



Tuovilan museosilta, Mustasaari

Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU





Tuovilan museosilta, Mustasaari

Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ
LAURA SOOSALU

RAPORTTEJA 80 | 2013

**TUOVILAN MUSEOSILTA, MUSTASAARI
MUSEOSILLAN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

Taitto: Mervi Koivula

Kansien kuvat: Heidi Pekkala ja Martti Piltz

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/13

© Affecto Finland Oy Karttakeskus, Lupa L4377

© Liikennevirasto 2013

© Suomen ympäristökeskus 2013

ISBN 978-952-257-848-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-848-8

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

Sisältö	
Kuvailulehti.....	7
Esipuhe	8
1 Lähtötiedot.....	9
1.1 Tuovilan museosillan sijainti	9
1.2 Tuovilan sillan nimeäminen museosillaksi.....	11
1.3 Tuovilan sillan historialliset vaiheet.....	12
1.3.1 Asutuksen alku.....	12
1.3.2 Kulkuyhteyksien synty	12
1.3.3 Tuovilan siltapaikka	14
1.3.4 Tuovilan sillan rakentaminen	14
1.3.5 Tuovilan sillan rakenne	15
1.3.6 Tuovilan sillan vaiheet.....	16
1.3.7 Tuovilan sillan ympäristön rakennusperintö ja kiinteät muinaisjäännökset	20
1.3.8 Tuovilan sillan museaalinen arvo.....	20
1.3.9 Tuovilan silta Liikenneviraston museokohdekoelmassa	21
2 Alueen nykytilan kuvaus	23
2.1 Maankäytön nykytila	23
2.1.1 Kaavatilanne.....	23
2.1.2 Maanomistus.....	24
2.1.3 Sillan ympäristön nykyinen maankäyttö	24
2.1.4 Liikenneturvallisuus.....	25
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö	26
2.3 Luonnonympäristö	27
2.4 Sillan tekniset lähtökohdat	27
2.4.1 Sillan ja siihen liittyvän tieverkon perustiedot.....	27
2.4.2 Sillan nykyinen kunnossapito	27
2.5 Matkailu	29
3 Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma	30
3.1 Tavoitteet	30
3.1.1 Kulttuuriperintö	30
3.1.2 Maisema ja taajamakuva	30
3.1.3 Maankäyttö	30
3.1.4 Liikenne	30
3.2 Sillan ja sen ympäristön hoito	31
3.2.1 Yleistä	31
3.2.2 Liikkumisen turvallisuuden parantaminen	31
3.2.3 Museosillan opastuksen kehittäminen	31
3.2.4 Silta ja sen ympäristön jäsentely	32
3.2.5 Maisemanhoito	34
3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet.....	35
3.3.1 Kohteen perustiedot.....	35
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet.....	35
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet	36
3.4 Pitkän aikavälin siltaympäristön kunnostustoimenpiteet:	36
Lähdeluettelo.....	37

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 80/2013				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisuaika Joulukuu 2013		
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Tuovilan museosilta, Mustasaari Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma				
Tiivistelmä Tuovilan museosilta (Toby stenbro), siltanumero V-845, sijaitsee Pohjanmaan maakunnassa Mustasaarella (Korsholm). Sillan tieosoite on 17639-001-00094, Toby-Helsingby-Pundars. Joen pohjoispuoleinen tie on numero 7161, Tuovilantie (Tobyvägen) ja eteläpuoleinen tie numero 17715 Karkkimalantie (Karkmovägen). Tuovilan silta on noin 15 kilometrin päässä Vaasan kaupungista hyvien liikenneyhteyksien päässä. Tuovilan silta on liitetty Liikenneviraston (silloin Tie- ja vesirakennuslaitos) museokohdekoelmaan vuonna 1982, ensimmäisten kohteiden joukossa. Silta ylittää Laihianjoen (tunnetaan myös nimellä Tuovilanjoki tai Toby å). Silta muodostuu kahdesta holvisillasta ja niitä yhdistävästä penkereestä, jota tukevat kylmämuuraustekniikalla rakennetut kivimuurit. Siltasaarella on pysähdyspaikka parille autolle. Opastaulu on kohtuullisen siistissä kunnossa, mutta malliltaan vanhanaikainen. Kohteen historiatiedot ovat olleet poikkeuksellisen kevyet. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman historiaselvityksessä voitiin todeta, että Laihianjoki on ylitetty suunnilleen Tuovilan sillan kohdalta jo Jaakko Teitin tieluettelon (1556) Pohjanlahden rantatiellä. Sillan rakennusvaiheet ja nykyisen sillan paikan valinta ovat olleet monipolvinen tapahtumaketju. Tuovilan kivilta korvasi aikaisemman puusillan. Tuovilan sillan rakentaminen, vuonna 1781 liittyi toiseen kustavilaisen aikakauden suurhankkeeseen Pohjanmaalla. Suora Postitie Närpiöstä Tuovilaan oli Suomen suurimpia tiehankkeita aikoinaan ja uudisti sekä tienrakennusta että maanviljelyä. Myös Tuovilan sillan rakennustekniikka, kylmämuurina muurattu holvi, oli uutta Suomessa. Suunnilleen samanaikaisesti, muutamaa vuotta aikaisemmin, rakennettiin Espoonkartanon sillat. Liikenneviraston museokohdekoelmassa Tuovilan museosilta liittyy ajanjaksoon: ”1600–1700-lukujen maantieverkon rakentuminen”, missä rakentamisen pontimena olivat sisämaan kauppayhteydet satamiin, sotilaskuljetukset, hallinto ja erityisesti postin kulku. Ajanjaksolle tyypillistä oli maaliikenneyhteyksien rakentaminen Savo-Karjalan ja Pohjanlahden välille, mutta edellä mainittu postitie oli aikansa tärkeimpiä liikenneolojen kehittämistoimia. Tuovilan siltaan liittyy sotahistoriallinen tapahtuma Suomen sodan 1808–1809 ajalta, jolloin molemmat osapuolet käyttivät Pohjanmaan teitä sekä sotatoimiin että ennen kaikkea huoltoon. Tuovilan silta kuuluu Museoviraston rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY). Tuovilan sillan kunto on museaalista näkökulmasta hyvä, joskin sen ulkoasu on muuttunut selvästi turvallisuusjärjestelyjen takia aivan viime vuosina. Museokohteena Tuovilan silta on helposti saatavuttava, mutta melko vaikeasti löydettävä. Sen ympäristö ei vastaa sillan historiallista arvoa. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Tuovilan museosilta todisteena 1600–1700-luvun kustavilaisen kauden sillanrakennuksesta, jota tekivät kivirakentamisen ammattimiehet urakatyönä. Sillan säilyttäminen museointihetken (1982) asussa edellyttää hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon sillan liittyminen ympäristöönsä ja sillan arvon korostuminen. Toimenpiteillä pyritään korostamaan sillan ja sen ympäristön tulkittavuutta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä sillan 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 sillan mahdolliselle korjaukselle.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, suositukset				
ISBN (PDF) 978-952-257-848-8	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu)
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN URN:ISBN:978-952-257-848-8		Kieli Suomi
Sivumäärä 37				
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika -			Painotalo -	

Esipuhe

Tuovilan museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Se on Liikenneviraston museotie- ja -siltakokoelmaan pysyvästi tallennetun museokohteen ympäristöhoiton 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 tietoa tukevien arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakunnallisen tieliikenteen perinnekokoelman.

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

Aikaisemmin on tehty vastaavat suunnitelmat neljästä museosillasta ja neljästä museotiestä. Suunnitelmien näkökulmaksi on kehittynyt paikallinen asiantuntemus. Työ aloitettiin maastokatselmuksella Tuovilassa ja Tuovilan sillan ympäristössä, missä yhteydessä tavattiin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen perinneyhdyshenkilö Heikki Kippola, Museoviraston intendentti Maria Kurtén sekä Tuovilan kylä- ja vanhempainyhdistys ry:n puheenjohtaja Jorma Kinnunen. Raportin kirjoitusvaiheessa heiltä on pyydetty kommentteja.

Tilaaajan 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 joulukuussa 2013

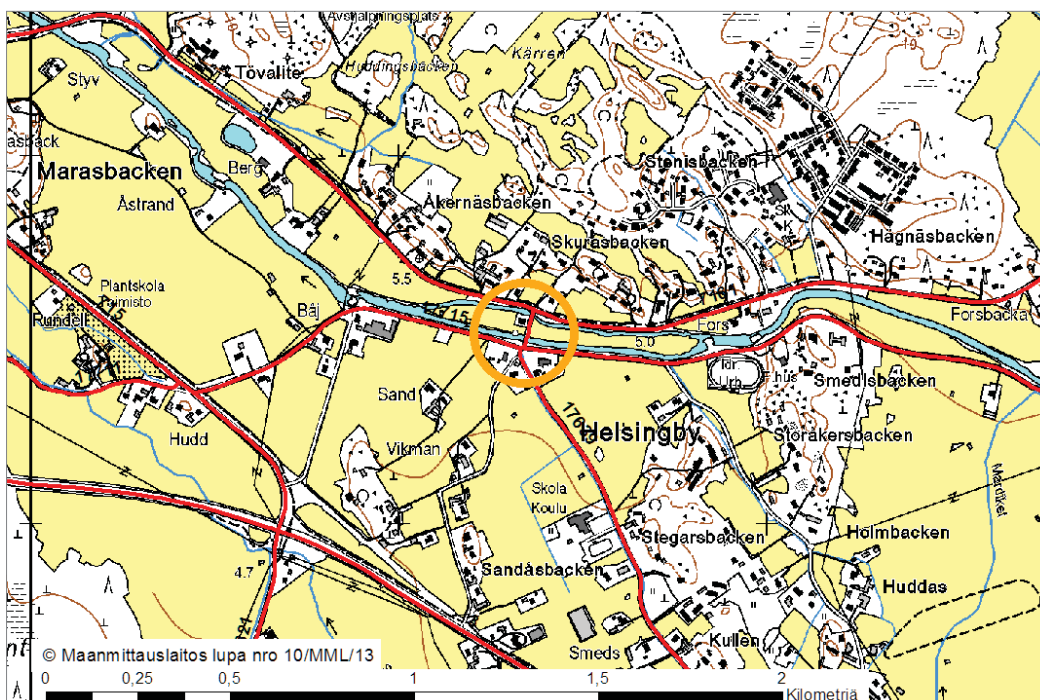
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri

1 Lähtötiedot

1.1 Tuovilan museosillan sijainti

Tuovilan museosilta (Toby stenbro), sillanumero V-845, sijaitsee Pohjanmaan maakunnassa Mustasaassa (Korsholm). Sillan tieosoite on 17639-001-00094, Toby-Helsingby-Pundars. Joen pohjoispuo-

leisen tien numero on 7161, Tuovilantie (Tobyvägen) ja eteläpuoleisen tien numero 17715 Karkkimalantie (Karkmovägen).



Tuovilan silta sijaitsee Pohjanmaalla Vaasan kaupungin Mustasaassa.

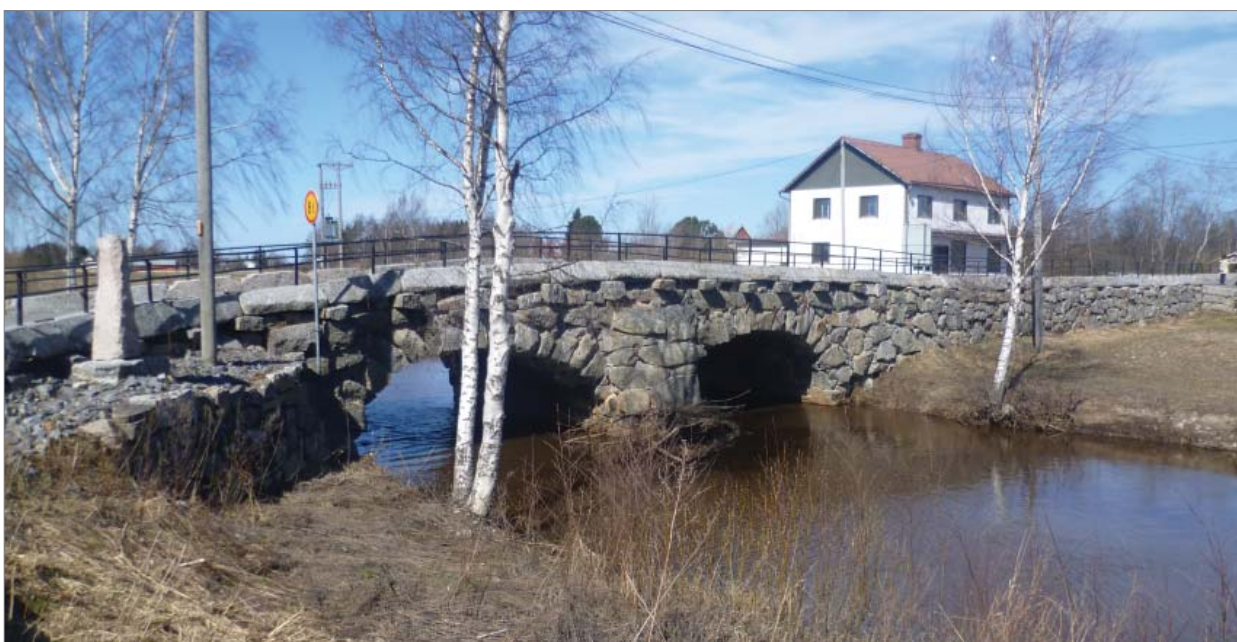
Joki haarautuu kahteen uomaan ja niiden väliin jää kapea saari, joka on avointa, viljeltyä peltoaluetta. Kivisilta on toisen haaran kohdalla kaksiaukkoinen, toisen kohdalla yksiaukkoinen.

Tuovilan (Toby) ja Helsingbyn kylillä on pitkä historia liikennepaikkana. Nykyisinkin kylät sijaitsevat liikenneyhteyksiltään edullisesti. Vaasan lentoasema on lähetyvillä. Myös maantieliikenteen kannalta kylien sijainti on edullinen valtateiden 3 (E12) sekä 8 (E8) liittymän lähellä. Valtatieltä 3 haarautuu lisäksi valtatie 18 Jyväskylään. Autolla valtateitä pääsee siis Porin, Oulun, Tampereen, Seinäjoen ja edelleen Jyväskylän suuntiin. Vaasaan on noin 15 kilometrin matka. Vai-

toehtoisia teitä Vaasaan ovat valtatie 3 tai seututie 715. Siltapaikka on helposti saavutettavissa pääteiltä, mutta kuitenkin niiltä syrjässä.

