



Vornantie, Lieksa ja Joensuu

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU





Vornantie, Lieksa ja Joensuu Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ
LAURA SOOSALU

RAPORTTEJA 66 | 2017

**VORNANTIE, LIEKSA JA JOENSUU
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA**

Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Mervi Koivula

Kansikuvat: Laura Soosalu ja Martti Piltz

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/17

© Karttakeskus, Lupa L4377

© Liikennevirasto 2017

© Suomen ympäristökeskus 2017

© Geologian tutkimuskeskus kuukausi/vuosi

ISBN 978-952-314-635-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-635-8

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

Sisältö

1 Lähtötiedot.....	8
1.1 Vornantien sijainti.....	8
1.2 Vornantien nimeäminen museotieksi.....	9
1.3 Vornantien historialliset vaiheet.....	12
1.3.1 Pohjois-Karjalan varhaiset liikenneolot.....	12
1.3.2 Liikennetarve.....	14
1.3.3 Tierakentamisen vuosisata.....	16
1.3.4 Vornantien myöhemmät vaiheet.....	20
1.3.5 Vornantien nykytila.....	24
2 Alueen nykytilan kuvaus.....	28
2.1 Maankäytön nykytila.....	28
2.1.1 Kaavatilanne.....	28
2.1.2 Maanomistus.....	29
2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö.....	30
2.1.4 Liikenneturvallisuus.....	32
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö.....	33
2.3 Luonnonympäristö.....	38
2.4 Museotien tekniset tiedot.....	38
2.4.1 Museotien perustiedot.....	38
2.4.2 Tien nykyinen kunnossapito.....	38
2.5 Matkailu.....	39
3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma.....	41
3.1 Tavoitteet.....	41
3.1.1 Museotie.....	41
3.1.2 Kulttuuriperintö.....	43
3.1.3 Maisema ja luonto.....	43
3.1.4 Maankäyttö.....	43
3.1.5 Liikenne.....	43
3.2 Tien ja sen ympäristön hoito.....	44
3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitoimenpiteet tiejaksoittain.....	44
3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet.....	47
3.3.1 Kohteen perustiedot.....	47
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet.....	47
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet.....	47
3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet:.....	48
3.5 Talvihoito.....	48
Lähteet.....	49
Liitteet.....	50

Esipuhe

Vornan museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Se on Liikenneviraston museotie- ja -siltakokoelmaan pysyvästi tallennetun museokohteen ympäristöhoidon 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 tietoarvoa tukevien arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakunnallisen tieliikenteen perinnekokoelman.

Museotie- ja -siltakokoelman pitkäjänteiseksi hoitamiseksi ja säilyttämiseksi käynnistettiin vuonna 2006 projekti, jossa laadittiin perusselvitys museokohteen tilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä varmistettiin kohteisiin liittyvien dokumenttien tallentuminen.

Kohteiden arviointiin käytettiin museoteitä ja -siltoja varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa. Selvityksen pohjalta päätettiin, että kaikille pysyvästi tallennetuille museokohteille tehdään jatkotoimenpidesuunnitelmat kohteiden pitkäaikaista hoitoa ja ylläpitoa varten.

Aikaisemmin on laadittu vastaavat suunnitelmat kahdeksalle museosillalle ja kymmenelle museotielle. Suunnitelmien näkökulmaksi on kehittynyt paikallinen asiantuntemus. Työ aloitettiin maastokatselmuksella museotiellä, joka kuljettiin päästä päähän. Vornan museotien maastokatselmukseen 7.9.2017 osallistuivat tien hoitourakan edustajana Keijo Voutilainen, Destia, Nurmeksen alueurakka, Katri Tolonen, amanuenssi, Pielisen museo ja Hanna Turunen, Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen liikenne ja infra, tieperinneyhteyshenkilö. Paikallistuntemusta edustivat Kelvän kyläseurasta Jarmo Könntä ja Matti Ryyänen. Lisäksi paikalla olivat konsultit Martti Piltz, Mobilia ja Laura Soosalu, Destia. Maastokatselmuksessa keskusteltiin laajasti tien perinnearvoista ja hoitotarpeesta. Maastokatselmuksen muistio lähetettiin kommentoitavaksi yllämainituille.

Työn aikana on keskusteltu useiden asiantuntijoiden kanssa, joiden nimet on mainittu lähdeluettelossa. Tilaajan edustaja työssä on ollut Johannes Järvinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz Mobiliasta. 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 joulukuussa 2017

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 66/2017				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisuaika Joulukuu 2017		
		Kustantaja /Julkaisija Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Vornantie, Lieksa ja Joensuu Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma				
Tiivistelmä Vornan museotie sijaitsee Joensuun ja Lieksan kaupungeissa Vornan kylässä, tiellä 5077. Museotien pituus on noin 2,7 kilometriä. Museotiejakso on osa Tetrivaara-Tiensuu -tietä, joka on osa Tohmajärveltä Ahvenisen kautta Lieksaan ja sieltä edelleen Kajaaniin ja Ouluun jatkuvaa maakulku-reittiä. Vornan tiestä on kaksi historiaselvitystä, Hannu Mähönen 1986 ja Martti Piltz 2012. Tien varhaisvaiheen ajoitus perustuu asutushistoriaan ja kaupankäyntiin ja välillisesti Nousia Venäläisen vuonna 1556 Jaakko Teitille kertomaan Laatokan ja Oulujokisuun väliseen kauppareittiin. Valtakunnalliseksi maantiekseksi se kehittyi Ruotsin vallan loppuvuosina kustavilaisella kaudella, jolloin siitä tuli maantie Lieksaan. Sitä ennen venäläiset sotajoukot olivat rakennuttaneet sen huoltotiekseen paikallisilla tievelvollisilla Pikkuvihan vuosina 1741–1743. Myöhemmin tien merkitys on vaihdellut erityisesti kilpailevien vesi- ja rautatieyhteyksien vaikutuksesta. Vuonna 1926 tie siirtyi valtion hoitoon. Vuonna 1938 se nimettiin kantatieksi. Uusi kantatie 73 valmistuttuaan vuonna 1976 syrjäytti Vornan tien lopullisesti päätieverkolta, vaikka jo vuonna 1961 valmistunut Ahvenisen silta ja rakenteilla ollut tuleva kantatie 73 oikaisivat Vornan museotien ohi. Vornan museotie on säilynyt linjaukseltaan ja oletettavasti myös korkeussuhteiltaan melko samanlaisena, mitä ne ovat olleet 1700-luvulla, koska se kulkee kapeaa soraharjannetta, missä tien siirtäminen nykyiseltä linjaukselta on lähes mahdotonta. Tie on hyvin mäkinen ja mutkainen, koska sen rakenneerrokset ovat jokseenkin olemattomat. Tiellä on vanhasta linjauksesta erottuva oikaisu, joka on rakennettu 1950-luvulla. Vanha tielinja on jäänyt tieraukioksi. Tiellä on sotahistoriallista luonnetta Suomen sodan ajoilta, jonka vuoksi tiellä on Vornan taistelun muistomerkki. Vornantie on liitetty Liikenneviraston (silloin Tiehallinnon) museokohdekoelmaan vuonna 1982 ensimmäisten museokohteiden joukossa. Vornan museotie edustaa kokoelmapolitiikassa mainittua tieliikennehistoriallista ajanjaksoa ”1600–1700-luvun tieverkon rakentuminen”, alakohtana ”Savo-Karjalan ja Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen 1700–1800-luvun alussa”. Museotie kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY). Vornan museotie on säilynyt museointihetkensä (1982) asussa melko hyvin. Museotien kunto on museaalaisesta näkökulmasta hyvä. Myös tien ympäristö vastaa historiallista arvoa, mihin merkittäväällä tavalla paikallinen väestö on halunnut vaikuttaa. Museokohteena Vornantien voi saavuttaa ja löytää yksityisajoneuvoilla tai jopa polkupyörällä melko helposti. Museotien opastaulut ovat vanhoja ja nykyisen ohjeistuksen vastaisia. Tien opastusta esitetään kehitettäväksi. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Vornan tie todisteena Suomen rajaseudun maaliikenneväylien kehityksestä. Tien nykyinen ulkoasu vastaa suomalaisen maantien näkymää 1930–1950-luvuilla. Tien säilyneisyys museointihetken (1982) 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 pitkän aikavälin tavoitteena kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja tien mahdolliselle korjaukselle.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, suositukset				
ISBN (PDF) 978-952-314-635-8	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkajulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu)
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-635-8		Kieli Suomi
Sivumäärä 56				
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika -			Painotalo -	

1 Lähtötiedot

1.1 Vornantien sijainti

Vornantien museotie sijaitsee Pohjois-Karjalassa Joensuun ja Lieksan kaupunkien rajalla.

Museotiejakso sijaitsee maantiellä 5077 tieosoitteessa 5077/1/470–1/3200. Museotieosuus on pituudeltaan 2,7 kilometriä. Museotieosuus rajautuu eteläpäässä maantiehen 15832 (Lehtolantie) ja päättyy pohjoispäässä Vornan kylään.



Vornantien sijainti Pohjois-Karjalassa.

1.2 Vornantien nimeäminen museotieksi

Vornantie otettiin museokohteeksi vuonna 1982. Museotiejakso, 2,7 km, on osa noin 6 kilometrin pituista Vornantietä. Museotiejakson pohjoisosaa on Lieksan kaupungin alueella ja eteläosa Joensuun kaupungin (vuoteen 2009 Enon kunnan) alueella.

Vornantie on osa Tetrivaaran Tiensuun tietä, mt 5071, joka on noin 32 kilometriä pitkä. Laajemmin katsottuna Vornantie on osa tietä, joka johtaa Tohmajärveltä Koveron kautta Enoon, Pielisjoen yli Kaltimoon ja sieltä Ahvenisen ja Vornan kautta Lieksaan kohti Kajaania. Tällä Tohmajärven Lieksan tiellä on Vornantien lisäksi toinen museokohde, Haarajoen silta, Koverossa.



Museotien rajaus.



Vornantien museotiepäätöstä vuonna 1982 perusteltiin maise-
mallisilla arvoilla ja tien pitkällä elinkaarella Pohjois-Karjalassa. Tien säilyneisyys 1700-luvun tienä arveltiin hyväksi. Kuva Martti Piltz.



Museotien opastus maantieltä 518 etelästä saavuttaessa. Taustalla näky Teerilampi. Kuva Laura Soosalu.



Museotien opastus maantieltä 15832. Kuva Laura Soosalu.

Vornantiestä on tehty tieteellinen tutkimus vuonna 1986 (Hannu Mähönen, Vornan tie). Museotiepäätöksessä ei siis ole ollut käytettävissä erillistä tieteellistä selvitystä tien tieliikennehistoriallisesta arvosta, joten tien liikennehistoria-arvot ovat jääneet hataralle tietopohjalle. Museokohdekokoelman esityksen perusteissa todetaan, että tie liittyy vahvistetun seutukaavan mukaisesti maiseman ja kulttuurihistorian suojelualueeseen vuodesta 1979. Maakunnallisen mittapuun mukaan tie on varsin iäkäs. Museotien linjauksessa tai tasauksessa ei arveltu tapahtuneen merkittäviä muutoksia 1700-luvun tierakennusten jälkeen.

Vornan museotie on kapealla luonnontilaisella harjuselänteellä, jolta avautuu kauniita näkymiä vesistömaisemaan. Poikkeuksellista on, että tie on koko mitaltaan samantyyppisessä maisemassa. Museotiejaksolla on yksi silta, Vornan silta, joka johtaa yli kapean Ihantojoen. Silta on ilmeisesti rakennettu ensimmäisen kerran tien rakentamisen yhteydessä 1700-luvulla. Silta on uusittu useita kertoja.

Savo-Karjalan ja Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisen tieyhteyksien rakentaminen aloitettiin myöhemmin kuin muualla Ruotsin valtakunnassa ja sen itäisessä maakunnassa, mutta vailla maakulkureittejä alue ei ollut. Vuonna 1741 Ruotsin ja Venäjän välille puhkesi nk. hattujen sota, toiselta nimeltään pikkuviha. Venäjän armeija valloitti koko nykyisen Suomen alueen ja tarvitsi huolto- ja kulkureittejä. Paikalliset talonpojat raivasivat vanhan kulku-uran Sortavalasta kohti Kajaanin linnaa venäläisten käskystä vuosina 1741–1743. Se valmistui Lieksaan saakka sodan jo päättyttyä, mutta ennen Turun rauhan solmimista vuonna 1743. Vornantie on osa tätä huoltoreittiä.

Kustavilaisella kaudella (1772–1792) Ruotsi pyrki liittämään raja-alueensa tiiviimmin emämaahan ja teitä rakennettiin paljon koko valtakuntaan. Pohjois-Karjalaa liitettiin valtakunnan maantieverkkoon. Tuolloin tienrakennuksen näkökulma oli taloudellinen ja yhteiskuntapoliittinen, mutta myös sotilaspoliittika vaikutti, koska Ruotsi aikoi puolustaa ydinalueitaan jo rajan läheisyydessä. Toisaalta tietoisesti otettiin riski, että myös vihollinen voisi hyötyä uusista teistä.



Vornantiellä on yksi silta. Se ylittää kapean Ihantojoen Turvakkojärven ja Kelvänjärven välillä. Silta on ensimmäisen kerran rakennettu ilmeisesti tien rakentamisen yhteydessä 1700-luvulla. Tiedetään varmasti, että suomalaiset talonpoikaisjoukot tuhosivat sillan vuonna 1808 ennen Vornan taistelua. Vuonna 1820 se on rakennettu uudestaan. Siltaa on korjattu noin kymmenen vuoden välein. Vuonna 1961 paikalle valmistui puukantinen teräspalkkisilta betonituneiden vanhojen kivimaatukien varaan. Vuonna 1979 päällysrakenne uusittiin puukantiseksi liimapuupalkkisillaksi. Sillan kunto on todettu viimeisessä kuntotarkastuksessa hyväksi. Kuvassa siltaa tutkitaan maastokatselmuksessa 7.9.2017. Kuva Martti Piltz.

Vornantie kuului valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin (VAT ja kuuluu nykyisiin valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luetteloon.

Kokoelman muodostamiskriteerit ovat muuttuneet nykyisen kokoelmapolitiikan myötä vuonna 2007. Vuoden 2006–2007 museokohdekokoelman järjestelyssä Vornan museotie arvoitettiin ”määräaikaisesti säilytettäviin kohteisiin”, mikä käytännössä tarkoittaa kokoelmasta poistamista. Syynä oli tieliikennehistoriallisen arvon arvioitu mitättömyys. Tien säilyneisyys katsottiin arvotukseltaan korkeimpaan luokkaan ja tiestä oli tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus.

Vornan tiestä tehtiin (Martti Piltz, 2012) uusi historiaselvitys. Selvitys osoitti, että Vornan tie liittyy useampaankin tieliikenteen historialliseen ajanjaksoon, joten sen valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen sai korkeimman arvotuksen. Tällä perusteella Pirkanmaan ELY:n Liikenne ja infran johtaja Juha Samallahti päätti (128/2012/PIR/7), että Vornan tie palautetaan museokohdekokoelmaan.

Pisteytyksessä Vornan tie on kokoelmassa pysyvästi säilytettävä kohde. Perusteena tälle on sen liittyminen ”1600–1700-luvun tieverkon rakentumiseen”, jonka pontimena olivat erityisesti kauppa sisämaasta satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti). Alakohtana tälle ilmiölle kokoelmapolitiikassa mainitaan ”Savo-Karjalan ja Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun ja 1800-luvun alussa”, mihin Vornan tie liittyy erityisen kiinteästi. Lisäksi tien historia liittyy ylikansalliseen keskiaikaiseen kauppareittiin ja 1800- ja 1900-lukujen taitteen kilpailuun liikennemuotojen välillä. Tiellä on myös selkeä sotatien historia.



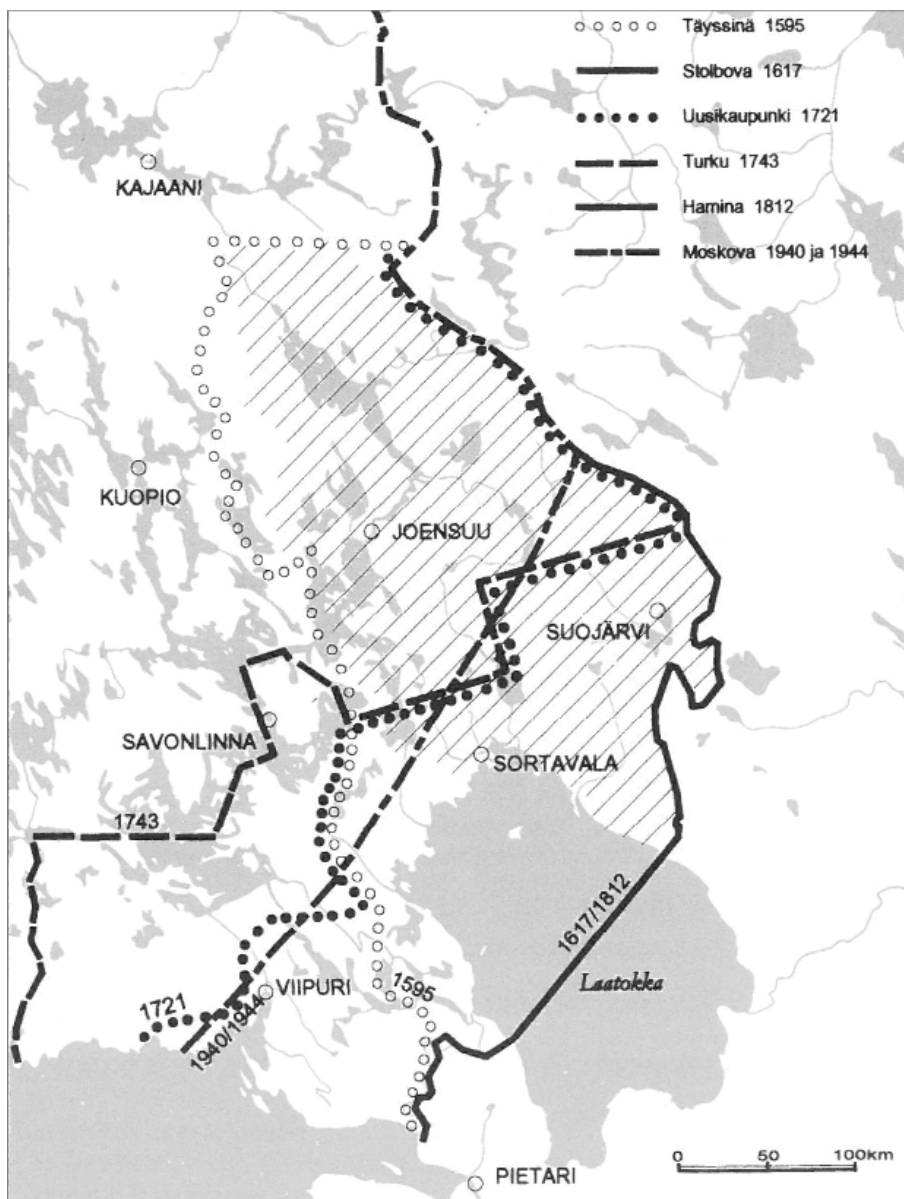
Vornan museotien toinen pää on luontevasti Vornan taistelun 1808 muistomerkillä. Kelvän kyläyhdistys hoitaa muistomerkin ja sen lähiympäristön. Kuva Martti Piltz.

1.3 Vornantien historialliset vaiheet

1.3.1 Pohjois-Karjalan varhaiset liikenneolot

Pohjois-Karjalan liikenneoloja luonnehtivat historiallisesti kaksi tekijää: harva asutus ja sijainti kahden valtion välissä. Karjalaiseen elämäntapaan, sitä tai sen esiintymisaluetta tarkemmin määrittelemättä, on kuulunut pakollisesti asuminen rajan kahden puolen ja liikenteen suuntautuminen sen mukaan.

Pähkinäsaaren rauhassa vuonna 1323 Karjala jaettiin Ruotsin ja Novgorodin kesken ”ikuisiksi ajoiksi”. Jo vuonna 1475 Ruotsi osana idänpolitiikkaansa oli perustanut Savonlinnan (Nyslott= Uusi linna) Pähkinäsaaren rajan Venäjälle kuuluneelle maalle. Tämän jälkeen raja on muuttunut kahdeksassa rauhansopimuksessa. Pohjois-Karjala on edellä viitatuissa rajakäynneissä kuulunut Novgorodiin ja Venäjään Stolbovan rauhaan (1617) saakka. Ruotsiin se kuului vuodet 1617–1809, jolloin se siirtyi takaisin Venäjälle. Venäjä muodosti vuonna 1812 Suomen alueesta suuriruhtinaskunnan.



Kartassa vinoviivoitettua aluetta käsitellään tässä Pohjois-Karjalan liikennealueena. Liikenneyhteyksien syntyamiseen, suuntautumiseen ja ulottuvuuteen ovat vaikuttaneet ratkaisevasti Ruotsin ja Venäjän voimasuhteet ja niistä johtuneet rajamuutokset. Myös itenäisessä Suomessa rajan muutokset ovat vaikuttaneet kulkureitteihin. Karttaan ei ole merkitty Pähkinäsaaren rauhajan rajaa (1323), vaikka edelleenkin sen mukaisesti jakautuvat Suomessa monet kulttuuriset, taloudelliset ja perinnölliset tekijät. Kuvaa tulkittaessa on hyvä huomata, että karttaan nimetyt kaupungit, Pietari, Joensuu ja Kuopio, ovat melko nuoria kiintopisteitä verrattuna rajojen muutoksiin. Pietari on perustettu vuonna 1703, Kuopio 1775 ja Joensuu 1848. Lähde: Turunen, Matti (toim.) Tienraivausta Pohjois-Karjalassa, s. 6.

