



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Porrassalmen museotie, Mikkeli

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

10/2010

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja

Porrassalmen museotie, Mikkeli

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

Martti Piltz, Laura Soosalu

10/2010

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 10/2010

ISSN-L 1798-7970

ISSN 1798-8861 (verkkojulkaisu)

ISBN 978-952-257-213-4 (PDF)

Taitto:	Mervi Koivula
Valokuvat:	Martti Piltz ja Laura Soosalu
Kartat:	© Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/10 © Affecto Finland Oy Karttakeskus, Lupa L4377 © Liikennevirasto 2010 © Suomen ympäristökeskus 2010

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero				
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 10/2010				
Vastuualue				
Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät		Julkaisuaika		
Martti Piltz, Laura Soosalu		Joulukuu 2010		
		Julkaisija		
		Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi				
Porrassalmen museotie, Mikkeli				
Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma				
Tiivistelmä				
Porrassalmen museotie, yhdystie 15131, sijaitsee Etelä-Savossa Mikkeliissä. Anttolantien (kantatie 62) ja Lappeenrannantien (valtatie 13/15) yhdistävä Porrassalmentie on pituudeltaan 7,2 kilometriä, josta museotien osuus on nykyisin 4,8 kilometriä. Museotieksi tie määriteltiin vuonna 1982. Porrassalmen harju on toiminut luontaisena kulkureittinä jo esihistoriallisella ajalla. Suuren Savontien haarana se on johtanut ainakin Ristiinan Brahenlinnaan 1600-luvun puolivälistä alkaen. Aluksi jalkaisin kuljettavaa polkua alettiin kehittää vaunulla ajettavaksi aikaisintaan 1700-luvun puolivälissä. Porrassalmentien historiallisesti näyttävin tapahtuma on ollut Porrassalmen taistelu 13.6.1789. Taistelun vuoksi harjun puustoa raivattiin tykkien ampuma-alaksi ja maisema muuttui aikaisempaa avoimemmaksi. Sotatoimet edellyttivät myös tien parantamista. Porrassalmentien nykyinen linjaus noudattelee jokseenkin täsmällisesti Kustaa III:n sotaa varten laatimien sotilaskarttojen linjausta vv. 1776–1805. Tien varrella on useita arvokkaita kulttuurikohteita, mm. Kyyhkylän ja Moision kartanot, Annilan ja Pelloksiemen (ent. Olkkolan) ratsutilat sekä Tuukkalan taloryhmä. Tien varressa on myös säilynyt manttaalikivi, jolla merkittiin vuoden 1734 lain mukaisen teiden raivaamisen ja huoltamisen ja siltojen rakentamisen rajaa, velvollisuutta, joka määrittiin maataomistaville talonpojille. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Porrassalmen museotie valtakunnallisen maantieverkon autoilun alkuvaiheen todisteena. Maasto- ja karttavertailun perusteella tien linjaus on säilynyt muuttumattomana ainakin yli 200 vuotta. Museotien rajausta on myös esitetty tarkennettavaksi historiallisten ja maisemallisten lähtökohtien perusteella. Maankäytön kehittäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen asettavat paineita myös museotien säilymiselle. Toimenpiteiden tulee olla sovitettavissa museotiehen ja sen ympäristöön. On kuitenkin tarpeen tarkastella tarkemmin alueen liikenneverkkoa ja toimenpiteiden toteuttamistapaa ja laatia niistä tarvittaessa erilliset selvitykset ja suunnitelmat. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi tienpitäjän ja maanomistajien näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteitä.				
Asiasanat				
Porrassalmi, Porrassalmen taistelu, museotie, kulttuuriperintö				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
-	978-952-257-213-4	1798-7970	-	1798-8861
Kokonaissivumäärä	Kieli		Hinta (sis. alv 8%)	
41	Suomi		-	
Julkaisun kustantaja				
Liikennevirasto				

Esipuhe

Tämä Porrassalmentien hoito- ja ylläpitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Suunnitelma on Liikenneviraston museotie- ja siltakokoelmaan pysyvästi tallennetun tiekohteen ympäristöhoidon ja kehittämisen pilot-tisuunnitelma. Aikaisemmin on tehty vastaava pi-lottisuunnitelma siltakohteesta, joka oli Pihtiputaan Heinäjoen silta.

Liikenneviraston museotiet ja –sillat muodostavat perinne-esineistön ja niiden tietoarvoa tukevien ar-kisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakun-nallisen tieliikenteen perinnekokoelman. Museotie ja –siltakokoelman pitkäjänteiseksi hoitamiseksi ja säilyttämiseksi käynnistettiin vuonna 2006 projekti, jossa laadittiin perusselvitys museokohteiden tilas-ta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä var-mistettiin kohteisiin liittyvien dokumenttien tallentu-minen. Kohteiden arviointiin käytettiin museoteitä ja –siltoja varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa.

Arvokkaiden tiealueiden, museoteiden ja –siltojen säilyttäminen kuului aikaisemmin Tiehallinnon ta-voitteisiin. Tehtävä on nyt siirtynyt Liikennevirastolle. Museotie- ja siltakohdeselvityksen pohjalta päätet-tiin, että kaikille museokohteille tehdään jatkotoi-menpidesuunnitelmat kohteiden kunnossapidon ja hoidon pitkäaikaiselle toteuttamiselle.

Tilaajan edustaja työssä on ollut valtakunnallinen perinneyhdyshenkilö Päivi Kaija Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on toiminut Mobilia, jossa asiantuntijana konsultti Martti Piltz ja projek-tipäällikkönä museonjohtaja Kimmo Levä. Konsult-tina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut suunnitteluassistentti Mervi Koivula.

Työn yhteydessä on järjestetty kaksi maastokäyntiä, joihin ovat osallistuneet Mikkelin museotoimenjoh-taja Matti Karttunen, amanuenssi Pertti Nousiainen Mikkelin museosta, maankäytön asiantuntija Pertti Asikainen ja liikennejärjestelmäasiantuntija Katri Mattelmäki Pohjois-Savon ELY-keskuksesta sekä markkinointi- ja kehittämisspäällikkö Maisa Häkkinen ja kehittämisspäällikkö Heikki Piironen Miset Oy:stä. Raportin luonnosvaiheessa kommentteja on saatu Mikkelin kaupungilta, Museovirastosta, Mikkeli-Seu-rasta, Pohjois-Savon ELY-keskuksesta sekä tilaajal-ta ja Mobilian tutkijayhteisöstä.

Tampereella joulukuussa 2010

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri

Sisällysluettelo

Esipuhe	4
1 Lähtötiedot	6
1.1 Porrassalmen museotien sijainti	6
1.2 Museotien historialliset vaiheet	6
1.2.1 Jaakko Teitin tieselitelämä	6
1.2.2 Porrassalmentien historia	6
1.2.3 Porrassalmentien kiinteät muinaisjäänteet	13
1.2.4 Porrassalmentien museaalinen arvo	15
1.2.5 Porrassalmentie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa	15
2 Alueen nykytilan kuvaus	16
2.1 Maankäytön nykytila	16
2.1.1 Kaavatilanne	16
2.1.2 Nykyinen maankäyttö	17
2.2 Tietekniset lähtökohdat	18
2.2.1 Liikenneturvallisuus	18
2.3 Maisema ja kulttuuriperintö	18
2.4 Luonnonympäristö	19
2.5 Museotien tiehistoriallinen arvo	19
2.6 Museotien jaksottelu	21
2.7 Matkailu	27
2.7.1 Porrassalmentie matkailukohteena	27
2.7.2 Porrassalmentie sisällöllisenä kulttuurimatkailukohteena	28
2.7.3 Porrassalmentie välillisenä kulttuurimatkailukohteena	28
3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma	30
3.1 Tavoitteet	30
3.1.1 Museotien raja	30
3.1.2 Kulttuuriperintö	31
3.1.3 Maisema ja luonto	31
3.1.4 Maankäyttö ja liikkumisen turvallisuus	32
3.2 Tien ja sen ympäristön hoito	33
3.2.1 Tie ja siihen liittyvät rakenteet	33
3.2.2 Museotiekohteet	34
3.2.3 Maisemanhoito	35
3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet	36
3.3.1 Kertaluonteiset toimenpiteet	36
3.3.2 Vuosittaiset hoitotoimenpiteet	37
3.4 Pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteet	39
3.5 Talvihoito	39
3.5 Jatkotoimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutusten arviointi	40
Lähdeluettelo	40

1 Lähtötiedot

1.1 Porrassalmen museotien sijainti



Porrassalmen museotie (yhdystie15131) sijaitsee Etelä-Savossa Mikkeliä, kaupungin keskustan eteläpuolella. Porrassalmentie liittyy pohjoispäässä Anttolantiehen (kantatie 62) ja eteläpäässä Lappeenrannantiehen (valtatie 13/15). Porrassalmentie on kokonaisuudessaan pituudeltaan n. 7,2 kilometriä, josta museotien osuus on virallisesti 4,8 kilometriä, kartalta mitattuna 4,9 kilometriä. Museotieksi tie on määritelty v. 1982.

1.2 Museotien historialliset vaiheet

1.2.1 Jaakko Teitin tieselitelmä

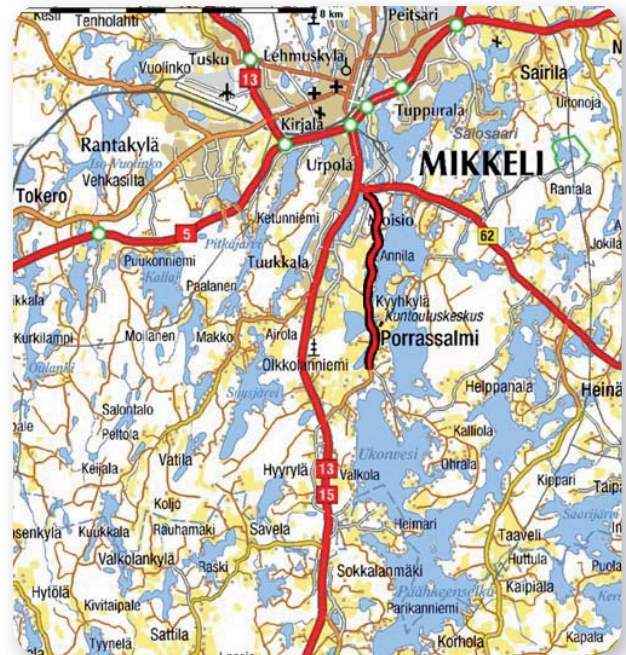
Suomen vanhimpana maaliikenneverkkona pidetään Ruotsin kuninkaan Kustaa Aadolfin sihteerin Jaakko Teitin luetteloa Suomen alueen teistä ja kulkureiteistä. Luettelo on vuosilta 1555–1556. Siinä mainitaan Suuri Savontie, joka yhdisti 1400-luvun lopulla rakennetun Olavinlinnan (Uusilinna, ruots. Nyslott), Hämeenlinnaan, Turkuun ja edelleen valtakunnan pääkaupunkiin. Tie noudatti karkeasti nykyisen 5-tien linjausta Heinolan ja Mäntyharjun kautta Mikkelin kirkonkylään.

1.2.2 Porrassalmentien historia

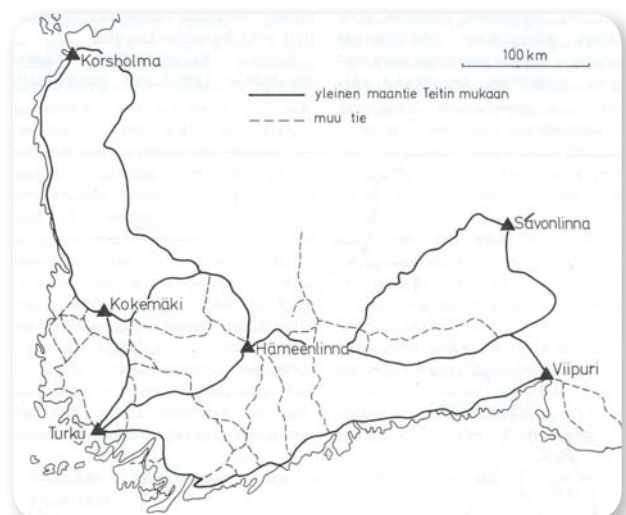
Porrassalmen alueella on löydetty jäänteitä sekä kivi- että rautakaudelta, mikä todistaa jatkuvasta asutuksesta noin 10 000 vuoden ajalta. Porrassalmen harju on ollut kulkureittinä siis jo esihistoriallisena aikana. Harjuno on ollut luontainen kulkureitti, kuten kangasmaat kaikkialla Etelä-Suomessa¹.

Savilahdesta on vesireitti Lappeeseen. Seudulta on epäilemättä kuljettu talviteitä etelään Lappeeseen, ehkä pidemmällekin jo ennen Jaakko Teitin tieluetteloa. Maakulkureitistä on esitetty otaksumia, että jo 1500-1600-luvun taitteessa olisi raivattu Savilahden ja Lappeen välille jonkinlainen kesätie.

Vaikka tien ajoitus on epätasällinen, on selvää, että Suuren Savontien haarana Porrassalmentie on johtanut ainakin Ristiinan Brahelinnaan 1600-luvun puolivälistä alkaen. Kuten kaikki muutkin sen aikaiset tiet, Porrassalmentie on ollut lähinnä jalkaisin kuljettava polku, jota myös hyvin harvinaiset ratsuhevoset ja talonpoikien purilaita vetävät hevoset ovat voineet käyttää ainakin suotuisissa olosuhteissa. Vaunulla ajettaviksi teitä alettiin kehittää aikaisintaan 1700-luvun puolivälissä.



Kuva 1. Porrassalmen museotien sijainti.



Kuva 2. Jaakko Teitin tieselitelmän pohjalta laadittu kartake Ruotsin itäisten maakuntien maanteiden kaukoliikenneverkosta vuosina 1555-1556. Kaikki tiet olivat polkuja, jotka olivat kävellen tai ratsuhevosella liikennöitävissä. Turusta Hämeenlinnan kautta Olavinlinnaan (Savonlinnaan) johtaa Suuri Savontie.



Kuva 3. Ensimmäinen yleisesti saatavilla ollut Ruotsin valtakunnan kartta oli Georg Biurmanin Svean- ja Götanmaan sekä Suomen ja Norlannin kartta vuodelta 1747. Sitä pidetään myös Ruotsin ensimmäisenä tiekarttana. Se oli aikaisempiin karttoihin verrattuna ylivoimaisen tarkka. Useissa painoksissa on myös St. Michels piirretty suunnilleen oikeaan paikkaan. Biurman julkaisi lisäksi tieoppaan, jossa karttaan on piirretty tiet ja kestikievarit. Tästä kartasta on jätetty Mikkelin kirkonkylä ja sen tieyhteydet pois, ehkä levottomien aikojen vuoksi. Tie Olavinlinnaan kiersi Saimaan itäpuolelta. Ilmeisesti Porrassalmen tieyhteys on suuntautunut Luumäen kautta Haminaan, mikä olisi luonnollista, kun Viipuri jäi Uudenkaupungin rajan taakse vuonna 1721. Kartan aineisto oli kerätty ennen Turun rauhaa vuonna 1743, jolloin Lappeenrannan, Haminan ja Olavinlinnan alueet kuuluivat Ruotsin valtakuntaan, mutta Viipuri oli jo liitetty Venäjään.

Porrassalmentie on Savilahdesta ja Mikkelin kirkonkylästä Ristiinaan hyvinkin vanha ja pysyvä tie. Ruotsin vallan aikana tien eteläosa on yhdistynyt Yliseen Viipurintiehen Luumäellä, mistä on tieyhteys Lappeenrantaan, Hämeenlinnaan ja Haminaan.