Yhdystie 17711 seuraa Laihianjoen etelärantaa ja vastaavasti yhdystie 7161 sen pohjoisrantaa sillan kohdalla. Sillalta etelään johtaa yhdystie 17621.

Tuovilan ja Helsingbyn kylät ovat eläviä ja kehittyviä kyliä. Pääosin ruotsinkielisellä alueella Tuovilan kylä on läntisin suomenkielinen kylä. Alueella asuu sekä suomen- että ruotsinkielisiä perheitä. Tuovilan kylässä toimii asukasyhdistys, Tuovilan kylä- ja vanhempainyhdistys ry. Seutu on vielä maisemaltaan maanviljelysaluetta, mutta rakentamisen paine on varmasti kova.



Tuovilan museosilta Tuovilanjoen yläjuoksun puolelta. Silta on kunnostettu kesällä 2010. Kuva Laura Soosalu



Pohjoispuoleisessa haarassa silta on yksiaukkoinen. Kuva Martti Piltz

1.3 Tuovilan sillan historialliset vaiheet

1.3.1 Asutuksen alku

Merenrannan asutus Etelä-Pohjanmaalla on vanhaa. Luonnonmaantieteelliset erityispiirteet ovat vaikuttaneet tiestöön asutuksen sijoittumisen ja maastotyyppin kulkukelpoisuuden kautta. Varhaisin hallinto on ollut yhteydessä asutukseen ja sen perusteella tehtyyn vero-oikeudelliseen jakoon. Kirkkopitäjät muodostuivat asutuksesta, jonka sijaintia Ruotsin puolelta 1200-luvulla tullut kolonisaatio muokkasi. Hallintopitäjäjako suoritettiin 1400-luvun alussa.

Keskiajalta lähtien hallinnon runkona olivat kruunun linnojen ylläpitoa varten muodostetut linnavoutikunnat, joiden väliset yhteydet olivat välttämättömiä. Merenkurkun pohjoispuolella Pohjanlahti oli itä- ja länsirannoiltaan yksi voutikunta. Sen keskuksiksi perusti Bo Joninpoika Grip Mustasaaren pitäjään Korsholman linnan 1370-luvulla. Hänellä oli myös Turun linna linnalääneineen. Turun ja Korsholman tietä ja Laihianjoen ylitystä on siis tarvittu viimeistään silloin.



Claes Claessonin Etelä-Pohjanmaan kartta vuodelta 1651 osoittaa, että tiet ovat ylittäneet sillalla Laihianjoen Tuovilan ja Helsingbyn kohdalla. Kartan mittakaavasta johtuen sillan paikka on vaikea täsmälleen päätellä. Kirjallisuuden mukaan silta oli silloin noin 500 metriä itään eli yläjuoksulle päin nykyisestä sillasta kosken kohdalla. Koski ja siis myös siltapaikka ovat suunnilleen nykyisen "siltasaaren" itäpään kohdalla. Merenlahti työntyy aivan sillan tuntumaan. Kartalla itä on nykykäsitksen mukaan poikkeuksellisesti alhaalla ja pohjoinen oikealla. Lähde: www.vanhakartta.fi

1.3.2 Kulkuyhteyksien synty

Satakunnan ja Pohjanmaan välisestä, Lapväärtin, Korsnäsin ja Maalahden kautta Korsholmaan johtavasta tiestä on maininta vuodelta 1491, jolloin valtionhoitaja Sten Sture vanhempi yöpyi Merikarviolla palatessaan Itämaalta Tukholmaan. Olettamuksena on esitetty, että tie jo keskiajalla on jatkunut polkuna ja talvitienä Korsholmasta Pohjanlahden ympäri maan pääkaupunkiin Tukholmaan.

Jaakko Teitin tietojen mukaan Pohjanlahden rantatie luettiin yleiseksi tieksi vuonna 1556. Tie tuli postitiekiksi, kun Ruotsin postiasetus annettiin vuonna 1636 ja posti ulotettiin Suomen alueelle vuonna 1638. Rannikon tie oli kivikkoinen ja mutkainen. Käytännössä vesitie oli usein helpompi kulkuväylä. On esitetty myös näkemyksiä, että rantatie on ollut heikkokuntoinen polku, jota postitalonpojat ovat kävelleen tai ratsastaen voineet kulkea vain vaivalloisesti. Posti kulkikin sisämaan kautta Kyrönkankaan tietä pitkin, jota oli helpompi kulkea. Jaakko Teitti mainitsee Kyrönkankaan tien yhtenä 1550-luvun maanteistä. Rannikkokaupunkien painostuksesta posti palautui 1600-luvun loppupuolella rantatielle. Sekä Kyrönkankaan tie että Pohjanlahden rantatie ylittivät Laihian (Tobyn) joen. Ensimmäisen sillan rakentamisajankohta on epäselvä. Ainakin vuonna 1651 piirretyn kartan (Claes Claesson) mukaan Helsingbyn ja Tuovilan kylien välillä on silta.

Postin ja postiteiden strateginen merkitys 1600-luvulla liittyivät Ruotsin asemaan suurvaltana. Posti oli käytännöllisempi ja tehokkaampi keino kuljettaa viestejä valtakunnan ääri- ja naapurivaltioihin kuin lähetti. Rantatielle asetettiin peninkulmapylväät 1600-luvun lopulla neljännespeninkulman välein, kuten Ruotsin emämaan alueellakin. Rantatien kunto pysyi kehnona 1700-luvulle saakka, jolloin kulkuyhteyksien parantamiseen oli monenlaisia paineita asutuksen, elinkeinoelämän kehittämisen, hallinnon ja sotalaitoksen näkökulmasta. Tiestön rakenne kehittyi siten, että rannikolta rakennettiin yhteyksiä sisämaan, joista Etelä-Pohjanmaalla tärkeimmät olivat Vaasan ja Kristiinankaupungin yhteydet takamaihin.

Jo nuijasodan (1596–1597), mutta myös isovihan (1700–1721) ja pikkuvihan (1741–1742) aikoina osoitettiin, että sotaväen liikkumista ja huollon järjestämistä varten tarvittiin parempia teitä.



Georg Biurmanin kartta vuodelta 1747 näyttää pelkistetyin kuvan Ruotsin valtakunnan maantieverkosta. Siitä on julkaistu Ruotsin valtakunnan matkaopas, Vägvisaren, josta on useita painoksia (1742–1776). Vaasasta etelään lähtevät Kyrönkankaantie ja Pohjanlahden rantatie. Toby eli Tuovila on merkitty rantatielle kestikievarina. Tuovilan sijainti on keskeinen tieverkolla Pohjanlahden rantatien ja Kyrönkankaantien risteyksessä. Toisin kuin karttakuvasta voisi päätellä, Tuovila on pitkän merenlahden pohjassa ja merta lähin paikka, jossa Laihianjoen voi ylittää. Maankohoama on siirtänyt merenrantaa pitkälle Tuovilasta länteen. Lähde: www.vanhakartta.fi

Ruotsin valtakunnasta julkaistiin matkaopas vuonna 1742, missä on mainittu kestikievari Tuovilassa. Pohjanlahden rantatie oli vaunuilla ajettavassa kunnossa Aadolf Fredrikin Suomen vierailun aikoihin 1750-luvulla. Rannikon asukkaat kulkivat kuitenkin helpoimmin merta pitkin, joten Pohjanlahden rantatien merkitys oli ensisijaisesti hallinnollinen ja strateginen.

Vuonna 1747 käynnistettiin tutkimukset suoran, yli kolmekymmentä kilometriä lyhyemmän, tien rakentamiseksi Mustasaaresta Närpiön Finbyhyn. Tienrakennukseen veloitettiin Mustasaaren, Maalahden, Laihian, Närpiön, Iso- ja Vähänkyrön, Vöyrin, Lapuan, Lapväärtin ja Ilmajoen pitäjät. Tie noudatti suunnitteen perinteistä talvitietä, joka oikaisi suomaiden poikki Pirttikylän kautta. Tietä alettiin rakentaa vuonna 1766 asumattomien alueiden halki. Aikaisemmin tiet oli tapana tehdä kyläteiden pohjalle. Tie linjattiin

soiden yli risukimppujen avulla. Tätä on pidetty erittäin tärkeänä kehitysvaiheena tienrakennustaidolle. Väillisesti tien rakentamisella oli vaikutusta myös maatalouteen, kun tien viemäriajat kuivattivat suot viljelysmaaksi. Tie valmistui vuonna 1776 auttavasti liikennöitävään kuntoon. Tielle pystytettiin peninkulmapatsaat. Tielle rakennettiin Tuovilan kivilta, joka valmistui 1781. Vanha rantatie säilyi maantienä, mutta posti- ja matkustajaliikenne siirtyivät uudelle tielle. Närpiöstä Kristiinankaupunkiin johtava jakso valmistui vuosina 1802–1803. Nykyinen valtatie 8 noudattaa suurin piirtein samaa linjausta.

1.3.3 Tuovilan siltapaikka

Tuovilan (Toby) ja Helsingbyn kylillä on pitkä historia liikennepaikkana. Pohjanlahden rantatie on kiertänyt Söderfjärdin-Risöfladanin lahden (nykyisin Sundomin lahden) ja ylittänyt Tobyå-Laihianjoen jo vuosisatoja ennen kivisillan rakentamista.

1700-luvulla Tobyå-Laihianjoen yli johti puusilta nykyistä kivisiltaa idempänä. Paikalla on koski. Etäisyys kivisiltaan on noin puoli kilometriä. Sillan kunnon heikentyessä silta päätettiin uusia. Vuonna 1753 kihlakunnanoikeus päätti, että silta siirrettäisiin Revelnin kohdalle, joka on noin 300 metriä kivisillasta länteen eli lähes kilometri vanhasta puusillasta alajuoksulle päin. Tuovilan kylän asukkaat vastustivat sillan siirtoa, koska pitäjän ei enää olisi tarvinnut hoitaa joen pohjoisrannan eli Tuovilan kylän puoleista tietä. Ensimmäiset esitykset sillasta sen nykyiselle paikalle Skurin kestikievarin kohdalle tehtiin vuosina 1757 ja 1758. Maaherra kuitenkin ajoi sillan rakentamista Revelnin kohdalle, koska se oli Närpiön Finbystä rakennettavan uuden Postitien päätepiste.

Vuonna 1775 maaherra määräsi, että Revelniin rakennetaan kivisilta. Koska kivisillan rakentaminen oli kallista, siihen veloitettiin samojen kuntien asukkaat, jotka olivat rakentaneet Postitien. Talonpojat valittivat kuninkaalle, mutta kuningas Kustaa III vahvisti maaherran päätöksen.

Siltapaikka tutkittiin syksyllä 1776. Tutkimuksen suoritti maanmittari Nils Ekholm. Hänen karttojensa perusteella yli-intendentti Carl Fredrik Adelcrantz laati siltapiirustukset Tukholmassa ja kuningas vahvisti ne vuonna 1779. Siltakiviä alettiin ajaa Revelniin vuonna 1779.

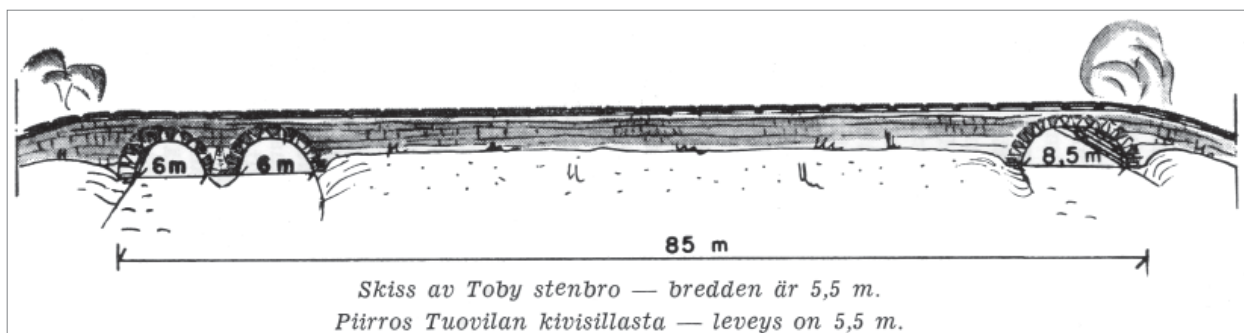
Syksyllä 1779 varalääninkamreeri Hans Henrik Krook ehdotti, että sillan paikka siirrettäisiin Revelnin yläpuolella (itäpuolella) olevan saaren yli, jotta sillan rakentaminen tulisi halvemmaksi. Maaherra yhtyi aja-

tukseen, ja piirretti uudet piirustukset Vaasan hovioikeuden talon suunnittelijalla, arkkitehti Johan Elfströmillä. Asiasta valitettiin kuninkaalle, koska maaherra oli omavaltaisesti muuttanut sillan paikan. Siltaa oli kuitenkin ehditty rakentaa nykyiselle paikalleen ja kuningas hylkäsi valitukset ja vahvisti maaherran päätöksen.

1.3.4 Tuovilan sillan rakentaminen

Tuovilan sillan urakoi muurarimestari David Olander Vaasasta. Hänen rakennusmestarinaan toimi Tomas Rijf Pietarsaaresta. Tomas Rijf edustaa tunnettua Rjifin kirkonrakentajasukua. Ajalle oli tyypillistä, että kivi-rakentamiseen perehtyneet kirkonrakentajat rakensivat myös siltoja. Sillan rakennus alkoi siis kivien ajolla jo talvella 1779–1780, ennen kuin lopullista päätöstä sillan rakentamisesta tai paikastakaan oli tehty. Kun sillan paikka muutettiin, jouduttiin silta luonnollisesti suunnittelemaan uudestaan. Arkkitehti oli suunnitellut ensimmäisen sillan ja sen kustannusarvio oli ollut 7180 riikintaaleria. Kun siltapaikka siirrettiin saaren ylitse kulkeväksi, tavoitteena oli alentaa kustannuksia. Kahden sillan ja niitä yhdistävän maapenkereen kustannusarvio olikin 4828 riikintaaleria. Kustannuksiin vaikutti siltarakenteiden pienentämisen lisäksi myös se, että maapohja oli havaittu mittauksissa kantavammaksi. Kivisillan rakentaminen myytiin 4100 riikintaalerilla David Olanderille. Tämä ei tyydyttänyt maanomistajia, koska he joutuivat maksamaan sillan rahalla, eivätkä omalla työllään. Maaherra joutui antamaan lausunnon tästäkin asiasta kuninkaalle.

