Mustonen 1885, 142; Keränen, J. 1986, 556.

³⁶ Keränen, K. 1970, 24-25; Enbuske 2009, 80; Keränen, J. 1986, 558.

³⁷ Turpeinen 1985, 179.

³⁸ Turpeinen 1985, 181.

³⁹ Turpeinen 1985, 181.

⁴⁰ Keränen, K. 1970, 25.

⁴¹ Keränen, K. 1970, 25.

⁴² Enbuske 2009, 93, 190, 196.

4. Muutoksia matkan varrella

4.1. Paltaniemen merkitys Paltamon seurakunta- ja kulttuurikeskuksena

Kirkkoniemeen vuonna 1599 rakennettu kirkko ja sijainti suuren vesistöreitillä varrella, joka yhdisti Itä-Suomen ja Vienan laajat erämaat Pohjois-Pohjanmaan rannikkoon, aiheuttivat Paltaniemen kylän kehittymisen Oulujärven itäpuoliseksi keskuksesi.⁴³

Paltamon laajan emäseurakunnan alue ja väkimäärä pienenivät kun Sotkamo vuonna 1647 ja Kajaanin kaupunkiseurakunta vuonna 1651 erosivat siitä omiksi kirkkoherrakunnikseen. Vuonna 1786 emäseurakunnasta erosi myös Hyrynsalmen kirkkoherrakunta. Samalla Kajaani kaupunkiseurakunta palasi 135 vuotta kestäneen itsenäisyytensä jälkeen entisen emäkirkkonsa kappeliseurakunnaksi.⁴⁴

Seurakunnan kutistuminen jatkui, kun Säräisniemen kappeliseurakunta erosi emäseurakunnasta omaksi kirkkoherrakunnakseen vuonna 1864 ja vuonna 1925 Kajaani erottautui jälleen omaksi kirkkoherrakunnakseen Paltamosta.⁴⁵

1800-luvulla tiedostettiin, että yhä suurempi osa Paltamon seurakuntalaisista asui kirkonkylästä katsottuna Oulujärven pohjoispuolella, Paltaselän takana. Ensimmäinen virallinen esitys kirkon muuttamisesta Paltaselän toiselle puolen tehtiin seurakunnan kirkonkokoukselle vuonna 1887.⁴⁶

Asian käsittely vei aikaa. Vuonna 1931 tehtiin vihdoinkin päätös rakentaa uusi kirkko Kiehimään. Kirkon rakentaminen kuitenkin viivästyi ja se vihittiin käyttöön vasta vuonna 1946. Uuden kirkon valmistuttua Paltaniemen lähes 350-vuotinen asema Paltamon emäseurakunnan keskuksena päättyi.⁴⁷

1800-luvun loppupuolella Paltaniemi eli loistokauttaan Kainuun kulttuurikeskuksena. Kylään muutti samaan aikaan joukko valistuneita ihmisiä. Vuonna 1858 Eino Leinon isä, Antti Lönnbohm, osti Hövelön talon Paltaniemen kylästä. Lönnbohmin perheen merkitys Paltaniemen kulttuurielämälle on tärkeintä. Kasimir ja Eino Leinon avulla syrjäinen kylä tuli tunnetuksi Suomen kulttuurielämässä. Hövelö oli Lönnbohmin aikana suomalaisen kulttuurin ja suomalaisuusaatteen keskus ja sieltä monet uudistukset ja ajassa liikkuvat virtaukset levisivät Paltaniemelle ja eri puolille Kainuuta.⁴⁸

Kajaaniin alkoi muodostua 1800-luvun aikana teollisuutta, mutta Kajaaniin verrattuna Paltaniemi jäi taloudellisessa elämässä ja kehityksessä jälkeen. Kylässä ei ollut koskivoimaa, raaka-aineita eikä yrittäjiä. Paltaniemen johtoasema perustui kirkollisten ja maallisten virkamiesten ylläpitämään kulttuurielämään. Kun Kajaaniin perustettiin vuonna 1895 yhteiskoulu ja vuonna 1900 seminaari, myös kihlakunnan kulttuurikeskuksen asema siirtyi Kajaaniin.⁴⁹

Paltaniemen asema hiipui vielä entisestään vuonna 1904 valmistuneen lisalmi–Kajaani ratayhteyden ansiosta. Osa Paltaniemen virkamiehistä muutti Kajaaniin asumaan parempien yhteyksien ja vilkkaamman seuraelämän vuoksi. Rautatien mukana uusia yrittäjiä saapui kaupunkiin ja työläisiä Kajaaniin veti rautatien vaikutuksesta laajentunut teollisuus. Paltamon ja Paltaniemen kannalta tämä merkitsi muuttotappiota, joka alkoi näkyä heti kun rautatie aloitti säännöllisen liikenteen 1904.⁵⁰

⁴³ Anttonen 1986, 12.

⁴⁴ Keränen, J. 1977, 51, 57.

⁴⁵ Keränen, J. 1977, 58-60.

⁴⁶ Keränen, J. 1977, 60.

⁴⁷ Keränen, J. 1977, 66-67

⁴⁸ Keränen, K. 1970, 93; Heikkinen 2003, 60-62.

⁴⁹ Keränen, K. 1970, 87-89.

⁵⁰ Keränen, K. 1970, 91-92.

Paltaniemi, jonka mukaan Paltamon suuri emäpitäjä oli aikoinaan nimetty, siirtyi lopulta osaksi Kajaanin maalaiskuntaa 1.1.1954 ja kuntaliitoksen yhteydessä vuonna 1977 osaksi Kajaanin kaupunkia.⁵¹

H.V. Claudelin kuvaa vuonna 1938 kirjoitetussa tekstissään Paltaniemeä, "unhoon joutunutta sivistyskeskusta" haikeissa tunnelmissa:

*Mutta entäs nykyisin! Kaikki on muuttunut, ikäänkuin sammunut ja autioitunut. Tervaveneiden pitkät valkopurjejonot ovat aikoja sitten kadonneet, kirkkoveneiden entiset valkamat ovat tyhjinä ja hiljaisina; joku kalastajavene vain jossain yksikseen värjöttää. Paltamon kirkkoherrankin asunto on muutettu järven toiselle puolelle ja kuulu "Iso-Pappila" on ilman asukasta, siis sekin autiona. Paltamon vanha kirkkokin uhkaa jäädä virattomaksi muistomeriksi toisen samanlaisen, keisaritallin, viereen. Vanhat kuulut virkamiessuvut ovat kylän muistorikkaista kartanoista miltei tyystin hävinneet ja Sutelan rakennusryhmänkin on ränsistynyt -- Ja itse Paltaniemikin näyttää loppujen lopuksi häviävän; sen santatörmät vyöryvät Oulujärven laineiden syövyttäminä ja törmällä olevat komeat petäjät kaatuilevat vieremien mukana.*⁵²

4.2. Kulkeminen Paltaniementiellä

1900-luvulta alkaen Paltaniemellä on liikuttu jalkakyydin ja hevosen lisäksi myös muilla kulkupeleillä. Ensimmäiset polkupyörät tulivat Paltaniemelle 1910-luvun alussa. Ensimmäisen hankki kauppias Haataja, ja pian sen jälkeen niitä tuli muillekin. Yleisiä ne alkoivat olla 1920-luvulla ja seuraavalla vuosikymmenellä niitä oli jo jokaisella. Kun 1960-luvulla autot ja muut moottoriajoneuvot alkoivat yleistyä, polkupyöriä käytettiin enää vain lyhyiden matkojen kulkemiseen. Ensimmäinen moottoripyörä Paltaniemellä oli lakitieteen opiskelija Janne Karvosella 1920-luvun alussa. Vuoden 1925 jälkeen niitä oli jo useita.⁵³

Ensimmäiset Paltamon teillä säännöllisesti kulkeneet autot olivat matkustajaliikennettä hoitaneita henkilö- ja kuorma-autoja. Paltaniemellä ensimmäisen auton hankki Kusti Mustonen vuoden 1925 tienoilla. Hän tosin kuljetti autollaan vain postia, ei matkustajia. 1920-luvun jälkipuoliskolla linjalla Kajaani–Paltaniemi alkoi kulkea linja-auto. Väliä ajettiin kahdesti päivässä. Ensimmäiset linja-autot kulkivat vain kesäisin, sillä vain silloin tiet olivat ajokunnossa. Talvella tiet olivat auraamattomia ja keväällä autot juuttuivat kiinni pehmeään tiehen.⁵⁴



Paltaniementietä Paltaniemen koulun kohdalla 1928. Autot ovat saapuneet tielle. Kainuun Museo / valokuvaaja tuntematon.

⁵¹ Keränen, J. 1977, 66-67; Anttonen 1986, 14.

⁵² Claudelin 1938, 52.

⁵³ Leimu 1976, 72.

⁵⁴ Leimu 1976, 73, 75.



Jalkamiehiä Paltaniementiellä vuonna 1933. Tie kuvattu kirkon kellotapulista. Kainuun Museo / valokuvaaja tuntematon.

