



Harrströmin museosilta, Korsnäs

Hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU





Harrströmin museosilta, Korsnäs

Hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ
LAURA SOOSALU

RAPORTEJA 138 | 2012

**HARRSTRÖMIN MUSEOSILTA, KORSNÄS
HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

Taitto: Mervi Koivula

Kansikuva: Martti Piltz

**Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/12
© Affecto Finland Oy Karttakeskus, Lupa L4377
© Liikennevirasto 2012
© Suomen ympäristökeskus 2012**

ISBN 978-952-257-709-2 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-709-2

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

Sisältö

1 Lähtötiedot	9
1.1 Harrströmin museosillan sijainti.....	9
1.2 Harrströmin sillan nimeäminen museosillaksi	10
1.3 Harrströmin sillan historialliset vaiheet	11
1.3.1 Harrströmin sillan siltapaikka.....	11
1.3.2 Harrströmin sillan rakentaminen.....	11
1.3.3 Harrströmin sillan rakenne	12
1.3.4 Harrströmin sillan vaiheet	13
1.3.5 Harrströmin sillan ympäristön kulttuurijäänteet	14
1.3.6 Harrströmin sillan museaalinen arvo	15
1.3.7 Harrströmin silta Liikenneviraston museokohdekoelmassa.....	15
2 Alueen nykytilan kuvaus	17
2.1 Maankäytön nykytila	17
2.1.1 Kaavatilanne.....	17
2.1.2 Maanomistus.....	18
2.1.3 Sillan ympäristön nykyinen maankäyttö	19
2.1.4 Liikenneturvallisuus.....	20
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö	21
2.3 Luonnonympäristö	22
2.4 Sillan tekniset lähtökohdat	22
2.4.1 Sillan perustiedot	22
2.4.2 Sillan nykyinen kunnossapito	23
2.5 Matkailu	23
3 Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma	24
3.1 Tavoitteet	24
3.1.1 Museosilta	24
3.1.2 Kulttuuriperintö	24
3.1.3 Maisema ja luonto	24
3.1.4 Maankäyttö	24
3.1.5 Liikenne.....	24
3.2 Sillan ja sen ympäristön hoito	25
3.2.1 Sillan ja sen ympäristön jäsentely	25
3.2.2 Silta ja siihen liittyvät rakenteet ja varusteet	26
3.2.3 Viitoitus ja opasteet	27
3.2.4 Maisemanhoito	28
3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet.....	29
3.3.1 Kohteen perustiedot.....	29
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet, siltaympäristö	29
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet	30
3.3.4 Pitkän aikavälin siltaympäristön kunnostustoimenpiteet	30
3.4 Talvihoito	30
3.5 Jatkotoimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutusten arviointi.....	30
Lähdeluettelo	31

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 138/2012					
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri					
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisu-aika Joulukuu 2012			
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja			
Julkaisun nimi Harrströmin museosilta, Korsnäs Hoito- ja ylläpitosuunnitelma					
Tiivistelmä Harrströmin museosilta, siltanumero V-638, sijaitsee historiallisella Pohjanlahden Rantatiellä Harrströmin kylässä Korsnäs-kunnassa Etelä-Pohjanmaalla. Silta ylittää Harvungå-nimisen joen. Sillan nykyinen sijainti on yhdystiellä 17413 kevyenliikenteen siltana tieosoitteessa 87413-702-00049. Pohjanlahden rantatie tunnetaan 1370-luvulta alkaen, jolloin se yhdisti Turun ja Korsholman linnat. Jaakko Teitin valitusluettelossa tie on luettu maantiekseksi vuonna 1556. Harrströmin kylä mainitaan vuonna 1624 seudun ensimmäisenä kieveripaikkakuntana. Tie on ollut kärryillä ajettava 1600-luvun puoliväliin mennessä, jolloin myös Harrströmissä on ollut silta. Pohjanlahden rantatie on ollut hallinnollinen ja strateginen kulkuväylä. Sen parantamiseksi avattiin vuonna 1776 "Aadolf Fredrikin postitie", joka oikaisee rannikkoa seuraavan rantatien mutkat suoralla linjalla Pohjanmaan soiden ja metsien halki Närpiöstä Tobyyin (Tuovila). Nykyinen valtatie 8 noudattaa karkeasti Postitien linjausta. Uuden tien valmistuminen muutti Pohjanmaan rantatien paikallisen ja seudullisen liikenteen maantiekseksi. Harrströmin puinen maantiesilta piti rakentaa uudestaan vuonna 1882. Vuonna 1895 kuvernööri päätti, että sillan rakennukseen osallistuu koko rantatien tielätkö. Kyläläiset rakentajat rakensivat puusillan paikalle kivisillan, joka valmistui vuonna 1898. Harrströmin silta on kylmäkivimuurina ladottu kivipalkkisilta. Niitä on yleisesti rakennettu Pohjanmaalla, koska siellä on rakentamiseen sopivaa kiveä ja kivenkäsittelyn ammattitaitoa. Sillan rakenne, satulakivi, on muunnelma puusillasta. Harrströmin siltaa on pidetty Suomen ainoana maantieverkolla säilyneenä kivipalkkisiltana. Silta on säästynyt autoliikenteen raskaimmalta kuormitukselta, kun rantatien kaukoliikenne oli siirtynyt muille väylille jo ennen sillan rakentamista ja seudullinen sekä paikallinenkin autoliikenne on ohittanut sillan vuodesta 1983. Liikenneviraston museokohdekoelmauksessa Harrströmin silta liittyy ajanjaksoon: "1800-luvun maantieverkon täydennykset", missä olennaista on siltojen muuttuminen kestopalkenteisiksi. Harrströmin silta edustaa erityisesti Pohjanmaan talonpoikaisen kiven käsittelytaidon perinnettä. Harrströmin alue siltoineen kuuluu Museoviraston rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY). Maakuntakaavassa esitetään Pohjanlahden rantatielle ja Harrströmin kylälle roolia merenläheisinä kohteina, missä kylä- ja palvelurakennetta kehitetään. Harrströmin kylässä toimii aktiivinen kyläyhdistys joka huolehtii sekä kylän elinkelpoisuudesta että sen perinteestä. Harrströmin sillan kunto on silmämääräisesti museaalisisä näkökulmasta hyvä. Alkuperäinen rakenne on ehjä lievää painumista lukuun ottamatta eikä siinä ole mitään lisärakenteita. Tien ja sillan kannen tasausviiva on säilynyt tien päällystyksen ja sen korjausten yhteydessä. Tämän seurauksena sillan kivilaiteet ovat myös alkuperäiset. Sillan kantavuutta kuitenkin ei ole voitu selvittää ja sen siltatekninen kunto on heikko. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Harrströmin silta todisteena talonpoikaisen tienpidon sillanrakennuksesta. Sillan kohtuullisen hyvän kunto ja säilyneisyys museointihetken asussa edellyttävät hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon siltakokonaisuuden liittyminen ympäristöönsä, arvokkaaseen Pohjanmaan rannikon kylämaisemaan ja läheisten talojen pihapiiriin. Toimenpiteillä on myös pyritty korostamaan sillan havaittavuutta ja sen tulkittavuutta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä sillan ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi tienpitäjän ja maanomistajien näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet sekä pitkän aikavälin tavoitteena kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja mahdolliselle peruskorjaukselle.					
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, suositukset					
ISBN (PDF) 978-952-257-709-2	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854	ISSN (painettu)	
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-709-2		Kieli Suomi	Sivumäärä 31
Julkaisun tilaukset					
Kustannuspaikka ja -aika -			Painotilo -		

Esipuhe

Harrströmin sillan 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 -siltajen säilyttäminen kuului aikaisemmin Tiehallinnon ja sen edeltäjävirastojen tavoitteisiin. Tehtävä on siirtynyt Liikennevirastolle. Liikenneviraston museotiet ja -sillat muodostavat perinne-esineistön ja niiden tietoaarvoa tukevien arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakunnallisen tieliikenteen perinnekokoelman.

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

Aikaisemmin on tehty vastaavat suunnitelmat kolmesta museosillasta ja kahdesta museotiestä. Suunnitelman tuotantoprosessia on kehitetty jatkuvasti ja tämän suunnitelman lähtökohtana on ollut sillan paikallinen asiantuntemus, jota ovat edustaneet Harrströmin kyläaktivistit, ELY:n aluevastaava sekä kulttuuriviranomaiset.

Tilaajan edustaja työssä on ollut vs. perinnevas-
taava Satu Honkanen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz Mobiliasta, avustajana vt. amanuenssi Petra Kotro. Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut suunnitteluassistentti Mervi Koivula.

Suunnitelman tekijät aloittivat työn maastokatselmuksella Harrströmin sillalla ja sen ympäristössä, samassa yhteydessä tavattiin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuurin aluevastaava Kaj Mattsson ja perinneyhdyshenkilö Markku Saha sekä ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarojen erikoistutkija Tapani Lehtoluoto, Museoviraston intendentti Maria Kurtén sekä Harrströms Ungdomsförening r.f.:n edustaja Tomas Hansson ja sillan naapuritalojen isännät Mats Åbacka ja Mikael Kronholm. Raportin kirjoitusvaiheessa heiltä on pyydetty kommentteja.

Tampereella joulukuussa 2012

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri



Harrströmin museosilta Harvungån yläjuoksun puolelta, taustalla Åbackan tila (Åbb).
Kuva Laura Soosalu.

1 Lähtötiedot

1.1 Harrströmin museosillan sijainti

Harrströmin museosilta, siltanumero V-638, sijaitsee Etelä-Pohjanmaan (Södra Österbotten) maakunnassa, Korsnäsän kunnan Harrströmin kylässä. Silta sijaitsee Harvungån (puhekielessä Harrströmin joen) ylittävällä yhdystiellä 17413. Sillan tiesoite on 87413-702-00049.

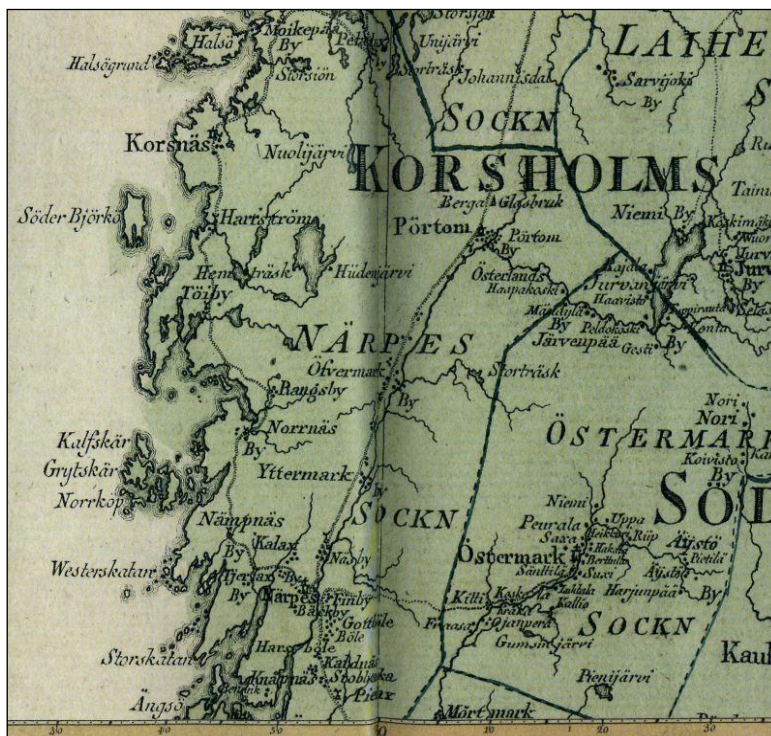
Nykyisen Harrströmin museosillan nimi on ollut Åbackbro, (nimen kirjoitus vaihtelee: Åback bro tai Åbacka bro). Nimi on muutettu, kun vanha silta ja tie-linjaus jäi kevyen liikenteen käyttöön vuonna 1983 uuden sillan (V-1493) ja tieyhteyden valmistuttua. Uusi silta sai nimen Åback bro.