Turun rauhassa vuonna 1743 Hattujen sodan jälkeen tie katkesi Ristiinan Kyyröön. Lappeenrantaan ja Haminaan suuntautuva eteläisin osa tiestä jäi käyttämättä. Mikkelin kirkonkylästä oli tullut Turun rauhassa lähes rajakylä. Kustaa III halusi palaut-



Kuva 4. Vuonna 1799 julkaistiin koko Ruotsin kartasto, nk. Hermelinin kartasto. Kartan on piirtänyt suomalainen Carl Petter Hällström vuonna 1798. Kartta oli käytössä seuraavan vuosisadan puoliväliin. Siinä "Vanhan Suomen" alue eli venäläisten vuosien 1721 ja 1743 rauhanteoissa saamat alueet on painettu vain raja- ja vesistöviivoina ja hyvin niukalla nimistöllä. Mikkelin-Porrassalmen-Ristiinan tie näkyy kartassa. Ristiinasta rajalle Kyyröön tietä ei ole piirretty. Tiet eivät todellisuudessa tietenkään kadonneet minnekään. Suomen alueen siirryttyä vuonna 1809 osaksi Venäjän valtakuntaa, uusissa kartoissa näkyivät taas tiet. Porrassalmentie jatkui Savitaipaleen kautta Yliselle Viipurin tielle Luumäelle, josta matkaa saattoi jatkaa Lappeenrantaan, Haminaan tai Hämeenlinnaan.

taa Ruotsin suurvalta-aseman. Hänen aikanaan rakennettiin, korjailtiin ja parannettiin itärajan tiestöä. Vaikka raja oli katkaissut Etelä-Savon kauppayhteyden Lappeeseen Ristiinan eteläpuolella, tietä kunostettiin sotilastarkoituksiin. Voi olettaa, että myös Venäjän puolella tietä parannettiin. Muuten tuntuu mahdottomalta, että Venäjä olisi voinut marssittaa keväällä 1789 tuhansien miesten sotilasosaston kohti Ristiinaa ja Mikkeliä. Sotahistorian kirjoissa mainitaan, että venäläisillä joukoilla oli Porrassalmella mukanaan kuusi raskasta tykkiä.



Kuva 5. Porrassalmen harjun rinne hakattiin avoimeksi ampuma-alueeksi ennen Porrassalmen taistelua 13.6.1789. Sata vuotta myöhemmin (kuva vuodelta 1899) puusto on edelleen pidetty matalana ja sillan ympäristöön on laajasti avoimet näkymät. Vasemmalle johtava silta Pelloksiemen taloon on rakennettu 1800-luvun loppupuoliskon aikana. Paikalla on edelleenkin silta. Sillalle ajava hevosvaunu symboloi, että tie on kaksiakselisilla vaunuilla ajettavassa kunnossa.

Etualalla oleva Porrassalmen silta näyttää uudehkolta ja hyväkuntoisella. Ennen Porrassalmen taistelua siltaa rikkottiin, muttei ehditty kokonaan tuhota. Se on rakennettu uudelleen kaksi tai kolme kertaa taistelun jälkeen, koska puusillan kestoikäksi yleisesti arvioidaan noin 30 vuotta. Silta vaikuttaa kantavan hyvinkin henkilöauton ja kevyen kuorma-auton. Kun Suomen Matkailijayhdistys vuonna 1913 julkaisi Suomen ensimmäisen autoilijoille tarkoitetun maantiekartan, tietä ei luokiteltu erityisen kapeaksi (= alle 4 metriä) eikä sillasta ollut mitään varoitusta, joten ilmeisesti se kelpasi alkavalle autoliikenteelle. Kuva: Suur-Saaron museo

Porrassalmentien historian näyttävin tapahtuma on epäilyksettä Porrassalmen taistelu 13.6.1789. Taistelun merkitystä ja mittasuhteita on ehkä suurestikin liioiteltu, mutta tosiasia on, että Ruotsin armeija suomalaisilla joukoillaan torjui venäläisten hyökkäyksen Porrassalmen (silloin Porosalmen) sillan maastossa. Taisteluun valmistautuminen muutti maisemia, kun harjun etelärinne kohti siltaa raivattiin tykkien ampuma-alaksi. Siitä saakka sillan ympäristöä ovat luonnehtineet avoimet näkymät. Oletettavasti tien parannuksilla sotatarpeita varten on ollut tärkeä merkitys myös muulle liikenteelle, erityisesti mahdollisuudelle käyttää hevosvaunuja.

Kustaan III:n sotaa varten laadittiin sotilaskartat, ns. rekognosointikartat vuosien 1776–1805 välillä. Ne on laadittu varsin yksityiskohtaisesti ja tarkasti. Kartalehden "Poro och Sika-Salmi" avulla voi yrittää

selvittää tien linjauksen alkuperäisyyttä. Maastaselvitysten mukaan Porrassalmen museotie noudattaa jokseenkin täsmällisesti kartan kuvaamaa linjausta. Myös museotiejakson ulkopuolelta on kartan avulla helppo paikallistaa tielinja, vesistöjen rannat ja useita rakennuksia.

Rekognosointikartta sijoittaa myös alueen muut historialliset kulttuurikohteet nykyisille paikoilleen. Kartalla on Kyyhkylän ja Moision kartanot (entinen nimismiehen talo ja kuninkaankartano) sekä Annilan ja Pelloksiemen (ent. Olkkolan) ratsutilat sekä Tuukalan taloryhmä. Karttakuvan vertailu nykyiseen tiemaisemaan osoittaa myös, että tien ympäristössä on säilynyt paljon kartan osoittamia piirteitä, kuten viljelysaukeita. Kartalla näkyy myös tie (ratsupolku) Siikasalmen rantaan. Kartan rajauksesta johtuen jää avoimeksi, onko jo silloin ollut lauttayhteys Siikasalmen yli.



Kuva 6. Rekognosointikartat tarjoavat mahdollisuuden paikallistaa tien linjaus tarkasti. Kartat laadittiin sotilaskoitoiksi vuosina 1772-1805. Ne piirrettiin täydentämällä maastohavainnoilla olemassa olevia pitäjänkarttoja, jotka perustuivat alun perin mittauksiin. Esimerkkinä tärkeästä sotilaallisesta tiedosta on piirretty ja nimetty laivaväylä Mikkelistä Lappeenrantaan ja Savonlinnaan. Vaikka tämä kartta saattaa olla valmistunut vasta Kustaan III:n Venäjän sodan 1788-1790 jälkeen, on varmaa, että sekä ruotsalaiset että venäläiset sotapäälliköt käyttivät sotaretkellä myös maastossa kuvan kaltaisia karttoja.

Mikkeli- Ristiina- Savitaipale- Lappeenranta- tie sai pysyvän kulkuväylän merkityksen, kun Suomen suuriruhtinaskunta liitettiin Venäjän valtakuntaan ja "Vanha Suomi" yhdistettiin muuhun Suomeen vuoden 1809 jälkeen. Tien suuntaus näkyy useissa 1800-luvun alkupuolen kartoissa. Venäjän vallan aikana Pietarin kaupungin merkitys kasvoi. Kauppatiet kääntyivät Lappeenrantaan ja sieltä edelleen ensin maitse, Saimaan kanavan valmistuttua vuonna 1856 vesitse, Viipuriin ja sieltä Pietariin tai maailmalle. Saimaan kanava avasi Mikkelin seudullakin mahdollisuuden kuljettaa rahtia laivalla Saimaan vesistön ja Itämeren välillä.



Kuva 7. Rekognosointikartta Porosalmen (kts. kuva 6) alaosassa näkyy tiessä pitkä kaarre karttasanan Huisleri yläpuolella. Tien linjaus on maastokatselmuksessa etelästä pohjoiseen päin otetussa valokuvassa säilynyt täsmälleen samana. Kaarre on tällä hetkellä museotien jaksen ulkopuolella, mutta kuuluu tien kokonaisuuteen.

Laivareitti näyttää olleen matkailijoille tietä suositeltavampi kulkuyhteys 1800-luvun loppupuolella. Suomen Matkailijayhdistyksen Matkasuuntia Suomessa 1888–1890 ja Suomen matkaopas 1895 suosittelivat vesireittiä. Tämä saattaa viitata tien kuntoon tai kävelemisen ja hevoskyydin vaivalloisuuteen. Matkaoppaissa mainitaan Porrassalmen taistelutanner ja väylän maisemien luonnon ihanuus. Höyrylaivat toivat Porrassalmen harjun itärannalle huvila-asutuksen. Viimeistään näinä aikoina lossiyhteys Siikasalmen yli on tullut tärkeäksi. Mikkelin liikenteellinen asema muuttui, kun se liitettiin rautatieverkkoon vuonna 1889. Rautatie oli tietä tärkeämpi liikenneyhteys monta vuosikymmentä.

Porrassalmentien varressa on säilynyt manttaalikivi. Vuoden 1734 lain mukaan Ruotsin vallan loppuajan ja koko Venäjän vallan ajan maataomistavat talonpojat määrättiin raivaamaan ja hoitamaan yleiset maantiet²⁾. Tiejaksot eivät välttämättä olleet yhtenäisiä ja niiden rajoista oli erimielisyyksiä. Asiaa helpottamaan tiejakson rajat merkittiin tienvarteen merkein. Kivi varmastikin oli pitkäaikaisin ja kestävin merkkiaines. Kiveen kirjoitettiin yleensä jaksosten hoitajien nimet tai tunnukset. Samassa kivessä saattoi olla rajan kummankin puolisten hoitovelvollisten nimet. Hoitojakson pituus perustui maanomistajan veronmaksukykyyn, manttaaliin eli miesmäärään (=mantal ruotsiksi), joka oli rekisteröity.

Suomen Matkailijayhdistys julkaisi Suomen ensimmäisen automatkailukartan vuonna 1913. Sen selitysosassa kuvataan maantieverkko autolla ajettavuuden näkökulmasta. Siinä Porrassalmentie osana Mikkel-Lappeenranta tietä on kaupunkien yhdistävien maanteiden luokassa. Suomen itsenäistyttyä ensimmäisiä lakeja oli Tielaki, joka siirsi vastuun teiden hoidosta maata omistavilta talonpojilta valtiolle vuonna 1921. Mikkel- Savitaipale- Lappeenranta-tiekin siirtyi valtion tieksi. Samalla Kyyhkyläniemen manttaalikiven merkitys poistui ja kivi jäi itse asiassa muinaismuistoksi.

Tiehistoriallisesti alkuperäisellä paikallaan oleva manttaalikivi on erittäin arvokas. Kivet ja muut rajamerkit ovat yleensä kadonneet teiden varsilta. Porrassalmen taistelun muistomerkkin pystyttämisen vuonna 1923 voi tulkita osoittavan merkittäviä vasta itsenäistyneen valtion kansallisia arvoja.



Kuva 8. Hieman heikkokuntoinen pitäjänkartta mitattuna vuosien 1842-1853 aikana näyttää Porrassalmen tien samankaltaisena kuin rekognosointikartta noin puoli vuosisataa aikaisemmin. Kyyhkyläniemen kylän raja ylittää Porrassalmen tien karttasanan MOISIO BOSTÄLLE yläpuolella. Siinä on manttaalikivi tiehoitoalueen rajan merkinä.



Kuva 9. Manttaalikivi on pitäjänkartan (1850-luku) mukaan alkuperäisellä paikallaan noin 150 metriä Annilan golfkartanon liittymästä pohjoiseen. Sitä voi pitää lähes ainutlaatuisena jäänteinä talonpoikaisen tienpidon ajalta. Vuoden 1734 lain mukaan teiden raivaaminen ja huoltaminen sekä siltojen rakentaminen kuului manttaaliin kuuluville maaomistajille. Kivestä on tulkittu teksti: T.TUUKKANEN KYHKYLÄNNIEMI NO 3. Se merkitsee, että Kyyhkylän kylän manttaali- rekisteriin merkityn maanomistaja T: Tuukkasen tiehoitoalueen raja on kiven osoittamassa paikassa. Numero kolme tarkoittaa todennäköisesti, että Tuukkasen tilalla on ollut useampia tiejaksoja hoidossa tai että Kyyhkyläniemen kylän kolmas tiejakso on Tuukkasen tilan hoidossa.

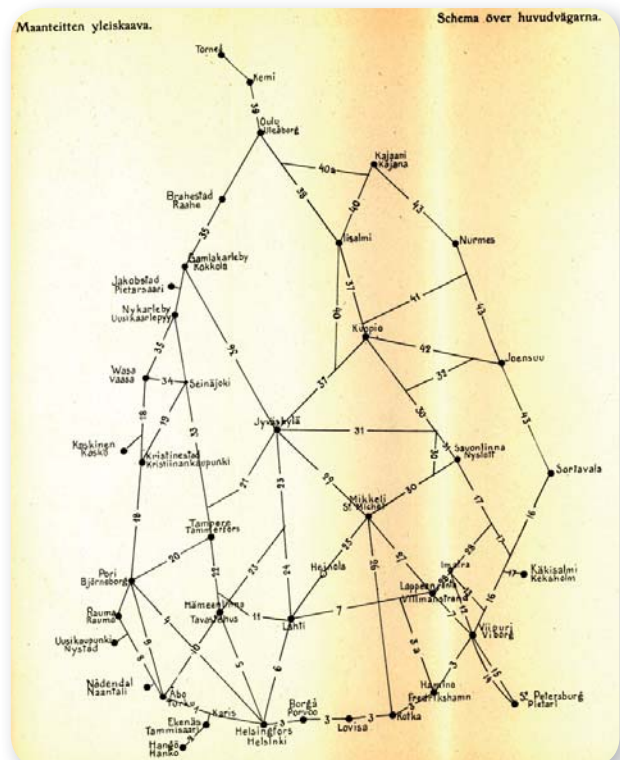


Kuva 10. Porrasalmen taistelun muistopatsaan vihki-
äistilaisuus vuonna 1923. Kuva: Mikkelin kaupungin mu-
seoiden kuva-arkisto, Kauko Juntusen kokoelma: Porras-
salmi 1. Etelä-Savon kulttuurin vuosikirja 2008

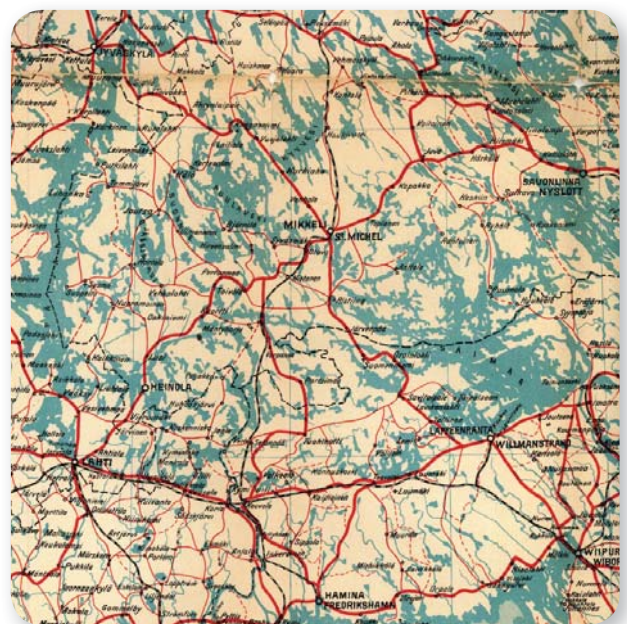
Porrasalmentien leveys oli oletettavasti suunnilleen nykyisen leveyden luokkaa. Matkailijayhdistyksen automatkailukartassa on merkitty erikseen kapeat tiet, missä rajana oli 4 metriä. Porrasalmentietä eikä muitakaan osia Mikkeli–Lappeenranta– tiestä ole merkitty kapeaksi.