Ennen asian lopullista ratkeamista maaherra oli velvoittanut urakoitsijan aloittamaan rakennustyöt kesällä 1780. Sillalla oli kiire, koska vanha silta ei enää ollut liikennekelpoinen. Urakoitsija sai perustukset ja toisen rannan maatuen valmiiksi syksyyn 1780 mennessä. Silta valmistui seuraavana vuonna.



Toby stenbro - Tuovilan kivisilta -esite Tuovilan sillasta. Silta muodostuu pohjoispään yksiholvisesta sillasta ja eteläpään kaksiholvisesta sillasta sekä niitä yhdistävästä tukimuuratusta penkereestä. Lähde: Toby stenbro-Tuovilan kivisilta-esite/Mobilian arkisto

1.3.5 Tuovilan sillan rakenne

Kivisiltoja osattiin rakentaa rannikkoseudulla, missä oli sopivaa kiveä saatavissa. Rakenteeltaan ne olivat kuitenkin yksinkertaisia palkkisiltoja, mikä olisi Tuovilassakin rajoittanut virta-aukkojen leveyden noin pariin metriin. Koska Laihianjoen alajuoksu on tulva-altista aluetta, kapeat virta-aukot ja vastaavasti tiheä virtapilareiden rivistö olisivat hidastaneet veden virtaamaa ja edistäneet tulvien muodostumista.

Sillan kokonaispituus on 93 metriä. Se on Suomen oloissa aikalaiseseen poikkeuksellisen pitkä. Suurin osa sillan pituudesta on holvisiltojen välistä pengertä. Varsinaista siltakantta on 27 metriä, mikä puolestaan on melko vähäinen siltapituus. Sillan pohjoinen vapaa-aukko on 8 metriä ja eteläisen holvisillan vapaa-aukot ovat 6,5 metriä. Sillan leveys vastaa oman aikansa tielakia eli leveys on 10 kynnärää eli noin 5,9 metriä.

Suomenlinnan rakentamisen mukana Suomeen oli tullut emämaasta ammattihenkilöitä rakentamaan holveja, joita tarvittiin linnoituksen kasemateissa. Tuovilan sillan, samoin kuin Espoonkartanon siltojen, rakenne sanotaan kopioidun Suomenlinnan kasemateista. Holvit on kylmämuurattu vapaamuotoisista luonnonkivistä ja kiilattu paikoilleen pienillä kiilakivillä. Alun perin sillassa ei ilmeisestikään ole käytetty sideraudoituksia. Sillan kokonaisratkaisu, kaksi erillistä siltaa ja niitä yhdistävä tukimuurattu pengertä, on poikkeuksellinen. Espoonkartanon sillat ovat myös lähekkäin ja niitä yhdistää pengertä, joka on huomattavasti korkeampi kuin Tuovilassa. Espoossa kuitenkin kummallakin sillalla on oma nimensä ja niitä pidetään kahtena erillisenä siltana.

Holvitekniikkaan ei uskottu aivan varauksettomasti vielä 1700-luvun lopulla. Sillan rakennustelineiden poistaminen annettiin Mustasaaren vankilan elinkautisvangeille. Heille luvattiin vapaus, mikäli holvit kestäisivät. Holvit kestäivät hyvin 162 vuotta, jonka ajan silta oli tärkein yhdystie Tuovilanjoen yli. Vaurioita syntyi vasta paljon myöhemmin, mutta holvit kestävät edelleen.

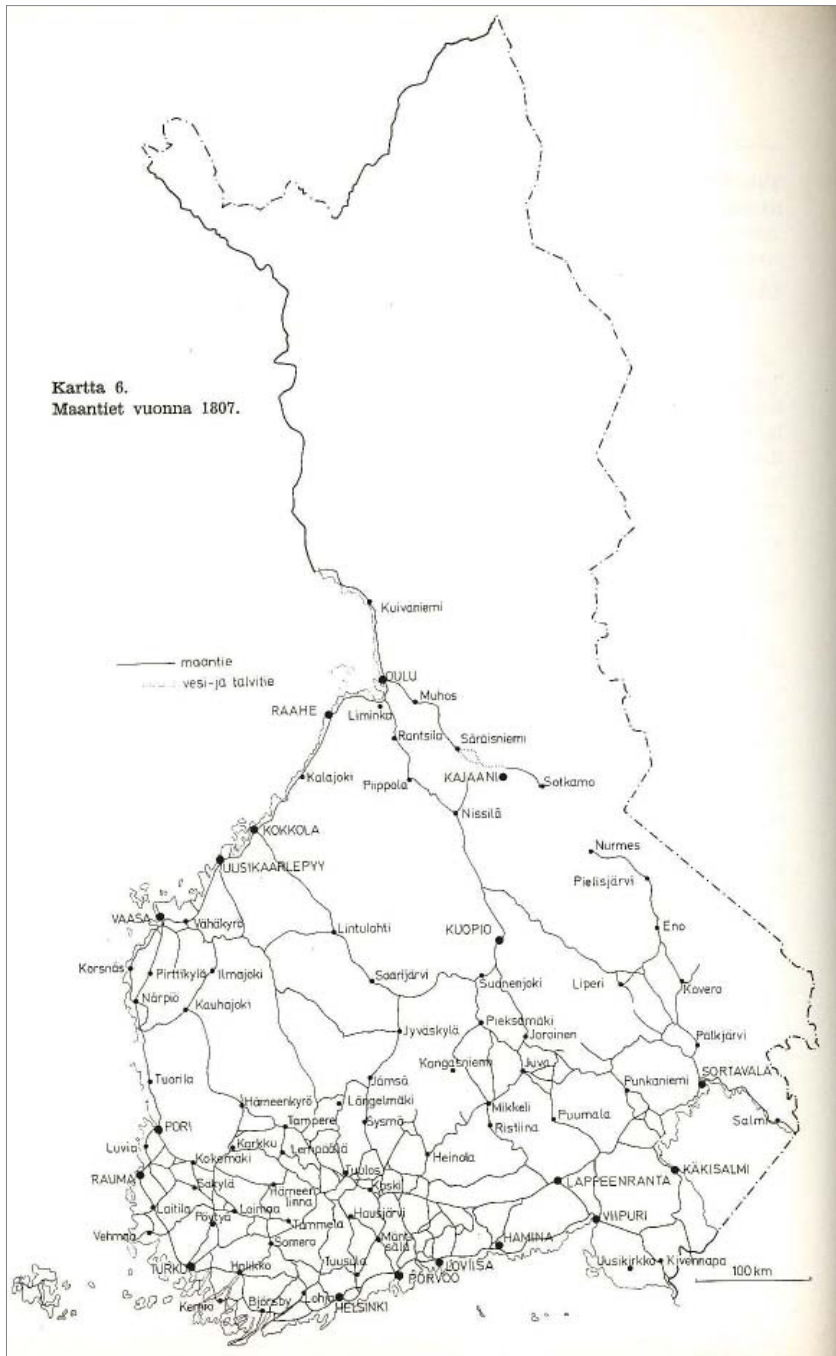
Tuovilan sillan eteläinen osa on melko mahtavan näköinen silta. Kivityö on taidokasta, koska kivet istuvat muurissa yhä edelleen tiukasti, eikä tässä sillanosassa ole havaittu vaurioita. Kuva Martti Piltz.



1.3.6 Tuovilan sillan vaiheet

Tuovilan silta rakennettiin uuden sotastrategisesti tärkeän maantien sillaksi. Suomen sota 1808–1809 ei runnellut siltaa pahasti. Merkittäviä taisteluja sen omistamisesta ei käyty, huolimatta sen tärkeästä sijainnista. Sota-ajan kuormitukset silta kesti oletettavasti hyvin, koska se hyvin rakennettuna kivihoivisilhana oli huomattavasti tukevampaa tekoa kuin suurin osa Pohjanlahden rantatien tai yleensä koko Suomen alueen silloista.

Venäjän ajan loppupuolella teitä alkoivat kuormittaa autot. Tiet olivat hevosliikenteelle rakennettuja ja monin osin autoilla varsin huonosti liikennöitäviä. Kun ensimmäisen kerran vuonna 1913 kartoitettiin Suomen teiden ajettavuutta autolla, Pohjanmaan postitie ja Tuovilan silta havaittiin autoille sopiviksi. Kartoitus tehtiin autolla ajamalla, luonnollisesti kesäaikaan.



Maantiet vuonna 1807. Tämä kartta Suomen maantieverkosta esittää Pohjanlahden rantatien maantienä koko pituudeltaan. Karttasanan Vaasa lähellä Tuovilan silta on teiden risteuksen kohdalla. Suomen sodassa 1808–1809 molempien osapuolien huollolle rantatie ja siten Tuovilan silta olivat tärkeitä. Kuriositeettina voi mainita, että sekä Ruotsin että Venäjän armeijat käyttivät samaa Ruotsin valtakunnan karttaa, joka oli hyvin tarkka nykyisenkin mittapuun mukaisesti ja oli helposti ostamalla hankittavissa. Lähde: Viertola, 1974, Suomen teiden historia I.

Suomen itsenäistyttyä maantiet ja niiden sillat siirtyivät valtion vastuulle. Tielaki vapautti maanomistajat tievelvollisuuksista. Tiet ja sillat piti kunnostaa ennen kuin ne luovutettiin valtiolle. Erityisesti sillat olivat usein ongelmallisia. Niiden kantavuus oli mitoitettu hevostenkuormille ja usein niukasti niillekin. Lisäksi puurakenne liikkuu kuormituksen ja puun lahoamisen myötä. Vaikka asiasta ei ole dokumentteja, on jokseenkin varmaa, ettei Tuovilan silta tuottanut ongelmia siltatarkastuksissa. Itsenäisyyden ajan alkuvuosien kuorma- ja linja-autot eivät painaneet kovin paljon enempää kuin parihevosten vetämä kuorma, eikä vauhtikaan tärisyttänyt siltarakennetta hevosia enempää.



Suomen Matkailijayhdistys julkaisi Suomen Maantiekartan vuonna 1913. Tuovilan sillan ja postitien liikenteellinen arvo korostuvat, kun kylätiet ja muut pikkutiet on jätetty piirtämättä. Tuovilan liikenneoloihin vaikutti myös rautatien valmistuminen Vaasaan vuonna 1883. Maantiekartan selitysosassa mainitaan, että Tuovila on rautatieliikennepaikka. Lähde: SMY Suomen maantiekartta.



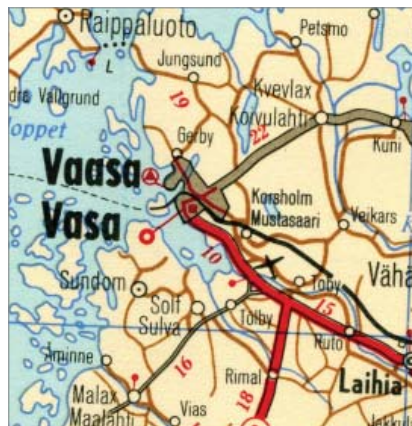
Autoilijan tiekartta 1928 näyttää vuoden 1913 karttaa todellisemmin. Teitä on paljon ja Pohjanlahden rantatie on edelleen merkittävä kulkureitti. Tuovilan silta on säilynyt valtakunnallisen ja paikallisen maaliikenteen keskiössä.

Uuden valtion tierahat olivat niukat ja ne suunnattiin tietömiä alueiden tienrakennukseen, kuten PetSAMON ja rajaseutujen teihin. Huolimatta siitä, että autoliikenne keskittyi Etelä-Suomeen ja erityisesti rannikkoseuduille satamakaupunkien läheisyyteen, resursseja ei löytynyt teiden rakentamiseen. 1930-luvulla aloitettiin pääteiden parantaminen, mutta uudistus jäi sodan jalkoihin. Ennen sotaa tapahtui kuitenkin merkittävä muutos, kun tärkeimmät maantiet jaettiin valtateihin ja kantateihin. Pohjanmaan rantatie postitien linjauksella sai numeron valtatie 8. Tuovilan sillasta tuli siten valtatie 8:n silta.

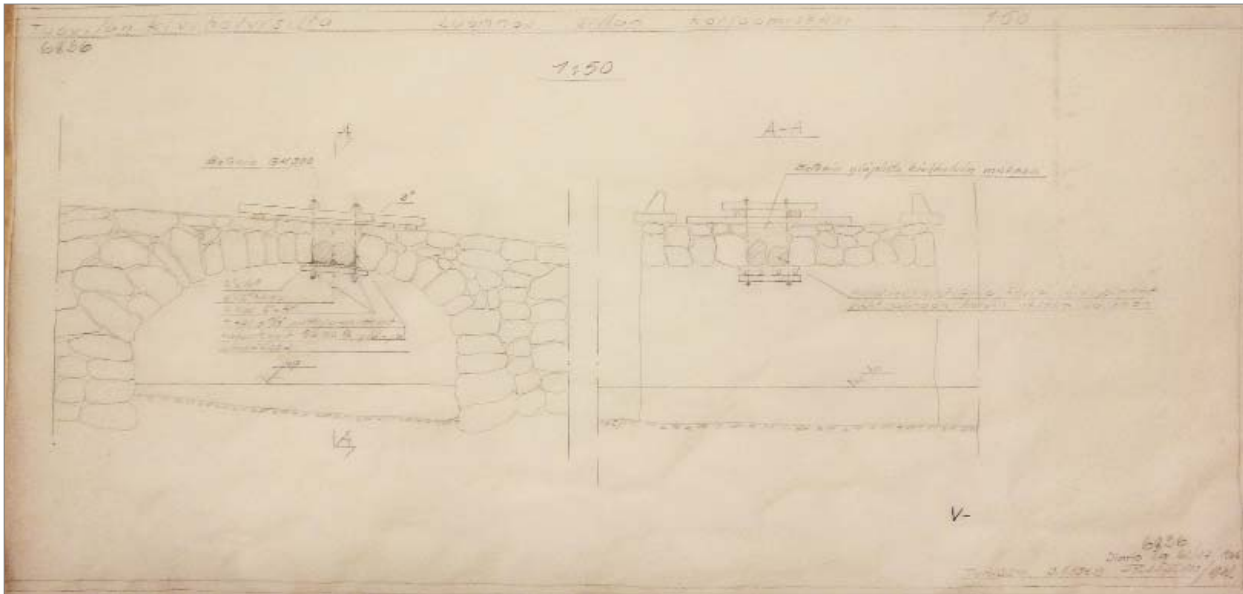
Sotien ajaksi teiden rakentaminen muualle kuin sotatoimialueelle tyrehtyi lähes kokonaan. Poikkeuksena Vaasan eteläiseen suuntaan rakennettiin Risöfladanin, entisen merenlahden yli tie, joka oikaisi valtatie 8:n yhteyden Vaasaan. Tuovilan silta siirtyi 162 vuoden valtakunnallisen liikenteen palvelun jälkeen paikallisliikenteen sillaksi. Siltaa tarvittiin vuonna 1968 valtakunnallisen liikenteen käyttöön, kun "kasi-tietä" päällystettiin.



