



Alakönkään museotie, Utsjoki

Museotien kunnossapitosuunnitelma

MIKKO PENTTI | LAURA SOOSALU



Alakönkään museotie, Utsjoki

Museotien kunnossapitosuunnitelma

MIKKO PENTTI

LAURA SOOSALU

RAPORTTEJA 80 | 2022

ALAKÖNKÄÄN MUSEOTIE, UTSJOKI

MUSEOTIEN KUNNOSSAPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Outi Pitkänen

Raportin valokuvat: Laura Soosalu

ISBN 978-952-398-103-4 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-103-4

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe	3
1 Lähtötiedot.....	4
1.1 Alakönkään museotien sijainti	4
2 Nivajoki–Alajalve-tie historialliset vaiheet	6
2.1 Ylä-Lapin liikenteen taustatekijät	6
2.2 Maantie lähestyy Utsjokea	8
2.3 Alakönkääntie	10
2.4 Alakönkääntien myöhempi historia	14
2.5 Alakönkääntie osana Väyläviraston arvokohteiden joukkoa	16
3 Nykytilan kuvaus.....	19
3.1 Maankäyttö	19
3.1.1 Kaavoitustilanne	19
3.1.2 Maanomistus.....	21
3.2 Ympäristö	21
3.2.1 Luonto ja maisema	21
3.2.2 Kulttuuriympäristö	27
3.3 Museotien tekniset lähtökohdat	28
3.3.1 Tien perustiedot	28
3.3.2 Tien kunto ja korjaukset	29
3.3.3 Tien kunnossapito	29
3.3.4 Liikenneturvallisuus ja opastus.....	29
3.3.5 Museotien viitoitus.....	30
4 Museotien kunnossapito-suunnitelma	31
4.1 Tavoitteet	31
4.1.1 Museotie.....	31
4.1.2 Maankäyttö	31
4.1.3 Maisema ja kulttuuriympäristö	31
4.1.4 Liikenneturvallisuus ja saavutettavuus	33
4.2 Museotien ja sen lähiympäristön hoidon vastuut ja yleisohjeistus	33
4.3 Alueurakkaan sisällytettävä museotien ja sen lähiympäristön kunnossapito	33
4.3.1 Museotien hoito	33
4.3.2 Tieympäristön ja maiseman hoito	33
4.4 Museotien ja tieympäristön pitkän aikavälin kunnossapito.....	36
4.4.1 Museotien korjaustarve.....	36
4.4.2 Museotien kunnossapito.....	36
4.4.3 Museotien saavutettavuus.....	36
4.4.4 Tiedonhallinta	37
Lähteet ja kirjallisuus	38
Liitteet	40

Esipuhe

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

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

Työ aloitettiin maastokatselmuksella Alakönkääntiellä kesäkuussa 2022. Maastokatselmuksessa Lapin ELY-keskusta edustivat perinneyhdyshenkilö Anna-Liisa Niskala ja aluevastaava Markku Riipi. Tieurakoitsija Destiaa edusti Jere Kaivosoja. Saamelaismuseo Siidaa edusti rakennustutkija Satu Taivaskallio. Työn aikana on oltu yhteydessä myös muihin Lapin ELY-keskuksen asiantuntijoihin sekä Museovirastoon.

1 Lähtötiedot

1.1 Alakönkään museotien sijainti

Nivajoki–Alajalve-museotie on kartoissa merkitty Alakönkääntieksi. Tien nimeäminen paikan nimien mukaisena yhteysvälinä, Nivajoki –Alajalve, oli TVH:lla tapana varsinkin uusia maanteita rakennettaessa. Nivajoki-Alajalve-tie on osa 1920-luvulla rakennettua pääosin kadonnutta Nivajoki-Nuorgam-maantietä. Museotieksi valittua osaa kuvaa kuitenkin paremmin nimi Alakönkääntie, joka on myös historiallisesti ollut käytössä. Tie sijoittuu Tenojoen Alakönkään kohdalle.

Alakönkään museotie sijaitsee Utsjoella, maantien 970:n (Nuorgamintien) pohjoispuolella, maantien ja Tenojoen välissä. Alakönkään museotie on Suomen pohjoisin museotie. Tien pituus on 4,8 km. Alakönkään museotieltä on etäisyyttä Nuorgamiin 7 kilometriä ja Utsjoelle 32 kilometriä. (kuva 2). Tie on länsipään opastusalueen ja itäpään välillä sora-pintainen ja kapea (kuva 1).

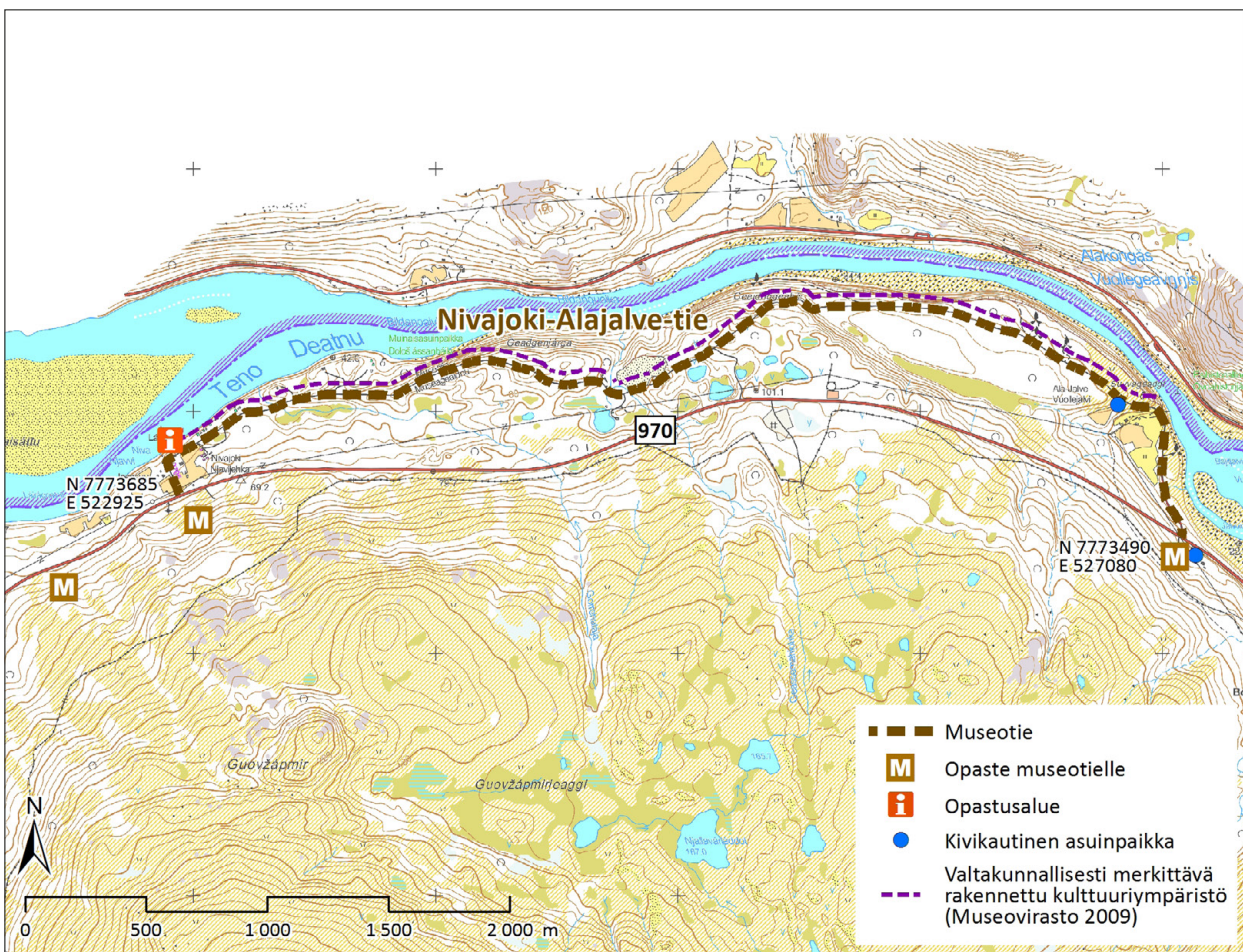
Tie sijoittuu Tenojokilaakson etelärannalle ja jokea reunustaville muinaisten jäätikköjokimuodostumien rinteille. Museotie kulkee tien itäpäässä esihistoriallisen asuinpaikan läpi (kuva 3).

Kuva 1., Sorapintaista museotietä reunustavat tunturikoivikot.





Kuva 2., Nivajoki-Alajalve museotien sijainti Utsjoella. Pohjakartta Karttakeskus Oy, Lupa L4377.



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

2 Nivajoki–Alajalve- tie historialliset vaiheet

2.1 Ylä-Lapin liikenteen taustatekijät

Ylä-Lapin liikenneoloissa tarve teille on syntynyt vasta hyvinkin hiljattain. Arkeologisten löytöjen perusteella Utsjoella on ollut asutusta jo kivikaudelta lähtien. Yksi parhaiten tunnetuista ja pisimpään käytetyistä asuinpaikoista sijaitsee museotien itäpäässä Ala-Jalven talon kohdalla. Paikalla tehdyt löydöt osoittavat, että Tenojoki on ollut alueen asukkaiden elannon lähde ja liikenneväylä. Jo tällöin on harjoitettu lohenkalastusta päätellen verkonpainoista ja muista kalastusvälineiden jäänteistä. Todennäköisesti alueella asuneet ihmiset käyttivät asuinpaikkaa lähinnä kesäisin Tenojoen lohen tärkeimmän nousujakson aikana ja siirtyivät talven tullen muualle, mahdollisesti hylkeenpyyntiin Jäämeren rannoille. Paikalta on löytynyt myös valtavat määrät varhaisempaan aikaan ajoitettuja keihäänkärkiä, myöhempinä vuosituhansina tehtyjä nuolenkärkiä ja näitä valmistettaessa syntyneitä kvartsiitti- ja liuskekivilastuja. Kiviaines paikalle tuotiin lähempää Jäämeren rantaa. Kesän aikana valmistettuja nuolia ja keihäitä voitiin käyttää syksyisessä peuranpyynnissä. Asukkaat valmistivat myös keramiikkaa ja Alakönkään niskalla sijaitsee yksi alueen harvoista saviesiintymistä. On kuitenkin mahdollista, että löytynyt asbestilla vahvistettu keramiikka on tuotu muualta.

Kivikaudella vallitsi nykyistä lämpimämpi ilmasto, jolloin alueella kasvoi myös mäntyjä. Männystä tehdyt sukset, tulen avulla kovertamalla valmistetut vesillä käytetyt ruuhet ja maalla vedetyt ahkiot tai nuorista puista sidotut purilaat olivat luultavasti asukkaiden tärkein kulkemisen apuneuvo. Pidemmällä matkoilla käytettiin nahasta puurangan päälle pingotettuja suurempia veneitä. Vesistöt muodostivat helpoimman kulkureitin, mutta kivikauden ihmiset kulkivat riistan, kalan ja marjojen perässä hyvinkin laajalla alueella luonnon kiertokulun mukaan. Tenojoen käyttökelpoisuutta kulkuväylänä haittasivat sen suuret könkäät, eli kosket, jotka oli ohi-

tettava maata pitkin kulkien. Esihistoriallisen ajan ihmisen tarve taakankuljettamiseen oli kuitenkin varsin vähäinen, joten kosket voitiin ohittaa ruuha kantaen tai taivaltaa pitkiäkin matkoja verraten kevyiden kantamusten kanssa jalan. Todennäköisesti Alakönkään kosken ohittava Nivajoki-Alajalve-tiekin on ensimmäistä kertaa muodostunut jo esihistoriallisen ajan matkaajien reittinä. Saariselän pohjoispuoleisen Lapin luonnolliset liikenneyhteydet johtavat pohjoiseen, Jäämeren rantaan.

Historiallisen ajan alusta lähtien on olemassa tietoja, että saamelaiset muodostivat talven ajaksi suuren koko lapinkylän, eli siidan laajuisen talvikylän ja hajaantuivat keväällä omille nautinta-alueilleen suvuittain. Talvikylien syntyminen saattaa myös liittyä verotukseen, joka alkoi ilmeisesti jo esihistoriallisena aikana. Veroa Lapin asukkailta kantoivat sekä Tanskan, Ruotsin että Venäjän kruunun edustajat. Keskiajalla Ruotsin kuninkaan edustajina toimivat ns. pirkkalaiset, jotka heille annettun kaupankäynnin lisäksi myös verottivat saamelaisia, tosin pohjoisimpaan Lappiin heidän toimintansa harvemmin ylettyi. 1500-luvun lopulla valtiot lähtivät veronkannon sijaan pyrkimään todelliseen omistukseen. Tanskan kruunun alaisuudessa eläneiden norjalaisten omistus Jäämeren rannan aluilla oli jo vakiintunut, mutta ruotsalainen pääosin suomalaisten muodostama uudisasutus, kaupunkien perustaminen Perämeren rannikolle ja seurakuntaverkon syntyminen siirsivät, virallisesti vasta useiden Venäjää vastaan käytyjen sotien jälkeen, pääosan nykyistä Lapin lääniä Ruotsin haltuun. Ruotsin tavoite Jäämeren rannikon ja Pohjoisen Venäjän kaupan haltuunotosta kolonisaation ja seurakuntahallinnon perustamisen avulla ei kuitenkaan toteutunut. Lopulta vuonna 1751 Tanskan ja Ruotsin kuninkaiden välillä solmittiin Strömstadin rauha, jossa määriteltiin Ruotsin ja Norjan välinen raja Kolmmesoavintunturiin asti. Rauhansopimukseen kuului, että alueella asuvat saamelaiset saivat vaelttaa poroineen valtakunnanrajan yli ilman esteitä.

Mahdollisesti juuri Lapinkylien verotuksesta seurasi, että saamelaiset siirtyivät peurojen metsästyksestä vähitellen 1500-luvulta lähtien poronhoitoon. Toinen mahdollinen syy oli peuranmetsästyksen muuttuminen aitojen avulla tapahtuvaksi suurpyynniksi, joka ajoi villit peuralaumat yhä ahtaammalle, mutta samalla mahdollisti peurojen kiinnioton ja merkitsemisen. Suomen Lappiin suurporonhoito saapui 1700-luvun kuluessa. Saamelaisten verotus tapahtui talvisin, jolloin keräännyttiin yhteiseen tal-

vikylään ja porotokka oli pienimmillään. Pohjoisimassa Lapissa poronhoitoon olennaisesti kuuluvat kesälaitumet sijaitsivat Jäämeren rannalla ja talvilaitumet etelämpänä Tenojoen varrella tai Inarin metsissä. tämä tarkoitti, että poronhoitoa harjoittavat saamelaiset paimensivat poronsa valtakunnanrajan yli vuoden kierron mukana. Verotus kuitenkin määriteltiin Tanskan ja Ruotsin välisten sopimusten mukaan tapahtuvaksi talviasuinpaikoissa. Tenojoen lohenkalastus pysyi tärkeänä osana paikallisten elinkeinoa, samoin kalastus poroja paimentavien saamelaisten reitin varrella. Historiallisena aikana Tenojoen varren saamelaisten varallisuus, ainakin esivallan näkökulmasta, perustui poronomistukseen ja porottomia, vain kalastusta ja metsästystä harjoittavia saamelaisia pidettiin köyhempinä, kuin tokkiensa kanssa kulkevia porosaamelaisia.

Sekä porosta saatavia tuotteita että kalaa myytiin jo keskiajalta lähtien ennen kaikkea Jäämeren rannan kauppiaille, joita tuli Norjasta ja Venäjältä, mutta myös kauempaa Saksasta, Hollannista ja Englannista, ja myös tuontitavarat hankittiin Jäämeren rannikolta. Lapinverotuksen alkamisesta ja erityisesti Ruotsin kruunun hallitsemien alueiden laajentumisesta alkaen koko Lapin alueen kauppa alkoi siirtyä markkinoille, jotka sai pitää vain kruunun luvalla määrättyssä paikassa. Ruotsin kuninkaiden alkuperäinen ajatus oli ollut saada Lapin asukkaat tulemaan markkinoille vastaperustettuihin Pohjanlahden kaupunkeihin, mutta kun tämä ei onnistunut, annettiin markkinalupia myös pohjoiseen, jonne Lapinkaupan yksinoikeuden saaneet Tornion porvarit matkustivat. 1600-luvun alkupuolella markkinoiden pitäminen alkoi Koutokeinossa ja 1650-luvulla Utsjoella. Markkinoiden yhteydessä päätettiin yhteisistä asioista, käytiin oikeutta ja myös kirkko oli tavallisesti edustettuna. Pohjoisimman Lapin saamelaiset hoitivat kuitenkin kauppa-asiansa Jäämeren rannalla Norjan puolella, mieluummin kuin matkustivat kauas länteen tai etelään ruotsalaisten markkinapaikoille. Tenojoen varren asukkaiden yhteydet etelään olivatkin varsin heikot. Ruijassa Jäämeren rannalla saamelaisten poronahat, poronahkaiset vaatteet, poronliha, loheta ja käsityöt olivat paljon arvokkaampaa kauppatavaraa, kuin Ruijassa vakinaisesti asuvien norjalaisten ja suomalaisten maanviljelijöiden ja kalastajien tuotteet, joita muutenkin oli Keski-Euroopan markkinoilla riittävästi. Tuotteet voitiinkin vaihtaa kirkasvärisiin verkkakankaisiin, elintarvikkeisiin, hopeaan ja jopa lasiesineisiin.

Maallista hallintoa Lapissa edusti Länsipohjan maaherran alainen lapinvouti, joita oli toisinaan Lapin osille, eli Tornion ja Kemin Lapille omansa, toisinaan koko Lappi kuului yhdelle voudille. Voutien perinteinen asuinpaikka oli Peltojärven kylä Enontekiöllä, mistä oli hyvät yhteydet sekä Pohjanlahden että Itä-Lapin suuntiin. Lapinvoudin tärkein tehtävä oli verojen keruu, joka tapahtui talvimarkkinoiden yhteydessä. Saamelaiset eivät maksaneet varsinaista henkiveroa, mutta heidän verotuksensa määrittämiseen käytettiin savulukua, eli kukin perhe muodosti yhden savun, jonka pää vastasi veronmaksusta tai veron määrä laskettiin täysikasvuisten työkelpoisten miesten määrän mukaan. Verot maksettiin luontaistuotteina, eli turkiksina, porotuotteina ja suolattuna tai kuivattuna kalana markkinoiden yhteydessä. Ennen Lapin rajojen määrittämistä samoilla markkinoilla maksettiin veroja monen kuninkaan voudeille, kun sekä Ruotsin, Tanskan että Venäjän edustajat saapuivat verottamaan saamelaisia. Verottamisen lisäksi voudeilla oli oikeus harjoittaa kauppaa, eli he ostivat lohta, turkiksia ja porotuotteita kruunulle. Hankaluutena oli kuitenkin, että kruunun määräämät hinnat olivat huomattavasti Tanskan ja Venäjän edustajien hintoja halvempia ja saamelaiset mieluummin myivät tuotteensa näille tai Jäämeren rannalle saapuville kaukokauppiaille. Ruotsin suuntaan verotavarojen kuljetus hoitui talvisin pororaidoissa Tenojoen jäätä pitkin Tornionjoen tai Ounasjoen latvoille ja sieltä kohti Perämeren kaupunkeja. Lapinvoudin alapuolella paikallisesta hallinnosta vastasivat kruununmiesmiehet ja lapinkyltiin asetetut kylänimismiehet, jotka olivat paikallisia asukkaita. Lisäksi käräjillä avustivat paikalliset lautamiehet.

Kuten mainittu Ruotsin, Norjan ja Venäjän vallan laajentuminen saamenmaalle tarkoitti myös seurakuntahallinnon perustamista alueelle ja pyrkimystä käännäyttää saamelaiset kristinuskoon. Ruotsissa pohjoisen seurakuntahallinnon keskuksiksi perustettiin Härnösandin hiippakunta, johon myös nykyinen Suomen Lappi kuului. Tenojoen varren asukkaat liitettiin Koutokeinon seurakuntaan ja Utsjoelle Tenojoen rannalle Talvadakseen rakennettiin kappeli, jossa seurakunnan kirkkoherra viipyi noin viikon ajan vuodessa saarnaamassa paikallisille. Muun ajan kappelista huolehti paikallinen lukkari. Kun Koutokeinon kirkko Strömstadin rauhan yhteydessä jäi Norjan puolelle rajaa, Utsjoesta muodostettiin 1747 oma seurakuntansa. Utsjoen nykyiselle kirkonpaikalle kirkkoa alettiin rakentaa vuonna



Kuva 4., Ensimmäinen kartta, johon Alakönkään kosken ohittava reitti on merkitty, on 1846 piirretty Oulun ja Kajaanin läänien kartta. On merkillepantavaa, että reitti, luultavasti talvitie, kulkee varsin pitkän matkan Piltamonkosken niskalta Alakönkään alapuolelle. Kartta ei kuitenkaan ole kovinkaan tarkka. Kuva: Kansallisarkisto.

