



Niskapietiläntie, Ruokolahti, Rautjärvi

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU





Niskapietiläntie, Ruokolahti, Rautjärvi Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ
LAURA SOOSALU

RAPORTTEJA 59 | 2015

NISKAPIETILÄNTIE, RUOKOLAHTI, RAUTJÄRVI
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuvat ja valokuvat: Laura Soosalu (LS) ja Martti Piltz (MP)
Taitto: Mervi Koivula

Raporttiversio 2. korjaukset sivuilla 17 ja 26

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/15
© Karttakeskus, Lupa L4377
© Liikennevirasto 2015
© Suomen ympäristökeskus 2015

ISBN 978-952-314-284-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-284-8

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

1 Lähtötiedot.....	8
1.1 Niskapietiläntien sijainti.....	8
1.2 Niskapietiläntien nimeäminen museotieksi	9
1.3 Niskapietiläntien historialliset vaiheet.....	9
1.3.1 Liikennetarve.....	9
1.3.2 Kulkuyhteyden synty.....	11
1.3.3 Niskapietilän tien myöhemmät vaiheet.....	13
1.3.4 Niskapietiläntien museaalinen arvo.....	18
1.3.5 Niskapietiläntie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa.....	18
2 Alueen nykytilan kuvaus.....	20
2.1 Maankäytön nykytila	20
2.1.1 Kaavatilanne.....	20
2.1.2 Maanomistus.....	22
2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö.....	23
2.1.4 Liikenneturvallisuus.....	23
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö	24
2.3 Taajamakuva ja museotien jaksottelu.....	25
2.4 Luonnonympäristö	29
2.5 Museotien tekniset tiedot.....	29
2.5.1 Museotien perustiedot	29
2.5.2 Tien nykyinen kunnossapito.....	30
2.6 Matkailu	31
3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma	32
3.1 Tavoitteet	32
3.1.1 Museotie	32
3.1.2 Kulttuuriperintö	33
3.1.3 Maisema ja luonto	34
3.1.4 Maankäyttö	34
3.1.5 Liikenne.....	35
3.2 Museotien ja sen ympäristön hoito	35
3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitoimenpiteet tiejaksoittain	35
3.2.2 Viitoitus kohteeseen	39
3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet.....	39
3.3.1 Kohteen perustiedot.....	39
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet.....	39
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet	40
3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet:	40
3.5 Talvihoito	40
Lähdeluettelo	41
Analyysikartat	42

Esipuhe

Niskapietiläntien museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Se on Liikenneviraston museotie- ja -siltakokoelmaan pysyvästi tallennetun museokohteen ympäristönhoidon ja kehittämisen suunnitelma.

Arvokkaiden tiealueiden, museoteiden ja -siltojen säilyttäminen kuului aikaisemmin Tiehallinnon ja sen edeltäjävirastojen tavoitteisiin. Tehtävä on siirtynyt Liikennevirastolle. Liikenneviraston museotiet ja -sillat muodostavat perinne-esineistön ja niiden tietoaarvoa tukevien arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakunnallisen tieliikenteen perinnekokoelman.

Museotie- ja -siltakokoelman pitkäjänteiseksi hoitamiseksi ja säilyttämiseksi käynnistettiin vuonna 2006 projekti, jossa laadittiin perusselvitys museokohteiden tilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä varmistettiin kohteisiin liittyvien dokumenttien tallentuminen. Kohteiden arviointiin käytettiin museoteitä ja -silloja varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa. Selvityksen pohjalta päätettiin, että kaikille pysyvästi tallennetuille museokohteille tehdään jatkotoimenpidesuunnitelmat kohteiden pitkäaikaista kunnossapitoa varten.

Aikaisemmin on laadittu vastaavat suunnitelmat kuudelle museotielle ja seitsemälle museosillalle. Suunnitelmien näkökulmaksi on kehittynyt paikallinen asiantuntemus. Työ aloitettiin maastokatselmuksella Niskapietiläntiellä. Maastokatselmuksessa Niskapietiläntien kyläaktiiveja edustivat Tuulikki Moilanen ja Jouko Lääperi Mietttilän kylätoimikunnasta sekä Heikki Lankinen Mietttilän Kollaa-museosta. Maastokatselmukseen osallistuivat lisäksi konsultit Martti Piltz ja Laura Soosalu, Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen aluevastaava Sakari Häyhä, perinneyhdyshenkilö Marjatta Roimola ja toiminnansuunnittelija Janne Ruuskanen. Työn aikana on keskusteltu useiden asiantuntijoiden kanssa.

Tilaaajan edustaja työssä on ollut Marketta Hyvärinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz Mobiliasta, avustajana amanuenssi Anniina Salminen. Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut suunnitteluassistentti Mervi Koivula.

Tampereella kesäkuussa 2015

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 59/2015				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisuaika Elokuu 2015		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Niskapietiläntie, Ruokolahti, Rautjärvi Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma				
Tiivistelmä				
<p>Niskapietiläntien museotie on Ruokolahden ja Rautjärven kuntien alueella tiellä 3891. Museotiejakso on pituudeltaan 19,5 kilometriä. Sen länsipää on levähdysalueen kohdalla, jonka tierekisteriosoite on 3981/1/6330. Itäpäässä museotie liittyy Miettäläntiehen (tie 3991). Niskapietiläntien museotien ulkopuolinen itäosa Ruokolahden Immolan ja Huhtasen kohdalla sijoittuu tiiviiseen taajamarakenteeseen. Immolassa on entisen sotilaslentokentän kasarmialue, joka on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY).</p> <p>Museokohteena Niskapietiläntie on periaatteessa helposti saavutettava, mutta käytännössä vaikeasti löytyvä siitäkin huolimatta, että sille ohjaavat museotieopasteiden lisäksi Via Karelia-tien opasteet. Museotien opastaulut ovat uusia ja asianmukaisia, mutta niissä museotiejakso on merkitty virheellisesti, liian pitkäksi länsiosastaan.</p> <p>Niskapietiläntie on liitetty Liikenneviraston (silloin Tie- ja vesirakennuslaitoksen) museokohdekokoomaan vuonna 1989. Se edustaa kokoelmapolitiikassa mainittuja tieliikennehistoriallisia ajanjaksoja, ”1600- ja 1700-lukujen tieverkon rakentuminen” ja ”1800-luvun tieverkon täydentyminen”. Tietopohja on ollut hatara sekä museokohdetta valittaessa että kokoelmapolitiikan arvotuksessa. Tämän hoito- ja ylläpitosuunnitelman yhteydessä on käynyt ilmeiseksi, että tie on syntynyt vasta 1700-luvun puolivälin tienoilla ja liittyy Venäjän ensisijaisesti sotilaallisiin tavoitteisiin. Tien merkitys valtakunnalliselle liikenteelle alkaa 1800-luvulta, kun postin kuljetus aloitettiin ja tielle perustettiin kestiekievarit, mitä on yleensä pidetty maantien tunnusmerkkinä. Vuosina 1938–1957 Niskapietiläntien museojakso oli osa valtateitä 6 ja 14. Selkeimmin se edustaa kokoelmapolitiikan ajanjaksoa: ”Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys”. Tien sotilaallinen arvo oli keskeinen vuonna 1936, kun Viipurin läänin kansanedustajat esittivät tien parantamista. Tien parantaminen aloitettiin vuonna 1938. Jatkosodan alussa Niskapietiläntien maasto oli suomalaisten sotajoukkojen lähtöalue.</p> <p>Tienvarren asukkaiden kylätoiminta on poikkeuksellisen aktiivista, mikä huipentuu vuosittaiseen, jo perinteiseen Museotiepäivään. Tien sotilaalista perinnettä on myös elävöitetty ja reservikasarmialue on kunnostettu muistomeriksi. Niskapietiläntie kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY).</p> <p>Niskapietilän museotien linjaus ja mäkisyys sekä maa- ja metsätalousmaisema ovat säilyneet toisiaan täydentävänä kokonaisuutena ja kuvaavat edustavasti suomalaisia maanteitä 1800-1900-lukujen taitteen molemmin puolin sekä valtateitä 1930-luvulta 1950-luvulle. Tien kunto on museaalisessa näkökulmassa hyvä. Myös sen ympäristö vastaa historiallista arvoaan.</p> <p>Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Niskapietiläntie ensisijaisesti todisteena Suomen ensimmäisistä valtateistä. Tien säilyneisyys museointihetken (1989) asussa edellyttää hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon tien liittyminen ympäristöönsä. Toimenpiteillä pyritään korostamaan tien ja sen ympäristön tulkittavuutta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi sekä tienpitäjän että maanomistajien näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja tien mahdolliselle korjaukselle.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, suositukset				
ISBN (PDF) 978-952-314-284-8	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkajulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu)
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-284-8	Kieli Suomi	Sivumäärä 48
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika -		Painotalo -		

1 Lähtötiedot

1.1 Niskapietiläntien sijainti

Niskapietiläntie, tienumero 3891, sijaitsee Imatran kaupungin ja Ruokolahden ja Rautjärven kuntien alueella, varsinainen museotieosuus Ruokolahden ja Rautjärven kuntien alueella.

Museotie on pituudeltaan 19,5 kilometriä. Museotien länsipää sijoittuu tien eteläpuolella olevan levähdysalueen kohdalle, jonka tierekisteriosoite on 3981/1/6330. Itäpäässä museotie liittyy Miettäläntiehen (tienumero 3991).

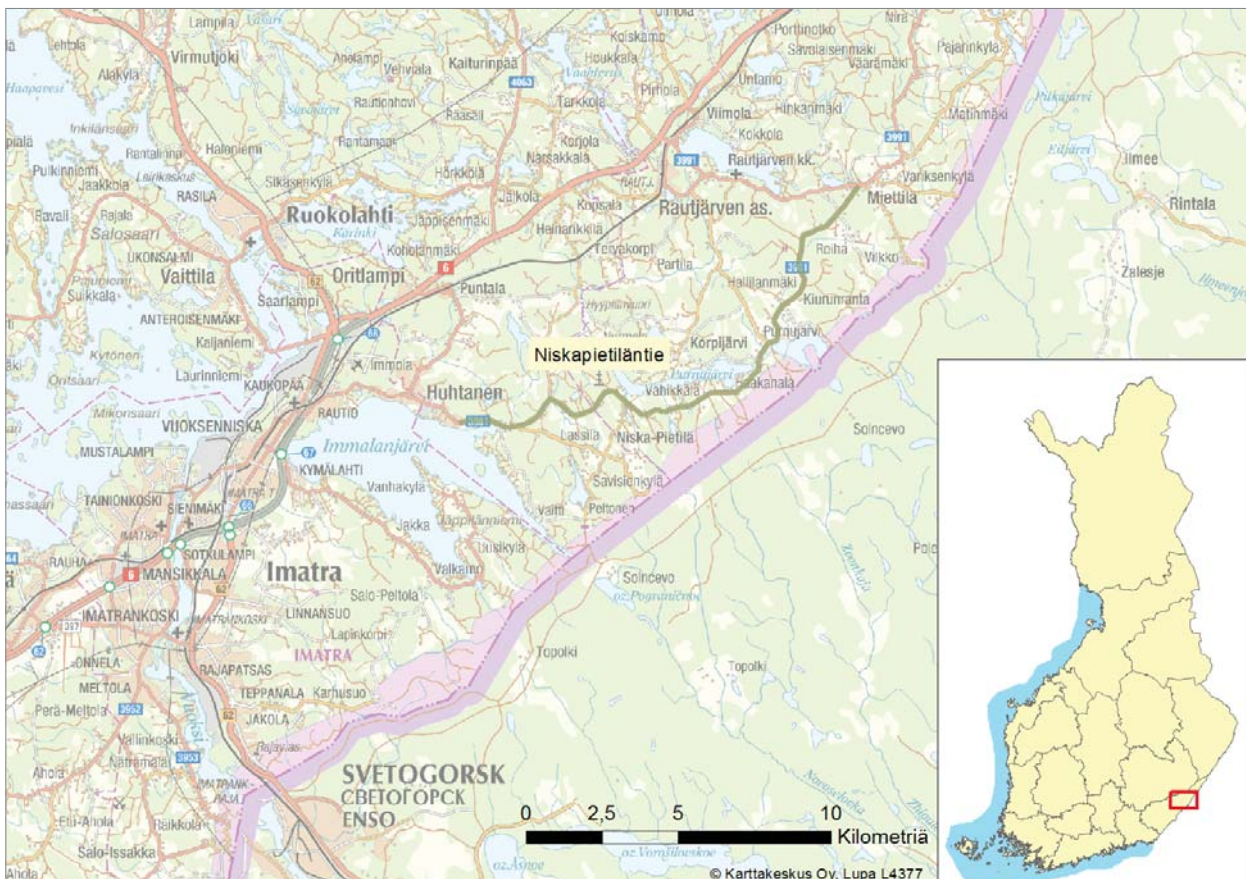
Niskapietiläntien museotien ulkopuolinen itäosa Ruokolahden Immolan ja Huhtasen kohdalla sijoittuu tiiviiseen taajamarakenteeseen. Tien varressa on Immolan kasarmialue, joka on 1930-luvun edistyneistä arkkitehtuuria ilmentävä valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö.



Museotien länsipää sijoittuu Immalanjärven rannan tuntumassa olevalle opastusalueelle. LS



Museotien itäpää Miettälässä. LS



Niskapietiläntien sijainti. Museotietä tiestä on 19,5 km osuus.

1.2 Niskapietiläntien nimeäminen museotieksi

Niskapietiläntien museotieksi valitsemiseen on ollut melko vaatimattomat tiedot. Esitys museotieksi perustuu tien säilyneeseen vanhaan geometriaan ja hyväkuntoisuuteen sekä siihen, että se on entinen lakkautettu jakso valtateita 6 ja 14. Esityksessä on arvioitu kohteen paikallinen merkitys suureksi sekä valtakunnallinen ja maakunnallinen merkitys keskinkertaiseksi. Esityksestä pyydetty lausunnot poikkeuksetta puolsivat museotieksi nimeämistä. Lievää epäselvyyttä nimeämismuutoksen lausunnoissa aiheuttivat nimitykset maisematie, museotie ja historiallinen tie.

Niskapietilän tie nimettiin museotieksi vuonna 1989. Myöhemmin tien tietoarvoa on nostettu tekemällä siitä historiaselvitys vuonna 2010. Siinä korostetaan tien museojakson poikkeuksellista pituutta, 19,5 kilometriä, historiallisesti arvokkaana todisteena. Tien ajoitus jää selvityksessä epävarmaksi. Se on luokiteltu museokohdekoelmassa ryhmään, joka edustaa tien varhaisvaiheita vuosina 1500–1800. Silloin maanteiden hallinto- ja sotilaskäyttö olivat tärkeitä. Tie on ehkä rakennettu 1700-luvun alussa. Se on toiminut postitienä 1800-luvulta alkaen, jolloin tien varteen on tullut kestikievereita. Vuodesta 1938 lähtien se on ollut valtatie, kunnes nykyinen valtatie 6 on valmistunut. Tielle on palautettu valtatie 6 kilometripylväät, mikä korostaa tien roolia entisenä valtatieenä.



Niskapietiläntien varressa on valtatie 6 kilometripylväitä. Pylväät näyttävät aidoilta vuoden 1938 valtatieuudistuksen määräysten mukaisilta pylvältä, niiden sijaintipaikkojen alkuperäisyys ei ole yhtä selvä. MP

Tie on säilynyt tunnelmallisena ja geometrialtaan ilmeisesti suurimmalta osaltaan 1930-luvun tilannetta vastaavana, muutamia oikaisuja lukuun ottamatta. Tiellä on elokuun alussa oma Museotiepäivä, jonka järjestelyihin osallistuvat useat paikalliset yhteisöt. Vaikka tie on nykyisin osa Via Karelia- matkailutietä, se on vaikea löytää. Museotie on merkitty karttoihin ja opastauluihin osittain virheellisesti.

1.3 Niskapietiläntien historialliset vaiheet

1.3.1 Liikennetarve

Asutus

Etelä-Karjala kehittyi verrattain levollisissa oloissa 1000–1200-luvuille asti, jolloin alueesta tuli idän ja lännen välinen kiistakapula. Viipurin linnan rakentamisen aloittaminen vuonna 1293 on ollut ajankohta, jolloin yhtenäistä maakulkureittiä Ruotsin itärajan rajalinnan on tarvittu. Tie on syntynyt valtakunnalliseksi maantieksi hallinnollisista ja sotilaallisista tarpeista.

Ruotsalaisten kolmannen Suomeen tekemän ristiretken jälkeen vuonna 1293 Pähkinäsaaren rauha solmittiin 12.8.1323. Raja jakoi Kannaksen Viipurin Karjalaan ja Käkisalmen Karjalaan. Raja on kulkenut hyvin läheltä Miettälää, johon nykyinen museotie pohjoispäässä päättyy. Miettälä ja Niskapietilä ovat olleet Viipurin Karjalan puolella, kuten myöhemmissäkin rauhoissa.

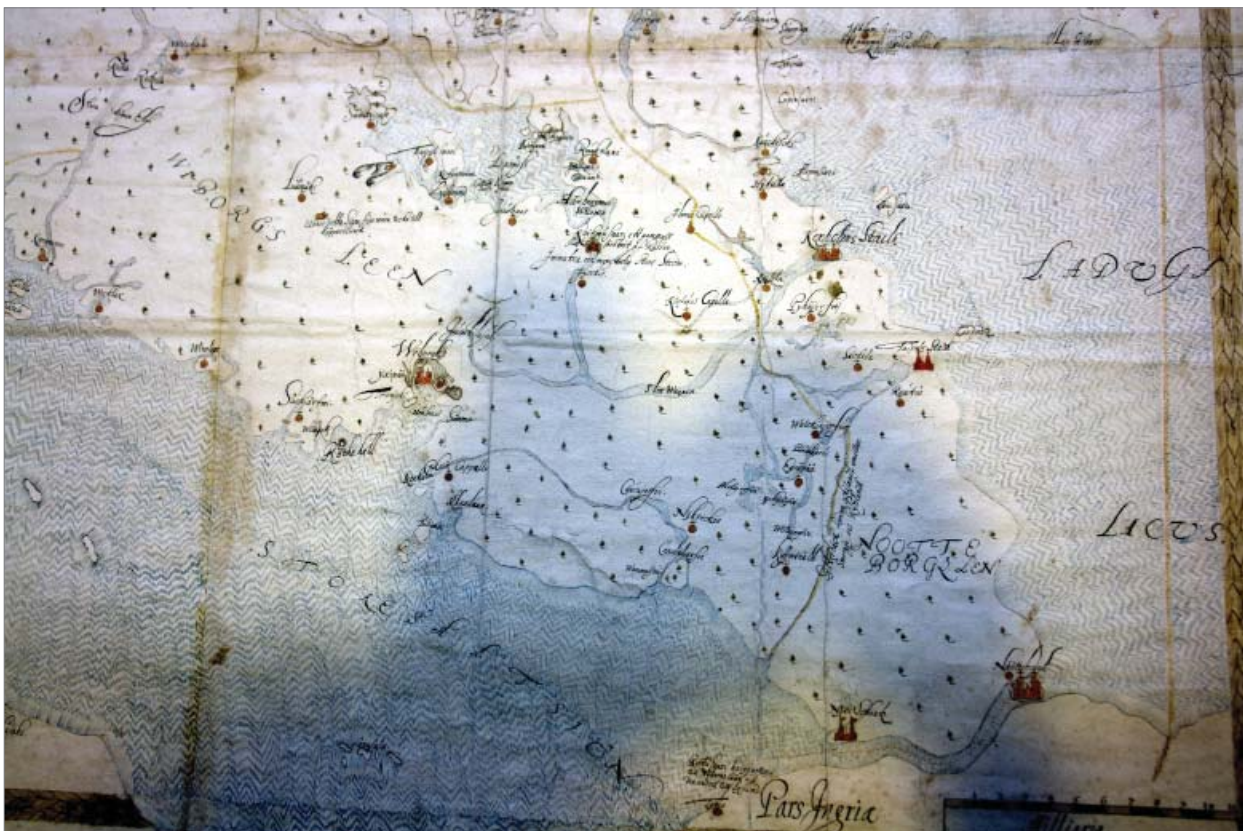
Pysyvä asutus Niskapietiläntien alueella on suhteellisen myöhään syntynyttä. Karjalan asutus rautakaudella käsitti Laatokan rantaseudut, Vuoksen vesistöjen varret ja Saimaan etelärannikon. Ruokolahti ja Rautjärvi olivat asutuksen eräalueita. Nykyisen Niskapietiläntien seutu oli 1500–1600-luvulla melko harvaan asuttua, mutta esimerkiksi Purnujärven ja Miettälän kylät olivat jo silloin nykyisen museotien varrella. 1500-luvulla mainitaan Miettälä Jääsken kihlakunnan vanhimpien kylien joukossa. Vuonna 1543 Miettälässä sijaitsevat kahdeksan taloa. Ruokolahden pohjoisosassa suuret alueet olivat vielä tuolloin asumattomia.