4.3. Museotietä ympäröivien teiden ja lentokentän rakentaminen Paltaniemelle

Kajaanin seudun lentokentän suunnittelu aloitettiin vuonna 1935. Lentokentän rakennustyöt oli tarkoitus aloittaa vuonna 1939, mutta töissä ei päästy vielä alkuun. Sen sijaan talvisota muutti tilanteen nopeasti, sillä sodan sytyttyä Paltaniemelle alettiin rakentaa kiireesti sotilaslentokenttää. Rakennustyön toteutti Tie- ja vesirakennuslaitos. Lentokenttä otettiin käyttöön Lapin sodan aikana. 1950-luvun puolivälissä kenttätöitä käynnistyivät uudelleen siviili-ilmailun aloittamiseksi. Säännöllinen matkustajaliikenne Paltaniemen kentältä aloitettiin kesäkuussa 1956. Lentoasemaa on laajennettu useaan otteeseen, mm. vuonna 1982 ja 1993.⁵⁵

1950-luvun puolivälissä alettiin rakentaa maantietä Kajaanin ja Paltaniemen välille Teppanan risteyksestä Paltaniemen kirkon läheisyyteen. Tie toivottiin saatavaksi liikennöitävään kuntoon ennen lentoliikenteen alkua, sillä vanha tie oli aina keväisin noin kuukauden ajan liikennekelvoton. Tien rakentamissuunnitelman laati 16.11.1955 ylimääräinen insinööri Mauno Palmu TVH:sta ja suunnitelma vahvistettiin 2.2.1956. Maantien pituus oli 8,68 kilometriä ja siltä tehtävä haaratie lentokentälle 568 metriä. Tie rakennettiin 4 kilometrin matkalta 9 metriä leveäksi I luokan soratieksi ja loppuosaltaan 6 metriä leveäksi II luokan soratieksi. Tien rakentamistyöt aloitettiin vuonna 1956 ja se valmistui 1958. Rakentamiskustannuksiksi tuli 150.656.548 markkaa. Maantie päällystettiin öljysoralla kesällä 1962. Nykyään maantie on seututie numero 8800 ja lentokentän pistotie seututie numero 8802.⁵⁶

⁵⁵ Heikkinen 2003, 96-99.

⁵⁶ Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto. Kajaanin-Paltaniemen maantien rakentaminen; Tienumerokartta. Kajaanin seutu 2011.



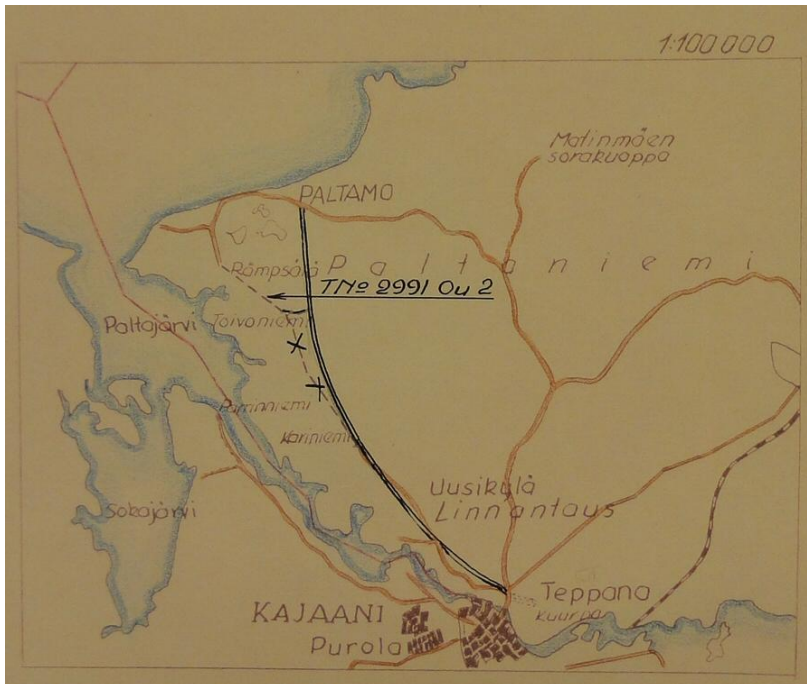
Kajaanin–Paltaniemen-maantien rakentamissuunnitelma 1956. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto.

Yhdystie Kajaanin ja Paltaniemen välille oli vireillä jo 1940-luvun puolivälistä, kun sodan jälkeen asutettiin väestöä Paltaniemen alueelle. Kajaanin maanviljelysseuran asutustoimikunta kirjoitti Oulun piirin maanviljelysinsinöörille 18.11.1950 toivovansa, että Oulun maanviljelysinsinööripiirin toimesta laadittaisiin suunnitelma yhdystieksi Uudenkylän maantieltä Paltaniemen maantielle, ja uudelleen 29.6.1954 Kajaanin maalaiskunnan valtuustolle, että asutustienä Kirkkoaho–Kirkkonieniemi-tieltä Hövelön kohdalta Armas Kukkosen tilalle asti rakennettu tie parannettaisiin ja jatkettaisiin Uusikylä-Teppana kylätien päähän läpikulkutieksi. Tien etuna oli, että matka Paltaniemen kylästä kaupunkiin lyhenisi noin 30 talosta puolella eli noin 8 kilometriin ja matka tehtaaseen "jossa useimmista taloista joutuu joku mies käymään tilojen pienuuden takia töissä", vielä enemmän. Tien Paltaniemen puoleisessa päässä oli 11 maanhankintalakitilaa, jotka myös hyötyisivät lyhenevästä matkasta.⁵⁷

8.3.1954 laaditusta tiesuunnitelmasta näkyy, että tieto Kajaani–Paltaniemi-maantien rakentamisesta yllä kerrotun linjauksen mukaan oli jo olemassa. Läpikulkutie asutusalueelta on korjattu liittyväksi maantielle suunniteltua aikaisemmin. 31.5.1955 maatalousministeriö myönsi Oulun maanviljelysinsinööripiirille 5.000.000 markkaa Uudenkylän–Paltaniemen-yhdystien rakentamiseen. Ehtona oli, että Kajaanin maalaiskunta ottaa tien kunnantienä ylläpitääkseen. Tielle tehtiin lopputarkastus 1.11.1957. Rakentamisen tuloksena valmistui IV luokan tietä 1,72 kilometriä ja ratastietä 1,72 kilometriä. Uudenkylän-Paltaniemen asutustie jäi kuitenkin yksityistieksi, kun Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö hylkäsi vuonna 1963 asutusviraston ehdotuksen tien määräämisestä paikallistieksi, eikä asutusvaroja voinut enää käyttää tien ylläpitoon. Tie muutettiin yksityistiestä paikallistieksi 1.10.1977 (Hövelön paikallistie 19054).⁵⁸

⁵⁷ Oulun maakunta-arkisto. Uudenkylän-Paltaniemen yhdystie.

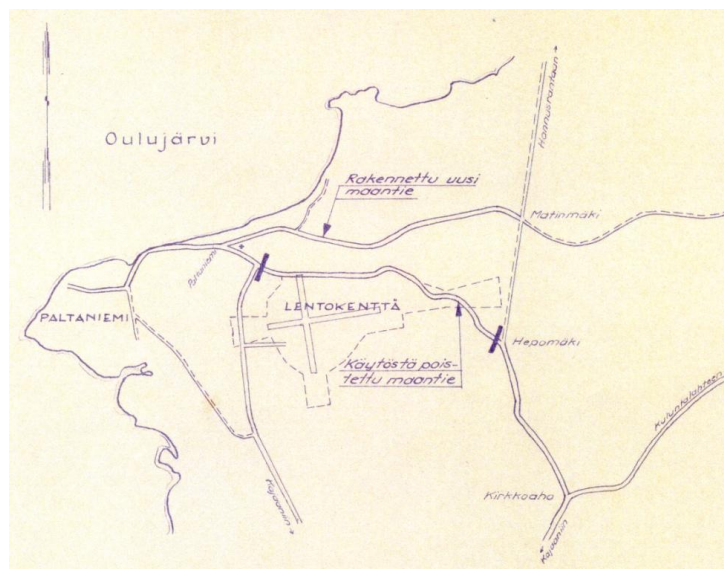
⁵⁸ Oulun maakunta-arkisto. Uudenkylän-Paltaniemen yhdystie; Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto. Hövelön paikallistie.



Uudenkylän-Paltaniemen yhdystien (TN:o 2991 Ou 2) suunnitelma 8.3.1954. Laatijana Maataloushallituksen Insinööriosasto, Oulun piiri. Oulun maakunta-arkisto.

Lentokentän rakentamisen myötä Kirkkoahon-Paltaniemen tietä siirrettiin pohjoisemmaksi lentokentän kohdalla. 4,06 kilometrin matkalle rakennettiin uusi 4 m leveä IV luokan soratie. Tien rakentamistyöt aloitettiin 7.10.1957 ja tie luovutettiin yleiseen käyttöön 10.11.1958. Tien rakentamisen kustannusarvio oli 9.500.000 markkaa ja työ rahoitettiin Kajaanin lentokentän sivukiiotien rakentamiseen osoitetuilla varoilla. Vanha syrjään jäävä tie jäi lentokenttäalueelle ja uusi tielinjaus noudattaa nykyisen seututie 8801:n linjaa.⁵⁹

550 metrin museotieosuus 8801-tiellä rakennettiin tieksi siis vasta vuonna 1958, mutta tie 8801 on ollut olemassa polkuna tai kärrytienä ainakin 1700-luvun puolivälistä saakka, Sutelan kohdalta Kirkkoniemeeseen päin mahdollisesti jo 1600-luvulta alkaen.⁶⁰



Kirkkoaho–Paltaniemi-tietä siirrettiin lentokentän vuoksi vuonna 1958. Näin syntyi nykyinen tien 8801 linjaus. (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto)

⁵⁹ Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto. Kirkkoahon-Paltaniemen tien siirto Kajaanin lentokentän kohdalla; Tienumerokartta. Kajaanin seutu 2011.

⁶⁰ Anttonen 1986, 13.

