



Koivistonkyläntie, Äänekoski

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU





Koivistonkyläntie, Äänekoski

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ
LAURA SOOSALU

RAPORTTEJA 61/2013

**KOIVISTONKYLÄNTIE, ÄÄNEKOSKI
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

Taitto: Mervi Koivula
Kansikuvat: Kirsi Liimatainen
Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/13
© Affecto Finland Oy Karttakeskus, Lupa L4377
© Liikennevirasto 2013
© Suomen ympäristökeskus 2013

ISBN 978-952-257-827-3 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-827-3

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

Sisältö

Kuvailulehti	7
Esipuhe	8
1 Lähtötiedot	9
1.1 Koiviston museotien sijainti	9
1.2 Koivistonkyläntien nimeäminen museotieksi	12
1.3 Koiviston museotien historialliset vaiheet	13
1.3.1 Koivistonkyläntien synty.....	13
1.3.2 Koiviston museotien muita vaiheita	19
1.3.3 Koivistonkyläntien rakennusperintö ja kiinteät muinaisjäännökset.....	24
1.3.4 Koivistonkyläntien museaalinen arvo	25
1.3.5 Koivistonkyläntie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa	27
2 Alueen nykytilan kuvaus	29
2.1 Maankäytön nykytila	29
2.1.1 Kaavatilanne.....	29
2.1.2 Maanomistus.....	30
2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö.....	31
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö	31
2.3 Luonnonympäristö	33
2.4 Tien tekniset lähtökohdat	34
2.4.1 Tien perustiedot	34
2.4.2 Tien nykyinen kunnossapito.....	34
2.4.3 Liikenneturvallisuus	35
2.5 Matkailu	35
3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma	37
3.1 Tavoitteet	37
3.1.1 Museotie	37
3.1.2 Kulttuuriperintö	37
3.1.3 Maisema ja luonto	37
3.1.4 Maankäyttö	37
3.1.5 Liikenne.....	38
3.2 Tien ja sen ympäristön hoito	38
3.2.1 Yleistä	38
3.2.2 Liikkumisen turvallisuuden parantamiseen liittyvät toimenpiteet	38
3.2.3 Museotien opastuksen kehittäminen.....	40
3.2.4 Maisemanhoito	44
3.2.5 Kohteen perustiedot	46
3.2.6 Kertaluonteiset toimenpiteet.....	46
3.2.7 Vuosittaiset toimenpiteet	46
3.2.8 Talvihoito	47
3.2.9 Pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteet	47
3.2.10 Muille vastuutahoille esitettävät toimenpiteet	47
3.3 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet	47
3.4 Jatkotoimenpiteet	47
Lähdeluettelo	48
Liite 1 Koivistonkyläntien kunnostus	51

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 61/2013				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisuaika Lokakuu 2013		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Koivistonkyläntie, Äänekoski Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma				
Tiivistelmä <p>Koiviston museotie, Koivistonkyläntie 16757 sijaitsee Keski-Suomessa Äänekosken Koiviston kylässä. Museotien pituus on 2,9 kilometriä ja tieosoite on 16757 1/0 – 1/2900. Tie liittyy itä- ja länsipäässä maantiehen 69, joka johtaa Äänekosken Hirvaskankaalta Suonenjoen Levään. Valtatieltä 4 Hirvaskankaan liittymästä on noin 2 kilometriä museotien länsipäähän. Hirvaskankaalta on rakennettu museotien länsipäähän kevyenliikenteen väylä, joka on avattu syksyllä 2012. Museotien itäisen liittymän tuntumassa, museotien varressa, sijaitsee kylän opastusalue.</p> <p>Koivistonkylän paikallistie on liitetty Liikenneviraston (silloin Tielaitoksen) museokohdekoelmaan vuonna 1998. Kohteen historiatiedot ovat olleet poikkeuksellisen kevyet. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman historiaselvityksessä voitiin todeta, että Koiviston kylä ja paikallistie ovat Keski-Suomen vanhimman tien, Vanhan Laukaantien, osia. Tie liittyy Keski-Suomen asutushistoriaan 1500-luvulla. Koiviston alueella on sekä kivi- että rautakautisia jäänteitä, joten paikka on ollut asuttu jo huomattavasti aikaisemmin.</p> <p>Koiviston kylä on ollut Keski-Suomen keskuspaikka jo 1600-luvulla, mutta sen kukoistuskauti oli 1700- ja 1800-luvun taite. Kun Ruotsin sodat Venäjää vastaan menestyivät huonosti, valtion itäraja siirtyi länteen ja vanhat Savon ja Karjalan kauppatiet katkesivat. Tämä vaati kulkuyhteyksien parantamista itä-länsi- suuntaan Pohjanlahden satamakaupunkeihin. Valtakunnan uudistuksina perustettiin Vaasaan hovioikeus ja Vaasan lääni sekä Kuopion kaupunki. Kuopiosta rakennettiin Koivistonkylän kautta Vaasaan tie, joka valmistui ratsupolkuna vuonna 1787. Uuden postitien ja Vanhan Laukaantien risteyksessä Koivistonkylästä kehittyi keskuspaikka. Siellä oli postikonttori, lääkäri, apteekki, kruununmakasiini, kruununvouti ja henkikirjoittaja. Koivisto menetti asemansa Jyväskylälle, kun sille myönnettiin kaupunkioikeudet vuonna 1837.</p> <p>Liikenneviraston museokohdekoelmassa Koivistonkylän museotie liittyy ajanjaksoon: ”1600–1700-lukujen maantieverkon rakentuminen”, missä rakentamisen ponttimena olivat sisämaan kauppayhteydet satamiin, sotilaskuljetukset, hallinto ja erityisesti postin kulku. Ajanjaksolle tyypillistä oli Savon ja Karjalan maaliikenneyhteyksien rakentaminen Pohjanlahdelle. Koivistonkylään liittyy sotahistoriallinen tapahtuma Suomen sodan 1808–1809 ajalta, jolloin kylässä olleen kruununmakasiinin ja sen viljavarojen omistuksesta käytiin kahakka.</p> <p>Koivistonkylä teineen ei kuulu museoviraston rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY). Koivistonkylä on luokiteltu Keski-Suomen maakuntakaavassa maakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Maatalousympäristön luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen on keskeistä ympäristön ilmeelle. Koivistonkylässä toimii kyläyhdistys, joka yhdessä kylän urheilu- ja metsästysseuran kanssa omistavat aktiivisessa käytössä olevan Seuratalon. Kylässä toimii myös koulu.</p> <p>Koivistonkyläntien kunto on museaalisisessä näkökulmassa hyvä. Tien linjaus ja tasausviiva ovat säilyneet pääpiirtein oletettavasti vuoden 1787 tien kaltaisina. Tietä on levitetty ensin 1800-luvulla ja sittemmin autoliikenteen tarpeisiin, mutta alkuperäisen kaltainen vaikutelma on jäljellä. Tien ympäristö on pääosin hyvin hoidettua. Uutta rakennusrantaa on yritetty sopeuttaa vanhaan kylämaisemaan. Museokohteena Koivistonkyläntie on helposti saavutettava, ympäristöltään siisti ja maisemallisesti mielenkiintoinen.</p> <p>Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Koiviston museotie todisteena 1600–1700-luvun kustavilaisen kauden talonpoikaisesta tierakennuksesta. Tieverkko on itsessään muinaismuistolain suojaama muinaisjäänös. Tien säilyneisyys museointihetken (1998) asussa edellyttää hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon tien liittyminen ympäristöönsä, perinteikkääseen, jatkuvasti toimivaan ja uudistuvaan kyläyhteisöön sekä suojellaan tienvarren muinaismuistot, muistomerkit ja muinaismuistoihin rinnastettavat kilometripylväät. Toimenpiteillä pyritään korostamaan tien ja sen ympäristön tulkittavuutta.</p> <p>Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi sekä tienpitäjän että maanomistajien näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä pitkän aikavälin tavoitteena kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja tien mahdolliselle korjaukselle.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, hoito, ylläpito, suositukset				
ISBN (PDF) 978-952-257-827-3	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu)
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-827-3		Kieli Suomi
Sivumäärä 54				
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika -		Painotalo -		

Esipuhe

Koiviston museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Se on Liikenneviraston museotie- ja -siltakokoelmaan pysyvästi tallennetun museokohteen ympäristöhoidon 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 tietoarvoa tukevien arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakunnallisen tieliikenteen perinne- ja kulttuurikoelman.

Museotie- ja -siltakokoelman pitkäjänteiseksi hoitamiseksi ja säilyttämiseksi käynnistettiin vuonna 2006 projekti, jossa laadittiin perusselvitys museokohteen 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 kunnossapidon pitkäaikaiseksi toteuttamiseksi. Aikaisemmin on tehty vastaavat suunnitelmat neljästä museosillasta ja kolmesta museotiestä. Suunnitelmien laadintaa on kehitetty jatkuvasti.

Suunnitelmien näkökulmana on ollut paikallinen asiantuntemus. Työ aloitettiin maastokatselmuksella Koivistonkylässä ja sen ympäristössä, missä yhteydessä tavattiin Keski-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen aluevastaava Martti Halmela sekä perinneyhdyshenkilö Minna Suoranta, Keski-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen edustaja ylitarkastaja Liisa Horppila-Jämsä, Keski-Suomen museon amanuenssi Saija Silen ja Keski-Suomen museon edustajana muinaismuistojen osalta Miikka Kumpulainen sekä rakennuttajapäällikkö Tommi Rautjarvi ja tekninen johtaja Jarmo Latvala Äänekosken kaupungista. Paikallista kulttuuri- ja kotiseututoimintaa edusti Koivistonkylän kyläyhdistyksen puheenjohtaja Matti Hämmäläinen. Raportin kirjoitusvaiheessa heiltä on pyydetty kommentteja.

Tilaajan edustaja työssä sen alkaessa oli vs. perinnevastaava Satu Honkanen ja päätösvaiheessa perinnevastaava 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 lokakuussa 2013

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri

1 Lähtötiedot

1.1 Koiviston museotien sijainti

Koivistonkyläntie, Koiviston maantie 16757 sijaitsee Keski-Suomessa Äänekosken Koiviston kylässä. Kylä sijaitsee noin 15 kilometrin etäisyydellä kaupungin keskustan eteläpuolella.

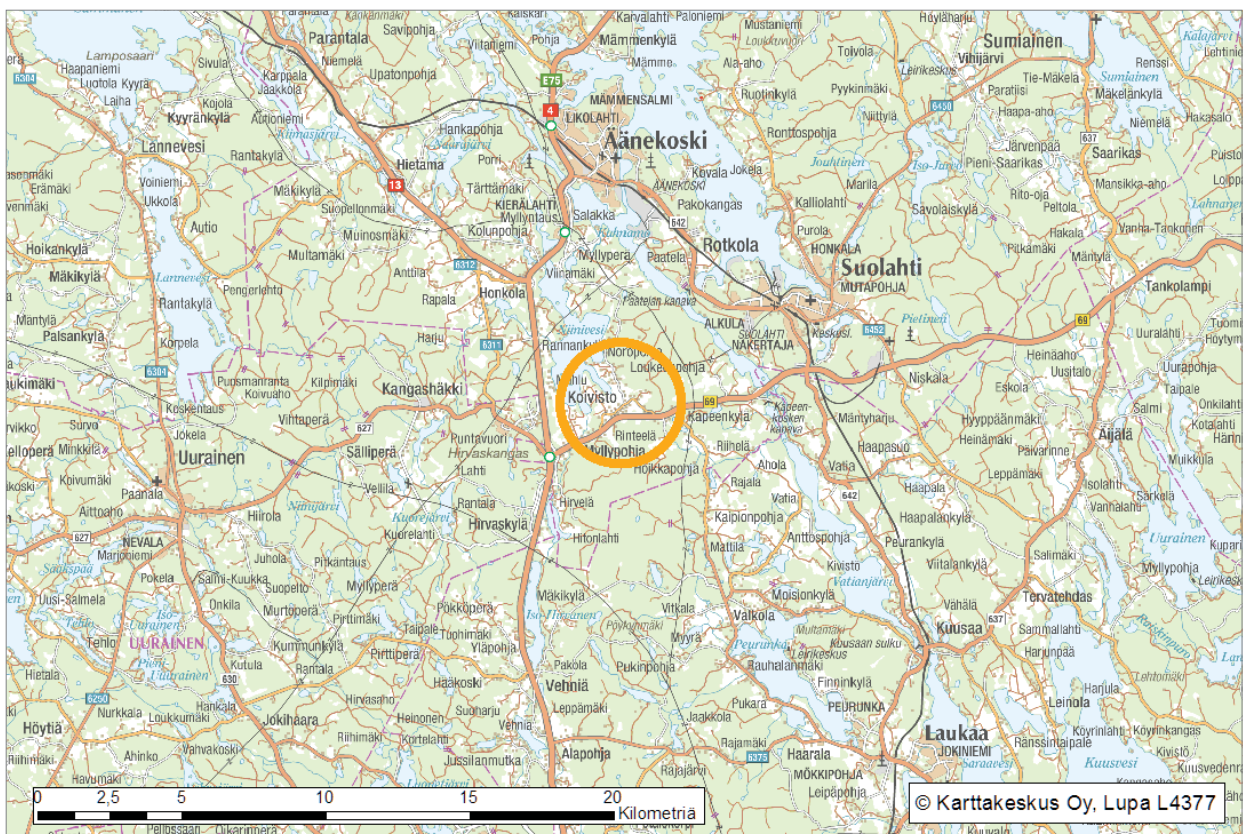
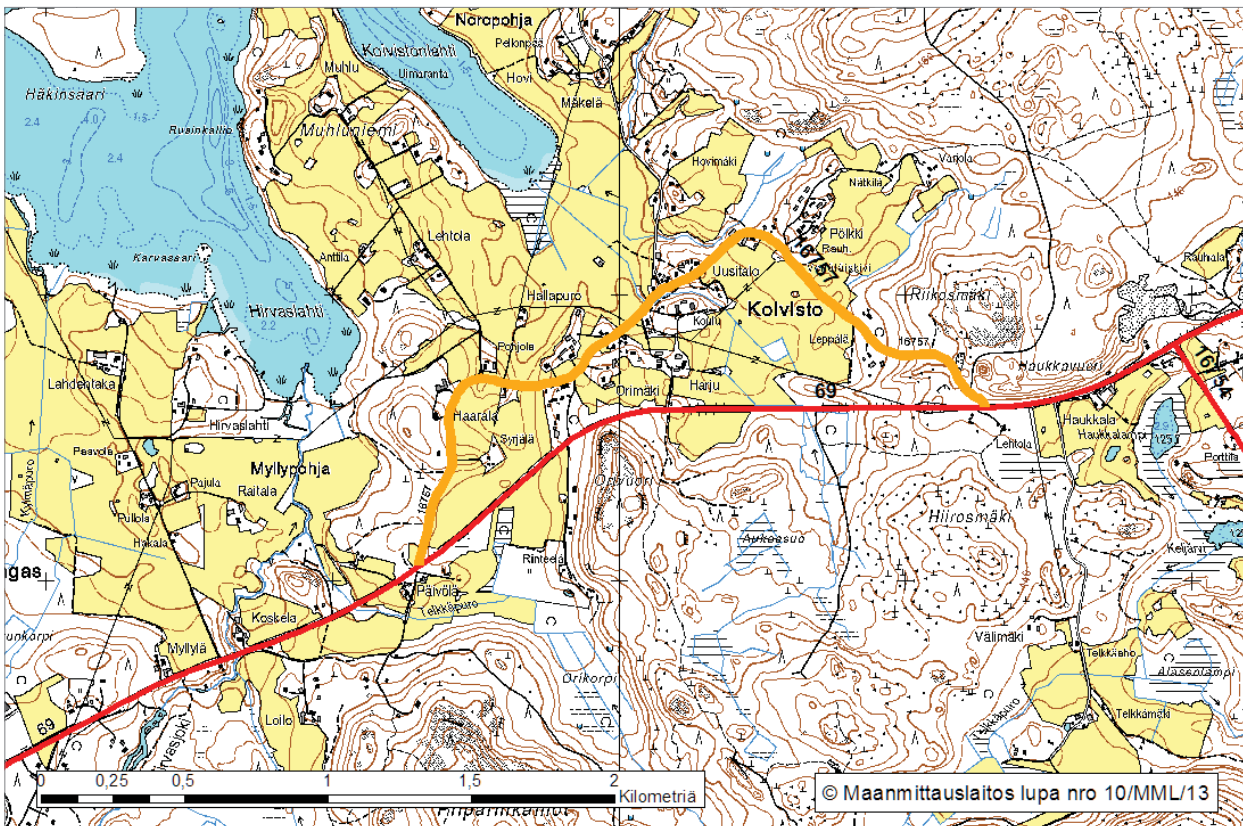
Museotien pituus on 2,9 kilometriä ja tieosoite 16757 1/0–1/2900. Museotie kulkee Koivistonkylän läpi. Tie liittyy itä- ja länsipäässä maantiehen 69, joka johtaa Äänekosken Hirvaskankaalta Suonenjoen Levään. Etäisyys museotien länsipäähän valtatieltä 4 Hirvaskankaan liittymästä on noin 2 kilometriä. Maantien 69 varteen Hirvaskankaalta museotien länsipäähän on rakennettu uusi kevyenliikenteen väylä, joka on avattu syksyllä 2012. Museotien itäisen liittymän tuntumassa, museotien varressa, sijaitsee kylän opastusalue, saarekkeen erottama levike, jossa on mm. katosrakenne. Opastusalueelta lähtee polku uudelle kyläläisten rakentamalle luontopolulle.

Vanha Kuopion ja Vaasan maantien ja Vanhan Laukaantien ura erottuu selvästi nykyisen museotien länsipäässä maantie 69:n toisella puolella, jossa se muodostaa noin kilometrin lenkin ja palaa maantielle Koskelan talon kohdalla. Museotien itäpäässä maantie 69 peittää yhteyden historialliselle kustavilaisen ajan Rautalammin-Kuopion postitien linjaukselle ja myös vuonna 1844 valmistuneelle Koiviston ja Laukaan kirkon väliselle tielle.

Koivistolla on pitkä historia hallinto- ja liikennepaikkana. Nykyisinkin Koivistonkylä sijaitsee liikenneyhteyksiltään edullisesti Jyväskylään nähden. Kylä on elävä ja kehittyvä. Kylän viljelyaukealle on kaavoitettu ja rakenteilla uutta omakotiasutusta. Koivistonkylässä on peruskoulu, jossa on noin 60 oppilasta. Kylässä toimii asukasyhdistys, Koivistonkylän kyläyhdistys. Hirvaskankaan alue ja Koivisto sen osana ovat Äänekosken palveluiden ja asumisen kehityskohteita.

Näkymä museotien länsipäästä kohti maantien 69 liittymää.
Kuva Martti Piltz





Koivistonkyläntien sijainti Keski-Suomessa Äänekosken kunnassa.

Koivistonkyläntiestä ei ole historiatieteelliset kriteerit täyttävää historiaselvitystä. Tien historiaa käsittelevät kirjoitelmat on kirjoitettu vuoden 1982 tiemuseohankkeen tarpeisiin. Niissä ei viitata vuonna 1974 julkaistuun Suomen teiden historia I-teokseen, jota edelleenkin arvostetaan alan peruskirjallisuutena. Ainakin osa teksteistä on seudun tiehistorian tuntijana arvostetun Tauno Kallioniemen laatimia. Taustana on hänen pro gradu tutkielmansa (1965). Sen jälkeen on julkaistu Keski-Suomen historia I–III sekä Tiehallinnon 200-vuotisjuhlien yhteydessä järjestelmällisesti Suomen tieliikenteen kehitystä kartoittava kirjasarja,

jota täydentävät paikalliset ja alueelliset tutkimukset sekä ehkä tärkeimpänä Museoviraston vuonna 1998 suorittama Vanhan Laukaantien inventointi. Vuonna 2009 julkaistu Matti Enbusken Vuosisadat Pohjanteillä avaa uusimpana tutkimuksena laajoja ja uusia näkymiä Pohjanlahden ja Savon välisiin kulkuyhteyksiin. Tässä hoito- ja ylläpitosuunnitelman historiaosuudessa käytetty kirjallisuus on luetteloitu lähdeluetteloon, mutta aikaisempien hoito- ja ylläpitosuunnitelmien tavoin tietoja ei ole viitteytetty.