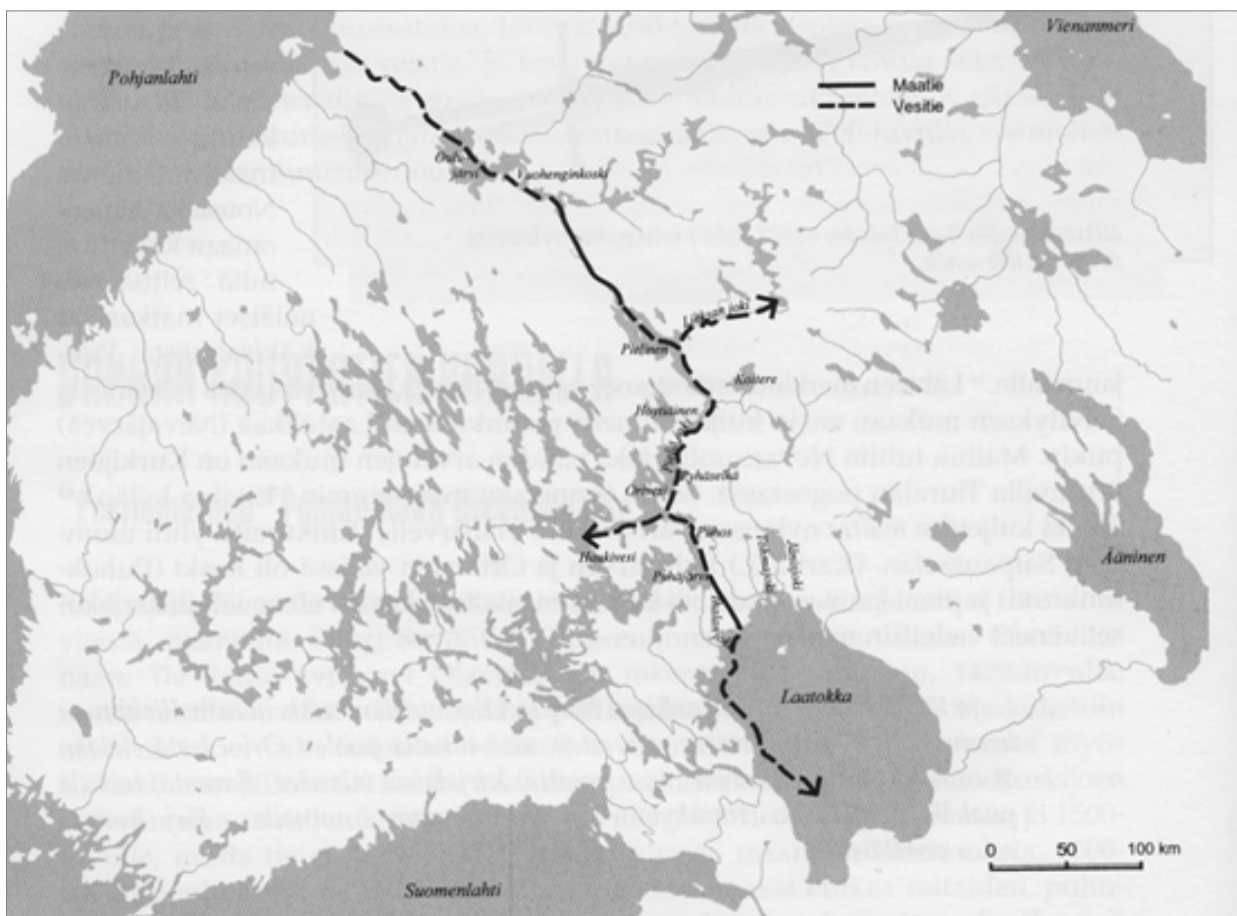
Pohjois-Karjalan alue ei kuitenkaan ollut vailla kulkureittejä. Nykyisen Pohjois-Karjalan alueella asui vuonna 1500 arvion mukaan 2 000–2 500 henkilöä ja veroluettelo tunsu 486 täysi-ikäistä miestä. Asutus luoväistämättä liikennettä kylien ja pitäjien välille. Kuljetaan kirkkoon ja käräjille ja veronkantaja tulee kylään.

Nurmeksen ja Sotkamon välinen yhteys saattoi perustua vain kaukokaupan liikenteeseen, koska seudulta ei tunneta verotettua asutusta 1500-luvulta. Ilmeisesti myös Vienan Karjalan yhteydet ovat samankaltaisia kauppamiesten yhteyksiä, jotka kulkivat pitkien asumattomien korprien läpi. Toistuvasti käytetyillä reiteillä on varmasti tehty raivauksia ja ”siltoja” soiden yli. Maareitit ja paikalliset tienpätkät vakiintuivat monesti maanteiden suunniksi.

Karjalassa on kulkenut keskiajalla kauppa- ja verotusreitti Laatokalta Pohjanlahdelle. Reitti on suurelta osaltaan vesireitti, josta Pielisjoki ja -järvi ovat osa. Nousia Venäläisen (Nousia Ryds, joka nimitetään huolimatta ilmeisesti oli karjalainen) kertomusten mukaan reitti on kirjattu Kustaa Vaasan asiamiehen Jaakko Teitin selvitykseen (1556) aateliston väärinkäytöksistä Suomessa.

Pielisen itärannalla on Pielaskylä (Pielisenkylä, nykyisin Lieksa), josta jatkuu maatie Nurmeskylään (Nurmesenby, Nurmes). Pielisjärven pohjoispäästä alkaa noin 120 kilometrin pituinen maataival Nuasjärvelle ja nykyisen Kajaanin lähelle Vuohenginkoskille. Nousia Venäläinen käyttää nimenomaan termiä maatie (landväg), eikä maantie (landsväg). Sieltä reitti jatkui Oulujärveä ja -jokea Ouluun, joka oli varsinaisesti venäläisten ja karjalaisten kauppapaikka. Käkisalimesta Ouluun matkaa kertyi 115 peninkulmaa eli noin 690 kilometriä, josta vesitien osuus oli 91 peninkulmaa. Reitti haarautuu Lieksanjokea seuraten kohti Valkoista merta eli Vienanmerta. Kovin voimakkaita jälkiä tai tierakenteita ei kulkureittien liikenne ole jättänyt. Nousia Venäläinen on kertonut, ettei 1500-luvulla Ruotsin valta näkynyt Pielisen seudulla mitenkään.

Esinelöydöt todistavat, että jo 1500-luvulla reitit ovat voineet olla käytössä satoja vuosia. Ne olisivat siten yhtä vanhoja kuin suuret tunnetut maaliikenneväylät, jotka on Jaakko Teitin valitusluettelossa luokiteltu maanteiksi, kuten esimerkiksi Suuri Rantatie. Pohjois-Karjala ei ole ollut vielä 1500-luvulla maantieteydessä Ruotsin tieverkkoon ja vain Saimaan vesistön kautta Suomenlahteen.



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

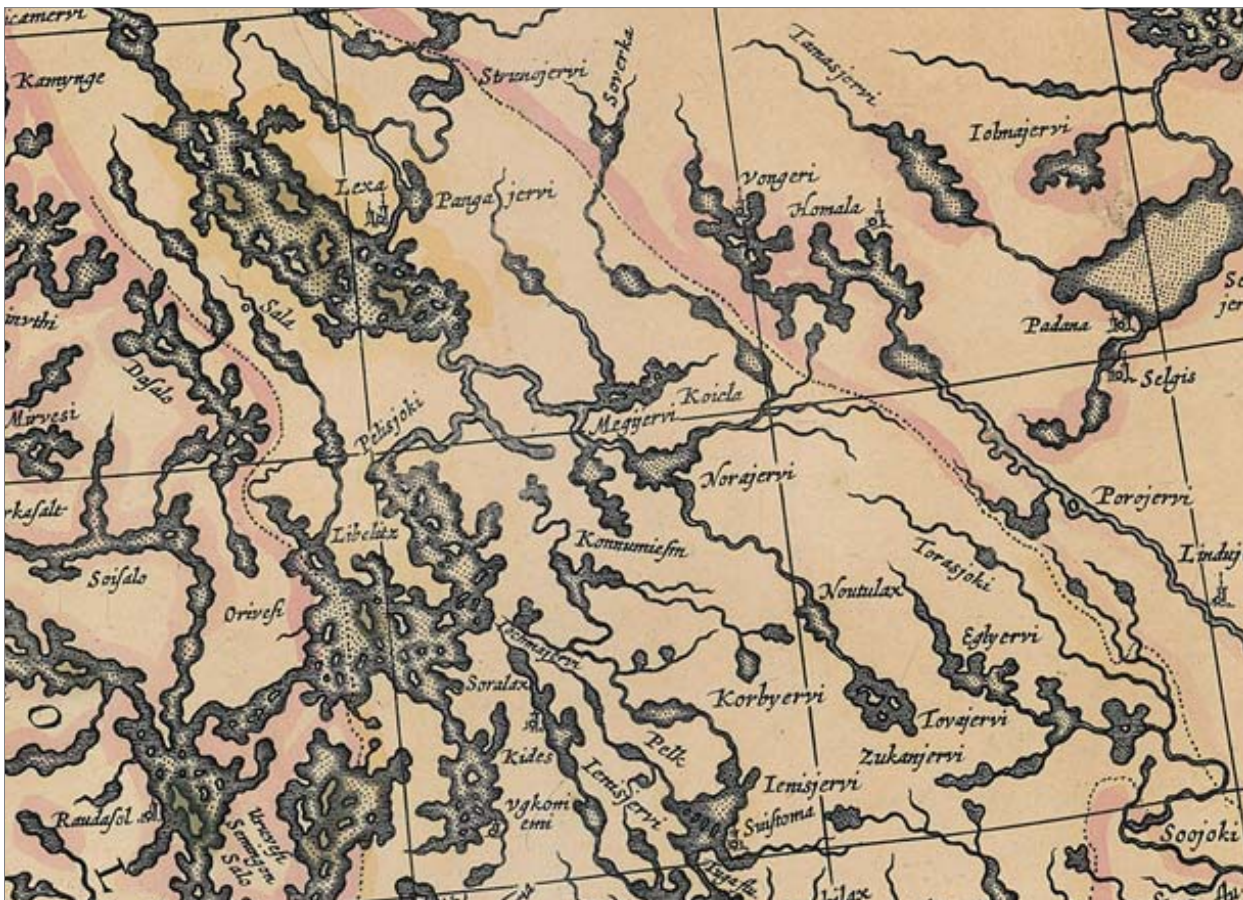
Vornanharjun käyttämisestä osana Laatokan ja Oulun välistä kulkureittiä ei ole tietoa, mutta tilanteen voi rinnastaa Lapin kulkureittien syntyyn ja kehitykseen. Kulkuväylä voi olla kilometrejä leveä, mutta se johdattaa suurpiirteisesti tavoitteen suuntaan. Vähäinen liikenne hakeutuu sille parhaiten sopivaan maastoon. Kun kuljijoita tulee lisää, maastoon kuluu polku, jota sitten tarpeiden ja voimien mukaan parannetaan ratsupolksi ja myöhemmin tieksi.

Koska valtiovallan ote syrjäseuduilla on ollut heikko, on melko varmaa, että tienkäyttäjät on itse hoitanut tietä. Teitä on myös raivattu paikoitellen moneen kertaan. Ensimmäinen maininta tiestä ei välttämättä tarkoita, ettei tie olisi ollut aikaisemmin käytössä. Useita kyliä tunnettiin niin hyvin jo Ruotsin suurvalta-aikana, että ne oli merkitty kartoille. Etelä-Suomen ja rannikoseudunkin maantiet kehittyivät poluista ja ratsupoluista vaunuilla ajettaviksi teiksi vasta 1700-luvulla.

1.3.2 Liikennetarve

Olavinlinnan perustaminen vuonna 1475 ei synnyttänyt maantieyhteyksiä Pohjois-Karjalaan, ehkä puolustuksellisistakin syistä. Kun noin vuosisata myöhemmin Pohjois-Karjala siirtyi Ruotsille, maantieyhteydet ovat tulleet tärkeiksi. Ruotsin suurvalta-aika alkoi vuonna 1617 ja kesti noin vuosisadan. Ruotsin valtion toiminnan painopiste oli luonnollisesti Ruotsin emämaan alueella, mutta nähtiin myös tarve sitoa Pohjois-Karjala Ruotsiin ja edistää sen elinkeinoelämää.

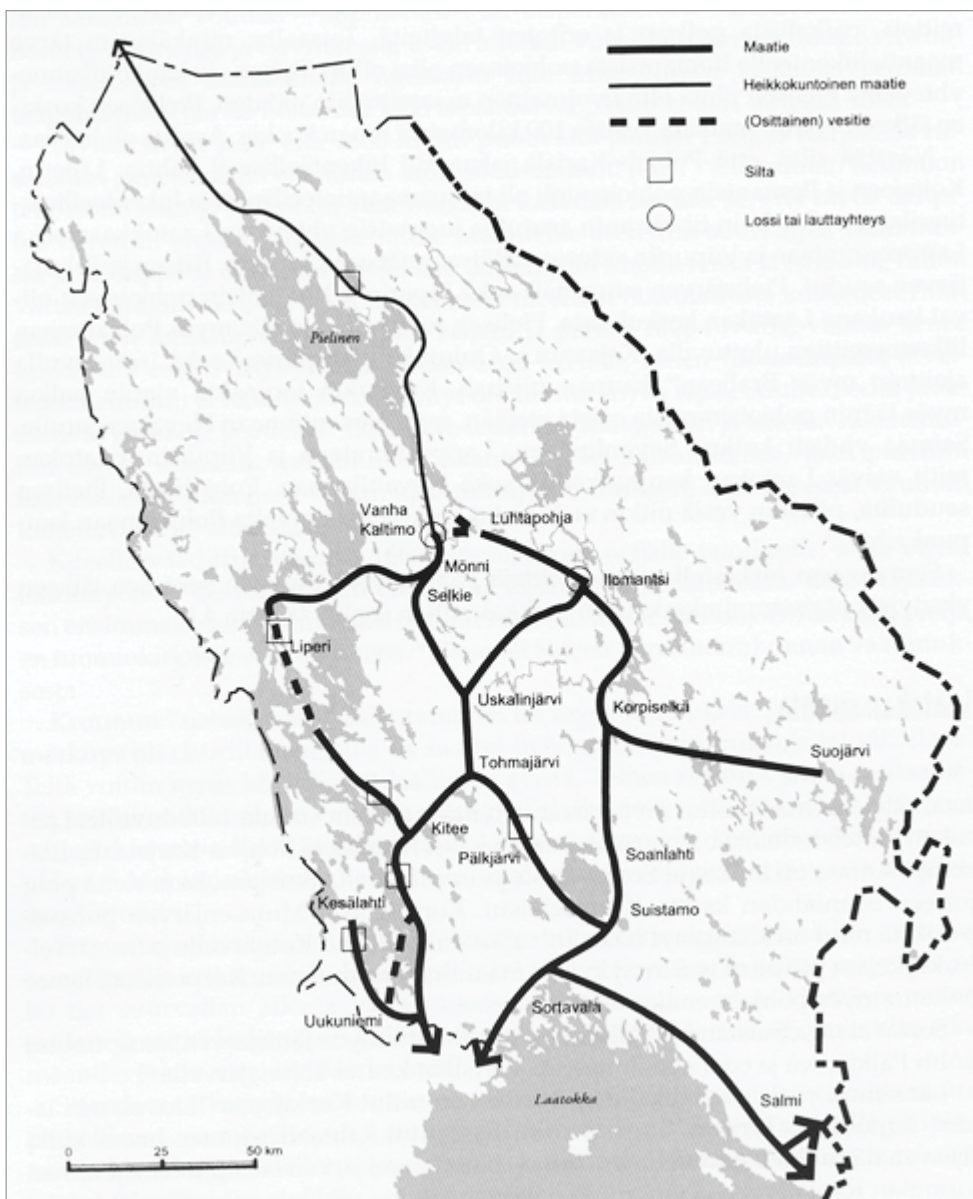
Tärkein kauppatavara oli 1600-luvulla terva. Terva kuljetettiin vesitse. Kaukoliikenteessä talvitiet olivat tärkeitä. Talonpoikien matkoista suurin osa tehtiin talvikeleillä. Kesäaikana viljeltiin maata ja talvella oli aikaa matkustamiseen. Talven etu ei ollut vain vesien jäätyminen vaan myös soiden muuttuminen kulkukelpoisiksi. Pohjois-Karjalan pinta-alasta noin neljännes on soita. Hiekkaharjanteet, kuten Vornanharju, johtivat muuten läpipääsemättömien soiden halki.



Vuonna 1680 Euroopassa tunnettiin Pohjois-Karjalaa melko vähän, mutta silti kartalle on sijoitettu ainakin nimet Libelitz (Liperi), Pelisjoki (Pielisjoki), Kides (Kitee), Lexa (Lieksa), Pangajervi (Pankajärvi), Tochmajervi (Tohmajärvi), Tovajervi (Tolvajärvi) ja Konnunesm (Konnunniemi). Eurooppalaiseen karttaperinteeseen on aina kuulunut kopioiminen toisilta kartanpiirtäjiltä, mutta jostain tietoa on ensimmäisen kerran saatu, ehkäpä veronkantajalta, joka on vaeltanut kylään maatietä pitkin. Lähde: Magnus ducatus Finlandiae nova et accurata delineation, Janssonius van Waesberge, Johannes ja Pitt, Moses (1680), Aarno Piltz kokoelma. www.doria.fi

Vakiintunut kulkureitti on johtanut vääjäämättä liikenteen organisointiin. Monet salmet ja joet on ylitetty lautalla. Esimerkiksi Vornantien eteläpuolella on ollut ylitettävä entisessä Enossa Ahvenisen ja Pilpasensalmen virrat. Kapeampien jokien yli on rakennettu siltoja. Vanhin maininta sillasta on Kiteen käräjäpöytäkirjoissa vuodelta 1626. Koskipaikkojen ohi tai kannasten yli ovat kauppiat selviytyneet paikallisten asukkaiden avulla. Myös mahtimiesten kuljettaminen oli veroluonteinen velvollisuus. Lossarin toimi on aste kohti järjestäytyneempää liikennettä. Tavallaan vesitie muuttuikin maatieksi.

Ruotsin suuret infrastruktuuriajatukset, mukaan luetuna esimerkiksi Saimaan kanava, kaatuivat lähinnä siihen, että Ruotsin valtakunta saavutti aluevalloituksilla etelässä samoja etuja, joita varten kanavointia suunniteltiin. Savonlinnan kaupunki perustettiin vuonna 1639. Kuitenkaan koko 1600-luvun aikana ei Savonlinnasta Pohjois-Karjalaan ole syntynyt maantietä. Syyksi on arveltu, että kun Ruotsi hallitsi koko Laatokan rantoja, kauppayhteydet säilyivät ennallaan. Toisin sanoen kuljettiin Pohjanlahdelle, Laatokalle, Vienaan ja Savonlinnan ohi Viipuriin. Suurvalta-aika ei kääntänyt Pohjois-Karjalan taloudellisia yhteyksiä Savonlinnaan; yksinkertaisesti ei ollut erityistä asiaa Savonlinnaan ja siten Ruotsin maantieverkolle.



Pohjois-Karjalan tärkeimmät maareitit 1600-luvulla. Kartakkeen tiet eivät siis ole Ruotsin valtion maanteitä, vaan tunnettuja maakulkureittejä. Tohmajärveltä Koveron kautta Pielisjoen yli Kaltimoon ja sieltä Ahvenisen (Enon) ja Vornan kautta Lieksaan on ollut maatie. Vornantie on "Vanha Kaltimo" karttasanan pohjoispuolella Pielisen järven eteläisimmän lahden pohjoisrannalla. Lähde: Matti Turunen, Tienraivausta Pohjois-Karjalassa.

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

Harvaanasutussa ja köyhässä Pohjois-Karjalassa rahatalous oli hyvin järjestynyt, toisin kuin yleensä harvaanasutuilla alueilla. Syynä oli heikko maatalous ja yhteydet Laatokan alueen keskuksiin. Talonpoikien elämä ei perustunut passiiviseen luontaistalouteen, vaan kauppa on ollut keskeinen osa toimeentuloa. Poikkeuksellisesti talonpojat maksoivat veronsa rahana eikä maatalouden tuotteina niin kuin yleisesti Ruotsin maaseudulla. Jo vuonna 1617 Stolbovan rauhassa taattiin (Käkisalmen) läänin talonpojille oikeus vapaaseen kauppaan rajojen yli.

Eräs yrityksistä, joka suoranaisesti liittyy Pielisjärven itäpuolen maatien tarpeeseen ja siten Vornan museotiejaksoon, on Brahean kaupungin perustaminen vuonna 1653 nykyisen Lieksan paikalle. Sen vaikutus jäi vähäiseksi ja se lopetettiin perustajansa kreivi Per Brahen kuoltua 1680-luvulla.

Vuonna 1680 julistettiin venäläiskauppa vapaaksi koko Ruotsin valtakunnassa tavoitteena, että kulkukauppa suuntautuisi kaupunkeihin. Kehittynyt rahatalous merkitsee maantielikenteelle sitä, että talonpoikien ja kauppiaiden on ollut pakko liikkua. Kauppayhteydet ovat synnyttäneet vakiintuneita kulkureittejä riippumatta siitä, onko niitä kartoissa ja asiakirjoissa kuvattu.

Pohjois-Karjala on säilynyt pitkään varsin omaperäisenä alueena liikenneolosuhteiltaan, mutta milloin tieverkko sitten syntyi? 1600-luvulla eteläisessä Pohjois-Karjalassa on ollut maantieverkko, vaikka kunnollaan vaatimaton. Tieverkon juuria voidaan jäljittää vain asutuksen ja kaukokaupan avulla. Arkeologista tietoa teistä on vähän, eikä lainkaan Pohjois-Karjalasta.

1.3.3 Tierakentamisen vuosisata

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

Kauppayhteydet eivät katkenneet kokonaan, mutta kaupan hyöty liukui Ruotsilta Venäjälle. Ruotsin muuttuneita liikenneoloja ryhdyttiin ratkomaan vesitie-suunnitelmilla, kuten oli tehty jo 1500-luvulla. Nämäkin hankkeet osoittautuivat mahdottomiksi toteuttaa ja kustavilaisella ajalla, 1700-luvun lopulla alkoivat suuret tierakennustyöt. Varhaisemmat, ratsain tai purilain kuljetut maareitit rakennettiin kärryin ja vaunuin kuljettaviksi. Ruotsin vallan lopulla Pohjois-Karjalan ja Savon tärkein yhteys, ”Karjalan emätie” yhdisti Sortavalan Kiteen tai Tohmajärven kautta Liperiin ja Kuopioon.