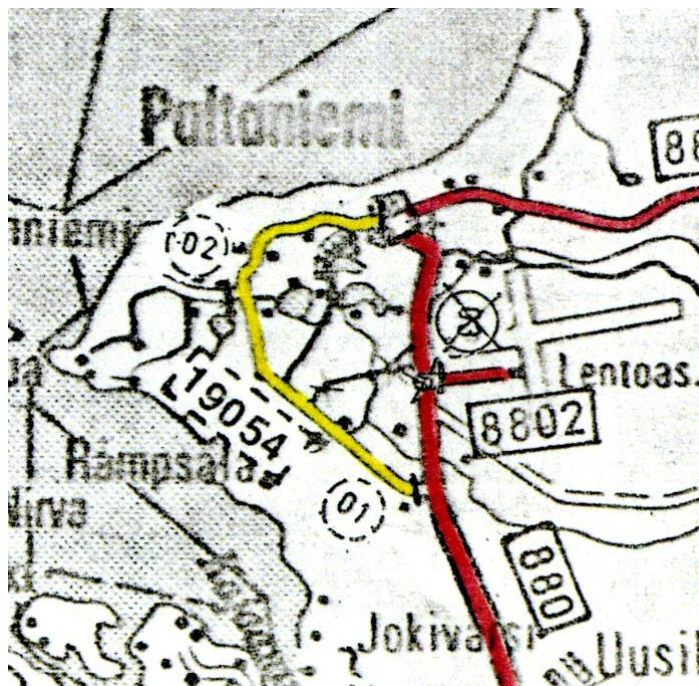
4.4. Paltaniementie ennen museointia

Paltaniementie tunnetaan nykyään Pappilanniemen paikallistienä 19056. Vaikuttaa siltä, että tien linjaus ei ole muuttunut 1600-luvun linjauksesta, vaikka ympäristöön on rakennettu uusia teitä ja ympäröivien teiden linjauksia muutettu.⁶¹

Paltaniemi–Kirkkoniemi-tieosuus on otettu valtion hoitoon 1.1.1921. Tietä on parannettu vuonna 1959 ja se on päällystetty öljysoralla ensimmäisen kerran vuonna 1969. Samassa yhteydessä päällystettiin koko tie Paltaniemeltä Kirkkoahoan. Päällyste uusittiin vuonna 1979.⁶²

Uuden Paltaniemi–Kajaani-maantien valmistumisen ja Paltaniemi–Kirkkoaho-tien siirron jälkeen vuodesta 1958 eteenpäin Paltaniementie oli osa maantietä 880 (tieosan numero Kn/O-125).⁶³

1.10.1977 Hövelön yksityistie ja Kajaanin–Paltaniemen maantien 880 loppuosa eli Paltaniementie muutettiin paikallistieksi 19054. Paikallistieksi muuttui samalla myös Kirkkoniemeen haarautuva tieosuus (688 m), vaikka sitä ei ole merkitty alla olevaan karttaan.⁶⁴



1.10.1977 Hövelön yksityistie ja Kajaanin–Paltaniemen maantien 880 loppuosa muutettiin Hövelön paikallistieksi 19054. Osuus merkitty karttaan keltaisella. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto.

Paltaniemen maisemallinen ja kulttuurihistoriallinen arvo huomioitiin vuonna 1978 tehdyssä Paltaniemen yleissuunnitelmassa. Suunnitelman toteutti Suunnittelukeskus Oy Oulusta. Suunnitelman tarkoituksena oli kehittää Paltaniemen aluetta eri tavoin. Tärkeimpänä päämääränä oli kyläyhteisön elinkelpoisuuden turvaaminen säilyttämällä peruspalvelut kylällä. 1978 kylällä oli vielä koulu, kauppa, posti, kioski ja 3 kertaa viikossa vieraileva myymäläauto.⁶⁵

⁶¹ Tienumerokartta. Kajaanin seutu 2011; Enbuske 2009, 74.

⁶² Anttonen 1986, 14; Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 14.

⁶³ Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto. Maantieosan luettelointikortti Kn/O-125 Paltaniemi–Kirkkoniemi. Maantie n:o 880. 1.1.1976.

⁶⁴ Anttonen 1986, 14; Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto. Hövelön paikallistie.

⁶⁵ Paltaniemen yleissuunnitelma. Raportti 1978, 1, liite 4.

Suunnitelmassa todettiin, että Paltaniemen kylä on Kainuun vanhinta viljeltyä aluetta, jossa maatalous on edelleen elinvoimaista. Lentokenttä muodostaa huomattavan ympäristötekijän alueella. Sen meluhaitat ja rakentamisrajoitukset vaikuttavat kylän kehittämisedellytyksiin.⁶⁶

Noin 40 % rakennuksista oli rakennettu ennen vuotta 1940, 20 % vuosina 1940–60 ja 40 % oli uudempia. Monet vanhat rakennusryhmät olivat säilyneet ehjinä kokonaisuuksina. Tuolloin todettiin, että sodanjälkeinen rakentaminen oli turmellut maisemakuvan yhtenäisyyttä, mikä näkyi "räikeimpänä" kirkon ympäristössä.⁶⁷

Vanhalla hautausmaalla rantojen vyöryminen oli estetty veden rajaan rakennetulla kivivallilla, josta johtuen maiseman luonne oli muuttumassa rantatörmän metsittyessä.⁶⁸

Yleissuunnittelun myötä laadittiin tarkat rakentamisohjeet alueelle, joilla määriteltiin rakennusten rakentamistapa ja väriyys. Vanhojen rakennusten peruskorjauksessa ja saneerauksessa oli noudatettava ohjeita ja uusien rakennusten oli sopeuduttava vanhaan pihapiiriin. Varsinaisten uudisrakennusten tuli olla nykyiseen rakennuskantaan soveltuvia. Niiden rakentamiseen annettiin ohjeet kerrosalasta, katon muodosta, materiaaleista, ikkunatyypeistä, väryksestä ja aittojen ja varastorakennusten ulkomuodosta.⁶⁹

Ohjeissa määrättiin lisäksi, että alueella olevaa puustoa ei saa tarpeettomasti kaataa, ehjät metsän ja peltomaan rajat, peltojen ja niittyjen peltomaisuus ja vesistöjen rantapensaistot on säilytettävä ja teiden linjauksia ja leveyttä ei tule muuttaa.⁷⁰

5. Museotieksi

Paltaniementie valittiin museotieksi 6.1.1982. Kun museotiepäätös tehtiin, Paltaniemen museotie koostui kolmesta tieosuudesta: 2,4 km Hövelön paikallistietä (19054) Paltaniemeltä Pappilannniemeen, 550 m Kirkkoaho–Paltaniemi-maantien (8801) länsipäästä ja 350 m Kajaani–Paltaniemi-tien (880) pohjoispäästä.⁷¹

Alun perin 350 metrin osuutta Kajaani–Paltaniemi-tiestä ei ollut suunniteltu liitettäväksi kohteeseen, mutta Kajaanin kaupunginhallitus esitti 16.11.1981, että tiekohteeseen lisättäisiin myös "tiestä 880 kirkon eteläpuolelta hautausmaan aidan vierestä kulkeva tien osa". Lisäyksellä voitiin kaupunginhallituksen käsityksen mukaan taata tapulin välittömässä läheisyydessä olevan risteyksen luonteen säilyttäminen.⁷²

Museotoimikunta kuitenkin poisti Kainuun tie- ja vesirakennuspiirin anomuksesta 26.8.1986 kyseisen osuuden kohteesta, jotta piiri pystyi rakentamaan kevyen liikenteen väylän tienosalle. Kevyen liikenteen järjestelyt vaativat maantien uudelleen linjaamista osuudella. Parantamistarve aiheutui Kajaani-Uusikylä välille valmistuneen kevyen liikenteen väylän jatkamisesta Paltaniemelle saakka.⁷³

⁶⁶ Paltaniemen yleissuunnitelma. Raportti 1978, 1, 4.

⁶⁷ Paltaniemen yleissuunnitelma. Raportti 1978, 2-3, liite 2.

⁶⁸ Paltaniemen yleissuunnitelma. Raportti 1978, liite 2.

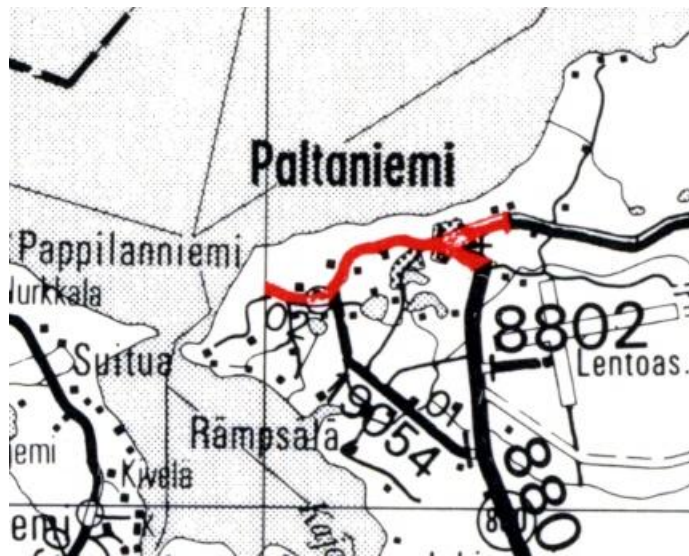
⁶⁹ Paltaniemen yleissuunnitelma. Rakentamisohjeet 1978, 3, 5.

⁷⁰ Paltaniemen yleissuunnitelma. Rakentamisohjeet 1978, 3.

⁷¹ Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 14; Anttonen 1986, 19; Mobilian arkisto. Paltaniementien esitys museotieksi 21.12.1981.