Museotien länsipään liittymä maantielle 69. Kuva Laura Soosalu



Vanha tieura jatkuu maantien 69 eteläpuolelle Piiparintienä. Kuva Laura Soosalu

1.2 Koivistonkyläntien nimeäminen museotieksi

Koiviston paikallistie on otettu Liikenneviraston (silloin Tielaitos) museokohdekoelmaan vuonna 1998. Valintaprosessi oli käynnistetty jo valtakunnallisen tiemuseohankkeen osana 1970-luvun lopulla. Koiviston tie oli Tie- ja vesirakennuslaitoksen museotoimikunnan ennakkovalituissa kohteissa. Ensisijaisena kohteena ollut Kuhmoisten Jämsän maantie jäi ehdotuksesta pois. Sen sijaan Koiviston tielle tuli kilpailevaksi ehdotukseksi maantie 6312 Huutomäki-Suojoki-tien ns. ”Honkolan lenkki”. Kaikki kolme tiekohdetta jäivät lopullisesta ehdotuksesta pois.

Uuden vaiheen aloitti maaliskuussa 1994 Äänekosken kaupungin esitys Koiviston paikallistien nimeämisestä museotieksi. Esityksen taustalla oli Koiviston kylätoimikunnan aloite. Sen keskeisenä pontimena olivat Vanhan Äänekosken Kotiseutuyhdistyksen Koiviston historiallisten kohteiden opasteiden rakentaminen ja ylläpito. Kesällä 1993 oli ilmestynyt useiden kotiseutuyhdistysten ja museoiden yhteisesti julkaisema Pietari Brahen kulttuuritie-esite. Rautalammilta Kyyjärvelle ulottuvan reitin puolivälissä Koiviston paikallistie on sen merkittävimpiä jaksoja.

Keski-Suomen museon lausunnossa sanotaan, että Koiviston tie sopii tiemuseokohteeksi erityisesti siksi, että se korostaa Koiviston asemaa 1700-luvulla ja 1800-luvun alussa keskisen Suomen liikenteellisenä ja hallinnollisena keskuksena. Samanaikaisesti Keski-Suomen museo, Äänekosken kaupungin museotoimi ja Vanhan Äänekosken kotiseutuyhdistys toteuttivat Koivisto-projektia. Projektissa virkistettiin Koiviston kylän historiaperinnettä.

Päätös Koiviston paikallistien nimeämisestä museotieksi tehtiin 6. helmikuuta 1998. Ilmeisesti kotiseutuyhdistyksen ja kyläyhdistyksen perinnetoiminnalla oli suuri merkitys päätökselle. Koiviston kyläyhdistys järjesti kesällä 1998 Koiviston historiatapahtuman, jonka kohokohtana oli museotien avaus.

Koiviston paikallistien valintaperusteet museokohdekoelmaan jäivät hieman vajavaisiksi. Kustavilaisen ajan itä-länsisuuntaisten teiden rakentaminen, postitien synty, niistä seurannut kylän asema Keski-Suomen keskuspaikkana ja Suomen sodan tapahtumat ovat keskeisesti esillä, toissijaisesti maisemalliset arvot. Asutuksen historia ja liikenneyhteyksien varhaisemmat vaiheet ovat jääneet pois.

Näkymä Muhluniemen suunnasta museotielle. Kuvan vasemmassa reunassa kylätalo. Kuva Laura Soosalu



Museoteiden kokoelman muodostamiskriteerit ovat vaihdelleet aikojen kuluessa. Kokoelman museaalisen arvon määrittelemiseksi ja tallennusperusteiden yhtenäistämiseksi tehtiin selvitys vuonna 2006. Kokoelmalle luotiin Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka, joka hyväksyttiin 30.11.2007.

Kokoelmapolitiikkaa sovellettiin museokohteiden arvoluokitukseen ja ne arvioitiin kolmeen tallennusluokkaan. Kokoelmapolitiikka edellyttää museokohteelta valtakunnallista merkitystä. Esteettiset sekä maisemalliset arvot ovat toissijaisia verrattuna valtakunnalliseen tieliikenteen ilmiöön. Koiviston paikallistien katsottiin täyttävän valtakunnallisen tieliikenteen historian kriteerit, vaikka päätöksen tietopohja rakentui niukalle tiedolle. Koiviston paikallistie esitettiin suoraan kokoelmaan kuuluvaksi. Esitystä tukevasti katsottiin se, että tiellä on myös paikallisesti suuri merkitys sekä tieliikennehistorian että paikallishistorian näkökulmasta.

Liikenneviraston museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikkaa tarkasteltaessa Koiviston paikallistie osana Kuopion ja Vaasan välistä tietä sijoittuu tieliikennehistorian ajanjaksoon 1600–1700-luvun tieverkon rakentuminen. Tällöin teiden rakentamisen pontimena olivat erityisesti kauppa sisämaista satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti). Ajanjaksolla yksi kokoelmaan tallennettavista ilmiöistä on juuri Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen, mitä Koiviston paikallistie sopii hyvin kuvaamaan.



Vanha tieura on kaventunut kasvillisuuden levittäytyessä sen pientareille. Kuva on otettu lännestä itään Koskelan-Päivölän viljelysaukean eteläpuolella. Tie on saattanut olla suunnilleen tämän näköinen. Kuvan kuusimetsikön vapaa tila on noin neljä metriä leveä. 1700-luvun lopussa, ennen kuin se levennettiin lainmukaiseksi 10 (n. 6 metriä) kyynärää leveäksi maantieksi. Tiestä löytyy ilmeisesti 1930-luvulla nykyiseen muotoonsa rakennetun tien ojat, joiden väli on noin seitsemän metriä. Kuva Martti Piltz

1.3 Koiviston museotien historialliset vaiheet

1.3.1 Koivistonkyläntien synty

Asutuksen alku

Pysyvä asutus Äänekosken (ent. Laukaan) Koiviston seudulle on tullut viimeistään keskiajalla. Asutus on pääsääntöisesti levinnyt etelän suunnasta tai "savolais-ekspansiona". Asutus on ollut harvaa ja keskuspaikat pieniä, useinkin vain parin talon kyliä. Muuramessa on ollut 1560-luvulla neljän talon ja Jyväskylässä 10 talon kylä. Muhluniemen eräsijoille asettui vuonna 1553 savolainen kaskenkaataja Antti Tarvainen, mikä viittaa siihen, että asutus on noin sata vuotta vanhempaa. Muhluniemen talo Koivistossa tunnetaan viimeistään vuodelta 1593.

Koivisto sijaitsee Niiniveden rannassa. Rantaviiva on poikkeuksellisen pitkä, koska Niiniveden eteläpäässä Muhluniemi muodostaa kaksi kapeaa pitkää lahtea, Koivistonlahti ja Hirvaslahti. Keski-Suomen maaperässä Koiviston poikkeuksellisen laaja savimaa on ollut maanviljelykselle edullinen: Kylässä on joki, johon on voitu rakentaa mylly. Oletettavasti järvi on tarjonnut hyvät kalastusmahdollisuudet.



Piiparintiellä, noin kaksi sataa metriä etelään 69-tieltä on mielenkiintoinen "Telkkäpuron silta" eli puuarinalle rakennettu kivirumpu. Rumpua on vaikea havaita, koska sen päälle on ajettu maata noin 1,5 metriä kantavuuden parantamiseksi ja sen päällä kasvaa puita. Siltarumpuun liittyy voimakas paikallinen tarinaperinne ja vieläkin se on kylän juhannuskokon paikka. Rumpu on ilmeisesti 1930-luvun tiekorjauksen ajalta. Kuva Martti Piltz

Muhluniemestä ja Koiviston Kantolasta on löydetty kvartsi-iskoksia sekä Koskelasta ja Norolasta jäänteitä, mitkä viittaavat kivikautiseen asutukseen. Muhluniemestä on inventoitu neljä kivilatomusta, mikä viittaa rautakautiseen asutukseen. Koivisto edustaa löytöjen perusteella asutukseltaan normaalia keskisuomalaista kivikautta ja asutus on ollut pitkäaikaista.

Koiviston kylän talojen määrä on kehittynyt vuosina 1600–1860 seuraavasti:

vuonna	taloja
1600	1 (Muhluniemi)
1650	2 (Muhluniemi ja Koivisto)
1700	2
1750	4
1800	14
1860	15

Vuonna 1851 Koivistossa on talojen lisäksi ollut 20 torppaa ja 3 mäkitupaa, mistä Muhluniemen talon osuus on 15 torppaa. Se on poikkeuksellisen suuri määrä, koska normaalia oli, että talossa oli yksi torppa. Yksi torpista oli Hovimäen lähellä sijainnut ruotusotamiehen sotilastorppa. Koivistonkylä on yllämainittuna aikana ollut Äänekosken (ent. Laukaan) merkittävimpiä asutuskeskittyä.

Koiviston kylä on säilyttänyt historiallisen vaikutelman. Tie kiemurtelee asutuksen, kumpuilevan järvenrantamaiseman ja peltoaukeiden keskellä ja muodostaa maisemallisesti ja historiallisesti arvokkaan kokonaisuuden. Historiallista tulkittavuutta helpottavat muistomerkkien opasteet. Vanhan Laukaantien Korpilahden Koiviston tiejakson inventointiraportissa todetaan, että vain Laukaan Vanha Vehniän tie on säilyttänyt Koiviston tien lisäksi kylätiemäisen asunsa.

Kulkuyhteyksien synty

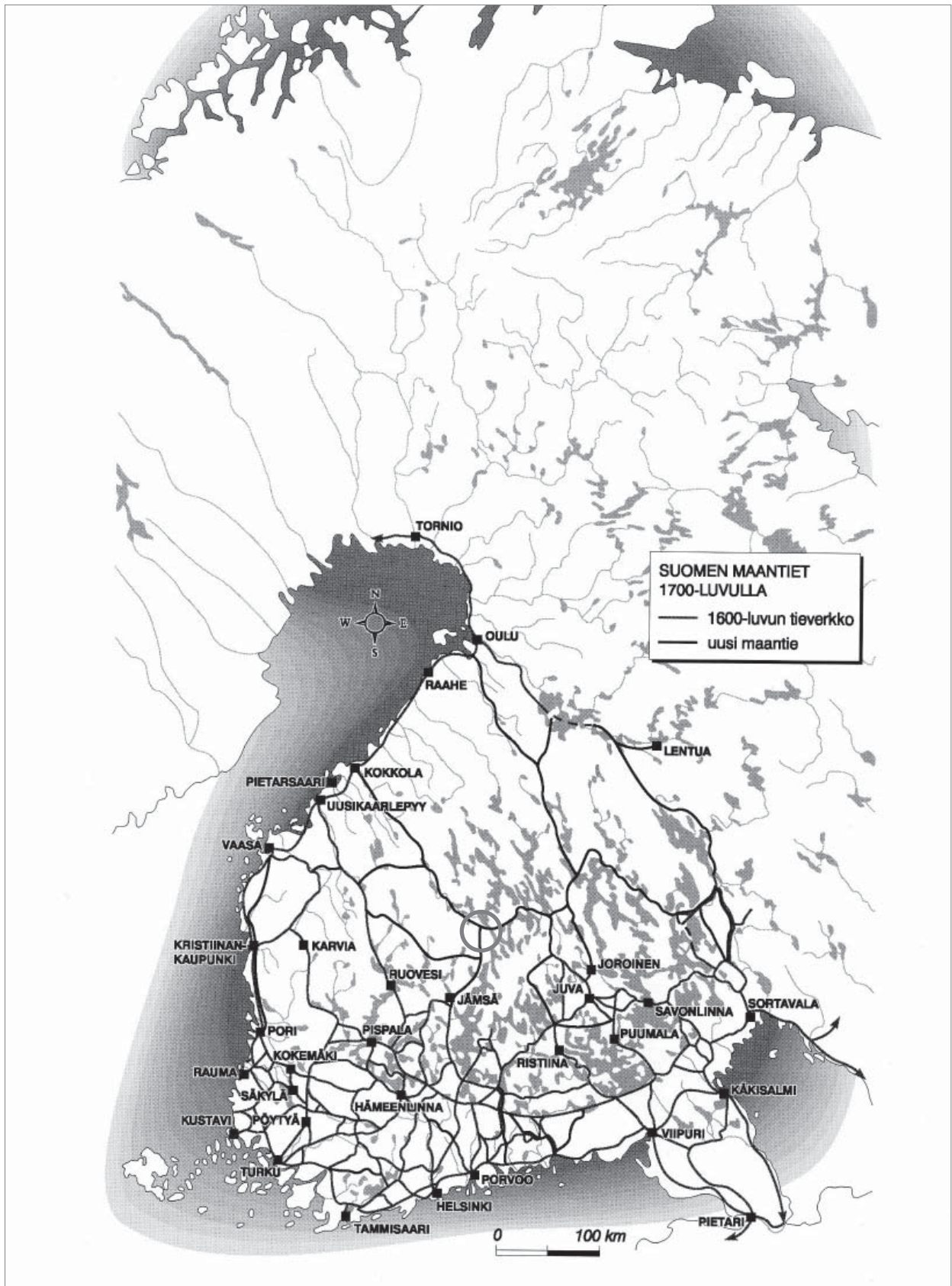
Suomen sisämaa oli pitkään, 1600-luvulle asti, suurelta osalta vesiteiden varassa. Vähäinen liikennetarve ei edellyttänyt maakulkuväyliä. Vesistöt olivat melko suotuisia pitkilläkin matkoilla ja niiden kanavointia suunniteltiin Pikkuvihan vuosiin saakka. Keskeinen reitti on ollut etelään Päijännettä pitkin Anianpellon markkinapaikalle Vääkseen, josta on ollut yhteydet Suomenlahden rantakaupunkeihin. Venereittien parannuksiin päästiin Keski-Suomessa vuosina 1838–1839, kun Suomeen oli perustettu Koskenperkausjohtokunta vuonna 1799.

Vanha Laukaantie on Keski-Suomen vanhin maantie. Se on myös ollut ainut merkittävä maakulkuyhteys. Keskisuomalaisille tie on luonnollisesti ollut Hämeen tie. Vanhaksi Laukaantiekseksi kutsuttu tie kulkee Tampereen seudulta Pälkäneeltä Jämsään, Korpilahdelle, Muurameen, Jyväskylään ja sieltä Palokan ja Vehniän kautta Koivistoon. Tien eteläpää on saattanut olla jo 1400-luvulla polku-urana. Keski-Suomessa vakiintunut polku-ura voi olla 1500-luvulta. Ensimmäinen dokumentti siitä ainakin talvitienä on vuoden 1640 keväältä, kun Pietari Brahe matkusti sitä pitkin Rautalammilta Turkuun. Kesätienä se on merkitty kartalle vuonna 1696. Vanhaa Laukaantietä on Hirvaskankaalla lyhyt jakso muinaismuistona. Tien arkeologisessa tutkimuksessa on todettu, ettei siinä ole tällä paikalla rakennekerroksia, vaan se on syntynyt kulumalla hiekkamaahan.

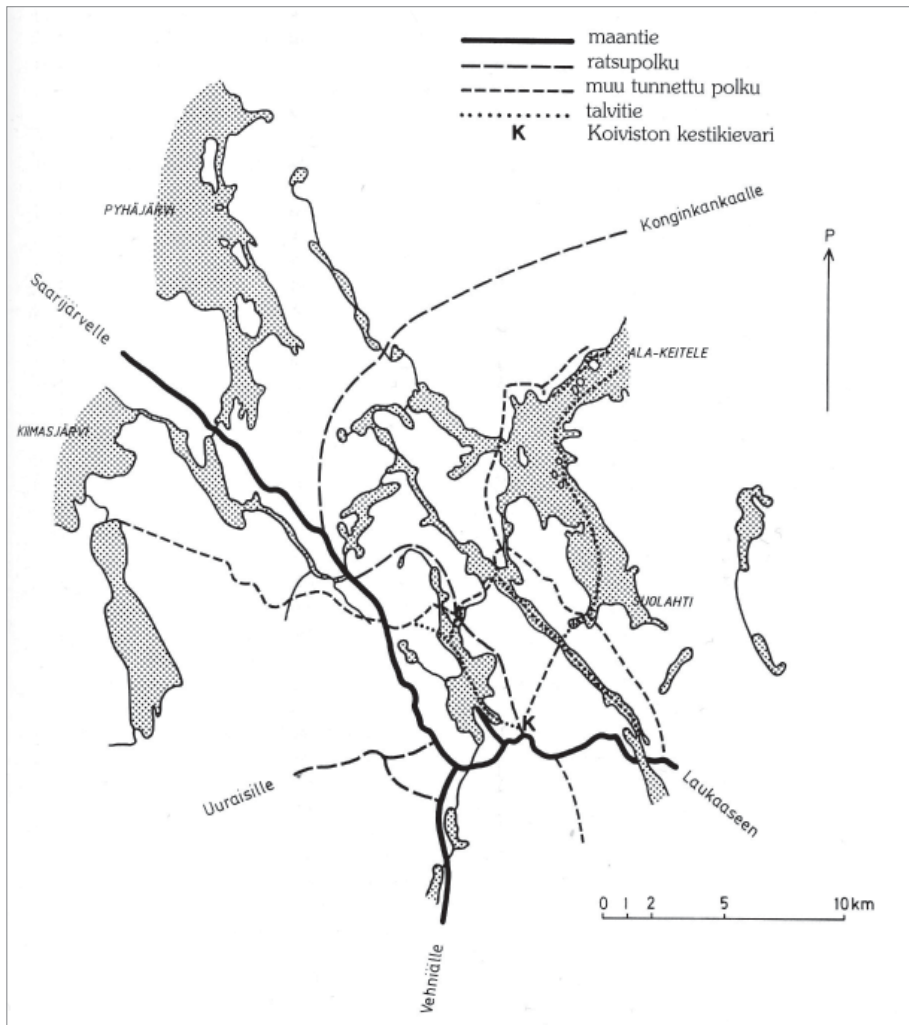
Asutuksella ja Vanhalla Laukaantiellä on kiinteä yhteys; tie yhdisti seudun asumukset. Vanhaa Laukaantietä on käytetty 1700-luvulla markkinatienä alkusi Tammerkoscalle ja myöhemmin Jyväskylään. Tien varrella on ollut kestiekievareita, joten se on ollut valtakunnallinen maantie. Koiviston talo on mainittu kestiekievaripaikkana ainakin vuodesta 1687 alkaen. Laukaan tie Hämeenlinnasta Koivistoon saakka raivattiin 1770-luvulla vaunuilla ajettavaan kuntoon ja ainakin vuonna 1786 voitiin reitti liikennöidä kärryillä.

1700-luvulla Koivisto on ollut Keski-Suomen liikenteen solmukohta, kun Vanhasta Laukaantiestä haarautuivat tiet länteen Saarijärvelle, pohjoiseen Viitasaarelle sekä itään Rautalammille. Tiet ovat olleet vain polkuja, mutta vakiintuneita kulkuväyliä. Alun perin Saarijärven kulku-ura on kulkenut Niiniveden länsipuolta ja Viitasaaren polku itäpuolta. Tämä osittain selittää sen, että Koiviston museotiejakso on nykyisestä linjauksesta poiketen kiertänyt Hovimäen talon kautta.

Saarijärven pääsuunta on ilmeisesti ulottunut Kokkolaan ja Viitasaaren suunta Kalajoelle saakka. Saarijärveltä Koiviston kautta Rautalammille on johtanut 1600-luvun lopulla polku. Tie Koivistosta pohjoiseen (ja länteen) Saarijärvelle on ollut kärryillä ajettavissa ehkä 1780-luvulla, sitä aikaisemmin se on ollut ratsupolku. Itään päin Rautalammille on ollut vain polku-ura. Maanteiden olisi pitänyt olla Maunu Eerikinpojan maanlain mukaan 10 kynnärää (noin 5,9 metriä) leveitä, mutta näin ei aina ollut.



Pohjoiseen Keski-Suomeen maantiet tulivat vasta 1700-luvun aikana. Jämsä oli pohjoisin piste 1600-luvulla. Koivistonkylän sijainti maaliikenteen väylästössä on keskeinen. Lähde: Viertola, 1974, Suomen teiden historia I ja Masonen, toim., 1999, Maata, jäätä, kulkijoita.



