



# Raatteentie

## Museotien kunnossapitosuunnitelma

MIKKO PENTTI | LAURA SOOSALU





# Raatteentie

Museotien kunnossapitosuunnitelma

**MIKKO PENTTI**  
**LAURA SOOSALU**

**RAPORTEJA 22 | 2021**

**RAATTEENTIE**

**MUSEOTIEN KUNNOSSAPITOSUUNNITELMA**

**Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Mervi Koivula ja Niina Repo**

**Raportin valokuvat: Laura Soosalu**

**ISBN 978-952-314-926-7 (PDF)**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-926-7**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**

# Sisältö

<b>Esipuhe</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Lähtötiedot</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1 Raatteentie museotien sijainti</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Raatteentien historialliset vaiheet</b> .....	<b>6</b>
<b>2.1 Paikallinen liikennetarve</b> .....	<b>6</b>
<b>2.2 Raatteentien rakentaminen</b> .....	<b>8</b>
<b>2.3 Talvisota ja Suomussalmen taistelu</b> .....	<b>10</b>
<b>2.4 Taistelu Raatteentiestä</b> .....	<b>14</b>
<b>2.5 Jatkosota</b> .....	<b>17</b>
<b>2.6 Raatteentien myöhempi historia</b> .....	<b>19</b>
<b>2.7 Raatteentie osana Väyläviraston arvokohteiden joukkoa</b> .....	<b>20</b>
<b>3 Nykytilan kuvaus</b> .....	<b>23</b>
<b>3.1 Maankäyttö</b> .....	<b>23</b>
3.1.1 Kaavoitustilanne .....	23
3.1.2 Maanomistus.....	25
<b>3.2 Ympäristö</b> .....	<b>25</b>
3.2.1 Luonto ja maisema .....	25
3.2.2 Kulttuuriympäristö .....	33
<b>3.3 Museotien tekniset lähtökohdat</b> .....	<b>35</b>
3.3.1 Tien perustiedot .....	35
3.3.2 Tien kunto ja korjaukset .....	35
3.3.3 Tien kunnossapito .....	35
3.3.4 Liikenneturvallisuus ja opastus.....	36
<b>4 Museotien kunnossapitosuunnitelma</b> .....	<b>38</b>
<b>4.1 Tavoitteet</b> .....	<b>38</b>
4.1.1 Museotie .....	38
4.1.2 Maankäyttö .....	38
4.1.3 Maisema ja kulttuuriympäristö .....	38
4.1.4 Liikenneturvallisuus ja saavutettavuus .....	41
<b>4.2 Museotien ja sen lähiympäristön hoidon vastuut ja yleisohjeistus</b> .....	<b>43</b>
<b>4.3 Alueurakkaan sisällytettävä museotien ja sen lähiympäristön kunnossapito</b> .....	<b>43</b>
4.3.1 Museotien hoito .....	43
4.3.2 Tieympäristön ja maiseman hoito .....	43
<b>4.4 Museotien ja tieympäristön pitkän aikavälin kunnossapito</b> .....	<b>44</b>
4.4.1 Museotien korjaustarve.....	44
4.4.2 Museotien kunnossapito.....	45
4.4.3 Museotien saavutettavuus .....	45
4.4.4 Tiedonhallinta .....	46
<b>Lähteet ja kirjallisuus</b> .....	<b>47</b>
<b>Liitteet</b> .....	<b>49</b>



# Esipuhe

Raatteentien museotien kunnossapitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Se on Väyläviraston arvokohteiden joukkoon kuuluvan museotien ja sen lähiympäristön kunnossapitoa koskeva suunnitelma, johon sisältyvät tiedot tien säilytettävistä arvoista, kunnossapidon tavoitteet ja toimenpiteet sekä arvio pitkän aikavälin korjaustarpeista.

Kunnossapitosuunnitelman tavoitteena on varmistaa museotien kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen pitkäjänteisesti. Suunnitelman tarkoituksena on palvella museotien koko kunnossapidon hankinnan prosessia ohjelmoinnista urakointiin ja kohteen kunnon seurantaan. Tilaajan edustaja työssä on ollut ympäristöasiantuntija Johannes Järvinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina työssä on ollut Mobilia, vastuuhenkilönä amanuenssi Mikko Pentti. Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut maisema-arkkitehti Niina Repo.

Työ aloitettiin maastokatselmuksella Raatteentiellä kesäkuussa 2021. Maastokatselmuksessa Suomussalmen kuntaa edustivat tekninen johtaja Niina Kinnunen ja matkailukoordinaattori Tiia Mustonen. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskusta edusti perinneyhdyshenkilö Risto Herrala. Raatteen Portin Talvisotamuseota edusti yrittäjä Reima Haapoja. Työn aikana on oltu yhteydessä myös muihin Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen asiantuntijoihin sekä museovirastoon.

# 1 Lähtötiedot

## 1.1 Raatteentie museotien sijainti

Raatteentie, yhdystie 9125, on Suomussalmen kunnassa Kokkojoelta seututieltä 912 Raatteeseen rajavyöhykkeelle johtava sorapintainen yhdystie (kuva 2, kuva 3). Museotien pituus on 19,2 kilometriä. Museotie ympäristö on pääosin vaihtelevaa metsämaastoa (kuva 1). Tien lähiympäristössä on myös useita lampia ja järviä, joista Raatejärvi sijoittuu rajavyöhykkeelle. Tien varrella on yksittäisiä taloja ja pienten peltojen ympäröimiä kyliä, mm. Parvavaara, Rajavaara ja Raate.

Raatteentie on museotie, joka on tullut tunnetuksi talvisodan merkittävistä taisteluista. Tien länsipäässä sijaitsee nykyisin Raatteen Portti ja talvisotamuseo. Museotien itäpäässä sijaitsevat Salpalinjaan kuuluvat Purasjokilinjan kunnostetut kenttälainnoitteet. Tie päättyy Suomen vanhimman rajavartioaseman kohdalle. Rajavartioasema on lakkautettu 2010, ja toimii nykyisin museona.

Tie otettiin museotieksi vuonna 1982. Museotien nykyinen opastus sijaitsee Raatteen Portin pysäköintialueen reunassa.

Etäisyyttä Raatteentieltä on Suomussalmelle n. 22 kilometriä ja Hyrynsalmelle n. 53 kilometriä (kuva 2).

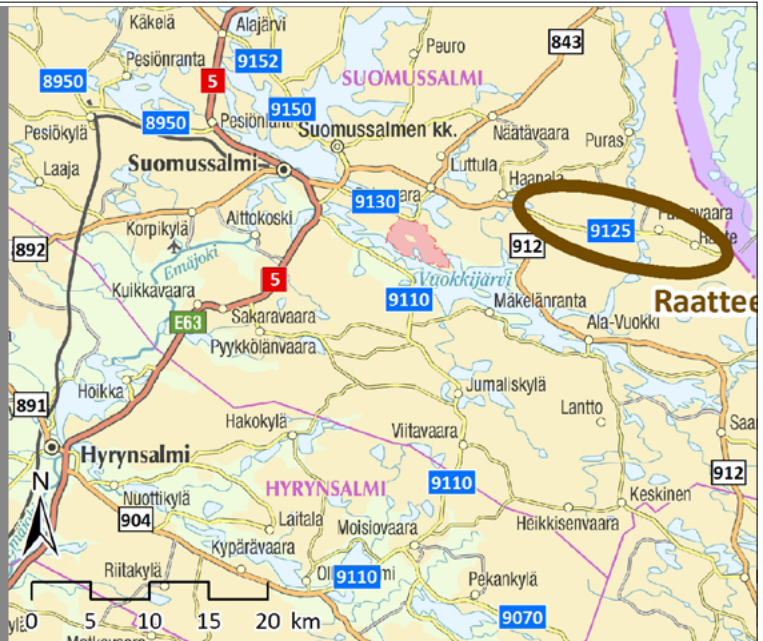


Kuva 1. Raatteentien länsipää kuvattuna Raatteen Portilta. Sorapintaista tietä reunustaa karu, mäntyvaltainen metsä.

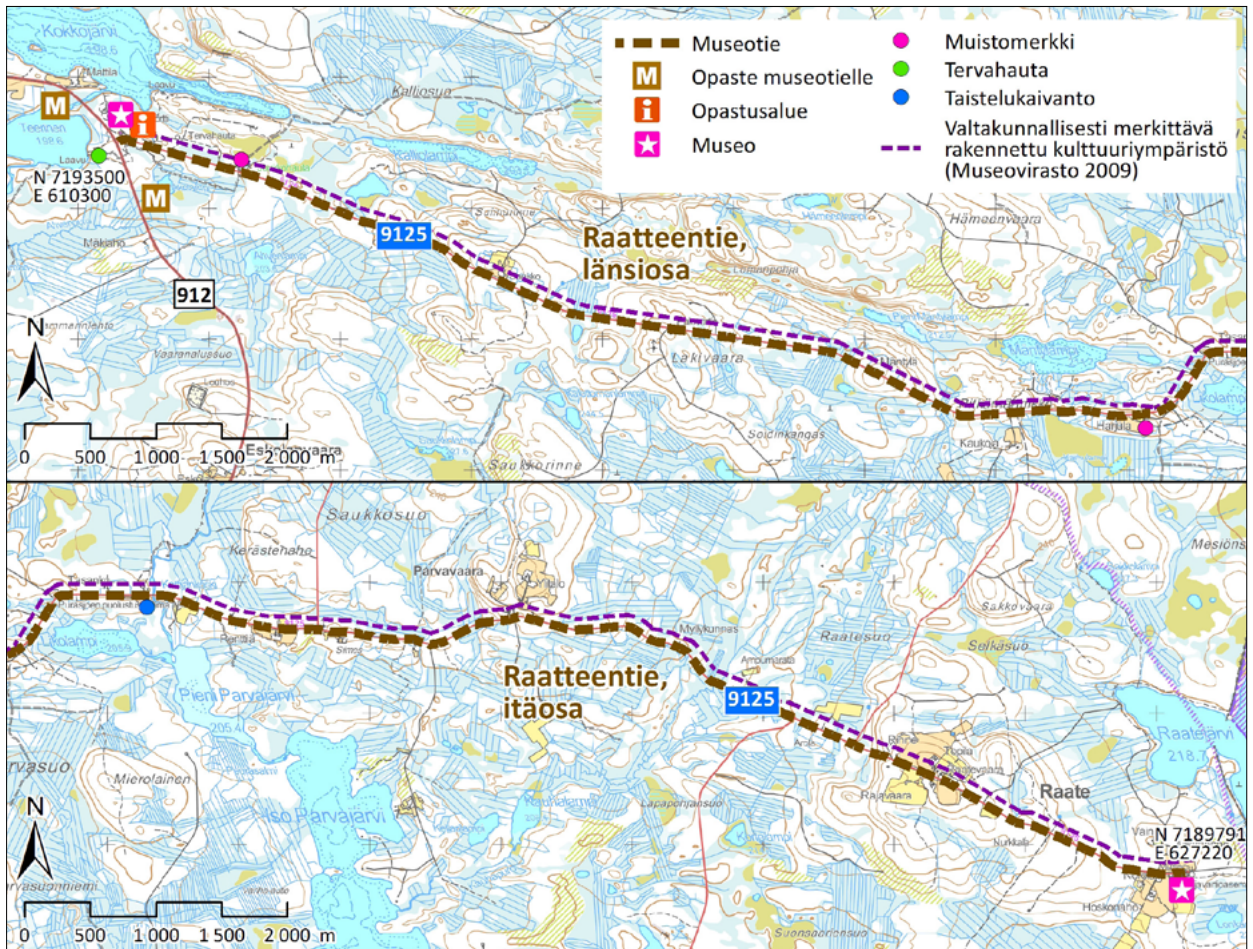


## Sjaintitiedot

Kunta: Suomussalmi  
 Karttalehti: 442401, 442404, 442407, R5322, R5324  
 Tieosoite: 9125/1/0 – 9125/3/7173  
 Koordinaatit: länsipää N 7193500 E 610300, itäpää N 7189791 E 627220  
 Pituus: 18,2 km  
 Etäisyydet: Suomussalmi 22 km  
 Hyrynsalmi 53 km



Kuva 2. Raateentie museotien sijainti Suomussalmella. Pohjakartta Karttakeskus Oy, Lupa L4377.



Kuva 3. Raateentie museotie ja siihen liittyvä valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (Museovirasto 2009) aluerajaus. Karttaote ELY-keskuksen kohdekortista. Pohjakartta Karttakeskus Oy, Lupa L4377.

# 2 Raatteentien historialliset vaiheet

## 2.1 Paikallinen liikennetarve

Suomussalmen alueelta on tehty runsaasti arkeologisia löytöjä esihistorialliselta ajalta aina kivikaudelta alkaen. Vanhan Kirkkosaaren asutuspaikka Ämmänsaaren edustalla on itseasiassa vanhin ajoitettu asuinpaikka koko Suomessa. Erityisen merkittäviä ovat hautalöydöt, jotka ovat Pohjois-Suomen ainoita ja todistavat jonkinasteisesta pysyvimmästä asutuksesta rautakaudella. Kyse ei kuitenkaan ollut maanviljelyksestä vaan pyyntikulttuurista. Kivikauden asukkaiden tapaan myös rautakauden ihmisten elinkeinoina oli erityisesti kalastus ja metsästys. Suomussalmi sijaitsee vesireittien solmukohdassa, josta on ollut mahdollista kulkea veneillä Hyrynsalmen kautta Oulujärvelle, Juntusrannan tai Vuokkijärven kautta Vienan Karjalaan ja Kuusamon kautta kohti Jäämerta. Yhteyksistä todistavat löytöjen joukossa olleet länsisuomalaisia karjalaistyyppiset korut, norjalaisperäinen solki, erilaiset aseet ja novgorodilainen ristikoristeinen riipus. Rautakaudella alueella onkin luultavasti liikkunut eränkävijöitä ja kauppiaita monesta eri ilmansuunnasta sovussa paikallisten saamelaisasukkaiden kanssa. Löydetyt naisten polttohaudat kuitenkin todistavat, että ainakin jotkut kauempaa tulleet myös asettuivat alueelle pysyvästi, mahdollisesti ylläpitämään kauppa-asemia, sillä polttohaudaus ei kuulunut paikallisten asukkaiden tapoihin. Kauppiat olivat kiinnostuneita erityisesti turkiksista ja turkiseläinten luita, erityisesti näätä on löytynyt kaivauksissa.

1200- ja 1300-luvuilla Suomussalmi ja koko Kainuu muuttuivat karjalaisten eränkävintialueeksi, kun sekä norjalaiset että suomalaiset suuntasivat retkensä läntisempään Lappiin. Pähkinäsaaren rauhassa alue jäi rajan itäpuolelle. 1500-luvulla Kustaa Vaasa kutsui kuitenkin savolaiset uudisasuttamaan Novgorodin puolella rajaa sijainneita Oulujärven rantoja ja Kainuun maita. Kaskitaloutta harjoittavat tulokkaat sekoittivat paikallisten pyyntikulttuuriin nojaavien asukkaiden elinpiiriin. Luultavasti suuri osa saamelaisperäisistä asukkaista joutui siirtymään etäämmälle, mutta osa todennäköisesti omaksui tulokkaiden tavat ja jäi paikoilleen viljelemään maata. Vakavampi seuraus uudisasukkaiden tulosta olivat karjalaisten tekemät hyökkäykset tun-

keilijoita vastaan. Rauhattoman 1500-luvun mittaan molemminpuoliset hävitysretket ulottuivat Pohjanlahden rannoilta Vienanmerelle saakka. Täyssinän rauhassa 1595 Kainuu siirtyi kuitenkin lopulta Ruotsin kruunulle. Suomen itäraja Kainuussa kulkee edelleen Täyssinän rauhan rajan linjalla.

1600-luvun alkupuoli oli Suomussalmella sodankäynnin ja katovuosien katkaisemaa uudisasutuksen aikaa. Olot rauhoittuivat vasta vuosisadan puolivälissä ja tästä 1690-luvulle alueen asutus kasvoi voimakkaasti. Uudistiloja perustettiin ensin järvien ja jokien rannoille ja myöhemmin myös erämaihin vaarojen laille. Raatteen tien alueen ensimmäinen uudistila oli 1695 perustettu Parvavaaran talo. Suomussalmella talot eivät muodostaneet kyliä, vaan sijaitsivat etäällä toisistaan kukin oman viljelys- ja heinämaansa ympäröimänä. Hallinnollisesti Parvavaaran talo kuitenkin kuului Ala-Vuokin kylään, jonka talojen pääosa oli Vuokkijärven keskiosan rannoilla. Parvavaaran talon perustamisen voi katsoa viittaavan siihen, että alueella kulki jo polkuja, joita pitkin kuljettiin valtakunnanrajan tuolle puolen käymään kauppaa. 1690-luvun nälänhätä ja Suuri Pohjan sota katkaisivat väestökehityksen ja autoitivat suuren osan Kainuuta. Asutus alkoi kasvaa uudelleen vasta kustavilaisella ajalla 1700-luvun lopussa.

Raateessa seuraava uudistila perustettiin kuitenkin vasta isonjaon yhteydessä 1870-luvun alussa. Nyt kyseessä oli Raatetvaaran talo. Isonjaon yhteydessä perustetut itsenäiset talot olivat pääosin entisiä mökkiläisasutuksia, jotka itsenäistyivät päätiloista. Elämän edellytykset näissä korpimökeissä eivät olleet kaksisia vaan katovuosina niiden asukkaat kärsivät yleensä ensimmäisinä nälästä. Tästä kertoo myös se, että suuri osa isonjaon yhteydessä syntyneillä kruununmailla asuneista korvenraivaajista jäi mieluummin kruununtorppareiksi, kuin perusti veroa maksavia itsenäisiä tiloja. Isojako toteutettiin Suomussalmella poikkeuksellisen myöhään. Syynä oli asukkaiden pelko yhteiskäytössä olleiden metsien menettämisestä. Ruotsin vallan aikana isojako saatiin torjuttua lupaamalla kruunulle perustaa ruotusotilaskomppania, joka puolustaisi aluetta ilman kruunun panosta sodan syttyessä. Isojako alkoi Suomussalmella 1840-luvulla ensin pitäjän rajojen mittauksella, josta edettiin kruunun

ja talonpoikien maihin 1860-luvulla. 1864 mennessä neljä viidesosaa pitäjän maista oli todettu liikamaaksi ja otettu kruunulle, mikä osoitti asukkaiden pelot todeksi. 1865 kruunu kielsi kaskeamisen ja tervanpolton valtion mailla, mikä aiheutti sittemmin nälkävuosien aikana saman vuosikymmenen lopulla suuria ongelmia asukkaille. 1800-luvun lopulla valtio haastoi asukkaita jatkuvasti käräjille valtion metsissä tapahtuneista rikkomuksista. Alueelle oli myös tyypillistä, että jakamattomissa verotaloissa oli poikkeuksellisen paljon asukkaita ja monet niistä todellisuudessa muistuttivat enemmänkin kyliä. Useimmiten kruununmaiden tapaan kyse oli mökeistä, joiden asukkaat tekivät esimerkiksi metsätöitä elääkseen. 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa suuri osa alueen yksityisomistuksessa olleista metsistä myytiin teollisuusyhtiöille, ensin lähialueiden ruukeille ja sitä kautta osaksi suuria metsäteollisuusyhtiöitä.

Suomussalmen asukkaiden elinkeinona pysyivät metsästys ja kalastus, kaskiviljely ja peltoviljely, karjatalous sekä tervanpoltto. Kaskiviljelystä siirryttiin peltoviljelyyn 1800-luvun mittaan ja karja toimi paitsi lannoituksessa myös eräänlaisena hätäravintona katojen vaivaamalla alueella. Terva, nahkat ja suolattu kala olivat tärkeimpiä vientituotteita. Toisaalta kaskiviljelyn aikana myös viljaa joinakin vuosina riitti kauppatavaraksi. Pääosin ylijäämävilja kuitenkin pyrittiin polttamaan viinaksi, jota oli helpompi kuljettaa ja josta sai huomattavasti paremman hinnan. 1800-luvun lopulla maatalouselinkeinojen oheen tulivat metsätyöt, jotka tarjosivat työtä myös monille maattomille. Ulkopuolelta asukkaat tarvitsivat erityisesti suolaa. Oma erityispiirteensä olivat Kajaanin markkinoille matkaavat karjalaiskauppiat, jotka matkan varrella myivät myös Suomussalmella tavaroitaan. Suomussalmen liikenneyhteyksiä kuvaa hyvin, että asukkaat joutuivat vasta 1820-luvulla, neljän vuosikymmenen vitkuttelun jälkeen, rakentamaan kappeliseurakunnan ensimmäisen kylätien kirkolta pappilaan. Tämä tie pysyi seudun ainoana 1850-luvulle saakka. Lisäksi tie sijaitsi kaukana alueen väestöllisistä painopisteistä ja siitä oli muille asukkaille kuin papille vain rajallisesti hyötyä. 1830-luvulla käynnistyivät Emäjoen perkaukset helpottamaan tervaveneiden kulkua Oulujärvelle. Emäjoen varteen Ämmäkoskelle perustettiin 1841 myös rautaruukki, joka kuitenkin kulkukelpoisten yhteyksien puutteessa kuihtui paikoilleen 1890-luvulla.

Kesätieyhteyksien täydellisesti puuttuessa pääosa liikenteestä alueella hoidettiin talvisin järvien ja jokien jäätä hyödyntäneitä talviteitä pitkin. Maantie Suomussalmelle saatiin vasta 1865. Tämän Puolangan ja Hyrynsalmen väliseltä maantieltä Kytömäestä Kiantajärven rantaan johtavan tien rakentaminen alkoi kesällä 1857. Yhteydet emäpitäjään Hyrynsalmen suuntaan valmistuivat vasta myöhemmin, sillä Hyrynsalmen ja Kajaanin välisen maantien rakentaminen aloitettiin vasta 1863. Hätäaputyön käyttö oli erityisen tyypillistä Kainuun tieillä. Työläisille maksettiin osittain rahapalkkaa ja osittain viljaa. Ongelmana oli, että työt etenivät äärimmäisen hitaasti ja varsinkin siltojen rakentamiseen tarvittua ammattitaitoista työvoimaa oli vaikea saada. Postinkulku kuvaa hyvin liikenneyhteyksien muutosta. Posti tuli tavallisesti viikossa Helsingistä Kajaaniin, mutta kesti vielä toisen viikon ennen kuin se saatiin vietyä Suomussalmelle saakka. Syksyllä ja keväällä rospuuttoaikaan postilaukku jäi tavallisesti lojumaan johonkin postitaloon odottamaan sopivaa säätä, mistä johtuen viralliset kuulutukset ja sanomat olivat tavallisesti vanhentuneita Suomussalmelle ehdittäessä. Kun maantie Kiantajärven rantaan valmistui, posti tuli viikossa Helsingistä perille saakka.

Kirkollisesti Suomussalmi kuului aluksi Pohjanmaan pohjoiseen rovastikuntaan, Pietari Brahen aikana hänen läänitystensä Raahessa ja Kainuussa muodostamaan rovastikuntaan ja läänityksen perumisesta 1681 eteenpäin Kajaanin rovastikuntaan. 1674 suuresta Paltamon kirkkopitäjästä, johon Suomussalmen seutukin kuului, erotettiin Sotkamo. 1600- ja 1700-luvulla oli toistuvasti esillä ajatus kappeliseurakuntien perustamisesta, mutta vasta 1786 kuningas Kustaa III määräsi Paltamon jaettavaksi kahteen seurakuntaan ja kuuteen kappeliin. Suomussalmi kuului tästä lähtien kappelina Hyrynsalmen kirkkoherrakuntaan. Suomussalmen kirkko oli katovuosista johtuen keskeneräinen vielä 1804. Laajassa erämaapitäjässä esivalta oli varsin kaukana, eikä kirkossa käynti ollut yhtä kontrolloitua kuin etelämpänä. Paikalliset saattoivatkin ylpeillä: ”Minäpä oon kirkonni nähny.” 1856 Suomussalmi erotettiin omaksi kirkkoherrakunnakseen. Kirkossa käyminen onnistui helposti lähinnä Kiantajärven rantojen asukkailta, mutta myös vaaroille perustetuista taloista toki käytiin kirkossa. Tämä tapahtui teiden puutteessa kävelen. Kirkollishallinnossa oli mukana myös etäällä sijaitsevien talojen isäntiä, mikä osoittaa, että liikenneyhteydet kuitenkin toimi-

vat. Vuonna 1902 Suomussalmen kunnan alueella oli 26 kilometriä yleistä tietä. 4 kilometriä oli kirkon ja pappilan välinen tie ja 22 kilometriä Kiantajärven Oilolasta Puolangan suuntaan johtava maantie. Muita teitä ei ollut.

## 2.2 Raateentien rakentaminen

Ennen Raateentien rakentamista alueella sijaitsi joukko Kainuulle tyypilliseen tapaan pienen viljelysaukean ympäröimiä vaarojen laelle perustettuja taloja ja torppia, joita polkujen verkosto yhdisti toisiinsa. Vaikka polut olivat maanteihin verrattuna varsin vaatimattomia, eikä niitä pitkin ollut aina mahdollista kulkea hevospellillä, ne kuitenkin mahdollistivat hyvinkin pitkien etäisyyksien matkat. Raateentietä

edelsi nimittäin runsaasti käytetty polku, jota pitkin lopulta pääsi Vuokkiniemen kirkolle Venäjän Karjalaan. 1898 piirretyn kartan (kuva 4) perusteella polku kulki Haukilasta Kokkojärven eteläpuolitse Kuomajoen yli, Saukon ja Hämeenvaaran talojen kautta Parvavaaraan, Raateeseen ja Raatejärven eteläpuolitse Venäjän puolelle. Venäjän puolella kartoitus ei ollut suomalaisella tasolla, mutta kartasta näkyy, että polku johti siellä Kivijärven kylään ja Tsenajärven kautta pohjoiseen Vuokkiniemeen. Tämä reitti oli vuosisatoja ollut Vuokkiniemen ja Uhtuan alueen kauppiaitten tie Suomeen. Kauppatavaransa nämä ”laukkuryssät” hankkivat pääasiassa Oulusta ja Kajaanista ja myivät niitä edelleen maaseudulla. Kauppa-alueista oli sovittu etukäteen ja monet karjalaissuvut omistivat samoja alueita vuosikymmenestä toiseen, jolloin säännölliset vierrat tulivat asiakkaille tutuiksi.



Kuva 4. Suomen suuriruhtinaskunnan kartassa vuodelta 1898 maanteiksi on merkitty vain Oilolasta Puolangan suuntaan johtava maantie sekä Pappilan ja kirkon välinen tie. Kartalle on kuitenkin piirretty myös suuri joukko polkuja ja muita pienempiä yhteyksiä, joiden kaltaisia ei eteläisen Suomen kartoilla näy. (Kansallisarkisto).