⁷² Mobilian arkisto. Kajaanin kaupunginhallituksen kirje Kainuun tie- ja vesirakennuspiirille 16.11.1981.

⁷³ Anttonen 1986, 19; Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 14; Mobilian arkisto. Kainuun TVL:n kirje Museotoimikunnalle ja TVL:n hallinto-osastolle 24.6.1986.



Museotieosuus
6.1.1982–26.8.1986.
Anttonen 1986, 8 / TVL,
1:200 000, Kainuu.

15.11.1991 museotieosuus kirkolta Pappilanniemeen muuttui Hövelön paikallistiestä 19054 Pappilanniemen paikallistieksi 19056. Paltaniemen museotie on koostunut siitä lähtien Pappilanniemen paikallistiestä ja 550 metrin osuudesta Kirkkoaho–Paltaniemi-tietä 8801.⁷⁴

Museotien osalle vahvistettiin vuonna 1991 tiesuunnitelma, jonka pohjalta nykyinen tiealue on erotettu. Paikallistien suoja-alue ulottuu 12 m tien molemmin puolin.⁷⁵

Tie 8801 on varustettu vuonna 1994 noin 80 metrin matkalla kevyen liikenteen väylällä Paltaniemen maantien (8800) liittymästä Kirkkoahon suuntaan. Samoin Pappilanniemen paikallistielle on rakennettu samana vuonna kevyen liikenteen väylä Paltaniemen liittymän ja koulun väliselle tieosalle, noin 60 metrin matkalle.⁷⁶ Kevyen liikenteen järjestelyt eivät ole vaikuttaneet tieosuuksien säilymiseen museotienä.

Museotie on valaistu vuonna 1994 noin 1,1 kilometrin matkalla puistomaisella metallipylväsvalaistuksella. Muilta osin valaistus on perinteinen puupylväsvalaistus.⁷⁷ Valaistussuunnitelman toteutti Suomalainen Insinööritoimisto Oy Espoosta. Samalla huonokuntoinen tien pinta päällystettiin uudelleen museologisia perusteita noudattaen, säilyttämällä tien linjaus ja leveys ennallaan. Hankkeen toteutti Oulun tiepiirin Kajaanin maakuntakonttori.⁷⁸

Tielaitoksen vuonna 1998 laatimassa tarveselvityksessä tehtiin hanke-ehdotus Paltaniementielle tarvittavista toimenpiteistä. Toimenpiteiden hinnaksi arvioitiin yhteensä 60 000 markkaa. Kajaanin kaupungin laatima opastuskartta kohteesta oli huonokuntoinen ja uusimisen tarpeessa. Tien varren osittain laho puusto kaipasi poistoa ja uusimista, sillä paikoin puita oli vaarassa kaatua ajoradalle. Linja-autopysäkkien katokset kaipasivat uusimista ja pysäkkilevikkeet todettiin leveydeltään vaatimattomiksi. 8801-tiellä tien ja lähikiinteistöjen kuivatus toimi puutteellisesti varsinkin keväisin, mikä edellytti imeytyskaivojen rakentamista.⁷⁹

⁷⁴ Tierekisteri 7.12.2011. Pappilanniemen paikallistie 19056; Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 12.

⁷⁵ Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 14.

⁷⁶ Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 34.

⁷⁷ Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 34.

⁷⁸ Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus arkisto. Valaistuksen rakennussuunnitelma. Pappilanniemen pt 19056.

⁷⁹ Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 9, 35.



Näkymä Paltaniemen kirkon kellotapulista 1984. Kainuun Museo / Jussi Mielikäinen.

6. Paltaniementie nykypäivänä

Museotie on nykypäivänä hyväkuntoinen, rauhallinen paikallistie. Tien on päällystetty viimeksi vuonna 1994 ja se on vuonna 2002 asetetun 40 km/h aluenopeusrajoituksen piirissä. Ajoinleveys on 5 metriä. Tien valaistus ja lyhyt kevyen liikenteen väylän osuus kyläkeskuksen kohdalla on tehty vuonna 1994.⁸⁰

Paltaniemen museotietä ylläpitää Liikennevirasto. Piennarheinät niitetään museotien varrelta vuosittain ja tarvittaessa poistetaan myös vesakkoa ojien takaluiskia myöten. Tien kuivatusta varten sivuojat pidetään varovaisella käsittelyllä auki, mikäli niitä maaston vuoksi tarvitaan.⁸¹

Museotie on melko kapea ja sen varrella paljon asuintaloja, myös uudempia rakennuksia 1900-luvun loppupuolelta ja 2000-luvun alusta. Rakennukset sopeutuvat kuitenkin hyvin vanhaan ympäristöön. Tie kulkee kirkon ja koulun kohdalla olevan idyllisen kyläkeskuksen jälkeen korkean männikön keskellä ja tieltä on näkymiä Oulujärvelle. Tien varrella on mahdollisuus pysähtyä katsomaan järvimaisemaa, jyrkkään rinteeseen on tehty portaat alas rantaan. Tie on jyrkän ja korkean rinteiden kohdalla varustettu teräskaitteella⁸² liikenneturvallisuussyistä. Männikön jälkeen matka jatkuu avarassa pelto- ja maalaismaisemassa. Pappilanniemeen kääntyessä tietä reunustavat jälleen asuintalot. Tie päättyy käänköpaikalle, jonka vieressä, niemen kärjessä, sijaitsee vanhan hautausmaan metsittynyt alue. Alueen voi tunnistaa hautausmaaksi vain siellä olevasta muistomerkistä.⁸³

⁸⁰ Tierekisteri 7.12.2011. Pappilanniemen paikallistie 19056; Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 14.

⁸¹ Pieksämäki 2006, 35.

⁸² Tien kaidemateriaalina on ollut aiemmin puu. (Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 33.)

⁸³ Paltaniementien maastotutkimus 12.10.2011; Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 33.

Myös museotieltä haarautuvat Hämeentie ja Hövelöntie ovat kauniita maisemiltaan. Etenkin soratiepintaisella Hämeentiellä on todellinen vanhan ajan tunnelma.⁸⁴

Museokohteena Paltaniementie on helposti saavutettava, ympäristöltään siisti ja maisemallisesti mielenkiintoinen kohde. Kohteeseen on hyvät opasteet ja selkeän, Paltaniemen koulun vieressä sijaitsevan infotaulun, löytää helposti. Kohteessa ei tarvetta muutoksille, lukuun ottamatta opasteita, jotka tulee vuonna 2007 voimaan astuneen tieliikennelainsäädännön mukaan muuttaa ruskeiksi viimeistään vuoden 2013 loppuun mennessä. Ruskea väri opasteissa on tarkoitettu vapaa-ajan matkailuun tarkoitettujen palvelujen opastamiseen.⁸⁵



Paltaniementien opastuspiste koulun vieressä. Infotaulun vieressä on runsaasti pysäköintitilaa. Mobilia / Heidi Pekkala.

Historialtaan tien tekee kiinnostavaksi se, että kohdetta voidaan tarkastella usean eri tietyyppin näkökulmasta: valtakunnallinen kulkuväylä (1610–1857), kirkkotie (1726–1946), kylätie (1726-), maantie (1958–1977) ja paikallistie (1977-).

Sanna Pieksämäen laatiman kulttuuriympäristöohjelman mukaan Paltaniemellä on nykyään noin 500 asukasta ja maanviljely on edelleen siellä voimissaan. Kylällä on useita kesäasuntoja ja alueelle olisi tulossa myös uusia pysyviä asukkaita. Paltaniemen pitkä ja monipuolinen historia, luonto, viehättävä maalaismiljö ja suhteellisen lyhyt matka Kajaaniin tekevät alueesta vetovoimaisen.⁸⁶

Pieksämäki toteaa, että maatalouden tuotantotapojen muuttuminen on kuitenkin vaikuttanut rakennuksiin ja maisemaan. Osa pelloista on pensoittunut umpeen ja käyttämättömäksi jääneitä navettoja on tyhjillään. Autoita pihapiirejä ja huonokuntoisia rakennuksia on jäänyt rappeutumaan ja käytöstä poistettuja rakennuksia purettu pois. Peltoalueita on myyty tonteiksi, mikä on pirstonut aiemmin laajaa peltoaukeaa etenkin Pappilanniemen alueella.⁸⁷

⁸⁴ Paltaniementien maastotutkimus 12.10.2011.

⁸⁵ Palvelukohteiden viitoitus 2007, ohje.

⁸⁶ Pieksämäki 2006, 21.

⁸⁷ Pieksämäki 2006, 27.

Suurimpia Paltaniemen kulttuurimaisemaan vaikuttaneita ympäristömuutoksia on ranta-alueiden liettyminen, ruovikoituminen ja pensoittuminen Oulujärven vedensäännöstelyn seurauksena. Kyläkeskuksen kohdalla ja museotien varrella rannat ovat pysyneet rakentamattomina vyöryvän törmän takia.⁸⁸

Maisemassa on nähtävissä eri aikakausien jättämät jäljet. Alueella on säilynyt rakennuksia satojen vuosien takaa, mutta toisaalta uudisrakentaminen on ollut aktiivista. Pieksämäen mukaan ainakin toistaiseksi eri aikakauden rakennukset on pystytty sovittamaan maisemaan.⁸⁹

Paltaniemellä on tehty rakennusinventointeja vuosina 1981 ja 2002. Inventointien tiedot on tallennettu Kajaanin kaupungin INKA-rakennusinventointitietokantaan. Vanhoja rakennuksia kunnostettiin vuosina 2005–2006 KUMARA-hankkeen toimesta. Kunnostuksessa käytettiin perinteisiä työtapoja ja rakennusmateriaaleja aina kun se oli mahdollista.⁹⁰

Paltaniemellä on aktiivinen kyläyhdistys. Heinäkuussa 2011 ensi kertaa vietetyillä Paltaniemi-päivillä vieraili arvion mukaan jopa 2000 kävijää. Tapahtuman yhteydessä järjestettiin myös Eino Leino -talon kirjapäivät. Kyläyhdistys aikoo kehittää Paltaniemi-päivistä jokavuotisen tapahtuman. Paltaniemi-päivien lisäksi kyläyhdistys järjestää paljon muuta toimintaa.⁹¹



Museotietä Paltaniemen koulun kohdalla 2006. Mobilia /Kirsi Liimatainen.