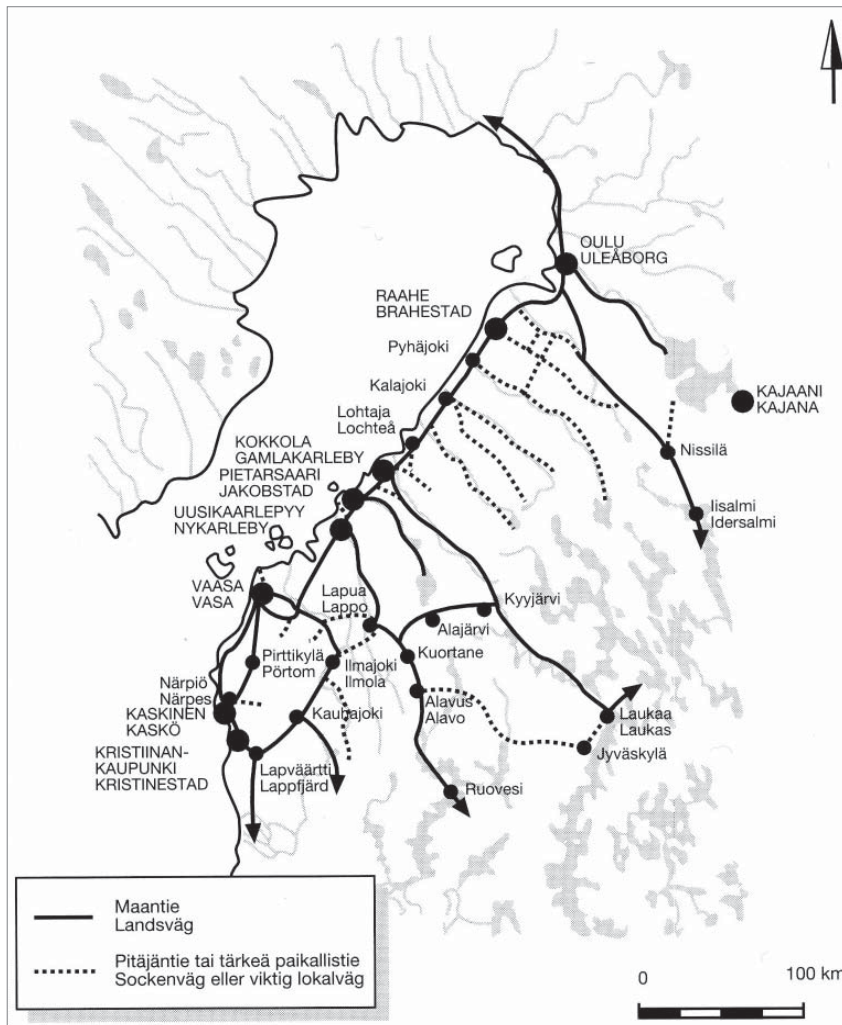
Koiviston kylän tärkeimmät tie- ja polkuyhteydet 1700- ja 1800-luvun taitteessa. Koivistonkylä on merkitty K-kirjaimella kartakkeelle. Lähde: Äänekosken-Suolahden historia.

Koiviston suuruuden aika

Koiviston kylä oli liikenteen solmukohta, mutta kustavilaisella kaudella (1772–1809) sen merkitys muuttui huomattavasti. Kustaa III:n laajentumispolitiikka, talouselämän elvyttäminen ja hallinnon kehittäminen johtivat uusien kaupunkien perustamiseen ja liikenneyhteyksien rakentamiseen.

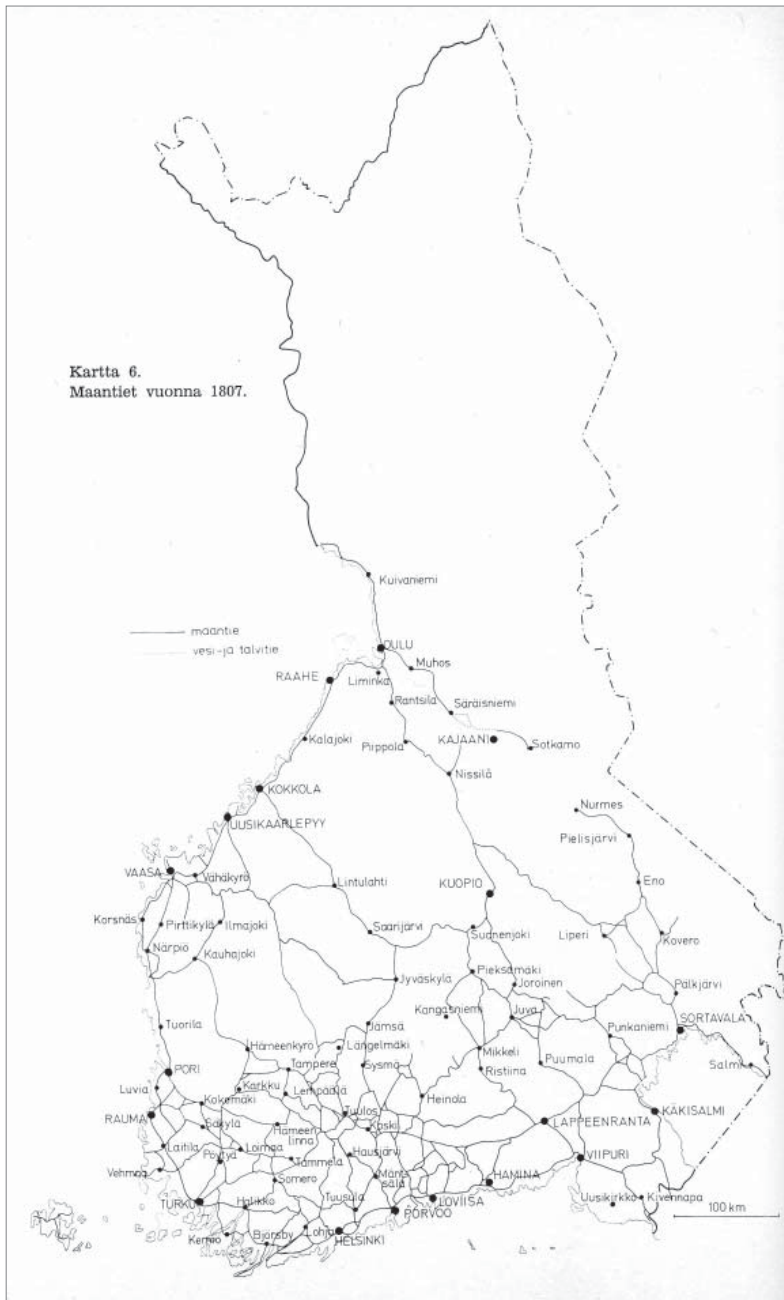
Uudenkaupungin rauhassa 1721 oli menetetty Itä-Suomen perinteinen yhteys merille Viipurin kautta. Kaakkois-Suomen menetys Turun rauhassa vuonna 1743 aiheutti muutoksen Savon ja Pohjois-Karjalan taloudessa ja liikenteessä. Liikenteen suunta haluttiin kääntää emämaahan Ruotsiin Pohjanlahden satamien Oulun ja Raahen kautta. Tätä edistivät Pohjanmaan kaupunkien saamat tapulioikeudet vuonna 1765. Tierakennuksessa liikenneverkkoa käännettiin itä-länsi suuntaiseksi. Uusi maantie rakennettiin Kuopiosta Nissilän kautta Ouluun täydentämään perinteistä Säräisniemen kautta kulkenutta tietä Ouluun. Tie valmistui 1785.

Saarijärveläiset anoivat vuonna 1755 tien rakentamista Saarijärveltä Lappajärven kautta Pietarsaareen. Vaasan läänin ja hovioikeuden perustaminen sekä Pohjois-Hämeen alueiden liittäminen Vaasan lääniin vuonna 1775 käännsivät tien kuitenkin Vaasaan. Saarijärveltä vanhaa kulku-uraa parannettiin Koivistoon, Vanhan Laukaantien päätepisteeseen. Tavoitteellisesti tie rakennettiin 5,9 metrin levyisenä. Tien rakentaminen aloitettiin vuonna 1777, ja sen piti valmistua kolmessa vuodessa. Koivistosta itään Rautalammin kautta Kuopioon valmistui ratsastettava tie vuonna 1786. Tietä parannettiin usein seuraavien vuosien aikana. Tietä rakensi sotaväki, mistä ilmeisesti johtuu tien kansankielinen nimi, Sotatie. Tie ei valmistunut lopullisesti ennen Suomen sotaa. Yleisesti pohjoisen Keski-Suomen tiet rakennettiin pääpiirteissään vasta 1800-luvulla. Viitasaaren tie parannettiin vuonna 1859.



Pohjanmaan tärkeimmät maatiet ennen Suomen sotaa. Maantie ja samalla postitie Laukaasta (Koivistosta) Vaasaan ei ole vielä-kään valmis, vaan Lapuan seudulla on merkitty kaksi paikallistietä maanteitä yhdistämään. Pitäjän- tai paikallistienä näkyy myös myöhempi postitie Jyväskylä, Alavus, Kuortane, Vaasa. Koivistonkylästä johtaa maantie Kokkolaan ja itään kohti Kuopiota. Kartan muokkauksessa jostain syystä ei näy Jyväskylästä Koivistoon tulevaa tietä eikä Koivistosta suoraan Suonenjoen kautta Kuopioon menevään uutta postieitä. Lähde: Pohjanmaan kautta, johon se muokattu kartasta Charta Öfver Wasa Höfdingedöme.

Kuopion kaupunki perustettiin vuonna 1775. Kuopion ja Vaasan välille rakennettiin maantie, joka noudatteli vanhoja paikallisteitä ja polkuja. Uusi postitie avattiin vuonna 1786 ja samana vuonna avattiin Muhuniemen taloon postikonttori. Vanhan Laukaantien merkitys oli jo vähentymässä, koska vuonna 1758 valmistui suora tieyhteys Jyväskylästä Laukaan kirkolle. Siitä tuli vilkas kulkuväylä. Se korvasi vanhan Laukaantien linjauksen Palokan ja Vehniän kautta. Tietä parannettiin vuonna 1839.



*Maantiet vuonna 1807. Tämä jo klas-
sinen esitys Suomen maantieverkosta
esittää Kuopion Vaasan tien maantienä
koko pituudeltaan. Poikittaisteiden linja-
ukset ja Koiviston sijainti olivat Suomen
Sodassa molempien osapuolien huollolle
tärkeitä. Kuriositeettina voi mainita, että
sekä Ruotsin että Venäjän armeijat käyt-
tivät samaa Ruotsin valtakunnan karttaa,
joka oli hyvin tarkka nykyisenkin mitta-
puun mukaisesti ja oli helposti ostamalla
hankittavissa. Lähde: Viertola, 1974,
Suomen teiden historia I.*

Liikenteen lisäksi Koivistonkylässä oli ympäristöönsä nähden muutakin ainutlaatuaista.

Kruununmakasiini oli kruunun viljoina kantamien verojen säilytyspaikka. Koivistonkylässä entinen sotaväen varusvarasto toimi kruununmakasiinina. Suomen sodan vuosina 1808–1809 viljamakasiinin omistuksesta käytiin ruotsalaisten ja venäläisten joukkojen välinen kahakka. Muistoina tästä kahakasta ovat museotien varressa muinaismuistoiksi arvetetut Ryssänhauta aivan museotien länsipäässä sekä Venäläiskivi Koiviston (nyk. Pölkin) talon läheisyydessä.



Venäläiskivi. Kuva Kirsi Liimatainen

Vuosisadan vaihteen tienoilla Koiviston museotiejaksolla tapahtui myös tien oikaisu. Alun perin tie kulki Hovimäen talolle ja palasi sieltä Koiviston talon ohi nykyiselle linjaukselle. Oikaisun ajankohtaa ei tunneta tarkasti, mutta vuosien 1772–1805 ”Kuninkaan kartastossa” näkyvät molemmat tielinjaukset. Nykyisin maastosta ei silmämääräisesti löydy vanhaa tieuraa Hovimäki-Pölkki, mutta entinen polku-ura kylän koulun läheltä Hovimäkeen ja edelleen Norolaan ja siitä eteenpäin kohti Äänekoskea on ajokelpoisena tienä.

Hirvaskankaalla toimivat 1820-luvulla pohjoisen Keski-Suomen ainoat markkinat. Piirilääkäri asui Koivistonkylässä. Kylässä oli sairastupa, rokottaja ja rohtola. Myös kruununvouti sekä henkikirjoittaja asuivat Koivistossa. Nämä olivat kaikki verraten lyhytaikaisia toimintoja kylässä, mutta postimestari Carl Fredrik Essbjörn asui Koiviston Muhluniemessä vuosina 1793–1853. Hän omisti useita muitakin tiloja kylässä. Keski-Suomen maaseudulla on ollut erittäin poikkeuksellista, että kylässä on ollut ruotsinkielisiä virkamiehiä näinkin runsaasti.

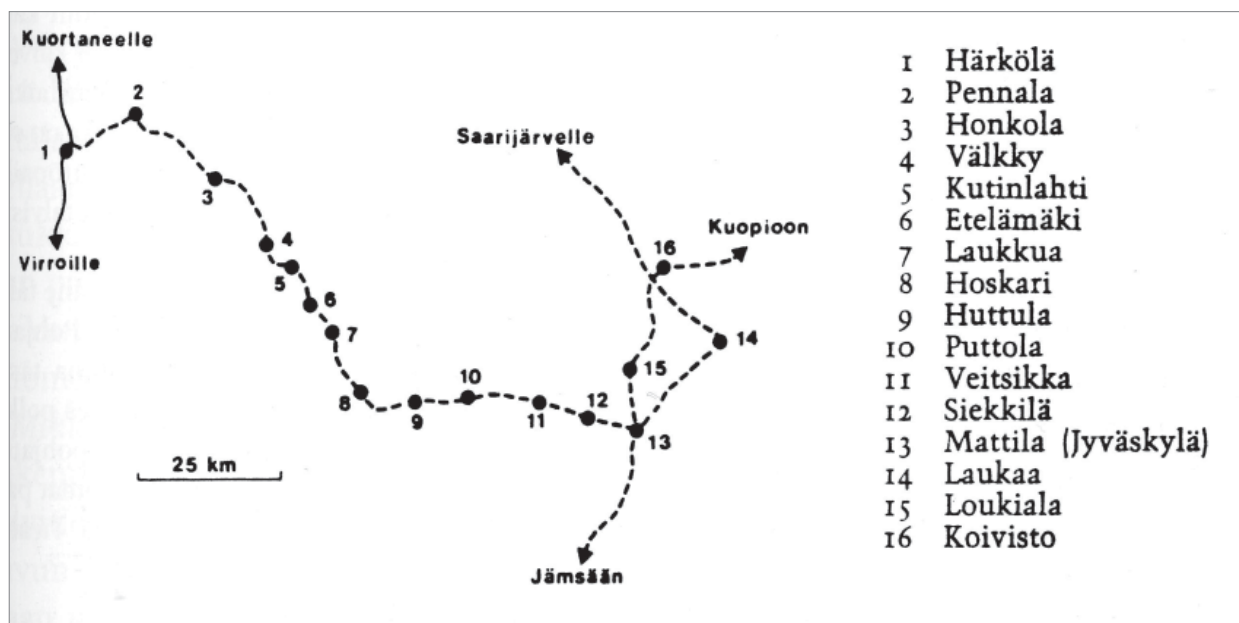
Jyväskylällä kasvatti merkitystään 1800-luvun alkuvuosina ja sai kaupunkioikeudet vuonna 1837 Keski-Suomen keskuksena. Koivisto jäi vauraaksi viljelyseudeksi, mikä pohjautui hyvin viljelyedellytyksiin, runsaaseen väestöpohjaan ja tieyhteyksiin.

1.3.2 Koiviston museotien muita vaihteita

Posti ja kievarit

Koiviston museotiellä on ollut merkitystä myös postitienä ja kestikievaripaikkana. Vuonna 1687 Koivisto mainitaan kestikievaripaikkana, samoin 1774 ja 1864. Suurimman osan ajasta kestikievari oli Koiviston talossa, viimeisinä vuosina se vuorotteli jaetun Koiviston talon päätillalla Pölkissä ja Uusitalossa.

Ruotsi perusti vuonna 1636 julkisen postiliikenteen. Pietari Brahen kenraalikuvernöörikaudella (1638–1640) postilinjat ulotettiin myös Suomen alueelle. Postitalonpoikien verkko laajeni Keski-Suomen alueelle sitä mukaan kuin tiestö kehittyi. Laukaaseen ehdotettiin postikonttoria vuonna 1777, kun Kuopion-Vaasan tie valmistui. Postilinja tuli Hämeenlinnasta Laukaan konttoriin, josta se haarautui länteen Vaasan konttoriin ja itään Kuopion konttoriin. Laukaan postimestarille annettiin virkataloksi Muhluniemen kruununtila. Postikonttori on yhä tallella Muhluniemen talona. Postikonttori avattiin vuoden 1786 alusta. Laukaan postikonttori siirrettiin vuonna 1841 Jyväskylään, jolloin myös läntinen postitie siirtyi Jyväskylän-Petäjävesi-Alavus-tielle.



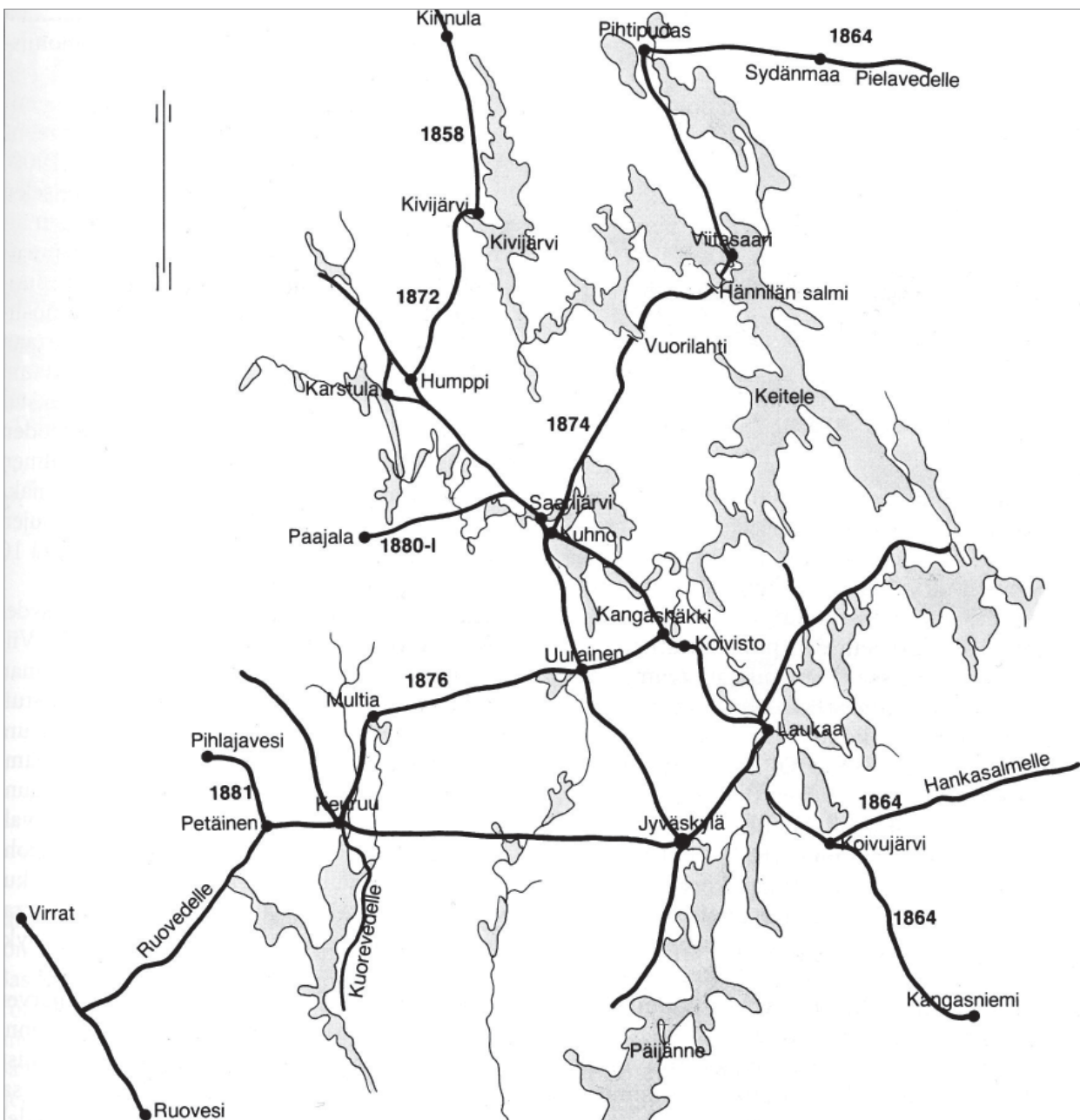
Kestikievarikartta Ruotsin ajan lopulta vuonna 1805 osoittaa, että Koivisto on edelleenkin teiden risteyksessä, mutta uusi, vuosina 1795–1796 valmistunut, Kuortaneen-Keuruun-Jyväskylän-Laukaan-Koiviston maantie on alkanut syödä sen asemaa. Jyväskylältä ja Laukaan kirkonkylästä on kasvamassa uudet Keski-Suomen keskuksset. Lähde: Keski-Suomen historia.

Koiviston museotiejakson myöhemmät vaiheet

Koivisto menetti asemansa keskuspaikkana, mutta 1800-luvulla se säilyi maantieverkolla. Maayhteys Viitasaarelle Jyväskylästä oli 1850-luvulle saakka ratsupolun varassa. Tiesuunta Saarijärveltä Viitasaarelle vahvistettiin vuonna 1863 ja tie valmistui vuonna 1874. Tie kulki Koiviston kautta. Yhteys Koivistosta Jyväskylään kulki Laukaan kirkon kautta, josta oli tullut uusi tärkeä risteyspaikka.