Ruotsin itärajan puolustus rakentui Viipurin linnan, Käkisalmen linnan ja Uudenlinnan (Nyslott) eli Olavinlinnan varaan. Vuonna 1475 ruotsalaiset alkoivat rakentaa Olavinlinnaa alueelle, jota Novgorodin seuraajavaltio Moskovan suuriruhtinaskunta piti oman rajatulkintansa mukaan itselleen kuuluvana.

Ruotsin keskushallinto tarvitsi linnoja yhdistäviä teitä. Viipurin linnaan johti Tukholmasta Turun kautta kaksi tietä: Ylinen Viipurin tie Salpausselkiä pitkiä ja Alinen Viipurintie eli Suuri Rantatie Suomenlahden rannikon tuntumassa. Koska Viipuri oli sekä hallinnollisena, kaupallisena että erityisesti sotilaallisena keskuspaikkana tärkeä, johti sieltä tiet Käkisalmen ja Savonlinnaan. Tietä tarvittiin Käkisalmeen viimeistään 1300-luvun alussa, jolloin ruotsalaiset valloittivat sen. Olavinlinnan johtavaa tietä on tarvittu huomattavasti myöhemmin, 1400-luvun lopussa, kun linnaa alettiin rakentaa. Viipuri–Savonlinna-tie kulki Ruokolahden ja Puumalan kautta Olavinlinnaan. Käkisalmen tie kulki lyhintä reittiä Krjalan kannaksen poikki.

Vuonna 1595 Täyssinän rauhassa vahvistui Käkisalmen, Savon ja Pohjois-Suomen kuuluminen Ruotsiin. Ruotsin suurvalta-asema romahti 1700-luvulla käytyjen sotien seurauksena. Raja siirtyi vuonna 1721 Uudenkaupungin rauhassa länteen Kannakselta, vuonna 1743 Turun rauhassa Kymijoen läntisimpään haaraan ja vuonna 1809 Haminan rauhassa Tornionjokeen. Suomesta tuli Venäjän suuriruhtinaskunta. Perinteisesti Ruotsiin päin suuntautunut mielenkiinto kääntyi itään. Sotilaallinen ja hallinnollinen suuntaus kääntyi päinvastoin. Kun Pietarista tuli kaupankäynnin kannalta vetovoimaisin ja tärkein kaupunki 1800-luvun alussa, alkoivat Itä-Suomen alueen tieyhteydät muuautua keskeisiksi kauppateiksi vanhojen Ruotsisuuntautuneiden kauppareittien kustannuksella.

Viipurin lääni oli taloudellisessa noususuunnassa koko autonomian ajan. Rautjärven ja Ruokolahden seudut olivat siinä mielessä etuoikeutetussa asemassa, että talouden ja liikenteen painopisteen muuttamisen myötä maantie Viipurista Savonlinnaan rakennettiin kulkemaan niiden halki, ja paikalliset saattoivat käyttää sitä hyväkseen.



Kartta 1600-luvulta ei vielä näytä teitä, mutta kartalle piirretyt paikkakunnat kertovat niiden valtakunnallisesta merkityksestä. Keskeisinä kohteina kartalla näkyvät Viipuri, Käkisalmi (Kexholms stadt), Nöteborg (Pähkinälinna) ja Nyenskanz (Nevanlinna nykyisen Pietarin paikalla). Saimaan kaakkoiskulmassa on Ruokolahti (Rokelax), joka oli silloin seurakunnan keskus. Tie Viipurista Olavinlinnaan kulki Lappeen, Ruokolahden, Puumalan ja Sulkavan kautta. Lähde: vanhakartta.fi

1.3.2 Kulkuyhteyden synty

Salpausselkää pitkin Lappeenrannasta on mainittu kulkeneen isompi tie aina Ruokolahden perukoille saakka. Tämä tie seurasi Saimaan rantaa. Vuosina 1555–1557 ja 1570–1595 alkoi Jääsken pitäjässä vilkas tienraivaustoimi. Tämä johtui siitä, että Ruotsi valloitti Käkisalmen vuonna 1580 ja vakiinnutti asemansa Karjalassa Täyssinän rauhassa vuonna 1595. Tykit ja muut sotilaskuljetukset vaativat toimivaa tiestöä. Viipurista maakulkureitti Käkisalmeen kulki kannaksen poikki Antrean ja Kaukolan kautta. Sieltä kulku-ura jatkui Sortavalaan Laatokan rantaa kiertäen.

Rautjärven seurakunta on perustettu Ruokolahden seurakunnan kappeliseurakuntana vuonna 1654. Se on edellyttänyt vakiintuneen kulkuväylän syntymistä Ruokolahden ja Rautjärven kappelin välille. Kapelli rakennettiin Ruokolahden ja Miettälän kylän välille, jolloin kirkkotietä Rautjärven kirkolle on tarvittu myös Miettälän suunnasta. Rautjärven kunta muodostettiin vasta vuonna 1861, pari vuotta itsenäisen seurakunnan perustamisen jälkeen. Miettälä oli luonnollisesti kunnan keskustaajama.

Vuoden 1721 Uudenkaupungin rauhassa raja siirtyi suunnilleen nykyiselle paikalleen. Olavinlinna jäi Ruotsille. Perinteinen pääkulkureitti Ruokolahden ja Puumalan kautta tuli vakavasti uhatuksi ja kulku Punkaharjun kautta jokseenkin mahdottomaksi. Se edellytti vihollisen vähemmän uhkaaman reitin parantamista Mikkelin kautta. Ruotsista maatie idän kautta Punkaharjua pitkin Olavinlinnaan oli liian uhattu. Toisaalta myös venäläisten kulkuyhteydet olivat vaarassa Saimaan alueella. Vuoden 1743 Turun rauhassa Olavinlinna ympäristöineen siirtyi Venäjälle, jolloin koko Viipurin alueen liikenneverkon painopisteet muuttuivat. Venäläiset rakensivat 1700-luvun lopulla Kustaan sodan säilyttäminä niin kutsutut Suvorovin kanavat: Kutveleen, Kukonharjun, Käyhkään ja Telataipaleen kanavat vuosina 1791–1798. Vanhan tarinan mukaan venäläissotilaat rakensivat Imatran ja Miettälän välille yhtenäisen ja nykyisen Niskapietiläntien kautta kulkevan tielinjauksen kesämanöövereidensä suorittamiseen 1700-luvulla. Paikalla on voinut olla poluntasoinen kulkuväylä, josta on rakennettu tie. Kulkureitin maasto on suurelta osaltaan liikkumiselle ja siis myös tielle suotuisaa harjumaastoa. Miettälän kylään oli sijoitettu jo 1680-luvulla Ruotsin ruotujakolaitoksen komppanian puustellit. 1700-luvun lopussa venäläiset alkoivat kasarmialueen rakentamisen Miettälään.

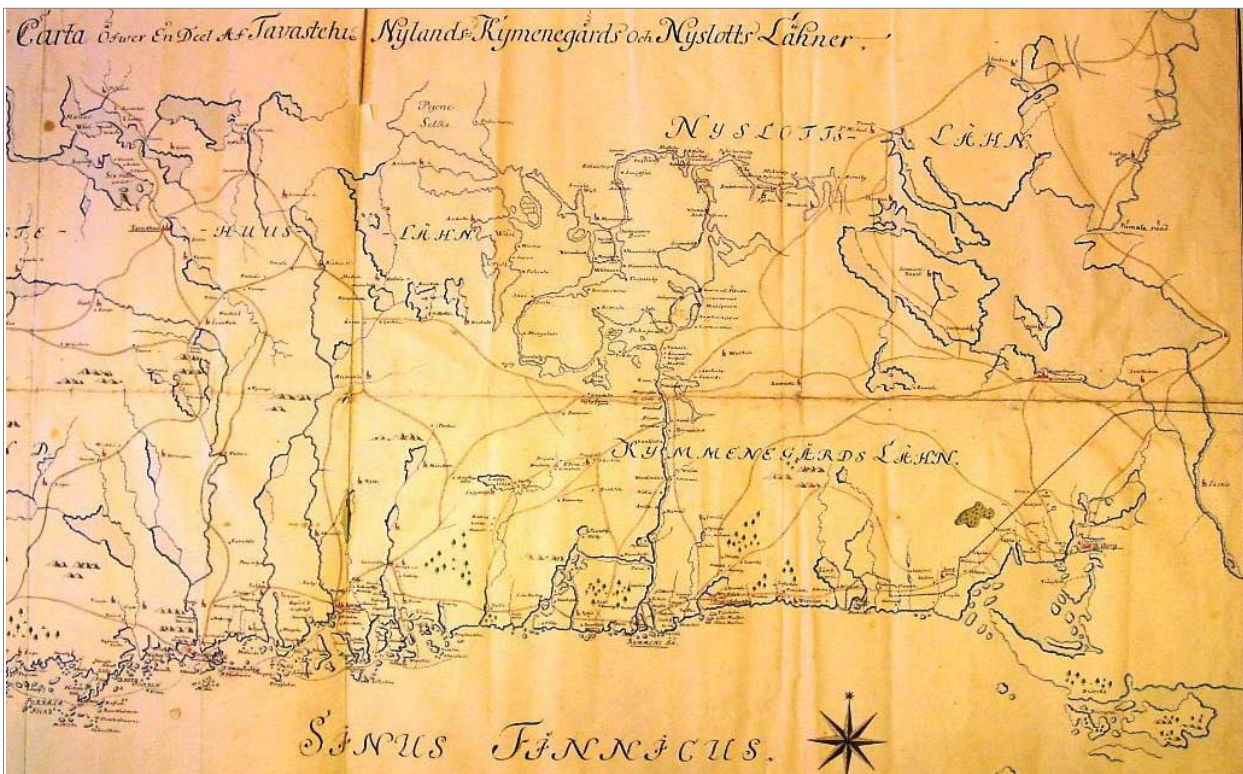
Tarina venäläisten tienrakennuksesta on uskottava uuden rajan sijainnista johtuvista sotilaallisista tarpeista. Varsinaisen tien syntymiseen ja rakentamiseen viittaavat ohessa esitetyt kartat, mutta nekään eivät anna kovin tarkkaa ajoitusta. Sijainti rajan pinnassa on ilmeisesti pakottanut kartantekijät katkomaan tieyhteyksiä. Kuitenkin se näyttää varmalta, ettei Niskapietiläntiellä ole mitään valtakunnantason merkitystä ennen kuin 1700-luvun loppupuolella Turun rauhan jälkeen.



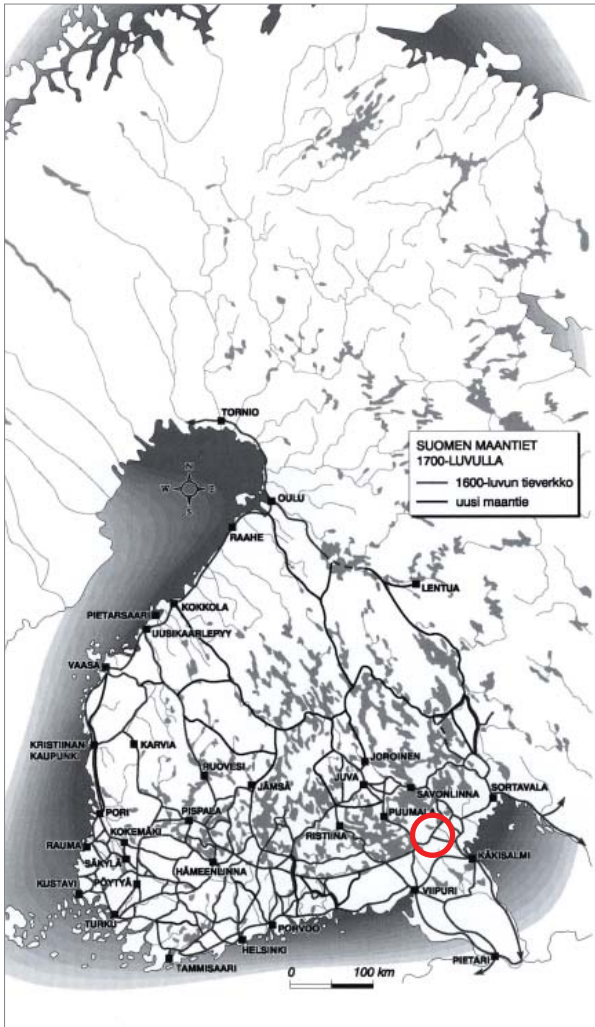
Ruotsalaisten vuonna 1740 piirtämä kartta tiestä Haminasta Olavinlinnaan kulkee Lappeenrannan ja Puumalan kautta. Kartta näyttää sivutien risteyksen Siitolan (nykyinen Imatra) ja Ruokolahden välillä. Se on länsipää Miettälään kulkevasta tiestä, josta jakso on nykyinen Niskapietilän museotie. Kartta näyttäisi osoittavan, että Ruotsin hallitessa Olavinlinnaa Niskapietiläntie ei ole ollut valtakunnallinen tie. Lähde: www.vanhakartta.fi



Eric Wetterstedtin Ruotsin maakuntakartastossa vuonna 1775 esitetään myös Venäjään vuosina 1721 ja 1743 liitetyt osat valtakuntaa. Niskapietilän kohdalla kartta on piirretty niin, ettei yhteyttä Ruokolahden tai Imatran (Siitolan) ja Niskapietilän välillä ole. Sen sijaan Jääsken Aholan kautta on tieyhteys kohti Niskapietilää, mutta tie katkeaa (ilmeisesti vain kartalla). Rautjärveltä (Miettilästä) tie jatkuu kohti Laatokkaa. Karttojen vääristely raja-alueilla oli yleinen tapa. Lähde: www.vanhakartta.fi



Toinen ruotsalainen kartta Uudenkaupungin ja Turun rauhän väliseltä ajalta osoittaa, että kulku Ruotsin suunnalta Olavinlinnaan kulki sekä Lappeen, Siitolan, Ruokolahden, Puumalan ja Sulkavan linjausta, että Mikkelin kautta. Kun Olavinlinnan asema kävi liian vaaralliseksi, Ruotsin armeijan varikko siirrettiin Mikkeliin. Kartassa on säilytetty Viipuri ja tiet Viipurista uudelle rajalle. Ilmeisesti karttopohja on julkaisuvuotta huomattavasti vanhempi. Uusi Uudenkaupungin rajalinja on lisätty maantieteelliseen karttaan ilmeisesti myöhemmin. Lähde: www.vanhakartta.fi



Suomen tieverkko kehittyi 1700-luvulla nopeasti erityisesti vuosisadan lopulla. Karttaan on merkitty Niskapietiläntien sijainti punaisella ympyrällä. Teiden ja siltojen rakennustaito kehittyivät olennaisesti ulkomailta tuotujen oppien mukaan. Teitä rakennettiin hallinnon ja sotatoimien käyttöön. Miettälän kylä ja Niskapietilän nykyinen museotie ovat keskeisellä paikalla tieverkossa. Toisaalta kaikkialle ja kaikkialta Karjalan keskuspaikoista on päässyt Viipuriin myös vaihtoehtoisia teitä pitkin. Pohjoiseen Keski-Suomeen maantiet tulivat vasta 1700-luvun aikana. Lähde: Viertola, 1974, Suomen teiden historia I, s. 116 ja Masonen, toim., 1999, Maata, jäätä, kulkijoita, s. 258.

1.3.3 Niskapietilän tien myöhemmät vaiheet

Edellä esitetyistä tiedoista voi päätellä, että Niskapietilän tie kehittyi osittain paikallisen liikumisen tarpeista, jolloin on syntynyt lähinnä polun tyyppisiä kulkuväyliä. Ilmeisesti varsinaisia tierakenteita on ollut vasta venäläisten rakentamana. Tällöin voidaan arvioida, että tie on syntynyt sotilaallisista tarpeista.

Suomen oloissa Kannas on ollut tiheän tieverkon aluetta. Teitä tarvitsivat sekä ruotsalaiset että venäläiset hallinto- ja sotatoimiin. Paikallinen väestö käytti tietä omiin tarpeisiinsa. Niskapietilän seudulta on suhteellisen lyhyt matka sekä suurille vesistöille että kauppapaikoille. Niskapietilän tien kohdalla liikumisen tarpeet ovat osuneet yhteen ja paikalle on kehittynyt maantie, joka on yhdistänyt Viipurin, Sortavalan, Käkisalmen ja laajemmin sekä Länsi-Suomen tiestön että yhteydet kasvavaan uuteen pääkaupunkiin Pietariin.