Tie on ilmeisesti hyvin vastannut II-luokan maantietä, joita luonnehtivat seuraavat piirteet (Arvo Lönnroth, 1927, Tiekäsikirja): ”Ennen autoliikennettä täytivät hyvällä sora-ajoradalla varustetut soratiet miltei kaikki vaatimukset, mitä hyvältä tieltä vaadittiin. Autoliikenteen yleistyttyä ovat nämä soratiet pahasti rikkoutuneet ja paikoittain on ollut pakko ryhtyä niitä parantamaan.” Virallisten ohjeiden mukaan tienpin-
nan leveys piti olla 5 metriä, josta ajoradan leveys oli 3 metriä. Tierungon korkeus oli vain noin 30 sentti-
metriä. Tien kuntoa yritettiin säästää tiukoilla rajoituksilla: ajonopeudet olivat henkilöautoilla korkein-
taan 35 kilometriä tunnissa, paitsi mikäli tie oli suora ja kuiva, jolloin sai ajaa 45 kilometriä tunnissa. Se tuskin tarkoitti Porrasalmentietä. Kuorma-autojen suurin sallittu kokonaispaino oli kolme tonnia. Val-
taosa Suomen maanteista oli 1920- ja 1930-luvulla II-luokan maanteitä.

Porrasalmentien tärkeyttä maantienä todistaa se, että vuonna 1938, kun tiet arvioitiin ja luokiteltiin, se nousi valtateiden joukkoon.



Kuva 11. Suomen Matkailijayhdistys oli vireästi kartoit-
tamassa automatkailun mahdollisuuksia. Vuonna 1913,
jolloin maassa oli ehkä 200 autoa, yhdistys julkaisi matka-
opaskartaston autoilijoille. Opas oli kuudella kielellä, jo-
ten sen levitystä maan rajojen ulkopuolellekin oli varmasti
mietitty. Sen ”Maanteiden yleiskaavassa” näkyy Porras-
salmen tie osana Mikkelistä etelään johtavaa maantietä.
Tien numero 27 viittaa oppaan selityksiin.

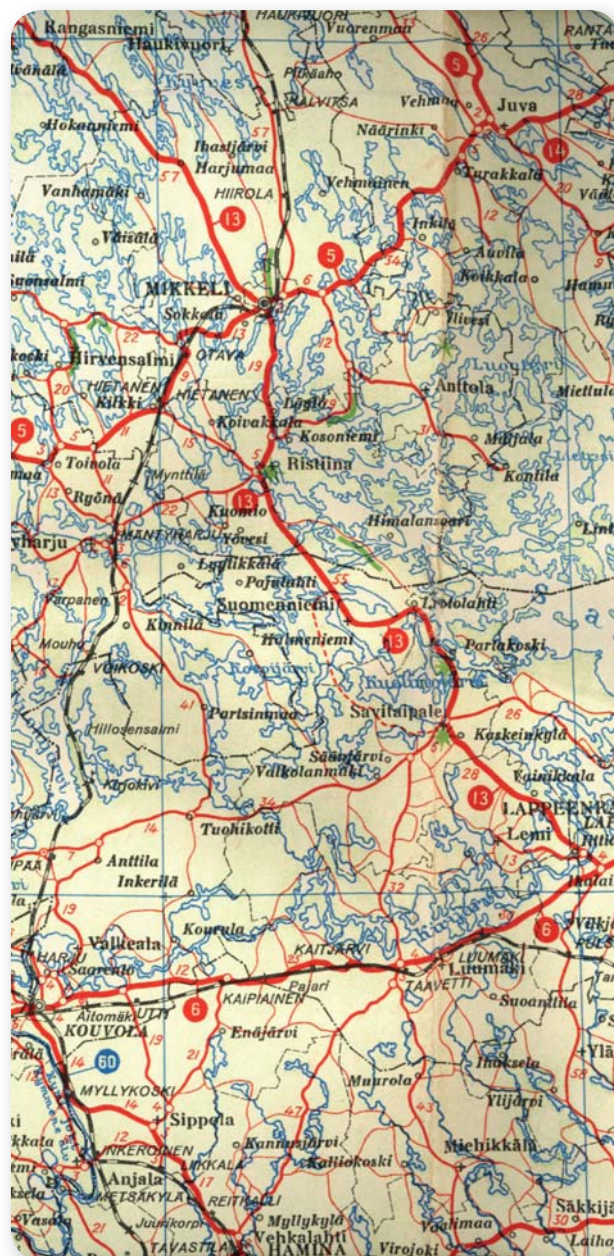


Kuva 12. Tässä varhaisessa autoilijan tiekartassa Por-
rasalmen tie on osa maantieyhteyttä Mikkeli – Lappeen-
ranta. Tien kuvaajan paksu viiva osoittaa, että tie on luoki-
teltu valtakunnalliseen maanteiden kaukoyhteysverkkoon
eli kaupunkien väliseen liikenteeseen.

N:o 26.		
Mikkeli—Kotka. S:t Michel—Kotka.		
Km	Mikkeli ☉ S:t Michel . .	
13	Otava	* Δ
11	Hietanen	* Δ I
24	Mäntylampi	
26	Mäntylampi	I
50	9	Δ
59	Varpanen	Δ
22	Partsima (Valtola)	Δ
81	22	Δ
103	Tuohikotti	Δ
22	Selänpää	
125	15	
140	Valkeala †	
13	Kouvola	I I Δ
153	30	
183	Anjala †	
20	Kymi †	
203	11	
214	Kotka ☉	*

N:o 27.		
Mikkeli—Lappeenranta. S:t Michel—Willmanstrand.		
—	Mikkeli ☉ S:t Michel . .	
20	Ristiina † (Vihko)	* Δ
19	Järvenpää	* Δ
39	12	*
51	Suomenniemi †	⌒
14	Orainlahti	Δ
65	16	*
81	Savitaipale	* Δ
22	Tallinen	*
103	17	*
120	Lappeenranta ☉ W:strand	⌒

Kuva 13. Tieverkko on ajettu autolla läpi ja selvitetty teiden ajettavuus ennen oppaan painamista. Kaikkia teitä ei ilmeisesti ole ehditty tarkastaa, mutta selvä tieto on siitä, että niiden kunto vaihtelee. Siksi oppaassa pyydetään lähettämään kokemusperäistä tietoa ajettavuudesta. Jos vertaa tiekuvausta Porrassalmen maisemakuvan 1899 tiehen, tietarkastajat eivät anna kovin huonoa arviointia tiestä. Merkit tarkoittavat, että tiellä on äkkimutkia ja mäkiä.



Kuva 14. Vuoden 1938 tiestön luokituksessa Porrassalmen tie sai osana Mikkelistä etelään johtavaa maantietä valtatie 13, mikä näkyy vuonna 1939 julkaistussa Autoilijan tiekartassa. Viimeistään tässä vaiheessa Porrassalmen tie on ollut valtakunnallisesti erittäin merkittävä tie.

Merkittävä muutos tapahtui vuonna 1960, kun nykyisen valta- ja kantatieverkon teitä rakennettaessa valtatie 13 Mikkelistä etelään johtanut jakso oikaisiin Tuukkalan kautta Porrassalmen ohi. Porrassalmentie jäi paikallistieksi vuonna 1960. Tien varren toiminnot ylläpitivät kuitenkin melko vilkkaan liikenteen. Kun Mikkelin Anttolan tieyhteyttä parannettiin vuodesta 1963 alkaen, rakennettiin Kirkonvarkauden silta. Sillan rakentaminen teki Siikasalmen kapulalossin tarpeettomaksi.



Kuva 15. Kun nykyinen 13-tie rakennettiin, Porrasalmen tie jäi valtakunnallisen kaukoliikenneverkon ulkopuolelle. Kartassa näkyy vielä selkeästi Porrasalmen tiestä erkaantuva Siikasalmen tie ja Siikasalmen lossi.

Tietä parannettiin vuonna 1969 päällystämällä se uudelta valtatieltä poistetulla öljysoralla. Tiehen on kaivettu sivuojat ja linja-autopysäkkilevikkeet on rakennettu vuonna 1980. Vuonna 1985 tiehen on turvallisuussyistä tehty leikkaus- ja pengerrystöitä eteläpään. Nämä korjaukset muuttivat tietä niin paljon, että alun perin noin seitsemän kilometrin museotieosuutta päätettiin lyhentää. Museotie rajattiin välille Moisio-Siikasalmen tienhaara. Siikasalmen tienristeyksestä etelään oleva Lenjuksen pelto sekä tien linjaus pellon ja metsän rajassa on yksi Porrasalmentien tiehistoriallisesti edustavimpia paikkoja. Rajaus tuntuu heikosti perustellulta. Museotien pituus on nyt noin viisi kilometriä.

1.2.3 Porrasalmentien kiinteät muinaisjäänteet

Porrasalmen historiallinen kulttuurimaisema (RKY) muodostuu pitkäaikaisista kulttuurikerrostumista. Alue on suosinut liikkumista ja asumista heti jääkauden jälkeisistä ajoista alkaen. Kiinteiden muinaisjäänteiden määrä on siksi luonnollisesti suuri. Vanhimmat merkit asutuksesta ovat kivikaudelta.

Savon merkittävämpänä rautakautisena löytöpaikkana pidetään Tuukkalan kalmistoa. Hautapaikka löytyi vuonna 1886, kun Mikkelin reservikomppanian harjoituskenttää tasoitettiin. Arkeologisia kaivauksia on tehty Tuukkalassa vuonna 1886, vuosina 1933–1934 ja aivan nykypäivinä. Hautauslöydökset ajoittuvat 1000–1200-luvuille. Löydösten perusteella on rekonstruoitu Mikkelin seudun muinaispuku.

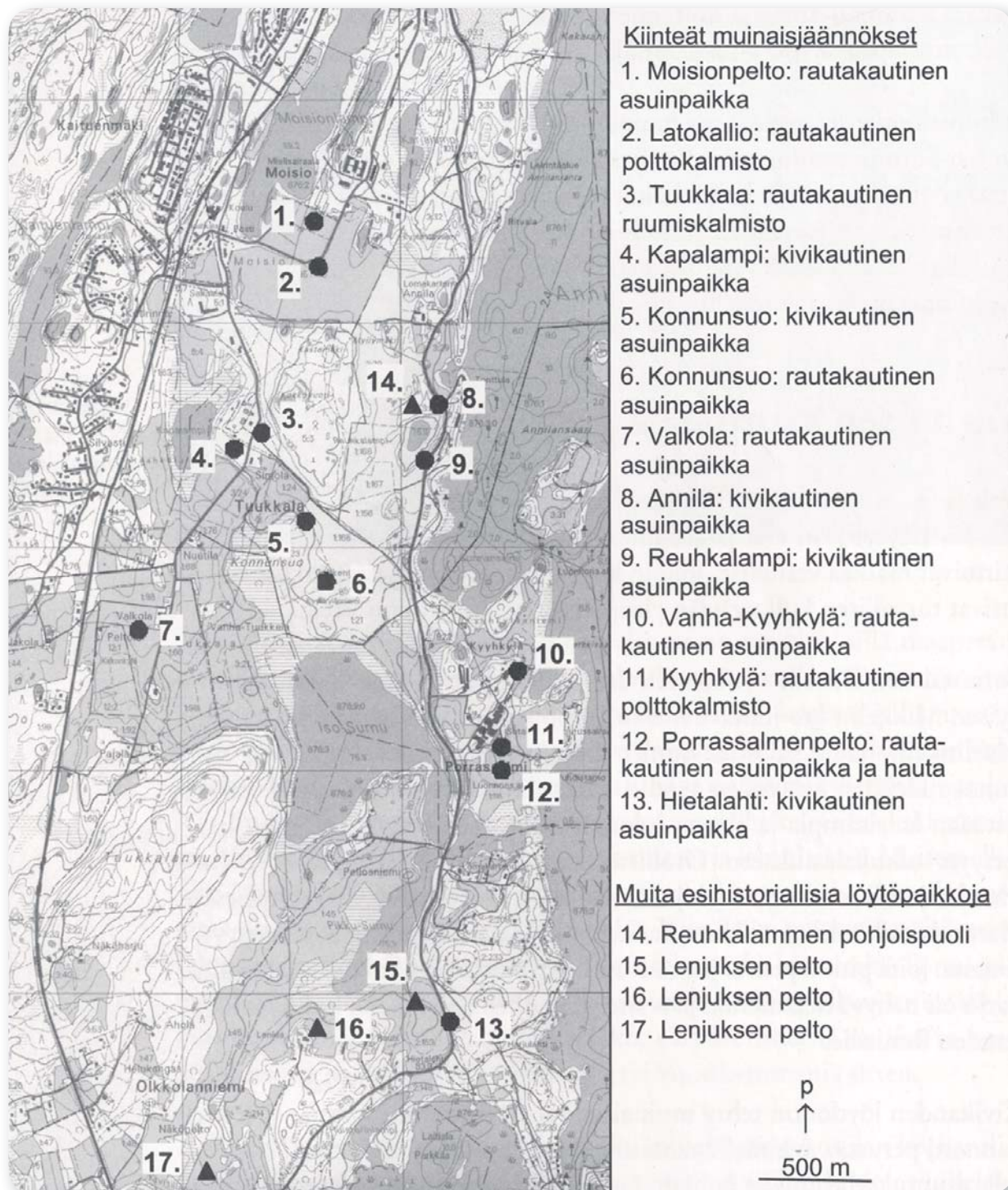
Porrasalmen muinaisjäännöksistä lähinnä Porrasalmentietä ovat Annilan (kartakkeella 8.), Reuhkalammen (9.) ja Hietalahden (10.) kivikautiset asuinpaikat. Näistä viimeksi mainittu on tuhoutunut jossakin tien varhaisessa rakennusvaiheessa. Kuten jokseenkin kaikki Porrasalmen muinaisjäännökset, myös edellä mainitut kohteet on inventoitu ja tutkittu melko äskettäin. Hietalahden asuinpaikka on inventoitu vuonna 1992, Annilan kivikautinen asuinpaikka on tutkittu vuosina 1972, 1998 ja 1999. Näistä kaksi viimeistä olivat kaivautuksia. Reuhkalammen asuinpaikka on aivan tien vieressä ja siinä on painautuma, jota arvellaan asuinkuopaksi. Kohde on tarkastettu vuosina 1972 ja 1992.

Porrasalmen taistelupaikalla on silmämääräistestikin erottuvia jäänteitä taisteluasemista. Maaperä sisältänee edelleen joitakin jäänteitä taistelusta, mutta sitä ei ole luokiteltu Museoviraston kiinteiden muinaisjäänteiden luetteloon.

Porrasalmentien rungossa on periaatteessa muinaismuistolain tarkoittamia rakenteita ja vanhoja rakennekerroksia, vaikka tietä käytössä olevana tienä ei voida luokitella lain tarkoittamaksi muinaismuistoksi. Mantaalikivi täyttää muinaismuistolain tarkoittamat edellytykset. Tiellä ei ole tehty tiearkeologisia tutkimuksia tai kaivauksia. Niitä on tehty muuallakin Suomessa melko vähän, eivätkä niiden tulokset ole antaneet kovin merkittävästi uutta tietoa. Tässä ja aikaisemmissa selvityksissä oletetaan maastokatselumuksen perusteella, että Porrasalmentien runko ja sen rakennekerrokset ovat hyvin kevyet. Toden-

näköisesti ne ovat säilyneet jokseenkin ennallaan kustavilaisen ajan tieparannusten jälkeen suurella osalla tiepituutta, lukuun ottamatta kestopäällityksen yhteydessä tehtyjä aluskerroksia 1960- ja 1980-luvuilla. Tiehistoriallisesti olisi mielenkiintoista tutkia tien rakennekerroksia erityisesti Hietalahden asuinpaikan lähetyvillä.

Tietävästi Mikkelin seudun kulttuuriperintöohjelma on saanut rahoituksen ja on käynnistymässä. Suunnitelman mukaan sen tavoitteissa on runsaasti liittymiä myös Porrassalmentien ja sen muinaismuistojen kulttuuriperinnön arvojen tunnistamiseen, arvottamiseen ja hyödyntämiseen.



