



# Tallinmäki–Virojoki-tie, Hamina, Virolahti

## Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU









# Tallinmäki–Virojoki-tie, Hamina, Virolahti Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ  
LAURA SOOSALU

**RAPORTTEJA 60 | 2015**

**TALLINMÄKI–VIROJOKI-TIE, HAMINA, VIROLAHTI  
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA  
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Kansikuvat ja valokuvat: Laura Soosalu (LS) ja Martti Piltz (MP)**

**Taitto: Mervi Koivula**

**Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/15**

**© Karttakeskus, Lupa L4377**

**© Liikennevirasto 2015**

**© Suomen ympäristökeskus 2015**

**ISBN 978-952-314-285-5 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN URN:ISBN:978-952-314-285-5**

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



## Sisältö

<b>1 Lähtötiedot</b> .....	<b>8</b>
<b>1.1 Tallinmäki–Virojoki-tien sijainti</b> .....	<b>8</b>
<b>1.2 Tallinmäki–Virojoki-tien nimeäminen museotieksi</b> .....	<b>10</b>
<b>1.3 Tallinmäki–Virojoki-tien historialliset vaiheet</b> .....	<b>11</b>
1.3.1 Liikennetarve.....	11
1.3.2 Kulkuyhteyden synty.....	12
1.3.3 Tallinmäki–Virojoki-tie Liikenneviraston museokohdekoelmassa.....	13
1.3.4 Kulttuurikohteet ja kiinteät muinaisjäännökset.....	17
1.3.5 Tallinmäki–Virojoki-tien museaalinen arvo .....	18
1.3.6 Tallinmäki–Virojoki-tie Liikenneviraston museokohdekoelmassa.....	18
<b>2 Alueen nykytilan kuvaus</b> .....	<b>21</b>
<b>2.1 Maankäytön nykytila</b> .....	<b>21</b>
2.1.1 Kaavatilanne.....	21
2.1.2 Maanomistus.....	25
2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö.....	25
2.1.4 Liikenneturvallisuus.....	25
<b>2.2 Maisema ja kulttuuriperintö</b> .....	<b>27</b>
<b>2.3 Taajamakuva ja museotien jaksottelu</b> .....	<b>28</b>
<b>2.4 Luonnonympäristö</b> .....	<b>36</b>
<b>2.5 Museotien tekniset tiedot</b> .....	<b>36</b>
2.5.1 Museotien perustiedot .....	36
2.5.2 Tien nykyinen kunnossapito.....	37
<b>2.6 Matkailu</b> .....	<b>38</b>
<b>3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma</b> .....	<b>39</b>
<b>3.1 Tavoitteet</b> .....	<b>39</b>
3.1.1 Museotie .....	39
3.1.2 Kulttuuriperintö .....	39
3.1.3 Maisema ja luonto .....	40
3.1.4 Maankäyttö .....	40
3.1.5 Liikenne.....	40
<b>3.2 Museotien ja sen ympäristön hoito</b> .....	<b>40</b>
3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitoimenpiteet tiejaksoittain .....	40
<b>3.3 Opastusalueiden kunnostustoimenpiteet</b> .....	<b>43</b>
3.3.1 Viitoitus kohteeseen .....	46
<b>3.4 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet</b> .....	<b>47</b>
3.4.1 Kohteen perustiedot.....	47
3.4.2 Kertaluonteiset toimenpiteet.....	47
3.4.3 Vuosittaiset toimenpiteet .....	47
<b>3.5 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet</b> .....	<b>48</b>
<b>3.6 Talvihoito</b> .....	<b>48</b>
<b>Lähdeluettelo</b> .....	<b>49</b>
<b>Analyysikartat</b> .....	<b>50</b>



# Esipuhe

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

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

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

Aikaisemmin on laadittu vastaavat suunnitelmat seitsemälle museosillalle ja seitsemälle museotielle. Suunnitelmien näkökulmaksi on kehittynyt paikallinen asiantuntemus. Työ aloitettiin maastokatselmuksella Tallinmäki–Virojoki-tiellä. Maastokatselmuksessa Tallinmäki–Virojoki-tiellä kyläaktiiveja edustivat Klamilan kylätupa Ronkulissa pidetyssä keskustelussa Heikki Lommi, Marjatta Malmi ja Heli Varjakoski Klamilan Seutu ry:stä, Tero Viljasuo Pyterlahden kulttuurikyläyhdistys ry:stä sekä Timo Ristola Pihlajan kylävaikuttajien edustajana. Maastokatselmukseseen osallistivat lisäksi konsultit Martti Piltz ja Laura Soosalu sekä Kymenlaakson museon rakennustutkija Timo Lievonen. Työn aikana on keskusteltu useiden asiantuntijoiden kanssa, joiden nimet on mainittu lähdeluettelossa.

Tilaaajan edustaja työssä on ollut Marketta Hyvärinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz Mobiliasta, avustajana amanuenssi Anniina Salminen. Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut suunnitteluassistentti Mervi Koivula.

Tampereella elokuussa 2015

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri



Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Raportteja 60/2015</b>				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisuaika Elokuu 2015		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi <b>Tallinmäki–Virojoki-tie, Hamina, Virolahti                  Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma</b>				
Tiivistelmä				
<p>Tallinmäki–Virojoki-museotie sijaitsee Haminan ja Virolahden kunnissa. Museotiejakson pituus on noin 35 kilometriä. Museotieksi poikkeuksellisesti tie 3513 (Tallinmäki–Virojoki) on koko pituudeltaan museotie. Se on osa Suurta Rantatietä, joka johtaa Turusta historiallisesti Viipuriin, nykyisin Vaalimaalle. Suuren Rantatien historia ulottuu Turun lähiympäristössä jopa 800-luvulle saakka. Viipurin linnan rakentamisen aloittaminen vuonna 1293 on ollut ajankohta, jolloin yhtenäistä maakulkureittiä Ruotsin itärajan rajalinnaan on tarvittu. Tie on syntynyt valtakunnalliseksi maantieksi hallinnollisista ja sotilaallisista tarpeista.</p> <p>Suuri Rantatie on yksi harvoista Suomen historiallisista teistä, jotka on inventoitu. Tallinmäki–Virojoki-museotie on säilynyt linjaukseltaan ja korkeussuhteiltaan melko samanlaisena, mitä se on ollut 1700-luvulla. Tie kaartelee laajoja maanviljelysmaisemia, mutta sen varrella on myös metsäisiä jaksoja. Tallinmäki–Virojoki-tie on liitetty Liikenneviraston (silloin Tie- ja vesirakennuslaitoksen) museokohdekokoelmaan vuonna 1982 ensimmäisten kohteiden joukossa. Liikenneviraston museokohdekokoelmassa Tallinmäki–Virojoki-museotie edustaa kokoelmapolitiikassa mainittua tieliikennehistoriallista ajanjaksoa, ”Tien varhaisvaiheet 800-1400-luvulla, Jaakko Teitin luettelon keskiaikaiset tiet”. Museotie kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY) osana Suurta Rantatietä.</p> <p>Tallinmäki–Virojoki-museotiejakso on ollut vuoteen 1966 osana valtatieä 7. On luonnollista, että noin 800 vuotta vanhoja tien tunnusmerkkejä ei enää löydy. Tie on säilynyt museointihetkensä (1982) asussa melko hyvin. Autoliikenteen vaatimukset ovat muokanneet tietä 1930-luvulta alkaen. Tiehen keskeisesti liittyy edelleenkin havaittava sotilaallinen rakennelma, Salpa-linja, mikä jatkaa tien syntyhistorian perinnettä. Museokohdekoelmassa Tallinmäki–Virojoki-museotien keskeinen arvo on sen ajallinen ja ilmiöllinen kerrostuneisuus. Tallinmäki–Virojoki-museotien kunto on museaalaisesta näkökulmasta hyvä. Myös tien ympäristö vastaa historiallista arvoa.</p> <p>Museokohteena Tallinmäki–Virojoki-tie on helposti saavutettava ja helposti löytyvä. Maisemallisesti kohde on merkittävä, koska tien linjaus ja mäkisyys sekä maa- ja metsätalousmaisema ovat säilyneet toisiaan täydentävänä kokonaisuutena. Erikoisuutena ovat 1900-luvun alussa rakennetut kivisillat. Niiden kunnan tarkkailu ja kunnossapito ovat tien historialliselle arvolle tärkeitä.</p> <p>Museotien opastaulut ovat uusia ja siistissä kunnossa. Hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa esitetään yhtä lisätäulua Klamilan kylään perusteella, että sillä kohdalla on säilynyt tien alkuperäistä linjausta muutaman sadan metrin matkalla maantienä. Klamilan kaupan ja kylätalon pihan kulmasta lähtee ja palaa myöhemmin museotielle (3513) Uuno Klamien tie, jonka tienumero on 14709.</p> <p>Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Tallinmäki–Virojoki-tie todisteena Suomen teiden varhaisvaiheista kerrostuneena valtatieksi vuosina 1938-1966. Tien säilyneisyys museointihetken (1982) asussa edellyttää hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon tien liittyminen ympäristöönsä. Toimenpiteillä pyritään korostamaan tien ja sen ympäristön tulkittavuutta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi sekä tienpitäjän että maanomistajien näkökulmasta.</p> <p>Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä pitkän aikavälin tavoitteena kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja tien mahdolliselle korjaukselle.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, suositukset				
ISBN (PDF) 978-952-314-285-5	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkajulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu)
www www.ely-keskus.fi/julkaisut   www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-285-5	Kieli Suomi	Sivumäärä 56
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika -			Painotalo -	



# 1 Lähtötiedot

## 1.1 Tallinmäki–Virojoki-tien sijainti

Tallinmäki–Virojoki-tie, tiennumero 3513, sijaitsee Kaakkois-Suomessa Haminan kaupungin ja Virolahden kunnan alueella. Etäisyys Virojoen taajamasta Venäjän rajalle Vaalimaalle on n. 10 kilometriä.

Museotie liittyy länsipäässä Tallinmäen kohdalla ja itäpäässä Virolahden taajaman keskustan kohdalla valtatiehen 7 (E18). Museotien pituus on 35 kilometriä.

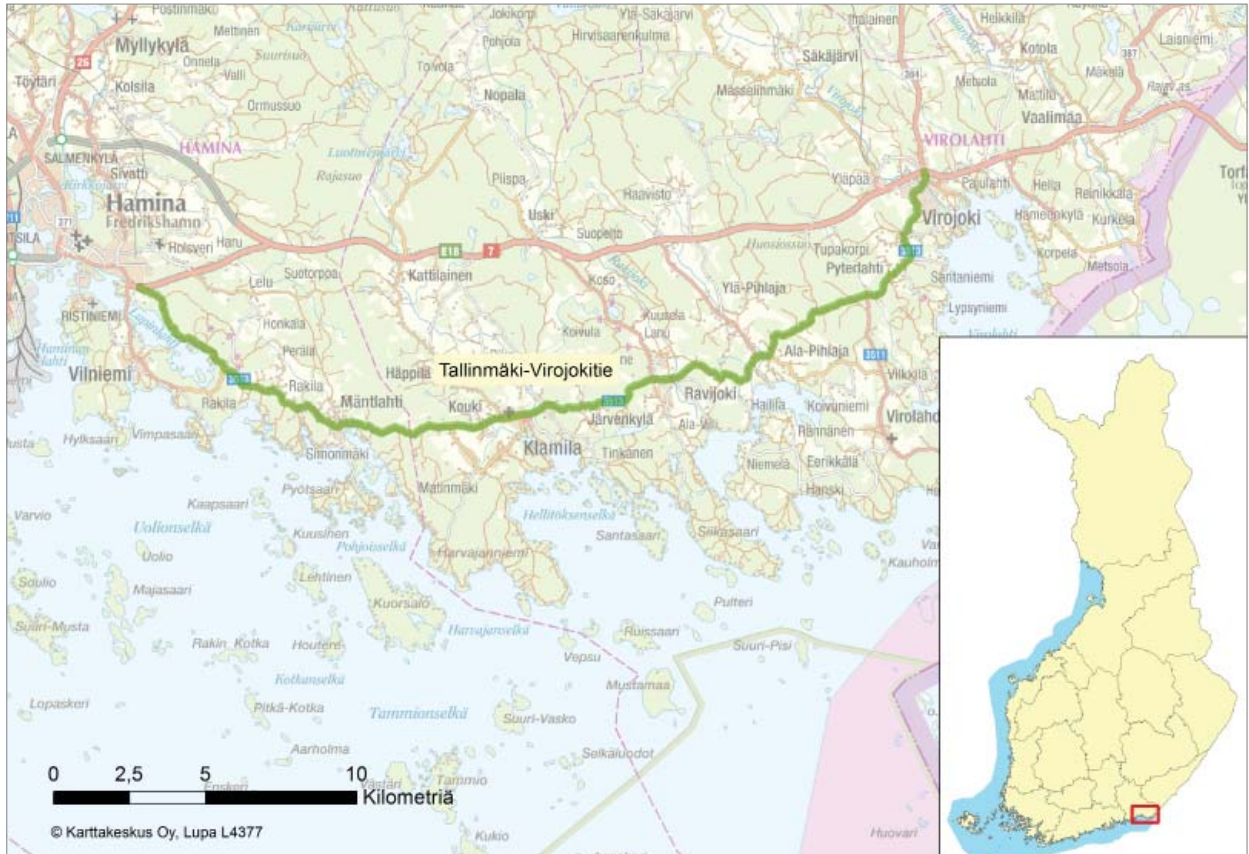


Museotien opaste Virojoella valtatiehen 7 tuntumassa. LS



Museotien linjaus mukailee kauniisti maastonmuotoja ja tieltä avautuu vaihtelevia näkymiä. LS





Tallinmäki–Virojoki museotien sijainti Haminan ja Virojoen taajaman välillä.



Museotien itäpää on Virojoen taajamassa. LS



Museotie liittyy länsipäässä Tallinmäen kohdalla valtatielle 7 johtavaan Vaalimaantieen. LS



## 1.2 Tallinmäki–Virojoki-tien nimeäminen museotieksi

Tallinmäki–Virojoki-tie on osa Suurta Rantatietä. Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Vanhimmat maininnat Rantatiestä ovat lähdetiedoissa Varsinais-Suomesta 800-1000-luvuilta. Yhtenäisen maakulkureitin muodostuminen Suomenlahden pohjoisrannalle liittyy Ruotsin valtion laajenemiseen. Tien varhaisimmat linjaukset ovat syntyneet yhdistämällä paikallisen asutuksen käyttämiä kulku-uria. Linjaukselle on tyypillistä, että se kulkee melko kaukana rantaviivasta, mutta sivuaa merenlahtia ja potentiaalisia satamapaikkoja monessa kohdassa. Tien inventointiselvityksen mukaan Rantatie on ollut kaukoliikenneväylänä 1300-luvun lopulta.

Ruotsin valtio voimistui suhteessa naapurivaltioihinsa 1200-luvulla. Valtio lähti laajentumaan erityisesti itään, jossa Novgorod oli johtava kaupunki. Nykyisen Suomen alue oli Ruotsin ja Novgorodin tasavallan (1136–1478) rajavyöhykettä, jossa oli myös katolisen ja ortodoksisen kirkon vallan raja.

Ruotsin vallan ajan alku nykyisen Suomen alueella on perinteisesti ajoitettu noin vuoteen 1150 Pyhän Eerikin legendan mukaan. Tähän tulkintaan liittyy epäselvyyttä ja kiistanalaisuutta. Historiallisia todisteita Ruotsin vallan vakiintumisesta Suomessa on vuodesta 1249 alkaen, jolloin suoritettiin toinen ristiretki Suomeen. Ruotsin valtioon liitettiin alueita Turun seudulta, samalla myös katolinen kirkko vakiinnutti jalansijansa sieltä. Turun linna ja kaupunki ovat 1200-luvulta. Myös katolinen piispanistuin siirtyi Turkuun viimeistään vuonna 1300, kun Turun tuomiokirkko valmistui.

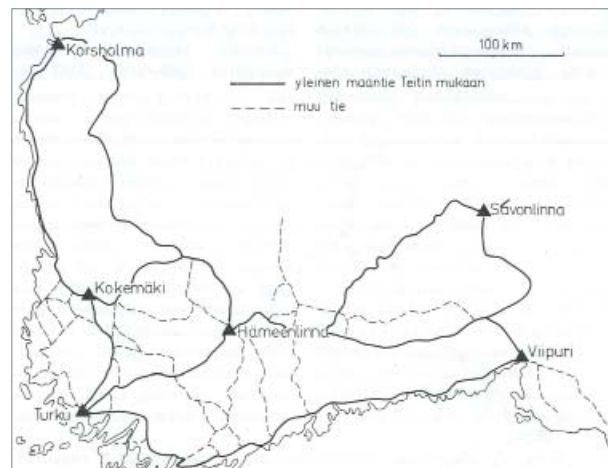
Ruotsi pystyi laajentamaan alueitaan sekä sisämaahan että Suomenlahden ja Pohjanlahden rannikkojen suuntaan. Hämeenlinnan rakentaminen on aloitettu 1200- ja 1300-lukujen vaihteessa. Ruotsalaisten kolmannen Suomeen tekemän ristiretken jälkeen vuonna 1293 Pähkinäsaaren rauha solmittiin 12.8.1323. Ruotsin itäraja siirtyi Karjalan kannakselle. Viipurin linnan rakentamisen aloittaminen vuonna 1293 on ollut ajankohta, jolloin yhtenäistä maakulkureittiä itärajan rajalinnaan on tarvittu. Rantatie on siis syntynyt ensisijaisesti hallinnollisista ja sotilaallisista tarpeista. Tietä on käytetty kaukoliikenteessä 1300-luvun lopulta alkaen ja yleisenä tienä 1400-luvun alusta. Rantatie on kuvattu koko matkaltaan Jaakko Teitin luettelossa vuosilta 1555–1556.

Ruotsin keskushallinto tarvitsi linnoja yhdistäviä teitä. Viipurin linnaan johti Tukholmasta Turun kautta kaksi tietä: Alinen Viipurintie eli Suuri Rantatie Suomenlahden rannikon tuntumassa ja Ylinen Viipurin tie Salpausselkiä pitkiä. Tiet yhtyivät Viipurin Tienha-

assa. Koska Viipuri kehittyi tärkeäksi hallinnolliseksi, kaupalliseksi ja erityisesti sotilaalliseksi keskuspaikaksi, johtivat sieltä tiet Käkisalmeen, Olavinlinnaan ja Kannakselle. Tietä Käkisalmeen tarvittiin 1300-luvun alussa, jolloin ruotsalaiset valloittivat sen. Olavinlinnaan johtavaa tietä on tarvittu 1400-luvun lopussa, kun linnaa alettiin rakentaa. Vuonna 1595 Täyssinän rauhassa vahvistui Käkisalmen, Savon ja Pohjois-Suomen kuuluminen Ruotsiin. Suomen ensimmäisen, 1638 perustetun, säännöllisen postilinjan jälkeen Suuri Rantatie oli merkittävä osa Tukholman, Baltian ja Venäjän välistä postireittiä, josta kehittyi 1700-luvulla Pohjoismaiden merkittävin maantieyhteys.

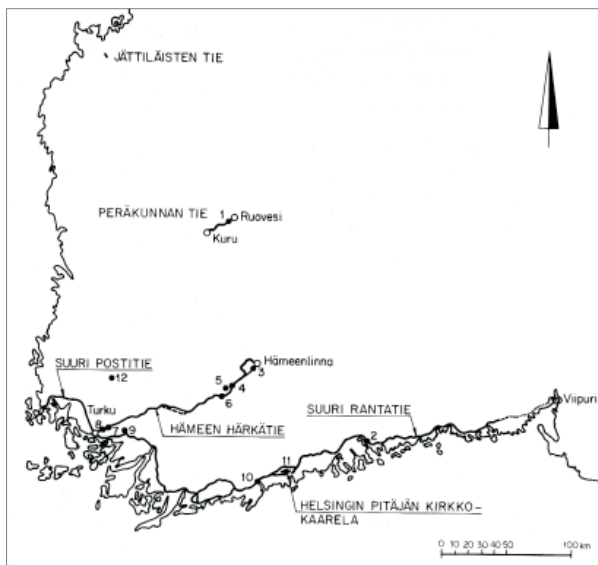
Ruotsin suurvalta-asema romahti 1700-luvulla käytyjen sotien seurauksena. Raja siirtyi vuonna 1721 Uudenkaupungin rauhassa länteen Kannakselta ja Viipuri siirtyi Venäjän keisarikunnalle. Vuonna 1743 Turun rauhassa raja siirtyi Kymijoen läntisimpään haaraan ja vuonna 1809 Haminan rauhassa Tornionjokeen. Rajamuutokset ovat vaikuttaneet Rantatien itäpäähän, mukaan lukien nykyisen Tallinmäki–Virojoki-museotiejakson, liikenneolosuhteisiin merkittävästi.

Suomen teistä on tutkittu vain vähäinen osa historian näkökulmasta. Tässä Suuri Rantatie on poikkeus. Se on inventoitu koko pituudeltaan. Rantatiellä on tehty myös arkeologisia kaivauksia, joskaan ei Tallinmäki–Virojoki-museotieellä, mutta melko lähellä sitä. Rantatie on kokonaisuudessaan ja museotiejakso erikseen arvotettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY).



