



Simonkyläntie, Simo

Museotien kunnossapitosuunnitelma

MIKKO PENTTI | LAURA SOOSALU





Simonkyläntie, Simo

Museotien kunnossapitosuunnitelma

MIKKO PENTTI
LAURA SOOSALU

RAPORTEJA 37 | 2020

SIMONKYLÄNTIE, SIMO

MUSEOTIEN KUNNOSSAPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Mervi Koivula

Kansikuva: Laura Soosalu

ISBN 978-952-314-882-6 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-882-6

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe	3
1 Lähtötiedot.....	5
1.1 Simonkyläntien museotien sijainti	5
2 Simonkyläntien historialliset vaiheet	8
2.1 Paikallinen liikennetarve.....	8
2.2 Pohjanmaan rantatien muotoutuminen	9
2.3 Pohjanmaan rantatien kulku Simonkylässä.....	12
2.4 Simonkyläntie 1900-luvulla	14
2.5 Simonkylän museotie osana Väyläviraston arvokohteiden joukkoa	16
2.5.1 Yleiskriteerit	17
2.5.2 Luonnekriteerit.....	17
2.5.3 Muut kriteerit.....	17
3 Nykytilan kuvaus.....	18
3.1 Maankäyttö	18
3.1.1 Kaavoitus tilanne	18
3.1.2 Maanomistus.....	20
3.2 Ympäristö	20
3.2.1 Luonto ja maisema	20
3.2.2 Maisema	22
3.2.3 Kulttuuriympäristö	28
3.3 Museotien tekniset lähtökohdat	30
3.3.1 Tien perustiedot.....	30
3.3.2 Tien kunto ja korjaukset	30
3.3.3 Tien kunnossapito	30
3.3.4 Liikenneturvallisuus ja opastus.....	31
4 Museotien kunnossapitosuunnitelma	33
4.1 Tavoitteet	33
4.1.1 Museotie	33
4.1.2 Maankäyttö	33
4.1.3 Maisema ja kulttuuriympäristö	34
4.1.4 Liikenneturvallisuus ja saavutettavuus	35
4.2 Museotien ja sen lähiympäristön hoidon vastuut ja yleisohjeistus.....	36
4.3 Alueurakkaan sisällytettävä museotien ja sen lähiympäristön kunnossapito	36
4.3.1 Museotien hoito	36
4.3.2 Tieympäristön ja maiseman hoito	36
4.4 Museotien ja tieympäristön pitkän aikavälin kunnossapito.....	38
4.4.1 Museotien korjaustarve.....	38
4.4.2 Museotien kunnossapito.....	38
4.4.3 Museotien saavutettavuus.....	38
4.5 Tiedonhallinta	39
Lähteet	40
Liitteet	42

Esipuhe

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

Kunnossapitosuunnitelman tavoitteena on varmistaa museotien kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen pitkäjänteisesti. Suunnitelman tarkoituksena on palvella museotien koko kunnossapidon hankinnan prosessia ohjelmoinnista urakointiin ja kohteen kunnan seurantaan.

Tilaaajan edustaja työssä on ollut ympäristöasiantuntija Johannes Järvinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina työssä on ollut Mobilia, vastuuhenkilönä amanuenssi Mikko Pentti. Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut suunnitteluassistentti Mervi Koivula.

Työ aloitettiin maastokatselmuksella Simonkyläntiellä kesäkuussa 2020. Maastokatselmuksessa Simonkylän kyläyhdistystä edustivat Tuomo Korkala, Seppo Junes ja Pirkko Laisalmi ja Simon nuorisoseura ry.:tä Kimmo Laisalmi sekä alueen asukkaita ja paikallishistoriatuntemusta Matti Enbuske. Lapin ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuuri vastuualueetta edusti aluevastaava Johanna Sieppi ja Tornionlaakson museota arkeologi Titta Kallio-Seppä sekä rakennustutkija Teija Yli-Martimo. Hoidon alueurakoitsijaa edusti työmaapäällikkö Mikko Leiviskä YIT:stä. Työn aikana on oltu yhteydessä myös muihin Lapin ELY-keskuksen asiantuntijoihin.

Tampereella lokakuussa 2020

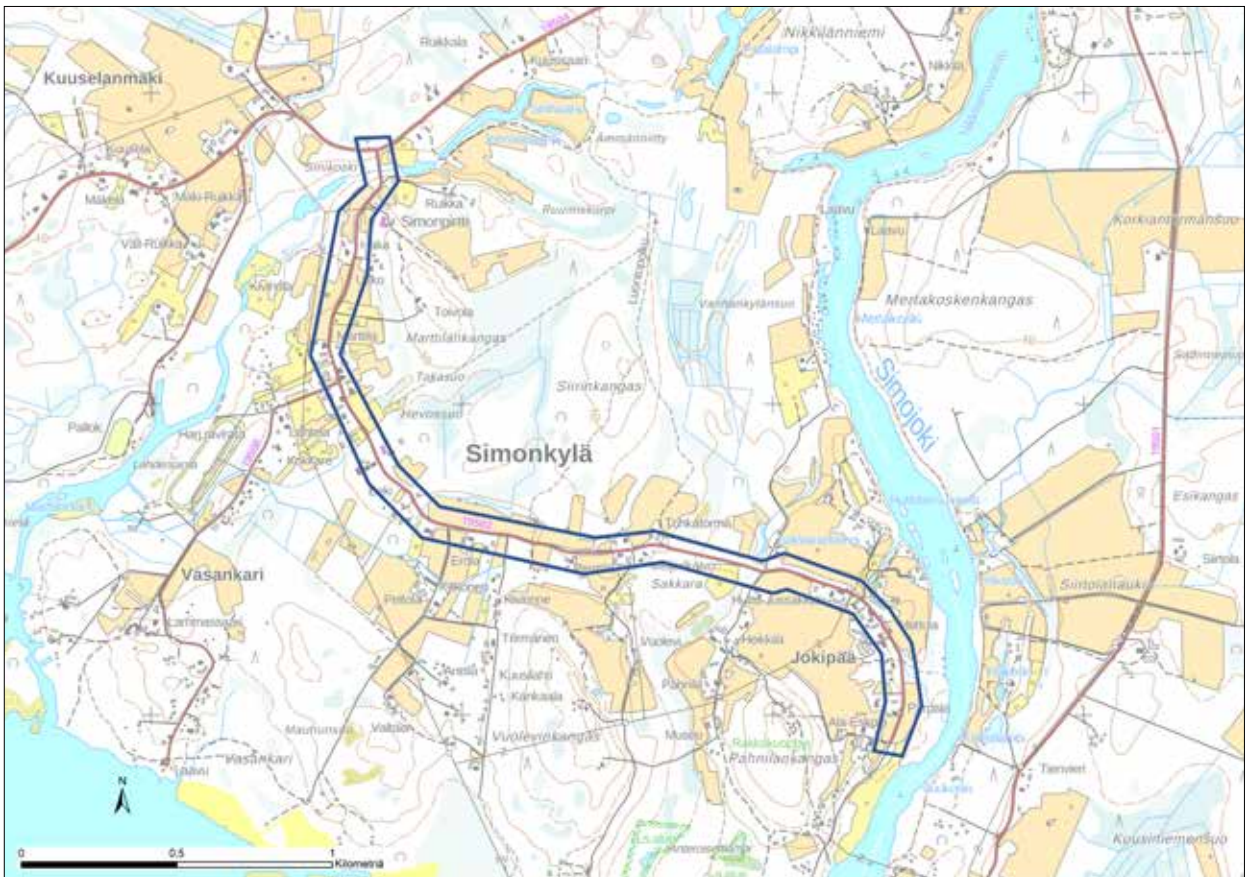
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri

1 Lähtötiedot

1.1 Simonkyläntien museotien sijainti

Simonkyläntien museotie on osa Simon ja Simonkylän välistä yhdystietä 19502. Museotieosuus johtaa Sinikoskelta Simonkylän läpi Simojoen suulle, ja on pituudeltaan 2,9 kilometriä. Tie edustaa historiallista Pohjanmaan rantatietä. Museotieosuus on säilyttänyt perinteisen linjauksensa. Museotien pohjoispää sijoittuu Simonkyläntien ja Kirkkotien risteykseen, Sinikosken ylittävän sillan pohjoispäähän. Museotie päättyy eteläpäässä Heikkiläntien risteykseen, Heikkiläntie on päällystämätön yksityistie (kuva 1). Museotien opastaulu sijaitsee nykyisin Simonkyläntien – Kirkkotien risteysalueella. Pysäköintimahdollisuutta ei risteyksessä ole (kuva 4).

Etäisyyttä Simonkyläntieltä Simon keskusta on n. 3 kilometriä, Kemiin n. 29 kilometriä ja lihin n. 47 kilometriä (kuva 2).



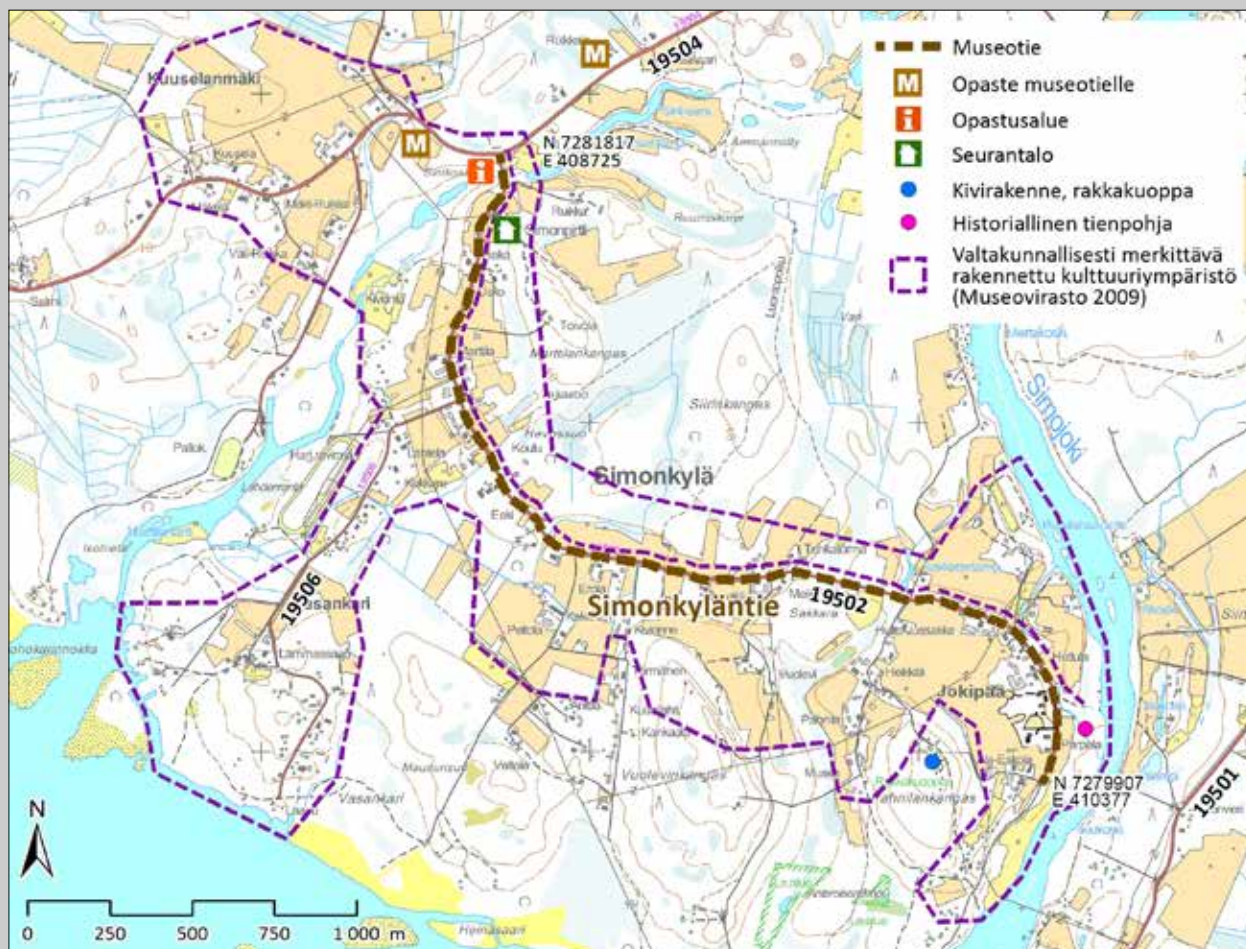
Kuva 1. Simonkyläntien museotien sijainti Simossa. Museotieosuus rajattu sinisellä. Pohjakartta Karttakeskus Oy, Lupa L4377.

Sjaintitiedot

Kunta: Simo
Karttalehti: 254301, S4322
Tieosoite: 19502/1/0 – 19502/1/3235
Koordinaatit: pohjoispää N 7281817 E 408725,
eteläpää N 7279907 E 410377
Pituus: 2,9 km
Etäisyydet: Simo 3 km
Kemi 29 km
Ii 47 km



Kuva 2. Simonkyläntien museotien sijaintitiedot. Karttaote ELY-keskuksen kohdekortista. Pohjakartta Karttakeskus Oy, Lupa L4377.



Kuva 3. Simonkyläntien museotie ja siihen liittyvä valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (Museovirasto 2009) aluerajaus. Karttaote ELY-keskuksen kohdekortista. Pohjakartta Maanmittauslaitos 2015.



Kuva 4. Museotien pohjoispäässä, sillan pohjoispuolella, Simonkyläntien ja Kirkkotien risteyksessä sijaitsee museotien opastaulu, jonne on vaikea päästä turvallisesti. Kuva: Laura Soosalu.



Kuva 5. Simonkyläntie päättyy nykyisin eteläpäässä Heikkiläntien yksityistiehen. Karja laidunaa jokivarren perinnemaisema-alueella. Kuva: Laura Soosalu.

2 Simonkyläntien historialliset vaiheet

2.1 Paikallinen liikennetarve

Simon asutuksen synnystä on kaksi erilaista käsitystä. Vanhemman teorian mukaan pysyvä asutus on syntynyt 1300- ja 1400-luvuilla, miltä ajalta ovat peräisin vanhimmat kirjalliset lähteet. Uudempi teoria esittää, että pysyvää asutusta on ollut jo myöhäisellä rautakaudella, mutta viimeistään 1000–1100-luvuilla. Joki ja meri joen edustalla antoivat runsaasti kalaa, ennen kaikkea lohta, mihin verrattuna asukkaiden maatalous oli hyvin vaatimatonta. Joki oli myös alueen tärkein kulkuväylä. Sitä pitkin pääsi pohjoisen turkismaille ja merelle. Arkeologiasta on selvinnyt, että alueen rautakauden ja keskiajan asukkailla oli vilkkaat kauppayhteydet etelään, mistä todistavat monet Hämeessä, Satakunnassa ja kauempaa Itämeren ympäristössä valmistetut esineet. Simon varhainen asutus oli saamelaista. Keskiajalla alueelle muutti myös suomalaisperäistä maatalousväestöä, jolla ilmeisesti oli tiiviit kauppa- ja myös sukulaissuhteet alkuperäisväestöön. Mitään konflikteja asukkaiden välillä ei näytä olleen, vaan maata viljelevä väestö ja eränkävijät harjoittava väestö elivät alueella lähekkäin. 1540-luvulla Simossa oli 22 taloa. Näistä puolet sijaitsi Simonkylässä, kuusi Simoniemessä ja viisi Maksniemessä.

Paikallisen liikenteen suunta rautakaudella ja keskiajalla oli jokien myötäinen ja toisaalta rannikon suuntainen. Pysyvät kauppapaikat ja kyläasutukset syntyivät jokien suulle, ja rannikon suuntainen liikenne oli näiden keskusten välistä. Pääosin liikenne kulki varmasti vesitse tai talvisin jäällä, mutta myös maitse tapahtuvaa liikennettä varten on syntynyt polkuja. Maareitit alueen jokisuiden välillä ovat olleet käytännössä tarpeettomia purjehduskauden aikana. Sen sijaan talvitienä yhteyksiä on muotoutunut varhain. Ensimmäiset kirjalliset lähteet Simon asutuksesta ovat 1300-luvulta, jolloin Pohjanlahden kaukaisimmatkin rannat alkoivat siirtyä kristillisen kirkon piiriin. Varhaisimmat seurakunnat alueella olivat Salo ja Kemi, sekä hieman myöhemmin syntyneet Tornio ja Ii. Varhaisessa vaiheessa Simo kuului Iin seurakuntaan ja ilmeisesti 1400-luvun lopulla Simon nykyiseen kirkonkylään rakennettiin saarnahuone, jossa Iin papit kävivät

pitämässä messuja. 1500-luvulla Simo siirrettiin osaksi Kemin seurakuntaan. Simon saarnahuone rakennettiin uudelleen vasta 1690-luvulla ja varsinaisen Simon oman seurakunnan syntyminen ajoittuu 1700-luvun lopulle: 1761 Kemin seurakunnan pitäjänapulainen asettui asumaan Simoon ja 1796 Simosta tuli täysivaltainen kappeliseurakunta. Kirkollisen organisaation syntyminen on luultavasti lisännyt liikennettä Simojoen, Iijoen ja Tornionjoen suiden välillä. Paikallisesti eniten merkitystä on kuitenkin ollut sillä, että saarnahuoneet ja myöhemmin kirkko ovat sijainneet Simoniemessä, mikä on luonut liikennetarpeen Simonkylästä Simoniemeen.

Simojoen suulla on otettava huomioon maan kohoamisen vaikutus, johon vaikuttavat sekä Pohjanlahden luonnollinen, jääkaudesta lähtien tapahtunut maankohoaminen, että joen ja sen tulvimisen vaikutus. Rautakautinen ja keskiaikainen rantaviiva on ollut huomattavasti erilainen kuin nykyään. Joen tulvimisen vaikutus taas on edelleen vuosittain nähtävissä. Tie on syntynyt kohtaan, joka on ollut meren rantaa 1500-luvulla ja myöhemmin suoja-ssa Simojoen tulvimiselta. Simonkylän länsipuolella tie puolestaan kulkee kohdalla, joka vielä 1500-luvulla on ollut ainoa pinnalle kohonnut alue laajan merenlahden keskellä. Pohjanlahden ilmasto ei ole koskaan ollut viljanviljelylle otollinen, vaan maatalouden päätuotantosuunta on ollut karjatalous. Kotieläimet on alueella yleensä kuljetettu kesäisin jokisuun edustan saariin turvaan pedoilta ja alueen tulvaniittyjä on käytetty heinämaina. Simonkylän asukkailla on myös ollut niittyjä Simojoen itäpuolella, mikä on tarkoittanut liikennettä joen yli kylän kohdalta.

2.2 Pohjanmaan rantatien muotoutuminen

Pohjanlahden ympäri kiertävä ja jokisuiden asutukset yhdistävä maayhteys oli olemassa ratsupolkuna ja talvitienä viimeistään 1400-luvulla. Kuitenkin kunnollinen kesäisin kulkukelpoinen tieyhteys puutui 1600-luvulle asti, jolloin alkoi Tornion ja Kristiinankaupungin välisen maantien rakentaminen. Tien rakentaminen liittyi kuningas Kaarle IX:n politiikkaan pyrkiä luomaan yhteys Ruotsista Jäämerelle ja ottaa pohjoisen kauppa ja asutus paremmin valtion kontrolliin. Ruotsin puolella tie muodostui hyvin samanaikaisesti kuin nykyisessä Suomessa. Rannikolla kulkeneen ratsupolun kunnostaminen maantieksi alkoi ilmeisesti Kustaa Vaasan aikana 1500-luvun puolivälissä, mutta suurimmat maantietyöt tehtiin vasta 1600-luvun puolella. Maantieyhteyksien rakentamiseen vaikutti Oulun (1605), Tornion (1621) ja Luulajan (1621) kaupunkien perustaminen. Määräykset maantien rakentamisesta eivät kuitenkaan tarkoita, että se olisi koko matkaltaan ollut kärryillä tai reellä kuljettavissa. 1660-luvulle tultaessa maantie oli vaunuilla kuljettavassa kunnossa Ouluun saakka, mutta tästä pohjoiseen tie pysyi huonona. Ilmeisesti tien kunnossapidosta vastanneet talonpojat eivät ymmärtäneet vaunuilla ajettavan tien hyödyllisyyttä, he kun kulkivat kesäisin vesitse. 1600-luvulla maantie oli hyvillä osilla 6–7 kynnärää, eli 3,5–4 metriä leveä ja sen varressa oli puiset välimatkapylväät neljännespeninkulman välein.