Kuva 16. Porrassalmen kulttuurialueella on melko runsaasti kiinteitä muinaisjäännöksiä, jotka kertovat alueen pitkästä asutus- ja liikennehistoriasta. Porrassalmen tiellä tai aivan tien vieressä on kolme kivikautista asuinpaikkaa: Annilan, Reuhkalammen ja Hietalahden asuinpaikat.

1.2.4 Porrassalmentien museaalinen arvo

Porrassalmentiellä on monivaiheinen historiallinen viitekehys. Kulkureittinä se on maan vanhimpia, kuten jokseenkin kaikki pitkät harjumuodostumat sekä Salpausselät. Valtakunnallisen tienliikenteen historian näkökulmasta epäilyksettä suurin arvo on talonpoikaisen tienhoidon siirtymisvaihe ensin valtion maantieksi vuonna 1921 ja sittemmin nimeäminen valtakunnan maantieverkon valtatieksi 13 vuonna 1938.

Yksittäisenä, lähes ainutlaatuisena yksityiskohtana, on talonpoikaisen tienpidon ajan manttaalikivi. Porrassalmentien tien Kyyhkylänkylän Tuukkalan talon manttaalikivi on jääne yleisestä ilmiöstä. Se kartan mukaan sijaitsee aidosti alkuperäisellä paikallaan. Niitä ei museotiekohteiden varsilta tunneta ainuttakaan muuta. Manttaalikivi saattaa olla ainutlaatuinen koko maassa.

Museaalista arvoa lisäävät Porrassalmen taistelu ja sen jäänteet sekä muistomerkki. Myös osana Porrassalmen alueen kulttuurihistoriallista kokonaisuutta, sen selkärankana tiellä on museaalista arvoa.

Museoviraston rakennetun kulttuuriympäristön luettelot ovat luokittaneet Porrassalmentien valtakunnallisesti tärkeisiin kohteisiin sekä vuoden 1993 luettelossa (VAT) sekä nykyisessä valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen luettelossa (RKY 2009). Siinä Porrassalmentie on osana Porrassalmen historiallista maisemaa, jonka perusteluissa mainitaan, että ”Porrassalmentie on yksi Porrassalmen historiallista ympäristöä muovaavista tekijöistä”:

1.2.5 Porrassalmentie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Tie- ja vesirakennuslaitos³⁾ käynnisti vuonna 1974 selvitystyön, jonka tavoitteena oli kartoittaa historiallisesti arvokkaat tieosat ja sillat. Taustalla olivat

Tieyhdistys ry:n, Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry:n ja Muinaistieteellisen toimikunnan (nyk. Museovirasto) aloitteet. Selvitysten, neuvottelujen ja lausuntojen perusteella museotoimikunta valitsi ensimmäiset museokohteet vuonna 1982. Porrassalmentie oli niiden joukossa. Normaalien museologisten periaatteiden mukaisesti kohteet päätettiin pyrkiä säilyttämään niiden museomishetken kunnossa. Teiden hoito ei varsinaisesti poikkea muiden maanteiden hoitonormeista, mutta niitä pyritään vaalimaan museaalisten huolto- ja korjausperiaatteiden mukaisesti ja huolehtimalla niiden siisteydestä poikkeuksellisen hyvin. Nykyisin kokoelman omistaja on Liikennevirasto.

Vuonna 2007 julkaistussa inventoinnissa Porrassalmentie arvioitiin säilyneisyydeltään hyväksi ja valtakunnalliselta tieliikennehistoria-arvoltaan myös korkeimpaan luokkaan. Inventointi osoitti, ettei sen tietoarvo vastaa historiatieteellistä tasoa. Kesällä 2007 tehtiin historiatieteellisen tason selvitys Porrassalmentiestä. Museokohdekokoelmassa Porrassalmentie edustaa 1900-luvun, tarkemmin Suomen itsenäisyyden ajan alun ja alkavan autoliikenteen maantietä, josta vuoden 1938 valtatieuudistuksessa tuli Valtatie 13. Alkavan autoilun kauden toisena esimerkkinä on Saviselkä-Piippola –tie Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksessa (ent. Oulun tiepiirissä).

Museokohteena Porrassalmentie täyttää Tiemuseon kokoelmapolitiikan arvoluokituksen kriteerit korkeimmalla tasolla eli se kuuluu pysyvästi säilytettäviin museotiekohteisiin ja niistä arvostetuimpiin.

Museaalista lisäarvoa Porrassalmentielle antaa sen helppo saavutettavuus. Sen sijainti lähellä suurehkoa asutuskeskusta ja osana sen kevyen liikenteen liikuntareittejä on poikkeuksellinen hyvä tiemuseokohteiden joukossa.

¹⁾ Kangas-sanan alkuperää voi yrittää selittää saksankielen gehen-verbillä. Sen taipuu muotoon gegangen, josta tulee sanoja gangbar, kulkukelpoinen, Gang, käytävä jne. Ruotsiksi saman sanan muoto muuttuu gångbar, Gång.

²⁾ Maantie tarkoittaa käsitteellisesti sitä, että tie on valtion (=maan) tie, joka on yhteisessä hoidossa ja yhteisessä käytössä myös pitkän matkan kulkijoille. Se ei siis tarkoita sitä, että se kulkee maata pitkin. Näin on useissa muissakin eurooppalaisissa kielissä, lähinnä hallinnollisesti ja fyysisesti Ruotsin kielessä. Suomen kielessä tie ja tieto ovat samaa kantasanaa. Maantie voisi tarkoittaa siten myös, että se on maan (so. valtion, hallitsijan) tiedossa oleva alue.

³⁾ Tiehallinnon historia alkaa vuonna 1799 perustetusta Kuninkaallisesta Suomen Koskenperkausjohtokunnasta. Tunnetuin se on kirjainyhdistelmästä TVH (Tie- ja vesirakennushallitus), joka sillä oli vuosina 1925-1963.

2 Alueen nykytilan kuvaus

2.1 Maankäytön nykytila

2.1.1 Kaavatilanne

Maakuntakaava

Ympäristöministeriö on vahvistanut Etelä-Savon maakuntakaavan 4.10.2010. Maakuntakaava ohjaa kuntien maankäyttöä pitkällä aikavälillä ja ottaa huomioon valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntavaltuuston hyväksymät maakuntasuunnitelman ja maakuntaohjelman.

Porrassalmen historiallinen maisema on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Maakuntakaavassa Porrassalmentie sijoittuu pääosin kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta valtakunnallisesti merkittävälle alueelle maV 8.559 "Porrassalmen kulttuurimaisema" kohteena "Mikkelin – Lappeentie". Suunnittelumääräyksen mukaisesti *alueen käytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen historiallisesti tai ympäristön kannalta arvokkaat rakennukset, rakennusryhmät, puistot tai maisema-alueet taikka muut niihin verrattavat erityisarvot. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on osoitettava määräykset maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön osatekijöiden, kokonaisuuden ja ominaislaadun säilyttämiseksi.*

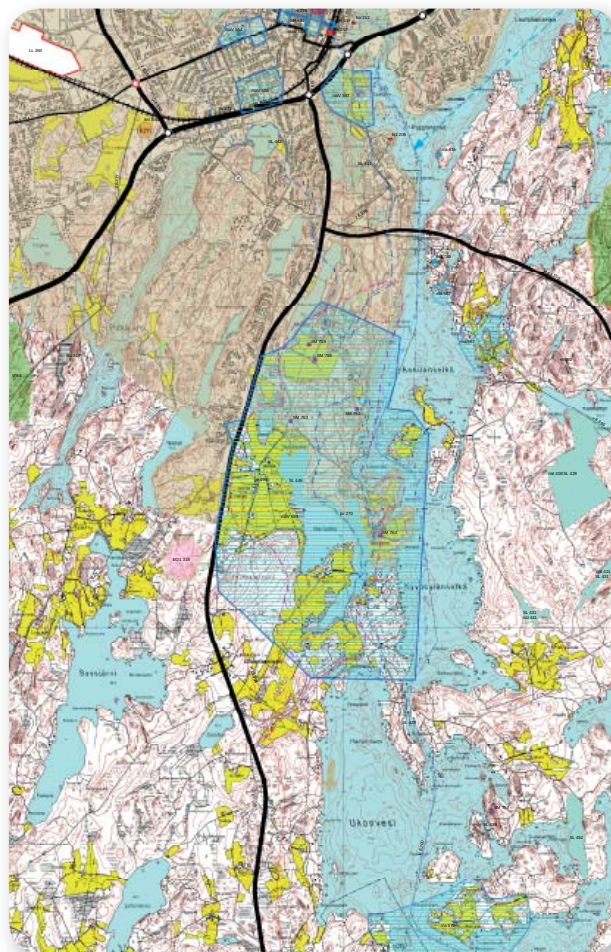
Alueella on myös arvokkaita geologisia muodostumia ja pohjavesialue.

Yleiskaava

Suunniteltavaa aluetta koskevat seuraavat yleiskaavat:

- Mikkelin yleiskaava, kaupunginvaltuuston hyväksymä 1990.
- Annilan osayleiskaava, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 17.6.1992.
- Saimaan osayleiskaava, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 20.12.2001. Saimaan osayleiskaavassa nykyinen muoseutieosuus on osoitettu.

Osayleiskaavojen tarkistus on käynnistymässä. Asemakaavoja ei suunnittelualueella ole.



Kuva 17. Ote Etelä-Savon maakuntakaavasta.



Kuva 18. Porrassalmi

2.1.2 Nykyinen maankäyttö

Porrassalmentien vartta reunustavat pääosin metsät ja avoimet, viljeltyt pellot. Vakituista, nauhamaista asutusta on tien varren lisäksi Annilanselän länsirannalla harjun rinteessä. Myös Kyyhkylänselän ja Hietalahden rannat ovat asuttuja. Olkkolanniemen alueella on pientaloasutuksen lisäksi maatiloja.

Porrassalmentien varrella on merkittäviä julkisia rakennetun ympäristön kohteita; tien pohjoispäässä Moisio sairaala ja tien puolivälissä, heti Porrassalmen pohjoispuolella, Kyyhkylänselän kuntoutussairaala. Porrassalmentien varrella sijaitsevat myös Annilan lomakartano sekä Olkkolan koulu.

Kyyhkylänselän Iso-Sumun lahden pohjoisrannalla sijaitsee Annilan kartanon golfkenttä, joka on rakennettu vuosina 1990–1991.

Porrassalmen harju on Kyyhkylänselän kohdalla luonnonsuojelualuetta molemmin puolin tietä.

Alueella on merkittäviä maankäytön kehittämisajatuksia, jotka liittyvät mm. Moisio sairaalaan ja Kyyhkylänselän kuntoutussairaalaan. Maankäytön kehittäminen vaikuttaa myös liikenteellisiin järjestelyihin, mm. kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen yhteyksiä on kehitettävä vastaamaan tulevaa maankäyttöä.



Kuva 19. Olkkolan koulu



Kuva 20. Annilan kartanon päärakennus Porrassalmentieltä nähtynä.



Kuva 21. Näkymä Kyyhkylään harjuun rajautuvan pellon reunalta. Polku on osa ulkoilureittiä.

2.2 Tietekniset lähtökohdat

Porrassalmen museotie sijaitsee valtatie 13/15 itäpuolella. Tieverkistiosoite on 15131/1/0 – 1/4900. Museotien pituus on kartalla mitattuna 4900 metriä. Tien päällysteen leveys on tieverkisterein mukaan 6 metriä, josta ajoradan osuus on 5,5 metriä. Tien pohjoisosassa on n. 300 metriä päällystetty asfalttikonilla vuonna 1999 ja loppuosa tiestä on päällystetty pehmytasfalttikonilla v. 1985. Päällyste on suunniteltu alustavasti uusittavaksi v. 2012. Koska tien rakenteellinen kunto on hyvä, riittänee n. 4 cm uusi päällysterkerros. Tiessä on kuitenkin havaittu tasaisuusmittauksissa pituusheittoja 87 kpl ja sivuttaisheittoja 15 kpl (tiedot Pertti Pirinen).

Porrassalmentien eteläosa, joka ei ole museotietä, on kunnostettu vuonna 1985 ja samalla myös tien linjaus on muuttunut. Muilta osin tien linjaus ja tasaus ovat säilyneet ennallaan.

2.2.1 Liikenneturvallisuus

Tien keskimääräinen vuorokausiliikenne on 603 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nopeusrajoitus on 60 km tunnissa.

Poliisin tietoon on vuosina 2004–2008 tullut yhteensä yhdeksän onnettomuutta, joista neljä on johtanut loukkaantumiseen ja viisi omaisuusvahinkoon. Kaikki loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat yksittäisonnettomuuksia, tieltä suistumisia, jotka johtuivat liian suuresta tilannenopeudesta. Moisontien liittymässä on tapahtunut kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, jotka olivat mopo- ja risteämisonnettomuuksia.

Liikenneturvallisuuden parantamiseen tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa huomiota.



Kuva 22. Näkymä Porrassalmentien muistomerkin kohdalta. Tien pysty- ja vaakageometriasta johtuen ovat näkemät paikoin rajattuja.

2.3 Maisema ja kulttuuriperintö

Moision–Tuukkalan–Porrassalmen maisema on muovautunut jääkauden lopussa mannerjään vetäytyessä. Maisematilan rungon muodostavat pohjois-eteläsuuntainen Porrassalmen harju sekä Tuukkalanvuori, joita reunustavat järvaltaat ja avoimet viljelyalueet. Suurimmat järvenselät ovat Annilanselkä ja Kyyhkylänselkä. Harjun ja vuoren väliin jää Iso-Sumun lahti, jonne vesi virtaa Porrassalmen harjun ja vesistön leikkauskohdan kautta. Harjuselänteellä tai sen tuntumassa on useita lampia, joista suurin on Moision sairaala-alueen vieressä sijaitseva Moisionlampi.

Porrassalmentieltä ja sitä ympäröivästä maisemasta avautuu pitkiä näkymiä, ja maiseman rakenne ja maisematila on hyvin havaittavissa. Porrassalmen harjun ja vesistön leikkauskohta muodostaa merkittävän maisemallisen ja historiallisen solmukohdan. Maisemakuva on kaunis ja monimuotoinen. Porrassalmentiehen rajautuvien metsäalueiden luonne ja tieltä avautuvan lähimaiseman avoimuus vaihtelee, tieympäristöä on osittain raivattu ja siistitty näkymien avaamiseksi. Tiehen rajautuu paikoin myös pihapiirejä.

Alue on topografialtaan vaihtelevaa kankaremaastoa. Tuukkalanvuori kohoaa n. 50 metrin korkeudelle Saimaan pinnasta. Saimaan pinta on vaihdellut nykyisestä 75 metristä merenpinnan yläpuolella aina 90 metriin mpy. Harjumuodostuma on paikoin hyvin jyrkkäreunainen ja siinä on lampien lisäksi syviä suppia.

Porrassalmen maisema on ollut asuttua jo esihistoriallisella ajalla, joka on myös osaltaan muovannut maisemakuvaa. Asutus on pääosin sijoittunut pienilmastoltaan edullisille alueille, etelä-, lounais- ja länsirinteille, vesistön ääreen sekä viljelyaukeiden keskeltä kohoaville kumpareille. Alueella on mm. kivikautisia ja rautakautisia asuin- ja hautapaikkoja. Esihistoriallisten kerrostumien lisäksi ovat alueen historialliset piirteet ainutlaatuiset.

Maatalous kaskiviljelystä peltoviljelyyn on vaikuttanut merkittävästi alueen maisemakuvaan. Maiseman alavimmat alueet, laakson pohjat ja rinteiden alaosat on raivattu pelloiksi. Karjaa on laidunnettu rantaniityillä. Osa entisistä pelloista ja niityistä on nykyisin vesakoitunut, metsittynyt tai rakennettu.