Autoilijan tiekartta 1939 osoittaa, että Tuovilan silta on edellisen vuoden tienumerouudistuksessa arvotettu valtatieverkko valtatie 8:n osana.



Vuonna 1943 valmistui tie Risöfladanin yli ja valtatieliikenne siirtyi pois Tuovilan sillalta. Autoilijan tiekartta on vuodelta 1963.



Kesällä 1968 etelästä tuleva valtaien 8 liikenne ohjattiin Tuovilan sillan kautta. Ilmeisesti raskas liikenne rikkoi siltaa ja irrotti kaksi holvikiveä. Korjauspiirustuksen luonnos on päivätty 9.1.1969.

Kesän 1968 kuormitus ylitti moninkertaisesti Tuovilan sillan suunnitellun kantavuuden. Ilmeisesti kuormituksen takia pienemmän (pohjoisen) sillan holvista irtosi kaksi kiveä. Silta jouduttiin sulkemaan, koska romahduksen vaara oli ilmeinen. Sillan korjaus suunniteltiin tammikuussa 1969 ja korjaustyöt aloitettiin huhtikuussa 1969. Siltaholvit vahvistettiin sideraudoilla sekä valamalla betonitäyte kaikkien holvien yli. Tämän jälkeen sillalle laskettiin entisenlainen soratäyte.

Tuovilan sillalle asetettiin 8 tonnin painorajoitus. Tuovilan kivisilta on edelleen ainut siltayhteys useamman kilometrin matkalla Tuovilanjoen yli. Kun suomenkielinen ja ruotsinkielinen koulu ovat eri puolilla jokea ja perheet asuvat satunnaisesti kummallakin rannalla, koululaiset muodostavat suuren osan sillan käyttäjistä. Lasten vanhemmat kokivat paikan turvatomaksi. Vaikka joessa on vettä niukasti suurimman osan vuotta, silta on kuitenkin korkea ja voi siten olla vaarallisen tuntuinen. Maakunnallisen median tasolla asiasta käytiin pitkään keskustelua ja vuonna 2009 Vaasan tiepiiri tilasi Destia Oy:ltä sillan korjauksen. Museovirasto antoi lausunnon korjaussuunnitelmasta.

Korjauksessa vahvistettiin perustusten alapuolella olevaa maata metrin paksuudelta routimisen estämiseksi. Lisäksi betoni-injektoitiin kantamuurit (maatuet ja välituet) joen pohjasta noin metrin korkeuteen kesävesitason yläpuolelle tavoitteena sitoa kiilakivet paikoilleen. Siltakivien halkeamat injektoitiin polymeerillä tai sementillä. Sillan päällystysrakenteessa kaiteiden poikkikivet ankuroitiin holviin, tukimuriin tai betonielementteihin. Kivikaiteet oikaistiin. Murtunut tukimuri purettiin ja kivet asennettiin uudestaan paikalleen.

Siltakannen pinnan päällyste (asfaltti) ja osa sorakeroksesta poistettiin ja uusittiin. Kannelle asennettiin ajoradan reunakivet. Kiviseen (alkuperäiseen) kaiteeseen asennettiin metallinen korotusosa, jossa yläjohteen korkeus on reunakiven korkeudesta 1,1 metriä.

Museoviraston tarkastuskäynnillä lausunnon antamiseksi korjaussuunnitelmasta todettiin silmämääräisesti, että sillassa on muuriankkureita, mutta niiden ajoitusta ei tehty. Silta on ollut vuodesta 1987 tehostetussa tarkkailussa, jossa on mitattu holvien muodonmuutosta. Sillasta ei löytynyt vuonna 1969 tehtyä betonia vahvistusmanttelointia, mutta soratäyte oli oletettua paksumpi. Museoviraston lausunnon loppulauseessa todetaan, että "Tuovilan erittäin arvokkaan kivisillan pitkäaikaista säilymistä ajatellen siihen kohdistuvaa liikennesäilytystä tulee määrätietoisesti pyrkiä vähentämään, esimerkiksi tieverkko-suunnittelun avulla. Tuovilan siltaa on korjattu siis vuosina 1969 ja 2009–2010.



Ennen vuoden 2009-2010 remonttia sillan oli annettu rehevöityä. Kasvillisuus oli tunkeutunut kivirakenteeseen ja kaidekivet olivat päässeet liikkumaan. Sillan ympäristö oli pöheköitynyt umpeen estäen näkyvyyden sillalle. Kuva Heidi Pekkala

Korjaukset on edellä referoitu melko puutteellisesti. Kummastakaan korjauksesta ei löydy kattavaa dokumentaatiota. Vuonna 1968 tapahtunut vaurio Tuovilan sillan pohjoisen osan holvissa oli vakava. Kahden kiven irtaaminen holvissa johti vaaraan, että holvi voi romahdtaa. Korjauksen arviointi perustuu lähinnä 9. tammikuuta 1969 päivätyyn korjauspiirustuksen luonnokseen ja tekstissä mainitun Tuovilan kivililta-esityksen tekstiin. Ilmeistä on, että ainakin siderautoja on korjauksessa käytetty, koska sillassa niitä näkyy ja olemassa olevan tiedon valossa niitä aikaisemmin ei ollut. Esitteen tekstissä mainittua holvien yli valettua betonitäytettä ilmeisestikään ei ole tehty, koska sitä ei vuoden 2009 tutkimuksissa havaittu. Niissä todettiin, että kairauksin betonimanttelointia ei löytynyt, mutta sorakerros oli ennakko-odotuksia (tietoja?) paksumpi.



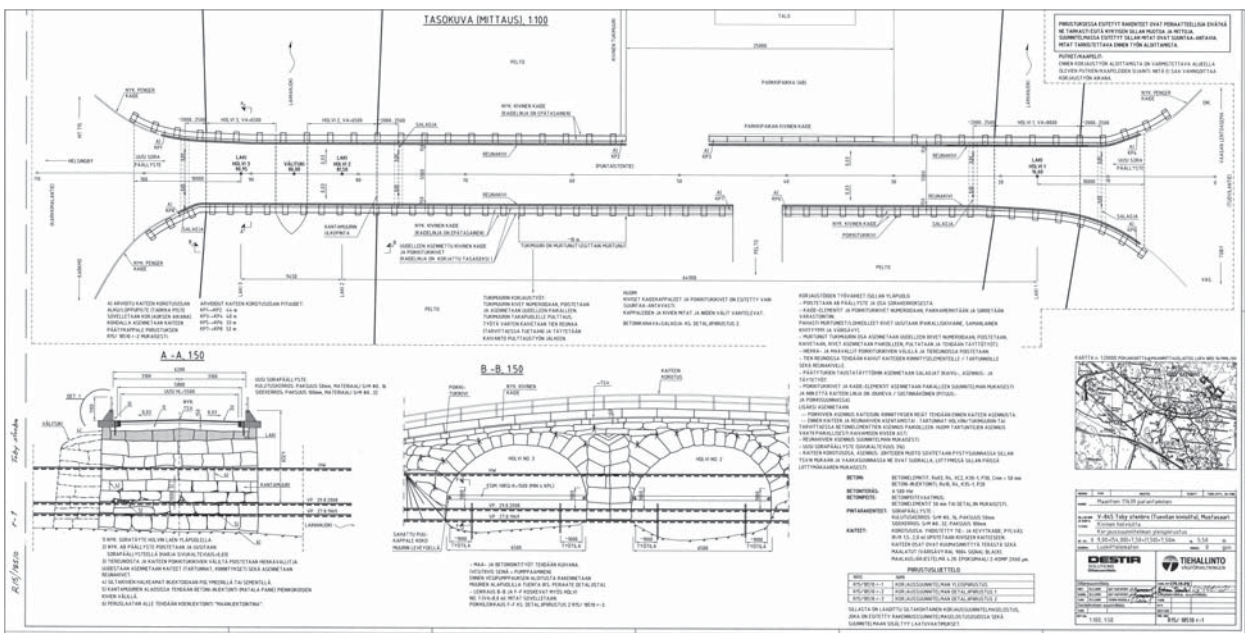
Sillan ulkonäkö muuttui korotettujen kaiteiden takia. Sillan kannen kuivatusjärjestelmä näyttää omituiselta museaalisessa näkökulmassa ja alentaa sillan alkuperäisyyden sekä museointihetken aitoa säilyneisyyttä. Kuitenkin sillan rakenteen kuvaamiseksi ja siten säilymsedellelysten paraneminen kautta ne ovat perustellut. Kuva Martti Piltz

Vuoden 2009–2010 korjaussuunnitelmaa ja sen toteutusta on kartoitettu jälkeenpäin helmikuussa 2014. Sen mukaan toteutus ei täysin vastaa alkuperäistä suunnitelmaa. Siltaan on tehty molempiin reuna-aukoihin betonimanteli sekä molempiin kivimuureihin koko niiden pituudelta. Näin sovittiin tehtäväksi tilaajan edustajan ja korjaustyön toteuttajan edustajan välillä korjaustyön aikana.

Arkistoseelvittelyissä kävi ilmi, että toteutuskuvia ei ole Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen siltarekisterissä. Niitä ei ilmeisestikään ole tehty. Museaalisessa näkökulmassa puutteellinen dokumentointi on harmillinen tilanne. Myös siltateknisestä näkökulmasta seuraava korjaus on aloitettava alusta alkaen selvittämällä, mitä sillan rakenteesta löytyy. Tosiasiassa nyt ei siis tiedetä, mitä sillassa ja sen rakenteessa on tapahtunut vuoden 1968 vaurion jälkeen. Vuonna 2009



Sillan kaiderakennelmat ovat hyväksyttävissä niiden turvallisuutta parantavan vaikutuksen takia. Ne ovat museaalisestakin näkökulmasta myös niin poikkeavat sillan alkuperäisestä rakenteesta, että ne voi tulkita erillisiksi lisärakenteiksi. Kuva Martti Piltz



Tuovilan silta joutui kovan mediapaineen kohteeksi 2000-luvun alussa, kun ympäristön lapsiperheet pitivät siltaa ja sen matalia kaiteita lapsille vaarallisena. Silta korjautettiin huolellisen suunnittelun ja muun muassa Museoviraston lausunnon pohjalta, mutta toteutuskuvia eikä korjauksen dokumentointia ole löytynyt. Lähde: Sillan korjauspiirustukset 2009, Mobiilian arkisto

tehty sillan melko perusteellinen tutkimus jää oikeastaan tulevaisuuden kannalta vähäarvoiseksi. Toisaalta vuodesta 1987 alkanut sillan muodonmuutoksen dokumentointi tuottaa tietoa siitä, miten silta säilyttää toimivuutensa siltana. Myönteisesti voinee ajatella, että museologisesti sillan tutkittavuus on tallella ja puutteellinenkin dokumentointi voi helpottaa rakenteiden kerroksellisuuden tunnistamista. Kuitenkin voi arvottaa, että dokumentoinnin vajavaisuus alentaa sillan säilyneisyyttä enemmän kuin vuosien 2009-2010 remontin tuottamat ulkonäön muutokset.”

1.3.7 Tuovilan sillan ympäristön rakennusperintö ja kiinteät muinaisjäännökset

Tuovilan sillan läheisyydessä ei ole rekisteröityjä muinaisjäännöksiä tai rakennusperintökohteita. Rakennuskanta on melko uutta, iältään valtaosin 1950-luvulta tai uudempia. Uudisrakentaminen näkyy selkeästi, vaikka sillan molemmat rannat ovat pääosin maatalouskäytössä. Sillan ympäristö on tulva-aluetta. Ajoittain, tosin todennäköisesti vain kerran 30–40 vuodessa alue peittyy veden alle. Viimeksi näin on tapahtunut vuonna 1984. Rakennuskanta sijaitsee pääosin perusmaanpinnan tasoa korkeammilla kohdilla, kauempana joen rannasta. Sillan näkemien piirissä ovat lähinnä sillan saarella oleva asuinrakennus ja sillan eteläpään risteuksen rakennukset.

1.3.8 Tuovilan sillan museaalinen arvo

Tuovilan silta on yksittäinen kohde. Ympäristön ilme ja luonne on muuttunut niin paljon sillan valtakunnallisen liikenteen ajoista, että vanhan valtatie, sillan, maiseman ja rakennuskannan historiallisia liittymiä on nykyisin lähes mahdoton hahmottaa. Tuovilan sillan keskeisin museaalinen arvo on sen asema Suomen ja koko Ruotsinkin kannalta tärkeän valtakunnallisen liikenneväylän siltana. Sillan ja liikenneväylän museaalista arvoa tukevat sotahistorialliset tapahtumat sekä sen sijainti strategisesti ja hallinnollisesti tärkeän Pohjanmaan postitien päätepisteenä ja kievaripaikkana. Silta osaltaan liittyy Vaasan läänin perustamiseen ja Vaasan kaupungin nimittämiseen läänin pääkaupungiksi.

Sillan rakentamishistoria on myös mielenkiintoinen ja monipolvinen prosessi, mikä osittain liittyy sen tärkeään asemaan kustavilaisen kauden teiden rakennuksessa. Silta on säilynyt kokonaisuutena hyvin.

Koska Tuovilan silta on Suomen vanhimpia kiviholvisiltoja, se on kulttuurirakenteena todistusvoimainen. Vanhimmista kivisilloista voidaan erottaa Suomenlinnan rakennetyyppejä ja sitä kautta Suomeenkin levinnyttä kansainvälistä vaikutusta.



Sillan eteläpää on sekavan tuntuinen. Vasemmalla on vajaakäyttöinen rakennus, jonka edessä on suuri asfaltoitu ajopiha. Rakennukset muodostavat pienen kyläkeskuksen; kuvan oikealla puolella on pankkikiinteistö ja ilmeisesti entinen kauppa. Risteysalue on liikenteellisesti sekava ja vaikeuttaa sillan havaitsemista. Kuva Martti Piltz

1.3.9 Tuovilan silta Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Liikenneviraston museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikassa Tuovilan museosilta sijoittuu tieliikennehistorian ajanjaksoon 1600–1700-luvun tieverkon rakentumisen. 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 kokoelmaan tallennettavista teemoista yksi on ensimmäisten kivisiltöjen rakentaminen.

Tuovilan sillalla museosiltana ei ole arvoa ainoastaan kustavilaisen sillanrakennuksen esimerkkinä, vaan se on myös osa Pohjanmaan vanhinta tietä, Pohjanlahden rantatietä. Myös tieto siitä, että sillan rakentaja on ollut tunnetun pohjanmaalaisen kirkonrakentajasuvun jäsen, antaa sille mielenkiintoisen paikallisen liittymän. Muita kustavilaisen kauden kivisiltöjä Liikenneviraston museokohdekokoelmassa ovat Espoon kartanon Sägbro ja lisäksi Qvarnbro, mikäli jälkimmäinen liitetään kokoelmaan historiaselvityksen ehdotuksen mukaisesti. Tuovilan sillan historia ulottuu samalle ajanjaksolle, 1700-luvulle. Nykyisen tiedon valossa Sägbro ja Qvarnbro ovat hieman vanhempia kuin Tuovilan silta. Rakennustekniikaltaan ne ovat melko samankaltaisia luonnonkivistä kylmämuurattuja rakenteita. Niiden esikuvaksi sanotaan Suomenlinnan holvattuja kasematteja. Siltöjen hyvää rakentamis-

ta kuvaa se, että Tuovilan silta oli käytössä valtatie siltana vuoteen 1943 asti. Rakennushistorialtaan ne eroavat, koska Tuovilan silta on puhtaasti rakennettu maantien sillaksi, kun taas Espoon kartanon sillat ovat osa kartanon edustus- ja tuotantorakennetta. Lisäksi Tuovilan silta on palvellut tieliikennettä sekä pohjois-eteläsuunnassa että myös itä-länsisuunnassa. Museokohdekokoelmassa kaikki museokohteet on pisteytetty kolmen käsitteen avulla: tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo.

Tietoarvo

Tietoarvolla tarkoitetaan tässä Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan käsitettä. Sillä selvitetään, onko kohdetta, tässä siis Tuovilan siltaa, tutkittu tai onko siitä vain mainintoja kirjallisuudessa ja dokumentteja. Tietoarvo pisteytetään pisteillä yhdestä kolmeen. Näistä yksi on paras arvio, joka edellyttää tieteelliset kriteerit täyttävää tutkimusta. Tuovilan silta on arvotettu luokkaan 2, eli siitä on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa.

Kokoelmapolitiikan pisteytyksen mukaan tietoarvo on ”tutkimustietoa”. Tämän historiaselvityksen valossa sillan valinta museokohteeksi on tehty melko vaatimattomin tiedoin. Toisaalta käytössä ollut tutkimustietoakin on käytetty päätöksen teossa melko rajoittuneesti ja valikoiden. Varsinaista perustelua museosillaksi valitsemiselle ei arkistomateriaaleista löydy. Tiivistetty esitys museosillaksi painottaa sillan historiaa, rakennetta ja valtakunnallista merkitystä. Uutta tutkimuskirjallisuutta on ilmestynyt runsaasti vuoden



Tuovilan silta on korjauksen jäljiltä siistissä kunnossa. Kivikaidetta on jatkettu 2010 korjaustöissä alkuperäisestä poiketen kuvassa näkyvä kaartuva oikealle kaartuva osa. Kilometripylvästä muistuttava muistokivi on myös uusi. Maantien alkuperäinen tasausviiva on jo muistokiven kohdalla lähes metrin nykyistä alempana. Kaidekiven takaa katsottaessa näkyvät vanhan kivikaiteen pylväiden päät. Tasausviivan noston ajankohta on epäselvä. Pensaikkoo on raivattu ja kasvillisuus on poistettu muureista. Kaide sinänsä on asiallisen näköinen, vaikkei kuulukaan alkuperäiseen rakenteeseen. Sähköpylväät eivät ole mikään kaunistus sillalle. Taustalla näkyy sillan saarella sijaitseva asuintalo. Sen sijainti näyttää hieman omituiselta, mutta rakennus vaikuttaa hyväkuntoiselta ja se on asuinkäytössä. Kuva Martti Piltz

1981 tilanteeseen verrattuna. Sinänsä uusi tutkimustieto ei mullista käsityksiä kovin paljon, mutta laajentaa näkökulmaa. Tosin väite, että Tuovilan silta olisi Suomen vanhin kivisilta, kumoutuu. Toisaalta väitteen virhe on melko epäolennainen, koska Tuovilan siltaa vanhemmat Espoonkartanon sillat liittyvät samaan Kustaa III:n hallintokauden liikenneolojen parantamiseen ja ovat vain muutamaa vuotta vanhemmat.

Tieliikennehistoriallinen arvo

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

Tämä hoito- ja ylläpitosuunnitelma vahvistaa aikaisemman käsityksen Tuovilan museosillan valtakunnallisesta tieliikennehistoriallisesta arvosta, toisaalta antaen sille ajallisen kuvan ennen ja jälkeen kustavilaisen ajan. Tuovilan silta edustaa kokoelmapolitiikassa mainittua tieliikennehistoriallista ajanjaksoa, "1600- ja 1700-luvun tieverkon rakentuminen" ja siinä erityisesti mainittuja "ensimmäisiä kivisilloja". Sille ei ole suoranaista toisintoa kokoelmassa, ja myös sen tieliikenteellinen historia-arvo on arvotettu aikaisemminkin korkeimpaan luokkaan.

Säilyneisyysarvo

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

Vuonna 2007 tehdyssä museokohdeselvityksessä Tuovilan sillan säilyneisyys luokiteltiin parhaimpaan luokkaan ja samat päätelmät voidaan tehdä nytkin pienin varauksin. Vuosina 1969 ja 2010 tehdyt korjaukset vaarantavat tai alentavat sen säilyneisyysarvoa. Vuonna 1969 korjattiin holviin tullutta vakavaa vauriota, joka on siltarakenteen sisällä. Siltarakennetta vahvistettiin betonilla ja sideraudoilla. Vuoden 2010 korjaus on näkyvästi muuttanut sillan kaiteita. Kohde on kuitenkin säilyttänyt ryhtinsä ja museointihetken ulkoasunsa melko hyvin ja kokoelmapolitiikan mukaisesti turvallisuutta parantavat muutokset, jotka vielä voidaan poistaa, eivät alenna säilyneisyysarvoa. Säilyneisyyden arvioinnin kannalta on harmillista, että sekä vuoden 1969 että 2010 tehtyjen korjausten dokumentointi on jäänyt heikoksi.

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. Sillalla on jatkuvasti tärkeä rooli osana aktiivisesti elävää Tuovilan ja Helsingbyn kylämäistä asuinalueita, mikä asettaa haasteita kohteen arvon säilymiselle Liikenneviraston museokohteena.



Eteläisen sillan pohjoisen puoleinen holvi näyttää remontin jäljiltä hyväkuntoiselta. Kivien saumoihin injektoitu sementti on tässä siistin näköinen. Sideraudat on lisätty sillan jonkun remontin yhteydessä aikaisemmin. Sillan kuvauksissa mainitaan, että alunperin sillalla ei ole ollut mitään rautasiteitä. Kuva Laura Soosalu

2 Alueen nykytilan kuvaus

2.1 Maankäytön nykytila

2.1.1 Kaavatilanne

Maakuntakaava

Tuovilan silta Mustasaarella sijoittuu Pohjanmaan maakuntakaavan alueelle. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt kaavan 29.9.2008 ja ympäristöministeriö on vahvistanut sen 21.12.2010. Maakuntakaavaa päivitetään ja täydennetään vaihemaakuntakaavoilla.

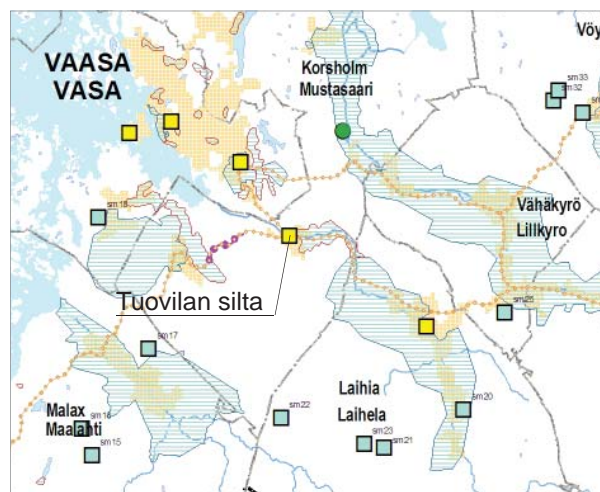
Ajankohtaisia aiheita maakuntakaavoituksessa ovat mm.

- Vaihemaakuntakaava 1: Kaupallisten palvelujen sijoittuminen Pohjanmaalla
- Vaihemaakuntakaava 2: Uusiutuvat energiamuodot ja niiden sijoittuminen Pohjanmaalla
- Liikennejärjestelmäsuunnitelma

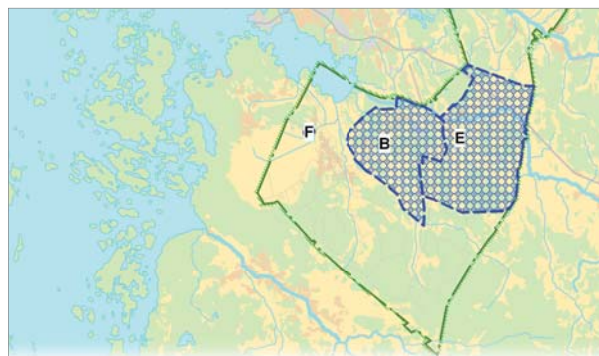
Osayleiskaava

Mustasaaren kaavoituskatsauksen 2013 mukaan Helsingbyn–Tuovilan alueen osayleiskaavan laatiminen on käynnistetty vuonna 2013. Kesällä 2013 on aloitettu alueen luontoinventointi.

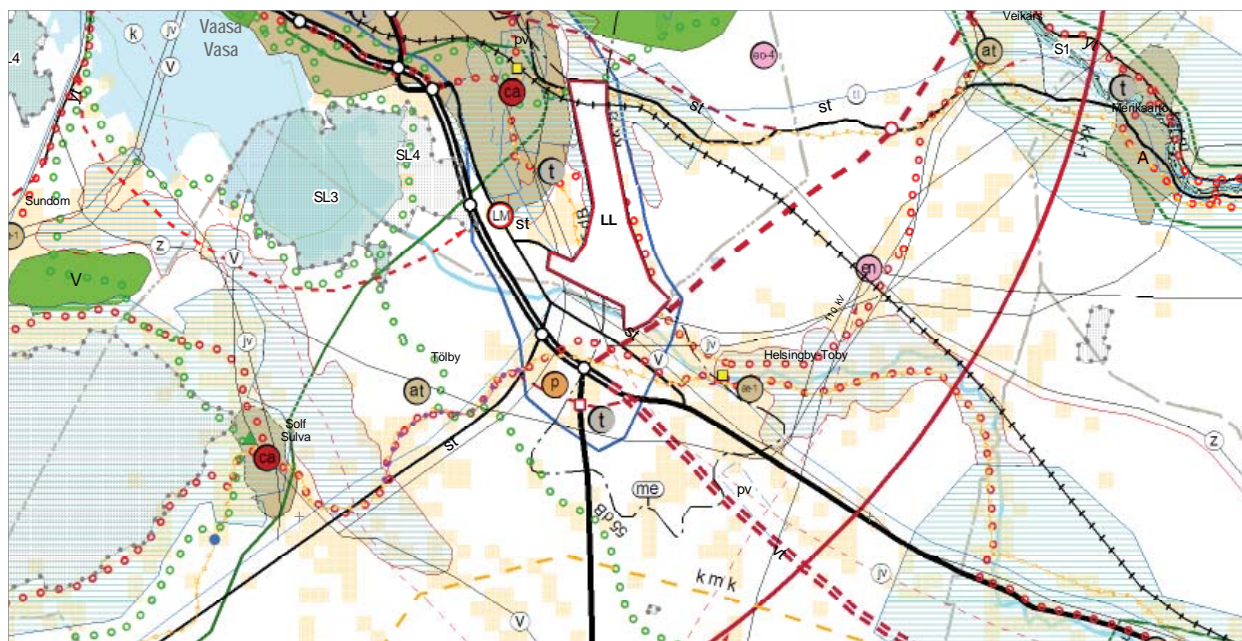
Tuovilan sillan ympäristöä ei ole asemakaavoitettu.



Ote maakuntakaavan teemakartasta Kulttuuriympäristöt ja perinnemaisemakohteet. Tuovilan silta (kuvassa keskellä keltainen neliö) on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristökohte. Silta sijoittuu kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta maakunnallisesti arvokkaalle alueelle.



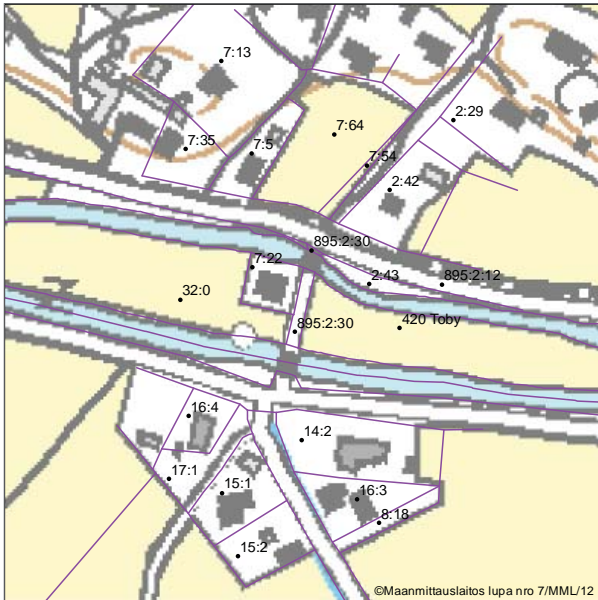
Ote Kaavoituskatsauksesta 2013, sivu 7. Helsingbyn–Tuovilan osayleiskaava-alue on merkitty kartalla kirjaimella E.



Ote Pohjanmaan vahvistetusta maakuntakaavasta.

2.1.2 Maanomistus

Yleinen tie on merkitty kiinteistötunnuksella 895:2:30. Tilojen 499-420-7-22 ja 499-421-32-0 omistajat ovat yksityisiä.



Ote maanmittauslaitoksen maastotietokannan kiinteistöjako-kartasta.

2.1.3 Sillan ympäristön nykyinen maankäyttö

Silta sijaitsee Helsingbyn kylässä n. 15 kilometrin etäisyydellä Vaasan kaupungin keskustasta. Asutus on levittäytynyt molemmin puolin jokivartta sekä loiville kumpareille ja selänteiden reunamille. Selänteiden välissä jokilaaksossa on laajoja viljelyaukeita.

Kylässä on kaksi koulua, suomenkielinen Tuovilan koulu Tuovilanjoen pohjoispuolella ja ruotsinkielinen Helsingbyn koulu joen eteläpuolella, jonka yhteydessä on myös päiväkoti ja terveysasema. Karkkimalantien varressa joen eteläpuolella on urheilukenttä, jota käyttävät molemmat koulut. Koululaiset kulkevat joen pohjoispuolelta kentälle museosillan kautta.

Kylällä on lisäksi erilaisia yksityisiä palveluja ja liikerakennuksia.



Koululaiset ylittämässä siltaa. Sillan kaiteet on rakennettu kesällä 2010. Kuva Laura Soosalu.



Sillan nykyinen opastaulu sijaitsee sillalta pellolle johtavan luiskan reunassa. Kuva Laura Soosalu

2.1.4 Liikenneturvallisuus

Keskivuorokausiliikenne sillalla oli v. 2012 oli 287 ajoneuvoa/vrk, josta raskaan liikenteen osuus oli 2 %. Nopeusrajoitus Tuovilantiellä ja Karkkimalantiellä on 50 km/h. Tuovilantien varressa on kevyen liikenteen väylä.

Silta ja sen ympäristö on valaistu ja sillalle on rakennettu metalliset kaiteet sillan kunnostuksen yhteydessä kesällä 2010.

Sillan päällysteen leveys on 5,2 metriä.

Sillan molemmissa päissä on viimeisen viiden vuoden aikana sattunut yksi omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus. Näkemiä sillan etelä- ja pohjoispäässä peittää erityisesti kesäaikana tiheä jokivarren kasvilisuus.



Tuovilan sillan ympäristön onnettomuustiedot vv. 2008–2012. Lähde Destia Oy iLitu.



Tuovilantien liittymä on laaja ja jäsentymätön, eikä tien yli ole merkitty suojatietä. Kuva Laura Soosalu.

2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Tuovilan silta sijoittuu Pohjanmaan maisemamaakuntaan Etelä-Pohjanmaan rannikkoseudun maisemaseudulle. Maisemaseudun maasto on suhteellisen tasaista ja korkeusvaihtelut vähäisiä. Sillan pohjoispuolelle sijoittuu valtakunnallisesti arvokas Kyrönjoki-laakson maisema-alue, jossa ovat hyvin edustettuna Etelä-Pohjanmaan viljelylakeudelle tunnusomaiset piirteet.

Silta ja sen lähialue on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Sillan itäpuolella jatkuu Tuovilanjoen maakunnallisesti arvokas maisema.

Tuovilanjoki, sen pohjoisen ja eteläisen haaran väliin jäävä viljelty saari ja jokivartta seuraavat tiet muodostavat maisemakvaltaan hienon kokonaisuuden. Osittain umpeen kasvaneet jokivarret peittävät näkymiä tieltä sillan suuntaan.



Näkymä sillalta itään, uoman oikealla puolella peltoalue. Kuva Laura Soosalu



Tiheä kasvillisuus peittää näkymiä sillalle ja jokimaisemaan. Kuva Laura Soosalu

2.3 Luonnonympäristö

Varsinaisella suunnittelualueella tai sen lähialueella ei ole luonnonsuojelualueita tai -kohteita. Alueella ei myöskään ole perinnemaisemakohteita.

Suunnittelualue kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, jossa havupuut ovat metsien pääpuulajeja. Puuvartisten kasvien menestymisvyöhykkeissä alue sijoittuu III vyöhykkeelle. Meri vaikuttaa suotuisasti kasvillisuuden menestymiseen. Sillan lähiympäristössä kasvaa lehtipuuvältaista kasvillisuutta, pääpuulajina rauduskoivu. Tuovilanjoen rannat ovat tiheiden pensaikkojen ja puuston reunustamia.

Pohjavesialueet

Suunnittelualue ei sijaitse pohjavesialueella tai sen läheisyydessä.

2.4 Sillan tekniset lähtökohdat

2.4.1 Sillan ja siihen liittyvän tieverkon perustiedot

Tuovilan museosilta (Toby stenbro), sillanumero V-845, sijaitsee Pohjanmaan maakunnassa Mustasaarella (Korsholm). Sillan tieosoite on 17639-001-00094, Toby-Helsingby-Pundars. Yhdystien hoitoluokka on II.

Tuovilanjoen ylittävä kivinen holvisilta on valmistunut vuonna 1781 ja on otettu museokohteeksi vuonna 1982. Sillalle on tehty peruskorjaus vuonna 2010. Silta-alue on luokiteltu huomattavaksi.



Museosilta, ote museoviraston rekisteriportaalista.

Sillan kokonaispituus on 93,00 metriä ja kannen pituus 27,30 metriä. Sillan jännepituudet ovat 9,00 + (54,00) + 7,50 + (1,50) + 7,50 metriä. Vapaa-aukkojen leveydet ovat 8,00 + 6,50 + 6,50 metriä ja alikulkukorkeudet ovat 0,80 + 0,80 + 0,80 metriä. Sillan kokonaisleveys on 6,40 metriä ja hyödyllinen leveys 6,00 metriä, josta päällysteen leveys 5,2 metriä. Sillan painorajoitus on 8 tonnia.

2.4.2 Sillan nykyinen kunnossapito

Silta sisältyy Vaasan hoito- ja ylläpitourakkaan, jonka kesto on vv. 2013–2018. Aluevastaava Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa on Kaj Mattsson. Alueurakasta vastaa Destia Oy.

Tien talvihoitoluokka on II, tie on lumipintainen ja tarvittaessa pistehiekoitettava, ongelmakellillä hiekoitetaan koko tie. Silta aurataan ja hiekoitetaan tarvittaessa.

Sillan ympäristöä hoidetaan nykyisin viherhoitoluokka N3 mukaan, johon sisältyy niitto, vesakonraivaus ja metsänhoitotyöt.



Kunnostettu kaariholvi. Kuva Guy Rapaport



Sillalle on vuoden 2010 kunnostuksen yhteydessä rakennettu kaiteet. Kaiteen korotusosa on kuumasinkittyä terästä ja maalattu mustaksi. Kuva Laura Soosalu



Sillan valaisimet ovat perinteisiä puupylvääseen asennettuja tievalaisimia. Valaistus on kunnan omistuksessa. Kuva Laura Soosalu



Piha on rajattu tiestä graniittisella reunakivellä. Kiven on alunperin asentanut paikalleen kiinteistön omistaja pihan rajaamiseksi tiestä. Kuva Laura Soosalu

Sillan kunnostus

Sillan kunnostuksen yhteydessä murtuneet tukimuurit kunnostettiin ja kantamuurien alaosat ja siltakivien halkeamat injektoitiin. Tien reunoista ja kaiteen poikittukien väliltä poistettiin hiekkavallit ja kaiteet asennettiin uudelleen. Siltaan asennettiin reunakivet ja päällyste uusittiin. Liikenneturvallisuuden parantamisen vuoksi asennettiin kaiteisiin metallinen korotusosa.

Sillan valaistusta ei korjauksen yhteydessä uusittu. Valaisimet omistaa Mustasaaren kunta.

2.5 Matkailu

Museokohteena Tuovilan silta on helposti saavutettava. Se on lähellä Vaasaa, valtateitä ja lentokenttää. Kävijäpotentiaalia on siis teoriassa paljon. Silta on rauhallisella paikalla maalaismaisemassa. Sillalle johtavat Laihianjoen rantaa tiet sekä ylävirran että alavirran puolelta. Lisäksi Tuovilan ja Helsingbyn alueella on tiheä tieverkko. Vaikka silta on rakenteena melko mittava, erottuu se maisemasta varsin vähän. Kohde on opastettu nyt kaikista tulosuunnista, mutta opastus ei ulotu valtateille. Kohteena se saattaa olla jopa vaikea löytää.

Tuovilan silta kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY). Luettelossa se on sikäli poikkeuksellinen kohde, että yleensä merkittävään kulttuuriympäristöön kuuluu laajempi kokonaisuus, Tuovilassa vain silta. Sillalla ”siltasaareissa” on vanhanmallinen opastaulu. Opastaulun luona on pysäköintitilaa parille autolle, mutta hieman omituisesti saarella olevan talon pihalla. Järjestely saattaa oudoksuttaa, eikä ole ainakaan kutsuva. Vaikka pysäköintijärjestelyjä parannettaisiin, kohteen vastaanottokyky jää pieneksi. Sillan lähempi tarkastelu puolestaan on poikkeuksellisen helppoa, koska saaren alueella pääsee aivan kummankin holvisillan viereen ja saarella on tilaa myös katsella siltaa kauempaa.

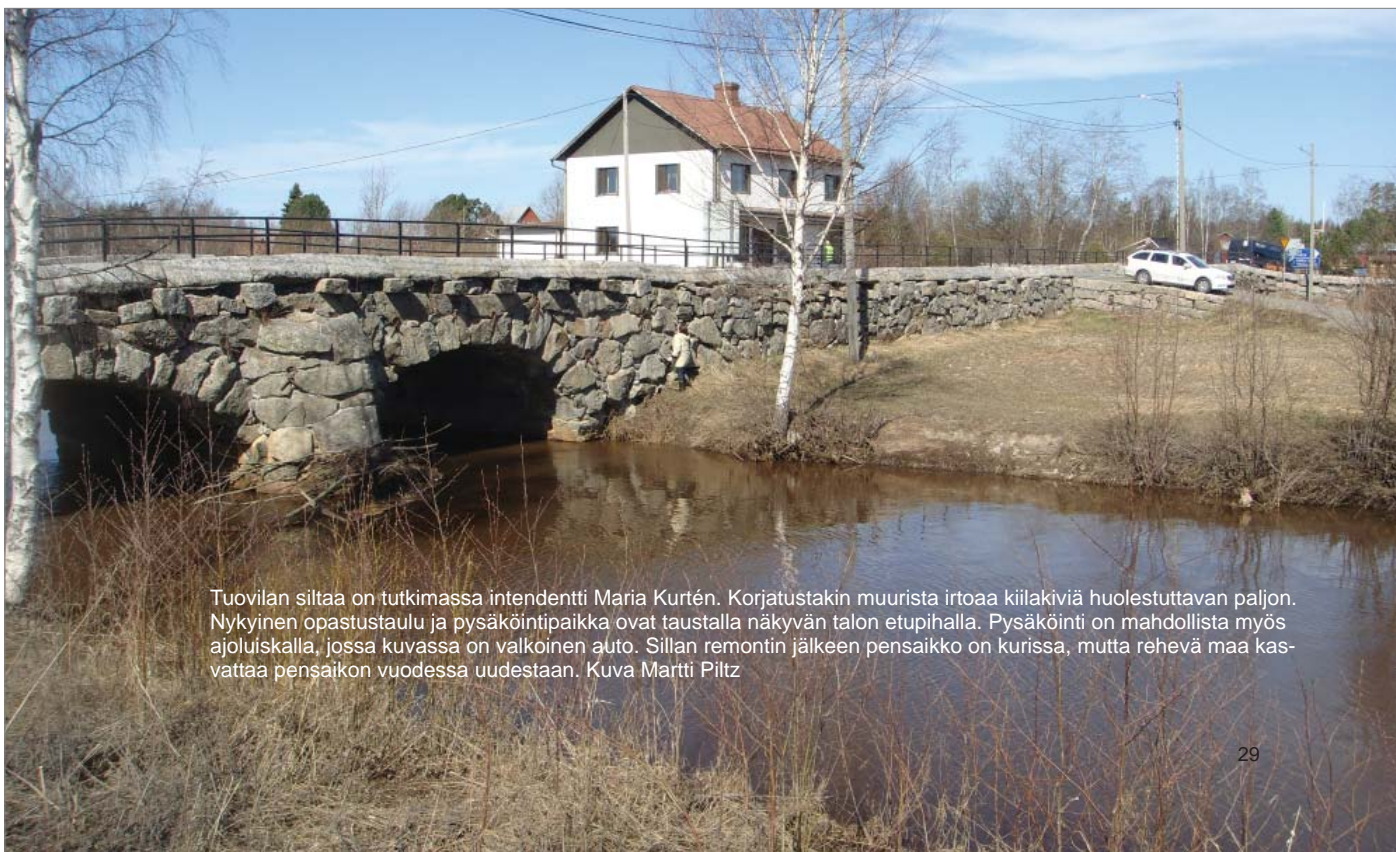
Se, että Museoviraston RKY-luettelossa on mainittu Tuovilan alueelta yksinomaan silta, on oire siitä, että kohde on vaikea hahmottaa historialliseen ympäristöönsä, koska sitä ei ole konkreettisesti nähtävissä.

Ympäristössä ei näy mitään perinnerakennuksia ja tiet ovat normaalin asfaltoidun paikallistien näköisiä, vaikka historialliset tielinjaukset ovat osittain niiden alla, osittain ne voidaan kartasta paikallistaa. Myöskään mitään näkemää siitä, että sillan tuntumaan voitaisiin entistää tai restauroida perinnerakennuksia ja perinnepalveluja ei ole. Tuovilan sillan vetovoimaa rajoittaa osittain myös veden virtaama. Kesällä vettä virtaa tuskin nimeksikään, keväällä ja syksyllä tilanne on toinen. Tuovilan silta palvelee sitä funktiota edelleenkin, mihin se on vuonna 1781 valmistunut. Se palvelee siltana.