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

Pikkuvihan aikana 1741–1743 venäläiset miehittivät Suomen alueen. Heidän huoltoyhteytensä johti Pohjanmaalle Savon ja Karjalan kautta. Kuljetustarve päätettiin ratkaista kesätien raivaamisella Sortavalasta Kajaaniin, jolla pystyttiin pitämään turvallista ja säännöllistä liikennettä. Työ teetettiin paikallisilla talonpojilla. Tie kulki Ahvenisen, Vuonislahden ja Lieksan kautta ja samalla siis nykyisen Vornan museotien kautta. Otaksutaan, että venäläiset halusivat välttää Ruotsin merivoimia, jotka olisivat voineet häiritä tai tuhota kuljetuksia. Syksyllä 1742 kuljetukset kulkivat Savonlinnasta Pohjois-Karjalaan ja Pielisjokea ja -järveä pitkin Nurmekseen, josta edelleen maatietä Kajaaniin. Talvella kuljetukset menivät suoraan Sortavalasta pohjoiseen, mutta myös Savonlinnasta Kuopion kautta Kajaaniin.

Venäläisten huoltotie raivattiin karkeasti kaatamalla puut ja poistamalla kivet. Vornan tien historialle on olennaista, että tie rakennettiin kulkureitille, jossa oli jo 1600-luvulla maakulkuväylä ja paikallisteiden verkko. Tie perustui etelästä katsottuna ainakin Ahveniseen saakka pääosin vanhaan linjaukseen. Sitä pohjoisempaa yhtenäistä linjausta ei tunneta, mutta vakiintunut reitti on ollut olemassa, koska Lieksan pohjoispuolella tie on jälleen vakiintuneella linjauksella. Koska Vornantien harjanne on helppokulkuinen ja johdattaa järvi- ja suoalueen läpi, se on ollut osa vanhaa kulureittiä. Mielenkiintoista on, että tie vastaa suunnaltaan vanhaa venäläistä ja karjalaista kauppatietä.

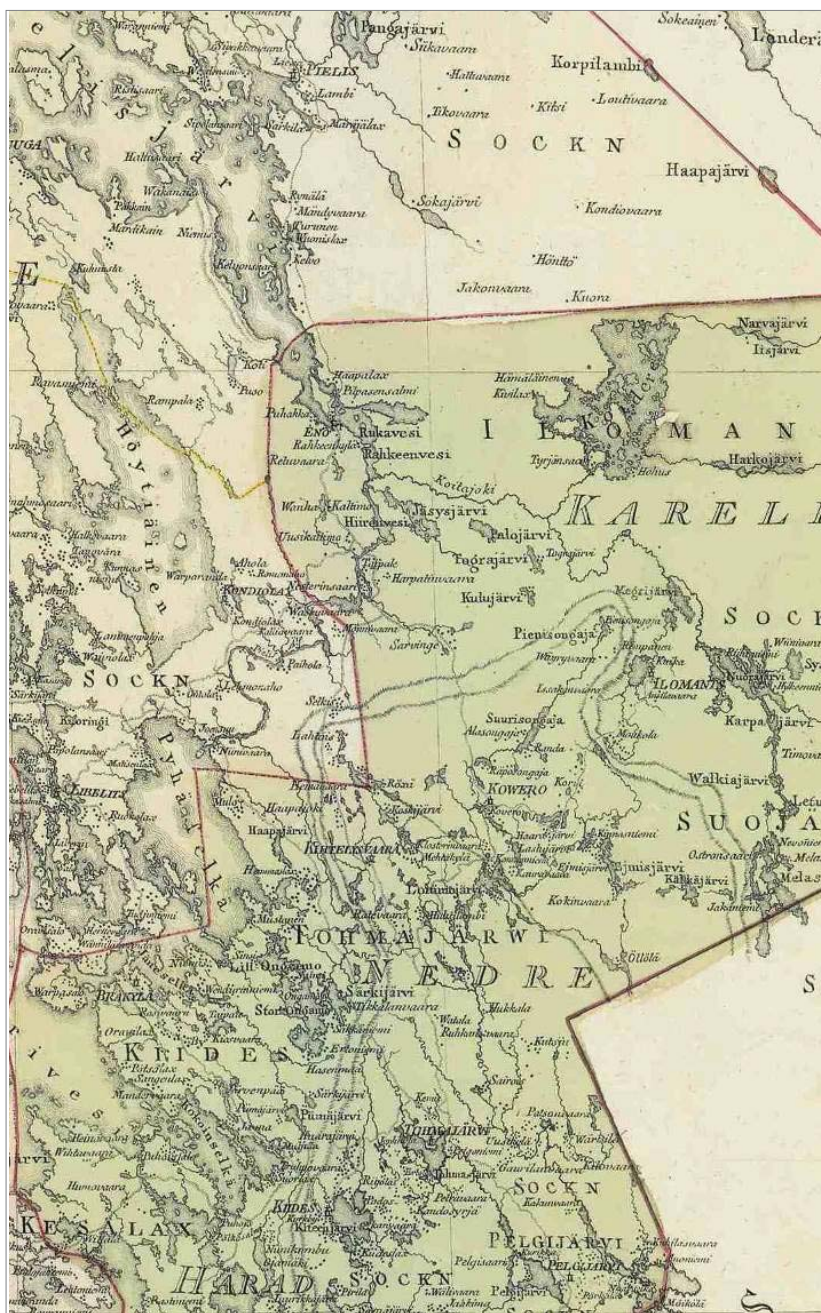
Pikkuvihan aikana venäläiset teettivät muuallakin Suomessa vastaavia teiden parannustöitä. Talvitietä, joka oli sisämaan postilinjalla Ahvenkoskelta Savonlinnan kautta Länsipohjaan, talonpojat paransivat kesätieksi Limingan ja Temmeksen Elisilän välillä ja Joroisten ja Rantasalmen välillä sekä Siikajoen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



Biurmanin kartta vuodelta 1747 näyttää uuden rajan (keltainen viiva 1743 Turun rauha), joka leikkaa Olavinlinnan Venäjän puolelle ja siirtää rajan Suomenlahden rannalla Kymijoen läntisimpään haaraan eli Pyhtään Ahvenkoskeen. Edellinen raja (Uudenkaupungin raja 1723) on merkitty katkoviivalla. Kauppatiet Pohjois-Karjalasta Suomenlahdelle käytännössä sulkeutuivat, vaikka Ruotsi perusti uuden Loviisan kaupungin Degerbyhyn. Nimistö on melko runsas Pohjois-Karjalassa. Vornantietä lähin nimi on Änä eli Eno. Biurmanin kartasta on tehty kestikievari- ja tiekartta, mutta raja-alueella ja Venäjälle teitä eikä kestikievareita ole merkitty ilmeisesti sotilasstrategisista syistä. Tiekarttaan liittyi sanallinen etäisyys- ja reittiopaskirja. Siinä kestikievareiden ja tienristeysten väliset matkat voitiin ilmaista varsin tarkasti, koska Ruotsin teiden mittaukset oli tehty 1556 ja 1734. Lähde: Svea ock Göta rikens med Finland ock Norland afritade i Stockholm år 1747. Biurman, Georg (1747), Aarno Piltz kokoelma, www.doria.fi

Kustavilaisesta ajasta tuli tienrakentamisessa siihen astisen historian kiihkein vaihe. Niissä korostuu maantien tarve erityisesti hallinnon ja sen luotettavan liikennöintitarpeen kautta. Vesitiet jäivät suunnitelmista syrjään. Kustavilaisella tierakennukseen tuli paljon uutuuksia: kiviholvisillat, ojitus ja kosteikkojen pohjustaminen. Teiden erottuvat rakenneerrokset ovat yleensä varhaisimmillaan tältä aikakaudelta.

Enon Pielisjärven tien rakentamisen on tyypillisesti kustavilaisen ajan tierakennus. Yleisen tien suunnittelu alkoi 1700-lvun loppupuolella, vaikka Nurmeksesta Maanselkään ilmeisesti oli vaatimaton maakulkuväylä. Enon kappeliin (Ahvenisen kylään) johti 1790-luvun alussa kärrytie. Yleinen maantie kestikievareineen on ollut Pielisjärvelle (Lieksaan) asti ja varauksin Nurmekseen vuonna 1805.



Niin kutsuttu Hermelinin kartta vuodelta 1799 näyttää Pohjois-Karjalan melko nykyisen kaltaisena. Pielisjärven eteläpäässä näkyvät karttasanat Eno, Rukavesi ja pienellä kirjoitetut kylänimet Pilpasensalmi, Haapalax (Haapalahti) ja Kelvo (Kelvä). Enon kylä tosin on muuttanut Pielisjoen toiselle puolelle huomattavasti etelämmäksi. Muut nimet löytyvät nykyisinkin maastosta ja kartoilta samoilta paikoilta. Karttasanojen Haapalax ja Kelvo puolivälissä on Vornantie. Lähde: Charta öfver Savolax och Karelens eller Kuopio höfdingedöme utgifven af friherre S. G. Hermelin. Författad af C. P. Hällström, Aarno Piltz kokoelma, www.doria.fi

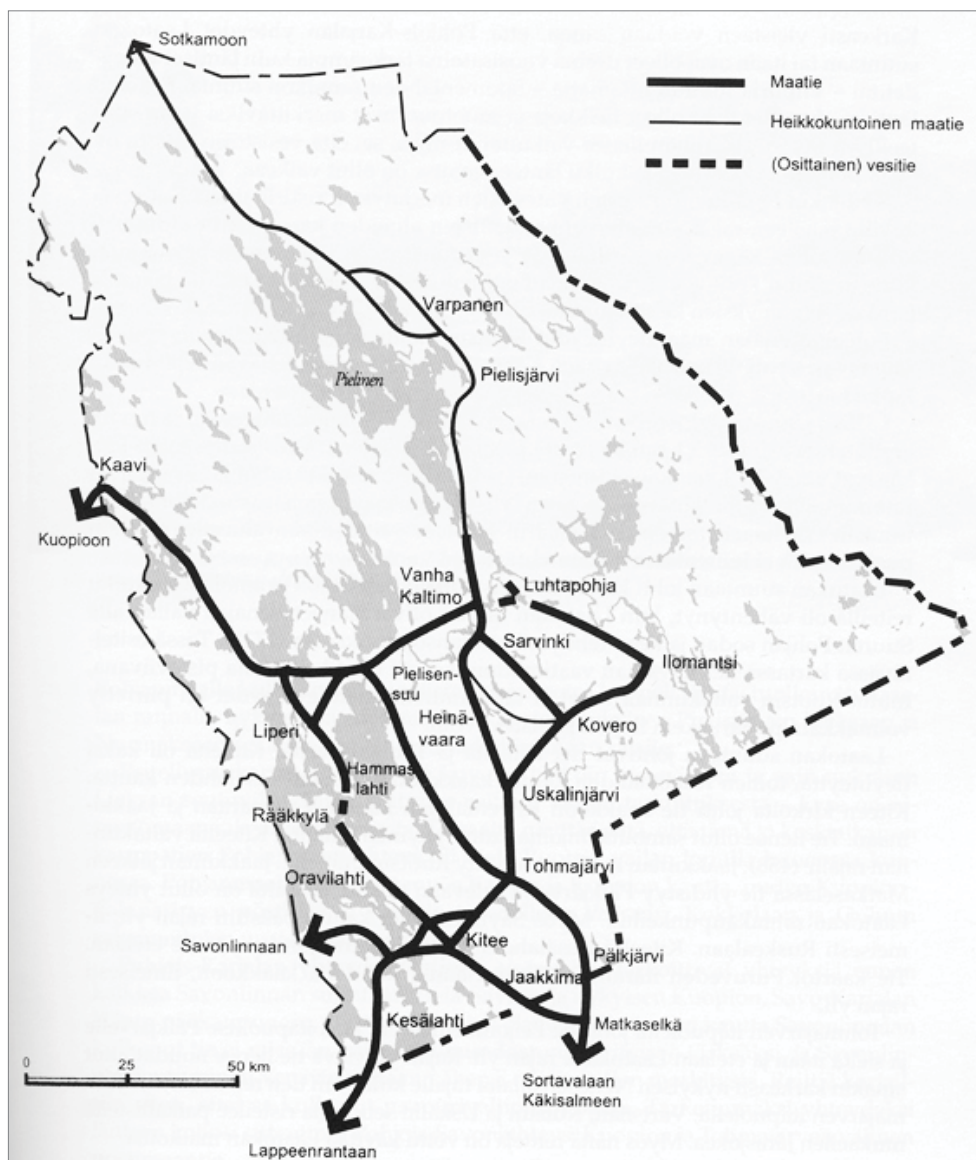
Savon ja Karjalan uudet tiet syntyivät 1700-luvun lopulla pitkälti hallinnon tarpeista. Kauppa oli jo ehtinyt kääntyä kohti Pohjanmaata ennen sitä ja teiden rakentaminenkin aloitettu, kuten Enon Lieksan tiellä ja siten Vornantielläkin. Laajemmin katsottuna kustavilaisen ajan tienrakennus loi maan sisä- ja itäosiin maantieverkon perustan ja yhdisti sen Länsi-Suomeen. Kustavilaisen ajan maantierakennukset merkitsivät sitä, että Pohjois-Karjalan pitäjien välille syntyivät kärryinjajettavat tiet.

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

den silta, joka oli 155 metriä pitkä. Vornantien silta yli Ihantojoen on todennäköisesti valmistunut samaan aikaan tien kanssa, vaikkei sitä täsmällisesti tiedetä. Silta kuitenkin oli Suomen Sodan aikana 1808–1809, jolloin sen poltettiin.

Myös vanhan kauppareitin kunnostaminen Maanselkään ja edelleen Sotkamoon käynnistettiin vuonna 1797, mutta se valmistui vasta myöhemmin 1800-luvulla.

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



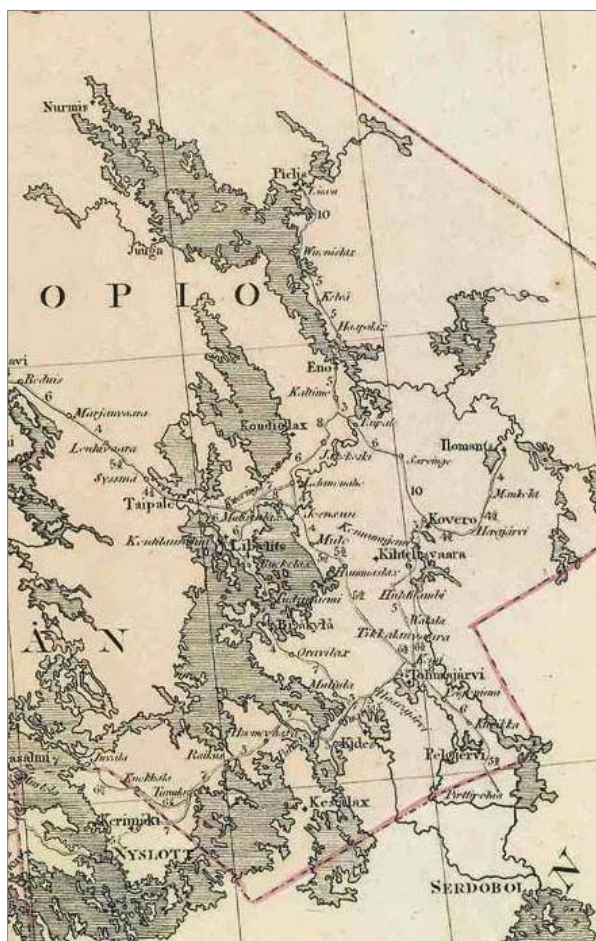
Pohjois-Karjalan tärkeimmät maareitit 1700-luvun lopussa. Lähde: Matti Turunen, Tienrakennusta Pohjois-Karjalassa.

1.3.4 Vornantien myöhemmät vaiheet

Suomen sodassa 1808–1809 Vornantie muiden Suomen teiden tavoin joutui kovalle kuormitukselle. Sota liittyi laajemmin Euroopan uudelleen järjestelyihin, jossa Ranska ja Venäjä halusivat pakottaa Ruotsin mukaan mannermaansulkemukseen. Tavoitteena oli eristää Englanti muusta Euroopasta. Hyökkäävä Venäjän armeija oli kuormastoineen ja tykistöineen sidottu teihin. Tiestö joutui ennen kokemattomaan kuormitukseen. Pielisen itäisen rannan melko heikkokuntoinen tie tallautui kuravelliksi ja siltoja ja lauttoja tuhoutui. Vornantien silta ja Pilpasensalmen silta esimerkiksi tuhoutuivat. Vahingot jäivät talonpoikien korjattaviksi, kun valtion rahoitus riitti vain Pohjanmaan teiden kunnostukseen.

Vornantiellä oli lokakuussa 1808 taistelu Vornan sillan kohdalla. Pohjois-Karjala joutui sotänäyttämöksi heinäkuussa 1808, kun maakuntaan marssi noin 500 miehen venäläinen sotilasosasto. Ruotsalaisten joukkojen vähäisyydestä johtuen heidän päällikkönsä Savon Prikaatin komentaja eversti Sandels kehotti pielijärveläisiä vastarintaan puolustamaan kotejaan. Hän lähetti kaksi upseeriaan organisoimaan talonpoikaisjoukot ja opettamaan aseiden käsittelyä. Ylipäällikkö Klingsporilta saamansa rajakapteenin arvon valtakirjan perusteella Olli Tiainen asettui joukon johtajaksi. Kun venäläiset joukot omaa pääjoukkoaan suojataksaan lähtivät kohti Pielisjärveä (Lieksaa), rajakapteeni oli oman pääjoukkonsa kanssa Sandelsin käskyä toteuttamassa Kaaviin tiellä. Talonpoikajoukkojen puolustus oli Ahvenisissa. Ahvenisissa olleen vähäisen joukon päällikkönä oli nimismies Isak Stenius. Kun venäläiset mursivat sen vastarinnan, Stenius vetäytyi noin 20 kilometriä pohjoiseen Vornaan. 8. lokakuuta illalla venäläisten etujoukko saapui Vornan sillan maastoon. Talonpojat olivat purkaneet sillan ja asettuneet aseisiin joen takaiselle harjulle. Yön kuluessa talonpojat luopuivat asemistaan ja 9.10. venäläiset saapuivat Kelvään. Kuitenkin talonpoikien sotatoimet johtivat siihen, että venäläiset palasivat Joensuuun ja talonpojat palasivat asemiinsa Pilpasenvirrälle Ahveniseen leiriinsä, jossa olivat 23. marraskuuta saakka. Sen jälkeen talonpojat palasivat koteihinsa. (Partanen, Jukka, 2009, Todellisuus myyttien takana. Näkökulmia Suomen sodan ajan Pohjois-Karjalasta” Teoksessa Rajamaakunta ja sota. Tätä voidaan pitää uusimpana ja alkuperäisiin asiakirjoihin perustuvana tietona Vornan taistelusta.)

Sota sinänsä ei vaikuttanut kovin paljon liikenneyhteyksien kehittymiseen. Ruotsin entiset alueet Suomessa liitettiin Venäjään. Valloitetuihin alueisiin liitettiin Vanha Suomi eli vuosina 1721 ja 1743 Venäjään liitetyt alueet. Tämä avasi yhteydet Suomenlahdelle. Liikenteen valta-akseli ei kuitenkaan kääntynyt pohjoisesta etelään pelkän rajansiirron takia, vaan myös taloudelliset rakenteet olivat muuttuneet.



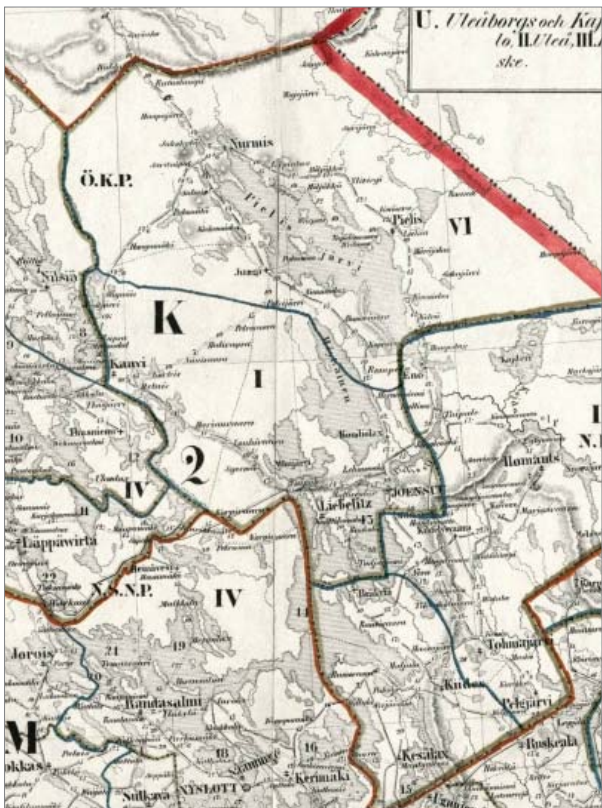
Tiekartta vuonna 1806. Juuri ennen Suomen sotaa Ruotsissa julkaistiin tiekartta, joka perustui vuonna 1799 julkaistuun nk. Hermelinin kartastoon. Se oli ensimmäinen koko Ruotsin valtakunnan käsittänyt vapaasti ostettava kartasto. Voidaan olettaa, että Venäjän sotalaitos oli suurin ja tärkein asiakas karttamyynteille. Tosiasiassa venäläisillä sotajoukoilla oli myös omia Venäjällä tehtyjä jokseenkin samantasoisia karttoja. Kumpikin sodan osapuoli hallitsi logistiikan helposti ja tasavertaisesti näiden karttojen avulla. Kartoilla oli merkitystä myös Vornan taistelussa osana sotaoperaatioita Pohjois-Karjalan herruudesta, vaikka talonpoikaisjoukkojen paikallistuntemus ehkä paikallisesti ratkaisikin taistelut.