Laukaan länsipuolen ja Koiviston liikenneolot suhteellisesti huonontuivat jatkuvasti, koska uudet tiet sivuuttivat seudun, erityisesti Jyväskylä-Uurainen-Saarijärvi-tie ja Jyväskylä-Laukaan kirkonkylä-tie, josta se haarautui Konnevedelle ja Rautalammille. Koivisto ei ollut enää risteyspaikka.

Koivistosta itään kohti Kuopiota kulkenut tie jäi käytöstä pian Suomen sodan (1808–1809) jälkeen, kun sodassa tuhoutunut ja uudelleen rakennettu Kapeenkosken silta rappeutui, eikä sitä enää korjattu. Vanha polku-ura Laukaasta Koiviston kautta Honkolaan muodostui maantieksi. Tämäkin tie menetti aikanaan asemansa makunnan päätienä, kun liikenne siirtyi Jyväskylä-Uurainen-Saarijärvi-tielle.

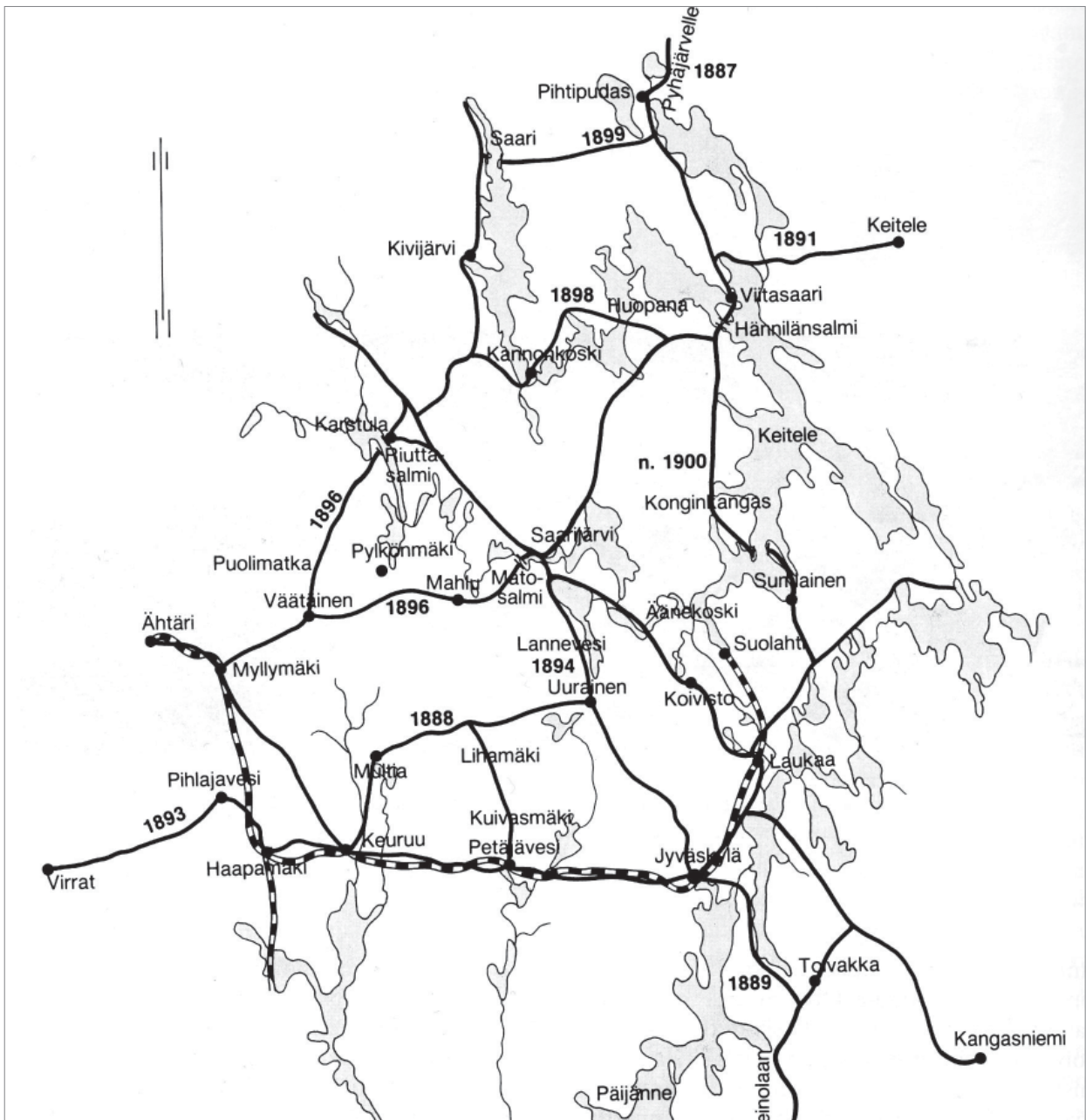


Vuosina 1850–1883 rakennetut maantiet Keski-Suomessa. Tieverkko on edelleenkin harva verrattuna rannikkoseutuihin. Koivisto on jatkuvasti maantieverkolla, mutta uudet tiet ovat vähentäneet sen liikenteellistä arvoa. Itä-länsi-suuntaisen maantieliikenteen risteykset ovat siirtyneet Laukaan kirkonkylään ja Jyväskylään. Lähde: Keski-Suomen historia 2.

Liikenneolot muuttuivat huomattavasti, kun Suolahdelle tuli rautatie vuonna 1898 ja kapearaiteinen yksityisrautatie Suolahdesta Äänekoskelle vuonna 1900. Rautatie vilkastutti Keski-Suomen liikennettä ja heijastui tierakennuksiin. Liikenteen valta-akselina rautatie ja tuleva valtatie 4 linjautuivat kauas Koivistosta Laukaan kirkon, Suolahden ja Äänekosken linjaukselle, joka valmistui kuitenkin vasta vuonna 1916. Koiviston kylä ei silti jäänyt vauraana maanviljelyskylänä kehityksestä jälkeen. Kylään tuli kauppa vuonna 1888, puhelin vuonna 1892, kansakoulu vuonna 1915 ja linja-autolinja vuonna 1924 Laukaan kirkolta.



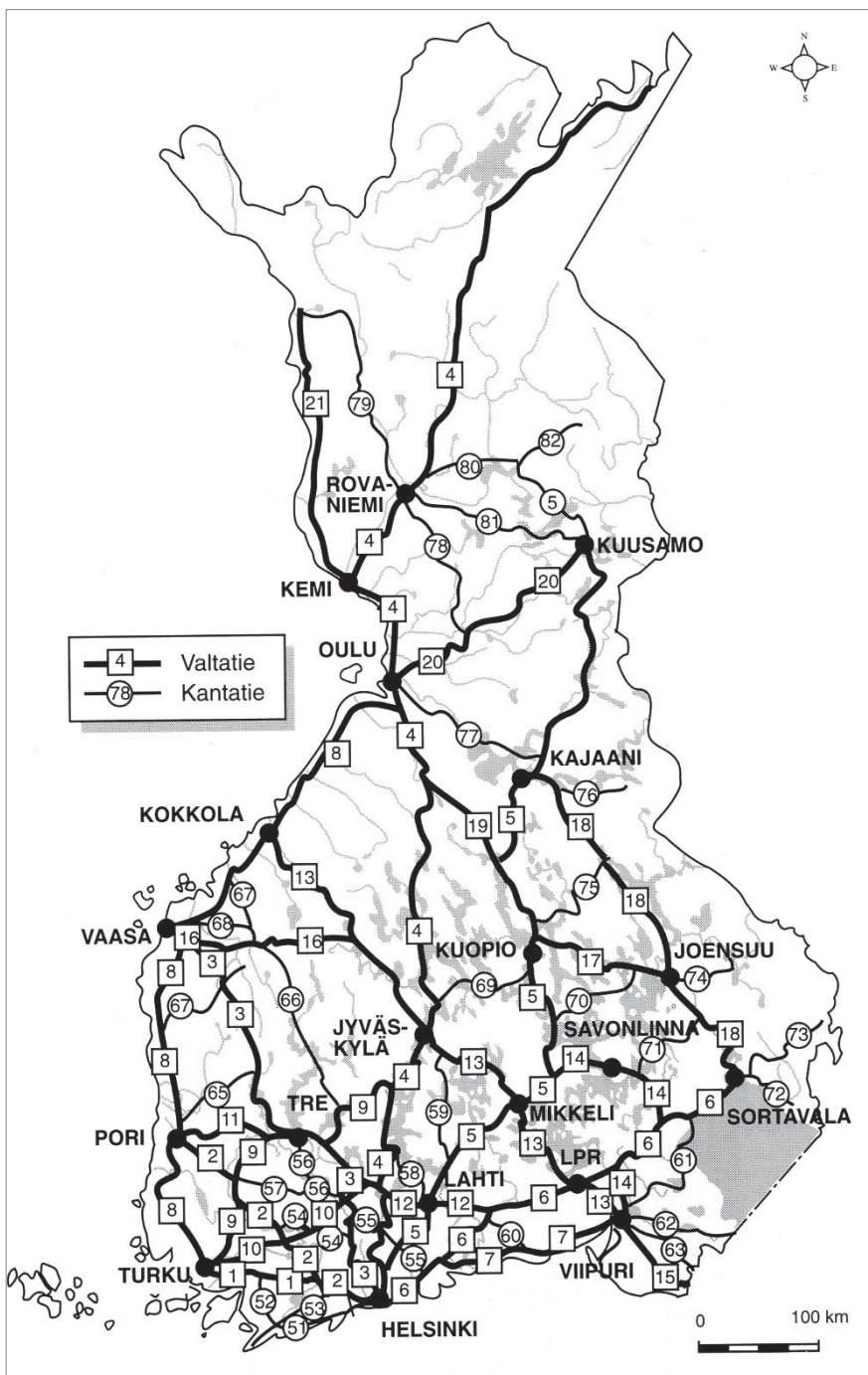
Nykyisen maantien 69 eteläpuolella ovat Piiparinkalliot. Siellä on ollut aikoinaan kivilouhos, nykyisin kivimurkskaamo, josta ajetaan jatkuvasti kiviainesta rakennuspohjaksi. Kivirumpu kestää hyvin raskaat kuormat. Rummun puusarjina näyttää veden läpi hyväkuntoiselta. Runmusta on irronnut reunakiviä, joista yksi on Telkkäpuron pohjassa. Kolme on siirretty muualle, mutta niiden palautus on vireillä. Kuva Martti Piltz



Rautatien tulo Suolahteen ja sen kapearaiteinen jatkoyhteys Äänekoskelle olivat 1800- ja 1900-luvun taitteen suuri mullistus pohjoisen Keski-Suomen liikenteessä. Rautatie vahvisti Jyväskylän, Laukaan ja Suolahden liikenteellistä asemaa. Lähde: Keski-Suomen historia 2.

Suomen itsenäistyttyä tienpidon vastuu siirtyi talonpojilta valtiolle. Valtion välittömään hoitoon tuli vuonna 1921 noin 24 600 kilometriä teitä, joka oli noin 75 prosenttia silloisista yleisistä teistä. Koiviston tie ei kuulunut näihin teihin, puhumattakaan siitä, että se olisi ollut valtion välittömässä eli Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen hoidossa. Laukaan, Koiviston ja Honkolan tie jäi isännöittäväksi vuonna 1922 ja vuonna 1929 se julistettiin uudelleen maantiekseksi. Se kunnostettiin 1930-luvun aikana valtion ja kuntien voimin sellaiseen kuntoon, että valtio saattoi ottaa sen hoitoonsa. Koivistonkyläntien nykyinen hahmo on peräisin näistä 1930-luvun tiekorjauksista. Tien linjauksessa erottuu ilmeisesti tältä ajalta oikaisu Riikostenmäessä.

Sittemmin kehittynyt valtatieajatus johti siihen, että määriteltiin valtatie 4, joka noudatti olemassa olevaa tieverkkoa Laukaan kirkolta Suolahteen ja edelleen Äänekoskelle. Valtateiden numerointi tehtiin vuonna 1938, jolloin paitsi edellä mainittua ”nelostietä”, myös maantie Laukaan kirkonkylä-Kuopio määriteltiin A-kantatieksi 69.

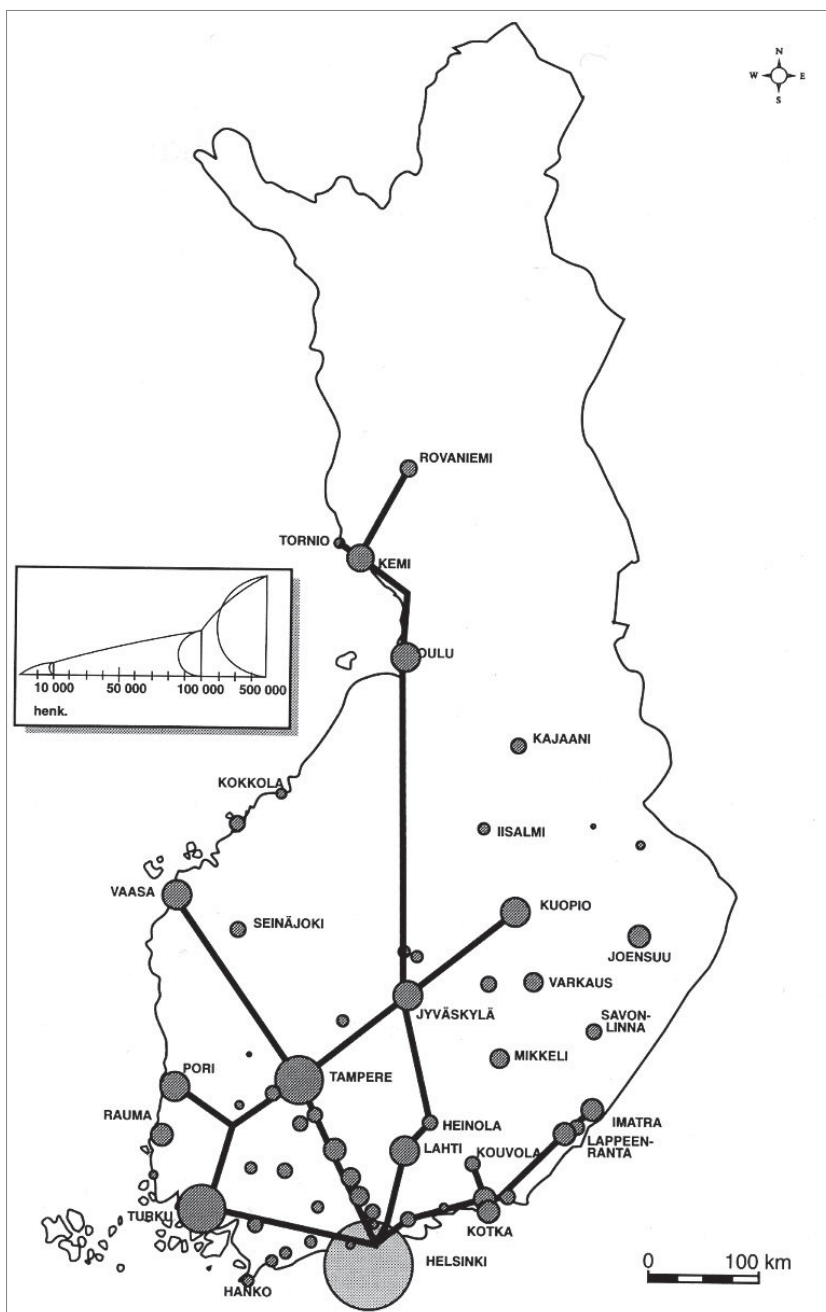


Vuoden 1938 valtatiejätivät Koiviston valta- ja kantatieverkon ulkopuolelle, myöhemmin 1950-luvulla kantatien 69 alkua siirrettiin Hirvaskankaalle ja Koiviston kylän naapuriin. Lähde: Perko, 1977, Suomen teiden historia II.

Kun Valtatie 4 siirtyi nykyiselle linjaukselleen vuosien 1955–1963 välillä, se palasi Hirvaskankaalle. Osana 1950-luvun tierakennuskautta rakennettiin myös Koivisto-Suolahti-Kärkkäälä-tie, joka oikaistiin nykyiselle linjaukselle. Tie valmistui ajettavaksi vuonna 1959 Suolahteen ja vuonna 1965 Kärkkäälään. Samalla tie erotti Koiviston kylän kohdalle Koiviston paikallisten vanhasta tielinjauksesta. Tie sai numeron 69, joka oli ollut Laukaalta Konnevedelle ja Kuopioon johtaneella tiellä. Uuden Nelostien risteys Hirvaskankaalla tuli suunnilleen samaan paikkaan kuin historiallinen Vanha Laukaantien risteys. Nykyinen Hirvaskankaan eritasoristeys on edelleen samassa paikassa. Uudet tierakennukset palauttivat Koiviston valtakunnallisen liikenteen solmukohtaan.



Riikosmäessä Leppälän talon piharisteyksen itäpuolella metsän sisässä nykyisen tien eteläpuolella vaivoin erottuu vanhaa tiepohjaa. Teiden linjaukset yhtyvät parinsadan metrin päässä hieman ennen Riikosenmäen sairastupaa. Mutka on oikaistu 1930-luvulla. Kuva Martti Piltz



1930-luvulla alkanut tieverkon kehittäminen katkesi toiseen maailmansotaan. Vuonna 1954 Tielaistoskomitea ehdotti valtatieverkkoa, jossa keskeinen väylä oli Helsinki-Jyväskylä-Oulu-Rovaniemi-tie. Koiviston liikenteellisen aseman kannalta oli keskeistä, että jo 1930-luvulta alkaen Helsinki-Jyväskylä-Oulu-Rovaniemi-(Petsamo) -tietä suunniteltiin Vanhan Laukaantien linjaukselle, jolloin Koivisto oli palaamassa valtakunnan tärkeimmälle tieverkolle. Lähde: Komiteamietintö 1954, Perko, 1977, Suomen teiden historia II ja Masonen, Hänninen, toim., 1995, Pikeä, hikeä, autoja.

1.3.3 Koivistonkyläntien rakennusperintö ja kiinteät muinaisjännökset

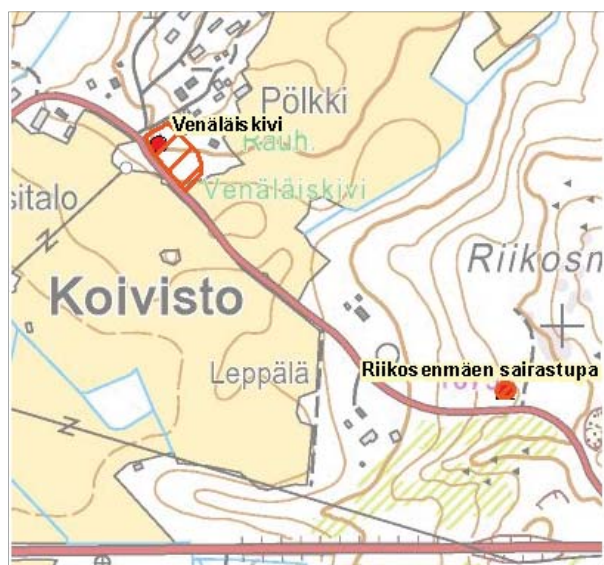
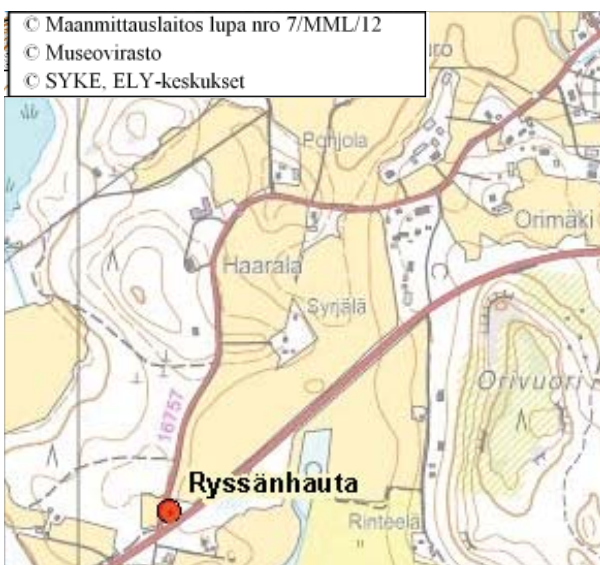
Koivistonkyläntien läheisyydessä on kiinteitä muinaisjännöksiä. Suoranaisesti tien varrella ovat Ryssanhauta ja Venäläiskivi. Riikosenmäen sairastupa on myös lähellä tietä. Muhluuniemen rautakautiset ja Norosen kivistien asuinpaikkojen muinaismuistot ovat kylän alueella, mutta eivät tien läheisyydessä.