1700 ja se valmistui 1703. Vanha puinen kirkko sijaitsi noin 200 metriä nykyisestä kirkosta etelään Mantojärven rannalla. Pappilana sai aluksi toimia rajansiirtojen takia oppilaansa menettänyt Utsjoen lapinkoulu, ja koska matkat asuinkentiltä kirkonmenoihin tai läheisille markkinoille olivat todella pitkiä, rakensivat paikalliset vähitellen yöpymispaikoikseen hirrestä kirkkotupia pappilan viereen. Kirkkotupien lisäksi paikalle rakennettiin käräjätupa oikeudenhoidon ja paikallishallinnon käyttöön ja voudintupa kuninkaan edustajana toimineen voudin yöpymisiä varten. Kirkonmenot, markkinat, käräjät ja muut tapaamiset tarkoittivat, että kirkkotuvissa yövyttiin usein jopa pari viikkoa kerrallaan. Kirkot ja pappilat olivat keskeisiä matkanteon kannalta, koska papeilla oli myös lain mukaan velvollisuus majoittaa virallisia matkalaisia. Lisäksi papit kävivät useimmiten vilkasta kirjeenvaihtoa etelään, tosin varsinaisen postilaitoksen saapumista Utsjoelle saatiin odottaa vielä pitkään. Utsjoen papit myös matkustivat saamelaiden markkinoille ja jopa Jäämeren rannalle, tämä tosin myöhemmin kiellettiin, koska samalla ylitettiin valtakunnanraja.

Lapin kristillistämiseen liittyi myös saamelais- taustaisten lasten kouluttaminen. Jo keskiajalta lähtien pappien valitsema lahjakkaita saamelaislapsia lähetettiin Uppsalaan saamaan korkeampaa sivistystä, mikä käytännössä tarkoitti heidän koulutamistaan katekeetoiksi, eli kiertäviksi alkeisopettajiksi, tai papeiksi. Saamelaislapset eivät kuitenkaan usein kestäneet Uppsalan olosuhteita vaan monet kuolivat ennen opintojen päättymistä. Tästä syystä perustettiin kiinteitä kouluja ensin Piitimeen Ruot-

sin saamelaisalueelle ja myöhemmin useita kouluja Tornion Lappiin. Koulut eivät kuitenkaan menestyneet, koska lasten opetus samalla paikalla useiden vuosien ajan ei sopinut saamelaiden elämän rytmiin. Utsjoen lapinkoulu esimerkiksi otettiin pian pappilaksi, koska sen oli vaikea saada oppilaita. Opetus siirtyi 1700-luvun kuluessa kiertokouluiksi, joissa katekeetat opettivat luku-, kirjoitus- ja laskeutaidon perusteita siirtyen paikasta toiseen saamelaiden asuinpaikkojen mukaisesti. Katekeetat olivat pääasiassa nuoria paikkakuntalaisia, joille papit opettivat näiden taitojen perusteet. Opetusta annettiin sekä saameksi että suomeksi oppilaiden kielitaustan mukaisesti. Varsinaista pohjakoulutusta katekeetoilta alettiin edellyttää vasta 1850-luvulla, mutta käytännössä vasta 1900-luvun alussa useimmat katekeetat olivat kansakoulun käyneitä.

2.2 Maantie lähestyy Utsjokea

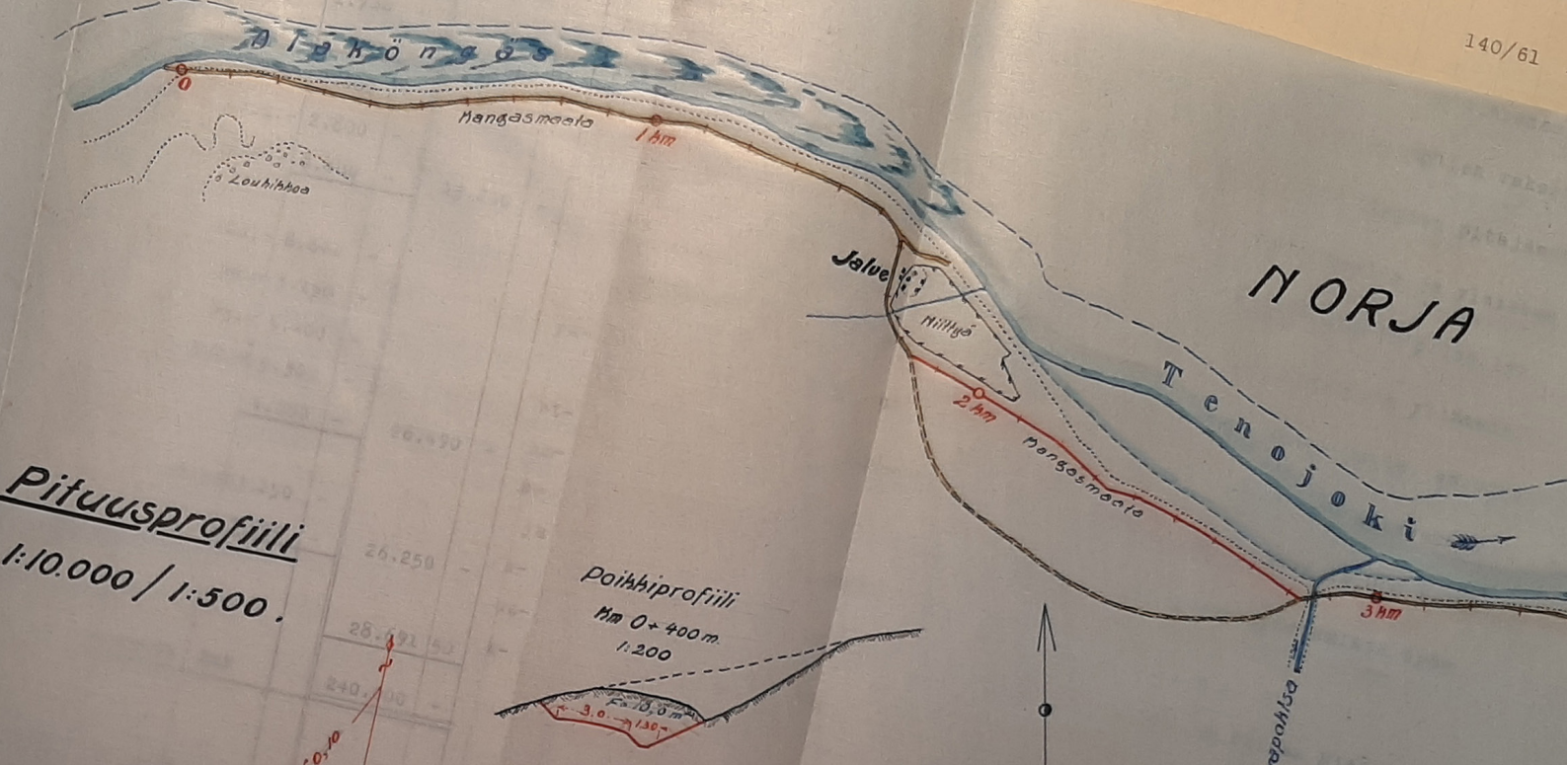
Vielä 1800-luvulla Utsjoen pitäjässä ei ollut lainkaan teitä (kuva 4). 1865 laaditun Oulun läänin yleisten teiden luettelon mukaan julkisia reittejä Utsjoella olivat: postireitti Inarista Petsikkotunturin yli ja alas Utsjokea pitkin Utsjoen kirkolle (Utsjoen puolella reitistä oli 52 virstaa, joista 45 edettiin jokia pitkin), Reitti Utsjoen kirkolta Tenojokea ylös Inarin pitäjänrajalle (140 virstaa), reitti Utsjoen kirkolta Nuorgamiin jokireittiä pitkin (50 virstaa) ja reitti Nuorgamista Pulmankijärvelle vesistöjä pitkin. Postitie Kittilästä Inarin kautta Utsjoelle oli raivattu

metsien ja soiden läpi, ja samaa linjaa vesistöjen kautta kulki myös merkitty talvitie. Reitin kustannuksista vastasivat pitäjät kukin oman alueensa osalta. Muita postiteitä koko Lapin kihlakunnan alueella ei sitten ollutkaan. Postitien varressa oli myös tunturitupia matkalaisten käyttöön: kaksi tupaa Inarin Menesjärven ja Kittilän Pokan välillä ja yksi tupa Petsikkotunturissa Inarin ja Utsjoen välillä. Utsjoen ja Inarin nimismiespiireissä ei ollut lainkaan kesti-kievareita, vaan jokainen lappalainen, jolla tuolloin tarkoitettiin kaikkia Ylä-Lapin asukkaita, oli velvollinen avustamaan ja majoittamaan matkalaisia. Käytännössä uudistalolliset ja kalastajasaamelaiset avustivat kesäisin veneillään ja porosaamelaiset talvisin poroillaan. Reittien ylläpito ei ollut helppoa, vaikka kaikkien täysi-ikäisten asukkaiden tulikin maksaa kuvernöörin tiekassaan vuosittain kolme kopeekkaa. Kittilän-Inarin postipolun varressa asutus oli niin harvaa, etteivät tientekovelvolliset aina saaneet reittiä raivattua ja merkittyä. Tierahoilla saatiin kuitenkin rakennettua rumpuja ja pitkospuita, mutta autiotuvat oli tehtävä valtion rahoilla. 1888 Lapin kihlakuntaposti muutettiin uuden asetuksen mukaiseksi kunnalliseksi postilaitokseksi, kun kuntiin, Utsjoki mukaan lukien, perustettiin omat postitoimistot.

1900-luvun alussa Utsjoen kirkkoherra kirjoitti, että liikenne seurakunnasta kohdistuu enimmäkseen Norjaan, mistä tuodaan elintarpeita, ja jonne viedään kalaa, lihaa, lintuja, käsitöitä, lautoja ja mitä vaan, mitä voidaan. Suomeen liikenne oli vähäistä ja sitä välitti posti. Muuta liikennettä ei ollut, kuin, mitä virkamiehet ylläpitivät virkamatoillaan. Tenojokea kuljettiin talvisin porolla, hevosella ja sonnilla, mutta Petsikon yli Suomeen pääsi vain porokyydillä. Itäisen Utsjoen liikenne suuntautui Uuniemeen, Tenoon ja Vesisaareen, länsiosien myös Kaarasjoelle ja Lakselviin. Lisäksi Nuorgamilaiset kulkivat kaakkoon Pulmankijoen latvoille ja Sevettijärvelle. Utsjoen saamelaisilla oli Norjassa paljon sukulaisia, ja utsjokelaiset kävivät naapurissa myös töissä niin rannikon kalastuksessa kuin yksityisillä yrityksilläkin. Myös tietyöt ja lennätinlinjojen rakentaminen Norjassa työllistivät Utsjoen asukkaita. Suomalaiset viranomaiset puhuivatkin paheksuen Norjan vetovoimasta, joka esti Utsjoen saamelaisia tunte-masta kaukaista Petsikon takaista Suomea läheiseksi.

Varsinainen maantie Lapin pohjoisosiin eteni 1897–1902 Rovaniemen Vikajärveltä Sodankylän kirkolle valtion työnä. Tätä tietä oli yritetty saada aikaiseksi jo 1850-luvulta lähtien, mutta pitäjien omat voimat eivät riittäneet hankkeen toteuttamiseen. 1905 Oulun tiepiiri aloitti tämän tien jatkon suunnittelun Sodankylästä Inarin Kyröön, eli Ivaloon. Kultayhtiö Prospektorin pääosin valtion rahalla rakennuttama 70 kilometrin pituinen yksityinen tie Kitisjokivarresta Laaniojalle määräiti maantielle valitun reitin ja syrjäytti lopullisesti pohjoisen perinteisen Kittilästä Purnumukan kautta Inarin kirkolle johtaneen keinon. Varsinaiset tietyöt Ivalon tiellä alkoivat valtion rahoituksella 1911 ja Ivaloon päästiin jo 1914. Alun perin tätä tietä oli tarkoitus jatkaa kohti Inarin kirkonkylää, mutta 1916 Venäjän viranomaisten vaatimuksesta se käännettiinkin kohti Petsamoja, josta oli tarkoitus tulla yksi Venäjän lännestä ensimmäisen maailmansodan aikana saamien sotatarvikkeiden kauttakulkusatamista. Hanke pysähtyi Venäjän vallankumoukseen, mutta jatkui 1920-luvulla Suomen saatua Petsamon Tarton rauhassa.

Maantie Ivalosta Inarin kirkonkylään rakennettiin 1919–1925 valtion hätäaputoin. Tietyömaa lähenei entisestään Utsjoen rajoja, kun rakennettiin erämaatie Inarista Kaamaseen 1931–1934 ja Kaamasesta Syysjärvelle 1936–1939. Tämä IV luokan maantie oli vain vaivoin autolla kuljettavissa. Maantien tulo ei ollut ainoastaan positiivinen ilmiö. Saamelaisemmistöisille alueille tien mukana tuli paljon uusia asukkaita, joista ei muuten koettu olevan erityistä haittaa, mutta osa-aikaisia töitä tekevät tiejätkät koettiin paitsi elämää häiritseväksi tekijänä, myös taloudellisena taakkana kunnille. Jätkillä oli myös paha tapa jäädä maisemiin ilman toimeentuloa, kun työmaa oli päättynyt. 1925 Utsjoen kunta tekikin maaherran kautta valtiolle anomuksen, että maantietä ei jatkettaisi pitäjään. Kunnanvaltuuston mukaan se toisi ei-toivottua väkeä, joista koituisi kuntalaisille lähinnä taloudellista taakkaa. Utsjoen luonto ei valtuuston näkemyksen mukaan pystynyt tarjoamaan uusille asukkaille toimeentuloa maataloudesta. Samoin kunta otti kielteisen kannan rajavartioston perustamiseen, koska siitä koituisi haittaa perinteiseen kulkemiseen rajan yli.



Kuva 5., Alakönkääntien vanha linjaus Alakönkään niskalta kulki ilmeisesti Jalven niityn alapuolelta, mutta katosi varsin pian joen ja jäiden vaikutuksesta. Sen sijaan nykyisen Nuorgamintien yläpuolella kulkeva tielinja näkyy edelleen maastossa. Näiden välissä kulkeva oikaistu 1920-luvun lopulla rakennettu linjaus jäi Nuorgamintien alle. Kuva: TVH:n arkisto.

2.3 Alakönkääntie

Alakönkään koski muodosti huomattavimman esteen Tenojoen liikenteelle. Utsjoen kunnan väestöstä valtaosa asui kosken yläpuolella ja koski heikensi heidän tavarankuljetusmahdollisuuksiaan huomattavasti. Veneen veto tyhjänä kosken ohi ja tavaroiden kantaminen rannan louhikkoja pitkin oli ikimuistoinen tapa selättää este, mutta tämä tarkoitti, että kuljetettavan kuorman tuli olla varsin kevyt. Noin 100 kilogramman tavarakuorman saamiseen Jäämeren rannalta Utsjoen kirkonkylään tarvittiin yleensä kolme edestakaista matkaa. Talvisin reellä tai pulkalla voitiin kosken lähialueen heikot tai kulkukelvottomat jäät voitiin ohittaa kauempaa kiertäen vanhaa talvitietä pitkin. Alakönkään ohi tehtävää tietä esitettiin useaan otteeseen 1800-luvun lopulla. Utsjoen yleinen kuntakokous jopa esitti 1887 Alakönkään ja Utsjoen suulta länteen sijaitsevan Yläkönkään perkaamista veneellä kuljettavaan kuntoon. Lokakuussa 1895 Oulun läänin kuvernööri hyväksyi paikallisten toiveesta kruununvoudin esityksen maanteiden rakentamisesta Yläkönkään ja Alakönkään sivuitse valtion varoilla.

Alakönkään ohittavan tien rakentaminen aloitettiin 1897 ja hanke oli kesken vielä vuosisadan vaihteessa. Alakönkääntie tehtiin aikalaiskuvausten mukaan turhaan "tunturiin" vaikka alempaakin olisi päässyt. Toisaalta tien rakentaminen korkeammalle säästi sen tulvien ja jäidenlähdön aiheuttamilta vahingoilta. Alkuperäinen Alakönkääntie (kuva 5) alkoi linnuntietä mitattuna noin 1,5 kilometriä

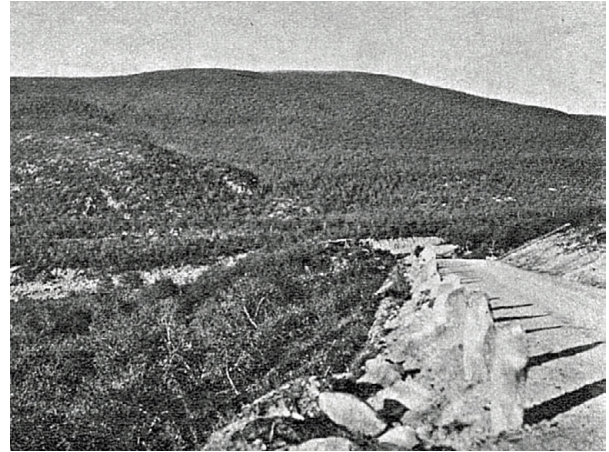
Jalven talosta länteen, missä tielinja edelleen kulkee Tenojoen rantaan, joka pohjoissaameksi on nimeltään Geaidnogeahči, eli osuvasti Tienpää. Itäpäässä reitti jatkui lähellä Tenojoen rantaa vieden hieman kauemmas kosken alapuolen kuohuista ja syksyisin nopeasti jäätyvästä suvannosta. Veden voima kuitenkin ilmeisesti sorti tien muutamassa vuodessa ja käytännössä se päättyikin Jalven talon rantaan. Jossakin vaiheessa ennen 1920-lukua tie linjattiin paikallisin voimin uudelleen kauemmas joesta. Jalvesta itään tie kulki noin 1,5 kilometrin matkan korkeammassa maastossa ylimmäisen Porapoktsajoen kohdalle saakka. Tämä vanha tielinja Jalven talosta alavirtaan on edelleen osittain maastossa nähtävillä. Se kulkee Jalven rakennusten yläpuolelta Nuorgamintien toiselle puolelle. Kaummillaan tielinja on lähes 200 metriä nykyisestä Nuorgamintiestä etelään. Alkuvaiheessa tavaroiden kuljettamiseen käytettiin Jalven väkeä, joille valtio maksoi pienen korvauksen. Lisämaksusta sai käyttöönsä myös talon hevosen ja kuormasatulan. Ainakin 1920-luvun alussa tavaroiden kuljetukseen käytettiin myös käsikärryjä.

Ilmeisesti tämä vuosisadan vaihteessa rakennettu tie oli ainoastaan kapea jalkaisin ja kuormahevosella kuljettava polku, sillä jo 1911 senaatti Utsjoen kunnan ehdotuksesta ja Oulun läänin kuvernöörin esityksestä määräsi TVH:n antamaan varat Alakönkään ja Jalvenrannan välisen kärrytien ja Jalven talosta Pajuniemeen vievän talvitien rakentamiseen avustuksena kunnan tientekevöllisille. Lisäksi Pajuniemen ja Nuorgamin välille määrättiin

rakentamaan sillat jokiuomien yli. Utsjoen kunnalla ei kuitenkaan ollut varoja työn toteuttamiseen ja 1913 TVH teki hankkeesta kustannusarvion, jonka pohjalta rakennusvaroja myönnettiin 1915 ja 1916. Rahoja ei kuitenkaan käytetty sotatilasta johtuen, ja hanke jäi odottamaan 1920-luvun alkuun saakka. 1921 Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti Utsjoen kunnalle myöntävänsä tientekoon 15 000 markan avustuksen ehdolla, että tie tehtäisiin ammattitaitoisen mestarin johdolla, nimismiehen valvonnassa ja pääosin kunnan varoilla. Kunta kuitenkin ilmoitti ehdottomasti hylkäävänsä tämän tarjouksen, jolloin Oulun maaherra määräsi tutkimaan mitä tienteko maksaisi TVH:n omana työnä. Viranomaiset totesivat, että tie oli vähäliikenteinen ja täysin erillään muusta maantieverkosta. Se kuitenkin katsottiin paikallisille tärkeäksi.