Tärkein sysäys maantienyhteyden kehittymiseen oli Ruotsin ja Tanskan välinen sota 1643-1645, jonka aikana postin kulku Tanskan läpi Ruotsin Saksassa ja Baltiassa hallitsemille alueille estyi. Ahvenanmaan kautta kulkenut postireitti puolestaan oli epävarma jääolojen takia, joten Pohjanlahden ympäri kulkenut tie muodostui varmimmaksi reitiksi hallinnon kirjeenvaihdolle. Postikonttori perustettiin 1637 Gävleeseen, 1640 Piitimeen, 1641 Luulajaan, 1642 Tornioon ja 1644 Ouluun, Vaasaan, Kokkolaan ja Uuteenkaarlepyyhyn. Vaasasta posti kuljettiin aluksi Kyrönkankaan kautta Hämeenkyröön ja sieltä Huittisten kautta Turkuun, kunnes 1600-luvun lopulla otettiin käyttöön Pohjanmaan rannikko-kaupunkien, Porin ja Rauman kautta Turkuun kulkeva reitti. Tarkoituksena oli kaupunkien elinvoiman lisääminen ja niiden parempi kytkeminen postiliinjoihin. Postin kuljetus oli postitalonpoikien velvollisuus. Talonpoika tai hänen renkinsä kuljetti pos-

tilaukun aina seuraavalle postitalolle. Postitaloja oli lin kirkolla, Olhavassa ja Kuivaniemellä; Kemin pitäjän Simossa, Maksniemellä, Lautiossaessa ja kirkolla sekä Tornion Alaraumassa ja kaupungissa. Postitalot vaihtuivat toisinaan, mutta Pohjanlahden ympärillä näyttäisi olleen tapana, että postia kuljettivat paikalliset kestikievaritalot, vaikka hallinto yrittikin tätä kieltää vedoten siihen, että hevosia ei riittänyt sekä matkustajille, että postinkantajille. Simonkylässäkin postista vastasi 1600-luvun lopulla myös kievaritalona toiminut Ruikka.



Kuva 6. Pohjanlahden ympäri kiertävä Pohjanmaan rantatie parannettiin maantieksi 1600-luvun puolivälissä. Rantatie oli alueen ainoa maantie 1800-luvun loppupuolelle. Tämä 1650-luvun kartta näyttää tien kulun silloisten Kemin ja lin pitäjien alueella. Kartalla näkyvät myös alueen suuret joet, jotka olivat paikallisille paljon maantietä merkittävämpiä kulkuväyliä.

Suuri Pohjan Sota (1700–1721) aiheutti suuria tuhoja rantatien varren kylissä ja kaupungeissa. Sota näkyi alueella ensin jatkuvina väenottoina ja toisaalta Ruotsin puolelle virtaavana pakolaisuutena. Napuen taistelun jälkeen pääosa Carl Gustaf Armfeltin johtamasta ruotsalaisarmeijasta vetäytyi rantatietä myöten Länsi-Pohjaan syksyllä 1714. Venäläiset seurasivat pian perässä ja Tornion ja Oulun välinen alue oli seuraavat vuodet taistelukenttänä. Kemin pitäjän tuhoista isonvihan aikana ei ole säilynyt tarkkaa kuvausta, mutta ainakin 48 taloa poltettiin ja kymmeniä asukkaita surmattiin. Simon alue kärsi ilmeisesti pahimmat tuhot. Sodan jälkeisissä väestönlaskennoissa Kemin pitäjän väestönmenetyks oli Pohjanmaan pienimpiä, mutta tämä johtui asukkaiden mahdollisuudesta paeta Ruotsin puolelle. Aineelliset menetykset olivat sen sijaan suuria, alueen

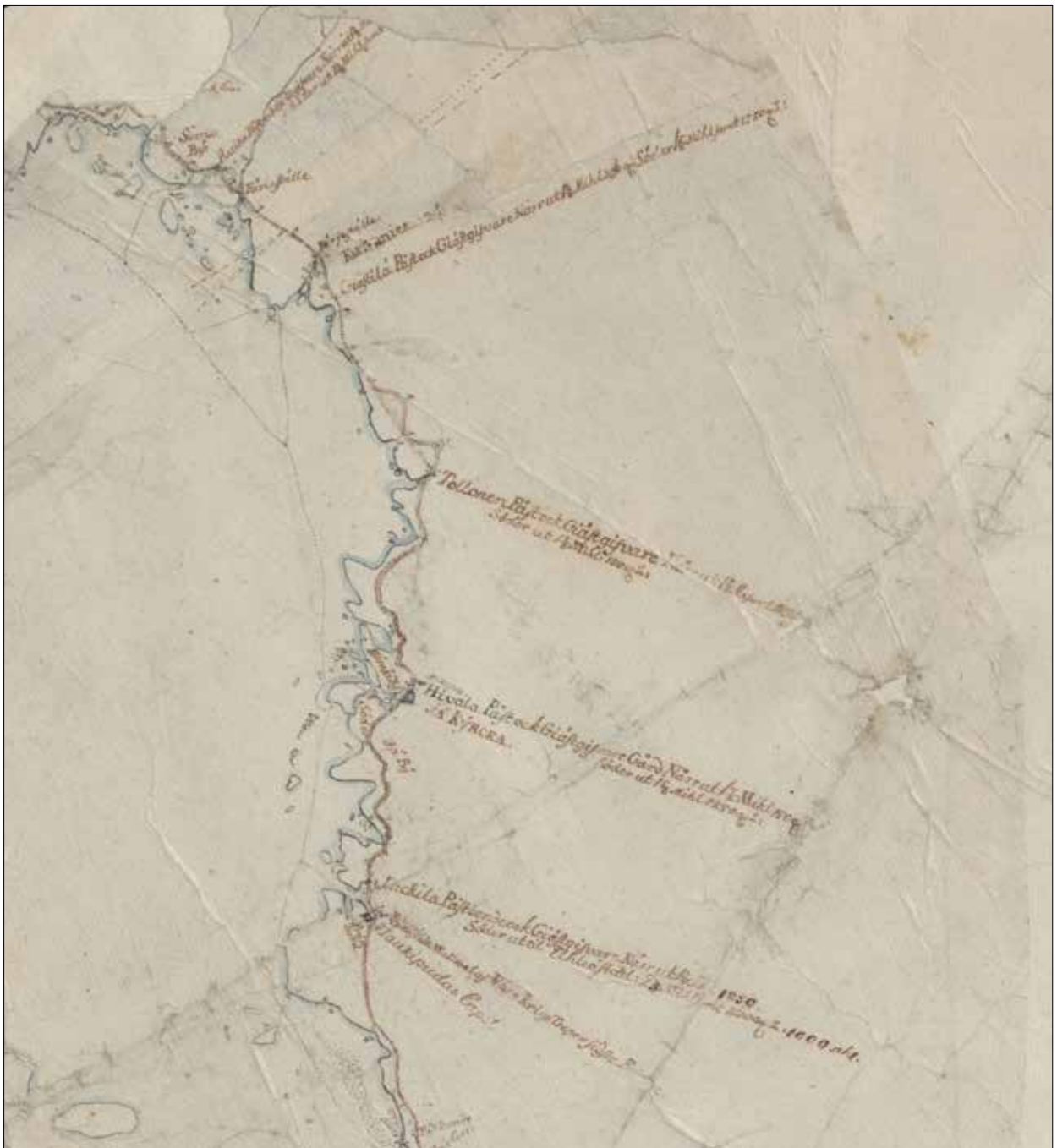
taloja ryöstivät sekä ruotsalaiset että venäläiset. Pohjois-Pohjanmaan Hattujen sodan ja pikkuvihan aikana (1742–1743) kärsimät vahingot olivat huomattavasti pienempiä. Ruotsalaiset itse asiassa korjasivat rantamaantietä Tornion ja Kemin alueella huoltonsa parantamiseksi. Kesällä 1752 kuningas Adolf Fredrik palasi Suomenmatkaltaan rantatietä Pohjanlahden ympäri. Vasta tämä matka sai aikaan rantamaantien parantamisen kauttaaltaan vaunuilla kuljettavaan kuntoon. Pohjanlahden rantatie on 1740-luvulla piirretty Georg Buirmanin Ruotsin tieyhteyksiä kuvaavaan Vägvisaren-matkaoppaaseen ja sen karttoihin, sekä Samuel Gustaf Hermelinin kartastoon 1700-luvun lopussa. Pohjanmaan rantatie oli 1700-luvun lopulle saakka koko Ruotsin valtakunnan pohjoisosan ja 1800-luvun lopulle asti nykyisen Suomen Lapin läänin alueen ainoa maantie.



Kuva 7. Tässä 1730-luvun kartassa näkyy Pohjanmaan rantatien kulku Simonkylän alueella. Tielinjaus ei ole juuri muuttunut kartan piirtämisen ajasta. Sinihaara on ylitetty silltaa pitkin ja Simojoen päähaara lautalla.

Suomen sodassa Ruotsin lyöty armeija vetäytyi Olkijoen sopimuksen mukaisesti rantatietä pitkin Suomesta marraskuussa 1808. Aseleposopimus määritteli demarkaatiolinjaksi Tornion ja Kemijoen rajan ja kielsi perääntyviä joukkoja aiheuttamasta mitään tuhoa luovuttamallaan alueella. Suomen sodan aiheuttamat tuhot jäivätkin Simon alueella ilmeisesti aiempia sotia pienemmiksi. Suomen siirtymä rauhanteossa Venäjän keisari Aleksanteri I:n

alaisuuteen tämä teki vuonna 1819 pienen seurueen kanssa matkan eri puolelle maata tutustuakseen paikallisiin oloihin ja osoittaakseen hyvää tahtoaan asukkaille. Tämän matkan osana oli ratsastus Oulusta Tornioon. Matkaa tehtiin nopeasti, eikä keisari ilmeisesti pysähtynyt Simossa, vaikka onkin olemassa tarina, että hän olisi pysähtynyt juomaan Onkalon kaivolla Simojoen itäpuolella. Paluumatkan Aleksanteri teki laivalla Tornion Ouluun.



Kuva 8. 1740-luvulla kartalle on piirretty maantien varren kestiekievarit, postitalot ja välimatkapylväät. Simonkylässä näkyy Ruikan posti- ja kestiekievaritalo sekä Simojoen lauttapaikka.

2.3 Pohjanmaan rantatien kulku Simonkylässä

Pohjanlahden ympäri kiertävä maantie on ensimmäisen kerran piirretty kartalle vuoden 1650 tienoilla. Pietari Brahen Pohjanmaan maanmittariksi nimittämä Claes Claesson piirsi useiden tiluskarttojen ja kaupunkien asemakaavojen lisäksi kartan koko Pohjanmaasta (kuva 6), jossa näkyy myös alueen tiestö. Claessonin kartta ei ole erityisen yksityiskohtainen: siihen on piirretty rannikko, joet, kaupungit ja kirkot sekä kirjoitettu tärkeimmät paikannimet ja kylät. Yleisluontoisena viivana piirretty Rantatie on maantienä ainoa tie, joka kartalle on merkitty. Jokien ylityspaikoille on piirretty silta, ilmeisesti jos silta on ollut olemassa. Claessonin lääninkartasta näkyy, että maantie ylitti Torniota päin tultaessa Viantienjoen ja Simojoen Sinihaaran siltaa pitkin; Simojoen päähaaran sekä Kuivajoen lautalla ja pienemmät uomat tästä lijoelle saakka siltaa pitkin. Claesson piirsi karttoja myös kylien tiluksista, mutta tämä työ jäi kesken. Tiluskartat kuvaavat huomattavasti tarkemmin myös maantien kulkua paikallisesti, mutta valitettavasti Simonkylää ei tässä vaiheessa kartoitettu. Sen sijaan Kuivaniemen, Olhavan ja lin kartat Simonkylästä kaakkoon ovat säilyneet. Muista lähteistä kuitenkin tiedetään, että Simojoki ylitetiin lautalla viimeistään 1657. Lauttojen käyttöönotto liittyy pyöräajoneuvoihin. Hevosmiehen oli mahdollista uittaa ratsunsa veneen perässä joen yli, mutta vaunut vaativat lauttaa. Se, että suurten jokien ylityspaikoille rakennettiin lautat 1600-luvun puolenvälin tienoilla, viitaisi myös tien ainakin jonkinasteiseen kulkukelpoisuuteen vauhuilla tähän aikaan.

Tarkempi kuvaus maantien kulusta Simonkylässä löytyy vasta 1700-luvun puolelta. Jakob Johan Vikarin 1735–1739 (kuva 7) mittauksissa ja piirtämissä Simonkylän kartoissa, Vikarin 1745–1746 (kuva 8) piirtämässä Pohjanmaan kartassa ja todennäköisesti myös Vikarin käsialaa olevassa Tornion ja Simon välisen rannikon kartassa rantamaantien linjaus näkyy selvästi. Tie tulee Kuivaniemen lauttapaikalta suoraan länteen Syvänlahdenjärvelle saakka, mistä se kääntyy lähes suoraan pohjoiseen kohti helppoa paikkaa ylittää Karilahdenoja, joka ilmeisesti on tuolloin ollut nykyistä leveämpi. Ojalta tie kääntyy länteen vältellen vesijättömaita ja tulvaniittyjä. Tien saavutettua Simojoen tulvaniityn myöhemmän Onkalon talon jälkeen se kääntyi pohjoiseen joenmyötäisesti. Joen ylitys tapahtui

Parpalan talon kohdalla lautalla. Joen länsipuolella tie noudattelee myös tulvaniityn reunaa, ylittää Anteroisenlahteen laskeneen Simojoen tulvauoman ja tekee laajan kaarteen merenrannan suunnalta. Tie ylittää Sinihaaran nykyisestä sillasta kymmenisen metriä idempänä siltaa pitkin, jatkaa Ruikan talolle ja siitä eteenpäin siltaa kuivuvan Simonlahden yli ja kohti Maksniemeä ja Kemiä. Meren ranta on vielä 1600-luvulla ollut varsinkin Simojoen itäpuolella ja Sinihaaran sillasta länteen lähempänä tielinjaa. Simoniemen nykyisen kirkonkylän maantie on 1700-luvulla ohittanut. Linjaus on noudattanut nykyistä Palokankaantietä.

1700-luvun karttoihin on merkitty välimatkapylväät neljännespeninkulman välein, lauttapaikat ja kestikievarit. 1700-luvun ja 1800-luvun kartoissa Simonkylän kestikievariksi on merkitty joko Ruikka Sinihaaran pohjoispuolella tai Huttula Simojoen lauttapaikan vieressä. Kemiin päin mentäessä seuraava kestikievari on ollut Rautiola Kemijoen suulla, Maksniemen Ervasti tai Posti ja itään päin Kuivaniemen Kestilä Kuivajoen itäpuolella. Simonkylän mittauskartoissa Ruikka on merkitty kestikievariksi ja sen pihaan on piirretty peninkulmapylväs. Sen sijaan muita pylväitä ei näihin pienimittakaavaisiin karttoihin ole merkitty. Selitys voi olla, että tien varteen vasta mitattiin pylväiden paikkoja 1740-luvulla ja Ruikan pihassa ollut pylväs oli todellisuudessa kestikievaria merkinnyt pylväs. 1700-luvun lopusta on säilynyt italialaisen Giuseppe Acerbin kuvaus yöpymisestä Simonkylän Huttulan kestikievarissa, missä paikalliset ihmettelivät hänen haulikkoaan ja tutkivat hänen mikroskoopillaan täitä, joka ilmeisesti ei ollut harvinainen otus alueella. Yleisesti Pohjanlahden kiertänyt maantie saatiin 1700-luvun sotien jälkeen kärryillä kuljettavaan kuntoon vasta 1750-luvulla, mihin työhön suurimittakaavaiset kartat merkintöinen ovat voineet liittyä. Maantien linjauksesta ei ole ilmeisesti museotien alueella juurikaan muutettu sen alkuperäisestä 1600-luvun kartoissa näkyvästä kulusta. Erot kartoissa johtuvat lähinnä mittaustapojen tarkentumisesta.

1860-luvulla maantien lisäksi on ollut olemassa Simojoen ylityksen ohittanut yleinen talvitie lin Kuivaniemen Kestilästä Simon Lammasniemeen (Lammassaaren) ja sieltä Karsikkoon. Kesäisin jo 1850-luvun lopulta lähtien alkoi säännöllinen höyrylaivaliikenne Tornion ja Oulun välillä. Tämä luonnollisesti vähensi maayhteyden merkitystä. 1800-luvun lopussa Aavasaksa nousi merkittäväksi matkailunähtävyydeksi, mutta liikenne sinne hoidettiin lähinnä vesiteitse. Suomen Matkailijayhdistyksen matkaoppaissa kuitenkin mainittiin myös rantatie ja sen varressa sijaitsevat jokilaaksot. Simon kappelikirkon rakentaminen tarkoitti Simonkylän länsipuolella uusien teiden syntymistä maantien varteen kirkon itäpuolella ja pohjoispuolella. Simonkylässä Vasankarin saha rakennutti uuden tieyhte-

yden sahalta Lammassaaren ja sieltä maantien varteen 1870-luvulla. 1800-luvulla syntyivät myös ensimmäiset tieyhteydet Simojoen yläjuoksun suuntaan. 1800-luvun puolivälissä tietä pitkin pääsi vain Nikkilään noin kilometri lauttapaikalta pohjoiseen. 1870-luvulla aloitettiin pitäjätien suunnittelu Simojokivartta ylöspäin. Tie rakennettiin Simojoen länsipuolta Alaniemeen, missä joki ylitettiin lossilla, ja sieltä joen itäpuolta Ylikärrpään vuosina 1878-1879. Ylikärrpäästä tietä oli tarkoitus jatkaa Ranuan kautta Pudasjärvelle, mutta tämä yhteys valmistui vasta 1905. Rantamaantiellä Sinikosken silta parannettiin kivirakenteiseksi ilmeisesti 1900-luvun vaihteessa. Suuremmat muutokset maaliikenteessä alueella tapahtuivat vasta rautatien rakentamisen myötä 1900-luvun alussa.

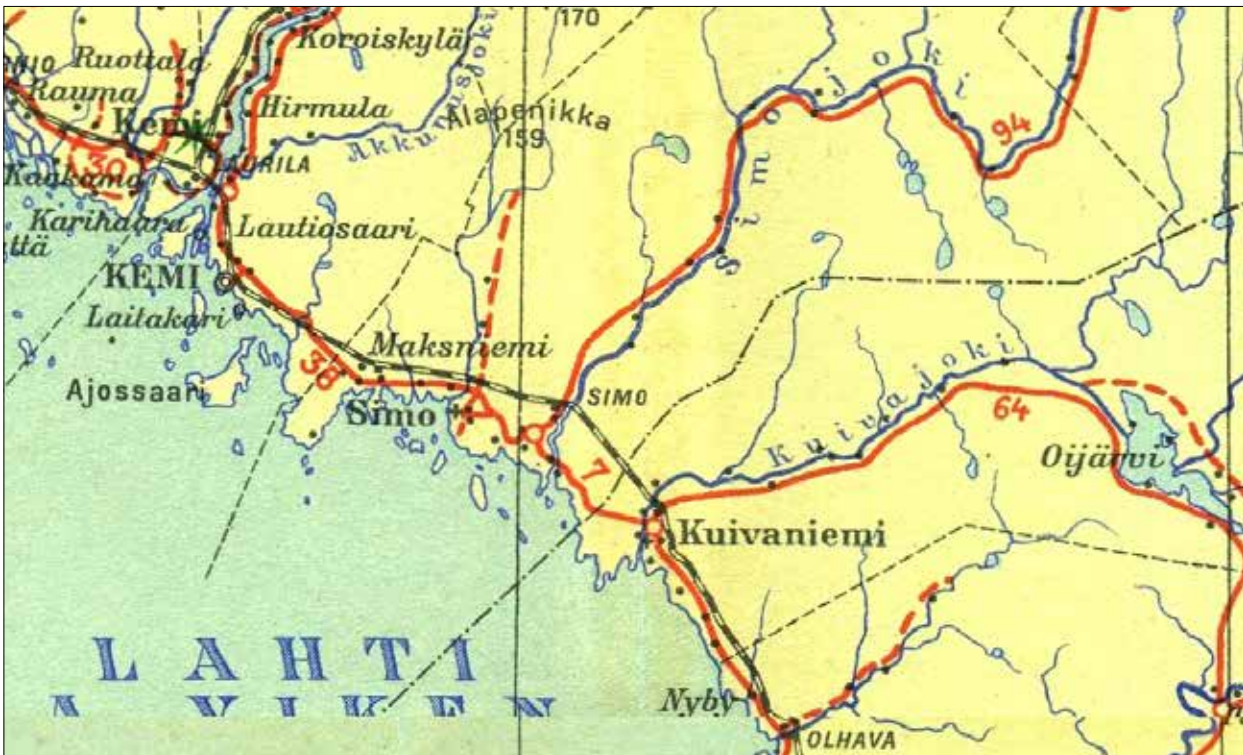


Kuva 9. 1830-luvun isojakokartassa tie on säilynyt edelleen vanhalla linjauksellaan. Maantien lisäksi karttaan on piirretty pienempiä kärrypolkuja ja suunniteltuja telinjauksia, esimerkiksi Parpalan lauttapaikalta merenrantaan Simojoen länsipuolella. Kannattaa myös huomata maan kohoaminen ja meren vetäytyminen kauemmas telinjalta.