Lähde: Wäg-karta öfver Finland Utgifwen af Kongl. Landtmäteri Kontoret 1806.

Hällström, Carl Petter; Lundgren, Carl Gustaf. Aarno Piltz koelma, www.doria.fi

Maataloustuotteiden kauppa vapautettiin asetuksella vuonna 1842. Perinteisesti liikkuvat kauppamiehet olivat hankkineet elintarvikkeita ja muuta kaupunkiin kelpaavaa ilman lain suojaa, nyt kauppa avautui myös paikallisille kauppamiehille. Voista tuli Pohjois-Karjalan tärkein kauppapaikaksi kehittyi Sortavala, josta edelleen oli Laatokan ja Nevan kautta laivayhteys Pietariin. Teollistuminen lähti Pohjois-Karjalassa käyntiin sahateollisuutena. Sahaaminen tarvitsi teitä ja hevosia tukinajoon, mutta varsinaisesti se tarvitsi vesiväylien raivausta, kanavia ja erityisesti Saimaan kanavaa. Rautateollisuus tarvitsi teitä, talonpoikia ja hevosia tuotantonsa kuljetuksiin, mutta senkin liikenteen kehittämistarpeet painottuivat vesiyhteyteen Suomenlahdelle.

Vuonna 1865 kunnallisasetus määräsi kuntakokouksen panemaan toimeen verotuksen teiden rakentamista ja kunnossapitoa varten. Tämä johti tieosuuksien huutokauppaamiseen kolmeksi vuodeksi halvimmalla huudon mukaan. Tierasitus oli sidottu maanomistukseen ja koko Pielisjärven pitäjät oli yksi tieläho, jonka talonpojat hoitivat kaikki tiet ja sillat.



Vuoden 1848 Suomen posti- ja tiekartassa Pohjois-Karjalassa on jo selkeä tieverkko. Tiet kulkevat Pielisjärven molemmilla rannoilla. Eno on vielä merkitty Ahvenisen lähelle. Vornantie on tunnistettavissa pääpiirtein nykyisellä sijainnillaan. Kartta: Heikki Rantatupa kartat, www.vanhakartta.fi

Vuoden 1883 asetuksella myös tehtaiden, sahojen ja myllyjen piti osallistua tienhoitokustannuksiin, ja vuonna 1886 myös kruununmetsien. Pielisjärvellä Pankkosken ruukki, yhdeksän myllyä ja kruununmetsät osallistuivat vuodesta 1886 alkaen tienhoitokustannuksiin. Rahat käytettiin siltojen uudistamiseen. Tällä oli välillisesti vaikutus myös Vornan tien siltaan. Silta tuhoutui Suomen sodassa ja rakennettiin uudestaan 1820-luvulla. Silta oli sen aikaisen tienhoidon kallein kohde. Silta jouduttiin uusimaan noin kerran kymmenessä vuodessa.

Autonomian alussa Karjalan emätien merkitys kasvoi rajan avautuessa. Joensuun kaupunki perustettiin vuonna 1848. Joensuu oli maa- ja vesiyhteyksien solmukohta. Suorat kauppamatkat Pietariin alkoivat vähetä ja kauppa suuntautui Joensuuhun. Pielisjoen yli rakennettiin silta vuonna 1832. Se paransi merkittävästi yhteyttä kohti Pielisjärveä ja siis Vornantielle. Pohjois-Karjalan sisäisen liikenteen tärkeimpiä väyliä oli Joensuun Pielisjärven maantie.

Katovuodet koettelivat Itä-Suomea. Häätäputöinä teetätettiin tierakennustöitä. Tärkein hanke oli Pielisen länsipuolelta ohittava tie, koska sillä voitiin liittää länsirannan pitäjät etelän suuntaan kääntyneeseen kauppaan. Tiestä tuli, kun yhteys vielä Nurmekselta Kajaaniin kunnostettiin 1830-luvulla, yksi Pohjois-Karjalan valtaväylistä. Itäinen tie, Vornantie mukaan luettuna, sai "kilpailijan".

1850-luku oli valtiollisen tienpidon ensi askelten aikaa. Kuninkaallinen koskenperkausjohtokunta oli perustettu vuonna 1799. Se perustettiin uudestaan vuonna 1816, mutta vasta 1800-luvun lopulla se suuntasi tienrakennuspuolelle. Nimi oli muuttunut Tiejä vesikulkulaitosten ylläpidonksi.

Samoihin aikoihin liittyy myös Suomen liikennepoliitiikan alku, kun Varkauden Taipaleen kanavan rakennustyöt alkoivat vuonna 1835. Saimaan kanavan avaaminen vuonna 1856 toi Pohjois-Karjalan liikenneoloihin muutoksen. Saimaalta pääsy laivoilla Pielisjärvelle oli venekanaavista huolimatta mahdotonta. Vuonna 1879 avautui yhdeksän kanavan linja, joka mahdollisti höyrylaivaliikenteen Pielisen pohjoisiin perukoihin saakka. Samalla se vahvisti Joensuun asemaa Pohjois-Karjalan keskuksena. Höyrylaivaliikenteen merkitystä kuvaa se, että vuonna 1871 Nurmeksien Mikonsalmen silta muutettiin kääntösillaksi, jotta Pielisjärven Höyrylaivaosakeyhtiön laivat pääsivät Nurmeksien satamaan.

Vuonna 1867 Enon Lieksan tielle päätti kuntakokous teettää virstanpylväät ja rahoittaa ne kihlakunnan sakkorahoilla. Teiden kuntoa valvoi siltavouti ja viimekädessä nimismies. Talviteiden hoito oli raskasta ja talolliset pyrkivät siitä eroon. Pielisjärvellä talvihoito tarkoitti lapiointia. Talvitien linjaus oli aluksi Läpikäytävän (melko lähellä Vornantietä) kautta yli Pielisen, mutta 1860-luvulla se suunnattiin pitkin Kelvän järviä, jotta Kelvän kestikievari saattoi toimia ympäri vuoden. Liikenne kulki Kelvästä maantielinjaa (siis Vornantietä) Haapalahden kievariin.

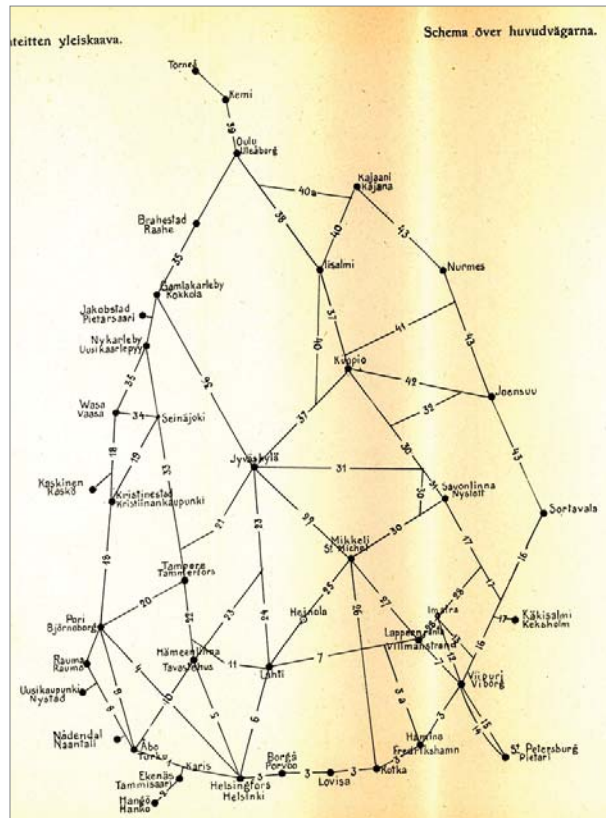
Liikenteen määrää eivät kestikievareiden vieraskirjat voi kertoa, koska vain osalla matkustavaisilla oli varaa käyttää kestikievareita, mutta liikenteen määrän vaihteluista ne antavat kuvaa.

Pielisen itäpuolinen maantie, Vornantie mukaan luettuna, sai 1830-luvulla kilpailevan tieyhteyden, kun Pielisen länsirannalle rakennettiin hätäaputöinä maantie. Tämä tie vähensi itärannan tien merkitystä erityisesti kaukoliikenteessä.

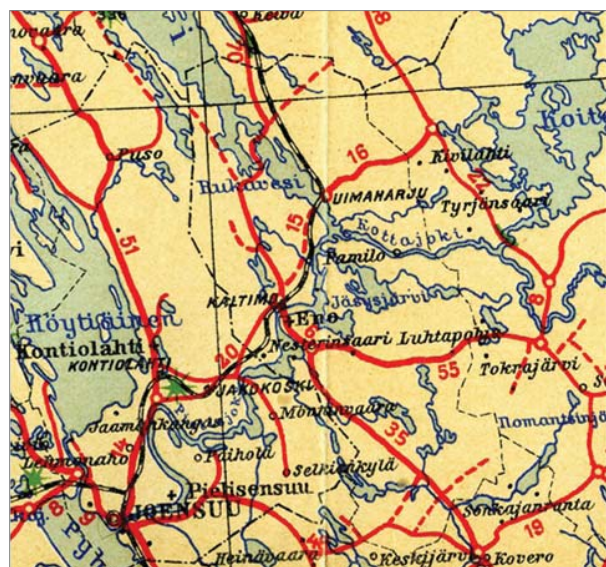
Samaan suuntaan vaikutti Pielisjoen kanavointi, joka valmistui 1879 ja mahdollisti säännöllisen höyrylaivaliikenteen. Kestikievareiden kytymääräin laivaliikenne vaikutti selvästi. Laivaliikenne vähensi myös Joensuusta ajettu rahtia. Myös valtakunnallinen kievareiden kyytirahan muutos vähensi kyytien määrää. Vähennys koko maassa oli enemmän kuin puolet, Pielisjärvellä vuonna 1885 jopa 80 prosenttia. Kasvavan taloudellisen toiminnan ja lisääntyvän asukasmäärän takia kyydit kuitenkin kasvoivat voimakkaasti vuoteen 1910 saakka.

Rautatie tuli Pohjois-Karjalaan Joensuuhun vuonna 1894. Rataa jatkettiin Lieksaan ja Nurmekseen, jonne se valmistui vuonna 1911. Hieman paradoksaalisesti tämä rata muutti erittäin harvaan asutun ja osittain asumattoman Enon ja Nurmeksen välin Pohjois-Karjalan liikenteen ydinalueeksi. Rautatiestä tuli pääliikennemuoto ja tieyhteyden talvihoito lopetettiin. Kievarikydeille rautatie oli kuolinisku.

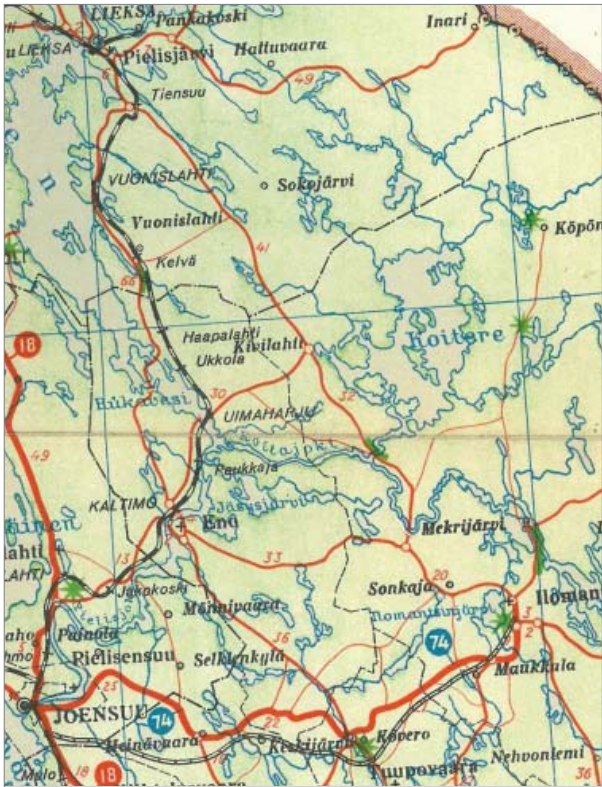
Suomen itsenäistyttyä säädettiin Tielaki vuonna 1918, jonka mukaan vastuu tienpidosta siirtyi valtiolle. Käytännössä kuitenkin suoranaisesti valtion hoitoon tuli vain vähän teitä. Pielisen itäpuolinen tie rappautui, kunnes autoliikenne 1920-luvulta alkaen alkoi lisääntyä. Tie otettiin valtion hoitoon vuonna 1926 ja sekä tie että sen sillat kunnostettiin. Vornantien merkitys valtakunnallisena maantienä ilmeisesti putosi varsin vähäiseksi muiden liikennemuotojen ja Joensuun Nurmeksen tien viedessä liikenteen. Kuitenkin Pielisen itäpuolinen tie oli valtakunnallisesti tärkeä sotilaallista syistä ja kasvava linja-autoliikenne tarvitsi tietä. Tien kohentamiseksi tehtiin suunnitelmia.



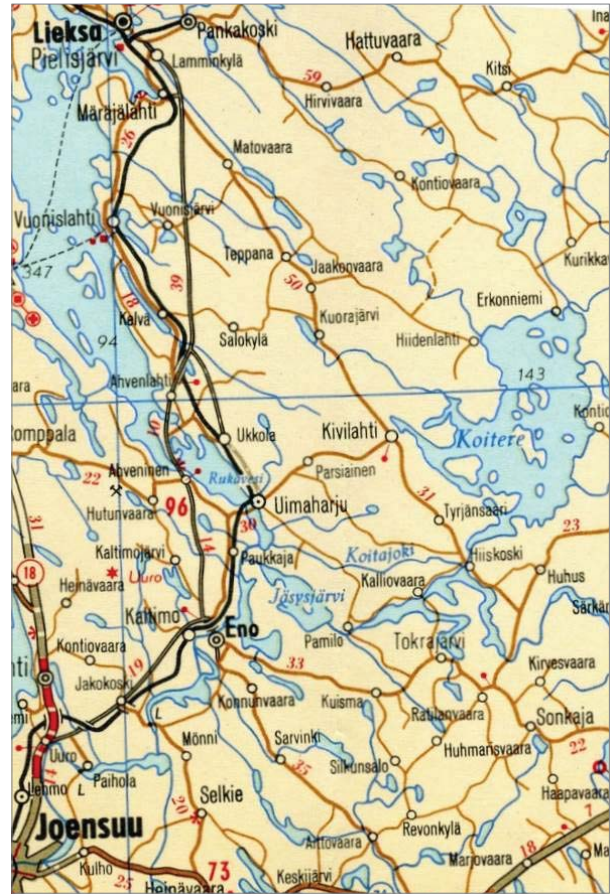
Suomen autolla-ajokelpoiset tiet tutkittiin vuonna 1913. Tutkimus suoritettiin ajamalla tiet henkilöautolla. Suositeltuihin reitteihin ei kuulunut Joensuu-Lieksa-Nurmes-tie eli siis Vornantie vaan Pielisjärven länsirannan tie Juukan kautta. Lähde: Suomen Matkailijayhdistyksen (SMY) maantiekartta 1913, Maanteiden yleiskaava, Mobilian arkisto.



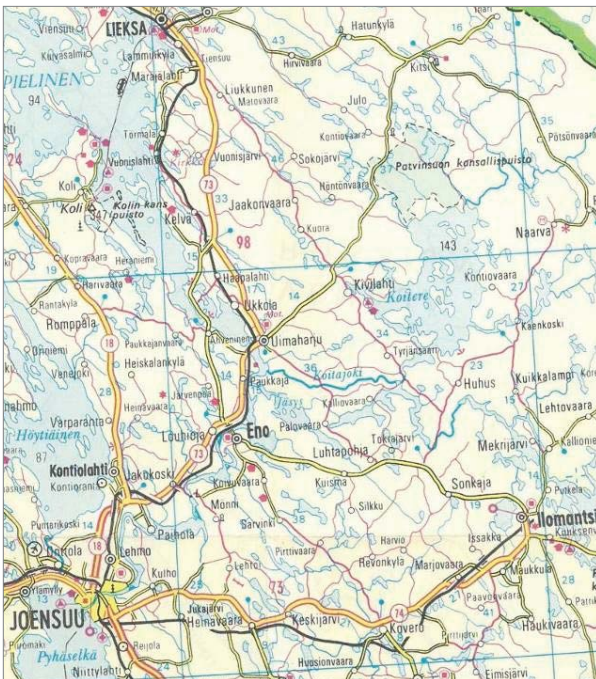
Vuoden 1928 Autoilijan tiekartassa Ahvenisen ja Vornantie on merkitty samantasoisiksi tieksi kuin Uimaharjun ja Kivilahden kautta kulkeva tie. Lieksan suuntaan epäilemättä pääkulkuväylä on rautatie. Vornantietä lähin rautatien liikennepaikka on Kelvä. Posti pääsääntöisesti kulki rautateillä, mutta jo vuonna 1928 Joensuusta lähti useita postilinja-auto linjoja, joskaan ei Vornantien suuntaan. Lähde: Autoilijan tiekartta 1928, Mobilian arkisto.



Vuoden 1940 peruuntuneita Olympian kisoja varten painettiin useita karttoja matkailijoille. Tässä on merkitty vuoden 1938 uudistuksessa nimetyt valta- ja kantatiet. Pielijärven länsipuolen tie on valtatie 18. Ainut A-luokan kantatie menee Joensuusta Ikomantsiin, jonne on myös rakenteilla rautatie. Pielisjärven itäpuolen tiet ovat B- tai C-kantateitä. Lähde: Autoilijan tiekartta 1939 Olympialaisia varten, Mobilian arkisto.



Vielä vuonna 1963 Ahvenisen kautta kulkeva tie on pääväylä Lieksaan. Tulevaa kantatietä 73 on rakennettu pitkä patkū Lieksasta kohti Ahvenista, mikä on parantanut kulkuyhteyttä olennaisesti, kun Vornan mutkainen ja mäkinen tiejakso on oikaisulla sivutettu. Lähde: Autoilijan tiekartta 1963, Mobilian arkisto.



Vuonna 1993 julkaistu tiekartta näyttää lähes nykyisen tilanteen. Uimaharjun tie on Pielisen itärannan päätie. Rautatieliikenne on puunkuljetusta lukuun ottamatta jokseenkin vähäistä, mutta Ahvenisen tie on jäänyt melko vähäisen paikallisen asutuksen tarpeisiin tai maisematieksi. Vornantielle ei juurikaan liikennettä riitä, vaikka maisemallisesti se tuokin jo itsessään kauniiseen Ahvenisen tiehen sekä maisemallista että historiallista lisäarvoa. Lähde: Autoilijan tiekartta 1993, Mobilian arkisto.

Valtatieuudistuksessa vuonna 1938 valtatieksi nimettiin Joensuun ja Nurmeksen välinen tie eli Pielisjoen länsirannan tie.

Sodan jälkeen Pohjois-Karjalan tiet olivat pääosin viimeisten uudistettavien teiden joukossa, lukuun ottamatta valtatietä 6 Joensuuhun, joka valmistui vuonna 1959. Vuonna 1961 valmistui Ahvenisen silta ja vuonna 1962 tienoikaisu, jotka merkittävästi paransivat Joensuun, Lieksan ja Nurmeksen välisen tien liikennöitävyyttä, mutta ohjasivat liikenteen pois Vornan museotiejaksolta. Vuonna 1976 valmistui lopulta kantatie 73, joka yhdistää Lieksan ja Joensuun Uimaharjun kautta. Silloin Vornantie jäi syrjään pääliikenneväylältä paikallisyhteydeksi.

1.3.5 Vornantien nykytila

Vornantie on linjaukseltaan ja tasaukseltaan täysin poikkeava nykyajan maanteistä. Vielä 1950-luvulla Vornantien kaltaisia tielinjauksia oli käytössä valtateinäkin. Liikenneviraston museokohdekoelmassa ehkä lähinnä vastaava tiejakso on Hämeen Härkätiellä Porras-Renko -tie ja Niskapietiläntie Imatralla.

Vornantien historiassa oli jakso, jolloin vesiliikenne ja rautatie alensivat tien käyttöä niin paljon, että se lakkautettiin maantienä 1910-luvulla ja se vaipui heikkokuntoiseksi paikallistieksi alkaen vuodesta 1909. Uusi Tielaki vuonna 1918 ei johtanut tien siirtymiseen valtion hoitoon heti lain tullessa voimaan vuonna 1921. Kuitenkin tien ottamista takaisin maantieksi tutkittiin. Tutkimuksissa todettiin, että Vornan sillan puurakenteet olivat lahonneet ja tie oli hoidon puutteessa pahoin rappeutunut. Valtion varoista myönnettiin sekä Enon että Lieksan kunnalle avustus tien kunnostamiseksi paikallistienä. Lisääntyvä autoliikenne johti siihen, että vuonna 1926 tie siirtyi valtion hoitoon. Tielle ja sillalle tehtiin 1930-luvulla varsin perusteellisia uudistus- ja korjaussuunnitelmia, jotka siirtyivät toteutettaviksi sotien 1939–1945 jälkeen.

Huolimatta siitä, että itsenäisyyden alkuvuodet olivat Vornantien liikenteellinen huippukausi, jo 1950-luvulla todettiin, ettei tien oikaiseminen ja parantaminen ole enää ajankohtaista, koska uuden Joensuu-Lieksa tien suunnittelu oli käynnistetty. Kuitenkin Vornan silta rakennettiin uudestaan vuonna 1960 ja toistamiseen vuonna 1979.



Vornan museotie on mutkainen ja mäkinen. Tie on hyvässä kunnossa. Lähiseudun asukkaat kiittelivät hyvää tienhoitoa. Kuvassa näkyvät Vornantien ja yleensäkin soratien vähäisen käytön jäljet. Tie on äskettäin lanattu. Ruoho, sammal ja maannos muodostavat tielle reunapalteen, jätkänpolun, joka estää veden valumista pois tieltä. Liikenteen ajolinjat pyrkii oikaisemaan mutkia, josta seuraa, että tie siirtyy sisäkarteeseen puolelle. Seurauksena on jyrkkä pengeri sisäkarteeseen ja vastaavasti ulkokaarteeseen jää vähintään auton levyinen nurmikaista. Paikoitellen, kuten tässä sisäkarteeseen siirtyminen voi olla liikenneturvallisuudelle vaarallinen. Kuva Martti Piltz.