TVH:n piiri-insinöörin alkuperäisessä suunnitelmassa tien kunnostus olisi tehty ainoastaan talvitienä, jolloin hanke olisi tullut kohtuullisen edulliseksi. Utsjoen kunta kuitenkin pyysi rakentamaan myös kesäajoon sopivan tien, joka täyttäisi paikallistien määräykset. TVH:n ratkaisuna oli joustaa joistakin määräyksistä hyväksymällä paikallisteille aivan liian jyrkät mäet Alakönkään molemmin puolin ja rakentamalla tien Pajuniemestä itään polkutilana, jossa hevosella kulkeminen kuitenkin olisi mahdollista (kuva 8). Rakennustöihin ensimmäiset määrärahat myönnettiin jo 1922 ja Pajuniemeltä itään johtavan osuuden töihin päästiin lopulta 1926–1927. Tien länsiosaa jatkettiin Piltamonkosken ohi Nivajoelle saakka, jolloin tien profiili muuttui huomattavasti loivemmaksi ja sitä pitkin oli mahdollista kulkea myös hevoscarrilla. Tielle rakennettiin useita kiviisiä rumpuja ja yksi puinen silta. Lisäksi tien jyrkkää penkkaa joelle päin tuettiin kivipaasilla, jotka samalla osoittivat kulkijoille tien vaarallisen jyrkän reunan sijainnin (kuva 6). Jalven itäpuolella tielle rakennettiin lähemmäs jokea suurempi uusi linjaus, missä tavoitteena oli samoin hevosliikenteen helpottaminen. Erittäin haasteen tietyömaalle ja varsinkin sen silloille aiheutti, ettei rakentamiseen sopivaa puutavaraa ollut saatavilla missään lähialueilla. Tie- ja vesirakennushallitus lähti kuitenkin suunnittelussa ajatuksesta, että puutavara silti rahoitettiin valtion metsistä suurin kustannuksin, eikä esimerkiksi ostettaisi Norjan puolelta.

Utsjoen kunnan anomuksesta valtio myönsi rahoituksen myös tavarasuojien rakentamiseen tien päätepisteisiin Nivajoelle ja Pajuniemeen sekä hevosrattaiden ja kaksien käsikarryjen hankkimiseen



Kuva 6., Kivipaasia museotien keskivaiheilla kesällä 1933. Kuvasta näkee, kuinka paljon kasvillisuus on lisääntynyt. Kuva: Kansan kuvalehti 29.9.1933.

kulkua helpottamaan (kuva 7). Utsjokelaiset suunnittelivat myös moottoriveneliikennettä tien päätepisteistä itään ja länteen, mutta tähän valtio ei ollut valmis myöntämään rahoitusta. Idässä Pajuniemeen ylettynyt tie ja sieltä Nuorgamiin ulottuva polkutila otettiin valtion hoitoon ja nimettiin maantiekseksi 13.4.1928. Tämän jälkeen Oulun läänin maaherra esitti myös, että tielle rakennetut varastot ja siellä käytetyt työrattaat ja käsikarryt tulisivat valtion ylläpitoon, mihin TVH antoi piiri-insinöörin esityksestä myönteisen lausunnon marraskuussa 1929. Ilmeisesti vasta tässä yhteydessä maantiekseksi nimettiin Piltamonkosken niskaan, eli Nivajoelle rakennettu uusi maantien jatko (kuvat 9 ja 10). Samalla määrättiin, että Norjan alamaisilta laitteiden käytöstä laskutettaisiin 5 markkaa tai 50 Norjan äyriä per käyttökerta. Maksujen kantaminen jäi Utsjoen nimismiehen vastuulle. Liikennettä Nivajoelta Nuorgamiin ylettyvällä tiellä oli ja Utsjoella alkoi liikkua 1930-luvulla jo ensimmäisiä turistejakin. Kauempana tulleet myös laskivat kosken sekä veneellä että myös tavarankuljetuslautalla (kuva 11).



Tenen alakönkään ohi kulkee kanootti nopeimmin, halvimmalla ja mukavimmin Nivalan hevosen vetämillä rattaila. Könkään ohi on maantietäkin. Ajaja ei osaa suomea, mutta kyllä lappia ja norjaa. Nivalan poika puhuu toistaiseksi vain lappia. Suomenkielen laiko saavutetaan vasta koulussa. — Oltuamme 3 viikkoa postin ulottumilta, tuntui vanhempikin asia uutiselta. Meloja tutkii Utsjoen kirkkoherralta saamiemme lehtiä pimeyden elokuun 6 p:nä kello 23.30 erikoisesti haittaamatta lukemista.

Kuva 7., Kesällä 1934 Ape Janhunen ja insinööri Lagus meloivat Ivalosta Karasjoelle ja sieltä Tenojokea Norjaan kanootilla. Norjan puolella matka jatkui linja-auton kyydissä rannikolle ja sieltä laivalla takaisin Suomeen Petsamon kautta. Alakönkään ohi kanootti kulki hevosrattaila. Kuva: Ape Janhunen.

2.4 Alakönkääntien myöhempi historia

1920-luvun loppu toi Utsjoelle ensimmäisen maantien lisäksi myös puhelinyhteyden etelään, uuden kansakoulun oppilajasuntoloiheen ja sairaalan. Tenjoelle alkoi samaan aikaan ilmestyä moottoriveineitä myös Suomen puolelle. 1930-luvun lamakauden alkaessa Petsamoon johtava maantie oli saatu valmiiksi ja työmaalta kotiutunutta väkeä oli lähiseuduilla runsaasti. Laman myötä myös asenteet maantietä kohtaan hellittivät. Utsjoen kirkonkylälle vanhan postipolun myötäisesti kulkevan maantien suunnitelmat olivatkin jo pitkällä ja TVH:n Lapin piirin toimintasuunnitelman kärjessä toisen maailmansodan syttyessä. Talvisota sotki suunnitelmat ja huoltovarmuus nousi tiehankkeiden keskiöön, jolloin keskityttiin parantamaan yhteyksiä Petsamon Liinahamarin satamaan ja suunnittelemaan uutta maantietä läntisen käsivarren kautta Skibotniin. Utsjoellekin varsinainen muuhun Suomeen yhteydessä oleva maantie kuitenkin tuli sota-aikana. Se vain ei suuntautunut Kaamasesta kunnan keskukseen vaan länsiosaan Karigasniemelle. Tämän tien rakentaminen aloitettiin jo 1930-luvulla, mutta sota-aikana saksalaiset rakensivat tien valmiiksi omiin huoltotarpeisiinsa. Tie jatkui Norjan Kaarajoelle ja sieltä Porsanginvuonolle. Saksalaiset rakensivat Karigasniemelle myös rautaristikkosillan Tenon yli.

Lapin sodan alussa pohjoisen väestö evakuoitiin Pohjanmaalle. Utsjokelaisten kokoontumispaikkoina olivat Karigasniemen lähellä sijaitseva Rovisuvanto, joka oli myös postiauton pääteasema, sekä Inarin Kaamanen, joihin ihmiset saapuivat kuka veneillä, kuka kävellen. Aikaa evakuointiin oli varattu tasan viikko. Kuljetukset kokoontumispaikoilta rautatien varteen tapahtuivat itse asiassa Saksan armeijan kuormastoissa, jotka tavaroita pohjoiseen toimitettuaan ottivat aina paluumatkalle mukaan Lapin evakkoja. Tämä tapahtui Ivalon komendantin käskystä. Vihollisuuksien alkaessa Utsjoen väestö oli jo Pohjanmaalla, lukuun ottamatta monia porosaamelaisia, jotka jäivät kuljettamaan tokkiaan turvallisille alueille ja vahtimaan niitä. Evakuointipaikkana oli alkuun Ylivieska, sitten Kalajoki ja lopulta Alavieska. Marraskuun 15. päivään mennessä suomalaisjoukot olivat edenneet jo Kaamaseen asti, mistä perääntyviä saksalaisia seurattiin Karigasniemelle, mistä saksalaiset vetäytyivät Norjan puolelle 21. marraskuuta. Kaamasesta Utsjoen kirkonkylän suuntaan edenneet suomalaiset saavuttivat rajan 20. marraskuuta kohtaamatta ainuttakaan saksalaista. Utsjoella toisen maailmansodan aiheuttamat tuhot olivat Lapin mittarilla poikkeuksellisen vähäisiä. Saksalaiset hävittivät vetäytyessään Karigasniementien lähiseudut, mutta tiestön puutteessa heillä ei ollut mahdollisuutta päästä kunnan muihin osiin. Saksalaisten vetäytyminen alueelta tapahtui myöhään syksyllä, jolloin veneitä ei enää



Kuva 11., Herastuomari Fredrik Holmberg Alakönkääntien kuormarattailla kesällä 1933. Nuorgamissa asunut kauppias Holmberg oli keskeisiä hahmoja alueella ja vastasi useaan otteeseen myös Alakönkääntien liikenteen järjestämisestä. Kuva: Kansan kuvalehti 29.9.1933.

saanut vesille, mutta jäätkään eivät vielä kanta-
neet. Valtaosa Utsjoen asukkaista saattoikin palata
keväällä 1945 ehjiin koteihin, joista tosin kotieläi-
met oli jouduttu lähtiessä teurastamaan.

Sodan jälkeen myös Alakönkääntiellä alkoi uusi
aikakausi, kun nuorgamilainen Vilho Pohjanrinne
tilasi itselleen kuorma-auton, jolla aloitettiin liiken-
ne Nuorgamista Nivajoelle (kuva 12). Jo keväällä
1948 tie oli päässyt niin huonoon kuntoon, että Uts-
joen kunnanvaltuusto nuorgamilaisten valitusten
pohjalta toivoi tien kuntoon panemista. Lapin tie- ja
vesirakennuspiiri ilmoitti, että tietä on huollettu nor-
maalisti ja sen kunto voidaan jälleen todeta asian-
mukaiseksi talven jälkeen tehtävän kunnossapidon
yhteydessä. Paikallisen tiemestarin mukaan näin
vähäliikenteinen tie, jossa kulkee vain yksi auto, ei
voi joutua yhden kuivan kesän kuluessa niin huonoon
kuntoon, kuin paikalliset valittivat. Tietä ei



Kuva 12., Nuorgamin ensimmäinen kuorma-auto Tenojoen
maisemissa Pajuniemen ja Nuorgamin välillä. Valokuvassa
näkyvät hyvin tunturikoivikossa kulkevan tien kapeus. Kuva: Antti
Hämäläinen, Museovirasto.

tosin ollut suunniteltu lainkaan kuorma-autoliiken-
nettä varten, eikä sen kunnossapitokaan todelli-
suudessa vastannut autoliikenteen vaatimuksia.
Nivajoen-Nuorgamin maantie oli joka tapauksessa
luultavasti Suomen vähäliikenteisin sodan jälkei-
sinä vuosina. Utsjoen muuhun Suomeen kytkenyt
maantie Kaamasesta kirkonkylään valmistui lopul-
ta vasta 1959, jolloin autoliikennettä oli Nuorgamin
tiellä ehtinyt olla jo yli kymmenen vuotta.

Utsjoen maantie jatkui jokisuusta itään Karnjar-
gaan, mistä oli lossiyhteys Tenojoen yli ja Norjan
maantieverkkoon (kuva 13). Kirkonkylästä Nuorga-
miin johtavan maantien suunnittelu alkoi 1960-lu-
vulla ja tie valmistui lopullisesti 1971. Koko maantie
Kaamasesta Utsjoen kautta Nuorgamiin Norjan ra-
jalle sai numerokseen 970. Samaan aikaan raken-
nettiin Tenojoen vartta kulkenut polkutie Utsjoelta
Karigasniemelle. Tämä tie parannettiin autoliiken-
teen käyttöön maantieksi 9703 vuonna 1983. Vasta
1993 Saamen sillan valmistuttua nelostien linjaus
siirrettiin kulkemaan Utsjoen kautta Norjaan, jol-
loin koko Tenojokivartta kulkeva maantie Karigas-
niemestä Nuorgamiin numeroitiin maantieksi 970.
Uudet tiehankkeet vaikuttivat runsaasti myös Ala-
könkääntien ympäristöön, sillä valtaosa vanhasta
tielinjasta Jalven talosta Nuorgamiin jäi uuden tien
alle. Alakönkääntietä hyödynnettiin Nuorgamin tie-
työmaan aikana. Nykyisen museotieosuuden puo-
livälissä olevien lampien alueella oli suuri TVH:n
tukikohta ja myös museotien vieressä samalla alu-
eella sijaitseva sorakuoppa syntyi tietöiden yhtey-



Kuva 13., Karnjargan lossi Tenon yli oli pohjoisen yhteys Norjaan ennen Nuorgamin maantien valmistumista. Kuva: Lusto.

dessä. Päätös Nivajoki-Nuorgam-maantien lakkauttamisesta tehtiin virallisesti vuonna 1967 ja se tuli voimaan vuonna 1971, minkä jälkeen tielinja jäi lähinnä aktiivisten lohenkalastajien käyttöön.

2.5 Alakönkääntie osana Väyläviraston arvokohteiden joukkoa

Nivajoki-Alajalve-tie oli mukana Lapin piirin 1979 koostamassa museotie- ja -siltakohteiden esityksessä. Kohde kuitenkin karsiintui jatkovalinnan yhteydessä. Elokuussa 1983 tasavallan presidentti Mauno Koivisto oli tekemässä vierailun Utsjoelle ja kalastaminen Alakönkään koskessa oli osa vierailuohjelmaa. Utsjoen kunta tiedusteli 20.5.1983 kunnioittavasti Lapin piiri-insinööriltä, olisiko vuosi 1983 sopiva ajankohta viitoittaa kohde museotiekohteeksi. Lapin piiri tekikin jo 30.5. kiireisenä ehdotuksen tien ottamisesta museotieksi. Ehdotuksen perustelut olivat varsin hatarat: tien epäiltiin syntyneen joskus 1600-luvulla, sillä nähtiin historiallista arvoa rakenteen ja matkailun kannalta ja sillä nähtiin sekä valtakunnallista että paikallista merkittävyyttä. Suunnitelluissa opasteteksteissä kerrottiin Tenojoen ikiaikaisesta merkityksestä liikennereitinä ja Alakönkään koskesta kulkuesteenä, mainittiin virheellinen käsitys, että alueelle 1766 pystytetyt rajamerkit olisivat olleet todisteita Ruotsin kuningas Adolf Fredrikin vierailusta sekä lyhyesti tien ottamisesta maantiekseksi 1928 ja lakkauttamisesta 1967. Museotoimikunta hyväksyi esityksen kokouksessaan 3.6.1983. Presidentti ei kuitenkaan matkansa aikana lopulta ehtinyt Alakönkäälle.

Tie yhdistää -julkaisussa Leena Sälejoki-Hiekanen mainitsee Alakönkään ikiaikaisena esteenä Tenolla kulkemiselle ja tien syntyneen paikalle luonnostaan matkalaisten kulkemisen seurauksena. Tätä tietä parantelemalla saatiin tie, joka voitiin liittää maantienä Suomen tieverkkoon, vaikka sillä ei ollutkaan kiinteätä yhteyttä muihin teihin. Kirsi Liimatainen asettaa Tiehallinnon museotiet ja -sillat-selvityksessä Nivajoki-Alajalvetien tietoarvoltaan arvoluokkaan 2 ja tieliikennehistorialliselta ja säilyneisyysarvoltaan arvoluokkaan 1 sekä pysyvästi säilytettävien museokohteiden joukkoon. Perusteluna on kohteesta tehty kirjoitelma. Liimatainen kertoo myös tarkemmin siitä, että tie poistettiin museokohteiden joukosta 1990-luvulla, koska se oli yksityistie ja museointipäätös oli tehty epävirallis-

ti sekä koska maanomistusolot tiealueella muuttivat 1990-luvulla. 2001 tehtiin tiesuunnitelma, jossa museotien tiealue erotettiin ja liitettiin liitännäisalueena Nivajoen maantiehen 9705, jolloin tiealue siirtyi valtion hallintaan. 2003 teitä parannettiin helävaraisesti autolla ajettavaan kuntoon ja Tenon rannalle vierineet kaidekivet nostettiin paikoilleen. Samalla restauroitiin Nivajoella veneenlaskupaikan vieressä sijaitseva vanha valtion varastosuoja, jossa säilytettiin aikoinaan käsikärriä ja kuljetusta odottavia tavaroita. Myös tämä varasto on osa museotietä. Tie palautettiin museotieksi 2005.

Alakönkääntien juuret ovat esihistoriallisessa ajassa. Paikalla on ollut asutusta jo kivikaudella ja Alakönkään kosken ohitus on luultavasti jo muinoin tapahtunut maitse. Historiallisella ajalla Norjan suunta ja Jäämeri olivat pitkään alueen asukkaille paljon etelää tärkeämpi liikennesuunta. Kartalla Alakönkään ohittava talvitie näkyy ensimmäisen kerran vuonna 1846. Valtion toimet pohjoisimman Lapin liikenneolojen parantamiseksi alkoivat 1800-luvun lopulla. Alakönkääntie palveli lähinnä paikallista liikennettä ja ylempien viranomaisten puuttuminen tien rakentamiseen ja kunnossapitoon liittyi ennen kaikkea siihen, ettei paikallisilla tientekovelvollisilla ollut mahdollisuuksia tai varoja rakentamiseen. Utsjoen kunta esitti 1800-luvun lopulla laajempiakin koskenperkaushankkeita, mutta kuvernööri hyväksyi lopulta 1897 rahoituksen ohitusteiden tekemiseksi sekä Alakönkäälle, että kirkonkylän länsipuolella sijaitsevalle Yläkönkäälle. Tämä ensimmäinen Alakönkääntie oli lähinnä käsikärriillä tai kuormahevosella kuljettava kapea polkutie, jonka alaosa kaiken lisäksi tuhoutui joen voimasta.

TVH paransi tien kapeaksi kärryillä kuljettavaksi maantiekseksi 1926–1927, jolloin sitä myös jatkettiin länteen Nivajoelle Piltamonkosken niskalle ja itään Pajuniemeen, mistä rakennettiin ”kärryinjajettava polkutie” Nuorgamiin. Nuorgamiin johtava reitti oli jo tätä ennen ollut talvitienä, mutta nyt mahdollistettiin myös kesäliikenne. Maantiekseksi tien itäinen osa otettiin 13.4.1928 ja marraskuussa 1929 valtion hoitoon otettiin myös vanha maantie ja sen päihin rakennetut valtion tavarasuojat. Myös tiellä kulkemiseen käytetyt hevosrattaat ja käsikärriyt olivat valtion omaisuutta. Toisen maailmansodan jälkeen Nivajoki-Nuorgam-maantielle tuli ensimmäinen kuorma-auto, jonka paikalliset tosin valittivat vaurioittavan hyvinkin kevyelle liikenteelle suunniteltua tietä. Maantie Utsjoen kirkonkylälle tuli 1950-luvun

lopussa ja Nuorgamin suuntaan tätä tietä jatkettiin 1960-luvun lopulla. Valtaosa Nivajoki-Nuorgamtiestä jäi uuden maantien alle, mutta Nivajoki-Alajalve-osuus säilyi.

Yleiskriteerit

Aikakausi	Valtion toiminnan ja tehtävien ilmentäminen	Historiallinen keskusvallan symbolointi	Kansallisen identiteetin merkittävä ilmentäminen
Keskiajalta 1800-luvulle	Alakönkään ohitustie on juuriltaan esihistoriallinen, mutta valtion toimenpiteet reitin parantamiseksi alkoivat autonomian aikana 1800-luvun lopulla.		
1900-luvun alkupuoli	Valtio osallistui tien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin jo 1900-luvun alussa, mutta vasta 1920-luvun lopulla TVH varsinaisesti teki tien parannuksen. Hankeessa näkyy valtion rooli kulkuyhteyksien parantamisessa myös ilman yhteyttä Suomen muuhun verkkoon. Työllisyydellä oli merkittävä osa tien rakentamisessa ja kunnossapidossa.	Valtion tie, valtion kuljetusvälineet ja valtion varastorakennukset olivat voimakas symboli alueella, missä valtio muuten oli kaukana ja missä luonnolliset yhteydet suuntautuivat naapurimaahan Norjaan. Tienpito siirrettiin maaherran päätöksellä valtion vastuulle, vaikka tien edellytykset eivät tätä oikeastaan tukeneet.	
1900-luvun loppupuoli	Nivajoki-Alajalve-museotien syntyprosessi Mauno Koi-viston ennakoitun vierailun yhteydessä ilmentää hyvin paikallista aloitteellisuutta kohdistuen presidentti-instituutioon.	Lapin piirin usein omavaltainen toimiminen tienrakennus- ja tienparantamisasioissa ilmentää hyvin keskusvallan rajallisuutta suurien etäisyyksien ja heikkojen yhteyksien maailmassa.	