2.4 Simonkyläntie 1900-luvulla

Rautatien rakentaminen muutti 1900-luvun alussa Simonkylän liikenneoloja perusteellisesti. Rata rakennettiin noin kolme kilometriä Simonkylästä yläjuoksulle. Simon asema sijaitsee heti Simojoen länsipuolella. Aseman ympärille alkoi heti syntyä uusi asutuskeskus. Simojoen ylittävä ratasilta valmistui huhtikuussa 1902. Sen rakensi saksalainen toimintami Harkort. Silta oli kaksikaarinen teräsristikkosilta jänneväliiltään 45 + 73 metriä. Sillassa oli kiskojen lisäksi myös kansi, mikä tarkoitti, että sen ylitys oli mahdollista maantiekulkuvälineillä. Simojoen länsipuolella tie Asemakylälle oli joen yläjuoksulle johtavan 1870-luvulla rakennetun tien alkuosa, joka erkani rantatiestä Ruikan kestkievearin lähellä Sinikosken sillan pohjoispuolella, eli nykyisen Simonkyläntien pohjoisosassa. Liikenteen siirtyminen kulkemaan Asemakylän kautta joka tapauksessa hiljensi Simonkylän läpi kulkevan vanhan maantien. Pitkän matkan liikenteessä maantie hevospelillä kuljettuna ei kyennyt kilpailemaan rautateiden kanssa. Tämä näkyi myös kievarijärjestelmän muuttumisessa. Simonkylän kievari siirtyi Asemakylälle pian rautatien avaamisen jälkeen. Rautatie lopetti myös perinteisen meritietä kulkeneen rahtiliikenteen, jota paikalliset talonpojat olivat harjoittaneet ikimuistoisista ajoista.

Autoliikenne alkoi yleistyä pohjoisessa vasta 1920-luvulla, vaikka ensimmäiset autot vanhalla rantamaantiellä nähtiinkin jo 1906. Autot ilmeisesti ylittivät Simojoen rautatiesiltaa pitkin ja ohittivat siis nykyisen museotien alusta alkaen. Rautatiesillan itäpuolella ei ollut kunnollista tietä maantien varteen, vaan tämä yhteys parannettiin ajettavaan kuntoon vasta 1920-luvulla. Virallisesti rautatiesilta ei ollut osa maantietä, joka kulki edelleen vanhalla linjallaan, mutta ilmeisesti Parpalan lautta jäi pois käytöstä 1920-luvun alussa, koska kulkijat ylittivät joen rautatiesiltaa myöten. Tämä heijastuu myös suurimittakaavaisissa kartoissa, joissa 1920- ja 30-luvuilla lauttapaikalle on piirretty silta, vaikka sellaista ei maantiellä todellisuudessa ollut. Tarkoitus oli kuitenkin kertoa, että Simojoki ylitettiin yläjuoksulta rautatiesiltaa myöten. Sama virhe toistuu muun muassa vuoden 1923 yleiskartassa ja Autoilijan tiekartoissa 1920-luvulta sotavuosiin. Pohjanlahden rantatiestä tuli 1930-luvun valtatie suunnitelmien mukaisesti osa valtatiestä 4. Tämä tarkoitti vähitellen tien parantamista autoliikenteelle sopivaksi. On kuitenkin epäselvää, kunnostettiinkö nykyistä museotietä, koska se ei ollut autoliikenteen todellisella reitillä.



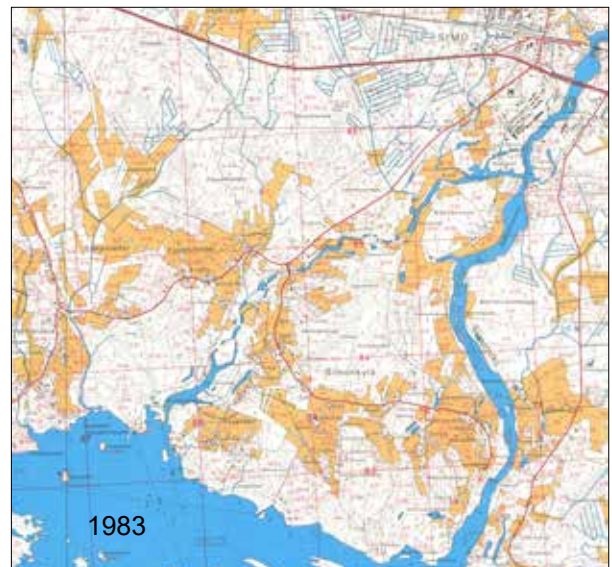
Kuva 10. Vuoden 1927 Autoilijan tiekarttaan on piirretty Simojoen ylitys siltaa pitkin vanhalla lauttapaikalta. Tämä on kuitenkin kartanpiirtäjän virhe, joki oli ylitetty rautatiesiltaa pitkin jo 1900-luvun alusta lähtien. Simojoen itäpuoleinen yhteys rautatiesillalle ei ollut virallisesti osa maantieverkkoa, vaan virallinen maantie ylitti edelleen joen lauttapaikalta ja kulki Simonkyläntietä. Ainoan lauttapaikalla olleen sillan rakensivat kuitenkin 15. prikaatin pioneerit lokakuun alussa 1944 Lapin sodan aikana.

Toinen maailmansota vaikutti Simon alueen elämään eniten syksyllä 1944. Lapin sodan muututtua täysimittaiseksi sodankäynniksi saksalaiset joukot noudattivat strategiaa, joka keskittyi liikenneyhteyksien tuhoamiseen. Simossa tämä tarkoitti siltojen ja rautatien tuhoamista. Saksalaiset vetäytyivät Tornio-Oulu suunnasta nopeasti sen jälkeen, kun suomalaiset olivat tehneet Tornioon ja Kemiin maihinnousut, jotka uhkasivat katkaista vetäytymisten kohti Rovaniemeä. Suomalainen 15. prikaati saapui Simojoen varteen vanhaa rantamaantietä pitkin 4. lokakuuta ja ylitti seuraavien päivien aikana joen vanhalla lossipaikalta käyttäen veneitä. Pioneerit rakensivat ylityspaikalle samaan aikaan pukkisillan, jotta raskas kalusto saatiin joen yli. Simonkylän pohjoispuolella saksalaiset tuhosivat myös Sinikosken ylittävän maantiesillan. 7. lokakuuta 15. prikaati kiersi Kemin eteläpuolella olleet saksalaisten asemat idästä ja pakotti nämä vetäytymään kaupungista. Saksalaiset kuitenkin olivat ehtineet tuhota Kemin sillat ja lentokentän.

Simojoen ylittävä yhdistetty rautatie- ja maantiesilta rakennettiin uudelleen väliaikaisessa muodossa ilmeisesti jo syksyllä 1944. Silta oli alkuperäisen sillan viereen rakennettu puinen pukkisilta, jonka kannen yhdeksi osaksi nostettiin räjäytetystä sillasta suhteellisen ehjäksi jäänyt osa pidempää jännettä. Jo ennen jäiden lähtöä keväällä 1945 valmistui varsinaisen sillan korjaustyö. Sillan virtapilari korjattiin ja sen pidemmän jänteen keskelle rakennettiin uusi virtapilari. Alkuperäinen lyhyempi kaarimainen teräsjänne nostettiin korjattuna paikalleen ja pidempi jänne korvattiin osaksi teräsristikkoraken-

teisella ja osaksi teräspalkkikannella. Silta oli edelleen yhdistetty maantie- ja rautatiesilta. Simonkylän museotiehen kuuluva Sinikosken silta rakennettiin uudelleen 1950. Vanha valtatielinjaus oli viimeistä kesää käytössä vuonna 1952, jolloin tietä pitkin kuljetettiin olympiasoihtu Ruotsista kohti Helsinkiä.

Valtatie 4:n uudelleenrakentaminen 1940- ja 50-lukujen vaihteessa siirsi liikenteen pois vanhalla rantatieltä. Simon alueella valtatieta oikaistiin huomattavasti. Kuivaniemessä valtatielle rakennettiin uusi silta rautatiesillalta 700 metriä alavirtaan. Sillalta tie kulki lähes nykyistä tielinjausta ajan valtatierekennustavan mukaisesti pitkinä suorina kohti Simon Asemakylää. Tiehen tehdyt mutkat johtuvat soisesta maastosta ja osaa niistä on hieman oikaistu valtatie myöhempien kunnostustöiden yhteydessä. Valtatie ylitti Simojoen edelleen rautatiesilltaa pitkin ja jatkoi rautatien myötäisesti kohti Viantienjoen ylitystä nykyistä Palohovintietä pitkin. Uusi tielinjaus avattiin liikenteelle 1953. 1960-luvulla valmistui vihdoin nykyinen Simojoen ylittävä maantiesilta, mistä lähten valtatie 4 on ylittänyt Simojoen noin 350 metriä rautatiesillasta alajuoksulle. Myös Simon rautatiesilta korjattiin 1960-luvulla, minkä jälkeen se on ollut vain rautatieliikenteen käytössä. Uusi valtatielinjaus ohitti sekä Simonkylän että Simoniemen kokonaan. Liikenteen vähentyminen tarkoitti samalla, ettei Pohjanmaan rantatien vanhalle linjaukselle enää syntynyt suuria muospaineita. Samaan aikaan suuri osa alueen asutuksesta on edelleen vanhoissa rantatien varren kylissä, mistä johtuen tietä on jatkuvasti ylläpidetty. Nämä tekijät ovat varmistaneet vanhan historiallisen tielinjauksen säilymisen alueella.



Kuva 11. Valtatie 4:n rakentaminen siirsi liikenteen pois Pohjanmaan rantatien vanhalla linjaukselta. Kartoista näkyy myös, kuinka tien parantaminen 1960-luvulla aiheutti varsinkin Simoniemen pohjoispuolella vanhan tielinjauksen täydellisen katoamisen. Sen sijaan Simonkylän alueella vanhaan tielinjaukseen ei ole kohdistunut vastaavia uhkia ja se on siksi säilynyt.

2.5 Simonkylän museotie osana Väyläviraston arvokohteiden joukkoa

Lapin tiepiiri on ehdottanut Simonkyläntietä museotieksi 4.2.1980 perusteina, että tie on Suomen sodan aikainen armeijan perääntymistie ja tien varrella on vanhaa asutusta. Valinta museotieksi on tehty ensimmäisten kohteiden joukossa 1982. Tiemuseon Tie yhdistää -julkaisu vuodelta 1986 ei esitä perusteluja Simonkyläntien museotieasemalle lainkaan, mutta tie on ilmeisesti otettu museokohteiden joukkoon erityisesti esimerkkinä Pohjanlahden kiertävän rantatien osasta Lapin piirin alueella. Juuri tähän liittyy Simonkyläntien erityinen arvo, joka erottaa sen muista Pohjanmaan rantatien museotie- ja siltakohteista. Kirsi Liimataisen Tiehallinnon museotiet ja -sillat -selvitys antaa Simonkyläntielle tietoarvosta 2 pistettä, tieliikennehistoriallisesta arvosta 1 pisteen ja säilyneisyysarvosta 1 pisteen. Tämä tarkoittaa tallennusluokkaa 3–4, eli pysyvästi säilytettävää museokohdetta. Pisteytys on perusteltu Erkki Liljan aiheesta kirjoittamalla julkaisemattomalla kirjoitelmalla, tien merkityksellä Ruotsin vallan aikaisena postireittinä, tien hallinnollisella ja taloudellisella merkityksellä, Ruotsin kuninkaan tien käyttöön liittyneellä tien parantamisella 1752, tien merkityksellä armeijan perääntymistienä Suomen sodan aikaan sekä Simonkylän RKY-asemalla.

Pohjanmaan rantatiestä on Simonkyläntien lisäksi museotie ja -siltakohteiden joukkoon valittu Taistelutantereentie Vöyristä, Eteläkylän Isosilta Pyhäjoelta ja Pattijoen silta Pattijoella. Simonkyläntien tapaan Taistelutantereentie liittyy Ruotsin suurvaltakauden tienrakennuksiin ja samalla tavalla myös se on ollut osa Pohjanlahden kiertänyttä postireittiä. Taistelutantereentien erityismerkitys liittyy alueella Suomen sodassa käytyyn Oravaisten taisteluun. Eteläkylän Isosilta on Suomen vanhin liikennöity puusilta. Se on valmistunut nykymuotoonsa 1837, mutta paikalla on sijainnut silta jo 1600-luvun alkupuolella. Samoin Pattijoen yli on kulkenut silta jo 1600-luvulla rantamaantien ensimmäisen rakentamisen jälkeen. Nykyinen silta on 1800-luvun lopussa rakennettu kiviholvisilta. Museokohteet edustavat eri aikakausia ja ne sijaitsevat maantieteellisesti laajalla alueella, mikä samalla tarkoittaa, että niihin voidaan liittää hyvin erilaisia historiallisia merkityksiä.

Simonkyläntie on syntynyt keskusvallan tarpeesta liittää pohjoisen asutus tiiviimmin Ruotsin

valtakunnan yhteyteen. Keskeistä kuningas Kaarle IX:n hallituskauden politiikassa oli maantien rakentamisen ohella uusien kaupunkien perustaminen kontrolloimaan ja verottamaan pohjoisen kauppaa. 1600-luvun Ruotsin suurvaltakausi ja siihen liittyneet sodat Itämeren etelärannikolla aiheuttivat tarpeen Pohjanlahden ympäri kiertävän yhteyden käyttöön myös postinkuljetuksessa, mikä rooli Pohjanmaan rantatiellä oli Suomessa Ruotsin vallan loppuun saakka. Erityistä merkitystä Pohjanmaan rantatie ja erityisesti sen Tornion ja Oulun välinen osuus sai Ruotsin ja Venäjän välisissä sodissa 1700–1721, 1741–1743 ja 1808–1809, jolloin alue joutui kerta toisensa jälkeen sotanäyttämöksi Ruotsin armeijan perääntyessä Tornionjoelle. Suomen siirtyminen Venäjän keisarin alaisuuteen 1809 tavallaan katkaisi tien tärkeimmän merkityksen Suomen ja Ruotsin välisenä yhdystienä ja postitienä. Merkityksellisin ajanjakso tulikin symbolisesti päätökseen Venäjän keisarin käyttäessä rantatietä matkallaan uudelle valtakunnanrajalle Tornioon vuonna 1819.

Eri liikennemuotojen merkityksen muutos 1800-luvun lopulta nykypäivään näkyy juuri Simonkylän alueella erityisen selvästi. Maantie alkoi menettää merkitystään höyrylaivaliikenteen myötä jo 1850-luvulta lähtien, mutta vasta rautatien rakentaminen 1900-luvun alussa poisti väliaikaisesti sen merkityksen pitkänmatkan yhteytenä. Autoliikenteen yleistyminen 1920- ja 1930-luvuilla nosti maantien jälleen kilpailukykyiseksi, mutta Simonkylän alueella autoliikenne ohjattiin pois museotien alueelta, missä käytettiin hyväksi jo olemassa olevaa rautatiesiltaa. Lapin sodan aikana Simonkyläntiellä oli erityistä merkitystä osana 15. prikaatin hyökkäystä kohti Kemiä. Tässä yhteydessä prikaatin osat ylittivät Simojoen vanhalta lauttapaikalta. Simonkyläntie on poikkeuksellinen siinä mielessä, että se on edelleen käytössä oleva 1600-luvulta periytyvän vanhan valtamaantien osa, jota ei koskaan ole parannettu autoliikenneajan valtatieksi, eli tie jäi hyvin varhaisessa vaiheessa pois pitkänmatkan liikenteen käytöstä rautatien ja rautatiesillan rakentamisen myötä. Yleensä museotiekohteiden ilmiäsu on peräisin 1920- ja 30-luvuilla tehdyistä korjauksista.

2.5.1 Yleiskriteerit

Aikakausi			
Keskiaika	Pohjanlahden ympäri on kehittynyt hallinnon ja seurakuntien tarpeisiin ratsupolku luultavasti Kustaa Vaasan hallintokauteen mennessä		
1600–1700-luvut	Ruotsin kruunun pyrkimys lujittaa otettaan pohjoisessa ja Pohjanlahden rantatien rooli suunnitelmassa Ratsupolku on parannettu maantiekiksi 1640-luvulta lähtien ja tielle on rakennettu sillat ja lautat sekä asetettu majatalot Tien käyttäminen postinkuljetukseen alkoi 1640-luvulla Suuri Pohjan sota ja Hattujen sota, sekä niiden aiheuttamat tuhot Pohjois-Pohjanmaan jokisuissa. Maantien parantaminen vaunuilla liikennöitävään kuntoon 1700-luvun puolivälissä ja välimatkapylväiden asettaminen neljännespeninkulman välein	Maantie on Pohjanlahden pohjukassa ollut yksi harvoista keskusvallan symboleista. Rantatie on myös ollut alueen ainoa maantie 1800-luvun loppuun saakka Kestikievarit, postitalot ja välimatkapylvääät keskusvallan symboleina	Ruotsin kuninkaan Adolf Fredrikin matka Pohjanlahden rantatietä pitkin Ruotsin armeijan perääntymisen Suomesta Suuren Pohjan sodan, Hattujen sodan ja Suomen sodan aikana
1800-luku			Aleksanteri I:n matka Suomessa 1819
1900-luvun alku			Simojoen ylityksen merkitys Lapin sodan tapahtumissa
1900-luvun loppu	Sinikosken silta museotiellä on rakennettu Lapin välitöntä jälleenrakennuskautta seuranneella ajalla. Silta on tehty tyypipiirustuksin		

2.5.2 Luonnekriteerit

Kriteeri		
Harvinaisuus	3 Kohde on valtakunnallisesti harvinaisen, alkujaan ainutlaatuinen esimerkki väylänpidon tuottamasta rakennusperinnöstä	Pohjanmaan rantatie oli suurimpia Ruotsin suurvaltakaudella syntyneitä uusia maantieyhteyksiä Suomessa.
Tyypillisuus	3 Kohde on historiallisesti tai alueellisesti hyvin tyypillinen tai rakennettu Tie- ja vesirakennushallituksen tyypipiirustuksin	Tielinjaus on tyypillisellä luonnonmuotojen mahdollistamalla paikalla. Kohteeseen kuuluu myös Tie- ja vesirakennushallituksen tyypipiirustuksella rakennettu silta.
Edustavuus	3 Kohde edustaa erityisen hyvin Väyläviraston kyseisellä aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä	Kohde edustaa suurvaltakauden hallinnon ja postilaitoksen tarpeisiin syntyneitä tieteitä. Pohjanmaan rantatie on ollut alueen ainoa maantieyhteys 1800-luvun lopulle asti.
Alkuperäisyys	3 Kohde on säilyttänyt ajankohtansa rakentamistavan, tekniikan, tyylin tai alkuperäisen tai sitä vastaavan käytön	Kohde on säilyttänyt tielinjauksensa viimeistään 1600-luvulta ja todennäköisesti tie noudattelee vielä vanhempaa rantaviivaa. Kohde on parannettu kärryillä kuljettavaan kuntoon 1700-luvun kuluessa. Kohde on jäänyt syrjään valtatieltä jo 1900-luvun alussa, joten se on oletettavasti säilyttänyt varhaisia tierakenteita.
Historiallinen todistusvoimaisuus	3 Kohde on valtakunnallisesti hyvä todiste Väyläviraston historiasta tai kohde on siitä kertova ja tietoa lisäävä esimerkki	Kohde on hyvä todiste keskiajalta periytyvästä talonpoikien tienrakentamisesta ja ylläpidosta sekä valtiollisen tienpidon tavoitteista Ruotsin suurvaltakaudella.
Historiallinen kerroksisuus	3 Kohteessa on erittäin hyvin näkyvissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät väylänpitoon liittyvän rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta	Kohteessa on kerroksittain näkyvissä tienpidon historia keskiajalta 1900-luvulle.

