



# Huovintie, Säkylä

## Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU









# Huovintie, Säskylä

## Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ  
LAURA SOOSALU

**RAPORTTEJA 106 | 2016**

**HUOVINTIE, SÄKYLÄ  
MUSEOTIEN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA  
Satakunnan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Mervi Koivula**

**Kansikuvat: Laura Soosalu ja Martti Piltz**

**Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/16**

**© Karttakeskus, Lupa L4377**

**© Liikennevirasto 2016**

**© Suomen ympäristökeskus 2016**

**ISBN 978-952-314-535-1 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN URN:ISBN:978-952-314-535-1**

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

## Sisältö

<b>1 Lähtötiedot.....</b>	<b>8</b>
<b>1.1 Huovintien sijainti.....</b>	<b>8</b>
<b>1.2 Huovintien nimeäminen museotieksi.....</b>	<b>9</b>
<b>1.3 Huovintien historialliset vaiheet .....</b>	<b>10</b>
1.3.1 Mikä on Huovintie .....	10
1.3.2 Liikennetarve .....	12
1.3.3 Kulkuyhteyden synty.....	13
1.3.4 Huovintien myöhemmät vaiheet .....	15
1.3.5 Huovintien museotiejakson kulttuurikohteet ja kiinteät muinaisjännökset.....	18
1.3.6 Huovintien museaalinen arvo .....	20
1.3.7 Huovintien Liikenneviraston museokohdekokoelmassa .....	20
<b>2 Alueen nykytilan kuvaus.....</b>	<b>22</b>
<b>2.1 Maankäytön nykytila .....</b>	<b>22</b>
2.1.1 Kaavatilanne.....	22
2.1.2 Maanomistus.....	23
2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö.....	23
2.1.4 Liikenneturvallisuus.....	24
<b>2.2 Maisema ja kulttuuriperintö .....</b>	<b>25</b>
<b>2.3 Taajamakuva ja museotien jaksottelu.....</b>	<b>28</b>
<b>2.4 Luonnonympäristö.....</b>	<b>31</b>
<b>2.5 Museotien tekniset tiedot .....</b>	<b>34</b>
2.5.1 Museotien perustiedot .....	34
2.5.2 Tien nykyinen kunnossapito.....	34
<b>2.6 Matkailu .....</b>	<b>34</b>
<b>3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma .....</b>	<b>37</b>
<b>3.1 Tavoitteet .....</b>	<b>37</b>
3.1.1 Museotie .....	37
3.1.2 Kulttuuriperintö.....	38
3.1.3 Maisema ja luonto .....	38
3.1.4 Maankäyttö .....	38
3.1.5 Liikenne.....	38
<b>3.2 Tien ja sen ympäristön hoito .....</b>	<b>39</b>
3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitotoimenpiteet tiejaksoittain .....	39
3.2.2 Viitoitus ja opasteet .....	42
<b>3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet.....</b>	<b>44</b>
3.3.1 Kohteen perustiedot.....	44
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet.....	44
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet .....	44
<b>3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet: .....</b>	<b>44</b>
<b>3.5 Talvihoito .....</b>	<b>44</b>
<b>3.6 Jatkotoimenpiteet.....</b>	<b>44</b>

# Esipuhe

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

Arvokkaiden tealuideiden, museoteiden ja siltojen 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 kanssavalta-kunnallisen tieliikenteen perinnekokoelman.

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 siltoja varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa. Selvityksen pohjalta päätettiin, että kaikille pysyvästi tallennetuille museokohteille tehdään jatkotoimenpidesuunnitelmat kohteiden pitkäaikaista kunnossapitoa varten.

Aikaisemmin on laadittu vastaavat suunnitelmat seitsemälle museosillalle ja kahdeksalle museotielle. Suunnitelmien näkökulmaksi on kehittynyt paikallinen asiantuntemus. Työ aloitettiin maastokatselmuksella Huovintien museotiellä, Pyhän Henrikin tiellä. Museotiejakso kuljettiin päästä päähän. Maastokatselmuksessa 13.9. Huovintiellä paikallisaktiiveja edustivat Sari Minkovitsh Yttilän kyläyhdistyksestä, Asser Lehtoranta Köyliö-seurasta sekä Säskylän kunnanhallituksen puheenjohtaja Marko Pelttari, joka asuu Yttilän kylässä museotien varrella. Tienhoitourakan edustajana oli Juha Poskiparta Destiasta. Maakunnallista kulttuuriperinnetyötä edusti Liisa Nummelin, Satakunnan maakuntamuseosta, Porista. ELY-keskuksen tieperinneyhdyshenkilönä oli Eila Malmi Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta. Lisäksi paikalla olivat konsultit Martti Piltz, Mobilia ja Laura Soosalu, Destia.

Työn aikana on keskusteltu useiden asiantuntijoiden kanssa, joiden nimet on mainittu lähdeluettelossa. Tilaajan edustaja työssä on ollut Johannes Järvinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz Mobiliasta, avustajana amanuenssi Mikko Pentti. 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 2016

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri

Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Raportteja 106/2016</b>				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisuaika Joulukuu 2016		
		Kustantaja /Julkaisija Satakunnan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi <b>Huovintie, Säskylä                  Museotie hoito- ja ylläpitosuunnitelma</b>				
Tiivistelmä Huovintien museotie sijaitsee Säskylän kunnassa, entisessä Köyliön kunnassa, tiellä 2131. Museotiejakson pituus on noin 8 kilometriä. Museotiejakso on Köyliönjärven rantatiellä, joka liittyy Pyhän Henrikin legendaan ja taruun talonpoika Lallista, joka surmasi piispa Henrikin Köyliönjärven jäällä vuonna 1150. Huovintie ja Huovintien museotie ovat osa Pohjanmaan rantatietä, joka johti Turusta historiallisesti Korsholmaan, nykyiseen Vaasaan. Huovintieksi kutsutaan Pohjanmaan rantatien tiejaksoa Oripäästä Ulvilaan (Poriin). Pohjanmaan rantatien historia ulottuu Turun lähiympäristössä paikallisina muinaisteinä jopa 800-luvulle saakka. Huovintie on syntynyt paikallisen asutuksen tarpeista ja kehittynyt valtakunnalliseksi maantieksi hallinnollisista ja katolisen kirkon tarpeista 1300-1400-lukujen taitteessa. Tie taantui takaisin paikallisliikenteen käyttöön 1600-luvulta alkaen, mikä on harvinaista Ruotsin itämaakunnan keskiaikaisella tiestöllä. Hofman eli huovi tarkoittaa alun perin muinaisruotsin kielessä sotilasta, ratsu- tai jalkamiestä. Keskiajalla 1600-luvulle saakka huovit olivat kruunun ja kirkon virkamiesten aseistettuja suojamiehiä. 1680-luvulta alkaen huovi tarkoitti ratsutilallisia ja heidän asettamiaan ratsumiehiä. Myöhemmin huovi-sana sai myyttisen merkityksen. Paikallinen väestö alkoi nimetä teitä Ruotsin vallan loppupuolella ja autonomian ajalla Huovinteiksi. Huovinteitä ja huoveihin liittyviä paikannimiä tunnetaan nykyisen Suomen alueella paljon. Huovi-alkuiset paikannimet ovat yleisimpiä Ulvila-Köyliö-Oripää-alueella. Huovintien museotie on yksi näistä. Huovintie on yksi harvoista Suomen historiallisista teistä, joista on tehty karttainventointi. Sen mukaan Huovintie ja Huovintien museotie ovat säilyneet linjaukseltaan ja oletettavasti myös korkeussuhteiltaan melko samanlaisena, mitä ne ovat olleet 1700-luvulla. Museotie kaarteleo laajoja maanviljelysmaisemia, mutta sen varrella on myös metsäisiä jaksoja. Visuaalisesti Yttilän vanha kyläkeskus on mielenkiintoinen lisä tiemaisemassa. Autoliikenteen vaatimukset ovat muokanneet tietä yllättävän vähän, lukuun ottamatta tienpäällystystä, mikä johtunee ensisijassa siitä, että varsinainen maantieliikenne on siirtynyt muille väylille jo 1800-luvulla. Huovintie on liitetty Liikenneviraston (silloin Tiehallinnon) museokohdekoelmaan vuonna 1998. Liikenneviraston museokohdekoelmassa Huovintien museotie edustaa kokoelmapolitiikassa mainittua tieliikennehistoriallista ajanjaksoa, ”Tien varhaisvaiheet 800-1400-luvulla, Jaakko Teitin luettelon keskiaikaiset tiet”. Museotie kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY) osana Pohjanmaan Rantatietä. Huovintien museotiejaksolla tie on säilynyt museointihetkensä (1998) asussa melko hyvin. Museotiejaksoa on lyhennetty jo sen perustamisvaiheessa ja toisen kerran vuonna 2010. Selvityksessä voitiin paikallistaa museotiejakso oikealle paikalleen. Museokohdekoelmassa Huovintien museotien keskeinen arvo on sen liittyminen osana Köyliönjärven valtakunnallisesti vaalittuun maisemakokonaisuuteen. Huovintien museotien kunto on museaalisesti näkökulmasta hyvä. Myös tien ympäristö vastaa historiallista arvoa, mihin merkittävällä tavalla paikallinen väestö on halunnut vaikuttaa. Museokohteena Huovintie on helposti saavutettava ja helposti löytyvä. Maisemallisesti kohde on merkittävä, koska tien linjaus ja maa- ja metsätalousmaisema ovat säilyneet toisiaan täydentävänä kerrostuneena kokonaisuutena. Museotien opastus on pääosin kunnossa. Hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa esitetään museotien opastusalueen uudelleen järjestelyä ja museotien pohjoispään merkitsemistä opastusmerkillä. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Huovintie todisteena Suomen teiden varhaisvaiheista jo ennen Jaakko Teitin tieluetteloa vuosilta 1555-1556. Tien erikoisuudet ovat sen taantuminen valtakunnallisesta maantiestä paikalliseksi kulkuväyläksi ja toisaalta sen käyttö pyhiinvaellusreitillä. Tien säilyneisyys museointihetken (1998) asussa edellyttää hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon tien liittyminen ympäristöönsä. Huovintie on ainut Liikenneviraston museokohteista, joka on keskeinen osa valtakunnallista maisemansuojelualuetta. Toimenpiteillä pyritään korostamaan tien ja sen ympäristön tulkittavuutta. 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.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, suositukset				
ISBN (PDF) 978-952-314-535-1	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkajulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu)
www www.ely-keskus.fi/julkaisut   www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-535-1	Kieli Suomi	Sivumäärä 47
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika -		Painotalo -		



# 1 Lähtötiedot

## 1.1 Huovintien sijainti

Huovintie museotie on maantiellä 2131. Se sijaitsee Satakunnan Köyliössä, nykyisen Säskylän alueella. Museotie on Köyliönjärven rantatiellä, jonka nimi on Pyhän Henrikin tie. Museotiejakso alkaa eteläpäästään ”Huhtisen talon kohdalta” lähellä Yttilän museokoulua ja ulottuu pohjoispäässä hieman Toivolantien

liittymän pohjoispuolelle Lähteenkylässä. Museotien pituus on noin 8 kilometriä.

Museotien tieosoite on 2131/1/3565–2131/2/6910. Museotien sijainti on muuttunut sen museotieaikana. Muutoksia selvitetään seuraavassa luvussa.



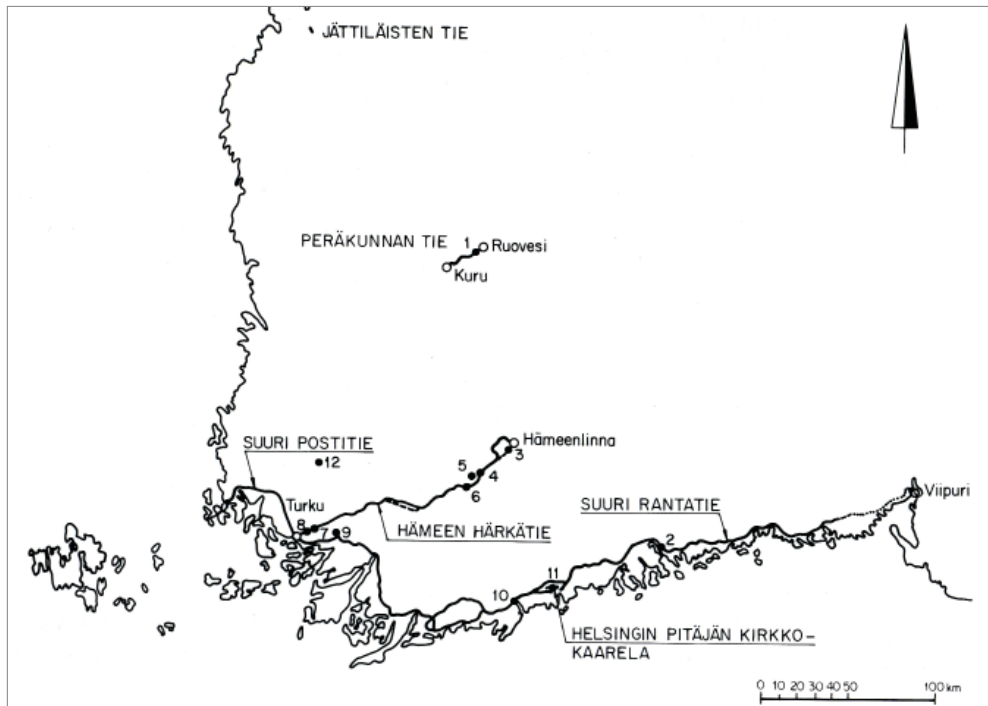
Museotien pohjoispää sijoittuu kahden talon väliin lähellä valtatie 12 liittymää. Kuva Laura Soosalu

Museotieosuus alkaa n. 100 metriä Yttilän kylän eteläreunassa olevan opastaulun jälkeen. Kuva: Laura Soosalu



Huovintien sijainti Säskylän Köyliössä.