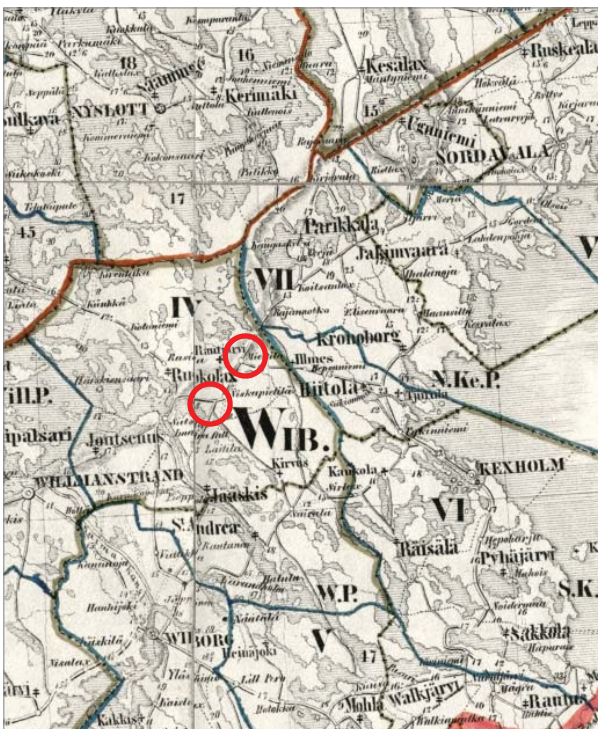


Vanhan Suomen kartta, joka tunnetaan julkaisijansa mukaan von Knorringin karttana, kuvaa tarkasti tieverkon Viipurin, Käkisalmen, Sortavalan ja Savonlinnan välillä ja Niskapietilän tien keskeisen aseman tieverkolla. Kartassa näkyy Niskapietilästä etelään johtava tie, joka haarautuu Jääskeen ja Kirvuun. Kartta on piirretty vuonna 1804 ja julkaistu vuonna 1832. Lähde: www.vanhakartta.fi

Postitie

Yleinen postitie Viipurista Savonlinnan kautta Kajajaan ja Ouluun oli jo vuoden 1638 postireiteillä. Aluksi reitti on kulkenut Ruokolahden ja Puumalan kautta. 1800-luvulla tie lähti Lappeenrannasta, ylitti Lauritsalassa Saimaan kanavan ja kulki Salpausselän harjua pitkin Vuokselle, joka ylitettiin Mansikkalan lautalla. Kestiekievareita reitin varrella oli Joutsenon kirkolla, Peltolassa ja Siitolassa (Vuoksenniskalla), Niska-Pietilässä ja Miettälässä, jotka olivat olleet jo pitkään käytössä 1800-luvulla. Kirjeiden jättö- ja noutopaikkoja postitien varrella olivat kievarit. 1880-luvulla alettiin puhua postikonntorin perustamisesta Miettälän kylään Rautjärvelle. Senaatti antoi myönteisen päätöksen ja konttori avattiin 1.6.1884 Miettälässä.

Kun Miettälän kylän postitoimisto 1905 alistettiin Vuoksenniskalle, jouduttiin postia kuljettamaan Vuoksenniskalta Miettälään. Aluksi posti haettiin hevosella kolme kertaa viikossa, myöhemmin 1930-luvulla autolla. Postilaitoksen omaan kuljetukseen siirryttiin 1960-luvulla.

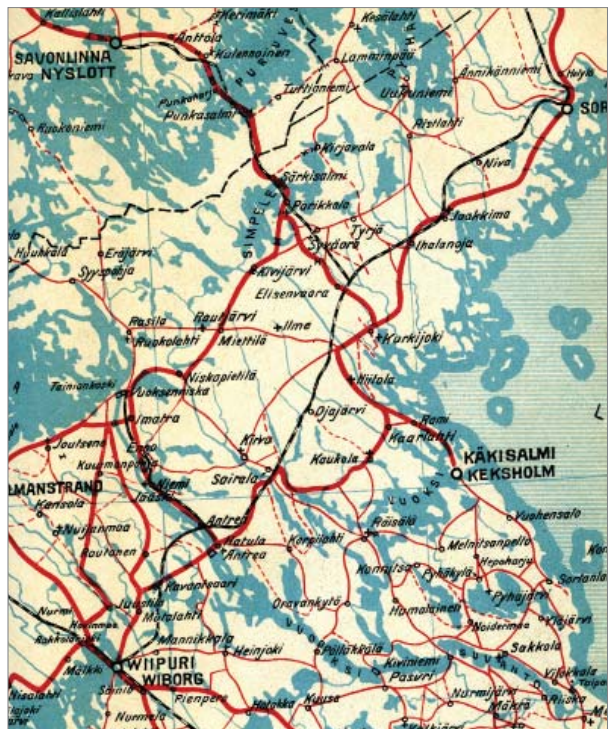


Postikartta vuodelta 1860 osoittaa, että postitie on kulkenut nykyistä museotietä ja sekä Niskapietilässä että Miettälässä on ollut kestiekievari (punaiset ympyrät kartassa). Niskapietilän museotiejakso näyttää olevan suurin piirteissään nykyisellä linjauksellaan. Lähde: www.vanhakartta.fi

Valtatieksi

Maaseudun maata omistavat talonpojat vastasivat teiden ja siltojen ylläpidosta veroluontoisena velvollisuutena Suomen itsenäistymiseen saakka. Tienpitovelvollisiin liitettiin tehtaat ja ruukit 1800-luvulla. Vuonna 1918 annettu tielaki muutti tienpitovelvollisuuksia määräämällä, että vuoden 1921 alusta lähtien yleisten maanteiden rakentaminen ja kunnossapito olivat valtion vastuulla.

Vuonna 1860 tie- ja vesirakennuslaitokseen perustettiin kuusi piiriä. Saimaan piirin pääpaikka oli Viipurissa. Vaikka pääpaino oli vesistö- ja maanteiden rakentamisessa, myös maanteiden ja siltojen hoidolla oli sijansa piirin toiminnassa. Saimaan piirin jatkajana Suomen itsenäistymisen jälkeen toiminut Viipurin tie- ja vesirakennuspiiri kiinnitti huomiota teiden, siltojen ja lossien kuntoon itsenäisyyden ensimmäisinä vuosikymmeninä. Vaikka tiestö alueella oli verrattain hyvälaatuinen, ei teiden kunto vastannut autoliikenteen tarpeita.



Suomen matkailijayhdistys laati Suomen ensimmäisen autoilijan kartan vuonna 1931. Yhdistys koeajoi autolla Suomen tieverkon ja laati sen pohjalta kartaston autolla ajokelpoisista teistä. Niskapietiläntie on arvioitu autolla hyvin ajettaviin teihin. Näistä koeajoista oli melko lyhyt askel valtatieverkon syntyyn, jonka suunnittelu alkoi noin vuosikymmenen kulluttua. Lähde: Landsvägkarta-Maantiekartta. Suomen matkailijayhdistys ry/Mobilian arkisto

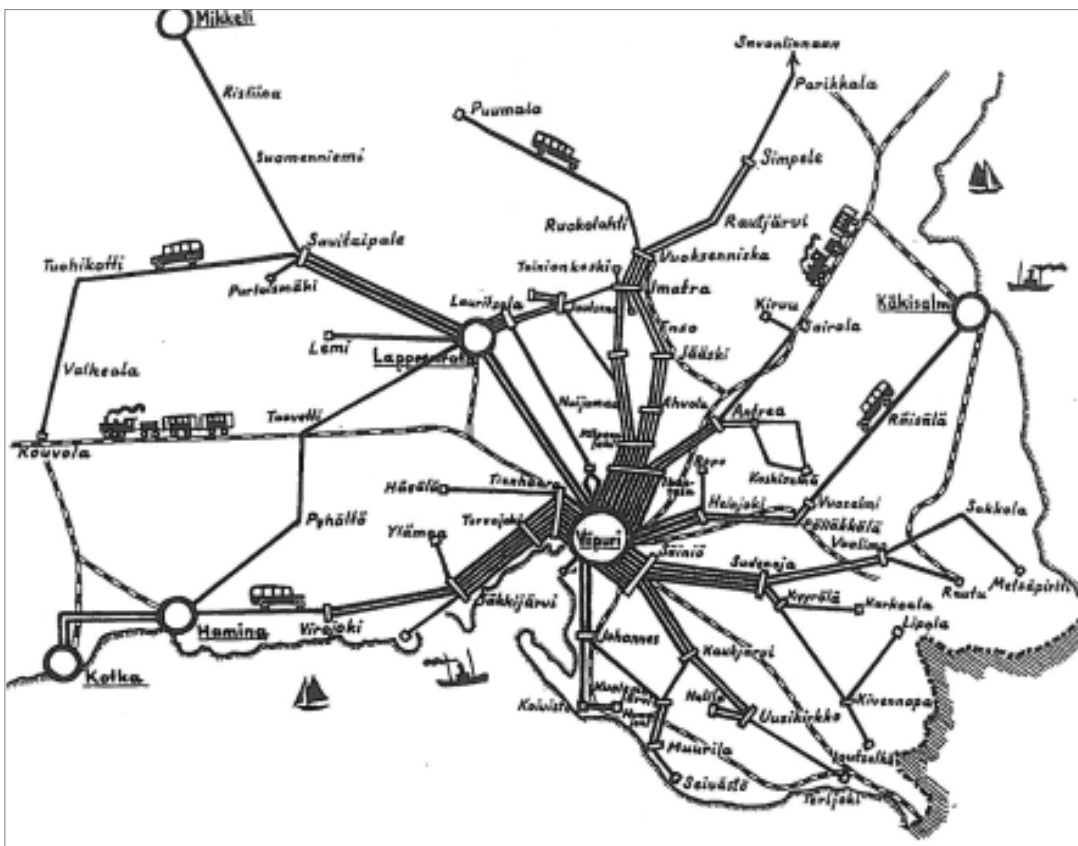
Niskapietiläntien merkitys kasvoi, kun Miettälään rakennettiin 1880-luvulla reservikasarmit eli vanhaa kasarmialuetta laajennettiin, kun Suomen Suuriruhtinas-kuntaan tuli oma sotaväki. Se lakkautettiin jo vuonna 1901. Kasarmialue ja sen kerrostuneisuus antavat sotilastien leimaa Niskapietilän museotielle. Toistamiseen vuoden 1918 tapahtumat liittivät Miettälän sota-tapahtumiin.

Toisen maailmansodan aikana, jatkosodan alussa, venäläiset joukot ampuivat kaarituliaseilla Niskapietiläntielle aiheuttaen aineellisia vahinkoja. Viipuri-Savonlinna-tietä pidettiin maanpuolustuksen kannalta tärkeänä. Sotilaallisten seikkojen lisäksi tieolojen parantamista on perusteltu myös matkailun näkökulmilla. Joukko Viipurin läänin kansanedustajia lähetti 1936 eduskuntaan te aloitteen. Siinä esitettiin Kanaksen tieolojen parantamista, listattiin tärkeimpinä pidetyt tiehankkeet ja vedottiin itärajan tiestön kunnossapidon tärkeyteen.

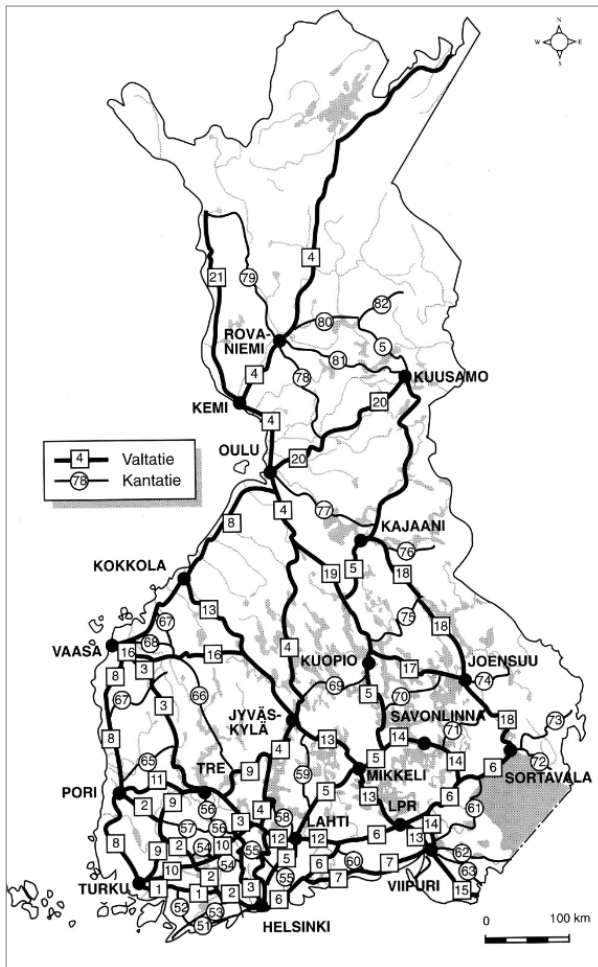
Viipuri–Jääski–Imatra–Savonlinna- reitti tuli aloitteen mukaan kunnostaa maanpuolustuksen ja matkailijoiden tarpeisiin. Vetoamus tepsii tämän osuuden kohdalla, sillä työt aloitettiin tiellä vuonna 1938. Myös muille teille 1930-luku merkitsi parannustoimia.

Tienpitojärjestelmä oli uudistunut vuosien 1918 ja 1927 tietilain voimalla: teiden ja siltojen laatu alkoi hitaasti nousta samalla, kun autoliikenne vakiinnutti asemansa Suomen vallitsevana kulkumuotona. Suomalainen liikennepolitiikka etsi suuntaansa 1920- ja 1930-luvuilla. Rautateiden, sisävesiliikenteen ja maantieliikenteen välille haettiin tasapainoa. Maantieliikenne oli taantunut 1830-luvun ja noin 1920-luvun välisenä aikana, kun kanavat ja rautatiet uudistivat liikennettä. Teiden kunto oli jo kohtalaisen hyvä 1930-luvun lopulla, sillä pula- ja työttömyyskaudet 1928–34 olivat pakottaneet valtion rakentamaan ja kunnostamaan yleisiä teitä työttömyystöinä.

Rautatiet vaikuttivat 1900-luvun alkuvuosikymmeninä alueen liikennekulttuuriin. Ennen Vuoksenniska-Elisevaara-radon valmistumista Rautjärven seudun kauppatavaratrahdattiin Imatran Vuoksenniskan asemalta hevospelillä. Rautatieyhteys välillä Lappeenranta–Elisevaara valmistui 1930-luvun lopulla. VR aloitti pian linja-autoliikenteen välillä Ilme-Miettälä–Rautjärven asema. Liikennöinti radalla päättyi rauhannehtoihin, jotka katkaisivat radan.



Viipuri linja-autoasema otettiin käyttöön vuonna 1932. Se oli silloin Pohjoismaiden suurin linja-autoasema. Reittikartan mukaan vuonna 1932 Rautjärvi eli Miettälän kylä ja Niskapietilän nykyinen museotie olivat harvan, mutta säännöllisen linja-autoliikenteen piirissä. Rautjärven suuntaan liikennöitiin Viipuri-keskeisen liikenteen lisäksi myös Lappeenrannan, Ruokolahden ja Simpeleen suunnista. Lähde: Hakala-Rahko



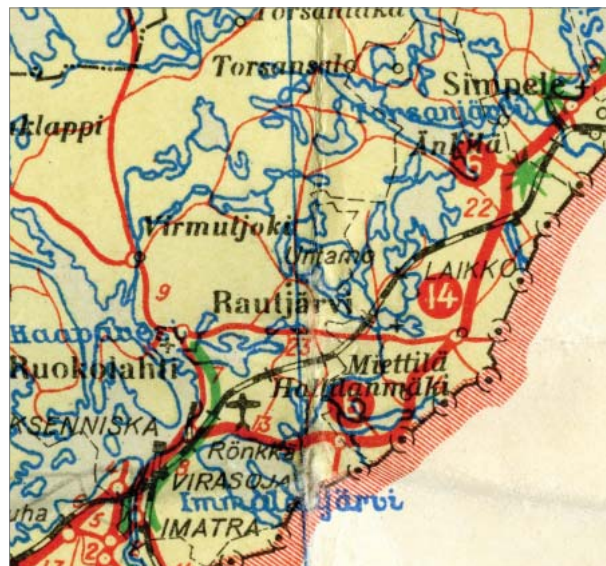
Vuonna 1938 Suomen valta- ja kantatiet saivat numerot. Numerot merkittiin tienviittoihin ja kilometripylväisiin. Valtatiet merkittiin punaisella ja kantatiet sinisellä. Valta- ja kantatiet perustettiin entiselle tieverkolle. Niskapietilän nykyinen museotie sai komeasti kahden valtatie numerot. Lähde: Perko, s.284

Valta- ja kantatiet luokiteltiin Viipurin läänissä ensimmäistä kertaa vuonna 1926. Kyseessä oli kilometrimittaus, mutta se oli ensimmäinen laaja tieverkoston toiminnallinen luokittelu. Ensimmäiset valtatie suunnitelmat virisivät Suomessa 1920-luvulla. Vuonna 1933 Kyösti Kallion johtama kulkulaitoskomitea sai valmiiksi esityksen, jossa ehdotti Suomeen perustettavaksi 29 valtatieta. Suunniteltu valta- ja kantatieverkosto perustettiin olemassa olevalle tiestölle. Viipurin piirin alueelle sijoitettiin komitean ehdotuksessa kuusi valtatieta. Kallion kulkulaitoskomitean työ johti siihen, että Suomen kaikki valta- ja kantatiet luokiteltiin ja numeroitiin helmikuussa 1938. Valtatiet saivat varrelleen kilometripylväät, joita korosti punainen ympyrä valkoisella numeroinnilla. Kantatiet puolestaan merkittiin sinisellä.

Vuonna 1938 annettiin Viipurista Imatran ja Savonlinnan kautta Juvalle kulkeneelle valtatielle tienumeroksi 14. Valtatie 14 kulki Imatran jälkeen nykyistä Niskapietilän museotien linjausta. Samaa tietä kulki myös valtatie 6, joka yhdisti tuolloin toisiinsa Helsingin ja Sortavalan. Näillä kahdella valtatiellä oli siis yhteinen osuus Imatran ja Parikkalan Koitsanlahden välillä, ja tälle osuudelle sijoittui Niskapietiläntien museotie.



Autoilijan tiekartta alkoi ilmestyä vuonna 1929. Sen laati Maanmittaushallitus. Niskapietilän nykyinen museotie on kahden valtatie, 6 ja 14, reittinä. Helsinki – Sortavala-tien ja Viipuri-Savonlinna-Juva-tien yhteinen jakso on Imatralta Simpeleelle. Lähde: Autoilijan tiekartta 1939/Mobilian arkisto



Autoilijan tiekartta 1946 näyttää dramaattisen muutoksen, jonka sodan rajansiirto aiheutti. Kaikki yhteydet itään sulkeutuivat. Niskapietilän kylä jäi aivan rajan pintaan. Tie Jääskeen ja Kirvuun katkesi. Valtateiden reitit muuttuivat rajan katkaistessa ne, mutta tielinjaus Niskapietilässä säilyi. Se oli jo jälleenrakennusajan autoliikenteelle toivottoman vanhanaikainen. Lähde: Autoilijan tiekartta 1946/Mobilian arkisto

Valtatie 14 muutti muotoaan sodan jälkeen, sillä alueluovutuksessa osa tiestä jäi Neuvostoliiton puolelle. Tie päätettiin katkaista niin, että se kulki Juvalta Savonlinnan kautta Parikkalan Särkisalmelle. Valtatie 6 joutui sekin muutostöiden kohteeksi sotien jälkeisessä alueluovutuksessa, kun toinen päätekaupunki Sortavala jäi Neuvostoliittoon. Tuolloin tie katkesi Imatran pohjoispuolelta ja uusi reitti tuli Parikkalan kautta Tohmajärven Onkamoon. Tieosuus Helsingistä Joensuuhun sai numeron 6. Tie kulki Niskapietiläntien linjaa kuitenkin vuoteen 1957, jolloin se siirtyi kulkemaan pohjoisemmaksi.



Talvisodan jälkeen Suomen ja Neuvostoliiton uudelle rajalle tuli tiukka rajavartiointi, jossa rajan molemmilla puolilla oli tähyystorneja. Suomen puolella Niskapietiläntien läheisyyteen, n. 200 metriä rajalle päin, rakennettiin rajavartioasema. Vartiotien risteyksessä Niskapietiläntiellä on Vähikkälän koulu. Sekä koulun että rajavartioston rakennukset ovat uusiokäytössä. MP



Näkymä Mietttilän entisestä kuntakeskuksesta Viipurintien ja Variksenkyläntien risteyksestä. Tienviitassa näkyvä Kuntala tarkoittaa Mietttilän kasarmeja. Kuva on arviolta 1940-luvun vaihteesta. Kuva Heikki Lankinen.