Vornantien ulkoasu periytyy siis 1950-luvulta, jolloin viimeisiä autoliikenteen vaatimia muutoksia on tehty. Tie on ollut silloin II-luokan maantie, jonka mukainen mitoitus tiellä täytyy olla. Tien linjaus on säilynyt 1840-luvun isojakokartan mukaan samana paitsi noin 250 metriä pitkää oikaisua. Käytännössä siis tie on ainakin suurin piirtein kustavilaisen ajan linjauksellaan. Kapea harjun laki ei salli suuria muutoksia. Silta on huomattavasti uudempi rakenne. Se on kuitenkin rakennettu 1800-luvun mittasuhteiden mukaan ja jopa 1800-luvulla rakennetuille maatuille, joten sekin sopii tiemaisemaan hienosti. Teiden järjestelmällinen päällystäminen alkoi 1950- ja 1960-lukujen taitteesta, joten ilmeisesti koskaan ei ole edes harkittu Vornantien päällystämistä. Museokohdekoelmassa on seitsemän hiekkapäällysteistä tietä. Vornantien hoito- ja ylläpitotavoite perustuu sen museointihetken eli siis vuoteen 1982. Vaikka luonto hiljalleen valtaa tiealueita ja tie siten sulautuu kauniisti maisemaan, museotien pitäisi säilyttää museointihetkensä tila. Sorateille viimeisin hoito-ohje on julkaistu vuonna 1995 ja se on edelleenkin voimassa.



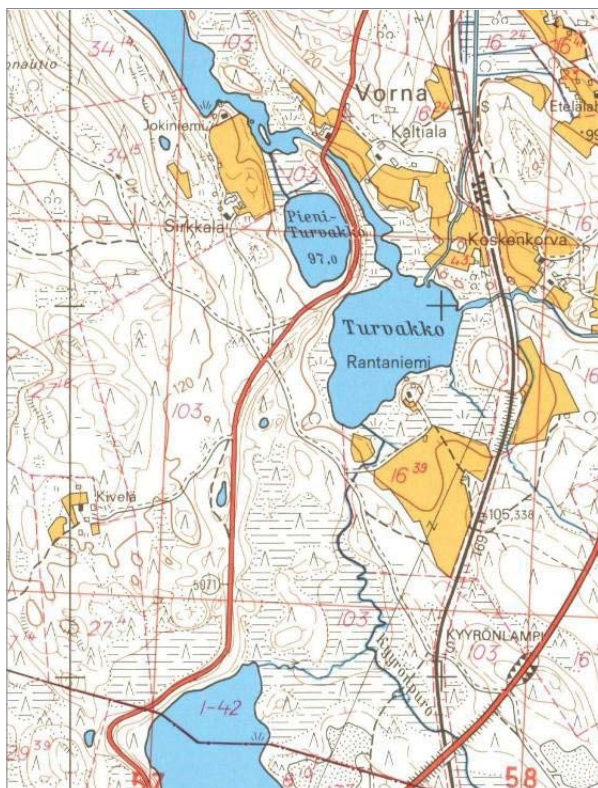
Vuonna 2006 tien pinta on jokseenkin "ojasta ojaan". Edellisen kuvaan vertaamalla näkyy muutos tiellä vuosikymmenen aikana. Punaisen pylvään jälkeinen mutka on pyöreämpi kuin nykyisin ja vasemmalle ulkokaarteeseen jäänyt levennys ei ole vielä nurmettu. Kuva Heidi Pekkala.

Selvitysaineiston mukaan Vornan museotiejakson linjaus on säilynyt 1740-luvulta tai ainakin kustavilaiselta ajalta. Tien jyrkät mutkat ovat loiventuneet liikenteen paineen takia kaarteiden sisäkaarilla tai niitä on loivennettu massoittamalla. Tämä muutos on tapahtunut suurelta osaltaan sen jälkeen, kun tie on otettu museokohdekoelmaan. Kustavilaisen ajan uutuuk- sia oli teiden kuivattaminen. Vaikka harjumaa ei kovin mahtavia ojia tarvitse, Vornantien ojat ovat umpeutu- neet. Esimerkiksi seuraavan kuvan osoittamassa koh- dassa vesi valuu ajorataa pitkin ja siten vahingoittaa tien pintaa.



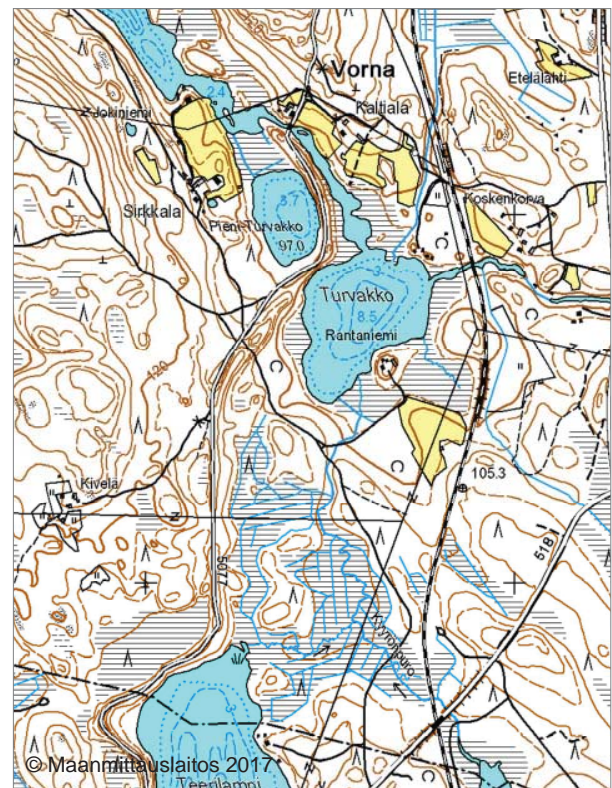
Vornantie on kauttaaltaan pinnaltaan hyvässä kunnossa. Ku- vassa näkyy ilmeisesti pääosaltaan vuoden 1982 jälkeisellä ajalla syntynyt tien ”epämuodostuma”. Mutkien oikenemisen seurauksena ulkokaarteiden tiepinnalle jää tilaa, joka tässä Teerilampien välisellä kannaksella on epämääräinen soravalli. Kuva Martti Piltz.

Vornantie mutkittelee museotiejakson alku- ja lop- pupäässä voimakkaasti. Silloin tien keskivaiheilla ole- va noin puolen kilometrin pituinen suora näyttää omi- tuiselta. Selitys on kuitenkin yksinkertainen. Suoran kohdalla tie on kaartanut harjun laella olevan pienen lammen ympäri. Lammen kiertävä ”vanha linjaus” on jo kokonaan metsäluonnon valtaama lukuun ottamat- ta aivan sen pohjoispäätä. Oikaisu on ilmeisesti tehty 1950-luvulla päätellen metsän kasvusta. Se on mer- kittävä osa tien kerrostuneisuutta, mitä muuten on vai- kea erottaa, koska tien muutokset 1700-luvulta alkaen ovat melko vähäiset.



Vuonna 1977 ja 1984 julkaistuissa peruskartoissa näkyy Vor- nan museotiejakson oikaisu. Kuvan keskellä olevan pienen lammen länsipuolelta kulkeva tieura eli tien vanha linjaus oli vielä vuonna 2017 vaivoin kävelemällä erotettavissa maastos- ta. Toinen oikaisu voi olla Turvakkojärvien eteläpuolella sijait- sevien tilusteiden risteysalueella, mutta sitä ei maastosta erotu eikä sitä karttatarkastelu tue.

Lähde: Maanmittauslaitos, Karttapaikka.fi



Nykytilanteen mukainen peruskartta , josta näkyy kuinka Kive- län talon kohdalla oleva mutka tiessä on osittain jo hävinnyt. Pieni lampi on soistunut melkein umpeen. Myös radan ja Kyy- rönnpuron välinen peltoalue on pienentynyt selvästi viimeisten vuosikymmenten saatossa.

Lähde: Maanmittauslaitos, Karttapaikka.fi



Kuva on Turvakkajärvien kannakselta kohti etelää. Kuvassa erottuu selvästi tien kaventuminen vesakon ja tien reunan nurmettumisen takia, vaikka lanausjäljet ovatkin selvät. Tässä alkuperäinen linjaus on voinut kaartaa oikealle ja palata nykyiselle linjaukselle tienäkemän yläreunassa. Kuva Martti Piltz.



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

Tien opastus on poikkeuksellisen selkeä ja toimiva. Myös tien opastustaulun paikka on toimiva. Taulun tekstikin on niin osuva, että sen parantaminen on varsin vaativa tehtävä. Nykyaikana on kuitenkin yleensä kaikkialla Suomessa tiemuseokohteissa luovuttu saksan- ja ruotsinkielisistä tekstiversioista. Pohjois-Karjalassa ja erityisesti Vornantiellä luonnollisesti venäjän- ja ruotsinkielisillä teksteillä on oikeutuksensa alkuperäisten tienrakentajien, Venäjän sotaväen ja Ruotsin valtakunnan mukaisesti.

Kuvat yllä osoittavat vanhan tielinjauksen vähittäistä maastoutumista sen käytön vähäisyyden vuoksi. Tieraunion merkitsemistä, ehkä jopa avaamista poluksi ja opastauluun merkitsemistä kannattaa harkita. Tieraunion merkitseminen avaisi tulkittavaksi historiallisen kerrostuman, missä 1950-luvun alussa vanhoja tielinjauksia uudistettiin autoliikenteelle. Kuvat Martti Piltz.



Vornan museotien opastaulu on tien puolivälissä. Pysäköintipaikka on riittävän tilava useammallekin autolle. Opastaulu, kuten myös museotien liikennemerkit, ovat sinipohjaiset. Niiden vaihtaminen määräysten mukaisiksi ruskeapohjaisiksi tulisi toteuttaa mahdollisimman pian huolimatta siitä, että varsinkin opastaulu on erittäin hyvässä kunnossa. Myös opastaulun teksti on hyvä. Opastaulun ympäristössä kuusi valtaa alaa harjun harvalta männiköltä. Opastaulun luona kuusia on jo häiritsevän paljon. Kuva Martti Piltz.



Vornan sillan (aikaisemmin Turvakon silta) on hyvässä kunnossa ja istuu tiemaisemaan hyvin. Sillan puukansi on jokseenkin uuden veroinen. Sillan ja sen eteläpuoleisen tien kaiteet ovat ulkonäöltään museotielle silmiinpistävän tökeröt. Ilmeisesti tiellä kaiteen korkeus ei vastaa myöskään nykyajan turvallisuusvaatimuksia. Kun kaiteita korjataan, voisi harkintaan ottaa samantyyppiset puuteräskakaiteet, joita on käytetty esimerkiksi Punkaharjun vanhalla tiellä. Kuva Martti Piltz.

2 Alueen nykytilan kuvaus

2.1 Maankäytön nykytila

2.1.1 Kaavatilanne

Maakuntakaava

Vornan museotie sijoittuu Pohjois-Karjalan 4. vaihe-
maakuntakaavan alueelle. Ympäristöministeriö on
vahvistanut vaihemaakuntakaavan 18.8.2016.

Museotie on merkitty maakuntakaavassa merkin-
nällä **ma/kv**.

Kaavamerkinnällä **ma/kv** on osoitettu valtakunnalli-
sesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Alueen
suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistorial-
lisen rakennetun ympäristön kokonaisuus ja ominais-
piirteet sekä turvattava kulttuurihistoriallisten ja mai-
semallisten arvojen säilyminen.

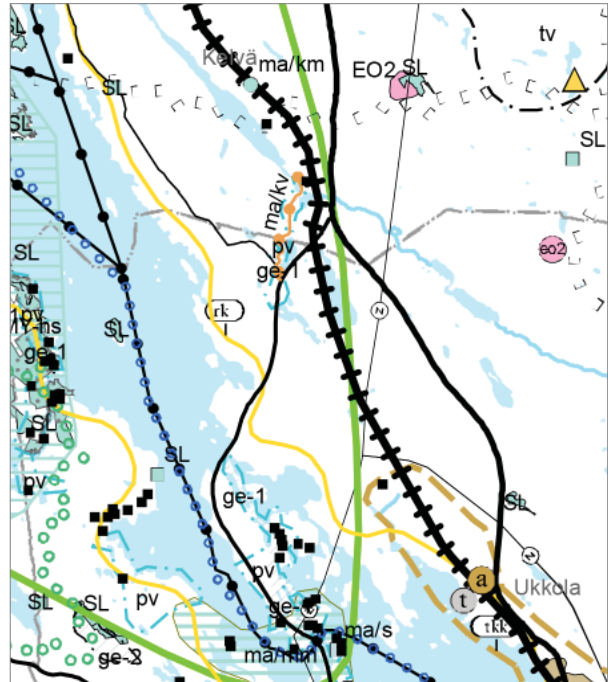
Kaavamerkinnällä **ge-1** on osoitettu maiseman ja
luonnonarvojen kannalta vähintään maakunnallisesti
arvokkaita harjualueita tai valtakunnallisesti arvokkai-
ta moreenimuodostumia. Näillä ei ole metsänhoidol-
lisia rajoituksia ja merkintä mahdollistaa tavanomai-
sen kotitarvekäytön. Alueen käytön suunnittelussa on
huomioitava alueen geologiset ominaispiirteet, sekä
biologiset ja maisemalliset arvot.

Vornantie sijaitsee myös laajemman matkailun ja
virkistysalueeksi määritellyn alueen si-
sällä, johon myös Koli sisältyy.

Aluumerkintä on kartalla yhtenäinen vaaleanvihreä
viiva (kaavamerkintä **mv**).

Merkinnällä on osoitettu arvokkaan luonnonympä-
ristön, matkailun ja virkistysalueen kannalta valtakunnal-
lisesti ja osin kansainvälisestikin merkittäviä kehitettä-
viä aluekokonaisuuksia:

*Kolin-Ahmoavaaran-Vuonislahden-Ahvensien alu-
een kehittäminen perustuu Kolin kansallispuiston alu-
eeseen, Kolin kansallismaisemaan ja kulttuuriympä-
ristöarvoihin, Kolin monipuolisiin matkailupalveluihin,
Pielisen järvimatkailuelementtiin sekä Vuoniskyliin.
Kehittämissuosituksena aluetta kehitetään laaduk-
kaat palvelut omaavana, maakunnan keskeisimpänä
virkistys- ja kulttuuri-, luonto- ja talvimatkailun
vetovoima-alueena.*



Ote maakuntakaavojen 1-4 vaiheiden yhdistelmäkartasta. Yh-
distelmäkaavakartta ja -merkinnät ovat epävirallisia maakunta-
kaava-asiakirjoja, jotka kertovat ajantasaisesti voimassa olevan
maakuntakaavatilanteen Pohjois-Karjalassa. Pohjois-Karjalan
maakuntakaavan 2040 valmistelu on käynnissä.

Lähde: www.pohjois-karjala.fi

Kartassa keskellä näkyvä kaavamerkintä museotien osalta on
seuraava:

- Kulttuurihistorian ja maiseman kannalta valtakunnal-
lisesti merkittävä tie (ma/kv):

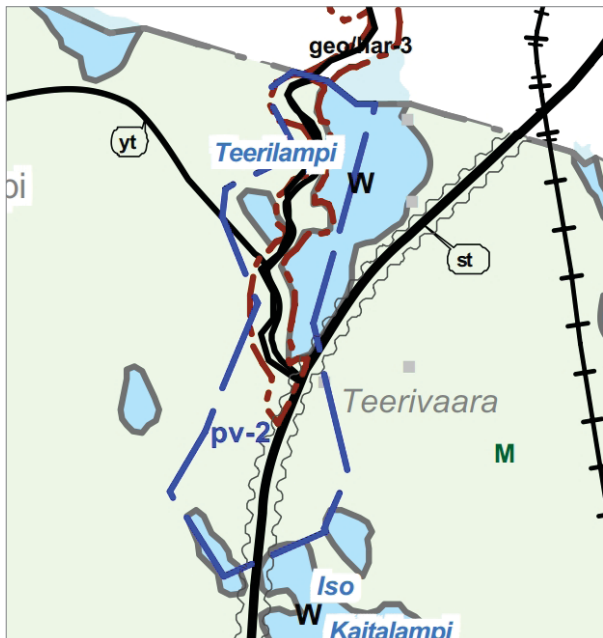
Maakuntakaavassa Vornantien museotien pituus ero-
aa Tiehallinnon museotiet ja -sillat -julkaisussa esi-
tetystä museotien pituudesta. Maakuntakaavassa
museotie on merkitty alkavaksi jo maantien 518 (Ah-
venisentie) liittymästä, joten museotie on kaavassa
470 metriä pidempi.



Pohjois-Karjalan maakuntakaavan 3.vaiheen maakuntakaava-
vaselostus, s.173.

Yleis- ja asemakaavat

Museotie sijaitsee Joensuun yleiskaavan 2020 alueella. Vornanharju on määritelty maakunnallisesti arvokkaaksi harju- ja reunamuodostumaksi, merkintä kartassa **geo/har-3**.



Ote yleiskaavakartasta.

Lähde: <http://www.joensuu.fi/yleiskaava>

Kaavoituskatsauksen 2017 mukaan museotietä lähin asemakaavavahanke (nro 44) on Kyyrönlammen ja Mäntylammen ympäristöjen ranta-asemakaava, jonka UPM Kymmene Oyj laadittutaa omistamilleen tiloille.

KAAVOITUSKATSAUS 2017



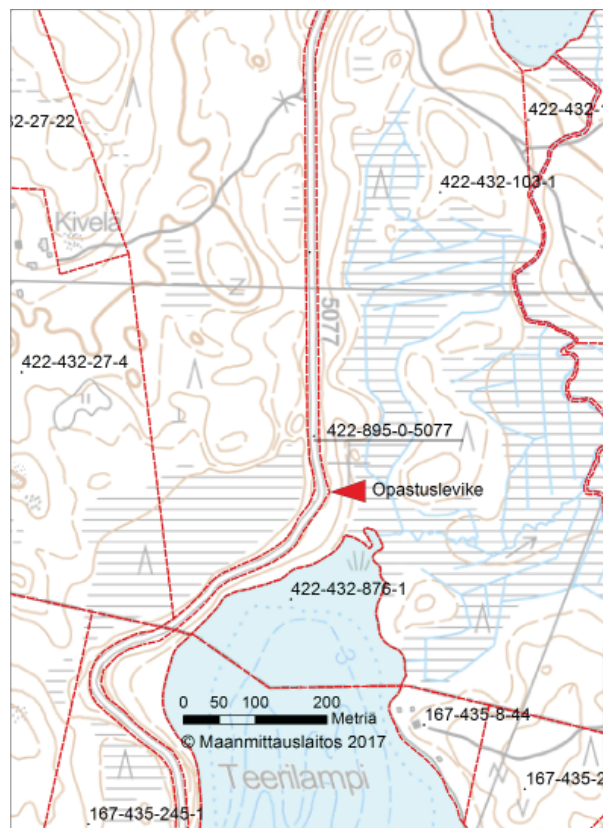
JOENSUUN KAUPUNKI
Kaupunkirakenneyksikkö,
kaavoitus 16.11.2016



Ote Joensuun kaupungin kaavoituskatsauksesta 2017.

Lieksan kaupungin alueella ei ole voimassa tai vireillä museotietä koskevia yleis- tai asemakaavoja.

2.1.2 Maanomistus



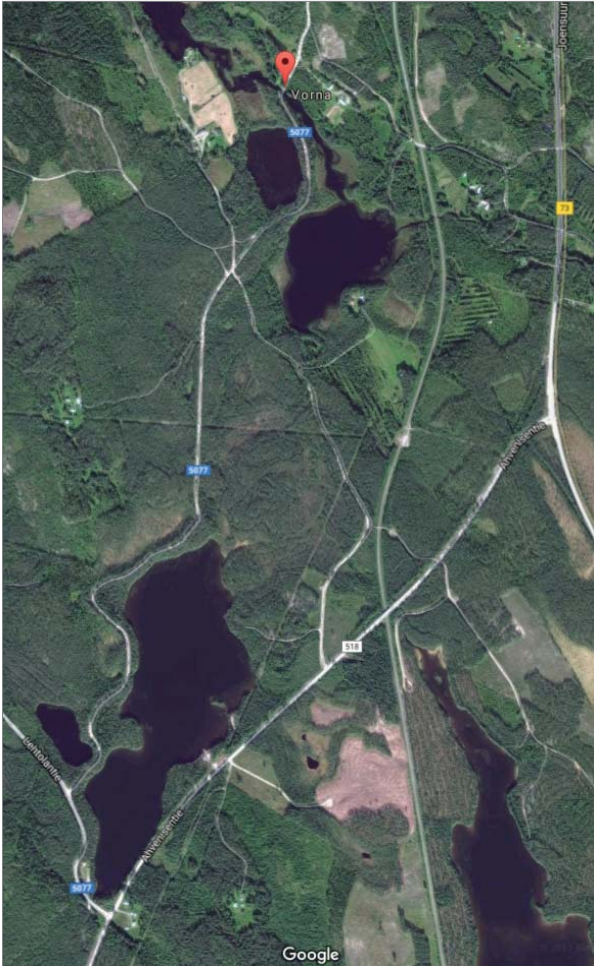
Ote maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä. Opastuslevikkeen paikka on merkitty kuvaan nuolella.

Museotien varrella on useita kiinteistöjä. Tialueen arvioidaan olevan riittävä myös opastusalueen kohdalla sekä maantien 15832 liittymän näkemäalueella.

2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö

Museotie sijoittuu pääosin metsäalueelle. Eteläpäässä museotie kulkee Pienen Teerilammen ja Teerilammen välistä kannasta. Pohjoispäässä, Vornan kylän kohdalla, museotietä reunustavat Turvakon ja Pienen

Turvakon lammet. Tie ylittää Ihantojoen Kelvänjärven ja Turvakon välisen uoman Vornan sillalla. Museotien varressa on kuusi yksityistieliittymää ja suoraan tien varressa on näkyvissä vain muutama rakennus.