Luonnekriteerit

Kriteeri	Pisteytys / kuvaus	Perustelu
Harvinaisuus	3 kohde on valtakunnallisesti harvainen, alkujaan ainutlaatuinen esimerkki väylänpidon tuottamasta rakennusperinnöstä.	Vastaavat kosken ohi rakennetut tiet ovat aiemmin olleet tyypillisiä kaikkialla Suomessa. Alakönkääntie on kuitenkin poikkeuksellinen siinä, että se on nyky-muodossaan valtion rakentama.
Tyypillisuus	2 kohde on pääosin historiallisesti tai alueellisesti tyypillinen tai rakennettu Väyläviraston tyyppiirustusten mukaan pääosin.	Alakönkääntie on rakennettu osittain tyypilliseksi maantiekseksi, mutta tien profiili, tai sen Nuorgamiin johtaneen jatkon ominaisuudet eivät olisi mahdollistaneet maantiekseksi hyväksymistä ilman sääntöjen soveltamista paikalliset liikennetarpeet huomioiden.
Edustavuus	2 kohde edustaa hyvin Väyläviraston kyseisellä alueella tai aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä.	Kohde edustaa paikallisten tarpeisiin sovellettua Väyläviraston rakennusperintöä.
Alkuperäisyys	3 kohde on säilynyt erityisen hyvin tyyppiirustusten mukaisessa asussaan tai se on säilyttänyt ajankohtansa rakentamistavan, tekniikan, tyylin tai alkuperäisen tai sitä vastaavan käytön.	Alakönkääntie on pääpiirteissään säilynyt 1926–1927 tehtyjen parannustöiden mukaisessa asussa. Arvoa lisäävät alkuperäiset kivirummut, rekonstruoitu puusilta ja kunnostettu valtion varastorakennus Nivajoen päässä.
Historiallinen todistusvoimakkuus	3 kohde on valtakunnallisesti hyvä todiste Väyläviraston historiasta tai kohde on siitä kertova tai tietoa lisäävä esimerkki.	Kohde on edustava todiste väylänrakennuksen sovittamisesta paikallisiin tarpeisiin.
Historiallinen kerroksisuus	2 kohteessa on hyvin näkyvissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät väylänpitoon liittyvän rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.	Alakönkääntiellä on näkyvissä paitsi varsinainen 1920-luvulla rakennettu museotie, myös sitä edeltänyt 1900-luvun alussa valmistunut Alakönkään niskalle johtanut lyhyempi reitti.

Muut kriteerit

- Alakönkääntie on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö.
- Alakönkääntie sijaitsee valtakunnallisesti arvokkaalla Alakönkään koskimaiseman maisema-alueella.
- Tie on hyvin ja turvallisesti yleisön saavutettavissa.
- Alakönkään koski ympäristöineen on ollut merkittävä virkistyskalastusalue.

3 Nykytilan kuvaus

3.1 Maankäyttö

3.1.1 Kaavoitustilanne

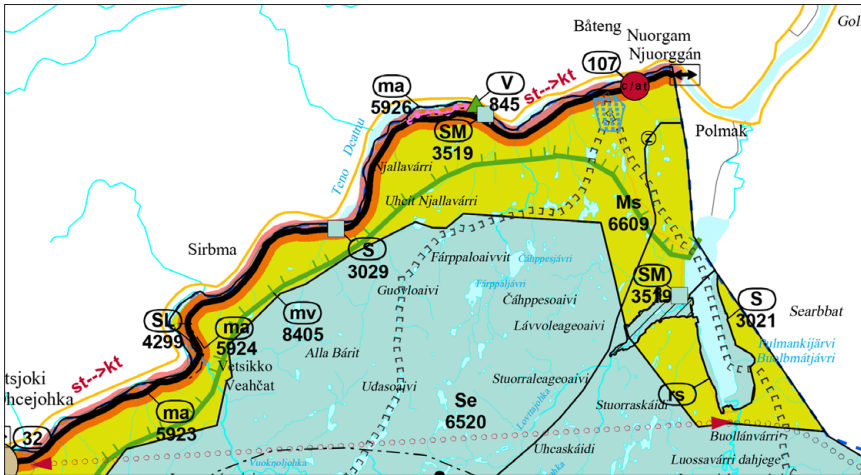
Maakuntakaava

Maakuntakaavoituksesta Utsjoen alueella huolehtii Lapin liitto. Tällä hetkellä voimassa on Pohjois-Lapin maakuntakaava, josta on tullut lainvoimainen 28.1.2008 (kuva 14). Nivajoki-Alajalve-tie on merkitty merkinnällä ma 5926 valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, museotie. Kehittämisperiaatteena on, että tien kunnossapitomenetelmät sovitetaan sen kulttuurihistorialliseen arvoon. Merkinnällä V 845 on osoitettu Alaköngäs, joka on kansainvälisesti merkittävä virkistyskalastuspaikka. Alueen kehittämisperiaatteena on, että

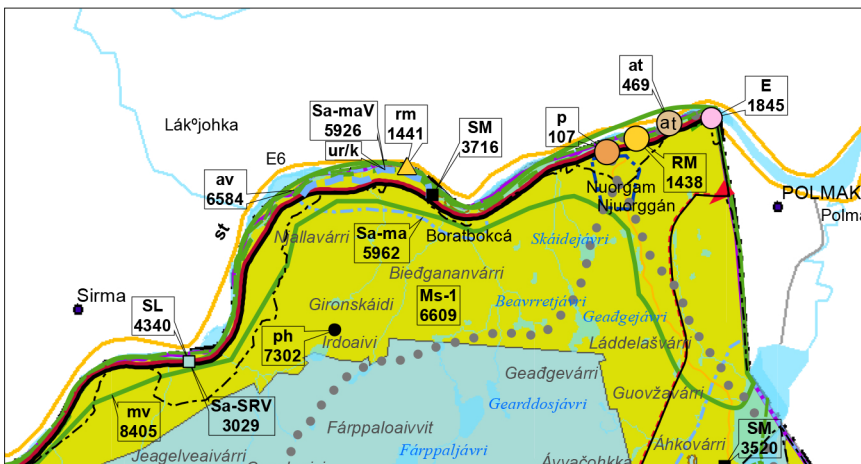
erosion ja kulumisen vähentämiseksi rakennetaan liikumista ohjaavia polkuja, portaita ja oleskelualueita alueen luontoon ja maisemaan sovittaen. Lisätään opastusta ja informaatiota saamelaiskulttuuria korostavalla tavalla

Parhaillaan vireillä on Pohjois-Lapin maakuntakaava 2040 (kuva 15). Tavoitteena on saattaa maakuntakaava liiton valtuustoon hyväksyttäväksi keväällä 2024. Museotie sijaitsee maakuntakaavassa vihreällä värillä merkityllä alueella Ms, Luontaisluontaisvaltainen alue. Merkinnällä osoitetaan pääasiassa luontaiselinkeinokäyttöön tarkoitettuja alueita, joita voidaan käyttää pääasiallista käyttötarkoitusta sanottavasti haittaamatta ja luonnetta muuttamatta myös muihin tarkoituksiin. Merkinnällä Sa-maV osoitetaan saamelaiskulttuuriin liittyvät valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Museotien kohdalla on numerolla 5926 merkitty Alaköngään koskenkiertotie.

Merkintää koskee suunnittelumääräys: ”Alueen suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ja maiseman ominaispiirteiden vaaliminen



Kuva 14., Ote voimassa olevasta Pohjois-Lapin maakuntakaavasta vuodelta 2008.

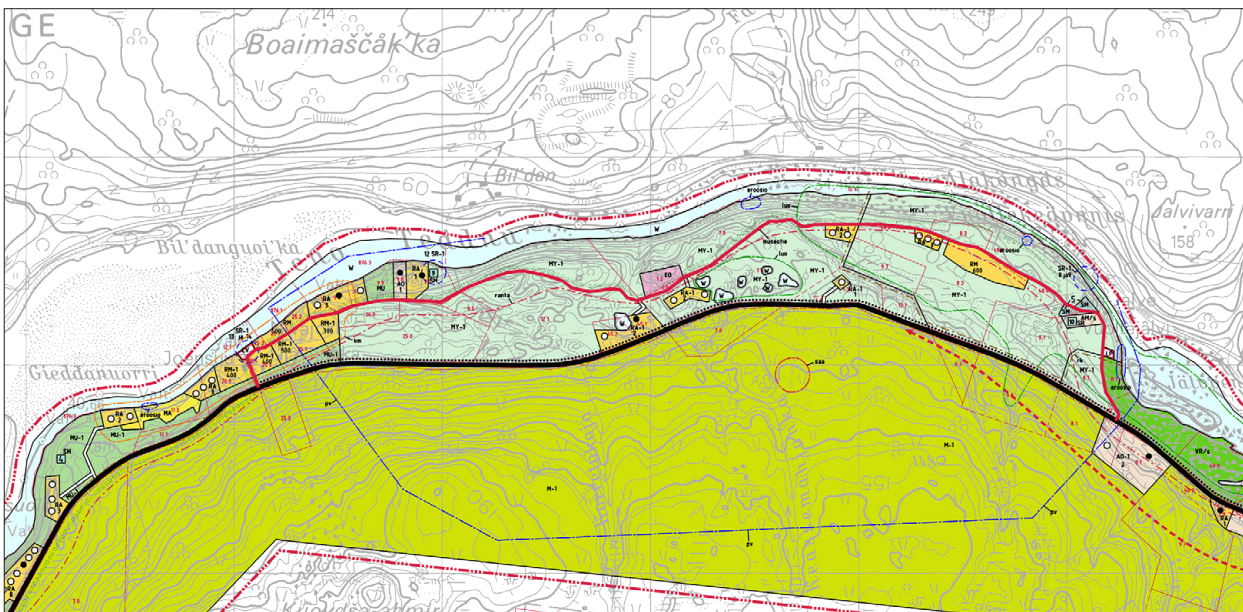


Kuva 15., Ote vireillä olevasta Pohjois-Lapin maakuntakaavasta 2040.

ja turvattava maisema- ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen. Kohteisiin tai alueisiin vaikuttavissa hankkeissa tulee museoviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen. ”Merkinnällä ur/k merkitty Alakönkään koskenkiertotie, jolla osoitetaan tiehallinnon museoteitä ja muita kulttuurihistoriallisesti tai maisemallisesti merkittäviä tie- tai reittiosuuksia.” Merkintää koskee suunnittelumääräys: ”Alueen suunnittelussa on turvattava tien tai reitin kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot.” SM 3716 merkinnällä on osoitettu muinaisjäännöskohde Ala-Jalve.

Yleiskaava

Nuorgamin osa-alueen rantaosayleiskaava (kuva 16) sai lainvoiman 5.6.2007. Kaavakartassa museotie on merkitty punaisella. Museotiestä ohjeistetaan: tien luonne tulee säilyttää, mm. tien rakennetta ei saa oleellisesti muuttaa. Museotien varrella on oranssilla värillä merkittyjä RA loma-asuntoaluita, RA-1 maisemallisesti aralle alueelle sijoittuvia loma-asuntoalueita, RM matkailupalvelujen alueita sekä RM-1 matkailupalvelujen alueita, joilla sallitaan asuminen. Vaaleanpunaisella värillä merkityllä EO alueella museotien keskivaiheilla on merkitty maa-ainesten ottoalue. Vaaleanruskealla AO mer-



Kuva 16., Ote Tenonlaakson rantaosayleiskaavan Nuorgamin osa-alueen osayleiskaavasta museotien kohdalta.



Kuva 17., Alakönkään rantakaava 11.2.2000.

kinnällä on erillispientalojen alue, AM/s merkinnällä on maatilojen talouskeskusten alue, jolla ympäristö säilytetään sekä AO-1 porotilojen asuinalue. Vaalean vihreä merkintä MY-1 tarkoittaa luontaistalousvaltaista aluetta, jolla on erityisiä ympäristöarvoja. Vihreällä pistekatkoviivalla luo-merkinnällä on ympäröity alueet, jotka ovat luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita.

Museotien länsipään alkuosassa on LV vesiliikenteen alue ja itäpäässä on LP pysäköintialue, jossa ohjeistuksena on, että ennen pysäköintialueen toteuttamista alueelle tulee laatia yksityiskohdainen käyttö- ja rakentamissuunnitelma. Alueella on muutamia SM muinaisjäänneksiä sekä SR suojeltavia rakennuksia tai muita kohteita, joista kerrotaan tarkemmin raportin luvussa 3.2.2

Ranta-asemakaava

Alakönkään rantakaava (kuva 17) on hyväksytty kunnanvaltuustossa 28.12.1999. Ranta-asemakaavassa on määriteltä RM-1 matkailua palvelevien rakennusten korttelialueen rakentamista tarkemmin. Kaavan mukaan museotie vierialueineen merkinnällä LYT/s on kunnossapidettävä niin, että sen luonne säilytetään. Tien tasausta, leveyttä, pintamateriaalia ja tieaukon leveyttä ei saa merkittävästi muuttaa. Yleinen pysäköintialue LP-1 kaavamerkinnässä määrätään, että alue on kunnossapidettävä sorapintaisena ja sen reunoilla oleva pensaskasvillisuus on säilytettävä. Alueelle saa rakentaa kalastukseen ja opastukseen liittyviä kevyitä rakenteita.

Asemakaavat

Museotien alueella ei ole voimassa olevia asemakaavoja.

3.1.2 Maanomistus

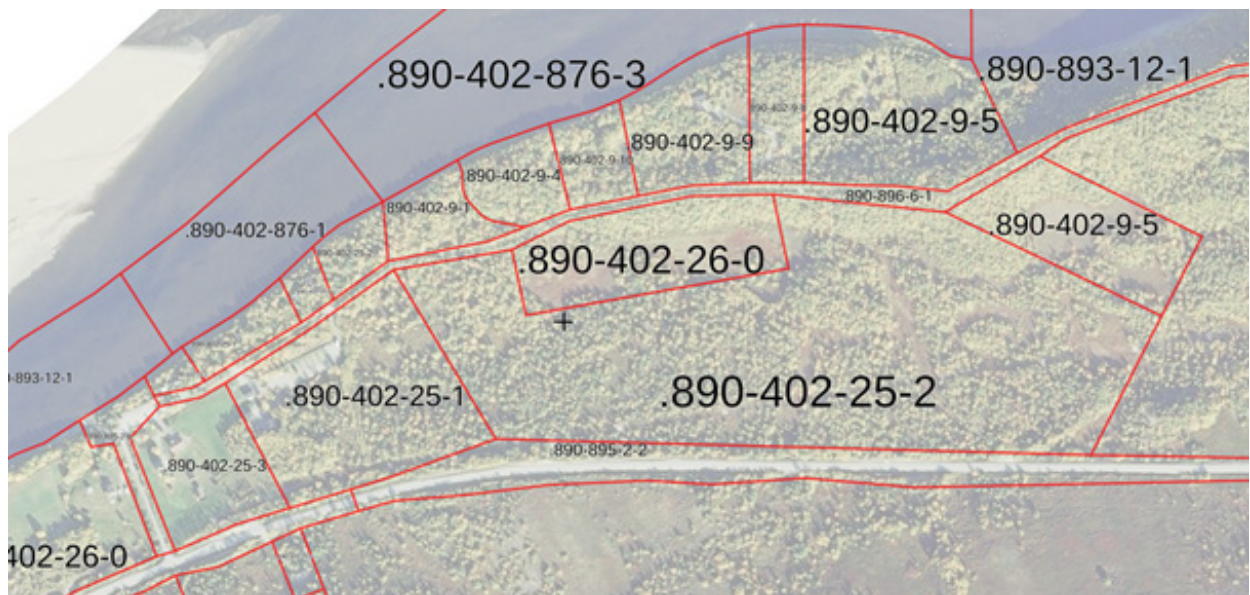
Museotien kiinteistötunnus on 890–896–6–1, joka koostuu useista rekisteriyksiköistä (Museotie). Tialueeseen rajoittuu useita erillisiä, pääosin yksityisessä omistuksessa olevia kiinteistöjä (kuva 18). Museotien länsipää ja pysäköintialue kuuluu kiinteistöön 890–895–2–6 (Nivajoen venevalkama maantie 9705). Museotie on kokonaisuudessaan valtion maalla.

3.2 Ympäristö

3.2.1 Luonto ja maisema

Luontoarvot

Utsjoki sijoittuu pohjoisborealiselle kasvillisuusvyöhykkeen tunturikoivualueelle. Luonnonmaantieteellisesti alue on Tunturi-Lappia. Kallioperän karuus näkyy kasvillisuudessa, lajisto on vaatimaton ja lajistolle on tyypillistä mataluus. Kasvukausi on myös lyhyt ja kasvien kukinta on nopeasti ohi. Jokilaakso on kuitenkin kasvupaikkana tuntureita hiemaa suotuisampi ja jokilaakson rinteitä peittä-



Kuva 18., Ote museotien länsipään kiinteistötunnuksista ilmakuvan päällä. Lähde: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>.

vät tunturikoivumetsiköt. Alueen tunturikoivut ovat nykyisin huomattavasti korkeampia, kuin 1920- ja 30-lukujen valokuvissa.

Museotie sijoittuu Tenojokilaakson, joen etelärannalle. Teno saa alkunsa Inarinjoesta ja laskee Norjan Varanginvuonolle. Joki virtaa jääkauden kallioperään kuluttamassa murroslaaksossa. Kesäisin Tenojoesta paljastuu saarimaisia, laajoja hietikoita (kuva 19).



Kuva 19., Näkymä Tenojoelle kesäkuussa ja veden alta paljastuneita hietikoita.

Museotien eteläpuolella, noin 5 kilometrin etäisyydellä, sijaitsee Kaldoavin erämaa, joka on Natura 2000-verkoston kohde. ”Kaldoavin erämaa on Tunturi-Lapin suurin erämaa, jota luonnehtivat laajat tundramaiset tunturiylängöt. Paljakka valtaa alueen koillisosat jo alle 300 metrissä. Melko alavasta erämaasta kohoaa vain Kaldoavin ylänkö yli 400 metriin. Tuntureita on myös pohjoisessa Tenon varressa. Tenon kaksi isoa sivujokea, Vetsi- ja Pulmankijoki, virtaavat erämaan läpi. Pulmankijoen varressa kasvaa maamme pohjoisin luonnonvarainen männikkö. Tunturikoivikot ovat suurimmaksi osaksi tunturimittarin tuhoamia.” Lähde: <http://paikkatieto.ymparisto.fi/natura/2018/tiivistelmat/FI1302002.pdf>. Kaldoaivi on myös yksi Lapin kahdestatoista erämaa-alueesta.

Maisema

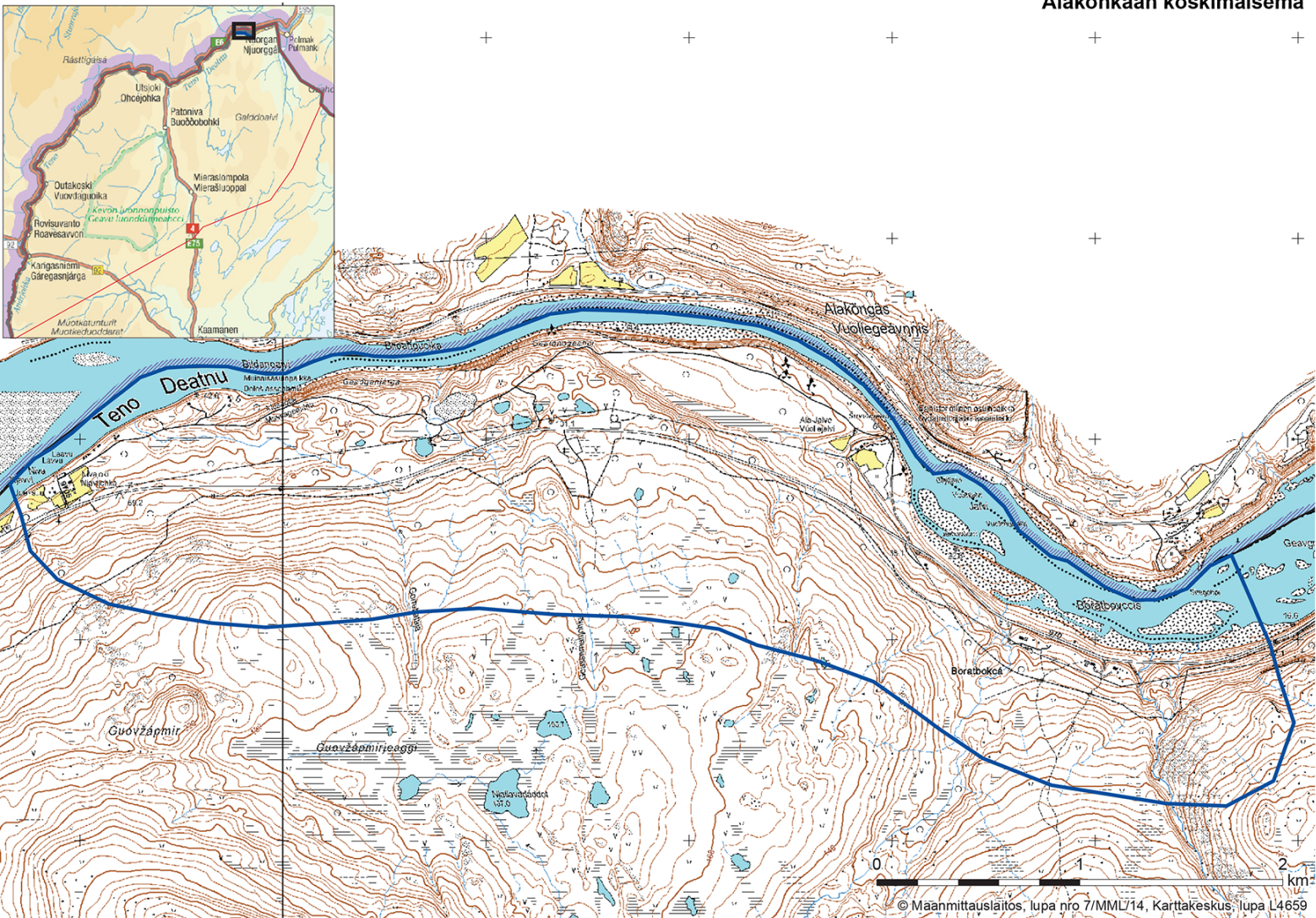
Suomen eri osien luonnon- ja kulttuuripiirteitä on kuvattu mm. Ympäristöministeriön maisema-alue työryhmän v. 1992 inventoinnin pohjalta laatiman maisemamaakuntajaon avulla. Museotien ympäristö kuuluu Peräpohjola–Lappi maisemamaakuntaan ja tarkemmin maisemaseutuna Pohjois-Lapin tunturiseutuun. Maisemamaakuntajaon yhtenä tavoitteena on ollut kiinnittää huomiota alkuperäisen maiseman ja kulttuuriympäristön säilyttämiseen jälkipolville.