Kustavilaisen ajan Kuopion-Vaasan tiestä mainitaan, että se oli Keski-Suomen ensimmäinen tie, jolle on asetettu puiset etäisyyspylväät, virstanpylväät. Ne ovat hävinneet aikojen saatossa. Museotiejaksolla on kuitenkin edelleen jäljellä kivisiä etäisyyspylväitä. Puupylväät korvattiinkin vuonna 1885 kivisillä virstanpatsailla. Ilmeisesti tämä muutos on liittynyt Suomen alueen ”neljänteen teiden mittaukseen”, joka toteutettiin vuonna 1888. Silloin siirryttiin yleisurooppalaiseen kilometrimittaukseen. Sitä ennen vuodesta 1827 oli käytössä Venäjän virstasta muunnettu ”Suomen virsta”, 1069 metriä (Venäjän virsta 1066,8 metriä). Ruotsin vallan loppuaikana mittana oli peninkulma (10 690 metriä), ja etäisyyspylväät olivat neljännespeninkulmien välein.

Kivipylväitä on museotiejaksolla kaikkiaan neljä, joista yksi on ulkonäöltään selvästi poikkeava. Kolme pylväistä ovat kilometripylväiden ”venäläistä mallia”, joita käytettiin 1800- ja 1900-luvun taitteessa. Ne ovat noin 1,8 metriä korkeita (vuoden 1885 virstanpylväät olivat myös noin 3 kyynärää ja 1 ja 3/4 korttelia eli noin 180 cm korkeita). Niissä on kaksi hienohakattua taulua, jotka on maalattu valkoiseksi. Nelikulmainen pylväs on asetettu vinottain, jolloin molemmista suunnista näkyy toinen taulu. Kilometrit on ilmaistu kulkusuuntaan nähden etäisyytenä läänin pääkaupungista, siis alunperin Vaasasta ja Kuopiosta. Myöhemmin etäisyydet on voitu mitata muualtakin. Koska Koiviston museotiejakso ei ole ollut vuoden 1938 valtatieuudistuksen aikana tai sen jälkeen valta- tai kantatie, kilometripylväissä ei ole tiennumeroa. Kilometripylväät ovat todennäköisesti alkuperäisillä paikoillaan.

Kolme pylväistä saattavat olla myös 1920- tai 1930-luvulla asetettuja kapeita kivipaasia ja alkuperäisillä paikoillaan. Varmamentattoman arvioinnin mukaan yhdessä kilometripylväässä saattaa olla lukema 48 (kilometriä). Etäisyys voi silloin tarkoittaa etäisyyttä Jyväskylästä Laukaan kirkon kautta Koivistoon. Aikaisemmat numerot (kilometrietäisyydet) on maalattu piiloon. Melko todennäköiseltä tuntuisi, että kilometripylväät ovat tien korjauksen ajalta 1930-luvulta. Etäisyyspylväät voivat täyttää muinaismuiston edellytykset, mutteivät ole muinaismuistorekisterissä. Yksi kivistä on alle metrin korkuinen ja se sijaitsee keskimmäisen patsaan vieressä. Siinä on hakkaus 480.

Koiviston rakennusperintöä ja kulttuuriympäristöä on kuvattu kattavasti kirjassa Koivistolta Klubinmäelle, Äänekosken kulttuuriympäristöohjelma.



Ote Museoviraston (nba.fi) muinaismuistorekisteristä Äänekoski, Koivistonkylä.



Näkymä ja kivinen kilometripylväs museotien länsipäässä.
Kuva Kirsi Liimatainen



Kivinen kilometripylväs Pölkin eteläpuolella.
Kuva Martti Piltz

Rakennuskantaa ei ole arvoltaan valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY), eikä rakennuksia ole Museoviraston rakennussuojelurekisterissä. Pölkin (ent. Koiviston kantatilan) tilakeskus, Muhluniemen päärakennus, josta osa on Koiviston postitoimistotaloa ja koulu, joka on rakennettu viljavaraston, kruununmakasiinin (rakennettu noin vuonna 1776), hirsistä, ovat paikallisesti kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Koulu, museotie ja Muhluniemi ovat Keski-Suomen maakuntakaavassa maakunnallisesti arvokkaita, rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Koiviston kylään saatiin koulu vuonna 1913 ja koulurakennus valmistui vuonna 1915. Uudempi osa kouluun valmistui vuosina 1951–1952. Keski-Suomen museo on Äänekosken rakennusinventoinnin yhteydessä (1993) todennut seurantaloon paikallisesti arvokkaaksi rakennetun kulttuuriympäristön kohteeksi. Se on valmistunut kylän yhteisösuuskunnan rakentamana vuonna 1949.¹

¹ Keski-Suomen museo (Päivi Andersson) on vuonna 1993 inventoinut Koiviston kylästä paikallisesti tai maakunnallisesti arvokkaiksi rakennetun kulttuuriympäristön kohteiksi:
Vanha koivisto eli Pölkki
Koiviston seurantalo
Koiviston taistelupääikka
Historiallinen Koivistontie, K-S:n maakuntakaavassa
Koiviston koulurakennukset, K-S:n maakuntakaavassa
Lahdentaka, porakvinavaetta
Leppälän asuinrakennus
Lustilan jyvääitta
Muhulun pihapiiri ja pellot, K-S:n maakuntakaavassa
Purolan pihapiiri
Lisäksi Koivistonkylän täydennysinventoinnissa (Mari Murtoniemi, K-S:n museo, 2003) Koivistonkylän alueelta arvoitettiin paikallisesti arvokkaat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet:
Harjula (Koiviston torppa)
Viertola eli rukoushuone koulun lähellä
Leppälä
Nätkilä
Muhlunniemen aluekokonaisuus sekä sen jälleenrakennuskauden tilat Anttila, Lehtola ja Pohjola
Lahdentauksentie
Loilo

Koiviston kylään muinaisjäänöksiä on inventoitu aivan viime vuosinakin. Vuonna 2004 inventoinnissa tarkastettiin erityisesti pyyntikulttuurin asuinpaikoille soveltuvia maastokohtia. Ne sijaitsivat pääasiassa pelloilla, joilla tehtiin peltopoimintaa. Alueelta löytyi yksi kivikautinen asuinpaikka. Lisäksi paikannettiin Suomen sodan aikaisia sotilashautoja ja varustuksia, talonpohjia 1700–1800-luvulta sekä kaksi ”piilopaikkaluolaa” 1800-luvulta.

1.3.4 Koivistonkyläntien museaalinen arvo

Koivistonkyläntien keskeinen museaalinen arvo on kokonaisuus, joka muodostuu pitkäaikaisesta asutuksesta ja maanviljelyksestä, valtakunnallisesti tärkeästä kulkuväylästä, tien ja kyläaukean maisemasta sekä historiallisista, osittain sotahistoriallisista tapahtumista.

Koivistonkyläntien museojakso on säilynyt kokonaisuutena hyvin. Tässä selvityksessä on todettu Koivistonkyläntien liittyminen valtakunnalliseen liikenneverkkoon kahdessa vaiheessa. Aluksi se on ollut osa Vanhaa Laukaantietä, Keski-Suomen vanhinta tietä alkaen 1500–1600-lukujen taitteesta. Koivisto on ollut tien pohjoinen päätepiste. Aikojen kuluessa kulku-urat ovat edenneet polkuina länsipohjoiseen ja itään.

Toinen, ehkä vielä merkittävämpi tiehistoriallinen jakso liittyy kustavilaisen ajan tierakentamiseen, kun vastaperustettu Kuopion kaupunki haluttiin liittää Pohjanlahden rannan satamiin. Koska Vaasaan oli perustettu hovioikeus, ja se oli läänin hallinnollinen keskus, satamakaupungiksi valikoitui Vaasa.

Tien säilyneisyys edustaa osittain kustavilaisen ajan tietä. Arkeologiset selvitykset Hirvaskankaalla osoittavat, että hiekkapohjalle tie on syntynyt ilman mitään tukirakenteita. Koko Koivistonkylän museotiejaksolla on selvästi havaittava tuki- ja pohjaraken-

nelmä. Tie on myös selvästi leveämpi kuin maastossa näkyvä hylätty tiejakso. Museotiejakso ei ole kuin osittain harjumaastossa, joten tiehen on jo todennäköisesti kustavilaisella ajalla rakennettu runko olosuhteiden pakottamana. Kustavilaisen ajan tienrakennukselle oli tyypillistä hyvä rakentaminen, mihin liittyivät ojittaminen ja paikoin korkeakin pengeri.

Tietä on levennetty autoliikenteen tarpeisiin myöhemmin. Erittäin todennäköisesti tien nykyinen muoto on peräisin 1930-luvun Laukaa-Koivisto-Honkola-tien rakentamisesta. Huolimatta ajoittaisista asutuksen paineista päällystää tie, se on säilynyt sorapintaisena. Näyttää todennäköiseltä, ettei kestopäällystettyä tule. Yleisluonnehdintana Koivistonkyläntie edustaa visuaalisena kokemuksena edustaa 1930-luvun maantiemaisemaa. Samankaltaisena maalaismaisemat säilyivät muutamia ”pikateitä” lukuun ottamatta noin vuoteen 1960. Nykyinen tielinja vastaa hyvin 1930-luvun pitäjän

karttaa. Museologisten periaatteiden mukaan tavoitteena on säilyttää tien museointihetken, vuoden 1998, asu. Sen hetken olotilan säilyneisyys on hyvä.

Tie, viljelyaukea ja kylä ovat todistusvoimaisia jäänteitä huomattavasti varhaisemmilta ajoilta. Rakennetun kulttuuriympäristön historialliset kerrostumat ovat säilyneen hyvin. Sekä museo-, että ympäristöviranomaiset ovat huomioineet Koivistonkylän ja tien edustavuuden ja kulttuurisen todistusvoiman. Kotiseutuharrastus näyttää poikkeuksellisen vireältä Koivistonkylässä, mikä antaa ainakin osittaisen takuun sille, että ympäristön vaalimiseksi tehdään käytännön työtä tulevaisuudessa. Myönteistä on, että kotiseututoimijat näyttävät arvostavan myös tieliikenteen perinnettä.

Musealisesta näkökulmasta voi arvioida, että Koiviston tie on toiminut hyvin. Tie on pystynyt palvelemaan käyttäjiään samalla linjauksella vuosisatoja. Sen säilyneisyys on hyvä ja muutospainet hallinnassa.



Laukaan pitäjänkartta 1780 luvulta kuvaa Muhluoniemen ja Koiviston talot sekä sotilastorpan. Vanhan Laukaantien pohjoispää ja Saarijärven suuntaan menevän tien risteys kuvautuvat selkeästi. Lähde: Heikki Rantatupa, historialliset kartat, <http://www.vanha-kartta.fi/historialliset-kartat/pitajenkartat>.



Ruotsissa ja samalla luonnollisesti Suomessa tapahtui merkittävä kartografinen uudistus, kun ns. Hermelinin maaherrakuntakartasto ilmestyi vuosina 1798–1799. Kartta on hämmästyttävän tarkka. Alkuperäisessä kartassa Koiviston (rengastettu) keskeinen asema tieverkossa erottuu selkeästi. Suomen alueen kartat suunnitteli ja piirsi suomalainen Carl Petter Hällström. Kartasto oli painettu, joten sen saattoi hankkia jokainen, jolla oli varaa maksaa pyydetty hinta. Lähde: Heikki Rantatupa: <http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/yleiskartat/hermelinin-maaherrakuntakartasto>.

1.3.5 Koivistonkyläntie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Liikenneviraston museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikassa Koiviston museotie sijoittuu tieliikennehistorian ajanjaksoon 1600–1700-luvun tieverkon rakentuminen. Ajanjakson loppupuolella kustavilaisella ajalla pyrittiin palauttamaan Ruotsin suurvalta-asemaa, mikä edellytti taloudellisen pohjan vahvistamista. Tällöin teiden rakentamisen pontimena olivat erityisesti kauppa sisämaista satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti). Ajanjaksolla yksi kokoelmaan tallennettavista teemoista on Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen, mitä Koivistonkyläntie osana Kuopio-Vaasa-tietä hyvin kuvaa. Kuten aikalaiset arvelivat ja pelkäsivät, Venäjän sotajoukot hyödynsivät näitä uusia poikittaisteitä Suomen sodassa 1808–1809. Poikittaisväylien kunnostamisesta ja käytöstä heillä oli kokemuksia jo pikkuvihan ajoilta, ja molemmat sodan osapuolet käyttivät samaa Ruotsin karttaa. Suomen sodan eräs kahakoista käytiin Koiviston kruununmakaasiinin viljavarojen omistuksesta.

Koivistonkyläntiellä museotienä ei ole arvoa ainoastaan kustavilaisen tienrakennuksen esimerkkinä, vaan se on myös osa Keski-Suomen vanhinta tietä, Vanhaa Laukaantietä. Liikenneviraston museotiekokoelmassa Koiviston museotie on poikkeuksellisen voimakkaasti ja tunnistettavasti sidoksissa Koivistonkylään ja kylämaisemaan. Samalla se on osa Keski-Suomen asutushistoriaa.

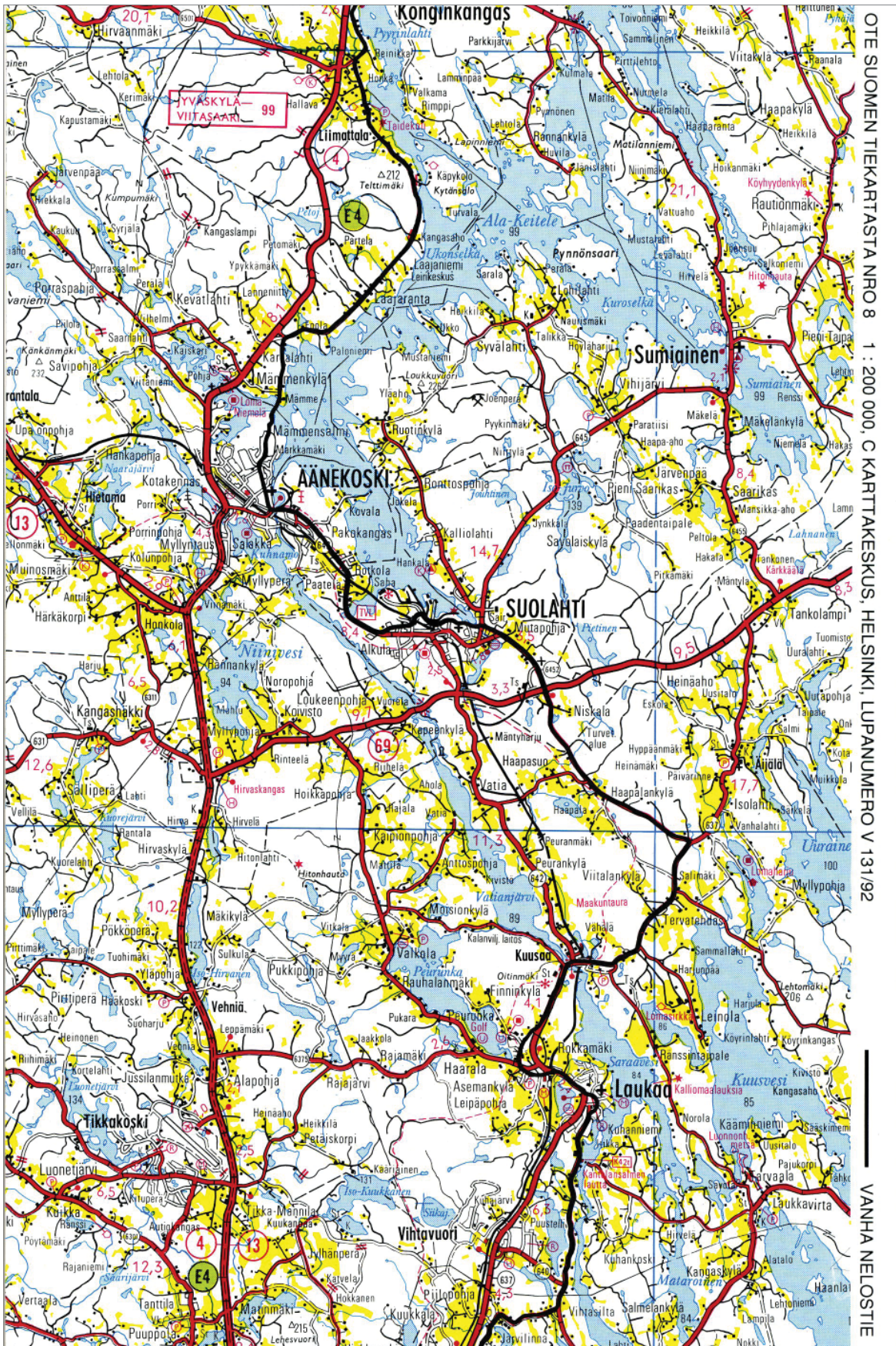
Muita Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisiä reittejä kuvaavia kohteita kokoelmassa ovat Vornan tie Joensuu, Paltaniementie Kajaanissa ja Saviselkä-Piippola-tie Kärsämäen ja Siikalatvan kuntien alueella.

Koivistonkyläntien historia ulottuu samalle ajanjaksolle, 1700-luvulle, mutta tieosuus sijoittuu Kuopio-Ouluntien sijaan Kuopio-Vaasa-reitin varrelle. Saviselkä-Piippola-tie sijoittuu Paltaniementien tapaan Kuopio-Oulu välille, mutta eri reitille, ja kuvaa uudempaa aikaa, 1800-lukua ja valtatieverkon muodostumista 1930-luvulla. Vuonna 1920 Saviselkä-Piippola-tie siirtyi valtion hoitoon ja 1930-luvulta alkaen se oli osa valtatietä 4 vuoden 1953 loppuun saakka, jolloin uusi ”Nelostie” valmistui.

Museokohdekokoelmassa ei ole Koivistonkyläntien lisäksi toista samaa tieliikennehistorian ilmiötä kuvaavaa kohdetta. Kokoelmapolitiikan pisteytyksen mukaan tietoarvo on ”tutkimustietoa”. Tämän historiaosuuden valossa tutkimustieto on ollut melko puutteellista, mikä käy ilmi jo lähdeluettelosta. Tämän kirjoituksen mukaan Koivistonkyläntien historiallinen arvo on huomattavasti merkittävämpi kuin aikaisemmin on esitetty.

Koivistonkyläntie edustaa kokoelmapolitiikassa mainittua tieliikennehistoriallista ajanjaksoa, eikä ilmiölle ole toisintoja kokoelmassa, ja myös sen tielikenteellinen historia-arvo on arvotettu aikaisemmin korkeimpaan luokkaan. Jo vuonna 2007 tehdyssä museokohdeselvityksessä kohteen säilyneisyys luokiteltiin parhaimpaan luokkaan ja samat päätelmät voidaan tehdä nytkin. Kohde on säilyttänyt linjauksensa ja museointihetken ulkoasunsa hyvin.

Kohde säilytetään pysyvästi osana kokoelmaa, sitä ylläpidetään ja kunnostetaan museologisin menetelmin ja sille on laadittu tämä hoito- ja ylläpitosuunnitelma, jolla turvataan säilyttämisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteena. Lisäksi kohde on osa aktiivisesti ylläpidettyä Koiviston kyläkokonaisuutta ja elävää asuinalueita, mikä tukee kohteen arvoa Liikenneviraston museokohteena.



Uusi "Nelostie" toi Koivistonkylän päällikenneverkon varteen. Kartakkeeseen on piirretty "vanha Nelostie" mustalla viivalla. Se kiersi 1900-luvun alun tärkeiden teollisuuspaikkakuntien Suolahden ja Äänekosken kautta. Uusi "Nelostie" linjattiin Vanhan Laukaantien linjaukselle. Hirvaskankaan risteys on nykyisinkin lähellä historiallista Vanhan Laukaantien ja Vaasa-Kuopio-tien risteystä. Lähde: Nelostie Keski-Suomessa, alun perin Suomen tiekartasto nro 8.

2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö

Museotie sijaitsee vireään kylän ja kulttuurimaiseman sydämessä. Kylän pellot kiertyvät Niiniveden lahdenpoukamien, Koivistonlahden ja Hirvaslahden ympärille. Selänteiden rajaamassa kumpuilevassa peltomaisemassa avautuu kauniita ja pitkiä näkymiä ympäröivään maisemaan. Kylän rakennuskanta koostuu pääosin maatiloista ja pientalovaltaisesta asutuksesta. Julkista rakentamista edustavat mm. seurantalot ja kylän koulu, kylässä toimii myös aktiivinen urheiluseura. Jugendtyyliä edustava koulurakennus valmistui vuonna 1915 ja uusi, tiilirunkoinen ja rapattu koulurakennus vuonna 1951. Koulussa on noin 60 oppilasta. Koulun vieressä on myös urheilukenttä. Noin kolmen kilometrin päässä kylän keskustasta Hirvaskankaalla sijaitsee liikenteen palvelualue, jossa on mm. päivittäistavarakauppoja.