Yhdystie, Gamla Strandvägen, muuttui paikalliseksi kylän ohittavan tien numero 673 avaamisen jälkeen vuonna 1967.

Harrströmin silta sijaitsee historiallisella Pohjanlahden rantatiellä, joka on mainittu jo Jaakko Teitin tie-luettelossa 1555–1556. Vaasan maantie siirtyi ”Aadolf Fredrikin postitielle” vuonna 1779. Se oikaisee Rantatie mutkat suoralla linjalla Närpiön Finbystä Pörtömin kautta Tuovilaan. Kun nykyinen museosilta rakennettiin vuonna 1898, Harrströmin kylän seutu oli jäänyt syrjään valtakunnan tasoiselta maaliikenneväylältä, mutta Rantatie säilyi edelleen maantienä.



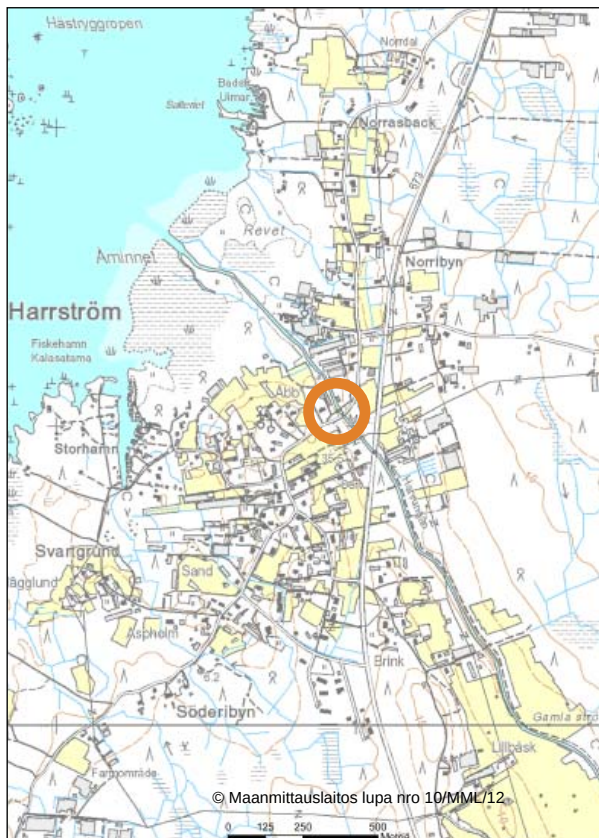
Uudempi, vuonna 1983 rakennettu silta sijoituu museosillan kaakkoispuolelle.
Kuva Laura Soosalu.



Ruotsin valtakuntaa kuvaava painettu kartta, nk. Hermelinin kartasto, ilmestyi vuosina 1798-99. Vaasan maaherrakunnan lehti ilmestyi vuonna 1798. Uusi Aadolf Fredrikin postitie erottuu lähes suorana linjana karttasan KORSNÄS-kirjaimen kohdalla. Tie kulkee asumaton suoseutua, jossa ovat vain Pörtömin (Pirttikylä), Övermarkin, Yttermarkin ja Näsbyn kylät Närpesin pohjoiseen. Pohjanlahden rantatie erottuu rantalinjan mukaisena mutkikkaana viivana. Harrströmin kylän länsipuolella on Helene-träskin järvi (kirjoitusmuoto Heneträsk), joka on sittemmin kuivattu pelloksi. Kartta Aarno Piltz kokoelma.

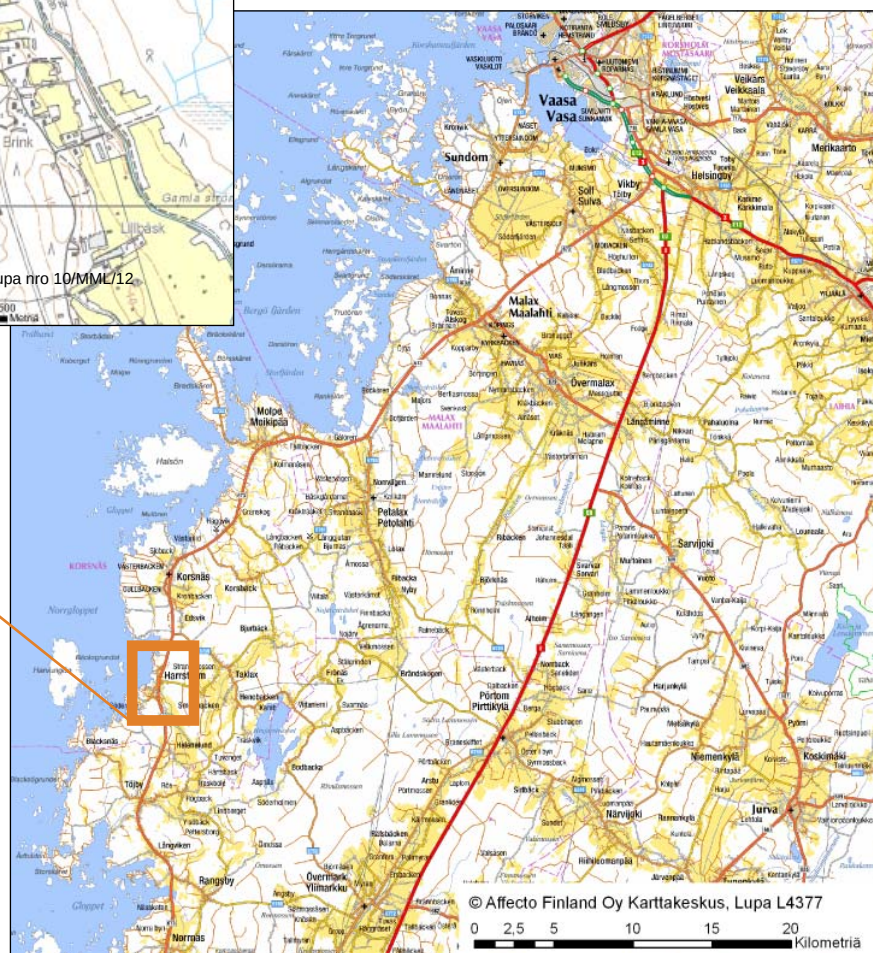
1.2 Harrströmin sillan nimeäminen museosillaksi

Harrströmin museosilta on valittu Liikenneviraston (silloin Tie- ja vesirakennuslaitos, TVL) museokohde-kokoelmaan ensimmäisten kohteiden joukossa vuonna 1982. Tiepiiriin esityksessä museosillaksi on perusteluna sillan rakennushistoriallinen ja maisemallinen arvo. Korsnäsin kunnanhallitus korosti lausunnossaan sillan harvinaisuutta ja maisemallisia arvoja.



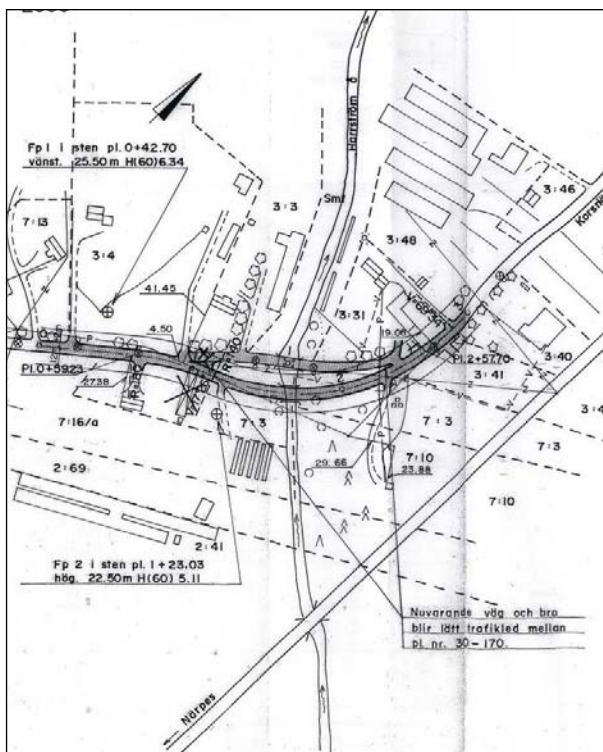
Kokoelman muodostamiskriteerit ovat vaihdelleet aikojen kuluessa. Kokoelman museaalisen arvon määrittelemiseksi ja tallennusperusteiden yhtenäistämiseksi tehtiin selvitys vuonna 2006. Kokoelmalle luotiin Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikka, joka hyväksyttiin 22.2.2007. Kokoelmapolitiikkaa sovellettiin museokohteiden arvaluokitukseen ja ne arvioitiin kolmeen tallennusluokkaan. Harrströmin silta joutui määräaikaaisesti säilytettävien luokkaan sen heikon tietopohjan vuoksi. Sille esitettiin tehtäväksi historiaselvitys, joka valmistui Mobiliassa 2011. (Piltz, Martti, 2011, Harrströmin museosillan historiaselvitys, Mobilia). Selvitys nostaa sillan kokoelmapolitiikan käsitteiden mukaisen tietoarvon ”tieteelliset kriteerit täyttäväksi tutkimukseksi”. Sen perusteella Harrströmin silta siirtyi pysyvästi säilytettäviin kohteisiin. Historiaselvitys on tämän hoito- ja ylläpitosuunnitelman pohjana.

Harrströmin silta sijaitsee Etelä-Pohjanmaalla Korsnäsin kunnan Harrströmin kylässä.



1.3 Harrströmin sillan historialliset vaiheet

1.3.1 Harrströmin sillan siltapaikka



Harrströmin paikallistien parannussuunnitelma, jossa vanha tie siirtyi kiinteistöjen ja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön. Lähde: Väg- och vattenbyggnadsverket, Vasa distrikt: Harrström bygdevägs 17413 förbättring invid Åback bro, 5.11.1979, täydennetty Vaasassa 23.4.1982.

Etelä-Pohjanmaalla merenrannan asutus on vanhaa. Sekä Pohjanlahden itä- että länsirannat Merenkurkun pohjoispuolella kuuluivat samaan voutikuntaan. Sen keskuksiksi Bo Joninpoika Grip perusti Mustalahden pitäjään Korsholman linnan 1370-luvulla. Hänellä oli myös Turun linna linnalääneineen. Turun ja Korsholman välistä tietä on siis tarvittu viimeistään silloin. Jaakko Teitin tietojen mukaan Pohjanmaan rantatie luettiin yleiseksi tieksi vuonna 1556. Teitti ei mainitse Harrströmiä kieveripaikkana. Tie tuli postitiekiksi, kun Ruotsin posti ulotettiin Suomen alueelle vuonna 1638. Olettamuksena on esitetty, että tie on jo keskiajalla jatkunut polkuna ja talvitienä Korsholmasta Pohjanlahden ympäri maan pääkaupunkiin Tukholmaan.