Rajan läheisyydestä johtui, että Niskapietiläntien varrelle on rakennettu rajavartioasema. Se on nyttemmin jäänyt pois käytöstä.

Niskapietiläntie oli täten pitkään vilkkaasti liikennöity osa Suomen valtatieverkkoa, ja sitä pitkin vei pari vuosikymmentä kaksikin valtatieä. Tien valtakunnallinen merkitys liikenneväylänä päättyi valtatie 6 siirtymässä uudelle suuremmalla linjaukselle vuonna 1957. Tien maakunnallinen merkitys romahti vuonna 1973, kun Simpeleen ja Rautjärven kunnat yhdistettiin ja kuntakeskus siirtyi Simpeleelle.



Vuonna 1957 avattiin uusi itärajaa myötäilevä "Karjalan pikatie" Joensuuhun. Sille siirtyi Valtatie 6 rooli Niskapietilän tieltä. Niskapietilän tie jäi linjaukseltaan ennalleen. Myöhemmin se on kestopäällystetty ja sitä on oikaistu muutamista kohdista. Lähde: Autoilijan tiekartta 1963.



Nykyinen näkymä suunnilleen viereisen kuvan ottopaikalta Variksenkylän risteyksestä. MP

1.3.4 Niskapietiläntien museaalinen arvo

Niskapietilän tie voidaan arvottaa monesta näkökulmasta. Edellä esitetyn karttoihin perustuvan analyysin pohjalta tien historiallinen arvo näyttäisi olevan sen valtatievaiheessa ja sitä edeltäneessä kehitysvaiheessa. Ajallisesti tämä merkittävä jakso näyttäisi olevan 1800-luvulta vuoteen 1957. Tien varsinainen kukoistuskausi on ollut sen valtatievuodet 1938–1957.

Niskapietiläntiestä tehty historiaselvitys korostaa tien ikää, vaikka todisteita väitteille 1600-luvun tiestä ei mistään löydy. Se, että alueella ja jopa samalla linjauksella on voinut kulkea paikallisten asukkaiden polkuja, ei riitä todisteeksi ainakaan maantiestä.

Paikalliset ihmiset haluavat nähdä Niskapietiläntien romantisoitua Viipurin tärkeänä kauppa- ja hallintoreittinä. He ovat esittäneet toivomuksen, että tien nimi muutettaisiin Viipurintieksi. Tälle toki löytyy perusteluksi se, että Niskapietiläntietä on päässyt Viipuriin. Käytännössä, lukuun ottamatta Niskapietilän valtatiekautta, sille on ollut useita ja sitä vilkkaampia korvaavia väyliä.

Historiaselvityksessä todetaan tien sotahistoria. Sijainti rajan pinnassa on aiheuttanut monia sotahistoriaan liittyviä tapahtumia. Tarinaperinne siitä, että venäläinen sotaväki olisi tien rakentanut, tuntuu erittäin mahdolliselta aikaisemmin esitetyn ajoituksen perusteella. Yhtä lailla tarinat ja muistiinmerkinnät ison ja pikkuvihan aikaisista kasakkapartioista ja niiden tihutöistä pitänevät hyvin paikkansa. Reservikasarmien rakentaminen 1880-luvulla ovat näkyvä merkki sotilaallisesta merkityksestä. Sotatapahtumia liittyy sekä vuoden 1918 tapahtumiin että talvi- ja jatkosotaan. Jatkosodan alussa Niskapietiläntie oli tykistöaseiden kantaman sisällä ja tielle ammuttiin. Sodan seurauksena rakennuksia tuhoutui.

Asutushistoriallisesti tien varrella sijaitseva lahjoitusmaahovi on huomattava museaalinen kohde. Ehkä kuitenkin merkittävimmät museaaliset arvot liittyvät siihen, että museotiejakso on lähes 20 kilometrin pituinen. Poikkeuksellisen pitkän museotien varteen mahtuu hyvä poikkileikkaus maisemia, tien linjausta ja tasoviivaa, metsää ja viljelysmaata. Tien säilynei-

syys 1950-luvun asussa on ilmeinen, mikä puolestaan edustaa 1930-luvun tien olosuhteita.

1.3.5 Niskapietiläntie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Liikenneviraston museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikassa Niskapietiläntie tie sijoittuu valtakunnallisen tieliikennehistorian ajanjaksoon 1600–1700-luvun tieverkon rakentuminen ja 1800-luvun tieverkon täydentyminen. Niskapietiläntien sijoitetaan arvioidun rakennusajankohtansa puolesta 1600-luvun teiden joukkoon. Tällä ajanjaksolla rakennetut tiet ovat tyypillisesti syntyneet kaupankäynnin, sotilaskuljetuksen ja hallinnon käyttöön. 1600-luvun jälkimmäiselle puoliskolle oli myös tyypillistä Karjalan kannaksen liikenneolojen parantaminen. Ajanjaksolla yksi kokoelmaan tallennettavista teemoista ovat yhdystiet, jotka helpottivat suurten maanteiden, sisämaan pitäjien ja rannikkokaupunkien liikkennettä, missä näkyi hidas teollisuuden kasvu ruukkiteiden rakentamisena. Karttatutkimus osoittaa Niskapietiläntien huomattavasti nuoremaksi kuin historiaselvitys arvelee. Ajoitus myös nostaa tien rakentamisen motiiviksi ensisijaisesti sotilaalliset näkökohdat. Kuitenkin voidaan katsoa, että historiaselvityksen pyöreähkö tulkinta osuu hyvin oikeaan, jos sitä tarkastellaan 1800-luvun tieverkon täydentymisen näkökulmasta.

Niskapietiläntielle ei kokoelmassa ole toisintoa. Niskapietiläntie on sijoitettu tieryhmään, joka edustaa tien varhaisvaiheita karkeasti aikavälillä 1500–1800. Niskapietiläntie erottuu tämän ryhmän muista teistä museoidun osuutensa pituuden puolesta: Niskapietiläntien (19,5 kilometriä) ohella ryhmän 11 museotiestä vain Saviselkä–Piippolan tie (23,8 kilometriä) ylittää yli viiden kilometrin. Vanhemmista teistä Tallinmäki–Virojoki tie (35,2 km) ylittää pituudeltaan myös Niskapietiläntien. Voidaan todeta, että Niskapietiläntie on harvinaisen laaja ja kattava kokonaisuus museotienä. Niskapietiläntie ilmaisee talvi- ja jatkosotien vaikutusta idän tiestölle ja sitä, millainen merkitys rajan läheisillä teillä on aina ollut maanpuolustuksen osana.

Tietoarvo

Tietoarvolla tarkoitetaan tässä Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan käsitettä. Sillä selvitetään, onko kohdetta, tässä siis Niskapietiläntietä, tutkittu tai onko siitä vain mainintoja kirjallisuudessa ja dokumentteja. Tietoarvo pisteytetään pisteillä yhdestä kolmeen, kuten muutkin kaksi arvioitavaa kriteeriä. Näistä yksi on paras arvio, joka edellyttää tieteelliset kriteerit täyttävää tutkimusta. Museokohdekokoelmassa Niskapietilän kokoelmapolitiikan pisteytyksen mukaan tietoarvo on ”tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus” eli pisteytys on yksi. Tämän hoito- ja ylläpitosuunnitelman historiaosuuden valossa tutkimustieto on ollut osittain kiistanalaista.

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. Niskapietiläntie edustaa kokoelmapolitiikassa mainittuja tieliikennehistoriallista ajanjaksoa, ”1600- ja 1700-lukujen tieverkon rakentumista” ja ”1800-luvun tieverkon täydentymistä”. Varsinaisesti tie lienee ensisijaisesti sotilaallisiin tarkoituksiin rakennettu 1700-luvun puolivälin tienoilla, kun Ruotsin suurvalta-aseman romahtaminen oli siirtänyt rajaa länteen. Se johti Venäjän valtion ja armeijan uuteen tilanteeseen liikenneväylien rakentamisessa. Tien varhaisempi pääasiallinen käyttö on paikallisen liikennetarpeen synnyttämä.

Tämän hoito- ja ylläpitosuunnitelman historiaosan valossa Niskapietilän tie näyttäisi voimakkaimmin edustavan 1800-luvun lopusta nopeasti kehittyvää maantietä, josta tulee valtatie vuonna 1938. Toisin sanoen tien valtakunnallinen liikenteellinen arvo on vuoden 1938 tieuudistuksessa valtatie. Tien ilmiasu muistuttaa 1930-luvun maantietä. Sen tieliikenteellinen historia-arvo on arvotettu aikaisemmin luokkaan 1 eli sillä on valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa. Arvo säilyy riippumatta siitä, arvottaako kohdetta 1900-luvun alkupuolen valtatieksi tai 1700-luvulla rakennettuna sotilastienä (tai 1600–1800-luvun maantienä, kuten historiaselvitys). Paikalliselle ja maakunnalliselle liikenteelle tiellä on ollut suuri arvo.

Säilyneisyysarvo

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota sillä halutaan tai voidaan dokumentoida. Vuonna 2007 tehdyssä museokohdeselvityksessä kohteen säilyneisyys luokiteltiin parhaimpaan luokkaan ja samat päätelmät voidaan tehdä nytkin.

Paikallinen kiinnostus ja innostus Niskapietiläntietä kohtaan on tuottanut opastustauluja ja muistomerkkejä tien varren kohteisiin kuten Purnujärven lahjoitusmaahoviin, Miettälän kasarmialueelle sekä useampia vuosittaisia tapahtumia ja sotamuistoihin perustuvia matkailupaketteja. Ulkopuolisella tukirahoituksella tien varteen on rakennettu maitolaitureita, ilmeisesti elävöittämään tien luonnetta 1950–1960-luvuilla. Rautjärven alueesta on tehty vuonna 2014 sotahistoriallinen selvitys osana Kehittyvä Rautjärven alue-hanketta. Sotahistoriallisissa tapahtumissa Niskapietiläntie ja erityisesti Miettälän kylä ovat esillä. Tietä on myös oikaistu muutamasta kohdasta, mutta muutokset ovat tietä ajettaessa melko huomaamattomia ja jo maaston kätkeviä. Ne eivät vähennä tien säilyneisyysarvoa.

Edellä on jo todettu, että Niskapietiläntielle ei ole suoranaista toisintoa Liikenneviraston museokohdekokoelmassa. Kohde säilytetään pysyvästi osana kokoelmaa, sitä ylläpidetään ja kunnostetaan museologisin menetelmin ja sille on laadittu tämä hoito- ja ylläpitosuunnitelma, jolla turvataan säilyttämisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteena.



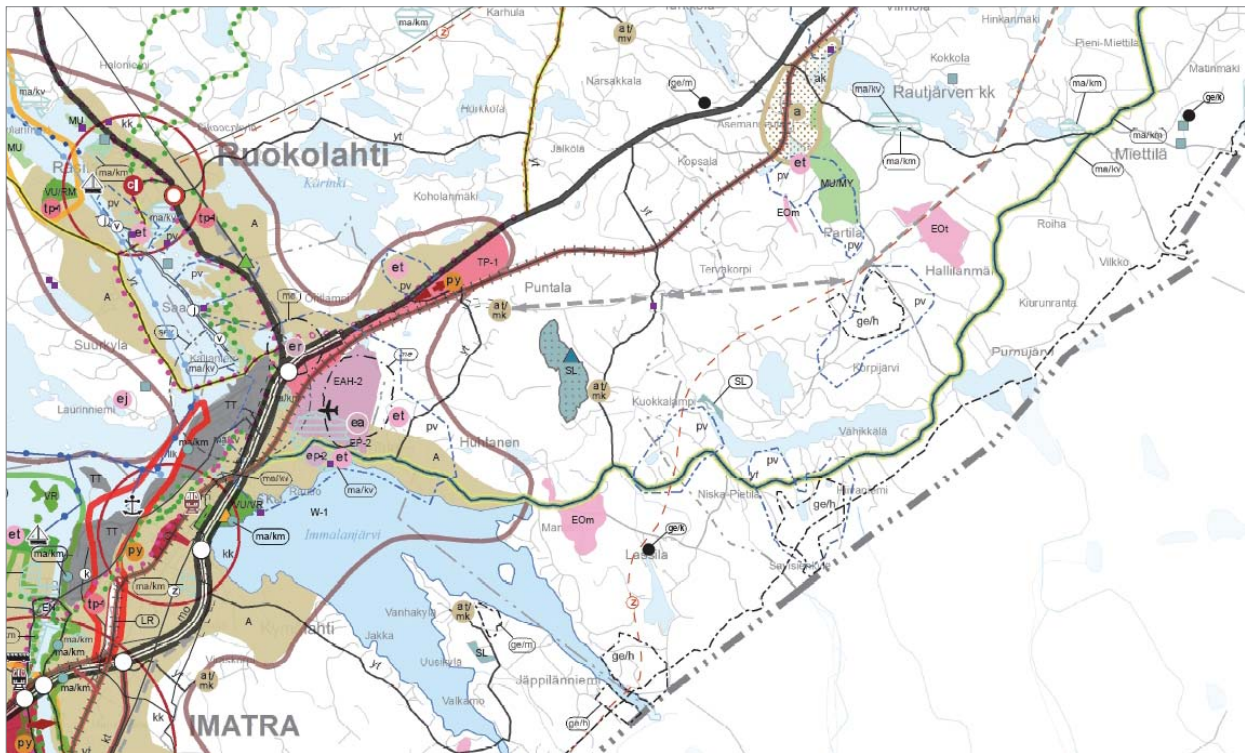
Tienoikaisu kilometripylvään 62/215 maastossa (Purnujärven Niuskanlahden laaksossa) on melko mittava, mutta sopeutuu hyvin tien vanhempaan linjaukseen ja tasoviivaan. MP

2 Alueen nykytilan kuvaus

2.1 Maankäytön nykytila

2.1.1 Kaavatilanne

Maakuntakaava



Ote Etelä-Karjalan maakuntakaavasta.

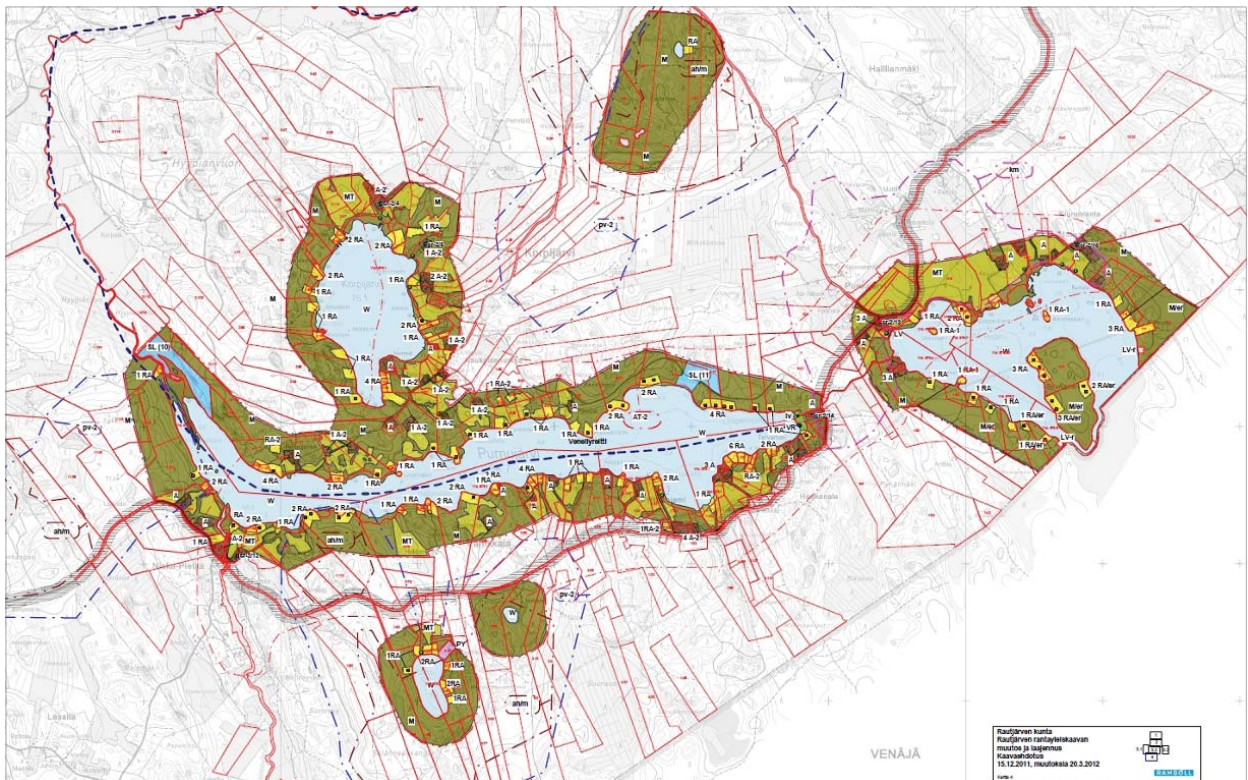
Etelä-Karjalan maakuntakaava valmistui keväällä 2010. Maakuntavaltuusto hyväksyi maakuntakaavan 9.6.2010 ja ympäristöministeriö vahvisti sen 21.12.2011. Museotien länsipää sijoittuu taajamatoimintojen alueelle (A). Museotien eteläpuolelle, Manskankaalle, sijoittuu maa-ainesten ottoalue. Niska-Pietilän kylän länsi- ja itäpuolella on tärkeä pohjavesialue, itäpuolella lisäksi arvokas harjualue.

Yleiskaava

Suunnittelualueella ei ole Ruokolahden kunnan alueella voimassa olevaa yleiskaavaa.

Rautjärvelle on laadittu rantayleiskaavaehdotus, jonka muutos on päivätty 20.3.2012. Kaavaehdotuksessa on osoitettu rakennuspaikkoja sekä vakitukselle että loma-asumiselle Purnujärven ja Hiijärven ranta-alueille ja lampien ympärille. Museotie sijoittuu Purnujärven eteläpuolelle ja sivuaa Hiijärveä.

Kaavamääräyksissä on mainittu, että museotiehen kohdistuvissa toimenpiteissä tulee huomioida alueen kuuluminen valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Niskapietiläntien tiealueen osalta tulee erityisesti turvata tielinjauksen säilyminen ennallaan. Ympäristön tilaan vaikuttavia toimenpiteitä suoritettaessa ja rakennettaessa on kiinnitettävä huomiota siihen, ettei alueen maisemallisia, kulttuurihistoriallisia tai luonnonolosuhteista johtuvia arvoja vaaranneta tai heikennetä.



Purnujärven ranta-aluekaavaehdotus, museotie sijoittuu kaava-alueelle. Rautjärvi.