1902 valmistui Puolangan maantien päätepisteestä Oilolasta Haukiperen rantaan Pappilan kohdalle johtava maantien jatke. Kunnan pohjoisosaan ryhdyttiin jo 1890-luvulla rakentamaan tietä Puolangelta Kiehtäjän kautta Perangalle. Tämä hätäaputöinä tehty tie oli Suomussalmen alueella jokseenkin käyttökunnossa jo 1894, mutta tien kunto oli äärimmäisen keho ja sitä jouduttiin kunnostamaan useaan otteeseen. Tie hyväksyttiin lopputarkastuksessa vasta 1918, kun Jyväähon ja Perangan välinen osuus oli saatu valmiiksi. Raateentien synnyn kannalta olennaisempaa oli Vuokin tien rakentaminen pappilasta Kuivasjärven pohjoispuolelta Vuokkijärven itäpäähän. Samaan aikaan oli etelämpänä, myös hätäaputyönä, tekeillä maantie Kuhmosta Lentiiraan. Nämä tiet yhdistettiin 1914, jälleen hätäapuna, aloitetulla Vuokin ja Lentiiran välisellä tiellä. Kunnan pohjoisosissa aloitettiin maantien rakentaminen Ruhtinansalmesta Iijärven rannalle ja sitä kautta kohti Kuusamo. Tämä hanke eteni kuitenkin äärimmäisen hitaasti. Suomussalmen yhteyksien kannalta oli pitkään olennaisinta matka Oulun suuntaan. 1904 valmistui kuitenkin rautatie Kajaaniin, jolloin tuli ajankohtaiseksi parantaa Suomussalmen yhteyksiä tähän suuntaan. Vasta 1916 saatiin kuitenkin aloitettua Hyrynsalmen ja Suomussalmen välisen suoran maantien rakentaminen, joka lyhensi kirkonkylien välistä matkaa noin 20 kilometriä. Nämä tiet olivat toisaalta osoitus alueella edelleen jatkuvasta hädästä ja puutteesta, mutta toisaalta myös valtiollaan määrätietoisesta yrityksestä parantaa tilannetta yhdistämällä Suomussalmen eri osat maantieverkon piiriin.

Ensimmäisen maailmansodan aikana Kainuun pohjoisosille tyypillinen työttömyys uhkasi jälleen aiheuttaa hätää ja puutetta paikallisille asukkaille. Hädän lievittämiseksi paikallisten asukkaiden toivomuksesta Oulun läänin kuvernööri esitti senaatille tien rakentamista Karhulan-Vuokin-maantien varresta Kokkojoen kohdalta Venäjän rajalle Latvajärven kylän kohdalle. Senaatin kulkulaitostoimikunnan käskystä Tie- ja vesirakennusten ylihallitus määräsi aloittamaan tiehankkeen kesällä 1915. Tämä tie nimettiin myöhemmin Raateentieksi tien varren viimeisen asutuskeskuksen mukaan. Hankkeeseen saatiin aluksi 30 000 markan määräraha. Hanke liittyi myös Venäjän puolella tehtyihin tienrakennuksiin, sillä rajan toisella puolella rakennettiin ensimmäisen maailmansodan aikana tietä Vuokkiniemestä rajalle Latvajärveen. Suomen puolella viranomaisten tavoitteena oli ohjata Rajakarjalan

asukkaiden kulkua kohti Kajaania, mikä vaikutti myös Suomussalmi-Hyrynsalmi-maantien kiirehtimiseen Suomussalmen-Kiannanniemen maantien sijasta. Sotatila alkoi erityisesti vuodesta 1916 alkaen vaikuttaa voimakkaasti elintarvikkeiden hintoihin ja työväen palkkoihin, jolloin monia Oulun läänin työmaita jouduttiin keskeyttämään.

Tielinja saatiin mitattua ja merkittyä jo maaliskuussa 1915. Linjaustyötä ja tien kustannusarvionta laati varamaanmittari M. Sylvén, joka oli jo 1908 piirtänyt suunnitellusta tiealueesta ensimmäisen kartan. Tienrakennustyömaan johtoon määrättiin insinööri K. H. Korhonen ja kasööriksi A. Sandberg. Työt aloitettiin rakentamalla rumpuja ja tuomalla puita siltapaikkojen läheisyyteen. Puuta hanketta varten oli mahdollista saada ilman erillistä korvausta valtion metsistä, joita alueella oli runsaasti. Siltoja tiellä oli kolme kappaletta: Rehvonpuron, Kattilakosken ja Myllypuron yli. 1916 johto siirtyi muiden alueen tietöiden mukana insinööri Jalo Tolvaselle, joka pian haki 50 000 markkaa lisämäärärahaa töiden jatkamiseksi. Maaliskuussa 1917 saatiin tien pohjarakenteet tehtyä. Työn vuosirytmiksi oli tavallisesti sellainen, että lumen aikana vedettiin työmaalle tarveaineita ja ammattitaitoista työvoimaa voitiin käyttää siltojen ja rumpujen rakentamiseen. Lumettomana aikana kelirikon ulkopuolella voitiin taas käyttää hevoseettomia hätäaputyöläisiä raskaiden töiden tekemiseen. Tämä tarkoitti, että työmaalla ei viranomaisten toivomuksista huolimatta voitu talvikaudella työllistää hädänalaisia. Inflaatio aiheutti ongelmia ja Tolvasen oli haettava toinen lisämääräraha toukokuussa 1918, kun soranvetotöihin ja muuhun viimeistelyyn ei enää ollut kassassa varoja. 45 000 markan lisämääräraha myönnettiin elokuussa 1918 ja tämän avulla tie saatiin tehtyä valmiiksi vuonna 1919. Tien lopputarkastus pidettiin 9. syyskuuta 1919 ja työ todettiin valmiiksi, vaikka kilometri- ja rajapylväät vielä olivatkin varojen puutteesta maalaamatta ja numeroimatta.

Suomen itsenäistyminen sisällissotineen ja Venäjän puolella vuosia jatkunut sekava tilanne toivat liikennettä Raateentielle. Sisällissodalla oli varsin vähän vaikutusta Suomussalmen asukkaiden elämään. Sota oli kaukana ja paikallisilla ei juurikaan ollut aseita. Lähialueelta tosin pidätettiin sodan kuluessa muutamia kauempaa tulleita punakaartilaisia. Sen sijaan rauhattomat olot näkyivät perinteiseen tapaan nälkänä ja Kainuuseen hankittiinkin leipäviljaa pahimman hädän taittamiseksi. Maaliskuussa 1918 Raatevaaralla aloitettiin rajavartioiden

ti. joka aluksi koostui yhdeksänmiehisestä suoje-luskuntaosastosta, jonka tehtävä oli valvoa rajaa ja suojella kyläläisiä. Raja oli paikallisille kulkijoille uusi asia, eikä sen merkitystä aina heti ymmärretty. Tie toi Venäjän puolelta pakolaisia, joiden liikkeitä pyrittiin Suomessa seuraamaan ja kontrolloimaan. Venäläiset pakolaiset eivät olleet 1920-luvun alku-vuosina mitään toivottuja tulijoita ajan poliittinen il-mapiiri huomioiden. Suomen rajavartiolaitos perus-tettiin maaliskuussa 1919 ja Raatteentien varteen rakennettiin vakituinen rajavartioasema valtion tyyppiirustusten mukaisesti vuonna 1923. Ra-javartioaseman päärakennukseen kuului asema-päällikön asunto, toimisto, miehistötupa ja keittiö. Raatteen rajavartioasemalla oli itsenäisyyden al-kuvuosina 14 miehen rajavartio-osasto. Raatteen rajavartioasema on ainoa sotia edeltäneeltä ajalta säilynyt rajavartioasema Suomessa.

Raatteentie oli alkuvuosina runsaassa käytössä, sillä sitä pitkin kulki kauppatavaraa ja tietysti ihmi-siä. Suomalaisten Itä-Karjalaan tehtyihin sotilasret-kiin tie liittyi myös, sillä ns. Malmin retkikunta palasi Suomeen Viiangin ja Raatteen kautta. Tien runsas käyttö kulutti sitä varsin nopeasti, eikä paikallisilla asukkailla ollut mahdollisuuksia sen kunnossapi-toon. Suomussalmen kunta esittikin jo 1923 tien ot-tamista valtion hoitoon. Ennen tätä tie oli kuitenkin saatava maantien edellyttämään kuntoon. Syksyllä 1923 tien kunnostaminen tehtiin hätäaputyönä ja työn hyväksymisen jälkeen tie julistettiin maantiek-si ja otettiin Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen kunnossapidettäväksi. Vilkas liikenne raja-asemal-la jatkui vuoteen 1928, jolloin raja suljettiin. Itärajan yli vietiin erityisesti viljaa, jauhoja, kahvia, raken-nustarvikkeita ja hevosia.

Puute ja nälkä olivat otollista kasvupohjaa Kai-nuun omaleimaiselle korpikommunismille, jota myös Neuvostoliiton puolella toiminut Suomen Kommunistinen puolue pyrki tukemaan. erityises-ti 1920-luvun lopun pulakauden aikana heräsi toi-veita, että rajan takana asiat olisivat olennaisesti paremmalla tolalla. Ihmiset eivät luopuneet rajan yli kulkemisesta, ja korvessa rajaa oli käytännös-sä mahdotonta valvoa. Suomussalmen ja Kuhmon seudut olivat SKP:lle tärkeä reitti kuljettaa jäseni-ään Suomeen. Pulakausi lisäsi myös tavallisten Kainuulaisten muuttoa rajan yli. Nämä kulkijat har-vemmin kulkivat rajavartioaseman kautta, vaan rajan ylittämien metsäpolkuja pitkin oli paikallisille aivan yhtä helppoa kuin ennen Suomen itsenäis-tymistä. Kansallistuntoa paikallisten asukkaiden

joukossa yritti nostattaa muun muassa Suomalai-suuden liiton rajaseutuosasto, joka myöhemmin itsenäistyi Rajaseutuyhdistykseksi. Tavoitteena oli vaikuttaa ihmisten henkiseen ja taloudelliseen ti-laan erityisesti valistuksen avulla. Yhdistys myös sai näkyviä tuloksia aikaan erityisesti maatalouden alalla. 1930-luvun lopussa Kainuun rajaseudun ke-hittämiseen pyrittiin saamaan uutta puhtia matkai-lun avulla. Suunnitelmissa oli parantaa teitä sekä rakentaa hotelleja ja matkailumajoja. Sota kuiten-kin katkaisi suunnitelman toteuttamisen. Suomus-salmen itäosan kylien kansakoulu toimi vuosina 1932–1934 Saukon talossa Raatteentien varrella, mistä se siirtyi Haukilaan.

## 2.3 Talvisota ja Suomussalmen taistelu

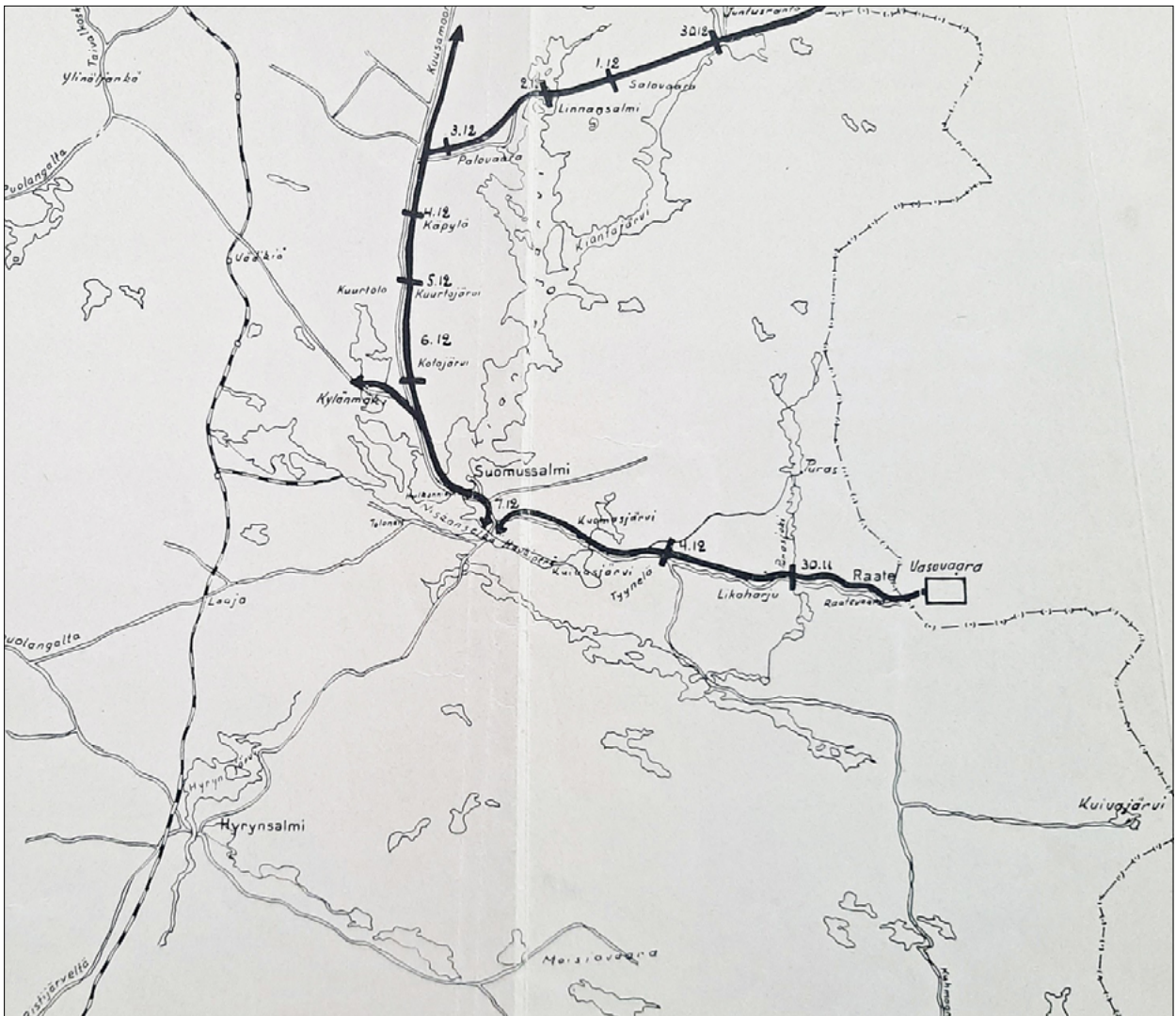
Suomalaiset ryhtyivät valmistautumaan sotaan Saksan hyökättyä Puolaan syyskuussa 1939. 5. lokakuuta Neuvostoliiton johto kutsui kokoon neu-vottelut ”konkreettisista poliittisista kysymyksistä” Moskovaan. Samalla päivämäärällä puolustus-ministeriö hyväksyi sotamarsalkka Mannerheimin ehdotuksen suojajoukkokokoonpanoon siirtymi-sestä. Tämä tarkoitti ylimääräisiksi kertausharjoi-tuksiksi naamioitua liikekannallepanoa. Suomus-salmen, Hyrynsalmen, Puolangan ja Ristijärven reserviläiset kokoontuivat määräysten mukaisesti Suomussalmelle 10.–14. lokakuuta 1939. Reservi-läisistä muodostettiin Erillinen pataljoona 15, jon-ka tehtävänä oli puolustaa Suomussalmen aluetta. Pataljoonan runkona olivat alueen rajavartiosto ja koulutustehtäviin määrätty suojeluskuntaupseerit. Varsinaista rajavartiostoa ei kuitenkaan juuri vah-vistettu, koska ei haluttu antaa Neuvostoliitolle pro-voisoitumisen mahdollisuutta. Rajavartiosto toimi vahvempana Raatteen suunnassa ja vähäisin voi-min Juntusrannan suunnalla. Pataljoonan pääosa oli sijoitettuna Suomussalmen kirkonkylään ja har-joituksia pidettiin erityisesti Raatteentien suunnalla. Tien varteen varustettiin kertausharjoitusten aika-na myös useita puolustusasemia, merkittävimpänä Purasjoen asema, joka linnoitettiin ja jonka edustal-le raivattiin laaja ampuma-alue. Purasjoki oli ainoa merkittävä luonnoneste alueella, joten puolustus suunniteltiin sen varteen.

Suomen sodanjohto odotti, että Neuvostoliit-to pyrkisi katkaisemaan tärkeän rautatieyhteyden Ruotsiin hyökkäämällä itärajan yli kohti Oulua. So-

danjohdon näkökulmasta Suomussalmelta etelään ja länteen rakennetut ja hyvään kuntoon ennen sotaa parannetut maantiet sekä erityisesti Kajaanista Hyrynsalmelle juuri valmistunut rautatie houkuttelivat hyökkäystä alueella. Neuvostoliiton ja Suomen välillä alueella oli tosin vain yksi maantie, Raateentie. Muuten ei uskottu, että vihollisjoukot voisivat edetä tiettömän korven kautta Suomen puolelle. Rajan itäpuolella maasto oli lähes asumaton ja äärimmäisen soista. Alueen tieyhteydet olivat myös tiedustelutietojen mukaan surkeita, joten suurempien joukko-osastojen liikkuminen katsottiin mahdottomaksi. Tästä syystä suomalaiset joukot valmistautuivat puolustautumaan Raateentien suunnalla ja muille alueille jätettiin vain varmistusosastoja. Raateen suunnalla suomalaisilla oli varmistusosastona rajalla rajavartioista koostuva ryhmä ja tien varressa kaksi joukkuetta, toinen 1,5 kilometriä

rajalta Raatejärven kohdalla ja toinen 10 kilometriä rajalta Likoharjussa. Aamulla 30. marraskuuta saatiin tieto vihollisuuksien alkamisesta eri puolilta rajaa ja hetkeä myöhemmin alkoi aseiden pauke Raateen rajavartioasemalla. Venäläiset etenivät nopeasti ja varmistusjoukkueet liittyivät yhteisiin puolustusasemiin Myllypurolle noin 5 kilometriä rajalta. Samaan aikaan alkoivat Suomussalmen kirkonkylälle sijoitetut joukot siirtyä kohti Raateentietä ja Purasjoen asemaa. Kylään jätettiin vain yksi komppania reserviksi ja joitakin huoltomuodostelmia.

Samaan aikaan Raateentien tapahtumien kanssa pohjoisesta Juntusrannasta tuli tieto, että Neuvostojoukot olivat hyökänneet alueelle. Ylivoimainen hyökkäys pakotti alueella toimineen suojajoukkueen perääntymään kylästä ensin Salovaaraan ja sitten Linnansalmen länsirannalle.

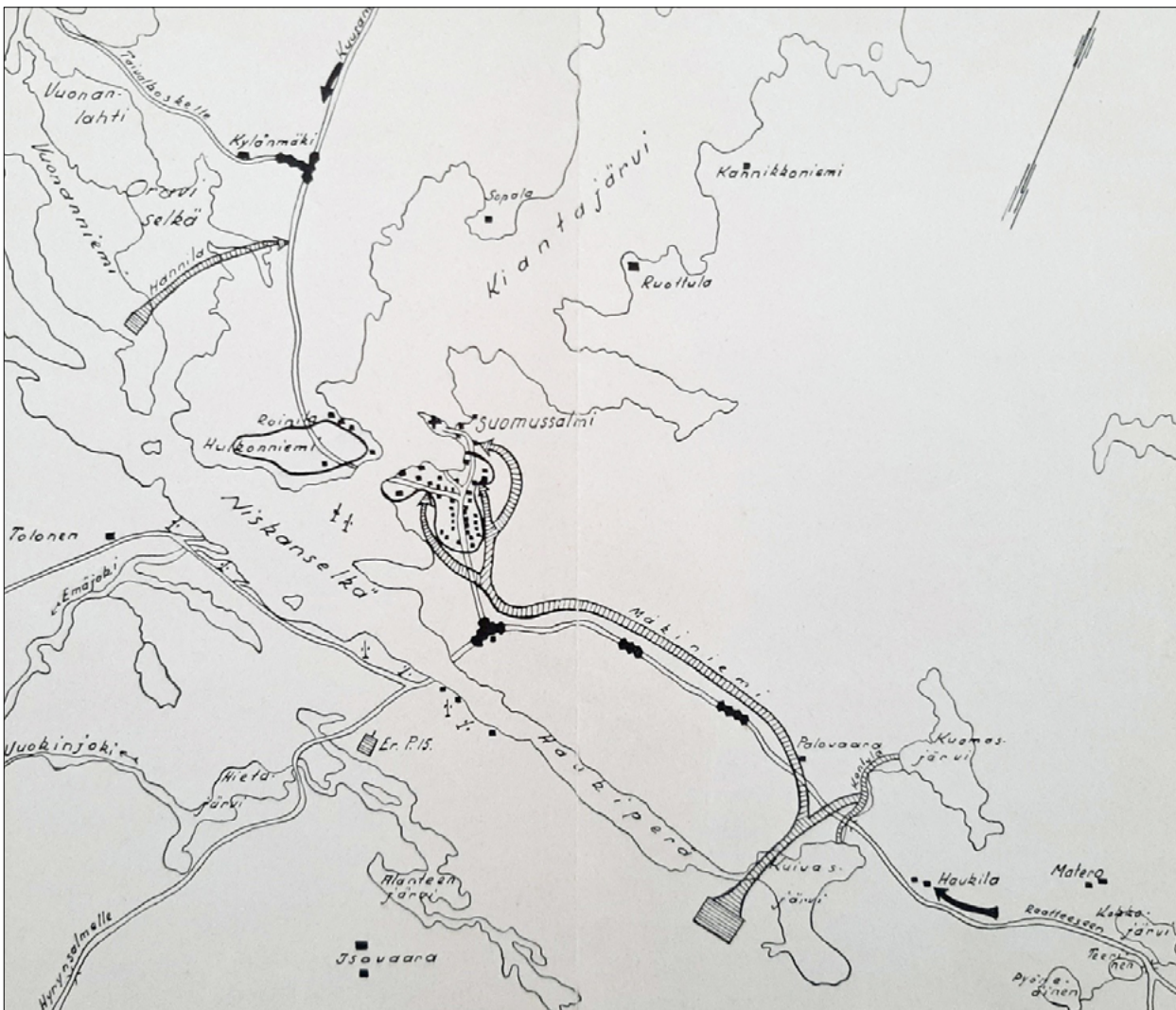


Kuva 5. Neuvostoliiton hyökkäys Suomussalmelle 30.11.-7.12.1939. Neuvostojoukkojen hyökkäys Juntusrannan kautta tuli suomen sodanjohdolle täytenä yllätyksenä. Tämä näkyy myös 163. divisioonan pohjoisen hyökkäyksen nopeudessa. (Siilasvuo 1940).

Vahvistuksista huolimatta suomalaiset ajettiin seuraavina päivinä näistäkin asemista ja venäläiset onnistuivat katkaisemaan Suomussalmelta Kuusamon johtavan maantien ja jatkoivat etenemistään Palovaaran risteyksestä sekä pohjoiseen kohti Piispajärveä ja etelään Suomussalmelle. Etelämpänä Raatteen tiellä suomalaisjoukot jouduttiin saarrotusuhan vuoksi vetämään Purasjoen maastosta ensin Tyynelään ja siitä Kuomanjärven ja Kuivasjärven väliselle kannakselle. Raatteen tiellä venäläiset eivät kuitenkaan hyökänneet vastaavalla voimalla kuin pohjoisessa. Itsenäisyyspäivänä kävi selväksi, että Neuvostojoukkoja oli alueella paljon odotettua runsaammin, niiden pääosa hyökkäsi aiempien uskomusten vastaisesti pohjoisesta kohti kirkonkylää ja että joukkojen tavoite oli saada Suomalaisjoukot saarrettua Raatteen tien varteen. Suomalaiset joutuivat vastaamaan uhkaan vetämällä joukot Suomussalmen kirkonkylän kautta Niskanselän vas-tarannalle Haukiperrän lossin maastoon (kuva 5).

Taistelujen aikana kaikki Raatteen ja kirkonkylän väliset sillat tuhottiin ja joulukuun seitsemännen päivän illalla sytytettiin vetäytyttäessä kirkonkylän kaikki rakennukset tuleen. Venäläisten hyökkäykärjet yhtyivät Hulkonniemen ja kirkonkylän alueella ja pyrkivät hyökkäämään järviinjan eteläpuolelle mahdollisimman pian.

Venäläiset olivat ennen sodan alkua rakentaneet tien rajalle lähelle Juntusrantaa, mikä mahdollisti joukkojen keskittämisen alueelle. Hyökkäys tulikin suomalaisille täydellisenä yllätyksenä, mitä kuvaa hyvin, että rajaseudun siviiliväestöä ei ehditty lainkaan evakuoimaan ja asukkaat jäivät Neuvostoliiton sotavangeiksi. Venäläisten päästyä Suomussalmen kirkonkylään ongelmaksi nousi pian yli kymmentuhannen sotilaan huoltaminen. Raatteen tien sillat saatiin kunnostettua verraten nopeasti, mutta huoltotien rakentaminen pohjoisessa eteni hitaasti. Neuvostojoukoilla ei juuri ollut suksia ja ne saattoivat toimia tehokkaasti vain tei-



Kuva 6. Suomalaisen hyökkäys Suomussalmen kirkonkylään pysähtyneitä Neuvostojoukkoja vastaan 11.-15.12.1939. Hyökkäys katkaisi venäläisen 163. divisioonan huoltoyhteydet. (Siilasvuo 1940).



den lähistöllä. Lisäksi joukoilla ei kiristyvässä pakkasessa ollut muuta suojaa kuin poltettujen talojen kivijalat ja maahan kaivetut kuopat. Tässä tilanteessa alueelle ryhdyttiin kuljettamaan suomalaisvahvistuksia, jotka koostuivat reservinä pidetyn 9. divisioonan osista. Joukot oli mahdollista kuljettaa Hyrynsalmelle rautateitse ja siitä autokuljetuksilla Haukipereeseen. Uudet joukot alkoivat saapua paikalle vasta 9.12., mihin asti alivoimaiset suomalaiset joutuivat torjumaan useita venäläisten hyökkäysyrityksiä jäätyneiden Niskanselän ja Haukiperän yli. Suomalaisen onneksi venäläiset eivät toistaiseksi luottaneet jään kantavan panssarivaunuja. Hyrynsalmen suunnan lisäksi venäläiset pyrkivät eteneeseen maanteita pitkin myös luoteeseen Taivalkosken suuntaan ja pohjoiseen Kuusamoon.

Suomalaisen joukkojen komentajaksi nimitetty eversti Hjalmar Siilasvuo päätti yrittää ratkaista tilanteen sulkemalla Suomussalmen kirkonkylän alueella olevien neuvostojoukkojen huoltoreitit. Suomalaiset hyökkäsivät jo aamulla 11.12. Kuivasjärven länsipuolelta jään yli Kuhmon maantielle, missä osa joukoista, kaksi komppaniaa, konekiväärijoukkue ja pioneerijoukkue, kääntyi muodostamaan sulkuasemaa itään päin Kuomanjärven ja Kuivasjärven väliselle kannakselle. Pääosa, Jalkaväkirykmentti 27, yksi Kenttätäydennysprikaatin pataljoona ja kaksi tiedusteluosastoa, eteni maantien vartta kohti Suomussalmen kirkonkylää. Samaan aikaan pienempi osasto hyökkäsi länessä Oraviselän yli Kuusamon maantielle ja Hulkonniemeen. Lisäksi Niskanselän jälle työnnettiin hätäratkaisuna rakennettuihin panssarikelkkoihin sijoitettuja konekivääreitä estämään liikenne Hulkonniemen ja kirkonkylän välillä. 12. päivän aamulla suomalaisten hyökkäys oli edennyt jo pappilanmäelle Suomussalmen kirkonkylän peltoaukion laidalle ja vielä saman päivän aikana paikoilleen linnoittautuneet venäläiset saatiin putsattua Haukiperän rannalta (kuva 6).