Suomessa on 186 valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita (VAMA 2021). Ne ovat maaseutumme edustavimpia kulttuurimaisemia, joiden arvo perustuu monimuotoiseen kulttuuriympäristöiseen luontoon, hoidettuun viljelymaisemaan ja perinteiseen rakennuskantaan. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet perustuvat maankäyttö- ja rakennuslakiin, jonka tarkoituksena on valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaaminen. Alaköngään koskimaisema kuuluu valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin numerolla 185. (lähde: https://www.ymparisto.fi/fi-fi/luonto/maisemat/arvokkaat_maisemaalueet) Museotie sijoittuu kokonaisuudessaan maisema-alueelle. ”Tenon Alaköngään (Vuollegeavnjis) maisema-alue sijaitsee noin 10 km Nuorgamista Utsjoen suuntaan (kuva 20). Alaköngäs on yksi Tenon vaikuttavimmista, kuohuvista koskialueista. Alaköngäs on kuusi kilometriä pitkä koski, jossa putousta on 35 m ja viimeiset 20 m se putoaa noin 3,5 km matkalla. Maisema-alue on ylijäräinen, ja jokirannasta koskiosuus avautuu molempiin suuntiin, ylä- ja alavirtaan. Köngään kohdalla joen pohjoisranta kohoaa jyrkästi, ja sitä taustoittavat Norjan puolen tuntureiden laet. Suomen puolella köngään kohdalla on laakea, tunturikoivua tiheästi kasvava kivinen rantaterassi. Jokirannat ovat kiviset ja paikoin hyvin jyrkät. Tunturikoivua kasvavalla muinaisella rantaterassilla on joen suuntainen Alaköngään kosken-kiertotie, joka laskee itäosastaan Ala-Jalven talon avoimeen pihapiiriin. Tietä reunustavat paikoin kalastajien käyttämät nuotiokiveykset, jotka on koottu pyöreistä rantakivistä”.

Alaköngään maisema-alue on Tenon vaikuttavin koskiosuus ylijäräisessä jokilaaksomaisemassa. Alue on ollut tärkeä jo esihistoriallisella ajalla, mistä kertoo pitkään asuttu ja runsaslöytöinen Ala-Jalven asuinpaikka. Tenon lohenpyynti on ollut alueen tärkeimpiä elinkeinoja, ja Alaköngäs on yksi merkittävimmistä Utsjoen ja Tenojoen saamelaiden perinteisistä lohestuspaikoista.” Lähde: <https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Lapinmaisemat/YlaLappi>

Museotien maisema ja tieympäristö

Alaköngään museotien maisema on pääosin metsäinen ja kapeaa tietä reunustaa tiheä tunturikoivikko. Museotien noustessa korkeammalle vaa-rojen laelle, avautuu tieltä komeita kaukomaisemia Tenojokilaaksoon (kuva 21). Toisaalta museotien



Kuva 20., Valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajaus museotien ympäristössä. Lähde: <https://www.ymparisto.fi/fi-FI/La-pinmaisemat/YlaLappi>.

varren maa-aineksen ottoapaikat ovat maisemallisesti tieympäristön arvoa heikentäviä.

Museotien opastusalueen tiejaksok

Museotien länsipäässä sijaitsee museotien opastusalue (kuva 22). Pysäköintialue on asfalttipäällysteinen ja suhteellisen hyväkuntoinen. Alueella on puurakenteinen katos (kuva 23), jossa on useita kohteesta kertovia tauluja. Opastuskatoksen vie-



Kuva 21., Saapuminen Nuorgamintieltä museotien opastusalueelle, Tenojoki Norjan puolen tuntureineen näkymän päätteeksi.

ressä on veneenlaskupaikka, jossa sijaitsee valtion 1920-luvulla rakentama kunnostettu varasto, saameksi návsttu, joka on osa museotietä. Pysäköintialueen itäpäässä on jätehuoltoyhtiön keräyssäiliöitä (kuva 25). Museotien opastusalueen tiejaksolla on myös asuin- ja lomakiinteistöjä sekä leirintäalue. Tietä reunustavat pihat ja pienialaiset pellot ja tien eteläreunalle istutetut koivut (kuva 24).



Kuva 22., Museotien länsipää ja opastusalue, ilmakuva ja rajaus.



Kuva 23., Puurakenteinen opastuskatos on hyväkuntoinen.



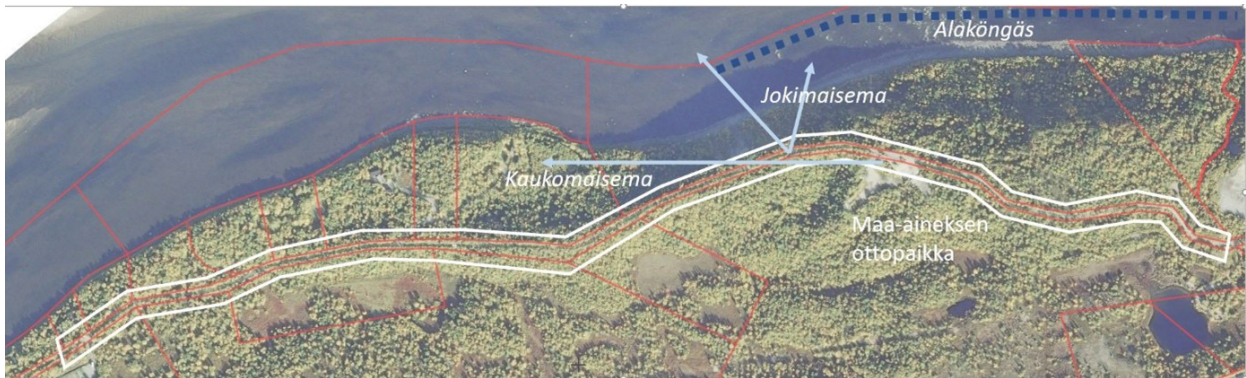
Kuva 24., Näkymä koivujen reunustamalle museotielle idän suuntaan katsottuna.

Museotien metsäjako Alaköngään kohdalla

Opastusalueelta lähtien tie alkaa nousta muinaiselta rantaterassilta ylemmäksi vaaran laelle (kuva 26). Tien korkeimmalta kohdalta avautuu komea kaukomaisema (kuvat 27 ja 28). Sorapintaista tietä reunustavat tiheäkasvuiset tunturikoivikot.



Kuva 25., Pysäköintialueen itäpäässä on Tenonlaakson jätehuollon keräyssäiliö.



Kuva 26., Museotien metsäjako Alaköngään kohdalla, ilmapäät ja rajaus.



Kuva 27., Näkymä museotien viereltä kaukomaisemaan lännen suuntaan.



Kuva 28., Tien levike sijoittuu rantapenkereen reunalla ja siitä avautuu hieno maisema Tenojoelle.



Kuva 29 ., Museotien lampijakso, ilmakuva ja rajaus.



Kuva 30., Näkymä museotien lähimmälle lammelle.



Kuva 31., Näkymä siltapaikalle lännen suuntaan. Tien oikealla puolella on maa-aineksen ottoalue.

Museotien lampijakso

Museotie jatkuu tunturikoivikon reunustamana mu-
kaillen vaihtelevaa maaston topografiaa. Tiejak-
solle (kuva 29) sijoittuu useita pieniä lampia, joista
vain yhdelle avautuu tieltä näkymä (kuva 30). Laki-
alueen ja maa-aineksen ottoalueen (kuva 31) välis-
sä on notkelma, jossa kaksi purouomaa yhdistyy.
Toisen kohdalla on rumpu, toisen kohdalla puukan-
tinen silta (kuva 32).



Kuva 32., Nykyinen silta, jonka puinen kansi on kulunut ja kai-
teiden väri haalistunut.



Kuva 33., Museotien itäpään metsäjakso, ilmakuva ja rajaus.

Museotien itäpään metsäjakso

Museotien itäpää on metsäinen, tietä reunustavat tunturikoivumetsät (kuva 33). Tiejaksolle sijoittuu jokirantaan kulkeva vanha tieyhteys (kuvat 35 ja 36). Vanha tielinja tehtiin vuosina 1897–1901 ja uusi Nivajoelle ylettyvä jatko vuosina 1926–1929.

Museotietä reunustavat alarinteen puolella useat kymmenet teräväkärkiset kivipaadet (kuva 34).



Kuva 34., Museotietä reunustavia kivipaasia alarinteen puolella.

Museotie päättyy länsipäässä Ala-Jalven niitylle. Tie laskeutuu vaaralta jokirannan tuntumaan ja Tenojoelle avautuu komea maisema (kuva 38). Kylässä on vakituisen asutuksen lisäksi muutamia vuokramökkejä (kuva 39). Museotien vieressä on Utsjoen Ala-Jalven kivi- ja varhaismetallikauden asuinpaikasta kertova opastaulu (kuva 37). Kelo-hongasta tehty opastaulu on romahtanut ja tulisi pystyttää uudelleen.



Kuva 36., Vanha tieyhteys jokirannassa.



Kuva 35., Vanhan tielinjan liittymä jokirantaan.



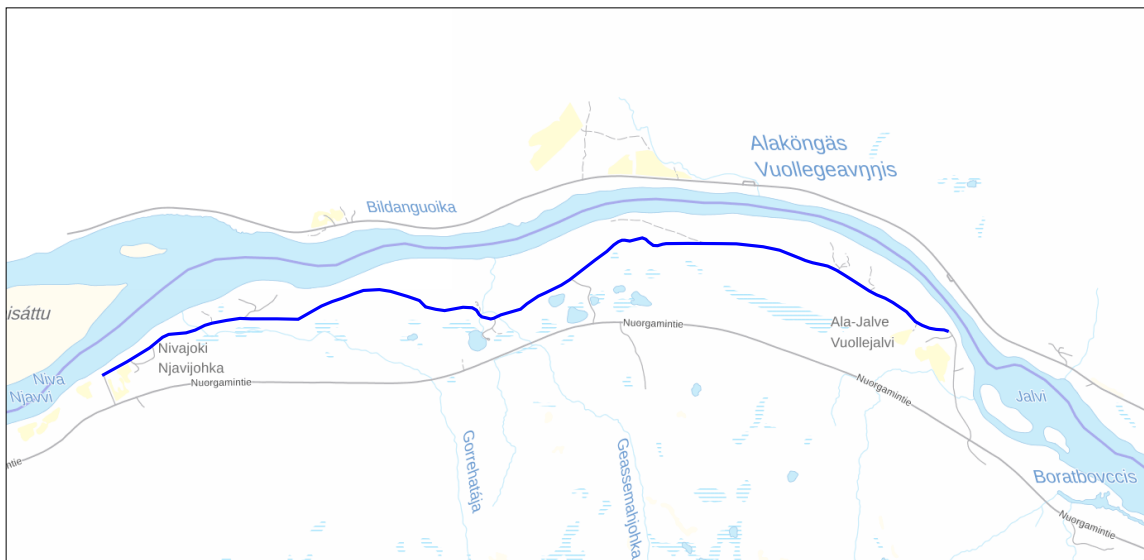
Kuva 37., Ala-Jalven asuinpaikan opastaulu.



Kuva 38., Museotie laskeutuu kohti Tenojokirantaa.



Kuva 39., Ala-Jalven talon mökkikylän rakennuskantaa.



Kuva 40., Alaköngään koskenkiertotie, ote Museoviraston karttapalvelusta. <https://kartta.museoverkko.fi/?action=showRegistryItem&id=2172®istry=rky2000&mapLayers=20>

3.2.2 Kulttuuriympäristö

Alaköngään museotie (Nivajoki–Alajalvetie) on Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luettelossa nimetty Alaköngään koskenkiertotieksi (kuva 40).

Museotien uusi rajaus esitetään RKY-rajauksen mukaiseksi. Nuorgamintieltä itä- ja länsipäästä Alaköngääntielle johtavat tieosuudet on toteutettu myöhemmin.

Alaköngään koskenkiertotie on muistuma ajalta, jolloin joet olivat Lapissa kulkemisen pääreitit ja suurimmat kosket jouduttiin kiertämään maitse. Pohjoisimman Lapin pääasiallinen kulkureitti Norjaan ja Jäämerelle on ollut Tenojoki. Tenojoen Alaköngään koskipaikan kiertää Nuorgamissa Nivajoen ja Alajalven välinen 4,8 km pitkä tieosuus. Tiehallinto on nimennyt 1983 Nivajoki-Alajalvetien museotiekohteeksi, poistanut sen 1990-luvulla ja palauttanut 2005.

Tenojoki muodosti vesireitin Norjaan ja Jäämerelle. Ensimmäiset kirjalliset maininnat Tenojoesta kulku-reittinä ovat vuodelta 1598, jolloin mainitaan reitillä olleet veneenvetotiet. Alaköngäs oli ylitsepääsemättömänä esteenä venekuljetuksille. Kosken kohdalla rannalle muodostui vähitellen tientapainen matkalaisten kulkiessa maitse. Vanha koskenkiertotie liitettiin yleiseen tieverkkoon 1928, vaikka alueella ei ollut muita teitä, eikä koskenkiertotielle ollut yhteyttä muuhun tieverkkoon. Alaköngään tie lakkautettiin maantienä, kun Utsjoelta Nuorgamiin johtava tie valmistui 1967. Lähde: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2172

Muinaisjännökset

Museotien länsipäässä sijaitsee historiallinen asuinpaikka, Bildán (kuva 42).

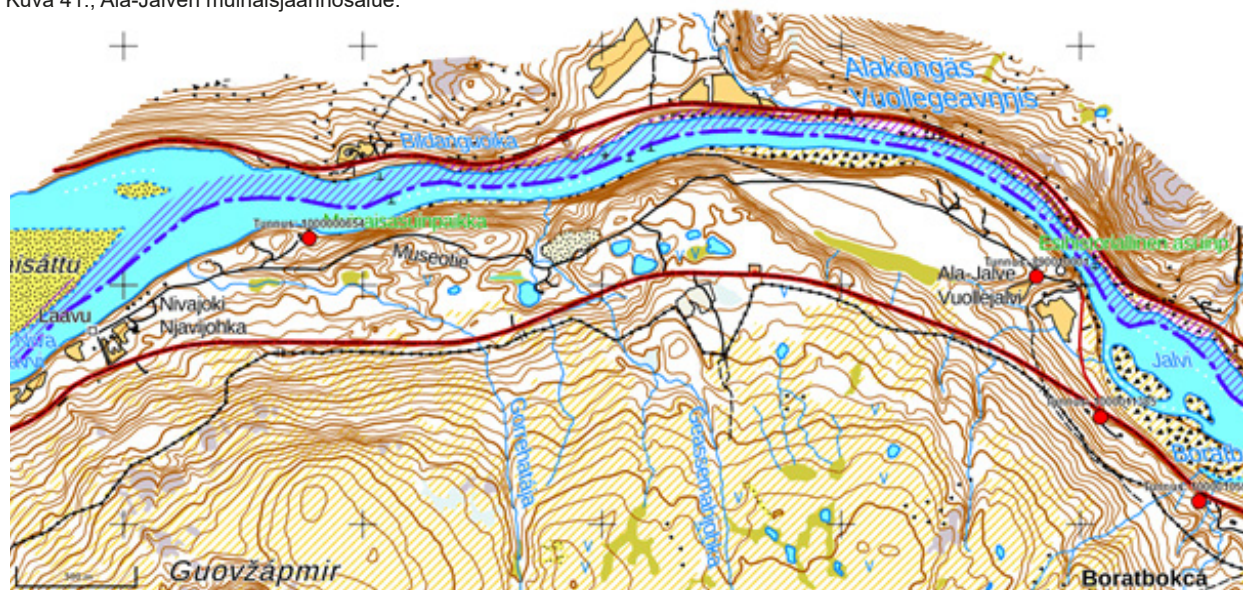
Tenojoen rannassa, Alakönkään niskalla, kahdella pienehköllä terassilla, joista alempi on heinikkoa ja avoin, ylempi tunturikoivikkoa. Haudat, 9 tai 10 suorakaiteen muotoista maakumpua, ovat lähes itä-länsisuuntaisessa rivissä ylemmällä terassilla, kuusikulmaisten kodasijojen välissä. Kodansijoja on viisi. Alemmalla terassilla niitä on kaksi toisissaan kiinni ja kolmas pienempi niistä on n. 30 m lounaaseen. Ylemmällä terassilla on myös hirsituvan pohja. Kysymys on Ala-Jalven Guttormien vanhasta asuinkentästä, joka näyttää jääneen vakinaisesta asumiskäytöstä 1800-luvun alkupuolella.

Museotien itäpään sijoittuu Ala-Jalven kiinteä muinaijännösalue. Museotie kulkee alueen halki (kuva 41).

Kohde sijaitsee Tenojoen Alakönkään lounaisrannalla, Ala-Jalven talon pohjois- ja länsipuolisilla terasseilla, on erittäin runsaslöytöinen ja Utsjoen laajimpia esihistoriallisia asuinpaikkoja. Intensiivisin asutus-vaihe ajoittuu vuosien 2200–800 eKr. välille, merkkejä myös mesoliittisen vaiheen lopun asutuksesta. Kohde kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin muinaijännöksiin (Maiseman muisti).



Kuva 41., Ala-Jalven muinaijännösalue.



Kuva 42., Alakönkään koskenkiertotie, ote Museoviraston muinaijännerekisteristä, karttapalvelusta. <https://kartta.museoverkko.fi/?action=showRegistryItem&id=2172®istry=rky2000&mapLayers=20>

3.3 Museotien tekniset lähtökohdat

3.3.1 Tien perustiedot

- Alakönkään museotie sijaitsee Nuorgamintien (maantie 970) ja Tenojoen välissä Nivajoen ja Ala-Jalven välisellä osuudella.
- Nuorgamintieltä museotien opastusalueelle päättyvän Alakönkääntien tiennumero on 9705, ajo-radnan pituus on 199 m. Nuorgamintien tieosoite on liittymän kohdalla 970/19/6256.
- Länsipäässä museotieosuus päättyy ennen Ala-Jalven taloa. Liittymän paikka Nuorgamintiellä on tieosoitteessa 970/20/4942.
- Museotien päällystemateriaali on sora, ajoradan leveys on n. 4 metriä.
- Museotiellä on matalat sivuojat.
- Museotiellä on yksi silta, joka sijoittuu maa-aineksen ottoalueen viereiseen notkelmaan. Silta on peruskorjauksen tai uusimisen tarpeessa. Museotielle on asetettu sillan vuoksi painorajotus 4 tonnia (kuva 43).
- Museotiellä ei ole valaistusta
- Nuorgamintien talvihoitoluokka on II ja Alakönkääntien päällystetyn osuuden talvihoitoluokka on III.
- Tien ajosuunta on lännestä itään. Ajo idästä länteen on kuitenkin sallittu leirintäalueelle. Tien muuttamista kaksisuuntaiseksi ei ole koettu tarpeelliseksi (kuva 44).
- Nuorgamintien ja Alakönkääntien viherhoitoluokka on N3

3.3.2 Tien kunto ja korjaukset

Museotielle on tehty peruskunnostus 1990-luvulla. Museotie on sorapintainen. Tien kunnossapidon urakkaohjelman mukaan tielle levitetään vuosittain n. 50 tonnia mursketta, mm. tasataan notkoja. Museotielle tulisi tehdä uusi laajempi kunnostus leivittämällä n.10 cm kerros 0–16 mursketta, yhteensä n. 6000 tonnia 5 kilometrin matkalle (maastokäynnillä 6/2022 todettu).

Museotiellä on puukantinen silta, jonka kantavuus on 4 t. Sillan kannen uusiminen todettiin tarpeelliseksi. Sillalla on punaiset, haalistuneet puukaiteet.

Maastokäynnillä tarkasteltiin tien rumpuja (2 kivirumpua, muovirumpuja). Koska tietä ei aurata talvella, kertyy rumpuihin paaanjäätä, joka estää veden virtaamisen.