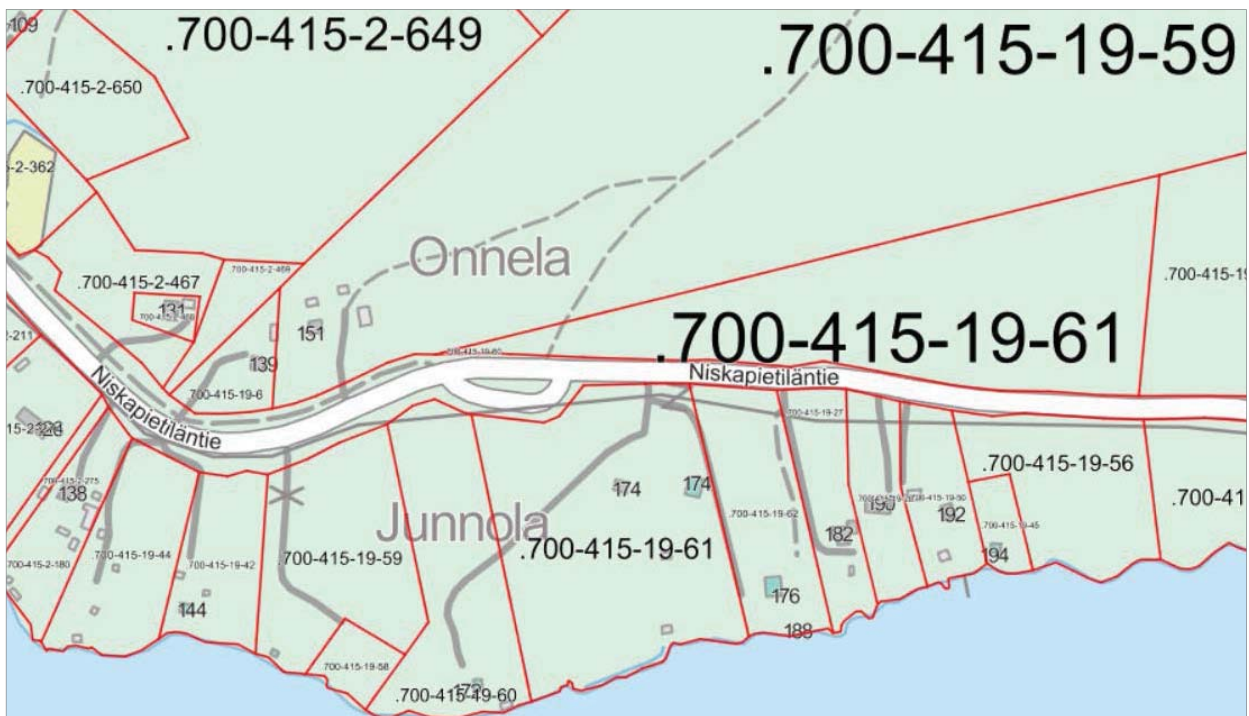
Asemakaava

Ruokolahdella, museotien länsipuolella sijaitsee Huh-tasen kylän asemakaava-alue, jonka muutos on päi-vätty 1.10.2007. Museotien opastuspaikka näkyy ku-van oikeassa laidassa kaava-alueen ulkopuolella.

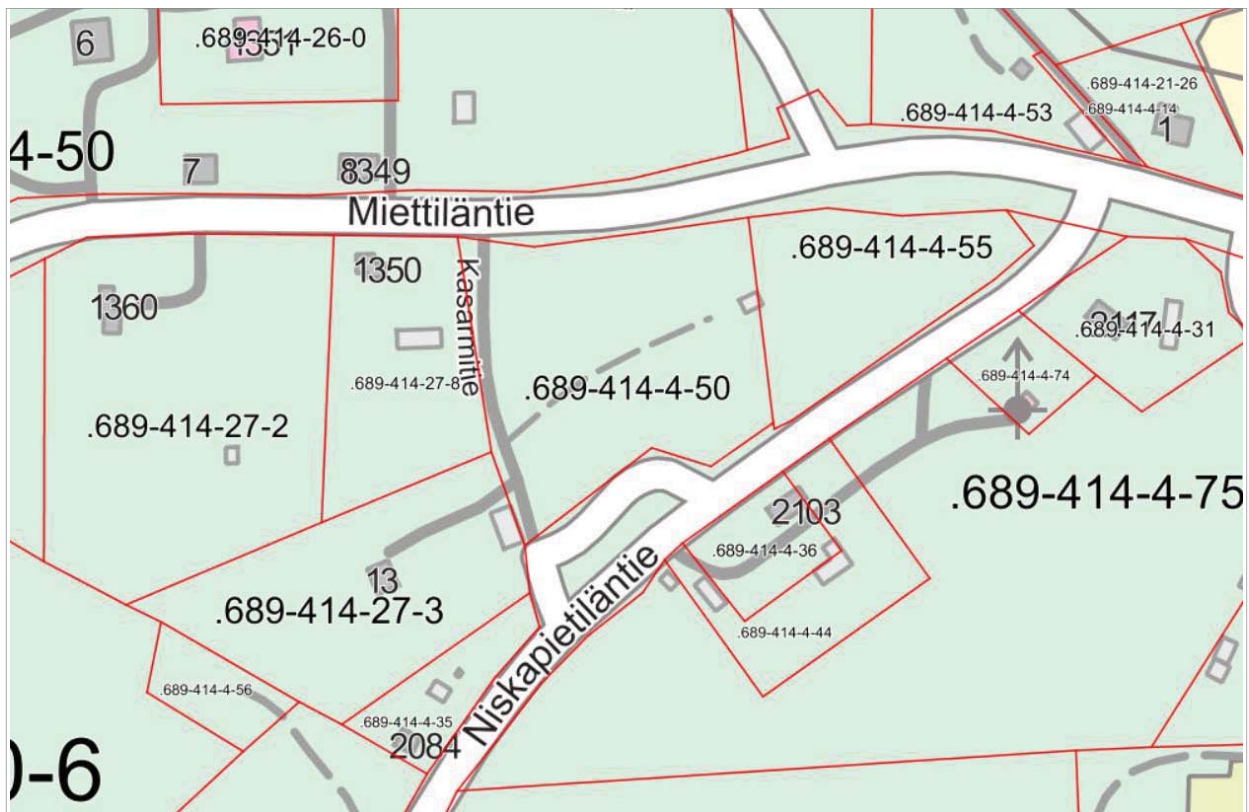


Ote asemakaavasta, alue on varsinaisen museotieosuuden ulkopuolella. Ruokolahti.

2.1.2 Maanomistus



Tiealueen rajautuminen museotien länsipäässä. Opastusalue on riittävän laaja ympäristöhoitotoimenpiteille.



Tiealueen rajautuminen museotien itäpäässä, jossa myös alueen laajuus on riittävä tarvittaville ympäristöhoitotoimenpiteille.

2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö

Niskapietiläntien museotieosuus sijoittuu maa- ja metsätalousvaltaisille alueille ja kyläympäristöihin. Tien varrella on yksittäisiä taloja ja maatiloja. Tien varren kylät ovat Manlahti, Niska-Pietilä, Vähikkälä, Hiivaniemi, Haakanala, Purnujärvi, Roiha ja Miettälä.

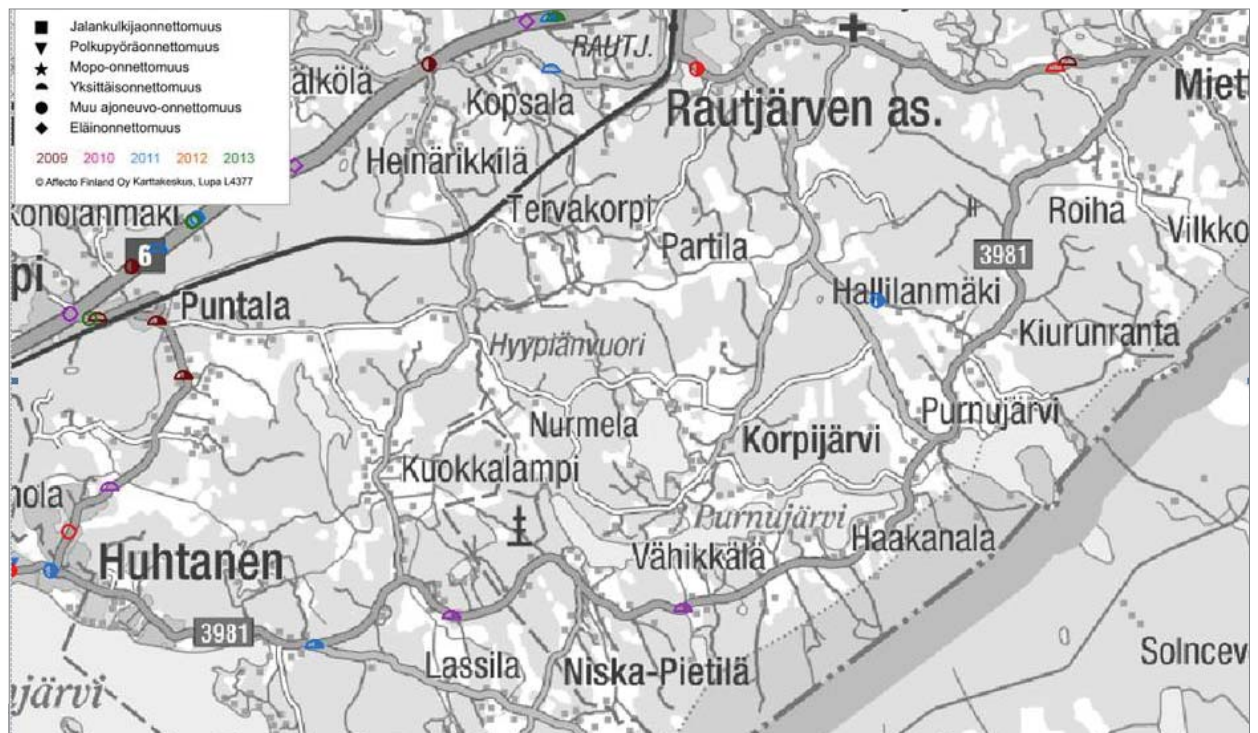


Näkymä idästä Niskapietilän kylän suuntaan. Rakennukset reunustavat kylänraittia. LS

2.1.4 Liikenneturvallisuus

Niskapietiläntiellä on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana neljä poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Kaikki onnettomuudet ovat olleet tieltä suistumisia ja johtaneet loukkaantumiseen.

Onnettomuuksista kaksi on tapahtunut lähes samassa kohdassa tieosalla 3.



TIE	AOSA	ETAISYYS	OSOITE	ONNLUOKKA	VUOSI	KK	PV	KUOL	LOUK	OSALLKM	ONNTYYPPI
3981	3	1599	NISKA-PIETILÄNTIE 979	YKSITTÄISONNETTOMUUS	2009	1	23	0	1	1	84
3981	2	2429	NISKAPIETILÄNTIE 596	YKSITTÄISONNETTOMUUS	2010	5	27	0	1	1	84
3981	3	1592	NISKAPIETILÄNTIE 962	YKSITTÄISONNETTOMUUS	2010	9	23	0	1	1	84
3981	2	7	NISKAPIETILÄNTIE. MANLAHTI	YKSITTÄISONNETTOMUUS	2011	4	27	0	1	1	84

Onnettomuustiedot, lähde iLiitu Destia Oy.

2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Maisemamaakuntajaossa Niskapietiläntie sijoittuu Eteläiselle rantamaalle ja Kaakkoiselle viljelyseudulle. Maisematyyppi on vaihtelevaa asumus- ja viljelymaisemaa.

Museotien varren tieympäristö vaihtelee pääosin metsäisistä jaksoista pieniin kylä- ja peltomaisemajaksoihin. Tieltä avautuu avoimissa kohdissa tärkeitä vesistönäkymiä järville ja jokivarteen. Tielinja mukaillee kauniisti maaston vaihtelevia pinnanmuotoja.

Museotien varteen sijoittuva Purnujärven kylä ympäristöineen on maakunnallisesti arvokasta maisemaa. Kylä on vireä ja elävä ja ympäristö pääosin hyvin hoidettua. Il Salpausselän eteläpuolelle sijoittuva kylämaisema on loivasti kumpuilevaa ja viljellyt savipellot viettävät kaakkoon Hiijärven rantaan. Rakenukset ovat ryhmittyneet pääosin tien varteen ja mäkien laelle, josta avautuvat komeat näkymät. Rakenuskanta on perinteistä ja pihat hoidettuja.

Museotien varrella on muutamia muinaisjään-
nöskohteita. Merkittävin näistä on Purnujärven kylä-
maisemaan sijoittuva Kalevanmäki. Rautakautiselta
löytöalueelta on tehty kolmisenkymmentä esinelöytöä
2012–2013, jotka liittyvät mahdollisesti asuin- ja hau-
tapaikkoihin.



Purnujärven lahjoitusmaahovin vv.1653–1905 muistomerkki tien varressa. LS



Purnujärven kylän avoimella laella on muutamia taloja pihapiireineen. LS



Näkymä kuulaana syyspäivänä Purnujärven kylän laelta koilliseen Miettälän suuntaan. Taustalla Hiijärvi. LS

2.3 Taajamakuva ja museotien jaksottelu

Museotien tieympäristö on vaihdellen avointa tai puoliavointa kylänraittijaksoa tai metsäistä tiejaksoa. Tien geometria mukailee kauniisti ympäröivää maastoa. Niskapietiläntien taajamajakso jää museotien ulkopuolelle.

Manlahden järvi- ja metsäjakso tieosoite 3981/1/6330–398172/1390

Tiejakson länsipäähän sijoittuu museotien opastusalue. Opastaulu on uusittu ja opastaulun vieressä on lisäksi varusteena roskakori. Alueelle ohjaavaa opastetta ei ole vielä uusittu.



Opastusalue tien ja Immalanjärven välissä. LS



Tien ja Immalanjärven välisellä metsäalueella on tehty hakkuita, joka avaa paikon järvinäkymiä. LS



Suuri maakivi on tieympäristön kohokohta, jonka kohdalla ajajassa on noudatettava varovaisuutta. LS

Niittusuonojan kyläjakso 3981/2/1390–3981/2/2260

Tiejakso sijoittuu peltoaukean pohjoisreunaan. Kuokkalammentie liittyy Niskapietiläntiehen pohjoisen suunnasta. Liittymän läheisyydessä on muutamia taloja.

Museotiellä on luonnonkivinen silta Niittysuonojan kohdalla, tieosoite 3981/2/1518. Nopeusrajoitus tiejaksolla on 50 km/h.



Näkymä Kuokkalammentien liittymästä itään. LS

Kalalamminkankaan metsäjakso 3981/2/2260–3981/2/4300

Tiejakso kaartaa pitkin Kalalamminkankaan selänteen reunaa ja päättyy Niska-Pietilän kylään. Tiejaksolla on yksittäisiä taloja pihapiireineen. Selänteen reunassa on hakkuualueita.



Näkymä Kalalamminkankaan metsäjaksoilta. LS

Niskapietilän kyläjakso 3981/2/4300–3981/3/665

Niskapietilän kylä sijoittuu avoimelle peltojaksolle. Aukean keskellä virtaa Purnujärvestä lähtevä Helisevänjoki, joka laskee Laatokkaan. Tieltä avautuu kauniita näkymiä avoimeen maisemaan ja järvelle. Tienvarren rakennuskanta muodostaa kirjavuudessaan omaleimaisen kokonaisuuden. Nopeusrajoitus tiejaksolla on kylän keskeisellä osuudella 50 km/h.



Purnujärveen laskevan Helisevänjoen kaunista rantamaisemaa. LS



Kylän moni-ilmeistä rakennuskantaa. LS



Helisevänjoen siltapaikka LS

Vähikkälän metsäjakso 3981/3/665–3981/3/2930

Metsäinen tiejakso sijoittuu Niskapietilän ja Haakanalan välille. Tiejaksolla on muutamia peltoja, joiden kohdalla avautuu näkymä Purnujärvelle. Tiejaksolla on Valolan tilan kohdalla pieni peltoaukea.



Tieympäristöä metsäiseltä tiejaksolta. Tietä reunustaa nuori koivikko ja alueella on tehty hakkuita. LS

Haakanalan kyläjakso 3981/3/2930–3981/3/5895

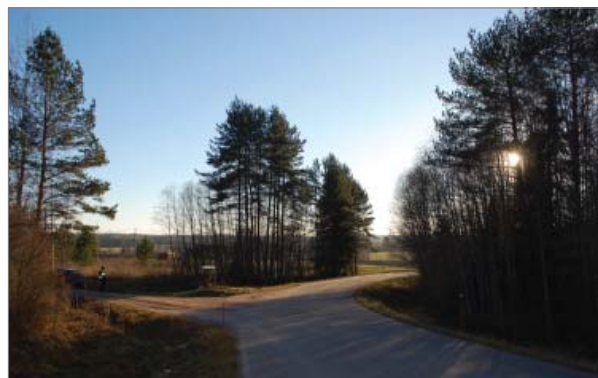


Ilta-auringossa paistatteleva komea kalliorinne näkyy tielle. LS



Haakanalan kylän kohta muodostaa maisemallisesti hienon kokonaisuuden, tien geometria ja kumpuileva maasto sekä Purnujärvelle avautuvat näkymät ovat sen kohokohtia. LS

Purnujärven kyläjakso 3981/3/5895–3981/4/1725



Saapuminen Purnujärven maisema-alueelle pohjoisen suunnasta. LS

Purnujärven kulttuurimaisema on maakunnallisesti arvokas kokonaisuus. Tie nousee ylös mäen avoimelle laelle, josta avautuu laaja näkymä ympäröivään viljelymaisemaan ja Hiijärvelle. Alueen merkittävyyttä täydentää Kalevanmäen kiinteä muinaisjäännösalue.

Tieympäristö on pääosin viljeltyä, mutta myös osin vesakoitumassa.

Kylän keskeisellä osalla on nopeusrajoitus 50 km/h.

Hallilanmäen–Roihan metsäjakso 3981/4/1725–3981/4/4800

Noin kolmen kilometrin pituinen metsäjakso on maastoltaan vaihtelevaa. Tien länsipuolelle jää Paljasuon turvetuotantoalue. Tieympäristön puusto on nuorta mänty- tai koivuvaltaista puustoa. Tienvarressa on myös hakkuualueita. Tiejaksolla ei ole erityisiä maisema-arvoja.



Näkymä tiemaisemaan, hakkuualue korostaa kaunista tielinjaa. LS

Roihan kyläjakso 7981/4/4800–3981/4/5500

Tiejakso muodostaa lyhyen kylämaisemajakson metsäjaksojen välillä. Tien varressa on peltoaukeita ja muutamia maatiloja pihapiireineen. Yksityiskohtana tien varressa on komea maakivi.



Tienvarren suuri maakivi Roihan kylän kohdalla. LS

Roihan–Miettilän metsäjakso 3981/4/6870–Miettiläntie

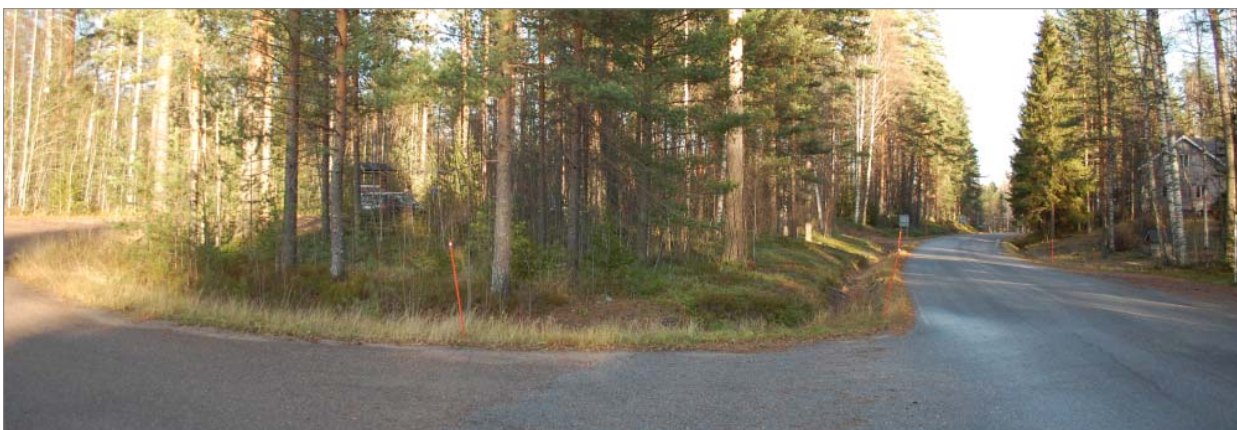
Tiejakson on metsäinen ja sen pohjoispäähän sijoittuu museotien opastusalue.