Suomen inventoidut historialliset tiet ovat harvassa. Kartakkeella on seitsemän nimettyä tietä, jotka on inventoitu viimeistään vuonna 1992. Sen jälkeen on yksittäisiä tiekohteita inventoitu useitakin, mutta ei yhtään pidempää tielinjaa. Kartakkeella näkyvät numerot 1-12 osoittavat arkeologisten kaivausten sijainteja. Lähde: Masonen 1989, s. 26, Salminen, 1993, s. 56

## 1.2 Huovintien nimeäminen museotieksi

Huovintie on melko yleinen, kansanomainen nimi tielle. Huovinteitä on aikojen saatossa ollut useita sekä historiallisen lähdetiedon että perimätiedon mukaan. Nimitys on tyypillisin Varsinais-Suomessa, Ala-Satakunnassa ja Lounais-Hämeessä. Huovintiet ovat saaneet nimensä niitä pitkin liikkuneista huoveista, ratsu- ja jalkamiessotilaista, jotka liittyivät varhaiseen katolisen kirkon hallintoon ja Ruotsin valtion vaikutusvallan kasvuun.

Nykyisin Huovintiellä tarkoitetaan Oripään ja Ulvilan välistä keskiaikaista maantietä eli se on osa Pohjanmaan rantatien varhaista linjausta. Huovintien museotie Köyliössä on noin 8 kilometriä pitkä jakso Huovintiestä. Museotiejakso on maantiellä 2131 ja sen nimi on Pyhän Henrikin tie.

Köyliö on tunnettu Pyhän Henrikin legendasta ja tarinasta, jossa talonpoika Lalli surmasi piispa Henrikin Köyliönjärven jäällä.<sup>1</sup> Köyliönjärven rantamaisema on arvonnettu Suomen kansallismaisemien joukkoon. Vanhimmat lähteet Huovintiestä yleisenä kaukoliikennetienä ovat vuodelta 1420. Huovintietä on käytetty kaukoliikenteessä ainakin 1400-luvulla. Talusmaantieteellisessä mielessä Huovintien mielenkiintoinen

erikoisuus on vanhan kaukoyhteyden fragmentoituminen uudelleen paikallisuonteiseksi teiksi jo 1600-luvun lopulta alkaen.

Suomen teistä on tutkittu vain vähäinen osa historiatieteellisestä näkökulmasta. Kuitenkin Huovintiestä on tehty perusteellinen selvitys. (Salminen, Tapio, 1993, Huovintie Satakunnassa, Pori) Selvitys perustuu arkistomateriaaliin ja karttoihin. Kartoista vanhimmat ovat vuodelta 1633. Huovintietä ei ole inventoitu maastossa, eikä siellä ole tehty arkeologisia tutkimuksia. Huovintie on kokonaisuudessaan arvotettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY).

Kun Huovintie on valittu silloisen Tiehallinnon museokohdekoelmaan, tietopohja on ollut poikkeuksellisen vankka. Valintapäätöksen asiakirjat ovat tallella Tiehallinto-kokoelmassa Mobilian arkistossa. Väliillinen vaikutus museotiehankeelle oli suunnitelma kevytväylien rakentamiseksi Köyliön Kankaanpään kylässä vuonna 1992. Vuonna 1993 tilattiin ylimainittu Tapio Salmisen selvitys Huovintiestä, joka antoi perusteet arvioida toisaalta koko Huovintien tielinjaa ja toisaalta valittavaa museotiejaksoa.

Huovintien tielinjan pituus oli noin 180 kilometriä, josta noin 70 kilometriä oli maantiekäytössä 1990-luvun alussa. Näistä "valtionteistä" valittiin Köyliönjärven rantatie museotieksi.

<sup>1</sup> Artikkelissa Katajala-Peltomaa, Sari, Masonen, Jaakko, Tie uskon ja tiedon väylänä lähdeluettelossa mainitussa teoksessa Maata, jäätä, kulkijoita on laajasti esitelty Suomen pyhimyskultin, pyhiinvaelluksen ja Pyhän Henrikin kultin historiaa.

Satakunnan liittohallitus teki ehdotuksen museotiestä 2.5.1994 Turun tiepiirille, joka teki esityksen Tiehallinnon keskushallinnolle 2.3.1995. Keskushallinnon esitys päätökseksi on päivätty 13.2.1997. Tien pituudeksi valittiin alkuperäistä Satakunnan liittohallituksen ehdotusta lyhempi jakso. Alkuperäinen ehdotus ja sitä tukeneet lausunnot esittivät tien jatkumista eteläpäässä Köyliön Kankaanpäähän. Pääjohtajan päätöksessä 12.2.1998 loppupisteeksi mainitaan Kankaanpään koulu eli Lallin koulu. Perusteluna oli, että Kankaanpäähän oli kesällä 1997 rakennettu yhtenäinen kevyen liikenteen väylä.

Turun tiepiiri esitti perusteluina, että Köyliönjärven kulttuurimaisema-alueella kylä- ja raittimiljö on erittäin hyvin säilynyt kokonaisuus. Lisäksi todettiin, että Huovintien museotiejakso täyttää museotielle asetetut arvomerkit. Huovintien museotiejakson todettiin edustavan historian, rakenteen ja miljöön näkökulmista korkeinta luokkaa valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti. Matkailullisesti kohdetta pidettiin melko vaatimattomana. Perusteluissa todetaan lisäksi historialliset erityispiirteet, joilla viitattiin osittain Pyhän Henrikin ja Lallin tarinaan, Suomen ainoaan keskiaikaiseen pyhiinvaellustiehen sekä katolisten piispojen entisiin omistuksiin Köyliössä ja sen läheisyydessä. Pyydytyissä lausunnoissa toistettiin nämä perustelut. Lisäksi todettiin, että Turun tiepiirin alueella on useita

keskiaikaisia teitä vieläkin käytössä, mutta vain yksi museotie Hämeen Härkätiellä Vanhalinnassa.

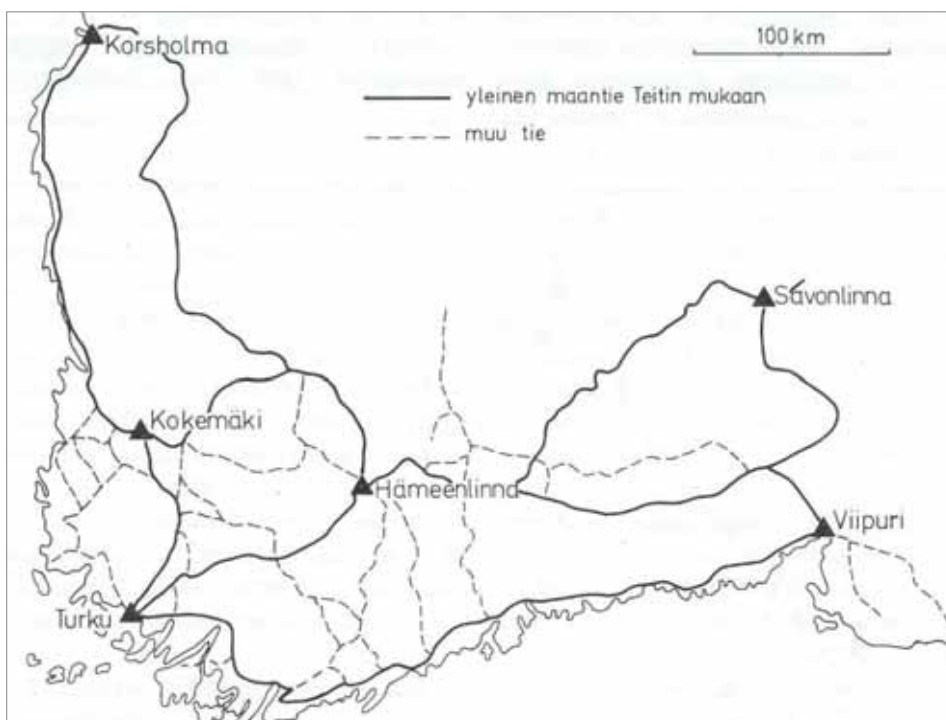
Pääjohtajan päätöksessä Köyliönjärven rantatiejakson valinta Huovintiestä perustui pitkälti Köyliönjärven maisemallisiin arvoihin ja kulttuurihistoriallisesti merkittävään ympäristöön. Huovintien historiallinen arvo todettiin.

Myöhemmin kevyen liikenteen väylää on jatkettu kohti pohjoista ja Yttilän kylää. Vuosien 2009 ja 2010 vaihteessa Turun tiepiirissä tai ELY-keskuksessa on päätetty lyhentää museotiejaksoa noin 1,5 kilometriä. Museotien merkki on siirretty ”Vuoriston mutkaan” Yttilän museokoulun läheisyyteen.

## 1.3 Huovintien historialliset vaiheet

### 1.3.1 Mikä on Huovintie

Edellä mainitun Salmisen selvityksen perusteella voidaan arvioida luotettavasti Huovintien museotiejakson historiaa, säilyneisyyttä ja ajoittaa tien muutoksia 1700-luvulta alkaen. Pääsääntöisesti museotiejakson linjaus noudattelee 1700-luvun kartoista löytyvää linjaa.



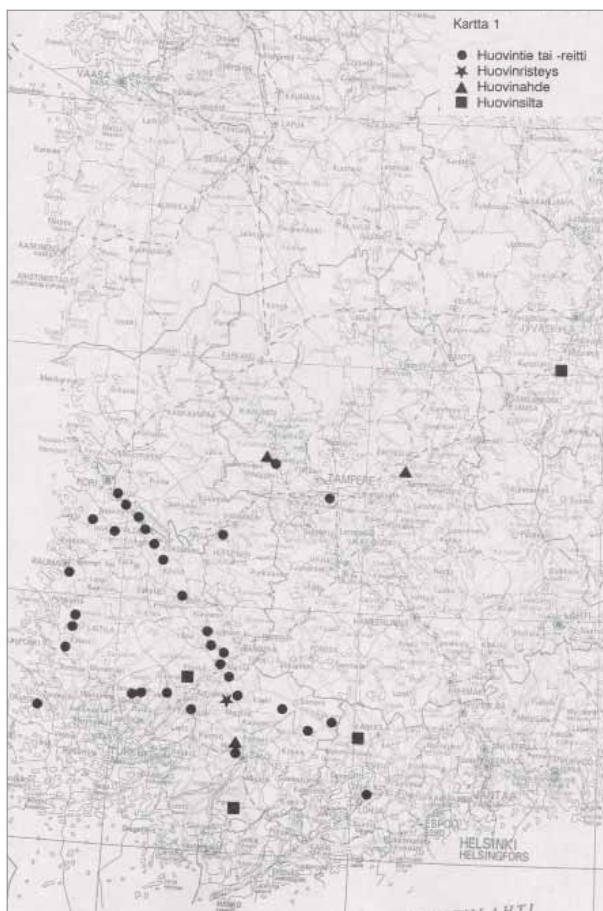
Jaakko Teitin luettelon mukaan laadittu kartake yleisistä teistä vuosina 1555–1556. Tiet yhdistävät Ruotsin Itämaakunnan linnäläisten keskukset. Linnojen ja teiden kuusikulmiossa Hämeenlinna on keskipiste. Strategisesti tärkeään Viipurin linnan on suora yhteys kaikkialta. Tiestö kattoi keskiajan loppuun mennessä asutun alueen. Turusta Kokemäelle johtaneesta tiestä osaa on kutsuttu Huovintieksi. Huovintieltä on liittymät etelässä Hämeen Härkätielle ja koillisessa Kyrönkankaantielle. Väestö saattoi käyttää hyödykseen hallinnon tieverkkoa, mutta toisaalta suuri osa keskiajan lopun teistä on perustettu paikallisen asutuksen välisille muinaisille kulkureiteille. Lähde: Viertola, 1974, s. 107

Suomen kielen sana huovi tarkoittaa sotamiestä tai ratsumiestä. Sana on laina muinaisruotsin sanasta "hofman", sotilas. Keskiajalla ja vielä 1600-luvulla huovilla tarkoitettiin kruunun virkamiesten saattueisiin kuuluneita aseistettuja ratsu- ja jalkamiehiä. Myös piispalla oli huoveja turvamiehinä. Kun ratsutilat 1680-luvulla perustettiin, huovilla alettiin tarkoittaa ratsutilallisia ja heidän asettamia ratsumiehiä. Keskiaikainen sana huovi jäi käytöstä autonomian ajalla. Sana sai kansankielessä lähes myyttisen merkityksen.<sup>2</sup>

Huovinteitä tunnetaan useita. Nimitys on yleisin Ulvila-Köyliö-Oripää-alueella. Muualla Huovinteitä on ollut ainakin Hämeenkyrössä, Kalannissa, Karinaisissa, Kustavissa, Laitilassa, Loimaalla, Luviolla, Marttilassa, Mellilässä, Nousiaisissa, Paattisilla, Pirkkalassa, Somerniemellä, Somerolla ja Tarvasjoella. Lisäksi tunnetaan Huovinristeys-, Huovinahde- ja Huovinsilta-tyyppisiä paikannimiä.<sup>3</sup> Myöhemmin Huovintie tai

2 Huovi-sanan merkityksiä on laajasti esitelty lähteissä mainitussa Huovintie Satakunnassa -selvityksessä.

3 Huovi-sanan esiintymistä paikannimistössä on laajasti esitelty lähteissä mainitussa Huovintie Satakunnassa -selvityksessä.