⁸⁸ Pieksämäki 2006, 33.

⁸⁹ Pieksämäki 2006, 28.

⁹⁰ Pieksämäki 2006, 5, 31-32.

⁹¹ Kainuun Sanomat 17.7.2011. Paltaniemellä luovaa virtaa.

http://www.kainuunsanomat.fi/cs/Satellite?c=AMArticle_C&childpagename=KSA_newssite%2FAMLayout&cid=1194687506213&p=1194613516391&pagename=KSAWrapper [26.9.2011]; Paltaniemi. Paltaniemen kyläyhdistyksen sivusto. <http://www.paltaniemi.com/2010/> [17.11.2011]



Museotien männikköä. Jyrkän rantatörmän kohdalla tien varrelle on laitettu metallikaide. Tien alkupäähän reilun kilometrin matkalle on asennettu puistomaiset valaisimet. Mobilia / Heidi Pekkala.

Museotien varrelle voi pysähtyä
ihailemaan Oulujärven maisemia.
Alas rantaan pääsee portaita pitkin.
Mobilia / Heidi Pekkala.



6.1. Kulttuurihistorialliset kohteet tien varrella

Museotien varrella on useita aktiivisesti ylläpidettyjä kulttuurihistoriallisia kohteita, jotka kertovat seudun historiasta. Museotie ja kohteet täydentävät toinen toisiaan osana maisemakokonaisuutta.

Sutelan tila

Sutelan maakaupteenin virkatalo tien 8801 varrella on rakennettu vuonna 1788. 1800-luvun lopulla se oli seutukunnan säätyläisten seuraelämän keskus. Talossa asui tuolloin nimismies Jakob William Cajaner ja hänen veljensä henkikirjoittaja Erik Cajaner sekä heidän kaksi siskoaan.⁹²

Eino Leino -talo

Eino Leinon synnyinkodista, Hövelön talosta, rakennettiin vuonna 1978 kopio Paltamon kuvakirkon läheisyyteen matkailukohteeksi. Talon vihkiäisissä 6.7.1978 vietettiin Eino Leinon syntymän 100-vuotismuistojuhlaa. Talon vihki käyttöön tasavallan presidentti Urho Kaleva Kekkonen.⁹³

Alkuperäinen Hövelön talo sijaitsi Paltaniemellä Hövelönlahden pohjoisrannalla. Eino Leinon synnyinkodin lisäksi se oli Elias Lönnrotin vanha asuintalo. Talo arvioidaan rakennetuksi vuonna 1820. Paltaniemelle tammikuussa 1833 asettunut piirilääkäri Elias Lönnrot osti Hövelön maaliskuussa 1834 aiemmalta omistajalta, kirkkoherra Aejmelaeuksen leskeltä. Lönnrotin pitkät työmatkat Kajaaniin kävivät kuitenkin työläiksi Hövelöstä käsin, joten hän myi torpan takaisin Aejmelaeuksen suvulle. Lönnrot kirjoitti huomattavan osan Kalevalasta Hövelössä asuessaan.⁹⁴

Vuonna 1858 Hövelö myytiin Antti Lönnbohmille, Eino Leinon isälle. Eino Leino on kuvannut Hövelöä tuotannossaan. Vuonna 1927 Hövelö päättyi taiteilija Toivo Gideon Tuhkaselle. Hövelö jouduttiin purkamaan 1950-luvun lopulla huonokuntoisuuden vuoksi.⁹⁵



Eino Leino -talo. Mobilia / Kirsi Liimatainen.

⁹² Heikkinen 2003, 67-69.

⁹³ Heikkinen 2003, 65-66.

⁹⁴ Heikkinen 2003, 58-60.

⁹⁵ Heikkinen 2003, 60-63, 65.

Paltaniemen Kuvakirkko

Paltaniemen kuvakirkkoa edeltävä, vuonna 1665 rakennettu kirkko sijaitsi Kirkkoniemessä. Sen sijaintipaikkana pidetään yleisesti Paltasalmen itärantaa, aluetta, joka tunnetaan Kirkkorantana. Venäläiset tuhosivat kirkon ison vihan aikana helmikuussa 1716. Sitä edeltävä, samalla paikalla ollut kirkko, vaurioitui puolestaan maanjäristyksessä⁹⁶ vuonna 1626. Nykyisen kuvakirkon rakentaminen aloitettiin vuonna 1725 Kirkkoniemeen, mutta maanvyörymän pelossa se siirrettiin noin kaksi kilometriä itään nykyiselle paikalleen, jonne se valmistui vuonna 1726.⁹⁷

Paltaniemen kuvakirkko on erityisen kuuluisa seinämaalauksistaan. Kirkkoa koristavaa kahtakymmentä maalausta pidetään maamme huomattavimpiin rokokoomaalauksiin kuuluvina. Maalaukset on tehnyt Emanuel Granberg vuosina 1778–1781. Kirkko kuuluu maakunnan tärkeimpiin historiallisiin rakennuksiin. Kirkkoa käytetään nykyään vain kesäisin kirkollisiin tarkoituksiin.⁹⁸

Kirkon vieressä oleva kellotapuli valmistui vuonna 1769. Tapulissa on Paltaniemen ensimmäisen kirkon kello, joka on valmistunut 1622 ja jonka paino on 225 kg.⁹⁹



Paltaniemen kuvakirkko lokakuussa 2011. Taustalla puiden takana häämöttää Keisarin talli. Mobilia/Heidi Pekkala.

⁹⁶ Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella 12.6.1626 tuntunut maanjäristys oli voimakkuudeltaan 4-5 Richerin asteikolla. (Pieksämäki 2006, 9)

⁹⁷ Heikkinen 2003, 20-25; Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 15.

⁹⁸ Heikkinen 2003, 26; Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 15-16.

⁹⁹ Heikkinen 2003, 24, 93.

Keisarin talli

Keisarin talli sijaitsee Paltaniemen kuvakirkon vieressä. Tallin alkuperäinen sijaintipaikka oli Haapalankankaalla, Vuolijoen varressa. Venäjän keisari Aleksanteri I aterioi tallissa 28.8.1819 matkustaessaan Kajaaniin. Haapalankankaan talo oli mustunut savupirtti, joten keisarin seurueen saapuessa paikalle päätettiin talon sijaan puhdistaa talon talli ja koristella se tuorein koivunoksin ruokasaliksi. Talliin tehty ruokasali miellytti majesteettia ja parikymmentä minuuttia kestäneen aterian aikana keisarin kerrotaan olleen oikein hyvällä tuulella. Kajaanista keisari jatkoi matkaansa Ouluun.¹⁰⁰

Paltamon asukkaat siirsivät rakennuksen nykyiselle paikalleen muistoksi keisarin matkasta vuonna 1926. Rakennus on Suomen vanhimpia kotiseutumuseoita. Tallin suojaksi on rakennettu pärekattoinen suojakatos.¹⁰¹

Paltaniemen kyläkoulu

Paltaniemen koulu on rakennettu vuonna 1883. Koulu oli Paltamon ensimmäinen kansakoulu ja koko kihlakunnan ensimmäinen opetustarkoitukseen suunniteltu rakennus. Koulu lopetti toimintansa keväällä 2010. Nykyään se on kyläyhdistyksen hallussa Paltaniemen kylätalona. Kyläyhdistys järjestää koululla erilaista kerhotoimintaa ja tapahtumia. Kesäisin koululla toimii kahvila.¹⁰²



Paltaniemen koulu toimii nykyään kylätalona. Kesäisin koululla pidetään kahvilaa. Mobilia / Heidi Pekkala.

¹⁰⁰ Grot 1983, 111-112; Enbuske 2009, 71.

¹⁰¹ Grot 1983, 110; Heikkinen 2003, 47, 50.

¹⁰² Heikkinen 2003, 72, 75; Kainuun Sanomat 15.7.2011. Piipahdus Paltaniemen kouluaitaan on elämys. http://www.kainuunsanomat.fi/cs/Satellite?c=AMArticle_C&childpagename=KSA_newssite%2FAMLayout&cid=1194687341665&p=1194613516391&pagename=KSAWrapper [2.12.2011]; Paltaniemi. Paltaniemen kyläyhdistyksen sivusto. Kylätalo. http://www.paltaniemi.com/2010/index.php?option=com_content&view=article&id=50&Itemid=82 [2.12.2011]

Vanhat maatalot museotien varrella

Museotien varrella on maalaistaloja, joissa on sukupolvesta toiseen harjoitettu maanviljelyä. Vanhin näistä lienee Immola, jossa on aherrettu jo 1600-luvulta lähtien. Immolan harmaat vanhat rakennukset edustavat perinteistä paltamolaista rakennuskulttuuria.¹⁰³

Immolan lähistöltä löytyy keltainen kappalaisen pappila, Taunola, joka on tunnettu myös nimillä Sivola tai Siivola. Talo oli kappalaisen virkatalona vuosina 1760-1937. Vuodesta 1954 alkaen se on ollut yksityisomistuksessa.¹⁰⁴



Entinen kappalaisen pappila, Taunola. Mobilia / Heidi Pekkala.