2.4 Luonnonympäristö

Porrassalmentietä reunustavat metsät ovat pääosin tuoreita ja kuivahkoja tai kuivia kangasmetsiä. Metsät ovat sekametsiä tai harjumänniköitä. Tien eteläosassa on myös kuusikoita.

Porrassalmen harjun luonnonsuojelualue on perustettu v. 1947 luonnonsuojellusin, maisemallisin ja historiallisin perustein. Luonnonsuojelualue on luokiteltu maakunnallisesti arvokkaaksi kohteeksi.

Porrassalmen luonnonsuojelualueella on useita kasvillisuudeltaan vaihtelevia alueita. Pääosin koivunsekkaisen harjumännikön aluskasvustona on mm. pensasmaisena kasvavia tammia. Kyyhkylän puolella on myös tiheäkasvuinen lehtipuuvaltainen notkelma.

Tuukkalan – Moision alueelle vuonna 2009 laaditussa luontoselvityksessä kartoitettiin Porrassalmentien läheisyydestä paikallisesti arvokkaita luontokohteita. Tien länsipuolella, Porrassalmentien pohjoisosassa, sijaitsevat kasvillisuudeltaan monipuoliset Karjalammen rantasuot ja tien vastakkaiselta puolella suppa, jonka rinteet ovat pääosin lehtomaista kangasta. Tien ja Annilanselän välisellä alueella on myös tehty runsaasti liito-oravahavaintoja.

Porrassalmen alueella on arvokas geologinen muodostuma, joka kattaa lähes valtatie 13/15 ja Porrassalmentien välisen alueen.

Porrassalmen harju on myös osittain I luokan pohjavesialuetta.



Kuva 23. Näkymä Porrassalmentie uudelta tielinjalta tien eteläpäässä

2.5 Museotien tiehistoriallinen arvo

Porrassalmen museotien arvoa voi tarkastella monesta näkökulmasta. Sillä on valtakunnallisesti tunnustettu asema osana Porrassalmen historiallista aluetta, jossa se on sekä ajallisesti että fyysisesti side ja selkäranka muiden osakokonaisuuksien välillä; kansallisen kulttuurihistoriallisen kokonaisuuden ydin.

Keskeisin arvo sillä on valtakunnallisen maantieverkon autoilun alkuvaiheen todisteena. Maasto- ja karttavertailun perusteella sen linjaus on säilynyt muuttumattomana ainakin yli kaksi sataa vuotta, oletettavasti huomattavasti pidempään. Linjaus on hyvin tyypillinen Suomessa. Vaikka linjaus on pienissä piirteissään mutkainen, mäkinen ja siinä melko jyrkkiä kallistuksia, se on helposti ennustettavissa ja jouheasti eteenpäin kuljettava. Harjutieosuuden kiistaton huippukohta on Porrassalmen sillan maasto, johon liittyy kansalliseen identiteettiin kuuluvan taistelun muisto.

Museotien ulkopuolelle on rajautunut toinen suomalaisille maanteille tyypillinen näkymä, missä käytännön valinnoilla on tärkeä tehtävä. Tien eteläpäässä Lenjuksen pellon itäreunan rinteessä metsän rajassa kaartavan tien sijainti aiheuttaa, että lumi sulaa nopeasti, tie kuivuu aikaisin keväällä ja nopeasti sateen jälkeen. Kuivaa tietä on helppo kulkea sekä jalkaisin että hevosella. Tämä etu siirtyi autoliikenteelle 1960-luvulle saakka, kunnes nykyaikainen autotieverkko alkoi valmistua. Linjaus on ollut siis erinomaisesti syntynyt; ehkei sen potentiaalia vieläkään ole lopullisesti hyödynnetty.

Linjauksella harjun lakea pitkin on saavutettu, paitsi hieno visuaalinen elämys, myös yksinkertainen tien rakenne. Porrassalmentien runko on monin paikoin lähes huomaamaton. Se edustaa hyvin tyypillisesti itsenäisyyden alkuvuosien II luokan maantietä, joka on aikaisemmin tässä raportissa esitelty.



Porrassalmen museotie kuuluu Liikenneviraston museokohteisiin. Museokohteena sen

1. Tietoarvo on arvioitu hyväksi perusteella, että siitä on historiatieteelliset kriteerit täyttävä tutkielma. (Ilkka Kurkela, 2007, Porrassalmentie, Historia- ja museokohdeselvitys, Mobilia)

2. Valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo on arvioitu myös hyväksi. Tämä arvio perustuu ensisijaisesti Porrassalmentien kuulumiseen jo Venäjän vallan ajan Suomen Suuriruhtinaskunnan maanteiden joukkoon ja tien valintaan itsenäisen Suomen ensimmäisten maanteiden ja sittemmin valtateiden joukkoon. Talonpoikasen maantienhoidon todisteena tiellä on ainakin museotiekohteiden ainut aidosti paikallaan säilynyt manttaalikivi.

Tieliikennehistoriallista lisäarvoa on epäilemättä myös sen jo esihistorialliseen aikaan ulottuvalla ja ilmeisesti katkeamattomalla perinteellä maakulkureittinä. Sodat käydään aina kulkuväylien omistuksesta. Porrassalmentien sotahistoria on myös tärkeä tieliikennehistoriallinen ominaisuus. Porrassalmen taistelun muiston vaaliminen sekä jäänteet ja muistokivi korostavat tien historiallista arvoa, vaikka tässä valtakunnalliseen maantieverkkoon kuulumisen arvioidaan painavammaksi perusteluksi.

Porrassalmentien nykyinen, luonteeltaan enemmänkin ehkä maakunnallinen virkistyskäyttö, todistaa sen linjauksen elinvoimaista ja pitkäikäistä toimivuutta.

3. Porrassalmentien säilyneisyys on myös hyvä. Säilyneisyys tarkoittaa kohteen todistusvoimaa niistä asioista, joita se on valittu edustamaan. Porrassalmentie siis edustaa 1900-luvun alkavan autoliikenteen maantietä sekä talonpoikaisen ja valtiojohtoisen tienpidon murroskautta.

Keskeisin säilynyt ominaisuus, joka nykyisin on lähes ainutlaatuista, on tien linjauksen muuttumattomuus, mikä on säilynyt karttavertailun perusteella vähintään 200 vuotta, ehkä satoja vuosia pidempäänkin. Tien runko on mittasuhteiltaan myös mitä ilmeisimmin säilynyt suunnilleen saman ajan, ainakin sata vuotta, ennallaan. Sen merkittävimmät muutokset liittyvät kestopäällystysten alustaan. Tien mittasuhteet (Vrt. tienormit 1920-luvulla: leveys 5 metriä ja maastokatselmuksessa mitattu 5,1 metriä ja tien rekisterikortin vaihteleva leveys 5,0 – 6,0 metriä) ovat säilyneet ainakin noin sata vuotta ja vastaavat sitä aikakautta, jota tie on valittu edustamaan.

Tien tasausviiva lienee säilynyt, kuten tienpinnan kallistuksetkin, varsin pitkään ennallaan. Miltä aikakaudelta ne nykyisessä muodossaan ovat, on melko mahdoton sanoa. Ainakaan niitä ei ole voitu kovin merkittävästi ”nykyaikaistaa” 1960-luvun päällystystöissä eikä 1980-luvun korjauksissa. Tien varrella on säilynyt nykyajan Suomessa poikkeuksellisen paljon avoimia maisemia, kuten hoidettuja peltoja tai niitä vastaava golfkenttä.

Museologisesti museokohteiden tärkeä arvo on niiden tutkittavuus. Terminä se tarkoittaa, että kohdetta voidaan tulevaisuudessakin tutkia myös vanhimilta osiltaan. Porrassalmentiestä voidaan arvioida, että sen tutkittavuus on säilynyt erittäin korkeana. Todennäköisesti arkeologinen poikkileikkauskaivaus näyttäisi tien kaikki ajalliset kerrostumat. Tutkittavuutta tukee luonnollisesti tietä ja sen hoitoa kuvaava kirjallinen materiaali, joka on arkistoitu.

Porrassalmentie museokohteena todistaa ilmiönä vuoden 1918 tielain talonpoikasen ja valtiojohtoisen tienpidon murrosta sekä alkavan autoliikenteen vaatimia tienpidon muutoksia. Näiden piirteiden säilyneisyys on hyvä. Erityinen säilyneisyyden yksityiskohta on manttaalikivi, jota voidaan pitää ainutlaatuisena Suomessa.

Säilyneisyyttä alentavat tienpäällystys, linja-autopysäkkien levikkeet ja katokset, erkanevien teiden liittymien eroosio ja paikoitellen tien varsien (sekä viljelysaukeiden) risukoituminen. Tie on valittu museokohteeksi öljysoralla päällystettynä ja todennäköisesti tietäen, että se kestopäällystetään. Käytännön hoitotoimenpiteiden, tienkäyttäjien mukavuuden ja turvallisuuden sekä liikenteen suhteellisen run-

sauden takia kestopäälysteelle tuskin on vaihtoehtoja. Päälyste on tehty kevyenä suunnilleen entisen tiepohjan levyisenä eikä se muuta tien korkeusasmaa visuaalisesti lainkaan.

Tien museokohdeselvityksessä päädyttiin siihen, etteivät edellä mainitut tekijät alenna tien säilyneisyysarvoa merkittävästi. Museologisesti ne voidaan arvioida selvästi erottuviksi lisäkkeiksi, jotka voitaisiin poistaa vahingoittamatta kohteen perusrakennetta. Mihinkään ennallistaviin toimiin ei ole aihetta ryhtyä.

Periaatteessa tämän tyyppiseen tiehen eivät ole alun perin kuuluneet ojat, koska ne eivät vettä läpäisevässä harjumaastossa ole aivan välttämättömät. Kuitenkin 1920-luvun tienormit ovat niitä edellyttäneet. Vaikka rekisterikortin mukaan ojat on tehty 1980-luvulla, niiden ei voi katsoa alentavan tien säilyneisyyttä.

Valokuvissa voi havaita, että tien varrella on ollut sähkö- ja puhelinpylväät ja niissä johtimia runsaasti, selvästi ajan mukana runsastuen. Ne ovat kuuluneet suomalaiseen maan- ja valtatieverkostoon 1920-luvulta 1970-luvulle, maaseudulla pääpainoisesti toisen maailmansodan jälkeisinä aikoina. Niiden poistaminen on tuskin tien säilyneisyyttä alentanut. Mahdollisesti, jos tievalaistuksen suunnittelu tulee myöhemmin ajankohtaiseksi, puhelinpylväitä voisi käyttää suunnittelun esimerkkinä.

Museotiekokoelmassa Porrassalmentie on arvioitu kaikkien kolmen peruskriteerin suhteen korkeimpaan arvoluokkaan. Visuaalisena elämyksenä Porrassalmentie on positiivinen. Maastokäynneillä on voitu havaita, että nykyajan liikennetarpeet voivat hoitua satoja vuosia vanhaa linjausta pitkin, jossa on säilynyt itsenäistyneen Suomen ensimmäisten maanteiden mittasuhteet, vaihtelevuus ja perisuomalaiset, topeliaanisat, maisemat. Porrassalmentien historiatulkintaan saattaa vieläkin vaikuttaa kuva ja teksti Zachris Topeliuksen teoksessa Finland framställt i teckningar (1845 – 1852).

Porrassalmen museotielle on vaikea havaita kovin painavia konkreettisia uhkia museokohteenä. Näyttäisi hyvin mahdolliselta, että sekä kehittyvien matkailupalvelujen aiheuttama kasvava liikenne sekä kevyen liikenteen ulkoilureittien turvallisuuspaine voidaan melko helposti yhdistää tien edustamiin jokseenkin ainutlaatuisiin historiallisiin piirteisiin.

Porrassalmentien edustaa tieliikennehistorialliselta arvoltaan keskeistä valtakunnallista kulttuuriperintöä, minkä myös Museovirasto on huomioinut valitsemalla sen valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) joukkoon. Se on valittu Liikenneviraston museokohdekoelman pysyvästi säilytettäviin kohteisiin. Tien korvattavuus samantasoisella kohteella on vaikeaa, käytännössä mahdotonta.

2.6 Museotien jaksottelu

Museotien hoidon ja kehittämisen lähtökohtana on hahmottaa tiehen sisältyvät eri osakokonaisuudet ja niiden vaikutus museotien arvon säilymiseen. Näiden jaksojen museoarvoon ja kehittämismahdollisuuksiin vaikuttavat mm. alueen maanomistusolosuhteet, maankäyttö ja sen kehittämistarpeet, liikenteen kehittyminen ja liikkumisen turvallisuus sekä tiejakson maisemalliset erityispiirteet, historia ja luonnonarvot. Museotien jaksot on esitetty kuvassa 37.

Porrassalmentien ja sen museotieosuus voidaan jakotella seuraaviin osakokonaisuuksiin etelästä pohjoiseen päin katsoen:

1. Valtatien 13/ 15 liittymästä Laurilan kohdalle (vanhan Porrassalmentien linjauksen liittymä) tielinja on muuttunut ja liittymän paikka siirretty alkuperäisestä pohjoisemmaksi liikenneturvallisuuden kannalta turvallisempaan paikkaan. Tieympäristö on pusikoitunut ja jakson maisemalliset arvot ovat vähäiset.

2. Laurilan ja Purolan välinen tiejakso (Porrassalmentie-Hytkäntie) sijoittuu todennäköisesti 1700-luvulta peräisin olevalle tielinjalle. Tie ylittää matalan kumppareen, jonka molemmiin puoliin avautuu näkymä viljelyaukealle, näistä merkittävämpänä tien pohjoispuolen Lenjuksen peltoaukea. Peltolaakson alavimmassa kohdassa sijaitsee Kivisillanoja, joka johtaa Hietalahteen. Tien eteläpuolella on pieni tyrniviljelelmä. Tieympäristö säilynee maatalousalueena.



Kuva 24. Tieltä avautuu maisema Lenjuksen viljelyaukealle



Kuva 25. Metsäistä tiejaksoa Hytkäntien liittymästä pohjoiseen

3. Purolan ja Olkkolan koulun välinen tiejakso on kuusivaltaisen metsän reunustamaa suljettua tiemaisemaa ja osittain hakkuualuetta. Maasto on vaihtelevaa, mutta tieltä ei avaudu näkymiä ympäröivään maisemaan. Olkkolan koulu sijaitsee peltojen reunustamalla mäellä, mutta tiheästä puustosta johtuen koulu ei näy tielle. Osa metsäalueesta on entistä karjalaidunta. Tieympäristö säilynee metsätalousalueena.

4. Koulun ja Siikasalmentien välinen tiejakso sijoittuu mutkaan ja vaihtelevaan maastoon metsän ja pellon väliselle reunavyöhykkeelle. Tieltä avautuu näkymä etelään Hietalahden rantaniityille ja metsälaitumille ja pohjoiseen Lenjuksen viljelyaukealle. Pieni osa tietä itäpuolella reunustavaa Harjulahden metsäaluetta on muinaismuistoaluetta.

Tiejakso on maisemallisesti hieno. Museotiekyltti sijaitsee peltoaukean reunalla, mutta virallisesti museotie alkaa vasta Siikasalmentien risteyksestä. Museotiekyltin takana olevalla piha-alueella sijaitsi ennen Hietalahden kartano, joka tuhoutui tulipalossa 1990-luvulla. Pihapiiristä on jäljellä hirsirakenteiset luhtiaitta ja palvelusväen asunto sekä navetan ja asuinrakennuksen rauniot. Rantaan johtaa lehmuskuja. Tieympäristö säilynee maatalousalueena.

5. Siikasalmentien ja Porrassalmen sillan välinen harjujakso on komean mäntyvaltaisen puuston reunustama tiejakso. Siellä täällä kasvaa myös kookkaita koivuja ja kuusia. Mäntymetsän aluskasvustona on nuorta lehtipuustoa ja taimikkoo, joka osin peittää näkymiä Pikku Surnun lahdelle ja Pellosniemelle.

Metsäalue on myös osa tärkeää pohjavesialuetta.