Ilmakuva museotiestä, jota ympäröivät laajat metsäalueet sekä satunnaiset rakennusryhmät. Lähde: www.google.fi/maps



Näkymä pohjoisen suuntaan; Sirkkalantien liittymä museotielle, museotie oikealla. Kuva Laura Soosalu.



Vanha maitolaituri sijaitsee liittymien solmukohdassa tien itäreunalla. Kuva Martti Piltz.



Turvakkolammen kohdalla on useita yksityistieliittymiä ja vanha maitolaituri. Lähde: www.google.fi/maps



Vornan silta (P-K-136) ja Lampelan talo tien vieressä Vornan kylässä. Kuva Laura Soosalu.



Näkymä Vornan sillalta Lampelan talon suuntaan. Kuva Martti Piltz.



Lampelan talon pohjoispuolella on nurmipeitteisellä aukiolla Suomen sodan (1808–1809) aikaisen, 8.10.1808 Pielisjärven nimismiehen Isak Steniuksen johtaman taistelun muistomerkki, jonka ympäristön hoidosta vastaa kyläyhdistys. Muistomerkki on rakennettu v. 1928. Pieni aukio ja siihen läheisesti liittyvä Lampelan talo pihapiireineen ja Vornan silta, muodostavat maisemallisesti tärkeän kokonaisuuden museotien varrella. Kuva Laura Soosalu.

2.1.4 Liikenneturvallisuus

Vornantien museotie on vähäliikenteinen tie, jonka geometria on melko vaativa ainakin hankalissa keliolosuhteissa. Tien pientareet ovat paikoin hyvin jyrkkiä, ja kaiteita ei tien varrella ole muuta kuin sillan kohdalla.

Nopeusrajoitus sorapintaisella tiellä on tien eteläpään ja opastuspaikan välillä sekä Vornan kylän kohdalla 50 km/h, muualla on voimassa yleisrajoitus 80 km/h. Keskimääräinen vuorokausiliikenne tiellä on vain 13 ajoneuvoa, josta keskimäärin yksi on raskaan liikenteen ajoneuvo.

Museotiellä ei ole viimeisen viiden vuoden aikana (2012–2016) tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia, lähde iLiitu/ Destia.

Opastusalue sijoittuu luontevasti tien varteen molemmista lähestymissuunnista hyvin havaittavalle paikalle ja nykyinen pysäköintipaikka on myös varsin riittävä ja turvallinen.



Tielinjan mutkat oikenevat pikkuhiljaa käytön myötä. Oikaisun kohdalla luiskat ovat muovautuneet selvästi alkuperäistä jyrkemmiksi. Kuva Martti Piltz.



Nopeusrajoitusmerkintä 50 km/h tien eteläpäässä. Taulu osoittaa museotien opastuspaikalle, joka on 1,2 km etäisyydellä liittymästä. Kuva Laura Soosalu.



Yleisrajoitusmerkki 80 km/h. Kuva Martti Piltz.



Opastuspaikka on näkyvällä paikalla, kuvassa tien vasemmalla reunalla. Kuvaussuunta on pohjoisesta etelään. Opastuspaikka sijaitsee noin tieosoitteen 5077/1/5674 kohdalla. Kuva Laura Soosalu.

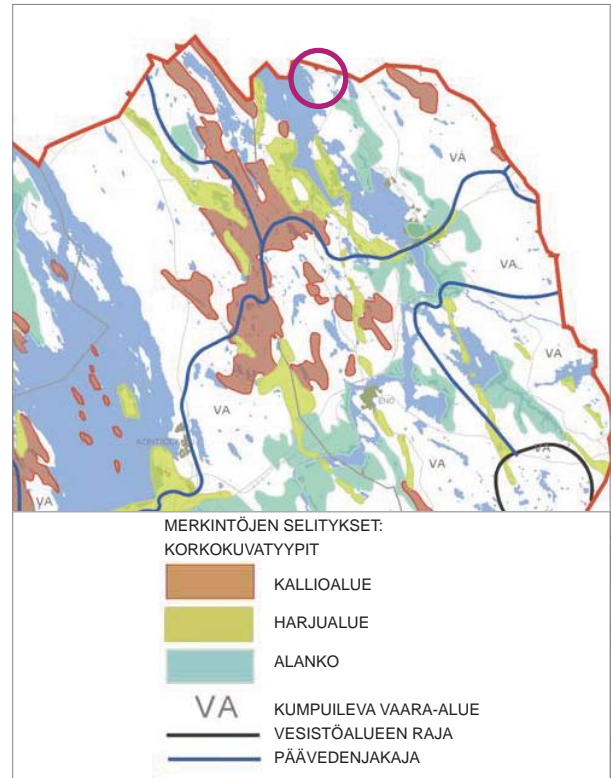
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Maisemarakenne

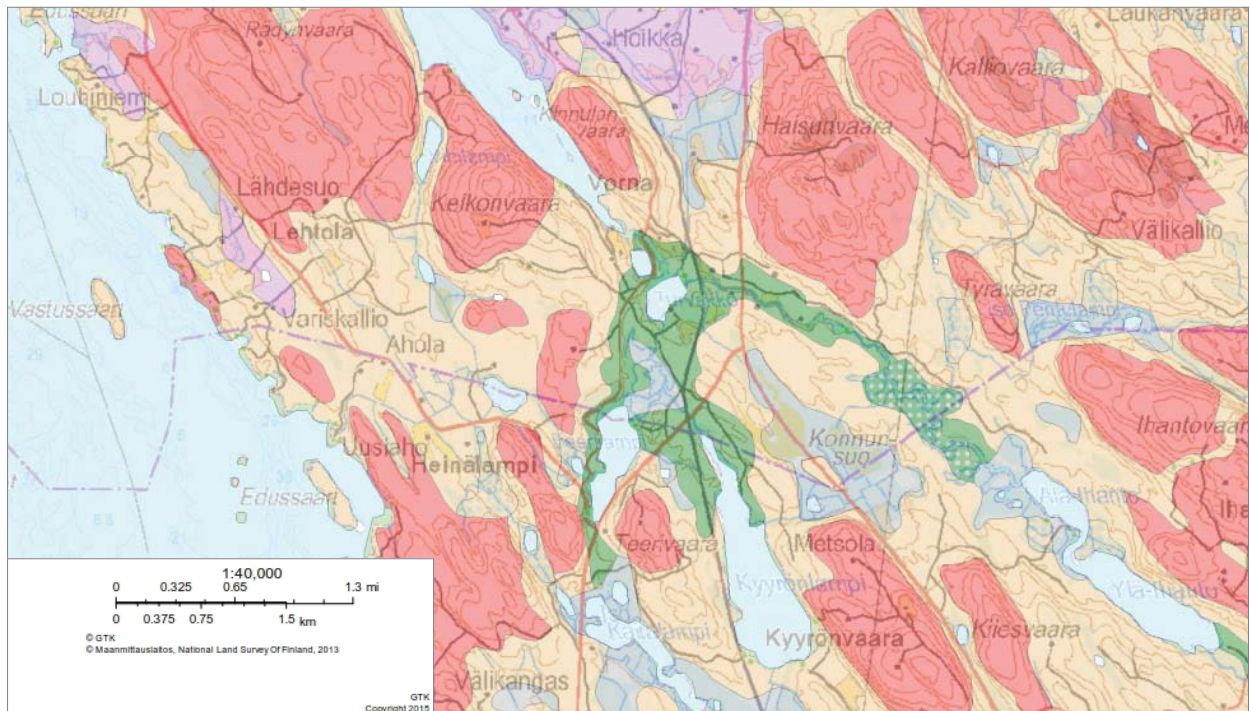
Vornan kylä sijoittuu Suomen maisemamaakuntajaossa Vaara-Suomen maisemamaakuntaan Vaara-Karjalan ja Pohjois-Karjalan järviseedun maisemaseutujen rajalle. Vornantie on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisemanähtävyydeksi. Entiseen Enon kuntaan kuuluva eteläinen osa museotietä kuuluu v. 2009 kuntaliitoksen myötä nykyisin Joensuun kaupunkiin, museotien pohjoisosa on Lieksan kaupungin alueella.

Museotie sijaitsee Pielisen Pulloselän ja toisen Salpausselän itäpuolella, korkokuvaltaan kumpuilevalla vaara-alueella sijaitsevalla soraharjulla.

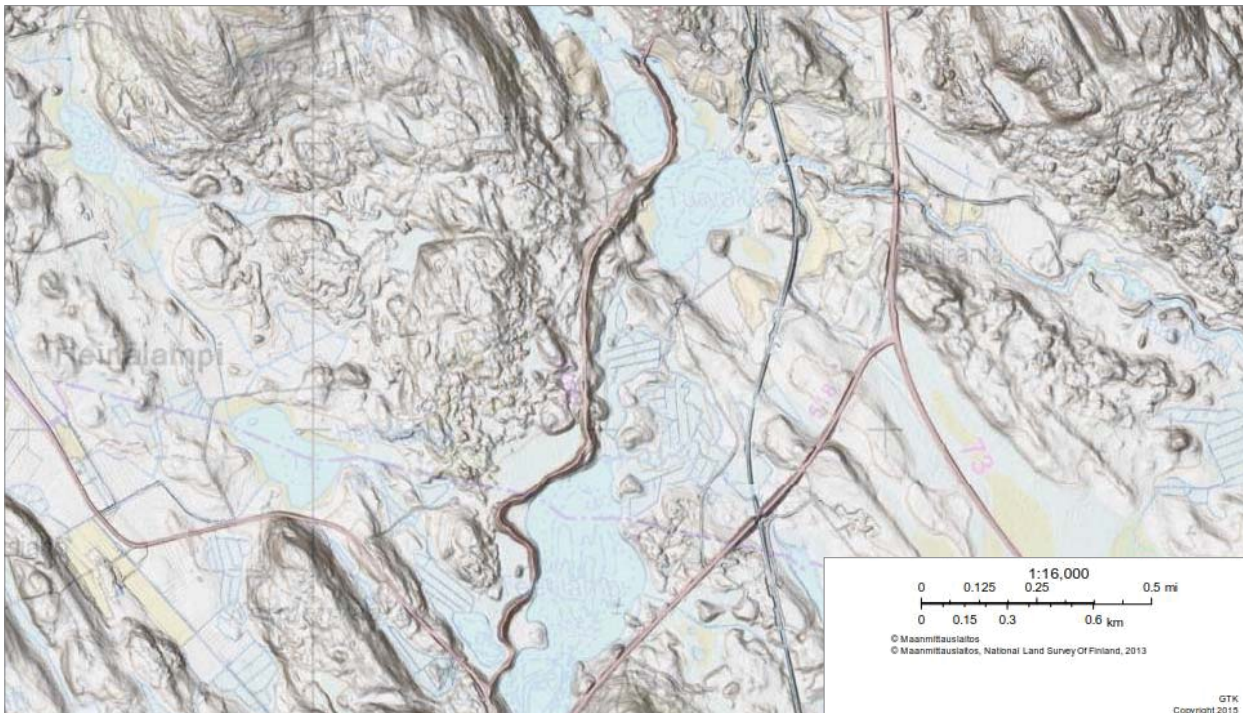
Vaara-alueella maaperä on pääosin moreenia ja alueen topografia noudattaa kallioperän muotoja. Alueen vesistöt ovat luode-kaakko -suuntaisia ja suuret järvenselät vähäsaarisia, kuten esimerkiksi Vornan länsipuolen Pielinen.



Museotie sijoittuu korkokuva-analyysin pohjoisreunaan. Tie likimääräinen sijainti on merkitty karttaan violetilla ympyrällä. Lähde: Joensuun seudun yleiskaava, maisemarakenne -raportti.



Vornantien museotieosuus sijoittuu kokonaisuudessaan helppokulkuiselle soraharjulle. Harjua reunustavat moreenimaat, turvemaat ja kalliiset kumpareet. Harjualue erottuu kartassa vihreän värisenä. Maisemarakenteessa on selkeästi näkyvissä luode-kaakko -suuntaisuus. Lähde: GTK <http://gtkdata.gtk.fi>



Varjostettu korkeusmalli tuo hyvin selkeästi esille harjun selkää noudattavan museotien sijainnin. Lähde: <http://gtkdata.gtk.fi>



Harjun lakialue on paikoin hyvin kapea ja tasaista maastoa ei juuri jää tien reunalle. Näkymä Joensuun ja Lieksan kuntarajan kohdalta pohjoisen suuntaan. Kuva Martti Piltz.

Maisemakuva

Museotietä ympäröivä maisema on lähes kokonaan metsäistä maastoa ja metsätyyppi vaihtelee mustikkatyyppistä kanervatyyppin kangasmetsään. Harjun päällä kulkevalla osuudella avautuu molemmin puolin tietä näkymiä lammille, joka harjun vaihtelevan topografian kanssa muodostaa maisemallisesti kauniin ja omaleimaisen tieympäristön.

Erityinen kohokohta tiemaisemassa on sillan ja Vornan kylän kohdalla, jossa tie laskeutuu alas notkoon avaten rehevän kasvillisuuden reunustamat vesistö-näkymät molemmin puolin siltaa.

Vornantietä ja sen maisemaa on kuvattu Pohjois-Karjalan seutukaavaliiton vuonna 1990 laatimassa kulttuurimaisemainventoinnissa varsin maalauksellisesti. Inventoinnissa on yksi valokuva Vornantieltä ja näkymäänalyysikartta.



Jyrkkä harjun selkä nousee paikoin vielä tietäkin korkeammalle. Kuva Laura Soosalu.



Näkymä Vornan sillalta itään. Kuva Laura Soosalu.



Näkymä Vornan sillalta länteen. Kuva Laura Soosalu.



Valokuva Vornantieltä vuodelta 1990. Lähde Pohjois-Karjalan seutukaavaliiton kulttuurimaisemainventointi 1990.

Inventoinnissa kuvataan Vornantien maisemaa mm. seuraavasti:

*” Tie kulkee upean, melko korkean harjujakson la-
ella. Maisemat ovat puoliavoimia. Siellä täällä avautuu
näkyjä pienelle järvelle, lammelle tai suolle. Paikoin
alavissa notkelmissa kasvaa rehevä koivikko, mutta
suurin osa matkasta kuluu komean männikön keskellä
-latvoja katsellen, sillä niin korkealla harjun laki on, et-
tä rinteiden alareunan puut jäävät syvälle notkoon. Itse
tie on kuin vuoristorata: jyrkkiä nousuja ja laskuja, ei-
kä suorita osuuksia juuri lainkaan. Näkymät tien suun-
taan ovat lyhyitä.”*



Vornantien tiemaisema on puuston kasvettua nykyisin vuoden 1990 kuvassa esitettyä hieman peitteisempää, mutta puuston lomasta avautuu edelleen kauniita näkymiä ja tieympäristön maisemalliset arvot ovat hyvin säilyneet. Metsätyyppien ansiosta näkymiä peittävien pensaiden määrä ei myöskään ole suuri. Kuva Laura Soosalu



Kauneimmat näkymäpaikat Teerilammen kohdalla on myös esitetty kartalla nuolina.

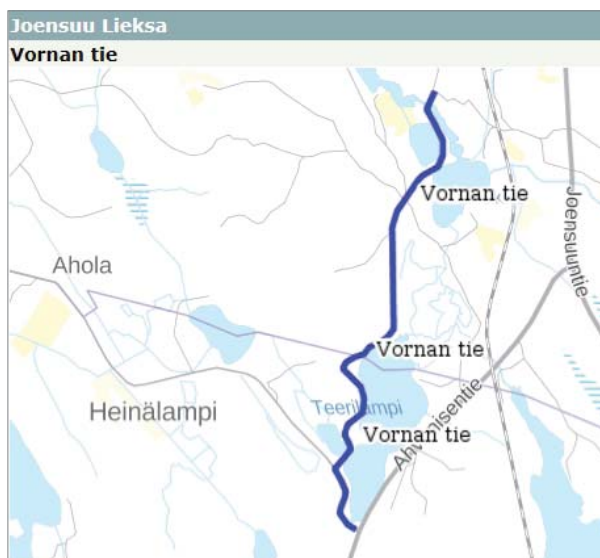


Näkymä Teerilammelle, kulkusuunta pohjoisesta etelään. Kuva Laura Soosalu.

Kulttuuriperintö ja muinaisjännökset

Vornantie kuuluu valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luetteloon. Myös tässä luettelossa museotie on merkitty alkavaksi Ahvenisentien liittymästä. Vornantie on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisemanähtävyydeksi.

Valtakunnallisesti arvokas Kolin maisema-alue sijoittuu Pielisen länsipuolelle.



Vornantien linjaus RKY-luettelossa, ote kartasta. Lähde: Museoviraston kulttuuriympäristöikkuna www.kyppi.fi



Vornantien läheisyydessä on inventoitu kolme kivikautista asuin- tai löytöpaikkaa, joista yksi on vesistö sillan kupeessa (oranssit ja punainen ympyrä kartalla).

Lähde: Museoviraston kulttuuriympäristöikkuna www.kyppi.fi

Sillan vieressä sijaitsee Vornan Lampelan kivikautinen löytöpaikka:

Pienoisreikänuija (NuM 60) on löytynyt Kelvänjärven eteläpäästä joen ylittävän maantiesillan läheltä noin 40 cm syvyydestä mudasta. Maantiesilta ylittää joen Pieni-Turvakko nimisen Kelvänjärven soistuneen lahden pohjoispuolella. Sillan pohjoispuolella oleva talo on nimeltään Lampela.

Kaltialan kivikautinen asuinpaikka museotien itäpuolella:

Asuinpaikka sijaitsee Kelvän kylän Vornassa, Kelvänjärven eteläpäässä olevan Kaltialan talon pellolla, talosta 60–100 m itäkaakkoon, talousrakennuksen lähellä. Löytöjä, kvartsikaavin ja kvartsi-iskoksia on kerätty hiesuiselta pellolta aivan pellon yläreunasta n. 50 x 20 m kokoiselta alueelta. Korkeutensa perusteella asuinpaikka on mesoliittinen.

Vornan Suosaari sijaitsee museotien länsipuolella:

Kvartsin (KM 32795) löytöpaikka sijaitsee Kelvänjärven eteläpäässä, Vornan sillasta 350 m luoteeseen olevan suosaarekkeen pohjoispäässä, muutama kymmenen metriä rannasta. Saarekkeen pohjoispää on tasainen ja maaperältään hiekkainen, noin 1,5 m järven pintaa korkeammalla. Paikka olisi otollinen kivikautista asuinpaikkaa ajatellen, mutta vain yhdetä paikalle tehdystä koekuopasta löytyi kvartsi-iskos tai -ydin. Saarekkeessa oli jälkiä hiekanotosta. Paikalla saattaa olla esihistoriallinen asuin- tai leiripaikka.

2.3 Luonnonympäristö

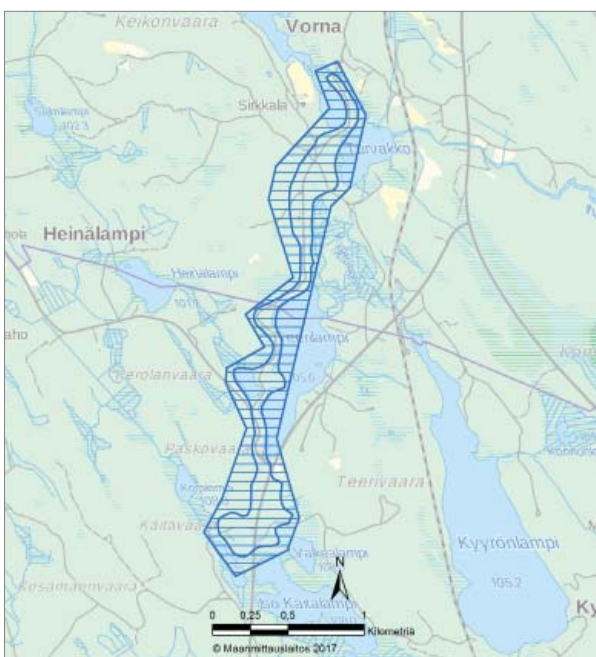
Luontoarvot

Maakuntakaavan lähtötietojen mukaan museotien läheisyydessä ei ole Natura 2000-verkoston kohteita tai muihin suojeluohjelmiin sisältyviä luontokohteita.

Pohjois-Karjala kuuluu ilmastollisesti eteläboreaaliselle vyöhykkeelle, joka on pohjoisen havumetsävyöhykkeen eteläisintä osaa. Metsät ovat kuusivaltaisia, mutta karuimmilla alueilla valtapuuksi vaihtuu mänty. Vornantie museotiejakso sijoittuu soraharjulle, joka ilmansuunnasta ja paahteisuudesta riippuen voi tarjota monimuotoisen elinympäristön eri eliölajeille. Tienvarren metsien ikä vaihtelee alueittain tehtyjen metsätaloustoimenpiteiden mukaan.



Tien varressa on myös rehevääkasvuisia painanteita. Kuvassa oja Pienen Turvakon ja Turvakon lampien välisessä notkossa. Kuva Laura Soosalu.



Vornanharjun pohjavesialue. Lähde: Destia Oy paikkatietoportaali.

Pohjavesialueet

Vornantie sijoittuu vedenhankintaan soveltuvalla Vornanharjun pohjavesialueelle, jonka eteläpää on Ison Kaitalammen kohdalla ja pohjoispää Vornan kylän kohdalla.

2.4 Museotien tekniset tiedot

2.4.1 Museotien perustiedot

Museotien perustiedot ovat seuraavat:

- Museotiejakso sijaitsee maantiellä 5077, joka on tieluokaltaan yhdystie.
- Museotien tieosoite on 5077/1/470–1/3200 ja tieosuus on pituudeltaan 2,7 kilometriä.
- Museotie on sorapintainen ja ajoradan leveys on alle 6 metriä.
- Museotiellä on yksi vesistön ylittävä silta, Vornan silta, sillanumero P-K-136. Tiellä on kaide vain sillan kohdalla.
- Liikennemäärät tiellä ovat vähäiset, vuoden 2014 keskivuorokausiliikenne (KVL) on ollut 13 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus 1 ajoneuvo.
- Nopeusrajoitus museotiellä vaihtelee 50–80 km/h.
- Tiellä ei ole valaistusta

2.4.2 Tien nykyinen kunnossapito

Museotie sijoittuu Nurmeksen urakka-alueelle. Pohjois-Savon ELY-keskuksen aluevastaavana urakka-alueella toimii Olli Meriläinen.