Jaakko Teitin luettelon mukaan laadittu kartake yleisistä teistä vuosina 1555-1556. Sotilaalliset tarpeet ovat ohjanneet teiden linjauksia. Tiet yhdistävät nykyisen Suomen alueella sijaitsevat linnat, jotka samalla olivat läänensä keskuksia. Linnojen ja teiden kuusikulmiossa Hämeenlinna on keskipiste ja strategisesti tärkeään Viipurin linnaan on suora yhteys kaikkialta. Tiestö kattoi keskiajan loppuun mennessä asutun alueen, joten väestö saattoi käyttää hyödykseen hallinnon tieverkkoa. Lähde: Viertola, 1974, s. 107

Suurella Rantatiellä on poikkeuksellisen monta Liikenneviraston museokohdekokoelman museokohdetta: 1. Halikon vanha silta, 2. Fagervikintie, 3. Espoonkartanon Sägbron silta, jota on pidetty Suomen vanhimpana tai toiseksi vanhimpana kivihovisiltana, 4. Savukosken silta, 5. Salmen silta Haminassa ja 6. Tallinmäki–Virojoki-tie.



Suomen inventoidut hallinnolliset tiet ovat harvassa. Kartakkeella on seitsemän nimettyä tietä, jotka on inventoitu viimeistään vuonna 1992. Sen jälkeen on yksittäisiä tiekohteita varmasti inventoitu, mutta ei yhtään pidempää tielinjaa. Kartakkeella näkyvät numerot 1–12 osoittavat arkeologisten kaivausten sijainteja. Lähde: Salminen, 1993, s. 56

Inventoinnin perusteella voidaan arvioida luotettavasti Tallinmäki–Virojoki-tien säilyneisyyttä ja ajoittaa tien muutoksia. Haminan Tallinmäen ja Virolahden Virojoen välinen 35 kilometrin mittainen Suuren Rantatien museotiejakson linjaus noudattelee 1700-luvun kartoista löytyvää linjaa mäkinen ja mutkineen. Tallinmäki–Virojoki-museotiejakso oli käytössä osana valtatieä 7 vuoteen 1966. Tiehen on jouduttu tekemään liikenteen vaatimia muutoksia. Muutokset alkoivat maantieliikenteen yleisen kasvun myötä jo 1850-luvulla ja myöhemmin sitä on oitettu ja paranneltu.

Koko matkaltan Suurella rantatiellä on sotilaallista merkitystä ja sotilaskäyttöön tehtyjä rakennelmia. Museotiejakson ilmeeseen vaikuttaa viime sotien aikainen Salpalinja. Salpalinja alkaa Virolahdelta. Ravijoella tielinja leikkaa Harjun maatalousoppilaitoksen tuntumasta Ravijoelle ulottuvan betonikorsujen ja panssariesteiden rintaman. Merkittäviä linnoitteen kokonaisuuksia Virolahdella ovat lisäksi Ylä-Pihlajan bunkkerimuseoalue sekä Säkjärven linnoitteet. Virolahdelta Salpalinja jatkuu useassa tasossa linnoitettuna kokonaisuutena kohti Miehikkälää ja edelleen kohti Savukoskea.

Geometrialtaan tie on säilynyt vuosisatoja suunnilleen ennallaan. Maisemallisesti se on kaunis, mutkainen ja mäkinen. Tien ympäristö on poikkeuksellinen, koska tien eteläpuoli on Suomenlahden rannikkoaluetta ja pohjoispuoli maanviljelysalueita. Tien siirtyminen valtiolle vuonna 1918 ja muuttuminen yleiseksi tieksi vuonna 1921 eivät ole muuttaneet sitä merkittävästi. Tie on päällystetty öljysoralla vuonna 1962. Tien vanhaa ilmettä korostavat sille palautetut valtatie 7 kilometripylväät.

Tie- ja vesirakennuslaitoksen (TVL) Kymen piiri esitti Tallinmäki–Virojoki-tietä museotieksi vuonna 1979 ensimmäisen museokohdevalinnan yhteydessä. Perusteluina olivat tien ikä, tietä silloin pidettiin Suomen vanhimpana, pitkäaikainen sekä moninainen sotilaallinen tarve ja kestiekivarit. Pyydytyissä lausunnoissa toistettiin nämä perustelut. Tien pituudeksi esitettiin heti aluksi nykyistä 35 kilometriä, jota kaikki lausunnon antajat tukivat. Tallinmäki–Virojoki-tie otettiin museotieksi vuonna 1982 ensimmäisten museokohteiden joukossa.

Valintapäätöksen asiakirjoja ei enää löydy, joten on epäselvää, mitä tieliikenteen ilmiötä edustamaan Tallinmäki–Virojoki-tie otettiin museokohdekokoelmaan. Tähän ei anna vastausta myöskään Museokohdeselvitys vuonna 2007.

## 1.3 Tallinmäki–Virojoki-tien historialliset vaiheet

### 1.3.1 Liikennetarve

Turusta Virolahden kautta Viipuriin johtavaa rantatietä on pidetty keskiajan tärkeimpänä maantienä. Tutkimuskirjallisuudessa on yleisesti esitetty asutushistoriallisin perusteluin, että Turun seudulla tie on syntynyt jo ennen Viipurin linnan rakentamista (1293). Tie on syntynyt jo rautakaudella asuttuja alueita ja varhaiskeskiaikaisia kirkkoja yhdistäneistä reiteistä. Koko Suomenlahden rannikon yhdistänyt maankulkureitti siitä on voinut tulla 1200-luvulla, kun Uusimaa on asutettu.

Rantatie, nimestään huolimatta, kulkee suurimman osan matkastaan melko kaukana rantaviivasta. Esimerkiksi se nykyisen Helsingin kohdalla kaartaa Espoosta Tikkurilaan ja sieltä kohti Porvoota sekä ennen Helsingin kaupungin perustamista ennen että sen jälkeen. Nykyinen Kehä III noudattaa tätä linjausta.



Rantatie sivuaa merta vain harvoissa kohdissa. Jokisuistoissa tien tie on käynyt merenrannassa. Jokisuistoissa on myös usein ollut satama ja kauppapaikka. Maan kohoaminen on siirtänyt nykyisen tien pois rantaviivasta. Tallinmäen ja Virojoen välillä tie kohtaa merenrannan melko lyhyellä jaksolla useassa kohdassa: Haminan itäpuolella, Mäntlahdessa, Klamilassa, Ala-Pihlajassa, Pyterlahdessa ja Virojoella. Kaikkialla maa on kohonnut tien perustamisen jälkeen niin paljon, että satamapaikat ovat madaltuneet, mutta merellistä toimintaa on yhä näissä kohteissa.

Kulku-urat ovat siis syntyneet paikallisista liikennetarpeista. Paikalliset reitit ovat yhdistyneet tai yhdistetty valtakunnalliseksi maantiekseksi. Valtakunnallisen kulkuväylän tarve on syntynyt Ruotsin hallinnollisen ja sotilaallisen vallan lisääntymisen myötä, minkä osoituksena Ruotsi rakensi Viipurin linnan rajalinnakseen vuonna 1293.

### 1.3.2 Kulkuyhteyden synty

Rantatie on kehittynyt viimeistään 1300- ja 1400-lukujen vaihteessa rannikon vesiväylän kilpailijaksi. Keskeistä ovat olleet hallinnolliset ja sotilaalliset järjestelyt 1300-luvun puolimaissa. Viipurin linnan perustaminen vuonna 1293 on aikaisin mahdollinen ajankohta yhtenäisen tien syntymiselle. Tiestä on satunnaisia mainintoja 1300-luvun lopusta, lähinnä silloista ja rajapaikoista. Näistä on voitu päätellä, että Rantatiellä on ollut jo keskiajalla verraten vilkasta liikennettä ja tietä on pyritty kunnostamaan ratsutiekseksi. Tie ylittää useita suuriakin jokia, joiden siltojen rakentaminen ja kunnossapito ovat olleet aina kalliita ja siksi aiheuttaneet erimielisyyttä kustannuksista.

Tien inventointi on osoittanut, että tielinjaus voidaan yhä löytää maastosta silmämääräisesti. Havaintojen mukaan tien linjaus on melko muuttumaton. Tallinmäki–Virojoki-jaksolla inventoinnissa on käytetty autonomian aikaisia karttoja.



Georg Biurman julkaisi useita matkailukartan luonteisia tiekarttoja Ruotsin valtakunnasta. Hänen karttansa vuodelta 1747 esittää maantieverkon selkeästi. Hamina–Virojoki tie on ainakin suurissa piirteissään nykyisellä paikalla. Karttaan on myös piirretty uusi Lappeenranta–Hamina-tie, koska Venäjä halusi rajanylityksen tapahtuvan Lappeenrannassa. Karttaan on merkitty Venäjän ja Ruotsin rajat Uudenkaupungin rauhan (1721) ja Turun rauhan (1743) jälkeen. Lähde: Aarno Piltzin karttakokoelma, Kansalliskirjasto.



### 1.3.3 Tallinmäki–Virojokitie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Pietarin kaupungin perustaminen vuonna 1703 muutti koko Ruotsin itärajan tilanteen. Venäjän raja siirtyi Uudenkaupungin rauhassa vuonna 1723 Virolahden länsipuolelle. Entinen ruotsalainen maantie menetti alkuperäisen merkityksensä. Ruotsalaiset antoivat vuonna 1723 Vehkalahden kaupungille menetetyn Viipurin entisen aseman ja tapulioikeudet. Kaupunki sai nimen Fredrikshamn, Hamina. Ruotsin ja Venäjän välisen liikenteen pääsuunta muuttui Kaakkois-Suomessa, kun Haminan ja Viipurin välinen liikenne ohjattiin strategisista ja taloudellisista syistä kulkemaan Lappeenrannan kautta. Pääsuunta valikoitui Venäjän postijärjestelyjen mukaan. Haminan ja Ylisen Viipurin tiellä olleen Marttilan välille valmistui tie 1720-luvulla ja 1730-luvulla se parannettiin vaunuilla ajettavaan kuntoon.

Haminan kaupunkia linnoitettiin, mutta jo vuonna 1743 Turun rauhassa raja siirtyi edelleen länteen, Ahvenkoskelle. Kesti kuitenkin 1700-luvun loppupuolelle, ennen kuin liikenne palasi Tallinmäki–Virojokietielle. Haminan linnoituksen rakentaminen on muuttanut tien linjausta, mutta muutoskohta on nykyisen museotien länsipuolella.

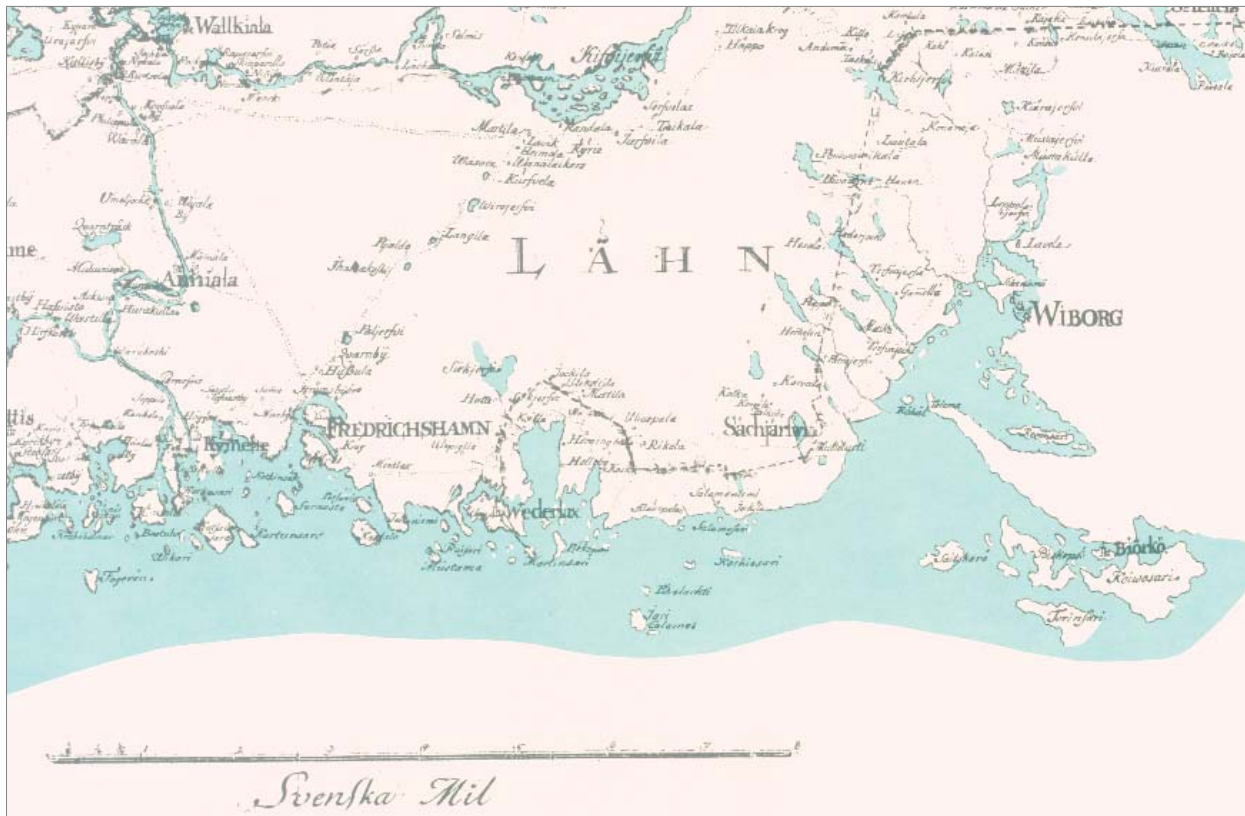
Teiden uusi kukoistuskausi Ruotsissa osui Kustaa III:n hallituskaudelle 1700-luvun lopussa. Teitä oiottiin ja niitä muutettiin vaunuilla ajettaviksi. Venäjän puolelle siirtyneelle tiejaksolle ei luonnollisestikaan kustavilainen tienparannus ulottunut, mutta yleinen liikkumisen ja liikenteen lisääntyminen edellytti parempia teitä. Ilmeisestikään kovin merkittäviä muutoksia ei museotiejaksolle ole tehty 1700-luvun aikana.

Tie- ja vesirakennuslaitoksen (TVL) Kymen piirin tietojen (1981) mukaan museotiejaksoa on linjattu uudelleen 1850-luvulla. Näiden linjausten kohteita tai muita vaikutuksia ei ole tiedossa. Myöskään inventointivaiheessa muutoksia ei ole havaittu tai kirjattu.

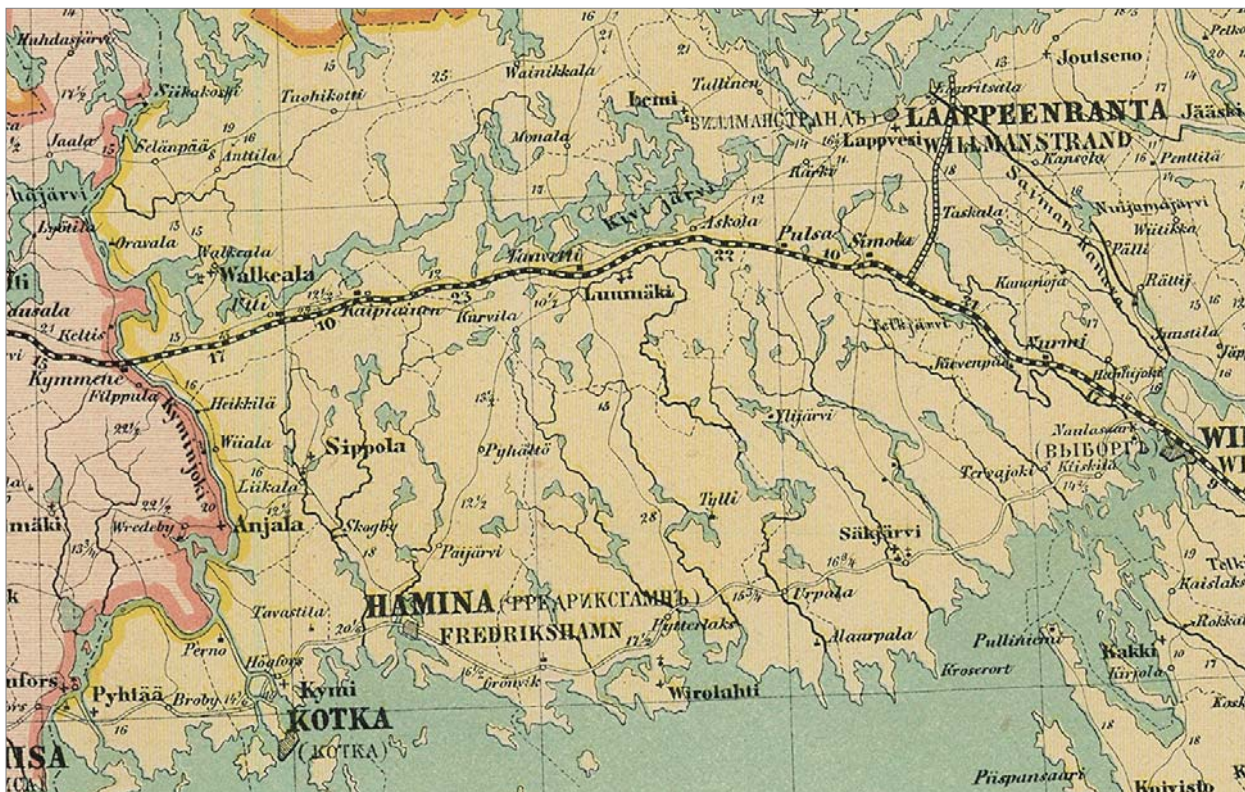


Vuonna 1772 laaditussa sotilaskartassa toistuvat samat piirteet kuin Bieurmanin kartassa noin 30 vuotta aikaisemmin. Karttojen näin pitkä uusiutumis aika oli ja osittain vielä nykyisinkin on normaalia. Liikenteellinen tilanne vuonna 1772 on alkanut palata Ruotsin valan aikaiselle linjalle eli Tallinmäki–Virojokietielle, kun raja on siirtynyt Pyhtään Ahvenkoskelle. Lähde: [www.vanhakartta.fi](http://www.vanhakartta.fi)





Parooni von Rosenin kartta vuodelta 1747 näyttää hyvin yhtäpitävältä sekä Biumanin että sotilaskartan kanssa, mikä ei aikakauden kartoissa ollut lainkaan itsestään selvää. Toisaalta on luonnollista, että sekä Ruotsi että Venäjä kartoittivat rajaseutunsa poikkeuksellisen perusteellisesti, koska ne olivat jatkuvasti sotilaallisesti uhattuna kummaltakin puolelta ja kumpikin osapuoli käytti samoja karttopohjia. Lähde: [www.vanhakartta.fi](http://www.vanhakartta.fi)



Rautatie Pietariin rakennettiin vuosina 1867–1870. Etelä Suomenmaan Rautatie- ja Matkakartta vuodelta 1875 näyttää, kuinka harva liikenneverkko on Rantatien ympäristössä ja varsinkin sen suuntaisena. Museotiejaksolla kestiekiearit näkyvät olevan kyseisenä ajankohtana Klamilan Grönvikissä ja Pyterlahdella. Varhaisemmilla kartoilla tien varteen on nimellä merkitty kestiekiearit. Lähde: Aarno Piltzin karttakokoelma, Kansalliskirjasto



Autonomian ajan lopulla liikenne lisääntyi. Siltoja alettiin muuttaa kestorakenteisiksi. Kymen läänin vanhin Rantatiellä inventoitu siltarakenne on Sutelan kylän Isosilta, jonka kiviset maatuet ja virtapilari on todennäköisesti rakennettu vuosina 1876–1877, mutta saattavat olla huomattavasti vanhempiakin. Museotiejaksolla on kolme 1900-luvun alussa rakennettua yksiaukkoista kivihovisiltaa: Klamilan silta (rakennettu todennäköisesti vuonna 1909, myös mainitaan vuosi 1902), Ravijoen silta (rakennettu todennäköisesti 1907, mainitaan myös vuosi 1902) sekä Pihlajajoen Myllysilta (rakennusvuodet 1910–1911). Klamilan silta sijaitsee nykyisin Uno Klamin tiellä (14709) syrjässä maantieltä 351, joka on museotienä. Ravijoen sillassa oli kiviset maatuet jo vuonna 1896, mutta siinä oli puinen palkkisilta. Lisäksi Virojoella on kaksiaukkoinen kivihovisilta vuodelta 1912. Mäntlahden Rantajoen ylittää nykyisin vuonna 1956 rakennettu teräsbetoninen laattasilta. Sen edeltäjästä ei ole säilynyt tietoja. Inventoitaessa sillan luoteispuolella oli havaittavissa kivisten maatukirakenteiden jäänteitä.

Maantie Helsingistä Viipuriin ja itärajalle oli itsenäisessä Suomessa tärkeä väylä erityisesti maanpuolustuksen näkökulmasta. Koko matkalle pyrittiin rakentamaan kantavuudeltaan autoliikenteen tarpeiden mukaisia siltoja ja tietä linjattiin suuremmaksi ja korkeuseroja tasattiin. Maan itsenäistyttyä Rantatien

osuus Säckijärven ja Viipurin maalaiskunnan rajalta tuli valtion välittömään hoitoon vuonna 1933. Koko Haminan ja Viipurin välinen tie numeroitiin Helsingin ja Viipurin väliseksi valtatieksi 7 vuonna 1938. Haminan ja Vaalimaan väliä suunniteltiin oikaistavaksi vuodesta 1933 alkaen. Suunnitelma toteutui vasta vuosina 1960–1966, kun nykyinen valtatie 7 rakennettiin valtakunnan rajalle saakka Vaalimaalle. Nykyinen museotiejakso on ollut osa valtatieta 7 vuosina 1938–1966.