2.5.3 Muut kriteerit

- Pohjanmaan rantatie on kokonaisuutena valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY)
- Simonkylän ja Simoniemen kyläasutus on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY)
- Pohjanmaan rantatie on kokonaisuutena arvokas esimerkki väylänpidon historiasta ja neljä sen osaa kuuluu Väyläviraston museoteiden ja -siltöjen joukkoon.
- Simonkyläntie sijoittuu Simojoen suun valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle
- Simonkyläntien alueella on poikkeuksellisen aktiivista paikallisyhdistystoimintaa
- Simonkyläntie on yleisön helposti ja turvallisesti saavutettavissa

3 Nykytilan kuvaus

3.1 Maankäyttö

3.1.1 Kaavoitustilanne

Maakuntakaava

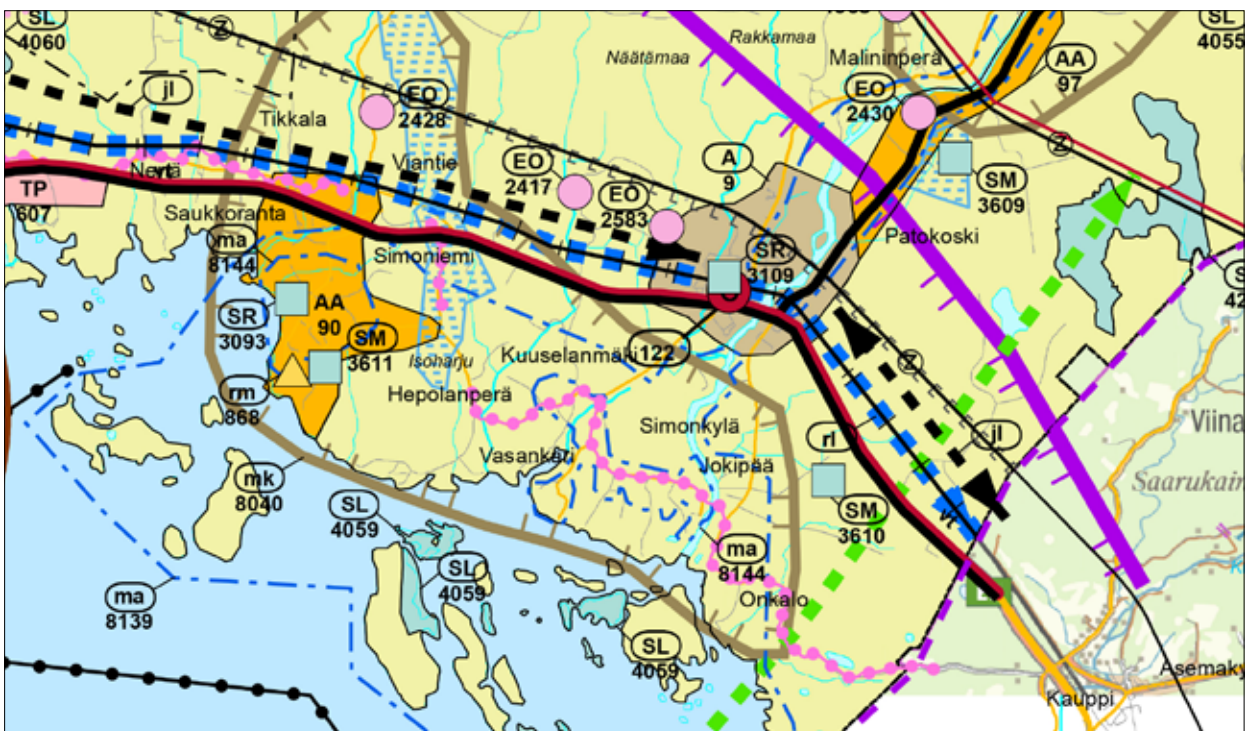
Simon alueella on voimassa ympäristöministeriön 19.2.2014 vahvistama Länsi-Lapin maakuntakaava (kuva 12). *Länsi-Lapin maakuntakaavan vahvistamisen yhteydessä ympäristöministeriö on tutkinut kolme valitusta, jotka pääosin hylättiin. Maakuntakaavasta jäävät vahvistamatta Varevuoman turvetuotantoalue riittämättömien luontoselvitysten vuoksi, Perämeren alueelle sijoittuvat tuulivoimaloiden alueet vaelluskaloihin kohdistuvien riittämättömien selvitysten vuoksi sekä viisi tuulivoimaloiden aluetta maa-alueella. Maa-alueella vahvistamatta jätetyt tuulivoimaloiden alueet sijoittuvat Simossa Simojoen suun valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen (merkinnällä ma 8144) sekä Ylitorniolla ja Pellossa Aavasaksan valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen välittömään läheisyyteen.*

Simonkyläntie sijoittuu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeälle alueelle, jonka suunnittelussa on turvattava merkittävien kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen (sininen pistekatkoviiva). Uudis- ja lisärakentaminen sovitetaan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja maisemaan. Simonkyläntien museotie on osoitettu merkinnällä kulttuurihistoriallisesti tai maisemallisesti merkittävä tie tai reitti (pinkki pisteiviiva), jonka suunnittelussa on turvattava Pohjanmaan rantatien säilyneiden osien kulttuurihistoriallisesti merkittävät ominaispiirteet.

Yleiskaava

Voimassa oleva Simojoen yleiskaava on hyväksytty 2.7.2000 ja on oikeusvaikutteinen. Simoniemen-Simonkylän yleiskaava on hyväksytty 27.1.2003 ja on myös oikeusvaikutteinen (kuva 13). Simojoen yleiskaavan muutostyö on käynnistetty uudelleen 3.9.2018 ja 20.1.2020 kaavaehdotus on ollut nähtävillä 3.2.–9.3. 2020.

Yleiskaavaehdotus sivuaa museotietä sen eteläkärjessä Jokipään kohdalla (kuva 14). Museotiehen rajautuen on kaavaehdotuksessa osoitettu Asuntoalue (A), Loma-asuntoalue (RA), Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä maisema-arvoja (MY) sekä Virkistyskalastusalue (VRK). Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue on merkinnällä luo-2.



Kuva 12. Ote Länsi-Lapin ympäristöministeriön 19.2.2014 vahvistamasta maakuntakaavasta. Lähde: http://www.lappi.fi/lapiniitto/c/document_library/get_file?folderId=3113277&name=DLFE-29547.pdf.

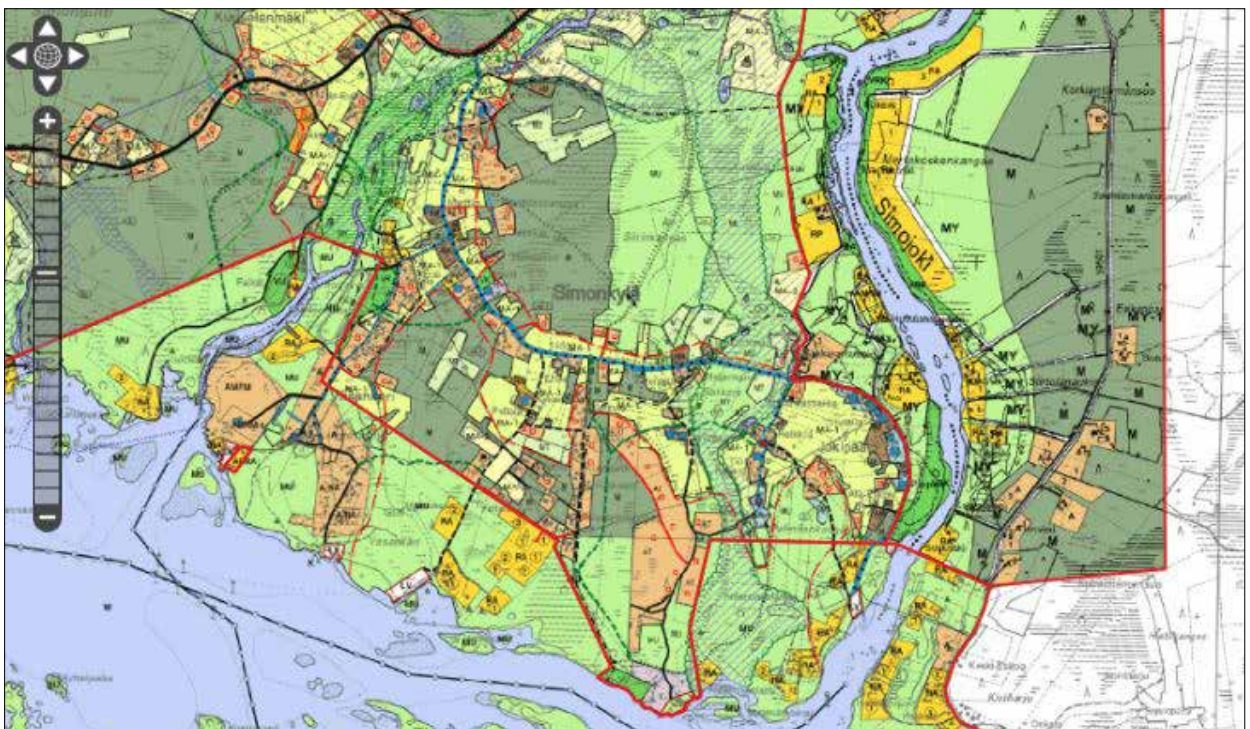
Kaavamääräyksissä on esitetty ympäristön suhteen seuraavasti: *Maa- ja metsätalousvaltaisella alueella, jolla on erityisiä maisema-arvoja, on metsänhakuu suoritettava alueen erityisluonteen edellyttämällä tavalla siten, että Simojokivarren maisemalliset ja muut ympäristölliset arvot säilyvät. Alueella ei suositella tehtäväksi avohakkuuta eikä peltoja eikä rantoja rajaavaa puustoa suositella kokonaan poistettavaksi. Virkistyskalastusalueelle saa rakentaa vain virkistyskalastuksen vuoksi tarpeellisia rakennelmia. Alueella on sallittua maisemanhoito pensaikkoa raivaamalla, laiduntamalla ja niittämällä. Luonnon monimuotoisuuden kannalta alueella sijaitsee paikallisesti ja alueellisesti luonnon monimuotoisuutta lisääviä arvoja ja perinteisen maankäytön muovaamia kohteita. Perinnebiotooppien hoidon toivotaan jatkuva monimuotoisuuden säilymiseksi. Mikäli alueelle tai sen lähelle sijoittuu rakennuspaikka, on sen lähialueella sallittava laiduntaminen ja eläintenpito.*

Asemakaavoitus

Simonkylän alueella ei ole voimassa tai suunnitella olevia asemakaavoja.



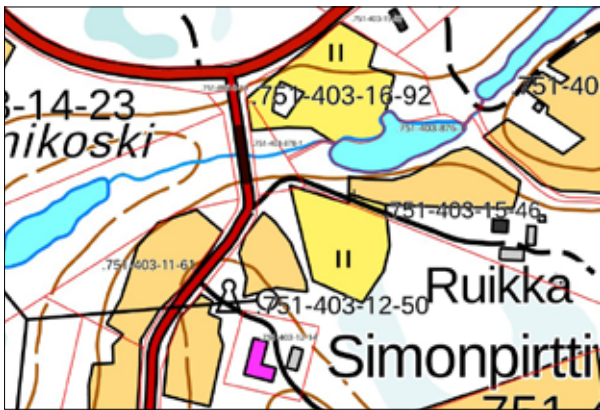
Kuva 14. Ote Simojoin yleiskaavaehdotuksesta 17.06.2020 osa A. Lähde: https://www.simo.fi/wp-content/uploads/2020/06/Simojoen_YK_Kaava_17062020_osa_A.pdf.



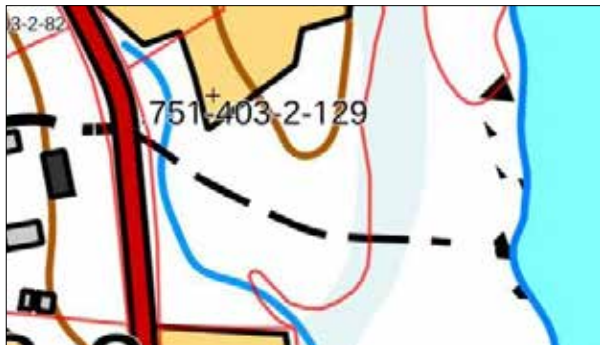
Kuva 13. Ote voimassa olevasta Simon yleiskaavayhdistelmästä. Lähde: <https://paikkatieto.sweco.fi/maps/redirect/simo/yleiskaavayhdistelma.html>.

3.1.2 Maanomistus

Museotie sijoittuu yhdystien 19502 tiealueelle, kiinteistötunnus on 751-895-2-8 (kuva 16). Alue on valtion omistuksessa. Tiealueeseen rajautuvat kiinteistöt ovat pääosin yksityisessä omistuksessa. Museotien nykyinen opastaulu sijaitsee museotien pohjoispään liittymäalueella (kuva 15), museotien eteläpäässä tiealue päättyy Heikkiläntiehen (kuva 16). Simonpirtin kiinteistötunnus on 751-403-12-14, PIRTTI, omistaja Simon nuorisoseura ry., 0892266-7. Entisen lauttapaikan kohdalla on kiinteistönomistaja tila 751-403-2-129, JOKIESKOLA.



Kuva 15. Ote Maanmittauslaitoksen avoimesta aineistosta, kiinteistörajat ja -tunnukset. Museotien pohjoispää. Lähde: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>.



Kuva 16. Ote Maanmittauslaitoksen avoimesta aineistosta, kiinteistörajat ja -tunnukset. Museotie vanhan lauttapaikan kohdalla, katkoviivalla yhteys rantaan sekä nykyinen museotien eteläpää, jossa tiealue päättyy Heikkiläntiehen. Lähde: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>.

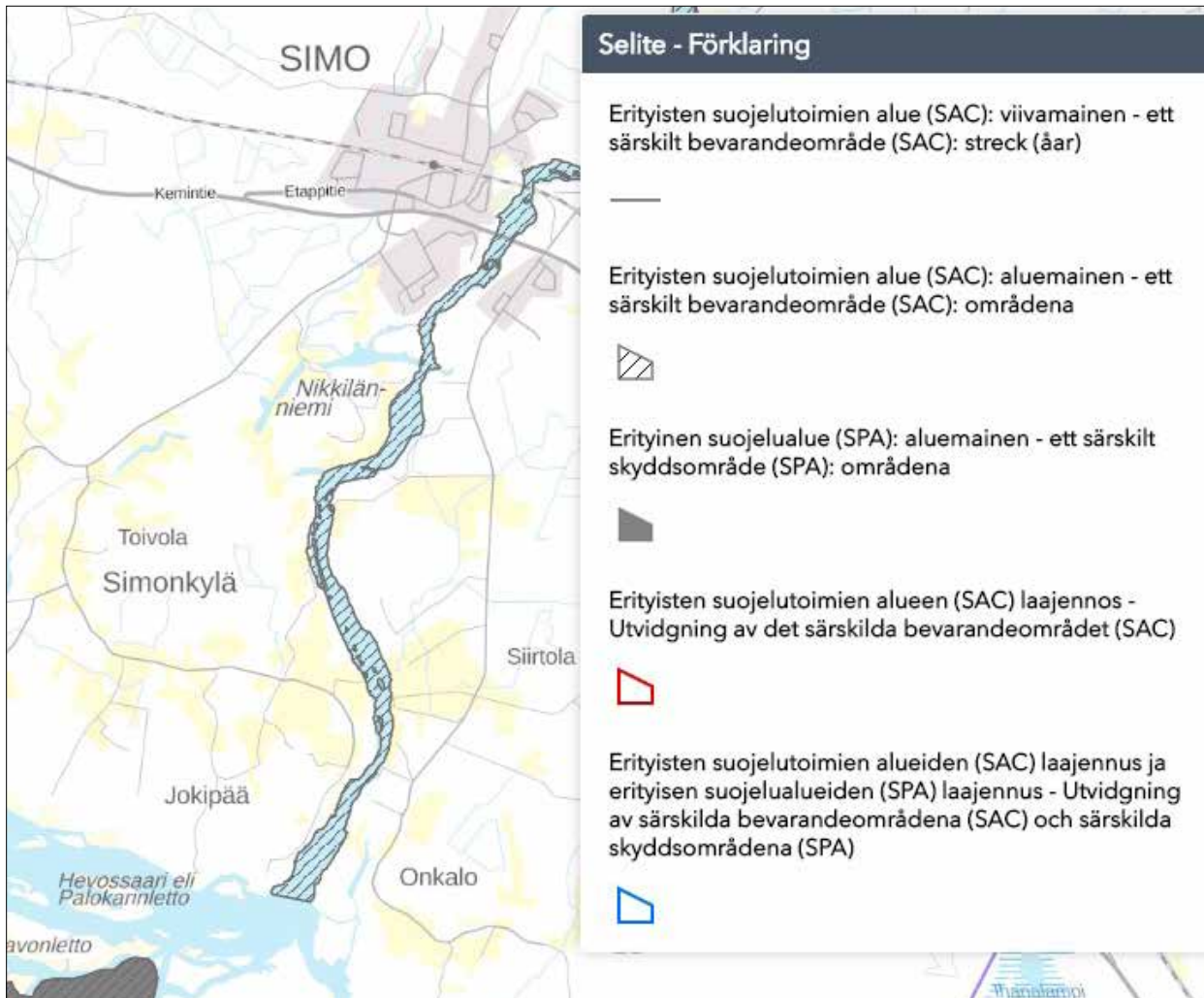
3.2 Ympäristö

3.2.1 Luonto ja maisema

Simojärvestä alkava ja Perämereen laskeva 193 km pitkä Simojoki on Natura 2000-verkoston kohde (kuva 17), suojeluperusteena sisältyminen Fenno-skandian luonnontilaisiin jokireitteihin (alueen tunnus FI1301613). Jokireitin pinta-ala on 1150 ha. Alueella esiintyy lisäksi yksi uhanalainen laji, kirjojokikorento. Simojoen vesistö on suojeltu voima-laistorakentamiselta koskiensuojelulla.

Alueen luontoarvoista on laadittu selvitys Simojoen yleiskaavan laatimisen ja päivittämisen yhteydessä (kuva 18). Selvitetyt luontokohteet sijoittuvat museotien eteläpään tien ja Simojoen väliselle alueelle.

Peruskartalla ovat lisäksi näkyvillä Anteroisenlammen luonnonsuojelualueet (kuva 19).



Kuva 17. Simojoen Natura-alue Simonkylän kohdalla. Lähde: <http://syke.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=831ac3d0ac444b78baf0eb1b68076e1a>.



Kuva 18. Ote yleiskaavan luontoselvityksestä Simonkylällä, kohdenumerot museotien eteläpäässä. Kohteet luo-2/ 38 ja 39 ovat perinnemaiseman hoitokohteita. Muinaismuistokohteena on karttaan merkitty Pojanmaan rantatie (sm 35) ja Jokipään historiallisen ajan pato (s 57), Jokipää 3 historiallisen ajan työ- ja valmistuspaikka, suiste (s 61) sekä Jokipää 2 historiallisen ajan työ- ja valmistuspaikka, kiviaita (s 60). Lähde: https://www.simo.fi/wp-content/uploads/2020/01/Liite_4_SimojokiLuontoselvitys2019_Optimized1.pdf.

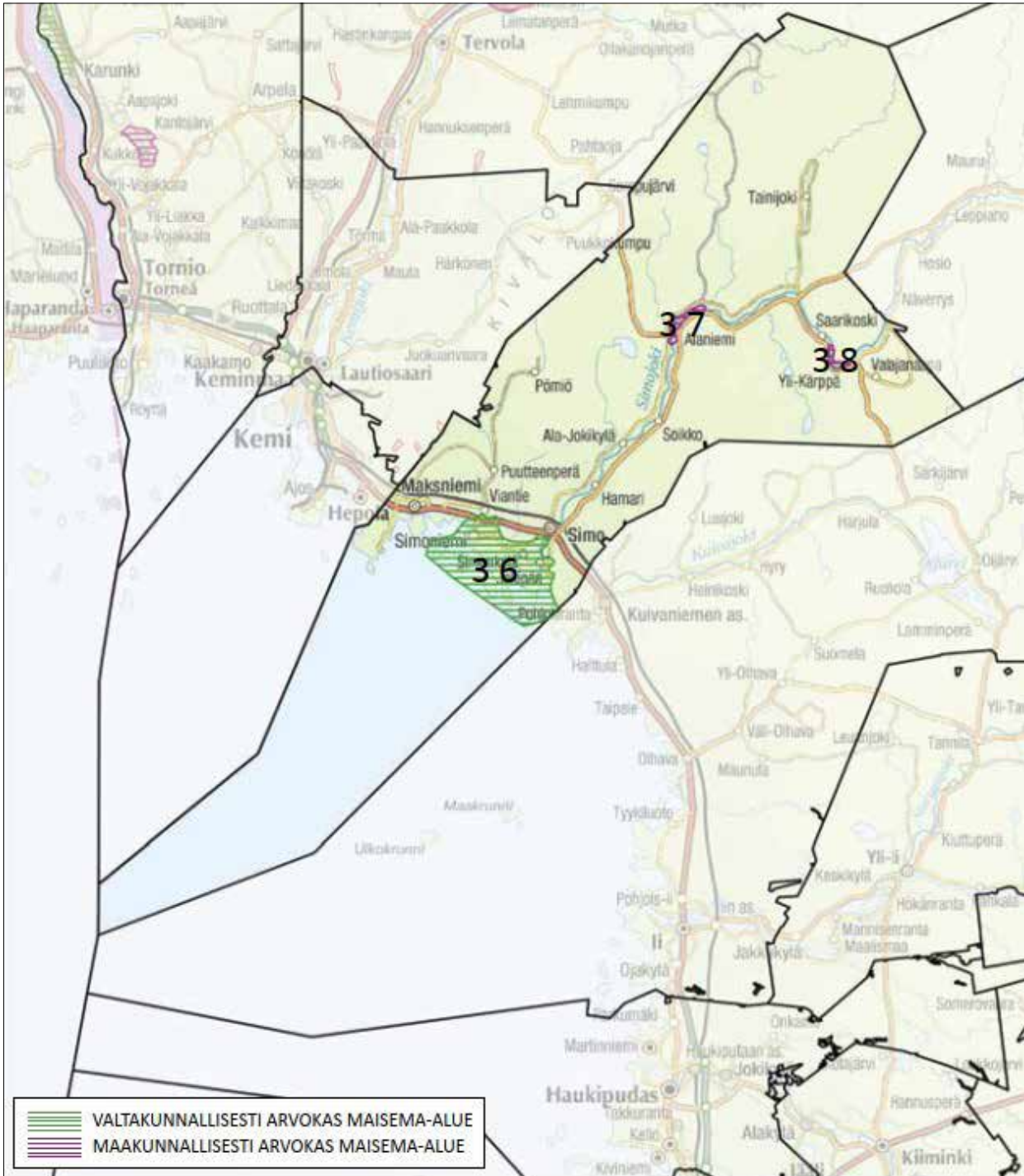


Kuva 19. Ote peruskartasta, Anteroisenlammen luonnonsuojelualueet Simojoen alajuoksulla. Lähde: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>.