3.3.3 Tien kunnossapito

Museotie kuuluu Ivalon maanteiden hoitourakkaan, josta vastaa 10/2023 saakka Destia Oy. Museotieosuudella ei ole talvikunnossapitoa, tie aurataan vai erillisestä pyynnöstä.

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

3.3.4 Liikenneturvallisuus ja opastus

Yksisuuntaisen museotieosuuden nopeusrajoitus on 30 km/h. Museotiejaksolla on muutamia pihaliittymiä. Tiealue on kapea, ja luonnonpuustoa ja muutamia istutettuja koivuja kasvaa aivan tien vieressä.

Liikennemäärät Alakönkänttiellä ovat olleet keskimäärin (KVL) 48 ajoneuvoa vuorokaudessa, kesällä (KKVL) 98 ajoneuvoa vuorokaudessa, laskentavuosi on 2018. Liikennemäärät Nuorgamintiellä ovat keskimäärin (KVL) 317 ajoneuvoa vuorokaudessa, kesällä (KKVL) 505 ajoneuvoa vuorokaudessa, laskenta-vuosi 2018. Poliisin ja pelastuslaitoksen tietoon tulleita onnettomuuksia ei ole viimeisen viiden vuoden aikana kirjattu Alakönkänttielle. Nuorgamintiellä, Alakönkänttien liit-



Kuva 43., Nopeusrajoitusta ja painorajoitusta osoittavat liikennemerkit tien länsipäässä.



Kuva 44., Tien yksisuuntaisuutta osoittava liikennemerkki museotien itäpäässä.

tymän länsipuolella on omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus (kuva 45).



Kuva 45., Onnettomuustiedot museotien läheisyydestä. Lähde Destia iLiitu-palvelu.

3.3.5 Museotien viitoitus

Museotie on viitoitettu idästä ja lännestä (kuvat 46, 47 ja 50). Lännen suunnasta ei ole erillistä lähestymistaulua.



Kuva 46., Museotien viitoitus lännen suunnasta.



Kuva 47., Museotien ja Nivajoen Campingin viitoitus.

Alakönkäntien liittymän näkemät ovat riittävät molempiin suuntiin (kuvat 48 ja 49) Nuorgamintietä. Kulkua museotielle ohjataan vain tästä liittymästä.



Kuva 48., Näkymä liittymästä länteen.



Kuva 49., Näkymä liittymästä itään.

Kuva 50., Museotien viitoitus idän suunnasta.



4 Museotien kunnossapito-suunnitelma

4.1 Tavoitteet

4.1.1 Museotie

Museotien hoidon ja ylläpidon tavoitteena on turvata sen säilyminen nykyisenlaisessa käytössä alueen maankäyttöä palvelevana tienä. Tavoitteena on säilyttää tie ja sen lähiympäristö museointiajankohdan, eli vuoden 1983 mukaisessa ulkoasussa. Tien linjaukseen ja tasaukseen tai leveyteen ei tehdä muutoksia, ellei niille ole liikenneturvallisuuteen tai rakenteen kuntoon liittyviä välttämättömiä syitä. Kaikissa toimenpiteissä on huomioitava tien tutkittavuuden säilyminen.

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

4.1.2 Maankäyttö

Museotie sijoittuu haja-asutusalueelle, jossa on muutamia vakituisia asuntoja sekä leirintäalue. Museotien varren maankäyttöä on ohjeistettu sekä Nuorgamin osa-alueen rantaosayleiskaavassa että alakönkään ranta-asemakaavassa. Seuraavassa mainitut ohjeistukset tukevat museotien säilymistä museointiajankohdan ilmeen mukaisena. Myös museotien alkuperäisen linjauksen mukaisten osuuksien säilyminen ja tutkittavuus tulee turvata (vanha, jokirantaan johtava tielinjaus).

Rantaosayleiskaavassa on ohjeistettu, että museotien luonne tulee säilyttää, mm. tien rakennetta ei saa oleellisesti muuttaa. Museotien varrella on merkitty RA loma-asuntoaluita, RA-1 maisemallisesti aralle alueelle sijoittuvia loma-asuntoalueita, RM matkailupalvelujen alueita sekä RM-1 matkailupalvelujen alueita, joilla sallitaan asuminen. Museotien keskivaiheilla on merkitty maa-ainesten ottoalue EO. Museotien valtakunnallisen merkittä-

vyyden näkökulmasta on tavoite mahdollisimman pian pyrkiä maisemoimaan maa-aineksen ottoalue. Maisemoinnista on laadittava erillinen suunnitelma. Maa-aineksen otto alueella on päättynyt eikä alueella ole voimassa olevaa maa-aineksen ottolupaa.

Alakönkään ranta-asemakaavassa on määritelty RM-1 matkailua palvelevien rakennusten kortteli-alueen rakentamista tarkemmin. Kaavan mukaan museotie vierialueineen merkinnällä LYT/s on kunnossapidettävä niin, että sen luonne säilytetään. Tien tasausta, leveyttä, pintamateriaalia ja tieaukon leveyttä ei saa merkittävästi muuttaa. Yleinen pysäköintialue LP-1 on kunnossapidettävä sorapintaisena (alue on kuitenkin asfaltoitu) ja sen reunoilla oleva pensaskasvillisuus on säilytettävä. Alueelle saa rakentaa kalastukseen ja opastukseen liittyviä kevyitä rakenteita.

4.1.3 Maisema ja kulttuuriympäristö

Alakönkään museotie (Alakönkään koskenkiertotie) sisältyy Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) luetteloon. Museotie sijoittuu myös valtakunnallisesti arvokkaalle Tenon Alakönkään (Vuollegeavηηjis) maisema-alueelle.

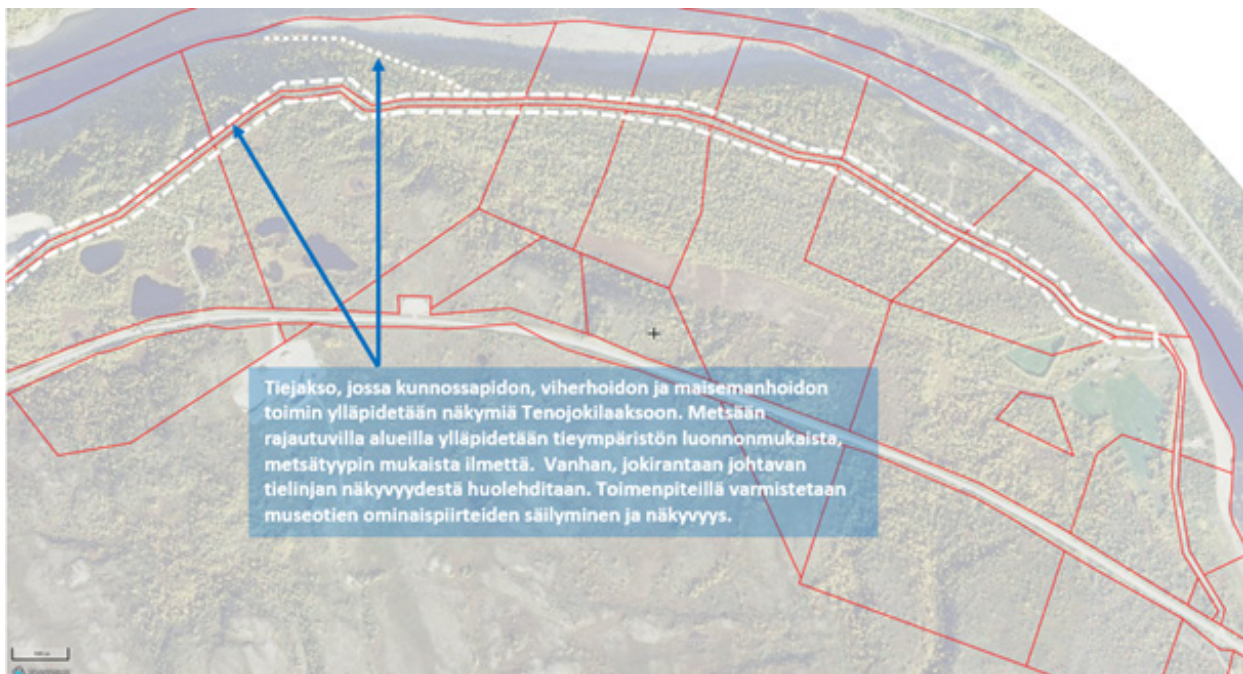
Museotien valtakunnallinen arvo velvoittaa tien omistajaa ja haltijaa sen arvon säilyttämiseen (kuva 51 ja kuva 52). Opastustaulun uusiminen on osa kohteen arvon esille tuomista. Tiemaiseman arvon säilymisen kannalta ovat arvokkaita tien varrelta muutamien paikoin avautuvat maisemat Tenojokilaaksoon ja yhteys jokirantaan vanhaa tielinjaa pitkin. Tien varren maisemankatselupaikat tien sivussa sijoittuvat yksityisessä omistuksessa olevalle maalle. Mm. jyrkänteen reunalle sijoittuva paikka houkuttelee matkailijoita, ja sen turvallisuuden parantamisesta ehdotetaan keskusteltavan tienpitäjän, kunnan ja maanomistajan kesken.

Museotien viherhoito on käytännössä pääosin niitto (kuva 53) ja tarvittaessa vesakointia mm. sillan (kuva 54) ja rumpujen kohdilla. Puusto on suhteellisen matalaa tunturikoivikkoo, ja yksittäisiä, erillisiä maisemapuita ei varsinaisesti ole. Tieympäristön yleisilme säilyy pääosin metsäisenä, joten muutamat maisemankatselupaikat tieltä tai tien suuntaisesti ovat arvokkaita.

Museotietä reunustavat tunturikoivikot ja tien kanssa risteävät puronvarret ovat vehmaita. Mu-



Kuva 51., Museotien opastusalueen ja länsiosan maisemanhoidon ja kunnossapidon tavoitteet.



Kuva 52., Museotien opastusalueen itäosan maisemanhoidon ja kunnossapidon tavoitteet.



Kuva 53., Museotien niitetyt luiskat ja rehevääkasvuista tunturi-koivikkoa.



Kuva 54., Kunnostettavan puukantisen sillan kohdalla virtaa vuolas puro kesäkuussa 2022.

seotien varrella on myös asutusta ja jonkin verran istutettuja koivuja. Mahdolliset huonokuntoiset, tie ympäristössä kasvavat puut poistetaan, mikäli on riski, että ne voivat kaatua tielle. Museotiellä vierailevat hakeutuvat myös maisemankatselupaikoille (kuva 55), joista avautuu kauniita näkymiä Tenjoelle. Tiealueen ulkopuolella olevien paikkojen käytöstä tulee kuitenkin neuvotella maanomistajan kanssa. Jyrkänteen reunalle sijoittuva näköalapaikka ilman reunustavaa aitaa on turvallisuusris-ki. Hallitsematon kulku vaurioittaa myös herkkää maastoa.



Kuva 55., Museotien varren tiealueen ulkopuolelle sijoittuva näköalapaikka on jyrkänteen reunalla.

4.1.4 Liikenneturvallisuus ja saavutettavuus

Museotien nopeusrajoitus on 30 km/h. Tie on ka-
pea ja yksisuuntainen, joten nopeusrajoitus on sille
hyvin soveltuva. Talvella tie ei ole käytössä, ja au-
rataan vain erillisestä pyynnöstä. Liikennemäärät
tiellä ovat vähäiset.

Museotien nykyinen opastus sijaitsee pysäköin-
tialueen reunassa olevassa katoksessa. Alue on
hyvin saavutettavissa Nuorgamintieltä, ja pysäköin-
tialueella on riittävästi tilaa useammallekin autolle.
Katos on edelleen hyväkuntoinen ja uudet, päivite-
tyt opastaulut voidaan sijoittaa katokseen. Pääsy
katokseen on esteetön.

Viitoitus Nuorgamintieltä museotielle on muuten
ajantasainen, mutta museotien länsipäähän esi-
tetään lisättäväksi museotien liittymää kauempaa
ennakoiva etäisyystaulu, esimerkiksi 5 kilometriä
ennen opastusalueen liittymää.

4.2 Museotien ja sen lähiympäristön hoidon vastuut ja yleisohjeistus

Vastuu museotien ja sen lähiympäristön kunnos-
sapidosta tiealueella on Lapin ELY-keskuksen lii-
kenne ja infrastruktuuri -vastuualueella. Museotien
kunnossapitosuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet
tulevat sisältymään sopimuksen mukaan joko ny-
kyiseen tai seuraavaan Ivalon maanteiden hoito-
urakkaan. Hoitourakkaan kuuluvalla vuosittaisella
seurannalla varmistetaan museotien kunto ja lii-
kenneturvallisuus. Museotien hoito ja kunnossapi-
to tehdään perusväylänpidon määrärahoilla, joista
Väylävirasto vastaa.

Lapin ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri
-vastuualueen perinneyhdyshenkilö vastaa museo-
tien vuosittaisesta tarkastuksesta. Mahdollisissa
museotien historiaan, tieliikennehistoriaan tai eri-
tyistarpeisiin liittyvissä kysymyksissä asiantuntija-
na toimii tieliikenteen valtakunnallinen vastuumu-
seo Mobilia.

4.3 Alueurakkaan sisällytettävä museotien ja tämän lähiympäristön kunnossapito

Alakönkään museotie sisältyy Ivalon maantei-
den hoitourakkaan. Nykyinen hoitourakka päättyy
1.10.2023.

4.3.1 Museotien hoito

Museotien hoitoon liittyvät toimet on esitetty tässä
luvussa ja urakkakohtaisissa asiakirjoissa. Maan-
teiden hoitourakoiden tuotekortit yksilöivät maan-
teiden hoitourakoihin kuuluvat kunnossapitotyöt
laatuvaatimuksineen.

4.3.2 Tieympäristön ja maiseman hoito

Viherhoito

Tieympäristön viherhoitoa on ohjeistettu Väylävi-
raston voimassa olevassa julkaisussa Viherraken-
taminen ja tieympäristössä. Viherhoidon laatuva-

timukset on esitetty Maanteiden hoitourakoiden tuotekorteissa. Museotien viherhoitoluokaksi esitetään edelleen N3. Museotien tieympäristö on pääosin luonnonmukaista metsämaastoa. Tieympäristön hoito koostuu pääosin niitosta ja nurmetusten hoidosta, vesakon raivauksesta ja yksittäisten puiden hoidosta ja poistosta. Tieympäristön hoitoa on kuvattu seuraavassa kohteittain (kartat luvussa 4).

Museotien opastusalue ja tien länsiosa

Varsinainen museotie alkaa opastusalueen itäreunasta. Opastusalue on kuitenkin keskeinen osa



Kuva 56., Näkymä pysäköintialueen yli Tenojoelle.



Kuva 57., Katoksen tolppien juurelta poistettava heinä.

museotiekohteen saavutettavuutta, joten sen viherympäristö pidetään hoitotoimin siistinä. Näkymä Tenojoelle on tärkeä, joten pysäköintialueen reunalta poistetaan säännöllisesti vesakkoa (kuva 56). Puut säilytetään ja uusien, maisemaa kehystävien yksittäisten, tai pienien puuryhmien voidaan antaa kasvaa. Opastuskatoksen tolppien juurella kasvava heinikko poistetaan juurineen (kuva 57).

Leirintäalueen ja asutuksen kohdalla pihan ja peltoon rajautuva tieympäristö hoidetaan niitolla, liikennemerkkien alusta siistitään siimaleikkurilla. Metsäjaksolla tieympäristöä hoidetaan niitolla ja vesakonraivauksella.

Pohjoispuolen näköalapaikan kohdalla on levike, josta kuljetaan jyrkänteen reunalle. Näköalapaikan

kulun ohjaamisesta ja turvallisuuden parantamisesta esitetään neuvoteltavaksi tienpitäjän, kunnan ja maanomistajan kesken.

Museotien itäosa

Museotien itäosa alkaa laajan maa-aineksen ottoalueen kohdalta. Tieympäristö on metsäistä ja hoidetaan tavanomaisesti niitolla ja vesakonraivauksella. Tiejaksolle sijoittuu jyrkänteen kohdalla vanhoja kivipaasia (kuva 58), joita on osin tarpeen nostaa pystyyn, ja puhdistaa heinikosta paremmin näkyviksi. Tiejaksolle sijoittuu myös vanha, jokirantaan kulkeva tielinja. Teiden liittymäkulma on jyrkkä erityisesti yksisuuntaisen liikenteen kannalta. Liittymän tasausta esitetään hieman parannettavaksi muotoilemalla sitä soralla ja mahdollisia liittymässä kasvavia pensaita karsitaan tarvittaessa kulun helpottamiseksi. Museotie päättyy hienoon, tietä pitkin Tenojoelle avautuvaan näkymään.



Kuva 58., Museotien kivipaadet reunustavat jyrkkää rinnettä.

Talvihoito

Museotiellä ei ole talvihoitoa. Aurauksesta sovitaan tarvittaessa erikseen.

Varusteet ja laitteet

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

Museotiellä on useita muovisia ja kivrumpuja (kuvat 59, 60, 61 ja 62), jotka puhdistetaan vuosittain niitä mahdollisesti tukkivasta kasvillisuudesta ja maa-aineksesta. Rummut ovat suhteellisen matalia. Keväällä niistä poistetaan paannejää, joka estää veden virtaamista. Kivirummut on tien kunnos-

tusten yhteydessä pyrittävä säilyttämään ja niitä on vaalittava osana alkuperäistä tietä.

Museotiellä on yksi puukantinen silta, joka sijaitsee maa-aineksen ottoalueen länsipuolella. Silta ylittää Geassemahjohkan uoman. Sillan kansi on huonokuntoinen ja on uusittava (kuva 64). Kannen uusinnan yhteydessä poistetaan myös reunapalle, maa-aines ja kasvillisuus. Samalla esitetään tarkistettavaksi myös sillan rakenteiden kunto ja uusimistarve (kuva 63). Sillan osien uusiminen on toteutettava niin, että sen rakenne ja ulkoasu eivät muutu.



Kuva 59., Museotien allittavia kivirumpuja.



Kuva 60., Museotien allittavia kivirumpuja.



Kuva 61., Puuvartisista kasveista ja heinästä puhdistettavia kivirumpuja.



Kuva 62., Puuvartisista kasveista ja heinästä puhdistettavia kivirumpuja.



Kuva 63., Sillan rakenteet esitetään tarkastettavaksi. Sillan ympäristöstä raivataan puuvartist kasvit ja heinikko.



Kuva 64., Sillan huonokuntoinen puukansi.

4.4 Museotien ja tieympäristön pitkän aikavälin kunnossapito

4.4.1 Museotien korjaustarve

Museotielle esitetään tehtäväksi vuosittaista sora-
tusta laajempi kunnostus, jossa tielle levitetään 10
cm kerros 0–16 mm murskettä. Arvio tarvittavasta
murskemäärästä on n. 6000 tonnia.

Museotietä reunustavat kaatuneet kivipaadet
nostetaan pystyyn ja kallistuneet kivipaadet oikais-
taan.

Sillan kunnostus esitetään tehtäväksi samassa
yhteydessä sillalle tehtävän erillisen kuntoarvion
perusteella. Sillan painorajoitus on 4 t.

4.4.2 Museotien kunnossapito

Kivirummut puhdistetaan vuosittain keväällä lumien
sulaessa paannejäädästä, jotta tien rakenne ei vauri-
oidu.

Uudet opastaulut sijoitetaan olemassa olevaan
katokseen.

Museotielle tehtävän laajemman kunnostuksen
lisäksi levitetään tielle notkopaikkoihin vuosittain n.
50 t. murskettä.

4.4.3 Museotien saavutettavuus

Museotien saavutettavuutta parannetaan yleisölle
tarkoitettujen kohdekortin ja opastaulun uusimisen
avulla. Kohdekortissa on perustiedot museotiestä
ja sen sijainnista sekä etäisyyksistä lähimpiin taaja-
miin. Lisäksi kortissa on museotien lähestymiskart-

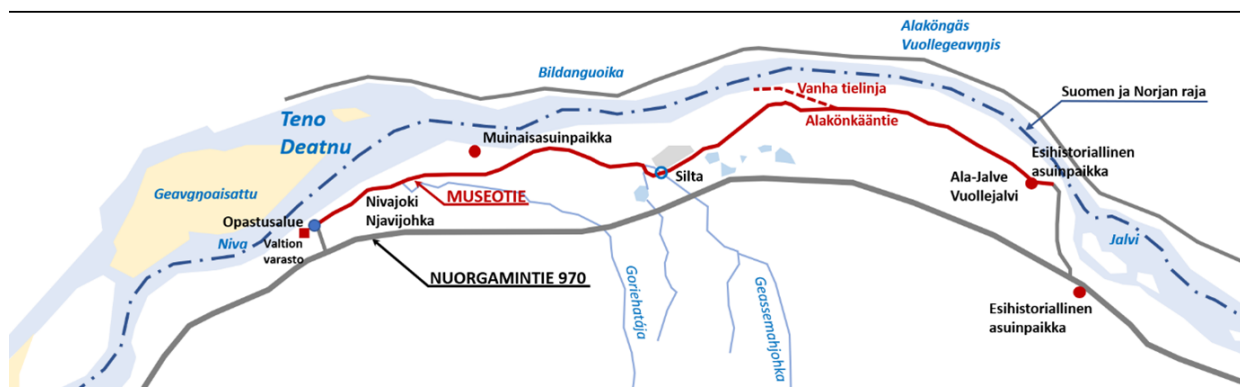
ta ja tarkempi kartta yksityiskohtaisine tietoineen.
Korttiin lisätään mahdollisia kohteesta lisätietoa tar-
joavia internet-linkkejä.