Maastossa on yhä havaittavissa Porrassalmen taistelun jäänteitä. Tieympäristö säilynee metsäalueena.



Kuva 26. Tien mutkassa on museotien alkamisesta kertova merkki, joka alueen maisemallinen arvo huomioon ottaen olisi perusteltua



Kuva 27. Näkymä tieltä viljelyaukealle



Kuva 28. Puuston lomasta avautuu näkymiä Pikku Surnun lahdelle ja Pellosniemelle



Kuva 29. Näkymä Porrassalmentien sillan kohdalta pohjoiseen



Kuva 32. Muistomerkki ja siihen liittyvä pysäköintialue



Kuva 30. Pellosniemeen Porrassalmentieltä johtava tie.



Kuva 31. Porrassalmentien kunnostettu silta

6. Porrassalmen silta ja vesistömaisema siihen liittyvine kulttuuriympäristöineen muodostaa tärkeän maisemallisen solmukohdan harjun ja vesistön leikkauskohdassa. Vanhoissa valokuvissa alue on nykyistä huomattavasti avoimempi. Rannalla sijaitsee Kyyhkylän kartanon viimeisen isännän, kauppaneuvos David Pulkkinen v. 1909 rakennuttama huvila. Huvilaan liittyy historiallisesti arvokas, jo 1700-luvulla viljelty peltoalue.

Tietä reunustavia kaiteita on hiljattain uusittu. Ranta-alue on reheväkasvuista ja pensoittunutta, kasvilisuus peittää osin näkymiä järvelle.

7. Porrassalmen pohjoispuolella on luonnonympäristöltään arvokas tiejakso, joka on luonnonsuojelualuetta. Mäntyvaltaisen puuston alla kasvaa pensasmaisena tammia. Pensaskerros on osin tiheä ja näkymiä peittävä.



Kuva 33. Luonnonsuojelualueella kasvaa runsaasti pensasmaisia tammia.

Luonnonsuojelualueen eteläreunaan sijoittuu myös Porrassalmen taistelun muistomerkki, jonka ympäristö on kunnostettu rajaamalla pysäköintialue uudelleen. Myös puustoa on jonkin verran harvennettu muistomerkin ympäristössä. Tieympäristö säilyy luonnonsuojelualueena, mutta siihen voi kohdistua maankäytön kehittymisen vuoksi muutostarpeita.

8. Kyyhkylän ja Annilan välinen metsäjakso on metsätyypeiltään vaihtelevaa aluetta. Tiejakson eteläosassa sijaitsee Annilan kartanoon, entiseen ratsutilaan liittyvä golfkenttä. Nykyinen golfkenttä on ollut peltoa jo 1800-luvun alkupuolella. Iso-Surnun lahti, golfkenttä ja kentän ja tien välinen suoalue muodostavat maisemallisen monimuotoisen ja kauniin kokonaisuuden.

Saimaan rantaan viettävät rinteet ovat osin tiheäkasvuisia ja läpinäkymättömiä. Annilan eteläpuolella sijaitsee Reuhkalammen metsäalue, joka on kuivahkoa kangasmetsää. Alueella on tehty merkittäviä arkeologisia löytöjä.

Tielle näkyvä karu lampi ja sitä ympäröivä kosteikko muodostavat luonnonpiirteiltään erityisen kokonaisuuden.

Annilan kartano ja pihapiiri talousrakennuksineen muodostavat maisemallisen kohokohdan pitkällä metsäisellä tiejaksoilla.

Tien varressa on myös muuta pientalovaltaista asutusta.

Tieympäristö säilynee pääosin metsätalous- ja virkistyskäytössä. Annilan kartano ja golfkenttä voivat kehittää toimintojaan.



Kuva 34. Annilan kartano ja golfkenttä



Kuva 35. Kartanon talousrakennuksia

9. Annilan kartanon ja Anttolantien välinen metsäinen tiejakso koostuu luonnonympäristöltään vaihtelevista metsäalueista. Heti kartanon pohjoispuolella sijaitsee Annilan puronvarsilehto komeine kotkansiipikasvustoineen. Puron läheisyydessä sijaitsee historiallinen ja museoteiden varressa ainutlaatuinen manttaalikivi. Maaston mukaan puusto vaihtelee rehevistä lehtipuuvaltaisista notkoista ja supista nuoriin harjumänniköihin.

Annilanrannan metsäalue on vanhaa kaskimaata, jossa on kosteita harjulle tyypillisiä suppia sekä kalioista metsää. Museotien pohjoisosassa sijaitsee Karjalammen metsäalue ja harjuselänne. Metsäalueella on käytöstä jo poistuneita sorakuoppia ja valaistu lampea kiertävä ulkoilureitti. Metsälampi ja sen ympäristö muodostaa maisemaltaan ja luonnoltaan vaihtelevan kokonaisuuden. Tieympäristö säilynee pääosin metsätalous- ja virkistyskäytössä. Moision sairaalan alueen maankäytöllinen ratkaisu voi aiheuttaa tieympäristön muutostarpeita.



Kuva 36. Annilan puronvarsilehtoa



Kuva 37. Manttaalikivi sijaitsee Porrassalmentien vieressä, mutta jää helposti havaitsematta



Kuva 38. Nykytilanteen analyysi ja jaksottelu.

2.7 Matkailu

2.7.1 Porrassalmentie matkailukohteena

Porrassalmentiellä on useita arvoja matkailun näkökulmasta. Viimeksi kuluneiden vuosikymmenten aikana on enenevästi uskottu kulttuurimatkailun kehittämiseen ja sen kiinnostavuuden kasvuun. Porrassalmentiellä on kulttuurikohteen vetovoimaa Ruotsin, Venäjän ja Suomen historiassa. Historiallinen pohja voi sisältää huomattavani laajoja mahdollisuuksia matkailupalveluiden sisällöntuotannolle ja kohderyhmien etsimiselle. Matkailuelinkeinon palveluille on tärkeää, että niillä on riittävä tulonmuodostuskyky.

Porrassalmentien tärkein arvo matkailulle on sen rooli Porrassalmen historiallisen alueen keskeisimpänä maisematekijänä ja selkärankana, joka sitoo alueen maisemalliset, historialliset ja kulttuuriset osatekijät yhteen. Museotien hoidon perusteina on muuttaa näitä arvoja tienkäyttäjille ymmärrettäviksi merkityksiksi, joista osa voi olla taloudellisestikin mitattavia. Matkailuelinkeinon näkökulmasta tämä on todennäköisesti helpointa, kun Porrassalmentiellä on museotiestatus. Vähäisin niistä merkityksistä ei ole se, että tie on Liikenneviraston museokohdekoelman osana sen omistuksessa ja hoidossa.

Keskeisin rooli sillä on edelleen sen perusfunktiossa, maaliikenteen välittäjänä alueen muihin historiallisiin ja matkailupalvelukohteisiin. Oletettavasti arvokkain se on Mikkelin paikallisena virkistyskohteena, missä roolissa se on vuoden ympäri suuren ihmisjoukon palveluksessa. Näissä kahdessa funktiossaan on se jossain määrin uhattuna itsenäisenä museokohteena, koska nykyaikaisen liikenteen vaatimukset helposti näyttäivät ristiriitaisilta konservoinnin näkökulmasta.

Kuten lähes kaikkialla Suomessa, myös Mikkelisä uskotaan matkailuun tulonmuodostajana. Porrassalmentien varren nykyisten matkailukohteiden, Kyyhkylän ja Annilan lisäksi Moisioin sairaalan alue, Kyyhkylän kuntoutussairaalan rakennuskanta ja alueet ovat kehittämisen kohteina. Lisäksi on vireillä Porrassalmentien ja Annilan selän välinen alue matkailurakentamisen käyttöön.



Kuva 39. Porrassalmentien vieressä kulkeva Karjalammen metsäalueen valaistu ulkoilureitti



Kuva 40. Porrassalmentien viitoitus Anttolantien varressa

2.7.2 Porrassalmentie sisällöllisenä kulttuurimatkailukohteena

Mikkeli on syntynyt vesitien ja maakulkureitin risteykseen. Se on Suomen varhaisimman maakaukoliikenneverkon varrella. Porrassalmentien historia esihistoriallisena kulkuväylänä on huomattavasti vanhempi kuin Savilahden kylän tai sittemmin Mikkelin kirkonkylän historia.

Kustaa III:n Venäjän sodan tapahtumat Porrassalmen liittyivät siihen, että venäläiset pyrkivät ja onnistuivatkin katkaisemaan Suuren Savontien ja valtaamaan Mikkelin leirin varastot. Ruotsin sotavoimien eristäminen Venäjän rajan ja Mikkelin väliin ei aivan onnistunut juuri Porrassalmella saavutetun viivytysvoiton takia. Valinta vapaussodan ja toisen maailmansodan päämajakaupungiksi liittyi myös hyviin liikenneyhteyksiin. Liikenne on siis Mikkelin kulttuurihistorian vanhin ja pitkäaikaisin elementti.

Tietävästi alueella on alkamassa hanke kulttuurihistoriallisten kohteiden kartoittamiseksi. Porrassalmentien hoidon ja ylläpidon kehittäminen museotienä voidaan nähdä osana kulttuurimatkailun kehittämistä.

On vaikea arvioida, miten ja kuinka tehokkaasti museotietä voi käyttää matkailun markkinoinnissa. Tapahtuma- ja sisällöntuotannon puolella lähinnä sota-tapahtumissa on dramatiikkaa, joka liittyy laajemmin seutuun ja sen asukkaisiin. Tietävästi Porrassalmenkin taistelussa palkittiin lähiseudun talonpoikaisotilaita. Useilla Suomen sodan 1808-1809 taistelupaikoilla vaalitaan perinteitä esittämällä erilaisia näytelmiä, musiikkiesityksiä, tapahtumia ja taisteluiden rekonstruktioita. Nykyisinkin näyttää paikallisilla matkailuoppailla olevan opastuspaketti Porrassalmelle. Sotahistorian harrastajat ovat perinteiden matkailun kohderyhmä. Myös veteraniajoneuvojen harrastajat ovat luonteva kohderyhmä, minkä ostokyky näyttää kasvaneen viime vuosina olennaisesti. Sisällöntuotannossa on lähes rajattomat mahdollisuudet.

2.7.3 Porrassalmentie välillisenä kulttuurimatkailukohteena

Paikallisena virkistys- ja liikuntakohteena Porrassalmentie näyttää maastokatselmusten perusteellakin toimivalta. Tien kapeus ja mutkaisuus epäilemättä tuottaa turvattomuuden tunteita kevyelle liikenteelle. Suomalainen liikenne ei vielä ole kehittynyt ruotsalaisen liikenteen turvallisuustasolle, jossa samalla (hidasliikenne)ajoradalle voidaan ohjata luonnollisen turvallisesti kaikki kulkijat lastenvaunuista linja-autoihin ja raitiovaunuihin.

Tien nykyinen linjaus tuskin tarjoaa mahdollisuutta perinteisten kevytväylien rakentamiseen tai tien leventämiseen riippumatta siitä, onko se museotie tai ei. Nykyistä ajorataa tuntuu vaikealta kaventaa erottamalla siitä oma alue kevyelle liikenteelle. Kovin yksinkertaiselta ei myöskään tunnu muuttaa Porrassalmentie tai sen osia kevytliikenneväyläksi, jossa sallitaan rajoitettu moottoriajoneuvoilla ajo. Välttämättä muutos ei palvelisi edes kohteen tavoitteita museotienä. Eräänä vaihtoehtona ehkä voitaisiin tutkia museotieosuuden lyhentämistä Moisio-risteyksestä etelään päin, mikäli sillä voi saavuttaa jotain hyötyä.

Museotiestatus ei sinällään estä tien kehittämistä, mutta kehittämiselle täytyy löytyä kohdetta kunnioittavia tapoja. Tien valaistus esimerkiksi voi lisätä turvallisuutta ja samalla myös parantaa sen historiallista tulkittavuutta ja matkailullista arvoa. Samoin tien varren opasteiden kehittäminen voi palvella sekä matkailupalveluiden toimintaa että tien tulkittavuutta. Yhteinen etu lienee hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteessa, että pyritään muusta tieverkosta erottuvaan siisteyteen ja huolellisuuteen, minkä toivotaan avaavan tienkäyttäjälle mahdollisuuksia tulkita kulkuväylän ja sen ympäristön kulttuurihistoriallisia ominaisuuksia. Museoteitä voidaan ehkä kehittää myös omistajan eli Liikenneviraston bränditekijöiksi, samalla kun ne palvelevat paikallisia liikennetarpeita.

Liikenneviraston museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan mukaisesti kokoelmaa kehitetään otamalla siihen myös nykyajan kohteita. Porrassalmentien yhteydessä voitaisiin harkita, voisiko VT 13 varrella oleva kevyen liikenteen väylä olla museo-kohte. Tämä edellyttäisi myös valtatielle 13 suuntaavien nykyisten tieyhteyksien (mm. Tuukkalantie, Kyläkouluntie, Tuukkalan kylätie ja Surnuintie) hyödyntämistä Porrassalmentien ja valtatie 13 välisenä kevyen liikenteen yhteytenä. Kokoelmassa kevyen liikenteen yhteys ja Porrassalmentie muodostaisivat ainutlaatuisen museaalisen kokonaisuuden. Matkailun näkökulmasta kokonaisuus ehkä olisi tienpidolle helpompi hoidettava, jolloin laatuun voisi panostaa. Asia vaatii kuitenkin tarkempaa selvittämistä.

Kuinka paljon nykyisten ja suunniteltujen matkailuhankkeiden aiheuttama lisäliikenne kuormittaa tietä, on epäselvää. Kohteiden sijainnista johtuen niiden liikenteen kuormitus ei rasita koko museotien pituutta. Luonnollisesti museotien tehtävä on palvella matkailukohteita lisäarvoa tuottavalla tavalla. Museaalisten periaatteiden mukaan kuormituksen keventäminen on keskeisiä tekijöitä, jolla esineiden tai kohteiden säilyvyyttä voidaan parantaa. Näyttää mahdolliselta, että ainakin osa Porrassalmentien liikenteestä voidaan ohjata muita reittejä pitkin samalla kun ympäristön kohteita kehitetään. Risteävät tiet heikentävät vain vähän tai ei lainkaan Porrassalmentien säilyneisyyttä ja historiallista ja museaalista arvoa. Erikseen täytyy miettiä mahdollisen kevyen liikenteen alikukäytävän vaikutus museoarvoon. Mikäli näiden mahdollisten maarakennustöiden yhteydessä tiehen kajotaan, niin luonnollisesti se on tehtävä arkeologisten periaatteiden mukaisesti, mikä lisää samalla tien tietoarvoa.

Museotienä Porrassalmentie erityisen mielenkiintoinen kohde, koska siinä on matkailullisia ja paikallisen liikennetarpeen aiheuttamia paineita.



3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Museotien raja



Porrassalmen museotien keskeisin arvo on säilyä valtakunnallisen maantieverkon autoilun alkuvaiheen todisteena. Maasto- ja karttavertailun perusteella tien linjaus on säilynyt muuttumattomana ainakin yli kaksi sataa vuotta, oletettavasti huomattavasti pidempään.

Museotien rajausta tulee tarvittaessa tarkentaa; laajentaa, jos alueen maisemalliset lähtökohdat, historia ja kulttuuriperintö siihen luovat edellytykset.