Huovinteitä on Suomessa useita ja se on laajalti käytetty. Nimen käyttö on keskittynyt kuitenkin laajasti katsottuna Köyliön seudulle. Lähde: Salminen, Tapio, 1993, liitteet

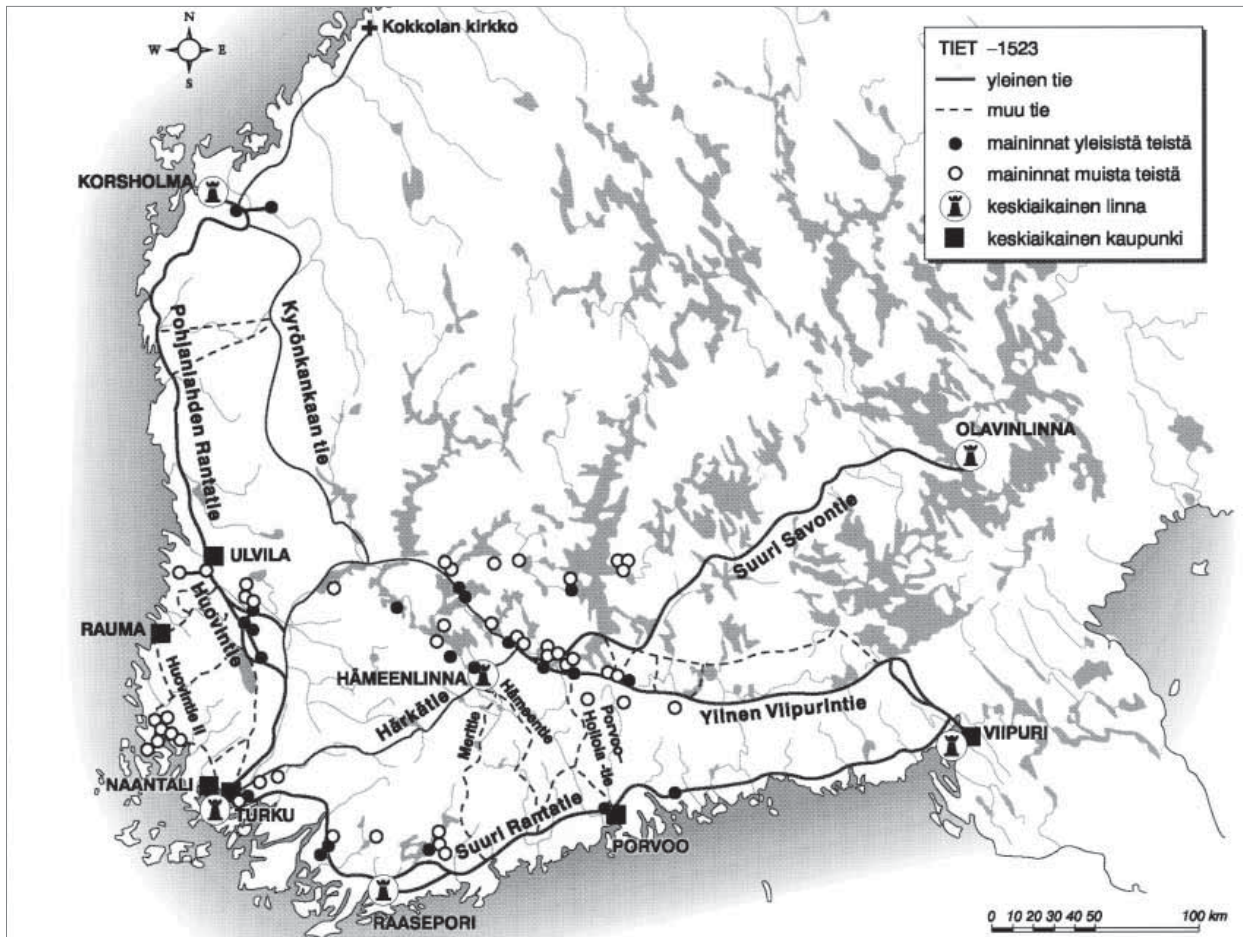
Huovintie on suosittu kadunnimi asemakaava-alueilla. Esimerkiksi Helsingissä Haagan kaupunginosassa Huovintie on haluttu liittää Nuijasodan nimellä tunnetun talonpoikaiskapinan (vuosina 1596–1597) perinteseen.

Huovintie-nimeä ei ole säilynyt Ulvila-Oripää-Turku-tiehen liittyvissä asiakirjalähteissä, vaan ainoastaan perimätiedon kautta. Varhaisin maininta on vuodelta 1792. Tien suuntauksesta on myös olemassa monia käsityksiä. Yhteistä erilaisille perimätiedoille ja niiden tulkinnoille on se, että Kokemäenjoen rannalta Harjavallan Torttilasta Köyliön kautta Oripäähän johtanutta kangastietä olisi kutsuttu Huovintieksi taikka Orrentieksi. Orrentien nimi johtuu paikallisesta topografiasta. Harju on ruotsiksi ås.<sup>4</sup> Oripäästä edelleen Turkuun johtava tie oli Varkaantie. Huovintien museotiejaksoon liittyy myös Pyhän Henrikin tie, joka johtaa Köyliönjärven Kirkkokarilta Nousiaisisiin.

Huovintie on tien varren asukkaiden reitistä käyttämä erisnimi, joka on säilynyt vain kansanperinteessä ja tallentunut sitä kautta tietä koskeviin kuvauksiin. Vastaava esimerkki tien nimestä on Hämeen Härkätie. Mikään tunnetuista Huovinteistä ei ole muita merkittävämpi. Ne eivät muodosta mitään yhtenäistä tietyyppiä. Osa teistä on kuivia kangasteitä, osa jokirantoja tai merenrantaa seuraavia teitä. Huovintiet eivät voi olla samaan tiehen liittyviä nimiä. Yhteistä niille kuitenkin on, että ne ovat talonpoikien viimeistään 1500-luvulla ylläpitämiä teitä. Nimitys liittyy aikaan, jolloin oli olemassa (Ruotsin) hallinnollinen organisaatio ja tiellä kulkevien hallintomiesten seurueeseen kuului huoveja. Nimistö takautuu tällä perusteella viimeistään 1600-lukuun. Huovintien nimen yleisyys Etelä-Satakunnan alueella liittyy sen tiheään tieverkkoon.

4 Tiennimityksiä ja vaihtoehtoisia Huovinteitä on laajasti esitelty lähteissä mainitussa Huovintie Satakunnassa -selvityksessä sekä Jaakko Masosen artikkelissa: Kirkon, kruunun ja kansan tiet keskiajalla teoksessa Maata, jäätä, kulkijoita.





Uudemman tutkimuksen mukaan Suomen alueen keskiaikainen kesätieverkko poikkeaa jonkin verran Jaakko Teitin luettelon vanhasta ja perinteisestä Voinmaan tulkinnasta vuodelta 1933. Karttaan on nimetty kaksi Huovintietä. Tässä hoitosuunnitelmassa käsitellyn Huovintien, jolla Huovintien museotie on, keskeinen asema Turun ja Korsholman välisenä yleisenä tienä ehkä korostuu aikaisempiin esityksiin verrattuna. Talvitieverkko noudattelee suurin piirtein kesätieverkkoa. Lähde: Maata, jäätä, kulkijoita, sivu 66.

### 1.3.2 Liikennetarve

Kokemäen alajuoksun alueen tärkein vaurauden lähde oli kalastus. Alueelle on muodostunut suhteellisen tiheä asutus ja muinaisteiden verkko jo rautakauden aikana. Viimeistään 1200-luvulta alkaen kala oli koko Itämeren alueen merkittävimpiä kauppatavaroita. Kalan kulutus ja kysyntä voimistui katolisen uskon myötä paaston ajan ja muidenkin kulttiin liittyvien päivien ruokana. 1200-luvulla säilytys- ja kuljetustekniikka kehittyi. Niiltä ajoilta tiedetään saksalaisten kauppiaiden oleskelleen Kokemäenjoella.

Turun piispalla oli osuus Kokemäenjoen Lammaisten kosken kalastukseen. Lammaisten koski oli merenkulkuliikenteen päätepiste Kokemäenjoella. Lammaisten ja sen läheisen Torttilan kylän perustaminen ajoittuu 1200-luvulle, mutta jo ennen sitä kylän alue on ollut luonteva mereltä ja sisämaasta saapuvien kauppiaiden kohtaamispaikka. Köyliönjärven Köyliönsaarella sijainnut Köyliönkartano kuului piispan omistukseen viimeistään 1360-luvulla. Kartanoon kuu-

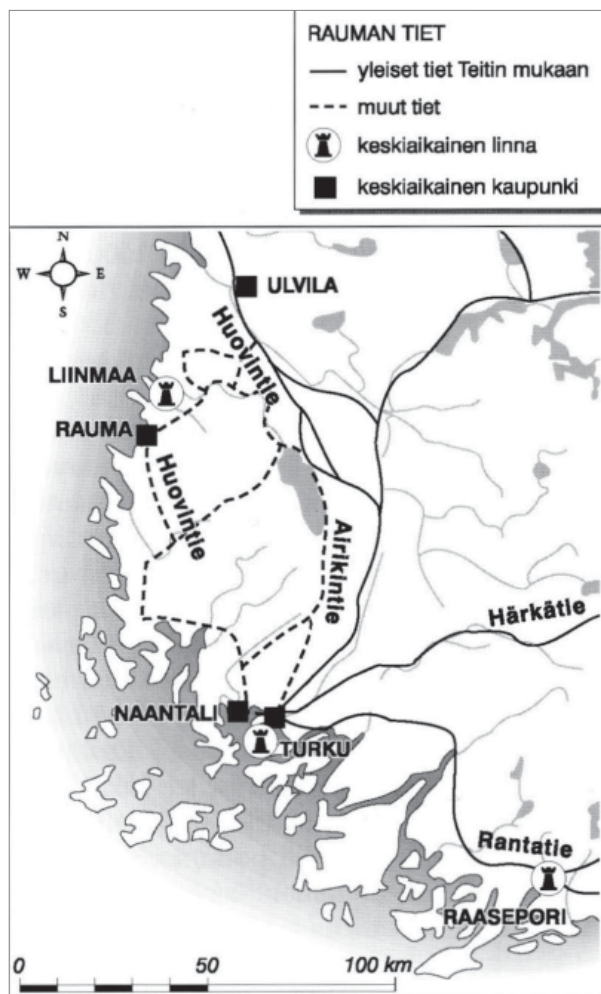
lui useita lampuottiloja. Vuonna 1549, kun katolisen kirkon omaisuus perustettiin valtiolle, piispalla oli 24 lampuottilaa 11 kylässä. Torttilasta Köyliön Kankaanpään ja edelleen Oripään johtanut harju muodosti luontevan kulkureitin Kokemäenjoelta piispan omistuksille.

Keskiaikaisen Huovintien päätepisteeksi tuli Ulvilan kaupunki, jonka vanhin tunnettu privilegio on vuodelta 1365. Vuodesta 1558 tien päätepiste on ollut Porin kaupunki. Kokemäenjoen varressa Koiviston ja Friitalan kylät ovat voineet syntyä 1200- ja 1300-luvuilla, jolloin niihin on johtanut tie. Köyliössä Kankaanpään ja Karhian kylät ovat olleet ainakin vuonna 1392.

Satakunnan voutikunta, myöhempi Kokemäenkartanon lääni, muotoutui hallinnolliseksi kokonaisuudeksi 1300-luvun lopussa ja 1400-luvulla. Kokemäen kartanosta on ensimmäinen maininta vuodelta 1445. Kokemäenkartanon lääni esiintyy ensimmäisen kerran vuonna 1531. Ruotsissa (ja Suomessa) katsotaan, että kirkollinen valta organisoitui maallista valtaa aikaisemmin.

On esitetty, että kirkko olisi jo 1200-luvulla organisoitunut teiden kunnossapitoa. Toisin sanoen kirkon tarpeisiin olisi paikallisia muinaisteitä yhdistelty ja paranneltu yhtenäisiksi kulkuväyliksi. Silloin Satakunnan tieverkko on ollut Kokemäki-keskeinen. Piispanistuin siirrettiin 1230-luvulla Nousiaisista Koroisiin ja 1280-luvulla Turkuun, kun Turun tuomiokirkon ja linnan rakentamisen ensimmäinen vaihe alkoi. Tieverkko alkoi muuttua Turku-keskeiseksi.

Huovintien tarve on siis kehittynyt paikallisen asutuksen liikennetarpeista. Ensimmäisenä kulkureitin parantaminen on kiinnostanut katolista kirkkoa ja piispaa, koska on ollut ilmeinen tarve kulkuyhteyteen Kokemäenjoelta Köyliöön, Virtaalle ja Oripäähän. Ruotsin hallinnollinen valta alkoi organisoitua 1300-luvulla Turku lähtöpisteenä. Sillä oli tarve sekä hallinnon järjestelyissä että sotaväen siirroissa. Huovintien nimi viittaa reitin vakiintuneeseen käyttöön hallinnollisena yhdystienä.



Huovintien historiassa on tyypillistä, että sillä on ollut vaihtoehtoisia reittejä, jotka keskiajan jälkeen kehittivät pääväylyiksi asutuksen painopisteen muuttuessa ja siten syrjäyttivät Huovintien valtakunnallisena yleisenä tienä. Keskeinen on ollut Turun ja Rauman välisen tien kehitys, joka vielä keskiajan loppupuolella oli toissijainen tie. Lähde: Maata, jäätä, kulkijoita, sivu 76

### 1.3.3 Kulkuyhteyden synty

Turusta Kokemäen kautta Korsholmaan johtavaa tietä eli Pohjanmaan rantatietä on pidetty yhtenä keskiajan tärkeimpänä maantienä. Pohjanmaan rantatie vain harvoissa kohdissa sivuaa merta. Jokisuistot ja pitkälle sisämaahan ulottuneet lahdet ovat olleet talonpoikaisille tienrakentajille ylivoimaisia esteitä. Maankohoaminen on siirtänyt rantaviivaa ja mahdollistanut uusia tielinjauksia. Toisaalta maankohoaminen on siirtänyt satamapaikkoja sisämaasta kohti merta. Meren rannikolla on liikuttu vesitse ja kun maayhteys on ollut huono, liikenne on hoitunut vesiteitse.

Pohjanmaan rantatie kokonaisuudessaan oli vaikeakulkuinen 1700-luvun lopulle saakka, jolloin tierakentamisen tekniikka uudistui. Erityisesti Turun ja Porin väli on ollut vaikeakulkuinen. Kuitenkin Varsinais-Suomessa ja Ala-Satakunnassa teitä on ollut suhteellisen runsaasti. Huovintien linjaus on valikoitunut Jaakko Teitin majapaikkaluetteloon yleisenä talonpoikien ylläpitämänä maantienä, jonka varrella ovat kestikievarit. Keskeistä ovat olleet hallinnolliset ja sotilaalliset järjestelyt 1300-luvun puolimaissa.