Museotien opastauluun esitetään totutettavaksi
kartta seuraavan mallin mukaisesti (kuva 65). Kar-
tassa esitetään museotien lisäksi tärkeimmät pai-
kannimet, tiet ja vesistöt sekä kulttuuriympäristö-
kohteet.

Opastaulun tekstisisällöksi esitetään seuraavaa:

*”Tenojoki on aina ollut pohjoisimman Lapin keskei-
siä kulkuväyliä, mutta lohensa ansiosta myös tär-
keä elannon antaja. Alaköngäs muodostaa luonnon
esteen joella kulkemiseen. Koski esti veneliiken-
teen kesällä ja sen jäät olivat heikot myös talvella.
Vene oli mahdollista kantaa kosken kivisiä rantoja
pitkin, mutta jo varhaisessa vaiheessa Alaköngään
sivuitse kulki myös talvitie, joka ohitti sekä Alakön-
kään että sen yläpuolisen Piltamonkosken. Tenojo-
en varren asukkaille Jäämeren suunta oli historial-
lisesti tärkein liikennesuunta: sinne kuljettiin villien
peuralaumojen ja myöhemmin porojen kanssa ja
Jäämeren rannoilla käytiin myös kaukokauppaa.
Tenojokea ylös taas päästiin kohti Ounasjoen ja
Tornionjoen vesistöjen latvoja, mutta etelään Suo-
meen ei pitkään ollut asiaa kuin viranomaisilla. Var-
sinainen maantie etelästä lähestyi Utsjokea hitaas-
ti, mutta Petsikkotunturin yli vievä postitie Inariin ja
sieltä Kittilään sentään oli.*

Oulun läänin maaherra hyväksyi 1895 kruunun-
voudin esityksen maantien rakentamisesta Ala-
köngään ja kirkonkylän länsipuolella sijaitsevan
Yläköngään ohi valtion varoilla. Tien rakentaminen
aloitettiin 1897. Ensimmäinen Alaköngäntie alkoi
kosken niskalta, nousi jyrkästi tunturiin ja laskeu-
tui takaisin Jalven talon sivuitse. Koski vei tämän
tien alapään mukanaan varsin pian ja tietä jatkettiin



Kuva 65., Museotien kartta.

Jalven yläpuolelta Porapoktsajoelle. Tämä kapea tie oli kuljettavissa lähinnä kävellen tai paikallisilta vuokratun kuormasatulalla varustetun hevosen kanssa. Utsjoen kunta anoi pian tien pidentämistä talvitienä Nuorgamiin, mutta kunnan tientekovelvollisilla ei ollut mahdollisuutta osallistua hankkeeseen.

Tie- ja vesirakennushallitus katsoi, että vaikka tie oli erillään muusta maantieverkosta, se oli paikalliselle liikenteelle tärkeä ja toteutti rakennustyöt valtion rahoituksella 1922–1927. Tietä jatkettiin Lännessä Nivajoelle ja idässä Pajuniemelle maantienä, mistä rakennettiin vielä kärryillä kuljettavaa polkuretkeä siltoineen Nuorgamiin. Valtio myönsi rahoituksen myös hevosrattaiden ja kaksien käsikärryjen hankkimiseen ja tavarasuojien rakentamiseen maantien päätepisteisiin. 13.4.1928 valtio otti maantien jatkon Nuorgamiin hoitoonsa ja loppuvuodesta 1929 sama tapahtui myös tien läntisen jatkeen ja tavarasuojien osalta. Sodan jälkeen nuorgamilainen Vilho Pohjanrinne hankki tielle kuorma-auton, jolla liikennöitiin Nuorgamista Nivajoelle. Tietä ei ollut suunniteltu autoliikenteelle, eikä kunnossapitokaan ollut ajan tasalla. Maantie Kaamasta saavutti Utsjoen kirkonkylän vasta 1959 ja tien jatko Karnjargan lossipaikalta Nuorgamiin rakennettiin 1960-luvun lopulla, jolloin nykyisen museotien aluetta käytettiin tukikohtana ja soranotto- paikkana. Nivajoki-Nuorgam-maantie lakkautettiin virallisesti 1971 ja se jäi lähinnä lohenkalastajien käyttöön. 1983 vanha maantie otettiin museotieksi, kun presidentti Mauno Koiviston oli tarkoitus kalastaa Alakönkällä. Kalastusretki tosin peruuntui.”

Taulun kieliversioiksi esitetään suomi, pohjoissaame, ruotsi ja englanti. Museotien saavutettavuutta voidaan lisätä myös museotien varren kohteisiin liitettävillä sähköisillä opasteilla, esimerkiksi QR-koodin avulla, joka toimii linkkinä www-sivulle.

4.4.4 Tiedonhallinta

Museoteiden ja -siltojen kunnossapidosta vastaavat ELY-keskukset. Arvokohteita koskeva tieto kootaan Velho-järjestelmästä ja taitorakennerekisteristä alueurakan lähtötietoihin. Museotien tiedot

tallennetaan Tievalhoon, joka tulee korvaamaan tierekisterin valtion teiden tiedotietojen perusrekisterinä.

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.

Lähteet ja kirjallisuus

Arkistot

Mobilian arkisto.

Tie- ja vesirakennushallituksen arkisto A8.44:27 Pajuniemi-Nuorgamin maantie. KA.

Tie- ja vesirakennushallituksen arkisto A8.75:7 Alakönkään paikallistie, Utsjoki xx.xx.1924-xx.xx.1929. KA.

Tie- ja vesirakennushallituksen arkisto A8.105:1 Pajuniemen Nuorgamin polkutie, Diaarinrot: Ta 140/61 – 1922, Ta 260/4 – 1927 xx.xx.1922-xx.xx.1933. KA.

.

Internet ja extranetsivustot

Destia iLiitu-palvelu

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

Maanmittauslaitoksen karttapaikka-palvelu: Karttapaikka - Maanmittauslaitos

Pohjois-Lapin maakuntakaavan sivusto: Pohjois-Lapin maakuntakaava - Lapin liitto

Utsjoen kunta, kaavoitus: Kaavoitus | Utsjoki

Ympäristöhallinnon verkkopalvelu:

- Natura-alueet: FI1302002.pdf (ymparisto.fi)

- Ymparisto > Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet

- Lapinmaisemat > Ylä-Lappi (ymparisto.fi)

Museoviraston karttapalvelu:

- Museovirasto (museoverkko.fi)

- RKY | Kohdetiedot

Kartat

Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto Ieb. Lääninkartat. Karta Öfver Uleåborgs och Kajana län af Storfurstendömet Finland 1846. KA.

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

Sverige Topografiska kartor SE/KrA/0400/11A/004 a. Charta öfver Wästerbotten och Svenske Lappmarcken 1796. Riksarkivet.

Tie- ja vesirakennushallituksen arkisto A8.5:11 Inari-Utsjoki, Onnela sekä Alaköngäs-Outakoski, teiden ja siltojen kunnostaminen xx.xx.1911-xx.xx.1930. KA.

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

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

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2021

Suomen taloudellinen kartta XXI 9 Pulmanki. 1930

Kirjallisuus

Enbuske, Matti 2009. Vuosisadat Pohjan teillä, Tiet, liikenne ja tiehallinto Oulun läänin alueella 1600-luvulta 2000-luvulle. WS Bookwell Oy.

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

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

Kulju, Mika 2013. Lapin sota 1944–1945. Gummerus.

Lehtola, Teuvo 1996. Lapinmaan vuosituhat, Saamelaisten ja Lapin historiaa kivikaudelta 1930-luvulle. Gummerus.

Lehtola, Veli-Pekka 1997. Saamelaiset - Historia, Yhteiskunta, Taide. Gummerus.

Lehtola, Veli-Pekka 2012. Saamelaiset suomalaiset, kohtaamisia 1896–1953. SKS

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

Lilja, Erkki 2008. Lapin tiemuseokohteiden ja -esineiden Viides Ulottuvuus. Auto- ja tiemuseo Mobilia.

Lilja, Erkki 2013. Jäämerenkäytävä, Pohjois-Suomen rata- ja tiehankkeiden historiaa, näkijöitä-tekijöitä-kulkijoita-salaisia suunnitelmia. Hipputeos.

Lilja, Erkki 2016. Tunturien yli Jäämerelle, Kertomuksia Lapin teiltä ja vähän vierestäkin. Väyläkirjat.

Masonen, Jaakko; Antila, Kimmo; Kaalio, Veikko & Mauranen, Tapani (toim.) 1999. Soraa, työtä, hevosia; Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945. Tielaitos, Edita, Helsinki.

Mauranen, Tapani (toim.) 1999. Maata, jäätä, kulkijoita; Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Tielaitos, Edita, Helsinki.

Mäkelä, Petteri 2000. Pitkoksilta pikiteille, Lapin tiepiiri 75 vuotta. Tiemuseon julkaisuja 18. Gummerus.

Suomen teiden historia I-II 1974. Tie- ja vesirakennushallitus. Suomen tieyhdistys.

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

Teeriaho, Yrjö 2008. Vanhojen karttojen Lappi. Atlasart.

Viertola, Juhani & Fogelberg, Paul 1974. Suomen teiden historia 1. Tie- ja vesirakennushallitus, Suomen Tieyhdistys.

Ohjeita

Maanteiden hoidon tuotekorttien laatuvaatimukset, Väylävirasto. Ajantasainen versio.

Sorateiden kunnossapito. Väyläviraston ohjeita 1/ 2014.

Viherrakentaminen ja -hoito tieympäristössä. Väyläviraston voimassa oleva ohje.

.

Liitteet

Liite 1 Työkohtainen tarkennus

Liite 2 Tienpidon tarpeet, kohdekortti

Liite 3 Yleisöviestintä, kohdekortti

Liite 1.

Työkohtaisen tarkennuksen liite

Alakönkään museotie, maantien hoitourakan työkohtainen tarkennus, 22.12.2022

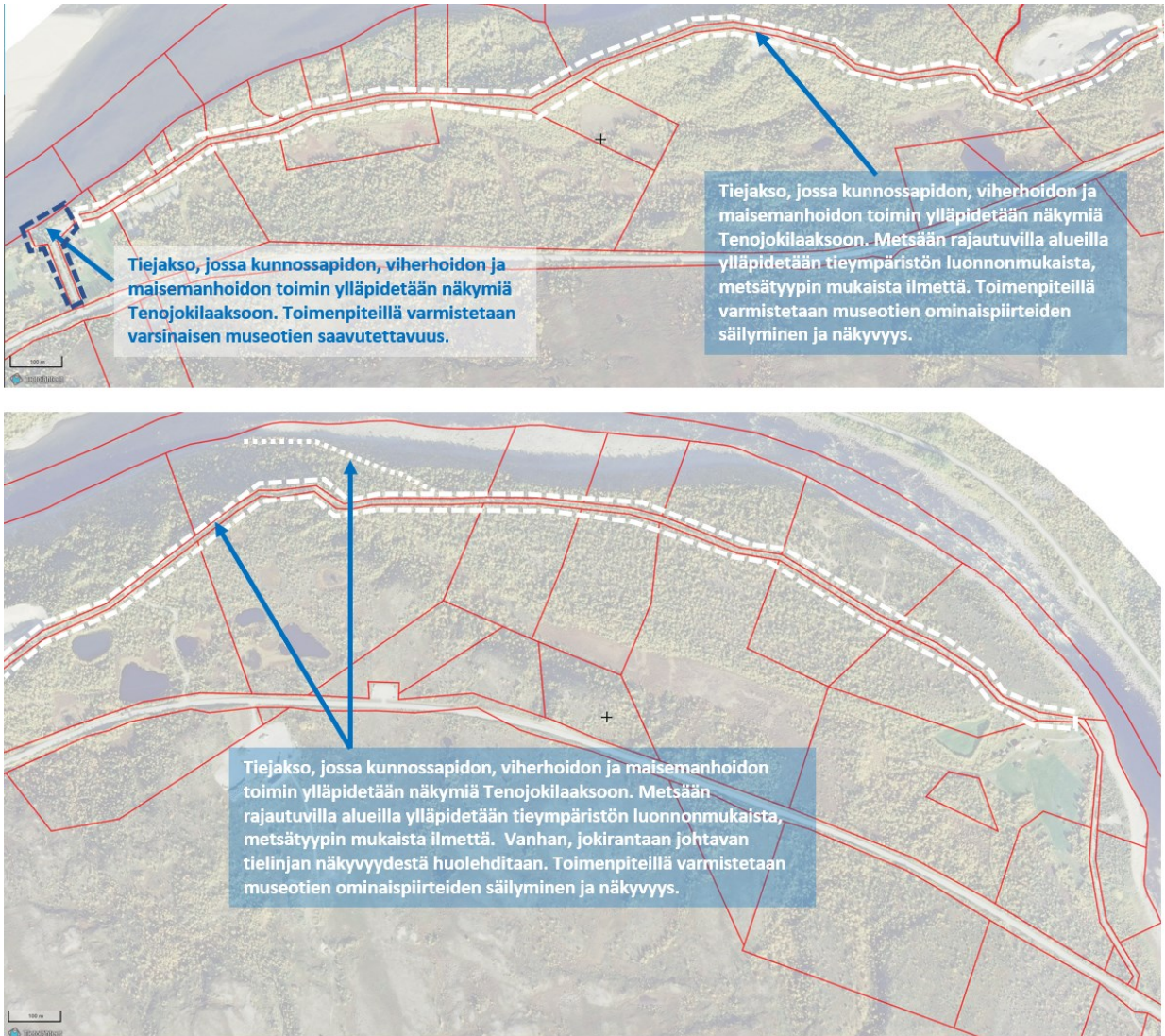
Lapin ELY-keskus

Sijainti seututien 970, Nuorgamintien, pohjoispuolella. Alakönkääntien museotien ulkopuolinen osuus yhdystie 9705.



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 1: Museotien maisemanhoidon ja kunnossapidon aluerajaus ja hoidon tavoitteet. Kiinteistörajat punaisella. Karttapohja <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>

2. Liikenneympäristön hoito

2.1 Liikennemerkkien, opasteiden, ohjauslaitteiden ja reunapaalujen hoito

Viitoitus Nuorgamintieltä museotielle on muuten ajantasainen, mutta museotien länsipäähän esitetään lisättäväksi museotien liittymää kauempaa ennakoiva etäisyystaulu, esimerkiksi 5 kilometriä ennen opastusalueen liittymää.

Ensimmäisenä urakkavuonna nykyiset museokohteen opastaulut poistetaan ja korvataan uusilla tauluilla olemassa olevaa katokseen. Opastaulun sisällössä ja ulkoasussa hyödynnetään ohjetta ”Museoteiden ja

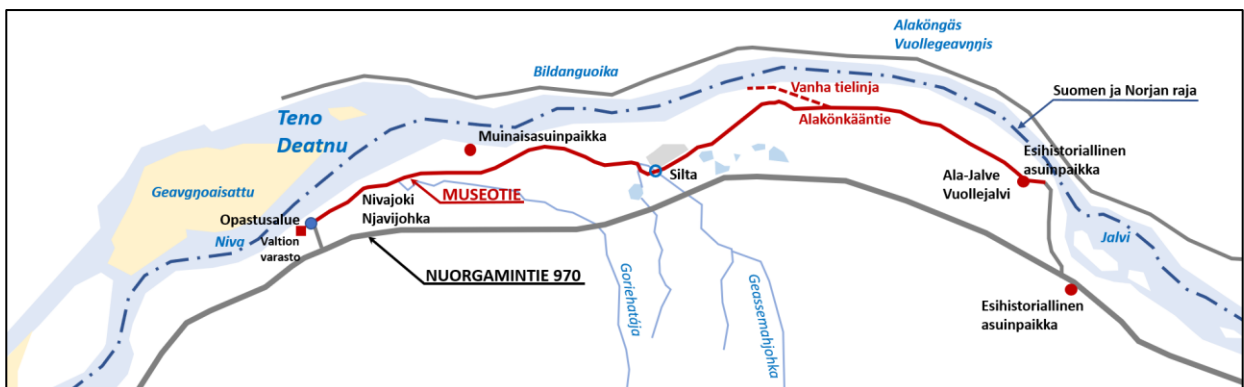
siltojen opasteet, malleja ja suosituksia. Pirkanmaan ELY-keskuksen julkaisuja 7/2011”. Taulun malli hyväksytetään tilaajalla ennen valmistusta.

Uuden opastaulun teksti on esitetty seuraavassa. Taulun kieliversiot ovat suomi, pohjoissaame, ruotsi ja englanti.

” Tenojoki on aina ollut pohjoisimman Lapin keskeisiä kulkuväyliä, mutta lohensa ansiosta myös tärkeä elannon antaja. Alaköngäs muodostaa luonnon esteen joella kulkemiseen. Koski esti veneliikenteen kesällä ja sen jäät olivat heikot myös talvella. Vene oli mahdollista kantaa kosken kivisiä rantoja pitkin, mutta jo varhaisessa vaiheessa Alaköngään sivuitse kulki myös talvitie, joka ohitti sekä Alaköngään että sen yläpuolisen Piltamonkosken. Tenojoen varren asukkaille Jäämeren suunta oli historiallisesti tärkein liikennesuunta: sinne kuljettiin villien peuralaumojen ja myöhemmin porojen kanssa ja Jäämeren rannoilla käytiin myös kaukokauppaa. Tenojokea ylös taas päästiin kohti Ounasjoen ja Tornionjoen vesistöjen latvoja, mutta etelään Suomeen ei pitkään ollut asiaa kuin viranomaisilla. Varsinainen maantie etelästä lähestyi Utsjokea hitaasti, mutta Petsikkotunturin yli vievä postitie Inariin ja sieltä Kittilään sentään oli.

Oulun läänin maaherra hyväksyi 1895 kruununvoudin esityksen maantien rakentamisesta Alaköngään ja kirkonkylän länsipuolella sijaitsevan Yläköngään ohi valtion varoilla. Tien rakentaminen aloitettiin 1897. Ensimmäinen Alaköngäntie alkoi kosken niskalta, nousi jyrkästi tunturiin ja laskeutui takaisin Jalven talon sivuitse. Koski vei tämän tien alapään mukanaan varsin pian ja tietä jatkettiin Jalven yläpuolelta Porapoktsajoelle. Tämä kapea tie oli kuljettavissa lähinnä kävellen tai paikallisilta vuokratun kuormasatulalla varustetun hevosen kanssa. Utsjoen kunta anoi pian tien pidentämistä talvitienä Nuorgamiin, mutta kunnan tientekovelvollisilla ei ollut mahdollisuutta osallistua hankkeeseen.

Tie- ja vesirakennushallitus katsoi, että vaikka tie oli erillään muusta maantieverkosta, se oli paikalliselle liikenteelle tärkeä ja toteutti rakennustyöt valtion rahoituksella 1922–1927. Tietä jatkettiin Lännessä Nivajoelle ja idässä Pajuniemelle maantienä, mistä rakennettiin vielä kärryillä kuljettavaa polkutietä siltoineen Nuorgamiin. Valtio myönsi rahoituksen myös hevosrattaiden ja kaksien käsikärryjen hankkimiseen ja tavarasuojien rakentamiseen maantien päätepisteisiin. 13.4.1928 valtio otti maantien jatkon Nuorgamiin hoitoonsa ja loppuvuodesta 1929 sama tapahtui myös tien läntisen jatkeen ja tavarasuojien osalta. Sodan jälkeen nuorgamilainen Vilho Pohjanrinne hankki tielle kuorma-auton, jolla liikennöitiin Nuorgamista Nivajoelle. Tietä ei ollut suunniteltu autoliikenteelle, eikä kunnossapitokaan ollut ajan tasalla. Maantie Kaamasesta saavutti Utsjoen kirkonkylän vasta 1959 ja tien jatko Karnjargan lossipaikalta Nuorgamiin rakennettiin 1960-luvun lopulla, jolloin nykyisen museotien aluetta käytettiin tukikohtana ja soranottoa. Nivajoki–Nuorgam-maantie lakkautettiin virallisesti 1971 ja se jäi lähinnä lohenkalastajien käyttöön. 1983 vanha maantie otettiin museotieksi, kun presidentti Mauno Koiviston oli tarkoitus kalastaa Alaköngäällä. Kalastusretki tosin peruuntui.”



Kuva 2: Ehdotus opastauluun sijoitettavaksi museotien kartaksi.

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

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

Opastus- ja pysäköintialueen asfalttipäällyste on vielä hyväkuntoinen ja pysäköintiin soveltuva. Päällysteen paikkauksen tarve arvioidaan vuosittain alkukesästä lumien sulamisen jälkeen.