Maunu Eerikinpojan maanlakien mukaan maanteiden ja siltojen tuli olla 1300-luvulla 10 kynnärää (noin 6 metriä) leveitä. Teiden teko- ja kunnossapitovelvollisuus määritettiin maanomistajille eli talonpojille. Kristoffer- kuninkaan maanlaki vuonna 1442 ei muuttanut näitä määräyksiä. Tiet olivat 1500-luvulle saakka rat-supolkuja.

Pohjanmaan rantatie oli 1610–1620-luvuilla 6–7 kynnärää leveä (noin 4 metriä) ja 1600-luvun jälkijaksolla kärryillä ajettavissa. Tärkeimmillä siltapaikoilla oli sillat viimeistään 1600-luvun puoliväliin mennessä. Harrströmin kylässä oli tuomiokirjojen mukaan seudun ensimmäinen kestkieveari vuonna 1624. Harrströmin (Harfström) kylä ja siltapaikka näkyvät Claes Claessonin vuoden 1680 Etelä-Pohjanmaan kartalla. Kylässä säilyi kyytihevos- ja kestkieveritoiminta 1900-luvulle asti. Täsmällisesti ei tiedetä, milloin Harrströmin ensimmäinen silta on rakennettu, mutta viimeistään 1600-luvun puolivälin aikoihin.

Pohjanlahden rantatie on ollut hallinnollinen ja strateginen kulkuväylä. Sen parantamiseksi käynnistettiin vuonna 1747 tutkimukset. Tien rakentaminen Mustasaaresta Närpiön Finbyhyn alkoi vuonna 1766. Tie linjattiin suoraan asumattomien alueiden halki eikä kylätien pohjalle, kuten ennen oli tehty. Tie valmistui vuonna 1776 auttavasti liikennöitävään kuntoon. Tielle pystytettiin peninkulmapatsaat. Rantatie säilyi maantienä, mutta posti- ja matkustajaliikenne siirtyivät uudelle tielle. Närpiöstä Kristiinankaupunkiin johtava jakso valmistui vuosina 1802–1803. Nykyinen valtatie 8 noudattaa suurin piirtein samaa linjausta.

Uuden postitien ja Rantatien yhtäaikainen ylläpito kävi ylivoimaiseksi seudun maanomistajille, koska mainitaan, että Rantatien kunto heikkeni niin, ettei sitä voitu enää ajaa vaunuilla vuonna 1786. Tienhoitovelvollisuuksia järjestettiin ja vuonna 1805 maaherra saattoi julistaa Rantatien uudelleen yleiseksi maantieksi.

1.3.2 Harrströmin sillan rakentaminen

Pohjanlahden rantatien liikenne kasvoi paikallisista ja maakunnallisista liikennetarpeista, vaikka sen valtakunnallinen merkitys väheni. Ruotsinkielisen Pohjanmaan eteläisten kuntien (Lappfjärd, Närpiö, Maalahti) tilojen määrä enemmän kuin kolminkertaistui vuosina 1750–1850. Kasvua edisti myös se, että monissa kylissä, kuten Harrströmissä oli talonpoikaipurjehdusoikeus, mikä antoi lisää kaupallisia ansaintamahdollisuuksia. Väkimäärän kasvu ja kunnallisasetus johtivat siihen, että Närpiön kunnasta lohkaistiin vuonna 1887 Korsnäsin kunta.

Puusiltojen elinikä on 20–30 vuotta. Myös Harrströmin puusilta rappeutui. Kyläläisten piti rakentaa se uudestaan vuonna 1882. Rakentaminen oli raskasta, kun ensisijaisesti Postitie oli pidettävä kunnossa. Vuoden 1883 asetuksen perusteella tienpidosta vastaa- vaksi tielahkoksi määriteltiin kärjäkunta. Harrströmin asukkaat vaativat, että koko Rantatien tielahkon piti osallistua kustannuksiin. Tähän ei suostuttu, mutta vuonna 1895 kuvernööri ratkaisi asian harrströmiläisten eduksi ja sillan rakentaminen voitiin aloittaa. Silta valmistui vuonna 1898.

1.3.3 Harrströmin sillan rakenne

Kivisiltoja tunnetaan ajalta ennen ajanlaskumme alkua. Niiden perustyyppi on kivipalkkisilta. Suomessa sillat rakennettiin perinteisesti puusta. Kivisiltojen historia alkaa 1700-luvun loppupuolelta, kun rakennettiin nykyisin tunnetut vanhimmat holvisillat, Espoonkartanon sillat (noin 1778) ja Tuovilan (Toby) silta (1781) Mustasaassa. Euroopassa kivipalkkisillat ovat tyyppillisesti pieniä, vapaa-aukoltaan alle neljä metriä. Harrströmin sillan rakentamisen aikaan kivipalkkirakenne oli yleinen ojarumpuina rautateillä, vaikka kivisillat olivatkin harvinaisia. Pohjanmaalla oli yleisesti siirrytty kiviin tierumpuihin jo 1750-luvulla. Närpiöön oli rakennettu vuosina 1845–1847 jopa 35 kivisiltaa, joista osa voidaan katsoa myös rummuiksi. Niitä löytyy tieraunioilta tai yksityisteiltä nykyisinkin.



Harrströmin sillan rakenne on yksinkertainen ja selkeä. Talonpoikaiset rakentajat ovat kopioineet puusiltojen rakennepiirteitä kivisiltaan. Satulakivi näkyy maatukien ja virtapilareiden päällä. Kaidepylväät on hienohakattu sileiksi ja päistään pyramidin muotoisiksi, kaikki muut rakennuskivet ovat karkeasti lohkottuja. Poran jäljet erottuvat kivissä selvästi. Kuva Martti Piltz.

Tuovilan sillasta ja Närpes Nybrosta (1849) ovat Harrströmin sillan rakentajat tai tilaajat voineet saada kokemusta ja vaikutteita melko läheltä. Näiden siltojen rakentamiseen korsnäsiläiset olivat velvoitettuja osallistumaan. Molempien siltojen suunnittelu on ollut virkamiesten työtä. Rakennusmateriaalin valintaan on saattanut olla vaikutusta vuonna 1776 annetulla suosituksella rakentaa yleisin varoin rakennettavista silloista kestorakenteiset, vaikkei Harrströmin siltaa rakennettukaan yleisin varoin.

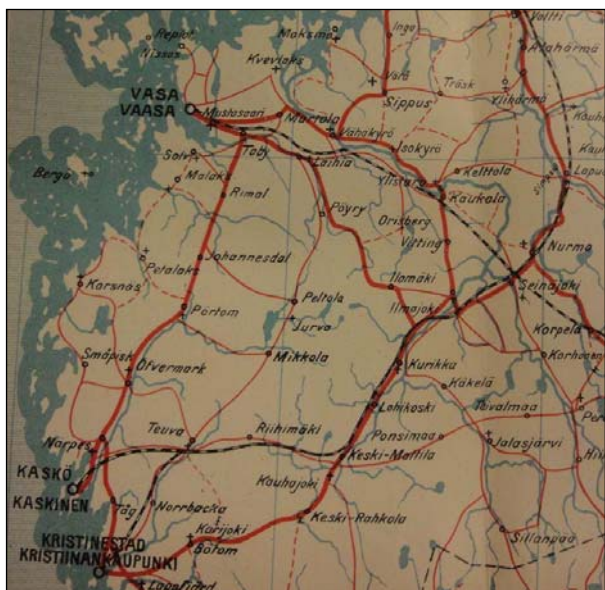
Varhaisia kivisiltoja rakensivat usein kuuluisat kirkonrakentajasuvut ja linnoitusupseerit. Harrströmin sillan rakentajiksi mainitaan yleensä Karl Åberg ja Karl Högbäck. Sillan päärakentajaksi, ”rakennusmestariksi”, mainitaan myös Karl Fredrik Åbb Harrströmin kylästä, jonka kutsumanimi oli ”Smedinas Kalle” tai ”Sme-Kalle” (Sepän Kalle). Åbb ja Åberg saattavat tarkoittaa samaa henkilöä. Karl Högbäck oli hänen apulaisensa. Hän oli kotoisin läheisestä Träskbystä.

Harrström oli tunnettu seudun parhaista kivenhakkaajista. Tämä voi olla yksi tärkeimmistä syistä rakennusaineen valintaan. Kivenhakkaaminen oli arvostettu ammatti, jonka taitoihin kuului taito löytää sopivaa kiviainesta. Tärkeää oli, että kivi lohkesi suoraan ja sileänä. Korsnäsin seudulla on harmaata graniittia melko runsaasti irtolohkareina.

Suomessa on harvoja säilyneitä kivipalkkisiltoja. Ne ovat yleensä tievelvollisten talonpoikien rakentamia 1800- ja 1900- lukujen taitteessa. Suunnittelu ja rakentaminen perustuivat paikalta saatavaan kiviainekseen, rakentajien kokemuksiin, vaikutteisiin ja ammattitaitoon ilman viranomaisten apua. Tämän seurauksena rakenteet olivat yksinkertaisia ja karkeatekoisia. Niissä esiintyy puusiltoja muistuttavia piirteitä, kuten tukiansaita ja satulapuita.

Harrströmin sillan rakenne on puusiltojen satulapuista kopioitu satulakivi-rakenne. Satulakivi muodostaa kannatinpalkeille tukitason ja samalla mahdollistaa kannatinpalkin pituuteen nähden mahdollisimman leveän vapaa-aukon. Sillassa on kolme aukkoa ja kaksi virtapilaria, joilla vapaa-aukot on saatu riittävän kapeiksi suhteellisen lyhyille kivipaasikannattimille. Virtapilarit, maatuet ja kaiteet on kylmämuurattu lohkotuista kivistä. Kaidepylväät on hienohakattu. Kansi on ladottu kivipaasista. Alun perin sillan kannella on ollut sora- tai hiekkapäälyste. Sillassa ei näy mitään metallihakoja, kiinnikkeitä tai muita siderakenteita. Tyypillisesti sen vapaa-aukot ovat alle neljä metriä leveitä.

Teiden ja siltojen kuntoa pyrittiin kohentamaan vuonna 1883 asetuksella siten, että maanteiden tuli olla 12 tai 8 kyynärää (7 ja 5 metriä) leveitä ja kyläteiden 6 kyynärää. Jo Maunu Eerikinpojan laissa siltojen edellytettiin olevan yhtä leveitä kuin tie. Käytännössä uusia määräyksiä ei kaikkialla noudatettu. Harrströmin silta on hyötyleveydeltään 4,7 metriä, mikä on hieman vähemmän kuin 8 kyynärää.



Vuonna 1891 Tie- ja vesirakennusten ylihallitus antoi kiertokirjeessään ensimmäisen kerran sillan suunnitteluohjeita, joita voi pitää normeina. Teräspääkannattajille ja puulle määriteltiin veto- ja puristusraja-arvot. Sillan kantavuus tuli suunnitella tasan jakautuneelle kuormalle 250–400 kg/m² tai vaihtoehtoisesti ajoneuville, jonka paino on 3 tai 5 tonnia, ja kautuen kahdelle akselille kolmen metrin akselivälillä ja 1,4 metrin raideleveydellä. On mahdotonta arvioida, kuinka suurelle kuormalle sillan rakentajat Harrströmin sillan halusivat rakentaa. Karkeasti arvioiden hevonen ja vaunukuorma painavat korkeintaan 1,5 tonnia.