Tilanne oli nyt kääntynyt pääläelleen. Suomalaiset saattoivat käyttää Hyrynsalmen maantietä huoltoonsa ja venäläisten huoltotie oli katkaistu sekä pohjoiseen että itään. Ainoastaan neuvostoliittolaisten panssarivaunut, joita vastaan suomalaisilla ei ollut mitään aseita, saattoivat kulkea maanteilla. Suomalaiset eivät tienneet, että heitä vastassa oli kokonainen divisioona, 163. jalkaväkidivisioona. Toisaalta neuvostojoukoillakaan ei ollut kuvaa suomalaisjoukkojen vahvuudesta. Lisäksi heidän ajoneuvonsa ja aseensa eivät enää

toimineet kunnolla kovassa pakkasessa, ruoka oli vähissä ja suomalaisten hyökkäykset estivät nuotioiden sytyttämisen. 12.–19. joulukuuta suomalaiset yrittivät tuloksetta saada kirkonkylän haltuunsa, mistä eteenpäin yritettiin 20.–21.12. vielä hyökkäystä Hulkonniemeen kaivautuneita venäläisjoukkoja vastaan. Suomalaisen joukkojen toiminta perustui siihen, että joukkojen osia oli mahdollista siirtää eri rintamanosien välillä. Venäläisjoukot taas olivat sidottuina asemiinsa. Tässä tilanteessa saapui tieto, että venäläisten toiminta Raatteen suunnalla oli huomattavasti aktivoitunut ja tuoreet voimat pyrkivät Suomussalmen kirkonkylään saarrettujen joukkojen avuksi. 22.12. suomalaiset kuitenkin tekivät noin pataljoonan vahvuisella osastolla hyökkäyksen Raatteentiellä olevien joukkojen selustaan, missä törmättiin hyökkäykseen varautumattomaan venäläiseen tykistöön. Tiellä oli toinen kokonainen neuvostodivisioona, 44. kivääridivisioona, mutta selustaan tehdyn hyökkäyksen jälkeen se alkoi toimia varovaisemmin ja kaivautui monin paikoin asemiin tien varteen.

Jouluaatonaattona ja joulupäivänä saarrettu 163. divisioona aloitti voimakkaan tykistötulen jälkeen hyökkäyksen suomalaisten kirkonkylän itäpuolelle edenneitä joukkoja vastaan. Samaan aikaan suomalaiset saivat kuitenkin vahvistuksena yhden uuden jalkaväkirykmentin ja tiedon toisen saapumisesta mahdollisimman pian. Suomalaisvoimat vahvistuivat siis divisioonaksi. Neuvostojoukkojen hyökkäys onnistuttiin juuri ja juuri torjumaan. Tapaninpäivänä suomalaiset vaihtoivat hyökkäyksen painopisteen länteen Hulkonniemeen, missä ryhdyttiin vyöryttämään venäläisten korsuja ja maa-kuoppia. Tässä tilanteessa 163. divisioonan johto teki ratkaisun pelastaa divisioonan jäljellä olevat osat. Venäläiset aloittivat 28.12. Hulkonniemessä olevien joukkojen vetäytymisen Kiantajärven jätät pitkin pohjoiseen. Panssarivaunut suojasivat hängessä rämpivän jalkaväen sivustoja. Perääntyviin rivistöihin liittyivät pian myös kirkonkylässä olleet osastot. Suomalaisilla ei ollut keinoja estää perääntymistä, jota suojaamaan pian ilmestyi myös hävittäjiä ja pommikoneita. Neuvostoarmeija jätti kuitenkin jälkeensä kaikki hevosensa, kuorma-autonsa, tykistönsä ja valtaosan jalkaväen aseistuksesta. Seuraavana päivänä suomalaiset hyökkäsivät pohjoiseen ja karkottivat sieltä jo vetäytymässä olleen jalkaväkirykmentin, mutta vielä päivien ajan metsistä löytyi pieniä venäläisosastoja, jotka pääosin vangittiin.

## 2.4 Taistelu Raatteentiestä

Raatteentien suunnalla suomalaisilla oli vain verraten heikkoja joukkoja Suomussalmen kirkonkylän ja Hulkonniemen taistelun aikana. Kuomanjärven ja Kuivasjärven välisellä kannaksella oli asemissa alle pataljoonan vahvuinen osasto, jonka reserviksi saatiin joulun jälkeen toinen pataljoona. Merkittävimpiä suomalaisten toiminnan kannalta olivat kaksi pientä tiedusteluosastoa, jotka tekivät toistuvia hyökkäyksiä neuvostojoukkojen lepoasemiin. Tämä toiminta tehostui entisestään tapaninpäivänä, kun vahvistukseksi saapui sissipataljoona, jota käytettiin hyökkäämään sivustaan etelästä käsin. Suomalaiset avasivat Mustalammen, Parvajärven ja Vuokkijärven jälle tien, jota pitkin oli mahdollista kuljettaa joukkoja Raatteentien eteläpuolelle. Lisäksi avattiin hevosille huoltotie Moisiovaarasta Parvajärven etelärantaan. Suomalaisten toiminta sai vastustajan kaivautumaan aseisiin Raatteentien mitalla ja pelkäämään muun muassa nuotioiden sytyttämistä. Neuvostoliittolaisen 44. divisioonan oli tarkoitus 28. joulukuuta hyökätä länteen ja murtaa suomalaisten asemat järvien välisellä kannaksella, mutta hyökkäystä ei koskaan tullut. Tähän vaikutti luultavasti suomalaisten lisääntynyt toiminta sivustoilla, mutta ennen kaikkea 163. divisioonan vetäytyminen Suomussalmen kirkonkylästä. 44. divisioonan komentaja määräsi joukkonsa kaivautumaan aseisiin, mikä luultavasti oli kylmettyneille sotilaille helpotus. Pääosin ukrainalaisista joukoista koottu neuvostodivisioona varustautui erityisesti Haukilan ja Kokkojärven väliselle tieosuudelle ja Purasjoen ja Harjulan maastoon. Taisteluhautoja ja poteroita kaivettiin kaikkiin suuntiin, koska suomalaisten hyökkäyssuunnasta ei ollut varmuutta. Muuten Raatteentielle oli sijoitettu partioehtäviin joukkue tiekilometriä kohden sekä panssarivaunuja ja panssariautoja, jotka turvasivat huoltoa. Suuri osa joukoista oli jo tässä vaiheessa vedetty itään rajan yli.

Suomalaisjoukkojen valtaosa toimi Raatteen taistelun aikana Haukilan maastossa. Hyökkäyssuunnitelma kokonaisuudessaan perustui kuitenkin siihen, että Raatteentie saataisiin katkaistua useasta kohdasta mahdollisimman läheltä rajaa ja näin estettyä vahvistusten saapuminen ja neuvostojoukkojen pako. Kohteiksi otettiin Raatteen kylä rajan pinnassa, Purasjoen jokilinja ja Raatteentien ja Kuhmon maantien risteys Kokkojärven etelärannalla (kuva 7). Valmisteluna tulevalle hyökkäyksel-

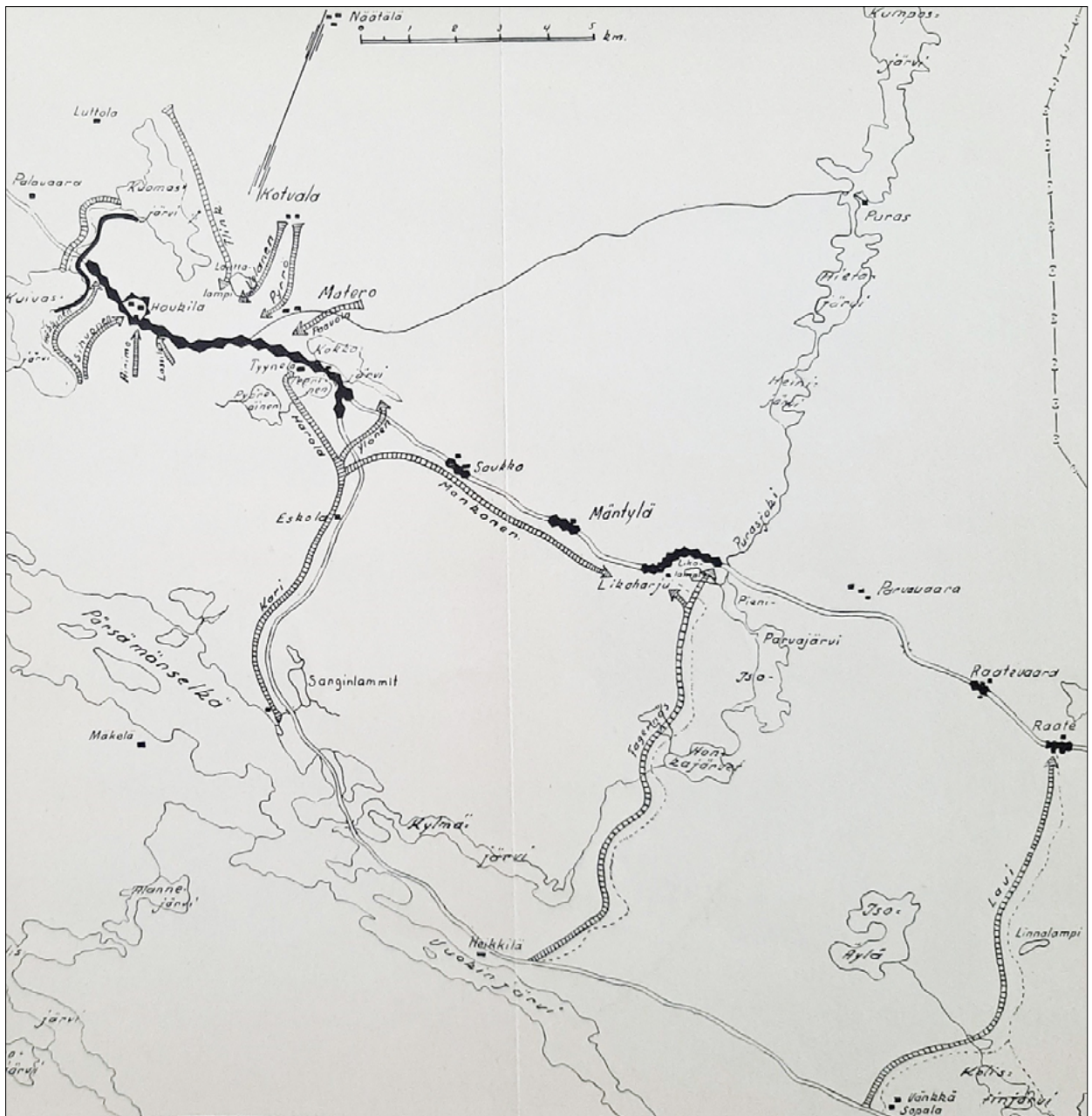
le suomalaiset karkottivat kovan taistelun jälkeen Sanginlammen alueelle Kuhmon maantien jälkeen sijoitetun vihollisosaston. Lisäksi avattiin tieura kohti Raatevaaraa vanhaa talvitien pohjaa hyväksikäyttäen Linnalammelle saakka ja kohti Purasjokilinjaa Honkajärvelle asti. Eversti Siillasvuo kielsi ehdottomasti tiedustelun näiltä alueilta Raatteentielle ja käski lisäksi kuljettamaan kaikki alueelle vielä jääneet siviiliasukkaat kauemmas. Pitää muistaa, että osalla asukkaista oli sympatioita kommunisteja kohtaan. Lisäksi suomalaiset saivat vahvistukseen uuden reserviläisistä ja aloikkaista kootun rykmentin, joka kuljetettiin rintamalle saartamaan Haukilaa pohjoisen suunnasta. Tammikuun alussa havaittiin, että Raatteentiellä oli runsaasti kuorma-autoja matkalla itään ja suomalaiset päättivät toteuttaa hyökkäyksensä viidentenä päivänä.

Keskiyöllä 5. tammikuuta suomalaisjoukot lähitivät etenemään hyökkäysasemiin ryhmitysalueitaan Vuokinjärven pohjoispuolelta. Kohti Raatetta etenevä osasto saavutti maantien vasta puoliltpäivin jätettyään kuormastonsa rämpimään hitaasti aauraamatonta tieuraa. Raatteen rajavartioaseman seutu oli vahvasti miehitetty, eikä tietä päästy katkaisemaan. Liikenne tiellä saatiin kuitenkin osittain poikki tuliasein. Honkajärven kautta edennyt osasto pääsi jo aamun valjetessa Likoharjun maastoon, mutta ei heti onnistunut valtaamaan aluetta lännettä paikalle saapuneiden vahvistusten vuoksi. Edeltä lähetetty pioneerosasto onnistui kuitenkin jo aamupäivällä räjäyttämään Myllyojan sillan Raatteen ja Parvavaaran välillä, mikä esti lisäjoukkojen saapumisen idästä. Samanlainen yritys Purasjoen siltaa vastaan kuitenkin epäonnistui. Iltaan mennessä suomalaiset pääsivät maantien varteen useasta kohdasta Likoharjun ja Purasjoen alueella ja noin klo 22 onnistuivat räjäyttämään Purasjoen sillan. Samaan aikaan länempänä Kuhmon maantietä etenevä osasto hyökkäsi kohti Raatteen tiehaaraa, mutta ei ensimmäisenä taistelupäivänä saanut tietä katkaistua mistään kohta. Haukilasta itään maantie sen sijaan saatiin poikki ja murretettua, jolloin pääosa neuvostojoukoista jäi jumiin Kuomanjärven ja Kuivasjärven väliselle kannakselle. Maantien pohjoispuolella Kuomanjärven ja Kokkojärven välillä suomalaiset keskittyivät sulkemaan Purakseen johtavan metsätien ja keskittämään voimia Raatteen tiehaaraa puolustavien neuvostojoukkojen selustaan.

Tammikuun 6. päivän aamuna Neuvostojoukot yrittivät murtaa saartorenkkaan Tyynelän luona ja

hyökkäsivät lännestä myös Kokkojärven itäpäässä tien sulkeneita suomalaisia vastaan. Samoin Puraksen tiellä yritettiin saada perääntymisreittiä auki, kaikissa kohteissa huonoin tuloksin. Suomalaiset keskittivät hyökkäyksensä Kuivasjärven ja Kokkojärven välille suljettuja vihollisen pääjoukkoja vastaan ja onnistuivat useasta kohtaa tien eteläpuolelta pääsemään pesäke ja korsurivistöjen läpi maantielle. Tien havaittiin olevan täynnä panssarivaunuja, kuorma-autoja, hevosajoneuvoja ja muuta kalustoa vieri vieressä ilman pakomahdollisuutta. Vain panssarivaunut pystyivät edelleen liikkumaan,

mutta nekään eivät päässeet tielle kaadettujen murrosten läpi. Pimeän tultua neuvostojalkaväki ryhtyi perääntymään asemistaan osin tiheinä osastoina ja osin tien oja pitkin ryömien. Osa ryhtyi myös antautumaan suomalaisille. Yöllä suomalaiset hyökkäsivät jälleen, nyt kohti Haukila, mistä neuvostojoukot alkoivat irtautua kohti koillista. Suomalaiset hiihtojoukot seurasivat jopa komppanian vahvuisia osastoja helposti niiden lumeen jättämän leveän jäljen avulla. Suomalaisen saartorengas pohjoisessa oli kuitenkin äärimmäisen harva ja suuri osa pakenijoista pääsi sen läpi.



Kuva 7. Suomalaisen hyökkäys Raateentielle 5.–7. tammikuuta 1940 perustui kykyyn siirtää joukkoja nopeasti Neuvostoliiton 44. divisioonan avoimelle eteläiselle sivustalle. Siirtoa varten hyödynnettiin olemassa olevia maantieteyhteyksiä, mutta myös järvien jääle avuttua autotietä. Joukkojen käytännön huoltoa varten etenemisurille avattiin hevosajoneuvoille sopivat tieyhteydet. (Siilasvuo 1940).

Purasjokilinjalla panssarivaunut onnistuivat karkottamaan suomalaiset asemistaan 7. päivän aamuyöstä ja tärkeimmäksi kohteeksi tuli asemien valtaaminen takaisin. Kymmenen jälkeen aamulla alkoi suomalaisten hyökkäys, jonka seurauksena pääosa neuvostojoukoista hylkäsi aseensa ja pakeni kaikkiin suuntiin tukikohdan maastosta. Hyökkäystä jatkettiin Likoharjulle, missä lopputulos oli samanlainen. Likoharjun maastosta jäi sotasaaliiksi muun muassa 5 panssarivaunua, 35 kuorma-autoa, 10 moottoripyörää, 20 vankkuria ja 50 hevosta. Raatteessa rajan takaa ammuttiin tykistöllä suomalaisten aseisiin ja yritettiin vielä aamulla hyökkäystä tien avaamiseksi. Iltapäivällä tilanne oli jo kääntynyt siihen malliin, että suomalaiset partiot operoi-

vat rajan itäpuolella Vasovaarassa, missä todettiin, ettei sieltä enää löydy taistelujoukkoja. Tyynelän ja Kokkojärven alueella taisteltiin vielä aamupäivällä, mutta puolen päivän aikaan neuvostojoukot alkoivat nousta korsiustaan antautuakseen suomalaisille. Täältä sotasaaliiksi jäi 10 panssarivaunua, 6 tykkiä, 42 kuorma-autoa ja noin 400 hevosta sekä kymmenittäin konekiväärejä ja pikakiväärejä. Haukilassa olleet viimeiset neuvostojoukot antautuivat vasta useiden päivien kuluttua. Sotasaalis oli suunnaton, muun muassa 40 kenttätykkiä, 29 panssaritorjuntatykkiä, 13 ilmatorjuntakonekivääriä, 27 panssarivaunua, 6 panssariautoa, 20 traktoria, 160 kuorma-autoa, 300 vankkuria, 32 kenttäkeittiötä ja noin 600 hevosta.



Kuva 8. 44. divisioonan kuorma-autoja Raatteentiellä taistelun päättymisen jälkeen. (Väylävirasto / Mobilia)

Suomussalmen ja Raatteentien taisteluissa ali-voimaiset suomalaiset onnistuivat käytännössä tuhoamaan kaksi kokonaista vihollisdivisioonaa ja näin torjumaan suunnitellun hyökkäyksen kohti Oulua. Sotasaaliin siirto pois paikalta ja teiden tyhjentäminen kaatuneista vihollisista ja kuolleista hevosista vei viikkoja. Metsiin kaatuneiden neuvostosotilaiden etsintä ja hautaaminen tehtiin pääasiassa vasta myöhemmin keväällä, kun lumi alkoi

sulaa. Tammikuun lopulla Siilasvuon joukot käännettiin etelään kohti Kuhmoa, missä oli käynnissä saman mittaluokan taistelu. Uusimman tutkimuksen mukaan suomalaisten voitto ei ollut niin täydellinen kuin heti taistelujen jälkeen uskottiin, vaan molemmista neuvostodivisioonista huomattava osa pelastui tuholta ainakin miehistön osalta. Venäläisiä ja ukrainalaisia saapui erikokoisina osastoina rajan yli vielä pitkään taisteluiden jälkeen. Taisteluvoit-

mana divisioonat kuitenkin lakkasivat olemasta ja tammikuun puolivälissä rajan takana oli enää vain ilman aseita ja ammuksia olevia irrallisia osastoja ilman toimivaa johtoa. Miehensä pelastaneet ylimmät upseerit ammuttiin pian taisteluiden jälkeen Stalinin käskystä. Suomalaisille taisteluiden aikana antautuneet sotilaat taas joutuivat pääosin vankileireille heti palattuaan kotiin rauhantulon jälkeen. Rajaseudun asukkaat pääsivät palaamaan useimmiten hävitettyihin koteihinsa vastaa maaliskuun ja kesäkuun välisenä aikana. Vasta kesäkuussa pääsivät Neuvostoliittoon viedyt pääosin juntusrantalaiset rajaseudun asukkaat takaisin Suomeen. Heistä monet joutuivat epäillyiksi kommunistiyhteyksien vuoksi ja Valtiollisen poliisin kuulusteluihin.

## 2.5 Jatkosota

Jatkosodan aikana Suomussalmen alueella toimi Hjalmar Siilasvuon komentama III armeijakunta, joka tosin koostui vain yhdestä divisioonasta. Armeijakunta oli alistettu Pohjois-Suomessa toimiville saksalaisille joukoille. Sen hyökkäyskohteena oli Muurmannin rata ja hyökkäyssuuntina Uhtua Suomussalmelta käsin etelässä ja Kiestinki Kuusamon alueelta pohjoisessa. Heinäkuussa 1941 aloitettu hyökkäys eteni etelässä 10 kilometrin päähän Uhtuasta ja pohjoisessa lähelle Louhen kylää ja Muurmannin rataa n. 50 km Kiestingistä itään. Täällä saksalaisvoimin vahvistetut suomalaiset karkijoukot kuitenkin jäivät mottiin, josta päästiin perääntymään vasta elokuussa 1941. Hyökkäys epäonnistui vastaavalla tavalla kaikkialla Lapissa ja Kainuussa. Tärkein tähän vaikuttanut tekijä oli toimivien huoltoyhteyksien puute, eli käytännössä suomalaiset ja saksalaiset törmäsivät samaan ongelmaan kuin Neuvostoliitto talvisodan aikana. Mitä kauemmas omista huoltokeskuksista edettiin ja mitä lähemmäs Neuvostoliiton hallitsema Muurmannin rata tuli, sitä vaikeammaksi kuljetusongelmat muodostuivat. Jo syksyllä 1941 Uhtuan ja Kiestingin suunnilla sota muuttui asemasodaksi, jossa kumpikaan osapuoli ei enää tehnyt merkittäviä hyökkäyksiä, lukuun ottamatta puna-armeijan huhti-toukokuussa 1942 Kiestingissä tekemää yritystä, joka torjuttiin suomalaisten ja saksalaisten yhteistyönä. Pienemmät tiedusteluhyökkäykset ja partiomatkat sen sijaan olivat tälle korpisodalle tyypillisiä.

Huollon ongelmat pyrittiin ratkaisemaan parantamalla kuljetusyhteyksiä. Suomussalmella hyödyn-

nettiin erityisesti venäläisten talvisodan hyökkäystä varten rakentamaa Juntusrannan ja Vuonnisen välistä tietä. Raatteentietä puolestaan perusparannettiin Vuokkiniemeen asti vuosina 1941–1943 n. 50 kilometriä. Saksalaisten keskeinen huoltokeskus Kainuun alueella oli Kuusamo, minne rakennettiin kapearaiteinen kenttärata Hyrynsalmelta. Rataa oli myöhemmin tarkoitus jatkaa Kiestinkiin, mihin oli olemassa pistoraide Louhesta Muurmannin radalta. Radan pääteasemaksi Kuusamossa jäi käytännössä Sänkikangas, mistä sitä jatkettiin kirkonkylän suuntaan vielä kaksi kilometriä ja idänsuuntaan Vanttajankankaalle noin seitsemän kilometriä. Lisäksi saksalaiset rakensivat huoltokuljetuksilleen tien Kuusamosta Kiestinkiin. Saksalaiset tekivät tien- ja rautatienrakennuksensa suurelta osin sotavankien ja työvelvollisten pakkotyönä. Alueen sotavankileireillä oli lähes kaksituhatta vankia, mikä lisäksi töitä teki vastaava määrä työvelvollisia ja useita saksan armeijan pioneerosastoja koneineen. Pienempiä huoltokeskuksia saksalaisilla oli Juntusrannassa ja Suomussalmella. Siinä missä Saksan armeijan huolto vaati toimiakseen huomattavan paljon kuorma-autoja ja niiden tarvitsemia parempia teitä, suomalaiset joukot olivat pääosin hevosvetoisen huoltokaluston varassa. Uhtuan suunnan kannalta Raatteentie ja sen jatke Vuokkiniemeen ja Vuonnisen tielle eivät olleet yhtä keskeisiä kuin Juntusrannasta lähtevä tie. Kuitijärvien eteläpuolella ja Kostamuksen alueella tien varressa pidettiin asemasodan aikana vain verraten heikkoja suomalaisia varmistusjoukkoja.

Maaliskuussa 1944 Uhtuan rintamavastuu siirtyi kokonaan saksalaisille, kun Suomen III armeijakunnan esikunta siirrettiin Karjalan kannakselle mukanaan pääosa alueen suomalaisjoukoista. Neuvostoliiton suurhyökkäys Karjalassa kesällä 1944 sekä Suomen ja Neuvostoliiton välinen aselepo ja rauhansopimus johtivat pian tapahtumiin myös pohjoisessa. Syyskuussa alkoi suomalaisten siviilien evakuointi saksalaisten hallussa olevalta alueelta ja saksalaisjoukkojen vetäytyminen kohti Norjaa. Suomalaiset ja saksalaiset olivat salaa sopineet ns. syysmanööveristä, eli, että vetäytyminen hoidettaisiin niin, että joukot eivät joutuisi taistelukosketukseen toisiaan vastaan, vaan saksalaiset vetäytyisivät päivää ennen suomalaisjoukkojen saapumista. Vetäytymissuunnitelmaan kuitenkin kuului tieyhteyksien ja saksalaisten rakentamien varasto-, leiri- ja varuskunta-alueiden tuhoaminen. Jo syyskuun alussa määrättiin Lapin väestön

evakuoinnista Ruotsin puolelle. Suomussalmen, Hyrynsalmen, Kuusamon, Posion ja Taivalkosken siviilien evakuointimääräys annettiin 8. syyskuuta 1944 ja seuraavana päivänä siviilit lähtivät kohti Pohjois-Pohjanmaata. Saksan armeija ja kuljetusjoukot avustivat siviilien evakuoinnissa. Itärajan pinnassa oli hankaluutena, että neuvostoarmeija seuraisi pian vetäytyvien saksalaisten perässä ja ei ollut mitään varmuutta, että se pysähtyisi ennen Ruotsin rajaa.

Kiestingin suunnan saksalaiset lähtivät vetäytymään Kuusamoon 8.9. ja Uhtuan suunnan joukot Suomussalmelle 9.9. Vetäytyessään saksalaiset hävittivät kaikki sillat ja miinoittivat teiden lähisedun. Hyrynsalmelta vetäytyvät saksalaiset tuhosivat aseman ja veturipajan sekä kaikki kenttäransansa asemat ja sillat. 15.9. saksalaiset sytyttivät kaikki kenttäradan varren talot ja parakit palamaan. Suomussalmen alueelle rakentamansa varastot ja parakit saksalaiset sytyttivät 16.9. ja alkoivat samaan aikaan polttaa myös Kuusamon kyliä. 17.9. poltettiin Hyrynsalmen ja Kuusamon kirkonkylät. Neuvostojoukot seurasivat saksalaisia ja ylittivät Suomen rajan ensimmäisenä Kuivajärven kohdalla 17.9. 19.9. venäläiset miehittivät Juntusrannan ja 21.9. Suomussalmen kirkonkylän. Kuusamoon

venäläiset saapuivat 27.9. Stalin oli kuitenkin jo päättänyt, että neuvostojoukot eivät etenisi pidemmälle Suomeen, vaan 19.9. allekirjoitetun välirauhansopimuksen mukaisesti suomalaiset sitoutuivat riisumaan saksalaiset aseista. Venäläinen miehitysvoima oli yhteensä vahvuudeltaan noin 13 000 sotilasta, jotka majoittuivat pääasiassa Suomussalmen kirkonkylän ja Juntusrannan alueille. Suomussalmella ei neuvostomiehityksen aikana ollut suomalaisia joukkoja eikä siviileitä. Huoltonsa turvaamiseksi venäläiset korjasivat rajalta itään johtavat saksalaisten tuhoamat tiet siltoineen (kuva 9). Joukkojen päätehtäviin kuului suomalaisten puolustusrakennelmien hävittäminen alueella. Asumuksikseen he rakensivat hirsistä parakkeja ja korusuja, jotka pääosin hävitettiin joukkojen poistuessa maasta marraskuun puolivälissä 1944.