Museotieellä on useita suomalaiselle maantielle tyypillisiä näkymiä. Ravijoen itäpuolella tie kulkee etelärinteessä pellon ja metsän rajassa, mikä on perinteinen tapa linjata maantie. Tie on kaunis katsoa ja luonteva ajaa. MP



Kun Suomen Matkailijayhdistyksen koeajajat ajoivat arvioimassa Suomen tieverkon soveltuvuutta autoille vuonna 1913, Tallinnäki-Virolahti-tie kuului parhaimmiston (tunnuksena paksu punainen viiva). Toisaalta tämä ei ollut ihme, koska tien sillat olivat uusia kivihovisiltoja ja useat tieruummut olivat kivisiä. Lähde: Autoilijan tietkartta 1913, Suomen Matkailijayhdistys ry, Mobilian arkisto



Klamilan kylän ohi oikaiseva 2,5 kilometriä pitkä jakso nykyistä museotietä poikkeava selvästi muusta osasta tietä. Oikaisu on rakennettu vuosina 1955–1958. Vanhaa tielinjaa on jäänyt Uuno Klamin tienä käyttöön muutaman sadan metrin matka. Toinen osittain käytössä oleva noin 200 metrin jakso on Klamilanlahden luoteispään pohjoispuoleisella mäellä oleva sorapintainen kaarre nykyisen tien eteläpuolella. Klamilan kylän länsipuolella on vanhempien oikaisujen jättämiä tierauniota useampiakin Muurmannin ja Grönvikin kievartalojen läheisyydessä. Niistä nk. Koukin mutkan oikaisu Muurmannin talosta itään on tehty jo 1930-luvun alussa, oikaisusuunnitelma vahvistettiin vuonna 1931.

Oikaisuja suunniteltiin vuonna 1931 myös Ravijoella, mutta oikaisu tehtiin vasta vuosina 1955–1958. Myös tämä oikaisu erottuu perinteisestä tielinjasta. Vanhan tien rauniota voi havaita Ravijoen Huovinmäen päällä, jos tietää etsiä.

Ravijoella tien risteää Salpalinja, jonka rakenteet erottuvat vieläkin selvästi maastosta. Huovinmäessä on konekivääri- ja majoituskorsu aivan tien vieressä helposti havaittavissa. Salpalinjan kiviset panssarielinjat näkyvät selkeästi Ravijoen viljelyaukealla.

Kun tie on valittu museotieksi vuonna 1982, sille on asetettu valtatieajan kilometripylväät takaisin.

Nykyisin tie näyttää olevan melko vilkkaan paikallisen liikenteen käytössä. Museotiejakson kolmesta kylästä, Klamilasta, Ravijoelta ja Ala-Pihlajasta, johtaa suoraan valtatielle 7 yhteys. Nämä poikittaiset vähentävät museotien pitkittäissuuntaista paikallisliikennettä. Museotie tunnetaan jokseenkin koko Suomessa ”hienona moottoripyörätienä”. Paikalliset asukkaat kertovat jopa sadan moottoripyörän joukoista, jotka ovat tiellä huviajelulla.



Silmämääräisesti Tallinmäki–Virojoki-tiellä on suhteellisen vilkas liikenne sen ominaisuuksiin nähden. Erityisesti Klamilan kylän kohdalla liikenne näyttää vaaralliselta, koska kyläkoulu-laiset joutuvat ylittämään tien. MP



Salpalinjan kantalinnoitteet on maastoutettu Ravijoen kallioihin. Luonto on parantanut naamiointia. Konekiväärikorsun ampumaukko on vain muutaman metrin päässä tiestä. Näiden rakenteiden ja laitteiden sotilaallinen arvo on nykyisin olematon. Niitä voitaisiin nostaa näkyviin nykyistä enemmän kulttuurimuistomerkeinä. MP



### 1.3.4 Kulttuurikohteet ja kiinteät muinaisjäännökset

Tallinmäki–Virojoki-tien tie voidaan arvottaa ensisijaisesti esimerkkinä kulttuurikokonaisuudesta. Se edustaa vuosisadat samanlaisena säilynyttä maantietä, jonka kerrostumat ulottuvat 1300-luvulle ja voimistuvan Ruotsin valtion hallinnollisiin ja sotilaallisiin tavoitteisiin. Toisaalta se perustuu talonpoikaiseen tien- ja sillanrakennustaitoon ja tienvarsiasiatukseen ja kirkonkylät yhdistävään maaliikenneväylään.

Tallinmäki–Virojoki-tie on jakso erästä Ruotsin valtion tärkeimmistä teistä. Myös itsenäisen Suomen aikana se on ollut tärkeä hallinnon, sodankäynnin sekä talouden näkökulmista. Se on yksi ensimmäisistä Suomen nimetyistä valtateistä. Valtatienä se on palvellut vuoteen 1966 saakka.

Tallinmäki–Virojoki-tiellä on myös erittäin suuri merkitys paikallisen väestön liikkumiselle, koska se on muodostanut vuosisatoja ainoan merkittävän maakulkureitin seudullaan. Myös rautatie on kiertänyt seudun kaukaa. Sinänsä tienvarren kylillä on ollut merenrantasijainti ja omia kauppayhteyksiä merta pitkin sekä Viroon että Pietariin. Tien pitkän historian vuoksi sen keskeisiä arvoja on kerrostuneisuus. Tie yhdistää lähes tuhat vuotta historiaa.

Tietä on jouduttu parantelemaan 1960-luvulle saakka valtatieksi. Tien säilymiselle onneksi nykyinen valtatie 7 oikaisee tien Tallinmäeltä Virojoelle poikkeuksellisen kaukaa entisestä linjauksestaan. Valtatien rakentaminen moottoritieksi todennäköisesti rauhoittaa museotiejaksoa edelleen. Museotiellä on säilynyt sen ilme 1930-luvun valtatieksi. Koko mitaltaan Turusta Vaalimalle Suuri Rantatie on arvotettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY). Kaavoituksessa museotie on myös huomioitu.

Haminan kaupunki ei kuulu suoranaisesti museotiejaksoon. Kuitenkin se muodostaa käytännössä lähtö- tai loppupisteen museotielle. Puuttumatta Haminan historiaan tarkemmin, se on arvotettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY) nimellä Haminan linnoitus- ja varuskuntakaupunki. Hamina on puhdaspiirteinen historiallinen linnoituskaupunki, jolla on ainoalaatuinen asemakaavallinen ratkaisu ja linnoitusjärjestelmä. Haminan historia liittyy olennaisesti Suuren Rantatien historiaan.

Ala-Pihlajan kylässä on Uudenkaupungin rajan (1723) rajakivi. Virojoelta on inventoitu 10 rajakiveä, joista yksikään ei ole aivan museotiejakson varrella, mutta Ala-Pihlajan kivi on lähinnä sitä.

Vaikuttavimmat RKY-kohteet museontien varressa ovat Salpalinja ja Harjun oppimiskeskus, joka alunperin on ollut maan ensimmäinen maamieskoulu. Se on perustettu 1890-luvulla. Alueen vanhin rakennus on lahjoitusmaahovin päärakennus vuodelta 1816. Poikkeuksellisen komea on myös 55 metrin pituinen kivenavetta vuodelta 1899. Oppilaitoksen alueella on historiallisesti hyvin kerroksinen rakennuskanta. Museotie kulkee Harjun alueen sivuitse. Tieltä avautuu useita hienoja näkymiä oppilaitoksen alueelle. Siellä on myös Salpalinjan linnoituslaitteita.

Salpalinja on yksi merkittävimmistä II maailmansodan aikana rakennetuista linnoitusketjuista. Se on rakennettu talvi- ja jatkosodan välillä vuosina 1940–1941. Sitä on verrattu ranskalaiseen Maginot-linjaan, saksalaiseen Atlantin valliin ja Länsivalliin, kreikkalaiseen Metaxas-linjaan tai Pohjois-Afrikan Marethin linjaan. Suomenlahdelta Lappiin ulottuva Salpalinja jakautuu valtakunnallisesti kolmeen puolustusalueeseen. Museotiejakson linnoitteet kuuluvat eteläisimpään yhtenäiseen puolustusasemaan Suomenlahden rannalta Luumäen Kivijärvelle. Linnoitusketju on suojeltu muinaismuistona. Salpalinjasta on museoitu useita kohteita ja siitä on kehitelty myös matkailupalvelutuotteita.

Virolahti on maamme merkittävin historiallinen kivilouhimoalue. Graniittilouhoksia on Virolahdella kaikkiaan yli 70. Vesiteitse kuljetettua punasävyistä rapakivigraniittia on käytetty Pietarin rakentamiseen. Tunnetuimmat Pyterlahden graniitista tehdyt kohteet lienevät Aleksanteri I:lle pystytetty voitonpylväs ”maailman suurin monoliitti” sekä lisäksi kirkon pylvää. Graniitin louhinta Virolahdella alkoi laajamittaisena 1700-luvulla. Erityisen aktiivista kautta oli 1800-luvun alkupuoli, jolloin Pietaria rakennettiin voimakkaasti. Itä-Suomen Graniitti Oy:n louhos toimi vielä 1902–1913, mutta toiminta louhoksilla loppui 1910-luvulla. Louhoksia ei ole tien läheisyydessä.

Tien varrella on kaksi maisemallisesti arvokkaiksi luokiteltua aluetta. Suomenlahden rannikkoseudulle Pyölinjoen savikkoalangoille sijoittuva Kattilainen-Klamilan alue on valtakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema. Maisema-alueen läpi virtaava Pyölinjoki on alueen suurin vesiuoma. Kyläasutus on sijoittunut museotien varteen. Sydänkylä muodostaa pienen kulttuurimaisema-alueen tien eteläpuolella, merellistä kulttuurimaisemaa edustaa Kelviikin kalasatama. Maiseman säilymisen kannalta merkittävää on pitkään jatkunut maatalous.

Harju–Ravijoen maakunnallisesti arvokas kulttuuri- maisemakokonaisuus koostuu kapeasta Ravijoen viljelyalangosta, jonka museotie ylittää Ala-Pihlajan kylän kohdalla. Maisemakokonaisuuden ytimessä virtaa pohjois-eteläsuuntainen Pihlajajoki, joka laskee Porolahden poukamaan.

Museotiejakson varressa on useita muinaismuistoksi luokiteltuja asuinpaikkoja.

### 1.3.5 Tallinmäki–Virojoki-tien museaalinen arvo

Tallinmäki–Virojoki-tien museaalinen merkitys tieliikenteen historiassa ulottuu ainakin 1200-luvulle ja varhaisimpaan tunnettuun Ruotsin historiaan. Paikallisen väestön liikkumisen synnyttämällä ja rakentamalla kulkuyhteyksillä kirkollisiin, hallinnollisiin ja taloudellisiin keskuksiin on ollut osittain vaikutusta tien syntyyn, mutta keskeisesti se on hallinto- ja sotilasväylä. Keskeistä museotiejakson museaaliselle arvolle on se, että siitä on tehty inventointi. Inventoinnin avulla tien muutoksia voidaan tarkastella ainakin 200 vuoden aikaperspektiivillä taaksepäin.

Museotiejakso kuuluu Suomen alueen vanhimpiin tunnettuihin maanteihin. Tie on ollut tärkeä maaliikenneväylä vuoteen 1966 saakka. Varmasti tiedetään, että tien linjaus museotiejaksolla on säilynyt 1700-luvulta saakka suurissa piirteissään nykyisenä. Tietä on paranneltu aikojen saatossa. Näistä parannustoimista keskeisiä ovat siltojen muuttaminen kivihoivisilloiksi. Sillat muodostavat yhden keskeisen museaalisen arvotekijän tielle.

Liikenneviraston museokohdekokoelmassa Tallinmäki–Virojoki-tie edustaa tiehistorian valtakunnallista ilmiötä: ”tien varhaisvaiheita 800-1400-luvuilta, Jaakko Teitin luettelon (1555–1556) keskiaikaiset tiet”. Samaan ilmiöön kuuluu myös Fagervikin tien museotie Suurella Rantatiellä. Määritelmä on muodollisesti pätevä, koska kuvaus Jaakko Teitin luettelossa tulkitaan perinteisesti arvokkaaksi. Mutta mitä Tallinmäki–Virojoki-tie todellisuudessa ensisijaisesti edustaa? Se epäilemättä sijaitsee Turku-Viipuri maantiellä eli Suurella Rantatiellä ja edustaa Ruotsin varhaisimpia maanteitä Itämaakunnassa. Tien nykyinen olomuoto eniten muistuttaa aikajaksosta, jolloin se on ollut osa valtatiötä 7. Jos vielä tarkemmin arvioi sen edustavuutta, niin se edustaa 1960-luvun valtatiötä, joka on perustettu vuonna 1938 silloiselle tärkeäksi arvioidulle liikenneyhteydelle sen aikaiselle tielinjaukselle. Tunto-merkkejä ovat silloin kestopäällyste ja 1950-luvulla

tehdyt muutamat oikaisut, jotka on tehty 1700-luvulta säilyneeseen tielinjaukseen. Tien runkoa on oletettavasti korjailtu päällystystyön yhteydessä. Vaikka tielle palautetut kilometripylväät museologisesti lienevät hieman ongelmallisia, ne sopivat paikalleen ja helpottavat tien tulkintaa.

Tallinmäki–Virojoki-tien suurin arvo valtakunnallisen tieliikenteen historian näkökulmasta lienee sen kerrostuneisuus. Pitkäikäisyys on tuottanut kerrostuneisuutta myös tieympäristöön. Tunnusmerkkejä on kivikauden asuinpaikoista toisen maailmansodan linnoituslaitteisiin ja nykypäivän elämän ilmiöihin. Klamilan kylässä on esimerkiksi vastavalmistunut koulu. Ravijoella toimii saha. Peltoja viljellään ja merellisiä matkailupalveluita tarjotaan.

### 1.3.6 Tallinmäki–Virojoki-tie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Liikenneviraston museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikassa Tallinmäki–Virojoki-tie sijoittuu tiehistorian valtakunnalliseen ilmiöön: ”tien varhaisvaiheita 800-1400-luvuilta, Jaakko Teitin luettelon (1555-1556) keskiaikaiset tiet”. Tiellä ei ole kokoelmassa ole toisintoa. Toinen Suuren rantatien tiekohteista, Fagervikin tie, edustaa tien varren ruukkimiljöötä. Myöskin Tallinmäki–Virojoki-tien museotiejakson pituus, 35 kilometriä, tekee siitä poikkeuksellisen. Elämyksenä siinä siirrytään Haminasta Virojoelle samaa linjausta kuin kulkijat ovat tehneet ainakin 700 vuotta.

Edellä on viitattu siihen, että tielle voi antaa useita tulkintoja, koska siitä tiedetään poikkeuksellisen paljon ansiokkaan inventoinnin ja tieteellistä tasoa edustavan historiateoksen takia.

#### Tietoarvo

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





## Säilyneisyysarvo

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/ tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota sillä halutaan tai voidaan dokumentoida. Vuonna 2007 tehdyssä museokohdeselvityksessä Tallinmäki–Virojoki-museotien säilyneisyys luokiteltiin parhaimpaan luokkaan ja samat päätelmät voidaan tehdä nytkin.

Museokohdeselvityksessä esitettiin epäily, että 1850-luvun muutoskorjaukset ehkä voisivat alentaa säilyneisyysarvoa. Inventointiaineisto tai maastokatselmus eivät anna mitään vihjeitä siitä, että säilyneisyys olisi kärsinyt.

Todennäköisesti jokainen tiellä kulkija huomaa Klamilan kylän oikaisun kohdalla, ”ettei tämä kuulu joukkoon”. Muutos on tehty tien valtatieajanjakson loppupuolella ja kuuluu siis muutoksiin ennen tien



Museotien varrella ilman ennakkotietojakin erottuu maastosta tien entisiä linjauksia. Selkeimmin vanhat linjaukset erottuvat Klamilan kylässä Uuno Klamin tiellä ja tässä Vanhatienimisessä oikaistussa kaarteessa Klamilanlahden luoteispään pohjoispuoleisella mäellä Klamilan kappelin kohdalla. Kaarteen varrella on vanhoja huvilamaisia rakennuksia ja yksi museotien varren useista kivikautisista asuinpaikoista. MP

museoimista. Tiestä kiinnostuneelle jää harmiksi, että kylän viehättävin osa ja yksi kiviholvisilta jäävät näkemättä. Museotietä esitettiin aikoinaan kiertämään tämän vanhan linjauksen mukaisesti Uuno Klamin tietä. Se ei tietenkään ole turvallisuuden tai tien käyttömukavuuden kannalta perusteltua. Sen sijaan oli hyvä viitoittaa tämä kohde.

Museologisesti keskeistä on tien museointihetken kunto ja säilyneisyys. Koska tie on normaalin liikenteen käytössä, on pakko hyväksyä, että nykyisten määräysten mukaiset turvarakenteet, esimerkiksi siltojen uudet kaiteet, voidaan rakentaa. Se, että kilometripylväät eivät ole aidot, tielle alun perin rakennetut valtatie kilometripylväät, voidaan hyväksyä helpottamaan tien tunnelman ja historiallisuuden tulkinnan helpottamiseksi. Sitä paitsi jo vuoden 1938 valtatiepylväät ovat syrjäyttäneet varhaisemmat etäisyyspylväät, joista nyt ei näy paikkaakaan.



Tieaunioksi jäänyttä varhaisempaa museotien uraan erottu selvästi Hietsillann mäen ahteessa hieman itään Ravijoen laakosta ja Harjun oppimiskeskuksesta. Vanhan ja uuden tielinjan risteyskohdassa on vanha hieman vaurioitunut kivipalkkirumpu. Näitä oikaisuja on vaikea pitää tien säilyneisyyttä alentavina, koska ne on dokumentoitu inventoinnin yhteydessä. Molemmat muutokset on suunniteltu 1930-luvulla ja toteutettu 1950-luvulla. MP



# 2 Alueen nykytilan kuvaus

## 2.1 Maankäytön nykytila

### 2.1.1 Kaavatilanne

#### Maakuntakaava

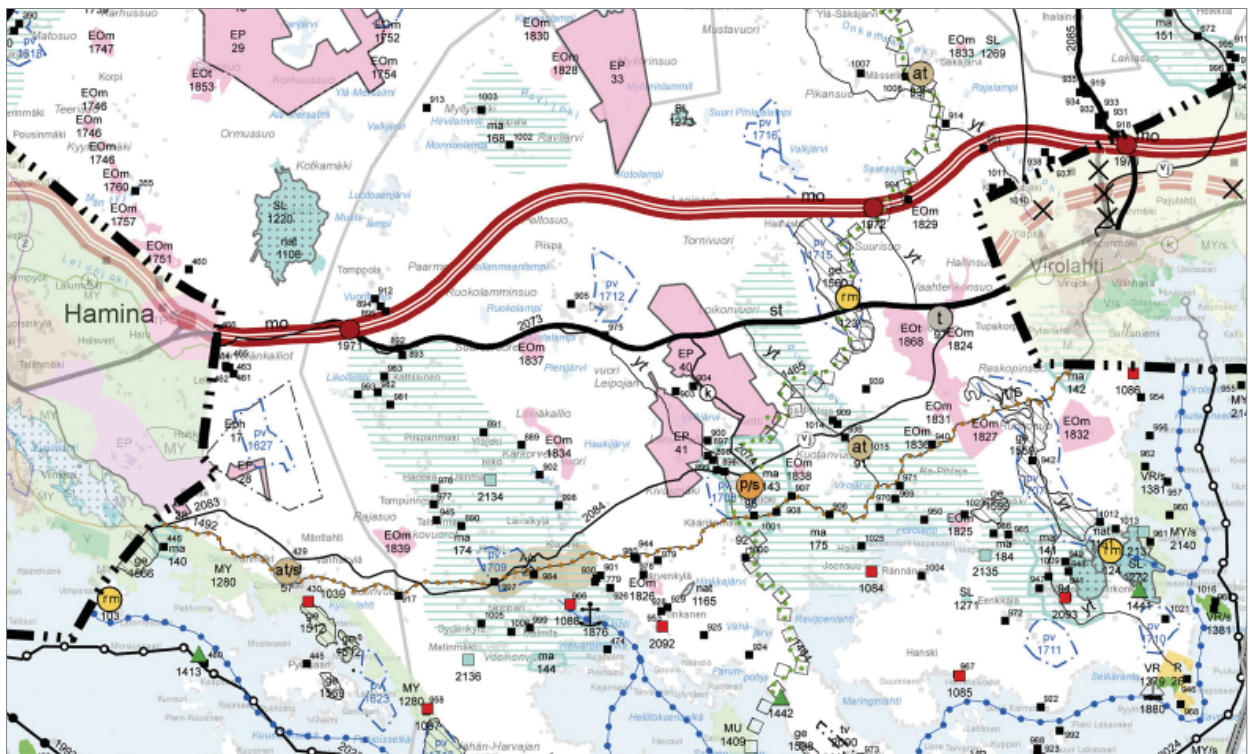
Kymenlaakson maakuntakaavan, Maaseutu ja luonto, keskeisiin asiakokonaisuuksiin kuuluvat mm. kulttuuri- ja luonnonarvojen edellyttämät kaavatkaisut ja virkistys-, loma-asutus- ja matkailu. Museotien varteen sijoittuu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita.