1.3.4 Harrströmin sillan vaiheet

Harrströmin silta sijaitsee tiellä, jonka valtakunnallinen merkitys oli ratkaisevasti muuttunut seutukunnalliseksi tai jopa paikalliseksi ennen sillan rakentamista. Silta korvasi paikalla olleen huonokuntoisen puusillan. Silta on ollut Harrströmin asukkaille ylpeyden aihe ja voi arvella, että myös Karl Åbergin (Åbbin) arvostus kivenhakkaajana on ansaittu suurelta osaltaan sillan rakentamisen vuoksi.

Varhaisissa matkaoppaissa Pohjanlahden rantatietä on luonnehdittu matkailijoille mielenkiintoisemmaksi, mutta pidemmäksi ja kalliimmaksi vaihtoehtoksi kuin suora Postitie. Kun Suomen ensimmäinen automatkailukartasto ja ohjekirja julkaistiin vuonna 1913, siitä oli koeajettujen ja siten suositeltujen ajoreittien joukosta jätetty Rantatie kokonaan pois. Luonnollisesti tie säilyi tavallisilla matkailukartoilla.

Melko pian, parikymmentä vuotta sillan valmistumisen jälkeen, Korsnäsin kunnan väestö alkoi nopeasti vähentyä. Asukasmäärä laski noin 5 500 asukkaasta vuonna 1920 noin 3 000 asukkaaseen 1960-luvulle tultaessa, mistä se aleni aluemuutosten takia nykyiselle noin 2 200 asukkaan tasolle. Vaikka Harrströmin kylä on säilynyt poikkeuksellisen vireänä, on sen väestö kuitenkin vähentynyt.

Suomen ensimmäinen automatkailukartasto julkaistiin vuonna 1913. Kartta perustui autolla koeajettuihin reitteihin. Kristinankaupungin ja Vaasan välinen yhteys ajettiin Aadolf Fredrikin postitietä, jolla ei havaittu ongelmia. Kartalle piirrettiin paksu punainen viiva autolla helposti ajettavan tien merkiksi. Pohjanlahden rantatie sen sijaan jäi kokeilematta ja ilman reittiselostusta. Samoin kartaston kaavamaisesta tieverkkoesityksestä Rantatie oli jätetty pois. Kartasta voi saada kuvan, että Korsnäsistä pohjoiseen kohti Tobytä, ei johtaisi varsinaisesti ajokelpoista tietä lainkaan (punainen katkoviiva). Rantatie ei todellisuudessa kadonnut mihinkään ja muissa kartoissa se luonnollisesti näkyy, esimerkiksi Suomen matkailukartassa vuodelta 1915, jossa on myös tien matkailureittikuvauks.

Autojen tulo maanteille 1920-luvulla mullisti kuljetukset, mikä on johtanut siihen, että nykyisin käytännössä kaikki kuljetetaan autoilla. Tietä on tarvittu puutavaran kuljetukseen Kaskisten ja Kristiinankaupungin satamiin, mikä liikenne suuressa mittakaavassa päättyi vasta 1980-luvulla. Turkiseläinten tuotannosta tuli Pohjanmaalle, myös Harrströmiin, tärkeä elinkeino 1920-luvulta alkaen. Korsnäsin kunnassa oli kolmanneksi eniten turkistarhoja ruotsinkielisen Pohjanmaan 14 kunnan joukossa. Vaikka silakan kalastuksella ja turkistarhauksella on selvä yhteys, 3/4 osaa turkiseläinten proteiinitarpeesta oli tuontitavaraa, mikä lisäsi kuljetustarpeita.



Harrströmin siltaa korjattiin tieparannuksen yhteydessä. Silta-tutkimuslaskelmassa 5.1.1979 sanotaan, että pohjoispään maatuki on painunut ja kivipalkki katkennut. Kuvassa korjaustyöt näyttävät kuitenkin olevan sillan eteläpäässä. Kuva Liikenneviraston kuva-arkisto, Mobilia.

Harrströmin silta on palvellut paikallista liikennettä 1980-luvulle asti. Pohjanlahden rantatiellä ei ole tehty 1920- ja 1930-luvuilla merkittäviä tienparannuksia eikä sitä oletettavasti ole edes harkittu nimettäväksi valtatieksi vuoden 1938 tieuudistuksessa. Maantie 673 on rakennettu vuosina 1957–1975 ja päällystetty lyhyinä jaksoina pohjoisesta alkaen vuosina 1960–1984. Vuonna 1975 Harrströmin sillalla on laskettu liikenteeksi 154 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa.

Harrströmin sillan rakennetta ja sen rakenteellista kuntoa on tutkittu maantien 673 rakentamisen yhteydessä ja siltaa on korjattu vuonna 1983, kun uusi silta on rakennettu sen viereen. Samalla sillan nimi on muuttunut Åbackan sillasta Harrströmin sillaksi, kun perinteinen Åback bro-nimi siirtyi uudelle sillalle. Harrströmin silta muutettiin kevyen liikenteen raittisillaksi. Siitä tehtiin esitys museosillaksi vuonna 1981.

1.3.5 Harrströmin sillan ympäristön kulttuurijäänteet

Pohjanlahden rantatie seurailee rantaviivaa suuripiirteisesti, mutta käy vain harvoin meren rannassa. Kohteisiin, joissa tie sivuaa merta, on syntynyt satamapaikkoja ja kyliä, kuten Harrström. Korsnäsin (kylän) nimi on tiettävästi mainittu ensimmäisen kerran vuonna 1442 ja Harrströmin nimi vuonna 1494.

Kalastus on ollut Pohjanmaan rannikkokylien tärkeä elinkeino. Harrströmin kylän satamapaikka on suojaisan lahden muodostama luonnonsatama, Storhamn. Harrströmin kalasatama on tiettävästi Suomen ensimmäinen kalasatama, jota on valtion varoin kunnostettu ja ruopattu vuonna 1955. Satama on enää vähäisessä käytössä, mutta sataman rakennuksia on hoidettu.

Harrströmin kylän keskustan maamerkkeinä ovat Kvarnbackenin (Ingelsbacken) mäelle rakennetut kaksi tuulimyllyä, jotka ovat nykyisin museokäytössä. Myllyistä vanhempi on 1840-luvulta. Se on suojeltu rakennussuojelulainsäädännöllä. Lähellä on myös valtakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä muinaismuisto: Trofastbackenin varhaisen rautakauden asumuksen pohja.

Harrströmin kylä on arvoltaan valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY), nimellä Harrströmin kalasatama ja kylä. Kohdekuvauksen mukaan se edustaa Pohjanmaan rannikkokylän elinkeinohistoriaa, jossa on säilynyt pienimittakaavaisia pihapiirejä. Kylä on rakentunut vanhan Rantatien varteen ja Harvungån ylittävä, kivipaasista rakennettu silta (Åbacka bro), mainitaan erikseen. Uutta elinkeinorakennetta edustavat turkistarharakennukset kylän ja kalasataman välisellä pellolla. Kylän rantaniityt ovat arvokkaita perinnemaisemia.

1.3.6 Harrströmin sillan museaalinen arvo

Harrströmin silta poikkeaa rakennusaikansa yleisestä liikenteen kehitysurasta, jossa voidaan jo selvästi nähdä viitteitä valtakunnallisesta liikennepolitiikasta. Siltapaikalla ollut rappeutunut puusilta on korvattu kivisillalla. Sillan korjaamisen velvoite on tullut hallinnollista tietä, mutta liikennetarve on ollut lähinnä paikallinen tai korkeintaan maakunnallinen. Kylän asukkaat ovat oman väen voimin ja taidoin rakentaneet kivisillan, vaikka puusiltakin olisi ollut mahdollinen.

Keskeisintä sillan museaaliseksi arvolle on siltapaikka, joka liittyy Jaakko Teitin tieluettelon (1555–1556) kulkuväyliin ja Harrströmin kyläkokonaisuuteen. Silta sopii kylämaisemaan erinomaisen hyvin. Se on säilyttänyt tutkittavuutensa ja luettavuutensa hyvin. Sillan tasausviiva ei liene muuttunut montaakaan senttimetriä korkeammalle, ehkä ei yhtään, verrattuna sillan alkuperäiseen korkeuteen.

Suomen tieverkosta ei tiedetä kuinka monta kivipalkkisiltaa on rakennettu ja kuinka monta niistä on jäljellä. Todennäköisesti niitä ei ole muita maantieverkolla. Sillan lähistöllä oleva manttaalikivi on myös erittäin harvinainen. Manttaalikivestä tiedetään, ettei se ole alkuperäisellä paikallaan, mutta se on löydetty vesijohtokanaalin rakennustyömaalta läheisen Kronforsin tilan mailta.

Harrströmin sillan museaalinen arvo rakentuu siltapaikkaan, sillan harvinaisuuteen esimerkkinä talonpoikaisesta sillanrakentamisesta, hyvän säilyneisyyden suomasta historiallisesta tutkittavuudesta ja todistusvoimasta sekä sen sijainnista aidossa, arvokkaassa kyläympäristössä.



Harrströmin kylässä vaalitaan kotiseutuperinnettä. Rakennuskannassa on säilynyt paljon perinteisiä rakennuksia, portin- ja aidanpylväinä on yleisesti säilytetty kivipaasia ja pienenä erikoisuutena museosillan opastaulun viereen on pystytetty läheältä löydyntä manttaalikivi. Kuva Martti Piltz.

1.3.7 Harrströmin silta Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Tietoarvo

Tietoarvolla tarkoitetaan tässä Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan käsitettä. Siltä selvitetään, onko kohdetta, tässä siis Harrströmin siltaa, tutkittu tai onko siitä vain mainintoja kirjallisuudessa ja dokumentteja. Tietoarvo pisteytetään pisteillä yhdestä kolmeen, kuten muutkin kaksi arvioitavaa kriteeriä. Näistä yksi on paras arvio, joka edellyttää tieteelliset kriteerit täyttävää tutkimusta. Harrströmin sillasta on tehty historiatieteelliset kriteerit täyttävä selvitys eli se on tietoarvoltaan museokohdekokoelman korkeimmassa luokassa.

Tieliikennehistoriallinen arvo

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

Liikenneviraston (Tiehallinnon) kokoelmapolitiikan määrittelemiin tiehistorian keskeisiin ajanjaksoihin Harrströmin silta liittyy lähinnä ajanjaksoon ”1800-luvun maantieverkon täydennykset” ja kivisiltojen yleistymiseen. Ajanjakson tie- ja siltahistoriallinen perustelu rakentuu sisämaankaupan ja alkavan puunjalostusteollisuuden sekä hätäaputöiden varaan. Valtakunnallisen tieliikenteen historiassa silta edustaa vain osittain näitä ilmiöitä. Harrströmin sillan valtakunnallisen tieliikenteen historiallisen aseman keskeisin perustelu on sen siltapaikka, joka on Jaakko Teitin tieverkolla. Harrströmin silta on pitkäaikaisella vakiintuneella kulkuväylällä ja siltapaikalla. Sen läheisyydestä erottuvat monet kulttuurikerrostumat kivikaudesta nykypäivään asti eli tien kulttuurihistoriallinen arvo on poikkeuksellisen suuri.

Kun Pohjanlahden rantatien uusi linjaus, Aadolf Fredrikin postitie 1700-luvun lopulla, valmistui osana kustavilaisen ajan liikenneolojen kehittämistä, Rantatie jäi syrjään valtakunnallisesta liikenneverkosta. Harrströmin silta rakennettiin enemmän maakunnallisista ja seudullisista kuin valtakunnallisista tarpeista.