Kuva 9. Neuvostoliittolaiset pioneerit rakensivat Kattilakosken sillan hirrestä syyskuussa 1944 edettyään Raatteentietä miehittämään Suomussalmea. Suomalaiset puolestaan uusivat tämän sillan keväällä 1945. Sotaa edeltäneen sillan kivirakenteiden jäänteet näkyvät Purasjoessa. (J. E. Roimu / Väylävirasto / Mobilia).

## 2.6 Raatteentien myöhempi historia

Suomussalmen asukkaat pääsivät vähitellen palaamaan koteihinsa lokakuusta 1944 lähtien. Marraskuun lopulla pitäjän noin 10 000 evakuidusta oli palannut jo 4400 ja 5600 päästä karjaa noin puolet. Vasta vuoden 1945 huhtikuussa voitiin katsoa, että väestö oli kokonaisuudessaan palannut kotiseudulle, vaikka tällöinkin esimerkiksi Ruotsiin sotalapsiksi viedyt edelleen puuttuivat. Paluun pahimpia esteitä oli alueen laaja miinoitus. Vaikka maaliskuuhun 1945 mennessä pääväylät olikin saatu raivattua, Suomussalmella useimmat pienemmät tiet, joukossa myös joitakin maanteitä, olivat puhdistamatta. Miinoitukset aiheuttivat useita loukkaantumisia, eikä kuolemantapauksiltakaan vältytty. Miinoja ja räjähteitä löytyi vielä vuosien ajan. Keväällä 1945 saatiin korjattua myös alueen maantiesillat. Puolanka-Kyrö-Suomussalmi-maantiellä oli hävitetty 24 ja Suomussalmi-Taivalkoski-tiellä 25 siltaa. Myös puhelin- ja postiyhteydet saatiin väliaikaisin ratkaisuin palautettua jo keväällä 1945. Asukkaiden paluuta häiritsi myös vaikea elintarviketilanne, sillä vilja ja peruna olivat syksyllä 1944 jääneet kokonaan lumen alle, eikä siemenviljaa ollut. Kansanhuoltotoimisto alkoi toimia Suomussalmella jo syksyllä 1944.

Raatteentien varren miinoitukset oli purettu jo venäläisten miehitysaikana. Venäläiset pioneerit olivat rakentaneet Purasjoen yli kulkevan Kattilakosken sillan uudelleen väliaikaisena arkuille perustettuna hirsisiltana. Tämä silta uusittiin muiden Raatteentien siltojen ja rumpujen tapaan puurakenteisena keväällä 1945. Uusitut sillat olivat paaluille rakennettuja ja puukantaisia. Asukkaiden palatessa sotaa edeltäneistä rakennuksista oli pystyssä vain muutama, mukaan lukien Raatteen rajavartioasema. Sotien jälkeinen aikana asumukset rakennettiin uudelleen. Alueelle syntyi myös uusia asutustiloja sekä vanhoja tiloja lohkomalla, että asutuskäytön perusteella. Suomussalmelle oli ominaista valtion omistaman metsämaan suuri määrä, mistä johtuen valtaosa asutustoimintaan tarvittua maasta lohkottiin valtiolta. Vilkkain uusien tilojen perustamisen aika ei ollut heti sodan jälkeen vaan vasta 1950-luvulla. Haukilan koulu oli poltettu jo talvisodassa ja koulutoiminta tapahtui sota-aikana Puraksen tien risteykseen rakennetuissa parakeissa, jotka saksalaiset polttivat vetäytyessään alueelta. Haukilan koulutalo rakennettiin uudelleen vuoteen 1948

mennessä. Raatteen asukkaille aloitettiin oma kansakoulu jo heti sodan jälkeen 1945 Väinö Juntusen talossa. Uusi koulutalo Parvavaarassa saatiin valmiiksi vuonna 1952. Sodan jälkeen alueen kansakouluille oli ominaista asuntolatoiminta, koska osa oppilaista saapui erittäin hankalien koulumatkojen päästä. Haukilassa jopa yli puolet oppilaista asui viikolla asuntolassa.

Kainuussa oli vielä paljon asutusta, joka ei ollut tieverkon piirissä ja Suomussalmi oli tärkeimpiä ns. Kekkosteiden rakentamisen aluetta 1950-luvulla. Tähän vaikutti alueen jatkuvasti huono työttömyystilanne. Työmailla käytettiin myös vankityövoimaa. Lähellä Raatteentietä valmistui Kiantajärven itäpuolella Juntusrantaan johtava maantie. Suomussalmen kunnan väkiluku oli huipussaan lähes 16 000 asukasta 1960-luvun puolivälissä. 1960-luku oli edeltävästä vuosikymmenestä poiketen olemassa olevien yhteyksien parantamisen aikaa. Myös Raatteentietä parannettiin. Kattilakosken 1945 rakennettu puusilta uusittiin betonisena hieman eri paikalle, noin 30 metriä vanhasta siltapaikasta etelään. Suunnitelma oli tehty jo 1963 ja rakennustyöt alkoivat maaliskuussa 1965. Kattilakosken maantiesilta on tyypillinen oman aikakautensa teräsbetonista rakennettu palkkisilta. TVH:n henkilökunnan lisäksi työmaalla käytettiin myös Kajaanin työvoimapiirin työhön asettamia työttömyystyöläisiä. Tälle osittaiselle työttömyysmaalle määrättiin 15 sekatyömiestä. Kyse oli historian pitkästä jatkumosta. Parannustyö saatiin valmiiksi syyskuun lopussa 1966 ja se kohdistui pääosin sillan lähi-alueeseen, vaikkakin samassa yhteydessä luultavasti kunnostettiin myös rumpuja ja tien päällyste. Raatteentietä on kunnostettu myös myöhemmin. Tien nykyleveys on huomattavasti suurempi, kuin 1960-luvulla. Ns. alkuperäisestä leveydestä ei ole löytynyt tietoa, mutta sota-aikaisten valokuvien perusteella voi olettaa, että leveys on lähes tuplaantunut 1910-luvulta. Tietä on parannettu erityisesti, koska sen varrella on valtion metsämaata. Tiehen on tehty huomattavia oikaisuja ilmeisesti myös museoimisajankohdan jälkeen. Sen sijaan tienvarren asutus on vähentynyt viime vuosikymmenten aikana ja monet talot ovat pääasiassa kesäkäytössä. Raatteen koulun toiminta päättyi 1992 ja läheisen Haukilan koulun 2009.



Kuva 10. 1966 valmistunut Kattilakosken nykyinen maantiesilta on tyypillinen teräsbetonista rakennettu palkkisilta. (Väylävirasto / Mobilia).

## 2.7 Raateentie osana Väyläviraston arvokohteiden joukkoa

Raateentie otettiin museokohteeksi 1982. Kainuun piirin esityksessä museotieksi ottamista perustellaan ainoastaan tien sotahistoriallisella merkityksellä ja sen roolilla Suomussalmen talvisodan aikaisissa taisteluissa. Valintaprosessista ei ole säilynyt lisätietoja lukuun ottamatta Kainuun tiepiirin esityslomakkeita. Leena Sälejoki-Hiekkasen kirjoittama tiemuseokohteet esittelevä Tie Yhdistää -julkaisu lisää sotahistoriallisen merkityksen ohkeen myös tien rakentamisen työttömyystöinä Oulun kuvernöörin käskystä 1915–1919. Lisäksi mainitaan tien rappeutuminen vilkkaan liikenteen vuoksi ja sen ottaminen valtion haltuun asiaan kuuluvine parannustöineen 1923–1924, merkitys Neuvostoliittoon matkanneille retkikunnille ja avustuskuljetuksille sekä liikenteen tyrehtyminen 1928 Neuvostoliiton sulkeutuessa. Kirsi Liimatainen asettaa Tiehallinnon museotiet ja -sillat -selvityksessä Raateentien tietoarvoltaan arvoluokkaan 2 ja tieliikennehistorialliselta ja säilyneisyysarvoltaan arvoluokkaan 1 sekä pysyvästi säilytettävien museokohteiden joukkoon. Perusteluna on tiestä tehty historiaselvitys ja

edellä mainittujen perustelujen lisäksi alkuperäisen linjauksen noudattaminen ja tien historiallinen arvo.

Kuten Tie yhdistää -julkaisussa mainitaan, Raateentie rakennettiin työttömyystöinä ensimmäisen maailmansodan aikana. Tie ei kuitenkaan syntynyt tyhjältä, vaan alueella risteili vilkkaasti liikennöity polkujen verkosto, jota pitkin Aunuksen karjalaiset kauppiat matkustivat Suomen Pohjanmaalle kulkukauppiainiksi. Kauppatavaroita he eivät kuljettaneet mukanaan, vaan myytävät tuotteet yleensä ostettiin Suomen puolelta. Raateen alueella oli vain hyvin harvaa asutusta. Veroa maksavia taloja syntyi 1600-luvulla yksi ja vasta 1800-luvulla toinen. Suomussalmen talot muistuttivat käytännössä enemmänkin kyliä, ja niissä oli yleensä useita asumuksia. Pitäjän elinkeinona olivat maatalouden ohella myös eränkäynti, kalastus ja tervanpolttu, joiden tuotteet kuljetettiin Kajaanin tai Oulun suuntiin erityisesti vesireittejä hyödyntäen. Varsinaisten maanteiden rakentaminen Suomussalmen alueella alkoi vasta 1900-luvulla ja liittyi paitsi pitäjän elinolosuhteiden parantamiseen, erityisesti Kainuun alueelle tyypilliseen työttömyyteen. Raateentie voidaan lisäksi liittää myös ensimmäisen maailmansodan aikana itärajan yli rakennettujen tieyhteyksien joukkoon. Näiden hankkeiden tavoitteena oli kyt-



keä Venäjän Karjalan huonojen yhteyksien päässä olevat asutuskeskukset Suomen jo huomattavasti kehittyneempään maantieverkkoon. Raateentiellä oli suuri merkitys Venäjän vallankumouksen jälkeisissä tapahtumissa, kun sitä käyttivät suomalaiset avustusretkikunnat ja vallankumousta pakenevat Karjalaiset. Tien vilkas rajaliikenne päättyi Neuvostoliiton sulkeutuessa 1920-luvun lopulla.

Raateentien keskeisin merkitys liittyy Suomussalmella talvisodan aikana käytyihin taisteluihin, joissa alivoimaiset suomalaisjoukot tuhosivat kaksi Neuvostoliittolaista divisioonaa, joiden hyökkäystavoitteena oli Suomen katkaiseminen Oulun kor-

keudelta. Sota-aikana tie oli tärkeä väylä myös jatkosodan hyökkäysvaiheessa ja myöhemmin Lapin sodan aikana. Toisen maailmansodan aikana Raateentien sillat myös tuhottiin useaan otteeseen. Raateentien nykyinen ilme on syntynyt sota-ajan jälkeen tehdyissä kunnostustöissä. Tietä on suoristettu ja levennetty ja kaikki sillat ja rummut on uusittu. Pääosa tiestä onkin nykyisin luonteeltaan erityisesti puutavarakuljetuksiin rakennettua sora-tietä. Alkuperäisestä tiestä saa parhaan käsityksen Raateenportin alueella, Harjulan talon kohdalla, Purasjoen vanhalla siltapaikalla.

## Yleiskriteerit

Aikakausi	Valtion toiminnan ja tehtävien ilmentäminen	Historiallinen keskusvallan symbolointi	Kansallisen identiteetin merkittävä ilmentäminen
1900-luvun alkupuoli	Raateentien rakentaminen työttömyystyönä ilmentää sekä yhteyksien rakentamista että sosiaalihuoltoa valtion tehtävinä.  Tien raivaaminen ja siltojen jälleenrakentaminen toisen maailmansodan päättymisen jälkeen.	Raateentie ja rajavartioasema Suomen valtion symboleina rajatomuuteen tottuneella seudulla.	Suomussalmen ja Raateen taisteluiden keskeinen merkitys suomalaisessa itseymmärryksessä.
1900-luvun loppupuoli	Tien parantaminen 1960-luvulla osin työttömyystyönä.  Tien parantaminen puutavarakuljetuksiin.		

## Luonnekriteerit

Kriteeri	Pisteytys/kuvaus	Perustelu
Harvinaisuus	2 Kohde on maakunnallisesti harvinainen tai alkujaan harvalukuinen esimerkki väyläpidon tuottamasta rakennusperinnöstä	Ensimmäisen maailmansodan aikana aloitettiin melko vähän uusia maantiehankkeita. Toteutetuille hankkeille oli kuitenkin tavallista luonne työttömyystyönä..
Tyypillisuus	3 Kohde on historiallisesti tai alueellisesti hyvin tyypillinen tai rakennettu Tie- ja vesirakennushallituksen tyyppiirustuksin	Tien rakentaminen työttömyystyönä on Kainuun ja erityisesti Suomussalmen alueelle tyypillistä. Lisäksi työttömyystyöt ovat olleet luonteenomaisia myös kohteen parannustöille. Kohde sisältää myös tyyppiirustuksin toteutetun betonilaattasillan..
Edustavuus	3 Kohde edustaa erityisen hyvin Väyläviraston kyseisellä aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä	Kohde edustaa ensimmäisen maailmansodan aikaisia itärajan ylittäviä tielinjauksia ja työttömyystyömailta. Lisäksi Raateentiellä on erittäin suuri merkitys Suomen historian kannalta.
Alkuperäisyys	1 Kohde edustaa osin Väyläviraston kyseisellä alueella tai aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä	Tien linjausta, leveyttä ja siltarakenteita on muutettu useita kertoja historian saatossa, eikä edes sotajan tiestä ole juuri merkkejä jäljellä. Oletettavasti tien vanhoja rakenteita on säilynyt päällysteen alla. Lisäksi tien oikaisujen kohdalla on paikoitellen säilynyt myös alkuperäistä tielinjausta, josta voi saada käsityksen tien vanhoista ominaispiirteistä.
Historiallinen todistusvoimaisuus	3 Kohde on valtakunnallisesti hyvä todiste Väyläviraston historiasta tai kohde on siitä kertova ja tietoa lisäävä esimerkki	Kohde on hyvä todiste 1900-luvun alun tienrakentamisesta. Valtakunnallista merkitystä kohteella on erityisesti talvisodan taisteluiden kautta.
Historiallinen kerroksisuus	1 Kohteessa on paikoin näkyvissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet	Kohteen vanhat materiaalit ja tyylipiirteet ovat pääosin tuhoutuneet tehdyissä muutoksissa. Paikoitellen tiealueen ulkopuolella on kuitenkin säilynyt merkkejä vanhemmista vaiheista.

## Muut kriteerit

- Raateentie on RKY-alue
- Raateentien ympäristössä on runsaasti sotahistoriaan liittyviä arkeologisia kohteita, sekä Salpalinjan RKY-kohteeseen kuuluva Purasjoen puolustusasema
- Alueella on runsaasti matkailuun liittyvää toimintaa, erityisesti Raateentien alussa sijaitseva Talvisotamuseo ja tien lopussa sijaitseva Raateen rajavartioaseman museo
- Alue on hyvin ja turvallisesti yleisön saavutettavissa

# 3 Nykytilan kuvaus

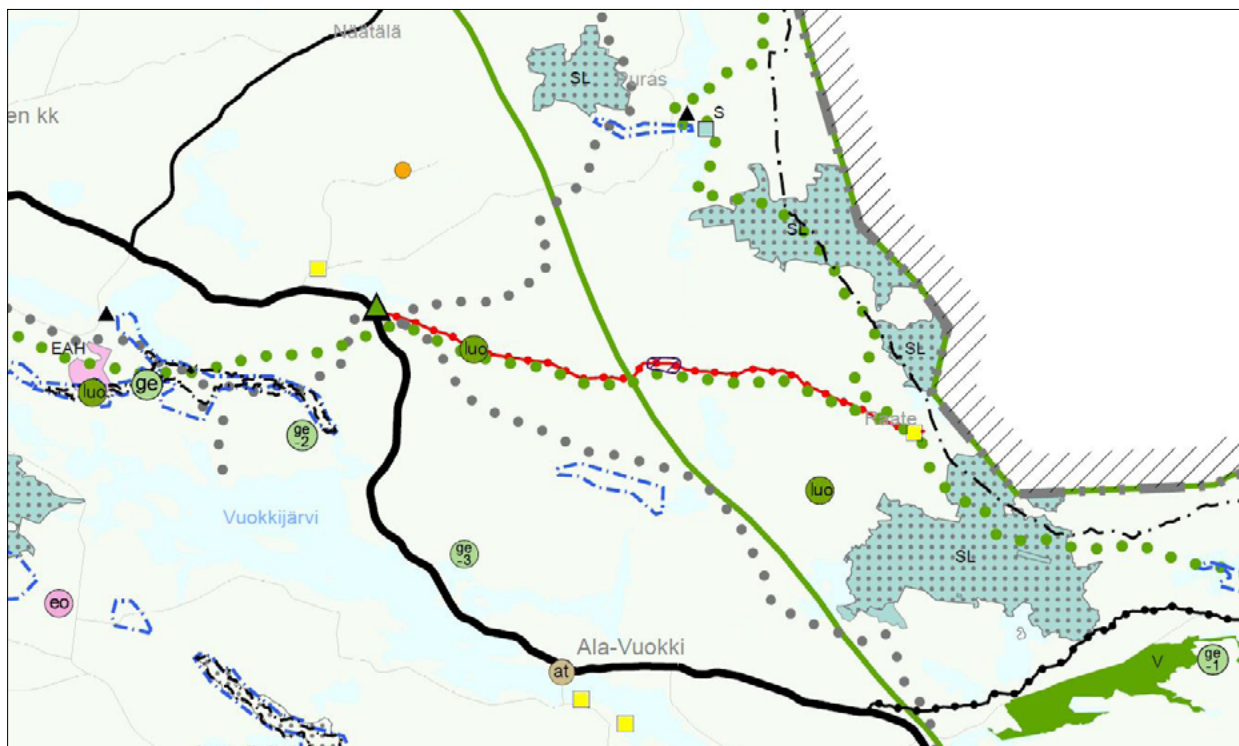
## 3.1 Maankäyttö

### 3.1.1 Kaavoitustilanne

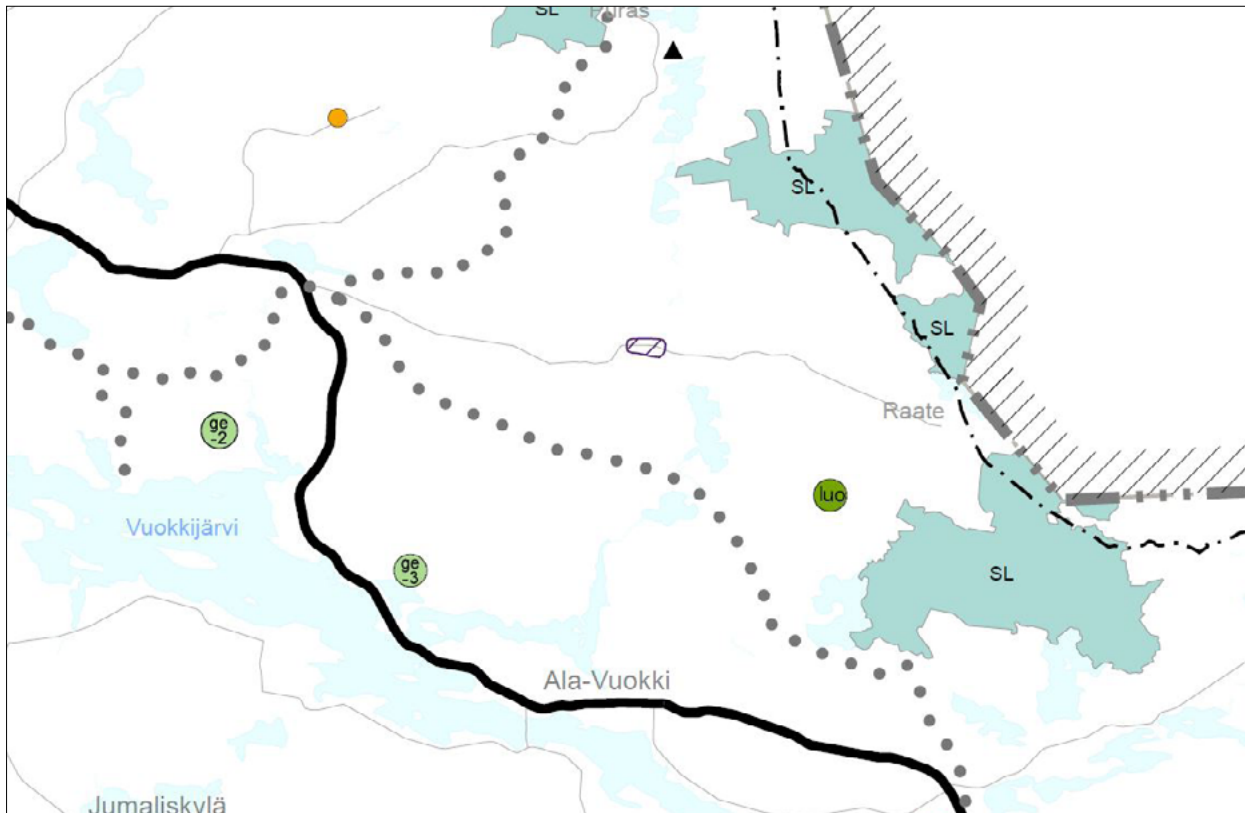
#### Maakuntakaava

Kainuun maakuntakaava 2020 (kuva 11) hyväksyttiin Kainuun maakuntavaltuustossa 7.5.2007 ja valtioneuvosto vahvisti kaavan 29.4.2009. Kainuun maakuntakaavan 2020 keskeisinä periaatteina on esitetty mm. ylimaakunnallisten vyöhykkeiden, maakuntakeskuksen ja erilaisten matkailualueiden kehittäminen.

Kainuun voimassa oleva vaihemaakuntakaava 2030 on hyväksytty maakuntavaltuustossa 16.12.2019 (25 §) ja se on saanut lainvoiman. Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 käsitellään alue- ja yhdyskuntarakennetta, virkistystä, liikennejärjestelmää, luonnon- ja kulttuuriympäristöä sekä luonnonvarojen käyttöä ja elinkeinojen toimintaedellytyksiä. Maakuntakaavassa osoitettavien uusien kaavaratkaisujen osalta Kainuun vaihemaakuntakaava 2030 kumoaa tai muuttaa osin Kainuun maakuntakaavan 2020 kaavaratkaisuja ja sisältää teknisluonteisia korjauksia Kainuun 1. vaihemaakuntakaavan, Kainuun kaupan vaihemaakuntakaavan ja Kainuun tuulivoimamaakuntakaavan kaavamerkintöihin ja -määräyksiin. (lähde: <https://kainuunliitto.fi/kaavoitus-ja-liikenne/voimassa-olevat-kaavat/kainuun-vaihemaakuntakaava-2030/>)



Kuva 11. Ote Kainuun maakuntakaavasta 2020. Raateentie on merkitty karttaan punaisella pisteiviivamerkinnällä, joka osoittaa valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaan kulttuurihistoriallisen väylän. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattu kohteiden merkittävien kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen. Valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin merkittävästi vaikuttavissa hankkeissa on varattava museoviranomaiselle tilaisuus antaa lausunto. Vihreällä luo-merkinnällä on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät kohteet. Raateentien linjausta noudattelee merkintä tärkeästä yleisen liikkumisen reitistä, vihreillä palloilla merkittynä. Keskivaiheilla Raateentietä kaavassa näkyy valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö (RKY) Salpalinjaan kuuluva Purasjoen puolustusaseman alue (kuva 14). (lähde: [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=2021](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2021)) Merkintä sinisellä rajauksella ja viivoituksella. Keltaisella neliöllä Raateentien itäpäädyssä on merkittynä maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen kohde, Raateen vartiomuseo (kuva 15). Vihreällä kolmiolla Raateentien länsipäässä merkintä matkailukohteesta Raateen portin talvisotamuseosta ympäristöineen (kuva 13). (lähde: [https://kainuunliitto.fi/assets/uploads/2020/06/kainuun\\_maakuntakaavamerkinnat\\_ja\\_maaraykset\\_yhdistelma26022020-1.pdf](https://kainuunliitto.fi/assets/uploads/2020/06/kainuun_maakuntakaavamerkinnat_ja_maaraykset_yhdistelma26022020-1.pdf))



Kuva 12. Ote Kainuun vaihemaakuntakaavasta 2030. Kaavassa ei esitetty muutoksia 2020 kaavan merkintöihin Raateentien osalta. (Lähde: [https://kainuunliitto.fi/assets/uploads/2020/08/kainuun\\_vaihemaakuntakaava\\_2030\\_kaavakartta\\_allekirj.pdf](https://kainuunliitto.fi/assets/uploads/2020/08/kainuun_vaihemaakuntakaava_2030_kaavakartta_allekirj.pdf))



Kuva 13. Raateen Portti ja pysäköintialue museotien pohjoispuolella.



Kuva 14. Pudasjoen puolustusaseman rakenteita.



Kuva 15. Raateen vartiomuseo museotien itäpäässä.

## Yleiskaava

Raatteentien alueella ei ole voimassa tai suunnitella olevia yleiskaavoja.

## Asemakaavoitus

Raatteentien alueella ei ole voimassa tai suunnitella olevia asemakaavoja.

### 3.1.2 Maanomistus

Museotie sijoittuu yhdyntien 9125 tiealueelle, kiinteistötunnus on 777-895-0-9125. Raatteen portin kohdalla museotien eteläpuolella sijaitseva pysäköintialue on tiealueella kuva 16). Entisen raja-aseman kohdalla pysäköintialueen kiinteistötunnus on 777-403-60-6 (kuva 17). Tiealue ja pysäköintialue ovat valtion omistuksessa. Raatteen portin tilat ja tontti ovat Suomussalmen kunnan omistuksessa.



Kuva 16. Ote Maanmittauslaitoksen avoimesta aineistosta, kiinteistörajat ja -tunnukset. Raatteen portin kohta

## 3.2 Ympäristö

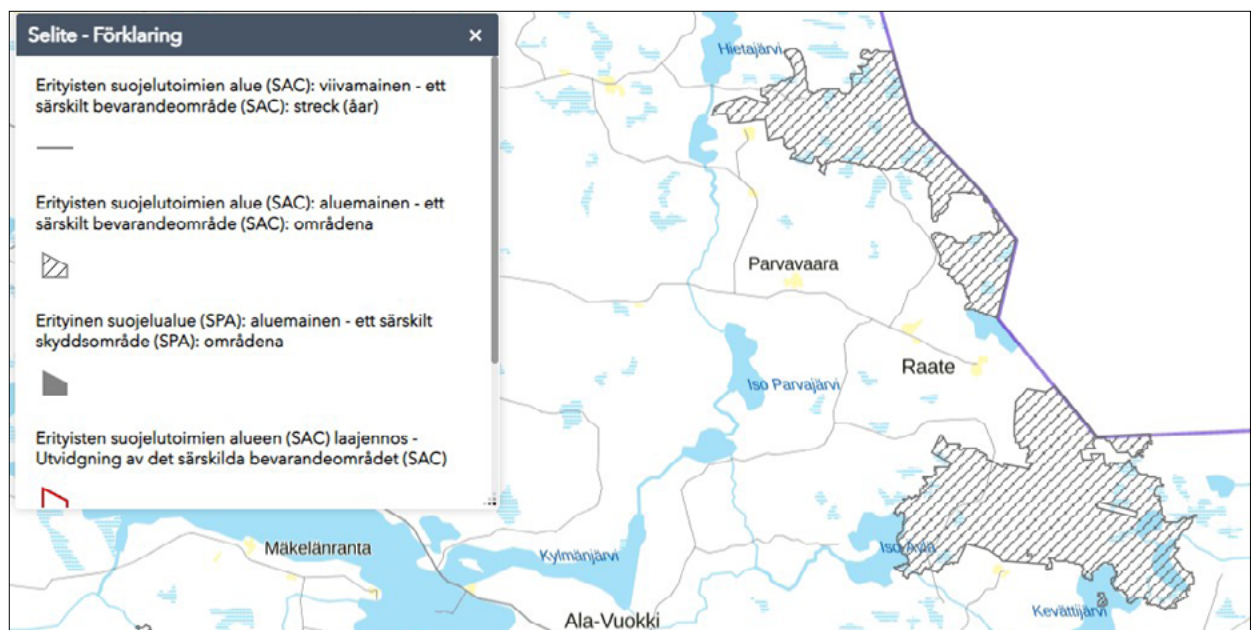
### 3.2.1 Luonto ja maisema

#### Luontoarvot

Suomussalmen ja Raatteen luonnonympäristö on metsäistä ja soiden osuus on n. 40 % maasta. Metsät ovat pääosin tuoreita kangasmetsiä. Raatteen itäpäässä, tien pohjoispuolelle sijoittuu Viisiriihisen Natura 2000 -verkoston kohde, yhtenäinen suo-metsäkokonaisuus, pinta-alaltaan 318 ha (FI200730 Viisiriihinen SAC). Museotien eteläpuolelle sijoittuu Malahvian Natura 2000 -verkoston kohde, yksi Kainuun laajimmista ja tärkeimmistä pienvesikohteista, pinta-alaltaan 2383 ha (FI1201012 Malahvia SAC) (kuva 18).



Kuva 17. Ote Maanmittauslaitoksen avoimesta aineistosta, kiinteistörajat ja -tunnukset. Entisen rajavartioaseman ja nykyisen vartiomuseon kohta.



Kuva 18. Natura 2000-verkoston kohteet. <https://syke.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=831ac3d0ac444b78baf0eb1b68076e1a>

Kainuun maakuntakaavassa 2020 on esitetty Raatteentien varrella luo-merkinnällä luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, Saukko, jossa kasvaa uhanalainen putkilokasvi, lähde: Kainuun maakuntakaava 2020, Maakuntakaava-merkinnät ja -määräykset sekä maakuntakaavaselostuksen liitteet (kainuunliitto.fi).

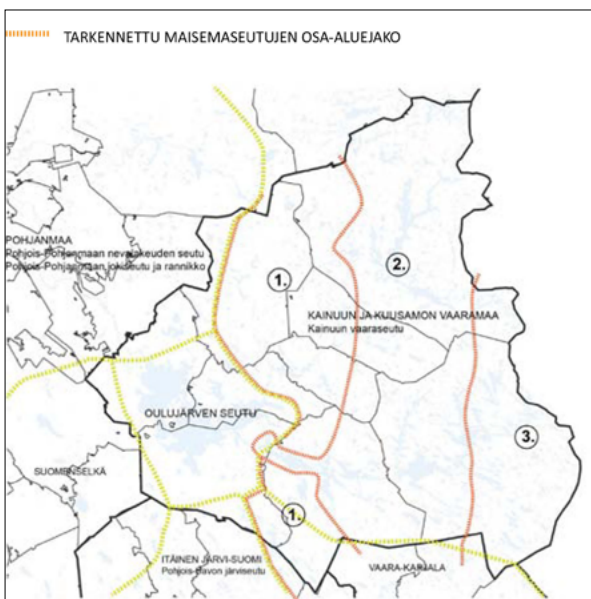
Raateentien varressa on kaksi luontoarvoiltaan merkittävää kohdetta. Nämä luontoarvojen vuoksi poikkeavasti niitettävät alueet on esitetty seuraavassa kohdassa Museotien maisema ja tieympäristö kartoilla 2, 4 ja 5.

## Maisema

Ympäristöministeriön maisemamaakuntamietinnön mukaan Raateentien ympäristö kuuluu Kainuun vaaraseutuun. Tälle alueelle tyypillistä ovat jylhät vaaraisemat, jonka ytimenä on koko alueen halki kulkeva vaarajakso, Suomen selkäranka. Mannerjäätikkö on antanut pinnanmuodoille suunnan luoteesta kaakkoon tai Kuhmon ja Hyrynsalmen tienoilla lännestä itään. Suurten järvien ja reittivesistöjen ohella alueella on monilukuinen määrä pienempiä järviä ja jokivesistöjä. Metsiä ja soita alueella on runsaasti. Pellot ovat pieniä ja sijaitsevat usein huuhtoutumattomilla vaarojen lakialueilla. Asutus on harvaa ja jakautunut vaarojen rinteille ja vesistöjen varsille (kuva 19). Metsätaloutta on

harjoitettu alueella tehokkaasti kautta aikain. Lähde: <http://www.maaseutumaisemat.fi/wp-content/uploads/2011/09/KAI-raportti-valtakunnalliset-ja-maakunnalliset.pdf>

Raateentien ympäristö sijoittuu tarkennetussa maisemaseutujen osa-aluejaossa Sotkamon ja Hyrynsalmen reittivesien alueelle (kartassa numero 2.). Kainuun vesistöt muodostavat liuskaisten ja saaristen järvien sekä lyhyiden mutta usein vuolaiden jokien yhdistämiä vesireittejä. Näistä huomattavimmat ovat Hyrynsalmen ja Sotkamon reitit, joiden yhtymäkohta on Oulujärvi. Oulujärvi muodostaa oman maisemamaakuntansa. Suurten järvien ja reittivesistöjen ohella alueella on monilukuinen määrä pienempiä järviä ja jokivesistöjä. Vesistöjen välejä luonnehtivat suot, metsäiset mäkimaat sekä harjut. Pääosa alueesta on vedenkoskemattonta ylänköä. Reittivesien järville ominaista ovat karut rannat, heikko rantakasvillisuus sekä suuresta humuksen määrästä johtuva veden ruskea väri. Vedet ovat yksi alueen luonnonmaiseman näkyvin piirre. Kainuun läpi kulkeva liikenne on aikoinaan tukeutunut näihin reittivesistöihin. Reittivesistöt ovat toimineet merkittävinä talviteinä karjalaisille eränkävijöille sekä kaupustelijoille. Reitit ovat myös ohjanneet Kainuun asuttamista. Asutus levisi hiljalleen pidemmälle reittien alkulähteille kaskeamisen ja uusien metsäalueiden käyttöönoton johdosta. Sekä ranta- että vaara-asutus ovat olleet tyypillisiä. Kaiken kaikkiaan asutus on ollut erittäin harvaa ja levinnyt varsin myöhään, etenkin Hyrynsalmen reitin varrelle alueen pohjoisosiin. Vesireitit olivat myös tärkeitä puun ja tervan kuljetusreittejä koskisuudesta huolimatta. (<http://www.maaseutumaisemat.fi/wp-content/uploads/2011/09/KAI-raportti-valtakunnalliset-ja-maakunnalliset.pdf>)



Kuva 19. Tarkennetut maisemaseutujen osa-aluejaot, 1. Kainuun vaara-asutuksen alue 2. Sotkamon ja Hyrynsalmen reittivesien alue 3. Karjalaisen kulttuurin vaikutuspiirin alue. (lähde: <http://www.maaseutumaisemat.fi/wp-content/uploads/2011/09/KAI-raportti-valtakunnalliset-ja-maakunnalliset.pdf> s. 24)



Kuva 20. Museotien varren vaara-asutusta ympäröivät pienilaiselliset pellot.

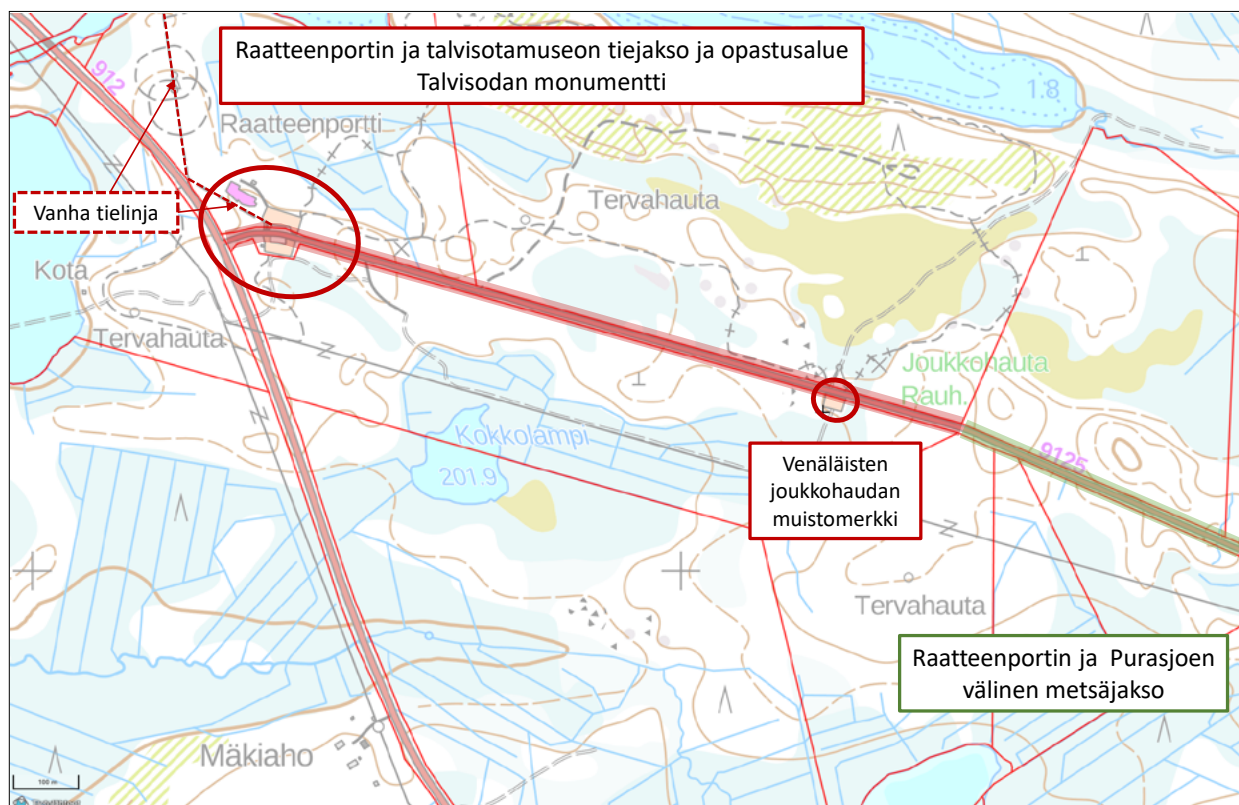
## Museotien maisema ja tieympäristö

Museotieltä avautuva maisema on pääosin metsäinen. Vaarojen laelta laajalle tai tienlinjan suuntaisesti pitkälle avautuvat näkymät ovat maisemallisesti hienoja. Tien harvat, avoimet lähimaisemat avautuvat vaarojen laella sijaitseville pelloille ja tienvarren pihapiireihin.

Museotiellä on maiseman ja maankäytön näkökulmasta erityyppisiä jaksoja, joita on kuvattu seuraavassa.

## Raatteenportin ja talvisotamuseon tiejakso

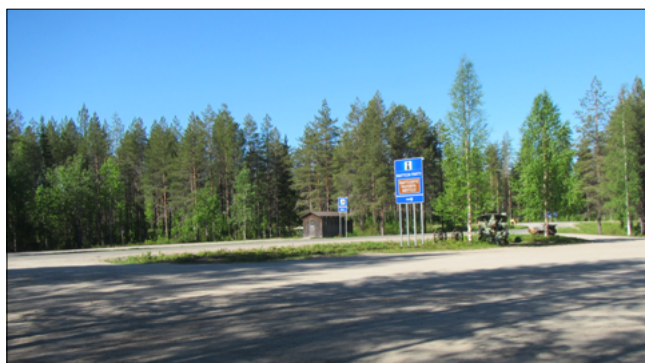
Tiejakso alkaa Raatteenportilta, jossa sijaitsee Talvisotamuseo ja maisemallisesti huomattava Talvisodan monumentti. Vuonna 2003 valmistunut, pinta-alaltaan n. 3 hehtaarin kokoinen muistomerkki koostuu n. 17 000 kivistä, joiden keskusmuistomerkkinä on puukaarista ja vaskikelloista koostuva ”Avara syli”. Muistomerkin on suunnitellut suomensalmelainen Erkki Pullinen.



Kuva 21. Raatteenportin ja talvisotamuseon tiejakso.

Porttialueelle sijoittuu nykyinen museotien opastustaulu (kuva 23). Molemmin puolin tietä on pysäköintialue (kuva 22), joiden käyttöaste on ajoittain suuri. Tien eteläpuolella, Kokkolammen ja tien välissä on

alue, jota käytetään varapysäköintialueena. Raatteenportilta lähtee polkuverkosto, jota pitkin pääsee myös venäläisten joukkohaudan muistomerkillle. Sen yhteydessä on myös pysäköintialue. Tiejakso päättyy venäläisten muistomerkin kohdalle.

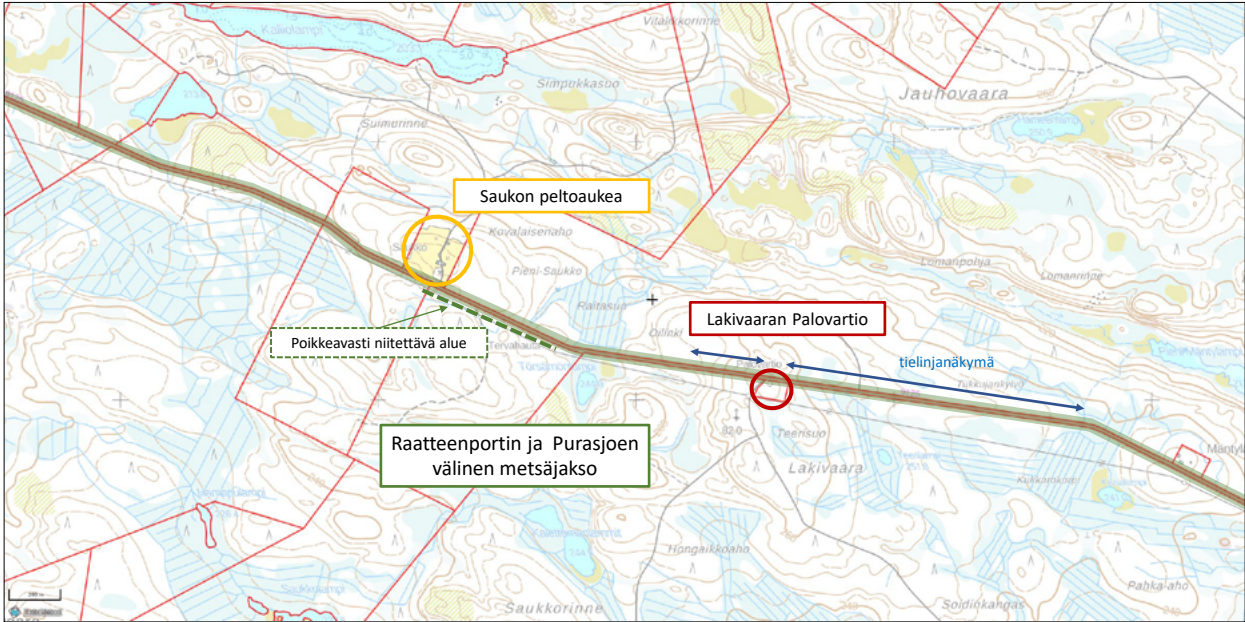


Kuva 22. Museotien molemmilla puolilla on pysäköintialue matkailijoiden käyttöön.



Kuva 23. Museotien nykyinen opastaulu Raatteenportin pysäköintialueen reunalla.

## Raatteenportin ja Purasjoen välinen metsäjakso



Kuva 24. Raatteenportin ja Purasjoen välinen metsäjakso. Kuvassa on vihreällä katkoviivalla esitetty poikkeavasti niitettävän alueen sijainti.

Tiejakso on metsämaisemaltaan vaihteleva pitkä osa museotietä. Pientä vaihtelua tuovat asutukseen liittyvät peltoaukeat ja pihapiirit, esimerkiksi Saukon ja Harjulan kohdalla. Lakivaaralle sijoituvan käytöstä jo poistetun Palovartiotornin (kuva 27) kohdalta avautuu pitkä näkymä erityisesti idän suuntaan (kuva 25). Metsäinen tiejakso päättyy Purasjoen puolustusaseman kohdalle.

Harjulan kohdalla on näkyvissä vanha tielinja ennen oikaisua (kuva 26). Vanhan tielinjan varteen sijoittuu myös Raatteen tien taistelujen muistomerkki.



Kuva 26. Vanha tielinja erkanee nykyisestä museotien linjauksesta Harjulan kohdalla.



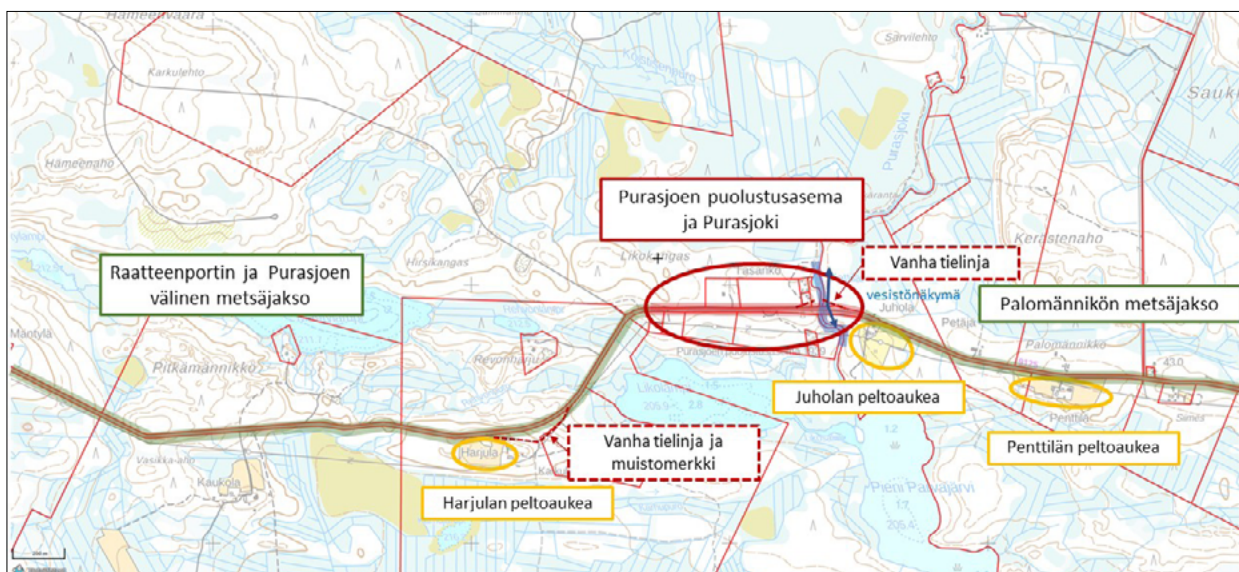
Kuva 25. Museotieltä avautuva pitkä tienäkymä palovartiotornin kohdalta itään.



Kuva 27. Palovartiotorni.



## Purasjoen puolustusaseman ja Purasjoen tiejakso



Kuva 28. Purasjoen puolustusaseman ja Purasjoen tiejakso.

Purasjoen puolustusasema koostuu kolmessa eri rakennusvaiheessa vuosina 1939–1941 tehdyistä ja parannelluista panssariesteistä ja juoksuhaudoista. Osa alkuperäisistä rakennelmista on tuhoutunut tien oikaisun ja uuden sillan rakennustöiden takia. Rakenteista on osa tällä hetkellä huonokuntoisia. Alue on siirtynyt 3.3.2014 päivätyllä kauppa-kirjalla Metsähallitukselta Suomussalmen kunnan omistukseen, joten alueen hoitovastuu on tällä hetkellä kunnalla. Kohde sisältyy Salpalinjan ja Talvisodan taistelupaikkojen RKY-kohteisiin. Museotien

pohjoispuolella molemmin puolin Purasjokea on vielä säilynyt osa vanhalle siltapaikalle johtavaa alkuperäistä tielinjaa.

Purasjoen puolustusaseman kohdalla on museotien harvoja vesistö näkymiä (kuva 29).

Alueen vilkkaasta käytöstä johtuva kasvillisuuden kuluminen on nähtävissä maastossa. Autot pysäköivät tienvarteen, ja metsän reunalla kuljetaan polkuja pitkin (kuva 30).



Kuva 29. Purasjoen ylittävä Kattilakosken silta, joka on teräs-betoninen palkkisilta.



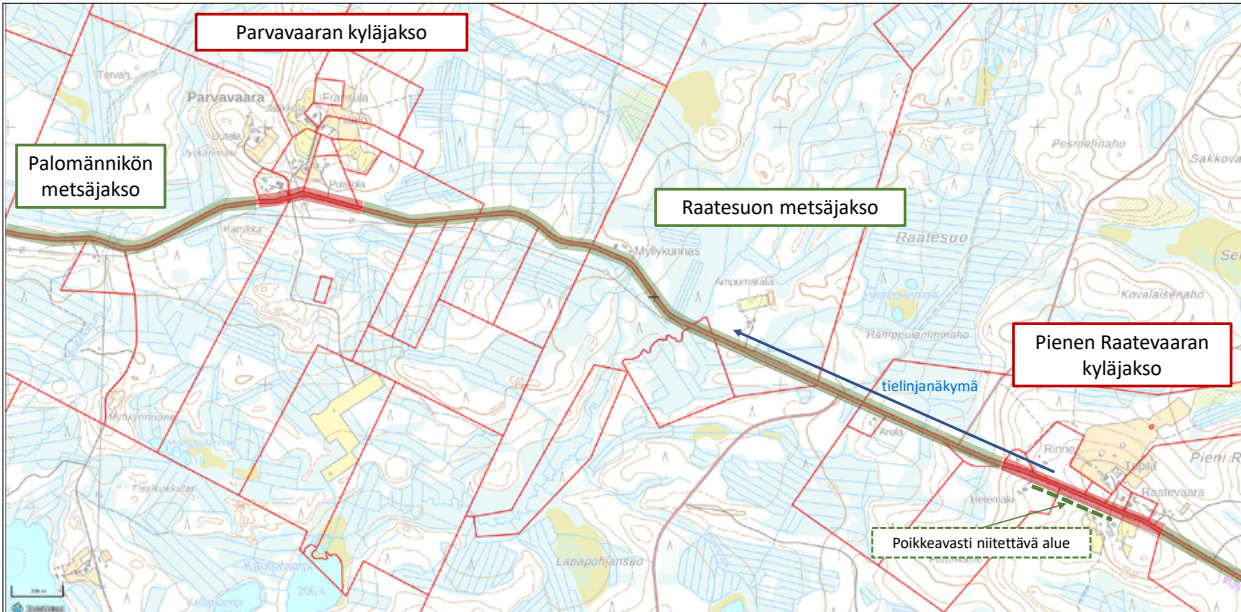
Kuva 30. Tien reunoja käytetään pysäköintipaikkoina Purasjoen kohdalla erillisestä pysäköintialueesta huolimatta. Tien vasemmalla reunalla näkyy alkuperäisen tielinjan liittyminen nykyiseen tiehen.

## Palomännikön metsäjako

Tiejakso on metsäinen osuus museotietä Purasjoen ja Parvavaaran kylän välillä. Juholan ja Penttilän pienet peltojaksot tuovat vaihtelua tiemaisemaan (kuva 32).

## Parvavaaran kyläjakso

Itse kylästä näkyy museotielle vain vanha koulurakennus (kuva 33). Kylä sijoittuu vaaran laelle, josta avautuu näkymiä kaukomaisemaan (kuva 34).



Kuva 31. Palomännikön ja Pienen Raatevaaran välinen tiejakso. Kuvassa on vihreällä katkoviivalla esitetty poikkeavasti niitettävän alueen sijainti.



Kuva 32. Juholan talo museotien varressa.



Kuva 33. Parvavaaran koulurakennuksessa toimii mm. Bed & Breakfast -majoitus ja kahvila-ravintola.



Kuva 34. Parvavaaran laelta avautuva maisema, museotie sijoittuu vaaran eteläpuolelle.

### Raatesuon metsäjakso

Parvavaaran ja Pienen Raatevaaran välissä on maisemaltaan suljettu metsäjakso, jonka varrella on kaksi taloa.

### Pienen Raatevaaran kyläjakso

Vaaran laelle sijoituvalta kylältä avautuu kauko-  
maisema länteen (kuva 36). Kylän kohdalla tietä  
reunustavat lehtipuut ja piha-aidat (kuva 35). Osa  
kylän rakennuksista näkyy tielle.



Kuva 35. Pienen Raatevaaran kylämaisemaa museotien varrella.



Kuva 36. Museotieltä kylän kohdalta länteen avautuva vaara-  
maisema.

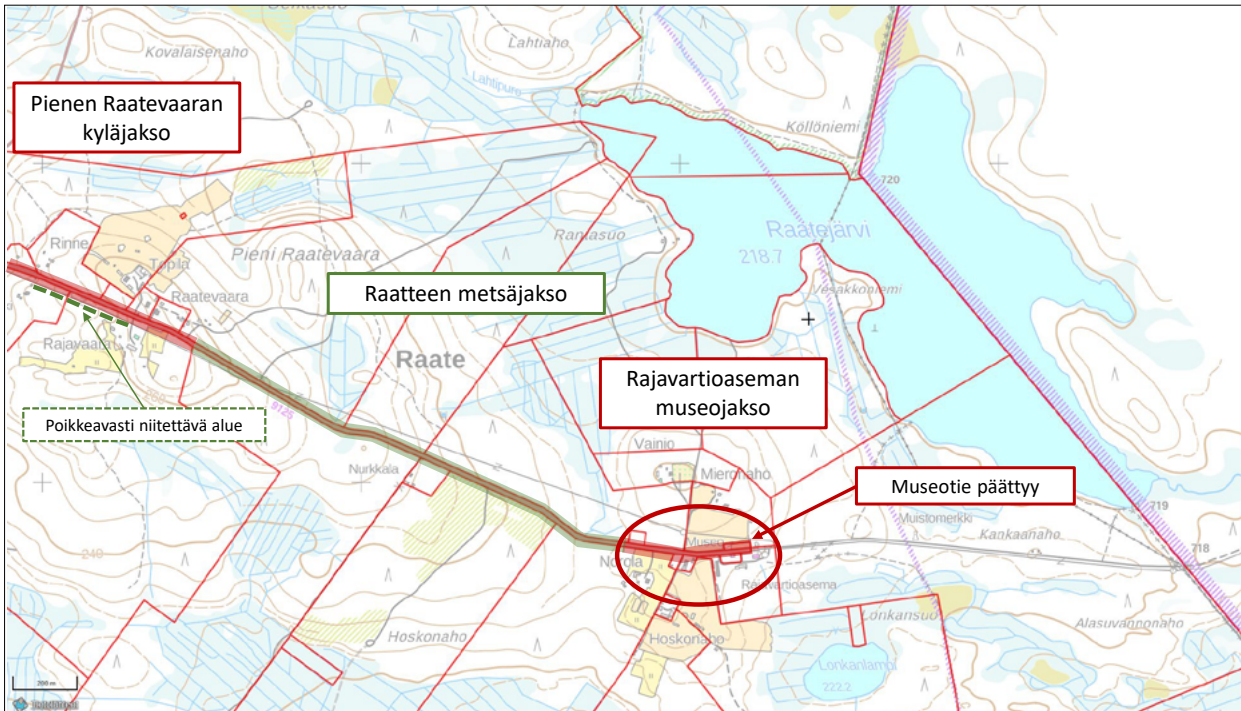
## Raatteen metsäjakso

Pienen Raatevaaran kylän ja entisen rajavartioaseman välillä on lyhyt metsäinen tiejakso.

## Rajavartioaseman museojakso

Museotie päättyy lakkautetun rajavartioaseman kohdalle. Asemalla toimii nykyisin Raatteen vartiomuseo, joka on entisöity vuoden 1939 asuun.

Museotien pohjoispuolella on pysäköintialue, joka palvelee alueen matkailijoita (kuva 38). Museotietä reunustavat istutetut rauduskoivut. Museotie päättyy ennen rajavyöhykettä, joka on rajattu aidalla (kuva 39).



Kuva 37. Pienen Raatevaaran kylän ja Rajavartioaseman museon välinen tiejakso. Kuvassa on vihreällä katkoviivalla esitetty poikkeavasti niitettävän alueen sijainti.



Kuva 38. Vartiomuseon pysäköintialue kuvassa oikealla.



Kuva 39. Maantien päättyminen on merkitty opasteella. Rajavyöhyke on aidan takana.

### 3.2.2 Kulttuuriympäristö

#### Muinaisjäännökset

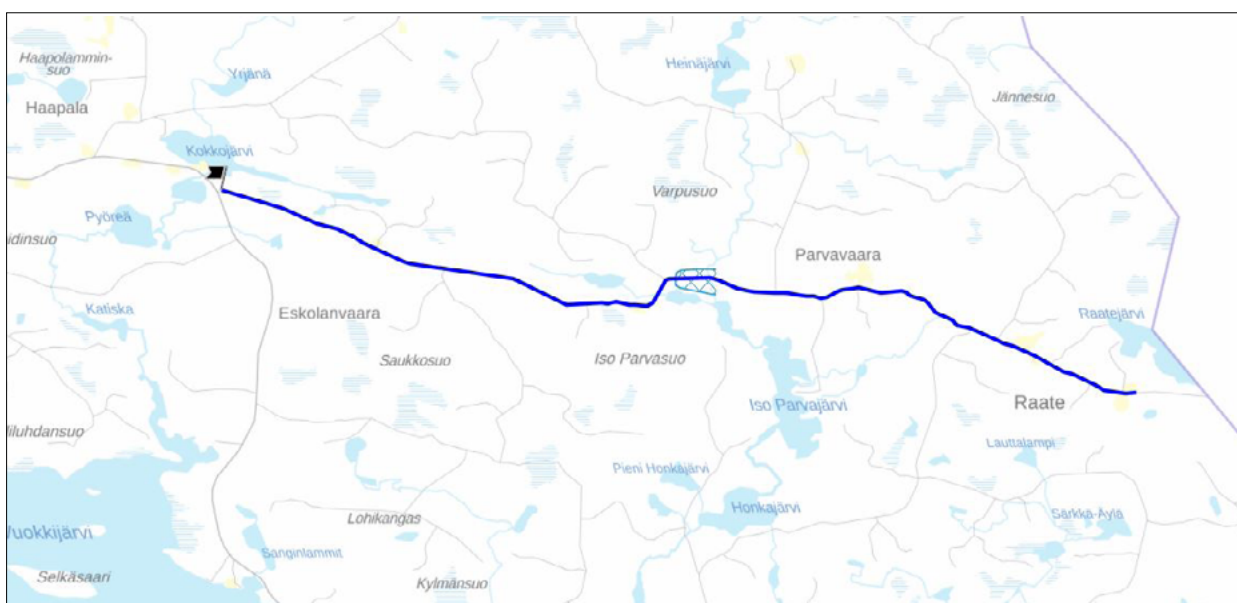
Alueella ei ole tiedossa olevia muinaisjäännöksiä. Muuksi kulttuuriperintökohteeksi, historialliseksi 1900-luvun kohteeksi on luokiteltu neuvostoarmeijan joukkohauta Raatteentien pohjoispuolella suon reunalla. Paikalle on pystytetty kyltti, jossa kerrotaan haudattuja sotilaita olleen 79 kappaletta (kuva 40). Taistelun jälkeen kaatuneet Neuvostoliittolaiset sotilaat haudattiin joukkohautoihin taistelupaikoille. Haudat merkittiin puukylteillä, jotka kertoivat haudattujen sotilaiden määrän. Kyltit lahosivat ajan myötä, eikä hautoja poliittisistakaan syistä haluttu myöhemmin kunnostaa. Joukkohautojen paikat eivät pääosin ole tiedossa.



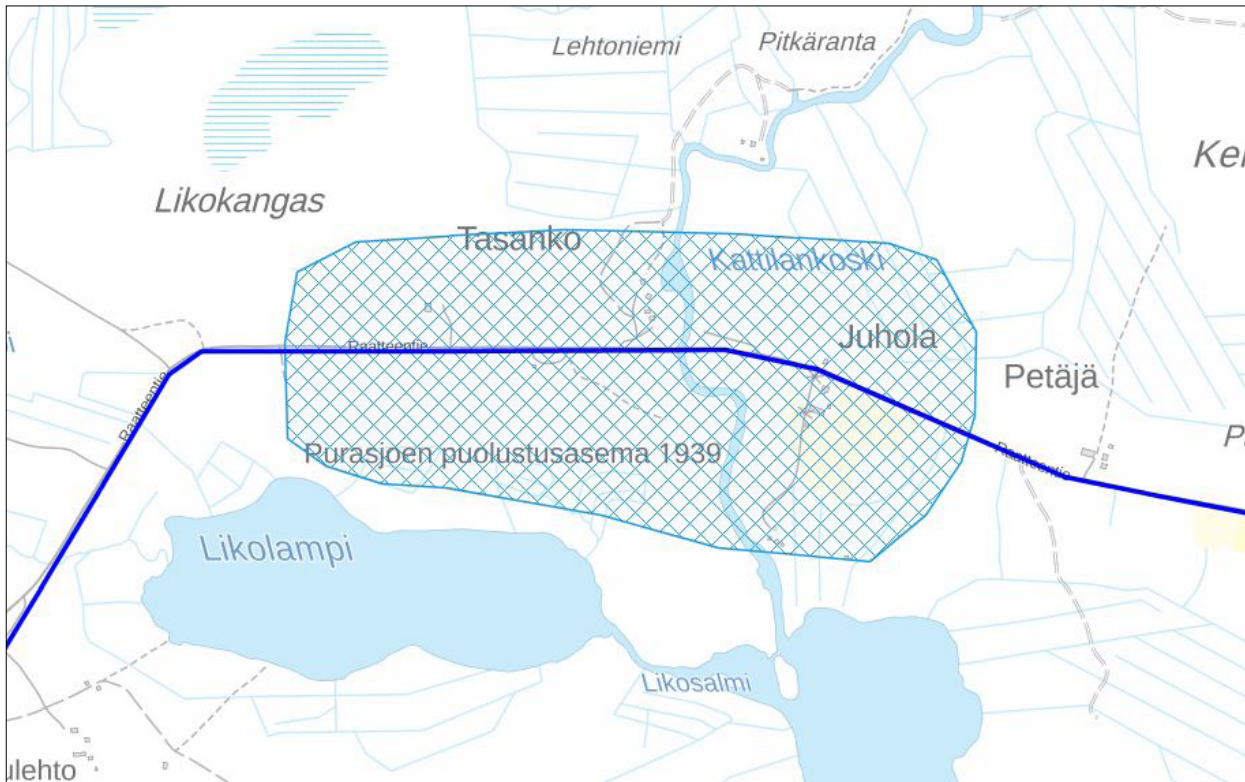
Kuva 40. Neuvostoarmeijan joukkohaudan kyltti.

#### Rakennettu kulttuuriympäristö

Raatteentien alue ja tämän varrella sijaitseva Purasjoen puolustusasema 1939 ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä RKY 2019 (kuvat 41–42). Kokkojoki-Raate-maantie, jonka läheisyydessä talvisodan voitokkaimmat taistelut käytiin, oli valmistunut Raateen kylään työllisyytyä 1915–1919. Salpalinjan II maailmansodan linnoitusketjuun kuuluva Purasjoen kunnostettujen kenttälinnoitteiden alue on yksi merkittävimmistä talvisodan taistelupaikoista.

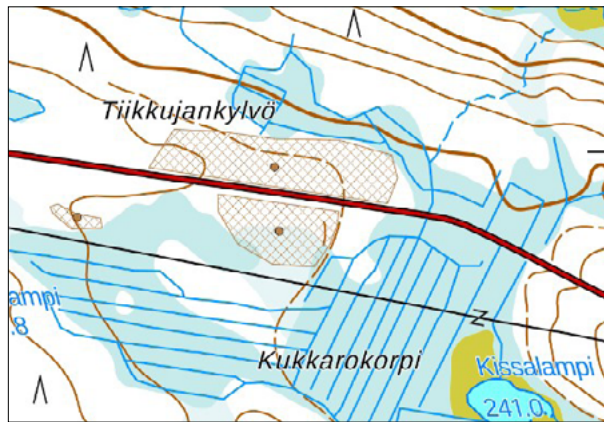


Kuva 41. Raatteentien valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Ote Museoviraston karttapalvelusta. <https://kartta.museoverkko.fi/?action=showRegistryItem&id=1299&registry=rky2000&mapLayers=20>

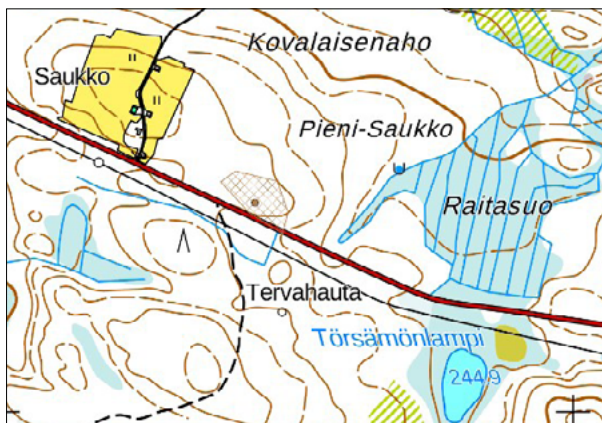


Kuva 42. Purasjoen puolustusaseman valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Ote Museoviraston karttapalvelusta. <https://kartta.museoverkko.fi/?action=showRegistryItem&id=1299&registry=rky2000&mapLayers=20>

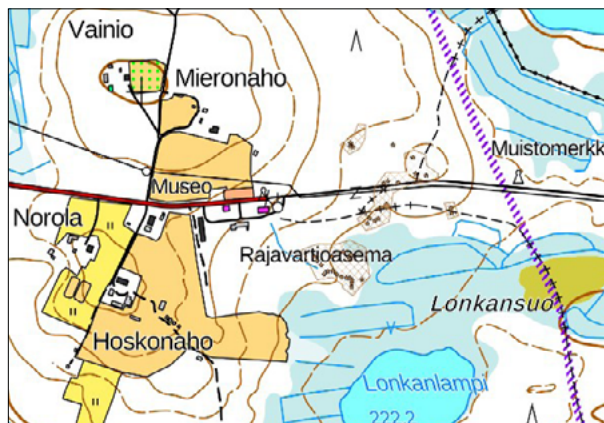
Taistelukaivantoja on museotien varrella Purasjoen puolustusaseman lisäksi Tervahautaa vastapäätä Saukon ja Raitasuon välissä (kuva 43), Tiikkujankylvön kohdalla (kuva 44) ja Rajavartioaseman itäpuolella (kuva 45). Kartat <https://kartta.museoverkko.fi/?action=showRegistryItem&id=1000026128&registry=ancientMonument>



Kuva 44.



Kuva 43.



Kuva 45.

## 3.3 Museotien tekniset lähtökohdat

### 3.3.1 Tien perustiedot

Raatteentien museotie on yhdystie 9125

- Museotien tieosoite on 9125/1/0–9125/3/7173.
- Ajouradan leveys on n. 6,0 m.
- Tien päällyste on Raatteenportin kohdalla PAB, pehmeä asfalttibetoni, ja sen itäpuolella sora. Soratieluokka on II.
- Museotiellä on yksi silta, Purasjoen ylittävä Kattilakosken vesistösilta, teräsbetoninen palkkisilta, siltanumero O-2406.
- Museotiellä ei ole valaistusta
- Tien talvihoitoluokka on III
- Tien viherhoitoluokka on N3 (Y).
- Purasjoen puolustusaseman pysäköintialueella on WC

### 3.3.2 Tien kunto ja korjaukset

Soratien liikennemäärät lisääntyvät turistikaudella, mikä aiheuttaa sorateille kunnostustarpeita. Soratien kuivatusta on parannettu vuosina 2016–2017. Sivuojat on kaivettu auki ja päätien rumpuja on uusittu. Sorastusta on tehty keväällä 2021, ja jatketaan syksyllä.

### 3.3.3 Tien kunnossapito

Museotie kuuluu Suomussalmen hoidon alueurakkaan, josta vastaa 10/2023 saakka YIT Suomi Oy.

Soratiesuutta sorastetaan kolmen vuoden välein.

Viherhoitoluokan N3 laatuvaatimusten mukaan niitto on ulotettava vähintään 2 metrin etäisyydelle päällysteen reunasta. Liittymien ja risteysten näkemät on pidettävä kunnossa. Niittokertoja on 1–2 kertaa kesässä, niittokerrat määritellään työkohtaisessa tarkennuksessa.

### 3.3.4 Liikenneturvallisuus ja opastus

Museoteillä on voimassa yleisrajoitus 80 km/h. Museotien varrella on harvakseltaan yksityistie- ja pihaliittymiä. Tiellä on sekä mutkaisia että mäkiisiä osuuksia ja pitkiä suorja, joissa on esteetön näkymä.

Liikennemäärät museoteillä ovat olleet keskimäärin (KVL) 137 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus (KVL) 2 ajoneuvoa vuorokaudessa, laskentavuosi on 2020. Liikennemäärät kasvavat hieman kesällä, jolloin liikennemäärä (KVL) on keskimäärin 164 ajoneuvoa vuorokaudessa.

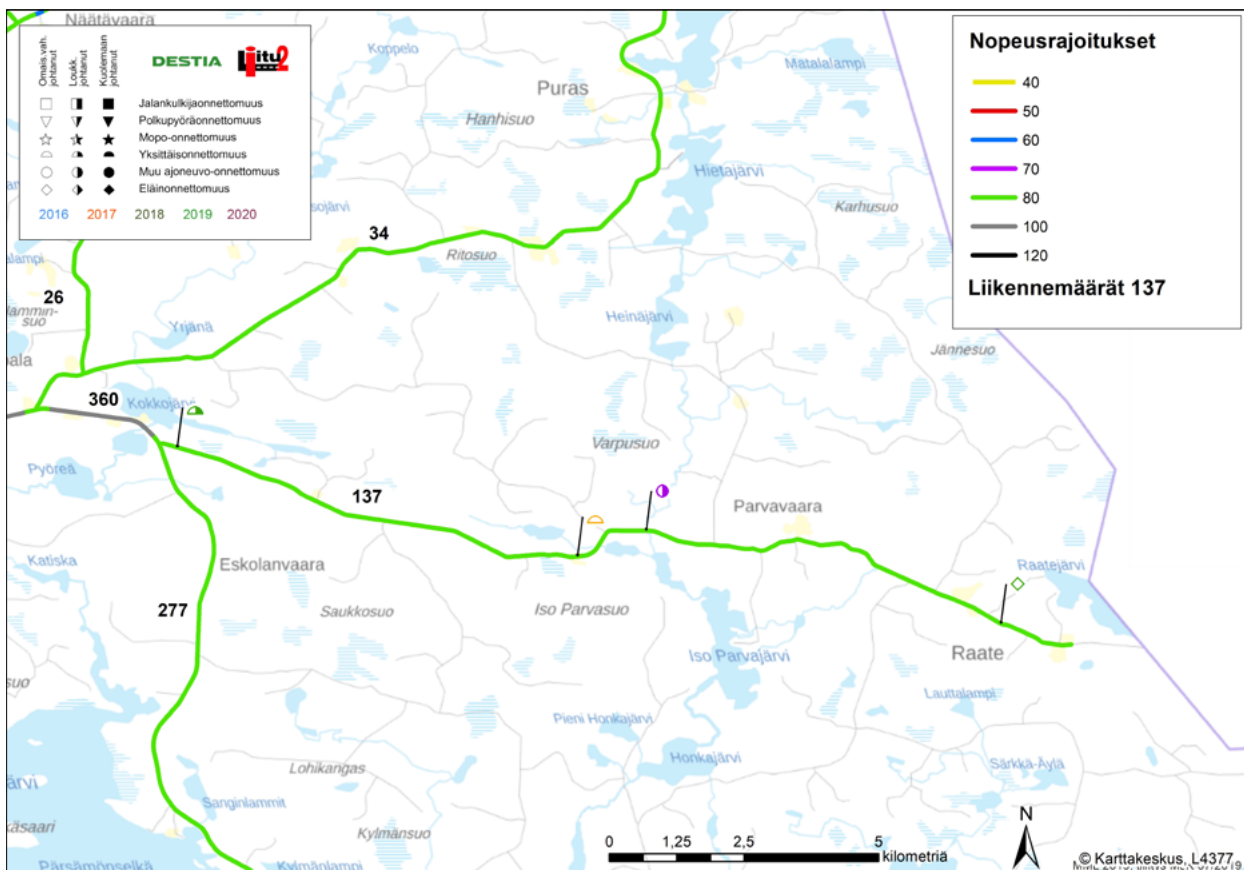
Poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia viimeisen viiden vuoden aikana, 2016–2020 (Kuva 48, Lähde: Destia iLiitu-palvelu) on tapahtunut muutamia. Viimeisin loukkaantumiseen johtanut ajoneuvo-onnettomuus tapahtui Purasjoen kohdalla vuonna 2020.



Kuva 46. Raateen portin ja talvisotänäyttelyn opastus Kuhmontiellä etelän suuntaan.



Kuva 47. Raateentien opastus Suomussalmen suunnasta.



Kuva 48. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet Raateentiellä vv. 2016 -2020. Lähde: Destia iLiitu-palvelu.





Kuva 49: Raateentien opastus Värjänsalmen pohjoispuolelta.

Museotie on viitoitettu seututieltä etelän ja pohjoisen suunnista. Myös Raateen portti on opastettu.

Museotien pituudesta kertova opaste on museotien alussa. Museotien pituudeksi on opasteessa mainittu 18 km (kuva 53).

Museotien opastaulun sijainti pysäköintialueen reunassa on hyvä. Nykyisessä opastaulussa on kieliversiot suomi, ruotsi, englanti ja saksa (kuva 53).



Kuva 50. Raateentien opastus Suomussalmentien suunnasta.



Kuva 52. Museotien länsipää.



Kuva 51. Raateentien opastus valtatieltä 5 etelän suunnasta.



Kuva 53. Museotien nykyisen opastaulun sisältö. Kieliversiot ovat suomi, ruotsi, englanti ja saksa.

# 4 Museotien kunnossapitosuunnitelma

## 4.1 Tavoitteet

### 4.1.1 Museotie

Museotien hoidon ja ylläpidon tavoitteena on turvata sen säilyminen nykyislaaisessa käytössä yhdystienä Raatteen alueen maankäyttöä palvelevana tienä. Tavoitteena on säilyttää tie ja sen lähiympäristö museointiajankohdan, eli vuoden 1982 mukaisessa ulkoasussa. Tien linjaukseen ja tasaukseen tai leveyteen ei tehdä muutoksia, ellei niille ole liikenneturvallisuuteen tai rakenteen kuntoon liittyviä välttämättömiä syitä. Kaikissa toimenpiteissä on huomioitava tien tutkittavuuden säilyminen.

Tien rakenteen, kuivatuksen ja tiehen liittyvän ympäristön ja kasvillisuuden kunnon seuraaminen ja ennaltaehkäisevät toimenpiteet varmistavat osaltaan tien arvon säilymisen osana arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä.

### 4.1.2 Maankäyttö

Museotie sijoittuu pääosin maa- ja metsätalousalueelle. Museotien varrella on palveluja (Raatteen portti ja Vartiomuseo), sekä muutamia kyliä ja haja-asutusta. Maakuntakaavassa ei alueelle ole osoitettu taajamamaista rakentamista.

Maankäytön kehittämisessä tulee huomioida kaavamerkinnät ja suojelumääräykset, joilla turvataan osaltaan museotien arvon säilyminen. Pienimuotoinkin uudisrakentaminen tulee sovittaa maisemaan ja tieympäristöön. Myös museotien alkuperäisen linjauksen mukaisten osuukien säilyminen ja tutkittavuus tulee turvata.

### 4.1.3 Maisema ja kulttuuriympäristö

Raattentien museotie ja Purasjoen puolustusasema 1939 sisältyvät Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) luetteloon. Museotien valtakunnallinen arvo velvoittaa tien omistajaa ja haltijaa sen arvon säilyttämiseen. Opastaulun uusiminen on osa kohteen arvon esille tuomista. Tiemaiseman arvon säilymisen kannalta ovat merkittäviä Raatteen portin ympäristö, muistomerkit (kuva 55), alkuperäisen tielinjan säilyminen kohdissa, joissa tietä on oikaistu, kylien kohdat ja Vartiomuseon alueen ympäristö (kuva 59). Purasjoen puolustusasema ja sen pysäköintialue liittyy myös keskeisesti museotiehen. Puolustusaseman rakenteiden ja opasteiden kunnostuksen vastuu on Suomussalman kunnalla (kuva 56).



Kuva 54. Museotien länsipään, Raatteenportin ympäristön maisemanhoidon ja kunnossapidon tavoitteet.

Tien viherhoito on käytännössä pääosin niittoa ja tarvittaessa vesakointia (kuva 61). Maisemallisesti on merkitystä yksittäisillä puilla tai puuryhmillä erityisesti kylien ja pihapiirien kohdilla. Mahdolliset huonokuntoiset puut poistetaan ja asutuksen kohdalla niistä sovitaan tarittaessa yhdessä maanomistajan kanssa.



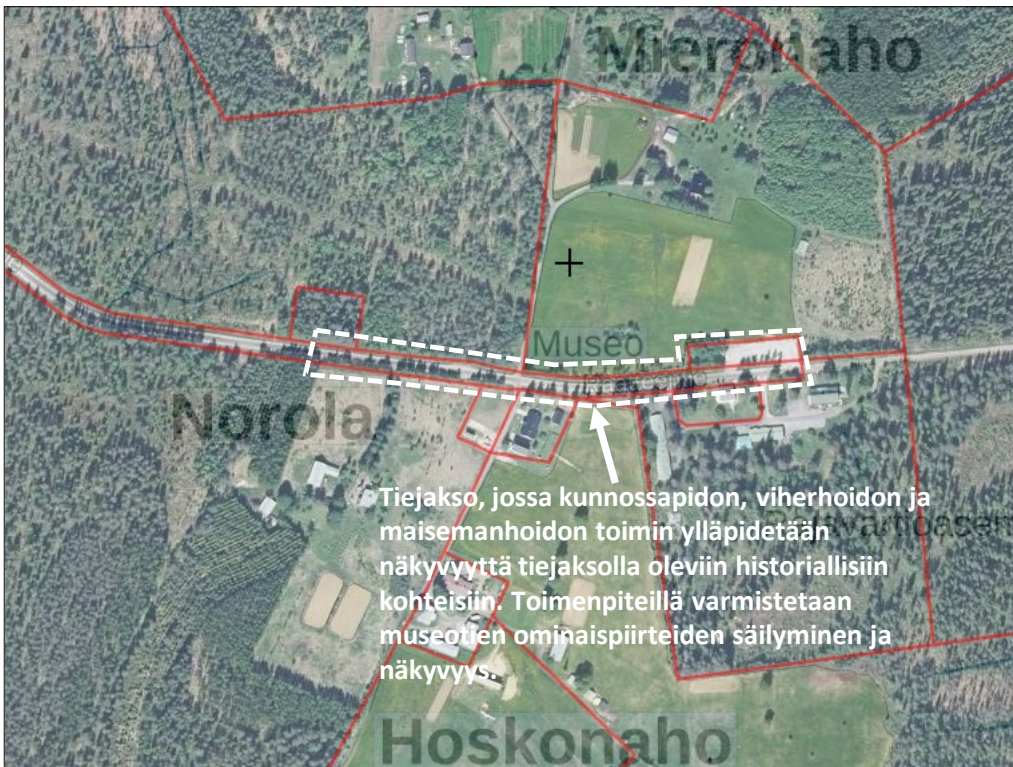
Kuva 55. Talvisodan venäläinen muistomerkki sijoittuu museotien viereen.



Kuva 56. Suomussalmen kunta vastaa Purasjoen puolustusaseman rakenteiden ja opastuksen kunnostamisesta.



Kuva 57. Purasjoen puolustusaseman ympäristön maisemanhoidon ja kunnossapidon tavoitteet.



Kuva 58. Museotien itäpään, Vartiomuseon ympäristön maisemanhoidon ja kunnossapidon tavoitteet.



Kuva 59. Vartiomuseon tieympäristöä reunustaa kaunis koivukuja.



Kuva 60. Museotien metsä- ja kyläjaksojen maisemanhoidon ja kunnossapidon tavoitteet.



Kuva 61. Tieympäristön metsäkasvillisuus on vaihtelevaa, kuivalla mäntykankaalla niitto- ja vesakointitarve on vähäinen.



Kuva 62. Tienvarren näkymät avoimeen maisemaan luovat vaihtelua.

#### 4.1.4 Liikenneturvallisuus ja saavutettavuus

Museotiellä on voimassa nopeusrajoitus 80 km/h. Nopeusrajoituksen laskua esitetään harkittavaksi Raattenportin kohdalla, joissa on tietä ylittäviä ja tien vartta kulkevia jalankulkijoita (kuva 63).

Opastus museotielle on toteutettu nykyisten ohjeiden mukaan. Raatteen portin, Talvisotamuseon ja museotien opastuksen yhdistäminen parantaa kaikkien kohteiden saavutettavuutta ja näkyvyyttä. Opastuksen päivityksestä tarpeellisin osin ehdotetaan sovittavaksi Suomussalmen kunnan, yrittäjän ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kesken.

Museotien nykyinen opastaulu Raatteen portin pysäköintialueen reunassa uusitaan nykyisten ohjeiden mukaiseksi. Taulun sisältö esitetään myös suunniteltavaksi yhteistyössä Suomussalmen kunnan, Raatteenportin, talvisotamuseon ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen kesken. Taulun saavutettavuus tulee varmistaa niin, että sen edustalla on riittävä, turvallinen tila jalankulkijoille ja taulua lukeville, eivätkä ajoneuvot pysäköi kiinni tauluun.

Taulun edustalla voidaan esimerkiksi erottaa reunakivellä rajattu ja korotettu tila, leveydeltään 2 metriä, mikäli pysäköintialue päällystetään. Taulun kieliversioiksi ehdotetaan suomi, englanti ja venäjä. Samaan taulukehykseen voidaan yhdistää myös muita museokohteiden ja kunnan palvelujen opastusta ja tiedotusta.

Raatteen portin pysäköintialueiden käyttöaste on suuri vilkkaimpana matkailusesonkina. Pysäköintialueiden tehokasta käyttöä haittaa se, että paikkoja ei ole merkitty maaliviivalla, ja yksi väärin pysäköity auto vie useita paikkoja. Paikkojen merkitseminen edellyttää pysäköintialueiden päällystämistä kokonaisuudessaan. Myös viheralueiden laajuutta voi samassa yhteydessä tarkistaa. Alueet tulee suunnitella niin, että linja-autojen ja mahdollisten matkailuautojen pysäköinti on myös mahdollista. Liikenne esitetään muutettavaksi yksisuuntaiseksi, joka parantaa liikkumisen turvallisuutta, myös jalankulkijoiden kannalta. Jalankulkijoiden ylityspaikka tien vastakkaiselta puolelta Raatteen portin puolelle esitetään merkittävästi selkeästi.



Kuva 63. Raatteen tien liittymäalue ja pysäköintialueet. Jalankulkijoiden tulee pystyä ylittämään tie turvallisesti myös silloin, kun pysäköivää ajoneuvoliikennettä on runsaasti.

Purasjoen puolustusaseman kohdalla on pysäköintialue (kuva 64), mutta autot pysäköivät myös museotien varteen, joka näkyy luiskan kulumisena. Tien varteen on muodostunut lisäksi polkuyhteys. Purasjoen kohdalla on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullut, loukkaantumiseen johtanut ajoneuvo-onnettomuus vuonna 2020. Liikkumisen turvallisuuden tulee kiinnittää huomiota varsinkin, kun alueella on jalankulkijoita.

Vartiomuseon pysäköintialuetta (kuva 66) käyttävät myös linja-autot ja kääntyminen on todettu ajoittain vaikeaksi. Liittymiä tulee tarvittaessa laajentaa sen verran, että kääntyminen onnistuu. Henkilöautojen ja linja-autojen pysäköinti ehdotetaan ohjeis-

tettavaksi liikennemerkillä niin, että henkilöautot eivät myöskään estä linja-auton kääntymistä. Päälystämistä ei pysäköintialueelle esitetä.

Vartiomuseon pysäköintialueelle esitetään sijoitettavaksi vastaava opastaulu kuin Raatteenportin alueelle.

Autot pysäköivät satunnaisesti myös Raatteen tien muistomerkin kohdalla (kuva 65), jossa on säilynyt osa vanhaa tielinjaa. Muistomerkki on yksityisen maanomistajan pihapiirin tuntumassa, joten alueelle ei esitetä rakennettavaksi pysäköintipaikkoja. Yksittäisen auton pysäköinti on mahdollista tien reunassa (kuva 67).



Kuva 64. Purasjoen aseman pysäköinti- ja levähdysalue ja WC.



Kuva 66. Vartioaseman pysäköintialue museotien itäpäässä.



Kuva 65. Raatteen tien muistomerkki.



Kuva 67. Hetkellinen pysäköinti on mahdollista museotien vanhan tielinjan reunalla.

## 4.2 Museotien ja sen lähiympäristön hoidon vastuut ja yleisohjeistus

Vastuu museotien ja sen lähiympäristön kunnossapidosta tiealueella on Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueella. Museotien kunnossapitosuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tulevat sisältymään sopimuksen mukaan joko nykyiseen tai seuraavaan Suomussalmen seuraavaan alueurakkaan. Hoitourakkaan kuuluvalla vuosittaisella seurannalla varmistetaan museotien kunto ja liikenneturvallisuus. Museotien hoito ja kunnossapito tehdään perusväylänpidon määrärahoilla, joista Väylävirasto vastaa.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen perinneyhdyshenkilö vastaa museotien vuosittaisesta tarkastuksesta. Mahdollisissa museotien historiaan, tieliikennehistoriaan tai erityistarpeisiin liittyvissä kysymyksissä asiantuntijana toimii tieliikenteen valtakunnallinen erikoismuseo Mobilia.

Yhteistyö Suomussalmen kunnan ja Raatteenportin toimijan kanssa on erittäin tärkeää museotien varren kohteiden hoidon kannalta, mm. Raatteenportin ja Talvisotamuseon sekä Purasjoen puolustusaseman ja Vartiomuseon ympäristössä.

## 4.3 Alueurakkaan sisällytettävä museotien ja sen lähiympäristön kunnossapito

Raatteentien museotie sisältyy Suomussalmen maanteiden hoidon alueurakkaan. Nykyinen alueurakka päättyy 1.10.2023.

### 4.3.1 Museotien hoito

Museotien hoitoon liittyvät toimet on esitetty tässä luvussa ja urakkakohtaisissa asiakirjoissa. Maanteiden hoitourakoiden tuotekortit yksilöivät maanteiden hoitourakoihin kuuluvat kunnossapitotyöt laatuvaatimuksineen.

### 4.3.2 Tieympäristön ja maiseman hoito

#### Viherhoito

Tieympäristön viherhoitoa on ohjeistettu Väyläviraston julkaisussa Viherrakentaminen ja tieympäristössä 18/2014. Viherhoidon laatuvaatimukset on esitetty Maanteiden hoitourakoiden tuotekorteissa.

Museotien viherhoitoluokkana säilytetään N3 täydentämällä sitä ympäristötekijällä (Y), museotie. Raatteentiellä on myös suuri matkailullinen arvo. Museotien varressa on pääosin luonnonmukaista tieympäristöä. Hoidetumpaa viherympäristöä on museotien länsipäässä Raatteenportin ympäristössä ja museotien itäpäässä Vartiomuseon kohdalla ja myös asutuksen kohdalla. Tieympäristön hoito koostuu pääosin niitosta ja nurmetusten hoidosta, vesakon raivauksesta ja yksittäisten puiden hoidosta ja poistosta. Tieympäristön hoitoa on kuvattu seuraavassa kohteittain (kartat luvussa 4).

#### Raatteenportin ja talvisotamuseon tiejakso

#### Vesakointi ja niitto

Tavoitteena on ylläpitää tiejakson luonnonmukaista, metsätyypin mukaista ilmettä ja rakennetussa tieympäristössä hoidettua siistää ilmettä. Tiejaksolle sijoittuu museotien liittymäalue seututielle 912. Liittymän ympäristössä, tiealueen ulkopuolella ja osin tiealueella kasvaa männikköä ja sen alusta pidetään avoimena ja siistinä. Näkemiä peittävää vesakkoa raivataan tarvittaessa vuosittain.

Raatteenportin pysäköintialueen rajatut nurmea kasvavat viheralueet hoidetaan niin, että ne pysyvät siistinä. Näkyvä leikkuujäte poistetaan ja liikennemerkkien alusta siistitään siimaleikkurilla. Venäläisten muistomerkin ja sen pysäköintialueen liittymän ympäristö pidetään avoimena ja siistinä poistamalla vesakko tarvittaessa vuosittain.

Uuden opastaulun ympäristö pidetään siistinä ja helposti saavutettavana kaikille käyttäjille.

Raatteenportin pysäköintialueiden järjestelyistä ja niihin liittyvästä ympäristönhoidosta sovitaan tarkemmin mahdollisten rakentamistoimenpiteiden jälkeen.

## Purasjoen puolustusaseman jakso

### **Vesakointi ja niitto**

Tavoitteena on ylläpitää tiejakson luonnonmukaisista, metsätyypin mukaista ilmettä ja varmistaa turvalliset näkemät Purasjoen pysäköintialueen liittymässä ja tien reuna-alueella. Myös alkuperäiseen tielinjan mukaiset liittymäalueet museotielle pidetään avoimina sekä niiden turvallisuuden että haavoittavuuden ja tutkittavuuden näkökulmasta.

### **Muut toimenpiteet**

Tien vartta käyttävät myös jalankulkijat, josta on muodostunut polku. Mikäli kulkureitti tien reunalla vaurioittaa maastoa, on harkittava sen kunnostusta. Puolustusaseman rakenteiden kunnostus on Suomussalmen kunnan vastuulla, joten kulkureittien kunnostuksesta ja kulun ohjaamisesta esitetään sovittavaksi ELY-keskuksen ja kunnan kesken.

## Vartiomuseon jakso

### **Vesakointi, niitto ja puiden hoito**

Vartiomuseon lähiympäristössä tieympäristö on ilmeeltään hoidettua. Välialueet ovat nurmipintaisia ja niillä kasvaa pääosin koivuja, jotka ovat hyväkuntoisia. Tavoitteena on säilyttää alueen siisti ja hoidettu ilme museoalueena. Yleinen tie päättyy rajavyöhykkeeseen.

### Muut museotien osuudet

Muut museotien osuudet ovat pääosin metsäisiä, ja niiden viherhoito on tavanomaista vesakointia ja niittoa. Tarvittaessa tien varrelta poistetaan huonokuntoisia puita, jos ne vaarantavat liikenneturvallisuutta.

### **Soratien hoito**

Raatteentie kuuluu soratieluokkaan 2. Sorateiden kunnossapito on ohjeistettu Väyläviraston julkaisussa 1/2014. Laatuvaatimukset on määritelty Maanteiden hoitourakoiden tuotekorteissa. Soratien hoitoon sisältyvät toimenpiteet, joilla vaikutetaan tien pintakuntoon ja joilla varmistetaan tien päivittäinen liikennöitävyys, mm. ojien ja rumpu-

jen hoito, tienvarsien niitot ja vesakonraivaukset. Soratien ylläpito käsittää toimenpiteet, joilla varmistetaan tien kulkukelpoisuus ja tien rakenteiden toimivuus saattamalla kuluneet tai vaurioituneet rakenteet ja laitteet ennalleen, esim. ojien ja rumpujen kunnostus.

### **Talvihoito**

Raatteentie kuuluu talvihoitoluokkaan III, johon kuuluvat vähäliikenteiset seutu- ja yhdystiet. Maanteiden talvihoidon laatuvaatimukset on määritelty Väyläviraston ohjeessa 33/2018. Museotien varteen ei maankäytön suunnitelmissa ole osoitettu merkittävää asutuksen kasvua, joten talvihoitoluokka III on riittävä.

### **Varusteet ja laitteet**

Museotien opasteet ja viitoitus hoidetaan tavanomaiseen tapaan. Opasteiden kunto tarkastetaan keväisin ja opasteet puhdistetaan.

## **4.4 Museotien ja tieympäristön pitkän aikavälin kunnossapito**

### **4.4.1 Museotien korjaustarve**

Museotiellä ei arvioida olevan merkittäviä korjaustarpeita. Soratien kuivatusta on parannettu vuosina 2016–2017. Sivuojat on kaivetut auki ja rumpuja uusittu. Sorastusta on tehty 2021. Sorastus tehdään kolmen vuoden välein.

Purasjoen ylittävälle Kattilakosken sillalle (O-2406) on tehty yleistarkastus 1.8.2019. Sillan ja päällysrakenteen yleiskunto on tuolloin arvioitu hyväksi. Raportin mukaan sillan rakenteissa on jonkin verran lieviä tai merkittäviä vaurioita, joiden korjaus tulisi pääosin sisältyä seuraavaan sillan peruskorjaukseen. Rakennusajankohdalleen tyypillinen silta on mahdollisten korjaustöiden yhteydessä syytä säilyttää ulkoasultaan nykyisen kaltaisena, eikä sitä pidä tarpeettomasti muuttaa.



## 4.4.2 Museotien kunnossapito

Museotien pysäköintialue Raatteenportin kohdalla tien eteläpuolella esitetään jäsennettäväksi uudeen paremmin alueen matkailupalveluja käyttöä hyödyttäväksi. Pysäköintialueen käyttöä voidaan tehostaa päällystämällä nykyinen kenttä, jolloin pysäköintipaikat voidaan merkitä selvästi.

Uudet opastaulut Raatteenportin ja Vartiomuseon pysäköintialueen reunoissa sijoitetaan nykyisten taulujen paikalle tai viereen.

## 4.4.3 Museotien saavutettavuus

Museotien saavutettavuutta parannetaan yleisölle tarkoitetun kohdekortin ja opastaulun uusimisen avulla. Kohdekortissa on perustiedot museotiestä ja sen sijainnista sekä etäisyyksistä lähimpiin kaupunkeihin. Lisäksi kortissa on museotien lähestymiskartta ja tarkempi kartta yksityiskohtaisine tietoineen. Korttiin lisätään mahdollisia kohteesta lisätietoa tarjoavia internet-linkkejä.

## Opastaulu



Kuva 68. Ehdotus opastaulun kartaksi.

Opastaulun karttaa ja tekstisisältö päivitetään vastaamaan voimassa olevia ohjeita (kuva 68). Esitys opastaulun kartaksi on sisällöltään seuraava. Karttaan merkitään tärkeimmät paikannimet, tiet ja vesistöt.

Opastaulun tekstisisällöksi esitetään seuraavaa:

*Raateentie rakennettiin työttömyystöinä ensimmäisen maailmansodan aikana. Tie ei syntynyt tyhjistä, vaan alueella risteili vilkkaasti liikennöity polkujen verkosto, jota pitkin Aunuksen karjalaiset kauppiat matkustivat Suomen Pohjanmaalle.*

*Myytävät tuotteet ostettiin yleensä Suomen puolelta. Raatteen alueella oli vain hyvin harvaa asutusta. Veroa maksavia taloja syntyi 1600-luvulla yksi ja vasta 1800-luvulla toinen. Pitäjän elinkeinona olivat maatalouden ohella eränkäynti, kalastus ja tervanpoltto, joiden tuotteet kuljetettiin Kajaanin tai Oulun suuntiin vesireittejä hyödyntäen. Teiden rakentaminen Suomussalmen alueella alkoi vasta 1900-luvulla ja liittyi paitsi pitäjän elinolosuhteiden parantamiseen, erityisesti Kainuun alueelle tyypilliseen työttömyyteen. Raateentie voidaan lisäksi liittää ensimmäisen maailmansodan aikana itärajan yli rakennettujen tieyhteyksien joukkoon. Tavoitteena oli kytkeä Venäjän Karjalan huonojen yhteyksien päässä olevat asutuskeskukset Suomen jo huomattavasti kehittyneempään maantieverkkoon. Raateentiellä oli merkitystä Venäjän vallankumouksen jälkeen, kun sitä käyttivät suomalaiset avustusretkikunnat ja vallankumousta pakenevat karjalaiset. Tien vilkas rajaliikenne päättyi Neuvostoliiton sulkeutuessa 1920-luvun lopulla.*

*Raateentien keskeisin merkitys liittyy Suomussalmella talvisodan aikana käytyihin taisteluihin, joissa aivoimaiset suomalaisjoukot tuhosivat kaksi Neu-*

*vostoliittolaista divisioonaa, joiden hyökkäystavoitteena oli Suomen katkaiseminen Oulun korkeudelta. Sota-aikana tie oli tärkeä väylä myös jatkosodan hyökkäysvaiheessa ja myöhemmin Lapin sodan aikana. Toisen maailmansodan aikana Raateentien sillat tuhottiin useaan otteeseen. Tien nykyinen ilme on syntynyt sota-ajan jälkeen tehdyissä kunnostustöissä. Tietä on suoristettu ja levennetty ja kaikki sillat ja rummut on uusittu. Pääosa tiestä onkin nykyisin luonteeltaan puutavarakuljetuksiin rakennettua soratietä. Alkuperäisestä tiestä saa parhaan käsityksen Raatteenportin alueella, Harjulan*

*talon kohdalla, Purasjoen vanhalla siltapaikalla ja rajapuomin alueella.*

Taulun kieliversioiksi esitetään suomi, venäjä ja englantia.

Museotien saavutettavuutta voidaan lisätä myös museotien varren kohteisiin liitettävillä sähköisillä opasteilla, esimerkiksi QR-koodin avulla, joka toimii linkkinä www-sivulle. Raatteen tien taistelusta olisi suotavaa luoda taistelupaikoille virtuaalinen mobiiliopastus esimerkiksi Talvisotamuseon, Sotamuseon ja Suomussalmen kunnan yhteistyönä. Samaa konseptia voisi laajentaa myös kunnan muille taistelupaikoille.

#### **4.4.4 Tiedonhallinta**

Museoteiden ja -siltöjen kunnossapidosta vastaavat ELY-keskukset. Arvokohteita koskeva tieto tierekisteristä ja taitorakennerekisteristä kootaan alueurakan lähtötietoihin. Museotiejaksojen tiedot, alku- ja loppupään tieosoite, tallennetaan tierekisteriin tietolajiin 146, matkailu- ja museotie. Lisäksi kirjataan tien nimi ja arvokohteeksi nimeämisen ajankohta. Tierekisteritiedot tullaan siirtämään Tievelhoon, joka on uusi tiestötietojen perusrekisteri valtion teille.

Kunkin arvokohteen perustiedot kootaan kohdekortiksi. Kohdekohtainen erityisohjeistus saadaan laaditusta kunnossapitosuunnitelmasta, tai erityisohjeistuksesta laaditaan työkohtainen tarkennus. Tarvittaessa tiedot varmistetaan ELY-keskuksen perinneyhdysenkilöltä.

Arvokohteille tehdyt toimenpiteet ja vuositarkastukset raportoidaan HARJA-järjestelmän kautta.

# Lähteet ja kirjallisuus

## Arkistot

Mobilian arkisto

Tie- ja vesirakennushallituksen arkisto, Kansallisarkisto.

## Internet ja extranetsivustot

Destia iLiitu-palvelu

Kainuun kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet <http://www.maaseutumaisemat.fi/wp-content/uploads/2011/09/KAI-raportti-valtakunnalliset-ja-maakunnalliset.pdf>

Väyläviraston lataus- ja katselupalvelu <https://julkinen.vayla.fi/oskari/>

## Kartat

Kansallisarkisto, Yleiskartat. Karta öfver Storfurstendömet Finland. (Yleisk. Ia\* 164/- -) 1898.

Kansallisarkisto, Metsäntutkimuslaitoksen kulontorjuntakartasto (kokoelma). Suomen taloudelliset kartat, uudet lehdet, 1.sarja. 154 Suomussalmi (Icba:49) 1941.

Kansallisarkisto, Metsäntutkimuslaitoksen kulontorjuntakartasto (kokoelma). Suomen taloudelliset kartat, uudet lehdet, 1.sarja. 155 Alavuokki (Icba:50) 1941.

Kainuun maakuntakaava [https://kainuunliitto.fi/assets/uploads/2020/06/kainuun\\_maakuntakaavamerkinnaat\\_ja\\_maaraykset\\_yhdistelma26022020-1.pdf](https://kainuunliitto.fi/assets/uploads/2020/06/kainuun_maakuntakaavamerkinnaat_ja_maaraykset_yhdistelma26022020-1.pdf)

Kainuun vaihemaakuntakaava <https://kainuunliitto.fi/kaavoitus-ja-liikenne/voimassa-olevat-kaavat/kainuun-vaihemaakuntakaava-2030/>

Kainuun vaihemaakuntakaava [https://kainuunliitto.fi/assets/uploads/2020/08/kainuun\\_vaihemaakuntakaava\\_2030\\_kaavakartta\\_allekirj.pdf](https://kainuunliitto.fi/assets/uploads/2020/08/kainuun_vaihemaakuntakaava_2030_kaavakartta_allekirj.pdf)

Natura 2000-verkoston kohteet <https://syke.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=831ac3d0ac444b78baf0eb1b68076e1a>

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY <https://kartta.museoverkko.fi/?action=showRegistryItem&id=1299&registry=rky2000&mapLayers=20>

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY ja muut merkittävät kulttuurikohteet <https://kartta.museoverkko.fi/?action=showRegistryItem&id=1000026128&registry=ancientMonument>

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=2021](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2021)

## Kirjallisuus

Anttonen, Maire 1986. Valtakunnalliset tiemuseokohteet Kainuussa. Kainuun tiepiiri, Kajaani.

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

Heikkinen, Antero 1986. Kainuun historia 3, Hallinto ja kulttuuri 1720-luvulta 1980-luvulle. Kainuun maakuntaliitto.

Huurre, Matti & Keränen, Jorma 1986. Kainuun historia 1. Esihistoria. Kainuun maakuntaliitto.

Huurre, Matti & Turpeinen, Oiva 1992. Leipä luonnosta. Suomussalmen historian kymmenen vuosituhatta. Otava, Helsinki.

Hyvärinen, Marketta 2017. Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017.

Hyvärinen, Marketta; Onninen, Niina; Peltola, Tapani; Pirinen, Jaakko 2018. Väyläverkon arvokohteiden toimintamalli. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 46/2018.

Keskisarja, Teemu 2012. Raaka tie Raatteeseen. Suurtaistelun ihmisten historia. Siltala, Helsinki.

Liimatainen, Kirsi 2007. Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007.

Siilasvuo, Hjalmar 1940. Suomussalmen taistelut. Otava, Helsinki.

Sälejoki-Hiekkänen, Leena; Heinonen, Jaakko & Virpimaa, Risto (toim.) 1986. Tie yhdistää. Tiemuseon julkaisu 2. TVH, Helsinki.

Turpeinen, Oiva 1985. Kainuun historia 2, Väestö ja talous 1721–1982. Kainuun maakuntaliitto.

## **Ohjeita**

Maanteiden talvihoito. Laatuvaatimukset. Väyläviraston ohjeita 33/2018.

Sorateiden kunnossapito. Väyläviraston ohjeita 1/ 2014.

Viherrakentaminen ja -hoito tieympäristössä. Väyläviraston ohjeita 18/ 2014.

# Liitteet

Liite 1 Työkohtainen tarkennus

Liite 2 Tienpidon tarpeet, kohdekortti

Liite 3 Yleisöviestintä, kohdekortti

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 22/2021				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri/Ympäristö ja luonnonvarat				
Tekijät Mikko Pentti Laura Soosalu		Julkaisu-aika Joulukuu 2021		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja /toimeksiantaja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi <b>Raatteentie, Suomussalmi</b> Museotien kunnossapitosuunnitelma				
Tiivistelmä <p>Raatteentie (yhdistie 9125) on Suomussalmen kunnassa Kokkojoelta (seututieltä 912) Raatteeseen rajavyöhykkeelle johtava sora-pintainen yhdistie. Museotien pituus on 19,2 kilometriä. Raatteen tien ympäristössä on runsaasti sotahistoriaan liittyviä arkeologisia kohteita, sekä Salpalinjan RKY-kohteeseen kuuluva Purasjoen puolustusasema. Raatteen tien opastusta parannetaan uusimalla Raatteenportin opastaulu ja sijoittamalla uusi opastaulu tien itäpäähän.</p> <p>Raatteentie otettiin museokohteeksi 1982. Esityksessä museotieksi ottamista perustellaan tien sotahistoriallisella merkityksellä. Myöhemmin perusteluina ovat myös tien rakentamisen työttömyystöinä Oulun kuvernöörin käskystä 1915–1919, tien ottaminen valtion haltuun asiaan kuuluvine parannustöineen 1923–1924, merkitys Neuvostoliittoon matkanneille retkikunnille ja avustuskuljetuksille, tiestä tehty historiaselvitys, alkuperäisen linjauksen noudattaminen ja tien historiallinen arvo.</p> <p>Raatteentie rakennettiin työttömyystöinä ensimmäisen maailmansodan aikana. Se ei syntynyt tyhjistä, vaan alueella risteili vilkkaasti liikennöity polkujen verkosto, jota pitkin Aunuksen kauppiat matkustivat Pohjanmaalle. Kauppatavaroita ei kuljetettu mukana, vaan tuotteet ostettiin Suomesta. Alueella oli vain hyvin harvaa asutusta. Veroa maksavia taloja syntyi 1600-luvulla yksi ja vasta 1800-luvulla toinen. Pitäjän elinkeinona olivat maatalouden ohella eränkävänti, kalastus ja tervanpoltto, ja tuotteet kuljetettiin Kajaanin tai Oulun suuntiin erityisesti vesireittejä hyödyntäen. Teiden rakentaminen Suomussalmella alkoi vasta 1900-luvulla ja liittyi paitsi pitäjän elinolosuhteiden parantamiseen, erityisesti Kainuun alueelle tyypilliseen työttömyyteen. Raatteentie voidaan lukea myös ensimmäisen maailmansodan aikana itärajan yli rakennettujen tieyhteyksien joukkoon. Tavoitteena oli kytkeä Venäjän Karjalan huonojen yhteyksien päässä olevat asutuskeskukset Suomen jo huomattavasti kehittyneempään maantieverkkoon. Raatteen tiellä oli merkitystä Venäjän vallankumouksen jälkeisissä tapahtumissa, kun sitä käyttivät suomalaiset avustusretkikunnat ja vallankumousta pakenevat karjalaiset. Rajaliikenne päättyi Neuvostoliiton sulkeutuessa 1920-luvun lopulla.</p> <p>Raatteen tien keskeisin merkitys liittyy Suomussalmella talvisodan aikana käytyihin taisteluihin, joissa alivoimaiset suomalaisjoukot tuhosivat kaksi Neuvostoliittolaista divisioonaa, joiden hyökkäystavoitteena oli Suomen katkaiseminen Oulun korkeudelta. Sota-aikana tie oli tärkeä väylä myös jatkosodan hyökkäysvaiheessa ja myöhemmin Lapin sodan aikana. Toisen maailmansodan aikana Raatteen tien sillat myös tuhoitiin useaan otteeseen. Raatteen tien nykyinen ilme on syntynyt sota-ajan jälkeen tehdyissä kunnostustöissä. Tietä on suoritettu ja levennetty ja kaikki sillat ja rummut on uusittu. Pääosa tiestä on nykyisin luonteeltaan erityisesti puutavarakuljetuksiin rakennettua soratietä. Alkuperäisestä tiestä saa parhaan käsityksen Raatteenportin alueella, Harjulan talon kohdalla, Purasjoen vanhalta silta-alueella ja rajapuomin alueella.</p> <p>Raatteen tien kunto on hyvä, mutta sitä on syytä kehittää kunnossapitosuunnitelman mukaisesti. Toimenpiteillä pyritään korostamaan tien ja sen ympäristön tulkittavuutta, sekä parantamaan tien käytettävyyttä ja liikenneturvallisuutta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi sekä tienpitäjän että maanomistajan näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja tien mahdolliselle korjaukselle. Alueurakkaan sisällytettävät hoitotoimenpiteet on esitetty tiivistetysti työkohtaisessa tarkennuksessa ja kohdekortissa.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) museotie, kunnossapito, kulttuuriympäristö, opasteet				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-926-7	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkajulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-926-7		Kieli Suomi
Sivumäärä 50+liitteet				
Kustannuspaikka ja -aika Teksti		Painotalo		

# Liite 1 Työkohtainen tarkennus

**Raatteentien museotie, alueurakan työkohtainen tarkennus 30.11.2021**

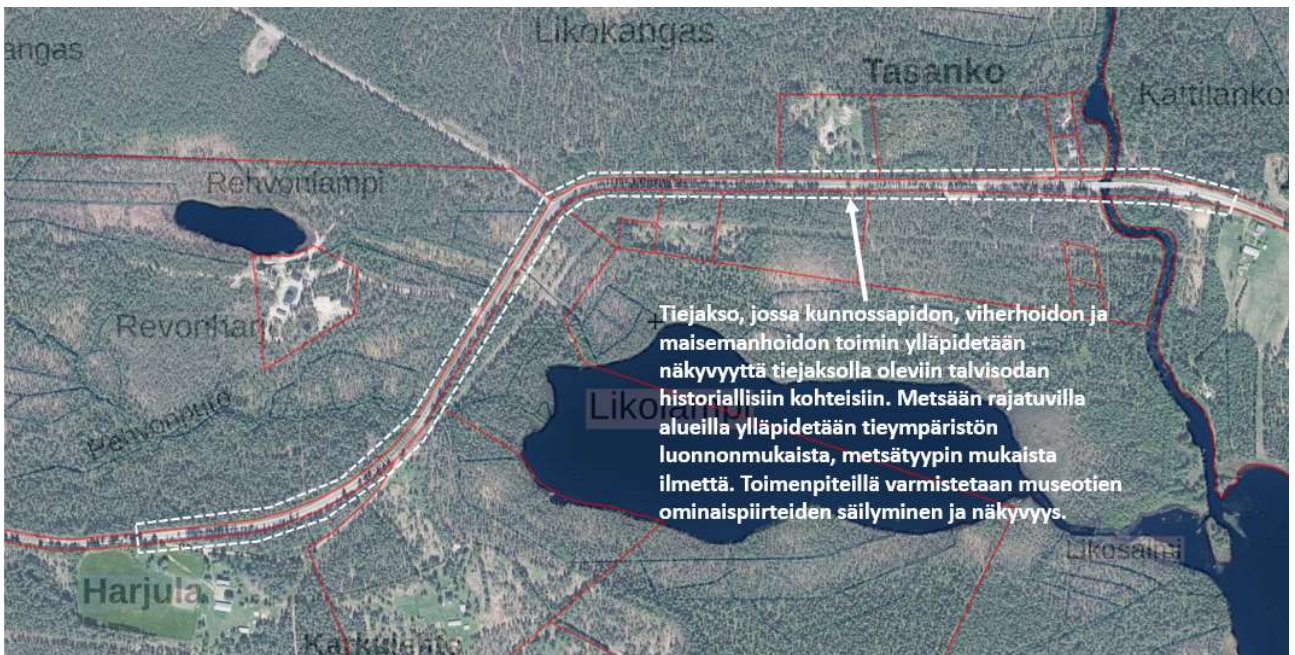
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

Sijainti yhdystiellä 9125, tieosoite 9125/1/0–9125/3/7173, Suomussalmi



## 1. Yleistä

Tässä asiakirjassa tilaaja tarkentaa laatuvaatimuksia, vuosittaisen töiden ja tehtävien työmääriä, ajoitusta ja työrajoja. Jos töitä tai tehtäviä ei ole tässä asiakirjassa tarkennettu tai muuten rajattu, merkitsee se sitä, että työ tai tehtävä suoritetaan muiden urakka-asiakirjojen edellyttämällä tavalla.