Alue on tien länsipuolella välikaistan takana hie-man näkymättömissä. Tienvarressa opastusalueen kohdalla on lisäksi vanha pysäkkikatos.



Vanha pysäkkikatos toimii edelleen sääsuojana, mutta katoksen kunto on välttävä ja pääsy sinne hankalaa. LS

Opastusalue vasemmalla metsäisen välialueen takana. LS

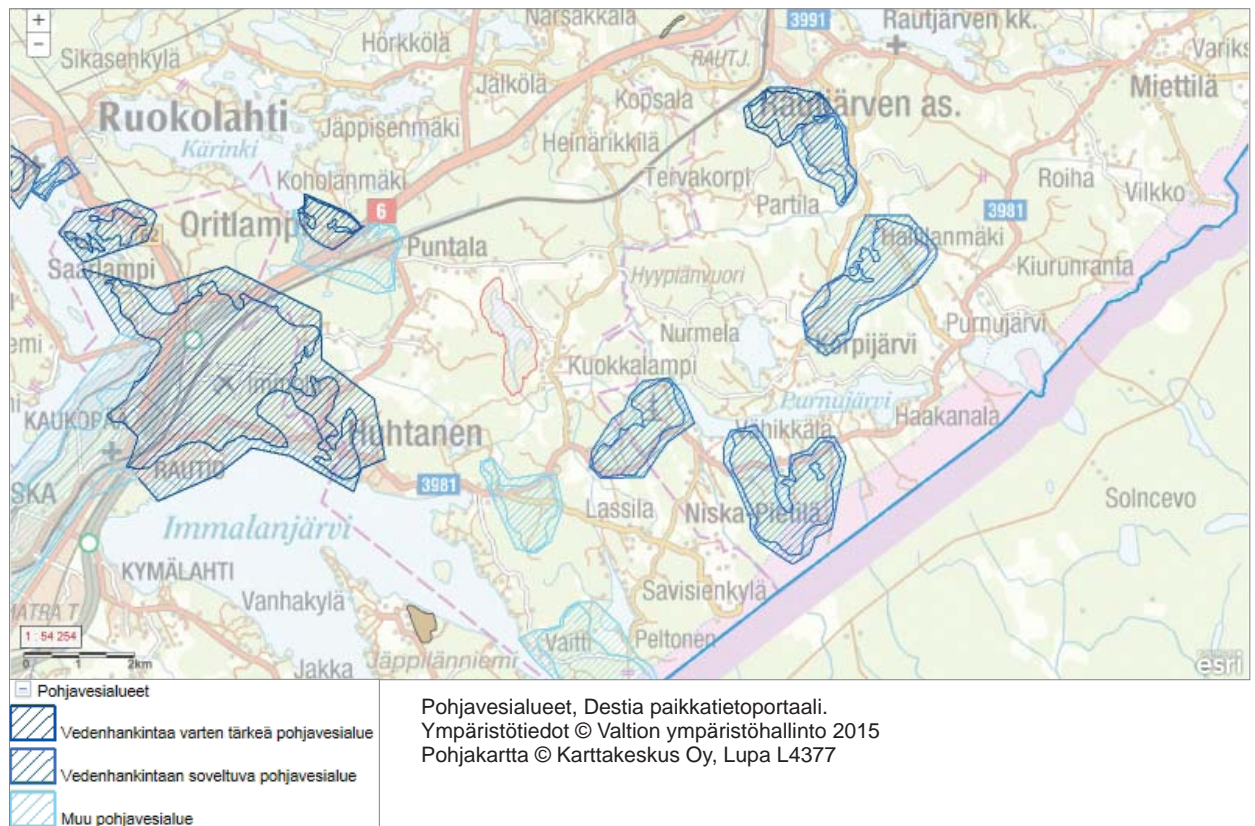


2.4 Luonnonympäristö

Suunnittelualueella museotien tuntumassa ei ole Natura-alueita tai muita suojeluohjelmien kohteita.

Niskapietiläntien varrella on useita vedenhankinnan kannalta tärkeitä tai vedenhankintaan soveltuvia pohjavesialueita.

Suunnittelualueen läheisyydessä on muutamia luonnonsuojelulain nojalla suojeltuja tai suojeltavaksi tarkoitettuja alueita, jotka on merkitty Rautjärven rantaleiskaavaan. Kohteet eivät ole tien välittömässä läheisyydessä.



2.5 Museotien tekniset tiedot

2.5.1 Museotien perustiedot

Museotien tienumero on 3981. Museotien alkupää sijoittuu tieosalle 1/6330 ja tie päättyy Miettäläntielle, tienumero 3991. Museotien kokonaispituus on 19,5 km.

Tie on valaistu tiejaksolla 3981/1/4623–398171/5936, valaistus on Ruokolahden kunnan omistuksessa ja päättyy ennen museotieosuutta.

Museotien varrella on kaksi vesistösiltaa, Kuokkalammintien liittymässä sijaitseva Niittusuonojan ylittävä Honkasilta ja Niskalantien liittymän tuntumassa sijaitseva Helisevänjoen silta.

Liikennemäärät Niskapietiläntiellä vaihtelevat tiejaksoittain, tiedot ovat vuodelta 2011. Huhtasen ja Manlahden kohdalla, tien länsipäässä, keskivuorokausiliikenne ja raskaan liikenteen osuus siitä ovat KVL 652/ 14. Manlahden kohdalla Lassilantien liitty-

män jälkeen liikennemäärät putoavat, KVL on 208/ 13. Niskalantien liittymän jälkeen on KVL 101/ 6. Purnujärventien liittymän ja Miettäläntien välillä liikennemäärät laskevat edelleen, KVL on vain 50/ 1.

Nopeusrajoitus tiellä vaihtelee 40–80 km/h. Nopeusrajoitusalueet on merkitty analyysikarttaan.

Museotieosuudella on 19 linja-autopysäkkiparia, joista osassa on katos.



Niskapietiläntien pysäkkikatos Purnujärvellä.

Tien päällyste on asfalttibetonia. Päällysteen leveys vaihtelee Huhtasen ja Purnujärven välisellä osuudella 6–6,5 metriin ja Purnujärven ja Miettäläntien välisellä osuudella leveys on 6 metriä. Pientareen leveys vaihtelee, se on Huhtasen ja Hiivaniementien (3981/3/3314) välisellä osuudella 46–50 cm ja Hiivaniementien ja Miettäläntien välillä 21–25 cm.

Tiessä on havaittavissa pituus- ja poikkisuuntaisia halkeamia, joita on paikattu. Tien silmämääräinen yleiskunto on kohtuullinen.



Pahimpia halkeamia tiessä on paikattu. LS

Tien talvihoitoluokka on II Huhtasesta Lassilantien liittymään eli tie on pääosin lumipintainen. Lassilantieltä Miettäläntielle saakka talvihoitoluokka on III eli tie hiekoitetaan vain pahimmissa olosuhteissa.

Tien viherhoitoluokka on Huhtasen kohdalla luonnonmukaisesti hoidettava T2 (3981/1/5916 saakka), ja siitä Miettäläntielle museotien itäpähän saakka N3.



Niskapietiläntien varren kylien rakennuskanta on ajallisesti kerrostunutta. Hirsinen aittarakennus, alkuperäiseltä käytöltään ehkä riihi, ilmentää vanhaa kulttuurimaisemaa. MP

2.5.2 Tien nykyinen kunnossapito

Mt 3981 Niskapietiläntie kuuluu Imatran alueurakkaan 2009–2016. Urakka-aika on 1.10.2009–1.10.2016.

Urakoitsijana toimii NCC Roads Oy, jossa urakasta vastaa Heikki Parviainen. Aluevastaava Kaakkois-Suomen ELY-keskuksessa on Sakari Häyhä.

Kesällä 2015 on tehtävänä tien vapaan tilan raivaus, jossa mm. kylien kohdalla olevaa puu- ja pensaskasvillisuutta on raivattava. Tavoite on, että asukkaat huolehtisivat kasvillisuuden raivauksesta pihapiirien kohdilla oma-aloitteisesti.

Tielle ei ole suunniteltu erityisiä kunnostustoimenpiteitä, halkeamia korjataan ja tietä tasoitetaan tarpeen mukaan.

Kesällä 2015 tullaan kunnostamaan Kuokkalamentien risteyksen tuntumassa sijaitsevaa Honkasilta.

2.6 Matkailu

Matkailukohteena Niskapietiläntie on vaikeasti löydetävissä, vaikka käytännössä melko helposti saavutettavissa yksilöllisillä kulkuneuvoilla. Tie on osa Via Careliaa ja Runon ja rajan tietä, mutta silti opastus on vaikeasti seurattava. Museotien eteläpää on melko lähellä Imatran taajamaa. Paradoksaalisesti Niskapietilän tien löytäminen suurten teiden risteyksissä on vaikeaa. Liittymätie kulkee Immalanjärven rantaa, missä on suojeltu Immolan kasarmialue ja Rajamuseo. Kasarmialue on RKY-kohde. Se on hyvä johdatus museotielle, joka on myös RKY-kohde. Kun museotie on löytynyt, se muodostaa helposti ajettavan rinnakkais-tien nykyiselle valtatielle 6. Museotie voisi olla vaihtoehtoinen perinnemaisemien katselureitti ohikulkijoille. Niskapietiläntien suoran jatkeen Miettäläntien (tie 3991) kautta pääsee lähes Simpeleelle saakka. Erittäistä lisäarvoa voi ajatella olevan rajan läheisyydellä. Purnujärven kohdalla jopa näkyy Venäjän puolelle.

Opastus valtatieltä 6 on museotien molemmista päistä. Pohjoisesta liittymätienä on Miettäläntie läheltä Simpeleen taajamaa. Opastusta osittain on häirinyt se, että tie on ollut karttaan ja tiedostoihin väärin merkitty. Museotiejaksoson normaali liikenne on vähäinen. Tien säilymiselle se on hyvä, mutta tie kestäisi nykyistä suuremmatkin liikennemäärät.

Museotiejaksolla erityisiä nähtävyyksiä metsä- ja maanviljelysmaisemien ohella ovat Purnujärven lahjoitusmaahovi, museoinnin yhteydessä palautetut kilomeripylväät, palautetut maitolaiturit ja päätepiesteessä Miettälän kasarmialue. Tien varrella on kesäkahvio.

Niskapietiläntie kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY). Perusteena mainitaan muun muassa, että tie noudattaa Niskapietilän kylän kautta Rautjärven Miettälän linjaukseltaan vanhaa tietä. Ennen kaikkea paikallistienä toiminut tie sijaitsee raja-alueella, ja tiellä on ollut sotilaallista merkitystä. Niskapietiläntie on säilyttänyt perinteisen mäkinen ja mutkaisen linjauksensa ja tieltä avautuu kauniita näkymiä.

Tien vaikutelma on hoidettu ja tien varren asukkaat selvästikin vaalivat tien vanhaa maalaismaisemaa. Paikallinen aktiivisuus on poikkeuksellisen korkea museotieksi. Tien varrella on useampia kotiseutu-yhdistyksen tyyppisiä toimijoita. Ne järjestävät tapahtumia, joista perinteisin on Päivä Museotielä. Se järjestetään 19. kerran vuonna 2015.

Matkailupotentiaailtaan Niskapietiläntien puitteet ovat mielenkiintoiset. Varsinaista matkailuliikennettä tielle voisi ohjautua valtatieltä 6, koska sen liikennettä kesäaikaan on suuri. Tie ja sen ympäristö kestää hyvin huomattavasti suuremmatkin matkailijamäärät kotiseutuaktiivien tai historiaharrastajien järjestämiin tapahtumiin. Museotien opasteiden kehittäminen voisi tuottaa paikallisille asukkaille ja heidän palveluyhteisöilleen merkittävää hyötyä.



Niskapietiläntien museotie on opastettu Karjalantieltä (Vt 6) pohjoisesta tullessa Miettälän-Torsansalon risteyksestä tietä 3991. Matkaa museotielle on risteyksestä noin 13 kilometriä. Tie 3991 on luonnollinen jatke museotiejaksolle. Tien linjaus ja tasoviiva ovat samankaltaiset. Paikalliset henkilöt esittivät, että tie 3991 ja Niskapietiläntie (tie 3891) yhdistettäisiin yhdeksi museotieksi ja sen nimeksi annettaisiin Viipurintie. Ne ovat molemmat osa Via Careliaa. Ehdotukseen on vaikea löytää tukevia perusteluja. Niskapietiläntie yksilöi museotiekohteen selkeästi ja nykyisellä museotiejaksolla on kaikki ne piirteet ja tunnusmerkit, joita se on valittu edustamaan MP

3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Museotie

Niskapietiläntien säilyneisyys on hyvä. Se edustaa 1800- ja 1900-lukujen vaihteen maantietä, erityisesti vuonna 1930 nimettyjä valtateitä. Tien ulkoasu lie-nee hyvin lähellä sen ulkonäköä 1950-luvulla, jolloin se edelleen palveli valtatiensä. Tien muutamat oikaisut eivät alenna sen historiallista tai museaalista arvoa. Tien päällystäminen ei ole vaikuttanut sen säilyneisyyteen, koska tien linjaus ja tasaus ovat säilyneet.

Museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti museo-kohteet pyritään säilyttämään niiden museoimisajan- kohdan, siis Niskapietiläntiellä vuoden 1989 mukai- ssa kunnossa. Tiukasti arvioituna kilometripylväät ja maitolaiturit ovat muutoksia, koska ne on palautettu tien varteen museoimisajankohdan jälkeen. Toisaalta kilometripylväät ovat oikean tyyppisiä "valtatiepylväi- tä" ja ne on sijoitettu kilometrin välein, jolloin ne hel-

pottavat tien tulkintaa, kuten maitolaituritkin. Tavoit- teellisesti niitä tulisi vaalia samoin kuin tietäkin. Tien mahdollinen muuttaminen sorapintaiseksi on moni- tulkintainen asia. Koska tiellä on nyt päällyste ja on ollut myös museointihetkellä, sen säilyttäminen on museaalisesti perusteltua. Toki sorapinta vastaisi vi- suaalisesti paremmin ainakin 1950-luvun maantietä. Tie näyttäisi pysyvän nykyisillä hoitotoimilla riittävässä kunnossa.

Niskapietiläntien hoidon tavoitteeksi voidaan aset- taan sen säilyttäminen mahdollisimman nykyisen kal- taisena, jolloin sen voidaan edustavan toisaalta mu- seointihetkeään, mutta myös tien kukoistuskautta valtatiensä. Myös tienvarren kilometripylväät ovat yl- läesitetyn varauksin osa tien kokonaisuutta ja niiden säilymistä tulee vaalia.



Niskapietiläntie kaartee luontevasti maaston mukaan sekä viljely- että metsäjaksoilla, tässä Purnujärven kyläaukean reunassa. Tie houkuttelee ajamaan sekä autolla että moottoripyörällä. Tienpinta on normien mukaan heikko, mutta ollakseen "nelinumeroinen" tie, ajettavuus on riittävä. MP

3.1.2 Kulttuuriperintö

Niskapietiläntie ja tiealue ovat nykyiselläänkin edustavia näytteitä perinteisestä kulkuväylästä. Tien varren näkymät näyttävät melko vakiintuneilta. Maisemat muuttuvat ja ovat muuttuneet viime vuosina metsänhakkuiden takia. Metsätalouden aiheuttamat muutokset voidaan katsoa kulttuuri-toiminnaksi ja hakkuuaukeat ovat avanneet näkemiä. Hakkuuaukeat sinänsä pistävät silmään luonnonvaraisen näköisenä säilyneen metsän keskellä.

Niskapietiläntien varrella on metsäisten jaksojen lisäksi myös viisi selvästi erottuvaa kylä- ja maatalousmaisemaa: Niittysuo, Niskapietilä, Haakanala, Purnujärvi ja Roiha. Asutusta on melko vähän ja se on keskittynyt edellä mainittuihin kyliin. Erityisesti Purnujärven kylä ja lahjoitusmaahovin mäki ovat vaikuttavan näköisiä. Valtaosa museotiestä tulee säilymään metsä- ja maatalousalueen näköisenä. Perinteisen maatalouden, kuten karjan laiduntamisen ja peltoviljelyn säilymisellä on suuri merkitys tien kulttuuriarvojen säilymiselle.

Koska kulttuuriperintöä edustavat alueet ja rakennukset ovat muiden kuin tienomistajan omistuksessa, tavoitteita on vaikea asettaa. Kalevanmäen muinaismuistoalue voisi olla huomattavasti näyttävämmän opastettu. Myös Miettälän kasarmialueen ja siellä olevan museon opastusta voisi kehittää liittämällä ne selkeämmin museotien opastukseen. Toivomuksena voi esittää järvinäkymien avaamisen ja pelto-ojien vesakoimisen, jolloin ympäristö säilyy perinteisesti asutun näköisenä.



Sairastuvan Kollaa-museoon on koottu kasarmialueeseen tarkka-ampuja Simo Häyhään sekä pitäjän miesten talvisodan aikaiseen taistelupaikkaan, Kollaaseen, liittyvää aineistoa. MP



Miettälän kasarmialue ja kuvan kasarmialueen entinen sairastupa ovat vaikuttavia ja helppotulkintaisia perinneohteita. Toiminta perustuu kansalaisaktiivisuuteen. Sitä tukevia ja voimistavia hankkeita tulisi tukea. MP

3.1.3 Maisema ja luonto

Museotien tiealueen maisemanhoidon tavoitteena on tuoda esille ja ylläpitää alueen maakunnallisia maisema- ja kulttuuriympäristöarvoja, sekä säilyttää ja kehittää osaltaan alueen luonnon monimuotoisuutta. Tieympäristö tarjoaa potentiaalisen elinympäristön monille harvinaisille kasvi- ja eläinlajeille, mm. mahdolliset paahdeluiskat. Maisemanhoitotoimenpiteitä on suotavaa tehdä myös tiealueen ulkopuolella tieltä avautuvien näkymien turvaamiseksi. Tehokkainta maisemanhoitoa on aktiivinen viljely ja laiduntaminen, joka säilyttää maiseman avoimena ilman erillisiä rai-vauskustannuksia.

3.1.4 Maankäyttö

Museotien varressa on Purnujärven kohdalle laadittu rantayleiskaavaehdotus.

Tavoitteena on kaavamääräysten mukaisesti huomioida museotiehen kohdistuvissa toimenpiteissä kuulumisen valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön.

Niskapietiläntien tiealueen osalta tulee erityisesti turvata tielinjauksen säilyminen ennallaan. Ympäristön tilaan vaikuttavia toimenpiteitä suoritettaessa ja rakennettaessa on kiinnitettävä huomiota siihen, ettei alueen maisemallisia, kulttuurihistoriallisia tai luonnonolosuhteista johtuvia arvoja vaaranneta tai heikennetä.