Kylän vanha koulu, joka on rakennettu maalaiskasakoulujen tyyppiirustusten mukaan v. 1915. Ulkoasu on arkkitehti Yrjö Sadeniemen suunnittelema. Kuva Laura Soosalu

2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

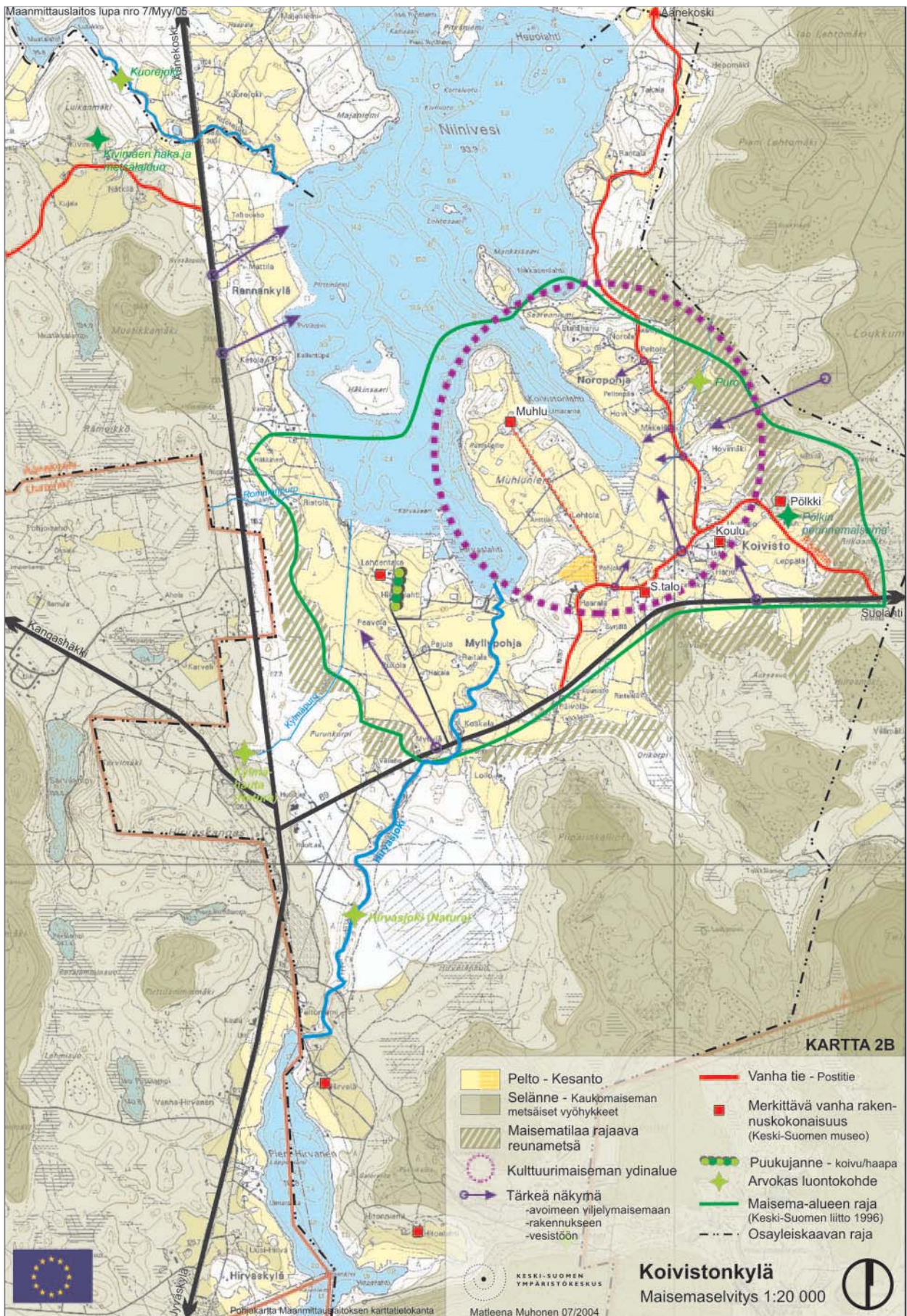
Koiviston kylä sijoittuu Itäisen Järvi-Suomen maisema-maakuntaan Keski-Suomen järvisuudelle.

Alue sijaitsee luonnonpiirteiden solmukohtassa, missä mannerjään kulku on muuttanut suuntaansa. maaston muodot ovat peräisin Sisä-Suomen reunamuodostumasta, harjuista, Päijänteen pohjoisosien kallioista, kumpumoreenista sekä drumliinimäistä. Näiden muodostaminen metsäisten selänteiden välissä on kapeita toisiinsa yhdistyviä vesireittejä sekä laajoja yhtenäisiä savikoita. (Lähde: Keski-Suomen maakunnallinen maisemaselvitys, maisemallinen osaluokitus, Keski-Suomen ympäristökeskus 2005).

Kylä sijoittuu mäkiseen viljelymaisemaan, josta avautuu kauniita näkymiä viljaville pelloille ja vesistöön. Maisemaltaan avointa kylää reunustavat metsäiset selänteet. Suurmaiseman keskeisen elementin muodostaa Niinivesi, joka yhdistyy Pieni Hirvasen järveen Hirvasjoen kautta.



Koivistonkylän maakunnallisesti arvokasta viljelymaisemaa. Kuva Kirsi Liimatainen



Koivistonkylän maisemaselvitys, lähde Äänekosken kulttuuriympäristöohjelma s.53, Koivistolta Klubinmäelle, Keski-Suomen ympäristökeskus 2006.



Näkymä seuratalon kohdalta länteen. Kuva Laura Soosalu

Museotien varressa on yksi perinnemaisemakohde. Paikallisesti arvokkaan Pölkin (Vanha Koiviston) tilan hakamaat ja metsälaitumet sijaitsevat tilan lähiympäristössä. Entiset hakamaat ja metsälaitumet on otettu uudelleen käyttöön lammaslaitumiksi, jolla on pystytty ylläpitämään alueen arvoja.

2.3 Luonnonympäristö

Koiviston kylän lounaispuolella sijaitsee Natura 2000-verkoston sisältyvä Hitonhauta-Kylmähauta-Hirvasjoki- alue. Pieni-Hirvasesta alkava Hirvasjoen suualue on luonnonsuojelualuetta.

Maatalousalueiden luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelma laadittiin Koiviston kylälle v. 2005.

Maa- ja kallioperä

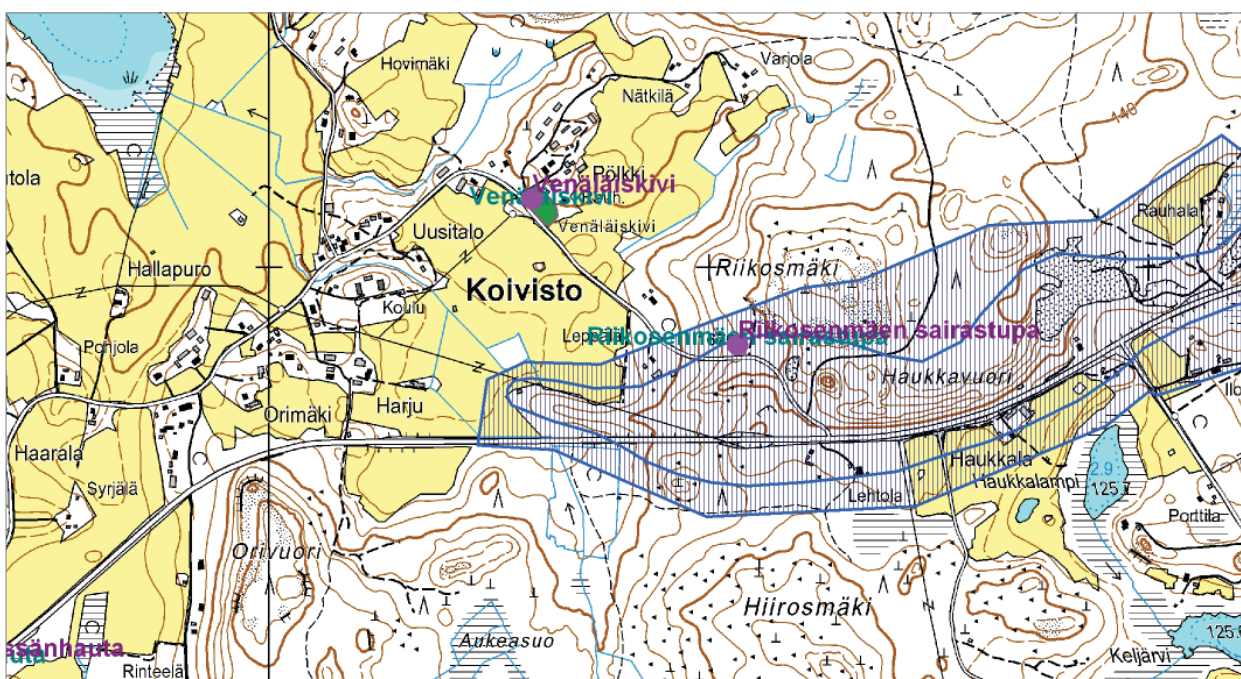
Suunnittelualueen pääkivilajit ovat granodioriitti, tonaliitti ja kvartsidioriitti. Päämaalajin, moreenin, lisäksi on alueella kalliisia mäkiä. Pellot ovat viljavia hieta- ja savimaita. Maaston korkeusvaihtelut alueella ovat suuria.

Pohjavesialueet

Museotien itäpää sijoittuu vedenhankintaan soveltuvalla Kapeenkylän pohjavesialueelle.



Näkymä Pölkin talon kohdalta etelään, tie kaartaa kauniisti avoimessa peltomaisemassa häviten metsän siimekseen. Tien vasemmalla puolella paikallisesti arvokas Pölkin perinnemaisemakohde, jota reunustaa pisteaita. Kuva Laura Soosalu



Ote Hertta-tietokannasta. Pohjavesialue sinisellä viivoituksella.

2.4 Tien tekniset lähtökohdat

2.4.1 Tien perustiedot

Koiviston tien tieosoite on 16757 1/0–1/2900. Tie on sorapintainen ja ajoradan leveys on 5,2 metriä. Tien liikennemäärät ovat (KVL 2012) 242 ajon./vrk, josta raskaan liikenteen osuus 14 %. Paikallistien nopeusrajoitus on 50 km/h.

Tie on osittain valaistu, valaistus alkaa mutkasta ennen Muhlunniementien liittymää ja päättyy Pölkintien liittymään. Valaisimet ovat puupylväissä olevia suurpainenaatriumlamppuja, johdot ovat ilmajohtoja. Valaistus on toteutettu n. 15 vuotta sitten, joten teknisesti ei niiden uusimiseen ole vielä tarvetta.

2.4.2 Tien nykyinen kunnossapito

Tien kunnossapidosta vastaa Keski-Suomen ELY-keskus ja kohde kuuluu Äänekosken alueurakkaan, aluevastaava on Martti Halmela. Nykyinen urakka-aika on voimassa 9/2014 saakka, urakoitsija on Destia Oy.

Tien kunnostusohjelmassa on tällä hetkellä seuraavat toimenpiteet:

Kesällä 2013 tie tullaan kokonaisuudessaan ojittamaan ja lopuksi sorastamaan. Soraa levitetään n. 500 tonnia/ km. Huonokuntoiset museotien rummut, arviolta 2–3 kpl, uusitaan, sekä lisäksi n. 10 liittymärumpua. Pölynsidontaa tehdään tarvittaessa suolaamalla.



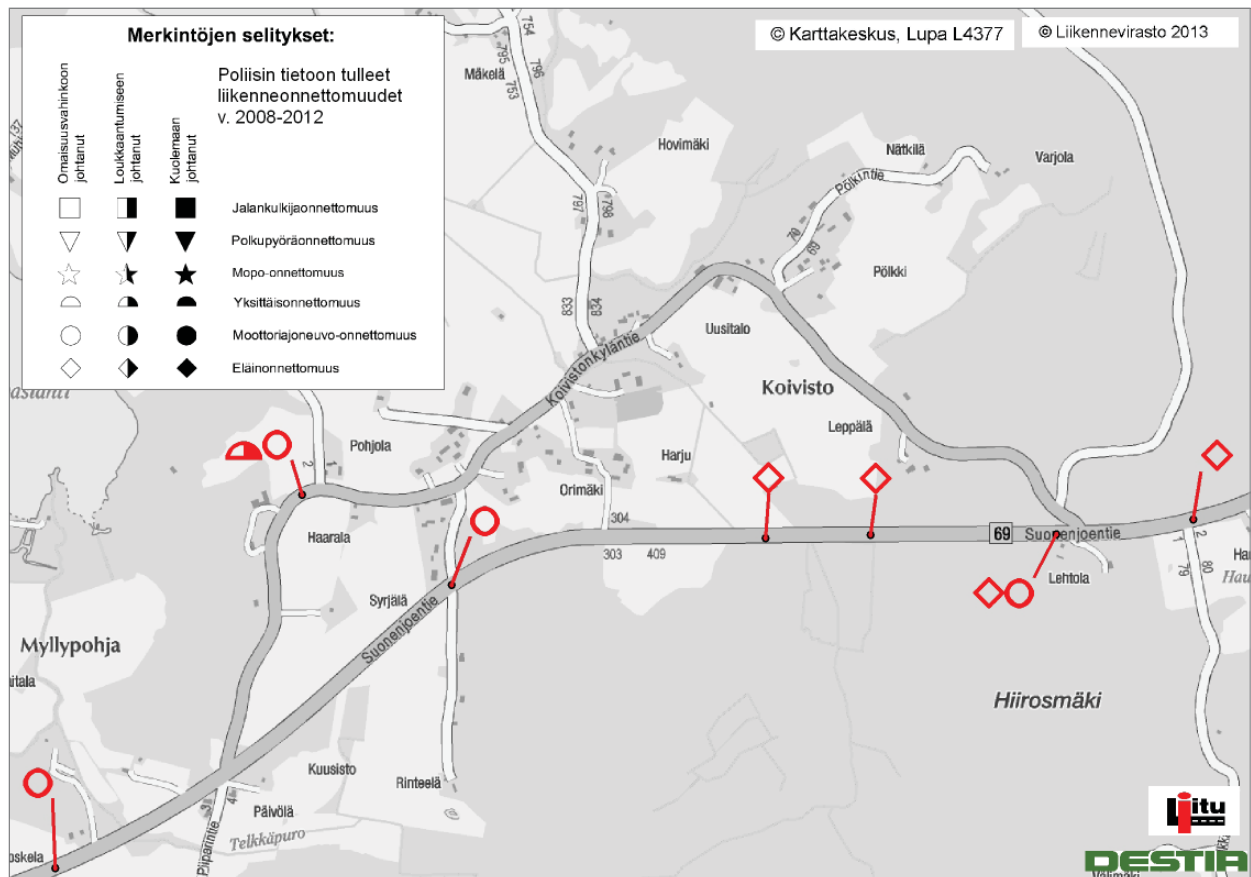
Tie on säilynyt hyväkuntoisena. Valaisimet ovat perinteisiä puupylväeseen sijoitettuja maantievalaisimia. Taustalla seuratalo.
Kuva Kirsi Liimatainen



Näkymä tien metsäiseltä jaksolta, kuvan vasemmassa laidassa olevan maakiven takana on sijainnut 1800-luvulla sairastupa.
Kuva Laura Soosalu

2.4.3 Liikenneturvallisuus

Koivistonkylässä on tapahtunut v. 2008–2012 kaksi onnettomuutta, joista toinen johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus oli yksittäis-onnettomuus (v. 2011) ja toinen omaisuusvahinkoon johtanut kohtaamisonnettomuus, molemmat tapahtuivat samassa paikassa, tien mutkassa Muhluniemen-tien liittymän länsipuolella.



2.5 Matkailu

Museokohteena Koivistonkyläntie on helposti saavutettava. Nelostien ja kantatien valmistuminen 50-luvun lopulla loivat Hirvaskankaalle uuden loistavan liikepaikan. Se hyödynnettiin matkailu- ja taukopaikana alusta alkaen. Risteykseen avattiin vuonna 1964 Shell-huoltamo ja vuosina 1966–1967 Keski-Suomen Turistikeskus. Nykyisin risteyksen palvelutaso on Sisä-Suomen korkeimpia: kolme huoltoasemaa ja kauppakeskus. Lähistöllä on muinaismuistorekisterissä mainittu jakso Vanhaa Laukaantietä. Kävijämäärä on yli puoli miljoonaa henkilöä. Myös Koivistonkylän itäpuolella on matkailullisesti tunnettu Kapeenkosken kalastusalue. Kävijäpotentiaalia on siis paljon.

Koivistonkylä on vain parin kilometrin päässä Hirvaskankaan liittymästä. Museotien molemmat päät ovat kantatiellä 69. Koivistonkylä on ympäristöltään hoidettu ja se on sekä maisemallisesti että historiallisesti mielenkiintoinen kohde. Jo pelkästään päälylystämätön, mutkainen ja mäkinen museotie on elämys. Se on visuaalinen ja henkinen paluu 1950-luvun maanteille ennen nykyaikaisen tieverkon rakentamista. Museotielle on opastus, mutta ei infotaulua.

Alue kuuluu maakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin. Maiseman keskeinen elementti Koiviston ja Muhlunniemen viljelyaukea ja näkymä Niinivedelle. Museotie sitoo maiseman ja tien varren historialliset kohteet yhteen. Maisema sekä rakennettu kulttuuriympäristö laajoine avoimine peltonäkymineen muodostavat tasapainoisen kokonaisuuden, johon uusi asutus pyritään sopeuttamaan. Koivistonkylä ei kuulu Museoviraston määrittelemiin valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY).

Koivistonkylä on potentiaalisesti Keski-Suomen merkittävimpiä kulttuurimatkailukohteita. Luonto- ja kulttuurimatkailua pidetään kasvavina matkailumuotoina. Museotien varressa on kohteita, jotka kertovat kylän historiasta, laajemmin katsottuna koko Keski-Suomen asutuksen ja liikenteen historiasta. Valtakunnallisesti merkittäviä ulottuvuuksia on ainakin Vanhan Laukaantien ja Postitien linjauksilla sekä Suomen sodan tapahtumilla. Kyläyhdistys ja Äänekosken perinneyhdistykset ovat vaalineet näitä kohteita ja rakentaneet niille kohdeopastaulut.

Sekä kyläyhdistyksen että urheiluseura Koiviston Kipinä ry:n nettisivut ovat perinne- ja kulttuuripainotteiset. Yhdessä seurat ylläpitävät Koivistonkylän Seurataloa, jossa on pienimuotoista kahvilatoimintaa. Se on tarjolla myös juhlatilana, johon kylän oma osuuskunta tuottaa ravitsemuspalvelut. Kyläyhdistys on myös pystynyt järjestämään perinnepäivät, jossa kylän historiaa on elävöitetty.

Koivistonkylä ja sen museotie ovat museokohdekoelmassa matkailullisesti poikkeuksellisen potentiaalisia suuren yleisömassan saavutettavuuden näkökulmasta. Kuitenkin Hirvaskankaan vetovoima imee asiakasvolyymia ja vain pienimuotoiset ja suoraan asiakastarpeisiin räätälöidyt palvelut sekä yksittäiset kylän perinteeseen liittyvät tapahtumat voisivat olla markkina-aukko.

Koiviston kylän päälylystämätön tie asettaa rajoituksensa sen matkailukäytölle jo tien kulumisen takia, mutta myös siksi, että aluetta kehitetään pientaloalueena, jossa lisäliikenne tuottaa uhkia turvallisuudelle. Museotien tulee pystyä palvelemaan matkailuliikennettä siten, että se aiheuttaa ympäristölle ja kylän asukkaille, erityisesti kouluikäisille nuorille, mahdollisimman vähän häiriötä ja vaaraa.

Museotien itäpään levikealue on keskeinen parantamisen kohde. Sen toiminnallinen järjestely, ulkoasun siistiminen ja opastaulun rakentaminen palvelevat sekä kyläläisten että matkailijoiden tarpeita.