3.2.2 Maisema

Simo ja Simonkylä sijoittuu Suomen maisemamaakuntajaossa Pohjanmaahan ja maisemamaaseutujaossa Pohjois-Pohjanmaan jokiseutuun ja rannikkoon. Pohjois-Pohjanmaan rannikko on tasaista alankoa, joka on syntynyt jäätikköjokien sedimentaation tuloksena. Maisemaa rytmittävät mereen laskevat joet ja jokilaaksojen kapeat viljelyvyöhyk-

keet. Avoimessa rannikossa erottuvat maankohoamisen myötä syntyneet kasvillisuusvyöhykkeet, tyypillisesti myös erilaiset laidunnetut rantaniityt. Asutus on Pohjois-Pohjanmaan nevalakeudella keskittynyt jokivarsiin. Laajat tulvaniityt ovat tuottaneet karjalle rehua. Lähde: Ympäristöministeriön Maisema-alueityöryhmän mietintö 1, <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/29082>.



Kuva 20. Ote Etelä- ja Keski-Lapin kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet, Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitys- ja täydennysinventointi 2011-2013 -julkaisusta s. 80.

Vapaana virtaavalla Simojoella ei ole selväpiirteistä laaksoa. Jokea ympäröivä maasto on tasaista tai heikosti kumpuilevaa. Jokisuulla tulvarannat, kosteikot, allikot ja umpeen kasvavat sivu-uomat ovat tyypillisiä. Varsinkin joen alajuoksulla on koskipaikoja ja jyrkkiä törmä. Simojokivarren maatalouteen ja kalastukseen perustuva asutus vakiintui 1500-luvulla. Asutus seuraa Simojokivartta muodostaen ajoittain väljiä ryhmiä maanteiden varsille. Peltoalat ovat pieniä ja vuorottelevat pitkien metsäisten rantaosuuksien kanssa. Selkeimmät yhtenäiset kylät ovat Alaniemi ja Yli-Kärppä, joissa asutus seuraa tiiviisti jokea.

Simon rannikon kulttuurimaisemat on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (kuva 20). Simon rannikon kulttuurimaisemat edustavat Perämeren rannikon perinteistä, vaurasta kulttuuriympäristöä. Maisema on historiallisesti kerroksellista, mistä kertovat muinaisjäänökset, arvokas rakennuskanta, tiestö rantatie ja lukuisat perinnebiotoopit. RKY-2009-rajaukseen jää laajemman maisema-alue-rajauksen sisälle. Maisema-alue-rajauksessa huomioidaan kokonaisvaltaisesti maankohoamisen muokkaama jokisuiston maisema ja suistosaaristo sekä monimuotoiset perinnebiotoopit.

Lähde: <http://www.maaseutumaisemat.fi/wp-content/uploads/2011/09/LAP-raportti-valtakunnalliset-ja-maakunnalliset.pdf>



Kuva 21. Perinnemaisemaa museotien varressa. Kuva: Laura Soosalu.

Museotien maisema ja tieympäristö

Museotien tiemiljö koostuu tasaisessa maastossa kulkevasta pienipiirteisestä, kapeasta tielinjasta, tielinjaa tasaisesti reunustavista pelloista ja laiturimista sekä asuinrakennuksista pihapiireineen. Peltojaksojen lisäksi tieympäristöä rytmittävät lyhyet metsäjaksot, jotka vaihtelevat koivikosta sekametsään. Tieltä avautuu paikoin suhteellisen pitkiäkin näkymiä avoimeen maisemaan, jonka kohokohtana on museotien eteläpäässä Simojoen vesistömaisema. Museotien ympäristö sisältyy 4. valtakunnalliseen maisemanhoitoalueeseen. Erityistä huomiota on kiinnitetty maiseman säilymiseen avoimena niit-tojen avulla.



Kuva 22. Museotien pohjoispää. Kirkkotien ja Simonkyläntien liittymäalueella, museotien länsipuolella, sijaitsee nykyinen opastaulu. Ei mittakaavassa. Lähde: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>.

Museotien pohjoispää

Tien pohjoispään (kuva 22) maiseman kohokohta on Sinikoski, joka avautuu sillalta katsoen (kuva 24). Uoman rehevät rannat ovat laiturimina. Tien itäpuolella sijaitsee vuonna 1992 rakennettu Simon nuorisoseuratalo, Simonpirtti (kuva 23).



Kuva 23. Nuorisoseuratalo, Simonpirtti, on kyläläisten aktiivisessa käytössä. Pihalla on paljon tilaa pysäköidä. Kuva: Mikko Pentti.



Kuva 24. Näkymä Sinikosken sillalta länteen. Reheväkasvuiset rannat ovat lammaslaitumina. Kuva: Laura Soosalu.

Museotien tiejakso Simonpirtin ja Jokipään välillä

Tiejakso on pääosin peltojen ja pihapiirien reunustamaa, lisäksi on kaksi lyhyttä metsäjaksoa. Vasankarin liittymässä muodostavat rakennukset kylämäisen miljöö (kuva 25). Risteyksessä on myös entinen kauppa. Hieman risteyksestä etelään sijoittuu entinen kansakoulu (kuva 27), joka on nykyisin asuinkäytössä. Tien varrella on sekä perinteistä että uudempaa rakennuskantaa. Tiemiljöön on viihdyttävää, tien geometria on vaihtelevaa ja välillä rakennusten tai komeiden yksittäispuiden rajaamaa. Tien kapeuden takia on tien varressa jonkin verran merkittäviä väistöpaikkoja.



Kuva 26. Vasankarin liittymän ympäristö on kylämäinen. Kuva: Laura Soosalu



Kuva 25. Simonpirtin ja Jokipään välinen jakso museotietä. Ei mittakaavassa. Lähde: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/kartta-paikka/>.



Kuva 27. Entinen kansakoulurakennus on komea yksityiskohta museotien varrella ja nykyisin asuinkäytössä. Kuva: Laura Soosalu.



Kuva 28. Palokanrintien liittymän itäpuolella aitta ja hieno maisemamäntä tieympäristön kohokohtana reunustavat museotietä ennen lyhyttä metsäistä tiejaksoa. Kuva: Laura Soosalu.



Kuva 29. Näkymä Vasankarin liittymästä etelään. Asuinrakennus rajaa tiiviisti tietä. Kuva: Laura Soosalu.



Kuva 30. Juneksentien itäpuolella avautuu hieno näkymä avoimeen maisematilaan tien suuntaisesti. Pelto- ja niittyalueen takana, pellon reunalla on muutamia latoja. Kuva: Laura Soosalu.



Kuva 31. Tiejakson nopeusrajoitus on 50 km/h. Näkymä Heikkiläntien liittymästä länteen metsäiselle tiejaksolle, jossa koivut reunustavat tietä. Kuva: Laura Soosalu.

Museotien tiejakso Jokipäästä etelään

Museotien eteläpää muodostaa oman ainutlaatuisen kokonaisuutensa (kuva 32). Jokipään kylän kohdalla tiealuetta reunustavat lukuisat aittarakennukset ja komeat päärakennukset (kuvat 33 ja 34). Tien itäpuolella avautuvat pellot ja laitumet, perinnemaisemat, jotka toiselta puolelta rajautuvat Simojoen rantatörmään (kuva 36). Simojoen jokiuoma muodostaa museotien eteläpään maisemallisen kohokohdan (kuva 36). Museotieosuus päättyy hiekkapintaisena jatkuvaan Heikkiläntien yksityistiehen. Yhteys vanhalle lautta paikalle näkyy polkuna Huttulan ja Parpalan välissä.

Kyläyhdistys on sijoittanut runsaasti opastauluja museotien ja alueen muiden teiden varteen osoittamaan historiallisia paikkoja ja tapahtumia, mm. lossipaikan museotien varressa. Lisäksi kyläyhdistys on Simojoen itärannan puolelle rekonstruoinut kilometripylväät ja vanhan lääninrajakyltin.



Kuva 32. Museotie Jokipäästä etelään. Ei mittakaavassa. Lähde: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>



Kuva 33. Huttula päärakennus pihapiireineen ja aitat muodostavat museotien porttikohdan. Kuva: Laura Soosalu.



Kuva 34. Eskolan talon kohdalla porttimainen vaikutelma syntyy aittojen ja puuston muodostamana. Kuva: Laura Soosalu.



Kuva 35. Nopeusrajoitus museotien eteläosassa on 40 km/h. Kuva: Laura Soosalu.

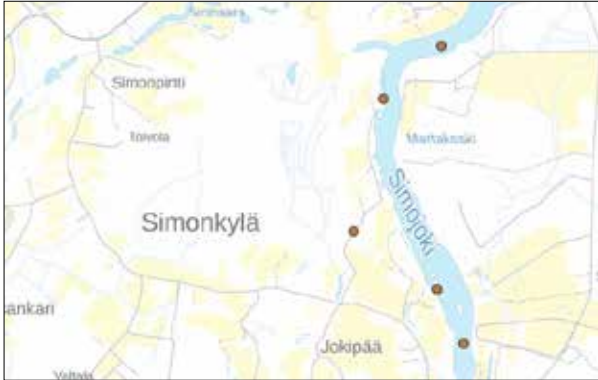


Kuva 36. Näkymä joen vastarannalta museotien suuntaan. Kuva: Mikko Pentti.

3.2.3 Kulttuuriympäristö

Muinaisjäännökset

Museotien läheisyydessä museotien ja Simojoen rajaamalla alueella on muutamia muinaisjäännöksiä.



Kuva 37. Ote Museoviraston kulttuuriympäristön palveluikkunasta, muinaisjäännösrekisteri. Ei mittakaavassa. Lähde: <https://www.kyppi.fi>.

Kohteet etelästä pohjoiseen:

Jokipään ajoittamaton työ- ja valmistuspaikka/ Jokipään kylän kohdalla on joen poikittaissuunnassa n. 95 m pitkä pohjapato, josta vain päällimmäiset kivet olivat näkyvissä vuoden 2018 inventoinnin aikana. Patoa ei ole merkitty historiallisille kartoille, ja sen ikä ja funktio ovat epäselviä.

Jokipää 3 historiallinen työ- ja valmistuspaikka/ Huttulansuvannon länsirannan tuntumassa Jokipään kylän pohjoispuolella on n. 170 pitkä ja 2 – 5 m leveä uittosuiste, joka on paikoitellen veden alla.

Jokipää 2, historiallinen työ- ja valmistuspaikka/ Jokipään kylän pohjoispuolella on n. 130 m pitkä kiviaita, leveys n. 1 m ja korkeus 0,6–0,8 m. Kivien koko on 0,2 – 0,5 m. Aita kulkee metsikön keskellä. Aita sijaitsee vuoden 1954 peruskartalle merkityn pellon itäreunassa. Samalle peruskartalle on merkitty lähialueelle useita kiviaitoja, mutta ei nyt löytynyttä aitaa. Aidan itäpuolisella alueella on merkitty vanha kaskimaa vuoden 1736 maakirjakartalle (ks. Osa 1, kartta sivulla 20). Noin 350 m pohjoiseen tunnetussa kohteessa Vanhankylänsuo on myös kiviaitoja. Se alue oli täysin pusikoitunut ja paikkaa ei päästy tarkastamaan.

Mertakoski 3, historiallinen työ- ja valmistuspaikka/ Mertakosken keskiosan länsirannan tuntumassa on noin 170 pitkä rannansuuntainen uittosuiste, leveys on 2 – 3 m, inventoinnin aikana se oli kasvillisuuden peittämä. Suistetta ei ole merkitty vuoden 1954 peruskartalle.

Mertakoski 2, ajoittamaton työ- ja valmistuspaikka/ Mertakosken yläosassa on keskellä jokea kaksi suistetta, joiden pituus on n. 30 m ja leveys 1–3 m, inventoinnin aikana ne olivat osin kasvillisuuden peittämiä. Suisteita ei ole merkitty vuoden 1954 peruskartalle tai muille historiallisille kartoille. Niiden ikä ja funktio jäivät avoimiksi.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Simonkylän ja Simonniemen kyläasutus sekä Pohjanmaan rantatie ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY 2009 luettelo), (kuva 38).

Simonkylän kulttuuriympäristöä on arvioitu myös Simojoen yleiskaavan päivitystyön yhteydessä (kuva 39).

Simoniemen kylä ja Simonkylä edustavat hyvin Perämeren rannikkoalueen kyläasutusta. Kylien rakennuskanta on Lapin oloissa poikkeuksellinen, sillä toista maailmansotaa edeltävä rakennuskanta on säilynyt laajasti Lapin sodan tuhoilta. Rakennuskannan joukossa on runsaasti 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun 1½- ja 2-kerroksisia päärakennuksia vaihtelevine kuistiratkaisuineen.

Simoniemen kylän talot ovat ryhmittyneet kahden ryhmään kirkon ja kalarannan lähetyville, pappila on kyläryhmiä etelämpänä. Simonkylän ytimen Simojoen suistossa muodostaa vanha Pohjanmaan rantatie, jonka varrelle pääosa kylän vanhasta rakennuskannasta on keskittynyt paikoitellen tiiviiksi ryhmiä. Useimmat kantatilojen päärakennuksista ovat 1800-luvulta ja pihapiirissä on usein kaksi asuinrakennusta. Kahden ruokakunnan päärakennuksissa esiintyy kaksoiskuisteja. Vasankarin saha-alueelle ja kala-aitoille vievän tien molemmin puolin on pienasutuksen muodostama tiivis sahan työväestön yhdyskunta punamullattuine, harjakattoisina tupineen.

Simonkyläntie on Tiehallinnon 1982 nimeämä museotie. Tie on osa rantaviivan myötäisesti Turusta Oulun, Kemin ja Tornion kautta Tukholmaan kulkenutta Pohjanmaan rantatietä. Erityisen edustava tiejakso on Simonkylän Jokipään kohdalla.

Simoniemi ja Simonkylä ovat osa valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueetta ”Simojoen suun kulttuurimaisemat”.

Historia

Vanhin, suhteellisen varma tieto Simon keskiaikaisesta asutuksesta on 1540-luvulta, jolloin Simossa mainitaan olleen 22 taloa, puolet Simonkylässä, kuusi Simoniemessä ja loput viisi Maksniemessä.

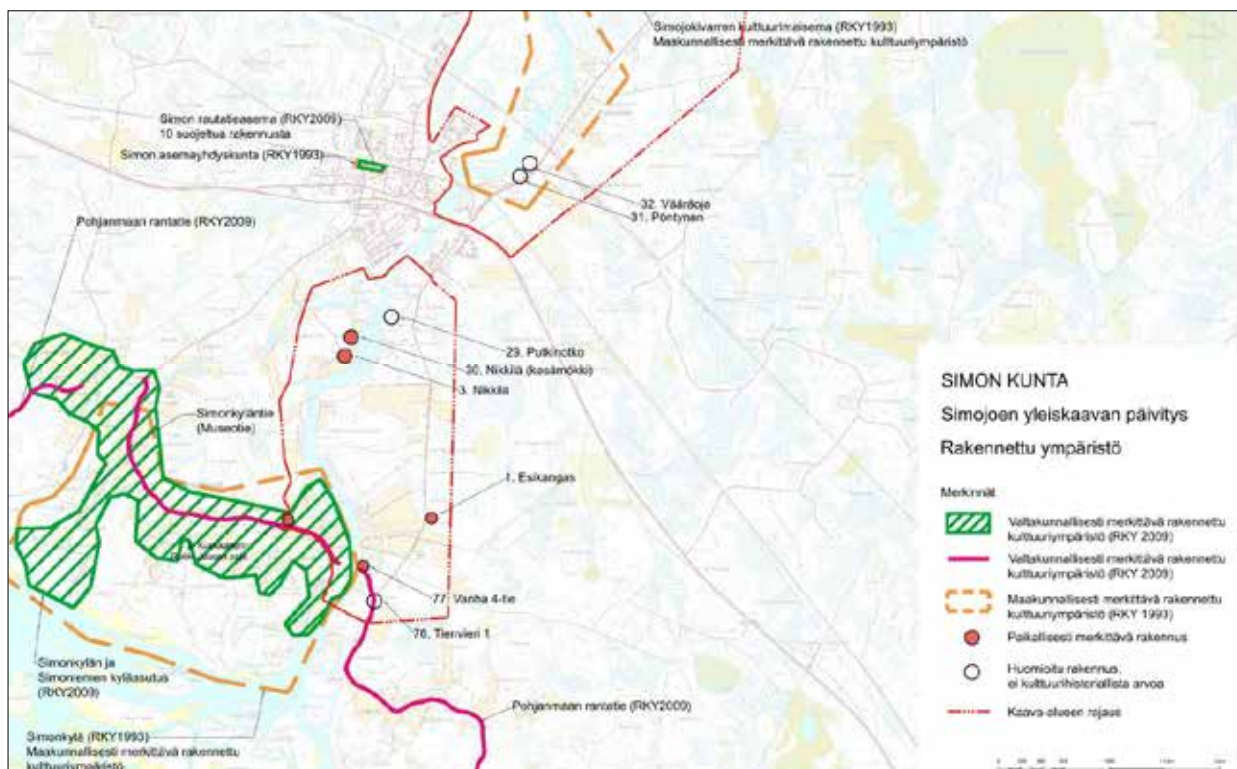
Varhaisin asutus perustui erätalouteen, lohenpyyntiin ja karjanhoitoon. Kylillä oli kalastustukikohtia sekä sisäjärvillä että ulkosaaristossa. Rannikon edustalla oli hyviä laidunsaaria.

1800-luvulta alkaen metsätalouden merkitys kylille kasvoi. Simojoesta kehittyi merkittävä uittoväylä. Sekä Simoniemeen että Simonkylään perustettiin sahat, joiden tuoma vauraus näkyy poikkeuksellisen komeassa rakennuskannassa.

Simonkylän kautta Turusta Tukholmaan kulkenutta Pohjanmaan rantatietä käytettiin kelirikkoaikoina postinkuljetukseen. Ratsupolku määrittiin raivatavaksi 1652, mutta se valmistui kärrytieksi vasta 1752. Suomen sodassa 1808-1809 tie toimi armeijan perääntymistienä. Lähde: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2159.



Kuva 38. Ote Museoviraston karttapalvelusta. Ei mittakaavassa. Lähde: <https://kartta.museoverkko.fi/?action=showRegistryItem&d=887®istry=rky2000&mapLayers=20>.



Kuva 39. Simojen yleiskaavan päivityksen rakennetun ympäristön selvitys. Lähde: https://www.simo.fi/wp-content/uploads/2020/01/Liite_3_Simojen_YK_maisema_kultuympilitteet1.pdf.

3.3 Museotien tekniset lähtökohdat

3.3.1 Tien perustiedot

Simonkyläntien museotie on osa yhdystietä 19502.

- Museotiejakson teosoite on 19502/1/0 – 19502/1/3235.
- Ajoradan ja päällysteen leveys on n. 4,5 m, pientareen leveys on 0,25 m.
- Tien päällysten on PAB, pehmeä asfalttibetoni
- Museotielä on silta, Sinikosken silta, siltanumero 1366, teräksinen jatkuva palkkisilta, jossa on teräsbetonikansi
- Museotie on valaistu Vasankarintien liittymästä etelään n. 0,4 km (kylän ja entisen koulun kohta)
- Tien talvihoitoluokka on II
- Tien viherhoitoluokka on N3

3.3.2 Tien kunto ja korjaukset

Museotie on päällisin puolin kohtuullisessa kunnossa. Muutamissa paikoissa tien rakenne on pettänyt (kuva 41), ja tie on painunut, lisäksi muutamissa kohdissa on päällystevaurioita (kuva 40). Kuivausongelmia ei ole havaittu, ojia ei ole viime vuosina perattu, eikä nykyisten alueurakan aikana ole suunnitteilla toimenpiteitä. Tulvauoman kohdalla on kaksi suurta rumpua, jotka ovat toimineet hyvin. Vesi ei ole noussut tielle. Tie on viimeksi päällystetty 2000-luvun alussa.

Museotie on kapea, ja sen varressa on jonkin verran väistöpaikkoja, päällystettyjä syvennyksiä (kuva 41). Pysäköintimahdollisuutta tien varressa ei ole.

3.3.3 Tien kunnossapito

Museotie kuuluu Kemin hoidon alueurakkaan, josta vastaa 10/2021 saakka YIT.

Museotien kapeuden takia talvella on ollut jonkin verran ongelmia yliaurauksesta, joka on johtanut autojen suistumiseen ojaan.

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



Kuvat 40.–42. Museotien päällyste- ja painumavauriot ovat vähäisiä. Tien varressa on väistöpaikkoja, joista osa on merkitty liikennemerkillä. Kuvat: Laura Soosalu.