Harrströmin sillan toinen valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen merkitys on, että se on (ainoana?) kohteena säilynyt maantieverkolla tievelvollisten talonpoikien rakentamista kivipalkkisilloista. Tyypillinen

tapa teiden ja siltojen rakentamisessa oli tievelvollisten työ. Koska Pohjanmaalla oli sillanrakennukseen sopivaa graniittia ja perinteisesti taitoa kivenkäsitteilyyn, voidaan näitä talonpoikaisesti rakennettuja kivisilloja pitää Pohjanmaan rannikkoseudulle omaleimaisina. Siinä näkökulmassa Harrströmin silta edustaa poikkeuksellisesti säilynyttä yleisen ilmiön paikallista esineellistä perinnettä.

Verrattuna muihin museotiekohteisiin silta on ainutlaatuinen, eikä se ole toisinto mistään samankaltaisesta kokoelman museokohteesta.

Säilyneisyysarvo

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

Harrströmin sillan ulkomuoto on säilynyt alkuperäisenä. Siltaa ei ole tiettävästi tarvinnut korjata kuin 1980-luvun taitteessa. Silmämääräisen arvion mukaan kantava rakenne on säilynyt museaalisessa näkökulmassa hyvin. Sillalla ei ole uusia lisärakenteita. Sillan ulkoasuun on pitkä ikä vaikuttanut, mutta itse rakenne on ehjä. Tie- ja siltateknisesti sillan kunto on välttävä.

Sillan toiminnallisuus on säilynyt. Sillan kuormitus on kevyen liikenteen väylänä lähempänä rakennus-aikansa kuormitusta kuin mitä se on 1970-luvulla joutunut kestäämään. Siksi sen museaalinen ikä on vähintään kymmeniä vuosia.

Ajoradan pinnoitus on muuttunut ja ehkä hieman paksuuntunut ja monikerrostunut aikojen kuluessa. Tien pinta kuitenkin on säilynyt pääosaltaan samalla tasolla, mitä se olettavasti alun perin oli. Pinnoitus on osittain rikki, mitä saattaa vaikuttaa heikentävästi sen säilymiseen. Samoin sillan kivien rakoihin juurtunut kasvillisuus saattaa heikentää aikojen saatossa rakenteita.

Sillan historiallinen ja museaalinen luettavuus on hyvä tai erinomainen. Sen mittasuhteet sovittavat sen osaksi ympäristöään. Sillan ympäristö viestii jatkuvasti virkeästi toimivasta kyläyhteisöstä ja elinkeinotoiminnasta, joita varten silta aikoinaan on rakennettu.

Vaikka sillan alkuperäisiä piirustuksia ei ole löytynyt, sillan museokohteeksi valinnan aikaisia valokuvia ja karttoja on olemassa. Sillan nykyinen kunto ja olomuoto näyttävät vastaavan hyvin museointihetken tilannetta.



Harrströmin silta merenpuolelta etelärannalta katsottuna on ehjä ja ryhdikäs, eikä muodonmuutoksia juurikaan erotu. (vrt. kuva sivulla 14) Kuva Martti Piltz.



Sillan on säilyneisyys on hyvä. Sen muoto on hyvin lähellä alkuperäistä. Siinä ei ole mitään lisärakenteita, eikä sillan kannen pinnan taso ole juurikaan noussut. Silta ei erotu ympäristöstään kovin jyrkästi. Sillan päällyste ei ole alkuperäinen ja päällysteen kunto antaa sillasta hieman epämääräisen vaikutelman. Kuva Martti Piltz.

2 Alueen nykytilan kuvaus

2.1 Maankäytön nykytila

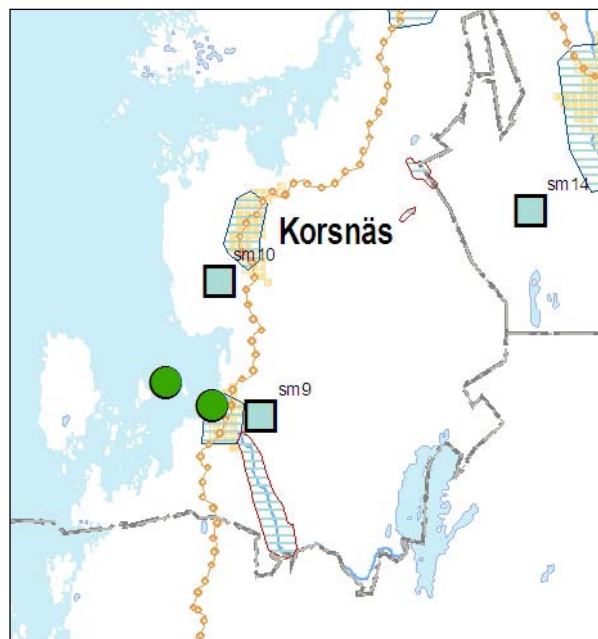
2.1.1 Kaavatilanne

Maakuntakaava

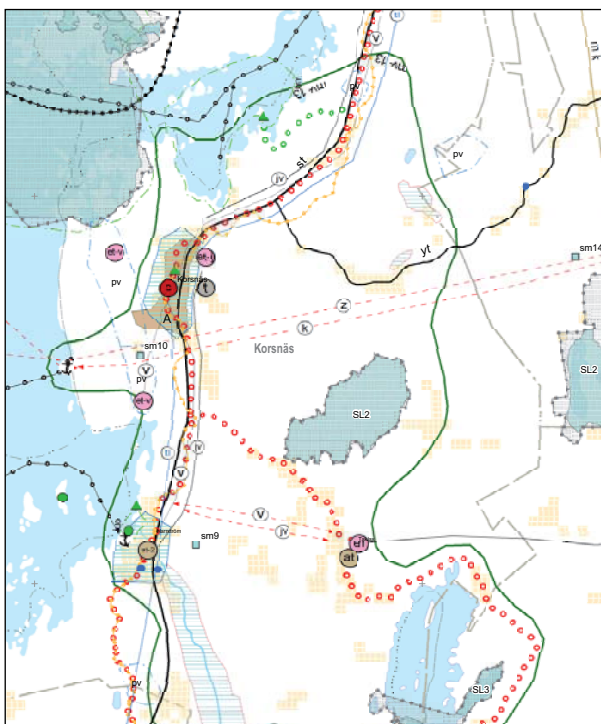
Harrströmin silta Korsnäsissä sijoittuu Pohjanmaan maakuntakaavan alueelle. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt kaavan 29.9.2008 ja Ympäristöministeriö on vahvistanut sen 21.12.2010.

Osayleiskaava

Harrströmin kylään on laadittu osayleiskaava, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt 26.1.2005. Silta on varustettu merkinnällä SM, muinaismuistoalue. Silta-alueen ympäristö on kaavassa kyläaluetta ja maisemallisesti arvokasta peltoaluetta.



Ote maakuntakaavan teemakartasta Kulttuuriympäristöt ja perinnemaisemakohteet. Harrströmin kylä ja kalasatama on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö, historiallinen Rantatie on arvotettu kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi tielinjaukseksi (kuvassa keltainen pisteiviiva). Kylän alueella on myös yksi perinnemaisemakohte, maakunnallisesti arvokas Äminnetin merenrantaniitty ja metsälaidun (kuvassa vihreä ympyrä).

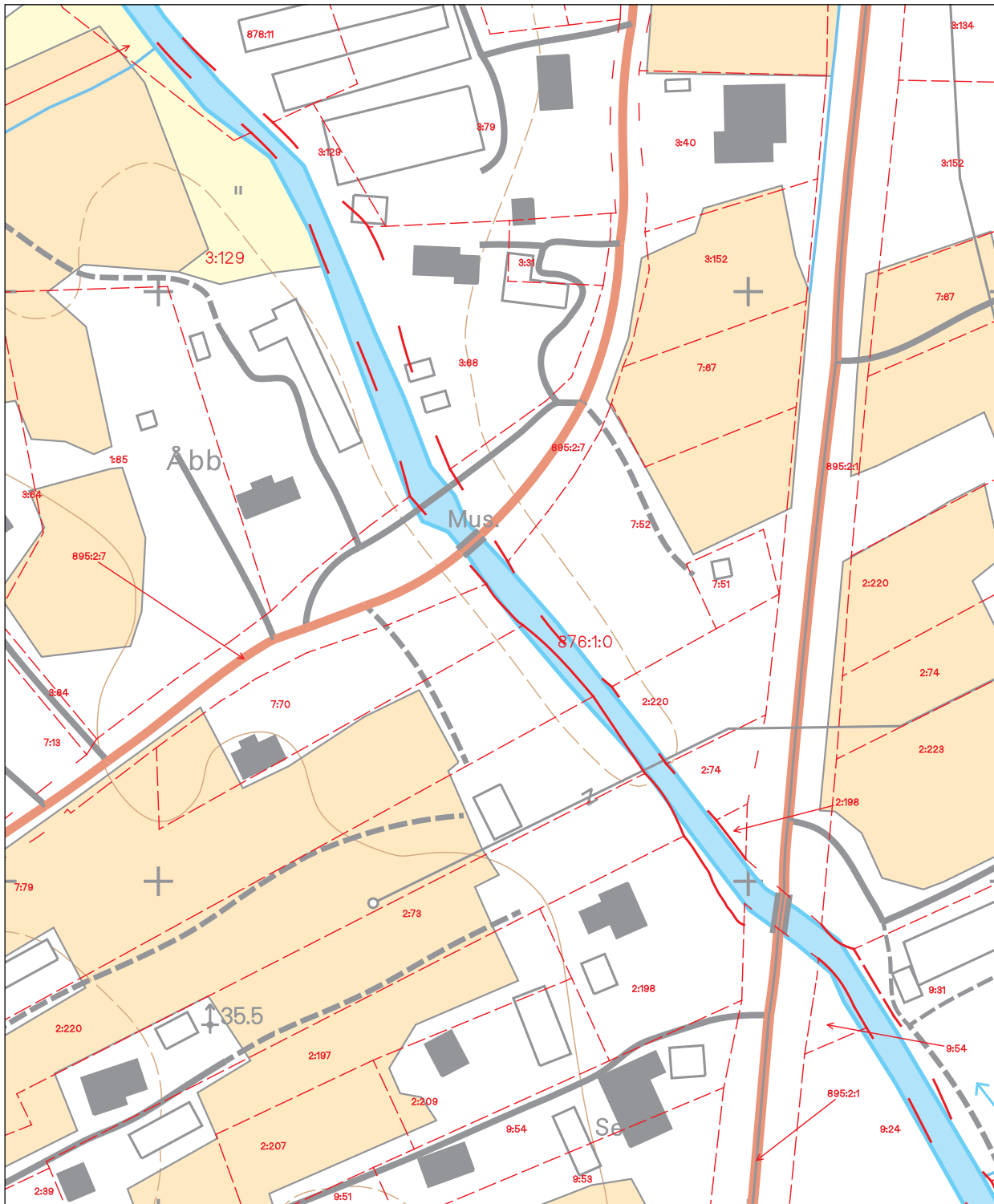


Ote Pohjanmaan vahvistetusta maakuntakaavasta.



Ote Harrströmin osayleiskaavasta.

2.1.2 Maanomistus



Ote maanmittauslaitoksen maastotietokannan kiinteistöjakokartasta 26.1.2012.

Molemmat sillat ja niiden välinen alue ovat yleistä tiealuetta (kiinteistötunnus 280-895-2-7). Vesialue (280-876-1-0) on yhteiskäytössä, omistaja Harrström–Taklax samfällighet. Sillan luoteispuolella sijaitsee Åbbin tila (280-402-3-129, omistaja Åbacka Matts Henrik) ja koillispuolella Kronholmin tila (280-402-3-68, omistajat Kronholm Carina Elisabeth ja Karl Mikael).