Kyläläiset käyttävät seurataloa monipuolisesti erilaiseen harrastus- ja yhdistystoimintaan. Kuva Laura Soosalu

3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Museotie

Museotie on nykypäivänä hyväkuntoinen, rauhallinen paikallistie. Tie on päällystämätön ja nykyisessä taloudellisessa tilanteessa näyttää siltä, ettei päällystämistä edes harkita. Tiellä on 50 km/h aluenopeusrajoitus. Ajouradan leveys on 5,2 metriä. Valaistus päättyy epäloogisesti noin 600 metriä ennen kantatien ja museotien liittymää. Risteyksestä johtaa kevyen liikenteen väylä Hirvaskankaalle. Tien valaistuksen ja mahdollisten kevytväylien kehittäminen eivät ole välttämättä vastakkaisia tien museaalisen säilyttämistavoitteen kanssa. Tien turvallisuuden parantamista valaistuksen jatkamisella kantatielle saakka tulee harkita.

Museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti kohteet pyritään säilyttämään niiden museointiajankohdan mukaisessa kunnossa. Koiviston tien nykyinen ulkomuoto vastaa lähinnä sen 1930–1950-lukujen olomuotoa. Alkuperäistä Vanhaa Laukaantietä siinä on linjaus, ainakin osittain. Museotieksi se on valittu edustamaan kustavilaisen tienrakennuksen kautta, jolloin tiet määräysten mukaisesti ojitettiin ja pengerrettiin. Määräysten mukainen leveys oli 10 kynnärää eli noin 6 metriä. Tiedetään, että vuonna 1787 tie oli vain ratsupolku ja leventäminen on tehty 1800-luvun aikana. Tien linjaus on pääosin säilynyt, tien leveys on säilynyt suunnilleen viitenä metrinä ja tien tasausviiva on säilynyt suunnilleen kustavilaisen ajan tasolla. Tien perusrakenteesta pitäisi löytyä alkuperäinen tierakenne ja sen päälle rakennetut uudemmat kerrokset. Museologisessa mielessä tien tutkittavuus on jäljellä. Museointihetken (vuosi 1998) olotila tiellä on jokseenkin muuttumaton.

Koivistonkylän tien hoidon ja ylläpidon ensisijainen tavoite pidemmällä tähtäyksellä on säilyttää tie nykyisen kaltaisena. Luonnollisesti normaalit soratien hoitotoimet ja uudelleen ojitaminen ovat sallittuja. Kuitenkin niissä pitää toimia mahdollisimman hienovaraisesti tien luonnetta kunnioittaen. Erityisesti tien kilometripylväitä ja niiden läheistä ympäristöä ei saa muuttaa lainkaan. Samoin tien muut muinaismuistot tulee säilyttää koskemattomina. Tien varren puuston ja pensaston raivaaminen on suositeltavaa sekä maisemien avautumisen että tien näkemien parantumisen ja sitä kautta turvallisuuden näkökulmasta. Keskeisenä tavoitteena on liikenneturvallisuuden tason säilyttäminen tai parantaminen.

3.1.2 Kulttuuriperintö

Koivistonkylä sijoittuu maakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle, jolla on myös merkittäviä kulttuuriympäristöarvoja, rakennuskantaa ja muinaisjäännöksiä, ja maiseman kohokohtana museotie. Tavoitteena on museotien ja sen lähiympäristön hoidossa turvata näiden arvojen säilyminen ja edesauttaa alueen kehittymistä kulttuuriarvoiltaan merkittävänä kohteena.

Koiviston tien alkuperäiset perustelut museotieksi valinnalle rakentuivat tien varren kulttuurihistoriallisiin rakennuksiin, muistomerkkeihin ja maisemaan. Vaikka ne eivät ole kokoelmapolitiikan keskeisimpiä arvoja, niiden arvo kokonaisuudelle on merkittävä. Alun perin tie ja Muhluniemen ja Koiviston (Pölkki) tilat edustavat suunnilleen samaa aikakautta 1600-luvun alkupuolelta. Vanhoja rakennuksia on korjattu ja uudistettu. Koiviston alueelle on leimallista, että rakennuskanta on uusiutunut ja uudistuu voimakkaasti uudisrakentamisen kautta. Uudisrakentaminen voi olla uhka vanhalle kulttuuriympäristölle. Keskeinen maisematekijä on maiseman avonaisuus, mitä jatkuva maatalous säilyttää.

3.1.3 Maisema ja luonto

Maiseman arvo muodostuu erityisesti alueen avoimesta maisemakuvasta ja siihen perinteisesti sijoittuvasta rakennuskannasta. Aktiivisesti peltoja viljelemällä ja laiduntamalla turvataan parhaiten maisema-arvojen ja näkymien säilyminen. Luontoarvot tulee huomioida kaikissa rakentamistoimenpiteissä.

3.1.4 Maankäyttö

Maankäytön kehittäminen muodostaa suurimman uhan kulttuurimaisemalle. Tavoitteena on sijoittaa uudisrakennukset mahdollisimman luontevasti maisemaan perinteistä rakennustapaa mukailien sekä huolehtia nykyisten pihapiirien siisteydestä.

Uudet liittymät suositellaan toteutettavaksi mahdollisimman hienovaraisesti museotiehen sovittuen. Liittymät tulisi rakentaa tiiviinä välttämällä laajoja päällystettyjä pintoja. Uudet rakennuspaikat liitetään mieluiten olemassa oleviin liittymiin. Kaikessa rakentamisessa huomioidaan sen vaikutus ja soveltuvuus

maisema- ja kyläkuvaan kokonaisuutena, ei vain yksittäiseen rakennuspaikkaan.

Maankäyttöä alueella ohjataan Hirvaskankaan-Koiviston osayleiskaavalla 2006 ja siihen liittyvillä rakennustapaohjeilla. Rakennustapaohjeissa on kuvattu kulttuurimaisemaan sopivaa rakennustapaa, rakennusten sijoittumista sekä pihapiirien muodostumista niin uudis- kuin korjausrakentamisessa. Koiviston viljelymaisemassa pihapiirit sijoittuvat pääosin metsäisille kumpareille ja metsänreunan suojaan.

3.1.5 Liikenne

Tavoitteena on varmistaa museotien varren liikkumisen turvallisuus kaikkien käyttäjien näkökulmasta katsoen. Tärkeimmät kohdat ovat:

- koulun liittymän turvallisuus
- jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisen turvallisuus erityisesti kylän keskustassa Haaralan ja Pölkin välillä, mahdollinen nopeusrajoituksen alentaminen
- tien valaistus kylältä Hirvaskankaan suuntaan
- turvalliset liittymänäkemät

3.2 Tien ja sen ympäristön hoito

3.2.1 Yleistä

Tie sijaitsee elinvoimaisen kylän ja kulttuuriympäristön keskellä. Pellot ovat viljeltyjä ja pihapiirit hoidettuja. Tie ja sen lähiympäristö muodostavat ilmeeltään hoidetun ja tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden.

Tien hoidon tavoitteena on säilyttää vuoden 1998 museointiajankohdan tien luonne, sen linjaus, tasaus ja suhde ympäristöön.

3.2.2 Liikkumisen turvallisuuden parantamiseen liittyvät toimenpiteet

Äänekoskelle on laadittu liikenneturvallisuussuunnitelma 2004. Suunnitelmassa on esitetty kevyen liikenteen väylän rakentamista Koivistontien ja Hirvaskankaan välille, joka on rakennettu 2012. Kylälle ei toimenpiteitä ole suunnitelmassa esitetty.



Koulun liittymän näkemiä ja turvallisuutta parannetaan harventamalla puustoa ja poistamalla pensaikkoa. Kuva Martti Piltz

Koulun liittymä

Tieyhteys koululta Koivistonkyläntielle on melko jyrkkä ja liittymässä kasvava puusto ja pensaikko peittävät näkymiä tielle. Lapset juoksevat tai pyöräilevät vauhdikkaasti suoraan tielle, jolloin on olemassa riski, että autoilijat eivät havaitse heitä ajoissa. Risteyksen kohdalla ei myöskään ole koulusta varoittavaa liikenne-merkkiä.

Liittymän kasvillisuutta raivataan näkemäalueelta harventamalla puustoa ja poistamalla pensaskasvillisuus.

Museotien mutka Haaralan kohdalla

Mutkassa Muhlunniementien liittymän länsipuolella Haaralan kohdalla on sattunut kaksi poliisin tietoon tullutta onnettomuutta kuluneen viiden vuoden aikana. Toinen onnettomuudesta on johtanut henkilövahinkoon.

On todennäköistä, että onnettomuudet ovat johtuneet liian suuresta tilannenopeudesta. Nopeusrajoituksen alentamisella 40 km/h Haaralan ja Pölkin välisellä alueella, jossa sijaitsevat koulu ja seuratalo, sekä asutus on kiinni tiessä, voitaisiin osaltaan parantaa liikunnan turvallisuutta koko kylän keskustassa. Nopeusrajoituksen tarkastelu on perusteltua erityisesti asutuksen lisääntyessä, kun tien varrella liikkuu nykyistä enemmän pieniä koululaisia. Myös Hirvaskankaan parantuneet palvelut ja uusi kevyen liikenteen väylä houkuttelevat entistä enemmän pyöräilijöitä kylätien varteen.

Valaistuksen täydentäminen

Museotien keskeinen osuus on valaistu. Valaistusta on tarpeen jatkaa vähintään maantielle 69 Hirvaskankaan suuntaan. Maantien varteen on vuonna 2012 rakennettu kevyen liikenteen väylä, joka parantaa merkittävästi Hirvaskankaan palvelujen saavutettavuutta Koivistonkylältä.

Liittymänäkemät

Tien vaaka- ja pystygeometria on hyvin vaihteleva. Riittävät näkemät varmistetaan tarvittavin raivauksin erityisesti liittymien kohdalla.



Mutka, jossa on sattunut kaksi onnettomuutta. Kuva Laura Soosalu

3.2.3 Museotien opastuksen kehittäminen

Viitoitus kohteeseen

Museotie on viitoitettu molemmista suunnista maantieltä 69. Lisäksi museotien molemmissa päissä on opaste. Kaikki opasteet muutetaan uusien ohjeiden mukaisiksi: Museoteiden ja -siltojen opasteet, Malleja ja suosituksia, Pirkanmaan ELY-keskus 7/2011.



Museotien opaste idän suunnasta.
Kuva Laura Soosalu



Museotien opaste lännestä Hirvaskankaan suunnasta. Kuva Kirsi Liimatainen



Museotien opaste itäpäähän liittymässä. Kuva Kirsi Liimatainen



Museotien opaste länsipäähän liittymässä sekä nopeusrajoitusmerkki.
Kuva Laura Soosalu

Opastusalueen jäsentely

Nykyinen opastusalue on sijainniltaan ja laajuudeltaan hyvin tarkoitukseensa sopiva. Alueella on riittävästi tilaa pysäköintiin ja näkemät liittymäalueella ovat hyvät. Aluetta erottaa tiestä kapea välikaista, jossa kasvaa muutamia mäntyjä. Opastusalueella on katos, johon on mahdollista sijoittaa informaatiota museotiestä, kylästä ja sen toiminnasta.

Alueen suurimmat puutteet kohdistuvat sen jäsentelyyn, kalusteiden ja varusteiden laatuun sekä sijoitteluun.

Oleskeluun varattu alue ja pysäköintipaikat rajataan graniittisella reunakivellä, pysäköinti on mahdollista oleskelualueen molemmilla puolilla. Rajaus kohentaa kalusteiden ja varusteiden arvoa. Pintamateriaaliksi soveltuu esimerkiksi kivituhka, joka on riittävän tasainen myös apuvälineillä liikkuville. Reunakivi voidaan toteuttaa myös osittain viistettynä.



Nykyinen opastusalue. Kuva Martti Piltz



Opastusalue tien vasemmassa reunassa. Kuva Martti Piltz

Pysäköintipaikkoja ei ole tarpeen merkitä erikseen maastoon. Alue siistiytyy rajauksen ansiosta eikä levittäydy epämääräisesti luiskaan. Luonnonkivi on ympäristöön hyvin soveltuva materiaali, joka on kestävä ja uudelleen hyödynnettävissä.

Epämääräinen välikaista esitetään myös rajattavaksi opastusalueen puolelta graniittisella reunakivellä. Välikaistan verhoilumateriaaliksi soveltuu esimerkiksi metsänpohjasiirre, joka on hyvin luonteva tässä ympäristössä. Muutama mänty on riittävä erottamaan opastusaluetta tiestä. Alueen reunalla olevien luiskien verhoilu metsänpohjasiirteellä on myös suositeltava viimeistelytoimenpide. Metsänpohjasiirteitä voidaan istuttaa esimerkiksi noin neljämetrin laajuisina laikkaina, josta ne vähitellen levittäytyvät luiskaan. Siirteet kiinnitetään puutapein.

Opastusalueen kalusteita ja varusteita ovat katosrakennelma, paikalle siirretty kilometripylväs, kaksi vanhaa tietyökonetta, luonnonkivestä tehty penkki ja metallinen roskakori. Kilometripylväs ei sijaitse alkuperäisellä paikallaan eikä korkeusasemassa, ja tien numero viittaa paikallisten sijaan kantatiehen, joten pylvään ei voida katsoa olevan muinaismuisto. Kuvat Laura Soosalu

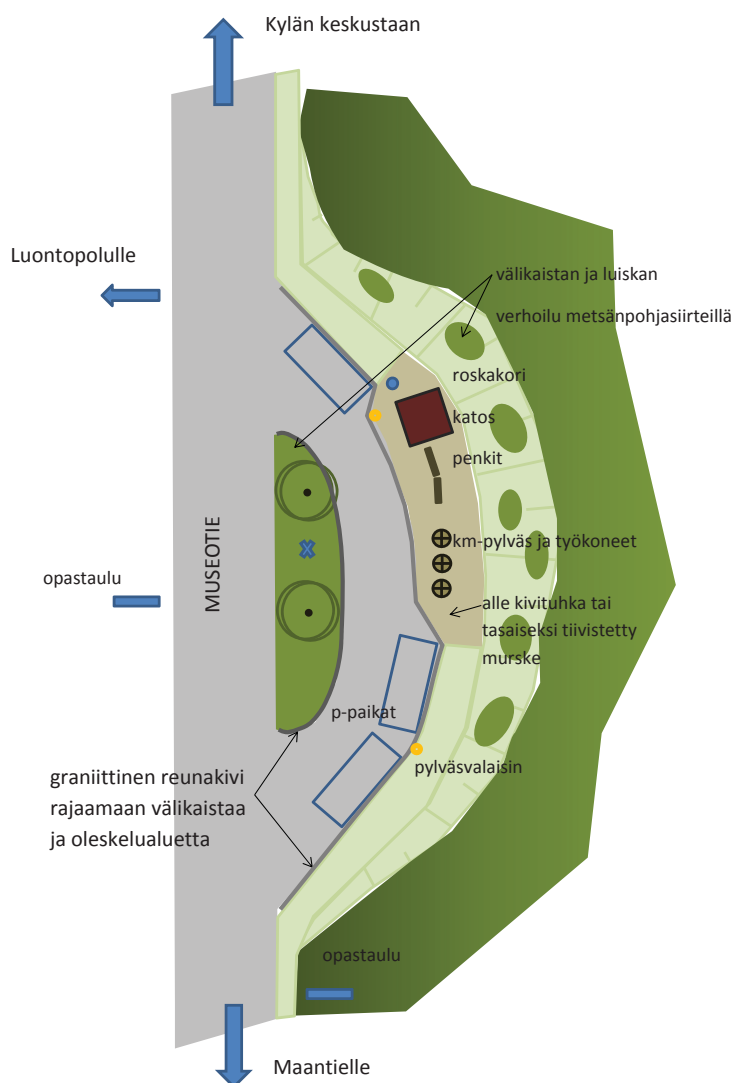


Nykyisen katoksen pylväät ovat hieman vääntyneet, mutta katos palvelee silti riittävän hyvin käyttötarkoitustaan. Se voidaan säilyttää toistaiseksi, mutta jos alueella ilmenee ilkeävaltaa, korvataan se erillisellä opastaululla ja penkillä. Katokseen voidaan sijoittaa museotien opastaulun lisäksi muita kylän opasteita tarpeen mukaan.

Roskakori säilytetään ja sen tyhjennyksestä vastaa kyläyhdistys. Kivipenkki voidaan haluttaessa korvata yksinkertaisilla puisilla penkeillä, jotka ovat istuinmukavuudeltaan kivistä miellyttävämpiä. Alkuvaiheessa kivipenkki voidaan säilyttää ja siirtää periaatepiirroksessa osoitettuun paikkaan.

Alue suositellaan valaistavaksi kahdella pylväsvalaisimella turvallisuuden ja havaittavuuden parantamiseksi.

Opastusalueelta on yhteys luontopolulle, joka palvelee myös kylän väkeä.



Periaatepiirros opastusalueen järjestelyistä, ei mittakaavassa.

Opastaulun teksti

Opastaulun tekstistä tulee ilmetä seuraavat seikat:

- Mitä valtakunnallista ilmiötä Koiviston museotie edustaa = miksi se on kokoelmassa
- Tien historian, keskeisten tunnistuspiirteiden ja ympäristösidoksen kuvaus
- Valintaan vaikuttaneet mahdolliset lisäarvot

Ehdotus Koiviston museotien opastaulun tekstiksi:

KOIVISTONKYLÄNTIE

Ruotsin suurvalta-aseman murtuessa itärajan muutokset sulki Itä-Suomen perinteiset kauppamatkat Suomenlahden satamiin. Niiden tilalle raivattiin kuningas Kustaa III:n hallintokaudella (1771–1792) useampia maanteitä Pohjanmaan rannikkokaupunkeihin. Koivistonkyläntie on osa Kuopiosta Vaasaan rakennettua tietä. Kuopion Vaasan tie, Uusi Postitie, avattiin ratsupolkuna vuonna 1786. Se rakennettiin 10 kyynärää leveäksi maantiekseksi 1800-luvulla.

Koivisto oli jo 1600-luvulla vilkas liikennepaikka, kun Vanha Laukaantie Hämeestä Keski-Suomeen päättyi Koiviston taloon, jossa oli kestiekivari. Postitien ja Vanhan Laukaantien risteyksessä Koivistosta tuli Keski-Suomen liikenteellinen ja hallinnollinen keskus. Koiviston Muhluunien perustettiin Keski-Suomen ensimmäinen postitalo vuonna 1786. Ruotsin ja Venäjän sotaväen osastot taistelivat Suomen sodassa 1808–1809 Koiviston kruununviljamakasiinin hallinnasta.

Koivistonkylä menetti asemansa keskuspaikkana 1800-luvun puoliväliin mennessä kaupunkioikeudet saaneeseen Jyväskylään. Keski-Suomen maantieliikenteen keskiöön Koivisto palasi 1950- ja 1960-lukujen taitteessa, kun nykyiset valtatie 4 ja kantatie 69 rakennettiin. (2013)

3.2.4 Maisemanhoito

Tieympäristö koostuu pääosin avoimesta viljelymaimesta ja tiehen rajautuvista pihapiireistä. Lyhyt metsäjakso sijoittuu museotien itäpäähän, jossa on myös opastusalue.

Tieympäristön nykyinen maisemanhoito on pääosin tarkoituksenmukaista ja museotien arvoa ylläpitävää.

Maisemanhoidon kannalta tärkeimpiä toimenpiteitä on estää näkymiä peittävän vesakon kasvu tieympäristössä. Tieympäristön arvokkaita yksityiskohtia ovat kilometripylväät ja muistokivet tai suuret maakivet, joiden ympäristö raivataan erityisen huolellisesti niin, että vesakosta ei jää teräviä korkeita kantoja. Nämä tieympäristön mielenkiintoiset yksityiskohdat houkuttelevat mm. jalankulkijoita.

Näkemäraivauksista huolehditaan erityisesti koulun liittymässä.

Opastusalueen ympäristöön suositellaan viimeistelyä metsänpohjasiirtein, jolla kohennetaan alueen ilmettä. Täydentäville puu- ja pensasistutuksille ei ole metsäisessä ympäristössä tarvetta.

Kulttuurimaisemaa voidaan tiealueella hoitaa vain rajallisesti, joten maanomistajien merkitys on maiseman arvon säilyttämisessä erittäin suuri. Parasta maisemanhoitoa on peltojen aktiivinen viljely ja pihapiirien hoito. Ojanpientareille kasvavat vesakot tulisi raivata säännöllisesti ja tien ja tontin välinen alue pitää siistinä. Maaston muotoilussa pitäisi myös käyttää harkintaa, onko esimerkiksi perinteinen rakenteellinen aitaaminen tai vapaasti kasvava pensasaidanne parempi tapa rajata toimintoja.