Opastuskatoksen tolppien juurella oleva heinä poistetaan juurineen.

Jätehuollosta alueella ja pysäköintialueelle sijoittuvan jätesäiliön tyhjennyksestä vastaa Utsjoen kunta. Museotien varteen sijoittuvan levikkeen kohdalla olevan Tenojokilaakson näköalapaikan turvallisuuden parantamisesta esitetään keskusteltavaksi maanomistajan, Utsjoen kunnan ja tienpitäjän kesken. Toimenpiteitä voivat esimerkiksi olla kulun ohjaaminen ja näköalapaikan suoja-aidan rakentaminen putoamisen estämiseksi.



Kuvat 3 ja 4: Pysäköintialueen nykyinen asfalttipäällyste ja nykyinen opastuskatos.

2.3 Viheralueiden hoito

Museotien viherhoitoluokka on N3 ja tieympäristön viherhoitoa jatketaan viherhoitoluokan mukaisesti. Viherhoitoluokan laatuvaatimukset on esitetty maanteiden hoitourakoiden tuotekorteissa. N3 -luokassa niitto on ulotettava vähintään 2 metrin etäisyydelle päällysteen reunasta. Liittymien ja risteysten näkemät on pidettävä kunnossa. Niittokertoja on 1–2 kertaa kesässä, niittokerrat määritellään työkohtaisessa tarkennuksessa. Vesakointi tehdään puustorajaan. Viherhoitotoimenpiteet määritellään Väyläviraston ohjeessa *Viherrakentaminen ja hoito tieympäristössä*, päivitetyn ohjeen tultua voimaan.

2.4 Siltojen ja laitureiden hoito

Museotien varrella, maa-aineksen ottoalueen länsipuolella, sijaitsevan sillan puinen kansi uusitaan ja punaiseksi maalatut, haalistuneet kaiteet maalataan uudelleen samalla värisävyllä. Kannen uusimisen yhteydessä tarkistetaan myös muu sillan rakenteellinen kunto ja laaditaan tarvittaessa suunnitelma sillan kunnostamiseksi. Kunnostustoimenpiteet suunnitellaan ja toteutetaan siten, että sillan rakenne ja ulkoasu eivät muutu.

Vuosittaiset toimenpiteet ovat:

Sillan vuosittaisessa hoidossa noudatetaan Väyläviraston Siltojen hoito (29/2014) -ohjetta. Talvihoitokauden päättyessä sillalle tehdään kevätpuhdistus ja vuositarkastus Väyläviraston Siltojen vuositarkastusohjeen (TIEH 2200020-09) mukaan. Hoitourakoitsijan on tarkkailtava sillan kuntoa ympäri vuoden ja korjattava liikenneturvallisuutta vaarantavat vauriot heti.



Kuvat 5 ja 6: Nykyinen puukantinen silta, jonka painorajoitus on 4 tonnia.

2.5 Rumpujen hoito

Museotien rummut puhdistetaan keväisin paannejästä niin, että sulamisvedet pääsevät virtaamaan, eivätkä aiheuta museotien rakenteelle vaurioita. Rumpujen ympärillä kasvavat pensaiden ja puiden taimet ja rumpuja tukkiva heinä tai sammal poistetaan.



Kuvat 7,8 ja 9: Museotien nykyisiä muovi- ja kivrumpuja.

2.6 Kaiteiden, riista- ja suoja-aitojen sekä kiveysten kunnossapito

Museotien varteen sijoittuu lukuisa määrä vanhoja kivipaasia, joiden tehtävänä on ollut aikanaan varoittaa jyrkänteestä. Kaatuneet ja kallistuneet kivipaadet nostetaan pystyyn ja kivipaaseja peittävä heinikko tai pensaiden ja puiden taimet sekä ylimääräinen maa-aines poistetaan niin, että kivipaadet ovat paremmin näkyvillä.



Kuvat 10 ja 11: Museotien kivipaasia

3.2 Sorastus

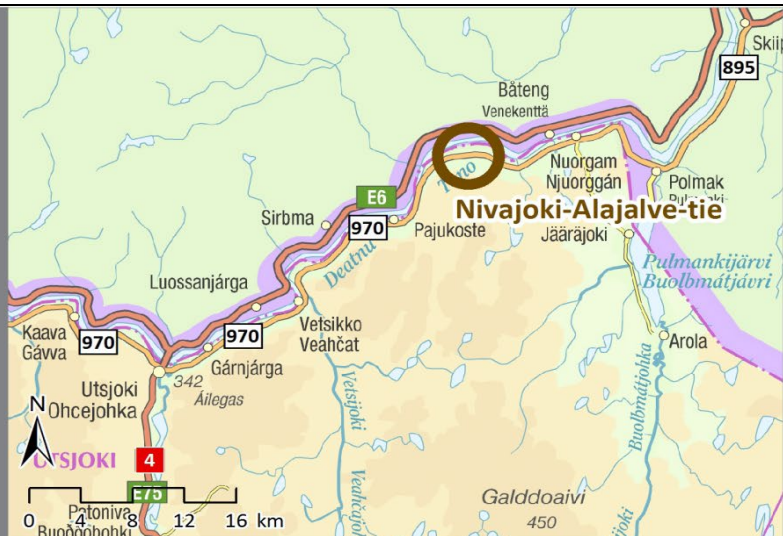
Museotielle tehdään vuosittaisen kunnossapitosorastuksen lisäksi laajempi kunnostus, jossa tielle levitetään 10 cm kerros 0–16 mm mursketta. Arvio tarvittavasta murskemäärästä on n. 6000 tonnia.

Liite 2

Nimi	ALAKÖNKÄÄN MUSEOTIE
Numero	Museotielle ei ole tiennumeroa. Alakönkääntien numero museotien ulkopuolella on 9705.
Tierekisteriosoite	Alakönkääntien liittymät Nuorgamintiellä 970/19/6256 ja 970/20/4942
Koordinaatit	Alakönkääntien koordinaatit Nuorgamintiellä länsipää N 7773685 E 522925 ja itäpää N 7773490 E 527080
Silta	Puukantinen pieni vesistösilta, joka ylittää Geassemahjohkan uoman museotien keskivaiheilla.
ELY-keskus	Lappi
Maakunta/ kunta	Lappi/ Utsjoki
Sijainti tieverkolla	Nuorgamintien ja Tenojoen välisellä alueella Nivajoen ja Alajalven välissä.
Käyttötarkoitus	Maankäyttöä palveleva tieyhteys, yksisuuntainen idästä länteen.
Omistaja	Väylävirasto
Kunnossapitäjä	10/2023 Destia Oy
Rakentaja ja valmistumisvuosi	X
Museointiajankohta	1983
Tien museoarvo	Tarve veneen tai talvikulkineen vetämiseen Alakönkään ohi on ollut olemassa jo esihistoriallisina aikoina. 1895 Oulun kuvernööri antoi rahoituksen tien rakentamiseksi paikalle. 1920-luvun lopulla tietä jatkettiin länteen Nivajoelle ja itään Nuorgamiin Tie- ja vesirakennushallituksen työnä. Valtio kustansi paikalle myös hevosvaunut ja kahdet käsikärryt, joiden säilytykseen rakennettiin Nivajoelle ja Pajuniemeen varastot. 1940-luvun lopulla tielle hankittiin alueen ensimmäinen kuorma-auto. Varsinainen maantie Utsjoelle rakennettiin vasta 1950-luvun lopulla ja Nuorgamiin vasta 1967-1971. Alakönkääntie kertoo valtion velvollisuudesta parantaa kulkuyhteyksiä myös hyvin syrjäisillä alueilla.
Tien tekniset tiedot	Alakönkään museotieosuuden pituus 5 km, tien leveys n. 4 metriä, sorapintainen
Hoitoiluokat	Viherhoitoiluokka N3, museotielle ei talvihoitoa
KVL	Liikennemäärät 48 (KVL) ja 98 (KKVL) ajoneuvoa vuorokaudessa (2018) pysäköintialueen kohdalla
Dokumentit	Alakönkään museotien kunnossapitosuunnitelma 80/2022
www-osoitteet	Aikamatkalla Suomessa: https://vayla.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=237973a7fc94f75a4398aedd674d195
Liitteet	x
Päivämäärä	pvm
Täyttäjä	Nimi

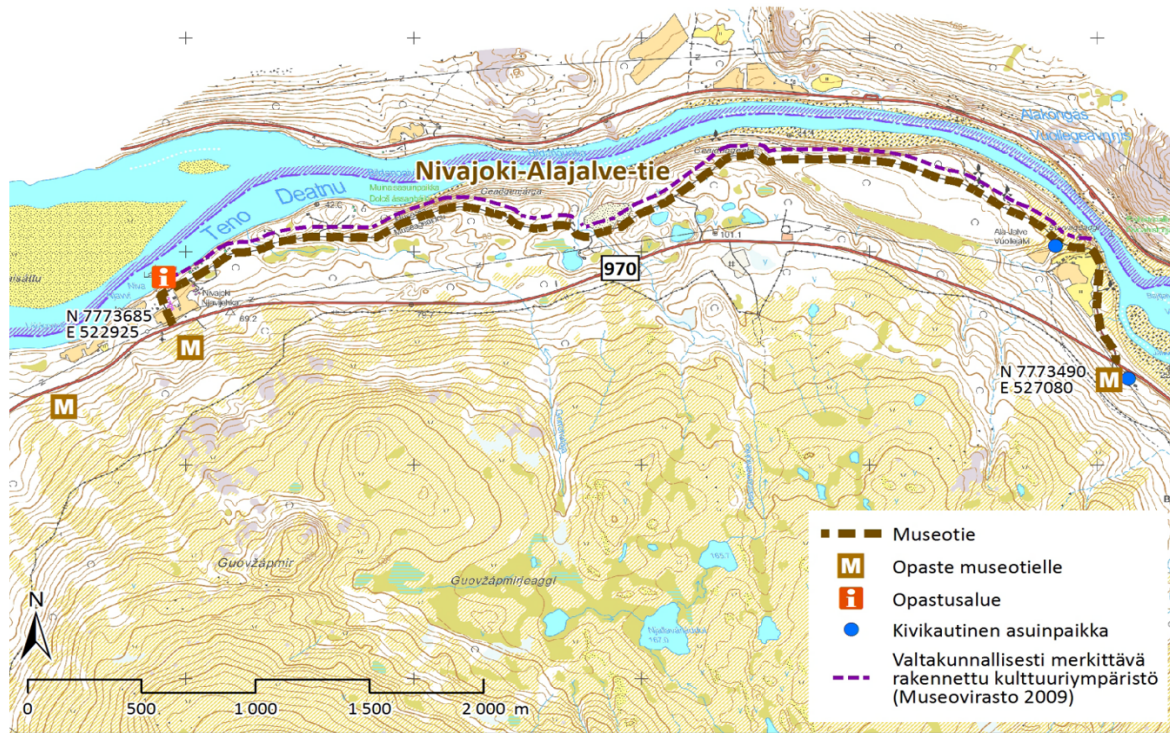
Sjaintitiedot

Kunta: Utsjoki
 Karttalehti: 394108, X5211G, X5213A
 Tiesoite: - (liitännäisalue)
 Koordinaatit: länsipää N 7773685 E 522925,
 itäpää N 7773490 E 527080
 Pituus: 5,2 km
 Etäisyydet: Nuorgam 7 km
 Utsjoki 32 km



ALAKÖNKÄÄN MUSEOTIE

Museotieksi esitetään kartassa valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009) merkittyä osuutta



Pohjakartta © Maanmittauslaitos 06/2015

Museotien sijainti

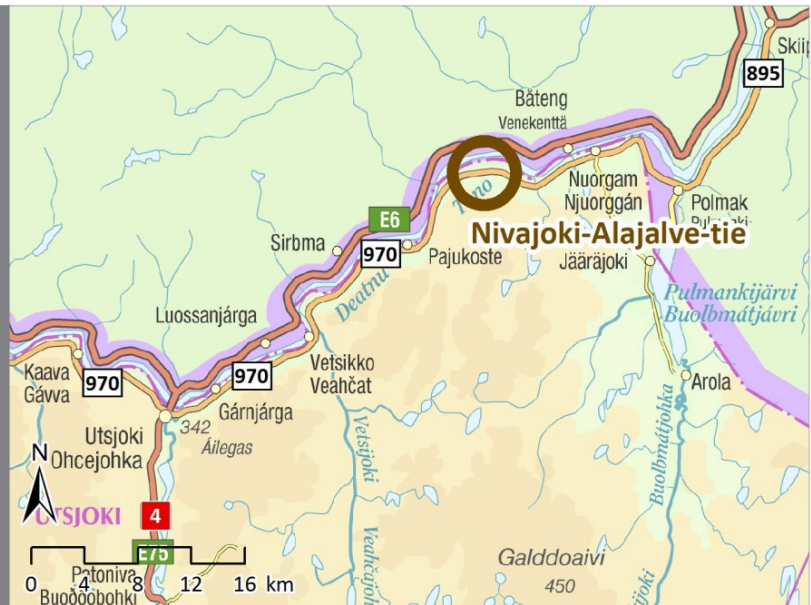
Valokuvat 6/ 2022



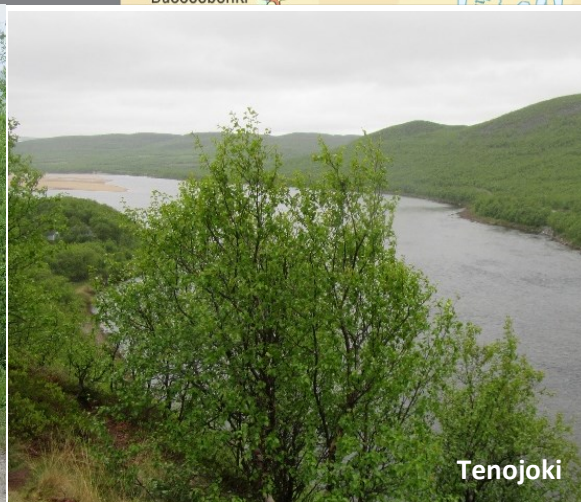
ALAKÖNKÄÄN MUSEOTIE

Sjaintitiedot

Kunta: Utsjoki
 Karttalehti: 394108, X5211G, X5213A
 Tiesoite: - (liitännäisalue)
 Koordinaatit: länsipää N 7773685 E 522925,
 itäpää N 7773490 E 527080
 Pituus: 5,2 km
 Etäisyydet: Nuorgam 7 km
 Utsjoki 32 km



Näkymä itään

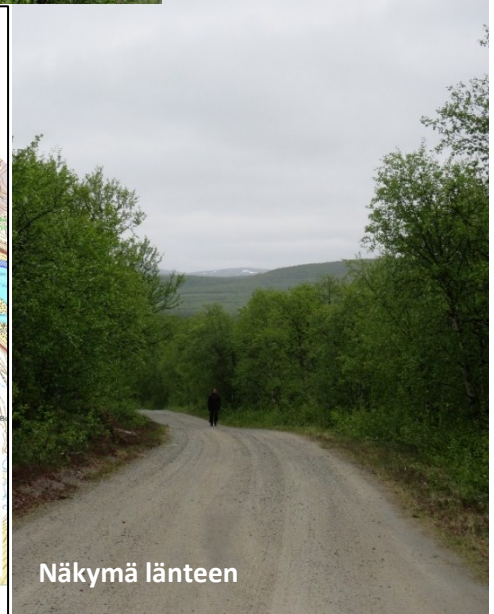
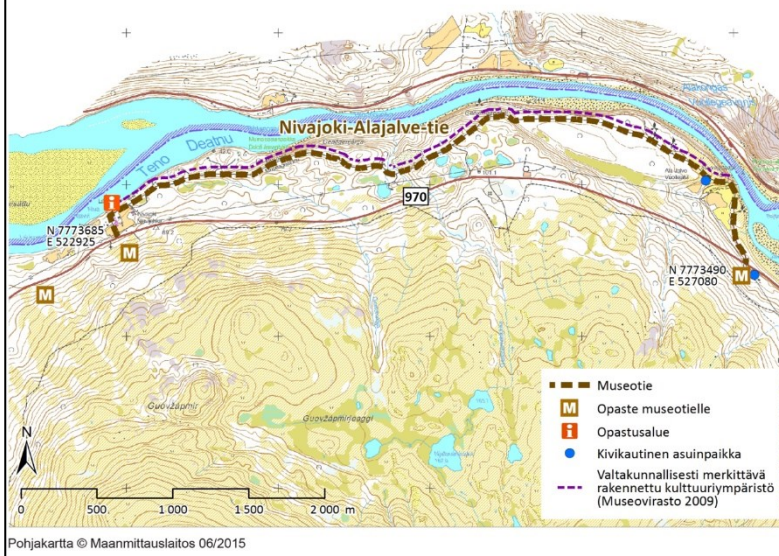


Tenojoki



Tietä reunustavia kivipaasia

Museotieksi esitetään kartassa valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009) merkittyä osuutta



Näkymä länteen

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 80/2022				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri/Ympäristö ja luonnonvarat				
Tekijät Mikko Pentti Laura Soosalu		Julkaisu-aika Joulukuu 2022		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja /toimeksiantaja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Alakönkään museotie, Utsjoki Museotien kunnossapitosuunnitelma				
Tiivistelmä Alakönkääntie kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY) ja sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä Alakönkään koskimaiseman maisema-alueella. Museokohteena Alakönkääntie on helposti saavutettavissa. Kohteen saavutettavuutta parannetaan uusimalla opastaulut ja parantamalla viitoitusta kohteelle. Alakönkääntie otettiin museokohteeksi 1983. Päätös tehtiin nopealla menettelyllä, koska Utsjoelle odotettiin tasavallan presidentin vierailua. Päätöksen perustelut olivat hatarat ja osin virheelliset. Alakönkääntien alueella on ollut asutusta jo kivikaudella ja kosken ohitus on luultavasti jo muinoin tapahtunut maitse. Kartalla Alakönkään ohittava talvitie näkyy ensimmäisen kerran 1846. Oulun läänin kuvernööri hyväksyi Utsjoen kunnan esityksestä 1897 rahoituksen ohitustien tekemiseksi sekä Alakönkäälle, että kirkonkylän länsipuolella sijaitsevalle Yläkönkäälle. Tämä ensimmäinen Alakönkääntie oli lähinnä käsikärryillä tai kuormahevosella kuljettava kapea polkutie, jonka alaosa kaiken lisäksi tuhoutui joen voimasta. TVH paransi tien kapeaksi kärryillä kuljettavaksi maantieksi 1926–1927, jolloin sitä myös jatkettiin länteen Nivajoelle Piltamonkosken niskalle ja itään Pajuniemeen, mistä rakennettiin ”kärryin ajettava polkutie” Nuorgamiin. Nuorgamiin johtava reitti oli jo tätä ennen ollut talvitienä, mutta nyt mahdollistettiin myös kesäliikenne ja rakennettiin sillat jokien yli. Maantieksi tien itäinen osa otettiin 13.4.1928 ja marraskuussa 1929 valtion hoitoon otettiin myös vanha maantie ja sen päihin rakennetut valtion tavarasuojat. Myös tiellä kulkemiseen käytetyt hevosratat ja käsikärryt olivat valtion omaisuutta. Maantie Utsjoen kirkonkylälle tuli 1950-luvun lopussa ja Nuorgamin suuntaan tätä tietä jatkettiin 1960-luvun lopulla. Valtaosa Nivajoki-Nuorgam-tiestä jäi uuden maantien alle, mutta Nivajoki-Alajalve-osuus säilyi. Alakönkääntie on aiemmin hyvin tyypillinen koskenohitustie ja edustaa valtion tuottamaa Lapin paikallisiin liikenneolosuhteisiin sovellettua rakennusperintöä. Museaalaisesta näkökulmasta katsottuna tien kunto on hyvä, mutta käyttäjien näkökulmasta sitä ympäristöineen on syytä kunnostaa kunnossapitosuunnitelman mukaisesti. Toimenpiteillä pyritään korostamaan tien ja sen ympäristön tulkittavuutta, sekä parantamaan sen käytettävyyttä ja liikenneturvallisuutta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi tienpitäjän ja matkailijan näkökulmasta. Suunnitelma sisältää Ivalon maanteiden hoitourakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja tien mahdolliselle korjaukselle. Hoitourakkaan sisällytettävät hoitotoimenpiteet on esitetty tiivistetysti työkohtaisessa tarkennuksessa ja kohdekortissa.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) museotie, kunnossapito, kulttuuriympäristö, opasteet				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-398-103-4 (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkopainettu)
				2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus	URN URN:ISBN:978-952-398-103-4	Kieli Suomi	Sivumäärä 41+liitteet	
Kustannuspaikka ja -aika Tampere 2022		Painotalo		

RAPORTTEJA 80 | 2022

ALAKÖNKÄÄN MUSEOTIE, UTSJOKI

MUSEOTIEN KUNNOSSAPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-103-4 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-103-4

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