2.1.3 Sillan ympäristön nykyinen maankäyttö

Silta sijoittuu Harrströmin kylään, merelle laskevan Harvungån ja paikallistien solmukohtaan. Kylän länsireunassa kapean merenlahden molemmilla rannoilla sijaitsee luonnonsatama vanhoine kalastajamökkeineen.

Pohjanmaan rannikkokylän elinkeinohistoriaa kuvastava kylä on vireä, se valittiin vuonna 2011 Pohjanmaan (Österbotten) vuoden kyläksi. Perusteena ovat olleet luonto ja kulttuurimaisema, kylän toimivuus sekä kylän oma kylätoiminta. Keskeinen toimija kylässä on Harrströms ungdoms- och hembygdsförening.

Harrströmin kylä on myös yksi Korsnäsins kunnan matkailunähtävyyksistä.

Kylän pellot ovat pääosin aktiivisessa maatalouskäytössä, kylän elinkeinoja ovat lisäksi kalastus ja turkistarhaus.

Sillan kupeessa sijaitsee museokohteen opastaulu sekä sen vieressä jokirannassa penkki- ja pöytäryhmä. Opastaulu on pystytetty oja- ja ojapainanteen takaluiskaan ja levähdyspaikalle johtaa pieni puurakenteinen silta.



Näkymä paikallistieltä, uusi tie kaartaa oikealle ja vanha tielinja sekä museosilta jäävät vasemmalle puolelle. Museosilta ei erotu kovin selvästi ennen sillan kohdalle saapumista. Kuva Laura Soosalu.



Tonttiliittymä ja sillalle johtava tie, joka on merkitty liikennemerkillä kevyen liikenteen väyläksi. Kuva Laura Soosalu.



Opastaulu ja levähdyspaikalle johtava kävelysilta. Kulkuyhteys taulun äärelle ei nykytilanteessa ole esteetön. Kuva Laura Soosalu.

2.1.4 Liikenneturvallisuus

Nopeusrajoitus paikallistiellä on 50 km/ h. Keskimääräinen vuorokausiliikenne tiellä on vähäinen, 271 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 6 %.

Sillan läheisyydessä ei ole vuosina 2007–2011 tapahtunut poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia. Myös näkyvyys alueella on suhteellisen hyvä.

Silta on osoitettu liikennemerkein vain kevyen liikenteen käyttöön. Sillan pohjoispäässä olevalle levikkeelle pysäköidään tarvittaessa, ajoa sillalle ei ole estetty rakenteellisesti. Sillan molemmissa päissä on tonttiliittymä.



Sillalle johtavan tien liittymä sillan pohjoispäässä. Kuva Laura Soosalu.

2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Harrströmin kylä sijoittuu Pohjanmaan maisemamaakuntaan Etelä-Pohjanmaan rannikkoseudun maisemaseudulle. Maisemaseudun maasto on suhteellisen tasaista ja korkeusvaihtelut vähäisiä. Korsnäsön kunta on myös osa merenkurkun saaristoaluetta, jossa rannat ovat matalia, lohkareisia ja kivikkoisia. Maankohominen saaristoalueella on voimakasta, jopa 90 cm sadassa vuodessa.

Harrströmin kylä ja kalasatama muodostavat valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön (Museovirasto RKY 2010). Kylän maamerkkeinä ovat mm. Kvarnbackenin mäenrinteen kaksi tuulimyllyä, jotka ovat nykyisin museokäytössä. Vanhempi myllyistä on rakennettu 1840-luvulla. Kylätieltä avautuu näymiä hyvin hoidettuihin pihapiireihin, niityille ja pelloille. Meri ja kalasatama muodostavat kylän maiseman ja identiteetin kannalta arvokkaan kokonaisuuden.

Harrströmin kivipalkkisilta sijoittuu sinänsä melko avoimeen maisemaan uuden paikallistien sivuun, mutta sen ympäristön käsittelyllä voisi entisestään korostaa kohteen arvokkuutta ja näkyvyyttä maisemassa. Siltaa ympäröivät talot ovat edustavia ja Harvungå virtaa ajoittain vuolaasti. Muutamien pihojen reunoilla on jäänteinä aidasta vanhoja, hieman krouveja kivipalkkeja sekä komeita portinpylväitä, jotka tekovaltaan muistuttavat siltarakenteita.

Kylässä sijaitsee yksi perinnemaisemakohde, maakunnallisesti arvokas Åminnetin merenrantaniitty ja metsälaidun.



Kvarnbackenin mäenrinteen tuulimyllyt. Kuva Laura Soosalu.



Luonnonsataman molemmilla rannoilla on puisia vene- ja verkkovajoja. Kuva Laura Soosalu.

2.3 Luonnonympäristö

Varsinaisella suunnittelualueella ei ole luonnonsuojelualueita tai -kohteita, mutta merenkurkun saaristo koostuu erityislaatuista maankohoamisrannikon luontotyypeistä. Alue on myös kansainvälisesti merkittävä linnustonsuojelukohde ja sillä on suuri merkitys uhanalaisen eliölajiston suojelun kannalta. Lisäksi Merenkurkun saaristo on tärkeä kalastusalue ja luontomatkailukohde.

Maakunnallisesti arvokas perinnemaisema Åminnen rantaniityt ja metsälaidun on luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas kohde.

Kasvillisuus

Suunnittelualue, merenkurkun rannikkoseutu, kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, jossa havupuut ovat metsien pääpuulajeja. Puuvartisten kasvien menestymisvyöhykkeissä alue sijoittuu III-vyöhykkeelle. Meri vaikuttaa suotuisasti kasvillisuuden menestymiseen. Kylänraitin istutettu valtalaji on rauduskoivu, jota kasvaa myös siltaympäristössä.

Maa- ja kallioperä

Alueen pääkivilaji on kiillegneissi. Maaston korkeusvaihtelu on vähäistä ja maasto nousee kylän ympäristössä vain noin 15–20 metrin korkeuteen merenpinnan yläpuolelle. Alueen maalaji on pääosin moreenia.

Pohjavesialueet

Suunnittelualue ei sijaitse pohjavesialueella tai sen läheisyydessä.

Sillan rakenteiden välissä kasvaa heinää ja sammalta. Sillan rakenne on elänyt jonkin verran, mikä näkyy siinä, etteivät kiven saumat ole enää tasaisia ja tiiviitä, eivätkä paadet linjassa keskenään. Muodonmuutokset näkyvät selvimmin pohjoisen maatuen itäseinässä. Muodonmuutoksen nopeudesta ei ole tarkkoja havaintoja. Kuva Martti Piltz.

2.4 Sillan tekniset lähtökohdat

2.4.1 Sillan perustiedot

Silta sijaitsee Korsnäsinn kunnan Harrströmin kylässä yhdystiellä 17413. Tien nimi on Gamla Strandvägen ja sillan tieosoite on 87413-702-00049.

- Kivipalkkisilta on rakennettu vuonna 1898 ja on nykyisin kevyen liikenteen käytössä
- Sillan kokonaispituus on 26,4 metriä, josta sillan kannen pituus on 14,6 metriä.
- Silta on kolmijänteinen, jännemitat ovat 4,0, 3,9 ja 3,75 metriä ja vapaa-aukot 3,7, 3,7 ja 3,6 metriä.
- Vapaa alikulkukorkeus on 1,5 metriä.
- Sillan leveys on 5,7 metriä, josta hyödyllinen leveys on 4,7 metriä.
- Ennen vuotta 1978 sillan painorajoitus oli 25 tonnia, tämän jälkeen 12 tonnia.
- Sillassa on maatuet ja kaksi virtapilaria, jotka on rakennettu kylmämuurauksella. Sillan kansi on pinottu yksimittaisista kivipaasista. Maatukien ja virtapilareiden päällä on kantavien palkkikivien kaltaisista kivipaasista rakennettu tuki, satulakivi.
- Sillan päällysteenä on n. 0,2 metrin paksuinen sorakerros, jonka päällä on nykyisin kulutus pintana öljysora. Päällyste on huonokuntoinen.
- Sillan silmäääräinen kunto on hyvä.



2.4.2 Sillan nykyinen kunnossapito

Sillan kunnossapidosta vastaa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, aluevastaavana toimii Kaj Mattson. Silta sisältyy Kristiinankaupungin alueurakkaan (1035), josta vastaa syksyyn 2017 saakka Destia Oy.

Tien talvihoitoluokka on III, tie on lumipintainen, pistehiekoitettava, ongelmakelillä hiekoitetaan koko tie, toimenpiteet ovat samat kuin talvihoitoluokassa II, mutta pidemmällä toimenpideajalla. Silta aurataan ja hiekoitetaan tarvittaessa.

Siltaa ei pestä, koska on olemassa riski, että kivien raoissa oleva, kiviä tukeva maa-aines huuhtoutuu pois. Sillan kannen kiilakivet liikkuvat aiheuttaen reikiintymistä päällysteeseen. Raskaalla kalustolla ei ajeta sillan yli. Sillan vuositarkastuksen yhteydessä v. 2012 on havaittu maatumien vähän liikkuneen.

Tien viherhoitoluokka on N3. Sillalle tehtäviä toimenpiteitä ovat mm. päällysteen paikkaus, pensaiden poisto ja roskien siivous.

Maantie on valaistu, valaisimet sijaitsevat tien vastakkaisella puolella siltaan nähden, joka on silta ympäristön ilmeen kannalta hyvä.



2.5 Matkailu

Maakuntakaavassa, joka on vahvistettu 21.12.2010, Harrströmin kylä on merkitty ”merenläheiseksi kyläksi”. Maakuntakaavan Merkinnot ja määräykset -osassa merenläheisen kylän selityksenä on, että se sopii merenläheiseen asumiseen. Suunnittelumääräyksissä todetaan, että kylän asemaa tulee vahvistaa liikennejärjestelyiltään sekä kylä- ja palvelurakenteeltaan toimivaksi kokonaisuudeksi. Kaavan alue on hieman laajempi kuin Museoviraston RKY-alue. Lisäksi siihen liittyy maakunnallinen ja seudullinen arvokas alue Harvung-joen varrella. Vanha Strandvägen on osoitettu pyöräilyreitiksi ja Storhamn kalastussatamaksi.

Harrströmin kylä sisältyy matkailun vetovoima-alueeseen, jonka nimi on Korsnäs (mv-13). Sen erityispiirteiksi on arvioitu luonto ja kulttuuri. Kulttuuri on täsmennetty kyläasutukseksi ja latomaisemiksi ja luonto soiksi ja rannikoksi.

Maakuntakaavassa on erikseen käsitelty kulttuurihistoriallisesti merkittävät tielinjaukset, joiksi on todettu Rantatie ja Kyrönkankaan tie. Niistä todetaan, että ne voisivat toimia koko Pohjanmaan matkailun ”punaisena lankana”, jonka varteen kootaan muukin kuin suoranaisesti tiehen liittyvä Pohjanmaan historia.

Harrströmin kylä on yksi Korsnäsin kunnan nähtävyyksistä, joka mainitaan esitteissä ja web-sivustoilla. Päämatkailutuotteet ovat kalastus, lintujen tarkkailu ja uimaranta, mutta museosilta mainitaan myös viestintämateriaaleissa. Harrström on yleisesti tunnettu kalastuspaikka myös makean veden kalastukseen.