#### Yleiskaava

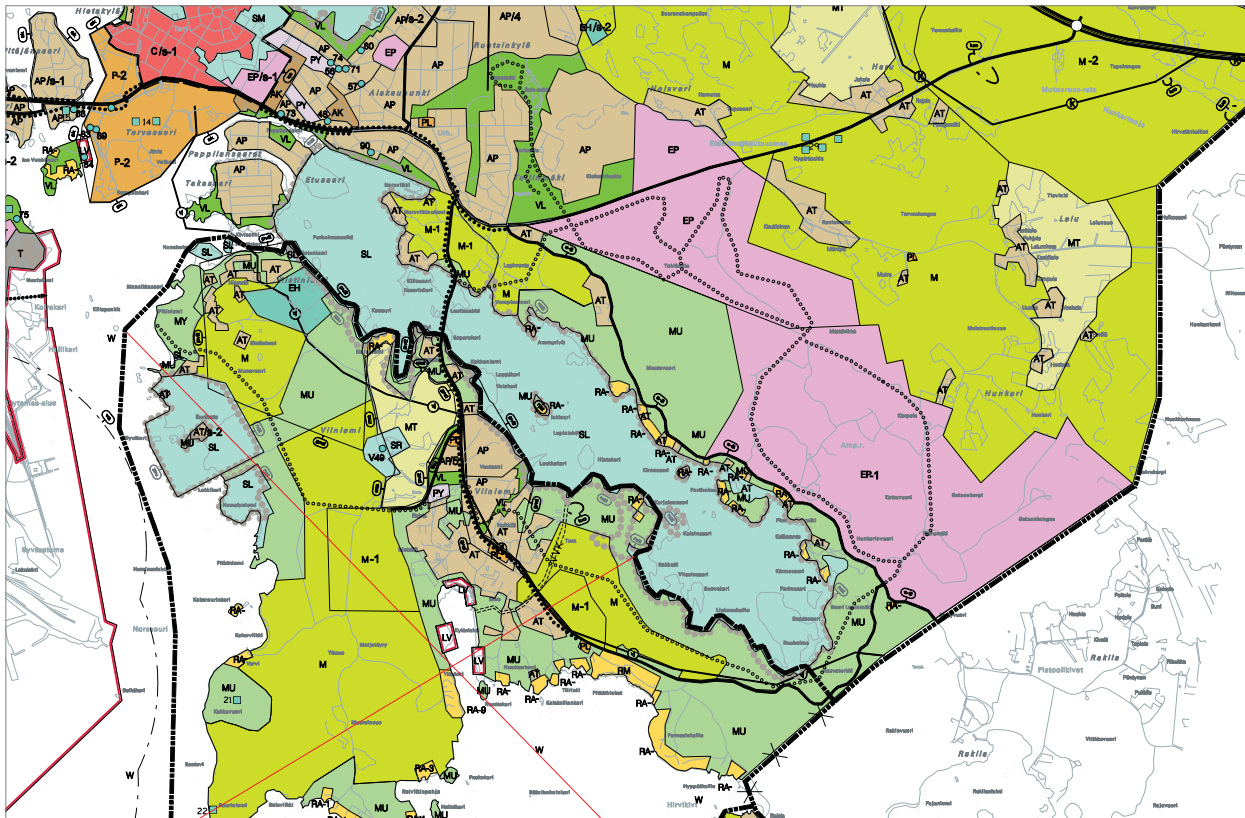
Suunnittelualueen länsipää sisältyy Haminan keskeisten alueiden oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan.

Museotien varsi on pääosin maa- ja metsätaloukseen varattua aluetta. Tien pohjoispuolella on lisäksi laaja puolustusvoimien käytössä oleva alue.

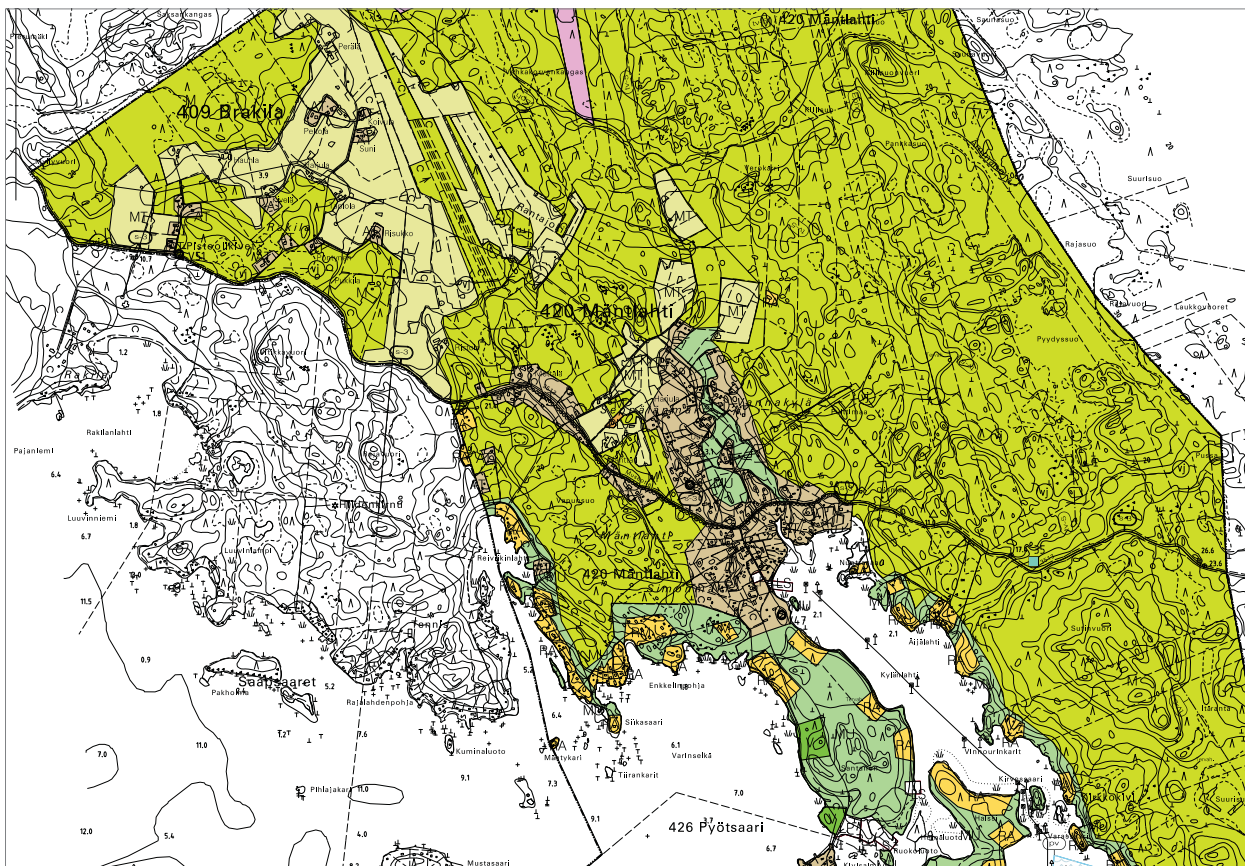
Kaava on saanut lainvoiman 5.11.2008.



Ote Kymenlaakson vahvistetusta maakuntakaavasta, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 14.12.2010.



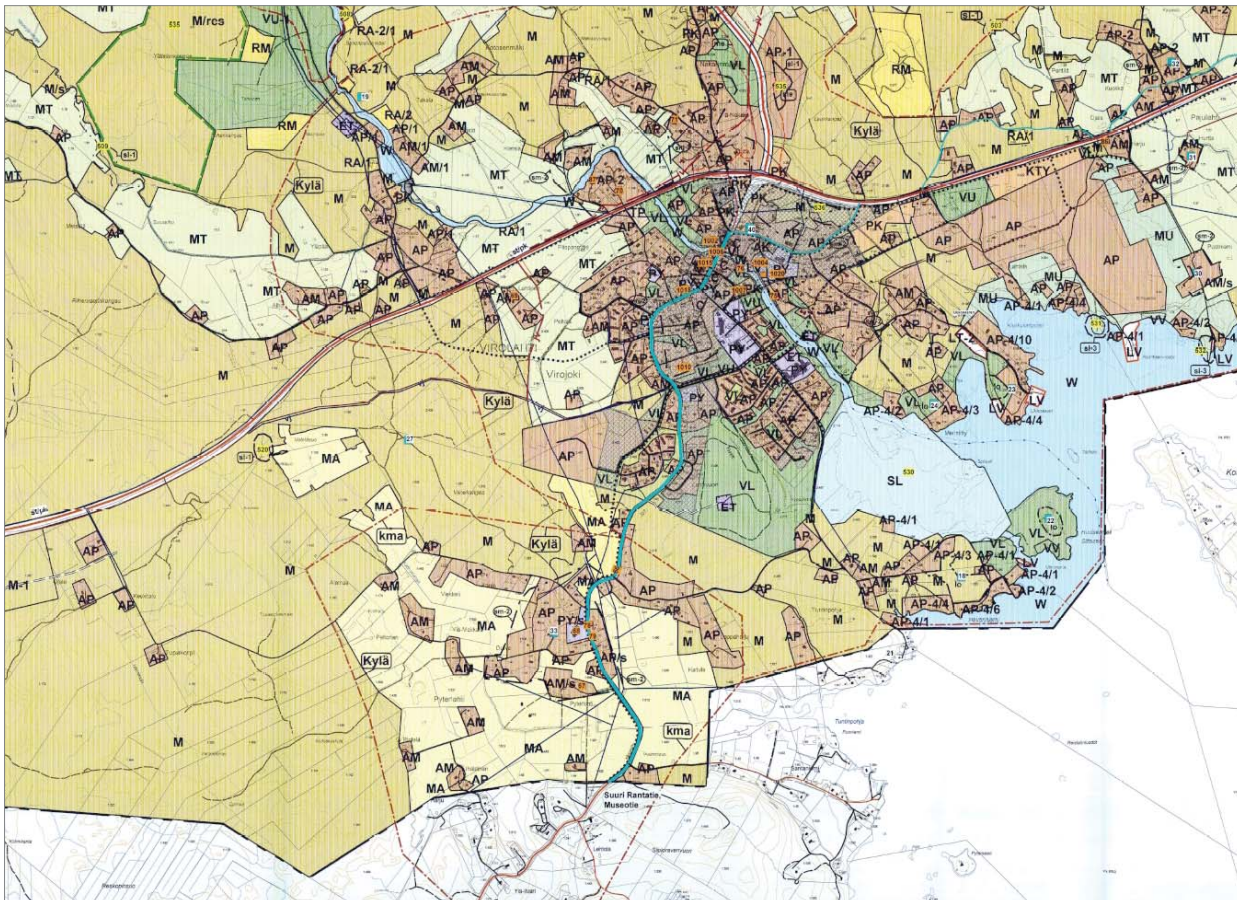
Ote keskeisten alueiden yleiskaavasta, Haminan kaupunki. Museotie on esitetty kaavamerkinnällä s-3 seuraavasti: Historiallinen tielinja, osa kulttuurihistoriallista valtakunnallisesti arvokasta suurta rantatietä. Suunnittelussa tulee varmistaa tien linjauksen sekä maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä.



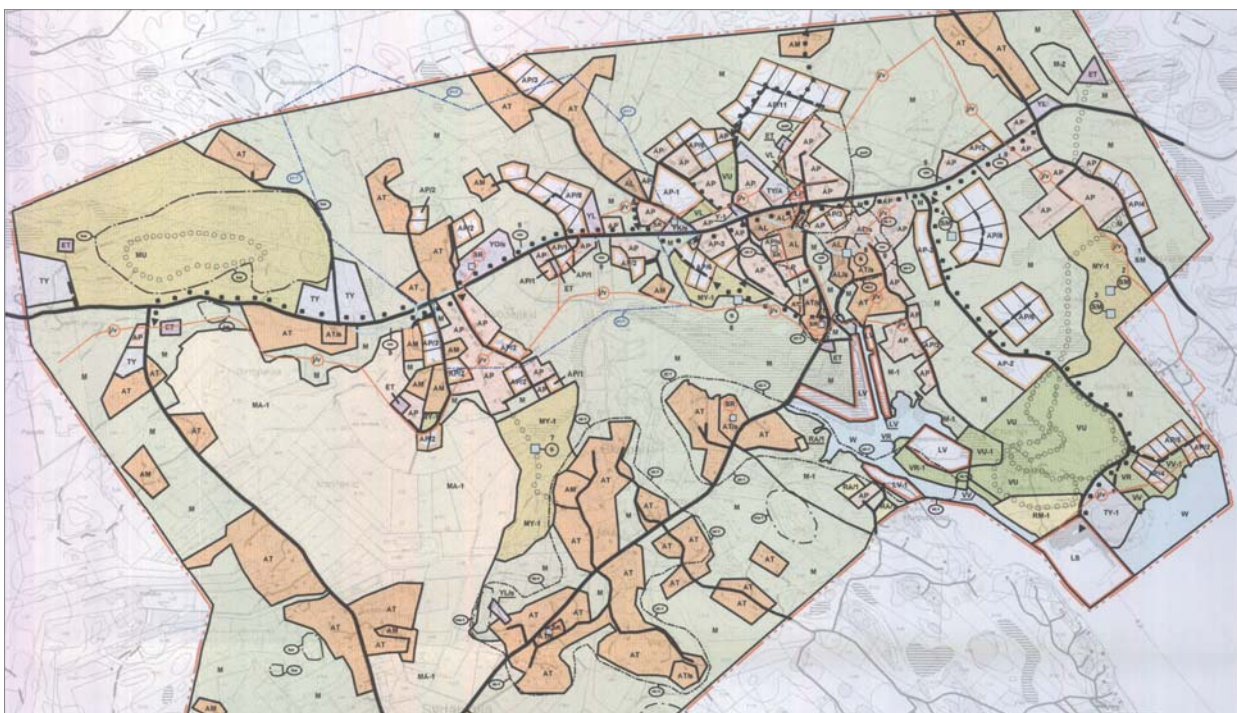
Rakilan, Mäntylahden ja Pöytäsaaren osayleiskaavan muutos ja laajennus, joka on tullut vireille 3.6.2013. Museotien ympäristö on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta ja kyläaluetta. Kyläympäristön rakennusten sijoittelussa, mitoituksessa, rakentamisessa ja ulkoverityksessä tulee noudattaa perinteistä rakentamistapaa sopusointuisen ja omaleimaisen kyläkuvan säilyttämiseksi.



Virolahdella on voimassa Virojoki–Vaalimaa yleiskaava, joka on kunnanvaltuuston vahvistama 20.6.2011. Museotien itäpää sijoittuu yleiskaava-alueelle.

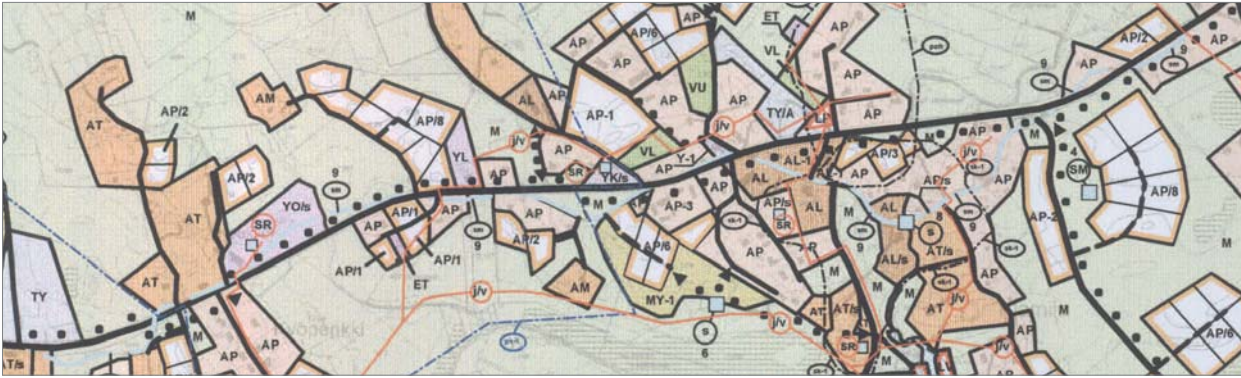


Ote vahvistetusta Virojoen-Vaaliman yleiskaavasta.



Klamilan 19.2.2007 kunnanvaltuuston hyväksymä osayleiskaava on saanut lainvoiman 2.5.2007.





Ote Klamilan kaavakartasta, tielinjaus on esitetty vaalean sinisellä värillä.

Klamilan kaavassa on esitetty valtakunnallisesti merkittävän historiallisen suuren rantatien linjaus, joka on nykyisen museotieksi merkityn tien ulkopuolella. Kaavamerkinnoissä on mainittu, että tietä ja sen rinnalle rakennettavia kevyenliikenteenväyliä koskevista suunnitelmista on pyydetävä Museoviraston lausunto.

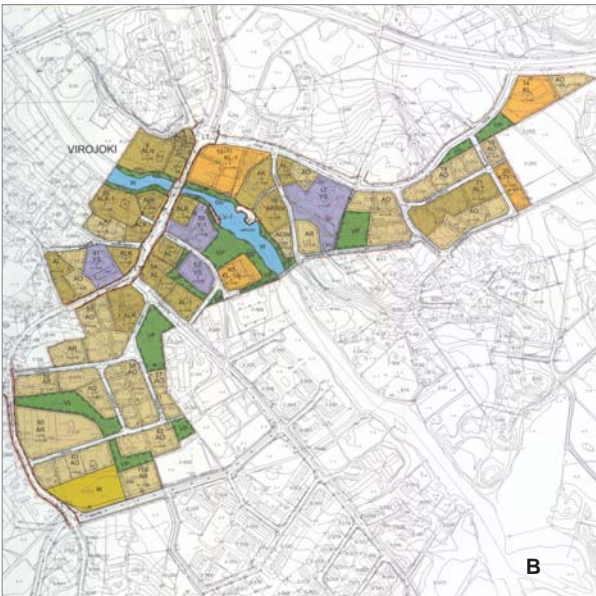
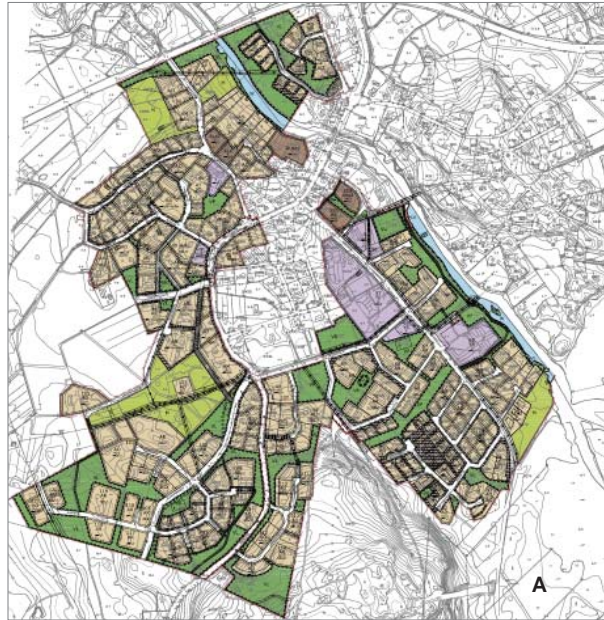
### Asemakaava

Virojoen keskustaajamassa on useita asemakaavoja.

Virojoen asemakaavan ajantasaisuuden 3-vaiheen toisen osan luonnos on päivätty 6.8.2014.

Virojoen asemakaavan muutos 1:2000, jonka Virolahden kunnanvaltuuston on hyväksynyt 10.4.2012, on tullut voimaan 30.5.2012

Valtatien liittymän ympäristöä koskeva asemakaavamuuotos on kunnanvaltuuston hyväksymä 16.12.2013. Alueella on sijainnut Virojoen historiallinen kyläalue, joten alueelta saattaa löytyä muinaismuistolailla rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä.



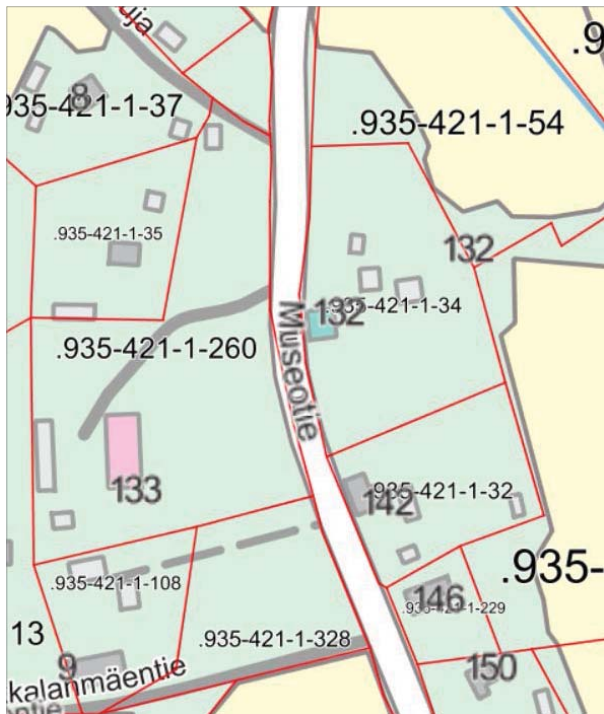
Kuvat:A, B ja C Virojoen taajamaa koskevat asemakaavat. Valtatien päässä on varaus liike- ja toimistorakennusten kortteleille.



## 2.1.2 Maanomistus



Museotien länsipään opastusalueen kiinteistö on melko laaja, ja ulottuu rannan yhteiseen alueeseen saakka.



Museotien itäpäässä opasteet ovat piha-alueella talusrakennuksen seinään kiinnitettynä. Kiinteistön 935-421-1-260 omistaa Virolahden kunta.