Tien hoidosta vastaa Destia Oy ja työmaapäällikönä toimii Keijo Voutilainen. Alueurakan kesto on 7 vuotta, vv.2013–2020.

Tien hoitoluokka on III eli tie on talvella lumipintainen ja sitä hiekoitetaan vain pahimmissa olosuhteissa. Tien viherhoitoluokka on N3.

2.5 Matkailu

Matkailukohteena Vornan museotiejakso on helposti löydettävissä ja käytännössä helposti saavutettavissa yksilöllisillä kulkuneuvoilla. Toisaalta museotie on kaukana Pielisen itäpuolen valtavyhlästä, maantiestä 73. Maantieltä 73 täytyy poiketa ensin Ahvenisentielle. Matkalla Lieksasta Joensuuun Ahvenisentie on 2 kilometriä lyhempi kuin maantie 73. Ahvenisentie on maisemiltaan huomattavasti vaikuttavampi kuin maantie 73. Paikkakunnalla asia on tuttu, mutta kuinka moni muu tienkäyttäjä tietää tämän? Maantien 73 kausittaisesta ja melko rajallisesta matkailuliikenteestä ei kovin moni poikkea museotielle, päätellen Vornantien vähäisestä (13 ajoneuvoa/vrk) ajoneuvomäärästä.

Kesäkaudella 1.5.–31.8. Ahvenisen Lossilahdessa on kesäkahvilakioski, joka on toiminut paikallaan pitkään. Kesäkahvilan lisäksi Ahvenisen tiellä on hienot vesistönäkymät, komea silta ja uimaranta. Yhdistettynä Vornan museotiehen Ahvenisen tie edustaa tieliikenteen uudempaa kerrostumaa, jossa historiallinen luonnonmuodostelmien mukainen kylästä kylään linjattu tie sai väistyä maakuntatason taajamat yhdistävien suorien teiden hyväksi



Ahvenisen maisemat ovat kauniit. Ahvenisen kioskilta Vornan museotielle on lyhyt matka. Sekä Ahvenisen tie että silta edustavat varhaisinta modernia tierakennusperinnettä sodan jälkeen. Kesäkaudella perusravitsemuspalvelut tarjoilee Ahvenisen kesäkahvila, jonka pihalta mahtava Pielisen selkä avautuu. Kuva Martti Piltz.

Mikrotasolla Vornan museotien historialliset tapahtumat voisivat tarjota pohjan monenlaisille tapahtumille. Eräillä Liikenneviraston museoteilla ja silloilla on niiden historiaan liittyviä tapahtumia, joilla on jopa kansainvälisiä ulottuvuuksia. Näistä paikallisten kotiseututoimijoiden tapahtumista voivat olla esimerkiksi Niskapietiläntien Museotiepäivät, vuonna 2009 Taistelukentän tiellä Oravaisissa järjestetty Oravaisten taistelun 200-vuotisjuhla ja Savukosken sillalla vuonna 2008 järjestetty venäläisten Ruotsin alueelle hyökkäyksen 200-vuotismuistojuhla sekä paikalle vuonna 2009 paljastettu Suomen ja Ruotsin valtiollisen erkautumisen muistomerkki. Niskapietilän Museotiepäivät ovat jatkuneet jo yli kymmenen vuotta ja niistä on kehittynyt nykyisin voimakkaana elävä Simo Häyhän talvisodan sankarikultti. Oravaisten ja Savukosken taistelut olivat mittavia taisteluspektaakkeleja, joihin osallistui alan harrastajia Ruotsista, Venäjältä ja Suomesta. Oravaisista julkaistiin juhla kirjakin.

Vornan museotie voi olla vaihtoehtoinen perinnetähtäimien katselureitti ohikulkijoille. Museotien opastustaulut ovat sinipohjaiset ja siten vanhentuneet. Museotiejaksolla voisi olla opastus tierauniolle. Sen voisi toteuttaa opastustauluun. Tien varrelta löytyy pysäköintipaikkoja paljon, myös linja-auton kokoiselle ajoneuvoyksiköille. Niitä tuskin kannattaa tien varrelle erikseen merkitä.



Rikkinäinen ja ”vanhan aikainen” opaste antaa väärän kuvan museotien arvosta ja hoidosta. Museotiet esittelevät parhaimpia esimerkkejä suomalaisen tienpidon perinteestä. Museotien opastaminen vain sen eteläpäästä on hyvin perusteltua liikenneturvallisuuden näkökulmasta, mutta myös saavutettavuuden kannalta, mikä johtuu tieverkon rakenteesta. Kuva Martti Piltz.

Museotiejakson normaali liikenne on vähäinen. Tien säilymiselle, erityisesti sen sorapäälysteelle, vähäinen liikenne on hyvä, mutta tie kestäisi nykyistä suuremman liikenteen.

Liikenneviraston museotiekohteista Hämeen Härkätiellä on tehty markkinointiponnistuksia Suomen oloissa poikkeuksellisen paljon, samoin kuin Suurelle rantatielle, jolle on valittu markkinointinimi Kuninkaan tie. Tien matkailukohteet on koottu esitteisiin muutamia kertoja koko pituudeltaan Turusta Hämeenlinnaan. Tällä hetkellä netti-sivustoilta löytyy aineistoa erityisesti moottoripyöräilijöille. Sivulla mainitaan myös erityisesti moottoripyöräilijöille suunnattuja painotuotteita. Veteraaniajoneuvoharrastajat ovat ajaneet omissa ajotapahtumissaan monilla museoteilla. Verkottumisessa saattaisi löytyä mahdollisuuksia kehittää Vornan tien ja laajemmin Ahvenisen alueen matkailupalveluita.

Vornan museotie on säilyttänyt perinteisen mäki- ja mutkaisen linjauksensa ja tieltä avautuu kauniita näkymiä. Tien vaikutelma on hoidettu ja tien varren asukkaat selvästikin vaalivat tien perinnettä. Ilmeisestikin 1830-luvun virstanpylväät ovat lahonneet pois, eikä niiden alkuperäisiä paikkoja tunneta. Vaikka museoteita tavoitteellisesti ei entisöidä, eikä virstantai kilometripylväitä pystytetä uudelleen, voisi harkita ”näköispylvään” pystyttämistä esimerkiksi museotien pohjoispäähän. Malli löytyy esimerkiksi Porras-Renko-museotieltä Nummenkylästä.

Paikallista aktiivisuutta tien ja sen ympäristön hoitamiseksi on. Vähäisen asutuksen vuoksi tien varrella on vähän kotiseutuyhdistyksen tyyppisiä toimijoita, käytännössä vain Kelvän kyläyhdistys. Ehkä verkottumalla voisi löytyä yhteistyökumppaneita Ahvenisista ja Vuonislahdesta ja jopa Lieksasta. Syrjäisestä sijainnista johtuen paikallinen palvelujen kysyntä jää melko vähäiseksi, mikä yleensä on taloudellisesti kannattavien palvelujen perustekijä. Tie ja sen ympäristö kestävät hyvin huomattavasti suuremman matkailijamäärät. Jää kuitenkin epäselväksi riittävätkö matkailijamäärät turvaamaan kotiseutuaktiivien tai historiaharrastajien mahdollisten matkailupalveluiden kannattavuutta edes kesäaikaan.

3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Museotie

Vornan museotie edustaa Liikenneviraston museokohdekokoelmassa Pohjois-Karjalan maantieverkkoa, joka rakennettiin huomattavasti myöhemmin kuin Etelä-Suomen maantiet, jotka viimeistään keskiajan lopulla (1550-luvulla) ovat yhdistäneet Suomen alueen linnat ja hallintokeskukset Turun kautta Tukholmaan.

Vornantie on sijainnut Pohjois-Karjalalle tärkeällä kulkureitillä Tohmajärveltä Pielisen kylään (Lieksa). Maantie on rakennettu paikallisluonteisten teiden ja polkujen yhdistelmänä. Tie on vakiintunut ratsu- tai kävelypoluksi 1600-luvun kuluessa. Pikkuvihan vuosina 1741–1743 maan vallanneet Venäjän sotajoukot rakennuttivat tien paikallisilla maanomistajilla huoltotiekseen. Tie raivattiin nopeasti ja ilmeisesti hyvin karkeasti kaatamalla puut, raivaamalla kivet ja rakentamalla soiden yli kantavia rakenteita, kapulateitä tai vastaavia. Vaunuilla ajettaviksi tämä raivattu kulku-ura muuttui kustavilaisen kauden (1772–1792) lopulla Ruotsin vallan loppuvuosina.

Vornan museotie on säilynyt hyvin 1700-luvun linjauksellaan karttojen mukaan. Tien korkeusasema maastossa ainakin osittain periytyy 1700-luvulta, jopa varhemmalta ajalta. Museotien rakennekerrokset tien harjun laella näyttävät hyvin matalilta ja siten tien korkeusasema suhteessa maastoon näyttää historialliselta. Autoliikenne on tuottanut tien sisäkaarteisiin painumaa ja mutkat ovat hieman loiventuneet. Näitä muutoksia voidaan pitää tien liikennetarpeen ja käytön tuottamina kerrostumina.

Museotie on säilynyt suurimmalta osaltaan (Vornan sillan läheisyydessä on lyhyt kestopäälyste) hiekkapäälysteisenä. Olisi toivottavaa, että hiekkapäälyste voidaan säilyttää. Museotiellä on tien alkuperäisestä linjauksesta selvästi poikkeava oikaisu. Sen kohdalle on jäänyt vanhan linjauksen tieraunio, jonka voi kävelemällä vielä löytää. Tämä on poikkeuksellinen ja mielenkiintoinen erikoisuus. Tieraunio saattaa olla myös muinaismuistokohde, kuten esimerkiksi Porras-Renko- museotien oikaisu Hämeen Härkätiellä Rengossa.



Vornan kapealla harjulla tien linjaus on säilynyt osittain varmasti sen vuoksi, ettei paremmille linjauksille ole tilaa harjun laella ilman suuria massansiirtoja. 1700-luvulta 1950-luvun alkuun liikenne on selvinnyt samalla linjauksella ja suunnilleen samalla tasauksella. Metsän reunan vesaikotuminen tiealueelle tukkii maisemat ja kaventaa tienäkemää. Kuva Martti Piiltz.

Museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti museo-kohteet pyritään säilyttämään niiden museoimisajankohdan mukaisessa asussa. Vornanteilla museoimisajankohta oli vuosi 1982. Silloin tie käytännössä edusti suomalaista entistä kantatietä, joka oli siirtynyt uudistuneelta päätieverkostolta paikallisliikenteen tieksi viimeistään kaksikymmentä vuotta aikaisemmin.

Hoidon tavoitteet voidaan pelkistää seuraaviksi:

- Tien linjaus ja tasaus ovat säilyneet, huolimatta parannuksista ja muutoksista, suurin piirtein samoina kuin 1700-luvulla. Tässä mielessä tien säilyneisyys on erittäin hyvä. Tien keskeisimmät vaalittavat ominaisuudet ovat sen linjaus ja tasaus. Koska tien historia on melko pitkä (vuodesta 1742) ja se on luokiteltu kulttuuriselta ja liikennehistorialliselta merkitykseltään tärkeäksi tieksi, se voi olla osittain muinaismuistolain piirissä. Muinaismuistolaki suojelee tien vanhat linjaukset, jotka ovat joko nykyisen tierungon sisällä tai sen läheisyydessä olevina tieraunioina. Lain mukaan näihin kajoaminen ilman asianmukaista lupaa on kiellettyä ja rangaistavaa. Jos museotiellä tehdään suurempia korjauksia tai yleensä muokataan maata, se edellyttää asianomaisen luvan hankkimista. Vornan harjun tieraunio voi olla muinaismuistolain suojelema. Tien varrella on muutamia muinaismuistokohteita. Ne tulisi ottaa tien hoitotoimissa huomioon siten, ettei niitä tuhota tietämättömyyden verukkeella.
- Tiehallinnon soratien hoito-ohjeen soveltumista museoteiden hoitoon tutkittiin Liikenneviraston museotiellä Äänekosken Koivistonkyläntiellä. Siitä on tehty ”hyvien käytäntöjen” mukainen tallenne. Sen suuntaviivojen mukaan sorapäällysteistä osuutta museotiestä tulisi hoitaa. Yksityiskohtana ”jätkänpolku” on noussut paikoin korkeaksi estäen veden valumisen tien sivuun, mitä edistää ojen sortuminen ja yksittäisesti ojarummun ja Pieni Turvakkoon laskevan kuivatusojan tukkeutuminen Turvako- ja Pieni Turvako- järvien kannaksella. Pengerrysosuuden kaiteiden alustojen kunnostus tulisi tehdä mahdollisimman nopeasti, ennen kuin vesi syövyttää ajoradan. Sorateiden hoito-ohjeiden soveltamisen tavoitteena on yksinomaan Vornantien tuhoutumisen estäminen tai ainakin hidastaminen. Tavoitteena ei ole tien ”entisöinti” tai parantaminen.
- Museotien varret ovat hoitometsää. Puusto on levinnyt tiealueelle. Tiealueella kasvaa muutamia varsin suuria (lahoja) lehtipuita, joiden raivaami-

nen parantaa tien turvallisuutta. Myös museotien opastusalueen näkemät ovat tukkeutuneet. Näkemäraivauksia suositellaan tehtäväksi lähinnä tien varren maisemien avaamiseksi.

- Museotien opastusalue vastaa nykyisiä suosituksia ja useimpien muiden museokohteiden tasoa. Taulujen ja liikennemerkki opasteiden uusiminen nykyisten normien mukaiseksi tulisi tehdä pian. Perusteluja voisi olla toisen opastusalueen rakentamiselle museotien pohjoispäähän, koska siellä on myös kaunis sijainti, riittävästi pysäköintitilaa, silta sekä Vornan taistelun muistomerkki. Kuitenkin kustannussyistä lienee parasta keskittää resurssit nykyisen opastusalueen parantamiseen.

Kun tiellä tulevaisuudessa mahdollisesti tehdään korjaustoimia, tien linjaus ja tasaus tulee säilyttää tai ainakin muutoksen on oltava vähäinen. Museoteiden hienovaraiseen hoitoon kuuluu myös tien mahdollisissa korjauksissa syntyvien maamassojen tasaaminen tai poiskuljetus ja tienäkymän ennallistaminen.

Museotielle on ei ilmeisesti ole tekeillä kaapelointia. Museotien perushoito-ohjeen mukainen museointihetken mukaisen ulkoasun säilyttämisen periaate edellyttäisi kivien ja kaivumaan pois kuljettamista ja tiemaiseman restaurointia. Tästä on olemassa hyvä esimerkki museoteillä Kuru-Ruovesi-tiellä ja huono esimerkki Porras-Renko-tiellä.



Vornan sillan ja taistelumuistomerkin luona Turvakkoon viettävä rinne on ollut peltoa vielä tien museointiajankohdankin. Näkemä olisi avoimena huomattavasti kiinnostavampi ja esteettisempi kuin ”mäntypelto”. Toisaalta sekä peltomaiseman että nykyisen metsityksen voi tulkita tien historiallisiksi kerrostumiksi. Kuva Martti Piltz.

3.1.2 Kulttuuriperintö

Vornan museotie ja tiealue ovat nykyiselläänkin edustavia näytteitä perinteisestä Pohjoiskarjalaisesta kultuväylästä. Tienvarren näkymät muuttuvat ja elävät jatkuvasti, mutta erämaaisema on säilynyt edustavan ja toimivan näköisenä. Tienvarren metsätalouden aiheuttamat muutokset voidaan katsoa kulttuuritoiminnaksi. Hakkuut eivät ole avanneet merkittäviä uusia näkemiä. Olisi toivottavaa, että metsätaloustyöt voitaisiin tehdä siten, etteivät ”erämaa”-tyyppiset näkymät tieltä häviä.

Aikaisemmin on viitattu, että museotien varrella on kolme muinaismuistoksi rekisteröityä kohdetta. Suoranaisesti ne eivät vaikuta tienhoitotoimiin, koska ne ovat tiealueen ulkopuolella, mutta niiden olemassaolo ja suojelu on syytä tietää. Poikkeus on Vornan sillan kulmassa oleva muinaisjäänne.

Museotien varren asutus on keskittynyt kahteen taloon. Asutusta ei juurikaan tien varrella havaitse. Valtaosa museotien ympäristöstä tulee säilymään metsätalouden näköisenä.

Perinteisen maatalouden, kuten karjan pidon, säilymisellä on suuri merkitys museotien kulttuuriarvojen säilymiselle. Useiden museoteiden varsilla laidunetaan vielä karjaa, ilmeisesti useimmin lampaita. Olisi toivottavaa kotiseutuharrastus käynnistäisi uudelleen esimerkiksi lammastalouden, mikä puolestaan johtaisi vesakkojen katoamiseen ja maisemien avautumiseen. Jos esimerkiksi Vornan taistelun muistomerkkin ympäristössä olleet peltoaukeat voisi avata, tielle palautuisi sen museoimisajankohtainen maatalousleima, mikä avaisi tien historiaan kuuluvan keskeisen kerrostuman.

3.1.3 Maisema ja luonto

Vornantien museotie päätöstyöstä vuonna 1982 perustettiin mm. tien maisemallisilla arvoilla.

Näin ollen keskeisenä tavoitteena voidaan pitää museotien harjumaiseman säilyttämistä nykyisen kaltaisena, puoliavoimina näkyminä Vornanharjua reunustaville lammille.

Maisema ei ole merkittävästi muuttunut, tai sen arvo heikentynyt vuodesta 1982. Tieympäristön hoidossa tulee varmistaa mm., etteivät tien reuna-alueet vesakoidu, eikä tieympäristöön pääse leviämään vieraslajeja esimerkiksi maa-ainesten tai niittojätteiden myötä. Riski tähän on vähäinen, koska alueella on vähän tiehen rajautuvaa rakentamista ja maankäyttöä.

On toivottavaa, että harjun arvokas, mäntyvaltainen puusto säilyy myös tiealueen ulkopuolella. Tien tasaus ja linjaus muodostavat myös olennaisen osan museotien maisema-arvosta, joten niiden säilymistä on tuettava hoitotoimenpitein.

Alueen luonnonarvoja, esimerkiksi arvokkaita kasvi- tai eläinlajeja ei ole tarkemmin selvitetty. Soraharju ja mahdolliset paahderinteet voivat tarjota soveltuvan elinympäristön monille harvinaisille eliölajeille.

Vedenhankintaan soveltuvan Vornanharjun pohjavesialueen säilyminen on huomioitava myös tienhoitotoimenpiteissä.

3.1.4 Maankäyttö

Alueen maankäyttö on pääosin metsätaloutta. Maankäyttöön liittyvässä rakentamisessa ja alueella liikkumisessa on toivottavaa huomioida alueen maisema-arvot sekä mahdollisten uusien liittyminen kohdalla tielinjan ja tien tasauksen säilyminen museointiajan kohdan asussa. Tien kuivatuksesta tulee huolehtia.

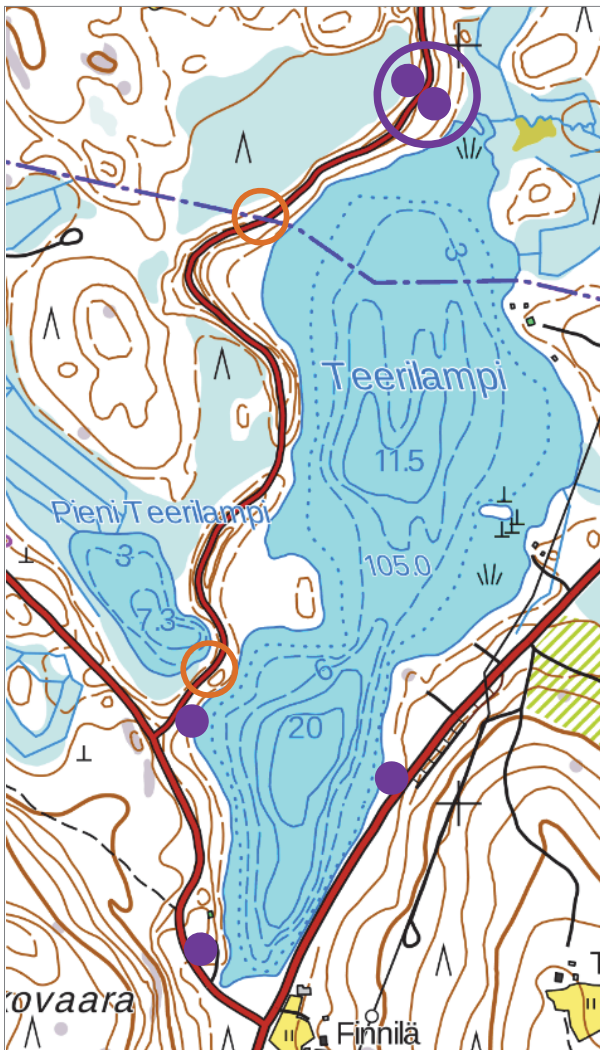
3.1.5 Liikenne

Vähäisistä liikennemääristä johtuen museotien liikenneturvallisuudessa ei ole erityisiä ongelmia. Kelirikkoaikana tai vaikeissa talviolosuhteissa on ajonopeus sovitettava vallitseviin olosuhteisiin, ja esimerkiksi raskaan liikenteen liikkumista museotielle vältettävä.

3.2 Tien ja sen ympäristön hoito

3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitotoimenpiteet tiejaksoittain

Teerilammen tiejakso



Tiejakso koostuu museotien eteläpäähän ja opastusalueen välisestä osuudesta, eli tiejakson maisemaa luonnehtii vahvasti erämaisen Teerilammen läheisyys. Tie mukailee kauniisti vaihtelevaa harjumaastoa. Museotien nykyisten opastaulujen ja opastusalueen paikat on merkitty karttaan violetein ympyröin.