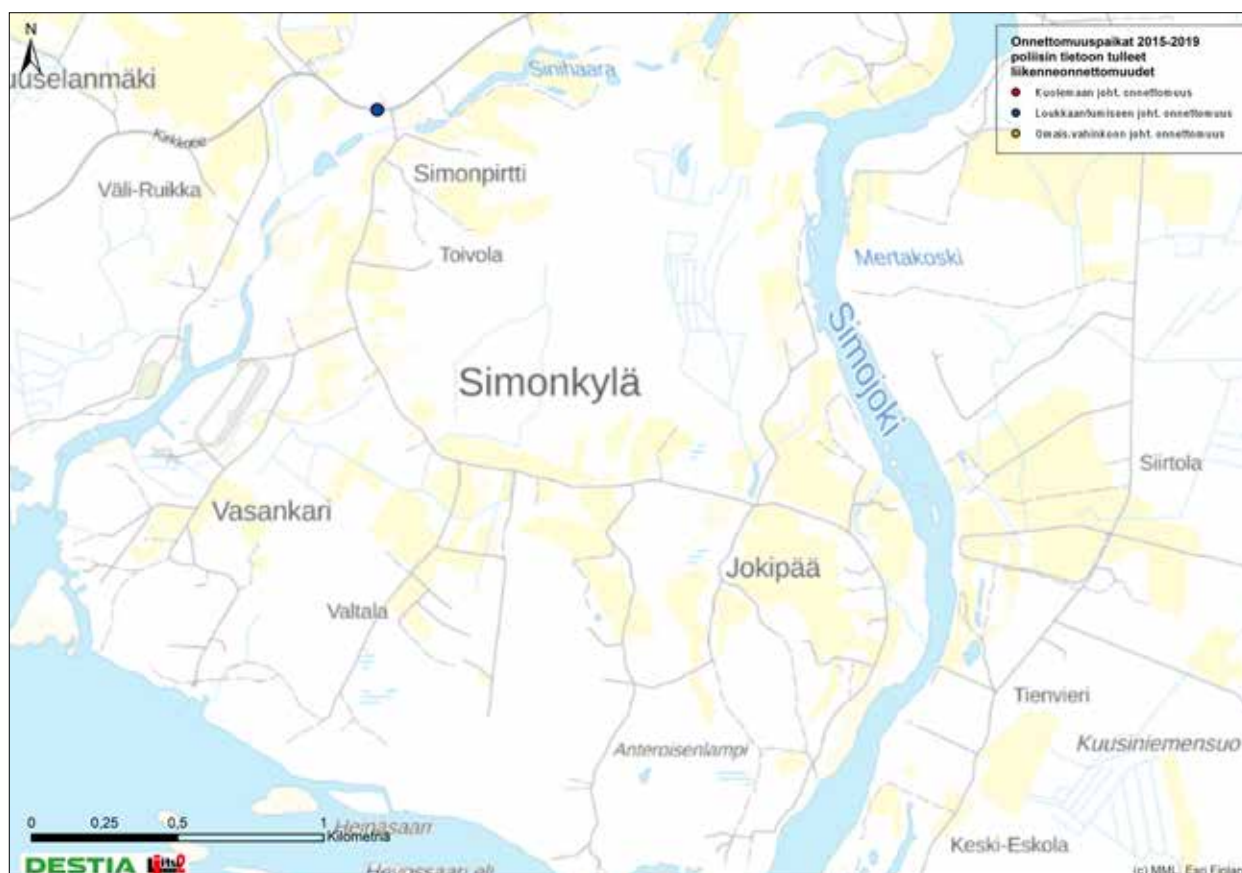
3.3.4 Liikenneturvallisuus ja opastus

Museotieosuuden nopeusrajoitus on tien pohjoispäästä Jokipäähän saakka 50 km/h, ja Jokipäästä museotien eteläpäähän 40 km/h. Museotie on kapea ja mutkainen, ja rakennukset rajautuvat siihen tiiviisti erityisesti museotien eteläpäässä. Asukkaiden havaintojen perusteella nopeusrajoitusta ei aina noudateta.

Liikennemäärät museoteillä ovat olleet keskimäärin (KVL) 343 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus (KVLRAS) 20 ajoneuvoa vuorokaudessa, laskentavuosi on 2016.

Liikenneturvallisuustilanne viimeisen viiden vuoden aikana, 2015–2019 (Lähde: Destia iLiitu-palvelu) on ollut hyvä. Museotieosuudella ei ole tapahtunut yhtään poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta.

Museotie ja opastusalue on viitoitettu sekä Simoniemen että Simon suunnista, viitoitusta ei ole päivitetty uuden ohjeen mukaiseksi (kuva 44 ja kuva 45).



Kuva 43. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet Simonkyläntien läheisyydessä vv. 2015 -2019. Lähde: Destia iLiitu-palvelu.



Kuva 44. Museotien opastusalueen viitoitus Simon ja Simoniemen suunnista. Kuva: Laura Soosalu.

Museotien nykyinen opastaulu on risteysalueella. Taulussa on tietoa Pohjanlahden Rantatiestä, Simonkylän museotiestä ja Wanha Simo -reitistä. Nykyisessä opastaulussa on kieliversiot suomi, ruotsi, englanti ja saksa (kuva 46).



Kuva 45. Museotien opastusalueen viitoitus Simon suunnasta Etappitien risteyksessä ja viitoitus museotien pohjoispäässä. Maankohoumapuiston tolpat ovat ylipitkiä, joten opasteiden yhdistämistä kannattaisi harkita. Kuvat: Laura Soosalu.



Kuva 46. Museotien nykyinen opastaulu, joka on katettu. Kuva: Laura Soosalu.

4 Museotien kunnossapitosuunnitelma

4.1 Tavoitteet

4.1.1 Museotie

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

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

Museotien opastus on tavoitteena parantaa vastaamaan tämän hetken ohjeistusta, jolla parannetaan kohteen saavutettavuutta. Viherhoidon tavoitteena on erityisesti suojella alueen arvokasta puustoa ja muuta viherympäristöä. Viherhoitoluokaksi esitetään E2, jossa hoitoon vaikuttava ympäristötekijä on (Y), museotie. Ympäristön tulee olla ilmeeltään avoin tai puoliavoin, hoidettu ja puistomainen tai luonnonmukainen museotien jakson mukaan.

4.1.2 Maankäyttö

Länsi-Lapin vuonna 2014 vahvistetun maakunta-kaavan mukaan Simonkyläntie sijoittuu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeälle alueelle, jonka suunnittelussa on turvattava merkittävien kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen. Uudis- ja lisärakentaminen sovitetaan arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja maisemaan. Simonkyläntien museotien suunnittelussa on turvattava Pohjanmaan rantatien säilyneiden osien kulttuurihistoriallisesti merkittävät ominaispiirteet.

Simonjoen käynnissä olevassa yleiskaavan muutostyössä, yleiskaavaehdotuksessa esitettyjen suojelumerkintöjen vuoksi ei alueelle kohdistu erityisiä uhkia maankäytön näkökulmasta. Museotien eteläpäähän on kaavassa esitetty täydentävää asuin- ja lomarakentamista. Yleiskaavaehdotuksen kaavamerkinnot ja suunnittelumääräykset turvaavat osaltaan museotien arvon säilymistä. Nykyisen maankäytön kannalta on tärkeintä huolehtia tien ja tiealueen kunnosta, mm. kuivatuksen toimivuudesta, ja päälysteen kunnosta. Liittymäalueilla tulee huolehtia turvallisten näkemien säilymisestä.

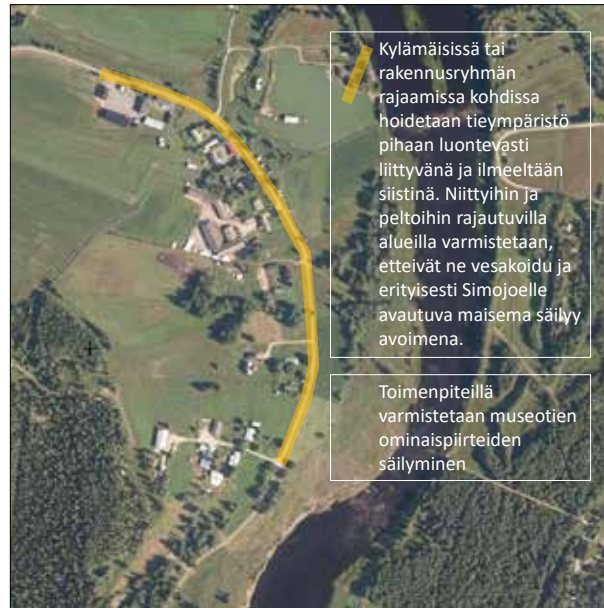


Kuva 47. Ilmakuva Simonkyläntien museotieosuudesta. Lähde: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>.

4.1.3 Maisema ja kulttuuriympäristö

Museotie sijoittuu kokonaisuudessaan valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön alueelle (Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen luettelo, RKY 2009), museotie on luettelossa Pohjanmaan rantatien osana. Museotien varrella on nauhamaisesti sijoituneita kyliä tai taloryhmiä. Näiden lisäksi museotien varressa on avointa viljely- tai laidunmaisemaa ja lyhyitä metsäjaksoja. Kohteen valtakunnallinen arvo velvoittaa tien omistajaa ja haltijaa sen arvon säilyttämiseen. Opastaulun uusiminen on osa kohteen arvon esille tuomista.

Kulttuuri- ja tiemaiseman arvon säilymisen kannalta ovat keskeisessä asemassa myös tietä ympäröivän rakennuskannan, pihapiirien ja maiseman hoito. Tiealue itsessään on kapea, joten museotietä tulee tarkastella muun ympäristön osana. Tien viherhoito on käytännössä pääosin niittoa, ja paikoitusta vesakon torjuntaa, jota voidaan tehdä ennakkoivasti niittotyöllä (kuva 48 ja kuva 49).



Kuva 49. Museotien eteläosan maisemanhoidon tavoitteet. Pohjakartta <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaiikka/>.



Kuva 48. Museotien pohjois- ja keskiosan maisemanhoidon tavoitteet. Pohjakartta <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaiikka/>.

4.1.4 Liikenneturvallisuus ja saavutettavuus

Simonkyläntien museotie on viitoitettu Simon ja Simoniemen suunnista. Taulut uusitaan nykyisten ohjeiden mukaisiksi. Uusien taulujen sijoittamisessa selvitetään, voidaanko niitä joissain kohdin yhdistää Simon maankohoumapuiston opasteiden runkoon.

Museotien varsinainen opastaulu uusitaan nykyisten ohjeiden mukaiseksi. Uudelle taululle soveltuvaa paikkaa selvitettiin maastokäynnillä, ja todettiin, että parhaiten se olisi saavutettavissa Simonpirtin pihassa. Taululle voidaan pihalla järjestää esteetön pääsy, ja pysäköintipaikkoja on pihassa tarjolla runsaasti. Taulu ei myöskään ole näkemäesteenä. Museotien saavutettavuutta parannetaan myös museotiestä laadittavalla, yleisöä palvelevalla kohdekortilla, joka liitetään Väyläviraston ja ELY-keskusten museokohteita esitteleville internet-sivuille.

Museotien nopeusrajoitukset ovat 50 km/h ja 40 km/h. Tie on mutkainen, mutta alueella ei kuitenkaan ole tapahtunut yhtään henkilövahinkoon johtanutta, poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Nopeusrajoituksen laskeminen ei tällä hetkellä ole tarpeen, mutta sitä tulee jatkossa arvioida uudestaan, mikäli onnettomuuksia tapahtuu.

Museotien varrella ei ole turvallisia pysäköintimahdollisuuksia ja väistämiseen soveltuvia, päällystettyjä levikkeitä on vähän. Myös luontopolulle (kuva 51) tulisi päästä turvallisesti, joten tien varresta ehdotetaan etsittäväksi muutamalle autolla soveltuvia pysäköintilevikkeiden kohtia museotien keskiosassa ja eteläpäässä.



Kuva 50. Ehdotus museotien uuden opastaulun paikaksi. Pohjakartta <https://asiointi.maannittauslaitos.fi/karttapaikka/>.

Kuva 51. Museotieltä on kulku 2,5 km pitkälle luontopolulle. Kuva: Laura Soosalu.



4.2 Museotien ja sen lähiympäristön hoidon vastuut ja yleisohjeistus

Vastuu museotien ja sen lähiympäristön kunnossapidosta tiealueella on Lapin ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueella. Museotien kunnossapitosuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tulevat sisällyttämään Kemlin seuraavan hoidon alueurakkaan. Hoitourakkaan kuuluvalla vuosittaisella seurannalla varmistetaan museotien kunto ja liikenneturvallisuus. Museotien hoito ja kunnossapito tehdään perusväylänpidon määrärahoilla, joista Väylävirasto tienpitäjänä vastaa.

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

Museotien ympäristön vaalimisen kannalta on myös yhteistyö Simon nuorisoseura ry:n ja Simonkylän kyläyhdistyksen kanssa tärkeää.

4.3 Alueurakkaan sisällytettävä museotien ja sen lähiympäristön kunnossapito

Simonkyläntien museotie sisältyy Kemlin hoidon alueurakkaan. Uusi alueurakka kohdistuu aikavälille 1.10.2021–1.10.2025, ja se kilpailutetaan vuonna 2021.

4.3.1 Museotien hoito

Museotien hoitoon liittyvät toimet on esitetty tässä luvussa ja urakkakohtaisissa asiakirjoissa. Museotien hoitoa ohjaavat Väyläviraston maanteiden hoidon ja ylläpidon tuotekortit.

4.3.2 Tieympäristön ja maiseman hoito

Viherhoito

Tieympäristön viherhoidon laatuvaatimukset on esitetty hoitoluokittain Liikenneviraston viherrakentamisen- ja hoidon ohjeessa (18/2014).

Museotien viherhoitoluokaksi esitetään E2, ympäristötekijä (Y), museotie. Museotien varressa on sekä hoidettuja että luonnonmukaisia osuuksia. Museotiejakson ulkopuolella viherhoitoluokka on N3. Tieympäristön hoito koostuu pääosin niitosta, vesakon raivauksesta ja yksittäisten puiden hoidosta tai poistosta.

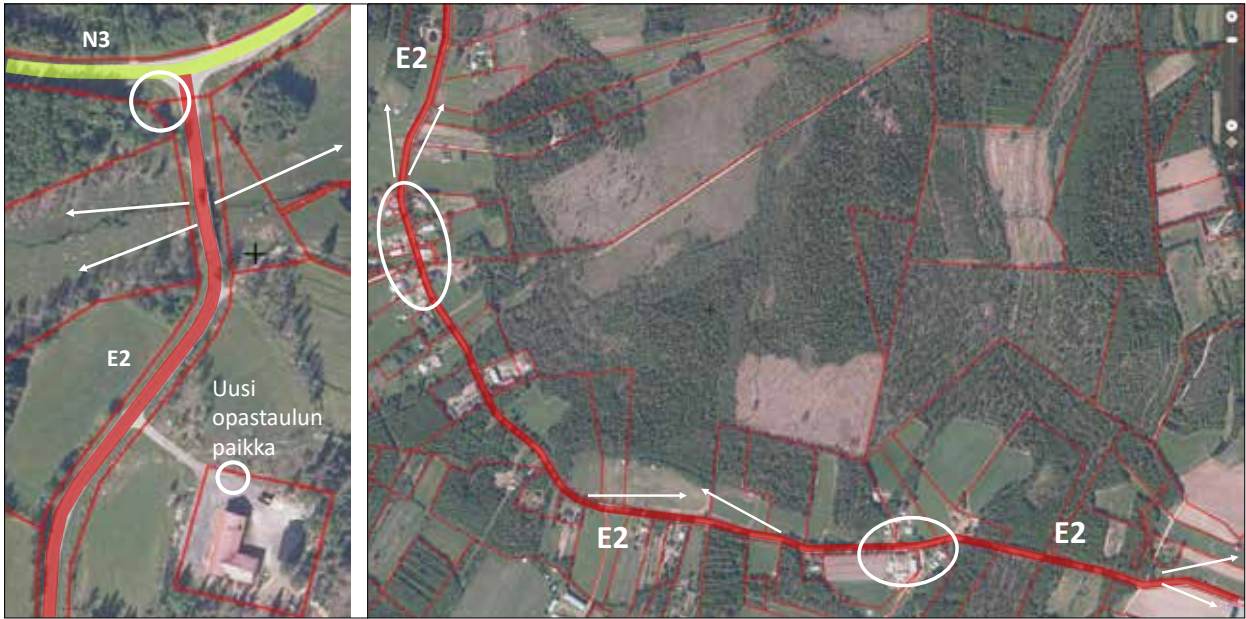
Tien viherhoidon periaatteita on seuraavassa kuvattu tiejaksoittain; museotien pohjoispää, museotien keskiosa ja museotien eteläpää.

Museotien pohjoispää

Nykyisen opastaulun poiston jälkeen siistitään museotien pohjoispään liittymän ympäristö. Molemmin puolin siltaa, josta avautuu erityisen hieno näkymä, varmistetaan tiealueen vesakoinnilla maiseman avoimuus. Peltosuuksilla huolehditaan vesakoitumisen estämisestä pääosin niitolla. Simonpirtin liittymän ympäristössä kiinnitetään erityistä huomiota sen havaittavuuteen ja myöskin näkyvyyteen Simonpirtin pihalle, jonne sijoitetaan uusi opastaulu. Tavoitteena on ylläpitää tiejakson luonnonmukaista ilmettä.

Museotien keskiosa

Museotien ympäristö vaihtelee pelloista metsiin ja kylämäiseen asutukseen pihapiireineen. Peltosuuksilla huolehditaan vesakoitumisen estämisestä pääosin niitolla. Arvokkaimmat näkymät on kuvassa merkitty valkoisin nuolin ja alueet valkoisella ympyrällä. Kyläympäristössä niitto ulotetaan piha-alueiden reunaan niin, että pihan ja tien väliin ei pääse kasvamaan vesakkoa. Mahdollinen häiritsevä niittojäte pihojen ja kyläympäristön kohdalta tulee poistaa 1 viikon kuluessa niitosta. Mikäli pihapiirien kohdalla kasvaa huonokuntoista puustoa, joka tulisi liikenneturvallisuuden vuoksi poistaa tai karsia, sovitaan siitä aina maanomistajan kanssa.



Kuva 52. Museotien pohjoispää ja museotien keskiosa ja viherhoidon painopistealueet.



Kuva 53. Museotien eteläpää ja viherhoidon painopistealueet.

Museotien eteläpää

Eteläpäässä arvokkaiden rakennusten ja tietä reunustavien puiden muodostama tiemiljö, perinnetäimäiset ja joelle avautuvat näkymät muodostavat erityisen hienon kokonaisuuden. Tieympäristön tavoiteltava ilme vaihtelee hoidetusta luonnonmukaiseen, tie liittyy sekä luonnonalueisiin että pihoihin. Tärkeät näkymät on kuvissa (52 ja 53) merkitty valkoisin nuolin ja alueet valkoisella ympyrällä. Kyläympäristössä niitto ulotetaan piha-alueiden reunaan niin, että pihan ja tieympäristö muodostavat saumattoman, hoidetun kokonaisuuden. Mahdollinen häiritsevä niittojäte pihojen ja kyläympäristön kohdalta tulee poistaa 1 viikon kuluessa niitosta. Mikäli piha-alueiden kohdalla kasvaa huonokuntoista puustoa, joka tulisi liikenneturvallisuuden vuoksi poistaa tai karsia, sovitaan siitä aina maanomistajan kanssa.

Vanha Färinranta, eli lossipaikka on merkitty opasteella maastoon ja kartalle valkoisella katkoviivalla. Liikennehistoriallisesti on perustelua päättää varsinainen museotie tähän kohtaan, josta joki on ylitetty lossilla aina 1920-luvulle saakka. Tieympäristöä hoidetaan kuitenkin yksityistielle saakka E2 -hoitoluokan mukaisesti. Museotien eteläpään päättymiskohtaan uusi tiesosite on 19502/1/2965 ja koordinaatit ETRS-TM35FIN-koordinaatistossa N:7280174 E:410410. Museotien päättymiskohta on esitetty kuvassa 53.

Talvihoito

Museotien talvihoitoluokka on II, ja siihen ei esitetä muutoksia. Kapealla tiellä ja tiealueella tulee huomioida, että aurasmerkit sijoitetaan oikeisiin paikkoihin ojaan suistumisen estämiseksi.

Varusteet ja laitteet

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

4.4 Museotien ja tieympäristön pitkän aikavälin kunnossapito

4.4.1 Museotien korjaustarve

Museotien nykyinen pehmeä asfalttipäällyste (PAB) ja tien rakenne on todettu kunnoltaan kohtuulliseksi. Tien päällysteen uusimisen tarve tulee arvioida seuraavan hoitourakan päättymisvaiheessa. Reunapalteiden poisto kuuluu normaaliin tienhoitoon, jolla varmistetaan tien kuivatuksen toimiminen nykyisessä tilanteessa.

4.4.2 Museotien kunnossapito

Tien kapeuden takia on museotien varteen esitetty toteutettavaksi muutama pysäköintipaikka, jotka toimivat myös väistötilana kapealla tiellä. Pysäköintitarvetta on mm. luontopolun kohdalla n. 300 metriä Vasankarin liittymästä itään. Paikat ja tarve tarkistetaan maastokatselmuksessa ELY-keskuksen ja urakoitsijan kesken hyödyntäen paikallista, Simon nuorisoseura ry:n ja Simonkylän kyläyhdistyksen asiantuntemusta. Heillä on paras tieto käyttäjien tarpeesta pysäköidä museotien varressa.