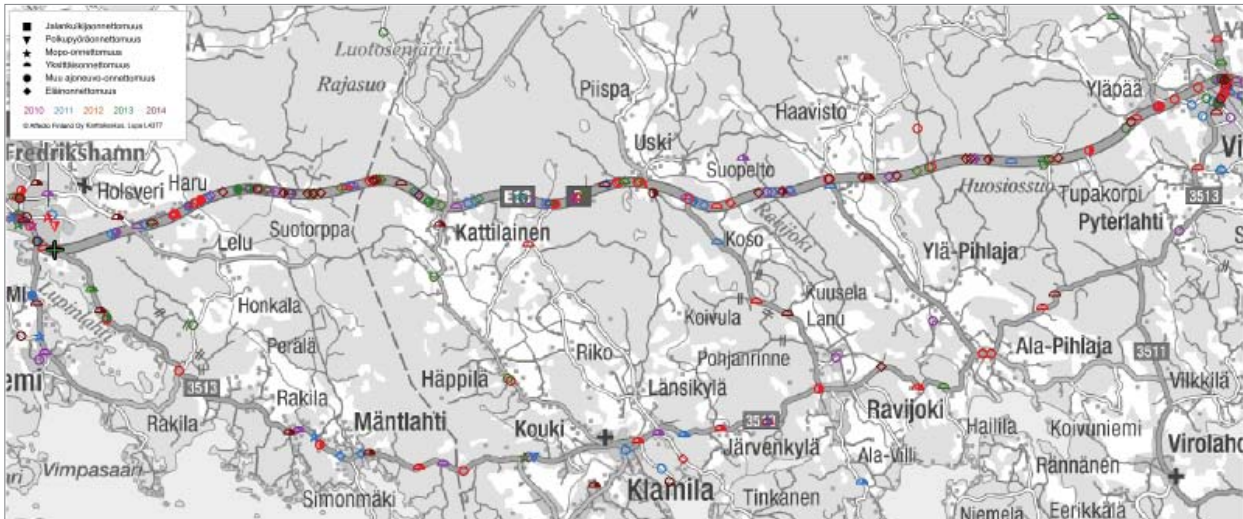
## 2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö

Museotien ympäristön maankäyttö koostuu maa- ja metsätalousmaasta sekä kyläasutuksesta ja Virojoen taajama-asutuksesta. Tien varressa on myös vähän pienteollisuustoimintaa, mm. Ravijoella.

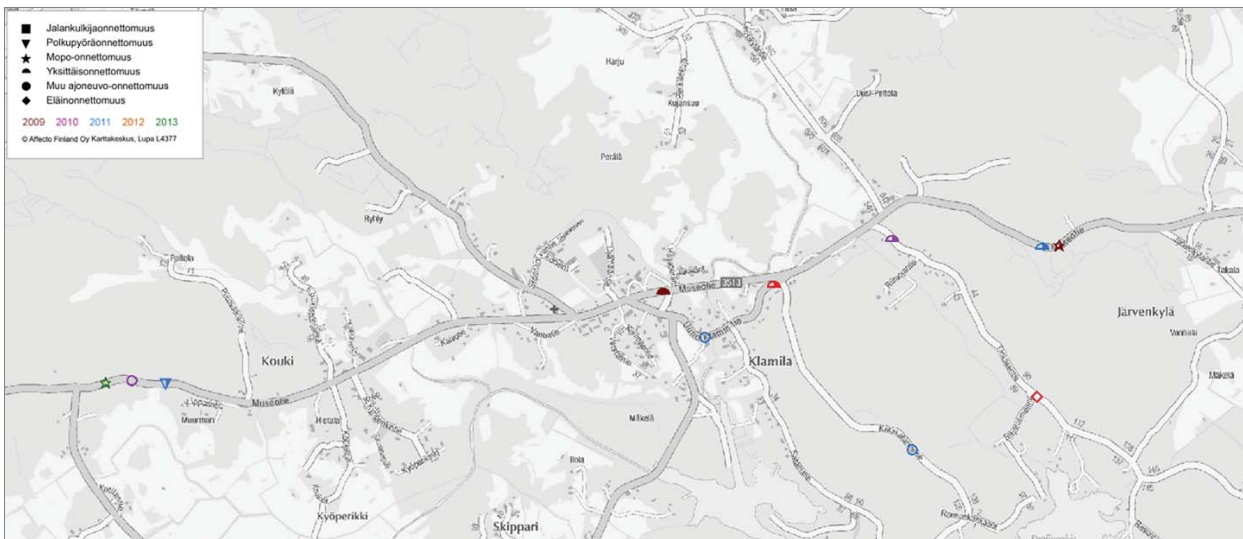
Merkittävimmät uudet maankäyttövaraukset sijoittuvat taajama-alueelle.

## 2.1.4 Liikenneturvallisuus

Museotien liikennemäärät vaihtelevat paljon, keski-vuorokausiliikenne (KVL 2013) on Raviojoen kohdalla 400 ja Virojoen taajaman päässä 2631 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koko museotiellä on viimeisten viiden vuoden aikana (2010–2014) tapahtunut yhteensä 47 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista merkittävä osa, 21 kpl (45 %) on johtanut loukkaantumiseen. Onnettomuuksia on melko tasaisesti koko tieosuudella.



Museotien onnettomuustilanne 2010–2014. Lähde Destia iLiitu.



VUOSI	KK	PV	KUOL.	JOHT.	LOUKK.	JOHT.	OSALLK	M	ONNTYYPPI	ONNLUOKKA	TIE	AOSA	ETAISYYS	OSOITE
2009	4	28	0	1	1	1	84		MOPEDIONNETTOMUUS		35134	1969	MUSEOTIE	
2009	5	25	1	0	1	1	81		YKSITTÄISONNETTOMUUS		35134	351	MUSEOTIE 1860	
2010	11	29	0	0	2	2	21		KOHTAAMISONNETTOMUUS		35133	4338	MUSEOTIE	
2011	5	4	0	1	2	2	7		POLKUPYÖRÄONNETTOMUUS		35133	4468	MUSEOTIE KLAMILA	
2011	9	30	0	1	1	1	84		YKSITTÄISONNETTOMUUS		35134	1906	MUSEOTIE	
2013	7	29	0	0	2	2	7		MOPEDIONNETTOMUUS		35133	4235	MUSEOTIE	

Liikenneturvillisuustilanne Klamilan kohdalla vv. 2009–2013. Lähde Destia Oy iLiitu. Onnettomuuksia ei ole lukumääräisesti paljon, mutta ne ovat olleet vakavia. Kuudesta onnettomuudesta yksi on johtanut kuolemaan ja kolme loukkaantumiseen.

Klamilan kyläyhdistyksen edustajat ovat yhteistyössä poliisiin ja pelastusasiantuntijan kanssa arvioineet Klamilan liikenneturvillisuustilannetta ja järjestäneet mm. turvallisuuskävelyn kesäkuussa 2014. Kaakkois-Suomen ELY-keskus on tehnyt toukokuussa 2015 päätöksen nopeusrajoituksen laskemiseksi Klamilan kohdalla 40 km/h:ssa n. 400 metrin matkalla sekä lap-

simerkin sijoittamiseksi koulun kohdalle. Klamilan ja Mänttähtien kohdille lisätään myös ajoratamerkinnät 40 km/h. Kesällä 2015 käynnistyy Etelä-Kymenlaakson liikenneturvillisuussuunnitelmatyö, jossa tullaan käsittelemään myös museotien liikenneturvillisuustilannetta.



## 2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Tallinmäki–Virojoki tiejakso sijoittuu Eteläisen rantamaan maisemamaakuntaan. Maasto on pääosin alavaa, muinaista merenpohjaa, mutta yksityiskohdissaan hyvin vaihtelevaa ja monimuotoista. Maiseman perusrungon muodostavat pohjois-eteläsuuntaiset jokilaaksot ja laajat viljelytasangot sekä niiden väliset kalliiset metsäselänteet. Järviaat ovat pieniä ja niitä on vähän.

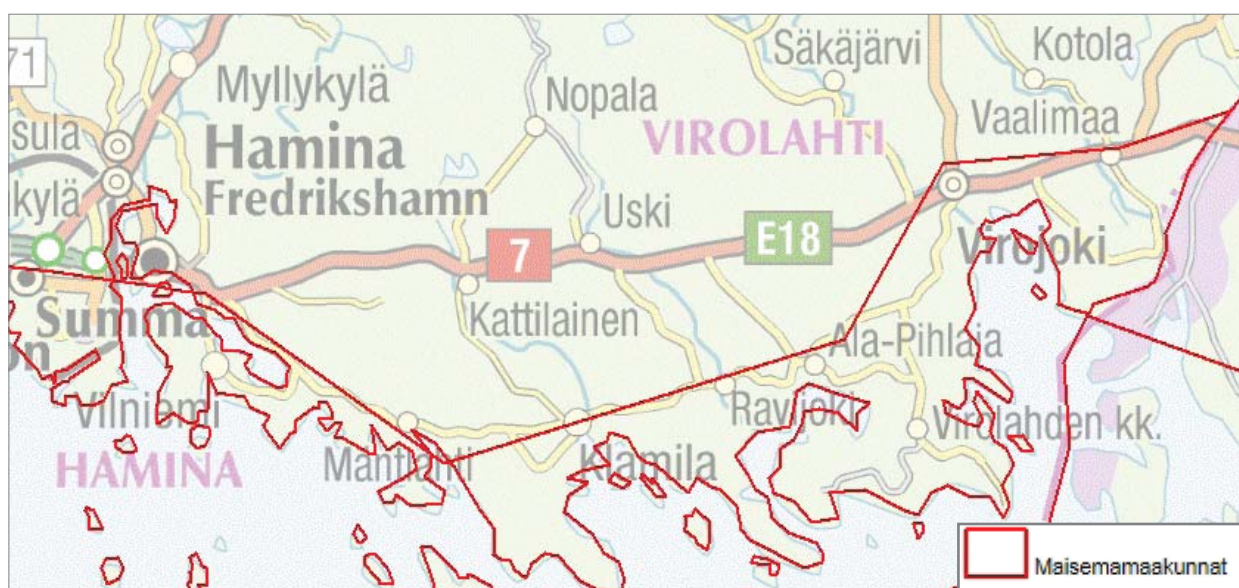
Alue kuuluu eteläborealiseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, jossa kasvillisuus on rehevää ja metsät ovat pääosin kuusivaltaisia. Maisemamaakuntaan sisältyvä Suomenlahden rannikkoseutu on tätä kalliisempaa ja karua. Pääpuulaji on monin paikoin mänty ja maastossa on avokallioiden lisäksi suuria siirtolohkareita.

Suunnittelualueella on kaksi maisemallisesti arvokkaiksi luokiteltua aluetta. Suomenlahden rannikkoseudulle Pyölinjoen savikkoalangoille sijoittuva Kattilaisen–Klamilan valtakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema rajautuu Suomenlahden Klaminlahteen. Pohjoisessa alue rajautuu valtatiehen 7. Maisema-alueen läpi virtaava Pyölinjoki on alueen suurin vesiuoma. Kyläasutus on sijoittunut Vanhan Viipurintien eli Suuren Rantatien varteen. Sydänkylä muodostaa pienen kulttuurimaisema-alueen tien eteläpuolella, merellistä kulttuurimaisemaa edustaa Kelviikin kalasatama. Maiseman säilymisen kannalta merkittävää on ollut pitkään jatkunut maatalous.

Harju–Ravijoen maakunnallisesti arvokas kulttuurimaisemakokonaisuus koostuu kapeasta Ravijoen viljelyalangosta, jonka museotie ylittää Ala-Pihlajan kylän kohdalla. Maisemakokonaisuuden ytimessä virtaa pohjois-eteläsuuntainen Pihlajajoki, joka laskee Porolahden poukamaan.



Näkymä museotieltä Poronlahdelle maakunnallisesti arvokkaaseen Harju-Ravijoen kulttuurimaisemaan Ala-Pihlajan kylässä. LS



Museotie sijoittuu Eteläisen rantamaan maisemamaakuntaan. Museotie rajaa toisistaan pohjoispuolen Kaakkois-Suomen viljelyseudun ja eteläpuolen Suomenlahden rannikkoseudun.

Kuva: Maisema, Destia paikkatietoportaali, Ympäristötiedot © Valtion ympäristöhallinto 2015, Pohjakartta © Karttakeskus Oy, Lupa L4377

## 2.3 Taajamakuva ja museotien jaksottelu

Museotie on jaksotettu osakokonaisuuksiin maiseman, maankäytön ja ympäristöarvojen pohjalta. Kaikilla jaksoilla on omat erityispiirteensä, joista osaa on tarpeen korostaa. Jaksottelu ohjaa myös tieympäristön hoitoa ja kehittämistä.

Tallinmäki–Mäntlahti järvi-metsäjakso mt 170–3513/2/3100



Museotien länsipään opastusalue. LS

Tien länsipää on metsäinen. Tie kulkee osin rannan tuntumassa ja tieltä avautuu näkymiä Lupinlahdelle. Järvi on luonnonsuojelualuetta ja Natura 2000 -verkoston kohde. Tien pohjoispuolella on laaja puolustusvoimien käytössä oleva harjoitusalue. Tiejaksolle sijoittuu museotien opastusalue (teosoite 3513/1/2560), josta on pääsy myös järvenrantaan. Tie nousee ylös Rankinvuoren rinteeseen, josta avautuu komea maisema.

Metsät ovat rannan tuntumassa lehtipuuvaltaisia ja reheväkasvuisia. Ylemmäksi noustessa tieympäristö muuttuu karummaksi ja puusto on mäntyvaltaista.

Rakilan kylän kohdalla on muutamia avoimia pelto-kohtia, jotka tuovat vaihtelua metsäjaksole. Pistoolikiventien liittymässä on komea siirtolohkare.

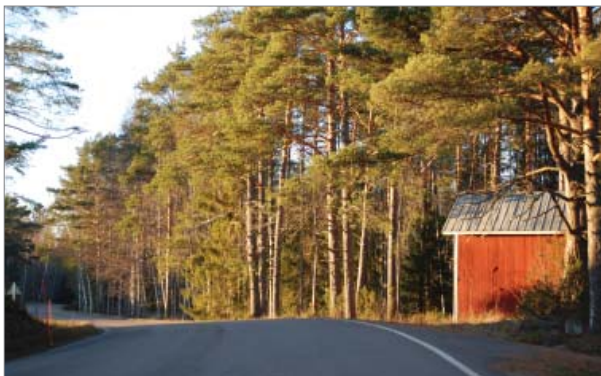


Näkymä museotieltä Lupinlahdelle. LS



Mäntlahden kyläjakso 3513/2/100–3513/3/625

Reiviikintienhaaran jälkeen tienvarressa on hajanaisesti asutusta. Tievarsimetsät ovat mäntyvaltaisia ja avokalliot paikoitellen näkyvillä.



Pieni punainen, ilta-auringossa loistava talousrakennus ilahduttaa tien varressa ohikulkijaa. LS

Mäntlahden kylä on rakenteeltaan tiivis ja kokonaisuudessaan viehättävä. Kylän keskustassa on Pyötsäärentien liittymä, jonka ympäristöä voisi kehittää. Näkemäongelmia on pyritty helpottamaan peilin avulla. Maastohavaintona yksittäisten autojen nopeudet olivat liian suuria kylän kohdalla. Nopeusrajoitus kylän kohdalla on 40 km/ h.



LS



Kylän rakennuskantaa ja opastaulu. Pihojen kasvillisuus ulottuu paikoin hyvin lähelle tietä ja saattaa haitata näkemiä.LS

### Sulinvuoren metsäjakso 3513/3/625–3513/3/4680

Sulinvuoren metsäjakso on pääosin maisemaltaan tavanomaista. Selännealueen metsät ovat mäntyvaltaisia ja maasto karua ja kaunista, avokalliota on monin paikoin näkyvillä. Metsäjakson itäpäässä on tehty hakkuita, minkä ansiosta tieltä avautuu pitkiä näkymiä Sydänkylän viljelymaisemaan.



Näkymä selänteeltä hakkuualueen yli Sydänkylän viljelymaisemaan LS

### Kouki–Klamilan kyläjakso 3513/3/4680–3513/4/740

Koukulan ja Klamilan kylät sijoittuvat valtakunnallisesti arvokkaalle Kattilaisen–Klamilan kulttuurimaisema-alueelle. Kylät ovat vireitä ja kehittyviä.



Länneestä kylän kohdalle saavuttaessa erkanee maantiestä vanha alkuperäinen tielinjaus, jonka varressa on muutamia vanhoja asuintaloja. LS



Tien laki sijoittuu kylälle saavuttaessa juuri ennen kirkon ja koulun liittymän kohtaa. LS



Tiealue on kylän keskeisellä kohdalla laava ja jäsentymätön. Uuden koulun kohdalta puuttuu turvallinen suojatie. LS



Kylätalo sijaitsee kaupan yhteydessä. Rakennuksen ja tien välissä on pysäköintialue. Viherkaistalla on muutamia istutuksia. LS



Uuno Klamin tien liittymä museotielle kaupan kohdalla. Tieympäristö on maantiemäinen. Rakennukset museotien varressa ovat jääneet osittain tietä matalammalle. LS



Vanha miljö on säilynyt Uuno Klamin tien varressa. Tietä reunustavat puut sijoittuvat vanhan kivisillan tuntumaan. LS



### Klamin metsäjakso 3513/4/740–3513/4/2370

Metsäinen tiejakso sijoittuu Klamilan ja Järvenkylän välille. Tienvarrtta reunustavat paikoin komeat männyt.



Kylän itäpuolella museotien tuntumassa sijaitsee puurakenteinen lintutorni, josta avautuu laaja maisema Suomenlahdelle. Tornin kohdalla on sijainnut talvi- ja jatkosodan aikana Klamilan ilmavalvonta-asema tunnuksella 53B7. LS



Näkymä Klamilasta itään. Tietä reunustavat maisemallisesti komeat männyt. LS

### Järvenkylän kyläjakso 3513/4/2370–3513/4/3080

Järvenkylän kyläjakso on pieni peltojen reunustama kokonaisuus metsäselänneiden välillä. Tien varressa on muutamia rakennuksia, pääosa taloista on sijoittunut peltoaukealla sijaitseville kumpareille.



Järvenkylän kohdalla on useita muinaisjäännösalueita. LS

### Kääriänmäen metsäjakso 3513/4/3080–3513/4/5380

Metsäjakso on pääosin karua, mäntyvaltaista metsämaastoa. Tieympäristö on kaunista, varvikoiden, jäkälän ja avokallioiden kuvioimaa.



Metsäjakson tienvarsimaiseman vaihtelevaa maastoa ja yksi lukuisista kilometripylväistä. LS



Uskin tienhaaran tuntumassa on liikenteellisesti erikoinen ratkaisu. Museotie on kallioleikkauksessa, ja kallion laella sijaitsee kierrätyspiste, josta on liittymä museotielle. Näkemät liittymässä ovat puutteelliset. Uskintien liittymässä on tapahtunut yksi loukkaantumiseen johtanut onnettomuus v. 2012. LS

## Ravijoen kyläjakso 3513/4/5380–3513/5/1470

Harjun maatalousoppilaitos on maan ensimmäinen, 1890-luvulla perustettu maamieskoulu. Oppilaitoksen alueella on historiallisesti hyvin kerroksinen rakennuskanta vanhan lahjoitusmaahovin 1800-luvun alussa rakennetusta päärakennuksesta eri ikäisiin opistorakennuksiin, joista erityisen merkittäviä ovat Maanviljelyseurain tyypipiirustusten mukaiset rakennukset sekä arkkitehti Jalmari Peltosen suunnittelema funktionalistinen ruokalarakennus. Suuri rantatie Turusta Viipuriin kulkee Harjun alueen sivuitse. Maatalousoppilaitoksen alueella on myös Salpalinjan puolustuslinjaan kuuluvia linnoituslaitteita. (Lähde: Museovirasto rekisteriportaali)



Näkymä idästä kohti Ravijokea, tielinja sijoittuu metsän reunaan. LS



Tie laskeutuu metsäselänneeltä Ravijoen laaksoon. Näkymä tieltä idän suuntaan ulottuu kauas. LS



Näkymä museotieltä Harjun maatalousoppilaitoksen suuntaan. LS



Tien varressa on näkyvillä vanhoja puolustuslinjan linnoituslaitteita, jotka ovat mielenkiintoinen yksityiskohta tieympäristössä. LS



Ravijoen siltapaikka sijaitsee tien notkelmassa. Tien vieressä on yritystoimintaa, mm. saha, jonka toiminta on käynnistynyt v. 1926. LS

## Järvenvuoren metsäjakso 3513/5/1470–3513/5/3380

Tie sivuaa Järvenvuoren metsäistä selännettä sen eteläreunalla. Maisema tien eteläpuolella avautuu osin peltomaisemaan. Tiejaksolla on kunnostettu puukaide.



Tien korkea pengser osoittaa, että se on yksi tien 1960-luvulla tehdyistä oikaisuista. LS



Ala-Pihlajan kyläjakso 3513/5/3380–3513/6/240



Ala-Pihlajan kyläjakso on maisemallisesti ja taajamakuullisesti kaunis kokonaisuus, jossa tieltä avautuu vaihtelevia näkymiä. Ympäristö on pääosin hyvin hoidettua. LS



Yksi tiejakson maisemapuista, joka korostaa tien mutkakohtaa. LS



Pihlajajoen Myllysilän kaide on korotettu. LS



Ala-Pihlajan kylämaisemaa LS

Kaseksenmäen metsäjakso 3513/6/240–3513/7/800

Pitkä metsäjakso sijoittuu Ala-Pihlajan kylän ja Pyterlahden välille. Tien geometria on paikoin vaihteleva ja hieno.



Karua ja helpohoidoista tienvarsimaisemaa. LS



Virolahden kirkolle johtavan tien liittymä. Keskisaareke on kiivetty seulanpääkivin. LS



## Pyterlahden kyläjakso 3513/7/800–3513/7/3620

Pyterlahden kohdalla tieympäristö on taajamakuvasesti erittäin hienoa. Tieltä avautuu vaihtelevia näkymiä avoimeen ja kumpuilevaan viljelymaisemaan, ja tien varrella on komeita yksittäispuita ja rakennuskantaa.