Museotietä maalaismaisemassa. Mobilia / Heidi Pekkala

¹⁰³ Heikkinen 2003, 86; Pieksämäki 2006, 58.

¹⁰⁴ Pieksämäki 2006, 60.

Vanha hautausmaa

Kirkkoniemessä sijaitsee Paltaniemen vanha hautausmaa, joka oli käytössä vuosina 1599–1717. Haudat merkittiin silloin puuristeillä, jotka ovat aikojen kuluessa maatuneet. Vielä muutama vuosikymmen sitten hautausmaalle haudattujen luita vyöryi törmän mukana Oulujärveen, mutta kun törmää 1950-luvulla vahvistettiin, paltteiden vyöryminen loppui. Paikasta on säilynyt myyttisiä kertomuksia ja kummitusjuttuja. Hautausmaa on nykyään luonnontilassa ja siellä kasvaa jyhkeitä petäjiä. Hautausmaalla on Armas Tirrosen muistomerkki Risti ja liekki vuodelta 1967.¹⁰⁵

Suomi–Englanti-seuran sihteeri Diana Ashcroft teki matkan Suomeen 1947. Hän kuvasi matkakirjassaan Paltaniemen hautausmaan aavemaista tunnelmaa seuraavasti:

*-- the sandy cliff that well away to the beach was full of human bones. More were scattered at the water's edge, for the land is eroding fast. It was a strange place with a haunting quality --*¹⁰⁶



Paltaniemen vanha hautausmaa oli käytössä vuosina 1599–1717. Nyt alue on metsittynyt. Hautausmaalla on Armas Tirrosen tekemä muistomerkki Risti ja liekki. Mobilia / Heidi Pekkala.

Kirkkoniemen pappila

Vanhan hautausmaan eteläpuolella sijaitsee vanha Paltaniemen pappila vuodelta 1836. Seudun kirkkoherrat asuivat talossa 1930-luvun lopulle saakka. Rakennus on nykyään yksityishenkilöiden omistuksessa.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Heikkinen 2003, 87, 89-90.

¹⁰⁶ Ashcroft 1952, 119.

7. Paltaniementien merkitys osana Liikenneviraston museokohdekokoelmaa

Edellä kerrotun perusteella näyttää selvältä, että Paltaniemen museotiellä ei ole arvoa ainoastaan paikallisena kirkkotienä tai Kainuun sisäisen liikenteen välittäjänä, vaan tie on saanut alkunsa aiemmista tiedoista poiketen jo 1600-luvulla ja ollut siitä lähtien 1800-luvun puoliväliin saakka osa valtakunnallisesti merkittävää kulkuväylää Pohjanlahden rannikon ja Savon välillä.

Liikenneviraston museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikkaa tarkasteltaessa Paltaniemen museotie sijoittuu tieliikennehistorian ajanjaksoon *1600–1700-luvun tieverkon rakentuminen*. Tällöin teiden rakentamisen ponttimena oli erityisesti kauppa sisämaista satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti). Ajanjaksolla yksi kokoelmaan tallennettavista teemoista on juuri Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen, mitä Paltaniementie sopii hyvin kuvaamaan.¹⁰⁸

Muita Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisiä reittejä kuvaavia kohteita kokoelmassa ovat Koiviston paikallistie Äänekoskella ja Saviselkä–Piippola-tie Kärsämäen ja Siikalatvan kuntien alueella.

Myös Koiviston paikallistien historia ulottuu samalle ajanjaksolle, 1700-luvulle, mutta tieosuus sijoittuu Kuopio–Oulu-tien sijaan Kuopio–Vaasa-reitin varrelle. Koivisto oli 1700-luvun lopulta 1840-luvulle saakka Keski-Suomen pääteiden risteys- ja hallintopaikka. Koiviston tie jäi kylätieksi kun nykyinen pääteiden risteys muodostui Hirvaskankaalle.¹⁰⁹

Saviselkä–Piippola-tie sijoittuu Paltaniementien tapaan Kuopio–Oulu välille, mutta eri reitille, ja kuvaa uudempaa aikaa, 1800-lukua ja valtatieverkon muodostumista 1930-luvulla. Saviselkä–Piippola-tie rakentui poluista ja kyläteistä todennäköisesti 1700-luvulla. Senaatin päätöksellä siitä tehtiin pitäjien yhdystie vuonna 1825. Vuonna 1920 tie siirtyi valtion hoitoon ja 1930-luvulta alkaen se oli osa valtatietä 4:ää vuoden 1953 loppuun saakka, jolloin uusi nelostie valmistui. Tie on ehjä kokonaisuus alkuperäistä sorapintaista nelostietä ja noudattelee alkuperäistä linjaustaan.¹¹⁰

Museokohdekokoelmassa ei ole näin ollen Paltaniemen tien lisäksi toista täysin samaa tieliikennehistorian ilmiötä kuvaavaa kohdetta.

Tässä selvityksessä saatujen tietojen perusteella Paltaniementie voidaan luokitella kokoelmassa pysyvästi säilytettäväksi kohteeksi. Kokoelmapolitiikan pisteytyksen mukaan historiaselvitys nostaa kohteen tietoarvon luokkaan 1, sillä selvitys vastaa tieteellistä tutkimusta kohteesta. Paltaniementie edustaa kokoelmapolitiikassa mainittua tieliikennehistoriallista ajanjaksoa, eikä ilmiölle ole toisintoja kokoelmassa, joten myös kohteen tieliikenteellinen arvo nousee luokkaan 1. Jo vuonna 2007 tehdyssä museokohdeselvityksessä kohteen säilyneisyys luokiteltiin luokkaan 1, ja samat päätelmät voidaan tehdä tämän selvityksen perusteella. Kohde on säilyttänyt linjauksensa ja museointihetken ulkoasunsa hyvin.¹¹¹

Kohteen pistemääräksi tulee 3, mikä tarkoittaa, että kohde säilytetään pysyvästi osana kokoelmaa, sitä ylläpidetään ja kunnostetaan museologisin menetelmin ja sille tehdään hoito- ja ylläpitosuunnitelma, jolla turvataan säilyttämisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteena.¹¹²

¹⁰⁷ Heikkinen 2003, 94-96.

¹⁰⁸ Liite 1. Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka 22.2.2007.

¹⁰⁹ Liimatainen 2007, 116-117.

¹¹⁰ Liimatainen 2007, 144-145; Oulun tiepiirin tiemuseokohteet 1998, 18-19.

¹¹¹ Liite 1. Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka 22.2.2007; Liimatainen 2007, 147.

¹¹² Liite 1. Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka 22.2.2007.

Lisäksi kohde on osa aktiivisesti ylläpidettyä Paltaniemen kulttuuriympäristökokonaisuutta ja elävää asuin-aluetta, mikä tukee kohteen arvoa Liikenneviraston museokohteena.

8. Paltaniementien muut arvottajat Liikenneviraston lisäksi

Edellä mainitun, vuonna 1978 tehdyn yleissuunnitelman jälkeen Paltaniemi on luokiteltu kulttuurihistoriallisesti tai maisemallisesti vaalittavaksi alueeksi usean eri arvottajan toimesta. Nämä kaikki arvotukset ovat voimassa ja velvoittavat alueen säilyttämiseen riippumatta siitä, onko kohde osa Liikenneviraston museokohdekokoelmaa vai ei. Vaikka Liikennevirasto arvioi museokohteidensa arvon omien kriteeriensä pohjalta, muiden tahojen antamat arvotukset kuitenkin tukevat tien arvoa museokohteena.

8.1. Museovirasto

Paltaniemen kirkkotie ja kylä on mainittu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen listauksessa (RKY). Kohteeseen sisältyy kylä, kirkko, kellotapuli, pappila, pihapiirejä, talonpoikaistaloja ja tie.¹¹³

RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. Valtakunnalliseen inventointiin valitut kohteet antavat alueellisesti, ajallisesti ja kohdetyypeittäin monipuolisen kokonaiskuvan rakennetun ympäristön historiasta ja kehityksestä. Kulttuuriympäristöjen alueiden käytön suunnittelussa huomioidaan rakennettujen ympäristöjen lisäksi myös valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sekä muinaisjäännökset.¹¹⁴

Museoviraston kulttuuriympäristön rekisteriportaalin mukaan Paltaniemen alueelta ei ole löytynyt muinaisjäännöksiä. Keisarintalli on mainittu muinaisjäännösten hoitorekisterissä: *Museoviraston muinaisjäännösten hoitoyksikkö on osallistunut kohteen hoitoon vuonna 2004. Tuolloin suoritettiin ympäristön siistimistä ja rakennuksen kunnostusta - lähinnä maalauksia. Kyseessä oli yksittäinen hoitokerta. Varsinainen hoitovastuu kohteesta on maanomistajalla eli [--] kunnalla.* Paltaniemen kirkko ja tapuli on mainittu Museoviraston rekisteriportaalin rakennusperintörekisterissä.¹¹⁵

8.2. Valtioneuvoston maisema-alueyöryhmä

Suomessa on 156 maisema-aluetta, jotka ovat valtioneuvoston vuonna 1995 tekemän periaatepäätöksen mukaan valtakunnallisesti arvokkaita. Maisema-alueilla turvataan edustavien ja elinvoimaisten maaseutumaisemien säilyminen. Maankäyttö- ja rakennuslaissa olevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät, että arvokkaat maisema-alueet otetaan huomioon alueiden käytössä. Ne tulee muun muassa sisällyttää maakuntakaavoihin.¹¹⁶

¹¹³ Museovirasto. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Paltaniemen kirkkotie ja kylä. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1291 [26.9.2011]

¹¹⁴ Museovirasto. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx [8.11.2011]

¹¹⁵ Museovirasto. Kulttuuriympäristö. Rekisteriportaali. <http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx> [30.9.2011]

¹¹⁶ Valtion ympäristöhallinnon verkkopalvelu. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventointi.