4.4.3 Museotien saavutettavuus

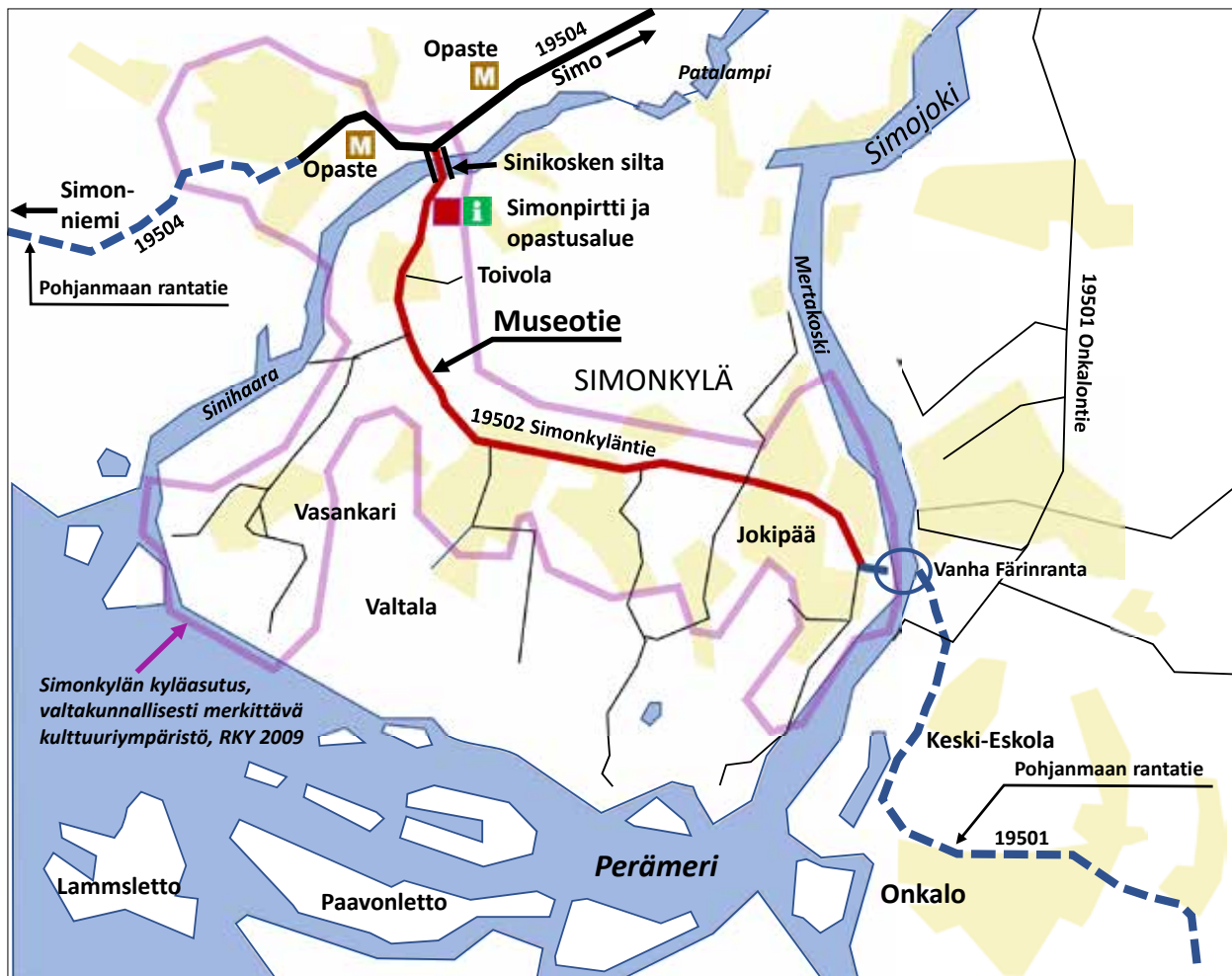
Museotien saavutettavuutta parannetaan yleisölle tarkoitetun kohdekortin ja opastaulun uusimisen avulla. Kohdekortissa on perustiedot museotiestä ja sen sijainnista sekä etäisyyksistä lähimpiin kaupunkeihin. Lisäksi kortissa on museotien lähestymiskartta ja tarkempi kartta yksityiskohtaisine tietoineen.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

Uusi opastaulu sijoitetaan nykyisen opastaulun paikalle, jossa se on helposti saavutettavissa. Opastaulun tekstisisältö päivitetään vastaamaan voimassa olevia ohjeita. Tekstisisältö on seuraava (Mikko Pentti, Mobilia):

Simonkyläntie on syntynyt kuningas Kaarle IX hallituskauden aikana keskusvallan tarpeesta liittää pohjoisen asutus tiiviimmin Ruotsin valtakunnan yhteyteen. Maantien rakentamisen ohella keskeistä oli uusien kaupunkien perustaminen. 1600-luvun sodat Itämeren etelärannikolla aiheuttivat tarpeen Pohjanlahden ympäri kiertävän yhteyden käyttöön postinkuljetuksessa, mikä rooli Pohjanmaan rantatiellä oli Suomessa Ruotsin vallan loppuun saakka. 1752 Ruotsin kuningas Adolf Fredrik palasi Suomesta Tukholmaan rantatietä pitkin, mitä varten tie parannettiin vaunuin kuljettavaan kuntoon. Erityistä merkitystä Pohjanmaan rantatie ja sen Tornion ja Oulun välinen osuus sai Ruotsin ja Venäjän välisissä sodissa 1700–1721, 1741–1743 ja 1808–1809, jolloin alue joutui kerta toisensa jälkeen sotanäyttämöksi Ruotsin armeijan perääntyessä Tornionjolle. Venäjän keisari Aleksanteri I käytti rantatietä matkallaan uudelle valtakunnanrajalle Tornioon vuonna 1819.

Rautatiesillan rakentaminen ohjasi Simonkylän alueella autoliikenteen pois museotieltä. Lapin sodassa Simonkyläntiellä oli erityistä merkitystä 15. prikaatin hyökkäyksessä kohti Kemiä. Prikaatin osat ylittivät Simojoen vanhalta lauttapaikalta. Simonkyläntie on poikkeuksellinen, sillä se on edelleen käytössä oleva 1600-luvulta periytyvän vanhan valtamaantien osa, jota ei koskaan ole parannettu autoliikenneajan valtatieksi. Simonkyläntie on liitetty Väyläviraston (silloin Tie- ja vesirakennushallitus) museokohdekoelmaan vuonna 1982.

Taulun kieliversioiksi esitetään suomi, ruotsi ja englanti.



Kuva 54. Ehdotus museotien opastaulun kartaksi.

4.5 Tiedonhallinta

Museoteiden ja -siltojen kunnossapidosta vastaavat ELY-keskukset. Arvokohteita koskeva tieto tierekisteristä ja taitorakennerekisteristä kootaan alueurakan lähtötietoihin TIIRA-järjestelmän kautta. Museotiejaksojen tiedot, alku- ja loppupään tieosoite, tallennetaan tierekisteriin tietolajiin 146, matkailu- ja museotie. Lisäksi kirjataan tien nimi ja arvokohteeksi nimeämisen ajankohta. Alue- ja linjamaisten tiejohteiden ominaisuustiedot siirtyvät jatkossa tierekisteristä TieVELHO:on.

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

Arvokohteille tehdyt toimenpiteet ja vuositarkastukset raportoidaan HARJA-järjestelmän kautta, mm. opastusalueiden kunnostus.

Lähteet

Kartat

- Geographisk Charta på Kiemi, liä, Uhlä, Limingo, Salo, Peheiocki, Kaloiocki, Lochto, Gamble Carleby, Keluiä, Kronoby, Sochnar belägne i Österbotn (MH 106/2D6/1 O.I. lääninkartta 1., MH 106 56M 4, KA) n.1650.
- Transport Charta öfver Simo Byes Ägor uti Kiemi Sochn ock Uhleåbårgs Närre Fögderij samt Österbotns Höfdingedöme belägen; Hvilket i anledning af Höga landshöfdinge Embetes Ordres af den 21 Majj 1735 affattat Åhr 1736 ut i alla angräntsande Grannar ock Bymäns närvaro af Jac: Joh: Wikar (Simo; Kartta ja selitys palloista ja niityistä 1736-1739 (L19:4/1-9, KA)).
- Pohjanlahden rannikko Simosta Tornioon (MH 149/2D4/3 O.I. yleiskartta 4., KA) n. 1740.
- Concept Transport Charta ofver Österbotn, med en del af Länegränsen, och Sochne Räär, Elfvar och Träsk, uprättadt af Jacob: Joh: Wikar; År 1745 och 1746 afmättes en del af Vice Landmättarna Daniel Gadolin, Abram Frisius och Jonas Cajanus (MH 104/2D1/2 O.I.yleiskartta ?, KA).
- Simo; Isojaonkartta taloista N:ot 1-19 tässä kylässä, sekä N:o 1 Jokikylän kylässä 1830-1835 (L19:4/10-22, KA).
- Pitäjäntastasto, Simo (2543 01 la., KA).
- Autoilijan tiekartta 1927, Maanmittaushallitus.
- Peruskartta, Simonkylä 1954.
- Peruskartta, Simonkylä 1983.

Kirjallisuus

- Enbuske, Matti 2009. *Vuosisadat Pohjan teillä, Tiet, liikenne ja tiehallinto Oulun läänin alueella 1600-luvulta 2000-luvulle*. WS Bookwell Oy, Porvoo.
- Halila, Aimo 1954. *Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historia V*. Kirjapaino Osakeyhtiö Kalevan kirjapaino, Oulu.
- Halila, Aimo 1984. *Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historia IV*. Koillissanomat Oy, Kuusamo.
- Heinänen, Hannu & Hiltunen, Mauno (toim.) 1986. *Simon kirja*. JYY:n kotiseutusarja N:o 24. Gummerus, Jyväskylä.
- Jutikkala, Eino; Nurmio, Yrjö & Osmonsalo, Erkki K. 1938. *Suomen postilaitoksen historia 1638-1938*. Posti- ja lennätinhalitus, Helsinki.
- Korkala, Tuomo 2013. *Kuninkaan tie ja keisarin kaivo, historiikki Onkalonperän kylästä ja kyläläisistä Simon kunnassa*. Oulu.
- Liimatainen, Kirsi 2007. *Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys*. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007.
- Luukko, Armas 1954. *Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historia II*. Osakeyhtiö Liiton kirjapaino, Oulu.
- Mauranen, Tapani (toim.) 1999. *Maata, jäätä, kulkijoita; Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Tielaitos, Edita, Helsinki.
- Pietiäinen, Jukka-Pekka 1988. *Suomen Postin historia*. Posti- ja telelaitos, Helsinki.
- Salminen, Tapio; Toivo, Raisa-Maria & Haavisto, Timo 1997. *Pohjanmaan kautta, Tiet ja tieliikenne Pohjanmaalla keskiajalta 1990-luvulle*. Tiemuseon julkaisuja 15. Gummerus, Jyväskylä.
- Suomen teiden historia I-II 1977*. Tie- ja vesirakennushallitus. Suomen Tieyhdistys, Helsinki.
- Suomi, Matkaopas 1895*. Ramsay, August (toim.). Suomen matkailijayhdistys, Kuopio.
- Sälejoki-Hiekkänen, Leena; Heinonen, Jaakko & Virpimaa, Risto (toim.) 1986. *Tie yhdistää*. Tiemuseon julkaisuja 2. TVH, Helsinki.
- Virrankoski, Pentti 1973. *Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin historia III*. Kirjapaino Osakeyhtiö Kaleva, Oulu.

Kaavoitus

- Länsi-Lapin maakuntakaava 2014. <https://www.lapinliitto.fi>.
- Simon voimassa oleva yleiskaavayhdistelmä. <https://www.simo.fi/palvelut/tekniset-palvelut/kaavat-ja-kiinteistot/yleiskaavat/>.
- Simojoen yleiskaavaehdotus 17.06.2020 osa A. <https://www.simo.fi/palvelut/tekniset-palvelut/kaavat-ja-kiinteistot/yleiskaavat/>.

Selvitykset

Muhonen, M. ja Savolainen, M. 2013: *Etelä- ja Keski-Lapin kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet, Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitys- ja täydennysinventointi 2011-2013*. Lapin Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Ger, R. FCG Suunnittelu ja tekniikka. 2018. Päivitys 2019. *Simojoen yleiskaava. Maiseman ja rakennetun ympäristön selvitys*.

Internet- ja Extranetsivustot

Museoviraston kulttuuriympäristön palveluikkuna.

Maanmittauslaitoksen karttapaikka.

iLiitu-palvelu. Destia Oy.

Paikkatietoportaali. Destia Oy.

Liitteet

Liite 1 Työkohtaisen tarkennuksen liite

Liite 2 Tienpidon tarpeet, kohdekortti

Liite 3 Yleisöviestintä, kohdekortti

Työkohtaisen tarkennuksen liite

Simonkyläntien museotie, alueurakan työkohtainen tarkennus

Lapin ELY-keskus

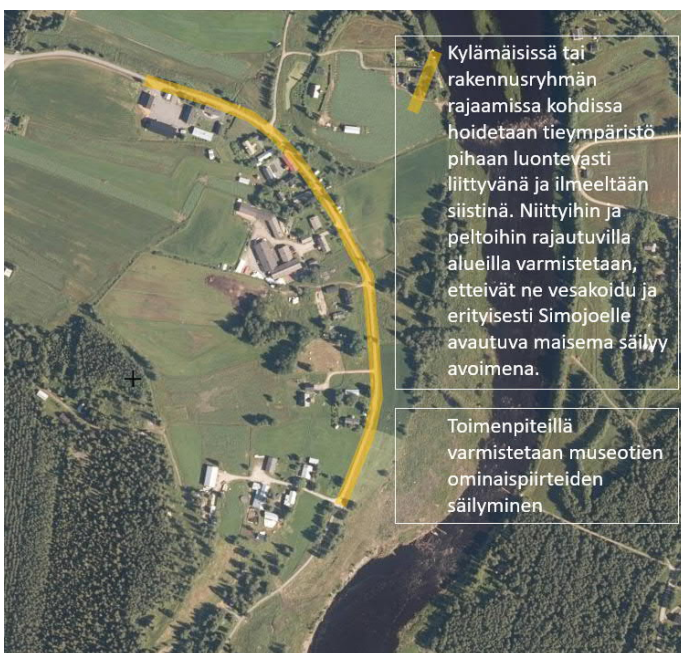
Sijainti yhdystiellä 19502, tieosoite 19502/1/0 – 19502/1/3235, Simo.

30.9.2020



1. Yleistä

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



Kuva: Museotien maisemanhoidon ja kunnossapidon aluerajaus ja hoidon tavoitteet, kartta 1 ja kartta 2.

2. Liikenneympäristön hoito

2.1 Liikennemerkkien, opasteiden, ohjauslaitteiden ja reunapaalujen hoito

[Mikäli opasteiden uusimista ei ole toteutettu ennen urakan käynnistymistä:](#)

Ensimmäisenä urakkavuonna nykyinen museokohteen opastaulu poistetaan Kirkkotien ja Simonkyläntien risteysalueelta ja korvataan uudella taululla. Uuden museotien opastaulu sijoittamisesta tiealueen ulkopuolelle, Simonpirtin pihaan, sovitaan Lapin ELY-keskuksen ja maanomistajan kesken.

Kiinteistön (Tila 751-403-12-14, Pirtti) omistaa Simon Nuorisoseura r.y. Taulu esitetään sijoitettavaksi valokuvassa näkyvälle paikalle pihan reunaan niin, että taululle on esteetön pääsy.



Kuva: Ehdotus uuden opastaulun paikaksi. Esimerkki Maankohoumapuiston viitoituksesta.

Opastaulun sisällössä ja ulkoasussa hyödynnetään ohjetta "Museoteiden ja siltojen opasteet, malleja ja suosituksia. Pirkanmaan ELY-keskuksen julkaisu 7/2001". Museotiestä kertovan taulun malli hyväksytetään tilaajalla ennen valmistusta. Samaan taulurunkoon voidaan sijoittaa myös muita alueen historiasta ja palveluista kertovia opasteita.

Museotien kohdeviitoitus Simon ja Simoniemen suunnista korvataan uudella viitoituksella. Taulujen sijoituspaikka maastossa tarkistetaan ja arvioidaan, voidaanko uusia tauluja kiinnittää samaan runkoon Maankohoumapuiston opasteiden kanssa. Kasvillisuutta raivataan tarvittaessa niin, että taulut näkyvät esteettä.



Kuvat: Uusittava museotien opastusalueen kohdeviitoitus ja opastaulu, ehdotettu uusi taulun paikka Simonpirtin pihassa. Taulu sijoitetaan päällystetyn pihan reunaan niin, ettei sen edustaa ole tarve niittää.

2.2 Tie-, levähdys- ja liitännäisalueiden puhtaanapito ja kalusteiden hoito

Museotien päällyste on kohtuullisen hyvässä kunnossa, muutamissa paikoissa on päällystevaurioita ja painumia. Museotien uudelleen päällystämiseksi ei ole asetettu aikataulua. Hoitourakkaan sisältyvät päällysteen ns. hätäpaikkaukset.



Kuva: Museotien päällyste- ja painumavauriot ovat melko vähäisiä. Väistöpaikkoja tai päällystämismahdollisuuksia on vähän.

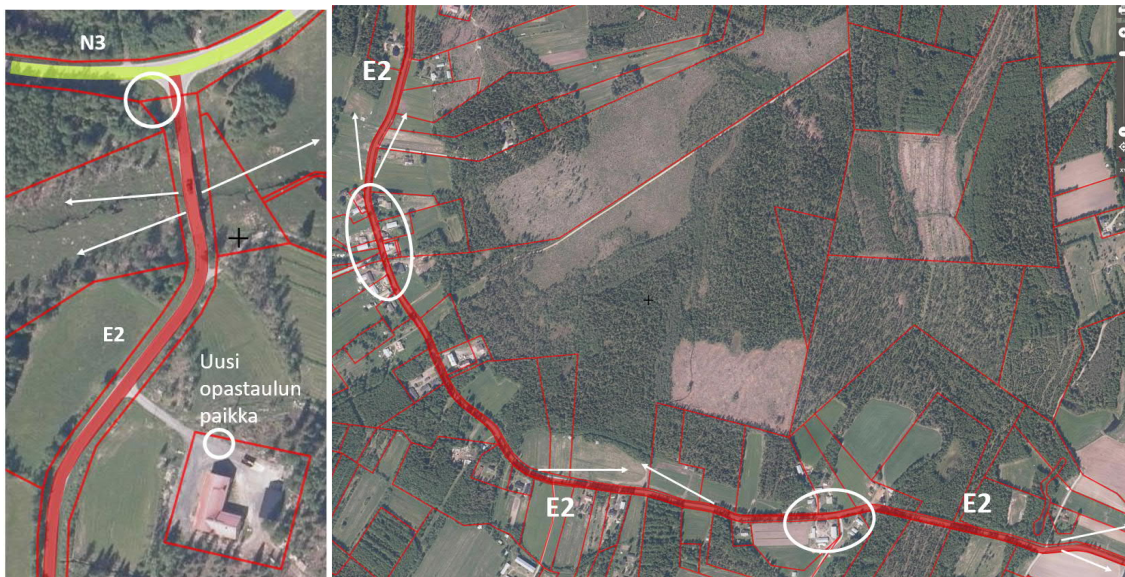
Museotien varresta esitetään maastossa etsittäväksi muutamia sopivia väistö/ pysäköintipaikkoja, mm. luontopolun lähtöpaikan läheisyydestä n. 300 metriä Vasankarin liittymästä itään, jotta retkeilijöille voidaan osoittaa turvallinen pysäköintimahdollisuus. Paikat voivat olla sorapintaisia. Alustava arvio tarvittavista pysäköintipaikka/ väistölevikkeistä on 2-3 kpl, paikat tarkistetaan maastokatselmuksessa ELY-keskuksen ja urakoitsijan kesken hyödyntäen paikallista, Simon Nuorisoseura r.y.:n ja Simonkylän kyläyhdistyksen asiantuntemusta.

Tien kuivatuksen toimivuuden ja tien reunan ajoturvallisuuden vuoksi on mahdolliset tien reunalpalteet puhdistettava säännöllisesti. Tien reunat käydään läpi ensimmäisenä urakkavuonna, ja puhdistetaan tarpeellisin osin. Tiellä ei ole toistaiseksi havaittu merkittäviä kuivatusongelmia. Reunalpalteiden poisto tukee myös museotien maisemanhoidon tavoitteita.

2.3 Viheralueiden hoito

Museotien uudeksi viherhoitoluokaksi esitetään E2, ympäristötekijä (Y), museotie. Viherhoitoluokan laatuvaatimukset on määritelty Liikenneviraston ohjeessa 18/2014, Viherrakentaminen ja hoito tieympäristössä. Alueet ovat E2 hoitoluokassa siistejä ja niillä on puistomainen tai luonnonmukainen ilme. Hoitoluokkaan kuuluvat Väyläviraston pysyvään museotie- ja museosiltakokoelmaan kuuluvat kohteet.

Tieympäristön hoito koostuu pääosin niitosta, vesakon raivauksesta ja yksittäisten puiden hoidosta tai poistosta. Viherhoitoluokan (E 2) mukaan niitokertojen määräksi tarkennetaan 2. Niittoajankohdat ovat 30.6. ja 15.8. mennessä. Liittymäalueet niitetään tarvittaessa useammin, jos näkemät sitä edellyttävät. Museotie on ilmeeltään pääosin luonnonmukainen. Toimenpiteet on esitetty seuraavassa tiejaksoittain.