Huovintie on syntynyt rautakauden (Rautakaudella tarkoitetaan Suomessa vuosia 500-1300) asutuskeskuksia yhdistävistä muinaisteistä ja keskiajan kuluessa käyttöön otetuista teistä. Tien vaikutusalueella on ollut tiheä muinaistieverkko. Tien linjauksessa on tyypillistä topografisessa näkökulmassa, että siinä on kaksi toisistaan poikkeavaa jaksoa. Kokemäenjoen suualueen ja Harjavallan Torttilan välillä tie on joenrantatie. Torttilasta Oripäähän on lähes asumaton harjujakso, joka on ollut maaliikenteelle erityisen suotuisa. Tällä harjujaksolla on poikkeuksena Köyliönjärven rannalla oleva tiejakso, joka muistuttaa luonnonoloiltaan Kokemäenjoen rantatietä. Huovintien museotiejakso sijaitsee Köyliönjärven rannalla. Yleinen tie Huovintiestä on muodostunut viimeistään 1400-luvun alussa.

Huovintien linjaus on kuvattu myöhäiskeskiajalla Jaakko Teitin majapaikkaluettelossa vuosilta 1555-1556. Huovintie on kuvattu koko matkaltaan osana yhteyttä Turusta Korsholmaan. Majapaikka ei tarkoita Teitin luettelossa kestikievaria vaan liittyy kartanovoutikuntasuunnitelmaan kruunun karjakartanoista. Teitin luettelo sisältää tiet, jotka olivat suunnitellun keskuskartanoverkon kannalta keskeisimpiä, jolloin kartanoverkkoa voitiin käyttää myös kruunun asioissa liikkuvien ja sotaväen osastojen majapaikkoina. Verkkoa täydennettiin pappiloilla ja nimismiehen taloilla. Juhana Herttua käytti majapaikkanaan Köyliön Kankaanpään nimismiestaloa vuonna 1556.



Tielinja vakiintui Pori-Harjavallan Torttila-Köyliö-Kankaanpää-Virttaa-Oripää-linjaukselle. Huovintien asiakirja- ja karttaselvitys on osoittanut, että tielinjaus voidaan yhä löytää maastosta silmämääräisestikin. Havaintojen mukaan tien linjaus on melko muuttumaton. Harjukangas Oripään ja Torttilan välillä on tarjonnut helppokulkuisen reitin.

Valtakunnallisen kulkuväylän tarve on kasvanut Ruotsin hallinnollisen ja sotilaallisen vallan lisääntymisen myötä. Merkkipaaluina pidettäviä vuosia olivat Turun kaupungin syntyminen 1200-luvun lopulla, Ulvilan kaupunkiprivilegiot vuodelta 1365 ja Porin kaupungin perustaminen vuonna 1558.

Maunu Eerikinpojan maanlaissa 1340-luvulta ja vuonna 1442 vahvistetussa Kristoffer Baijerilaisen maanlaissa Ruotsissa jokaiseen kylään piti johtaa yleinen tie. Yleiset tiet jaettiin maan- (oik. maakunnan-), käräjä-, kirkko- ja myllyteihin. Maanteiden leveys piti olla kymmenen kyynärää eli noin kuusi metriä. Yleisten teiden ylläpito oli maataomistavan väestön velvollisuutena Suomen alueella vuoden 1918 tielakiin saakka. Käytännössä tiet eivät olleet näin leveitä. Arki-  
tolähteiden mukaan vielä vuonna 1828 Ulvilan kirkon lähetyvillä tie (Huovintie) oli vain kuuden kyynärän levyinen. Harjutiejakso Torttilasta Oripäähän oli luonnonolosuhteiltaan Huovintien helpoimmin hoidettavia ja siten kunnoltaan parhaita. Vastaavasti Köyliönjärven ja Kokemäenjoen rannat olivat vaikeampia.



Hans Hanssonin vuonna 1650 piirtämä Ala-Satakunnan läänin kartta näyttää selvästi Huovintien keskeisen aseman Ala-Satakunnassa. Köyliönjärven (Kjuloträsk) itärannalle on merkitty siellä nykyisinkin olevat kylät Huovintien varrella. Kokemäenjoen rannan tiuhasta nimityksestä erottuvat Torttilan kylän ja Lammaistenkosken nimet Huovintien ja Kokemäenjoen rantatien risteyksessä. Alkuperäisestä kartasta on revennyt pois pala. Lähde: Heikki Rantatupa kokoelma, [http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/laeain-jakihlakunnankartat/@mapview?handle=hdl\\_123456789\\_22220](http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/laeain-jakihlakunnankartat/@mapview?handle=hdl_123456789_22220)

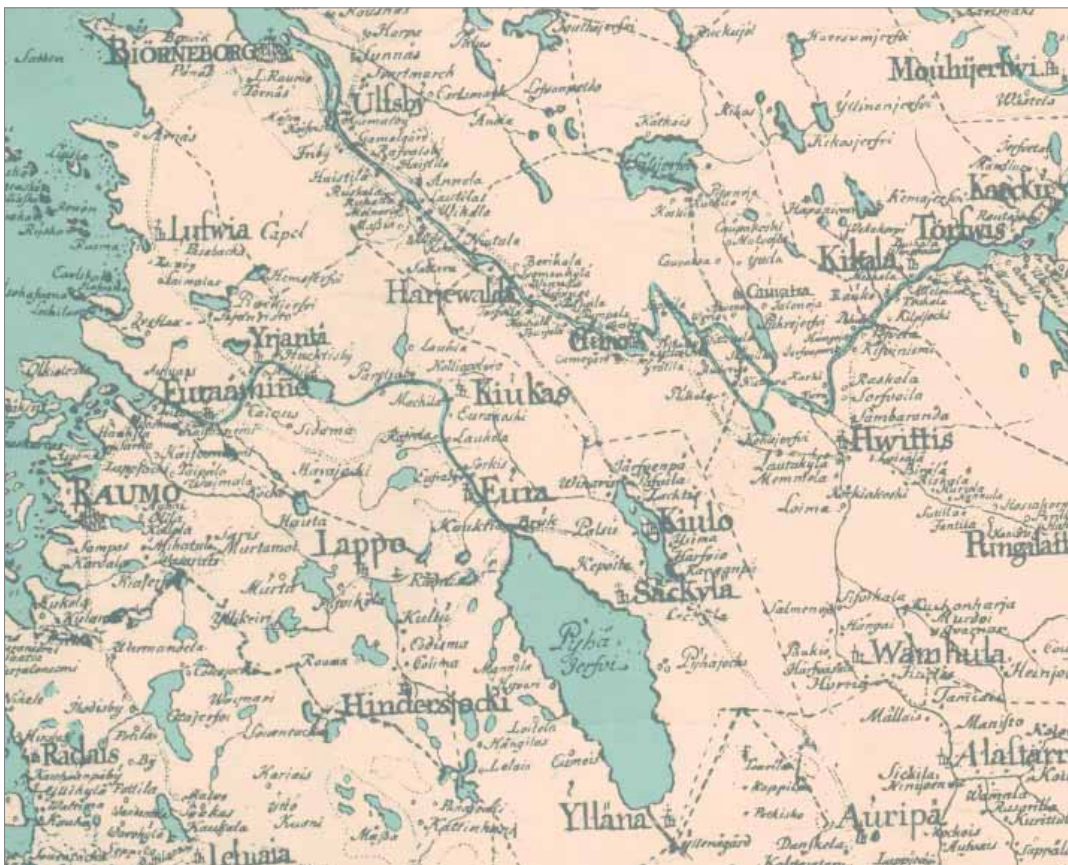


### 1.3.4 Huovintien myöhemmät vaiheet

Turun ja Pohjanmaan välinen postilinja perustettiin 1640-luvulla. Se järjestettiin kulkemaan Kyrönkan-kaan kautta, jolloin se kulki Oripään, Huittisten ja Tyrvään kautta. Toisin sanoen posti kulki Huovintietä Oripäästä Virttaalle (Wirtsankangas), mutta ei kulkenut Huovintien museotietä. Vuonna 1676 postin kulku siirrettiin rannikkokaupunkien vaatimuksesta Rauma-, Pori-, Kristiinankaupunki–Vaasa (Korsholma)- tielle, mikä jäi pysyväksi järjestelyksi. Rantatien kunto Porista pohjoiseen oli huono. Sen parantamista suunniteltiin jo 1600-luvulla. Sotakausien aiheuttamien viivästysten takia Vaasan ja Kristiinankaupungin välinen yhteys valmistui vuonna 1775 ja Pori-Kristiinankaupungin yhteys vasta vuosina 1801-1802. Rantatien liikennöitävyyden rajoituksista huolimatta postireitin muutos aiheutti Huovintien taantumisen, mitä myöhemmin edisti myös väestön painopisteen siirtyminen länteen päin Euran seudulle



Georg Biurman julkaisi useita matkailukartan luonteisia tietkartoja Ruotsin valtakunnasta. Hänen karttansa vuodelta 1747 esittää maantieverkon selkeästi. Kartta on piirretty viimeistään jo 1730-luvulla. Turku-Köyliö-Kokemäki-Korsholma on ainakin suurissa piirteissään nykyisellä paikalla, kuten esimerkiksi Köyliönjärven kohdalla. Kankaanpäähän on merkitty kestiekievari. Lähde: Aarno Piltzin karttakokoelma, Kansallisarkisto



Heikosti menneen Hattujen sodan (1741-1742) ja Turun rauhnan 1743 jälkeen Suomeen nimitettiin kenraalikuvernööriksi kreivi Gustav Fredrik von Rosen. Vaikka Biurmannin kartta oli suhteellisen hyvä, von Rosenille tehtiin oma kartta vuonna 1747. Se on tehty lähinnä sotilaallisiin tarkoituksiin Suomen alueen puolustamiseksi. Siinä kuva Köyliönjärven kohdalla on hyvin erikaltainen kuin Biurmanin kartassa. Huovintien lisäksi kartassa on Säskylä-Eura-Irjanne-Pori-tie. Kartan piti olla tarkempi kuin Biurmanin jo 1720-luvulla ensimmäisen kerran tekemä kartta. Näin ilmeisesti olikin, koska Rosenin kartta muistuttaa enemmän Wetterstedtin karttaa vuodelta 1774 kuin Biurmanin karttaa. Lähde: <http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/yleiskartat/kreivi-von-rosenin-kartta-1747/> @ma pview?handle=hdl\_123456789\_21456





Wetterstedtin Ruotsin (ja Suomen) maakuntakartta vuodelta 1775 näyttää teiden nopean kehityksen elinkeinorakenteen kehityksessä ja toisaalta Köyliönjärven seudun siirtymisen liikenteen keskiöstä periferiaan. Seudun tärkein maantie, Turku-Rauma-Pori, jää karttakopion ulkopuolelle, mutta Euran Kauttuaan on tullut rautatehdas ja Köyliönjärven länsipuolen tiet suuntautuvat Euran suuntaan. Huovintie on jäänyt paikallisen liikenteen käyttöön tai harjuosuudeltaan oikopolun luontaiseksi tieksi. Lähde: <http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/yleis-kartat/wetterstedtin-maakuntakartasto-1775>

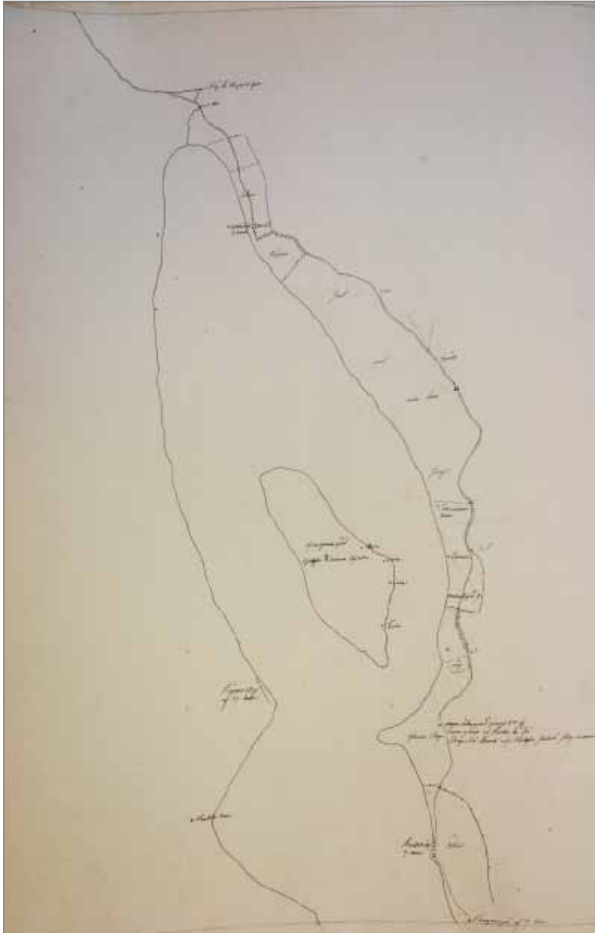


Hermelinin kartta (1798-1799) oli ensimmäinen Ruotsin koko valtakuntaa esittävä kartta, joka oli vapaasti saatavissa, jos vain rahat riittivät ostoon. Se oli pitkään myös autonomian ajan karttojen pohjana. Karttakuva ei ole muuttunut Wetterstedtin kartasta paljoakaan, mutta vahvistaa, että tie Euran, Irvanteen ja Luvian kautta Poriin on kehittynyt Ala-Satakunnan päätieksi. Myös väestön painopiste nimistön määrästä päätellen on siirtynyt pois Köyliön seudulta. Harjualue Köyliön ja Kokemäenjoen välillä on säilynyt asumattomana. Köyliönjärven nimistössä ovat edelleen samat kylät ja samat kolme kartanoa: Kijalo eli Vanhakartano, Kepola ja Puolimatka. Lähde: Aarno Piltzin karttakoelma, Kansallisarkisto.

Teiden uusi kukoistuskausi Ruotsissa osui Kustaa III:n hallituskaudelle 1700-luvun lopussa. Teitä oitettiin ja niitä muutettiin vaunuilla ajettaviksi. Toissijaiseksi maantieksi jäänyt Huovintie tuskin oli kovin merkittävien tietöiden kohde ja sitä ei ole levennetty 10 kynnärän levyiseksi, paitsi Porin lähetyillä. Kustavilaisella kaudella teitä ojitettiin paljon ja voidaan olettaa, että museotiejaksolla, myös museotien lyhyellä Korvenkylän "harjujaksolla", on kaivettu ojat viimeistään näihin aikoihin. Köyliönjärven kohdalla eli nykyisellä museotielä tien leveysvaatimusta 10 kynnärää on ollut vaikea motivoida tievelvollisille, koska tie oli jo jäämässä Köyliönjärven pienten kylien omaan käyttöön, vaikka sitä on ilmeisesti korjailtu ja jopa siirretty linjaustakin.