Paltaniemi on yksi valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista: *Maisemakuvan peruselementteinä ovat tasaiset viljelyaukeat, näitä reunustavat metsät sekä kylän ympärille levittäytyvä Oulujärvi. Kokonaisuus on tasapainoinen sekä kulttuurihistoriallisesti monipuolinen ja kerrostunut.*¹¹⁷

8.3. Kainuun ympäristökeskus

Paltaniemen kulttuuriympäristöstä ja sen kohteista on tehty kattava selvitys vuonna 2006. Sanna Pieksämäki Kainuun ympäristökeskuksesta on laatinut Paltaniemen kulttuuriympäristöohjelman¹¹⁸. Kulttuuriympäristöohjelman tarkoituksena on antaa paikallisille asukkaille tietoa ympäristöstä ja sen ylläpitämisestä, toimia työkaluna rakennustarkastukselle maiseman ja rakennuskannan arvojen huomioimiseen, tukea kaavoitusta ja alueen maankäytön suunnittelua ja lisätä matkailijoiden kiinnostusta alueeseen. Kulttuuriympäristöohjelmassa on käsitelty alueen luontoa, historiaa, elinkeinoja, maisemaa ja rakennuskulttuuria.¹¹⁹

8.4. Kaavoitus

Kainuun maakuntakaava 2020 hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 7.5.2007. Valtioneuvosto vahvisti Kainuun maakuntakaavan 29.4.2009 ja samalla kumosi vuonna 1991 vahvistetun Kainuun 3. seutukaavan.¹²⁰

Maakuntakaavassa Paltaniemi on merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuurihistorialliseksi alueeksi ja maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaaksi alueeksi. Museotie näkyy kaavassa valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaana kulttuurihistoriallisena väylänä. Paltaniemen kylä on merkitty kaavaan maakunnallisesti arvokkaana kulttuurihistoriallisena yksittäisenä kohteena.¹²¹

Osayleiskaava Paltaniemen alueelle on selvitysvaiheessa.¹²²

9. Yhteenveto

Paltaniementie voidaan todeta vahvaksi museokohteeksi, joka on syytä säilyttää tulevaisuudessa osana Liikenneviraston museokohdekokoelmaa. Kohteella on arvoa valtakunnallisena tieliikennehistorian

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=365114&lan=fi&clan=fi> [8.11.2011]

¹¹⁷ Valtion ympäristöhallinnon verkkopalvelu. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet valtioneuvoston periaatepäätöksessä. Paltaniemi. <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=111279&lan=fi> [4.10.2011]

¹¹⁸ Pieksämäki, Sanna: Hyvien tuulten rantakylä. Paltaniemen kulttuuriympäristöohjelma. Kainuun ympäristökeskuksen raportteja 3/2006. Kainuun ympäristökeskus. Kajaani 2006.

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=86339&lan=fi>

¹¹⁹ Pieksämäki 2006, 3, 4, 49.

¹²⁰ Kainuun maakuntakaava 2020. http://www.kainuu.fi/index.php?mid=2_323_324&la=fi [8.11.2011]

¹²¹ Kainuun maakunta. Maakuntakaavoitus. Maakuntakaava. Infokartta Oy. <http://www.infokartta.fi/kainuunliitto/> [29.9.2011]; Kainuun maakuntakaava 2020. Maakuntakaavamerkinnot ja määräykset.

<http://www.infokartta.fi/codebase-kainuunliitto/core/kaavamerkinnot-ikkuna.php?asiakas=kainuunliitto&kartta=main> [8.11.2011]

¹²² Kajaanin kaupunki. Osayleiskaavahankkeet. <http://www.kajaani.fi/Palvelut/Ymparistotekniset-palvelut-2/Ymparisto--ja-maankaytto/Kaavoituspalvelua2/Kaavahankkeet/9749/Yleiskaavahankekartta/> [8.11.2011]

edustajana, eikä kokoelmassa ole sille vastinetta. Kohteessa ei ole parannustarpeita opasteiden ulkomuodon muuttamista lukuun ottamatta.

Kaikille museokohteille tehtävällä hoito- ja ylläpitosuunnitelmalla turvataan kohteen museologinen hoito annetaan selkeät toimintaohjeet tien ylläpidosta tulevaisuudessa.

Tien ympäristössä on kulttuurikohteita, jotka houkuttelevat paikalle matkailijoita ja samalla tiehen tutustujia. Tie on moniarvoinen ja elävä kohde. Samalla alueella kohtaavat tieliikennehistoria, kulttuurihistoria, maisemat, luonto ja aktiivisesti asutettu asuinalue.

Paltaniemen alueen tulevaisuudennäkymät ovat hyvät. Vireän oloinen kylä on saavuttanut jo kulttuurikohteen maineen ja alueen maiseman ja kulttuuriympäristön säilyminen on suojeltu monilla eri tavoin.

LÄHTEET

Arkistolähteet

Mobilian arkisto

Museotiet ja -sillat

Kainuun TVL:n kirje Museotoimikunnalle ja TVL:n hallinto-osastolle 24.6.1986.

Kajaanin kaupunginhallituksen kirje Kainuun tie- ja vesirakennuspiirille 16.11.1981.

Lausunnot museokohdeselvityksestä.

Paltaniementien esitys museotieksi 21.12.1981.

Oulun maakunta-arkisto

Fa2:5 Muiden rakennustöiden (teiden) toimitusten asiakirjat

Uudenkylän-Paltaniemen yhdystie 1950-1974, Kajaanin mlk (2991)

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen arkisto

Kainuun piirin maantiet

Maantieosan luettelointikortti Kn/O-125 Paltaniemi–Kirkkoniemi. Maantie n:o 880. 1.1.1976.

St 503

Valaistuksen rakennussuunnitelma. Pappilanniemen pt 19056, mt 8801 välillä 880-Sutela ja mt 880 välillä Paltaniemi-Uusikylä plv. 0-600. Kajaani.

Tiet ja sillat Fe 80.

Hövelön paikallistie. Paltamo.

Tiet ja sillat Fe 120

Kajaanin-Paltaniemen maantien rakentaminen. Kajaanin mlk.

Tiet ja sillat Fe 21

Kirkkoahon-Paltaniemen tien siirto Kajaanin lentokentän kohdalla. Kajaanin mlk.

Painamattomat lähteet

Keränen, Katriina: Paltaniemi Paltamon kulttuurikeskuksena 1800-luvun puolivälistä rautatien aiheuttamaan murrokseen. Suomen historian laudaturtyö. Tampereen yliopisto. Toukokuu 1970.

Painetut lähteet

Anttonen, Maire: Valtakunnalliset tiemuseokohteet Kainuussa. Kajaani 1986.

Ashcroft, Diana: Journey to Finland. Frederick Muller Ltd. London 1952.

Claudelin, H.V.: Sutela. Piirteitä Sutela-nimisen tilan vaiheista, joihin liittyy kappale Kainuun Kansan historiaa. Kainuun Sanomain kirjapaino Oy. Kajaani 1938.

Enbuske, Matti: Vuosisadat Pohjan teillä. Tiet, liikenne ja tiehallinto Oulun läänin alueella 1600-luvulta 2000-luvulle. Tiehallinnon Oulun tiepiiri. Oulu 2009.

Grot, Jakov: Matka Suomessa 1846. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 393. SKS. Helsinki 1983.

Heikkinen, Reijo: Paltaniemeltä Paltamoon - Kainuun vanhan emäpitäjän historian tähdenvälejä. – Elämää Kainuussa. Kainuun asutus 450 vuotta. Toim. Antti Mäkinen. Kainuun Museo. Kajaani 2002.

Heikkinen, Reijo: Paltaniemi. Myyttistä menneisyyttä ja kulttuurikuvia. Lönnrot-instituutin julkaisuja n:o 7. Kajaani 2003.

Keränen, Jorma: Paltamon seurakunnan historia. Paltamon seurakunta. Paltamo 1977.

Keränen, Jorma: Uudisraivauksen ja rajasotien kausi. – Kainuun historia I. Maakuntahistoriatoimikunta. Kajaani 1986.

Leimu, Pekka: Liikennereitit ja niiden käyttö Paltamossa 1800–1970. Turun yliopiston kansatieteen laitos. Monisteita 11. Turku 1976.

Oulun tiepiirin tiemuseokohteet. Tarveselvitys. Tielaitos, Oulun tiepiiri. Oulu 1998.

Paltaniemen yleisuunnitelma. Rakentamishjeet. Suunnittelukeskus Oy. Oulu 1978.

Paltaniemen yleisuunnitelma. Raportti 2 30.6.1978. Suunnittelukeskus Oy. Oulu 1978.

Turpeinen, Oiva: Väestö ja talous 1721-1982. – Kainuun historia II. Maakuntahistoriatoimikunta. Kajaani 1985.