Tien varressa on myös purkukuntoisia rakennuksia, Niskapietilän kylä. LS

Myös uudisrakennusten tulisi sopia kyläkuvaan massoittelultaan ja sijoittelultaan. Uudet liittymät ja muut tien parantamistoimenpiteet toteutetaan museotien arvoja kunnioittaen, mm. tasauksen ja mitoituksen osalta.



Pellon reunojen säännöllinen vesakointi turvaa arvokkaan maiseman säilymisen Purnujärvellä. LS

3.1.5 Liikenne

Liikenteellisenä tavoitteena on turvata tien liikennöitävyys ja edistää liikkumisen turvallisuutta. Ympäristöhoitotoimenpitein varmistetaan riittävät näkemät. Nopeusrajoitusten ja liikennemerkein viestitään oikeista, maankäytön ja ympäristön huomioon ottavista ajonopeuksista erityisesti kylien kohdilla. Niskapietilän tien liikenneturvallisuuksustilanne ei ole hälyttävä, mutta viimeisen viiden vuoden aikana tapahtuneet neljä onnettomuutta ovat kaikki olleet tieltä suistumisia ja johtaneet loukkaantumiseen, joka viittaa liian suuriin ajonopeuksiin.



Pihapiirin kasvillisuutta on raivattava aika-ajoin, jotta näkemät tiellä säilyvät turvallisina. MP



Opastusalueen ja tien välisellä alueella kasvaa nuorta lehti-puustoa ja pensaikkoo, sekä yksi kookas mänty ja muutamia nuoria männynntaimia ja katajia.

Vesakko raivataan ja runkopuustoa suositetaan siten, että alueen yleisilme säilyy puoliavoimena ja siistinä. Nuoret havupuut säästetään ja niistä kehitetään tulevia maisemapuita. LS

3.2 Museotien ja sen ympäristön hoito

3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitotoimenpiteet tiejaksoittain

Manlahden järvi- ja metsäjakso tieosoite 3981/1/6330–398172/1390

Opastusalueella sijaitsevan taulun sisältöä tulee tarkentaa siten, että museotien rajaus korjataan oikeaksi, eli läntinen alkupiste on opastusalueen kohdalla (kartassa "Olet tässä"-kohta). Alueelle ohjaava opaste on myös uusittava ohjeiden mukaiseksi (kts.valokuva kappaleessa 1.1).



Taulun edusta pidetään siistinä ja tasaisena, jotta sen eteen on helppo päästä myös apuvälinein liikkuvan. MP

Niittusuonojan kyläjakso 3981/2/1390–3981/2/2260

Tiejaksolle sijoittuu Honkasilta, vesistösilta KaS-189. Silta on kesällä 2013 tehdyssä yleistarkastuksessa todettu yleiskunnoltaan välttäväksi. Silta- ja pengerkaiteet ovat liian matalat ja lyhyet, ja sillalla on liikaa päällystekerroksia. Pengerkaiteen alla on lisäksi pidättävä maavalli ja reunapalkkien päällä hiekkaa. Silan keiloissa kasvaa vesakkoa.

Siltaa tullaan kunnostamaan kesällä 2015. Ympäristöhoidossa tulee lisäksi huolehtia vesakon, hiekan ja maavallien poistamisesta.



Niittusuonojan ylittävä kivisilta, Honkasilta. Silta on rakennettu vuonna 1930. LS

Kalalamminkankaan metsäjakso 3981/2/2260–3981/2/4300

Tiejaksolla toteutetaan tavanomaisia tieympäristön hoitotoimenpiteitä, niittoa ja tarpeen mukaan vesakointia.



Pihojen pensasaidat ja muut istutukset tulee leikata säännöllisesti näkemäalueilla turvallisuuden vuoksi. Kuvassa saapuminen kyläkeskukseen idän suunnasta. LS

Niskapietilän kyläjakso 3981/2/4300–3981/3/665

Tiejakso on kyläympäristöä, jonka pihat ovat hoidettuja.



Näkymä Helisevänjoen ylittävälle sillalle. MP



Maisema säilyy avoimena viljelyn ansiosta. Tien reunojen säännöllisellä niitolla, ja tarpeen mukaan tehtävällä vesakoinnilla tieympäristö ja maisema pysyvät siistinä. MP

Vähikkälän metsäjakso 3981/3/665–3981/3/2930

Tiejakso on metsäinen, ja alueella on tehty hakkuita. Tieympäristön hoito on tavanomaista niittoa ja tarpeen mukaan tehtävää vesakointia. Tieltä avautuu mm. Leppätien kohdalta näkymä Purnujärvelle. Näkymää voidaan avata puuston harvennuksella tiealueen ulkopuolella.



Purnujärvi näkyy paikoin museotieltä. LS

Purnujärven kyläjakso 3981/3/5895–3981/4/1725

Kylän keskusta sijoittuu maiseman avoimelle lakialueelle. Purnujärventien ja Niskapietiläntien liittymä on laaja ja sitä reunustavat eteläpuolelta rakennukset pihoihin.



Näkymä liittymän ympäristöstä. Purnujärventien liittymässä on aikaisemmin sijainnut kyläkauppa. MP

Haakanalan kyläjakso 3981/3/2930–3981/3/5895

Tiejakso koostuu metsä- ja pelto-osuuksista, joiden varrella on asutusta. Tiejaksolla on talojen kohdalla pensaikkoo ja puustoa, jota tulee raivata näkemien vuoksi. Maisemanhoitoa toteutetaan parhaiten viljelyllä tai laiduntamisella.



Vanha maitolaituri Niementien liittymän kohdalla. MP



Pihojen reunat tiealueen ulkopuolella tulee myös pitää siistiä niittämällä. LS



Peltojen ja niittyjen säännöllinen viljely ja laiduntaminen ylläpitää maakunnallisen maiseman arvoa. LS

Hallilanmäen–Roihan metsäjakso 3981/4/1725–3981/4/4800

Tieympäristön hoito on metsäjaksoilla tavanomaista niittoa ja tarpeen mukaan tehtävää vesakointia.

Roihan kyläjakso 7981/4/4800–3981/4/5500

Tieympäristö vaihtelee metsäisestä peltomaisemaan. Tien varressa pellon reunassa kasvaa komeita maisemapuita, mm. mäntyjä. Puusto on hyväkuntoista ja säilyttämisen arvoista. Tieympäristössä on myös huomattavan komeita maakiviä, joiden ympäristö siistitään tarpeen mukaan vesakosta niin, että ne ovat hyvin näkyvillä.



Tietä reunustavat komeat maakivet ja yksittäispuut. LS

Roihan–Miettilän metsäjakso 3981/4/6870–Miettiläntie

Tiejaksolle sijoittuu toinen museotien opastusalueista.

Tien ja opastusalueen välinen alue on metsittyä umpeen, opastusalue ei näy tieltä katsoen. Vesakko raivataan kokonaisuudessaan ja puustoa harvennetaan tarvittaessa läpinäkyvyyden lisäämiseksi. Tavoitteena on mäntyvaltainen puoliavoin yleisilme. Puut saavat olla luontevissa ryhmissä. Poistettava puusto on tarkistettava etukäteen maastossa esim. katselmuksessa.



Tieäkasvuinen välialue kuvassa oikealla. LS



Katoksessa on tilaa vielä lisäopasteille. Opastaulussa oleva museotien länsipään sijainti korjataan oikeaksi. MP



Niskapietiläntieltä on viitta opastusalueelle. LS



Opaste Miettiläntien varressa. LS

3.2.2 Viitoitus kohteeseen

Niskapietiläntie on viitoitettu valtatieltä 6 etelästä Imatran suunnasta. Pohjoisesta tultaessa museotielle ohjataan Miettälän-Torsasalon risteyksestä (tienumero 3991), josta matkaa museotielle on 13 kilometriä. Nykyinen viitoitus on riittävä.



Viitoitus museotielle Imatran suunnasta. LS

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet

3.3.1 Kohteen perustiedot

Yleistiedot

- Museotien tienumero on 3981. Museotien alkupää sijoittuu tieosalle 1/6330 ja tie päättyy Miettäläntielle, tienumero 3991. Museotien kokonaispituus on 19,5 km.
- Nopeusrajoitus tiellä vaihtelee 40 – 80 km/h. Liikennemäärät ovat pienet, tiedot ovat vuodelta 2011. Vähiten liikennettä on Purnujärven ja Miettäläntien välillä, vain KVL 50, josta raskaan liikenteen määrä 1. Eniten liikennettä on Huhtasen ja Manlahden kohdalla KVL 652, josta raskaan liikenteen määrä 14.

Rakenteet ja varusteet

- Tien päällyste on asfalttibetonia. Päällysteen leveys vaihtelee 6-6,5 metriin, pientareen leveys vaihtelee 21–50 cm.
- Tie on valaistu tiejaksolla 3981/1/4623 - 398171/5936, valaistus on Ruokolahden kunnan omistuksessa ja päättyy ennen museotieosuutta.
- Museotien varrella on kaksi vesistösiltaa, Kuokkalammentien liittymässä sijaitseva Niittusuonojan ylittävä Honkasilta ja Niskalantien liittymän tuntumassa sijaitseva Helisevänjoen silta.
- Museotieosuudella on 19 linja-autopysäkkiparia, joista osassa on katos.

Tien hoito

- Tien talvihoitoluokka on II Huhtasesta Lassilantien liittymään eli tie on pääosin lumipintainen. Lassilantieltä Miettäläntielle saakka talvihoitoluokka on III eli tie hiekoitetaan vain pahimmissa olosuhteissa.
- Tien viherhoitoluokka on Huhtasen kohdalla luonnonmukaisesti hoidettava T2 (3981/1/5916 saakka), ja siitä Miettäläntielle museotien itäpäähän saakka N3.
- Tiessä on havaittavissa pituus- ja poikkisuuntaisia halkeamia, joita on paikattu. Tien silmämääräinen yleiskunto on kohtuullinen.

3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet

Kertaluonteiset toimenpiteet tieympäristössä ovat:

- opastusalueiden ympäristöhoitotoimenpiteet
- opastaulujen museotien pituuden korjaus karttaan
- Kuokkalammentien risteuksen lähellä sijaitsevan Honkasillan kunnostus 2015

Vastuu ELY-keskus

- tiealueen ulkopuolisten alueiden vesakonraivaus ja maisemanhoito
- tiehen rajautuvien pensasaitojen ja muun kasvillisuuden näkemäraivaus
- pihapiirien, rakennusten ja rakenteiden kunnossapito

Vastuu kiinteistönomistajat

3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Vuosittainen viherhoito hoitoluokan N3/ Y mukaan huomioon ottaen alueen erityispiirteet:

- Tarvittaessa poistetaan yksittäisiä tien läheisyydessä kasvavia puita, mikäli niillä on kuntosaa puolesta riski kaatua tielle.
- Siltojen ympäristön niitetään ja vesakoidaan ja reunapalkit pidetään puhtaina

3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet:

Pitkän aikavälin toimenpiteet ovat tarvittaessa:

- päällysteen parantamistoimenpiteet
- opastusalueiden rakenteiden ja opastustaulujen uusiminen

Museotien päällysteen kunnostus

Niskapietiläntien liikennemäärät ovat vähäiset, joten mahdolliset päällysteen parantamistoimenpiteet toteutetaan ensisijaisesti täsmätoimenpiteinä rajoittaen ne vaurioalueille.

Museotien päällysteen kunnostuksessa on huomioidava mahdolliset muinaisjäänöksiksi luettavat tien rakenteen osat. Tietä pyritään kaivamaan mahdollisimman vähän. Toimenpiteiden tarve ja määrä arvioidaan erillisessä maastokatselmuksessa.

Tierakenteen alusrakenteen vauriot näkyvät pitkitäishalkeamina ja painumina. Poikittaishalkeamat johtuvat useimmiten päällysteen bitumin huonosta elastisuudesta.

Tien korjaaminen teräsverkolla on todettu kustannustehokkaaksi ja kaivutyön määrä jää tällöin myös vähäiseksi. Teräsverkko ei poista vaurioitumisen syytä, mutta estää halkeaman muodostumisen ja on näin ollen uudelleen päällystystä kestävämpi toimenpide.

Perusperiaate on seuraava: vanha päällyste jyrsitään ja sekoitetaan osaksi alla olevaa kantavaa kerrosta. Tämän päälle asennetaan teräsverkko, jonka päälle levitetään kantava kerros, sitomaton murske. Murskeen päälle levitetään lopullinen päällystekerros. Painumien kohdalla päällyste sekoitusjyrsitään, oikaistaan kantavalla kerroksella ja päällystetään.

Teräsverkon tulisi jäädä n. 20 cm syvyyteen päällysteen pinnasta, jolloin sekoitusjyrsintä on mahdollista tehdä uudelleen. Tien pinnan noston vaikutus, n. 20 cm nykyisestä, tulee arvioida tapauskohtaisesti, onko sillä esimerkiksi esteettistä merkitystä tien ilmeen kannalta.

Rakenteen parantamisen suunnitteluun on käytössä ohje TIEH 2100035-v-05, kohta 6.1.2.2.

Kun päällysteen uusiminen on ajankohtaista, toimitetaan kopio työselostuksesta Mobilian arkistoon liitettäväksi museotien kohdetiedostoon.

Vastuu ELY-keskus

3.5 Talvihoito

Tien talvihoito toteutetaan talvihoitoluokan II mukaan, eli tie on pääosin lumipintainen. Risteysalueet, kaarteet ja mäet hiekoitetaan niin, että normaali liikkuminen on turvallista.

Mikäli maankäytön kehittyminen ja kevyen liikenteen määrän lisääntyminen sitä edellyttävät, arvioidaan toimenpidetarpeet ja toimenpiteiden ajoitus uudelleen.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet:

Mobilia, kohdekansiot, Niskapietiläntie
Mobilia, maantiekartat

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Destia Oy, paikkatietoportaali
Liikennevirasto: Siltarekisteriaineisto
Kiinteistötietojärjestelmä
www.rautjarvi.fi
www.ruokolahti.fi

Internet:

www.ymparisto.fi
www.vanhakartta.fi
<http://www.rautjarvi.fi/fi/rautjarvellatapahtuu/desanti>
<http://www.rautjarvi.fi/loader.aspx?id=71653ad9-d13f-4e45-a5b8-46005a17258e>, Kanta-Rautjärven sotahistori-
allinen selvitys
<http://www.rautjarvi.fi/fi/Palvelut/Vapaa-aika/Kylatoimikunnat>
<http://www.rautjarvi.fi/fi/rautjarvellatapahtuu>
<http://www.imatralainen.fi/artikkeli/278955-sotahistoriaa-nostetaan-rautjarven-vetovoimatekijaksi>

Lehdet:

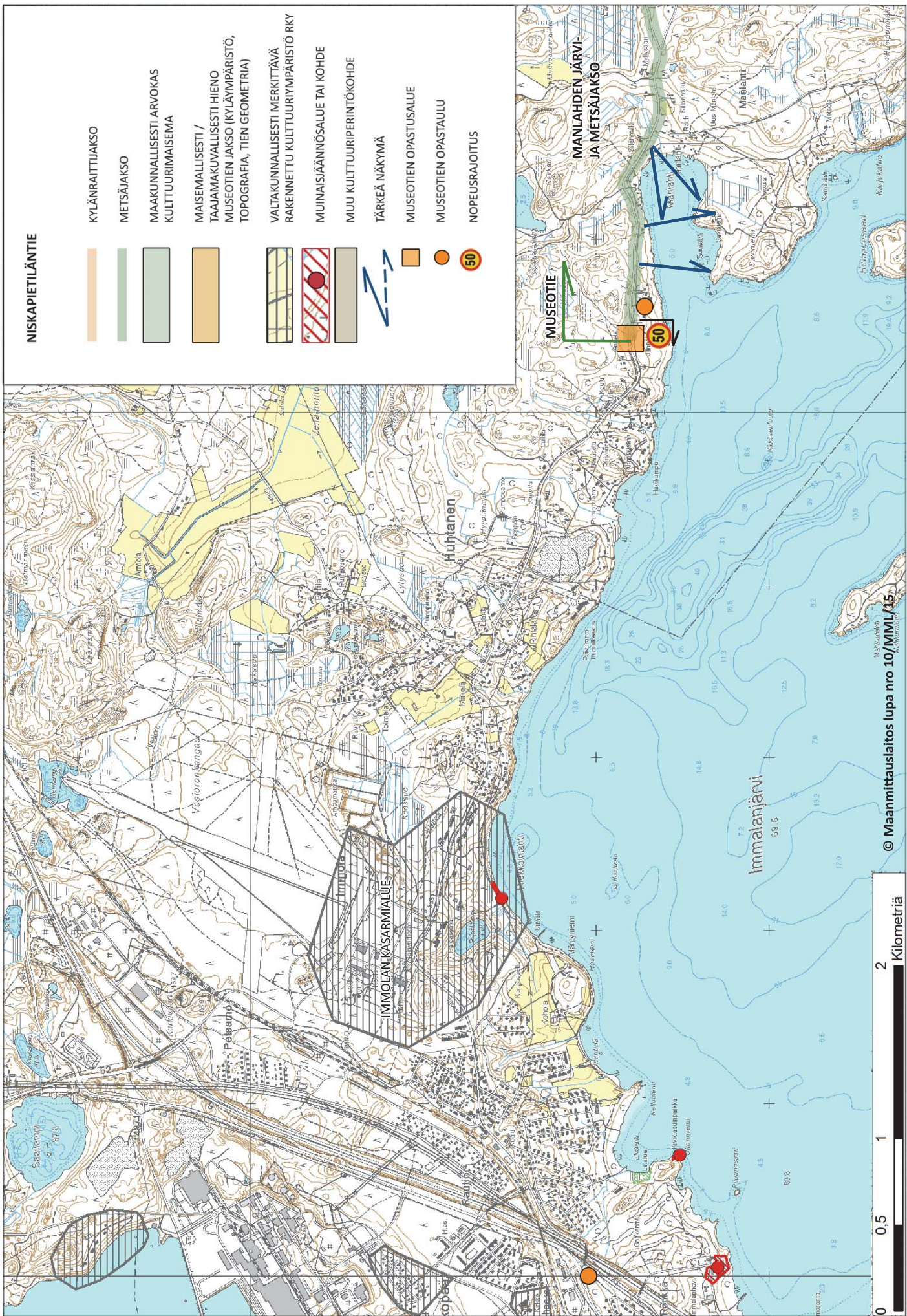
Rautjärvellä sotahistoriasta kehitellään matkailuvalttia, Päivi Vento, Karjala 1-2, 1.1.2015

Haastattelut:

Kurri, Miikka, rakennustutkija, Etelä-Karjalan maakuntamuseo
Häyhä, Sakari, aluevastaava, Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri
Lankinen, Heikki, Kollaa-toimikunta
Lääperi, Jouko, Miettälän kylätoimikunta
Moilanen, Tuulikki, Miettälän kylätoimikunta
Nurmio, Riina, amanuenssi, Etelä-Karjalan maakuntamuseo
Roimola, Marjatta, perinneyhdyshenkilö, Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri
Ruuskanen, Janne, toiminnansuunnittelija, Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri

Kirjallisuus ja selvitykset:

Partanen, Silja, 2010, Niskapietilän museotie, Selvitys historiallisesta arvosta, Mobilia