Harrströmin kylä tuottaa omalähtöisesti kulttuurimatkailupalveluita. Se on valittu vuonna 2011 Pohjanmaan (Svenska Österbotten) vuoden kyläksi. Perusteina ovat olleet luonto- ja kulttuurimaisema, kylän toimivuus sekä kylän oma kylätoiminta, missä Harrström ungdoms- och hembyggsförening on keskeinen toimija. Kylän kesäjuhlissa tuulimyllyä käytetään ja historiallisessa kalasatamassa on Kalastajan torpa-niminen perinnetalo.

Pohjanmaan rantatie on viitoitettu kuluvan vuoden aikana ruskeilla opasteilla, mutta Harrströmin siltaa ei ole erikseen opasteilla osoitettu.

Sillan eteläpäässä maatuen rakenne näyttää jокseenkin muuttumattomalta. Sillanrakentajat ovat soveltaneet vaihtelevan kokoiset ja muotoiset kivet taidokkaasti. Kuva Martti Piltz.

3 Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Museosilta

Harrströmin sillasta ei ole alkuperäisiä suunnittelukuvia, mutta voi päätellä sen olevan hyvin lähellä alkuperäistä olemustaan. Museaalisena tavoitteena on säilyttää silta vuoden 1982 museointihetken kunnossa. Siltaa on korjattu vuonna 1983. Korjaaminen kuuluu kestorakenteisen sillan elinkaareen. Sillan siltatekninen kunto on rappeutunut korjauksen jälkeen. Sillan perusrakenne on kuitenkin alkuperäinen ja museologisessa mielessä sen tutkittavuus on jäljellä.

Museaalisessa näkökulmassa keskeisin tavoite on hidastaa sillan rappeutumista. Toinen keskeinen tavoite on sillan ja sen ajoteiden tasausviivan säilyttäminen nykyisenä. Sillan kansi on päällystetty yhteinäisesti tien ajoradan kanssa öljysoralla. Sitä voidaan pitää siltaan kuulumattomana lisärakenteena, toisaalta se kuitenkin todennäköisesti helpottaa sillan kunnossapitoa, eikä se haittaa sillan tutkittavuutta.

3.1.2 Kulttuuriperintö

Harrströmin kylä on arvotettu valtakunnallisesti merkittävaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Kylän merkittävin kulttuurinen ominaisuus liittyy mereen, merellisiin ammatteihin ja maanviljelykseen. Kuitenkin Pohjanlahden rantatie on myös keskeinen tekijä Harrströmin kylässä. Silta yli Harvung-joen on ollut samalla paikalla viimeistään 1600-luvun puolivälistä. Pohjanlahden rantatie on ollut Ruotsin valtakunnan strategisia ja hallinnollisia kulkuväyliä 1700-luvun lopulle asti, kunnes tie siirrettiin uudelle linjaukselle.

Kivisillan rakentaminen liittyy Harrströmin kylän kulttuuriin. Suomen rannikkoseuduilla, erityisesti Pohjanmaalla on kiveä käytetty rakennusaineena. Kylässä oli seppä, ilmeisesti useampikin, joilla on välttämätön rooli kivitöissä työkalujen valmistajina ja kunnossapitäjinä. Pohjanmaalla laajemminkin, mutta tässä tapauksessa erityisesti Harrströmin kylässä, on ollut sopivaa kiviainesta sillan rakennukseen ja taitoa löytää se. Tätä todistavat kylän talojen portinpylväät.

Nykyisellään Harrströmin silta on osa kyläkokonaisuutta, missä se lähinnä liittyy Åbackan (Åbbin) ja Kronholmin talojen pihapiiriin.

3.1.3 Maisema ja luonto

Silta ja jokiuoma ovat kiinteä osa Harrströmin kylän maisemaa ja kulttuuriperintöä. Tavoitteena on myös siltaympäristön hoitotoimenpitein korostaa ja tukea alueen maiseman, taajamakuvan ja luonnonympäristön arvojen säilymistä. Alueen jäsentelyllä, kalusteiden ja varusteiden uusimisella ja valaistuksella voidaan sillan näkyvyyttä ja arvoa korostaa nykyistä enemmän.

Sillan arvon kannalta on myös erittäin tärkeää, että tiealueen ulkopuolella ympäröivä rakennuskanta säilyy kunnossa, kylä elävänä ja pellot avoimina ja viljeltyinä. Vireällä kylällä on tähän olemassa kaikki edellytykset. Silta on myös selvästi yksi kylän ylpeydenaiheista.

3.1.4 Maankäyttö

Sillan ympäristön maankäytössä ei ole havaittavissa sellaisia muutoksia, jotka voisivat vaikuttaa heikentävästi sillan säilymiseen. Silta on yksi kylän tärkeistä kulttuuriympäristökohteista, joka on myös huomioitu kaavoissa.

3.1.5 Liikenne

Tavoitteena on pienin toimenpitein parantaa sillan saavutettavuutta järjestelmällä pysäköintiä ja huolehtimalla riittävästä esteettömyydestä. Liikkumisen turvallisuudessa ei ole havaittavissa erityisiä ongelmia.

3.2 Sillan ja sen ympäristön hoito

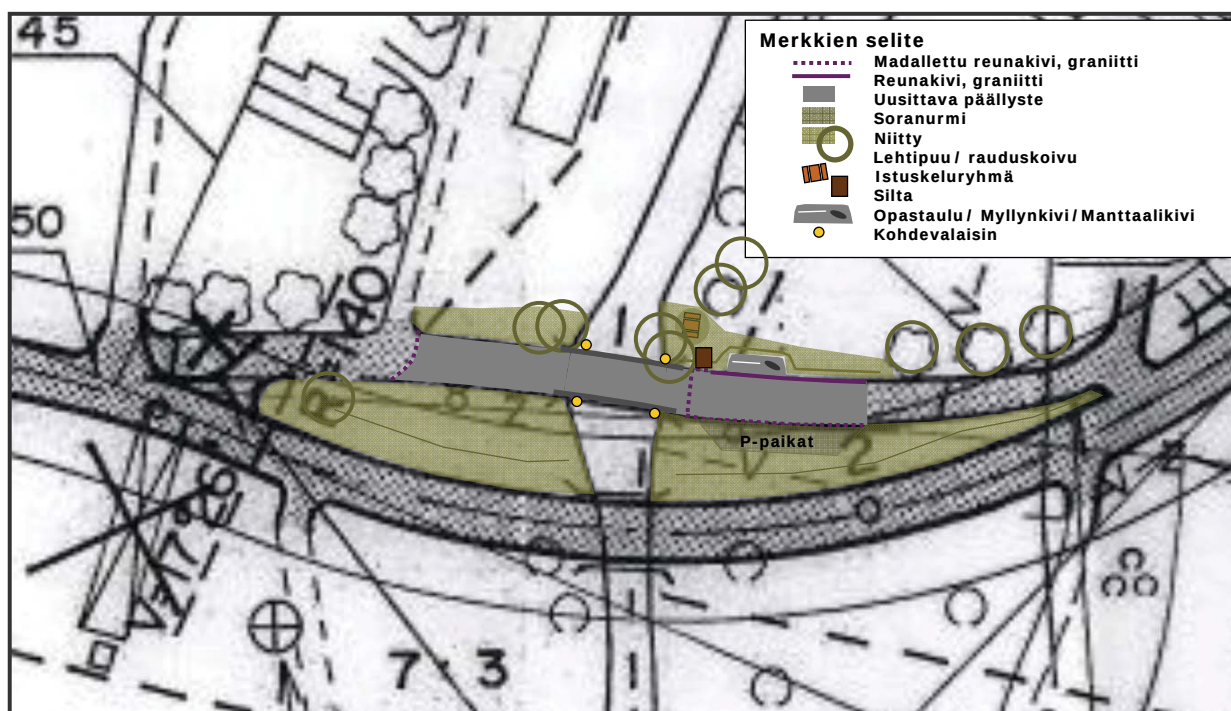
3.2.1 Sillan ja sen ympäristön jäsentely

Sillan kautta kulkeva tie on vain kevyen liikenteen käytössä. Sillan koillispuolta, jossa sijaitsevat opastaulu ja oleskeluryhmä, käytetään myös pysäköintialueena. Pienellä alueen siistimisellä ja jäsentelyllä voidaan parantaa alueen toimivuutta, yleisilmettä ja arvokkuutta.

Sillan molemmissa päissä rajataan kulku sillalle tonttitiestä viistetyllä tai madalletulla graniittisella reunakivellä. Kivi rajaa visuaalisesti sillalle johtavan tien muusta liikenteestä, mutta ei haittaa kunnossapitoa tai pyöräilyä.

Sillan uusi opastaulu, myllynkivi ja manttaalikivi siirretään uuteen paikkaan tien viereen ja ojapainanne kaivetaan alueen toiselle puolelle. Tämä mahdollistaa esteettömän pääsyn opastaulun eteen. Pöytä-penkkiryhmä voi jäädä nykyiseen paikkaan, jonne on kulkuyhteys pienen puusillan yli. Maastoa muotoillaan tarvittaessa muiden järjestelyjen yhteydessä siten, että kulkureitti oleskeluryhmän luo on sujuva.

Tien reunat ovat kuluneet epämääräisiksi ja päällyste on huonokuntoinen. Alueella on lisäksi tehty kaapelitöitä. Aluetta rajataan ja jäsenellään madalletuin graniittisin reunakivin niin, että yleisilme siistyy. Pysäköinnille varataan tilaa niin, että samanaikaisesti on mahdollista pysäköidä pitkittäin kaksi autoa, järjestelyissä huomioidaan auton kääntäminen. Sillan ja tien päällyste kunnostetaan alueen jäsentelyn yhteydessä. Vanha päällyste poistetaan ja tasausta poistetaan noin 5 cm.



Periaatepiirros sillapaikan järjestelystä, ei mittakaavassa.



Sillan pohjoispään järjestelyt valokuvaan sovitettuna.

3.2.2 Silta ja siihen liittyvät rakenteet ja varusteet

Siltaan liittyviä kalusteita ja varusteita ovat uusittava opastaulu ja pöytä-penkki -ryhmä. Lisäksi opastaulun vieressä on myllynkivi ja manttaalikivi. Sillalla ei ole nykyisin roska-astiaa, sen tarvetta harkitaan. Harrström Hembyggs förening on alustavasti lupautunut huolehtimaan roska-astian tyhjennyksestä.

Sillalla ei ole erillistä valaistusta, tievalaisimet sijaitsevat uuden sillan vastakkaisella puolella.

Museosilta esitetään kohdevalaistavaksi, jolloin silta muuttuu nykyistä näkyvämmäksi. Valaistus toteutetaan siten, että siltarakenteisiin suunnataan valaisimet, jotka korostavat sillan rakennetta ja muotoa. Valaisimet sijoitetaan mahdollisimman huomaamattomasti joko itse rakenteeseen tai sen läheisyyteen. Pääpaino valaistuksessa on uuden tien puolella, mutta valaistus voidaan toteuttaa myös alavirran puolelle. Valaistuksesta laaditaan erillinen suunnitelma.

Pöytä-penkki -ryhmä voidaan uusia tarpeen mukaan. Nykyiset kalusteet Kronholmin talon piha-alueelle on hankkinut Mikael Kronholm.



Oleskeluryhmä ja pieni puinen silta museosillan vieressä. Oleskelupaikalle johtavan kulkuyhteyden tulisi olla esteetön kaikille käyttäjille. Kuva Laura Soosalu.