Pyterlahdessa sijaitsee Heponiemen louhos, josta on irrotettu Pietarissa sijaitseva Aleksanteri I:n monoliitti. Kylä tuli tunnetuksi vuonna 1830 alkaneen maailman suurimpana kivipilarina tunnetun 25 metrisen monoliitin louhinnasta. Virolahden graniitista on louhittu myös lisäksi kirkon pylväät.



Tie polveilee kumpuilevassa maisemassa Pyterlahdella. LS



Tiemaiseman kohokohta, uljas männikkö. LS



Tienvarren kaunis pihapiiri maitolaitureineen. LS



Tiejaksolle sijoittuu museotien itäpään opastusalue, jonne on viitoitus museotieltä. LS



Opastaulu sijaitsee Virolahden kotiseutumuseon pihan talousrakennuksen seinällä. Viipurilaisen arkkitehdin Fredrik Odenvallin suunnittelema museorakennus on alun perin tyttöjen kansakoulu. LS



Komea kuusiryhmä ja maitolaituri reunustavat museotietä Pyterlahdessa. LS



Pyterlahden kaivos sijaitsee museotien eteläpuolella. LS



Virojoen taajamajakso 3513/7/3620–VT 7

Virojoen taajamassa on pientalovaltaisen asutuksen lisäksi julkisia ja kaupallisia palveluja. Tieympäristöä reunustavat kookkaat pihapuut ja hoidetut pihapiirit.

Taajaman keskustassa tiealue on leveä, ajorataan rajautuvat jalkakäytävät ja asfaltoidut pihat.



Torialue taajaman keskustassa. Tieympäristö on jäsentymätön. LS



Näkymä Virojoen keskustan eteläpuolelta, museotietä rajaavat kookkaat lehti- ja havupuut. LS



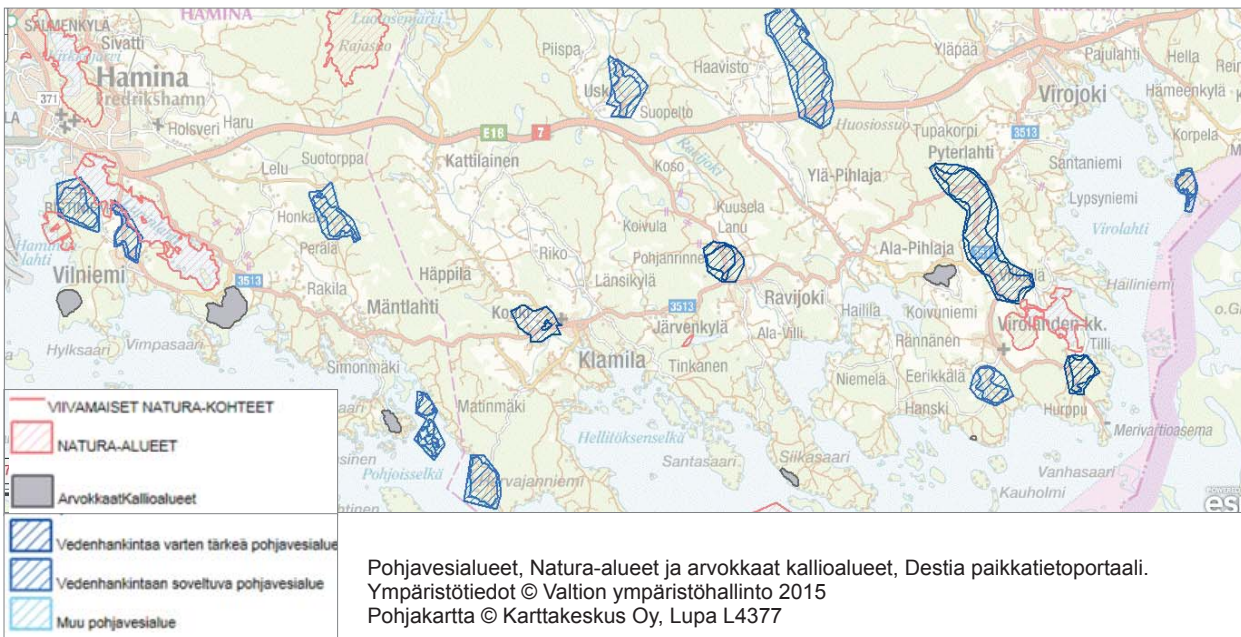
Violahden kivisillan holvikaaret. LS



Näkymä sillalta Virojoen rantapuistoon. LS



## 2.4 Luonnonympäristö



Museotien varren luonnonarvoiltaan merkittävin kohde on tien itäpäähän sijoittuva Lupinlahden Natura 2000 -verkoston alue, joka kuuluu lintuvesien suoje-luohjelmaan. Natura-alueen länsipuolelle sijoittuu Ra-kinvuoren arvokas kallioalue.

Museotien varressa on kolme vedenhankinnan kannalta tärkeää pohjavesialuetta; Klamilan pohjave-sialue Klamilassa, Harjun pohjavesialue Ravijoella ja Härmänkankaan pohjavesialue Pyterlahdessa.

Aluetta koskevissa kaavoissa on lisäksi luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita, mm. liito-oravalle soveltuvia elinympäristöjä.

## 2.5 Museotien tekniset tiedot

### 2.5.1 Museotien perustiedot

Museotien tienumero on 3513. Museotien länsipää liittyy Vaalimaantiehen, tienumero 170, ja itäpää Vaalimaantie-hen, valtatiehen 7/ E18. Museotien kokonaispituus on 35 kilometriä.

### *Tien leveys ja päällyste*

Tien päällyste on pehmeä asfalttobetoni Klamilan ky-lää ja Virojoen taajamaa lukuun ottamatta, joissa se on kova asfalttobetoni. Päällysteen leveys on Tallinmä-en ja Klamilan välillä alle 6 metriä, Klamilasta Virojo-elle välillä 3513/7/4109–3513/7/4587 6–6,5 metriä ja Virojoen taajamassa 6,5–7,5 metriä.

Pientareiden leveys on Tallinmäen ja Klamilan välillä 21–25 cm, Klamilasta Pyterlahteen 46–50 cm, Pyter-lahdesta Virojoen taajamaan 21–25 cm, ja taajamassa vaihteleva jalkakäytäväosuudet huomioon ottaen.

Tien kunto on paikoin huono, siinä on pitkittäis- ja poikittaispainumia. Päällystettyä Haminan päässä on uusittu n. 10 vuotta sitten.

### *Nopeusrajoitukset ja liikennemäärät*

Yleisrajoitus museotiellä on 80 km/ h. Alemmat nope-usrajoitukset ovat Klamilan kohdalla 40 km/h ja Viro-joen taajamassa 40–50 km/ h.

Liikennemäärät vaihtelevat paljon tieosuuksittain, tiedot ovat vuodelta 2013. Tien länsipäässä keskivuo-rokausliikenne ja raskaan liikenteen määrä siitä on KVL 863/ 49, Klamilan kohdalla KVL 562/ 21, Ravijoje-n kohdalla KVL 400/ 22, Ala-Pihlajan kohdalla KVL 412/ 27, Pyterlahdessa KVL 959/ 39, Virojoen taajamassa KVL 1495/ 57 ja valtatiehen 7 liittymässä KVL 2632/ 87.

Linja-autopysäkkipareja museotien varressa on 34 kappaletta.



## Valaistus

Tie on valaistu länsipään liittymässä n. 100 metrin matkalla, valaistuksesta vastaa ELY-keskus. Mäntlahdessa Pyötsärentien liittymän läheisyydessä on valaistus n. tieosalla 3513/2/4750–3513/3/5, valaistuksesta vastaa Haminan kaupunki. Klamilan kylän kohdalla valaistus ulottuu Purovaarantien liittymästä Länsikyläntien liittymään noin välille 3513/3/4805–3513/4/1294 ja valaistuksesta vastaa ELY-keskus. Uno Klamin tie kylän keskustassa on myös valaistu, ja siitä vastaa Virolahden kunta.

Ravijoen kohta on valaistu välillä n. 3513/4/1294–3513/4/1294, valaistuksesta vastaa Virolahden kunta. Virojoen taajama on valaistu Hevostien liittymästä (n. 3513/7/4109) valtatielle 7, valaistuksesta vastaa myös kunta.

## Sillat

Museotien varressa on useita vesistösiltoja, jotka sijoittuvat Mäntlahteen, Koukiin, Klamilaan, Ravijoelle, Ala-Pihlajaan ja Virojoen taajamaan. Sillat ovat seuraavat:

- KaS-20 Pitkänojan silta, tieosoite 3513/003/05451, valmistumisvuosi 1958, teräsbetoninen laattasilta, yleiskunto hyvä (yleistarkastus 2012)
- KaS-5218 Suursilta, tieosoite 3513/003/00242, valmistumisvuosi 1966, teräksinen holvisilta, yleiskunto hyvä (yleistarkastus 2011)
- KaS-23 Ravijoen silta, tieosoite 3513/005/00631, valmistumisvuosi 1907, kivinen holvisilta, yleiskunto hyvä (yleistarkastus 2011)
- KaS-24, Myllysilta, tieosoite 3513/005/04687, valmistumisvuosi 1910, kivinen holvisilta, yleiskunto hyvä (yleistarkastus 2014)
- KaS-27, Virojoen silta, tieosoite 3513/007/05020, valmistumisvuosi 1912, kivinen holvisilta, yleiskunto välttävä (yleistarkastus 2011)
- KaS-75, Klamilan silta II, tieosoite 3513/004/00528, valmistumisvuosi 1958, teräsbetoninen laattasilta, yleiskunto hyvä (yleistarkastus 2013)
- Tulkin kevyen liikenteen silta keskustassa

Uno Klamin tiellä, alkuperäisen tielinjan varressa oleva silta:

- KaS-21, Klamilan silta, tieosoite 14709/001/00350, valmistumisvuosi 1909, kivinen holvisilta, yleiskunto hyvä (yleistarkastus 2013)

## Tien hoito

Tien talvihoitoluokka on II, eli tie on pääosin lumipintainen.

Tie kuuluu viherhoitoluokkaan N3 lukuun ottamatta Virojoen taajaman keskeistä osaa, joka kuuluu hoitoluokkaan T2/ luonnonmukainen.

## 2.5.2 Tien nykyinen kunnossapito

Mt 3513 Tallinmäki–Virojoki-tie kuuluu Kotkan alueurakkaan 2013–2020. Urakka-aika on 1.10.2013–1.10.2020.

Urakoitsijana toimii YIT, jossa urakasta vastaa Mika Blom.

Museotien varren puukaiteet on uusittu. Tien kunto on urakoitsijan mukaan paikoitellen erittäin huono, tiessä on pitkittäis- ja poikittaishalkeamia ja painumia.

Ravijoella on löytynyt tien alta vanhoja holveja, joita on kunnostettu.

Kesällä 2014 on tehty vesakonraivauksia ja normaalia niittotyötä. Näiden lisäksi on vaihdettu 1 rumpu ja korjattu Pihlajajoen Myllysiltaa.

Urakoitsija on ollut yhteydessä Klamilan kylän asukkaisiin kylän liikenneturvallisuusasioista.



Kunnostettua tiekaidetta. LS

## 2.6 Matkailu

Matkailukohteena Tallinmäki–Virojoki-museotie on helposti saavutettavissa. Museotien länsipää on lähellä Haminan kaupunkia ja löytyy helposti. Haminan kaupunki sinänsä on hyvä kaiken palvelun matkailukeskus. Merkittävä osa suomalaisista miehistä pitää ja arvostaa Haminaa Reserviupseerikoulun entisinä oppilaina.

Museotie muodostaa helposti ajettavan rinnakkais-tien nykyiselle valtatielle 7 tai tulevalle moottoritiele E 18. Museotieksi poikkeuksellisesti Tallinmäki–Virojoki-tien kulkee paikkakunnalta toiselle, mikä tekee ajamisesta mielekkään tuntuista. Opastus on museotien molemmista päistä. Opastus on selkeän yksiselitteinen kummassakin päässä. Tien itäpää on Virojoen taajamassa. Myös sen palvelut ovat vähintään tyydyttävät. Ravitsemusliikkeiden lukumäärä on suuri. Tuleva moottoritie saattaa hiljentää kunnan keskus-taajamaa.

Museotie voi olla ja onkin vaihtoehtoinen perin-nemaisemien katselureitti jopa Venäjän matkailulle, mutta harvalla on aikaa pitkällä matkalla maisemia katsella. Tie vetää moottoripyöräilijöitä ilmeisesti koko maan alueelta vain nauttimaan ajamisesta luontevasti kaartelevalla reitillä. Museotiejaksen normaali liikenne näyttää melko vilkkaalta. Tien varrella on vielä täyden toiminnan tuntu. Tien säilymiselle matkailuliikenne ei ole mikään uhka, tie kestäisi nykyistä suuremman liikenteen. Museotiejaksolla erityisiä nähtävyyksiä kauniiden metsä- ja maanviljelysmaisemien lisäksi ovat kivisillat ja ehkä ensisijaisesti Salpa-asema. Salpa-asema on tuotteistettu melko laajalle asiakasjoukolle. Kesällä 2015 järjestettiin esimerkiksi 22. Salpavaellus. Virojoella on Bunkkeri-museo, joka tosin ei ole museotien varressa.

Museotien varressa sijaitsevan Klamilan kylän sata-ma oli vuosina 2010–2012 Suomenlahden suosikkisatama. Virojoen Santion kautta kulkee myös Venäjälle suuntautuva venematkailu. Klamilan satamassa järjestetään Silakkamarkkinat. Tunnetuin Virojoen matkailu on keväisestä lintubongauksesta, jota on tuotteistettu Arktika-nimellä. Virolahdella on kohtuullisen laaja tarjonta majoituspalveluja hotellitasosta alkaen lomamökkeihin ja leirintäalueisiin. Myös kalastus-, ja hevospalveluita on tarjolla. Matkailupalveluita markkinoidaan Kaakko 135°- Hyvän tuulen rannikko brändillä. Yhteistyössä ovat mukana Virolahden kunnan lisäksi Hamina, Miehikkälä, Pyhtää ja Kotka.

Tallinmäki–Virojoki-tie kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY) osana Suurta Rantatietä. Perusteena mainitaan, että Haminan Tallinmäen ja Virolahden Virojoen välinen 35 kilometrin mittainen Suuren Rantatien osuus on valittu museotieksi, koska linjaus noudattelee yhä 1700-luvun kartoista löytyvää linjaa mäkineen ja mutkineen. Ravijoella tielinja leikkaa Salpa-linjan asemat ja ohittaa Pyterlahden kivilouhokset.

Tie on säilyttänyt perinteisen mäkisen ja mutkaisen linjauksensa ja tieltä avautuu kauniita näkymiä.

Tien vaikutelma on hoidettu ja tien varren asukkaat selvästikin vaalivat ainakin paikoitellen tien vanhaa maalaismaisemaa. Paikallisen aktiivisuuden esimerkkinä ovat Pyterlahden joulun ulkotulet tien varrella monien muiden tapahtumien joukossa. Matkailupotentiaaliin museotien puitteet ovat mielenkiintoiset. Varsinaista matkailuliikennettä tielle ei varmastikaan paljoa tule, koska nykyisinkin valtatie 7 ohjaa kulkijat ohi museotien ja moottoritie tulee imemään enemmänkin liikennettä pienemmiltä väyliltä. Tie ja sen lähiympäristö kestäisi hyvin kotiseutuaktiivien tai historiaharrastajien järjestämiä tapahtumia huomattavasti nykyistä enemmän.



Moottoripyöräilijät ovat löytäneet museotien ajelukohtekseen. Maastokatselumuksenkin aikana lokakuun riitti tiellä moottoripyöräilijöitä. Luontevasti maaston mukaan kaarteleva ja korkeuserot säilyttänyt tie on mukava, mielenkiintoinen ja kuitenkin joutuisa ajettava myös autolla tai polkupyörällä. MP



# 3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

## 3.1 Tavoitteet

### 3.1.1 Museotie

Tallinmäki–Virojoki-tie edustaa Liikenneviraston museokohdekokonaisuudessa Suomen vanhimpia teitä, jotka viimeistään keskiajan lopulla (1500-luvulla) ovat yhdistäneet Suomen alueen linnat Turun kautta Tukholmaan. Tiet ovat olleet ratsu- tai kävelypolkuja. vau- nuilla ajettaviksi nämä polut muuttuivat 1700-luvulla tai myöhemmin. On melko luonnollista, että on epärealistista asettaa tavoitteeksi tien säilyttäminen näissä varhaisissa olomuodoissaan. Tallinmäki–Virojoki-tie on säilynyt melko hyvin 1700-luvun linjauksellaan. Tie oli vuoteen 1966 valtatie. Vaikka henkilöautot alkoivat yleistyä vasta 1950-luvun alkupuolella, on selvää, että tietä on täytynyt parantaa autoliikenteen tarpeiden mukaisesti. Jo 1930-luvulla tehtiin useita suunnitelmia tien liikennöitävyyden parantamiseksi oikaisemalla pahimpia mutkia tai loiventamalla jyrkimpiä mäkiä. Muutama oikaisu tehtiin jo 1930-luvulla, mutta suurin osa muutoksista on tehty 1950-luvulla. Myös tien kes- topäälyttäminen sijoittuu 1960-luvulle.

Museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti museokohteet pyritään säilyttämään niiden museoisajakohdan mukaisessa asussa. Tallinmäki–Virojoki-tiellä museoisajakohdaksi oli vuosi 1982. Silloin tie käytännössä edusti suomalaista ensimmäisen sukupolven valtatieä. Valtatienä se on ollut vuodet 1938–1966. Tien linjaus ja tasaus ovat säilyneet, huolimatta parannuksista ja muutoksista, suurin piirtein samoina kuin 1700-luvulla. Tässä mielessä tien säilyneisyys on erittäin hyvä. Tien keskeisimmät vaalittavat ominaisuudet ovat sen linjaus ja tasaus. Tiealueen poikkeuksellisen huolellinen vesakointi ja niitto kuuluvat museokohteiden hoito-ohjeisiin. Tie näyttää pysyneen hyvässä kunnossa nykyisillä hoitotoimilla.

Museon opastus tien molemmissa päissä on selkeä. Selvimmin erottuva tienoikaisu on Klamilan kylän kohdalla. Koska vanha linjaus on jäljellä ja käytössä maantienä, se voitaisiin opastaa esimerkiksi Klamilan kylätalon pihalta erityisellä opasteella. Sen löytäminen ja näkeminen edistäisi mahdollisuuksia tulkita museotietä. Tien vanha linjaus on säilyttänyt 1930-luvun ja jopa sitä varhaisemman luonteen ja mittasuhteet.

Koska tien historia kuitenkin on pitkä ja se on luokiteltu merkitykseltään tärkeäksi tieksi, se on osittain muinaismuistolain piirissä. Muinaismuistolaki suojelee tien vanhat linjaukset, jotka ovat joko nykyisen tierun- gon sisällä tai sen läheisyydessä olevina tierauioina. Lain mukaan näihin kajoaminen ilman asianmukaista lupaa on kiellettyä ja rangaistavaa. Jos museotiellä tehdään suurempia korjauksia tai yleensä muokataan maata, se edellyttää asianomaisen luvan hankkimista. Jos kilometripylväät olisivat alkuperäiset, nekin olisivat muinaismuistolain piirissä. Tienvarren nykyiset kilometripylväät ovat osa tien elämyksellistä kokonaisuutta ja niiden säilymistä tulee vaalia. Salpa-linjan rakenteet on erikseen suojeltu muinaismuistolaille. Kaikki toimenpiteet, jotka kohdistuvat näihin tai niiden läheisyyteen, täytyy toteuttaa pieteetillä.

Museotien erikoisuutena ovat kivihoivisillat, joiden joukkoon voi laskea myös Pitkäojan betoniholvisillan- kin. Ne kuuluvat olennaisesti tien kokonaisuuteen. Niiden säilyttäminen aitoina kivisiltoina on ensisijaisesti toivottavaa. Ne ovat nyt hyväkuntoisia, mutta niiden kuntoa pitää erityisesti seurata. On erittäin toivottavaa, että jos siltöjen kantavuus käy riittämättömäksi tai niiden kunto muuten heikkenee, ne voitaisiin säästää kevytliikenneväylän siltoina. On toivottavaa, että kivisiltöjen vanhoja puukaiteita voidaan säästää, missä ne eivät uhkaa turvallisuutta. Pihlajajoen Mylly- sillan korotetut kaiteet muuttavat sillan ulkonäköä ja alentavat säilyneisyyttä, mutta turvallisuuden näkökul- masta ovat välttämätön muutos.

### 3.1.2 Kulttuuriperintö

Tallinmäki–Virojoki-tie ja tiealue ovat nykyiselläänkin edustavia näytteitä perinteisestä kulkuväylästä. Tien- varren näkymät muuttuvat ja elävät jatkuvasti, mutta maatalousmaisema on säilynyt poikkeuksellisen edustavan ja toimivan näköisenä. Tien varren met- sätalouden aiheuttamat muutokset voidaan katsoa kulttuuritoiminnaksi. Hakkuuaukeat näyttävät melko suppeilta, eivätkä ne ole avanneet merkittäviä uusia näkymiä.

Museotien varren asutus on keskittynyt kyliin. Asutusta on melko vähän kylien välillä. Valtaosa museotien ympäristöstä tulee säilymään metsä- ja maatalousalueen näköisenä. Perinteisen maatalouden, kuten karjan pidon, säilymisellä on suuri merkitys tien kulttuuriarvojen säilymiselle. Tien varren kaavoituksen tulisi suosia maiseman säilymistä. Näin varsinkin maisemansuojelualueilla tulee tapahtumaan. Voidaan myös olettaa, että Harjun oppimiskeskus alan yrittäjävetoisena toimijana vaalii omaa maatalousmaansa.