Tuovilan sillan silta- ja tieympäristö on hoitamattoman näköinen. Puusto ja pensaikko rajoittavat sillan näkymistä ohi kulkevilta teiltä, eikä edes sillan ylittäminen tuota merkittäviä elämyksiä vanhasta sillasta. Palveluita, kuten entistä krouvia tai vastaavaa ei lähistöllä ole, joskin liike- ja teollisuuskiinteistöissä joen etelärannalla sellainen voisi toimiakin.

Matkailullisesti Tuovilan silta on potentiaaliltaan melko vähäinen verrattuna useisiin muihin Liikenneviraston museokohteisiin, esimerkiksi läheiseen Taiselutantereentiehen. Matkailupotentiaali on paikallisen kotiseutuaktiiviväestön järjestelyjen tai historiaharrastajien erikoismatkojen varassa. Tietävästi sillalla ei ole ”museosiltapäiviä” tai vastaavia tapahtumia, joita joillakin Liikenneviraston perinnekohteilla järjestetään.

Museosillan levikealue ja sen opastaulun uusiminen ovat keskeisiä parantamisen kohteita. Pysähtymispaikan tai levikealueen toiminnallinen järjestely, ulkoasun siistiminen ja opastaulun rakentaminen palvelevat sekä kyläläisten että matkailijoiden tarpeita.



Tuovilan siltaa on tutkimassa intendentti Maria Kurtén. Korjatustakin muurista irtoaa kiilakiviä huolestuttavan paljon. Nykyinen opastustaulu ja pysäköintipaikka ovat taustalla näkyvän talon etupihalla. Pysäköinti on mahdollista myös ajoluiskalla, jossa kuvassa on valkoinen auto. Sillan remontin jälkeen pensaikko on kurissa, mutta rehevä maa kasvattaa pensaikon vuodessa uudestaan. Kuva Martti Piltz

3 Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Kulttuuriperintö

Tuovilan museosilta on Suomen tieliikenteen historiassa keskeinen kohde. Se edustaa koko Ruotsin valtakunnassa voimakasta elinkeinoelämän, hallinnon ja sotalaitoksen kehittämisen kautta. Tämä kustavilainen ajanjakso toi yhtenä uutuutena kiviholvisillat Suomeen. Tuovilan museosilta on Suomen vanhimpia kiviholvisiltoja.

Tuovilan sillan hoidon keskeisin tavoite on varmistaa sillan säilyminen. Sillan rakenne on vaurioitunut ja näyttää siltä, että nykyinen rajoitettu ja silmämääräisesti vähäinen liikenne saattaa edelleen vaurioittaa siltaa. Silta tulisi pitää puhtaana kasvillisuudesta. Sillan teknisen kunnan tarkkailun tulisi olla tehostetusti säännöllistä. Saattaa olla, että lähitulevaisuudessa tulee harkittavaksi sillan kuormituksen keventäminen, mikä käytännössä tarkoittaisi sen muuttamista kevyen liikenteen sillaksi.

Sillan valaistuksen kehittäminen ja muuttaminen mahdollisesti kevytväyläksi eivät ole välttämättä vastakkaisia tien museaalisen säilyttämistavoitteen kanssa. Sillan turvallisuuden parantamista valaistuksen uudistamisella tulee harkita. Valaistuksen uusimisella saattaisi olla myös esteettisesti hyvä vaikutus.

Museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti kohde pyritään säilyttämään niiden museointiajankohdan mukaisessa kunnossa, mikä Tuovilan sillassa tarkoittaa vuotta 1982. Vuosien 2009–2010 remontti on muuttanut sillan ulkonäköä korotettujen kaiteiden takia. Alkuperäistä sillassa on jäljellä valtaosa rakenteesta. Korjaukset ovat dokumentoitu puutteellisesti. Museologisessa mielessä sillan tutkittavuus on jäljellä. Museointihetken asu sillalla on muuttunut. Kuitenkin museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti turvallisuus on ensisijaista ja turvallisuutta parantavat muutokset ovat hyväksyttäviä, varsinkin, mikäli sillan alkuperäinen olomuoto voidaan palauttaa, kuten Tuovilan sillalla.



Silta Tuovilantieltä – lännestä lähestyttäessä. Kuva Martti Piltz

3.1.2 Maisema ja taajamakuva

Sillan lähiympäristön tiheä kasvillisuus ei anna riittävästi oikeutta arvokkaalle museosillalle. Silta on vaikeasti havaittavissa kaikista neljästä tulosuunnasta katsoen.

Tavoitteena on avata siltaa ympäröivää maisemaa kasvillisuutta harventamalla ja raivaamalla. Maisema- ja taajamakuva lisäksi kohenee myös liikenneturvallisuus. Sillan opastusta museokohteena on myös tavoitteena parantaa. Rakenteena silta on tasaisessa maastossa vaikuttava yksityiskohta, joka voidaan korostaa esimerkiksi valaistuksen avulla.

3.1.3 Maankäyttö

Sillan lähiympäristö, jokiuomien välinen saari, on viljelykäytössä. Näkymiä saareen Tuovilantieltä ja Karkkimalantieltä rajoittaa kasvillisuus.

Maankäytön kannalta tavoitteena on säilyttää alue edelleen viljeltynä, joka mahdollistaa sillan näkyvyyden maisemassa. Mahdollinen täydennysrakentaminen tulee sovittaa maisemaan niin, että se kohentaa taajamakuva.

3.1.4 Liikenne

Tavoitteena on parantaa sillan ja sen lähiympäristön liikkumisen turvallisuutta. Siltaa käyttävät jalankulkijat ja pyöräilijät, erityisesti koululaiset. Keinoja turvallisuuden parantamiseen ovat mm. valaistus, eri liikkumismuotojen erottelu ja suojateiden tai suojatiesarekoiden rakentaminen sekä näkemäraivaukset.

3.2 Sillan ja sen ympäristön hoito

3.2.1 Yleistä

Silta sijoittuu viljeltyyn kylämaisemaan, mutta sillan lähiympäristö vaatii erityisesti ympäristöhoidollista kehittämistä ja liikkumisen turvallisuuden parantamista. Itse siltaan ei kohdistu tässä vaiheessa korjaustarpeita.

3.2.2 Liikkumisen turvallisuuden parantaminen

Vaasan seudulle on laadittu liikenneturvallisuussuunnitelma 2010 (Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Destia Oy, Talentek Oy). Toimintasuunnitelmassa on esitetty liikenneturvallisuushankkeiden kiireellisyysjärjestys seuraavasti: 1 Kiireellisimmät, 2 Muut kiireelliset, 3 Hyödylliset. Suunnittelualueelle on esitetty seuraavat toimenpiteet:

- kevyen liikenteen väylän rakentaminen Karkkimalantien varteen välille Puntaistentie (sillan kohta)–urheilukenttä, n. 1,5 km / kiireellisyys 3 = hyödyllinen
- kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Laihiantie–Puntaistentie (sillan kohta), n. 1 km / kiireellisyys 3 = hyödyllinen
- kevyen liikenteen väylän rakentaminen Puntaistentielle välillä kivisilta–Helsingbyn koulu, n. 0,4 km / kiireellisyys 1 = kiireellinen

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi on lisäksi tehty aloitteita alueen asukkaiden toimesta. Tässä suunnitelmassa Karkkimalantien ja Tuovilantien ylityksen turvallisuutta esitetään parannettavaksi rakenteellisin suojatiejärjestelyin siten, että erityisesti koululaisten liikkuminen koulujen ja urheilukentän välillä olisi nykyistä turvallisempaa ja ohjatumpaa. Suojatiesaarekkeen rakentamisen yhteydessä esitetään väljiä ja epämääräisiä liittymäalueita muotoiltavaksi. Saarekkeiden reuna-akivenä käytetään arvokkaassa ympäristössä graniittia ja saarekkeet päällystetään nupu- tai noppakivellä.

Nykyisen valaistuksen uusimisen tullessa ajankoh- taiseksi esitetään se korvattavaksi siltaympäristöön paremmin soveltuvalla valaisintyyppillä.

Maisemanhoito osana liikenneturvallisuutta on kuvattu kohdassa 3.2.4.

3.2.3 Museosillan opastuksen kehittäminen

Viitoitus kohteeseen

Museosilta on viitoitettu Karkkimalantieltä molemmista suunnista n. 300 metriä ennen siltaa. Tuovilantiellä ei museotietä ole viitoitettu.

Opasteet uusitaan uuden ohjeen mukaisiksi: Museoteiden ja -siltojen opasteet, malleja ja suosituksia, Pirkanmaan ELY-keskus 7/2011.



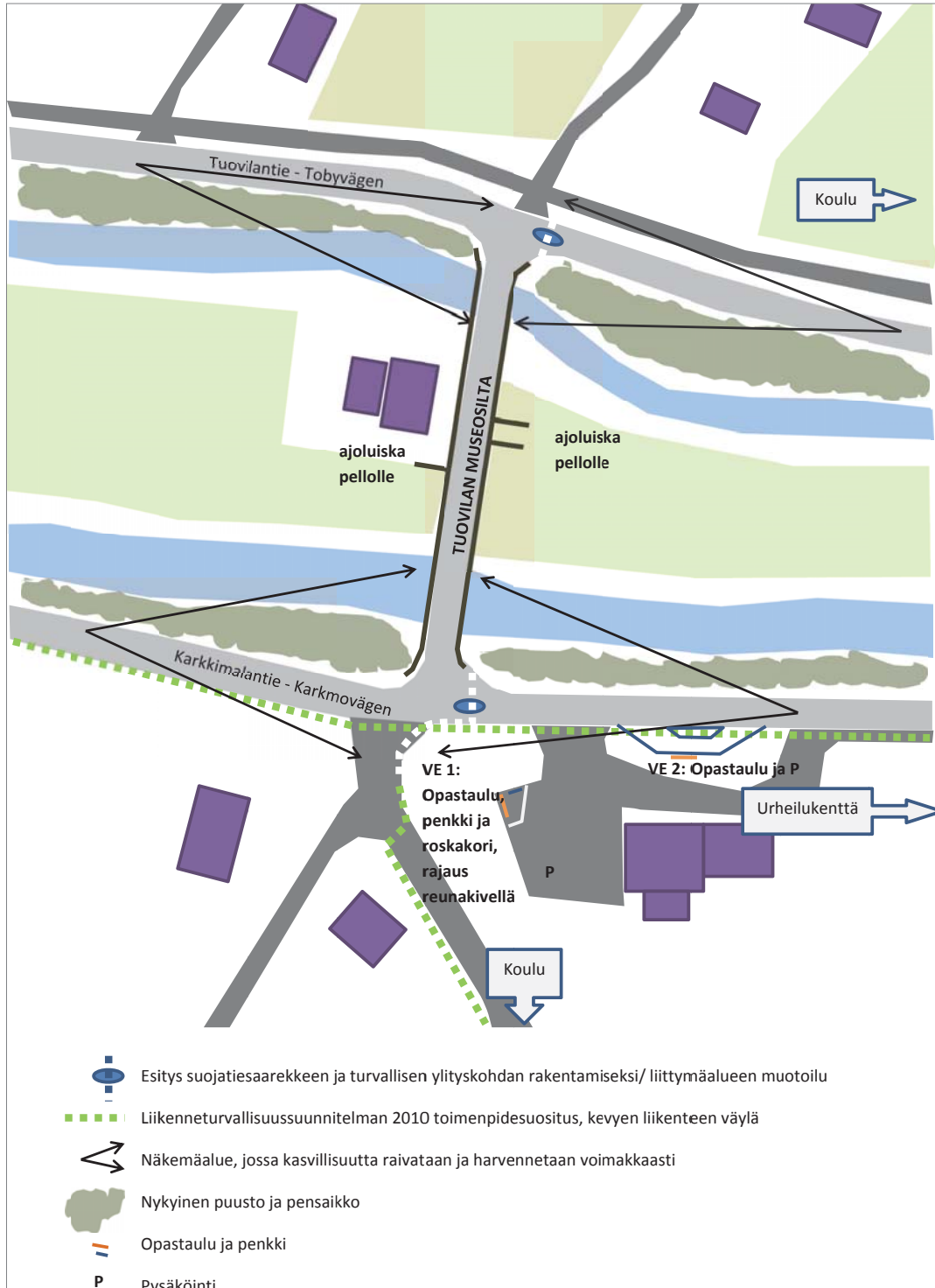
Karkkimalantien opasteet. Kuvat Laura Soosalu

3.2.4 Silta ja sen ympäristön jäsentely

Opastus

Sillan nykyinen opastus uusitaan. Nykyinen taulu poistetaan sillan vieressä sijaitsevan asuinrakennuksen pihasta luonnonkivistä rakennetun tukimuurin reunasta. Opastaululle esitetään kaksi vaihtoehtoista sijoituspaikkaa Karkkimalantien varressa.

VE1 Karkkimalantien eteläpuolella risteysalueen tuntumassa sijaitsee liikerakennus, jossa on avara, päällystetty piha-alue. Pihan tienpuoleisesta reunasta rajataan graniittisella reunakivellä korotettu alue, jonne sijoitetaan museotien opastaulu. Korotetulle alueelle reunakiven viereen asennetaan kolmen kiven noppakivireunus ja muu osa aluetta päällystetään asfaltilla. Reunakivi asennetaan kahden metrin pituudelta madallettuna esteettömyyden varmistamiseksi. Koh-tisuoraan tiehen nähden asennettavan taulun viereen



Opastusalueenvaihtoehdot sijoituspaikat Karkkimalantien varressa. Ei mittakaavassa.

voidaan tarvittaessa sijoittaa myös penkki ja roskakori. Paikalta on selvä näköyhteys sillalle ja turvallinen tien ylitys sillalle on järjestettävissä rakentamalla suo-
jatiesaareke, joka palvelee myös muita jalankulkijoita. Taulun sijoittamiseen tarvitaan kiinteistönomistajan suostumus.

VE2 Karkkimalantien eteläpuolelle, tien varteen ja liikekiinteistön liittymän itäpuolelle rakennetaan kahden auton pysäköinnin mahdollistava levike. Opastaulu sijoitetaan tien suuntaisesti. Jos tila mahdollistaa, erotetaan levike tiestä 2 metriä leveällä kivettyllä väli-
kaistalla, joka selkeyttää järjestelyjä ja parantaa myös turvallisuutta. Paikalta on hyvä näköyhteys sillalle ja turvallinen tien ylitys sillalle on järjestettävissä rakentamalla suo-
jatiesaareke, joka palvelee myös muita jalankulkijoita. Käytettävissä oleva tiealue ei välttämättä riitä levikkeen ja erottavan saarekkeen rakentamiseen, joten tarvittaessa on hankittava maanomistajan suostumus.

Tutkittiin myös vaihtoehtoja sijoittaa opastaulu Karkkimalantien ja jokiuoman väliin, mutta käytettävissä oleva tila on siihen liian kapea.

Lopullinen paikka päätetään ELY-keskuksen, kunnan ja kiinteistönomistajan yhteistyönä

Opastaulun tekstistä tulee ilmetä seuraavat seikat:

- Mitä valtakunnallista ilmiötä Tuovilan museosilta edustaa = miksi se on kokoelmassa
- Sillan historian, keskeisten tunnuspiirteiden ja ympäristösidoksen kuvaus
- Valintaan vaikuttaneet mahdolliset tunnuspiirteiden lisäarvot



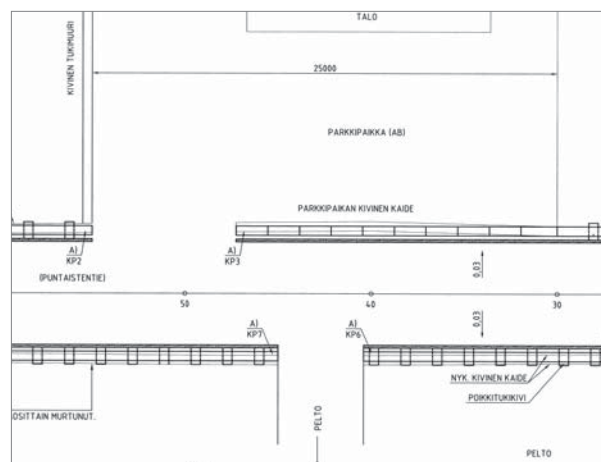
Näkymä Karkkimalantieltä sillan opastaululle. Kuva Martti Piltz

Esitys Tuovilan museosillan opastaulun tekstiksi:

Tuovilan kivilta on osa 1700-luvun lopulla Närpiöstä Tuovilaan rakennettua uutta postitietä. Kustavilaisella ajalla. Ruotsin suurvalta-aseman murtuessa, rakennettiin teitä ja siltoja, joilla oli ensisijaisesti hallinnollinen ja sotilasstrateginen merkitys. Niistä tärkeimpiä oli postitie Pohjanlahden rantatien oikaisuna. Tie- ja siltarakentamiseen tuli emämaan kautta uudistuksia, kuten kivi-
holvisillat. Tuovilan silta valmistui vuonna 1781. Se on Suomen vanhimpia kiviltoja.

Tuovilan silta on rakennettu luonnonkivistä kylmämuuraamalla, ilman sideaineita. Sillan rakenne, jossa on yksiholvinen ja kaksiholvinen silta ja niitä yhdistävä tukimuurattu pengeri, on harvinainen Suomessa. Sillan kokonaispituus on 93 metriä, josta siltakannta on 27 metriä. Sen rakensivat David Olander Vaasasta ja Tomas Rijf Pietarsaaresta. Heistä jälkimmäinen edustaa kuuluisaa kirkonrakentajasukua. Sillan paikka valittiin kustannussyistä saaren kohdalle.

Tuovilan silta oli Ruotsin ja Venäjän armeijoiden etenemiselle ja huollolle tärkeä Suomen sodassa 1808–1809. Silta rakennettiin erälle valtakunnan tärkeimmistä teistä. Vuonna 1938 Turku–Vaasa–Oulu-tie luokiteltiin valtatie 8:ksi. Tuovilan silta palveli valtatie siltana vuoteen 1943. Siltaa on korjattu vuosina 1969 ja 2009–2010, jolloin siihen asennettiin metallikaiteet.



Ote v. 2009 laaditusta sillan korjaussuunnitelmasta. Rakennuksen edustaa käytetään pysäköintialueena. Opastaulu siirretään uuteen paikkaan, mikä rauhoittaa yksityistä pihaa.

3.2.5 Maisemanhoito

Sekä Karkkimalantien että Tuovilantien varressa sekä Yrjääläkosken (Nackdiket) molempien uomien varressa kasvaa paikoin hyvin tiheästi lehtipuita ja pensaikkoa, joka peittää näkymiä liittyisiin ja avoimeen maisemaan, mutta ennen kaikkea sillalle.

Niiltä osin kun kasvillisuus on teialueella, harvennetaan sitä näkymien avaamiseksi. Tavoitteena on jättää periaatepiirroksessa esitetyille näkemäalueelle yksittäisiä puita tai puuryhmiä. Säilytettäväksi valikoidaan sopusuhtaiset ja parhaat puuyksilöt, esimerkiksi rauduskoivut. Teialueen ulkopuolella on tarpeen tehdä

yhteistyötä maanomistajien kanssa siten, että alueen maisemalliselle ilmeelle asetetut tavoitteet täyttyvät.

Tukimuurin juureen mahdollisesti kasvavat pensaat poistetaan tarpeen mukaan vuosittain, jotta alueen yleisilme säilyy siistinä. Vesakko poistetaan mahdollisimman juuresta, jotta kannot eivät jää häiritsevästi näkyviin.

Sillan rakenteiden väliin mahdollisesti kasvava heinä ja puuvartisten kasvien taimet poistetaan tarvittaessa mekaanisesti.

Sillan ympäristöä hoidetaan nykyisin viherhoitoluokka N3 mukaan, johon sisältyy niitto, vesakonraivaus ja metsänhoitotyöt. Sillan hoitoa on tarpeen tehostaa sen lähiympäristössä.



Tuovilantien varresta on puustoa osittain jo harvennettu. Kuva Martti Piltz.



Pajukko valtaa nopeasti sillan ympäristön, joten sitä on raivattava riittävän usein. Kuva Martti Piltz.

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet

3.3.1 Kohteen perustiedot

Kohde sisältyy Vaasan alueurakkaan vv. 2013–2018. Kohde kuuluu talvihoitoluokkaan II, maksimilumisyyvyys on 8 cm (irtolumi) ja 4 cm (sohjo), toimenpideaika on 4 tuntia. Liukkauden torjunnan osalta toimenpideaika on 6 tuntia.

Sillalle tehdään perustarkastus viiden vuoden välein.

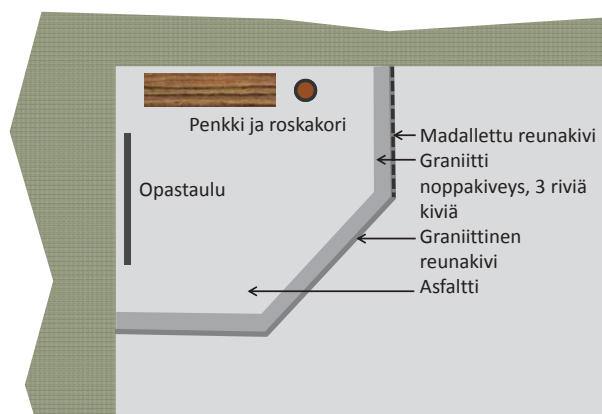
Siltaympäristöä hoidetaan viherhoitoluokan N3 mukaan, alempiluokkaiset väylät, joissa viherhoitotoimenpiteet ovat niitto, vesakonraivaus ja metsänhoidolliset työt.

Alue esitetään niitettäväksi kaksi kertaa kasvukaudessa ympäristön luonteen vuoksi. Vesakonraivaus tehdään normaalisti N3 hoitoluokassa 2–3 vuoden välein, mutta kohteen ympäristötekijän vuoksi vesakonraivaus sillan lähiympäristössä ja näkemäalueilla esitetään tehtäväksi vuosittain. Sillan muurirakenteisiin kasvava heinä poistetaan kerran kasvukaudessa. Tukimuurin juuri trimmataan kaksi kertaa kasvukaudessa tehtävän niiton yhteydessä siistiksi.

EHDOTUS: Alueen hoitoon vaikuttava ympäristötekijä:

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

Kulttuuri, kulttuurimaisemassa, esimerkiksi kyläyhteisössä tai peltomaisemassa olevat erityishoitoa vaativat kohteet, jotka sijoittuvat tiealueelle. Kohde on silta ja sen lähiympäristö.



Opastuspaikan järjestelyt, periaatepiirros VE 1

Museotien perustiedot ovat:

Kohde on valtakunnallisesti arvokas museosilta, joka on otettu museokohdekoelmaan vuonna 1982.

3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet

Museosillan opastaulut uusitaan Karkkimalantiellä 17715.

Vastuu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

Kertaluonteiset siltaympäristöä koskevat toimenpiteet ja suositukset ovat seuraavat:

- Nykyinen opastaulu poistetaan ja uusi taulu sijoitetaan Karkkimalantien varteen VE 1 tai VE2 mukaiseen paikkaan. Sijoituspaikasta neuvotellaan kiinteistönomistajan kanssa.
- Opastaulun ympäristön varustelu on valitun paikan mukainen. VE 1:ssä opastaulun lisäksi paikalle voidaan sijoittaa penkki ja roskakori. Opastaulun ympäristö rajataan graniittisella reunakivellä, jota korostetaan noppakiveyksellä. VE 2:ssa opastaulu sijoittuu levikkeelle, joka rajataan tiestä kivetyllä reunakivellä rajatulla välikaistalla. Tässä vaihtoehdossa penkki voidaan jättää pois.
- Siltaan asennetaan kohdevalaisimet kaikista lähestymissuunnista katsoen korostamaan museosillan arvoa.

Vastuu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

Muut kertaluonteiset toimenpiteet ovat Karkkimalantien ja Tuovilantien suoja-aitarekoiden rakentaminen. Nämä esitetään rakennettavaksi jo ennen Vaasan seudun liikenneturvallisuus suunnitelmassa esitettyjä kevyen liikenteen väyliä.

Vastuu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Silta

Sillalle tehdään normaalit huoltotoimenpiteet vuosittain ja erikoistarkastus viiden vuoden välein. Lähitulevaisuudessa voi myös tulla harkittavaksi sillan kuorituksen keventäminen, mikä käytännössä tarkoittaisi sen muuttamista kevyen liikenteen sillaksi.

Viherhoito

Vuosittainen viherhoito suoritetaan viherhoitoluokan N 3 mukaan kohteen ympäristökijät huomioon ottaen:

- Vesakonraivaus sillan maatumien ja tukimuurien ympäristössä tehdään kerran vuodessa. Siltaympäristö viimeistellään muuta tieympäristöä tarkemmin.
- Niitto tehdään kaksi kertaa kasvukaudessa ja tukimuurin vierusta viimeistellään käsin trimmerillä siistin lopputuloksen aikaansaamiseksi.
- Sillan muurirakenteisiin kasvavan heinän poisto vuosittain

Ranta-alueiden niitto ja raivaus tehdään tarvittaessa yhteistyössä maanomistajien kanssa.

Talvihoito

Silta aurataan talvihoitoluokan II mukaan. Jos maankäyttö ja kevyen liikenteen määrä sillan ympäristössä kasvaa, on tarpeen harkita talvihoidon tehostamista.

3.4 Pitkän aikavälin siltaympäristön kunnostustoimenpiteet:

Sillan kuntoa seurataan yleistarkastuksissa ja tarpeen mukaan laaditaan tarvittavat kunnostussuunnitelmat.

Tievalaistus esitetään uusittavaksi ja maantievalaismet korvattavaksi paremmin museosillan sopivilta taajamavalaisimilla.

Ajoneuvoliikennettä sillalla esitetään rajoitettavaksi ja silta muutettavaksi vain kevyen liikenteen käyttöön. Tämä edellyttää liikenneverkon tarkempaa suunnittelua alueella.

Vastuu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ja Mustasaaren kunta.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet:

Mobilian arkisto

Autoilijan tiekartta 1928
Autoilijan tiekartta 1939
Autoilijan tiekartta 1963
Suomen maantiekartta 1913, Suomen matkailijäyhdistys
Esitys museosillaksi, TVL 8.12.1981
Toby stenbro- Tuovilan kivisilta -esite
Tuovilan sillan korjauspiirustukset 2009
Korjauspiirustuksen luonnos 9.1.1969 (Tuovilan silta)

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Destia Oy, iLiitu
Destia Oy, paikkatietoportaali
Liikennevirasto: Siltarekisteriaineisto
Kiinteistötietojärjestelmä
Pohjanmaan maakuntakaava 2010
Mustasaaren kunnan kaavoituskatsaus 2013

Internet:

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali www.ymparisto.fi
Mustasaaren kunta www.mustasaari.fi
www.ely-keskus.fi/etela-pohjanmaa/tulvat
www.obotnia.fi
www.vanhakartta.fi

Haastattelut:

Kinnunen Jorma, Tuovilan kylä- ja vanhempainyhdistys ry
Kippola Heikki, perinneyhdyskunta, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Kurtén Maria, Museovirasto, intendentti
Lind Kjell, liikenneturvallisuusasiantuntija, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Nygård Sune, Destia Oy Vaasan alueurakka
Vessonen Raimo, Siltarami
Ylimäki Jukka, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

Kirjallisuus ja selvitykset:

Pohjanlahden rantatie - Ratsupolusta rannikon matkailutiekseksi, 2009, Vaasa
Pohjanmaan kautta, Jyväskylä, Salminen, Tapio, Toivo, Raisa Maria, Haavisto, Timo, 1997,
Teiden talvihoito, laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki
Tulvariskien alustava arviointi laihianjoen vesistöalueella, 2011, Etelä-pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki
Viherhoito tieympäristössä, 2000, Tiehallinto, Helsinki
Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, teoksessa Suomen teiden historia 1, Helsinki, Viertola, Juhani, 1974,

RAPORTTEJA 80 | 2013

TUOVILAN MUSEOSILTA, MUSTASAARI
MUSEOSILLAN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-848-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-848-8

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