Köyliön Tuohiniemessä nykyisten Kujansuun ja Ojarannan talojen välille on merkitty kaksi tietä vuoden 1797 karttaan. Noin 100 metriä nykyisen tien itäpuolella vanhempaa linjausta ei ole merkitty myöhempiin karttoihin. Isonjaon jälkeen tien linjaus muuttui myös Karhiassa, jossa järven rantatöyräällä sijainnut tonttimaa purettiin ja talot siirrettiin pois. Alueen kautta kulkenut tie siirtyi ylemmäksi rinteelle. Mielenkiintoinen on myös Yttilän kylästä kohti koillista lähtevä ja ainakin vuoden 1962 peruskartassakin nimetty Hämetie. Mihin sen nimi liittyy ja mikä on sen ajoitus? Olennaista merkitystä näillä Huovintien museotiejaksoson linjauksen vähäisillä muutoksilla ei ole tien historialliselle arvolle.

Maantieliikenteen kaukoliikenne siirtyi Köyliönjärven länsipuolelle Säkylän, Kauttuaan ja Euran linjalle, josta yhteydet olivat Poriin ja Kokemäenjoelle. Muutos tapahtui 1700-luvun lopun ja 1800-luvun alun kuluessa. (kts. kartat vuosilta 1747, 1775 ja 1798-1799) Tätä todistaa myös kestikievareiden siirtyminen Euraan. Köyliön Kankaanpään kievari oli jo alun perin lähellä Euran tielinjausta. Nykyinen museotiejakso säilyi kuitenkin maantienä. Nykyiseltä museotiejaksolta on inventoitu vuosina 1780 ja 1821 kaksi siltaa: 20 metriä pitkä Tuohiniemen silta ja 18 metriä pitkä Maununojan silta. Sillat olivat puurakenteisia. Köyliössä nykyisen Huovintien museotiejaksoson kohdalla tie siirrettiin Köyliönjärven länsipuolelle Pori-Kristiinankaupunki-tien valmistuttua. Aloitte tehtiin vuonna 1812 ja työt aloitettiin aloitteentekijän yksityisellä kustannuksella. Tiet mitattiin vuonna 1821 ja vuonna 1828 länsirannan tie siirtyi virallisesti maantieksi. Museotiejakso siirtyi lopullisesti pois laajemmasta liikennekäytöstä. Köyliön kunta itenäistyi vuonna 1870.



Sotilaskartta 1700-luvulta (tekijä tuntematon) kuvaa nykyisen museotiejakson eteläpuolella Yttilän ja Kankaanpään välistä tietä. Tie kulkee järven rantatöyräällä. Rantatörmä on saattanut sortua järveen useitakin kertoja, mutta 1700-luvun alussa sortuma oli niin suuri, että vuonna 1736 Karhian kyläläiset lähtivät hakemaan korvausta sortuman aiheuttamista vahingoista. Köyliönjärven veden korkeus on vaihdellut meko paljon. Kun peltoja ojitetiin varhaisella keskiajalla, valuma järveen kasvoi ja pinta nousi. Esimerkiksi Kirkkokari jäi veden alle ilmeisesti pariksi vuosisadaksi. Viimeksi Köyliönjärven pintaa on laskettu 1940-luvulla noin 70 senttimetriä, jolloin rantaviiva on siirtynyt keskimäärin 44 metriä. Nykyinen mökkiasutus on tällä vesijättöalueella. Huovintie siirrettiin 1780-luvulla suunnilleen nykyiselle linjaukselleen.

Lähde: Heikki Rantatupa-kartat. [http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/@\\_@mapview?handle=hdl\\_123456789\\_24266](http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/@_@mapview?handle=hdl_123456789_24266)

Rautatien rakentaminen Poriin vuosina 1890-1895 ja Raumalle muutti Ala-Satakunnan liikenteen perusteellisesti. Rauman rata valmistui vuonna 1897. Kiukainen-Kauttua-haararata rakennettiin A. Ahlström Oy:n vuosina 1907–1908 rakennetun Kauttuan paperitehtaan kuljetuksia varten. Rata jatkui Pyhäjärven rantaan. Junaliikenne 14 kilometriä pitkällä radalla alkoi helmikuussa 1913. Liikenteen painopiste asettui Euraan.

Suomen itsenäistyttyä vuoden 1918 Tielain mukaan tiet siirtyivät valtion hoitoon vuonna 1921. Se ei vaikuttanut nykyiseen Huovintien museotiejaksoon merkittävästi. Valtio otti omaan hoitoonsa kaupunkien sisääntuloteitä ja muita teitä, joiden hoitoa olisi ollut

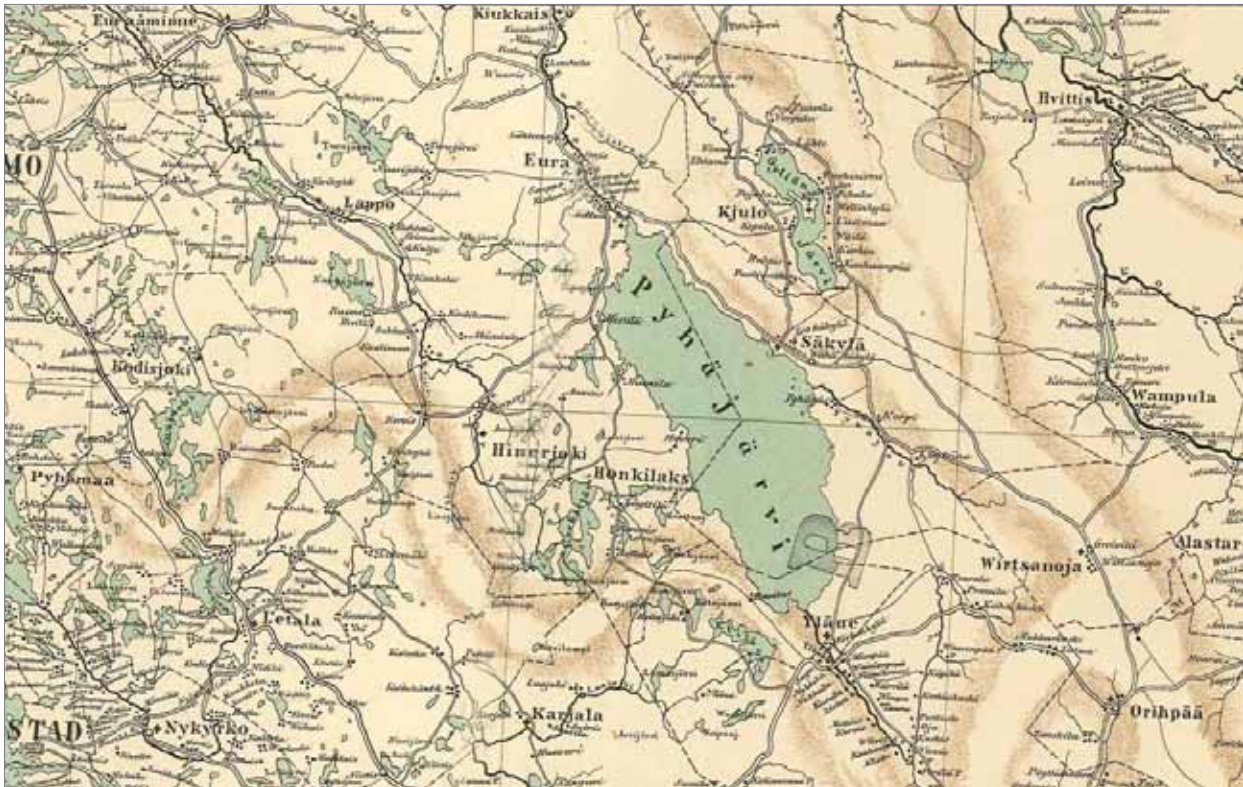
vaikea osoittaa kenellekään. Ulvilan kihlakunnan teiden hoidosta vastasi vuodesta 1921 Oy Granit Ab-niminen yritys, jolla on useita muitakin tiehoitourakoita. Yrityksen johtaja, myöhempi TVH:n pääjohtaja Arvo Lönnroth totesi, että Ulvilan tiet olivat kaikista huonoimmassa kunnossa heidän urakoistaan. Hänen mukaansa tiet piti ensin perusparantaa, ennen kuin kunnossapitoa voitiin aloittaa. Tarkkaan ottaen ei tiedetä, oliko museotiejakso pääjohtajan arvostelussa mukana, ilmeisesti toissijaisena tienä ei ollut. Valtion hoitoon museotiejakso on tullut vasta vuonna 1948, kun kaikki yleiset tiet siirtyivät valtion hoitoon.

Ala-Satakunnan kaukoyhteydet muodostuivat 1930-luvun valtatie-suunnitelmista. Huovintie ei kuulunut niihin, mutta museotiejaksoa on paranneltu ilmeisesti 1930-luvulla. Tiellä on betonirakenteisia siltoja ja rumpuja. Ne on ilmeisesti rakennettu vuosien 1931–1932 kunnostuksen yhteydessä. Vuoden 1949 katselmuksen yhteydessä, mikä liittyi teiden siirtämisen valtion (TVH) hoitoon, tiellä oli Maununojan, Erkin ja Karhunojan sillat betonia ja Mustanmyllyn ja Potin sillat kiveä.

Pori-Helsinki valtatie (Vt 2) Porin ja Kokemäen välinen tie rakennettiin vuosina 1953–1955. Tie levennettiin ja päällystettiin vuosina 1960–1963, jolloin monia muitakin päätteitä parannettiin. Tietä on korjailtu ja paranneltu useita kertoja sen jälkeen. Pori-Tampere-valtatien rakentaminen alkoi vuonna 1957. Turun ja Tampereen välisen valtatie (Vt 9) jakso Aurasta Lauttakylään avattiin liikenteelle vuonna 1966. Nämä tiet mullistivat jälleen kerran kaukoliikenteen Ala-Satakunnassa. Museotielle ja Köyliönjärven seudulle merkityksellisin on Rauma-Tampere-tie (Vt 12), joka sivuaa Köyliönjärven pohjoispäätä ja jolta museotie erkaneet etelään.

Museotien tieosa 1 on päällystetty vuonna 2013 ja tieosa 2 1996. Museotielle on lisätty linja-autopysäkki-levitykset vuosina 2009–2011. Kevyen liikenteen väylää on jatkettu 2009 Yttilän koulun kohdalle. Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta saatujen tietojen mukaan museotien eteläpään liikennemerkki on siirretty "Vuurisen mutkaan" vuonna 2010. Jälkeenpäin voidaan arvioida, että kevyen liikenteen väylät eivät varsinaisesti loukkaa museotien historiallisia arvoja mitenkään vaan pikemminkin korostavat tien arvoa tuomalla siihen uuden kerrostuman 700 vuotta tien linjauksen syntyminen jälkeen.





Kartta vuodelta 1865 näyttää jokseenkin nykykäsitystä vastaavalla karttapohjalla Köyliön seudun tiet. Liikenteen valtaväylä on kääntynyt Köyliönjärven suunnan sijasta Euraan, josta maantiet johtavat pohjoiseen Kiukaisten (Kiukkais) tai Sydänmaan kautta Poriin. Köyliön kuntakeskus alkaa muodostua Köyliönjärven länsipuolelle, jonne on avattu uusi tie. Armeliaasti kartalle on merkitty edelleen merkitty Köyliönjärven itäpuolinen tie samanlaisella tien kuvausmerkinnällä kuin länsipuolen tien, vaikka se on jäänyt paikallistieksi. Köyliönjärven itäpuolen tien olennainen osa on järven eteläpäässä oleva yhdystie Säkylään ja uuteen valtaväylään. Köyliön kirkko näkyy Köyliönsaarella (Kjuloholm). Lähde: vanhakartta, <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/18613/F2-1865.jpg>

### 1.3.5 Huovintien museotiejakson kulttuurikohteet ja kiinteät muinaisjännökset

Varsinais-Suomi ja Etelä-Satakunta ovat nykyisen Suomen alueen vanhinta kiinteästi asutettua aluetta. Köyliönjärven rantoja on viljelty varhain ja järven ympäristön asutus oli jo keskiajalla laajalle levinnyt. 1560-luvulla kylissä oli yhteensä 72 taloa. Köyliö perustettiin Kokemäen kappeliksi 1445. Omaksi kirkkoherrakunnaksi Köyliö erotettiin 1587. Koska Köyliönjärven seutu on Suomen vanhinta asutettua aluetta, sinne on kerrostunut poikkeuksellisen runsaasti jäänneitä menneiltä ajoilta.

Köyliönjärven alue on arvioitu säilyneen erityisen hyvin satakuntalaisena maanviljelysmaisemana. Siksi se on arvotettu useasta näkökulmasta arvokkaaksi perinnekulttuurin todisteeksi. Huovintien museotie on osa tätä perinnekulttuurikonaisuutta. Museotie on kehittynyt paikallisista muinaisteistä tärkeäksi valtakunnalliseksi kulkuväyläksi keskiajalla ja jo 1600-luvulla alkanut hajautua uudelleen paikallisteiksi.

Huovintie on Kokemäenjoen suun, Euran-Säkylän-Köyliön asutusalueen ja Varsinais-Suomen jokiasutuksen latvoihin yhdistävänä tienä Museonviraston Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) kohde. RKY on Museonviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. RKY-kohde on myös Köyliönsaaren Vanhankartanon ja kirkon historiallinen maisema.

Köyliönjärven ranta on tunnetuin Pyhän Henrikin kulttiin liittyvistä muistoista ja kohteista. Pyhän Henrikin ja hänet legendan mukaan vuonna 1156 murhanneen talonpoika Lallin nimet toistuvat useissa kohteissa. Pyhän Henrikin legendan ja Pyhän Henrikin surmavirren ajoitus on nykyisten päätelmien mukaan huomattavasti myöhäisempi. Köyliönjärven saari Köyliönsaari (Kirkkosaari) on ollut asuinpaikkana jo rautakaudella. Myös Köyliönjärven itärannalla Yttilän Ottassa (peruskarttanimenä Yttilänotsa) on myös rautakautinen kalmisto, jonka oletetaan liittyvän Karhian kylään. Köyliönsaares-

sa sijaitseva Köyliönkartano (Vanhakartano) on tarinan mukaan Lallin kartano. Se otettiin kirkolle kristinuskon tullessa ja oli keskiajalla piispankartano. Kustaa Vaasan aikana siitä tuli kuninkaankartano. Se on ollut vuodesta 1754 Cedercreutz-suvun omistuksessa. Vuonna 1752 Köyliön kirkko rakennettiin Köyliönsaareen.