Tien molemmissa päissä, Haminassa ja Virojoella, taajamien kehittyminen ja uudet liikennejärjestelyt saattavat aiheuttaa muutospaineita museotiellekin. Toivottavaa kuitenkin on, että museotie voi edelleen kulkea Virojoen taajaman läpi.

Museotie on ollut alun perin hallinto- ja sotatie. Näkyvin sotilaallisen käytön merkki ovat Salpa-linjan varustukset Ravijoella. Linnoituslaitteet eivät ole suoranaisesti tiealueella ja esterakennelmat on poistettu tiealueelta. Ne ovat kuitenkin erottuva ja kiinnostava yksityiskohta tieympäristössä. Niiden avaaminen paremmin näkyviin olisi toivottavaa.

### 3.1.3 Maisema ja luonto

Museotien tiealueen maisemanhoidon tavoitteena on tuoda esille ja ylläpitää alueen valtakunnallisia ja maakunnallisia maisema- ja kulttuuriympäristöarvoja, sekä säilyttää ja kehittää osaltaan alueen luonnon monimuotoisuutta. Tie sijoittuu monin paikoin karuun kasvuympäristöön, joka on potentiaalinen elinympäristö monille harvinaisille kasvi- ja eläinlajeille, mm. mahdolliset paahdeluiskat.

### 3.1.4 Maankäyttö

Museotien varressa on osayleiskaava-alueita Haminassa, Klamilassa ja Virojoella. Museotietä sivuaa myös merenranta-alueiden osayleiskaava. Virojoen keskustassa on lisäksi asemakaavoja.

Kaavoissa on huomioitu museotien ja sen ympäristön merkitys ja kuvattu suunnittelun tavoitteita. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja rakentamisessa on huomioitava, että ratkaisut soveltuvat arvokkaaseen ympäristöön. Uudisrakennusten tulee sopia kyläkuvaan massoitteeltaan ja sijoittelultaan. Uudet liittymät ja muut tien parantamistoimenpiteet toteutetaan museotien arvoja kunnioittaen, mm. tasauksen ja mitoituksen osalta.

### 3.1.5 Liikenne

Liikenteellisenä tavoitteena on turvata tien liikennöitävyys ja edistää liikkumisen turvallisuutta. Ympäristönhoitotoimenpitein varmistetaan riittävät näkemät. Nopeusrajoitusten ja liikennemerkkein viestitään oikeista, maankäytön ja ympäristön huomioon ottavista ajonopeuksista, erityisesti kylien ja koulujen kohdilla. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa paneudutaan tarkemmin tarvittaviin toimenpiteisiin.

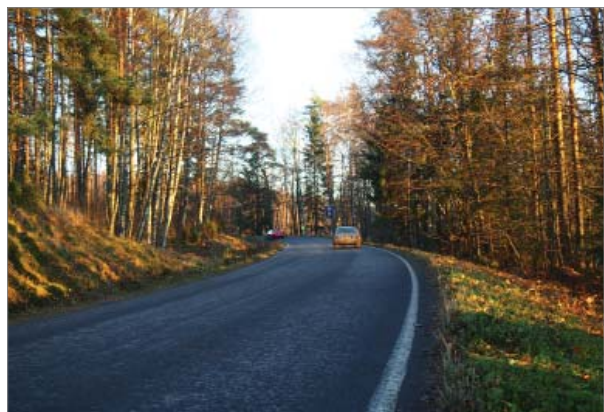
## 3.2 Museotien ja sen ympäristön hoito

### 3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitotoimenpiteet tiejaksoittain

Tieympäristön hoidon tarve vaihtelee tiejaksoittain. Karuilla metsäisillä osuuksilla tieympäristö tarvitsee harvemmin niittoa ja vesakointia. Ranta-alueet ja kyläympäristöt ovat reheväkasvuisempia ja vaativat tiheämmin niittoa ja näkemäraivausta.

Tallinmäki–Mäntlahti järvi-metsäjako mt 170–3513/2/3100

Tiejaksolle sijoittuu museotien opastusalue, jonka ympäristön kunnostustoimenpiteet on kuvattu kappaleessa 3.2.2. Muilta osin tieympäristön hoito on viherhoidoluokan N3 mukaista.



Näkymä opastusalueen länsipuolelta MP

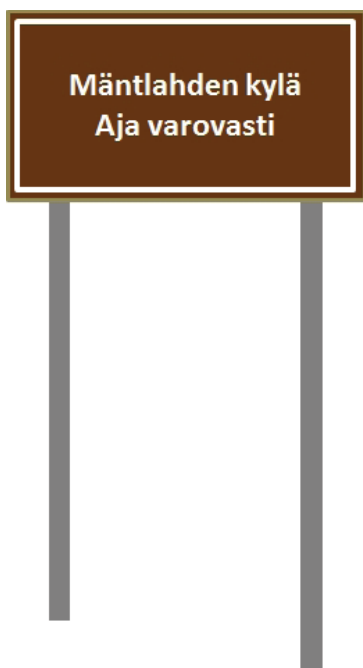


### Mäntlahden kyläjakso 3513/2/100–3513/3/625

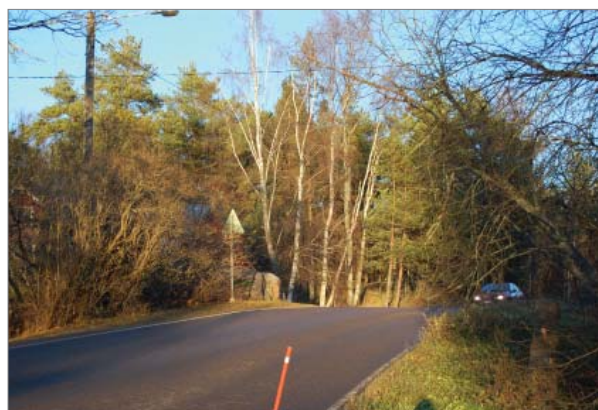
Tiejaksolla on tapahtunut viimeisen 5 vuoden aikana (2010–2014) 7 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 5 on johtanut loukkaantumiseen. Sallittuja ajonopeuksia ei noudateta. Mäntlahden kohdalle on tehty päätös ajoratamerkintöjen lisäämisestä 40 km/h. Tämän lisäksi tulee harkita myös muita liikennettä rauhoittavia toimenpiteitä.



Museotien ja Pyörtsaarentien mutkaan sijoittuvassa liittymässä olevassa valaisinpylväessä on peili näkyvyyden parantamiseksi. Kylän molemmin puolin tulisi vähintään olla kyläkeskukseen saapumisesta varoittava liikennemerkki tai esimerkiksi yksinkertainen kylän nimikyltti. LS



Ideapiirros kylän nimikyltistä.



Pihojen kasvillisuutta tulee raivata, pensaat ulottuvat osittain tielle ja haittaavat näkemää. LS



Pihlajajoen siltaa on kunnostettu ja kaide korotettu. Siltaympäristö tulee siistiä vesakosta, jotta kauniit kivimuurit tulevat paremmin näkyville. MP

### Sulinvuoren metsäjakso 3513/3/625–3513/3/4680

Tiejaksolla tehdään tavanomaisia tieympäristön hoitotoimenpiteitä. Liittymäalueilla huolehditaan näkemäraivauksista. Tieympäristön metsätyyppi vaihtelee rehevästä kuivaan kangasmetsään, karuilla alueilla tieympäristön niiton tarve on vähäinen.



Sydänkylän liittymän ympäristöä. LS



## Kouki–Klamilan kyläjakso 3513/3/4680–3513/4/740

Valtakunnallisesti arvokkaalle kulttuurimaisema-alueelle sijoittuva tiejakso kulkee Koukin ja Klamilan kylien kautta. Vanha tielinja on näkyvässä museotien eteläpuolella kahdessa kohdassa, Vanhatienä ja Uno Klamin tienä, jotka ovat taajamateitä.



Vanhatie itäinen liittymiskohta museotiehen. MP  
Vanhatien varren asutusta MP



Uno Klamin tien varren miljöötä ja vanha kivisilta LS, MP

Tieympäristön hoito on pääosin tavanomaista vesakoitua ja niittoa. Tien ja vanhalle koululle johtavan kevyen liikenteen väylän välinen alue peltojen kohdalla on vesakoitunut. Alue kaipaa siistimistä esim. kylvämällä se niityksi ja istuttamalla muutamia yksittäispuita koulun ympäristön tapaan.



Vesakoitunut välialue ja poistettava lapsimerkki. LS

Uuden koulun kohdan tien ylityksen turvallisuus tulee varmistaa tarvittaessa esimerkiksi rakentamalla suojatiasarekke. Toimenpiteet ratkaistaan liikenneturvallisuuksuunnitelman yhteydessä. Työ käynnistyy kesällä 2015. Nopeusrajoitus on alennettu Klamilan kohdalla 40km/h:ssa (tieosoite 3513/3/5100–3513/4/200).



Koulun kohdan laaja ja jäsentymätön liittymäalue, jonka ylityksen turvallisuutta on parannettava. Välialueelle olisi toivottavaa istuttaa muutamia runkopuita kylän keskustan kohdalle, jotta ne rajaisivat tietilaa. LS



Liittymä Koukin suunnasta katsoen, LS



### Klamin metsäjakso 3513/4/740–3513/4/2370

Tiejakson tieympäristön hoitotoimenpiteet ovat viherhoitoluokan N3 mukaiset, tavanomaista vesakointia ja niittoa. Tien läheisyydessä vaalitaan komeita mäntyjä, jotka ovat tärkeitä maisemapuita.

### Järvenkylän kyläjakso 3513/4/2370–3513/4/3080



Siitapaikka Järvenkylässä LS

## 3.3 Opastusalueiden kunnostustoimenpiteet

Museotiellä on kaksi opastusaluetta, joiden opastaulut on jo uusittu ohjeiden mukaisiksi. Lisäksi Klamilan kylälle esitetään lisättäväksi uusi opastaulu liikerakennuksen yhteyteen.

Toimenpide-ehdotukset ovat pieniä, mutta alueiden saavutettavuutta ja viihtyisyyttä parantavia.

### **Toimenpide-ehdotukset länsipään opastusalueelle**

Länsipään opastusalue koostuu päällystetystä pysäköintialueesta, sen ja tien väliin jäävästä kapeasta viheralueesta ja rannan puolen istutuksista. Varusteina ovat opastaulu, roska-astia, katos ja rantaan vievät portaat. Rannassa on lisäksi laituri. Kiinteistö ulottuu vesialueeseen saakka.



Nykyinen museotien länsipään opastusalue. Syksyllä, kun puissa ei ole lehtiä, avautuu alueelta hieno näkymä lahdelle, kesällä kookkaat pensaat ja lehtipuusto peittävät näkymää. LS



Rannassa on Lupinlahden Natura 2000 -alueesta ja lintuvesien suojeluohjelman kohteesta kertova taulu, joka kaipaa uusimista. MP

Välialueella on kaksi pensasmaisena kasvavaa pihlajaa, jotka poistetaan. Tilalle istutetaan kolme pylväspihlajaa, jotka eivät risuunnu yhtä helposti ja ovat kapeakasvuisia sekä ilmeeltään luonnonympäristöön sopivia. Oikealla näkyvät pensaat peittävät näköalan, joten ne poistetaan myös, ja korvataan nurmetuksella ja puuistutuksilla. LS





Näkymä rannasta levähdysalueelle. Portaiden reunoilla sekä polun reunoilla kasvava heinä niitetään parin metrin leveydeltä. LS



Katos on siistikuntoinen, sen sisällä on kuitenkin pidetty avotulta. Pensaikon poisto tuo katoksen näkyville, mikä todennäköisesti vähentää ilkivaltaa. MP

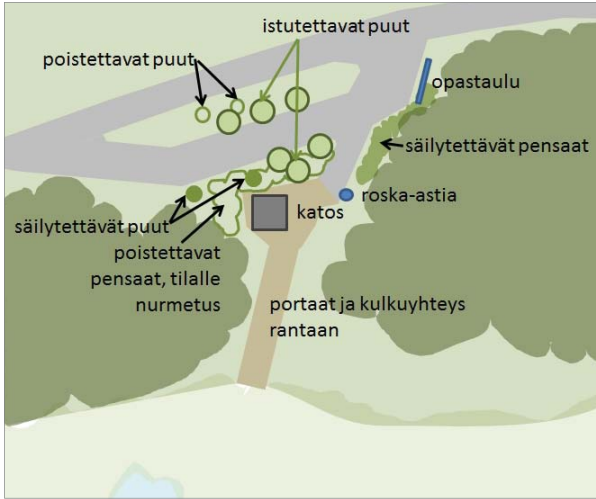
Välialueen huonokuntoiset pihlajat ja rannan puolella, alueen reunassa kasvavat näkymiä peittävät pensaat poistetaan. Pensaiden lomassa kasvavat puut säilytetään. Poistettava pensasalue korvataan M2 nurme-  
tuksella.

Välialueella istutetaan 3 pylväspihlajaa (*Sorbus aucuparia Fastigiata*) ja reunalle 3 metsämäntyä (*Pinus sylvestris*). Suositeltava taimiko on pihlajille vähintään rungon ympäry 8/10, jolloin puut kestävät paremmin auraslunta ja mänyille 100–125 cm. Puut tuetaan istutuksen yhteydessä.



Uusi opastaulu ja roska-astia, jonka ympäristö puhdistetaan heinästä ja risukosta. LS





Periaatepiirros alueen kunnostuksesta, ei mittakaavassa

### Toimenpide-ehdotukset itäpäähän opastusalueelle

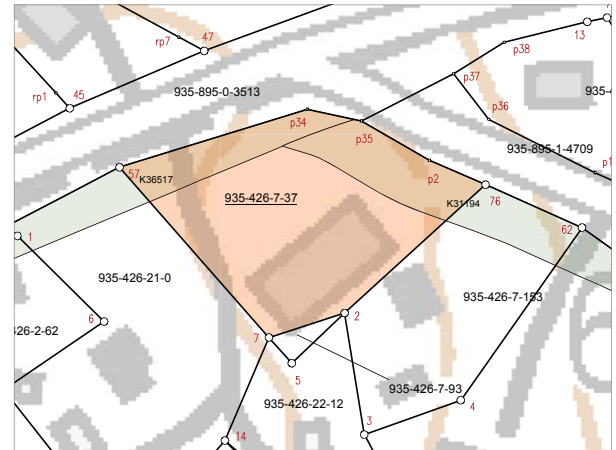
Museotien itäpäässä sijaitseva opastusalue sijoittuu museorakennuksen pihaan. Opastaulu on kiinnitetty ulkorakennuksen seinään.



Opastaulu rakennuksen seinustalla. LS

Edustalla kasvava heinikko ja vatukko raivataan pois ja pihan sorastus ulotetaan rakennuksen seinustalle siten, että taulun äärelle on esteetön pääsy.

Klamilan keskustassa sijaitsevan kaupparakennuksen pihaan, Uuno Klamin tien risteykseen ehdotetaan sijoitettavaksi opastaulu, joka täydentää museotien päässä sijaitsevia opastustauluja. Tavoitteena olisi saada matkailijat kävellen tutustumaan Uuno Klamin tien ympäristöön ja käyttämään kylän kaupallisia palveluja. Viheralueiden täydennysistutuksilla kohennetaan kyläkuvausta puistomaisemmaksi. Puulajeiksi esitetään rauduskoivun lisäksi kukkivaa ja syysväreiltään hehkeää punaista pilvikirsikkaa.



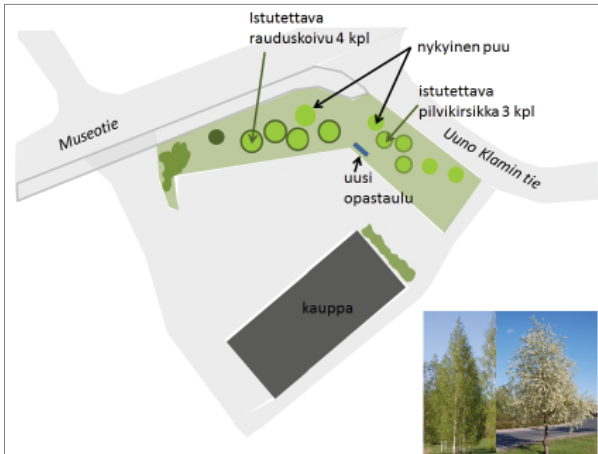
Ote kiinteistörekisteristä. Liiketontin (tila 935-426-7-37) omistaa Kiinteistö Osakeyhtiö Klamilan Liikekeskus.



Pihan jäteastiat ovat näkyvästi heti sisääntulonäkymän päätteenä. Ne tulisi sijoittaa joko vähemmän näkyvästi tai suojata aitauksella tai istutuksilla. LS



Näkymä piha-alueelle LS



Kaupan pihalle mahdollisesti sijoitettavassa opastaulussa voidaan alkuperäistä tielinjausta kuvata esimerkiksi seuraavasti:

*Vuosina 1955–1958 tie oikaistiin 2,5 kilometrin matkalta Klamilan kylän ohi nykyiselle museotien linjaukselle. Alkuperäisen tielinjan varteen (nykyinen tie 14709) jäivät Uuno Klamin asuinrakennus ja Pyölinjoen kiviholvisilta.*

Tekstin lisäksi opastaulussa esitetään kartta alkuperäisen tielinjan sijainnista nykyiseen museotien linjaukseen nähden.

### 3.3.1 Viitoitus kohteeseen

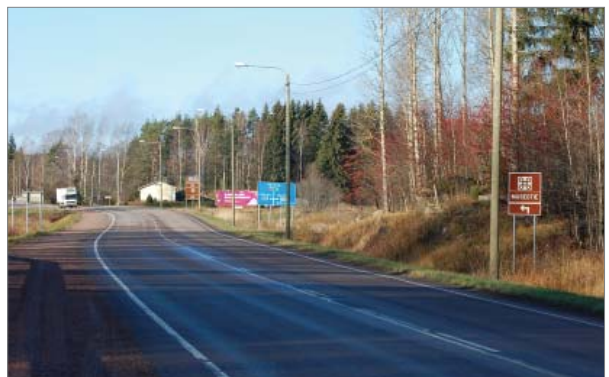
Opastus museotielle on ajan tasalla. Kohde on viitoitettu Vaalimaantieltä (vt 27) molemmista suunnista.



Vaalimaantiellä sijaitseva opastus museotien länsipäässä LS



Museotien länsipään opastus LS



Vaalimaantiellä sijaitseva opastus museotien itäpäässä. LS



## 3.4 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet

### 3.4.1 Kohteen perustiedot

#### *Yleistiedot*

- Museotien tienumero on 3513 ja tien kokonaispituus on 35 kilometriä.
- Yleisrajoitus tiellä on 80 km/h. Klamilan ja Virojoen kohdilla nopeusrajoitus on 40–50 km/h.
- Liikennemäärien vaihtelu on suurta (2013); alimmillaan Ala-Pihlajan kohdalla KVL 412, josta raskaan liikenteen määrä 27 kpl. Virojoen taajamassa KVL 2632/ 87.

#### *Rakenteet ja varusteet*

- Tien päällyste on pehmeä asfalttobetoni Klamilan kylää ja Virojoen taajamaa lukuun ottamatta, josta se on kova asfalttobetoni
- Päällysteen leveys vaihtelee 6-7,5 metriin ja Virojoen taajamassa on lisäksi jalkakäytävät. Pientareiden leveys vaihtelee 21–50 cm
- Tien kunto on paikoin huono, siinä on pitkittäis- ja poikittaispainumia.
- Linja-autopysäkkipareja museotien varressa on 34 kappaletta.
- Tie on valaistu länsipäässä liittymän läheisyydessä (ELY-keskus), Mäntlahdessa Pyötsaaren liittymän kohdalla (Haminan kaupunki), Klamilan keskustassa (ELY-keskus), Uuno Klamintiellä (Virolahden kunta), Ravijoen kohdalla (Virolahden kunta ja Virojoen taajamassa (Virolahden kunta).
- Museotien varressa on 8 siltaa, joista 3 kivisiä holvisilloja, lisäksi Uuno Klamintiellä on 1 kivinen holvisilta. Kivisillat on rakennettu 1900-luvun alkupuolelta

#### *Tien hoito*

- Tien talvihoitoluokka on II, eli tie on pääosin lumipintainen.
- Tie kuuluu viherhoitoluokka N3 lukuun ottamatta Virojoen taajaman keskeistä osaa, joka kuuluu hoitoluokkaa T2/ luonnonmukainen.

### 3.4.2 Kertaluonteiset toimenpiteet

Kertaluonteiset toimenpiteet tieympäristössä ovat:

- Läntisen opastus- ja pysäköintialueen kunnostustoimenpiteet; raivaus, istutukset, roska-astian kunnostus tai uusiminen, levähdyskatoksen kunnostus ja maalaus tarpeen mukaan
- Itäisen opastusalueen taulun edustan esteettömyyden parantaminen
- Uuden opastaulun pystytys Klamilan kohdalle Uuno Klamin tien yhteyteen
- Liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet. Sovitaan erikseen liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamisen pohjalta.