NISKAPIETÄNTIE

KYLÄNRAITTIAJAKSO

METSÄAJAKSO

MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS
KULTTUURI-ALUE

MAISEMALLISESTI /
TAAJAMAKUNNALLISESTI HIENO
MUSEOTIEN JAKSO (KYLÄYMPÄRISTÖ,
TOPOGRAFIA, TIEN GEOMETRIA)

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ
RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ RKY

MUINAISJÄÄNNÖSALUE TAI KOHDE

MUU KULTTUURIPERINTÖKOHDE

TÄRKEÄ NÄKYMÄ

MUSEOTIEN OPASTUSALUE












MUSEOTIEN OPASTAULU

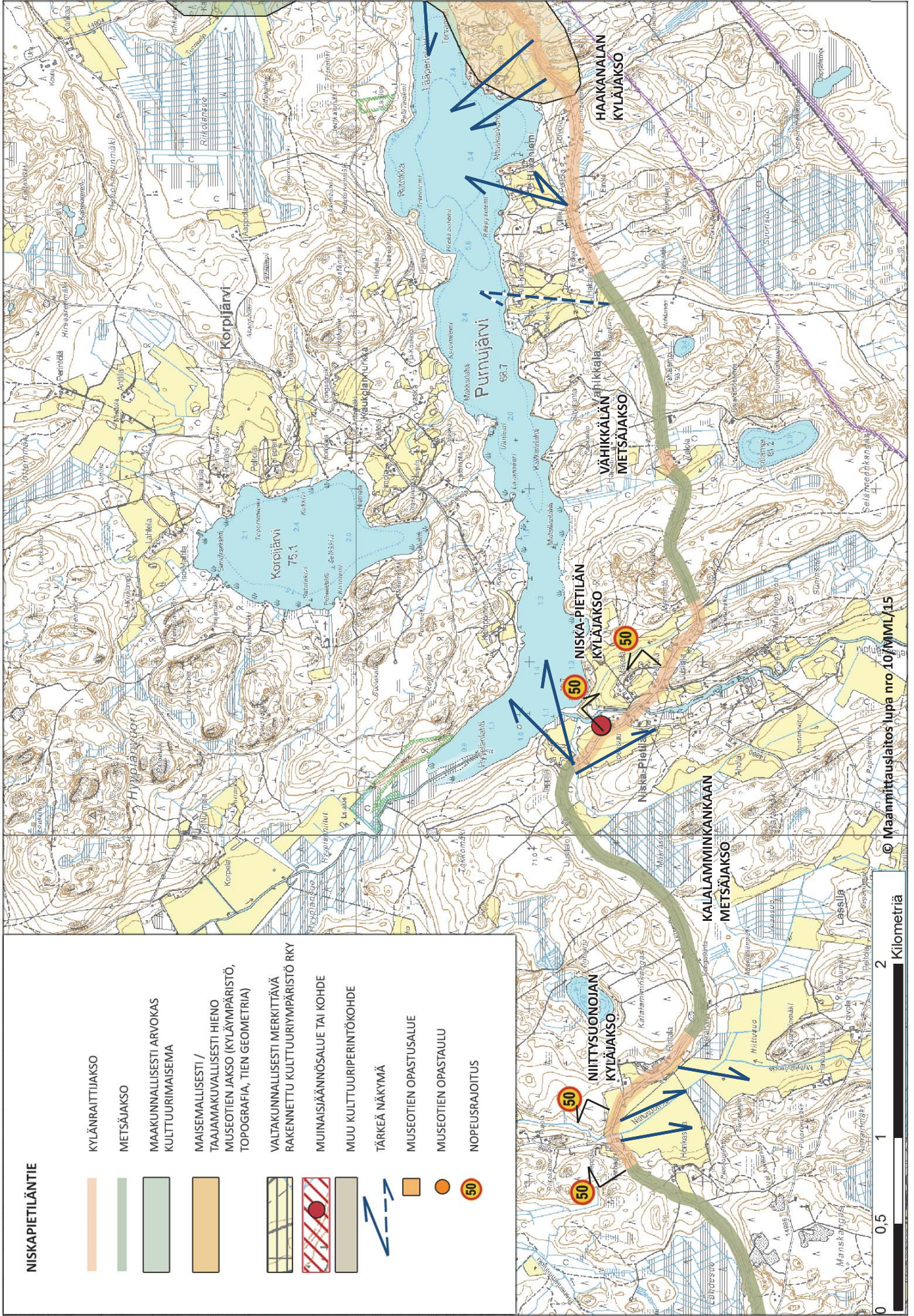
NOPEUSRAJOITUS

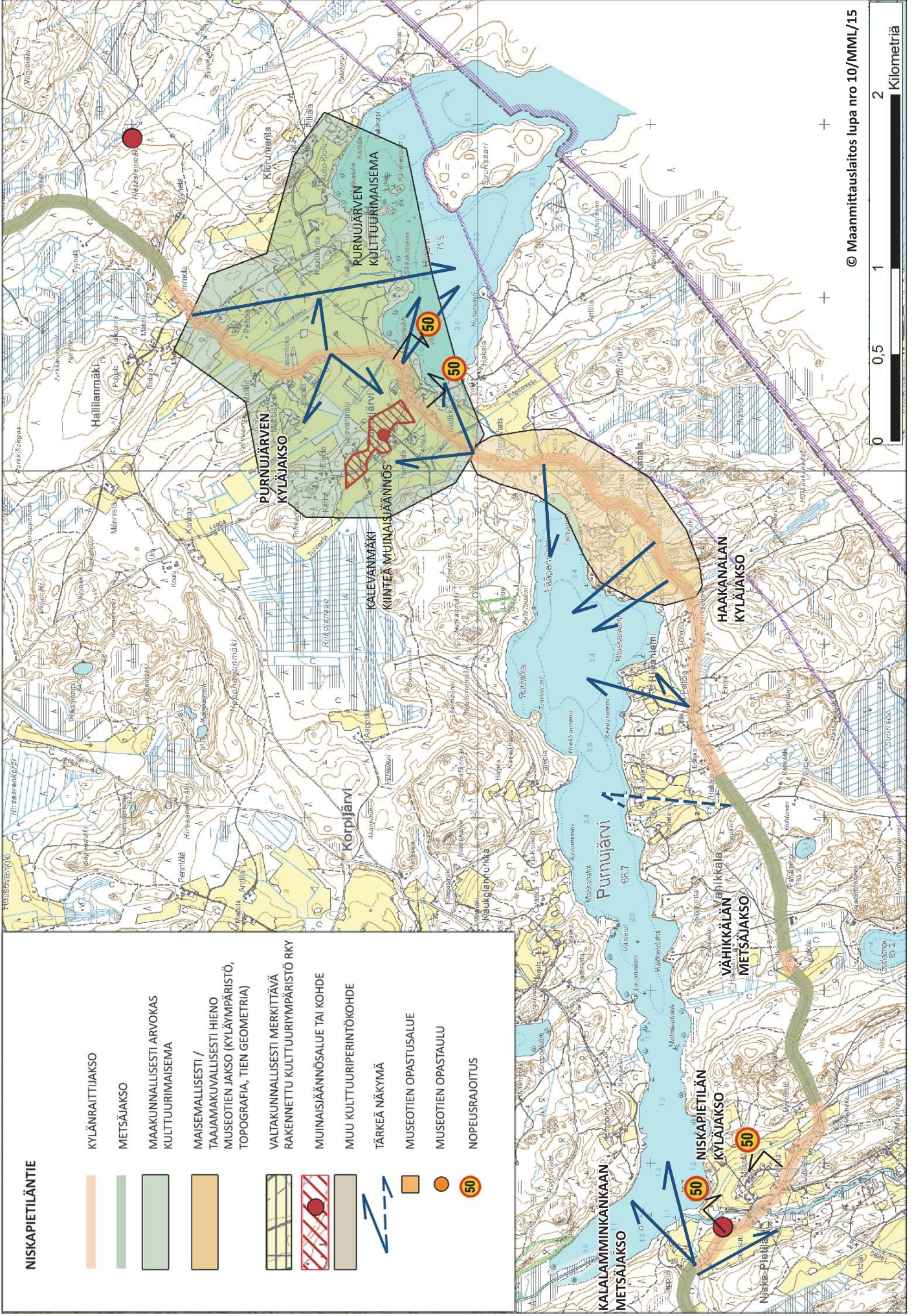


© Maanmittauslaitos lupa nro 10/MMI/15












NISKAPIETILÄNTIE

-  KYLÄNRAITTIJAKSO
-  METSÄJAKSO
-  MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS KULTTUURI-ALUE
-  MAISEMALLISESTI / TAAJAMAKUVALLESTI HIENO MUSEOTIEN JAKSO (KYLÄYMPÄRISTÖ, TOPOGRAFIA, TIEN GEOMETRIA)
-  VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ RKY
-  MUINSAIÄÄNNÖSALUE TAI KOHDE
-  MUU KULTTUURIYMPÄRISTÖKOHDE
-  TÄRKEÄ NÄKYMÄ
-  MUSEOTIEN OPASTUSALUE
-  MUSEOTIEN OPASTAULU
-  NOPEUSRAJOITUS





NISKAPIETILÄNTIE

-  KYLÄNRAITTIJAKSO
-  METSÄJAKSO
-  MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS KULTTUURIMAISEMA
-  MAISEMALLISESTI / TAAJAMAKUVALLESTI HIENO MUSEOTIEN JAKSO (KYLÄYMPÄRISTÖ, TOPOGRAFIA, TIEN GEOMETRIA)
-  VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIMÄÄRISTÖ RKY
-  MUINAISJÄÄNNÖSALUE TAI KOHDE
-  MUU KULTTUURIPERINTÖKOHDE
-  TÄRKEÄ NÄKYMÄ
-  MUSEOTIEN OPASTUSALUE
-  MUSEOTIEN OPASTAUU
-  NOPEUSRAJOITUS 50



NISKAPIETILÄNTIE

KYLÄNRAITTIJAKSO



METSÄJAKSO



MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS
KULTTUURIMAISEMA



MAISEMALLISESTI /
TAAJAMAKUULLISESTI HIENO
MUSEOTIEN JAKSO (KYLÄYMPÄRISTÖ,
TOPOGRAFIA, TIEN GEOMETRIA)



VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ
RAKENNETTU KULTTUURIMÄÄRISTÖ RKY



MUINAJÄÄNNÖSALUE TAI KOHDE



MUU KULTTUURIPERINTÖKOHDE

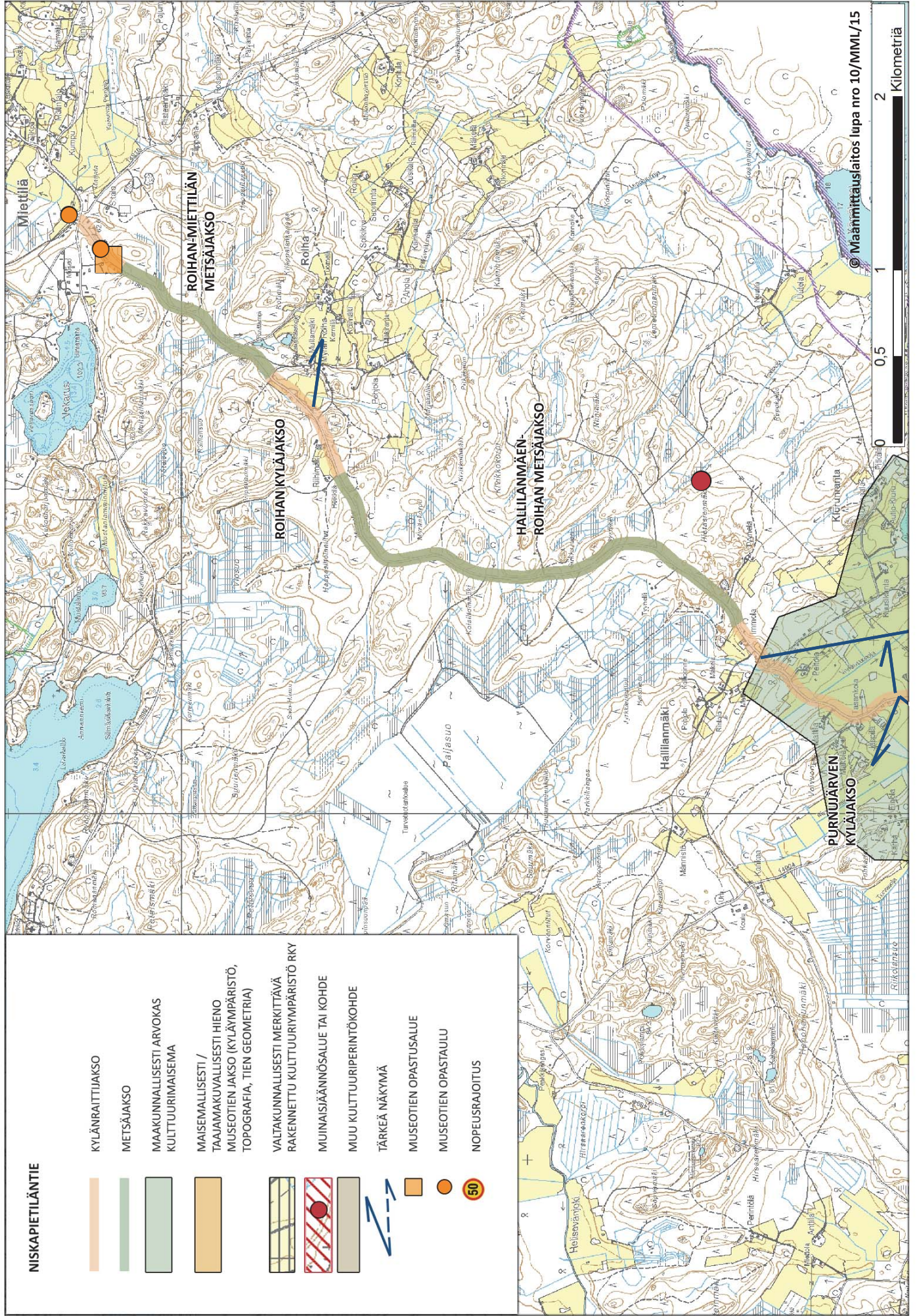


TÄRKEÄ NÄKYMÄ

MUSEOTIEN OPASTUSALUE

MUSEOTIEN OPASTAULU

NOPEUSRAJOITUS





Kollaa-museon toiminta on alkanut vuonna 1983 Miettälän historiallisella reservikasarmialueella, joka näkyy taustalla. Rautjärvellä ymmärrettiin jo 30 vuotta sitten paikallisen sotahistorian kiinnostavuus.

Rautjärvellä sotahistoriasta kehitellään matkailuvalttia

PÄIVI VENTO

Kanta-Rautjärvellä on runsaasti erilaisia elementtejä sota-ajoista. Sotahistoriasta kiinnostuneet kokoontuivat äskettäin kuulemaan Rautjärvellä Miettälän Kuntalaan sotahistorian harrastaja *Vesa Salomaa* ja kansanperinteen tutkija *Mikko Europaeuksen* alustuksia kanta-Rautjärven sota-ajoista.

Kumpikin alustus liittyi Rautjärven uuteen matkailutuotteeseen, draamakierros Desanttiin, joka vie osallistujat sota-ajan tunnelmiin vuonna 1941 Rautjärven maisemissa. Rautjärvellä sotahistoriasta rakennetaan aivan uutta toimintaa ja matkailuvalttia paikkakunnalle. Desantti-kierrokset tulevat myyntiin ensi vuoden alusta.

Työtä tehty jo paljon sotahistorian tiimoilla

Kehittyvä Rautjärven alue -hanke ja Rautjärven kunta olivat tilanneet Mikko Europaeukselta kahden kuukauden varotusajalla selvityksen, jossa kootaan alueen sotahistorian keskeiset elementit, tapahtumat ja vaikutuksen kanta-Rautjärven alueella 1900-luvulla. Europaeus on aiemmin koonnut Rautjärven Asemansedun kulttuurihistoriallinen selvityksen.

– Toivottavasti selvitys auttaa yhä elävien ja koskettavien muistojen selvitystyössä, Europaeus toteaa.

– Rautjärvellä on ajallista syvyyttä, perinteitä, omaleimaisia paikallispiirteitä ja pitkäjänteistä aktiivista yhteisöllisyyttä suuntautuen sotahistoriaan ja aihepiiriin yleensä. Eri tahot ovat yhteistyössä kehittäneet eri kohteita. Tämä on hyvä pohja syventää asian harrastusta ja rakentaa sotahistoriasta aivan uutta toimintaa, Europaeus näkee.

Hän ehdotti Desantti-draamakierroksen jälkeen mietittäväksi myös jatkosodan hyökkäysvaiheen ja vanhan sotahistorian tuotteistamista. Edellistä voisi tuoda tarjolle esimerkiksi opastuksilla sotahistoriallisille jäännöksille ja jälkimmäistä tuottamalla retkeilyaineistoa tai vaikkapa kesäteatteriesityksiä.

Innokas sotahistorian harrastaja

Haminassa asuva, Rautjärven kirkolta syntyisin oleva Vesa Salomaa on aina ollut innokas erityisesti juuri oman synnyinkuntansa sotahistorian harrastaja.

Salomaa on tehnyt aiemmin Rautjärven reserviupseerikerholle monisteen ”Sunnuntaiajelu suuren isänmaallisen sodan kohteisiin kanta-Rautjärvellä”, jossa hän on luettellut mielestään merkittävät vuosien 1939–44 väliseen aikaan liittyvät kohteet.

– Olen myös taustoittanut paikkoja yleisestä kirjallisuudesta saatavilla tiedoilla ja jonkin verran myös Kansallisarkisto/Sotaarkistosta. Jotain olen tiennyt ihan omasta

kokemuksestani, sillä olen ollut kanta-Rautjärven vaikutuspiirissä koko elämäni 55 vuotta, Salomaa kertoo.

–Varhaisempia sotaan liittyvät muistoni isäni ja setäni lähimetsistä keräämät erilaiset kypäret, pala lentokonetta ja taisipa olla yksi sotilaskiväärin raatokin, hän taustoittaa.

Sotahistoriaa on kaikkialla

Rautjärvellä oli helppoa innostua sotahistoriasta, koska se tulee vastaan kaikkialla.

– Kirkolta Miettälän suuntaa oli ja on edelleenkin paljon vuoteen 1941 liittyviä kaivantoja, teltanpohjia ja sirpalesuojia ynnä muuta. Sodasta puhuttiin päivittäin, sillä lapsuuteni aikuiset olivat veteraanisukupolvea. Setäni Erkki ei oikeastaan mistään muusta ollutkaan kiinnostunut, ja häneltä sain tartunnan.

Tärkeimpiä sotahistorian kohteita Rautjärvellä Salomaa mielestä ovat, jotka hän tuo esille Sunnuntaiajelu-tuotteessakin, muun muassa kirkonseutu muistomerkkeineen, Kuntala Miettälässä Kollaa -museoineen, muistomerkkeineen ja desanteineen, tykkimuumit Korppärvellä ja Hallinmäellä ja Laikon lentokenttä.

Europaeuksen tekemässä selvityksessä näkyy myös Salomaa kädenjälki, sillä hän selvittänyt desanteista ollutta tietoa Sotaarkistossa Sörnäisissä.

RAPORTEJA 59 | 2015

**NISKAPIETILÄNTIE, RUOKOLAHTI, RAUTJÄRVI
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA**

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-284-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-284-8

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus