



Taistelutantereentie, Vöyri

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU





Taistelutantereentie, Vöyri

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ
LAURA SOOSALU

RAPORTTEJA 125 | 2013

**TAISTELUTANTEREENTIE, VÖYRI
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

Taitto: Mervi Koivula

Kansikuva: Martti Piltz

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/13

© Affecto Finland Oy Karttakeskus, Lupa L4377

© Liikennevirasto 2013

© Suomen ympäristökeskus 2013

ISBN 978-952-257-942-3 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-942-3

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

Sisältö

1 Lähtötiedot	9
1.1 Taistelutantereentien museotien sijainti ja ominaispiirteet	9
1.2 Taistelutantereentien nimeäminen museotieksi	13
1.3 Taistelutantereentien historialliset vaiheet	14
1.3.1 Liikennetarve.....	14
1.3.2 Kulkuyhteyksien synty	15
1.3.3 Taistelutantereentien myöhemmät vaiheet.....	20
1.3.4 Taistelutantereentien kulttuuriperintö ja kiinteät muinaisjäänökset	21
1.3.5 Taistelutantereentien museaalinen arvo.....	23
1.3.6 Taistelutantereentie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa.....	24
2 Alueen nykytilan kuvaus	26
2.1 Maankäytön nykytila	26
2.1.1 Kaavatilanne.....	26
2.1.2 Maanomistus.....	27
2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö.....	27
2.1.4 Liikenneturvallisuus.....	27
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö	27
2.3 Taajamakuva ja museotien jaksottelu	28
2.4 Luonnonympäristö	31
2.5 Museotien tekniset lähtökohdat	31
2.5.1 Museotien perustiedot	31
2.5.2 Tien nykyinen kunnossapito.....	31
2.6 Matkailu	31
3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma	34
3.1 Tavoitteet	34
3.1.1 Museotie	34
3.1.2 Maisema ja kulttuuriperintö.....	35
3.1.3 Luonto	35
3.1.4 Maankäyttö	35
3.1.5 Liikenne.....	35
3.2 Tien ja sen ympäristön hoito	35
3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitotoimenpiteet tiejaksoittain	35
3.2.2 Viitoitus ja opasteet	38
3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet	40
3.3.1 Kohteen perustiedot.....	40
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet.....	41
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet	41
3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet	41
Lähdeluettelo	42

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 125/2013				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisuaika Joulukuu 2013		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Taistelutantereentie, Vöyri Hoito- ja ylläpitosuunnitelma				
Tiivistelmä Taistelutantereentien (Slagfältsvägen) museotie sijaitsee Pohjanmaan maakunnassa Vöyriin kunnan Oravaisissa. Tien nimi oli aikaisemmin Minnesstodsvägen, Minnesstodsintie. Tieosoite on 17861/1/0-1/2789. Taistelutantereentie on ollut osa Pohjanlahden rantatietä, joka 1600-luvun alkuvuosina rakennettiin maantiekseksi. Maakulkureittinä ja myös rakennettuna tienä se on huomattavasti vanhempi nykyisen museotien kohdalla. Kun Ruotsin posti laajennettiin Suomen alueelle 1630- ja 1640-lukujen taitteessa, tiestä tuli postitie. Museotie on osa Oravaisten taistelulenttää, missä käytiin Suomen sodan 1808–1809 ratkaisutaistelua 14. syyskuuta 1808. Sodan seurauksena Suomi irrotettiin Ruotsin valtakunnasta ja liitettiin autonomisena Suomen suuriruhtinaskuntana Venäjän keisarikuntaan. Tie on saanut nimensä Oravaisten taistelusta ja myös Minnesstod-nimi liittyy tien varrella olevaan taistelun muistomerkkiin. Tien varrella on useita muitakin sotiin liittyviä muistomerkkejä. Furiirin puustelli (Furirs boställe) on Oravaisten taistelun ja Suomen Sodan muistoa vaalivan Vänrikki Stoolin keskuksen (Fänrik Ståhls center) ja sen taustayhteisön Oravais Historiska Förening r.f. (Oravaisten historiallinen yhdistys ry) toimintakeskus. Taistelulentän kohdalla tie on vajaan kahden kilometrin jaksolta soratietä. Pohjanlahden rantatie on nimetty valtateiden joukkoon vuonna 1938. Taistelutantereentie (silloin Minnesstodsintie) on liitetty Liikenneviraston (silloin Tie- ja vesirakennuslaitoksen) museokohdekoelmaan ensimmäisten kohteiden joukossa vuonna 1982. Liikenneviraston museokohdekoelmassa Taistelutantereentie liittyy ajanjaksoon ”1600–1700-lukujen maantieverkon rakentuminen”, missä rakentamisen ponttimena olivat sisämaan kauppayhteydet satamiin, sotilaskuljetukset, hallinto ja postin kulku. Ajanjaksolle oli tyypillistä Pohjanmaan maanteiden rakentaminen. Tyypillisenä voidaan myös pitää sotatapahtumien kulkua Pohjanlahden rantatiellä. Taistelutantereentie kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY) ja historiallisen ajan muinaisjäännösrekisteriin osana kokonaisuutta, jonka nimi on Oravaisten taistelutanner ja Minnesstodsintie. Taistelutantereentien kunto on museaalisisä näkökulmasta hyvä. Myös tien ympäristö ja taistelulenttä vastaavat suurimmalta osaltaan historiallista arvoaan. Museokohteena Taistelutantereentie on helposti saavutettava ja helposti löytyvä. Tie on noin 50 kilometrin päässä Vaasan kaupungista valtatie 8 varrella. Maisemallisesti kohde on merkittävä, koska valtatie käy Oravaisten taistelulentän kohdalla meren rannalla, mikä on poikkeuksellista Pohjanlahden rantatiellä. Museotien opastaulu on kohtuullisen siistissä kunnossa, mutta malliltaan vanhanaikainen ja vaarallisen tuntuisella paikalla lähellä Vänrikki Stoolin keskusta. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Taistelutantereentie todisteena 1600–1700-luvun tieverkon rakentumisesta ja perinteisen luonteen säilymisestä sekä Suomen sodan muistoista. Tien säilyneisyys museointitieteen (1982) asussa edellyttää hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon tien liittyminen ympäristöönsä sekä Oravaisten taistelun ja sen muistomerkkien arvon korostuminen. Hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa esitetään museotiejakson lyhentämistä molemmista päistään. Toimenpiteillä pyritään korostamaan tien ja sen ympäristön tulkittavuutta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi sekä tienpitäjän että maanomistajien näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä pitkän aikavälin tavoitteena kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja tien mahdolliselle korjaukselle.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, suositukset				
ISBN (PDF) 978-952-257-942-3	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkopublication) 2242-2854	ISSN (painettu)
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-942-3	Kieli Suomi	Sivumäärä 43
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika -		Painotalo -		

Esipuhe

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

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

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

Suunnitelmien näkökulmaksi on kehittynyt paikallinen asiantuntemus. Työ aloitettiin maastokatselmuksella Taistelutantereentiellä Vöyrin Oravaisissa, missä yhteydessä tavattiin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri - vastuualueen perinneyhdyshenkilö Heikki Kippola ja aluevastaava Kaj Lytts, Museoviraston intendentti Maria Kurtèn, Vöyrin teknillinen johtaja Lasse Sillanpää sekä Väinö Stoolin keskuksen edustajat projektipäällikkö Lilian Pettersson-Smeds ja puheenjohtaja Göran Backman. Raportin kirjoitusvaiheessa heiltä on pyydetty kommentteja.

Tilaajan edustaja työssä sen alkaessa oli vs. perinnevastaava Satu Honkanen ja päätösvaiheessa perinnevastaava Marketta Hyvärinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz Mobiliasta, avustajana amanuenssi Heidi Pekka. Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut suunnitteluassistentti Mervi Koivula.

Tampereella joulukuussa 2013

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri

1 Lähtötiedot

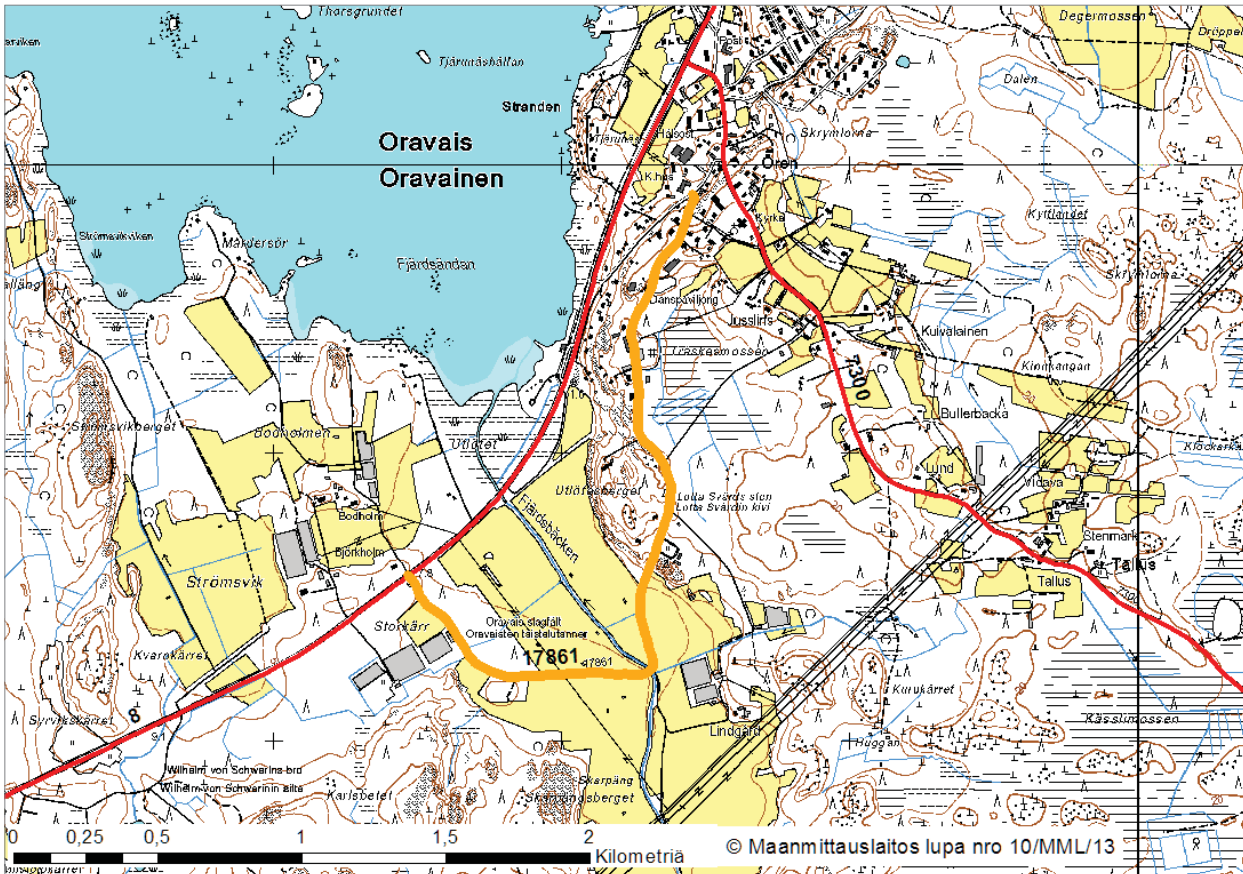
1.1 Taistelutantereentien museotien sijainti ja ominaispiirteet

Taistelutantereentie (ent. Minnesstodsintie), paikallistie 17861, sijaitsee Pohjanmaan maakunnassa Vöyrin kunnan Oravaisissa. Oravainen ja Vöyri-Maksamaa yhdistyivät vuonna 2011 Vöyrin kunnaksi. Museotie sijaitsee vajaan 50 kilometrin etäisyydellä Vaasasta Pohjanlahden rannan tuntumassa.

Museotien tieosoite on 17861 1/0–1/ 2789, eli museotien pituus on vajaa 3 kilometriä. Museotie liittyy eteläpäässä valtatiehen 8, pohjoispäässä museotien opaste on sijoitettu Öyrintien liittymän eteläpuolelle.



Näkymä Taistelutantereentielle Vänrikki Stoolin keskuksen eteläpuolelta. Museotie ylittää viljelymaiseman, jonka halki virtaa Fjärdsbäcken. Pellolla käytiin Oravaisten taistelu vuonna 1808. Kuva: Heidi Pekkala.



Taistelutantereiden sijainti Oravaisissa Vöyrin kunnassa. Kuvassa museotie on merkitty keltaisella sille matkalle, joka vastaa tieo-soitetta. Museokohdeinventoinnissa (2007) tie on merkitty liian lyhyeksi.



Taistelutantereentie on nykyisin etelän puoleiselta osaltaan rauhallinen soratie. Tien linjaus kaartalee jouhevasti ja tasausviiva noudattaa maanpinnan muotoa. Tie muistuttaa 1930–1950-lukujen suomalaista maantietä. Tie jaksottuu selkeästi etelästä päin tultaessa uuteen noin puolen kilometrin pituiseen liittymäosuuteen valtatielle 8 ja Oravaisten taistelukentän alueeseen sekä sen jälkeen metsäiseen tiejaksoon. Taistelukentän ja soratien jakso on säilyttänyt perinteisen ulkonäkönsä ja karttavertailulla voi arvella, että tien linjaus ja tasaus vastaavat ainakin 1800-luvun tilannetta. Oravaisten asutuksen reunassa tie muuttuu kestopäällystetyksi teollisuus- ja pientaloalueen kadunomaiseksi tieksi. Historialliset tapahtumapaikat ovat linjaukseltaan ja ulkonäöltään alkuperäisen oloisena säilyneen tiejakson varrella. Taistelukentän peltoaukean reunoilla on turkistarhojen rakennuksia. Taistelukentäntien lähellä on opastein osoitettu Wilhelm von Schwerinin silta, joka liittyy sekä Pohjanlahden rantatien vanhaan linjaukseen että Oravaisten taisteluun. Tiejakso, jolla silta on, on yksityisessä omistuksessa, eikä kuulu museotiehen.

Taistelutantereentie on osa Oravaisten taistelukenttää, jossa ratkaistiin vuonna 1808 Ruotsin suurvalta-aseman päättyminen ja Suomen alueen siirtyminen osaksi Venäjän keisarikuntaa. Maankohoaminen on muuttanut maisemia voimakkaasti, mutta Oravaisten taistelun merkkipaikat erottuvat selkeästi. Taistelun muistomerkeksi pystytettiin jo vuonna 1893 kiviobeliski, Minnesstod, maisemaa hallitsevalle kalliolle. Tarun mukaan kallio oli sama, jolta ruotsalaisjoukkojen komentaja, kenraali Carl Johan Adlercreutz johti taistelua. Tien varrella on myös Lotta Svärdin muistokiveksi omistettu siirtolohkare ja vuonna 1995 pystytetty veteraanien ja Lottien muistokivi.

Oravaisten taistelun ja Suomen sodan muistoa vaalii aktiivisesti Vänrikki Stoolin keskus (Fänrik Ståhls center), jonka taustayhteisönä on Oravaisten historiska förening r.f. (Oravaisten historiallinen yhdistys ry). Vänrikki Stoolin keskuksella on toimintakeskus, Furiirin puustelli, tien varrella. Siinä toimii museo ja kesäkahvila ja tilausravintola. Se on yksi harvoja Ruotsin vallan ajalta säilyneitä upseerinasuntoja. Kruunun piti tarjota upseereilleen ja sotilailleen asunnot ja maata. Furiirin puustelli (= rykmentin alikersantin asunto) on siirretty museoalueelle läheisestä Karvatin kylästä. Vänrikki Stoolin keskus on tutkinut suomalais-ruotsalaisena yhteistyönä arkeologisin menetelmin taistelun jälkiä ja julkaissut tieteellisen tason julkaisun niistä. Se on myös pystyttänyt opastustauluja ja joukko-osastojen merkkilippuja kuvaamaan taistelua. Keskus järjestää opastettuja retkiä taistelupaikoille ja sillä on käytössään Kuninkaallisen Pohjanmaan Rykmentin Henkivartiokomppania, joka voi elävoittaa taistelun muistoa. Furiirin puustellissa toimii kahvila ja tilausravintola Ädelbragd, jota arvostetaan seudun parhaana ravintolana.



Taistelutantereentie on opastettu valtatieltä 8 näkyvin opastein. Ensi näkemä museotielle ei ole kovin kutsuva. Noin 500 metrin jakso tien eteläpäästä on ilmeisesti 1950-luvulla rakennettua liittymätietä, eivätkä peltiverstaan ja turkistarhojen rakennukset ole kovin viehättävän näköisiä. Kuva Martti Piltz.

Pohjanlahden ympäri on kiertänyt talvitie jo 1400-luvulla ja Vaasan pohjoispuolella on ollut ainakin 1500-luvulla kirkkoteitä. Vuonna 1614 aloitettiin Vaasan ja Oulun välisen kuusi kyynärää leveän tien rakentaminen. Postiliikenne siirtyi tielle 1640-luvulla. Suomen itsenäistymisen jälkeen tietä ei otettu valtion vastuulle, mutta vuonna 1932 se päätettiin rakentaa IIb-luokan maantiekseksi. Vuonna 1938 se nimettiin valtatieksi 8, joka kulki Turusta Vaasan kautta Ouluun. Valtatie oikaistiin suoraan Fjärdsundin yli vuonna 1954. Oikaisua oli suunniteltu jo vuonna 1900. Maankohoaminen siirsi rantaviivaa merelle ja kuivatti niittyä. Silloiselta nimeltään Minnesstodsintie julistettiin kylätiekseksi 2.2.1955. Vuonna 1968 korjattiin valtatie 8. Silloin Minnesstodsintien varrelle rakennettiin varikko.

Tämän hoito- ja ylläpitosuunnitelman historiaosuus on kirjoitettu Minna Karttusen (Mobilia) vuonna 2009 laatiman Minnesstodsintien historiaselvityksen pohjalta. Historiaselvityksen lähdeluettelossa on mittava luettelo Taistelutantereentien historiaa käsitteleviä julkaisuja. Tämän selvityksen lähdeluettelossa ovat vain ne harvat lähteet, joita historiaselvityksen lisäksi on käytetty. Hoito- ja ylläpitosuunnitelmien tavoin tietoja ei ole viitetytetty.



Turkistarharakennuksia on taistelukentän reunoilla, mutta mielenkiinto väkisin kääntyy tien suuntaan kohti Karlsbergetiä ja sen päällä kohoavaa muistomerkkiä. Kuva Martti Piltz.

1.2 Taistelutantereentien nimeäminen museotieksi

Taistelutantereentie, aikaisemmin Minnesstodsintie, on otettu Liikenneviraston (silloin Tie- ja vesirakennuslaitos) museokohdekoelmaan vuonna 1982, jolloin ensimmäiset kohteet valittiin siihen. Valintaprosessi oli käynnistetty valtakunnallisen tiemuseohankkeen osana 1970-luvun lopulla.

Taistelutantereentien tien valintaperusteet museokohdekoelmaan jäivät hieman epäselviksi. Tie- ja vesirakennuslaitoksen museotoimikunnan esityksessä (8.12.1981) Minnesstodsintien paikallistie 17861 osana Pohjanmaan rantatietä arvotetaan valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittäväksi kohteeksi erityisesti historiallisista syistä, mutta näitä historiallisia syitä ei ole perusteltu. Oravaisten taistelulla on oletettavasti ollut ratkaiseva merkitys. Tien rakenteelliset ja matkailulliset arvot tukevat historiallista arvoa.

Alkuperäisessä esityksessä museotiejakso oli nykyistä pidempi. Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri teki ehdotuksen syyskuussa 1981, että Oravaisissa sijaitsevat kaksi jaksoa Pohjanmaan rantatiestä, Minnesstodsintie ja yksityistiellä sijaitseva Wilhelm von Schwerinin silta teineen, säilytettäisiin museoteinä. Päiväämättömässä selvityksessä, mikä ilmeisesti on ollut ehdotuksen taustana, korostuvat Suomen Sodan 1808-1809 ratkaisutaistelun tapahtumat. Vaasan tie- ja vesirakennuspiiri pyysi Oravaisten kunnanhallitukselta ehdotuksen ja kannanoton asiasta. Kunnanhallitus katsoi säilytettäväksi Wilhelm von Schwerinin sillalta lähtevän tieosuuden ja Taistelutantereentien sillan perusteella, että ne ovat osa Pohjanmaan rantatietä ja sijaitsevat jokseenkin alkuperäisellä paikallaan. Tieosuuksilla on myös sotahistoriallista arvoa. Kunnanhallitus päätti, että tien eteläosasta voidaan tarvittaessa päällystää noin 500 metriä ja pohjoispään kestopäällyste jätetään ennalleen. Se myös teki päätöksen rahallisesta avustamisesta, mikäli yksityisomistukseen kuuluvaa tietä pitäisi kunnostaa.



Vanhaa Pohjanlahden rantatietä on jäänyt nykyisen valtatie 8 alle, mikä erottaa Oravaisten taisteluun olennaisesti liittyneen tiejakson Taistelutantereentiestä. Pienen puron sillalla venäläiset joukot törmäsivät ruotsalaisten etuvartion. Silta on saanut nimensä etuvartiokahakassa kunnostautuneen kreivi, aliluutnantti Wilhelm von Schwerinin kunniaksi. Kuva Martti Piltz.

Oravaisten kunnanhallitus teki päätöksen, joka puolisi kahden tieosuuden muuttamista museotieksi. Päätöksen yhteydessä kuitenkin korostettiin, ettei se saisi tuoda mukanaan rajoituksia rakentamiselle esimerkiksi tien varteen. Kunta omistaa teollisuusalueen Taistelutantereentien vieressä, joten se vaati kyseisen tien hyvää kunnossapitoa. Taistelutantereentietä koskien määrättiin myös, että se voidaan päällystää tarpeen vaatiessa. Tien pohjoisen puolen päällysteen päätettiin antaa olla ennallaan. Kunnanhallitus myös ilmoitti, että museoitavaa tietä koskien ei ole toistaiseksi tehty suunnitelmia.

Taistelutantereentie lisättiin museokokoelmaan ensimmäisten joukossa vuonna 1982, jolloin muodostettiin pääosa kokoelmasta. Wilhelm von Schwerinin sillalta lähtevää tieosuutta ei kuitenkaan tuolloin otettu osaksi museotietä.

Nykyään museoitua osaa Pohjanmaan rantatiestä kutsutaan Taistelutantereentieksi. Paikallinen historia-yhdistys tuntee tien vain nimellä Taistelutantereentie, mutta aiemmin museotieosuudesta on käytetty nimitystä Minnesstodsintie. Tiealueelle ei ole tehty sen olemassaoloa uhkaavia suunnitelmia. Taistelukentäntie on hyvässä kunnossa oleva, suurimmalta osaltaan sorapintainen, maantie. Wilhelm von Schwerinin silta, Furiirin puustelli (Furirs boställe) sekä Taistelukenttä ovat viitoitetut. Taistelutantereentien infotaulu sijaitsee Oravaisten taistelukenttää ja muistomerkkejä vastaapäätä.

Vuonna 2009 valmistui Turun yliopiston kulttuuri-tuotannon ja maisemantutkimuksen laitoksen selvitys, jossa selvitettiin Pohjanmaan rantatien reitti sekä historia erityisesti Satakunnan alueella. Tähän perustuen suunniteltiin myös kulttuurimatkailureitti. Tien ikä ja sen ympäristö, sekä matkailutarjonta vastaavat jo aikaisemmin tuotteistettuja teitä, kuten Suurta Rantatietä sekä Härkätieta. Selvityksessä todettiin myös Pohjanlahden rannikotien sijaitsevan useiden arvokaiden luonnonympäristöjen kuten maankohoamisrantojen, dyynivyöhykkeiden sekä jokivesistöjen läheisyydessä. Vuonna 2010 tielle haettiin valtakunnallisen matkailutien asemaa. Tie on noin 900 kilometrin pituinen ja se johtaa Rauman eteläpuolelta Vehmaalta Tornioon. Tien nimi on Rantatie-Strandvägen ja se on merkitty opastein. Merkintä valmistui vuonna 2013. Tämä lisää tulevaisuudessa myös Taistelutantereentien tunnettavuutta.

1.3 Taistelutantereentien historialliset vaiheet

1.3.1 Liikennetarve

Oravaistenlahti (Oravais fjärd) oli erityisen kalarikas alue Pohjanlahdella. Se on houkuttellut ihmisiä seudulle. Ruotsalaiset kalastajat purjehtivat kalastamaan alueelle kesäisin ja vähitellen heidän tilapäisestä oleskelustaan muodostui pysyvää. Oravaisten metsissä oli myös runsaasti riistaa, mikä houkutteli metsästäjiä sisämaasta, idästä ja etelästä, alueelle. Oravaisista muodostui pääosaltaan ruotsinkielinen alue, kun taas Vöyrin paikannimistöissä näkyy suomenkielinen leima. Oravainen oli yksi ensimmäisiä ruotsalaisen asutuksen alueita Pohjanmaalla.

Oravaisten ensimmäiset kylät olivat aluksi saarissa sijaitsevia kalastuskylä, joissa ei asuttu pysyvästi (fiskeläge). Maankohoamisen myötä saaret kasvoivat kiinni mantereeseen ja entisen saaren ympärille muodostui peltoa ja niittyjä. Samalla asutus muuttui pikku hiljaa pysyvämmäksi. Entisiä saaria ovat mm. Oxkangarin ja Karvatin kylät. Vielä vuonna 1608 niittymaata tiedetään olleen kuitenkin vain vähän.

Varhaisin hallinto on ollut yhteydessä asutukseen ja sen perusteella tehtyyn vero-oikeudelliseen jakoon. Kirkkopitäjät muodostuivat asutuksesta, minkä sijaintia Ruotsin puolelta 1200-luvulla tullut kolonisaatio muokkasi. Hallintopitäjäjako suoritettiin 1400-luvun alussa. Keskiajalta lähtien hallinnon runkona olivat kruunun linnojen ylläpitoa varten muodostetut linnavoutikunnat, joiden väliset yhteydet olivat välttämättömiä. Merenkurkun pohjoispuolella Pohjanlahti oli itä- ja länsirannoiltaan yksi voutikunta (Vrt nykyisetkin ruotsinkieleiset nimet Västerbotten ja Österbotten). Sen keskuksiksi perusti Bo Joninpoika Grip Mustasaaren pitäjään Korsholman linnan 1370-luvulla. Hänellä oli myös Turun linna linnalääneineen. Turusta Korsholmaan on tarvittu tietä viimeistään silloin.

Kielentutkijat arvelevat, että ruotsalaisia on asunut alueella viimeistään vuoden 1300 paikkeilla, todennäköisesti muutamia vuosisatoja aiemmin. Arkeologisten arvioiden mukaan ruotsalaista asutusta olisi ollut Pohjanmaalla jo viikinkiajalla. Oravaisten sisämaanpuoleisista osista on löydetty asutuksen jälkiä esihistorialliselta ajalta useasta paikasta, esimerkiksi veneenmuotoinen vasarakirves ajalta 2500-2000 eKr. Komossassa, Kimon kylässä on mahdollisesti pronssikautisia hautoja.

1500-luvulla oli olemassa merkittävää kaupankäyntiä Karvatin kylän ja Tukholman välillä. Tiedetään, että vuonna 1548 silakkaa vietiin Oravaisista kuninkaan linnaan. Oravaisten maanviljelijät olivat enemmän innostuneita kalastuksesta ja kaupankäynnistä kuin maanviljelystä ja purjehtivat aktiivisesti ympäri Pohjanlahtea. Oravaisten kylät kuuluivat keskiajalla Mustasaaren pitäjään, jonka osana ne pysyivät vuoteen 1575 asti. 1500-luvun alussa, ennen vuotta 1514, kylät liitettiin Vöyrin pastoraattiin. Kimon kylään muodostui pysyvää asutusta vuodesta 1545 alkaen. 1600-luvun lopulta alkaen malminetsintä ja sen myötä vuonna 1703 perustettu Kimon ruukki ja 1736 perustettu Oravaisten masuuni toivat alueelle lisää riikinruotsalaisia.

Arvion mukaan vuonna 1571 Oravaisissa asui pysyvästi 549 asukasta: Oravaisten kylässä 225 henkilöä, Karvatissa 63, Okskangarissa 72 ja Kimossa 189. 1700-luvulla väestönlaskenta Ruotsin valtakunnassa tarkentui. Virallisten tilastojen mukaan vuonna 1749 Oravaisissa asui 743 henkilöä ja vuonna 1880 jo 3666 henkilöä.

Vuonna 1967 asukkaita oli 3575 henkilöä, mutta väkimäärä vähentyi reilusti nuorten maaltamuuton myötä vuoteen 2010 mennessä, jolloin väkimäärä oli enää 2192 henkilöä. Vuoden 2011 alusta Oravainen liitettiin Vöyrin kuntaan.

1.3.2 Kulkuyhteyksien synty

Satakunnan ja Pohjanmaan välisestä, Lapväärtin, Korsnäsin ja Maalahden kautta Korsholmaan johtavasta tiestä on maininta vuodelta 1491, jolloin valtionhoitaja Sten Sture vanhempi yöpyi Merikarvialla palatessaan Itämaakunnasta Tukholmaan.

Jaakko Teitin mukaan Pohjanmaan rantatie Korsholmaan saakka luettiin yleiseksi tieksi vuonna 1556.

Pohjanmaan rantatie oli ensimmäinen kiinteä maayhteys Suomesta Ruotsiin. Nykyinen tie kulkee samoja reittejä Vehmaalta Turun–Tukholman postitien haarasta länsirannikkoa pitkin Tornioon, ja sieltä Ruotsin rannikkoa pitkin Tukholmaan.

Pohjanmaan rantatiellä oli useita eri nimityksiä. Esimerkiksi Ruotsissa sitä kutsuttiin ”pohjanpoluksi” eli Norrstigeniksi. Keskiajan ja 1500-luvun kärjäkierosten materiaalin perusteella on todettu, että Pohjanlahden kiertänyt talvitie oli käytössä 1400-luvulla. Reitti on saatettu tuntea jo aikaisemminkin. Pohjanlahden rantatien käyttämisestä talvitienä 1500-luvulla on säilynyt monia tietoja. Vakiintunut kulkureitti se oli viimeistään 1550-luvulla, jolloin esimerkiksi Olavinlin-

nan päällikön Ture Pederssonin matka kulki Pohjanlahden ympäri Suomesta Ruotsiin. Talvitie oli myös määrätty viitoitettavaksi Länsipohjassa, sillä kaksi talonpoikaa Luulajasta olivat saaneet sakot vuonna 1563 tämän työn laiminlyömisestä.

Kesäteitäkin on ollut varsin varhain. Pohjanlahden rannalle Vaasan (Korsholman) pohjoispuolelle seurakuntia tuli jo 1300-luvulla Keminmaan Valmarinnee- meen, Pietarsaaren 1300–1400-luvuilla, Saloon (Saloinen, Raahe) vuonna 1413, Kaarlelaan (Kokkola) vuonna 1489 ja Liminkaan vuonna 1477. Kirkot ovat muodostaneet ympärilleen kulkuväyliä, polkuja, ratsu- polkuja tai kyläteitä. Teiden kunnossapitovelvollisuuden laiminlyönneistä Oulunsuuhun saakka ja siltojen huonosta hoidosta on mainintoja 1500-luvun käräjiltä, joten jonkinlainen rakennettu tie Perämeren rannassa on ollut viimeistään 1500-luvulla.

Rannikon kiertävän tien parantamisen tarve syntyi 1600-luvun alussa, kun Pohjanlahden rannikoille perustettiin kaupunkeja maaseudun kauppapaikoiksi. Vaasan (Mustasaari 1605) ja Oulun (1604) kaupungit olivat ensimmäiset, mutta 1600-luvulla kaupunkien määrä lisääntyi: Kokkola (1620), Uusikaarlepyy (1620), Raahe (1649) ja Pietarsaare (1652). Ruotsin kansainvälisen aseman muututtua 1500-luvun lopulla maantieyhteyksiä oli kohennettava myös puolustuksen näkökulmasta.

Pohjanmaan maantie leveni kuuden kyynärän (3,4–4,0 metrin) levyiseksi vuosien 1618 ja 1620 välisenä aikana.

Pohjanmaan rantatie vakiintui kokonaisuudessaan käyttöön suhteellisen myöhään, mikä on nähtävissä jokien ylityksen organisoimisessa. Ensimmäiset sillat usein käytetyille ylityspaikoille rakennettiin jo 1500-luvulla, mutta sillat tulivat vasta 1800-luvulla leveimpien virtojen ylityspaikoille.

Ruotsin postiasetus annettiin vuonna 1636 ja posti ulotettiin Suomen alueelle vuonna 1638, mikä mahdollisti säännöllisen postinkulun aluksi Kyrönkankaan tietä ja myöhemmin Pohjanmaan rantatietä pitkin. Postilaitoksen tarpeet edistivät toimivan tieverkon rakentamista.

Claes Claesson toimi Pohjanmaalla ja Peräpohjassa maanmittarina kartoittaen Närpiön ja Kemin välisen alueen sekä Kajaanin linnanläänin vuosien 1648–1653 aikana. Claessonin säilyneet kartat antavat selkeän kuvan Pohjanmaan tiestöstä 1640-luvun lopulla ja 1650-luvun alussa. Claesson merkitsi kartoihin vain tärkeimmät päätiet, mikä osoittaa Pohjanmaan rantatien olevan yhden tärkeimmistä kulkureiteistä 1640- ja 1650-lukujen taitteessa.

Oravaisten paikallishistorioitsija Bror Åkerblomin mukaan Pohjanmaan rantatietä on kutsuttu samalla nimellä vuodesta 1656. Tie kulki Vöyrin ja Oravaisten kautta Munsalaan ja Uuteenkaarlepyyhyn. Hän mainitsee tien olleen kunnostuksen kohteena myös mahdollisesti edellisellä ja seuraavalla vuosisadalla.

Pohjanmaan rantatie yhdisti 1600-luvulta alkaen Vaasaa ja Oulua ja ulottui huonokuntoisena Oulun pohjoispuolelle. Maantietä käytettiin ensisijaisesti postitienä hallinnon tarpeisiin sekä virkamiesten reittinä käräjäpaikoille. 1600-luvulla postireitti kulki Pohjanmaan rantatietä pitkin Tornioon. Suuri käyttäjäryhmä olivat säätyläiset, jotka hyödynsivät kestiekievarilaitosta ja hollikyydityksiä. Talonpoikien omia tarpeita tie ei juuri palvellut.

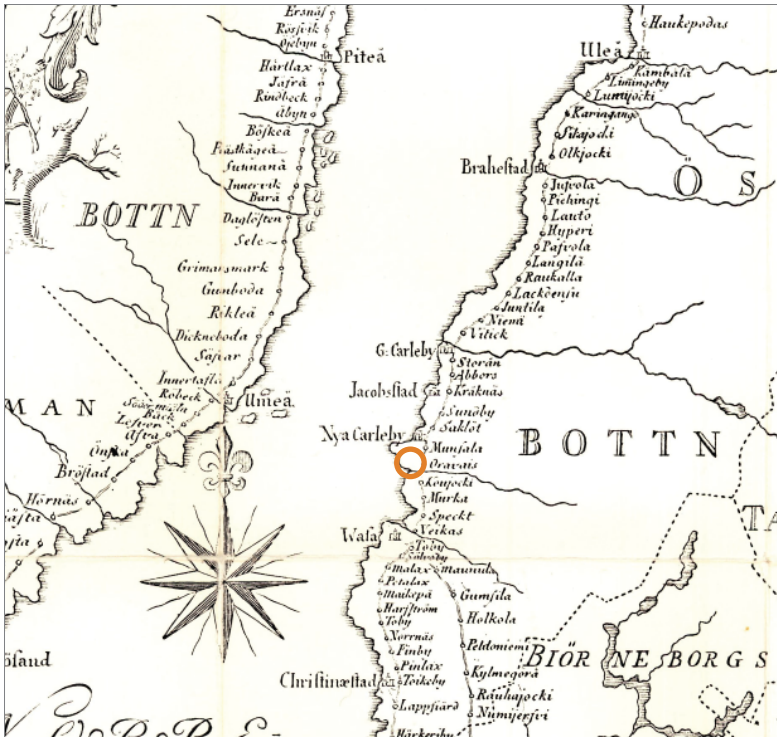
Pohjanmaan rantatien osuus Korsholmasta Ouluun kunnostettiin vaunuilla ja kärryillä ajettavaksi vuoteen 1668 mennessä. 1600-luvun lopulle tultaessa Pohjanmaan päätiet, kuten myös Pohjanmaan rantatie, olivat sellaisessa kunnossa, että matkanteko onnistui

vaunuilla ja pyöräajoneuvoilla. Ainoastaan Kristiinankaupungin ja Vaasan välinen tieosuus oli huonossa kunnossa 1700-luvulle asti. Tähän vaikuttivat kolme syytä: vaikea maasto, talonpoikien varattomuus sekä Kyrönkankaan reitin läheisyys, joka vei kulkijat huonokuntoisemmalta tieosuudelta.

Postia alettiin kuljettaa 1640-luvulta lähtien Pohjanmaan rantatietä pitkin. Ruotsi oli sodassa Tanskaa vastaan ja postinkulku Euroopasta Saksan kautta ei olisi muuten toiminut. Teiden käyttäminen helpotui peninkulmapylväiden takia, joita alettiin pystyttää 1600-luvun lopulla teiden varsille, jotta postinkuljettajien olisi helpompaa kulkea. Pohjanmaan halki Länsipohjaan kulkevalle tielle asetettiin peninkulmapatsaita vuoteen 1695 mennessä. Rantatietä pitkin oli kuitenkin hankala kuljettaa raskaita kuormia, joten porvarit käyttivät meritietä tuodessaan kauppatavaraa. Myös rannikon talonpojat kulkivat kirkkomatkinsa vielä 1600-luvulla usein meritse.



Claes Claesson kartoitti maanmittarina Pohjanmaan rannikkoa. Hänen kartassaan vuodelta 1650 on kuvattuna Pohjanmaan rantatie. Oravaisissa Taistelukentäntien kohdalla tie ylittää Fjärdsbäckenin niityn aivan meren rannassa. Maankohoama on sen jälkeen siirtänyt rantaviivaa pitkälle merelle päin, mikä käy ilmi esimerkiksi noin 150 vuotta nuoremmissa Suomen sodan kartoissa sivulla 17. Lähde: www.vanhakartta.fi.



Georg Biurmanin kartan painos vuodelta 1747 (kartta on piirretty vuonna 1742) näyttää pelkistetyksi Ruotsin valtakunnan tieverkon. Siitä on julkaistu Ruotsin valtakunnan matkailuopas, Vägvisaren, josta julkaistiin useita painoksia vuosina 1742-1776. Vaikka kartta on ylimalkainen, siitä näkyy selvästi, että Pohjanlahden rantatie ei kulje kovin lähellä rantaa kuin muutamissa paikoissa. Vaasasta pohjoiseen viides kestiekievari paikkakunta on Oravais. Rantaviivaan on piirretty lahti, mutta vastoin todellisuutta tietä ei ole piirretty rantaan. Tämä on tyypillisesti Biurmanin käsialaa; hän muutti teitä ja paikkakuntia harhauttamisystistä, koska venäläiset olivat tottuneet käyttämään hänen karttojaan jo pikkuvihan aikoina. Lähde: www.vanhakartta.fi.



Kustavilaisen ajan lopulla julkaistiin Ruotsin valtakunnasta maaherrakuntakartasto, ns. Hermelinin kartasto vuosina 1798-1799. Se on nykyisenkin mittapuun mukaisesti tarkka. Siinä erottuu Pohjanlahden rantatien linjaus Vaasasta pohjoiseen kaukana rannikosta Vähäkyröön ja sieltä Väyryn kautta Oravaisiin. Oravaisten lahti erottuu selvästi ja tie ylittää maankohoaman kuivaaman lahden aivan meren rannasta. Tämän karttalahden mukaan on piirretty seuraavat Oravaisten taistelua kuvaavat kartat. Lähde: www.vanhakartta.fi.

Pohjanmaan rantatien vaiheita 1700-luvulla

Vuonna 1734 säädettiin laki, että yleisten maanteiden piti olla kymmenen kyynärää (noin 6 metriä) leveitä. Samassa laissa määrättiin myös, että kirkko- ja myllyteiden tuli olla kuusi kyynärää leveitä. Kahdentoista kyynärän levyiset tiet piti säilyttää entisellään.

Teiden rakennus- ja kunnossapitovelvollisuus säilyi maanomistajilla. Laki muutti varsin vähän maanomistajien eli talonpoikien tienetekovelvollisuutta. Maanteiden ja siltojen tuli olla jo 1300-luvulta Maunu Eerikinpojan maanlakien mukaan 10 kyynärää leveitä. Kristoffer-kuninkaan maanlaki vuonna 1442 ei muuttanut näitä määräyksiä. Määräykset eivät toteutuneet kaikkialla.

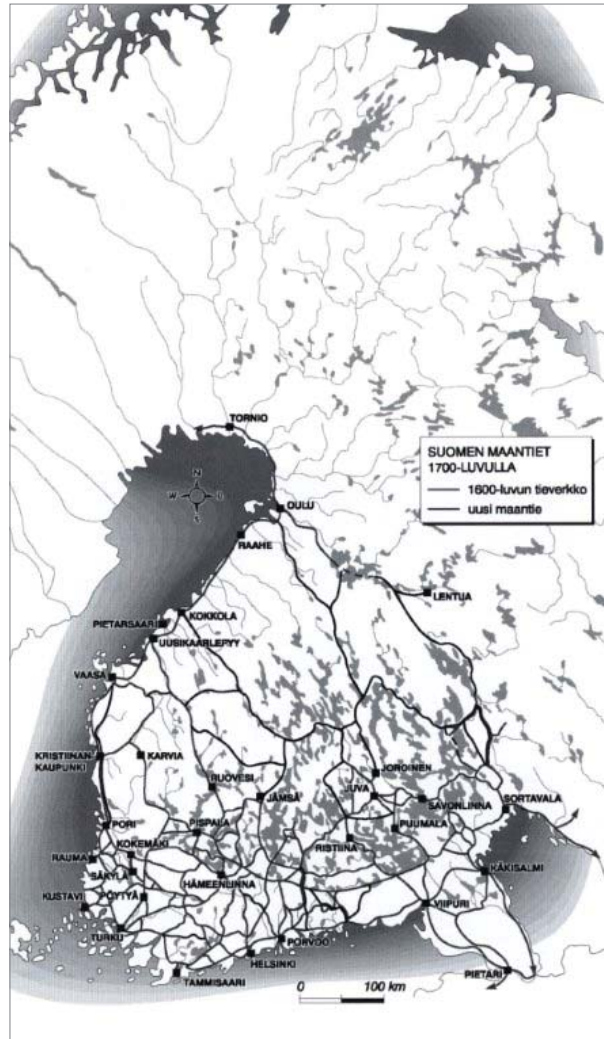
Pohjanmaan rantatie tarvitsi korjausta 1700-luvulla. Pikku- ja isovihan sotien kulku oli osoittanut strategisten tieyhteyksien tärkeyden. Vaasan eteläpuoleinen osa rantatiestä oli mutkaista ja hankalaa kulkea, joten närpiöläiset ehdottivat vuonna 1735 maantien siirtämistä Närpiön Finbystä perinteistä talvitieltä Pirttikylän kautta Rimaliin. Tien siirtämistä alettiin tutkia vuonna 1757, mutta minkäänlaisiin toimenpiteisiin ei vielä ryhdytty. Tienlinjauksesta tehtiin jälleen uusi tutkimus vuonna 1763, ja linjaa alettiin tämän pohjalta rakentaa vuonna 1763 Tuovilasta Heleännevan poikki Pirttikylään ja Närpiöön.

Suurin osa uudesta Pohjanmaan Postitiestä valmistui vuonna 1778. Tienrakennukseen veloitettiin Mustasaaren, Maalahden, Laihian, Närpiön, Iso- ja Vähäkyrön, Vöyrin, Lapuan, Lapväärtin ja Ilmajoen pitäjät.

Tärkein uudistus Pohjanmaan Postitiellä oli sen suora linjaus; aikaisemmin maantiet mutkittelivat kylästä kylään. Postitie oikaisi suoraa linjaa asumattomien suo- ja metsämaiden läpi Närpiöstä Tuovilaan. Oikaisu lyhensi tietä noin 30 kilometriä. 1700-luvun teiden rakentamisen uudisteita olivat soisen alueen kuivattaminen ojilla, tien pohjustaminen risukimpuilla ja savella, sekä savisen tien pinnan hiekoittaminen.

Lisäksi vuonna 1781 rakennettiin Tuovilanjoen yli kivilta maantien yhteyteen. Siltaa oli suunniteltu 1760-luvulta lähtien. Tämän jälkeen aloitettiin Närpiön ja Lapväärtin välisen tien korjaus ja sitten Lapväärtin ja Merikarvian välisen tieosuuden kunnostaminen. Närpiöön rakennettiin vuonna 1842 Närpes Nybro (Närpiön kivilta), joka on nykyisin museosilta.

Pohjanmaan rantatie yhdisti Pohjanlahden satakunta-kaupungit toisiinsa 1700-luvulla. Kaupungit eivät sijainneet rantatien varrella, mutta niille rakennettiin yhdystiet rantatielle.

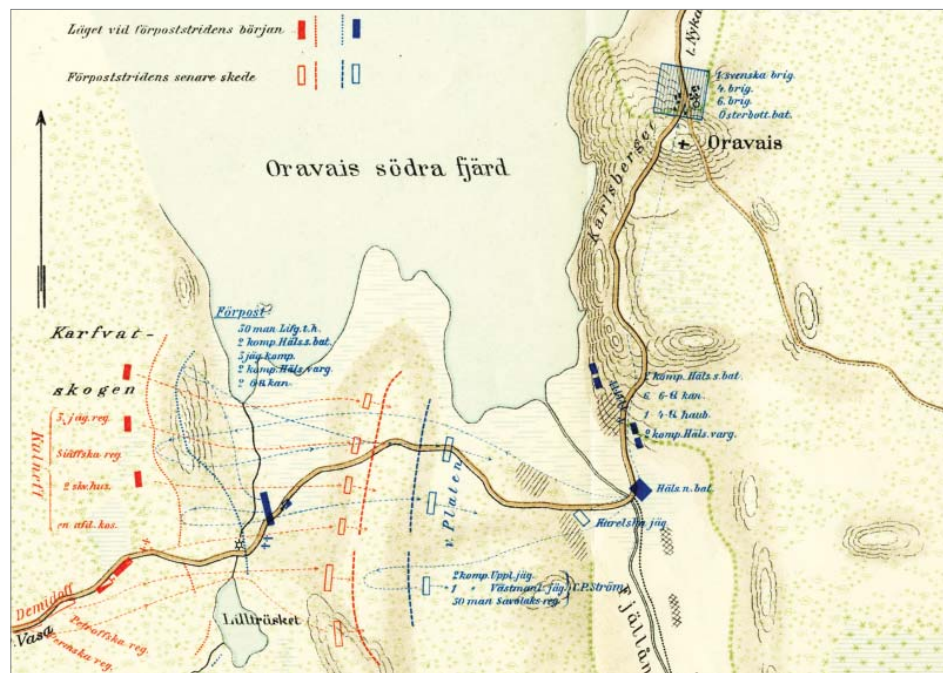


Vaasan pohjoispuolella oli 1700-luvulla vaunuilla ajokelpoinen tie Ruotsin Länsipohjaan asti ja sieltä edelleen Tukholmaan. Oravaisten ympäristössä voi jo puhua tieverkosta, kun Pohjanlahden rannikon kaupungit ovat saaneet tieyhteydet Keski-Suomeen ja edelleen Savoan. Lähde: Viertola, 1974, Suomen teiden historia 1 ja Masonen, toim., 1999, Maata, jäätä, kulkijoita.

Oravaisten taistelu

Oravainen on tullut tunnetuksi vuosien 1808–1809 sodan vuoksi. 14.9.1808 Oravaisissa käytiin Suomen sodan ratkaisutaistelu. Ruotsalaisten joukkojen vahvuus oli kuusituhatta ja venäläisten joukkojen seitsemätuhatta miestä. Ruotsalaiset olivat valinneet puolustukselle strategisesti edullisen paikan. Silloinen rantaviiva ja rantakallio (Karlsberget) jättivät ainoaksi kuluväyläksi tien, jota on rinteessä olevien puolustusasemien edessä alavalla vesijättömaalla ja pellolla helppo puolustaa. Oravaisten taistelun aikana edettiin silloin Pohjanlahden rantatietä, nykyisiä Wilhelm von Schwerinin tietä ja Taistelutantereentietä.

Oravaisten taistelu oli 14. syyskuuta 1808. Kartasta näkyy strategisesti suotuisa paikka, johon ruotsalaiset joukot olivat päättäneet linnoittautua. Aamuhämärissä noin kello viisi venäläisen armeijan karkijoukkona (merkitty punaisella) eversti Jakov Kulnevin ratsumiehet lähestyivät etelästä Oravaisten viljelyaukeaa, jonka takana ruotsalaiset joukot (merkitty sinisellä) odottivat asemissaan. Pienen metsäpuron sillalla oli Ruotsin etuvartio, joka pysäytti venäläisten etenemisen. Ensimmäinen tilanne on merkitty värjätyillä merkeillä, tämän vaiheen lopputilanne on merkitty ääriviivakuvioiden avulla. Etuvartiota tuki pieni tykistöosasto, jota komensi 15-vuotias kreivi, aliluutnantti Wilhelm von Schwerin. Lähde: www.vanhakartta.fi (On tuntematon, miksi kartanpiirtäjät käyttävät nimeä Fjällå Fjärdbackenin sijasta).

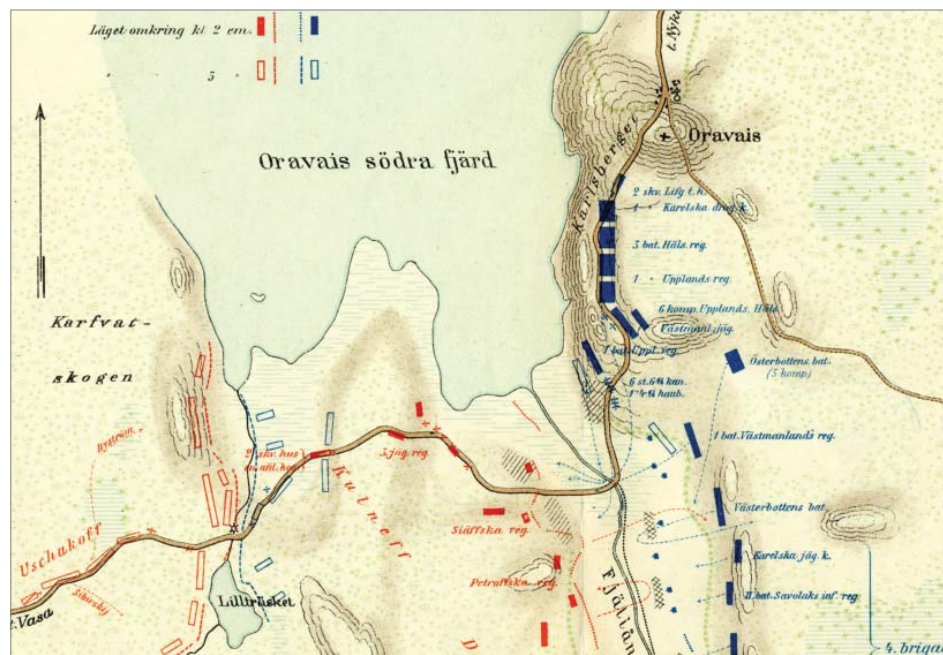


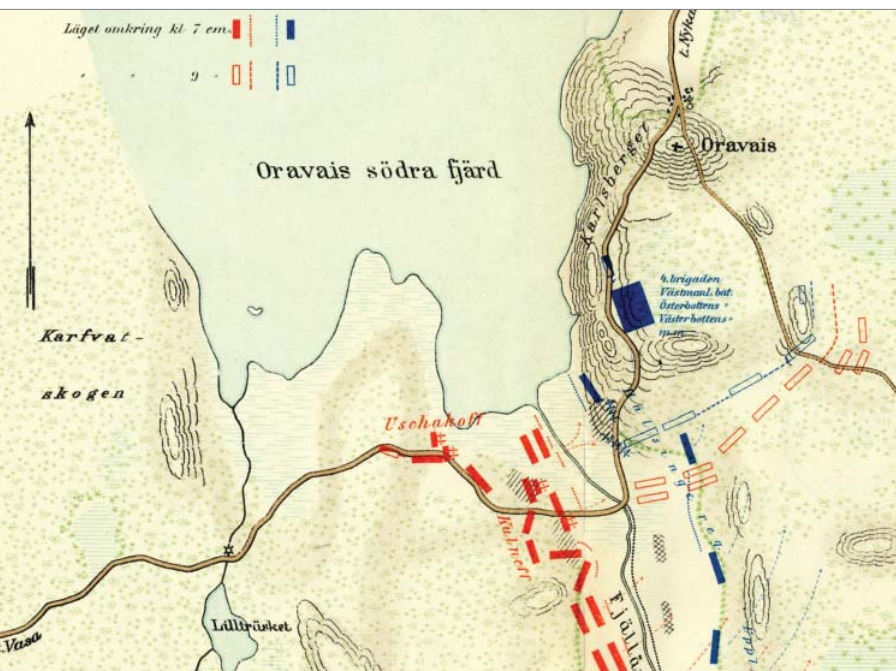
Ensimmäinen vaihe taistelussa käytiin Karvatin metsässä. Venäläisen armeijan karkijoukkona eversti Jakov Kulnevin ratsumiehet lähestyivät etelästä Oravaisten viljelyaukeaa. Ruotsalaisten etuvartio puolusti Lillträskistä lähtevän pienen puron siltaa, joka nykyisin on nimeltään Wilhelm von Schwerinin silta. Venäläiset joukot joutuivat pysähtymään etuvartion tulitukseen. Siitä ne etenivät Taistelutantereentietä pitkin Oravaisten taistelukenttää kohti.

Ruotsin pääjoukot olivat niittyaukealla, eli nykyisellä Oravaisten taistelukentällä. Ruotsalaiset joukot hyökkäsivät tietä pitkin aukean yli venäläisiä vastaan, mutta joutuivat perääntymään takaisin. Taistelu jatkui koko avoimen kentän levyisenä rintamana nykyisen

Fjärdsbäckenin (Fjällå) puron sillan eteläpuolella. Silan pohjoispuoli oli vielä silloin rantaniittyä. Venäläiset pakottivat illalla ruotsalaiset vetäytymään viimeiseen puolustukseen aivan ruotsalaisten komentopaikan, nykyisen Minnesstodin edustalle. Ruotsin joukot joutuivat vetäytymään pohjoiseen neljentoista tunnin taistelun jälkeen. Taistelukentän ja tien lisäksi taistelut levisivät koko Oravaisten alueelle. Taistelun lopputulos ratkaisi Ruotsin kohtalon, suurvalta-asema oli menetetty. Suomi irrotettiin Ruotsista ja liitettiin Venäjän suuriruhtinaskunnaksi.

Aamun taistelun jälkeen ruotsalaiset hyökkäsivät ja saivat Kulnevin joukot perääntymään. Samalla venäläisten pääjoukko järjestyi hyökkäykseen. Kello oli noin kaksi iltapäivällä ja taistelu oli jatkunut noin yhdeksän tuntia. Lähde: www.vanhakartta.fi.





Venäläinen armeija hyökkäsi ja kello seitsemään mennessä Ruotsin armeija oli lyöty pois viimeisistäkin asemistaan Karlsbergin edessä. Nämä Suomen sodan kartat on piirretty ns. Hermelinin kartan pohjalta pian taistelun jälkeen vuoden 1808 aikana. Taistelutantereitten historia-arvon kannalta näillä kartoilla on suuri merkitys, koska suomalais-ruotsalaiset arkeologiset kaivaukset ovat osoittaneet, että esimerkiksi tykkien asemat on niin tarkasti piirretty, että arkeologiset löydöt todistavat ne oikeiksi. Samoin ammusten iskemiä tutkimalla taistelu on voitu luotettavasti rekonstruoida. Lähde: www.vanhakartta.fi

Pohjanmaan rantatie Suomen sodan jälkeen

1810-luvulla kunnostettiin sodan jäljiltä huonoon kuntoon menneitä teitä, jolloin kunnostuksen painopiste oli Vaasan läänin Pohjanmaan puoleisessa osassa. Talonpojat saattoivat laiminlyödä tienkunnostusvelvoitteitaan, sillä sodan jälkeen heillä oli muita ongelmia. Pohjanmaan rantatie saatiin 1840-luvulle mennessä hyvään kuntoon ja suuri osa Pohjanmaan liikenteestä kulki sitä pitkin.

Suomessa jäivät useat Ruotsin vallan aikaiset tavat ja lainsäädäntö voimaan siirryttäessä Venäjän vallan alle vuonna 1809. Pohjanmaalla postinkulku säilyi samalla reitillä vuoteen 1846 asti. Posti kulki Rantatietä Turusta ja Porin kautta Närpiöön ja uutta Postitietä Vaasaan ja sieltä Lapuan ja Saarijärven kautta Kuopioon. Uudistuksen jälkeen postinkuljettajan toinen viikoittainen reitti kiersi Helsingistä Hämeenlinnan ja Porin kautta Pohjanmaan rantatielle.

Vaasan läänin tietyt painoutuivat 1840-luvulla Keski-Suomen alueelle, sillä siellä oli harvempi tieverkko. Viikkain tienrakennuskausi oli Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla 1850- ja 1860-luvuilla. Taustalla olivat vaikeat katovuodet, joiden aiheuttamaa puutetta valtio pyrki lieventämään yleisillä töillä. Tietöiden määrä väheni 1800-luvun lopulle tultaessa.

1870-luvulta lähtien suurin mielenkiinto kohdistui rautatieliikenteen saamiseksi paikkakunnille ja monet tiet rakennettiin lyhyinä liittymäteinä rautatieasemalle. Suomen ensimmäinen rautatie valmistui Hämeenlinnan ja Helsingin välille vuonna 1862. Vaasa, Kokkola ja Oulu tulivat rautatieverkostoon osalliseksi

1880-luvulla. Näin kaukoliikenne ryhtyi hyödyntämään junaliikennettä ja paikallinen liikenne säilyi hevosveivetoisilla rattaila. Polkupyörän käyttö yleistyi Vaasan läänissä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä.

1.3.3 Taistelutantereitten myöhemmät vaiheet

Oravaisissa sijaitsevaa osaa vanhasta Pohjanmaan rantatiestä on oikaistu ja sitä on ajoittain kunnostettu läpi 1900-luvun. Vuonna 1900 suunniteltiin oikotietä Oravaisten taistelukentän poikki. Työstä tehtiin tarkka kustannusarvio. Oikotie olisi kulkenut suoraan Oravaisten Fjärdsbäckenin pellon läpi Bodholmiin.

Rantatien osuus Kaitsor–Kerklax (tiejakso noin 8-20 kilometriä etelään Oravaisista) ei siirtynyt valtion vastuulle vuonna 1919. Tämän vuoksi käynnistettiin hanke, joka johti vähitellen nykyisen valtatie 8 syntymiseen Maksamaalle, Pohjois-Vöyrille ja Oravaisiin. Vöyrin kunnanvaltuusto jätti anomuksen 1920-luvulla valtioneuvostolle, jossa ehdotettiin Maksamaa–Kerklax–Palvinen–Bertby–Kaitsor–Oravainen- tieosuuden (suunnilleen nykyinen valtatie 8 linjaus 20 kilometrin matkalta Oravaisista etelään) muuttamista yleiseksi maantiekseksi. Kunnanvaltuusto ehdotti, että tie olisi alkanut vanhasta Oravaisten ja Vöyrin välisestä tiestä. Käynti Rolf Wittingin luona kesällä 1930 Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriössä johti siihen, että uutta tietä varten varattiin seuraavan vuoden budjettiin 300 000 markkaa, vaikka uuden tien linjausta ei ollut vielä päätetty.

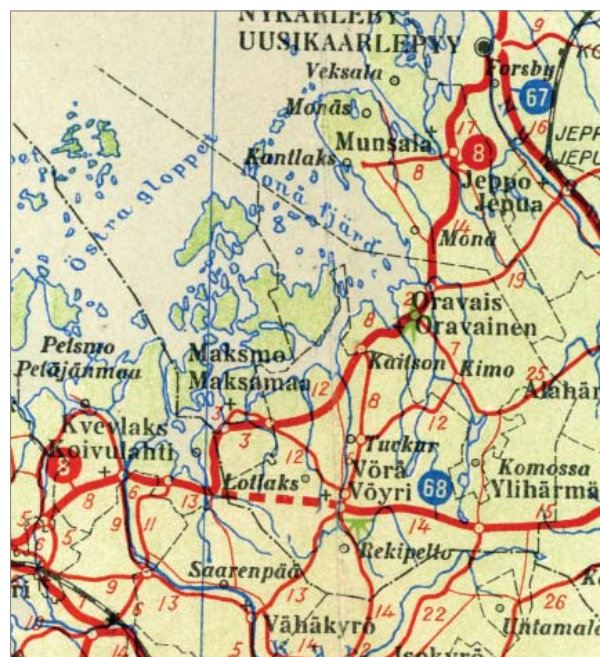
Tien rakentaminen IIb-luokan maantiekseksi aloitettiin kesällä 1932 ja se tuli valmiiksi vuonna 1935. Vuonna 1938 se nimettiin osaksi valtatie 8. Valtatie 8 kulki reittiä Turku-Vaasa-Oulu ja tie kulki nykyisen Taistelutanterien tien kautta.

Kasvava autoliikenne lisäsi valtatiehen 8 kohdistuvia rasituksia ja sitä ryhdyttiin oikomaan vuonna 1954. Valtatien oikaistu linja kulki etelästä suoraan Fjärd-sundin yli kohti Oravaisten kirkonkylää. Vaasan läänin kansliassa julistettiin nykyinen Taistelutantereentie kylätieksi 12.2.1955. Tästä eteenpäin tie ylläpidettiin III-luokan kylätienä, jossa oli vähintään viisi metriä leveä autotie. Tien tarkka pituus oli 2850 metriä.

Taistelutantereentie määrättiin paikallistieksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päätöksellä toukokuussa vuonna 1962. Päätös liittyi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön tekemään päätökseen 17.2.1956, jossa määriteltiin yleiset ohjeet kokiin vaatimuksia teiden kunnosta, kun ne luovutetaan TVH:n hoitoon paikallistieksi viimeistään 31.8.1964. Taistelutantereentien piti olla päätöksen mukaisessa kunnossa luovutettaessa. Taistelutantereentietä paranneltiin ja suoristettiin jälleen 1960-luvun puolivälissä. Vuonna 1968 valtatie 8 korjattiin Kaitsorin ja Storsvedin välillä. Tietyön rakennuksessa tarvittava varikko sijoitettiin Taistelutantereentien varteen.

1.3.4 Taistelutantereentien kulttuuriperintö ja kiinteät muinaisjäännökset

Museoviraston muinaisjäännösrekisterissä Oravaisten taistelutanner on kokonaisuudessaan historiallisen ajan kiinteä muinaisjäännös ja kuuluu kategoriaan ”tapahtumapaikat”, tarkennettuna ”taistelupaikat”. Taistelutanner sijaitsee melko laajalla alueella Oravaisten kirkon eteläpuolella Fjärdsbäckenin puron ja tien 17861 varren pelloilla sekä peltoja reunustavilla mäillä. Pelloilta on löytynyt runsaasti taisteluun liittyvää metalliesineistöä sekä lähimetsistä hautoja. Suomen kansallisrunoilija Johan Ludvig Runeberg on kirjoittanut Oravaisten taistelusta ja Suomen sodasta runomuodossa ”Vänrikki Stoolin tarinoissa”. ”Oravaisten taistelutanner ja Minnesstodsintie” kuuluvat myös Museoviraston valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin ympäristöihin (RKY). Kohde sisältää tien, maastoa ja muinaisjäännöksen (Oravaisten taistelun muistomerkki).



Autoilijan tiekartta vuodelta 1939 näyttää uuden valtatienuumeroinnin. Pohjanlahden rantatien linjaus on oikaistu Koivulahden (Kvevlax), Maksamaan ja Kaitsorin (nimi on kartassa väärin kirjoitettu) kautta suunnilleen nykyisen valtatie 8 linjaukselle. Ennen Oravaisia näkyy Taistelutantereentien mutka Oravaistenlahden (karttasana Monå fjärd) rannassa. Lähde: Mobilian arkisto.



Autoilijan tiekartta vuodelta 1959 näyttää nykyisen valtatie 8 linjauksen. Taistelutantereentie on piirretty karttaan pienenä lenkinä Oravaisten lahden (karttasana Monå fjärd) rantaan. Lähde: Mobilian arkisto.

Tärkeimmät muistomerkit, jotka sijaitsevat Taistelutantereentien varressa ovat Suomen sodan muistomerkki, Minnesstod sekä Lotta Svärdin kivi. Oravaisten taistelun kunniaksi pystytettiin muistomerkki, Minnesstod, vuonna 1893. Se pystytettiin samalle paikalle, jossa sijaisi kenraalimajuri Adlercreutzin päämaja taistelun aikana. (Nykytiedon valossa Adlercreutzin komentopaikka ei ollut Minnesstodin kohdalla.) Minnesstodin läheisyydessä on myös viime sodan sotaveteraanien ja Lottien muistokivi.

Runebergin Vänrikki Stählin tarinoiden runo kertoo, että sotamies Svärdin mukana Suomen sodan rintamille lähti hänen vaimonsa Lotta auttaen sotilaita muonituksessa. Runon mukaan Lotta Svärd on mahdollisesti tarjoillut kiven vieressä sotilaille ruokaa. Lotta Svärd -järjestö on saanut nimensä 1900-luvun alussa tämän tarinan mukaan. Ensimmäisten joukossa nimitystä käytti 19.11.1918 perustettu Riihimäen Lotta Svärd -osasto.

Vuonna 2008 Oravaisten taistelun 100-vuotisjuhlavuoden lähestymisen vuoksi tehtiin taistelukentällä arkeologisia tutkimuksia, jotka toteutti Ruotsin Riksanantikvarieämbetetin taistelukenttätiimi Lundista yhteistyössä Pohjanmaan museon ja Oravaisten historiallisen yhdistyksen kanssa. Tavoitteena oli selvittää, minkälaisia jälkiä taistelusta on jäänyt maastoon, onko alueella joukkohautoja sekä ovatko lähteistä tunnetut tapahtumat yhteneväisiä löydösten kanssa. Tutki-

mus tehtiin käyttäen metallinilmaisimia peltoalueella. Yli 25 cm:n syvyyteen meneviä kuoppia ei tehty. Metalliesineitä löydettiin yli 400, joukossa musketinkuulia ja muita ammuksia, piilukkoja, heloja, nappeja ym. Tutkimuksia on jatkettu ja useita hautoja on löydetty. Myös taistelua kuvaavien karttojen merkintöjen todettiin vastaavat arkeologisia havaintoja.



Oravaisten taistelun muisto-obeliski, "Minnesstod" on pystytetty vuonna 1893. Sen lähetyville Taistelutantereentien varteen on pystytetty sotaveteraanien ja Lottien muistokivi. Kuva Martti Piltz.



Oravaisten taistelun aikana huolto oli sijoitettu Karlsbergin kallioiden suojaan. On mahdollista, että poikkeuksellisen suuren siirtolohkareen juurella on ollut kanttiini. Arkeologisissa kaivauksissa on tältäkin alueelta löytenyt venäläisten ammusten iskemiä. Kivi on nimetty Lotta Svärdin muistokiveksi. Kuva Martti Piltz.

Noin kilometri Taistelutantereentien eteläpäästä sijaitsee Lillträskbäckenin puron silta. Se on saanut nimensä Wilhelm von Schwerinin kunniaksi. Hän oli nuori ruotsalainen kreivi ja tykistön aliluutnantti. Hän haavottui sillalla etuvartiokahakassa ja toistamiseen taistelussa. Hän menehtyi haavoihinsa 26.9.1808 Kalajoella. Hänet on haudattu Kalajoen kirkkomaalle. Häntä pidetään yhtenä Ruotsin epäonnisen sodan myyttisistä sankarihahmoista. Ruotsalainen kreivillinen von Schwerinin suku vaalii jatkuvasti sankarinsa muistoa.

Silta oli rakennettu alun perin luonnonkivistä ilman muurausta. Se oli huonossa kunnossa 1900-luvun alussa. Osa sillan kivistä oli romahtanut, joten silta oli rakennettava uudelleen tai korjattava. Otto Lassus teki Oravaisissa 27.5.1927 ehdotuksen Vaasan läänin maaherralle, että silta korjattaisiin. Maaliskuussa 1928 Vaasan läänin tiemestari teki selvityksen sillan kunnosta ja työstä laadittiin samana vuonna kustannusehdotukset ja piirustukset. Huhtikuussa vuonna 1929 sillan uudelleen rakentamiseen myönnettiin 31 000 markkaa ja työt käynnistyivät saman vuoden aikana. Uudelleenrakennustyöt saatiin päätökseen 18.11.1929. Silta ei kuulu museotiehen, mutta sen historiallinen yhteys Taistelutantereentiehen on selvä sekä osana Pohjanlahden rantatietä että Oravaisten taistelua.

Taistelukentän tien nykyinen rakennuskanta ei liity historiallisiin tapahtumiin ja Fjärdsbäckenin joen siltarumpukin on uusittu ehkä 1930-luvulla. Tien varrella sijaitsee Vänrikki Stoolin keskus, joka on auki kesäisin. Keskus käsittää Oravaisten taistelun historiallisen alueen. Keskuksessa kuvataan Suomen sotaa erilaisien esineiden, tarinoiden, itse taistelupaikan ja rakennusten avulla.

1.3.5 Taistelutantereentien museaalinen arvo

Taistelutantereentien valtakunnallinen merkitys tie-liikennehistoriassa ulottuu ainakin 1500-luvulta 2000-luvulle. Taistelutantereentie on osa valtakunnallisesti merkittävää Pohjanmaan rantatietä, jonka reitti on kulkenut Pohjanlahden rannikkoa pitkin pohjoiseen Ruotsiin asti ja sieltä Tukholmaan. Pohjanmaan rantatien varhaisimmat talvireitit tunnetaan jo keskiajalta. Talvitien tiedetään kiertäneen 1500-luvulla Pohjanlahden ympäri. Talvitien reitti on vakiintunut viimeistään 1550-luvulla, jolloin esimerkiksi Jaakko Teitti mainitsee Vaasa–Kristiina osuuden tieluetelossaan.

Talonpojat aloittivat Pohjanmaan rantatien rakentamisen Korsholmasta 1610-luvulla ja jatkoivat sen reittiä pohjoiseen Pohjanmaan rannikkoa pitkin. Kesätien rakentamisen taustalla oli Oulun ja pohjanlahden kaupunkien perustaminen, sekä Oulun kirkon valmistuminen 1610-luvulla. Liikenneyhteyksien tarvetta lisäsi vuonna 1620 perustettu Kokkola, kuten myös Oulun ja Kajaanin linnojen rakentaminen samaan aikaan. 1600-luvun alun rakentamisen seurauksena Pohjanmaan rantatie leveni 6–7 kyynärään. 1700-luvulla rantatietä rakennettiin ja kunnostettiin ja suurin osa tiestä valmistui vuonna 1778.

Pohjanmaan rantatietä käytettiin 1640-luvulta vuoteen 1846 Suomen ja Ruotsin välisenä postireittinä. Tie palveli 1600-luvulla postinkannon lisäksi lähinnä Ruotsin valtion virkamiehiä ja yläluokkaa. 1700-luvulla Pohjanmaan rantatie yhdisti Pohjanmaan kaupungit samaan liikenneverkkoon.



Furiirin puustelli on tyylikkään näköinen kokonaisuus Minnesstodsinkin läheisyydessä. Kohde on hyvin opastettu valtatieltä. Talo siirretty läheisestä kylästä paikalleen ja sen viereen pystytetään samankaltaista vanhaa rakennusta. Se on avoinna kesäisin. Vänrikki Stoolin keskus järjestää historiallisia tapahtumia Suomen Sodan muiston elvyttämiseksi. Kuva Martti Piltz.

Vuonna 1808 käytiin Pohjanmaalla ja Pohjois-Savossa suurin osa Suomen sodan taisteluista. Oravaissa käytiin ratkaisutaistelu 14.9.1808, jossa taisteluja käytiin nykyisellä Taistelutantereentien sekä Oravaisten taistelukentällä. Tien merkitys taistelutantereena ja joukkojen siirtoreittinä oli olennaista sodassa, sillä muu maasto oli vaikeakulkuista. Oravaisten taistelukentälle Taistelutantereentien varteen pystytettiin muistomerkki 1800-luvun lopulla Oravaisten taistelussa kaatuneiden sotilaiden kunniaksi. Sen varrelta löytyy myös muita sotaan liittyviä muistomerkkejä sekä museo.

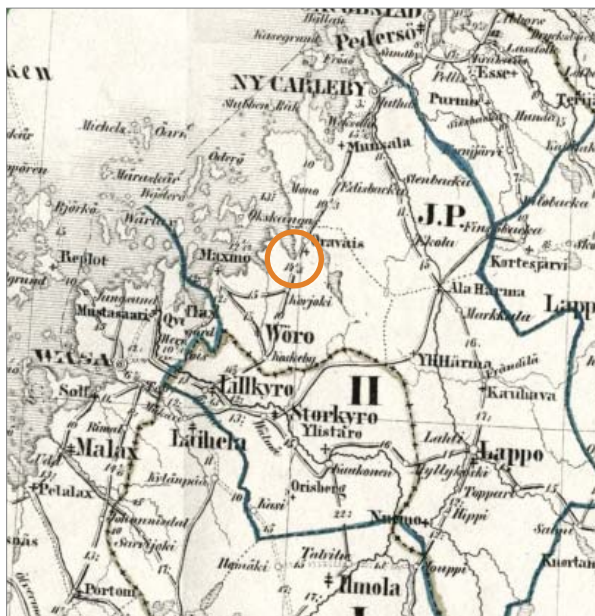
Vuonna 1938 nimettiin Pohjanmaan rantatie ja Taistelutantereentie sen osana valtatieksi 8. Kun nykyinen valtatie 8 valmistui 1950-luvun alkupuoliskon aikana, helmikuussa vuonna 1955 Taistelutantereentie muutettiin kylätieksi ja vuonna 1962 siitä tehtiin paikallistie. Vuonna 1982 tie nimettiin museotieksi, osaksi Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmaa. Taistelutantereentie on nykyään maantie, joka on kolme kilometriä pitkä. Taistelutantereentien läheisyydessä sijaitsee myös Wilhelm von Schwerinin siltaalta lähtevä lyhyt tieosuus, joka on osa Pohjanmaan rantatietä. Molemmat sijaitsevat valtatie 8 yhteydessä Oravaisten kohdalla.

Vuonna 2009 tehdyn historiaselvityksen perusteella on todettu perustelluksi säilyttää Taistelutantereentie pysyvästi osana Tiehallinnon museokokoelmaa. Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikan mukaan Taistelutantereentien tieliikennehistoriallinen arvo perustuu 1600–1700-luvun tieverkon rakentamiseen erityisesti postitienä. Taistelutantereentienä on ollut vuosisatoja valtakunnallista tieliikenteellistä merkitystä ja lisäksi se kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luetteloon. Pohjanmaan rantatiestä on ensimmäisiä merkintöjä keskiajalta ja sitä käytettiin postinkuljettamiseen 1600-luvulta lähtien. Tien valtakunnallinen merkitys on säilynyt 1900-luvulle asti, sillä se on ollut osa valtatie 8. Sotahistoriallinen arvo on peräisin Oravaisten taistelusta Suomen sodassa.

1.3.6 Taistelutantereentie Liikenneviraston museokohdekoelmassa

Liikenneviraston museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikassa Taistelutantereentie sijoittuu valtakunnallisen tieliikennehistorian ajanjaksoon 1600–1700-luvun tieverkon rakentumisen. Ajanjaksolla yksi kokoelmaan tallennettavista teemoista on Pohjanmaan tiet. Ajanjakson loppupuolella kustavilaisella ajalla pyrittiin palauttamaan Ruotsin suurvalta-asemaa, mikä edellytti taloudellisen pohjan vahvistamista. Tällöin teiden rakentamisen ponttimena olivat erityisesti kauppa sisämaista satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti). Pohjanmaan rantatien merkitys on ollut pitkään ensisijaisesti hallinnollinen ja sotilaallinen. Tien rakentamisen aloittaminen 1600-luvun alussa liittyi nimenomaan hallinnon tarpeisiin.

Muita kohteita Pohjanmaan rantatieltä Liikenneviraston museokohdekoelmassa ovat melko lähellä sijaitseva Tuovilan silta, Etelä-Pohjanmaalla sijaitseva Harrströmin silta ja Pohjois-Pohjanmaalla sijaitseva Pyhäjoen Etelänkylän Isosilta sekä Lapin Simonkylän tie. Kohteet täydentävät toisiaan, eikä niitä voida pitää toistensa toisintoina. Suomen historiassa jokseenkin jokainen tie- tai siltakohde liittyy jotenkin sotaan. Pohjanmaan kohteisiin liittyy isoviha, Suomen sota ja osittain Lapin sota 1944-1945. Pohjanlahden rantatien museokohteista Taistelutantereentie on Raatteen tien lisäksi ainoa, jonka perusteluissa keskeisenä on sotatapahtuma.



Suomen Suuriruhtinaskunnan posti- ja tiekartta vuodelta 1846-1848 näyttää Pohjanlahden rantatien kulkevan Vähänkyrön (Lillkyro) ja Vöyrin (Vöro) kautta. Maksmaalle (Maxmo) johtaa kaksikin sivutietä. Lähde: www.vanhakartta.fi

Tietoarvo

Tietoarvolla tarkoitetaan tässä Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan käsitettä. Sillä selvitetään, onko kohdetta, tässä siis Taistelutante-reentietä, tutkittu tai onko siitä vain mainintoja kirjallisuudessa ja dokumentteja. Tietoarvo pisteytetään pisteillä yhdestä kolmeen, kuten muutkin kaksi arvioitavaa kriteeriä. Näistä yksi on paras arvio, joka edellyttää tieteelliset kriteerit täyttävää tutkimusta.

Museokohdekokoelmassa Taistelutantereentien kokoelmapolitiikan pisteytyksen mukaan tietoarvo on ”tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus”. Tämän hoito- ja ylläpitosuunnitelman historiaosuuden valossa tutkimustieto on ollut varsin tyydyttävää, mikä käy ilmi jos sen lähdeluettelosta. Toisaalta museokohteen valinnassa on käytössä ollut varsin hatara tietopohja, jota sitäkin on käytetty päätöksen teossa melko rajoittuneesti ja valikoiden. Varsinaista perustelua museotieksi ei arkistomateriaaleista löydy. Tiivistetty esitys museotieksi painottaa tien historiaa, rakennetta ja valtakunnallista sotilaallista merkitystä. Uutta tutkimuskirjallisuutta on ilmestynyt runsaasti vuoden 1981 tilanteeseen verrattuna. Sinänsä uusi tutkimustieto ei mullista käsityksiä kovin paljon, mutta laajentaa näkökulmaa.

Tieliikennehistoriallinen arvo

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

Taistelutantereentie edustaa kokoelmapolitiikassa mainittua tieliikennehistoriallista ajanjaksoa, ”1600- ja 1700-lukujen tieverkon rakentumista”. Sille ei ole suoranaista toisintoa kokoelmassa, ja myös sen tieliikenteellinen historia-arvo on arvoitettu aikaisemminkin korkeimpaan luokkaan.

Sota kulkee aina teitä pitkin. Taistelutantereentie edustaa myös Suomen valtion synnyn mahdollistannutta tapahtumaketjua, joka eskaloitua ratkaisutaisteluksi Taistelutantereenteillä. Suomen sota 1808–1809 irrotti Ruotsin itäisen alueen entisestä emämaasta ja liitti Venäjän keisarikuntaan autonomisena alueena. Suomen valtakunnallisen historian näkökulmasta Taistelutantereentie on keskeisiä tapahtumapaikkoja. Taistelutantereentien tie on ollut itsenäisen Suomen valtatieverkkoa.

Säilyneisyysarvo

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

Vuonna 2007 tehdyssä museokohdeselvityksessä kohteen säilyneisyys luokiteltiin parhaimpaan luokkaan ja samat päätelmät voidaan tehdä nytkin. Säilyneisyys edustaa myös tien alkuperäisyyttä erityisesti tiejaksoilla Fjärbäckenin viljelysaukean ja Lotta Svärdin kiven välillä, varsinaisen Oravaisten taistelun alueella. Maastokatselmuksessa tien linjauksen ja tasoviivan vertailu Suomen sodan karttoihin (1808) näyttää sopivan hyvin yhteen. Nykyistä valtatielinjausta rakennettaessa 1950-luvun alussa entinen Pohjanlahden rantatie vaurioitui ja katkesi. Se on alentanut sen alkuperäistä säilyneisyyttä. Taistelun tapahtumat ja tien merkitys taistelun kululle avautuisivat huomattavasti helpommin, jos Wilhelm von Schwerinin tie ja silta olisivat alkuperäisessä yhteydessä Taistelutantereentiehen. Samalla tien tutkittavuus olisi helpompi. Toisaalta näillä muutoksilla ei ole vaikutusta tien museointihetken (1982) säilyneisyyteen.

Taistelutantereentien nykyisessä kunnossa sen eteläpään (n. 500 metriä valtatieltä 8) historiallinen arvo on vaatimaton, koska tie on ainakin osittain valtatiien rakentamisen yhteydessä 1950-luvulla tehtyä liittämätietä ja tien varressa olevat tuotantorakennukset vaikeuttavat historiallisen arvon tulkintaa. Samoin pohjoispäässä on historiallisesti vähämerkityksellinen tiejakso. Museotiejaksoa voisi lyhentää ja keskittää Museoviraston muinaismuistoalueelle sen säilyneisyyden, tutkittavuuden ja tulkittavuuden kärsimättä lainkaan.

Kohde säilytetään pysyvästi osana kokoelmaa, sitä ylläpidetään ja kunnostetaan museologisin menetelmin ja sille on laadittu tämä hoito- ja ylläpitosuunnitelma, jolla turvataan säilyttämisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteena. Suunnitelmassa esitetään, että museotien lyhentämistä ainakin harkitaan sen tulkittavuuden helpottamiseksi. Tie on jatkuvasti paikallisen väestön liikennekäytössä ja Oravaisten taajama saattaa laajentua tien suuntaan. Toisaalta taistelutantereentien alue on suojattu muinaismuistona, mikä ainakin edistää sen säilymistä. Paikallinen, valtakunnallisella, jopa kansainvälisellä näkyvyydellä toimiva kulttuuriyhdistys osaltaan edistää sitä, että Taistelutantereentien kohteen arvo säilyy Liikenneviraston museokohteena.

2 Alueen nykytilan kuvaus

2.1 Maankäytön nykytila

2.1.1 Kaavatilanne

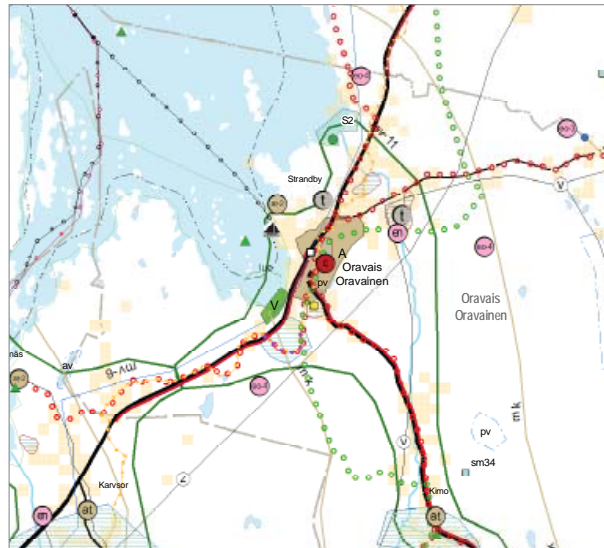
Maakuntakaava

Taistelutanterentie sijaitsee Pohjanmaan maakuntakaavan alueella. Pohjanmaan maakuntavaltuusto on hyväksynyt kaavan 29.9.2008 ja ympäristöministeriö on vahvistanut sen 21.12.2010. Maakuntakaavaa päivitetään ja täydennetään vaihemaakuntakaavoilla.

Yleis- ja asemakaavat

Suunnittelualueella ei ole yleiskaavaa.

Museotien pohjoispäähän on laadittu asemakaava, joka on hyväksytty kunnanhallituksessa 9.12.2010. Alueelle on kaavoitettu erillispientalojen tontteja sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman toiminnan teollisuustontti.



Ote Pohjanmaan vahvistetusta maakuntakaavasta.

DETALJPLANEERINGIN OIKESÄMÄLLE:

AK Keskustamäärä ja keräilyalue.
Keskustamäärä ja keräilyalue.

AP Keskustamäärä ja palvelu.
Keskustamäärä ja palvelu.

AR Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AR Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AO Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AO-2 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AO-3 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AM-1 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AM Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AL Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

YH Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

YS Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

YK Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

K Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

TY-1 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

TY-2 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

TY-3 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

LPA Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

EP Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

EV Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

M Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

7 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

60/500 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

200 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

500 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

1 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

3/401 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

1/5 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

4+20 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

3 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

3/401 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

1/5 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

4+20 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

3 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

DETALJPLANEERINGIN OIKESÄMÄLLE:

AK Keskustamäärä ja keräilyalue.
Keskustamäärä ja keräilyalue.

AP Keskustamäärä ja palvelu.
Keskustamäärä ja palvelu.

AR Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AR Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AO Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AO-2 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AO-3 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AM-1 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AM Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

AL Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

YH Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

YS Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

YK Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

K Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

TY-1 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

TY-2 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

TY-3 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

LPA Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

EP Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

EV Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

M Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

7 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

60/500 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

200 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

500 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

1 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

3/401 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

1/5 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

4+20 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

3 Keskustamäärä ja asuin.
Keskustamäärä ja asuin.

Asemakaavamuuotos koskien Oravaisten keskustaa, kirkonkylää sekä Österbergetiksi kutsutut asemakaavat Oravaisten kylässä, Oravaisten kunnassa.

2.1.2 Maanomistus

Museotien varressa on useita eri maanomistajia. Yleisen tien kiinteistönumero on 895:2:34. Tievalue on riittävä tarvittaville tieympäristön pienille hoito- ja ylläpitotoimenpiteille.

2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö

Museotien varressa on omakotiasutusta, kulttuuritoimintoja (Vänrikki Stoolin keskus) sekä erilaista yritystoimintaa. Keskeinen osa museotietä on maatalouskäytössä. Museotien varteen ei ole suunniteltu merkittävästi uutta maankäyttöä. Rakennuskanta on vaihtelevaa, osa halleista pihoinen kaipaisi ilmeen kohennusta.

2.1.4 Liikenneturvallisuus

Nopeusrajoitus paikallistiellä on museotien pohjoispäässä taajamamerkin alueella 40 km/h ja sen jälkeen nopeusrajoitus muuttuu 50 km/h entisen tukikohdan kohdalle saakka. Tämän jälkeen nopeusrajoitus muuttuu yleisrajoitukseksi 80 km/h.

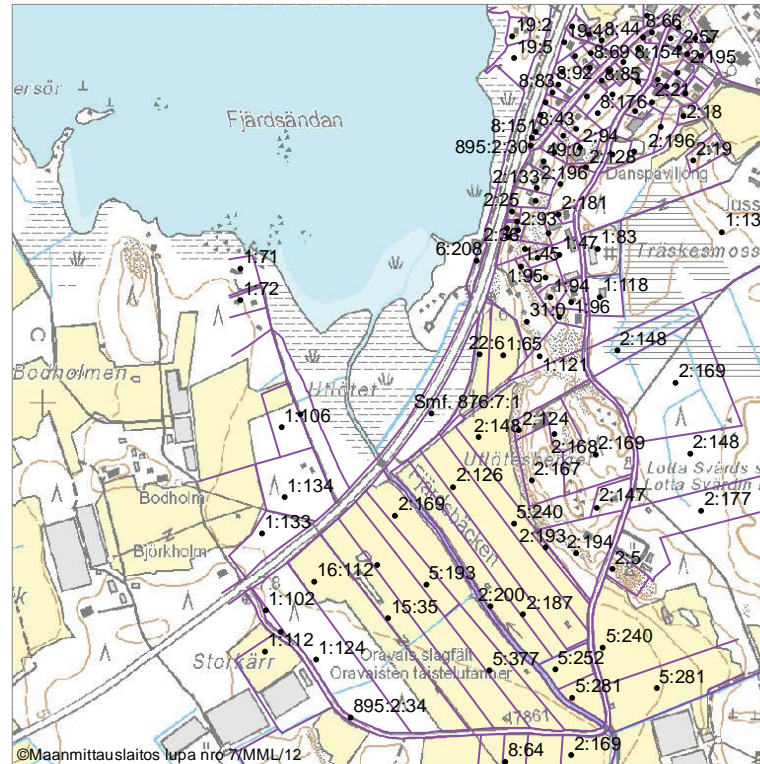
Keskimääräinen vuorokausiliikenne tiellä on vähäinen, vain 70 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 5 % (v. 2012).

Taistelutantereentiellä ei ole tapahtunut vv. 2008–2012 välisenä aikana yhtään poliisin tietoon tullutta onnettomuutta (tiedot: Destia iLiitu).

2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Taistelutantereentie on maakuntakaavassa merkitty kulttuurihistoriallisesti tai maisemallisesti arvokkaaksi tieksi. Alueidenkäytön suunnittelussa on pyrittävä edistämään historiallisten reittien käyttöä soveltuvin osin matkailu- ja virkistysreiteinä siten, että teiden linjaus ja kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot säilyvät.

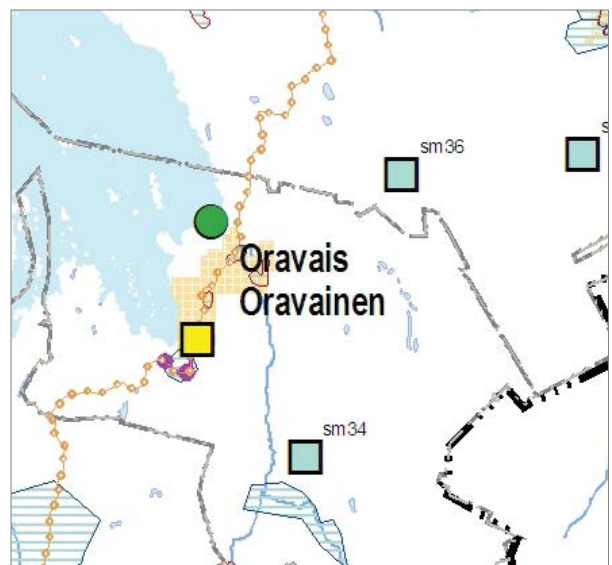
Museotie sijoittuu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti arvokkaalle alueelle, jonka suunnittelussa ja rakentamisessa tulee edistää alueen kulttuuri- ja luonnonperintöarvojen säilymistä. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on otettava lisäksi huomioon alueen erityispiirteet ja ajallinen kerroksellisuus.



Ote maanmittauslaitoksen maastotietokannan kiinteistöjako-kartasta.

Museotien läheisyydessä ei ole perinnemaisemakohteita.

Maiseman ytimen muodostaa selänneiden rajaama viljelylaakso, jossa Fjärdsbäcken virtaa kohti ruovikkoista merenlahtea. Näkymät avautuvat erityisen hienosti Karlsbergetin kalliolta, jossa tielinjaus hahmottuu hyvin.



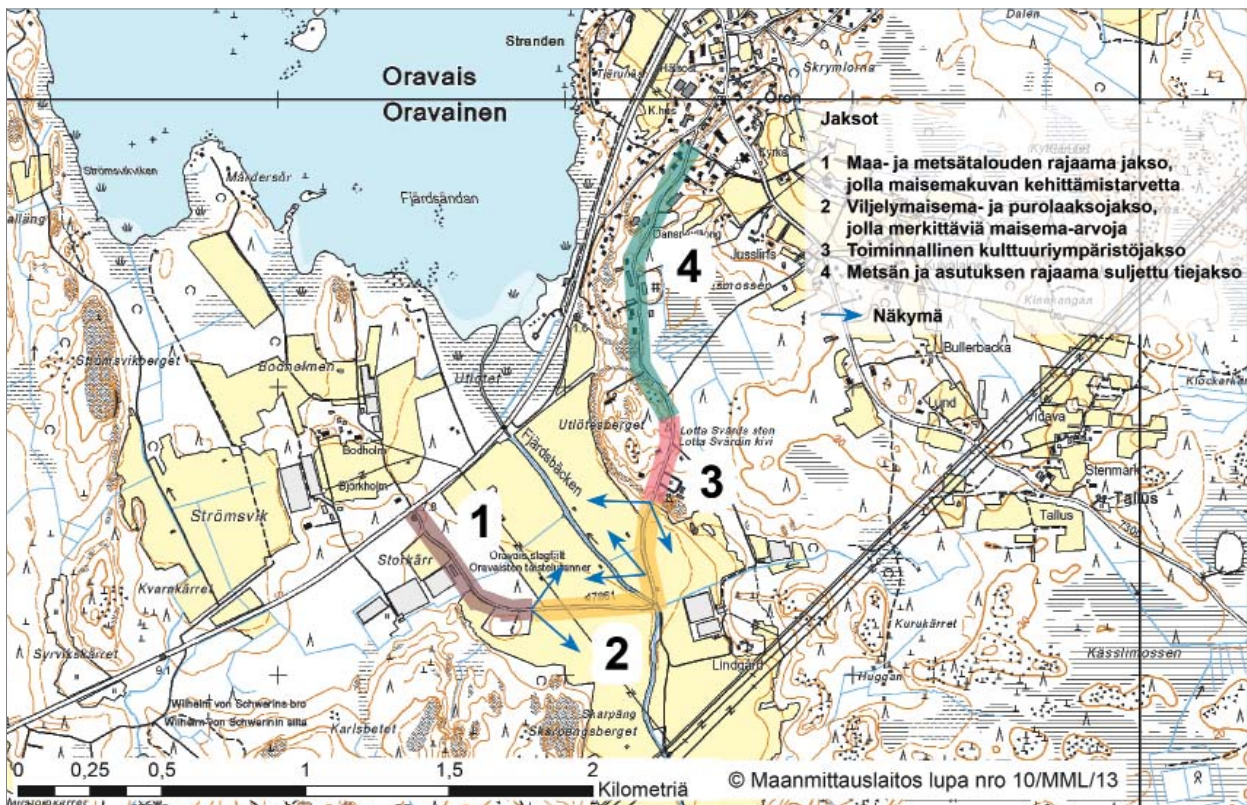
Taistelutantereentie sijoittuu kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta valtakunnallisesti arvokkaalle alueelle. Lähde: Pohjanmaan maakuntakaavan kulttuuri- ja perinnemaisemakohteet.



Maisema avautuu komeasti Karlsbergetin eteläkärjen kalliolta. Kuva Laura Soosalu.

2.3 Taajamakuva ja museotien jaksottelu

Museotie koostuu maiseman, taajamakuva ja maan-
käytön suhteen erilaisista kokonaisuuksista. Tietila
vaihtelee avoimista peltoaukeista tiiviisti rajautuviin
metsäosuuksiin ja asuin- ja tuotantorakennusten reu-
nustamiin pihapiireihin.



Museotien jaksottelu osakokonaisuuksiin.

Maa- ja metsätaloustoiminnan rajaama tiejakso alkaa valtatieltä 8 (tieosoite 17861 1/0–1/574). Tieympäristö on osin luonnonmetsän, osin istutetun puuston rajaama. Tien oikealle puolelle sijoittuu turkiseläinten tuotantorakennuksia. Alueen yleisilme näiden kohdalla kaipaa kehittämistä, rajaavaa ja suojaavaa elementtiä, esimerkiksi aitauksia tai istutuksia.

Tiejaksolla ei ole erityisiä maisemallisia arvoja.



Vanha luonnonkivistä rakennettu rumpu ylittää Fjärdsbäckenin tien mutkakohdassa. Alkuperäinen, Suomen sodan aikainen silta ei ole säilynyt. Kuva Laura Soosalu.

Viljelymaisema- ja purolaaksojaksolla on merkittäviä maisemallisia arvoja (tieosoite 17861 1/574–1/1365). Avointa, heinälatojen rytmittämää maisematilaa reunustavat metsäselänteet. Tiejaksolle sijoittuu myös Fjärdsbäckenin ylittävä kivilta. Maisema avautuu hienona ja vaihtelevana niin jaksojen vaihtumiskohdista, kuin viljelyaukean keskeltä.

Toiminnalliselle kulttuuriympäristöjaksolle (tieosoite 17861 1/1365–1/1689) sijoittuvat Vänrikki Stoolin keskus, Lotta Svärdin kivi ja museotien nykyinen opastaulu. Vänrikki Stoolin keskus on toiminnallisesti aktiivinen paikka, jota kehitetään jatkuvasti. Opastaulu sijoittuu nykyisin näkemien kannalta huonoon paikkaan. Pihapiiriä reunustavalta mäeltä avautuu hieno näkymä viljelyaukealle ja keskuksen pihalle.



Näkymä avoimeen maisemaan etelän suunnasta katsoen. Kuva Laura Soosalu.



Nykyinen opastaulu sijoittuu loivan mäen alapuolelle, joten se erottuu melko huonosti. Ylitys on myös jalankulkijoille turvaton. Kuva Laura Soosalu.



Vänrikki Stoolin keskusta kehitetään jatkuvasti. Keskus ja museotie muodostavat yhdessä matkailullisesti hyvin potentiaalisen kokonaisuuden. Kuva Laura Soosalu.



Keskuksen pihan kaksi liittymää museotielle. Kuva Laura Soosalu.

Metsän ja asutuksen rajaama tiejakso (tiedoste 17861 1/1689–1/2789) vaihtelee tilallisesti tiivistä osuuksista pihojen rajaamiin osuuksiin. Museotien pohjoispää on kylänraittia ja taajaman sisääntuloaluetta.



Museotien metsäistä osuutta. Kuva Laura Soosalu.



Lotta Svärdin kivi ei näy tielle pohjoisesta tullessa ja tien ylitys voi olla jalankulkijalle tässäkin kohdassa turvaton. Näkemiä peittää tien reunassa kasvava suuri kuusi. Kuva Laura Soosalu.

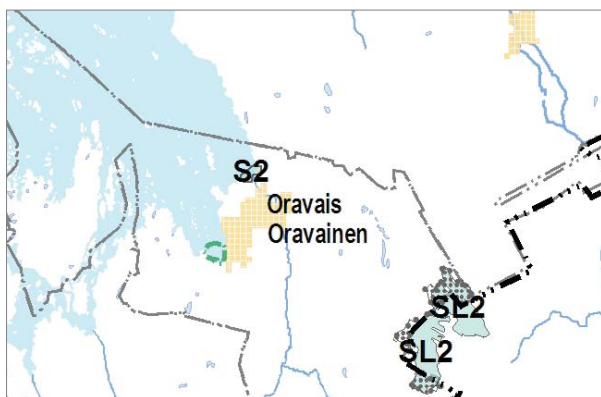


Museotien pohjoispäässä päättyy päällystetty osuus ja nopeusrajoitus muuttuu perusnopeudeksi 80 km/h. Maankäytön näkökulmasta katsoen tulisi harkita nopeusrajoituksen laskua 60 km/h. Kuva Laura Soosalu.

2.4 Luonnonympäristö

Oravainen kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, jossa havupuut ovat metsien pääpuolajia. Puuvartisten kasvien menestymisvyöhykkeissä alue sijoittuu IV-vyöhykkeelle. Meren läheisyys vaikuttaa suotuisasti alueen kasvillisuuteen.

Museotien varressa kasvaa tavanomaista luontaista ja istutettua metsäpuustoa. Maisemallisesti arvokkaita ovat yksittäiset komeat havupuut, männyt ja kuuset sekä katajikat.



Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee maakunnallisesti arvokas linnustonsuojelualue, Kimo ämyrning, kuvassa vihreällä rajausviivalla merkittynä. Lähde Pohjanmaan maakuntakaava.

Pohjavesialueet

Museotien läheisyydessä ei ole pohjavesialueita.

2.5 Museotien tekniset lähtökohdat

2.5.1 Museotien perustiedot

Taistelutantereentien paikallistien tieosoite on 17861, tieosoite tien eteläpäässä on 17861-1/0 ja pohjoispäässä museotientaulun kohdalla 17861-1/2789.

Museotie on sorapintainen tieosoitteen 17861-1/2120 eteläpuolella ja päällystetty asfaltilla tieosoitteen pohjoispuolella.

Päällystetyn tien leveys on noin 6 metriä, josta pientareiden osuus n. 0, 1 metriä. Päällyste on pehmeää asfalttibetonia. Soratieosuuden leveys on noin 5 metriä ja piennarleveys 0,1 metriä.

Museotien pohjoisosa on valaistu. Valaistus on kunnan omistuksessa ja päättyy taajamamerkin ja tanssipaviljongin kohdalla, n. tieosoitteessa 17861-1/2340.

Tien viherhoitoluokka on T2. Hoitoluokan mukaan alue on ilmeeltään puistomainen tai luonnonmukainen ja siisti. Hoitoluokkaan kuuluvat vaatimattomat taajamien keskusta-alueet ja taajamien reuna-alueet. Hoidon tavoitteena on omaleimaisuuden säilyttäminen. Tieympäristö on tavanomaista, joko istutettua tai luonnonympäristöstä kehitettyä.

Tien talvihoitoluokka on Lotta Svärdin kiven pohjoispuolella II, eli pääosin lumipintainen. Lotta Svärdin kiven eteläpuolella talvihoitoluokka muuttuu III:ksi, eli tie on lumipintainen ja hiekoitetaan vain pahimmissa olosuhteissa.

2.5.2 Tien nykyinen kunnossapito

Museotie sisältyy Pietarsaaren–Oravaisten alueurakkaan 2009–2016, jota hoitaa Destia, työpäällikkönä toimii Sune Nygård. Aluevastaava hoitourakassa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa on Kaj Lytts. Tiellä on korjattu kelirikon aiheuttamia ongelmia keväisin ja syksyisin. Kulutuskerrosta on lisätty syksyllä 2012 ja loppuvuodesta 2013 on tielle ajettu muutama kuorma kelirikkomursketta.

2.6 Matkailu

Museokohteena Taistelutantereentie on helposti saavutettava. Se on lähellä Vaasaa, valtateitä ja lentokenttää. Taistelutantereentie erkanelee valtatiestä 8 hyvin opastettuna. Tien pohjoinen pää on Oravaisten kylässä ja löytyy sieltä melko helposti ja johdonmukaisesti. Etäisyys kyläkeskustasta Taistelutantereentien kentälle ja Vänrikki Stoolin keskukseseen on pari kilometriä, siis alle puolen tunnin kävelymatka. Vaikka Taistelutantereentien ei ole kevytliikenteen väylää, kulku tuntuu turvalliselta, koska autoliikenne näyttää hyvin vähäiseltä.

Paikalliselle väestölle paikka on pakosta tuttu, koska sen nimi on ollut Slagfält ja tien nimi Slagfältsvägen jo pari vuosisataa, lyhyttä Minnesstodsintien kautta lukuun ottamatta. Taistelu on myös koko entisen Oravaisten pitäjän ja kunnan tunnettuustekijä. Taistelutantereentien varressa on lisäksi tanssilava ja seuratalo Ärvasgården. Kävijäpotentiaalia on siis aivan lähelläkin.

Slaget i Orvais, Oravaisten taistelu, on luonnollisesti erittäin tunnettu Ruotsissa. Siihen kulminoitui Suomen sota 1808–1809, jota Ruotsissa pidetään yhä edelleen skandaalina. Tappiollisen Suomen sodan myötä Ruotsi ajautui sisäpoliittiseen kriisiin. Oravaisten taistelun komentajan kenraali Adlercreutzin johtamassa kevään 1809 vallankaappauksessa Kustaa IV Aadolf syrjäytettiin ja hänen jälkeläisensä menettivät oikeuden Ruotsin kruunuun. Syrjäytetyn kuninkaan setä Kaarle XIII kruunattiin kuninkaaksi, mutta koska tämä oli lapseton, Ruotsin säätyvaltiopäivät valitsivat heinäkuussa 1809 kruununperilliseksi tanskalaisen prinssin Kaarle August af Augustenborgin, joka kuitenkin kuoli jo toukokuussa 1810 vain muutama kuukausi Ruotsiin saapumisensa ja kruununprinssiksi vihkimisensä jälkeen.

Valtiopäivät päättivät valita sellaisen kuninkaan, jonka Napoleon hyväksyisi. Ruotsalaiset tunsivat Jean-Baptiste Bernadotten Tanskan sodassa kunniallisesti toimineena ranskalaisarmeijan komentajana, joten hänellä oli säätyjen parissa laajempaakin kannatusta. Lopulta ne valitsivat 21. elokuuta 1810 kruununperilliseksi Bernadotten. Kruununperillisen asema vahvistettiin 5. marraskuuta Bernadotten saavuttua Ruotsiin. Samalla kuningas Kaarle XIII adoptoi Bernadotten hallitsijanimellä Kaarle Juhana (Karl Johan). Kun Kaarle XIII kuoli 5. helmikuuta 1818, Bernadotte kruunattiin Ruotsin kuninkaaksi hallitsijanimellä Kaarle XIV Juhana ja Norjan kuninkaaksi hallitsijanimellä Kaarle III.



Oravaisten taistelussa kaatui noin 1600 sotilasta. Kaatuneita löytyi taistelukentän lisäksi lähimetsistä. Myöhemmin kaatuneet haudattiin löytöpaikoilleen ja niiden lähelle joukkohautoihin. Hautoja on löytynyt useita. Osa niistä on merkitty muistokivillä. Kuva Martti Piltz

Suomen Matkailijayhdistys ry:n Suomi matkaoppaassa (1895) Suomen sodan taistelupaikat ovat keskeisiä nähtävyyksiä. Niiden joukossa esitellään Oravaisten taistelun historia, taistelukenttä ja Minnesstod. Oravaisten puukirkko on Suomen vanhin puukirkko.

Sekä koti- että ulkomaalaisille automatkailijoille on opastettu Pohjanlahden historiallista maantietä seuraileva Rantatie-Strandvägen. Opastus on valmistunut vuoden 2013 aikana. Merenkurkun saaristo on Suomen ainoa luontokohde UNESCO:n maailmanperintöluettelossa ja kuuluu yhdessä Ruotsin Korkean rannikon kanssa maailmanlaajuiseen yhteisöön, joka koostuu yhteensä 46:sta meriin liittyvästä maailmanperintöalueesta. Merenkurkussa näkyy maankohoaminen ja sen aiheuttamat muutokset parhaiten maailmassa. Taistelukentällä on siis myös valtakunnallista ja kansainvälistäkin kulttuurimatkailupotentiaalia.

Paikallinen kulttuuri- ja kotiseutuyhdistys Oravais Historiska Förening r.f. (Oravaisten historiallinen yhdistys ry) ylläpitää Vänrikki Stoolin keskusta. Vänrikki Stoolin keskuksen päärakennus Furiirin puustellissa toimii museonäyttely ja kesäkahvila. Sen tilausravintola on Ädelbragd, joka on Vöyrin kunnan sähköisillä sivuilla ja sitä arvostetaan seudun parhaana ravintolana.



Furiirin puustelli on tyylikäs ja tunnelmallinen rakennus, joka sopii Taistelutantereentien varteen, vaikkei ole paikallaan alkuperäinen rakennus. Kuva Martti Piltz.

Furiirin puustelli (= rykmentin alikersantin asunto) on yksi harvoja Ruotsin vallan ajalta säilyneitä upseerinasuntoja. Vänrikki Stoolin keskus on tutkinut suomalais-ruotsalaisena yhteistyönä arkeologisin menetelmin taistelun jälkiä ja julkaissut tieteellisen tason julkaisun niistä. Se on myös pystyttänyt opastustauluja ja joukko-osastojen merkkilippuja kuvaamaan taistelua. Keskus järjestää opastettuja retkiä taistelupaikoille ja sillä on käytössään Kuninkaallisen Pohjanmaan Rykmentin Henkivartiokomppania, joka voi elävöittää taistelun muistoa. Taistelukentäntiellä on siis poikkeuksellisen korkea historiasuuntautunut palvelutarjonta.

Taistelutanner ja Taistelutanterentie ovat Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen luettelossa (RKY) yhtenä suhteellisesti laajana kokonaisuutena. Lisäksi alue on rauhoitettu muinaismuistona. Se toivottavasti säilyttää ympäristön nykyisenä, alkuperäisen kaltaisena metsä- ja peltomaisemana. Se on sikäli poikkeuksellinen kohde, että maastoa on tutkittu paljon ja tullaan ilmeisestikin jatkossa tutkimaan arkeologisin menetelmin. Tutkimukset ovat johtaneet mielenkiintoiisiin hauta- ja sotahistoriallisiin löytöihin. Ilmeisesti kohteen tietoarvo ei ole ammennettu läheskään loppuun saakka, vaan uusia löydöksiä voidaan odottaa.

Kulttuurimatkailukohteen lisäksi välillisesti Taistelutanterentie voi olla esimerkiksi paikallisen kalastusmatkailun lisäpalvelu.

Matkailullisesti Taistelutanterentie on potentiaallistaan poikkeuksellisen suuri Liikenneviraston museo-kohteiden joukossa. Sillä on sekä paikallista että valtakunnallista ja kansainvälistäkin potentiaalia. Se on helppo löytää ja sillä on taustalla jo useita kulttuurimatkailuun liittyviä tapahtumia. Myös kansainvälinen verkottuminen näyttää toimivan poikkeuksellisen hyvin, viitaten ruotsalaisten kanssa pidettyihin historiallisiin seminaareihin ja arkeologisiin kaivauksiin.

Taistelutanterentiellä sen matkailullista arvoa korostavat hyvä liikenteellinen sijainti, perinteisenä säilynyt tie ja tiemaisema, Suomen ja Ruotsin historian käännekohtaan liittyvä historia ja ennen kaikkea Vänrikki Stoolin keskuksen ponnistukset palveluiden tuottamiseksi.

Taistelutanterentien päällystämätön tie asettaa rajoituksensa sen matkailukäytölle jo tien kulumisen takia. Museotien tulee pystyä palvelemaan matkailuliikennettä siten, että se aiheuttaa ympäristölle ja Oravaisten kylän asukkaille mahdollisimman vähän häiriötä ja vaaraa.

Museotien Vänrikki Stoolin keskuksen lähistö on keskeinen parantamisen kohde. Sen toiminnallinen järjestely, ulkoasun siistiminen ja opastaulun rakentaminen palvelevat sekä kyläläisten että matkailijoiden tarpeita.



Vänrikki Stool-keskus on pystyttänyt valtatie 8 varteen venäläisen upseerin haudan lähelle taulun hautapaikan osoittamiseksi. Kuva Martti Piltz.

3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Museotie

Museotie on nykypäivänä hyväkuntoinen, rauhallinen paikallisen liikenteen tie. Tie on suurimmalta osaltaan päällystämätön ja nykyisessä taloudellisessa tilanteessa näyttää siltä, ettei päällystämistä edes harkita. Valaistus päättyy loogisesti pohjoispäässä kylän viimeisten talojen luona. Tien valaistuksen ja mahdollisten kevytväylien kehittäminen eivät ole välttämättömiä, vaikeivat ne välttämättä ole vastakkaisia tien museaalisen säilyttämistavoitteen kanssa.

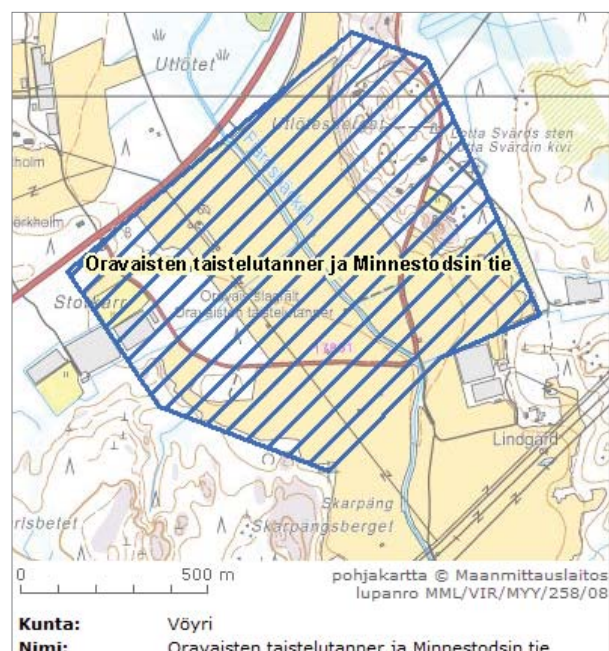
Museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti kohteet pyritään säilyttämään niiden museointiajankohdan mukaisessa kunnossa, mikä Taistelutantereentiellä on vuosi 1982. Taistelutantereentien nykyinen ulkomuoto vastaa lähinnä sen 1930–1950-lukujen olomuotoa. Alkuperäistä Pohjanlahden rantatietä siinä on linjaus, ainakin suurelta osaltaan. Oletettavasti myös sen korkeusasema ympärivään maastoon nähden on pysynyt varsin alkuperäisenä. Sinänsä tie on maankohoamisen vuoksi noussut useita metrejä merenpinnasta, jolloin maisemat ovat olennaisesti muuttuneet. 1950-luvun alussa tie on muuttunut kun nykyinen valtatie on rakennettu. Museaalisesta näkökulmasta on harmi, että uusi linjaus on tuhonnut entisen rantatien linjauksen ja jakanut Oravaisten taisteluun liittyneen tien kahteen erilliseen jaksoon. Nykyisellään tilannetta ei voi korjata.

Tien valintaperusteita museotieksi ei tunneta, mutta Suomen sodan tapahtumat ovat olleet valinnassa keskeisesti esillä. Tien rakentaminen maantiekksi on alkanut 1600-luvun alussa paikalla jo varhemmin olleen tien paikalle. Kustavilaisella tienrakennuskaudella valmistui suurin osa Pohjanmaan rantatiestä. Maantiet määräysten mukaisesti ojitettiin ja pengertettiin ja niiden leveys oli 10 kynnärää eli noin 6 metriä. Taistelutantereentien linjaus on pääosin säilynyt, tien leveys on säilynyt suunnilleen viitenä metrinä ja tien tasausviiva on säilynyt suunnilleen kustavilaisen ajan tasolla. Tien perusrakenteesta pitäisi löytyä alkuperäinen tierakenne ja sen päälle rakennetut uudemmat kerrokset. Museologisessa mielessä tien tutkittavuus on jäljellä suurelta osaltaan.

Taistelutantereentien hoidon ja ylläpidon ensisijainen tavoite pidemmällä tähtäyksellä on säilyttää tie nykyisen kaltaisena. Normaalit soratien hoitotoimet ja uudelleen ojittaminen täytyy tehdä mahdollisimman hienovaraisesti tien luonnetta kunnioittaen. Oravaisten taistelulenttä on muinaismuistona suojeltu, joten tietä eikä sen ympäristöä ei saa muuttaa ilman asianmukaista lupaa. Tien varren puuston ja pensaston raivaaminen on suositeltavaa maisemien avautumisen, muistomerkkien näkymisen ja myös turvallisuuden näkökulmasta. Liikenneturvallisuuden tason säilyttäminen tai parantaminen on keskeistä. Tien näkemäalueen turkistarharakennusten maastouttaminen puuistutuksilla olisi toivottavaa.

Esitys

Nykyistä museotien aluerajausta voidaan kuitenkin tarkastella kriittisesti maankäytön ja RKY-rajauksen näkökulmasta. Museotien eteläpään liittymä ja sen lähialue eivät ole alkuperäisen museotien linjauksen mukaisia. Maankäytön luonne ei myöskään vastaa kaikilta osin museotien ympäristön vaatimuksia. Pohjoispäässä tie sijaitsee luontevasti kylärakenteessa, mutta Oravaisten taistelutantereen ja Minnestodsintien valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö ulottuu nykyistä päätettä huomattavasti etelämmäksi.



Ote Museoviraston RKY-sivustolta.

3.1.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Taistelutantereentie sijoittuu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti arvokkaalle alueelle, jossa maiseman osana on museotie. Taistelutantere on muinaismuistoaluetta. Tavoitteena on museotien ja sen lähiympäristön hoidossa turvata näiden arvojen säilyminen ja edesauttaa alueen kehittymistä kulttuuriarvoiltaan merkittävänä kohteena.

Taistelutantereentien varren muistomerkit ja maisema eivät ole kokoelmapolitiikan keskeisimpiä arvoja, mutta niiden arvo kokonaisuudelle on merkittävä. Aidosti Suomen sodan ajalta olevia rakennuksia ei tien lähetyvillä ole. Toisaalta ilman asiantuntemustakin maastosta erottuvat tykkien asemat ja arkeologisissa kaivauksissa on löytynyt sekä esineitä että hautoja. Taistelutantereentielle on leimallista Vänrikki Stoolin keskuksen toiminta. Sen rakennuskanta on paikalle siirretty ja uudistuu voimakkaasti. Vänrikki Stoolin keskuksen toiminnan toimintaedellytysten tukeminen on tärkeää. Keskeinen maisematekijä on taistelutnantan maiseman avonaisuus, minkä esteettisyyttä voi parantaa alueen tuotantorakennusten maastouttamisen istutuksin.

3.1.3 Luonto

Luontoarvoja museotien läheisyydessä edustaa linnustoltaan arvokas merenlahti valtatieen länsipuolella, joka avautuu valtatieen pohjoispuolella. Museotien hoito ja ylläpito eivät vaikuta alueen luontoarvojen säilymiseen.

3.1.4 Maankäyttö

Museotien varressa on asutusta, kulttuuri- ja yritystoimintaa. Tavoitteena on, että uudisrakentaminen sovitetaan alueen maisema- ja kulttuuriperintöarvoihin. Erityistä harkintaa tulee käyttää avoimessa maisematilassa. Nykyisten piha-alueiden tulee myös olla siistissä kunnossa.

3.1.5 Liikenne

Museotien varrella ei ole nykyisin liikenneturvallisuuden kannalta merkittäviä ongelmia. Liikennemäärät ovat vähäiset. Tavoitteena on kuitenkin parantaa liikumisen turvallisuutta erityisesti matkailullisesti merkittävän Vänrikki Stoolin keskuksen ja Lotta Svärdirin kiven kohdalla. Museotien opastusalueen saavutettavuutta parannetaan rakentamalla uusi taulu nykyistä turvallisempaan paikkaan. Näillä perusteluilla esitetään nykyistä yleisnopeutta laskettavaksi 60 km/h.

3.2 Tien ja sen ympäristön hoito

3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitotoimenpiteet tiejaksoittain

Maa- ja metsätaloustoiminnan rajaama tiejakso

Tiealueen hoito- ja ylläpitotoimenpiteet

Tiejakso hoidetaan normaalin viherhoitoluokan mukaan. Erityistä huomiota kiinnitetään siihen, että tievarret eivät vesakoidu ja näkymä avoimeen maisematilaan säilyy. Liittymän ympäristön valtatielle 8 tulee olla avoin, mutta liittymäalueella voidaan edelleen säilyttää yksittäisiä runkopuita.



Sisääntulo museotielle. Kuva Heidi Pekkala.

Muiden toimijoiden toimenpidesuosituks

Museotiehen rajautuvat piha-alueet pidetään siistinä, rakennusten ja tien välistä aluetta ei käytetä varasto-tilana. Pihaa rajataan aitaamalla tai istuttamalla näkösuojaksi vapaasti kasvavia puu- ja pensasryhmiä.



Ympäristö kaipaa siistimistä. Istutukset voisivat luontevasti rajata pihaa tiestä. Kuva Laura Soosalu.



Kesällä 2013 on uusittu Kungliga Österbottens Regementen, Pohjanmaan Rykmentin lippu. Rykmentti osallistui Oravaisten taisteluun yhdellä pataljoonalla. Pohjanmaan Rykmentti on nykyisinkin Pohjan prikaatin perinnejoukko-osasto ja Kuninkaallisen Pohjanmaan Rykmentin Henkivartiokomppania on Vänrikki Stoolin keskuksen näytösjoukko. Taustalla näkyy hallirakennus, jonka eteen esitetään istutettavaksi puuryhmiä luontevan reunavyöhykkeen aikaansaamiseksi. Kuva Martti Piltz.



Toinen kesällä 2013 uusituista lipuista on Kungliga Västmanlands Regementen, Västmanlannin Rykmentin lippu. Oravaisten taisteluun osallistui enemmän ruotsinmaalaisia joukkoja kuin Suomen alueen ruotusotaväkeä. Lipuilla kuvataan sotajoukkojen ryhmitystä taistelukentällä. Samalla ne muistuttavat ohikulkijoita historiallisesta tapahtumapaikasta. Kuva Martti Piltz.

Viljelymaisema- ja purolaaksojaks

Tiealueen hoito- ja ylläpitotoimenpiteet

Tiejaksia hoidetaan normaalin hoitoluokan mukaan. Erityistä huomiota kiinnitetään siihen, että tievarret eivät vesakoidu ja näkymä avoimeen maisematilaan säilyy.

Fjärdbackenin ylittävän sillan ympäristö vesakoidaan tarvittaessa useammin sillan näkyvyyden parantamiseksi.

Muiden toimijoiden toimenpidesuosituks

Pellon puolella ojien reunoilla kasvavat pensaat esitetään raivattavaksi, jotta näkymät avoimeen maisematilaan säilyvät mahdollisimman esteettöminä. Puuryhmien istuttaminen laakson itäreunalla sijaitsevien hallirakennuksen eteen sulauttaisi sen nykyistä paremmin takana olevaan metsänreunaan.

Toiminnallinen kulttuuriympäristöjaks

Tiealueen hoito- ja ylläpitotoimenpiteet

Tiejaksolle sijoittuvat keskeiset museotien toiminnalliset kohteet, Vänrikki Stoolin keskus, Lotta Svärdin kivi sekä museotien opastaulu.

Vänrikki Stoolin keskuksen ympäristö on hoidettu ja avointa, puusto pihapiirissä on pääosin mäntyjä, koivuja ja katajia. Pihaa kiertää hiekkatie, ja rakennusten edustaa käytetään pysäköintialueena.

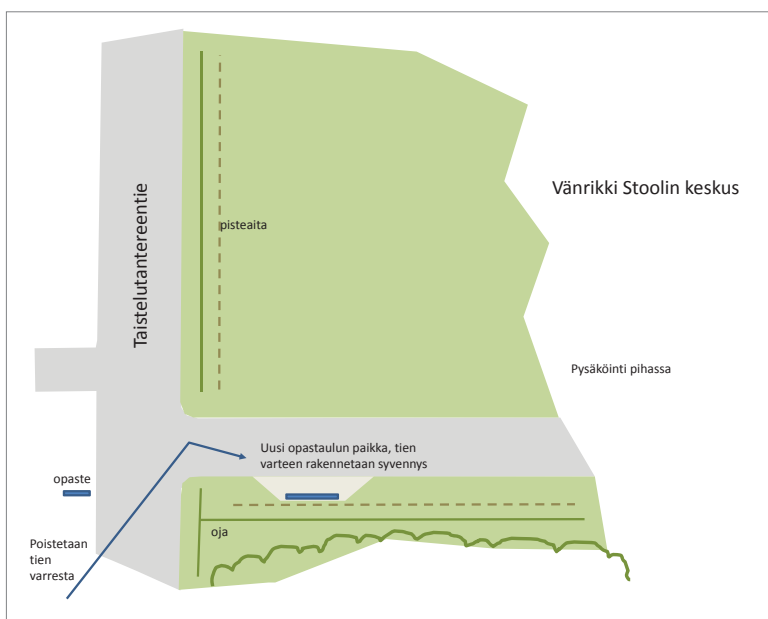


Opastaulu sijaitsee nykyisin notkossa, ja on erityisesti pohjoisen suunnasta tultaessa heikosti havaittavissa. Kuva Heidi Pekkala.

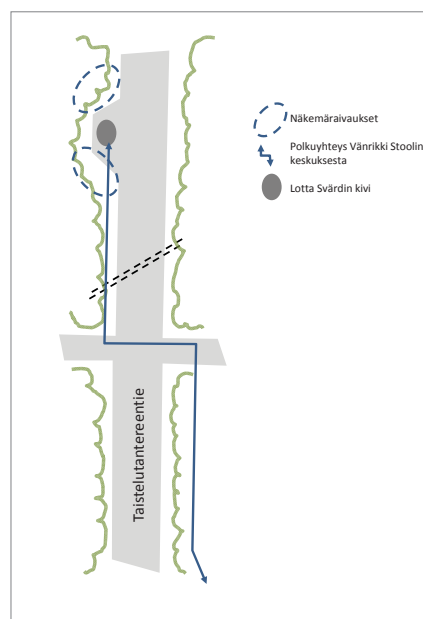
Museotien opaste esitetään siirrettäväksi pihan reunaan, jossa sille on luonteva ja turvallinen paikka. Opastaulu palvelee myös keskuksen asiakkaita. Pihan reunassa opastus on toteutettavissa kohtuullisin kustannuksin. Taululle rakennetaan pieni syvennys, jolloin sitä lukevat eivät ole pihaan saapuvien ajoneuvojen edessä. Mahdollista taulun valaistusta voidaan harkita tarvittaessa, maantievalaistusta ei keskuksen kohdalla tällä hetkellä ole.

Nykyinen museotietaulun levike voidaan jättää paikalleen, jos sille on tarvetta esimerkiksi väistötilana.

Lotta Svärdin kivi sijaitsee lähellä keskustaa. Sille ei ole järjestetty erillistä yhteyttä, vaan kulku keskuksen suunnasta tapahtuu tien piennarta pitkin. Kiven läheisyydessä ei ole pysäköintipaikkoja. Kiven ympäristö esitetään avarrettavaksi ja näkymiä parannettavaksi poistamalla muutamia kuusia ja lehtipensaita. Mahdollisuuksien mukaan metsän reunassa voisi kulkea polku, joka johtaa keskukselta Lotta Svärdin kivelle.



Periaatepiirros opastuspaikan siirrosta Vänrikki Stoolin keskuksen pihan reunaan.



Periaatepiirros jalankulkuyhteydestä Vänrikki Stoolin keskuksen ja Lotta Svärdin kiven välillä. Etäisyys näiden välillä on noin 200 metriä.



Näkemät kiven kohdalla ovat nykyisin huonot. Oikealla olevat kuuset poistetaan. Kuva Martti Piltz.



Myös kiven eteläpuolelta on tarpeen poistaa yksittäisiä puita. Kuva Martti Piltz.



Päällystetyn osuuden pääte etelästä katsoen. Pihat ovat hoidettuja. Nopeusrajoitus muuttuu nykyisin 80 km/h:sta 50 km/h:ssa. Kuva Martti Piltz.



Tiehen rajautuu halli- ja varastorakennuksia pihoineen. Tietä reunustava puusto on komeaa ja säilyttämisen arvoista. Rakennukset kaipaavat ilmeen kohentamista, mutta ennen kaikkea käyttöä. Kuva Martti Piltz.



Taajamamerkin jälkeen nopeusrajoitus on 40 km/h. Kuva Martti Piltz.

Muiden toimijoiden toimenpidesuositukset

Museotien opastaulun siirto tehdään yhteistyössä Vänrikki Stoolin keskuksen kanssa.

Metsän ja asutuksen rajaama tiejakso

Tiealueen hoito- ja ylläpitotoimenpiteet

Tiejaksoa hoidetaan pääosin normaalin viherhoitoluokan mukaisesti. Tarvittaessa yksittäiset huonokuntoiset puut tien varresta poistetaan. Tieympäristö vaihtelee metsäisestä rakennettuun taajamaympäristöön.

Muiden toimijoiden toimenpidesuositukset

Museotien ympäristössä huolehditaan piha-alueiden siisteydestä ja järjestyksestä. Kun valaistuksen uusiminen tulee ajankohtaiseksi, uusitaan se paremmin museotieympäristöön soveltuvin valaisinmin.

3.2.2 Viitoitus ja opasteet

Museotie on opastettu etelästä valtatieltä 8 ja pohjoisesta Oravaisten keskustasta.

Museotien opasteet muutetaan uusien ohjeiden mukaisiksi. (Palvelukohteiden viitoitus. Tiehallinto. Helsinki 2007 ja Piltz, Martti, Soosalu, Laura, 2011, Museoteiden ja – siltojen opasteet. Malleja ja suosituksia, Tampere).



Taistelutantereen viitoitus valtatie 8 liittymässä. Kuva Laura Soosalu.



Museotien nykyinen opaste on liittymän lähellä. Uusi opastaulu siirretään edemmäksi uuteen museotien alkamiskohtaan. Kuva Laura Soosalu.



Taistelutanner on viitoitettu Öyrintien ja Taistelutantereentien liittymässä. Kuva Martti Piltz.



Nykyinen museotien pohjoispään opastaulu. Taulu hämöttää edellisessä kuvassa metsän rajassa keltaisen lehtipuun kohdalla. Kuva Laura Soosalu.



Nykyiset opastaulut Vänrikki Stoolin keskuksen vieressä. Kuvat Heidi Pekkala.

Opastaulut uusitaan ja sijoitetaan keskuksen pihaan ja Taistelutantereentien länsipuolelle.

Opastaulun tekstistä tulee ilmetä seuraavat seikat:

1. Mitä valtakunnallista ilmiötä Taistelutantereentie edustaa = miksi se on kokoelmassa
2. Museotienhistorian, keskeisten tunnistuspiirteiden ja ympäristösidoksen kuvaus
3. Valintaan vaikuttaneet mahdolliset lisäarvot

Ehdotus Taistelutantereentien museotien opastaulun tekstiksi on seuraava:

Taistelutantereentie on osa Pohjanlahtea kiertävää kulkureittiä. Sen rakentaminen maantieksi Vaasasta pohjoiseen aloitettiin 1600-luvun alussa. Suurin osa tiestä valmistui 1770-luvulla. Postitienä rantatie palveli 1640-luvulta vuoteen 1846. Pohjanlahden rantatie oli itsenäisen Suomen ensimmäisiä valtateitä. Vuonna 1954 oikaistiin valtatie 8 nykyiselle linjaukselleen ja Taistelutantereentien tie jäi paikallistieksi. Se nimettiin museotieksi vuonna 1982.

Taistelutantereentiellä käytiin Oravaisten taistelu 14.9.1808. Ruotsin armeijan tappio Suomen sodassa (1808-1809) Oravaisissa ratkaisi Ruotsin suurvalta-aseaman päättymisen. Suomi liitettiin Venäjän keisarikuntaan autonomisena alueena. Taistelun muistomerkki, Minnesstod, pystytettiin Karlsbergetin huipulle 1890-luvulla.

Epäonninen sota oli Ruotsille skandaali. Sodan myyttiseksi sankariksi kohotettiin 15-vuotias kreivi, aliluutnantti Wilhelm von Schwerin, joka tykkeineen tuki etuvartion taistelua Oravaisissa. Hän haavoittui ja kuoli myöhemmin saamiinsa vammoihin. Oravaisten taisteluun liittyy myös toinen myyttinen hahmo, Lotta Svärd, sotamies Svärdin puoliso, joka auttoi muonituksessa. Hänen mukaansa myöhemmin Lotta Svärd – järjestö sai nimensä.(2013)

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet

3.3.1 Kohteen perustiedot

Kohde sisältyy Pietarsaaren–Oravaisten alueurakkaan 2009–2016, urakoitsijana toimii Destia Oy.

Kohde kuuluu talvihoitoluokkaan II-III ja viherhoitoluokkaan T2. Alueelle ei ole määritelty erityisiä kohteen hoitoon vaikuttavia ympäristötekijöitä.

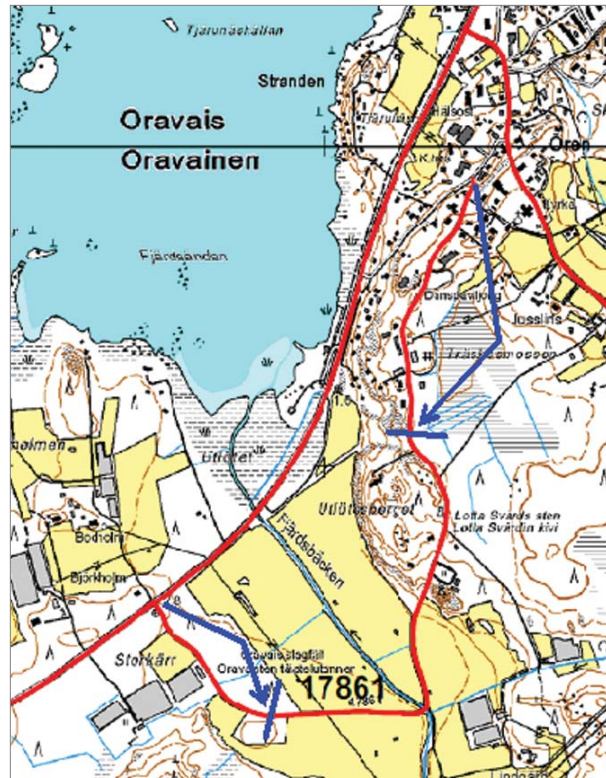
Talvihoidon suhteen luokat eroavat toimenpideajan osalta, muutoin hoitotyö on luokissa vastaava. Tie on lumipintainen ja se hiekoitetaan vain pahimmissa olosuhteissa.

Tieympäristöä hoidetaan puustonrajaan tai hoidettuihin pihoihin rajautuen. Niittotyö tehdään 2-3 kertaa kasvukaudessa. Niiton avulla varmistetaan myös, että tien pientareet eivät vesakoidu. Niittojäljen poisto on tarpeen lähinnä piha-alueiden tuntumassa.

Tiealueella ei ole hoidettavaa istutettua puustoa tai pensaita, puusto ja pensaat ovat luonnonvaraisia tai kiinteistöjen pihoihin istutettuja.

EHDOTUS: Museotien rajauksen tarkentaminen

Museotien aluerajausta esitetään tarkistettavaksi maankäytöllisin ja historiallisin perustein seuraavasti: Tien eteläpäässä perusteena on maankäyttö ja tien osin muuttunut linjaus, pohjoispäässä RKY-alueen mukainen rajaus.



Uudet tierekisteriosoitteet ovat: 17861/ 1/ 530 ja 1/ 1900. Museotien kokonaispituus on 1370 metriä.

EHDOTUS: Täydennys hoitoalueeseen

Museotien taulu siirretään nykyiseltä paikaltaan Vänerikki Stoolin keskuksen pihaan. Talvihoito ja viherhoito ulotetaan opastaululle saakka, taikka kunnossapidosta sovitaan keskuksen kanssa.

Museotien perustiedot ovat:

Kohde on valtakunnallisesti arvokas museotie.

Hoitovastuut

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus: Museotie.

Yksityiset maanomistajat: Museotiehen rajautuva maankäyttö, suositukset.



Ehdotettu uusi museotien eteläpää, josta avautuu laaja näkymä viljelylaaksoon. Kuva Laura Soosalu.

3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet

Kertaluonteiset toimenpiteet tieympäristössä ovat:

- Museotien aluerajauksen tarkistus
- Museotien viitoituksen uusiminen valtatie 8 liittymässä ja Taistelutantereentien eteläpäässä, Vänrikki Stoolin keskuksen kohdalla ja Taistelutantereentien pohjoispäässä
- Opastaulun uusiminen ja siirto keskuksen pihaan, levikkeen rakentaminen
- polkuyhteyden rakentaminen keskuksen ja Lotta Svärdin kiven välille
- näkemäesteenä olevien puiden poisto Lotta Svärdin kiven kohdalla
- nopeusrajoituksen lasku 80 km/ h -> 60 km/ h

Vastuu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

- piha-alueiden siistiminen, täydennysistutukset ja mahdollisten aitausten rakentaminen
- vesakon poisto peltojaksolla

Vastuu kiinteistönomistajat



Museotien uusi pohjoispää sijoittuu RKY-alueen reunalle. Kuva Laura Soosalu.

3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Soratien normaali vuosittainen kevätmuokkaus ja suolaus sekä kesällä tasaustoimenpiteet. Tarvittaessa kelirikkomurskeen levitys keväällä ja loppuvuodesta. Vuosittainen viherhoito hoitoluokan T2 mukaan huomioon ottaen alueen erityispiirteet:

- yksittäisten puiden kaatotarpeen arviointi

3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet

Pitkän aikavälin toimenpiteet ovat tarvittaessa:

- tien päällysteen uusiminen
- opasteiden kunnostus

Vastuu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

- valaistuksen uusiminen

Vastuu Vöyrin kunta



Museotien peltojaksolla on tärkeä huolehtia myös ojanvarsiens säilymisestä avoimena. Kuva Laura Soosalu.



Museotien opastaululle esitetty uusi paikka pihatien oikealla reunalla. Kuva Laura Soosalu.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet:

Mobilia:

Autoilijan tiekartat 1939 ja 1959
Kansio Taistelutantereentie

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Destia Oy, paikkatietoportaali
Liikennevirasto: Siltarekisteriaineisto
Kiinteistötietojärjestelmä

Internet:

Merenkurkun saaristo:
<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=404657&lan=FI>
Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali www.rky.fi
www.merenkurkku.fi
www.rantatie.com
www.vanhakartta.fi
www.vora.fi
www.ymparisto.fi

Haastattelut:

Saha, Markku,
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri, perinneyhdyshenkilö
Kippola, Heikki,
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri, perinneyhdyshenkilö
Lytts, Kaj,
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri, aluevastaava
Mattsson, Kaj,
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri, aluevastaava
Kurtèn, Maria, Museovirasto, intendentti
Sillanpää, Lasse, Vöyri, teknillinen johtaja
Petterson-Smeds, Lilian, Vänrikki Stool keskus, projektipäällikkö
Backman, Göran, Vänrikki Stool keskus, puheenjohtaja

Kirjallisuus ja selvitykset:

Backman, Göran, 2008, Slaget vid Oravais 1808–2008
Häyrynen, Maunu, Lähteenmäki, Mikael (toim.), 2009, Pohjanlahden rantatie, Vaasa
Karttunen, Minna, 2009, Minnesstodsintie, Mobilia
Ramsay, August, toim., 1895, Suomi-matkaopas, Kuopio, uusintapainos 1982
Teiden talvihoito, laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki
Viherhoito tieympäristössä, 2000, Tiehallinto, Helsinki
Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki

RAPORTEJA 125 | 2013

**TAISTELUTANTEREENTIE, VÖYRI
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA**

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-942-3 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-942-3