Vastuu ELY-keskus, uusi taulu yhteistyössä kiinteistönomistajan, Klamilan liikekeskuksen kanssa

- Tiealueen ulkopuolisten alueiden vesakonraivaus
- Pihapiirien, rakennusten ja rakenteiden kunnossapito ja pihojen pensaskasvillisuuden ja puuston näkemäraivaus

Vastuu kiinteistönomistajat

### 3.4.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Vuosittainen viherhoito toteutetaan viherhoitoluokan N3 mukaan huomioon ottaen alueen erityispiirteet. Erityiskohtena Y (matkailu, kulttuuri) määritellään hoidettavaksi museotien läntinen opastusalue. Itäisen opastusalueen ympäristön hoidosta sovitaan kiinteistönomistajan, Virolahden kunnan kanssa.

- läntisen opastusalueen näkemäraivaus meren suuntaan, portaiden ympäristön niitto
- siltojen ympäristön niitto, siistiminen vesakosta ja reunapalkkien puhdistus

### Museotien sillat

Pitkänojan sillan (KaS-20), Suursillan (KaS-5218), Ravijoen sillan (KaS-23), Myllysiljan (KaS-24) ja Klamilan sillan II yleiskunto on viimeisimmän yleistarkastuksen mukaan hyvä ja Virojoen sillan (KaS-27) välttävä.

Ravijoen silta, Myllysilta ja Virojoen silta ovat kivi-silloja. Siltojen reunapalkin päälle kertyvä maa-aines tulee poistaa ja heinä kitkeä tarvittaessa.



Ravijoen sillan reuna on puhdistettava. Muut kivisillat ovat siistimmässä kunnossa. LS

## 3.5 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet

Pitkän aikavälin toimenpiteet ovat tarvittaessa:

- päällysteen parantamistoimenpiteet
- opastusalueiden rakenteiden ja opastustaulujen uusiminen
- siltojen kuntotarkastus ja kunnostustoimenpiteiden suunnitteleminen

### Museotien päällysteen kunnostus

Museotien päällysteen kunnostuksessa on huomioitava sekä mahdolliset muinaisjäännöksiksi luettavat tien rakenteen osat että nykyiset tien liikennemäärät. Tietä pyritään kaivamaan mahdollisimman vähän. Parantamistoimenpiteet erityisesti hiljaisilla tieosuuksilla kannattaa tehdä täsmätoimenpiteinä rajoittaen ne vain vaurioalueille. Toimenpiteiden tarve ja määrä arvioidaan erillisessä maastokatselmuksessa.

Tierakenteen alusrakenteen vauriot näkyvät pitkitäishalkeamina ja painumina. Poikittaishalkeamat johtuvat useimmiten päällysteen bitumin huonosta elastisuudesta.

Tien korjaaminen teräsverkolla on todettu kustannustehokkaaksi ja kaivutyön määrä jää tällöin myös vähäiseksi. Teräsverkko ei poista vaurioitumisen syytä, mutta estää halkeaman muodostumisen ja on näin ollen uudelleen päällystystä kestävämpi toimenpide.

Peruseriaate on seuraava: vanha päällyste jyrsitään ja sekoitetaan osaksi alla olevaa kantavaa kerrosta. Tämän päälle asennetaan teräsverkko, jonka päälle levitetään kantava kerros, sitomaton murske. Murskeen päälle levitetään lopullinen päällystekerros. Painumien kohdalla päällyste sekoitusjyrsitään, oikaistaan kantavalla kerroksella ja päällystetään.

Teräverkon tulisi jäädä n. 20 cm syvyyteen päällysteen pinnasta, jolloin sekoitusjyrshintä on mahdollista tehdä uudelleen. Tien pinnan noston vaikutus, n. 20 cm nykyisestä, tulee arvioida tapauskohtaisesti, onko sillä esimerkiksi esteettistä merkitystä tien ilmeen kannalta.

Rakenteen parantamisen suunnitteluun on käytössä ohje TIEH 2100035-v-05, kohta 6.1.2.2.

Kun päällysteen uusiminen on ajankohtaista, toimitetaan kopio työselostuksesta Mobilian arkistoon liitettäväksi museotien kohdetiedostoon.

Vastuu ELY-keskus

## 3.6 Talvihoito

Tien talvihoito toteutetaan talvihoitoluokan II mukaan, eli tie on pääosin lumipintainen. Risteysalueet, kaartteet ja mäet hiekoitetaan niin, että normaali liikkuminen on turvallista.

Mikäli maankäytön kehittyminen ja kevyen liikenteen määrien lisääntyminen sitä edellyttävät, arvioidaan toimenpidetarpeet ja toimenpiteiden ajoitus uudelleen taajamien kohdalla.



# Lähdeluettelo

## Arkistolähteet:

Mobilia, kohdekansiot 19: KaS, Tallimäki–Virojoki-tie  
Mobilia, maantiekartat

## Kaavat ja rekisteriaineisto:

Destia Oy, paikkatietoportaali  
Liikennevirasto: Siltarekisteriaineisto  
Kiinteistötietojärjestelmä  
Uski, Markku, tekninen johtaja, Virolahti

## Internet:

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali

[www.ymparisto.fi](http://www.ymparisto.fi)

[www.vanhakarttat.fi](http://www.vanhakarttat.fi)

<http://www.doria.fi/handle/10024/103694> (Aarno Piltzin karttakokoelma)

[http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjhanke/read/asp/hae\\_liite.aspx?id=116002&ttyyppi=pdf&kunta\\_id=935](http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjhanke/read/asp/hae_liite.aspx?id=116002&ttyyppi=pdf&kunta_id=935) (Tutkimusraportti: Mestarmäentien Uistesuon ylittävän osan koekaivaus 13.–15.10.2014)

<https://www.google.fi/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=Liite+3b+Suuri+rantatie+kaivaus+luonnos+2015+05+25+20+1+pdf> (Virolahti Vaalimaa Suuri Rantatie Pirunpesänvuori Mestarmäentien koekaivaus 11.–15.5.2015)

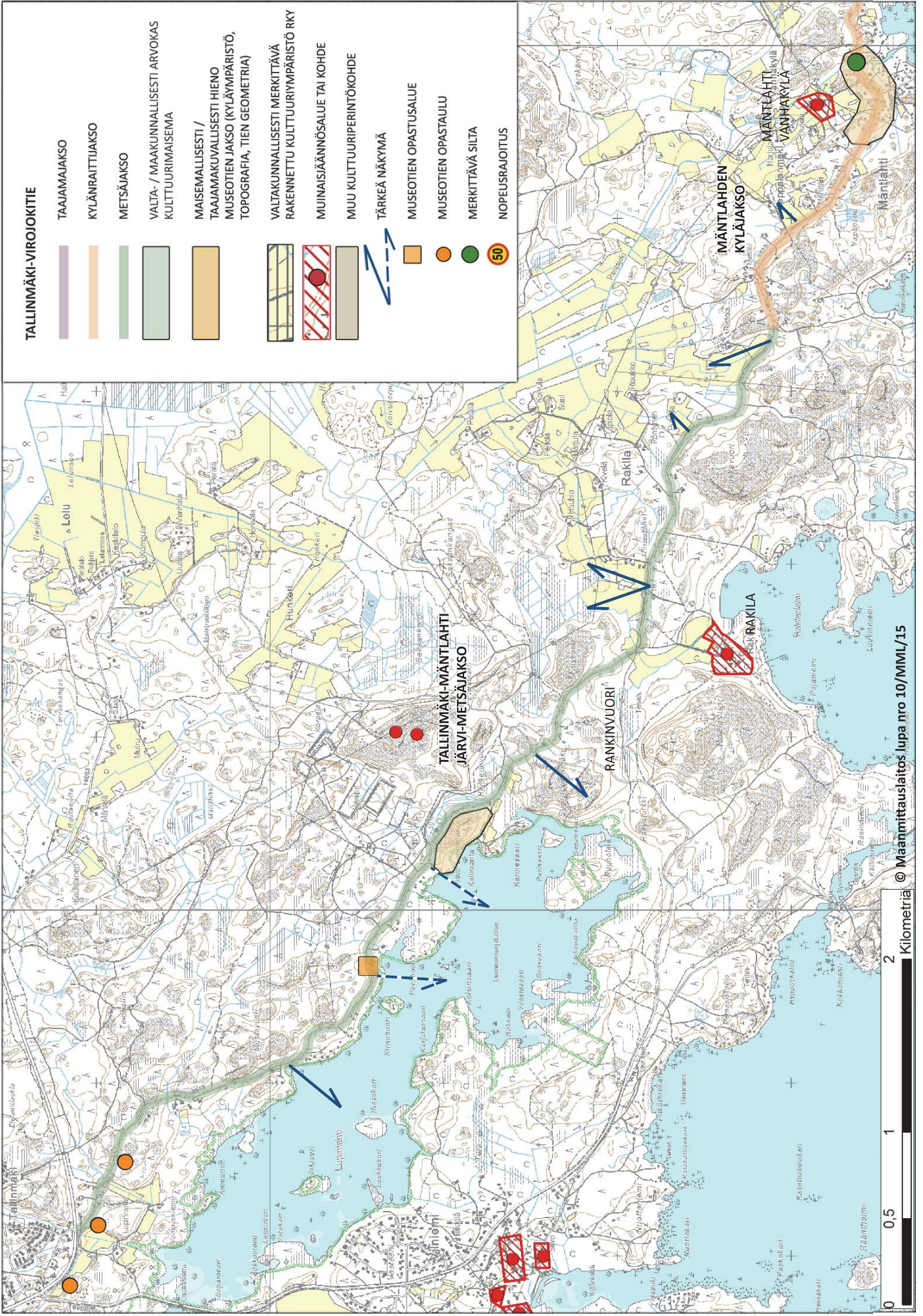
## Haastattelut:

Blom, Mika, YIT, Kotkan alueurakka  
Huuskonen, Oiva, kehittämisspäälikkö, Destia Oy  
Hämäläinen, Risto, aluevastaava, Kaakkois-Suomen ELY-keskus  
Lehtonen, Sonja, liikenneturvallisuusvastaava, Kaakkois-Suomen ELY-keskus  
Lievonen, Timo, rakennustutkija, Kymenlaakson museo  
Lommi, Heikki, puheenjohtaja, Klamilan Seutu ry  
Malmi, Marjatta, Klamilan Seutu ry  
Ristola, Timo, Pihlajan kylävastaava  
Roimola, Marjatta, perinneyhdyshenkilö, Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri  
Varjakoski, Heli, Klamilan Seutu ry  
Viljasuo, Tero, puheenjohtaja, Pyterlahden kulttuurikyläyhdistys ry

## Kirjallisuus ja selvitykset:

Ahokas, Hannu, 2015, Aikaisemmin tuntemattomia muinaistaidekuvia, hieroglyfi, petroglyfejä, ja kalliomaalauksia Kaakkois-Suomesta ja helsink-nimien alkuperäistä, Helsinki  
Hakala-Rahko, Ilmo, 2010, Viipurissa–Viipurista–Viipuriin. Viipurin vaikutusalueen julkisen liikenteen historiaa Ruotsin vallan ajalta kesään 1944, Tampere  
Mauranen, Tapani, (toim.), 1999, Maata, jättä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta, Helsinki  
Mettänen, Osmo, 1997, Rapakivigraniittia Pietaria koristamaan, teoksessa Väellä, voimalla, taidolla, Forssa  
Salminen, Tapio, 1993, Suuri Rantatie–Stora Strandvägen, Helsinki  
Viertola, Juhani, 1974, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana. Teoksessa Suomen teiden historia I. Lahti  
Renkaat kohti rannikkoa, 2013, Lahti





**TALLINMÄKI-VIROJOKITTE**

TAAJAMAJAKSO

KYLÄNRAITTIJAKSO

METSÄJAKSO

VALTA- / MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS KULTTUURIMAISEMA

MAISEMALLISESTI / TAAJAMAKUNNALLISESTI HIENO MUSEOTIEN JAKSO (KYLÄYMPÄRISTÖ, TOPOGRAFIA, TIEN GEOMETRIA)

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ RKY

MUINAISJÄÄNNÖSALUE TAI KOHDE

MUU KULTTUURIPERINTÖKOHDE

TÄRKEÄ NÄKYMÄ

MUSEOTIEN OPASTUSALUE

MUSEOTIEN OPASTAUU

MERKITTÄVÄ SILTA

NOPEUSRAJOITUS




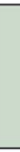









0 0,5 1 2 Kilometriä © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/15

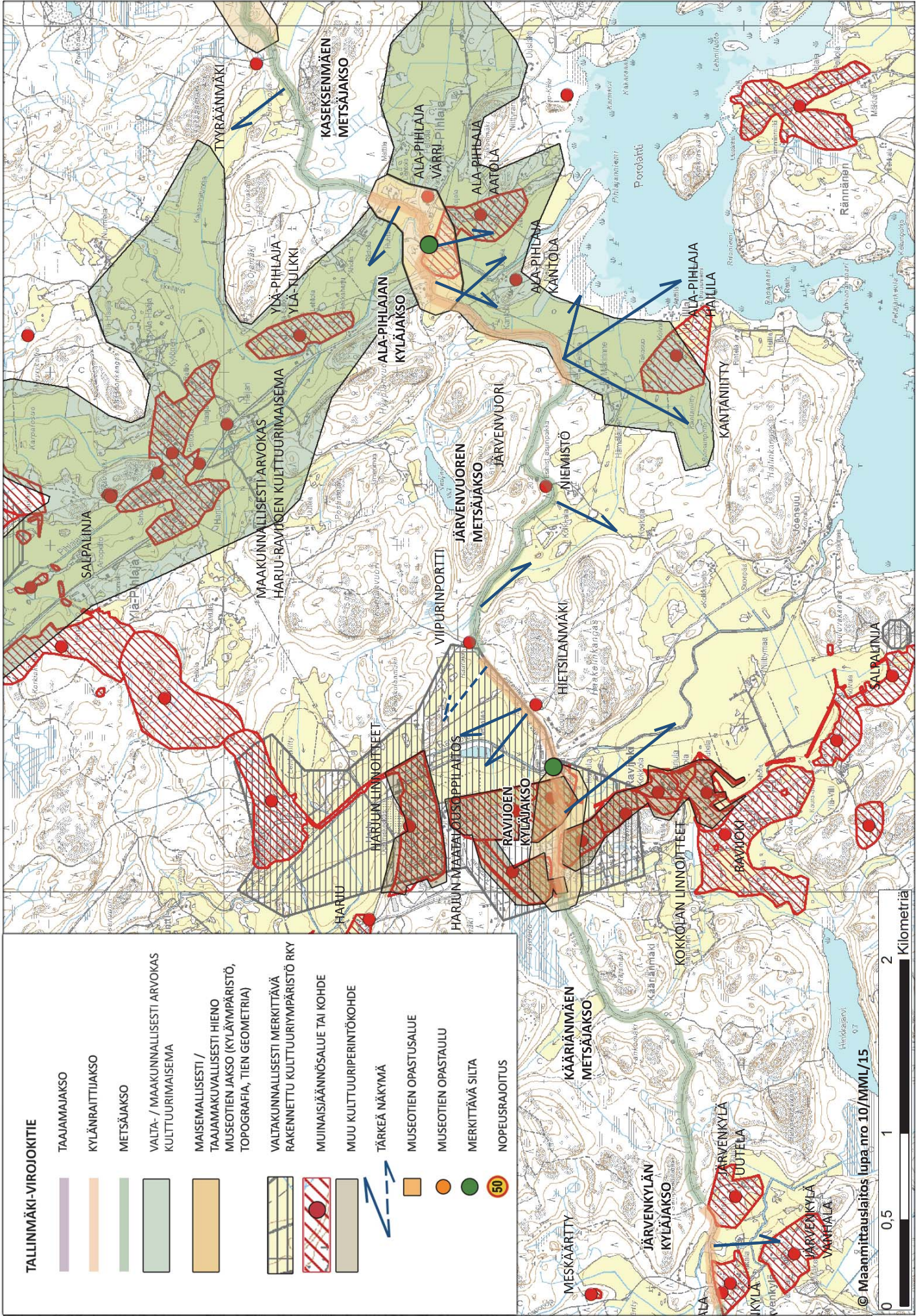






### TALLINMÄKI-VIROJOKITIE

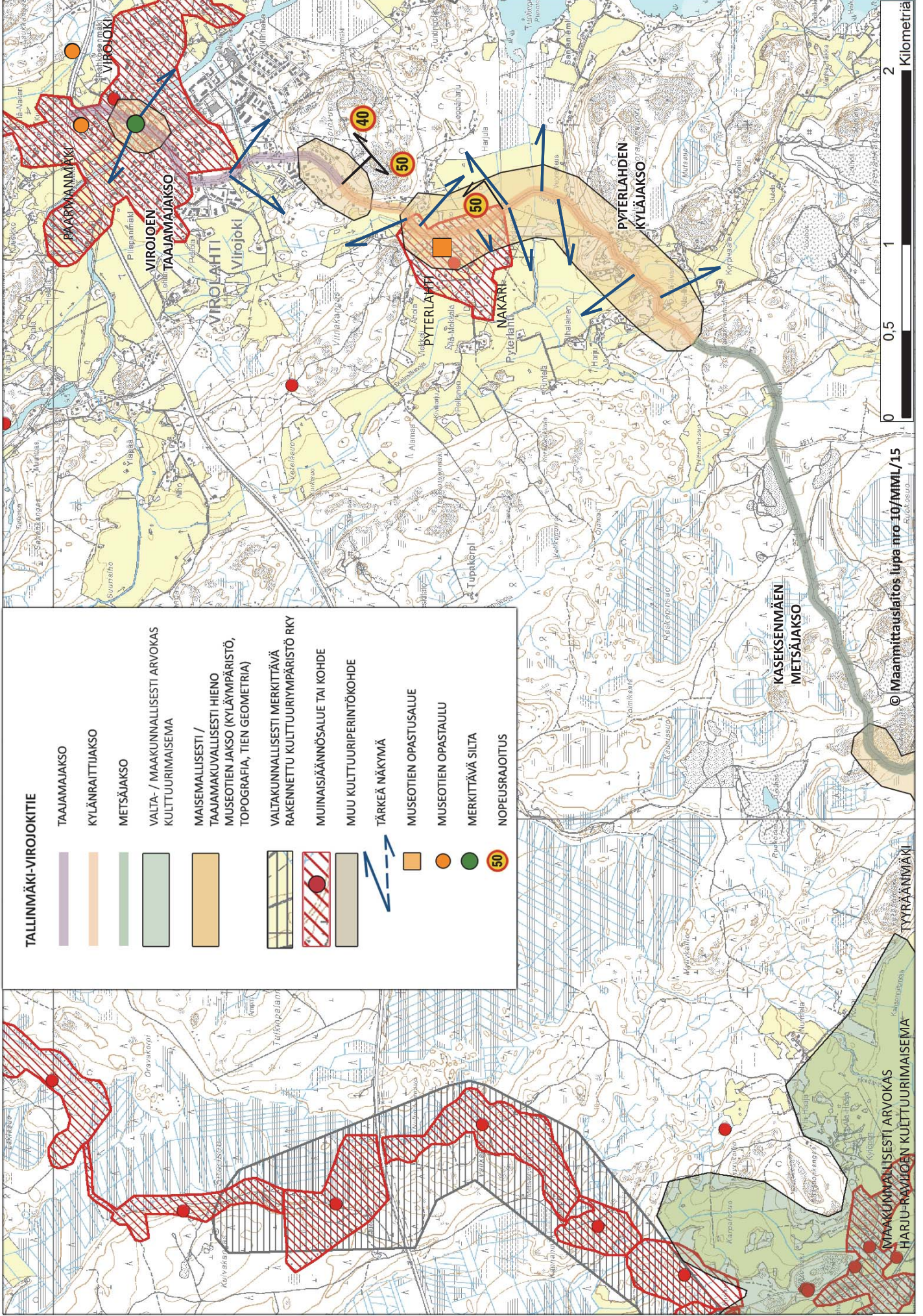
-  TAAJAMAJAKSO
-  KYLÄNRAITTIJAKSO
-  METSÄJAKSO
-  VALTA- / MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS KULTTUURIMASEMA
-  MAISEMALLISESTI / TAAJAMAKUVALISESTI HIENO MUSEOTIEN JAKSO (KYLÄMPÄRISTÖ, TOPOGRAFIA, TIEN GEOMETRIA)
-  VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIMPERISTÖ RKY
-  MUINAISJÄÄNNÖSALUE TAI KOHDE
-  MUU KULTTUURIPERINTÖKOHDE
-  TÄRKEÄ NÄKYMÄ
-  MUSEOTIEN OPASTUSALUE
-  MUSEOTIEN OPASTAULU
-  MERKITTÄVÄ SILTA
-  NOPEUSRAJOITUS
















© Maanmittauslaitos lupa nro 10/MMML/15







**TALLINMÄKI-VIROJOKITIE**

-  TAAJAMA-AJAKO
-  KYLÄNRAITTI-AJAKO
-  METSÄAJAKO
-  VALTA- / MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS KULTTUURIMAISEMA
-  MAISEMALLISESTI / TAAJAMAKUVALISESTI HIENO MUSEOTTIEN JAKSO (KYLÄYMPÄRISTÖ, TOPOGRAFIA, TIEN GEOMETRIA)
-  VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ RAKENNETTU KULTTUURIMÄÄRISTÖ RKY
-  MUINAISIÄÄNNÖSALUE TAI KOHDE
-  MUU KULTTUURIPERINTÖKOHDE
-  TÄRKEÄ NÄKYMÄ
-  MUSEOTTIEN OPASTUSALUE
-  MUSEOTTIEN OPASTAULU
-  MERKITTÄVÄ SILTA
-  NOPEUSRAJOITUS









**RAPORTEJA 60 | 2015**

**TALLINMÄKI–VIROJOKI-TIE, HAMINA, VIROLAHTI  
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA**

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

**ISBN 978-952-314-285-5 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)**

**URN URN:ISBN:978-952-314-285-5**

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