Kuva: Museotien maisemanhoidon ja kunnossapidon aluerajaus ja hoidon tavoitteet, kartat 1 (Raateenportin ympäristö), 2 (Purasjoen puolustusaseman ympäristö, 3 (Vartiomuseon ympäristö) ja 4 (näiden väliset pääosin metsäiset jaksot).

## 2. Liikenneympäristön hoito

### 2.1 Liikennemerkkien, opasteiden, ohjauslaitteiden ja reunapaalujen hoito

#### Museotien opastaulu

Museotien opastaulu sijoittuu tiealueen ulkopuolelle, ja sen uusimisesta samalle paikalle, ja yhteensovittamisesta muiden opasteiden kanssa sovitaan Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Suomussalmen kunnan ja Raateenportin yrittäjän kesken. Raateenportin yrittäjä on vuokrannut alueen Suomussalmen kunnalta.

Ensimmäisenä urakkavuonna nykyinen museokohteen opastaulu poistetaan ja korvataan uudella taululla nykyiselle paikalleen. Opastaulun sisällössä ja ulkoasussa hyödynnetään ohjetta ”Museoteiden ja siltojen opasteet, malleja ja suosituksia. Pirkanmaan ELY-keskuksen julkaisu 7/2001”. Taulun malli hyväksytetään tilaajalla ennen valmistusta. Opastusalueen kohdeviitta Raateentiellä päivitetään niin, että siinä huomioidaan myös opastaulun sijainti.

Uutta, Raateenportin opastaulua vastaava taulu sijoitetaan museotien itäpäässä sijaitsevan vartiomuseon pysäköintialueen reunaan.

Taulujen sijoitus maastossa tarkennetaan tarpeen mukaan huomioon ottaen maaston korkeusvaihtelu ja pientareen muoto tiealueella. Kasvillisuutta raivataan tarpeen mukaan niin, että taulut näkyvät esteettä.

Uusi opastaulu ja opasteet ja liikennemerkit puhdistetaan vuosittain 31.5. mennessä. Liikennemerkkien ja opasteiden kunto tarkastetaan urakan 1. ja 3. vuotena 31.8. mennessä. Löystyneet kiinnitykset kiristetään ja tolpat oikaistaan tarvittaessa. Toimenpiteet raportoidaan urakoitsijan tarkoitusta varten laatimalla lomakkeella sisältäen valokuvan. Muina urakkavuosina tehdään silmämääräinen tarkastus, jonka tulokset raportoidaan ja vauriot korjataan 31.9. mennessä.



Kuvat: Uusittava museotien opastusalueen kohdeviitoitus ja opastaulu, Raateenportti.



Kuva: Uuden opastaulun paikka, vartiomuseon pysäköintialueen reuna.

#### Opastaulun tekstisisältö on seuraava:

*Raateentie rakennettiin työttömyystöinä ensimmäisen maailmansodan aikana. Tie ei syntynyt tyhjästä, vaan alueella risteili vilkkaasti liikennöity polkujen verkosto, jota pitkin Aunuksen karjalaiset kauppiat matkustivat Suomen Pohjanmaalle. Myytävät tuotteet ostettiin yleensä Suomen puolelta. Raateen alueella oli vain hyvin harvaa asutusta. Veroa maksavia taloja syntyi 1600-luvulla yksi ja vasta 1800-luvulla toinen. Pitäjän elinkeinona olivat maatalouden ohella eränkäynti, kalastus ja tervanpoltto, joiden tuotteet kuljetettiin Kajaanin tai Oulun suuntiin vesireittejä hyödyntäen. Teiden rakentaminen Suomussalmen alueella alkoi vasta 1900-luvulla ja liittyi paitsi pitäjän elinolosuhteiden parantaminen, erityisesti Kainuun alueelle tyypilliseen työttömyyteen. Raateentie voidaan lisäksi liittää ensimmäisen maailmansodan aikana itärajan yli rakennettujen tieyhteyksien joukkoon. Tavoitteena oli kytkeä Venäjän Karjalan huonojen yhteyksien päässä olevat asutuskeskukset Suomen jo huomattavasti kehittyneempään maantieverkkoon. Raateentiellä oli merkitystä Venäjän vallankumouksen jälkeen, kun sitä käyttivät suomalaiset avustusretkikunnat ja vallankumousta pakenevat karjalaiset. Tien vilkas rajaliikenne päättyi Neuvostoliiton sulkeutuessa 1920-luvun lopulla.*

*Raateentien keskeisin merkitys liittyy Suomussalmella talvisodan aikana käytyihin taisteluihin, joissa alivoimaiset suomalaisjoukot tuhosivat kaksi Neuvostoliittolaista divisioonaa, joiden hyökkäystavoitteena oli Suomen katkaiseminen Oulun korkeudelta. Sota-aikana tie oli tärkeä väylä myös jatkosodan hyökkäysvaiheessa ja myöhemmin Lapin sodan aikana. Toisen maailmansodan aikana Raateentien sillat tuhottiin useaan otteeseen. Tien nykyinen ilme on syntynyt sota-ajan jälkeen tehdyissä kunnostustöissä. Tietä on suoristettu ja levennetty ja kaikki sillat ja rummut on uusittu. Pääosa tiestä*

onkin nykyisin luonteeltaan puutavarakuljetuksiin rakennettua soratietä. Alkuperäisestä tiestä saa parhaan käsityksen Raatteenportin alueella, Harjulan talon kohdalla, Purasjoen vanhalla siltapaikalla ja rajapuomin alueella.

Opastaulun kieliversioiksi esitetään suomi, englanti ja venäjä.

### Malli opaskartaksi



### **Viitoitus museotielle ja Talvisotamuseoon**

Raatteenportin yrittäjän ehdotuksena on ollut opastaa samassa taulussa sekä Raatteentie että Talvisotamuseo, joka parantaisi molempien kohteiden saavutettavuutta. Viitoitukseen tehtävät muutokset suositellaan tehtäväksi ja sovittavaksi yhteistyössä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, Suomussalmen kunnan ja Raatteenportin yrittäjän kesken.

### **Nopeusrajoitusmerkinnät**

Museotien nopeusrajoitukset muutetaan vastaamaan liikenneympäristöä seuraavasti Raatteenportin läheisyydessä. Vartiomuseon päässä nopeusrajoituksen lasku 80 km/h -> 50 km/h ei ole välttämätön tien päättymisen vuoksi.

Nopeusrajoitusalueen tieosoite on: 9125/1/1–9125/1/235.



*Kuva: Uusi nopeusrajoitusmerkintä.*

## 2.3 Viheralueiden hoito

Hoitourakassa huomioitavat asiat on esitetty seuraavassa.

Museotien viherhoitoluokkana säilytetään N3, jota tarkennetaan hoitoa muuttavalla ympäristötekijällä (Y), museotie. Viherhoitoluokan laatuvaatimukset on esitetty Maanteiden hoitourakoiden tuotekorteissa.

Tieympäristön hoito koostuu pääosin niitosta ja nurmetusten hoidosta, vesakon raivauksesta ja yksittäisten puiden hoidosta tai poistosta. Museotien viherhoidon erityiskohdat on esitetty seuraavassa.

### Raatteenportin ympäristö

Tieosoite 9125/1/1–9125/1/150

Raatteenportin matkailukohteen ja Raatteen tien liittymäalueen ympäristön puuston, mäntyjen ja koivujen, elinvoimaisuus tarkistetaan vuosittain. Tialueella sijaitsevan pysäköintialueen metsään rajautuvilla reunoilla on tavoitteena, etteivät ne rehevöidy, vaan säilyvät luontaisen metsätyyppin mukaisina. Mahdolliset haittakasvit ja vieraslajit poistetaan Viherrakentaminen ja hoito tieympäristössä, Väyläviraston julkaisuja 18/2014 mukaan *(tästä on tulossa päivitetty ohje, jossa tarkempi ohjeistus vieraslajien poistamisesta).*

### Purasjoen puolustusaseman ympäristö

Tieosoite 9125/2/2250–9125/2/2610

Puolustusaseman länsipuolella on pysäköintialue, joka ei sijoitu tialueelle. Pysäköintialueen ja puolustusaseman väliin on muodostunut polku ja tien reunaa käytetään pysäköintiin. Mikäli maaston kuluminen aiheuttaa kuivatusongelmia tai tien reunan sortumista ja kasvillisuus vaurioituu (runkopuut ja metsänpohja), esitetään pysäköintiä ohjattavaksi tien varresta pysäköintialueelle liikennemerkillä. Myöskään tietä lähellä olevia puolustusvarustuksia ei saa vaurioittaa.



Kuvat: Purasjoen puolustusaseman tieympäristöä ja Vartioaseman tieympäristöä.

### Vartioaseman ympäristö

Tieosoite 9125/3/7005–9125/3/7173

Vartioaseman kohdalla kasvaa museotien reunoilla komea koivukuja. Mikäli koivuja joudutaan poistamaan, korvataan ne uusilla istutettavilla koivuilla niin, että alueen yleisilme säilyy nykyistä vastaavana. Tavoitteena on museoalueen siisti ja hoidettu tieympäristö.

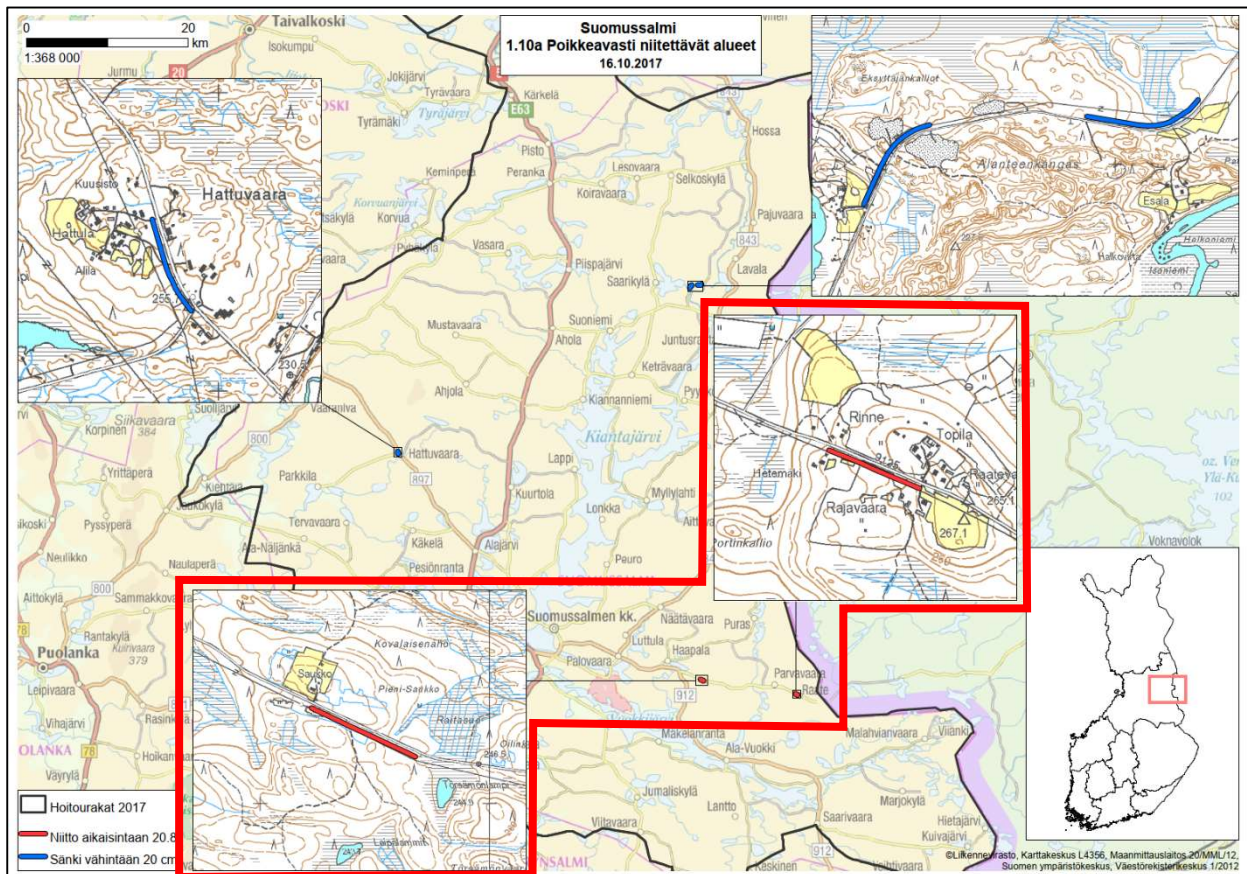
## Poikkeavasti niitettävät alueet

Saukko-Raitasuo, tieosoite 9125/1/3165–9125/1/3700

Rajavaara, tieosoite 9125/3/4725–9125/3/5060

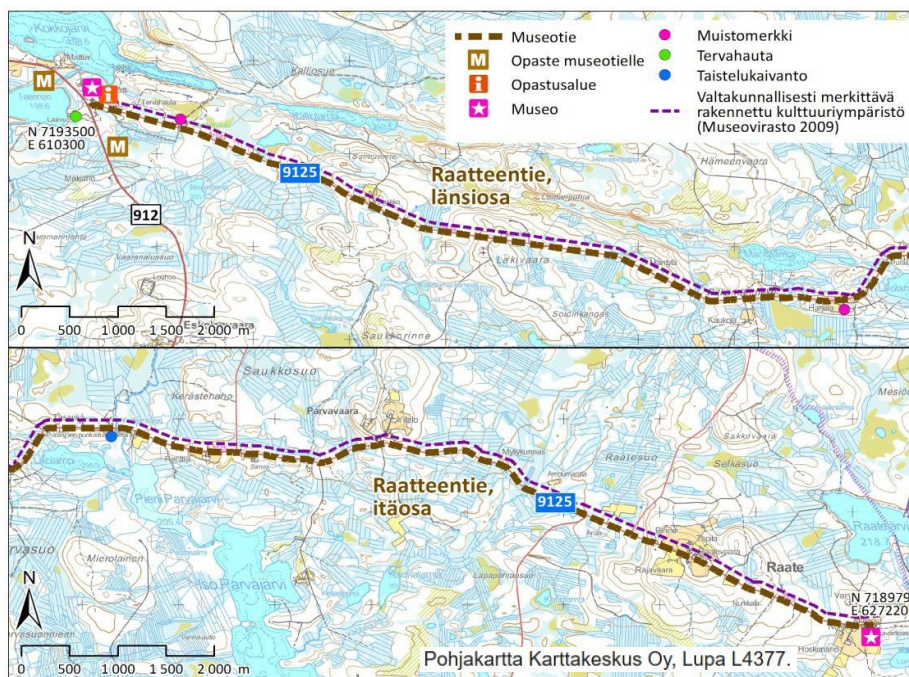
Raatteentietä koskevat poikkeavasti niitettävät alueet (1.10a) ovat 16.10.2017 määritellyn mukaiset. Tieosuudet sijoittuvat Saukon ja Raitasuon välin ja Rajavaaran kohdille ja ne on esitetty seuraavassa kartassa punaisella rajausviivalla korostettuna. Niittotyö näissä kohteissa tehdään aikaisintaan 20.8.

*Kartta: Poikkeavasti niitettävät alueet, Suomussalmi. Lähde: Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. Kartalla on jälkikäteän korostettu punaisella rajausviivalla Raatteentietä koskevat kohteet.*



## Liite 2 Tienpidon tarpeet, kohdekortti

<b>Nimi</b>	<b>RAATTEENTIEN MUSEOTIE</b>
<b>Numero</b>	9125
<b>Tierekisteriosoite</b>	9125/1/0 - 9125/3/7173
<b>Koordinaatit</b>	Länsipää N 7193500 E 610300, itäpää N 7189791 E 627220
<b>Silta</b>	Purasjoen ylittävä Kattilakosken vesistösilta, teräsbetoninen palkkisilta, siltanumero O-2406.
<b>ELY-keskus</b>	Pohjois-Pohjanmaa
<b>Maakunta/ kunta</b>	Kainuu/ Suomussalmi
<b>Sijainti tieverkolla</b>	Sijainti seututien 912 ja Raatteen kylän välillä. Itäpuolella valtakunnan raja.
<b>Käyttötarkoitus</b>	Yhdystie Kokkojoelta Raatteeseen.
<b>Pituus</b>	18,2 km
<b>Omistaja</b>	Väylävirasto
<b>Kunnossapitäjä</b>	2021/ YIT
<b>Rakentaja ja valmistumisvuosi</b>	x
<b>Museointiajankohta</b>	1982
<b>Tien museoarvo</b>	Museokohde sisältää tien ja sillan. Raatteentie edustaa ensimmäisen maailmansodan aikana hätäaputöinä rakennettuja maanteitä. Raatteentie on rakennettu paikalle, jolla kulki ikaikainen Vienan Karjalasta Suomeen johtanut kauppareitti. Tien historiallinen merkitys liittyy erityisesti Suomussalmen ja Raatteentien taisteluihin talvisodan aikana sekä tien käyttöön jatkosodassa. Raatteentien linjausta ja leveyttä on muokattu runsaasti sotien jälkeisenä aikana ja tyyppiltään se nykyisin edustaa lähinnä raskaalle metsäautoliikenteelle tarkoitettua soratietä. Tien ympäristö on pääosin metsämaata, mutta asutuksen kohdalla maisemien säilyttäminen on keskeistä kohteen arvon säilymisen kannalta.
<b>Tien tekniset tiedot</b>	Tien/ ajoradan leveys n. 6,0 m, piennar 0,25 m, päällyste tien länsipäässä Raatteenportin kohdalla PAB, muu osuus sora.
<b>Hoitoiluokat</b>	Viherhoitoiluokka E 2 (Y), talvihoitoiluokka III
<b>KVL</b>	Liikennemäärät 137 (KVL) ja 2 (KVLHD) ajoneuvoa vuorokaudessa (2020)
<b>Dokumentit</b>	Raatteentien museotien kunnossapitosuunnitelma 22/2021
<b>www-osoitteet</b>	Aikamatkalla Suomessa: <a href="https://vayla.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=237973a7fc94f75a4398aedd674d195">https://vayla.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=237973a7fc94f75a4398aedd674d195</a>
<b>Liitteet</b>	x
<b>Päivämäärä</b>	pvm
<b>Täyttäjä</b>	Nimi





Museotien maisemajaksot Raateenportin ympäristö (1), Purasjoen puolustusaseman ympäristö (2), Vartiomuseon ympäristö (3) ja niiden väliset metsäiset ja asutusjaksot (kuva kohdasta 4).



1 Museotien länsipää



4 Palovartio



4 Näkymä Palovartiolta itään



4 Raateentien taistelujen muistomerkki ja vanha tielinja



2 Purasjoen puolustusasema

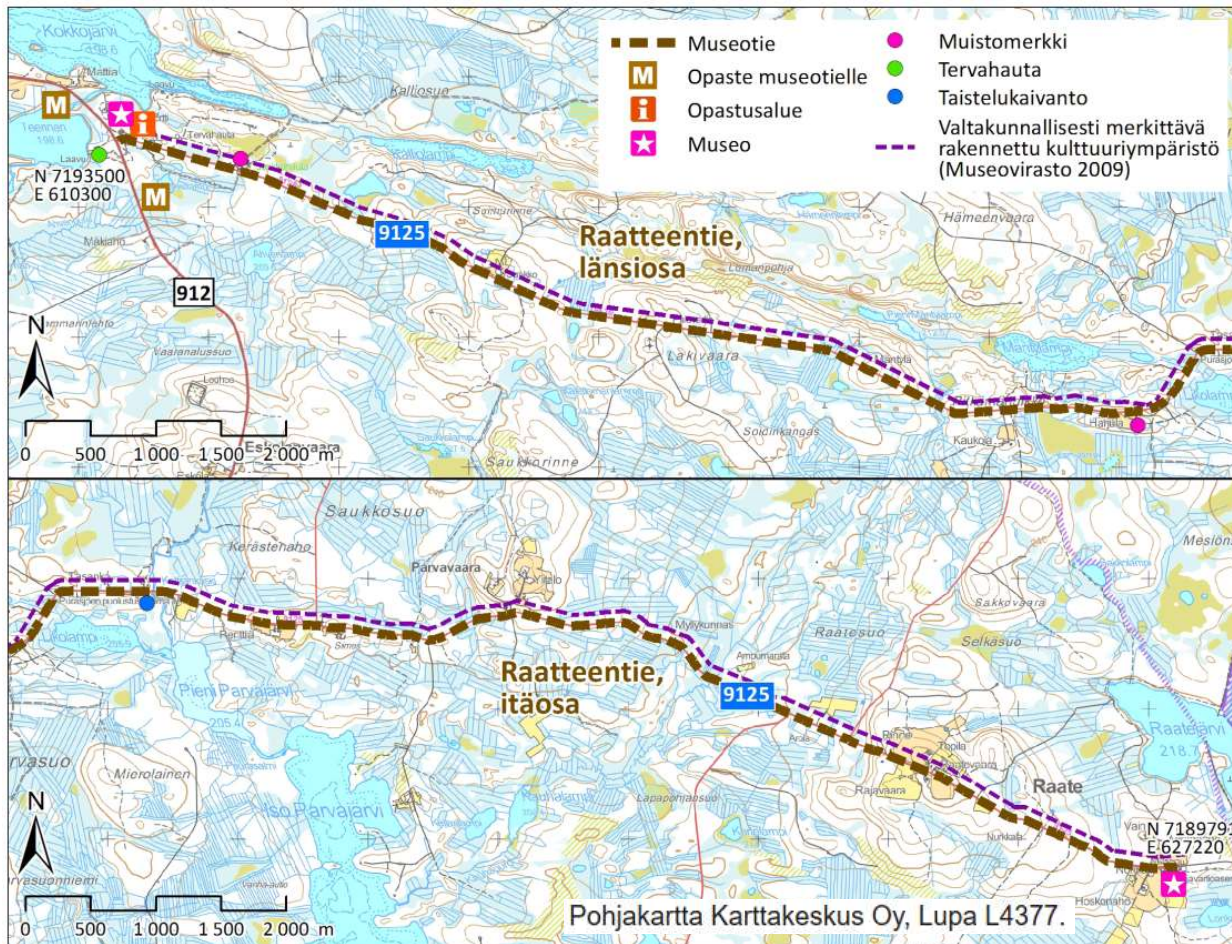
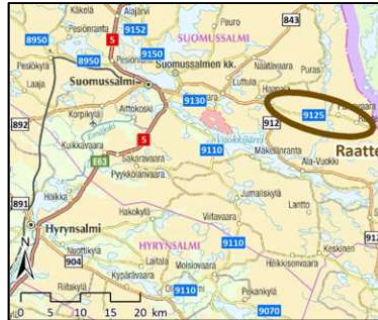


3 Museotie päättyy vartioaseman kohdalla

### Liite 3 Yleisöviestintä, kohdekortti

#### SIJAINTI

Kunta Suomussalmi  
 Osoite 9125/1/0 – 9125/3/7173  
 Koordinaatit Länsipää N 7193500 E 610300  
 Eteläpää N 7280174 E 410410  
 Tien pituus 2,9 km  
 Etäisyydet Simo 3 km  
 Kemi 29 km  
 Ii 47 km  
 www-osoite [www.vayla.fi](http://www.vayla.fi)  
 Aikamatkalla Suomessa





**RAPORTTEJA 22 | 2021**

**RAATTEENTIE, SUOMUSSALMI**

**MUSEOTIEN KUNNOSSAPITOSUUNNITELMA**

**Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-314-926-7 (PDF)**

**ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-926-7**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus) | [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)**