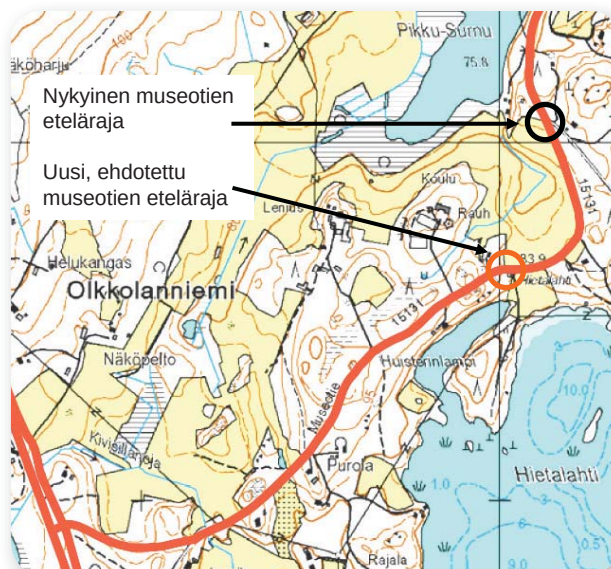
Historiallinen tieltä avautuva Lenjuksen viljelyaukea ja perinnebiotoopit, Hietalahden järvimaisema, sekä tiehen rajautuva entinen Hietalahden kestikievarin pihapiiri ja maisemallisesti kaunis tielinja ovat perusteita esittää museotien laajentamista. Luonteva museotien alku sijoittuu nykyisen tien eteläpuolelle Olkkolan koulun läheisyydessä sijaitsevan metsän ja pellon vaihtumiskohtaan.



Kuva 42. Ehdotettu museotien alku etelästä päin katsoen



Kuva 41. Luonteva museotien alku sijoittuu kuvassa taempana näkyvän pellon ja metsän reunavyöhykkeeseen



Kuva 43. Nykyinen ja ehdotettu uusi museotien eteläraja

3.1.2 Kulttuuriperintö

Esihistoriallisen ja historiallisen ajan kulttuuriperinnöllä ja niiden säilymisellä on merkittävä vaikutus museotien arvoon. Tien suhde maisemaan ja kulttuuripiirteisiin on pitkäaikainen. Tie ohjaa liikkujaa näkymästä ja kohteesta toiseen ja kulkureitin varteen on rakennettu asumuksia ja raivattu peltoja. Tie on maiseman selkäranka.

Tavoitteena on säilyttää tien ja kulttuuriperinnön suhde mahdollisimman pitkälle sellaisena kuin se Porrassalmentien olemassa olon ajan on ollut. Vastuun esihistoriallisen ja historiallisen ajan rakennetun kulttuuriperinnön suojelusta kantavat museoviranomaiset. Kulttuuriperinnön vaaliminen ei tarkoita uudisrakentamisen kieltämistä, mutta kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa on turvattava kulttuuriperinnön säilyminen ja sovitettava uudet rakenteet luontevasti vanhaan.

3.1.3 Maisema ja luonto

Valtakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema, kauniit tieltä avautuvat näkymät ja luonto ovat rakennetun kulttuuriperinnön ohella museotien ympäristön erityisarvoja. Eri lähteissä tehty maisemahistoriallinen tarkastelu osoittaa tieltä avautuvien näkymien olleen ennen huomattavasti avoimempia. Osa pelloista ja niityistä on nyt metsitetty, pusikoituneet tai niiden maankäyttö on muuttunut. Uutta avointa maisemaa edustaa mm. golfkenttä.

Tiealueella ja sen lähiympäristön käsittelyllä voidaan vain rajatusti vaikuttaa tieltä avautuvaan maisemaan. Tavoitteena on eri yhteyksissä, maankäyttösuunnitelmissa ja maanomistajien kanssa käytävissä keskusteluissa, korostaa arvokkaan kulttuurimaiseman arvon merkitystä. Maisema säilyy avoimena viljelemällä ja laiduntamalla, joten kylien elinvoimaisuus on myös Porrassalmentien arvon säilymisen tae.



Kuva 44. Golfkenttä edustaa uutta avointa maisematyyppiä. Tieltä avoimeen maisemaan avautuvat näkemät säilytetään mm. raivaamalla ja harventamalla lehtipensaita ja taimikkoo.

3.1.4 Maankäyttö ja liikkumisen turvallisuus

Porrassalmentien varren maankäyttöön kohdistuu kehittämistarpeita, jotka voivat käytännössä lisätä liikennemääriä, sekä autoilijoita että jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, Porrassalmentien varressa. Porrassalmentien suuntaisen liikkumisen turvallisuuden lisäksi myös liittymien turvallisuutta on tällöin tarkasteltava.

Tavoitteena on parantaa liikkumisen turvallisuutta siten, että museotien arvo säilyy. Tien geometriaan ja mitoittamiseen ei tule puuttua. Tien rinnalle ei ole myöskään toivottavaa rakentaa esimerkiksi kevyen liikenteen väylää. Liittymien kulmaa ja sijaintia voidaan parantaa ympäristön erityispiirteet huomioon ottaen. Näkemiä voidaan parantaa kasvillisuutta raivaamalla tai harventamalla. Nopeusrajoitusta ja sen alentamista tulee tarvittaessa pohtia.

Liikenneverkollinen tarkastelu tulee ulottaa riittävän laajalle, mm. onko Porrassalmentietä ympäröivä muu tieverkko hyödynnettävissä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeisiin. Itse Porrassalmentie on merkitty osaksi valtakunnallista pyöräilyreitiverkosta. Tien ylityspaikat tulee sijoittaa näkemiltään turvallisiin kohtiin.



Kuva 45. Tiehen rajautuvaa uudisrakentamista Olkkolan koulun läheisyydessä esitetyn uuden museotien eteläpään kohdalla



Kuva 46 ja 47. Tien geometria on pienipiirteinen ja näkemät monin paikoin huonoja. Ajonopeus on tällöin pidettävä riittävän alhaisena.

3.2 Tien ja sen ympäristön hoito

3.2.1 Tie ja siihen liittyvät rakenteet

Tie on osoittautunut rakenteen ja päällysteen kunnan osalta hyväksi. Tien perusparantamiselle ei näin ollen ole tarvetta lähitulevaisuudessa, mutta tie on esitetty uudelleen päällystettäväksi.

Tiehen liittyviä muita rakenteita ovat mm. kaiteet. Suunnitteluohjeiden mukaan kaiteiden tulee olla teräsputkikaiteita. Nämä kuitenkin sopivat huonosti museotieympäristöön.

Kaiteiden kunnostamista tulevaisuudessa tulisi harkita vaihtoehtoisesti joko korvaamalla puinen ajojohde teräsputkilla, jotka maalataan tummanharmaaksi ja säilyttämällä luonnonkiviset tolpat. Tämä on perusteltua erityisesti siltakohdissa ja maisemallisesti tai historiallisesti arvokkaissa paikoissa. Sillan kohdalla kaidetta voidaan korottaa teräsputkella. Metsäjaksoilla voidaan harkita tyyppikaiteen käyttöä, mutta sielläkin kaide voidaan maalata esimerkiksi tumman harmaaksi.



Kuva 48. Porrassalmentien linja-autopysäkki on ilmeeltään perustyyppiä, mutta soveltuu suhteellisen huomattomana ympäristöön. Porrassalmentie on osa valtakunnallista pyöräilyreitiverkostoa.



Kuva 49. Porrassalmen ylittävä silta on rakennettu v. 1934 ja sillan kunto on tarkastettu 11/ 2009. Teräsbetonien laattasilta ja kivimuurimaatuet on todettu kunnoltaan hyväksi. Sillan hyötyleveys on 6,10 metriä. Sillan kaide on uusittu ympäristöön hyvin sopivasti puurakenteisena, mutta vastoin voimassa olevia suunnittelumääräyksiä.



Kuvat 50 ja 51. Porrassalmentienellä on sekä graniittisia että betonirakenteisia tiekaiteita, joissa johde on puuta. Osa johteista on uusittu.



Kuva 52. Porrassalmentie pohjoispäässä on suunnitteluohjeiden mukainen teräksinen kaide.



Kuva 53. Muistomerkin ympäristö on kunnostettu hyvin paikkaan sopivaksi.

3.2.2 Museotiekohteet

Porrassalmen taistelupaikan muistomerkki ja sen ympäristö

Taistelupaikan ympäristöä on kunnostettu Mikkelin kaupungin toimesta. Muistomerkkiä on korjattu kiinnittämällä sen irronneita kiviä uudelleen. Alueen pysäköinti on järjestelty ja rajattu hyvin puurakenteisella kaiteella. Maisemanhoidollisin toimenpitein on turvattu näkymät viljely- ja järvimaisemaan. Harjun puusto on säilytetty mäntyvaltaisena ja lehtipuuvaltaista aluskasvustoa, erityisesti pihlajia, on harvennettu. Ympäristön käsittely ja rakenteet ovat paikkaan hyvin soveltuvia. Alueen nykyinen opastus, vanha Tielaitoksen aikainen taulu vuodelta 1999, on uusittava.

Infotaulu ja sen sisältö

Infotaulu

Tiemuseokohteiden vaalimisen kehittämissuunnitelmasa opastaulut uusitaan ja pyritään löytämään yhtenäinen muoto ja ilme. Ilmeen uusimista edellyttää myös se, että tiemuseokohteiden nykyinen omistaja on vuoden 2010 alusta Liikennevirasto. Ensimmäisenä hoito- ja ylläpitosuunnitelma on tehty Heinäjoen sillalle Pihtiputaalle. Siinä on hahmoteltu noin 5 metriä leveää ja 2 metriä korkeaa metallirakenteista taulua. Opastauluun kaavailtiin tekstin lisäksi kohteen historiaa valottavia kuvia ja karttaa, jolla osoitetaan kohteen mielenkiintoiset näkemäpisteet. Infotaulun tarkempi koko, sijainti ja tekninen toteutus ratkaistaan yhdessä Mikkelin kaupungin kanssa.



Kuva 54. Porrassalmen taistelusta kertova opaste on uusittava.



Kuva 55. Muistomerkin kohdalta johtavat portaat alas Kyyhkylän pellon reunan. Portaat ovat osa ulkoilureittiä.

Porrassalmentien opastaulun paikka luontevimmin on taistelun muistomerkin ympäristö. Taulun täsmällinen paikka on ratkaisematta, mutta keskeiset näkökulmat sen sijainnille ovat helppo havaittavuus ja toisaalta ettei se saa asettua tärkeiden näkemien eteen tai peittää yhteyttä maisemaan. Porrassalmen taistelun muistomerkillä on nyt taistelusta kertova taulu. Sen kunto ei ole kovin edustava, eikä sen tiedotkaan vastaa tämän hetkistä käsitystä. Tässä esitetään, että Tiemuseokohteen opastauluun varataan tila taistelua kuvaavalle osiolle ja siten yhdistetään tiekohteen ja taistelun opastaulut yhdeksi saman ilmeiseksi kokonaisuudeksi. Perusteluina ovat toisaalta asiakaskeisyys, joka helpottaa lukemista ja toisaalta visuaaliset tekijät. On vaikea keksiä yhtään syytä, miksi vierekkäin pitäisi olla kaksi erillistä ja erilaista saman ilmiön kahdesta ominaisuudesta kertovaa rakennelmaa. Oletettavasti Mikkelin kaupungin museo on paras asiantuntija laatimaan taistelua esittelevän osion.

Infotaulun sisältö

Tiemuseokohteiden kokoelmapolitiikan mukaisesti infotaulussa korostetaan Porrassalmentien merkitystä ja arvoa valtakunnallisen tieliikenteen historian näkökulmasta, missä keskeistä on alkavan autoilun, talonpoikaisen tienpidon murroksen ja valtatieverkon kehittyminen. Erityiskohteena manttaalikiven esille otto ja kohteen arvon korostaminen on käsitelty erikseen, mutta liittyy tien säilyneisyyteen niin tärkeänä osana, että se lienee mainittava infotaulussakin.

Infotaulun tekstin kieliversiot ovat luonnollisesti välttämättömiä, mutta siinä mielessä ongelmallisia, että niitä tarvitaan useita ja siten ne vievät tilaa. Heinäjoen sillan kohdalla perusratkaisuna pidettiin sitä, että kieliversioita on kolme: suomi, ruotsi ja englanti. Se on perusteltu vaihtoehto Porrassalmellakin. Toisaalta, koska venäjänkielisten matkailijoiden määrä on itä-Suomessa korkea ja oletettavasti kasvava ja Porrassalmen taistelu liittyy Venäjän ja Ruotsin sotahistoriaan ja erityisesti Venäjän keisarikunnan ekspansioon Itämeren hallitsijaksi Ruotsin jälkeen esitetään, että myös venäjänkielinen teksti on erittäin perusteltu laajennus. Tiehallinnon museokohteissa tekstit ovat olleet suomeksi, ruotsiksi, saksaksi ja englanniksi.

Manttaalikivi

Manttaalikivi sijoittuu maastollisesti paikkaan, jossa se on huonosti havaittavissa. Kivi on ulkokaarteessa kaltevassa maastossa ja kiven ympäristö on reheväkasvuista.

Museotiellä poikkeuksellisen kohteen esille tuominen toteutetaan hienovaraisesti. Kiven ympäristöstä poistetaan heinä ja se päällystetään kivituhkalla tai soralla. Kiven taakse rakennetaan yksinkertainen matala puukaide, jolla korostetaan sen sijaintia ja näkyvyyttä. Vastaavasti on järjestetty muistomerkin viereinen pysäköintitila.

Notkon pohjoispuolella rinteessä on tien itäpuolella vino liittymä, jonka yhteyteen on maastoa raivamalla mahdollisuus varata pysäköintitila yhdelle tai kahdelle autolle. Tien ylitys on näkyvyyden kannalta turvallisinta liittymän kohdalla. Kiven merkityksestä voidaan myös kertoa opaskyltillä ja tarkemmin esimerkiksi muistomerkin yhteydessä.



Kuva 56. Manttaalikivi tuodaan esille pintamateriaalin ja aitauksen avulla

3.2.3 Maisemanhoito

Maisemanhoitotoimenpiteet kohdistuvat pääosin tiealueelle. Maisemanhoitotoimenpiteiden avulla tuetaan osaltaan tien säilymistä museotiekohteena. Maisemalliselta vaikutukseltaan merkittäviä toimenpidesuosituksia esitetään myös varsinaisen tiealueen ulkopuolelle, erityisesti pitkien näkymien avaamiseksi metsän ja avoimen maisematilan välille.

Toimenpiteet on esitetty tiejaksoittain kappaleessa 3.3.

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet

Kohteen perustiedot

Kohde sisältyy nykyisin kokonaan normaaliin viherhoitoluokkaan N3, muut tiet.

Esitys kohteen luokitukseksi jatkossa on seuraava

Kohde kuuluu viherhoitoluokkaan N3, normaali hoitoluokka.

Alueella on hoitoon vaikuttavia ympäristötekijöitä:

Kulttuuri, kulttuurimaisemassa esimerkiksi kyläyhteisössä tai peltomaisemassa olevat erityishoitoa vaativat kohteet, jotka sijoittuvat tiealueelle. Kohteet ovat muistomerkin ympäristö ja Porrassalmen sillan ympäristö sekä manttaalikiven ympäristö.

Kohteessa on myös osia, jotka kuuluvat **Erityisalueen hoitoluokkaan E2, luonnonmukainen tieympäristö**. Näitä ovat mm. sillan ympäristö ja ranta-alueet Porrassalmentien ja Pellosniemenkujan risteyksessä, vesistön ja teiden tärkeässä maisemallisessa solmukohdassa ja Porrassalmen harju luonnonsuojelualueineen.

Alueen perustiedot ovat:

Kohde on valtakunnallisesti arvokas museotie, yhdystien 15131 4,8 kilometriä pitkä osuus. Nopeusrajoitus tiellä on 60 km/h. Porrassalmentien museotieosuus on valaistu lyhyen matkaa Moisio sairaalan liittymän kohdalle.

Museotiellä on vähitellen uusittavia ja kunnostettavia rakenteita, mm. kaiteita.

Tiealue ulottuu keskimäärin muutaman metrin etäisyydelle ojan pohjasta.

Hoitovastuut

Ely-keskus: Tiealue

Kunta: Tiealueeseen rajautuva maankäyttö, suositus.