3.2.3 Viitoitus ja opasteet

Viitoitus kohteeseen

Strandvägen, Rantatie, on viitoitettu maantieltä 673 sekä pohjoisesta että etelästä. Opasteet ovat uuden ohjeen mukaisia. Museosiltaa ei ole merkitty erikseen, joten tauluihin esitetään lisättäväksi kohdeopaste.



Ensimmäinen opaste etelän suunnasta ennen kääntymisopastetta.

Museosillan varsinainen opastaulu sillan vieressä uusitaan.

Opastaulun tekstistä tulee ilmetä seuraavat seikat:

1. Mitä valtakunnallista ilmiötä Harrströmin silta edustaa = miksi se on kokoelmassa
2. Sillan historian, keskeisten tunnistuspiirteiden ja ympäristösidoksen kuvaus
3. Valintaan vaikuttaneet mahdolliset lisäarvot

Ehdotus Harrströmin museosillan opastaulun tekstiksi on seuraava:

HARRSTRÖMIN MUSEOSILTA

Harrströmin silta liittyy valtakunnallisena ilmiönä kivilsiltojen yleistymiseen autonomian ajan loppupuolella. Sillan ovat rakentaneet paikalliset tievelvolliset talonpojat, mikä oli silloin yleinen ja lain mukainen tapa. Vuonna 1898 valmistunut kivilsita korvasi paikalla olleen puusillan. Sillan rakentajiksi mainitaan ”Smedinas Kalle” Karl Åberg ja Karl Högbäck. Silta on kivipalkkisilta, jossa on sovellettu puusilloissa käytettyä satulakivirakennetta. Silta on kylmämuurattu ilman sideaineita.

Sillan opastaulu uusitaan nykyisten ohjeiden mukaiseksi. Taulun teksti esitetään neljällä kielellä; ruotsiksi, suomeksi, englanniksi ja saksaksi.



Opastus pohjoisen suunnasta.

SEITAJÄRVEN MUSEOTIE

Vuoden 1948 tietäkuudistuksessa lähes 1100 km pitkä ja nimettiin Lapissa polkuteiksi, jotka muodostivat merkittävän osan Lapin liikenneverkosta. 1960-luvulla jopa kolmannes Lapin tieistä oli polkuteita. Niitä parannettiin autolle ajettaviksi maanteiksi 1960-luvulta alkaen. Seitajärven polkuteiden pituus on 13,6 kilometriä.

Seitajärven reitti on vakiintunut jo esihistoriallisella ajalla. Alueella onkin runsaasti muinaisjäännöksiä kivikaudelta alkaen. Vielä 1950-luvulla polku oli niin kapea, että sitä pitkin ei voinut kulkea edes havoakärryllä, ainoastaan jalkaisin. Nykyinen 1960-luvulla raivattu tie noudattaa polun linjaa. Polkuteiksi sen tunnistaa siitä, että tie on ympäröivän maaston kanssa samalla tasolla eikä siinä ole oja. Tien varrella on poroerotuspaikka.

Jatkosodassa venäläiset partisaanit tekivät tukia avoimella ja suljetuilla alueilla. Heinäkuussa 1944 myös Seitajärven kylä saarrettiin. Lokussa kuoli 18 kylän asukasta. Seitajärvi on siten noussut partisaanitoiminnan uhrin muistopaikaksi.

Etiketti, ilme- ja ympäristökeskus
Luk. 200
Liitettietäjä
www.ely-keskus.fi
www.mobilis.fi

Esimerkki uuden mallin mukaisesta museosillan opastaulusta. Taulujen määrään vaikuttaa tekstin ja mahdollisten kuvien lisäksi kieliversioiden määrä.

Harrströmin kylä on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Pohjanlahden Rantatie on ollut 1300-luvulta saakka valtakunnallinen maaliikenneväylä.

KUVAMATERIAALI

Opastauluun sijoitetaan alueen kartta, joka laajuudeltaan voi vastata sivun 13 karttaa. Kartan lisäksi on käytettävissä muita alueen historiallisia karttoja sekä vanhoja valokuvia.

3.2.4 Maisemanhoito

Sillan ympäristössä kasvaa rauduskoivuja. Puut ovat nuoria ja hyväkuntoisia, eivätkä kasva kiinni siltarakenteissa. Puustoa ei ole tarpeen raivata, mutta puuston kuntoa seurataan tarpeen mukaan.

Sillan ympäristöä hoidetaan viherhoitoluokka T2 mukaan, johon kuuluvat vaatimattomat taajamien keskusta-alueet. Viherhoidon tavoitteena on alueen omaleimaisuuden säilyttäminen.

Sillan rakenteiden välissä kasvaa heinää ja puuvartisten kasvien taimia. Siltarakenteet puhdistetaan kivien väliin kertyneistä maa-aineksista ja kasvillisuudesta mekaanisesti siten, etteivät rakenteet vaurioidu. Sillan voimakas pesu saattaa huuhtoa liiaksi rakenteita ja aiheuttaa kivien liikkumista.

Museosillan ja uuden sillan välinen alue sekä opas-taulun ympäristön nurmi- ja niittyalueet leikataan 3-5 kertaa kasvukautena, jotta alueen ilme säilyy siistinä. Mahdolliset pensaat poistetaan.



Sillan pielessä kasvaa nuoria koivuja. Pensaat raivataan pois ja niittovälejä tihennetään sillan lähialueella.
Kuva Laura Soosalu.

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet

3.3.1 Kohteen perustiedot

Kohde sisältyy Kristiinankaupungin alueurakkaan 2010–2017, urakoitsijana toimii Destia Oy.

Kohde kuuluu talvihoitoluokkaan II ja viherhoitoluokkaan N3 (alempiluokkaiset väylät ja yhdystiet). Alueelle ei ole aikaisemmin määritelty erityisiä kohteen hoitoon vaikuttavia ympäristötekijöitä tai erityisalueen hoitoluokitusta.

Alueella on hoitoon vaikuttavia ympäristötekijöitä:

Kulttuuri; kohde sijaitsee kulttuurimaisemassa, esimerkiksi kyläyhteisössä tai peltomaisemassa olevat erityishoitoa vaativat kohteet, jotka sijoittuvat tiealueelle. Erityisalueen hoitoluokkaan E2 kuuluvilla alueilla on puistomainen tai luonnonmukainen ilme ja ne ovat siistejä.

Kohteen viherhoitoluokkaa muutetaan N3/E2:ksi. Harrströmin merkittävä siltaympäristö sijaitsee kulttuurimaisemassa kylän keskeisellä paikalla.

Tien nykyinen viherhoitoluokka muutetaan N3:sta T2:ksi (Taajaman hoitoluokka T2, puistomainen tai luonnonmukainen ilme, siisti).

Museotien perustiedot ovat:

Kohde (V-638) on valtakunnallisesti arvokas museosilta, joka on valittu museokohdekokoelmaan ensimmäisten joukossa vuonna 1982.

Silta sijaitsee yhdystiellä 17 413, Gamla Strandvägen ja sillan tieosoite on 87413-702-00049. Silta ylittää joen nimeltä Harvungån, jota kutsutaan yleisesti Harrströmin joeksi, Harrströmmä.

Hoitovastuut

ELY-keskus: Sillan ja sillalle johtavan tien auraus tarpeen mukaan.

Yksityiset maanomistajat: Siltaan rajautuva maankäyttö, suositukset.

3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet, siltaympäristö

Kertaluonteiset siltaympäristöä koskevat toimenpiteet ja suositukset ovat seuraavat:

- Sillan, pysäköintialueen ja opastaulun paikan rajausta siltaympäristöstä graniittisella reunakivellä. Arvio tarvittavan reunakiven määrästä on n. 50–60 metriä.
- Sillan rakenteiden puhdistus kasvillisuudesta
- Sillan ja tien päällystys, päällyste PAB, pehmeä asfalttibetoni
- Opastaulun uusiminen
- Myllynkiven ja manttaalikiven siirto
- Roskakori (tarvittaessa)
- Sillan erikoisvalaistus, valaisimia 4-6 kpl.
- Kalusteiden uusiminen tarvittaessa



Esimerkkejä pöytä-penkkiyhdistelmistä, Lappset ja Hags/ J-Trading.

3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Silta

Sillalle suoritetaan normaalit vuosittaiset huoltotoimenpiteet ja tarkistetaan silmämääräisesti sillan rakenteiden kunto.

Viherhoito

Sillan maatumien ja ympäristön vesakonraivaus ja niitto. Nurmialueiden niitto 3-5 kertaa kasvukautena. Sillan merkkien puhdistus tarpeen mukaan. Ranta-alueiden niitto ja raivaus tarvittaessa yhteistyössä maanomistajien kanssa

3.3.4 Pitkän aikavälin siltaympäristön kunnostustoimenpiteet

Pitkän aikavälin toimenpiteet ovat tarvittaessa:

- Sillalle tehdään tarkka kuntoarvio ja laaditaan erillinen kunnostussuunnitelma
- tievalaistus uusitaan ja keskeisiltä osin korvataan kulttuuriympäristöön paremmin soveltuvilla valaisimilla

3.4 Talvihoito

Talvihoitoluokan II vaatimusten mukaan maksimilumisyyvyys sateen aikana on irtolumen suhteen 6 cm ja sohjon suhteen 4 cm. Toimenpideaika on 4 tuntia. Pientareet, pysäkit ja levähdysalueet on aurattava 4 tuntia pidemmässä toimenpideajassa.

Museosillan ympäristö aurataan talvihoidon ohjeen mukaan kuten levähdysalueet.

Talvihoidon vaatimuksia tarkennetaan, mikäli sillan käyttö kevyen liikenteen yhteytenä muuttuu nykyistä merkittävämmäksi.

3.5 Jatkotoimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutusten arviointi

Alueelle laaditaan erillinen tarkempi toteutussuunnitelma, joka sisältää sillan lähiympäristön kunnostustoimenpiteet ja sillan erikoisvalaistuksen.

Siltaympäristön kunnostustoimenpiteiden avulla parannetaan kohteen saavutettavuutta ja turvataan sen säilyminen valtakunnallisesti arvokkaana museosiltana. On myös ensiarvoisen tärkeää, että muut alueen toimijat huolehtivat kylän ja sen ympäristön säilymisestä elinvoimaisena ja hoidettuna, tähän on olemassa kaikki edellytykset.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet:

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Destia Oy, paikkatietoportaali

Liikennevirasto: Siltarekisteriaineisto

Kiinteistötietojärjestelmä

Internet:

Merenkurkun saaristo:

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=404657&lan=FI>

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali:

www.ymparisto.fi

Museoviraston kulttuuriympäristö- sivusto:

<http://www.nba.fi/fi/kulttuuriymparisto>

Haastattelut:

Saha, Markku, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri, perinneyhdyshenkilö

Mattsson, Kaj, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri, aluevastaava

Lehtoluoto, Tapani, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat, erikoistutkija

Kurtén, Maria, Museovirasto, intendentti

Hansson, Tomas, Ungdomsförening r.f.

Åbacka, Mats, Åbackan tila

Kronholm, Mikael, Kronholmin tila

Lähteenmäki Jari, Destia Oy, työnjohtaja/ Kristiinankaupungin alueurakka

Kirjallisuus ja selvitykset:

Piltz, Martti, 2011, Harrströmin museosillan historiaselvitys, Mobilia

Teiden talvihoito, laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoito tieympäristössä, 2000, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki

RAPORTTEJA 138 | 2012

**HARRSTRÖMIN MUSEOSILTA, KORSNÄS
HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA**

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-709-2 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-709-2

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