Köyliönjärven saari, Kirkkokari, johon on rakennettu Pyhän Henrikin muistokappeli mahdollisesti jo 1300-luvulla. Vanhoissa kartoissa saaren nimi on ollut Pyhän Henrikin saari. Saarella on Pyhän Henrikin muistokivi vuodelta 1955 ja kivialtari vuodelta 1999. Saarella on yhä näkyvissä kappelin peruskivet, jotka tosin on ilmeisesti ladottu uudelleen 1900-luvun alussa (1904–1905) tehtyjen arkeologisten kaivausten yhteydessä.

Pyhän Henrikin muistoa kunnioitetaan jatkuvasti Suomen katolisen kirkon järjestämällä vuosittaisella Turusta alkavalla pyhiinvaelluksella. Se päättyy Kirkkokarilla pidettävään muistomessuun. Lisäksi Pyhän Henrikin tiellä järjestetään kolmen vuoden välein Turusta Kokemäelle kulkeva kansainvälinen ekumeeninen pyhiinvaellus. Pyhän Henrikin pyhiinvaellusreittiin sisältyy koko Huovintien museotiejakso.

Huovintien historiaan liittyvät suoranaisesti myös Köyliönjärven länsipuolen Kepolan ja Puolimatkan kartanot. Professori Gabriel von Bondsdorff osti ne vuonna 1812 ja aloitti omalla kustannuksellaan siirtää valtakunnallista maantietä Köyliönjärven länsipuolelle, mikä lopullisesti johti nykyisen museotiejakson muuttumiseen paikallisen väestön kulkureitiksi.

Huovintien museotiejaksolla keskeisesti erottuu kylänraitti Yttilän kylässä. Siellä on säilynyt perinteistä rakennuskantaa. Kylän merkittävin rakennus on entinen kansakoulu vuodelta 1881. Se on nykyisin kylätalona. Kylässä edustaa perinteistä rakennustapaa Huhtisen, Vuorisen, Vinnarin ja Mikontalon rakennus-

ryhmät. Kylän eteläreunassa Mikontalo on säilynyt 1980-luvulle saakka umpipihana. Kyläkeskustassa voi vielä erottaa 1900-luvun puoliväin tienoilta rakennettujen parin kaupan ja pankin rakennukset, jotka ovat uusiokäytössä asuinrakennuksia. Kyläkeskustassa on tilausravintola Korkea Tammi. Kylän rakennuskannassa on myös siirtokarjalaisten ”rintamamiestalo-tyyppejä” rakennuksia ja myös nykypäivän rakennuksia.

Nykyisellään Huovintien museotiejaksolla on merkitys paikallisen väestön liikkumiselle, koska se Köyliönjärven itäpuolella ainut ”valtion tie”. Toisaalta paikallinen väestö tunnistaa tien historiallisen arvon entisenä valtakunnallisena tienä. Tien pitkistä historiasta johtuen sen keskeisiä arvoja on kerrostuneisuus. Tie yhdistää ainakin 800–900 vuotta historiaa. Museotien läheisyydessä jaksottain sen rinnakkaisteinä kulkee muita paikallisia teitä ja myös peltoalueella kulkee peltoteitä, jotka karttojen mukaan ovat ainakin joskus mahdollistaneet Huovintien suuntaisen liikkumisen melko pitkänä jaksoina.

Tietä ei ole jouduttu parantelemaan itsenäisyyden ajan valtatieksi. Tie on voinut säilyä perinteisellä linjauksellaan eikä sen mutkia ole jouduttu oikomaan, kuten useita muita historiallisesti vanhoja tietä, jotka säilyivät 1960-luvulle saakka valtateinä. Ehkä hieman harmillisesti tien varrella ei ole säilynyt mahdollisia aitoja etäisyyspylväitä, tienviittoja, rajamerkkejä tai manttaalikiviä. Museotien rakennekerrokset lukuun ottamatta tien eteläpäätä, ovat hyvin matalat. Päällystykseen yhteydessä rakennekerroksia on todennäköisesti parannettu, mutta harjumetsän alueella rakennekerrokset ovat hyvin matalat, mikä vastaisi ehkä 1700-luvun tietä.



Yttilän kylänraittiä. Kuva Laura Soosalu.



Museokoulu, joka on kylätalona toimiva vanha kansakoulu vuodelta 1881. Kuva Laura Soosalu.

Pienissä piirteissä museotiejaksoa on oikaistu selvityksen mukaan kahdessa kohteessa: Lähteenkylässä ja Tuohiniemessä. Karttaselvitykset eivät anna aivan yksiselitteistä kuvaa tielinjan mahdollisista muutoksista. Alkuperäisestä museotiejaksosta on leikattu eteläpäästä pois peltojakso Kankaanpään Lallin koulun ja Yttilän museokoulun väliltä. Tasaisessa peltomaisemassa entisestä museotiestä irralleen rakennettu kevyen liikenteen väylä olisi lisännyt museotien historiallista arvoa uudella kerrostumalla. 2000-alkuvuosiensa aikana rakennetut linja-autopysäkkien levennykset voidaan tulkita myös tien uusina kerrostumina. Pelto-suoralla näkyy peltomaiseman köyhtyminen. Entisen museotiejakson varrelta on purettu Vihterin talon kookkaat ulkorakennukset. Myös Vihterin talon läheisyydessä virtaavan puron silta, kaksi rinnakkaista metallirumpua mahtavine kaiderakenteineen on paikalleen täysin sopimaton. Vaikka sekin on tietysti tien uusi kerrostuma, sen tulkinta museotiellä on mahdotonta.

### 1.3.6 Huovintien museaalinen arvo

Huovintien museotiejakson museaalinen merkitys tie liikenteen historiassa ulottuu ainakin 1300-luvulle ja lähes varhaisimpaan tunnettuun Ruotsin historiaan. Paikallisen väestön liikkumisen synnyttämällä ja rakentamalla kulkuyhteyksillä kirkollisiin, hallinnollisiin ja taloudellisiin keskuksiin on ollut vaikutusta tien syntyyn, mutta merkittävimmillään se on hallintoväylänä, jota kärjäkierrokset ja kirkonpalvelijoiden matkat ovat käyttäneet. Nimikin, Huovintie, viittaa hallinnollisten ja kirkollisten kulkijoiden suojamiehinä toimineisiin sotilaisiin. Tärkeää museotiejakson museaaliselle arvolle on se, että siitä on tehty tieteellisen tasoinen historiaselvitys lähinnä vanhojen karttojen avulla. Selvityksen avulla tien muutoksia voidaan tarkastella ainakin 300 vuoden aikaperspektiivillä taaksepäin.

Museotiejakso kuuluu Suomen alueen vanhimpiin tunnettuihin maanteihin. Tien kukoistuskauti oli keskiajalla ja suunnilleen 1600-luvun puolivaiheille. Tiedetään, että tien linjaus museotiejaksolla on säilynyt 1700-luvulta saakka suurissa piirteissään nykyisenä. Tietä on paranneltu aikojen saatossa vain vähän, koska se siirtyi viimeistään 1800-luvun alkuvuosina pois valtakunnallisen liikenneverkon piiristä.

Liikenneviraston museokohdekokoelmassa on määritelty, että Huovintien museotie edustaa tiehistorian valtakunnallista ilmiötä: ”tien varhaisvaiheita 800–1400-luvuilta, Jaakko Teitin luettelon (1555–1556) keskiaikaiset tiet”. Samaa ilmiöön kuuluu kokoelmassa useita muita tiejaksoja, joilla on kuvattu

kaikkia Jaakko Teitin luettelon valtakunnallisia teitä. Huovintie on ainut tie-esimerkki Turusta Korsholmaan johtaneesta Pohjanmaan rantatiestä ja samalla myös Kokemäenjoen linnaläänin yhteyksistä.

Tien nykyinen olomuoto eniten muistuttaa aikajaksosta, jolloin se on ollut paikallisliikenteen käytössä alkaen vuodesta 1828, vaikka tien linjaus selvityksen mukaan on ainakin 1700-luvulta jokseenkin muuttumaton. Museotien sillat ovat tärkeitä, mutta ne on uusittu, eivätkä enää sisällä tutkittavuutta. Museotiejaksolla tehdyt oikaisut ovat ilmeisesti enemmän liittyneet tien rakenteellisiin tekijöihin kuin liikenteen aiheuttamiin muospaineisiin. Tämä on Suomen teillä jokseenkin harvinaista.

Huovintien museotien suurin arvo valtakunnallisen tieliikenteen historian näkökulmasta lienee sen rooli Köyliönjärven kulttuurimaisemassa. Tien pitkäikäisyys on tuottanut kerrostuneisuutta myös tieympäristöön. Tunnuksia on kivikauden asuinpaikoista, katolisen kirkon ja Ruotsin hallinnon voimistumisesta, evakkokarjalaisten asuttamisesta ja nykypäivän elämän ilmiöistä. Huovintien historiassa erittäin poikkeuksellista on valtakunnallisen tien palautuminen paikallisliikenteen väyläksi jo 1600-luvulta alkaen. Peltoja viljellään yhä ja paikallisen väestön omaehtoinen kotiseutu- ja kulttuurityö ottaa tai joutuu ottamaan yhä suuremman roolin alueen perinnekulttuurin ylläpidosta.

### 1.3.7 Huovintien Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Liikenneviraston museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikassa Huovintien museotie sijoittuu tiehistorian valtakunnalliseen ilmiöön: ”tien varhaisvaiheita 800–1400-luvuilta, Jaakko Teitin luettelon (1555–1556) keskiaikaiset tiet”. Tiellä ei ole kokoelmassa ole toisintoa. Toiset Jaakko Teitin luettelon teistä edustavat muita keskiaikaisia kulkusuuntia kuin Huovintie.

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

#### Tietoarvo

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



Museokohdekokoelmassa Huovintien kokoelmapolitiikan pisteytyksen mukaan tietoarvo on ”tieteelliset kriteerit täyttävä tutkimus” eli paras arvio. Tämän hoito- ja ylläpitosuunnitelman historiaosuuden valossa tutkimustieto on ollut korkeatasoista, mikä käy ilmi jos sen lähdeluettelosta.

Kohteen tietoarvon määrittely on yksinomaan siitä kirjoitetun tekstin ja karttamateriaalin tasolla. Itse tiehen jää vielä paljon selvittämätöntä tietoa potentiaalisesti. Tien linjauksen alkuperäisyydestä on esitetty lieviä epäilyksiä, jotka tosin eivät perustu tieteelliset kriteerit täyttävään pohjaan. Tiellä ei ole tehty arkeologisia selvityksiä. Niiden avulla voitaisiin ilmeisesti melko helposti selvittää tien rakennekerrokset ja ajoittaa mahdollisia eri aikakausilla olevia tiejaksoja.

### Tieliikennehistoriallinen arvo

Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään, liittykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. Valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo on ensisijainen peruste valita tiemuseokohde. Huovintie edustaa tiehistorian valtakunnallista ilmiötä: ”tien varhaisvaiheita 800–1400-luvuilta, Jaakko Teitin luettelon (1555–1556) keskiaikaiset tiet”. Jaakko Teitin tieluetteloa on yleensä pidetty osoituksena merkittävästä tieliikennehistoriallisesta arvosta. Perusteena on silloin ensi sijaisesti se, että Teitin luettelossa on ensimmäisen kerran esitelty Ruotsin Itämaakunnan keskeisten hallintopaikkojen välinen ja tässä näkökulmassa valtakunnallisen liikenteen tieverkko.

Arvotuksen mukaan Huovintiellä on siten valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa eli se saa epäilemättä parhaan arvosanan. Nämä molemmat parhaat arvosanat tie on saanut museokohdeselvityksessä vuonna 2007, eikä niitä tai arvotuksen perusteita ole kuluneen kymmenvuotisjakson aikana kiistetty eikä myöskään tämän hoitosuunnitelman ja maastokatselmuksen pohjalta ole perusteita kiistää.

Huovintien valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa voisi arvottaa muustakin näkökulmasta. Tiellä järjestetään vuosittain pyhiinvaellus. Pyhiinvaellus on ollut Suomenkin teillä tyypillinen ilmiö, mutta nykyisin niin harvinainen, että Köyliön Pyhän Henrikin vaellusta pidetään ainoana. Myös Huovintien muuttuminen valtakunnallisen liikenteen väylästä takaisin paikallisen väestön kulkureitiksi jo 1600-luvulla on liikennehistoriallinen arvo. Huovintien museotiejakson kuuluminen valtakunnalliseen kansallismaisemaan voidaan tulkita osoitukseksi myös sen valtakunnallisesta tieliikennehistoriallisesta arvosta.

### Säilyneisyysarvo

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota sillä halutaan tai voidaan dokumentoida. Vuonna 2007 tehdyssä museokohdeselvityksessä Huovintien museotien säilyneisyys luokiteltiin parhaimpaan luokkaan ja samat päätelmät voidaan tehdä nytkin. Tien linjaus ja korkeusasema saattavat olla ainakin osittain peräisin keskialjalta, viimeistään 1700-luvulta. Tien päällystys luonnollisesti vaikeuttaa sen tulkintaa keskiaikaisena tai jopa sitä vanhempana kulkuväylänä.

Periaatteessa voi ajatella, että 2000-luvulla rakennetut bussipysäkkilevikkeet ja kevyelle liikenteelle tien eteläpään rakennettu väylä ehkä voisivat alentaa säilyneisyysarvoa. Ne voidaan kuitenkin arvottaa todeta osoitukseksi tien pitkäaikaisesta käyttökelpoisuudesta. Ne ovat kerrostumia, joilla satoja vuosia vanha tielinjausta on korjattu ajankohdan tarpeisiin. Tarkkaan ottaen museotien eteläpäästä on poistettu jakso, jolla on kevyen liikenteen väylä, joten se ei enää liity museotiehen. Museotien lyhentämistä voi pitää hätäkohtana päätöksenä. Maastokatselmuksen yhteydessä kevyen liikenteen väylä oli helppo todeta todisteeksi museotien käytettävyydestä nykyajan liikenteen tarpeisiin.

Museologisesti keskeistä on tien museointihetken kunto ja säilyneisyys. Koska tie on normaalin liikenteen käytössä, on pakko hyväksyä, että nykyisten määräysten mukaiset turvarakenteet, esimerkiksi siltojen uudet kaiteet, voidaan rakentaa.



Museotien harjuksolla Korvenkylässä on säilynyt ilmeisesti tien vanhimpia olomuotoja. Keskeistä on, että tien tasaus nousee tuskin lainkaan ympäröivää kangasmaata korkeammalle, jolloin esimerkiksi liittymät sivuteille ovat hyvin luontevan näköisiä. Voidaan olettaa, että tie eniten muistuttaa 1930-luvun korjausten jälkeistä muotoaan. Toisaalta 1700-luvun lopulla kustavilaisella ajalla tiet ojitettiin samalla tavalla ja on myös mahdollista, että ojitus on tehty 1940- ja 1950-lukujen vaihteissa, kun tien hoito siirtyi valtiolle. Kuva Martti Piltz.

## 2 Alueen nykytilan kuvaus

### 2.1 Maankäytön nykytila

#### 2.1.1 Kaavatilanne

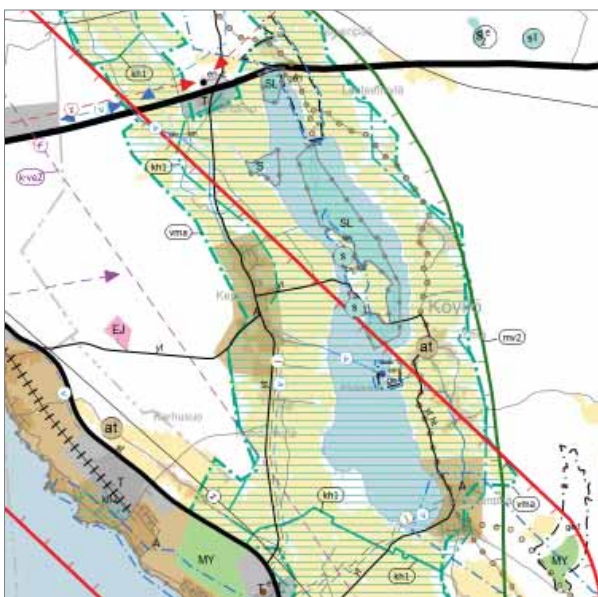
##### Maakuntakaava

Huovintie sijaitsee Satakunnan maakuntakaavan (N:o YM1/5222/2010) alueella, jonka Ympäristöministeriö on vahvistanut 30.11.2011. Satakunnan maakuntakaava on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2013.

Museotie sijoittuu kokonaisuudessaan valtakunnallisesti arvokkaalle Köyliönjärven maisema-alueelle, josta suunnittelumääräyksissä on mainittu seuraavasti:

*”Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on otettava huomioon kokonaisuus, erityispiirteet ja ominaisluonne siten, että edistetään niihin liittyvien arvojen säilymistä ja kehittämistä mukaan lukien avoimet viljelyalueet. Kaikista aluetta tai kohdetta koskevista suunnitelmista ja hankkeista, jotka oleellisesti muuttavat vallitsevia olosuhteista, tulee museoviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.*

*Kohteen ja siihen olennaisesti kuuluvan lähiympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kohteen kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, ettei toimenpiteillä ja hankkeilla vaaranneta tai heikennetä edellä mainittujen arvojen säilymistä.”*



Museotie on kartassa merkinnällä ht, historiallinen tie:

*”Kaikista niistä tien linjaukseen tai muuhun muuttamiseen liittyvistä suunnitelmista tai toimenpiteistä, jotka koskevat asemakaavoittamattomia tien osia, tulee varata museoviranomaiselle tilaisuus lausunnon antamiseen.”*

Museotie sijoittuu pohjoispäässä maiseman ja luonnonarvojen kannalta arvokkaalle harjualueelle (ge -1).

Maisema-alue sijoittuu myös matkailun kehittämisvyöhykkeelle (mv -2), jolla osoitetaan merkittävät kulttuuriympäristö- ja maisemamatkailun kehittämisen kohdevyöhykkeet.

##### Yleis- ja asemakaavat

Säkylän kaavoituskatsauksessa 2016 on mainittu kaavatilanteesta seuraavasti:

Yttilän osayleiskaava on ns. ohjeellinen osayleiskaava, jota ei ole alistettu vahvistettavaksi. Vuoden 2015 aikana kaavoituksessa ei ole tapahtunut muutoksia.

Köyliössä museotien ympäristössä ei ole laadittu muita yleis- ja asemakaavoja. Lähimmät asemakaavoitetut alueet sijaitsevat Kankaanpäässä.

Kaavoituskatsauksen mukaan kaavayhdistelmä-tullaan kehittämään ja yhdistämään kaikki kaava-alueet sekä liittämään kunnan kotisivuilla olevaan karttaohjelmaan.

Ote vahvistettavaksi toimitetusta Satakunnan maakuntakaavasta. Lähde: [www.satakuntaliitto.fi](http://www.satakuntaliitto.fi)

## 2.1.2 Maanomistus

Museotien varressa on useita maanomistajia. Museotien varressa Lähteenkylässä on museotien opastuspaikka, joka sijaitsee maanomistajatietojen mukaan yksityisen maanomistajan alueella.

### Mt 2131 Huovintie Säskylä



Ote kiinteistötietojärjestelmästä.

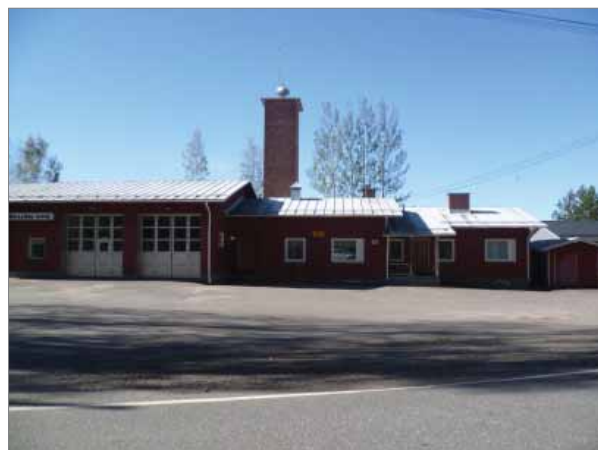
Kiinteistötunnus	Nimi	Omistaja	Osoite	Postinumero	Postitoimipaikka
319-401-1-369	TARE	Pere, Hanna Kristiina	Vallimäentie 3	27510	EURA
319-407-1-236	KÄRKI	Kärki, Aarno Kalevi / Kuolinpesä			

## 2.1.3 Museotien ympäristön nykyinen maankäyttö

Museotien ympäristö on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta. Tieympäristössä vaihtelevat metsäjaksot ja laajat peltoaukeat sekä ajoittain vesistöön avautuvat näkymät. Tienvarren rakennuskanta koostuu pientaloista ja maataloista pihapiireineen ja laitumineen.

Yttilässä on paloasema sekä museokäytössä oleva vanha koulurakennus, urheilukenttä ja Lallintalo. Kylässä on aikaisemmin toiminut myös kauppa, joka on nyt suljettu.

Museotien eteläpuolella on koulukeskus, Lallin koulu, jossa sijaitsee myös kirjasto.



Yttilän paloasema. Kuva Laura Soosalu.



Sepon kauppa K-Extra lopetti toimintansa vuonna 2013, jolloin myös sen tiloissa ollut posti lopetti toimintansa. Kuva Laura Soosalu.



Näkymä Tuohiniemen Ritalan talon kohdalta pohjoiseen. Tietä reunustaa kauniisti puiden ja rakennusten muodostama ryhmä. Taustalla näkyy Lehtosen tilalle johtava komea pylväshaapakuja. Kuva Laura Soosalu.



## 2.1.4 Liikenneturvallisuus

### Nopeusrajoitukset

Nopeusrajoitus vaihtelee museotien varressa ympäröivän maankäytön mukaan. Nopeusrajoitus on museotien pohjoisosassa Lähteenkylän kohdalla 60km/h, Korvenkylän kohdalla 50 km/h, Yttilän kylän kohdalla 40 km/h ja Yttilästä Lallin koulun kohdalle 50 km/h.

### Liikennemäärät

Keskimääräinen vuorokausiliikenne tiellä vaihtelee seuraavasti (mittausvuosi 2012);

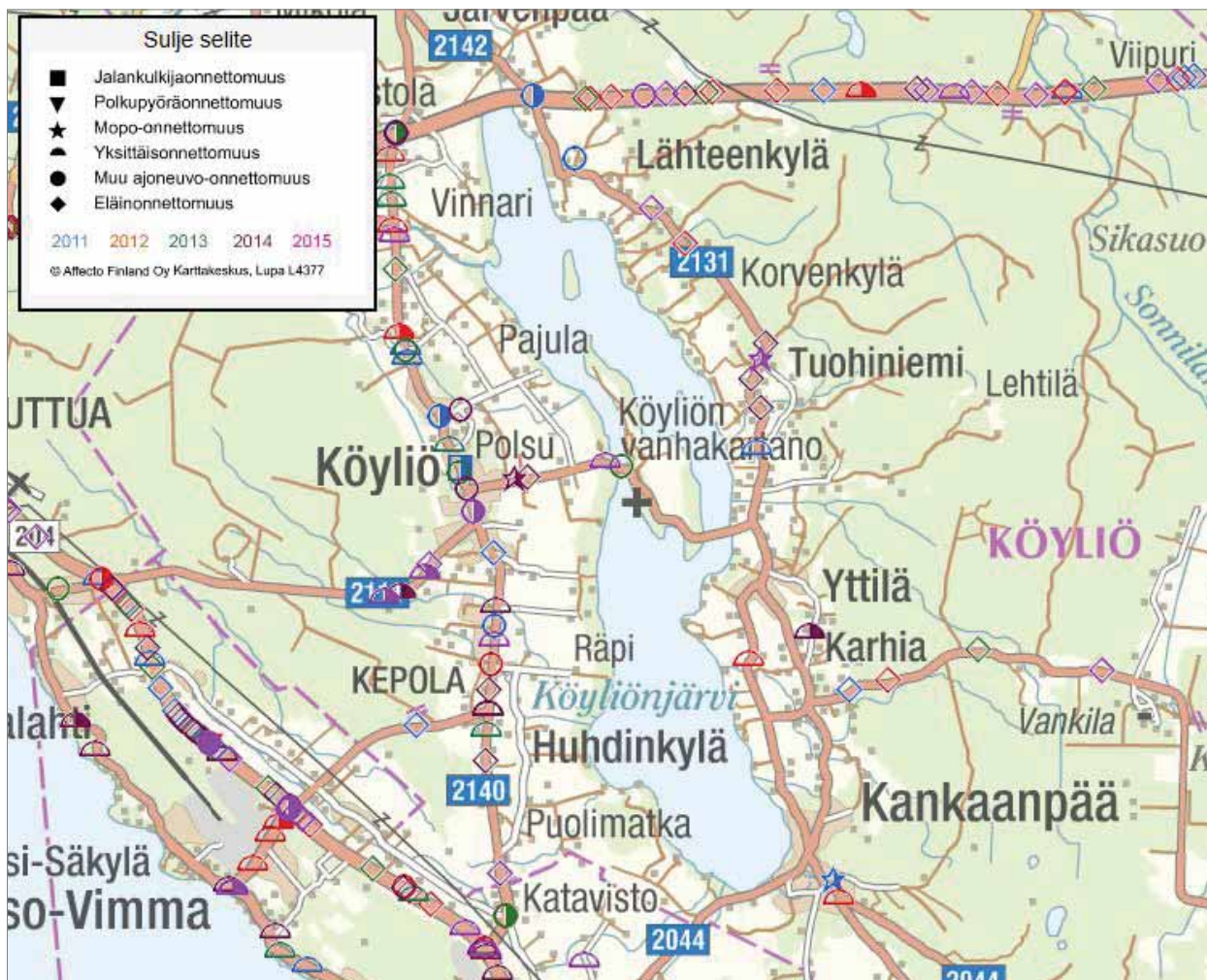
Vt 12-Kirkkosaarentie keskivuorokausiliikenne on 341, josta raskaan liikenteen osuus on 38 ajoneuvoa. Kirkkosaarentien eteläpuolella liikennemäärät vaihtelevat (kvl) 561–568 ja raskaan liikenteen osuus 43–67 ajoneuvoa.



Kevyen liikenteen väylä päättyy Yttilässä Mikontalon pohjoispuolella Vuorisen tilan kohdalla. Nopeusrajoitus kylän kohdalla on 40 km/h. Kuva Laura Soosalu.

### Onnettomuudet

Mt:llä 2131 on tapahtunut vuosina 2011–2015 yhteensä kahdeksan poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Näistä yksi, mopeditonnettomuus Varvustentien liittymässä, johti loukkaantumiseen.

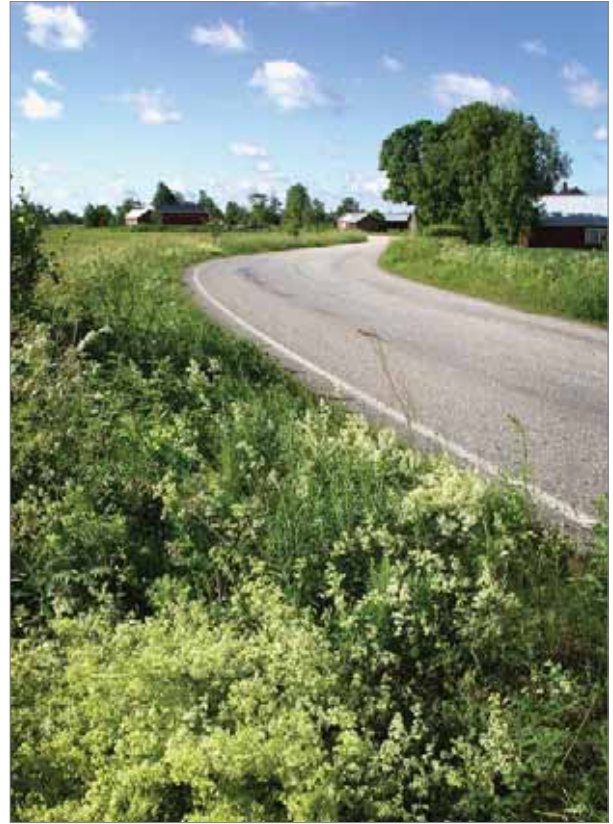


Onnettomuustiedot vuosilta 2011–2015, lähde Destia iLiitu.