Verkkajulkaisut

Liimatainen, Kirsi: Tiehallinnon museotiet ja -sillat. Museokohdeselvitys. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007. Tiehallinto. Tampere 2007. http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/4000555-vtieh_museotiet_ja_sillat.pdf

Mustonen, Oskar A.F.: Tietoja Kajaanin kihlakunnasta ja etenkin Paltamon pitäjästä. 1885. <http://213.143.184.82/kirjasto/kotiseutuaineistoa/mustonen.htm>

Palvelukohteiden viitoitus. Tiehallinto. Helsinki 2007. http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2000021-07-v-palvelukohteiden_viitoitus.pdf

Pieksämäki, Sanna: Hyvien tuulten rantakylä. Paltaniemen kulttuuriympäristöohjelma. Kainuun ympäristökeskuksen raportteja 3/2006. Kainuun ympäristökeskus. Kajaani 2006. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=86339&lan=fi>

Tienumerokartta. Kajaanin seutu. Liikennevirasto 2011. <http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/A47D95104D93E6F2E040B40A1B011DB5>

WWW-sivut

Kainuun maakunta. Maakuntakaavoitus. Maakuntakaava. Infokartta Oy.

<http://www.infokartta.fi/kainuunliitto/> [29.9.2011]

Kainuun maakuntakaava 2020. http://www.kainuu.fi/index.php?mid=2_323_324&la=fi [8.11.2011]

Kainuun maakuntakaava 2020. Maakuntakaavamerkinnot ja määräykset.

<http://www.infokartta.fi/codebase-kainuunliitto/core/kaavamerkinnot-ikkuna.php?asiakas=kainuunliitto&kartta=main> [8.11.2011]

Kainuun Sanomat 15.7.2011. Piipahdus Paltaniemen kouluaitaan on elämys.

http://www.kainuunsanomat.fi/cs/Satellite?c=AMArticle_C&childpagename=KSA_newssite%2FAMLayout&cid=1194687341665&p=1194613516391&pagename=KSAWrapper [2.12.2011]

Kainuun Sanomat 17.7.2011. Paltaniemellä luovaa virtaa.

http://www.kainuunsanomat.fi/cs/Satellite?c=AMArticle_C&childpagename=KSA_newssite%2FAMLayout&cid=1194687506213&p=1194613516391&pagename=KSAWrapper [26.9.2011]

Kajaanin kaupunginkirjasto. Kainuulaisia nykykirjailijoita. Jorma Keränen.

http://213.143.184.82/kirjasto/Kainuun_nykykirjailijat/kirjailijat/keranen_jorma.html [19.12.2011]

Kajaanin kaupunki. Osayleiskaavahankkeet. <http://www.kajaani.fi/Palvelut/Ymparistotekniset-palvelut-2/Ymparisto--ja-maankaytto/Kaavoituspalvelua2/Kaavahankkeet/9749/Yleiskaavahankekartta/>

[8.11.2011]

Museovirasto. Kulttuuriympäristö. Rekisteriportaali.

<http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx> [30.9.2011]

Museovirasto. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY.

http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx [8.11.2011]

Museovirasto. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Paltaniemen kirkkotie ja kylä.

http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1291 [26.9.2011]

Oulujärvi. Nähtävyydet. Paltaniemi.

<http://www.oulujarvi.fi/?q=fi/n%C3%A4ht%C3%A4vyydet/paltaniemi> [26.9.2011]

Paltaniemi. Paltaniemen kyläyhdistyksen sivusto.

<http://www.paltaniemi.com/2010/> [17.11.2011]

Paltaniemi. Paltaniemen kyläyhdistyksen sivusto. Kylätalo.

http://www.paltaniemi.com/2010/index.php?option=com_content&view=article&id=50&Itemid=82 [2.12.2011]

Valtion ympäristöhallinnon verkkopalvelu. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventointi.

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=365114&lan=fi&clan=fi> [8.11.2011]

Valtion ympäristöhallinnon verkkopalvelu. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet valtioneuvoston periaatepäätöksessä. Paltaniemi.

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=111279&lan=fi> [4.10.2011]

Muut lähteet

Paltaniementien maastotutkimus 12.10.2011.

Tierekisteri 7.12.2011. Pappilanniemen paikallistie 19056.

LIITTEET

- 1. Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka 22.2.2007.**
- 2. Paltaniementien keskeiset vaiheet**



TIEHALLINNON MUSEOTEIDEN JA -SILTOJEN KOKOELMAPOLITIikka

22.2.2007

Sisällys

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

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 perinnekokoelmaksi ja osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta. Kokoelmapolitiikkaa käytetään määrittäessä yksittäisten museokohteiden arvo- ja tallennusluokka sekä arvioitaessa museokohdekokoelman edustavuutta.

2. Kokoelmapolitiikan kohteet

Tiehallinnon nimeämiä museoteita on tällä hetkellä 22 ja museosiltoja 37¹. Kohteet ajoittuvat keskiajalta 1960-luvulle ja sijoittuvat eri puolille Suomea. Kohteiden museointipäätökset on tehty 1980-1990 -luvuilla.

3. Arvoluokitus

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

Kohteet arvioidaan kolmen kriteerin avulla:

- Tietoarvo
- Tieliikennehistoriallinen arvo
- Säilyneisyysarvo

Jokaisesta kriteeristä annetaan pisteet 1-3.

3.1. Tietoarvo

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

- Pisteet:
- | | |
|---|--|
| 1 | tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen |
| 2 | tieto perustuu tutkimuksiin tai julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteereitä |
| | 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.

¹ 22.2.2007

Keskeisiä ajanjaksoja²:

Keski-ajan/Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet

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

1600-1700 -luvun tieverkon rakentuminen

Rakentamisen ponttimena 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 ponttimena 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 ponttimena olivat erityisesti autoliikenne ja matkailun tarpeet.

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

² Lähteet: Koponen Kyösti, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, Helsinki 1983; Mauranen Tapani (toim.), Maata, jäätä, kulkijoita 1, Helsinki 1999; Masonen Jaakko, Anttila Kimmo, Kallio Veikko, Mauranen Tapani (toim.), Soraa, työtä, hevosia 2, Helsinki 1999; Masonen Jaakko ja Hänninen Mauno (toim.), Pikeä, hieää, 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.

- terässillat

Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys

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

- ensimmäisen valtatieluokituksen mukainen tieverkko

Sotatiet ja jälleenrakennus

Tieverkon rakentamisen pontimena oli erityisesti turvata sotilaallisesti merkittävien liikenneyhteyksien toiminta.

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

Työllisyystöinä 1950-1960 -luvuilla tehdyt tiet

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

- työllisyystöinä, erityisesti siirtotyömailla rakennetut kohteet
- teräsbetonisillat
- terässillat

Nykyaikaisen tieverkon rakentaminen 1960-luvulta lähtien

Rakentamisen pontimena oli nopeasti kasvava autoliikenne erityisesti Etelä-Suomessa.

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

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

3.3. Säilyneisyysarvo

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

Pisteet:	1	säilyneisyys hyvä
	2	säilyneisyys välttävä
	3	säilyneisyys huono

4. Tallennusluokat

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

Arvoluokituksen kokonaispisteet ja tallennusluokat:

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

Pysyvästi säilytettävät museokohteet

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

Määräaikaisesti säilytettävät kohteet

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

Seulottavat kohteet

- eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan

5. Museokohdekokoelman edustavuus

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

Mikäli yksittäinen museokohde tai museokohteeksi esitetty tie tai silta on Museoviraston 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.

PALTANIEMENTIEN KESKEISET VAIHEET

1530	Ensimmäiset vakituiset asukkaat Kainuuseen.
1556	Kuninkaankartano Oulun palte Kajaaninjoen suulle. Ensimmäiset asukkaat Paltaniemelle.
1559	Oulujärven erämaan seurakunta perustetaan. Ensimmäinen kirkko Manamansaloon.
1599	Oulujärven erämaan toinen kirkko Paltaniemen Kirkkoniemeen. Pitäjän nimeksi Paltamo.
1599–1647	Paltamo käsittää koko nykyisen Kainuun alueen.
1599–1946	Paltaniemi Paltamon emäseurakunnan keskuksena.
1599–1954	Paltaniemi Paltamon hallinnollisena keskuksena.
1610	Kesätien rakentaminen Oulusta Kajaanin linnaan alkaa.
1651	Paltamon emäkirkolta Paltaniemestä tie Kajaanin kaupunkiin.
1600-luku	Maantieyhteys Savosta Kajaaniin ja sieltä Paltaniemen kautta Säräisniemelle ja Ouluun.
1857	Uusi maantie Oulusta Kajaaniin Oulujärven pohjoisrantaan pitkin. Paltaniemi jää syrjään Oulu-Savo-väylältä. Talvitie Paltaniemen kautta edelleen 1900-luvun alkupuolelle saakka.
1850–1900	Paltaniemi Kainuun kulttuurikeskuksena.
1921	Paltaniementie valtion hoitoon.
1939	Sotilaslentokenttä Paltaniemelle.
1946	Paltamon emäseurakunnan keskus Kiehimään.
1954	Paltaniemi osaksi Kajaanin maalaiskuntaa.
1956	Matkustajaliikenne alkaa Kajaanin lentokentältä.
1958	Maantie Kajaanista Paltaniemelle. Paltaniementie siirtyy osaksi maantietä.

1969	Paltaniementie päällystetään öljysoralla ensimmäisen kerran.
1977	Paltaniemi osaksi Kajaanin kaupunkia.
1977	Paltaniementie maantiestä paikallistieksi.
1982	Paltaniementie museotieksi.
1986	Museotiestä poistetaan 350 m osuus Kajaani–Paltaniemi-tiestä.
1994	Museotielle rakennetaan valaistus ja kevyen liikenteen väylä.