Metsäisellä tiejaksolla museotien itäpäässä on tiekaide, jossa on luonnonkivipaadet. Kun kaide aikanaan uusitaan, voitaisiin se korvata esimerkiksi puisella kaiteella. Kuva Laura Soosalu



Maanviljelyksen lisäksi yritystoiminta on tärkeää kylän elävyyden kannalta. Yrityksen ympäristön maisemanhoidosta, niitosta ja vesakonraivauksesta, on myös huolehdittava hyvän kyläkuvan säilymisen vuoksi. Kuva Laura Soosalu

3.2.5 Kohteen perustiedot

Kohde sisältyy Äänekosken alueurakkaan, joka päättyy 9/2014, urakoitsija on Destia Oy. Kohde kuuluu soratieluokkaan II, talvihoitoluokkaan III ja viherhoitoluokkaan N3, alempiluokkaiset väylät, jossa ainoat viherhoitotoimenpiteet ovat niitto, vesakonraivaus ja metsänhoidolliset työt. Talvihoitoluokan mukaan tie on lumipintainen ja se hiekoitetaan vain pahimmissa olosuhteissa. Runkokelirikkoisia osuuksia on tiellä useita.

Valaistus on kunnan omistama ja hoitava.

Alueelle ei ole määritelty erityisiä kohteen hoitoon vaikuttavia ympäristötekijöitä. Kohde on valtakunnallisesti arvokas museotie.

Esitys kohteen luokitukseksi jatkossa on seuraava:

Kohde säilytetään viherhoitoluokassa N3, jota täydennetään hoitoon vaikuttavilla ympäristötekijöillä (Y).

Kulttuuri, kulttuurimaisemassa esimerkiksi kyläyhteisössä tai peltomaisemassa olevat erityishoitoa vaativat kohteet, jotka sijoittuvat tiealueelle. Kohteet ovat pistemäisiä kulttuuriympäristön rakenteita lähiympäristöineen sekä museotien opastusalue.

3.2.6 Kertaluonteiset toimenpiteet

Museotien opastaulut uusitaan maantiellä 69 ja museotien molemmissa päissä.

Vastuu ELY-keskus

Opastusalueen kunnostaminen

- alueen rajausta reunakivellä, päällysteiden kunnostus (kivituhka)
- kalusteiden ja varusteiden siirto, 1–2 uutta puupenkkiä
- katoksen välittömät kunnostustoimenpiteet, oikaisu ja maalaus
- välikaistan ja luiskien kunnostus metsänpohjasiirteellä
- kaksi pylväsvalaisinta, puisen pylvään korkeus 5 metriä

Vastuu ELY-keskus

Museotien ojitus ja muu kunnossapito

Museotien ojituksen ajankohta määritellään alueurakassa. Tällä hetkellä se on kerran alueurakan aikana, joka on 7 vuotta.

Kunnostustoimenpiteet tehdään siten, että tie luonne, tasaus ja suhde ympäristöön eivät muutu. Tavoite on säilyttää tie museointiajankohdan mukaisena. Jos tien tasaus on leventynyt piennarten painumisen ja ojien umpeutumisen vuoksi, tarkistetaan, onko tarpeen kaventaa poikkileikkausta ojituksen yhteydessä.

Tien runkoa ei kaiveta ilman erityistä syytä. Muinaismuistolaki suojelee tierungon sisällä mahdollisesti olevia aikaisempia teiden kerrostumia ja rakenteita. Vastuuviranomainen on Museovirasto.

Rumpujen uusiminen tehdään siten, että tien tasaus ei muutu. Mahdolliset uudet liittymät mitoitetaan tiiviiksi. Liittyvät tiet suositellaan tehtäväksi sorapintaisina, jolloin ne sopivat parhaiten kulttuuriympäristön ilmeeseen.

Tieympäristön arvokkaiden yksityiskohtien kohdalla, esimerkiksi kilometripylväiden, toimenpiteet tehdään tarvittaessa käsityönä, jotta arvokkaat rakenteet eivät vaurioidu. Kohteet on määritelty kartassa sivulla 45.

Välttämättömiä toimenpiteitä voivat olla johtolinjakaivannot, jotka suunnitellaan hyvin etukäteen museotien arvo huomioon ottaen. Myös liikenneturvallisuuden kannalta tarpeelliset työt tehdään.

Kaivettavat massat kuljetetaan pois tiealueelta.

Vastuu ELY-keskus

3.2.7 Vuosittaiset toimenpiteet

Vuosittainen viherhoito suoritetaan viherhoitoluokan N3 mukaan.

Vesakonraivaus on hoitoluokan mukaan tehtävä 3 vuoden välein, raivaus esitetään muutettavaksi 2 vuoden välein tehtäväksi ympäristön arvon vuoksi.

Hoitoon vaikuttavia ympäristötekijöitä (Y) ovat museotien varressa sijaitsevat kilometripylväät sekä luonnonkivet, joiden ympäristö viimeistellään vesakonraivauksen ja niiton jäljiltä muuta tieosuutta tarkemmin. Näiden kohdalla raivaus tehdään tarvittaessa käsin siistin lopputuloksen aikaansaamiseksi.

Kilometripylväät sijoittuvat tien länsipäähän maantien 69 liittymän läheisyyteen tien länsipuolelle, Pohjolan talon kohdalla tien pohjoispuolelle ja Pölkin talon eteläpuolella tien itäpuolelle. Venäläisten muistokivi sijaitsee Pölkin talon kohdalla ja suuri maakivi entisen sairastuvan kohdalla museotien metsäjaksolla Pölkin talon eteläpuolella. Pölkin talon ja tien vieressä on myös paikallisesti arvokas perinnemaisema, niitty. Hoitoon vaikuttava ympäristökijä on myös opastusalue ja sen ympäristö.

Koulun liittymän ympäristön raivaus suoritetaan tarvittaessa vuosittain niin, että liittymän näkemät ovat hyvät.

Mahdolliset tien varressa kasvavat yksittäiset huonokuntoiset puut, jotka ovat vaarassa kaatua tielle, poistetaan vuosittaisen hoidon yhteydessä.

Kohteet on määritelty kartassa sivulla 45.

3.2.8 Talvihoito

Tietä hoidetaan talvihoitoluokan III mukaan. Tie on lumipintainen ja se hiekoitetaan vain pahimmissa olosuhteissa. Koivistonkylälle on esitetty osayleiskaavassa uudisrakentamista, jolloin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä kylällä todennäköisesti lisääntyy. Talvihoidon tason noston tarve tulee arvioida liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

3.2.9 Pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteet

Nopeusrajoituksen muuttaminen kylän keskeisellä alueella Haaralan ja Pölkin talon välillä 40 km/h ja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden lisäämiseksi.

Vastuu ELY-keskus

3.2.10 Muille vastuutahoille esitettävät toimenpiteet

Opastusalueen roskakorin tyhjentäminen tarpeen mukaan.

Vastuu kyläyhdistys

Pitkän aikavälin tavoitteena on valaistuksen täydentäminen jatkamalla valaistusta museotien varressa n. 600 metriä maantielle 69 saakka. Valaistuksen jatkamisen tarve liittyy maankäytön tiivistymiseen alueella.

Vastuu Äänekosken kaupunki

3.3 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet

Pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteet ovat:

- Tien ojitus ja sorapäällysten kunnostus alueurakan määrittelemien aikavälein
- Tiekaiteen uusiminen
- Opastusalueen katoksen uusiminen tai korvaaminen opastaululla ja penkeillä
- Koiviston museotien opastaulun uusiminen tarpeen mukaan
- Tiealueella tai tien välittömässä läheisyydessä olevien huonokuntoisten tai näkemäesteenä olevien puiden poisto tarpeen mukaan

3.4 Jatkotoimenpiteet

Maankäytön kehittyminen on merkittävin museotien arvoon vaikuttava tekijä. Kylän elävyyden ja toimivuuden kannalta on kiinnitettävä erityistä huomiota asumisen tarpeisiin ja liikkumisen turvallisuuteen. Kaikessa rakentamisessa, teiden linjauksessa ja tasauksessa, liittymien sijoittelussa, rakennuspaikan tarkemmassa määrittelyssä ja tontin muotoilussa sekä istutuksissa tulee kunnioittaa museotietä ja sitä ympäröivää kulttuurimaisemaa.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet:

Mobilian arkisto

Diaariote 21.10.1000, Tielaitos, keskushallinto

Keski-Suomen piirin ehdotus museoteiksi 1979 liitteinen

Lausunto Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiirin alueen tiemuseokohteista, Tie- ja vesirakennuslaitos, Keski-Suomen piiri 4.1.1982

Sorateiden hoito ja kunnostus, 1995, Kunnossapidon ohjaus, Tielaitos, Helsinki

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Keski-Suomen maakuntakaava 2009

Äänekoski Hirvaskankaan-Koiviston osayleiskaava 2006

Tierekisteri

Destia Oy, paikkatietoportaali

Destia Oy, iLiitu

Kiinteistötietojärjestelmä

Hertta-tietojärjestelmä

Internet:

Hitonhauta- Kylmähauta –Hirvasjoki luonnonsuojelualue:
<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=52485&lan=FI>

KSUmon63 Maatalousalueiden luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelma. Äänekosken Honkola ja Koivisto
<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=127188&lan=fi>

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali

www.ymparisto.fi

www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat

Haastattelut:

Andersson Päivi, amanuessi, Keski-Suomen museo

Halmela Martti. aluevastaava, Keski-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Horppila-Jämsä Liisa, ylitarkastaja, Keski-Suomen ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue

Hämäläinen Matti, puheenjohtaja, Koiviston kyläyhdistys ry

Kumpulainen Miikka, amanuessi, Keski-Suomen museo

Mård Tapio, Destia Oy Äänekosken alueurakka

Silén, Saija, amanuessi, Keski-Suomen museo

Suoranta Minna, perinneyhdyshenkilö, Keski-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue

Rautjarvi Tommi, rakennuttajapäällikkö, Äänekosken kaupunki

Kirjallisuus ja selvitykset:

Antila Kimmo, 1992, Nelostie Keski-Suomessa, Jyväskylä

Enbuske Matti, 2010, Vuosisadat Pohjan teillä, Porvoo

Jokipii Mauno, (toim.), 1988, Keski-Suomen historia II, Jyväskylä

Jussila Timo, 2004, Äänekoski, Hirvaskankaan-Koiviston muinaismuisto inventointi,

Laitinen Erkki, (toim.) 1997, Keski-Suomen teillä, Jyväskylä

Muhonen Matleena, Keski-Suomen maakunnallinen maisemaselvitys, maisemallinen osa-aluejako, 2005, Keski-Suomen ympäristökeskus

Mussaari Maija, Koskinen Mervi, Horppila-Jämsä Liisa, Keski-Suomen maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden ja perinnemaisemien päivitys- ja täydennysinventointi, 2004–2006, Keski-Suomen ympäristökeskus

Pyyppönen Erkki, (toim.), 1999, Koiviston historiaa, Koiviston kyläyhdistys ry, Äänekoski

Salminen Tapio, Toivo, Raisa Maria, Haavisto, Timo, 1997, Pohjanmaan kautta, Jyväskylä

Savolainen Virva, Silén Saija, Muhonen Matleena, Murtoniemi Mari, 2006, Koivistolta Klubinmäelle, Äänekosken kulttuuriympäristöohjelma, Jyväskylä.

Teiden talvihoito, laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki

Tourunen Auli, 1998, Vanhan Laukaantien inventointi, Inventointiraportti, Museovirasto

Viherhoito tieympäristössä, 2000, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki

Viertola Juhani, 1974, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, Autonomian ajan alkupuoli vuoteen 1875, Autonomian ajan loppupuoli Suomen itsenäistymiseen sakka, teoksessa Suomen teiden historia I, Helsinki

Wilmi Jorma, 1991, Äänekosken-Suolahden historia vuoteen 1932, Pieksämäki

Liitteet

Liite 1 Koivistontien kunnostus

KOIVISTONTIEN KUNNOSTUS

Tausta

Koivistonkyläntien hoito- ja ylläpitosuunnitelman laadinta käynnistettiin maastokatselmuksella toukokuussa 2013. Kesällä tielle tehtiin normaalin tienpidon mukainen kunnostus, ja tie sorastettiin ja sen ojat avattiin.

Suomen maantiestä edelleen on sorateita noin kolmannes eli soratie on yleinen maantietyyppi. *Sorateiden hoito ja kunnostus* (Tielaitos, Helsinki 1995) -ohjeen mukaan tien kunto arvioidaan tien tasaisuuden, irtoaineksen, poikkileikkausmuodon ja pölyävyyden perusteella. Lisäksi kuivatuksella pyritään estämään pintavesien ja pohjaveden aiheuttamat haitat tien kunnon. Sorateiden hoidon taso vaikuttaa ajokustannuksiin, liikkumisen turvallisuuteen ja hoidon taloudellisuuteen.

Liikenneviraston museoteistä (22 kpl) sorapintaisia on 14. Museoteiden hoidon lähtökohta on niiden liikennöitävyys, joten niiden hoito- ja ylläpito-ohjeet ensisijaisesti ovat samat kuin muillakin sorateilla. Liikenneviraston perinnetyössä museoteiden tehtävänä on säilyttää maamme tieverkon historiallisesti arvokaimmat ja edustavimmat osat. Museotiet ovat osa kulttuurimaisemaa ja -historiaa ja kertovat tienkäyttäjille tienpidon ja tiellä liikkumisen kehityksestä sekä yhteyksien rakentamisesta, rakentajista, käytöstä ja käyttäjistä.

Museoteiden museaalisen vaalimisen ja hoitamisen periaatteena on säilyttää niiden museointihetken asu. Käytännössä se tarkoittaa useimmissa kohteissa vuotta 1982, jolloin museotie- ja -siltakokoelma perustettiin. Koivistonkyläntiellä museointihetki on vuosi 1998. Kohteisiin ei tehdä muutoksia, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyminen sitä erityisesti vaadi.

Museaalisen hoidon tavoitteena on edistää museokohteiden säilymistä ja edustavuutta. Tämän hoito- ja kunnossapitosuunnitelman tavoitteena on esittää ne poikkeukset, joita museaalinen hoito aiheuttaa normaaliin sorateiden hoitoon ja kunnostukseen.

Esimerkkikohteena on käytetty Äänekosken Koivistonkyläntien kunnostusta ja sorastusta syyskuussa 2013. Aineistona on Koivistonkyläntien hoito- ja ylläpitoraportin yhteydessä kerättyä tieto- ja kuvamateriaalia.

Kunnostuksen toteutus

Alkulähtökohta

Periaatteessa Sorateiden hoito ja kunnostus-oppaan ohjeet eivät ole museaalisten periaatteiden kanssa ristiriitaisia. Tiehallinnon perinnetyön käsikirja (2003) toteaa museokohteisiin tehtävistä mahdollisista muutoksista, että muutoksia ei tehdä, ellei liikenneturvallisuus tai kohteen säilyminen sitä edellytä. Välttämättömiksi toimenpiteiksi on mainittu kunnossapitotoimet, joista erikseen on mainittu ”esim. ojitus ja tierumpujen uusiminen”. Yleisohjeeksi mainitaan muutosten harjoittaminen ja suunnittelu tapauskohtaiseksi ja että muutokset tehdään kohteen alkuperäistä luonnetta muuttamatta.

Ennen töiden alkua keskusteltiin aluevastaavan kanssa työn suorittamisesta. Todettiin, että toimenpiteet tulisivat pääsääntöisesti turvaamaan museokohteen säilymistä. Ojat olivat osittain umpeutuneet ja vesi oli päässyt tierakenteisiin ja talven jälkeen tienpinta oli vaurioitunut. Tien museaalista luonnetta uhkaava tekijä olisi ollut tien rungon muuttaminen, mikä ei näissä toimenpiteissä päässyt vaarantumaan, koska toimenpiteet rajoituivat tien pintakerrokseen.

Suunnitelmiin kuului ylimääräisen ojista ja reuna-palsteista irrotetun maa-aineksen poistaminen, mikä poikkeaa normaalista. Sen katsottiin kuitenkin säilyttävän tien ympäristön siistimpänä ja tien luonteen alkuperäistä vastaavana. Tie on alun perin kulku-ura 1600-luvulta. Kuitenkin sen nykyinen linjaus ja tasausviiva ovat yhdistelmä 1700-luvun lopun maantiestä ja 1930-luvulla rakennetusta paikallistien luonteisesta maantiestä. Tien vaikutelmaksi on arvioitu useammassa toisistaan riippumattomissa arvottamisissa ”tyypillinen suomalainen 1930-luvun lopun ja 1950-luvun maantie”.

Tiellä ja liittymäteiden risteyksissä muutama rumpu vaati korjausta. Niissä oli betoniputket, yhdessä rumussa peltiputki. Päädyttiin siihen, ettei mitään estä käyttämästä muoviputkia, jos ne asennetaan siististi ja muovi jää piiloon maan sisään. Poistettavat betoni- ja peltiputket eivät missään tapauksessa ole ”alkuperäisiä” minkään aikajakson näkökulmasta. On mahdollista ja todennäköistäkin, että vuonna 1998 betoniputket olivat paikallaan. Yhtälailla kuin betoniputki oli ajanmukainen muutos joskus 1900-luvulla, on muoviputki sitä nykyisin.

Työn suoritus

Koiviston museotien kunnostus valmistui 30.9.2013. Ojitus tehtiin 5900 juoksumetriä. Rumpuja korjattiin päätien alle kaksi kappaletta. Liittymiin rakennettiin uudestaan neljä sivuojarumpua. Mursketta, raekoko 0-16 mm, levitettiin 1700 tonnia, josta tuli noin 5 senttimetrin kerros (ohjeiden mukaan kulutuskerroksen optimipaksuus on noin 50 mm).

Murske ei ehkä aivan ole museaalisesta näkökulmasta paras valinta, mutta joka tapauksessa jo ennen vuotta 1998 on siirrytty seulotun luonnonsoran tai moreenin käytöstä murskeisiin. Tien suhteellisen vilkkaan käytön takia tieteknisesti soveltuvinta materiaalia on museaalisesti soveltuvinta materiaalia perustellumpi. Käytännössä murske ei juuri erotu tien pinnasta, joten voi hyvin perustella, ettei alkuperäinen luonne ole muuttunut.



Jälkiarviointi

Työ onnistui hyvin. Tienvarsi siistiytyi selvästi. Tiepalteen poistaminen ja ojitus pitävät tienpinnan aikaisempaa paremmin kuivana. Selkeä tien poikkeileikkausmuoto antaa tielle ryhdikkyyttä. Ylimääräisen maa-aineksen poiskuljetus vaikuttaa olennaisesti siihen, että työnjälki on siistin näköistä. Voi olettaa, että ojat nurmettuvat jo tulevan kesän aikana, jolloin tien ulkonäkö on luonnollisen näköinen. Kysyttäessä sekä tienvarren asukkaat ja Keski-Suomen museon kulttuuriympäristön asiantuntijat pitivät kunnostustyön jälkeä onnistuneina ja museaalisesti hyvinä.



Tien länsipäässä kilometripylvään kohdalla näkyy kunnostustyö selvästi. Muutos on pelkästään positiivinen. Kilometripylväskin erottuu vesakoituneesta tiepenkasta aikaisempaa paremmin. Kilometripylväs saattaa olla arvotettavissa muinaismuistoksi. Sen ympärille on jätetty ohjeiden mukaisesti parin metrin säteellä koskematon maata.

Kuva ennen toimenpiteitä Tapio Mård ja toimenpiteiden jälkeen Matti Piltz

Riikosmäelle nousevan Koivistonkyläntien varret ovat siistit ja ojitukset kuitenkin melko vähän erottuvat sekä itään että länteen päin katsottaessa.

Kuvat Riikosmäen kohta itään päin, Tapio Mård ja idästä katsottuna, Martti Piltz



Työ on tehty huolellisesti. Tiepalle, ”jätkänpolku”, on poistettu kaiteen kohdalta. Kuva Martti Piltz



Venäläiskivi näyttää aikaisempaa mahtavammalta tienpenkalla tieremontin jälkeen. Toivottavasti paikalliset kyläkulttuuritoimijat siivoavat risukon penkereestä kiven lähettäviltä. Kuva Martti Piltz



Seuratolosta hieman itään päin oleva kilometripylväs näyttää omituisen korkealta korkean maakumpareen päällä. Ojien loivat reunat sopivat tiemaisemaan, eivätkä valu ojan pohjalle kovin nopeasti. Tie säilyttäneen nykyisen asunsa monta vuotta. Kuva Tapio Mård



Lännestä kohti Seurataloa tien varret näkyvät siisteinä. Oikealla vastarinteessä on uusittu sivuojarumpu. Rummun vanhat sementtiputket ovat vielä tienpenkalla. Muovi katoaa näkyvistä heti, kun maan nurmettuu tulevana kesänä. Kuva Tapio Mård



Venäläiskiveltä itään avautuu Koivistonkyläntien komeimpia näkemiä. Korjaustöiden jälkeen voi uskoa, että tie säilyy pitkään jokseenkin muuttumattomana. Kuva Tapio Mård

RAPORTTEJA 61 | 2013

KOIVISTONKYLÄTIE, ÄÄNEKOSKI
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-827-3 (PDF)
ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)
URN URN:ISBN:978-952-257-827-3

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