Yksityiset: Tiealueeseen rajautuva maankäyttö, suositus.

3.3.1 Kertaluonteiset toimenpiteet

Kertaluonteiset toimenpiteet ovat tiejaksoittain seuraavat

1 Valtatien 13/ 15 liittymästä Laurilan kohdalle (vanhan Porrassalmentien linjauksen liittymä)

Metsäisen tiejakson tieympäristössä ei merkittäviä kertaluonteisia toimenpidetarpeita. Ei museotieosuutta.

2 Laurilan ja Purolan välinen tiejakso (Porrassalmentie-Hytkäntie)

Peltojen ja metsäsaarekkeiden reunustaman tiejakson tieympäristössä ei merkittäviä kertaluonteisia toimenpidetarpeita. Ei museotieosuutta.

3 Purolan ja Olkkolan koulun välinen tiejakso

Metsän ja hakkuualueiden reunustamaa tiejaksoa. Olkkolan koulun liittymän näkemät tarkistetaan ja tarvittaessa poistetaan yksittäisiä puita. Ei museotieosuutta.

Uusi ehdotettu museotien opaste esitetään sijoitettavaksi jaksojen vaihtumiskohtaan.

4 Olkkolan koulun ja Siikasalmentien välinen tiejakso

Viljelymaiseman, metsän ja asutuksen reunustamaa historiallista tiejaksoa. Nykyisen kyltin kohdalla olevan tietä reunustavan lehtipuuston kunto tarkistetaan ja lahot puut poistetaan.

5 Siikasalmentien ja Porrassalmen sillan välinen harjujakso

Harjujaksolla avataan näkymiä avoimeen maisemaan ja järvelle harventamalla yksittäisiä puita ja pensaikkoa. Toimenpiteet ulottuvat myös tiealueen ulkopuolelle, joten ne suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa.

6 Porrassalmen silta ja vesistömaisema

Tieympäristössä ja ranta-alueella olevia yksittäisiä lahopuita poistetaan. Rannan kasvillisuutta harvennetaan näkymien avaamiseksi.

7 Porrassalmen pohjoispuolen luonnonympäristöltään arvokas tiejakso

Luonnonsuojelualueen hoito toteutetaan Ely-keskuksen ympäristövastualueen ohjeiden mukaan. Tieympäristön kannalta tavoitteena on näkymien avaaminen ja säilyttäminen vesistöön ja viljelyaukeille.

Muistomerkin vasta kunnostetussa ympäristössä on täydentävänä toimenpiteenä ajantasaisen opastuskyltin lisääminen. Polkuyhteys muistomerkillä rantaan on kulunut ja on kunnostettava esim. puupor-tain, rannan penkki myös uusitaan.

Viitoitus ja opasteet yhtenäistetään Kyyhkylän kohdalla.

8 Kyyhkylän ja Annilan välinen metsäjakso

Tieympäristössä ei merkittäviä kertaluonteisia toimenpidetarpeita.

9 Annilan kartanon ja Anttolantien välinen metsäien tiejakso

Tiejaksolla on toimenpiteenä Manttaalikiven ympäristön kunnostus, opastus ja pysäköintilevikkien rakentaminen.

3.3.2 Vuosittaiset hoitotoimenpiteet

1 Valtatien 13/ 15 liittymästä Laurilan kohdalle (vanhan Porrassalmentien linjauksen liittymä)

Tieympäristön hoito normaalin viherhoitoluokan N3 mukaisesti.

2 Laurilan ja Purolan välinen tiejakso (Porrassalmentie-Hytäkäntie)

Tieympäristön hoito normaalin viherhoitoluokan N3 mukaisesti.

3 Purolan ja Olkkolan koulun välinen tiejakso

Tieympäristön hoito normaalin viherhoitoluokan N3 mukaisesti. Kallioisen hakkuualueen reunassa kasvava lehtipuutaimikko raivataan ja siistitään

4 Olkkolan koulun ja Siikasalmentien välinen tiejakso

Tieympäristön hoito normaalin viherhoitoluokan N3 mukaisesti. Tien luiskassa pellon puolella kasvava pajukko raivataan.

5 Siikasalmentien ja Porrassalmen sillan välinen harjujakso

Tieympäristön hoito normaalin viherhoitoluokan N3 mukaisesti. Näkymäravaukset toteutetaan yhteistyössä maanomistajien kanssa.

6 Porrassalmen silta ja vesistömaisema

Tieympäristön hoitoon vaikuttavat alueen kulttuuriperintö, maisema ja luonnonympäristö. Ranta-alueella ja sillan ympäristössä on tavoitteena avoimuuden lisääminen ja säilyttäminen, joka on



Kuva 57. Tieympäristön kasvillisuutta raivataan tehostetusti maisemallisessa kohokohdassa poistamalla lahopuita ja pensaikkoo. Tavoitteena on palauttaa maiseman avoimuus.



Kuva 58. Muistomerkillä rantaan johtava jyrkkä polku tulisi kunnostaa maaston kulumisen estämiseksi ja liikku-misen helpottamiseksi.

aikaisemmin ollut maisemalle luonteenomaista. Lahopuiden poiston lisäksi sillan ympäristö ja ranta tie-luiskun ulkopuolella raivataan nuorista lehtipuista ja pensaista ja leikkuujäte siivotaan pois. Maisemanhoitotoimenpiteistä sovitaan yhdessä maanomistajan kanssa.



Kuva 59. Museotien varren kyltit kaipaavat yhtenäistämistä

7 Porrassalmen pohjoispuolen luonnonympäristöllään arvokas tiejakso hoidetaan tiealueen osalta hoitoluokan N3 mukaisesti huomioon ottaen alueen erityispiirteinä luontoarvot. Hoito tarvittaessa yhteistyössä Ely-keskuksen ympäristövastuualueen kanssa neuvotellen muistomerkin ja luonnonsuojelualueen kohdalla.

8 Kyyhkylän ja Annilan välinen metsäjakso

Tieympäristön hoito hoitoluokan N3 mukaisesti. Puuston ja pensaikon näkemäraivaus maisemallisen ilmeen kohentamiseksi toteutetaan tien itäpuolella sijaitsevien peltojen kohdalla. Tarvittaessa yhteistyössä maanomistajan kanssa.

9 Annilan kartanon ja Anttolantien välinen metsäinen tiejakso

Tieympäristö hoidetaan hoitoluokan N3 mukaisesti. Manttaalikiven ympäristö ja rehevä uoma kulttuuriperinnön ja luonto- sekä maisema-arvon kannalta erityinen kohde.



Kuva 60. Sillan ympäristö niitetään, niittojäte korjataan pois ja puustoa harvennetaan.



Kuva 61. Näkymä Annilan liittymän eteläpuolelta, kallio ja puu muodostavat kauniin porttikohdan. Pellon reuna kaipaa kuitenkin paikoin raivaamista näkymien avaamiseksi Annilanselälle.

3.4 Pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteet

Pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteet kohdistuvat tiehen ja siihen liittyviin rakenteisiin.

Näitä ovat:

- Tien päällystäminen ja mahdolliset rakenteelliset kunnostustoimenpiteet
- Liittymien turvallisuuden ja näkemien parantaminen
- Tiekaiteiden uusiminen ja kunnostus
- Pysäkkikatosten kunnostus tai poisto
- Valaistuksen täydentäminen turvallisuuden parantamiseksi Kyyhkylän kohdalla
- Valaistuksen kunnostus ja uusiminen tien pohjoispäässä Moisioin sairaalan kohdalla
- Museotiekylttien uusiminen ja kunnostus tarvittaessa



Kuva 62. Porrassalmentie on suosittu pyöräilyreitti, näkymä museotien pohjoispäästä.

3.5 Talvihoito

Porrassalmen yhdystie 15131 kuuluu nykyisin talvihoitoluokkaan II ja tie esitetään edelleen hoidettavaksi luokan II mukaisesti.

Tarkennuksena esitetään liikkumisen turvallisuuden parantamiseksi talvihoitoluokan mukaisen linjahiekoituksen toteutusta 6 tunnin sijaan 4 tunnin kuluessa. Linjahiekoitusta täydennetään pistemäisesti hankalissa liittymissä ja mutkissa, tarvittaessa pistehiekoituksen ryhdytään jo ennen linjahiekoitusta. Auraus ja hiekoitus esitetään toteutettavaksi yhtäjaksoisesti koko tiejaksolle, 7,2 kilometriä, jolloin talvihoito ei vaikuta ajosuunnan valintaan kohti Mikkelin keskustaa. Tällä pyritään ohjaamaan liikennettä käyttämään valtatieä Porrassalmentien sijaan. Tien kapeudesta johtuen ei tien reunaan ole mahdollista jättää hiekoittamatonta väylää potkukelkkailijoiden käyttöön.

Porrassalmen yhdystiellä 15131 tien koko pituudella suolan ja suolahiekan käyttö on periaatteessa



Kuva 63. Kunnostettavaa kaidetta Annilan kohdalla

kielletty pohjavesialueen vuoksi. Tästä huolimatta esitetään mustan jään aiheuttaman liukkauden torjuntaa 4-5 kertaa liuossuolauksella, jossa suolaa käytetään 20 kg/ kilometri. Näin toteutetun suolauksen vaikutukset ympäristöön jäävät vähäisiksi, mutta parantavat merkittävästi turvallisuutta.

Tien muiden osien laadusta sovitaan Alueurakan työkohtaisessa tarkennuksessa, mm. muistomerkin pysäköintialue esitetään puhdistettavaksi lumesta samassa toimenpideajassa pientareiden ja linja-autopysäkkien kanssa.

3.5 Jatkotoimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutusten arviointi

Museoteiden suunnittelun ja hoidon keskeisiä kysymyksiä on toimenpiteiden vaikutusten arviointi museotien arvon säilymiseen nähden.

Liikkumisen turvallisuuden parantaminen ja maankäytön kehittäminen edellyttävät rakenteellisia toimenpiteitä. Näille on kuitenkin olemassa vaihtoehtoja, joita tulee tarkastella museotien näkökulmasta.

Museotien arvoon voi olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia mm. mahdollisella tien linjauksen oikaisulla ja tasauksen muutoksella, tien leventämisellä ja rinnakkaisen kevyen liikenteen väylän rakentamisella. Näiden toimenpiteiden toteuttamista tulee harkita perusteellisesti.

Liittymien vähäinen siirto ja korjaus, tien rajaaminen reunakivellä, päällysten ja tiehen liittyvien rakenteiden uusiminen ovat museotien arvoon lievemmin vaikuttavia parantamistoimenpiteitä, jotka myös tulee toteuttaa harkiten. Liikkumisen turvallisuuteen voidaan vaikuttaa sallitulla nopeustasolla ja sitä mahdollisesti tukevalla rakenteellisilla hidasteilla, valaistuksen parantamisella ja puuston ja vesakon raivauksella. Vaihtoehtoisten jalankulku- ja pyöräilyreittien selvittäminen ja suunnittelu voi myös olla tarpeen.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet:

Etelä-Karjalan maakuntamuseo

Aarno Piltz –kokoelma

Biurman, Georg, 1742, *Regiones ad Sinum Finnicum*, Stockholm

Biurman, Georg, 1747, *Svea och Göta Riken med Finland och Norland*, Stockholm

Carli, Pazzini, 1790, *l'Ingria e la Carelia Russa*, Siena

Hällström, C.P., 1798, *Charta öfver Nylands och Tavastehus samt Kymmenegårds Höfdingedömen*, Stockholm

Jyväskylän Yliopisto

Jyväskylän Yliopiston digitaalinen julkaisuarkisto, JYX

<http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/sotilaskartat/rekog-nosointikartat-1776-1805>: O.E. v. Fieandt ja F.E. de Car-nall, *Porosalmi ja Sika-Salmi*

Mobilia

Tiehallinnon kokoelma

Autoilijan tiekartta 1939, Maanmittaushallitus, Helsinki

Kurkela, Ilkka, 2007, *Porrassalmentie*, historia- ja museokohdeselvitys

Matkai-lukirjan tiekartta 1962, Suomen Gummitehdas Oy, Maanmittaushallitus, Helsinki

Porrassalmentie, museokohdetiedot

Suomen maantiekartta 1913 ja opaskirjanen, Suomen Matkailijayhdistys ry, Helsinki

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Etelä-Savon maakuntakaava, ympäristöministeriön vahvistama 4.10.2010

Liikennevirasto: Tiererekisteriaineisto, Siltarekisterin perusraportti ja Museotien kohdekortti

Mikkelin kaupungin yleiskaava-aineisto

Internet:

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali

<http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteri-portaali/portti/default.aspx>

Haastattelut:

Arja Hartikainen, kaavoitusarkkitehti, Mikkelin kaupunki, 23.8.2010

Matti Karttunen, museotoimenjohtaja, Mikkelin kaupungin museot, 24.8.2010

Pertti Nousiainen, amanuenssi, Mikkelin kaupungin museot, 24.8.2010

Pertti Asikainen, maankäytön asiantuntija, Pohjois-Savon ELY-keskus, 24.8.2010

Katri Mattelmäki, liikennejärjestelmäasiantuntija, Pohjois-Savon ELY-keskus, 5.10.2010

Maisa Häkkinen, markkinointi- ja kehittämispäällikkö, matkailu, Miset Oy, 5.10.2010

Heikki Piironen, kehittämispäällikkö, sijoittumispalvelut, Miset Oy, 5.10.2010

Marianna Niukkanen, intendentti, Museovirasto, puhelinkeskustelu 20.12.2010

Pia Puntanen, FM, historiatutkija, puheenjohtaja, Mikkeli-Seura ry 20.12.2010

Kirjallisuus ja selvitykset:

Aarnio, Jouni, Luostarinen, Maria, 2000, Saimaan sylissä, Savon sydämessä, Porrassalmen maisemanhoitosuunnitelma, Etelä-Savon maakuntaliiton julkaisu 40

Biurman, Georg, 1776, Vägvisare uti Svea- och Götariken samt Stor-Förstendömet Finland, Stockholm, (näköispainos 1973)

Haaranen, T., Partanen, H., Tarvainen A., 2006, Maatalouden ympäristötuet - Maiseman hoito, luonnon moninaisuus, Maa- ja metsätalousministeriö, Helsinki

Harju, Erkki-Sakari, Strang, Jan, 2005, Suomen karttakirja 1799, C.P. Hällströmin Suomi-kartasto, Helsinki ("Vapaaherra S.G: Hermelinin kartasto")

Heikkilä, M. (toim.), 2002, Maatalousalueiden luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitteluopas, Maa- ja metsätalousministeriö ja Ympäristöministeriö, Helsinki

Heinonen, A. , 2005, Töyrällä ja lakiolla – Maatalouden erityisympäristösopimukset maiseman ja luonnonhoidon välineenä Etelä-Pohjanmaalla, Pro Agria Etelä-Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaan

Maa- ja kotitalousnaisten piirikeskus ja Etelä-Pohjanmaan keskus, Seinäjoki

Enviro Oy/ Mikkelin kaupunki, 2009, Moisio-Tuuskalan alueen luontoselvitys

Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja –sillat, Museokohdeselvitys, Tampere

Matkasuuntia Suomessa I-IV, 1890, Suomen Matkailijayhdistys, Helsinki, käytössä näköispainos 1986, Jyväskylä

Niukkanen, Marianna, 2009, Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset, Helsinki

Rodriguez, Kaisa, 2006, Porrassalmen maisemaselvitys, Mikkelin kaupunki, kaupunkisuunnittelu

Ramsay, August, 1895, Vägvisare i Finland, Helsinki

Teiden talvihoito, Laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoito tieympäristössä, 2000, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri
Yliopistonkatu 38,
PL 297, 33101 Tampere
puh. 020 63 60050
www.ely-keskus.fi

ISSN-L 1798-7970
ISSN 1798-8861 (verkkojulkaisu)
ISBN 978-952-257-213-4 (PDF)