Kuvat: Museotien viherhoidon jaksot, pohjoispää ja keskiosa.



Kuva: Museotien viherhoidon jakso, eteläpää.

Museotien pohjoispää

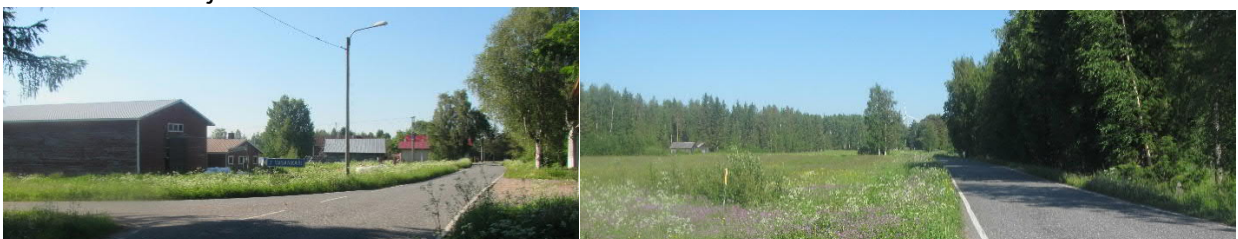
Ensimmäisenä urakkavuonna viitoituksen uusimisen yhteydessä siistitään nykyisen opastusalueen ympäristö. Pelto-osuuksilla huolehditaan vesakoitumisen estämisestä pääosin niitolla. Myös Simonpirtin liittymä tulee olla hyvin havaittavissa ja näkyvyys pihalle, jonne sijoitetaan uusi opastaulu. Molemmiin puolin siltaa, josta avautuu erityisen hieno näkymä, tulee varmistaa tiealueen vesakoinnilla maiseman avoimuus. Tavoitteena on ylläpitää tiejakson luonnonmukaista ilmettä.



Kuvat: Näkymä pohjoiseen sillalle, ja etelään Simonpirtille.

Museotien keskiosa

Museotien ympäristö vaihtelee pelloista metsiin ja kylämäiseen asutukseen pihapiireineen. Pelto-osuuksilla huolehditaan vesakoitumisen estämisestä pääosin niitolla. Arvokkaimmat näkymät on kuvassa merkitty valkoisin nuolin ja alueet valkoisella ympyrällä. Kyläympäristössä niitto ulotetaan piha-alueiden reunaan niin, että pihan ja tien väliin ei pääse kasvamaan vesakkoa. Mahdollinen häiritsevä niittojäte pihojen ja kyläympäristön kohdalta tulee poistaa 1 viikon kuluessa niitosta. Mikäli pihapiirien kohdalla kasvaa huonokuntoista puustoa, joka tulisi liikenneturvallisuuden vuoksi poistaa tai karsia, sovitaan siitä aina maanomistajan kanssa.



Kuvat: Vasankarintien liittymä esimerkkinä tieympäristöstä, jonka vesakoituminen tulee estää niitolla ja mahdollinen häiritsevä niittojäte poistaa. Oikeanpuoleisessa kuvassa arvokas näkymä tieltä avautuvaan peltomaisemaan.

Museotien eteläpää

Eteläpäässä arvokkaiden rakennusten ja tietä reunustavien puiden muodostama tiemiljö, perinnemaisemat ja joelle avautuvat näkymät muodostavat erityisen hienon kokonaisuuden. Tieympäristön tavoiteltava ilme vaihtelee hoidetusta luonnonmukaiseen, tie liittyy sekä luonnonalueisiin että pihoihin. Tärkeät näkymät on kuvassa merkitty valkoisin nuolin ja alueet valkoisella ympyrällä. Kyläympäristössä niitto ulotetaan piha-alueiden reunaan niin, että pihan ja tieympäristö muodostavat saumattoman, hoidetun kokonaisuuden. Mahdollinen häiritsevä niittojäte pihojen ja kyläympäristön kohdalta tulee poistaa 1 viikon kuluessa niitosta. Mikäli pihapiirien kohdalla kasvaa huonokuntoista puustoa, joka tulisi liikenneturvallisuuden vuoksi poistaa tai karsia, sovitaan siitä aina maanomistajan kanssa.

Vanha Färinranta, eli lossipaikka on merkitty opasteella maastoon ja kartalle valkoisella katkoviivalla. Liikennehistoriallisesti on perustelua päättää varsinainen museotie tähän kohtaan, josta joki on ylitetty lossilla aina 1920-luvulle saakka. Tieympäristöä hoidetaan kuitenkin yksityistielle saakka E2 -hoitoluokan mukaisesti.



Kuvat: Tieympäristön hoidon tavoitteena on siisti ja luonnonmukainen ilme. Vanha Färinrannan opastaulu. Alakuvassa perinnemaisemaa. Laidunniittyjen aidantolpat tulee sijoittaa niin, että tiealue voidaan niittää esteettä.

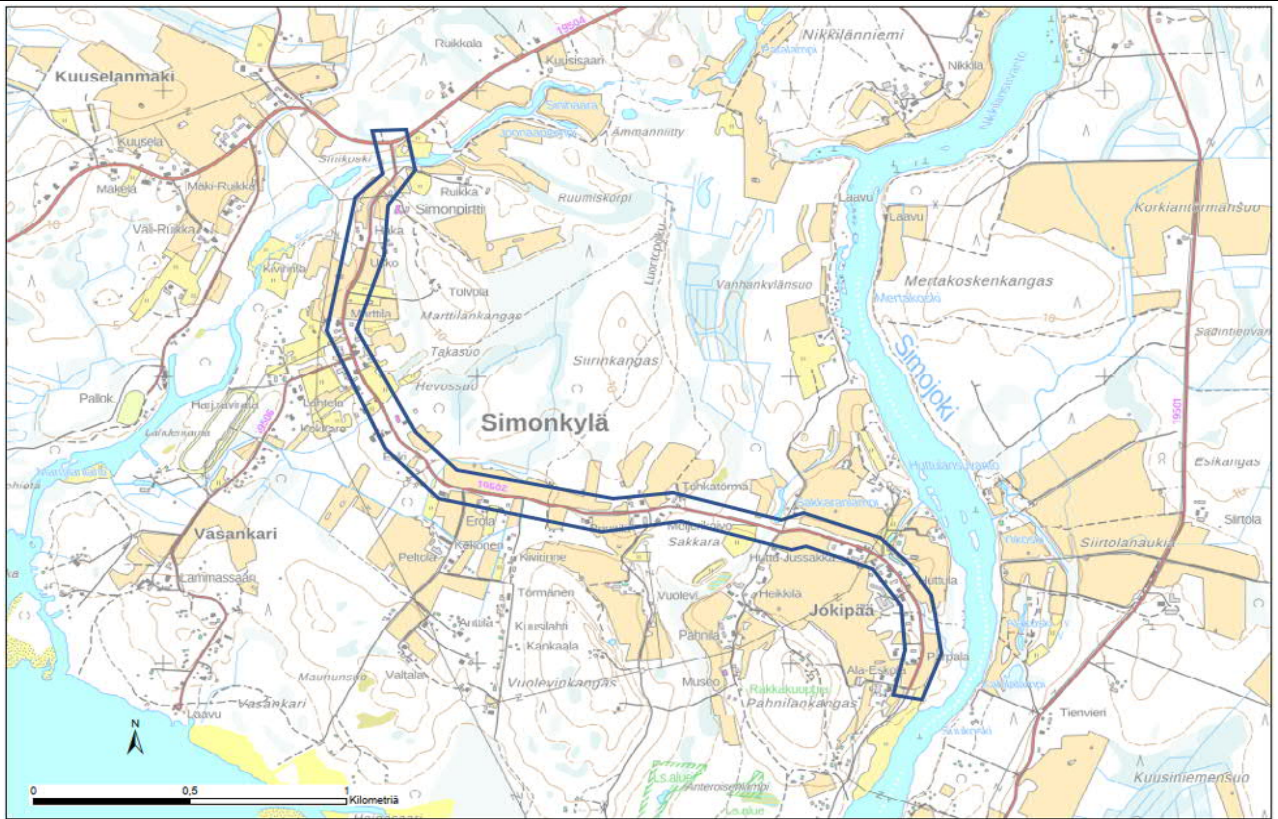
Nimi	SIMONKYLÄNTIEN MUSEOTIE
Numero	19502
Tierekisteriosoite	19502/ 1/ 0 - 19502/ 1/ 2965
Koordinaatit	Pohjoispää N 7281817 E 408725 Eteläpää N 7280174 E 410410
ELY-keskus	Lappi
Maakunta/ kunta	Lappi/ Simo
Sijainti tieverkolla	Simonkylässä valtakunnallisesti merkittävässä rakennetussa kulttuuriympäristössä (RKY 2009)
Käyttötarkoitus	Paikallista kylän liikennettä palveleva tieyhteys, joka päättyy eteläpäässä yksityistiehen
Pituus	2,9 km
Omistaja	Väylävirasto
Kunnossapitäjä	9/2020 YIT
Rakentaja ja valmistumisvuosi	x
Museointiajankohta	1982
Tien museoarvo	Museokohde sisältää tien ja sillan. Simonkyläntien historiallinen merkitys liittyy ennen kaikkea 1600- ja 1700-lukuihin, jolloin se oli osa Pohjanlahden ympäri kiertänyttä maantietä sekä Ruotsin ja Suomen välistä postireittiä. Ruotsin armeija vetäytyi Suomesta tietä pitkin sekä Suuren Pohjan sodan, Hattujen sodan, että Suomen sodan aikana. Lapin sodan aikana suomalaiset joukot etenivät tietä pitkin Kemiin. Tie on jäänyt syrjään maantieverkosta jo 1900-luvun alussa, eikä sitä poikkeuksellisesti ole koskaan parannettu autoliikenteen tarpeisiin. Viherhoidolla on keskeinen merkitys kohteen arvon säilymiselle, maisemalliselle näkyvyydelle ja kohteen rakenteelliselle kunnolle.
Tien tekniset tiedot	Tien/ ajoradan leveys n. 4,5 m, piennar 0,25 m, päällyste PAB
Museotien silta, painorajoitus	Sinikosken silta, siltanro 1366. Teräksinen jatkuva palkkisilta, teräsbetonikansi
Hoitoluokat	Viherhoitoluokka E 2 (Y), talvihoitoluokka II
KVL	Liikennemäärät 343 (KVL) ja 20 (KVLRAS) ajoneuvoa vuorokaudessa (2016)
Dokumentit	Simonkyläntien museotien kunnossapitosuunnitelma 2020 numero
	Aikamatkalla Suomessa: https://vayla.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=237973a7fc94f75a4398aedd674d195
www-osoitteet	
Liitteet	x
Päivämäärä	pvm
Täyttäjä	Nimi



Pohjakartta © Karttakeskus Oy, Lupa 4377



SIMONKYLÄNTIEN MUSEOTIE



Museokohteen aluerajaus

Valokuvat 6/ 2020



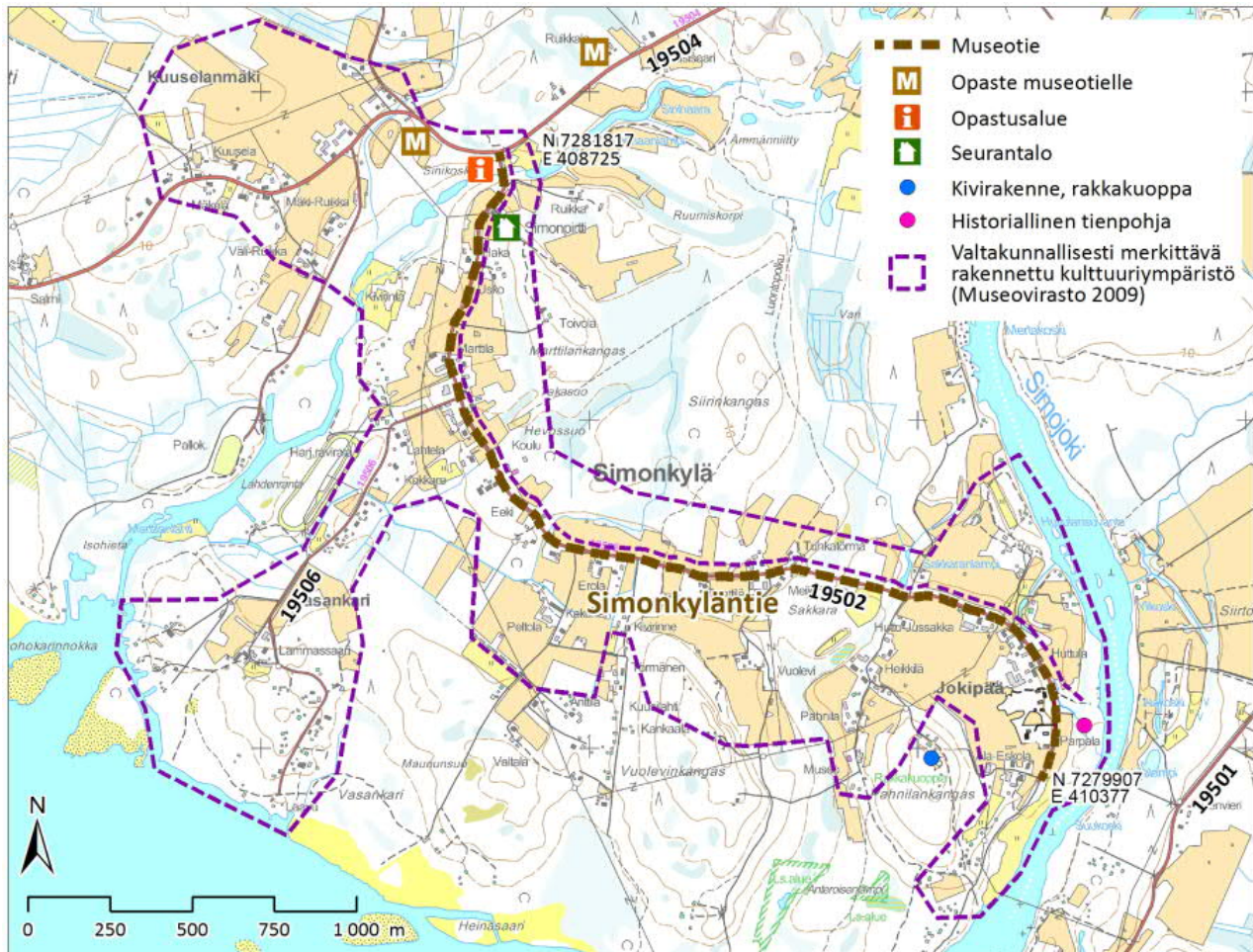
SIMONKYLÄNTIEN MUSEOTIE

SIJAINTI

Kunta Simo
 Osoite 19502/ 1/ 0 - 19502/ 1/2965
 Koordinaatit Pohjoispää N 7281817 E 408725
 Eteläpää N 7280174 E 410410
 Tien pituus 2,9 km
 Etäisyydet Simo 3 km
 Kemi 29 km
 Ii 47 km
 www-osoite www.vayla.fi
 Aikamatkalla Suomessa



Pohjakartta © Karttateskus Oy, Lupa 4377



Pohjakartta © Maanmittauslaitos 06/2015

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 37/2020				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Mikko Pentti Laura Soosalu		Julkaisuaika Marraskuu 2020		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuss		
		Hankkeen rahoittaja /toimeksiantaja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Simonkyläntie, Simo Museotien kunnossapitosuunnitelma				
Tiivistelmä Simonkyläntien museotie sijaitsee Simon kunnan alueella tiellä 19502. Museotiejakso on pituudeltaan 2,9 kilometriä. Museotien pohjoispää sijoittuu Simonkyläntien ja Kirkkotien risteykseen. Museotie päättyy eteläpäässä Heikkiläntien risteykseen, mutta uusi pääte on esitetty entisen lossipaikan, vanhan Färinrannan kohdalle. Simonkyläntie kuuluu Pohjanmaan rantatien valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) ja sijaitsee Simonkylän ja Simoniemen kyläasutusten valtakunnallisesti merkittävässä kulttuuriympäristössä (RKY). Museokohteena Simonkyläntie on helposti saavutettavissa. Simonkylän kyläyhdistys ja Simon nuorisoseura ry. edistävät toimillaan aktiivisesti Simonkylän kulttuuriympäristön säilymistä. Uusi opastaulu sijoitetaan Simonpirtin pihaan. Simonkyläntie on liitetty Väyläviraston (silloin Tie- ja vesirakennushallitus) museokohdekokoomaan vuonna 1982. Lapin tiepiirin esitys on perusteltu sillä, että tie on Suomen sodan aikainen armeijan perääntymistie ja tien varrella on vanhaa asutusta. Perusteluja tien valinnalle museokohteiden joukkoon ei ole löytynyt. Ilmeisesti tie on otettu museokohteiden joukkoon kuitenkin esimerkkinä Pohjanmaan rantatiestä Lapin tiepiiriin alueella. Myöhemmät perustelut tien museotieasemalle ovat: tien merkitys postireittinä, tien hallinnollinen ja taloudellinen merkitys, Ruotsin kuninkaan matkan yhteydessä tehty tien parantaminen 1752, tien merkitys Suomen sodassa ja Simonkylän RKY-ase-ma. Simonkyläntien erityisasema Pohjanmaan rantatien museotiekohteiden joukossa liittyy sen sijaintiin Perämeren pohjukassa, missä tie oli 1800-luvun loppuun ainoa maantie. Simonkyläntie on syntynyt 1600-luvulla aiemman ratsupolun pohjalle keskusvallan tarpeesta liittää pohjoisen asutus tiiviimmin Ruotsin valtakunnan yhteyteen. Ruotsin suurvaltakausi ja siihen liittyneet sodat Itämeren etelärannikolla aiheuttivat tarpeen Pohjanlahden ympäri kiertävän yhteyden käyttöön myös postinkuljetuksessa, mikä rooli Pohjanmaan rantatiellä oli Suomessa Ruotsin vallan loppuun saakka. Eryistä merkitystä Pohjanmaan rantatie ja erityisesti sen Tornion ja Oulun välinen osuus sai Ruotsin ja Venäjän välisissä sodissa 1700–1721, 1741–1743 ja 1808–1809, jolloin alue joutui sotanäyttämöksi Ruotsin armeijan perääntyessä Tornionjoelle. Suomen siirtyminen Venäjän keisarin alaisuuteen 1809 katkaisi tien merkityksen Suomen ja Ruotsin välisenä yhdystienä ja postitienä. Merkityksellisin ajanjakso päättyi symbolisesti Venäjän keisarin käyttäessä rantatietä matkallaan uudelle valtakunnanrajalle Tornioon 1819. Eri liikennemuotojen merkityksen muutos 1800-luvun lopulta nykypäivään näkyy Simonkylän alueella erityisen selvästi. Maantie alkoi menettää merkitystään höyrylai-valiikenteen alkamisen myötä 1850-luvulta lähtien, mutta vasta rautatien rakentaminen 1900-luvun alussa poisti väliaikaisesti sen merkityk-sen pitkänmatkan yhteytenä. Autoliikenne nosti maantien jälleen kilpailukykyiseksi 1920- ja 1930-luvuilla. Simonkylän alueella autoliikenne ohjattiin pois museotien alueelta, missä käytettiin hyväksi jo olemassa olevaa rautatiesiltaa. Lapin sodan aikana Simonkyläntiellä oli erityistä merkitystä osana 15. prikaatin hyökkäystä kohti Kemiä. Tässä yhteydessä prikaatin osat ylittivät Simojoen vanhalta lauttapaikalta. Simonkyläntie on poikkeuksellinen siinä mielessä, että se on edelleen käytössä oleva 1600-luvulta periytyvän vanhan valtamaantien osa, jota ei koskaan ole parannettu autoliikenneajan valtatieksi, eli tie jäi hyvin varhaisessa vaiheessa pois pitkänmatkan liikenteen käytöstä rautatien ja rautatiesillan rakentamisen myötä. Yleensä museotiekohteiden ilmiäisy on peräisin 1920- ja 30-luvuilla tehdyistä korjauksista. Simonkyläntie on säilynyt historiallisella linjauksellaan ja edustaa nykyisessä asussaan Ruotsin suurvaltakauden maantietä. Tien kunto on hyvä, mutta sitä on syytä kehittää kunnossapitosuunnitelman mukaisesti. Toimenpiteillä pyritään korostamaan tien ja sen ympäristön tulkittavuutta, sekä parantamaan tien käytettävyyttä ja liikenneturvallisuu-tta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi sekä tienpitäjän että maanomistajan näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytet-tävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja tien mahdolliselle korjaukselle. Alueurakkaan sisällytettävät hoitotoimenpiteet on esitetty tiivistetysti työkohtaisessa tarkennuksessa ja kohdekortissa.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) museotie, kunnossapito, kulttuuriympäristö, opasteet				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-882-6	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus	URN URN:ISBN:978-952-314-882-6		Kieli Suomi	Sivumäärä 43+liitteet
Kustannuspaikka ja -aika			Painotalo	

RAPORTTEJA 37 | 2020

SIMONKYLÄNTIE, SIMO

MUSEOTIEN KUNNOSSAPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-882-6 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-882-6

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