Tiejaksolla on lisäksi muutamia kohtia, jossa ajolinjat ovat vähitellen muuttuneet. Tien reunalle on jäänyt heinittyvä kaistale, kun samanaikaisesti sisäkaarteiden puolella mutka on oiennut. Sisäkaarteiden luiska on muuttunut silloin paikoin jopa vaarallisen jyrkäksi. Esi-merkkipaikat on merkitty karttaan oranssein ympyröin.

Tiealueen hoito- ja ylläpitotoimenpiteet

Museotien opasteet uusitaan maantiellä 518 (Ahvenisentie) ja maantiellä 5777 (Lehtolantie) sekä maantiellä 5777 museotien alkupäässä.



Museotien alkua uusia opastaulu. Kuva Martti Piltz.



Uusi taulu asetetaan hieman lähemmäksi tien reunaa. Kuva Martti Piltz.



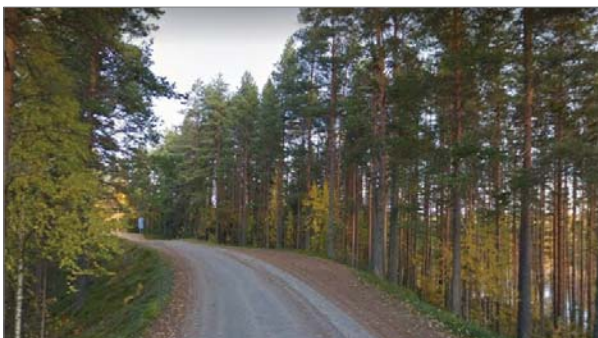
Nykyisessä taulussa on myös kartta, joka esitetään myös uudessa taulussa. Tieraunion lisääminen karttaan ja tekstiin voisi olla perusteltua. Taulun kieliversioiksi riittävät suomi ja englanti. Kuva Laura Soosalu.



Opastusalue etelän suunnasta tultaessa. Kuva Laura Soosalu.



Esimerkki jyrkästä sisäluiskasta, joka voi vaarantaa liikenneturvallisuutta. Tavoite on, ettei museotielle asenneta tiekaiteita, vaan mieluummin luiskaa loivennetaan ja ajolinjoja muutetaan. Kuva Martti Piltz.

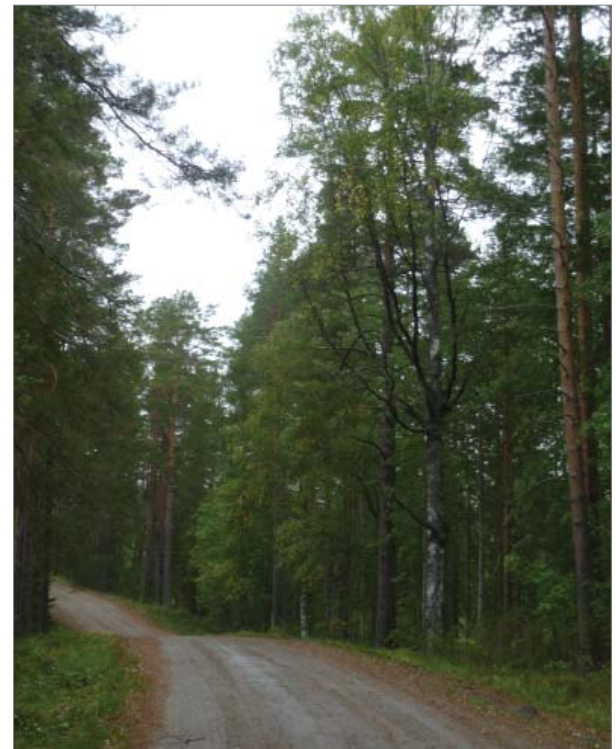


Sama kohta kuin edellisessä kuvassa, lähde Google Maps.

Museotien opastusalueen taulu ja tien vastakkaisella puolella oleva opaste uusitaan. Museotien opastusalueen järjestelyt ovat käyttöön nähden riittävät. Nykyinen taulu korvataan uudella taululla ja sen ympäristössä kasvavat nuoret kuuset poistetaan. Myös mutkassa näkemiä haittaavat puiden oksat poistetaan.

Jyrkentyneiden sisäkaarteiden kohdalla voidaan harkita luiskan loivennusta ja tien reunan siirtoa lähemmäksi ulkokaarten puolelle.

Tiejakson ympäristönhoitotoimenpiteet toteutetaan normaalin hoitoluokan, N3 mukaisesti. Niittokertoja on 1–2 kesässä, ja ne määritellään työkohtaisessa tarkennuksessa. Tieympäristön kasvupaikkaolosuhteet huomioon ottaen on 1 niittokerta pääosin riittävä. Toinen niittokerta voi olla tarpeen museotien liittymän näkemäalueella.



Museotien varrella on muutamia huonokuntoisia lehtipuita, jotka täytyy poistaa tarpeen mukaan. Vesakon raivaus alueella tehdään n. 3 vuoden välein, tarvittaessa reheväkasvuisilla paikoilla 2 vuoden välein. Kuva Laura Soosalu.

Muiden toimijoiden toimenpidesuosituks

Jos museotien ympäristön metsäalueiden, erityisesti lampiin rajautuvien luiskien metsänhoidollinen käsitteily tulee ajankohtaiseksi, on toivottavaa, että toimenpiteissä korostetaan metsänhoidon maisemallista näkökulmaa. Puuston voimakasta käsittelyä tulisi välttää, ja mieluummin avata harkittuja näkymäaukkoja sekä säilyttää erityisesti arvokkaat maisemamännyt.

Vornan tiejakso



Opastusalueen pohjoispuolelta alkavalle Vornan tiejaksole sijoittuvat Pieni-Turvakko ja Turvako -lammet. Tiejakso päättyy Vornan kylään ja muistomerkillle.

Tiejaksolle sijoittuu myös laaja liittymäalue ja maaineksen ottopaikka, joka on merkitty karttaan punaisella ympyrällä. Vanha tielinjaus, jota on tarkemmin kuvattu kappaleessa 1.3.5. Vornantien nykytila, on merkitty vihreällä ympyrällä.

Violetin värisellä suorakaiteen muotoisella kuviolla on merkitty alue, jossa on tarvetta tien kuivatuksen kunnostukseen.



Liittymäalue sijoittuu nuoreen mäntyvaltaiseen metsäjaksoon, jota reunustaa tien itäpuolella Vornanharju. Kuva Laura Soosalu.



Sirkkalan ja Jokiniemen talojen opasteen museotien länsipuolella. Kuva Martti Piltz.



Museotien oikaistulla tieosuudella ovat valumavedet kuljettaneet hiekkaa tien reunalle ja ojaan ja heikentäneet tien kuivatuksen toimivuutta. Myös muutamat rummut notkelmassa ovat huonokuntoisia. Kuva Laura Soosalu.



Notkelmassa on reheväkasvuinen ojapainanne. Kuva Laura Soosalu.

Tiejakson ympäristönhoitotoimenpiteet toteutetaan normaalin hoitoluokan, N3 mukaisesti. Niittokertoja on 1–2 kesässä, ja ne määritellään työkohtaisessa tarkennuksessa. Tieympäristön kasvupaikkaolosuhteet huomioon ottaen on 1 niittokerta pääosin riittävä. Toinen niittokerta voi olla tarpeen esimerkiksi Vornan kylän ympäristössä.

Muiden toimijoiden toimenpidesuosituks

Jos museotien ympäristön metsäalueiden, erityisesti lampiin rajautuvien luiskien metsänhoidollinen käsittely tulee ajankohtaiseksi, on toivottavaa, että toimenpiteissä korostetaan metsänhoidon maisemallista näkökulmaa. Puuston voimakasta käsittelyä tulisi välttää, ja mieluummin avata harkittuja näkymäaukkoja sekä säilyttää erityisesti arvokkaat maisemamännyt. Vanha tielinja toivotaan säilytettäväksi näkyvänä raivaamalla tielinjalta muutaman vuoden välein siinä kasvavaa pienpuustoa ja pensaikkoo. Vanha tielinja on mielenkiintoinen yksityiskohta museotien varressa.

Mikäli maa-aineksen otto jatkuu, tulee aluetta viimeistellä vähitellen, ettei siitä muodostu maisemallista vauriota museotien varteen,

Vornan kylän muistomerkin ympäristö on hyvin hoidettu ja alueen hoidosta vastannevat jatkossakin paikalliset toimijat.



Vornantien sillan ympäristö on rehevääkasvuista ja vesakko peittää nopeasti näkymiä. Raivausta on tarpeen tehdä hieman useammin kuin muualla museotien ympäristössä. Kuva Laura Soosalu.

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet

3.3.1 Kohteen perustiedot

Vornantien museotien perustiedot ovat seuraavat:

- Museotien tieosoite on 5077/1/470–1/ 3200, tie on pituudeltaan 2,7 kilometriä
- Museotie on sorapintainen ja ajoradan leveys on alle 6 metriä
- Museotiellä on 1 silta, Vornan silta P-K-136.
- Nopeusrajoitus vaihtelee 50–80 km/h.
- Tiellä ei ole valaistusta

Vornantien nykyinen kunnossapito

- Museotie sijoittuu Nurmeksen urakka-alueelle.
- Tien talvihoitohoitoiluokka on III ja viherhoitoiluokka N3
- Pohjois-Savon ELY-keskuksen aluevastaavana urakka-alueella toimii Olli Meriläinen
- Alueurakasta vastaa Destia Oy vv.2013–2020, työmaapäällikkönä Keijo Voutilainen.

3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet

Kertaluonteisena toimenpiteenä esitetään

- museotien opasteiden ja opastustaulun uusimista
- puuston ja pensaiden raivausta taulujen edustalta, yksittäisten huonokuntoisten puiden poistoa museotien varrelta
- museotien kuivatuksen parantamista Turvakkolammen länsipuolella olevalla suoralla n. 100 metrin matkalla
- 1–2 rummun uusimista, kohteet tarkennetaan urakoitsijan kanssa
- 2–3 kohdan jyrkän tien sisäkaarteiden loivennusta ja ulkokaarteiden lanausta liikenneturvallisuuden vuoksi

3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Vuosittainen viherhoito toteutetaan hoitoluokan N3 mukaan huomioon ottaen alueen erityispiirteet, mm. siltaympäristö ja opastusalue.

Museotien hoitotoimenpiteet tehdään soratien hoito-ohjeen mukaan. Tämän raportin liitteenä on malliesimerkkinä Äänekosken Koivistonkyläntien hoito- ja ylläpitosuunnitelman liite ”Koivistontien kunnostus”.

3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet:

Pitkän aikavälin toimenpiteet ovat tarvittaessa:

- tien päällysteen ja kuivatuksen kunnostustoimenpiteet
- opasteiden kunnostus

3.5 Talvihoito

Vornantien talvihoito toteutetaan normaalin talvihoitoluokan III mukaisesti.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet:

Mapit: Kohdekansio 33. Vornantie:
Esitys museotieksi 21.12.1979
Esitys museotieksi 29.12.1981

Karttakokoelma:
Autoilijan tiekartat

Rekisteriaineisto:

Destia Oy, Paikkatietoportaali

Destia Oy, iLiitu

Liikennevirasto: Taitorakennerekisteri

Verkkolähteet:

<http://www.gtk.fi/>

Museoviraston kulttuuriympäristön palveluikkuna <https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/portti/read/asp/default.aspx>

<http://www.joensuu.fi/yleiskaava>

<http://pohjois-karjala.fi/maakuntakaava1-3>

Aarno Piltz kokoelma, www.doria.fi

Heikki Rantatupa Historialliset kartat, www.vanhakartta.fi

Kirjallisuus ja selvitykset:

Enbuske, Matti, 2009, Vuosisadat Pohjan teillä, Porvoo

Hakala-Rahko, Ilmo, 2010, Viipurissa Viipurista Viipuriin, Lahti

Korkeakangas, Ahto-Kustaa, 1991, Kuljetus on kulttuuria, Helsinki

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

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

Mähönen, Hannu, 1986, Vornan tie, Pohjois-Karjalan tiepiirin moniste

Nenonen, Marko, 1999, Maitse vai vesitse?, teoksessa Mauranen, Tapani, (toim.), 1999, Maata, jäätä, kulkijoita, Helsinki

Perko, Touko, 1977, Suomen teiden historia II, Lahti

Piltz, Martti, 2012, Vornan museotie, historiaselvitys, Mobilia moniste

Saloheimo, Veijo, 1980, Pohjois-Karjalan historia III, Joensuu

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

Viertola, Juhani, 1974, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, Autonomian ajan alkupuoli vuoteen 1875, Autonomian ajan loppupuoli Suomen itsenäistymiseen saakka, teoksessa Suomen teiden historia 1, 1984, Mikkeli

Kohdekohtainen viherhoito tieympäristössä, Liikenneviraston ohjeita 26/2017

Viherrakentaminen ja hoito tieympäristössä, Liikenneviraston ohjeita 18/2014

Liitteet

Liite 1. Koivistontien kunnostus

KOIVISTONTIEN KUNNOSTUS

Tausta

Koivistonkyläntien hoito- ja ylläpitosuunnitelman laadinta käynnistettiin maastokatselmuksella toukokuussa 2013. Kesällä tielle tehtiin normaalin tienpidon mukainen kunnostus, ja tie sorastettiin ja sen ojat avattiin.

Suomen maantiestä edelleen on sorateita noin kolmannes eli soratie on yleinen maantietyyppi. *Sorateiden hoito ja kunnostus* (Tielaitos, Helsinki 1995) -ohjeen mukaan tien kunto arvioidaan tien tasaisuuden, irtoaineksen, poikkileikkausmuodon ja pölyvyyden perusteella. Lisäksi kuivatuksella pyritään estämään pintavesien ja pohjaveden aiheuttamat haitat tien kuntoon. Sorateiden hoidon taso vaikuttaa ajokustannuksiin, liikkumisen turvallisuuteen ja hoidon taloudellisuuteen.

Liikenneviraston museoteistä (22 kpl) sorapintaisia on 14. Museoteiden hoidon lähtökohta on niiden liikennöitävyys, joten niiden hoito- ja ylläpito-ohjeet ensisijaisesti ovat samat kuin muillakin sorateilla. Liikenneviraston perinnetyössä museoteiden tehtävänä on säilyttää maamme tieverkon historiallisesti arvokaimmat ja edustavimmat osat. Museotiet ovat osa kulttuurimaisemaa ja -historiaa ja kertovat tienkäyttäjille tienpidon ja tiellä liikkumisen kehityksestä sekä yhteyksien rakentamisesta, rakentajista, käytöstä ja käyttäjistä.

Museoteiden museaalisen vaalimisen ja hoitamisen periaatteena on säilyttää niiden museointihetken asu. Käytännössä se tarkoittaa useimmissa kohteissa vuotta 1982, jolloin museotie- ja -siltakokoelma perustettiin. Koivistonkyläntiellä museointihetki on vuosi 1998. Kohteisiin ei tehdä muutoksia, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyminen sitä erityisesti vaadi.

Museaalisen hoidon tavoitteena on edistää museokohteiden säilymistä ja edustavuutta. Tämän hoito- ja kunnossapitosuunnitelman tavoitteena on esittää ne poikkeukset, joita museaalinen hoito aiheuttaa normaaliin sorateiden hoitoon ja kunnostukseen.

Esimerkkikohteena on käytetty Äänekosken Koivistonkyläntien kunnostusta ja sorastusta syyskuussa 2013. Aineistona on Koivistonkyläntien hoito- ja ylläpitoraportin yhteydessä kerättyä tieto- ja kuvamateriaalia.

Kunnostuksen toteutus

Alkulähtökohta

Periaatteessa Sorateiden hoito ja kunnostus-oppaan ohjeet eivät ole museaalisten periaatteiden kanssa ristiriitaisia. Tiehallinnon perinnetyön käsikirja (2003) toteaa museokohteisiin tehtävistä mahdollisista muutoksista, että muutoksia ei tehdä, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyminen sitä edellytä. Välttämättömiksi toimenpiteiksi on mainittu kunnossapitotoimet, joista erikseen on mainittu ”esim. ojitus ja tierumpujen uusiminen”. Yleisohjeeksi mainitaan muutosten harjoittaminen ja suunnittelu tapauskohtaiseksi ja että muutokset tehdään kohteen alkuperäistä luonnetta muuttamatta.

Ennen töiden alkua keskusteltiin aluevastaavan kanssa työn suorittamisesta. Todettiin, että toimenpiteet tulisivat pääsääntöisesti turvaamaan museokohteen säilymistä. Ojat olivat osittain umpeutuneet ja vesi oli päässyt tierakenteisiin ja talven jälkeen tienpinta oli vaurioitunut. Tien museaalista luonnetta uhkaava tekijä olisi ollut tien rungon muuttaminen, mikä ei näissä toimenpiteissä päässyt vaarantumaan, koska toimenpiteet rajoituivat tien pintakerrokseen.

Suunnitelmiin kuului ylimääräisen ojista ja reuna-alueista irrotetun maa-aineksen poistaminen, mikä poikkeaa normaalista. Sen katsottiin kuitenkin säilyttävän tien ympäristön siistimpänä ja tien luonteen alkuperäistä vastaavana. Tie on alun perin kulku-ura 1600-luvulta. Kuitenkin sen nykyinen linjaus ja tasausviiva ovat yhdistelmä 1700-luvun lopun maantiestä ja 1930-luvulla rakennetusta paikallisten luonteisesta maantiestä. Tien vaikutelmaksi on arvioitu useammassa toisistaan riippumattomissa arvottamisissa ”tyypillinen suomalainen 1930-luvun lopun ja 1950-luvun maantie”.

Tiellä ja liittymäteiden risteyksissä muutama rummu vaati korjausta. Niissä oli betoniputket, yhdessä rummussa peltiputki. Päädyttiin siihen, ettei mitään estä käyttämästä muoviputkia, jos ne asennetaan siististi ja muovi jää piiloon maan sisään. Poistettavat betoni- ja peltiputket eivät missään tapauksessa ole ”alkuperäisiä” minkään aikajakson näkökulmasta. On mahdollista ja todennäköistäkin, että vuonna 1998 betoniputket olivat paikallaan. Yhtälailla kuin betoniputki oli ajanmukainen muutos joskus 1900-luvulla, on muoviputki sitä nykyisin.

Työn suoritus

Koiviston museotien kunnostus valmistui 30.9.2013. Ojitus tehtiin 5900 juoksumetriä. Rumpuja korjattiin päätien alle kaksi kappaletta. Liittymiin rakennettiin uudestaan neljä sivuojarumpua. Mursketta, raekoko 0-16 mm, levitettiin 1700 tonnia, josta tuli noin 5 senttimetrin kerros (ohjeiden mukaan kulutuskerroksen optimipaksuus on noin 50 mm).

Murske ei ehkä aivan ole museaalisesta näkökulmasta paras valinta, mutta joka tapauksessa jo ennen vuotta 1998 on siirretty seulotun luonnonsoran tai moreenin käytöstä murskeisiin. Tien suhteellisen vilkkaan käytön takia tieteknisesti soveltuvin materiaali on museaalisesti soveltuvinta materiaalia perustellumpi. Käytännössä murske ei juuri erotu tien pinnasta, joten voi hyvin perustella, ettei alkuperäinen luonne ole muuttunut.



Tien länsipäässä kilometripylvään kohdalla näkyy kunnostustyö selvästi. Muutos on pelkästään positiivinen. Kilometripylväskin erottuu vesakoituneesta tiepenkasta aikaisempaa paremmin. Kilometripylväs saattaa olla arvotettavissa muinaismuistoksi. Sen ympärille on jätetty ohjeiden mukaisesti parin metrin säteellä koskemattomaa maata. Kuva ennen toimenpiteitä Tapio Mård ja toimenpiteiden jälkeen Matti Piltz

Jälkiarviointi

Työ onnistui hyvin. Tienvarsi siistiytyi selvästi. Tiepalteen poistaminen ja ojitus pitävät tienpinnan aikaisempaa paremmin kuivana. Selkeä tien poikkeileikkausmuoto antaa tielle ryhdikkyyttä. Ylimääräisen maa-aineksen poiskuljetus vaikuttaa olennaisesti siihen, että työnjälki on siistin näköistä. Voi olettaa, että ojat nurmettuvat jo tulevan kesän aikana, jolloin tien ulkonäkö on luonnollisen näköinen. Kysyttäessä sekä tienvarren asukkaat ja Keski-Suomen museon kulttuuriympäristön asiantuntijat pitivät kunnostustyön jälkiä onnistuneina ja museaalisesti hyvinä.

Riikosmäelle nousevan Koivistonkyläntien varret ovat siistit ja ojitukset kuitenkin melko vähän erottuvat sekä itään että länteen päin katsottaessa. Kuvat Riikosmäen kohta itään päin, Tapio Mård ja idästä katsottuna, Martti Piltz



Työ on tehty huolellisesti. Tiepalle, "jätkänpolku", on poistettu kaitteen kohdalta. Kuva Martti Piltz



Venäläiskivi näyttää aikaisempaa mahtavammalta tienpenkalla tieremontin jälkeen. Toivottavasti paikalliset kyläkulttuuritoimijat siivoavat risukon penkereestä kiven lähetyviltä. Kuva Martti Piltz



Seuratalosta hieman itään päin oleva kilometripylväs näyttää omituisen korkealta korkean maakumpareen päällä. Ojien loivat reunat sopivat tiemaisemaan, eivätkä valu ojan pohjalle kovin nopeasti. Tie säilyttäne nykyisen asunsa monta vuotta. Kuva Tapio Mård



Lännestä kohti Seurataloa tien varret näkyvät siisteinä. Oikealla vastarinteessä on uusittu sivuohjarrumpu. Rummun vanhat sementtiputket ovat vielä tienpenkalla. Muovi katoaa näkyvistä heti, kun maan nurmettuu tulevana kesänä. Kuva Tapio Mård



Venäläiskiveltä itään avautuu Koivistonkyläntien komeimpia näkemiä. Korjaustöiden jälkeen voi uskoa, että tie säilyy pitkään jokseenkin muuttumattomana. Kuva Tapio Mård

RAPORTEJA 66 | 2017

**VORNANTIE, LIEKSA JA JOENSUU
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA**

POHJOIS-KARJALAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS

ISBN 978-952-314-635-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-635-8

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