## 2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Museotie sijoittuu Lounaismaan maisemamaakuntaan Ala-Satakunnan viljelyseudulle. Tyypillisten vauraiden viljelyalueiden lisäksi viljelyseudulla on paljon karuja, metsäisiä ja soistuneita alueita. Maisemalle ovat tyypillisiä laajat alaville, viljaville ja savikkoisille viljelyaukeille avautuvat näkymät. Köyliönjärvelle avautuu museotieltä näkymiä paikoitellen missä rannan kasvillisuus on riittävän harvaa. Pellot ovat pääosin viljeltyjä ja pihapiirit hyvin hoidettuja. Paikoitellen ojanvarsissa ja pientareilla on havaittavissa vesakoitumista.

Köyliönjärven keskellä sijaitsevat Kirkkosaari ja Kaukosaari harjuineen antavat alueelle omaleimaisen ilmeen. Ne ovat osa järven poikki kulkevaa harjujaksaa, johon kuuluu mm. Säköjärvi.



Huovintien museotien maisema on kansallismaisemaa. Tie-maisemalle on tyypillistä rehevä kasvillisuus ojan varsilla ja kookkaat pihapuut, jotka luovat maisemaan kiintopisteitä. Tuohiniemen Karhunojan partaalta etelään kohti Yttilän kylää kasvaa komeaa mataraa, taustalla Anttilan mutka. Foto Jaakko Ojala, Köyliö-seuran kuva-arkisto arkisto ( <http://www.koylio-seura.fi/kuva> ).



Museotien varren avointa viljelymaisemaa. Ojanpienareiden vesakointi tehdään nykyisen hoitoluokan mukaan kolmen vuoden välein jolloin vesakko ehtii jo kasvaa näkyväksi. Kuva Laura Soosalu.



Rantavyöhyke peittää pääosin näkymän Huovintieltä Köyliönjärvelle. Avoimen rannan yli avautuu näkymä Kirkkosaareen ja siellä sijaitsevan kirkon torniin. Kuva Laura Soosalu.



Ympäristöministeriö on valinnut 156 valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita. Maisema-alueiden avulla pyritään turvaamaan edustavien ja elinvoimaisten maaseutumaisemien säilyminen sekä pyritään herättämään kiinnostusta maisemanhoitoa kohtaan. Valittujen kohteiden arvo perustuu monimuotoiseen kulttuurivaikutteiseen luontoon, hoidettuun viljelymaisemaan ja perinteiseen rakennuskantaan. Maaseutumaisemia uhkaa etenkin maatalouden muutoksista johtuva maisemakuvan muuttuminen ja luonnon köyhtyminen, rakennusten rapistuminen sekä sopimatonta uudisrakentaminen. Nykyiset arvokkaat maisema-alueet on valittu valtioneuvoston periaatepäätöksellä vuonna 1995.

Köyliönjärven alue on yksi valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista. Köyliönjärven maisema-alue edustaa Ala-Satakunnan viljelyseudulle tyypillistä kulttuurimaisemaa. Valintakriteereissä maisema-alueet arvotetaan varsin laaja-alaisesti, missä historiallisilla tekijöillä on paljon painoa. Valintaperusteluissa erityisesti maisemasta mainitaan seuraavasti: *”Maiseman peruselementtinä on matalarantainen Köyliönjärvi, jota reunustavat laajat, alavat viljelykset sekä niiden takainen nauhamainen asutus ja metsävyöhykkeet. Köyliönjärven kulttuurimaisema yhtyy etelässä laajana viljelyaukeana Säskylän alaviin peltomaisemiin. Köyliönjärven maisemakuvan vaikuttavuus perustuu laajoihin rauhallisiin näkymiin, hyvin hoidettuihin vanhoihin maataloihin ja vaihtelevaan rakennuskantaan. Erikoislaatuisuutta lisäävät alueen historialliset erityispiirteet. Maisemakuvaa häiritsevinä voidaan pitää rantojen runsasta loma-asutusta, joka on ristiriidassa historiallisen ja avoimen maisemakuvan kanssa, sekä maisemaan sopimatonta rakentamista Yttilän ja Köyliön kirkonkylän ympäristössä.”* Kokonaisuudessaan maisema-alueelle sijoittuva Huovintien museotiejakso on luonnollisesti olennainen osa maisema-alueita.

Suomen kansallismaisemat ovat Suomen kansallista identiteettiä kuvastavia maisemia, joihin tiivistyvät maan erityispiirteet. Vuonna 1994 ympäristöministeriössä valittiin 27 erityisen merkittävää maisemakokonaisuutta kansallismaisemiksi. Valinta liittyi Suomen itsenäisyyden 75-vuotisjuhlavuoteen 1992. Kansallismaisemia ei ole rajattu tarkasti, eikä niillä ole laillisesti sitovaa merkitystä viranomaisten päätöksenteon kannalta (esimerkiksi rakennuslupien myöntäminen). Kansallismaiseman status antaa kuitenkin kansalaisille perustan arvioida näihin maisemiin kohdistuvia muutoshankkeita. Köyliönjärven kansallismaisemaan kuuluvat järveä ympäröivät viljelymaat sekä järven saaret, joista merkittävimmät ovat Kirkkosaari ja Kirkkokari. Huovintien museotie on osa järveä ympäröiviä viljelymaita.

Maakunnallisesti arvokkaiksi perinnemaisemiksi on arvotettu Kaukosaari, Kirkkosaaren pohjoiskärki ja Uitamon niitty Kirkkosaarella.

Museoviraston Muinaisjäänösrekisterin rekisteröimiä kiinteitä muinaisjäänöksiä ovat Kirkkokari, Kirkkoniemen (Kirkkonniemen) mahdollinen keskiaikainen hautapaikka, Vanhakartanon rautakautiset ruumiskalmistot (Luodonpään A-kalmisto, Meijeri- eli B-kalmisto ja Lallin eli C-kalmisto), Köyliön kirkko ja Yttilän Ottan muinaisjäänösalue. Kaikki muinaisjäänös- ja maakunnalliset perinnemaisemakohteet ovat tiealueen ulkopuolella eivätkä tienhoito- tai parannustoimet uhkaa niitä.

Koko maisema-alue on arvotettu myös maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöiksi; Köyliönjärven kulttuurimaisema ja Pyhäjärven ja Köyliönjärven välinen kulttuurimaisema. Niiden sisällä on useampia pienempiä merkittäviä kulttuuriympäristön alueita, joista museotiejaksolla tai sen läheisyydessä sijaitsevat Köyliönsaari, Köyliönkartano eli Vanhakartano, Yttilänotta ja Yttilän kylä. Suurin osa nykyisestä maisema-alueesta on ollut jo vuoden 1993 VAT- eli nykyiseltä nimeltään RKY-alueita.



Kirkkosaaren eteläkärjen Uitamonsaaren niityn yli avautuu näkymä Köyliönjärven Isoselälle. Kuva Laura Soosalu.



Kuvassa oikeanpuoleinen metsikkö kasvaa Kirkkokarilla, jonne on Kirkkosaaren rannasta lyhyt soutumatka. Kuva Laura Soosalu.





Uusi maisema-alueajajausehdotus (valtakunnallisesti arvokas)

Uusi maisema-alueajajausehdotus (maakunnallisesti arvokas)

Maisema-alueajajaus (valtakunnallisesti arvokas; valtioneuvoston periaatepäätös 1995)

Maisema-alueajajaus (maakunnallisesti arvokas; Varsinais-Suomen maakuntakaava)

© SYKE, ELY-keskukset © SYKE, GTK  
 © SYKE, Metsähallitus, ELY-keskukset  
 © Maanmittauslaitos lupa nro TMML/12  
 © Karttatekniikka Oy, lupa L4659  
 © Maakuntien Mitot

Koordinaattijärjestelmä: EUREF FIN TM35FIN  
 Varsinais-Suomen ELY-keskus/ 22.4.2014

Ote Satakunnan ja Varsinais-Suomen arvokkaat maisema-alueet, Maaseudun kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet, päivitys-inventoinnista sivu 54, Köyliönjärven kulttuurimaisema. Päivitysinventointi laadittiin vuonna 2014. Köyliönjärven kulttuurimaisema-alueen rajausta säilytti esityksessä aikaisemman rajauksen mukaisena.



Yttilän kylä 3.5.1980. Kuva on otettu tarkoituksella keväällä, jotta pellot ja puusto näkyvät aitoina ilman lehivistöä. Kuva on otettu pohjoisen suunnasta kohti Kankaanpäästä. Kuvan vasemmassa reunassa näkyy Lallin talo ja sen edustalla urheilukenttä. Museotie kulkee kuvan halki. Oikeassa reunassa erottuu Yttilän museokoulu. Museotie päättyy eteläpäässään nykyisin mutkaan ja taloryhmään hieman koulusta oikealle. Kuvan keskivaiheilla pystysuorassa erottuu tie Karhiaan. 36 vuotta kuvan ottamisen jälkeen viljelyaukea on säilynyt maatalouskäytössä, mutta vesakoituminen on voimakasta ja estää näkyvyyden tieltä järvelle. Foto Jaakko Ojala, Köyliö-seuran kuva-arkisto ( <http://www.koylio-seura.fi/kuva> ).

## 2.3 Taajamakuva ja museotien jaksottelu

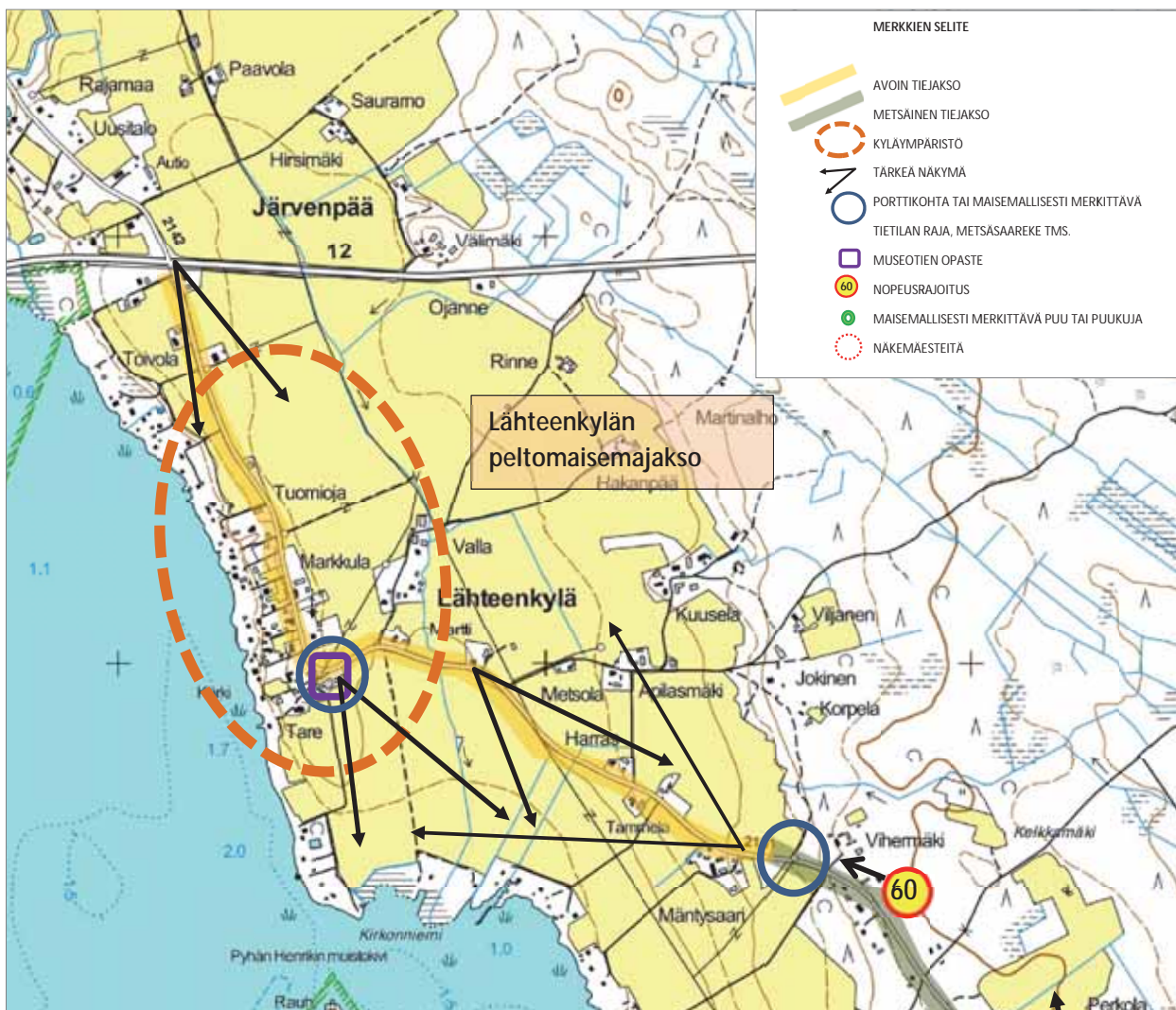
Museotie koostuu maiseman, taajamakuvan ja maankäytön suhteen erilaisista kokonaisuuksista. Tietila vaihtelee avoimista peltoaukeista tiiviisti rajautuviin metsäosuuksiin ja asuin- ja tuotantorakennusten reunustamiin pihapiireihin.

### Lähteenkylän peltomaisemajakso

Suunnittelualueen pohjoisosa, Lähteenkylä, on avoimien peltojen reunustamaa kylänraittia, jolta avautuu pitkiä näkymiä. Kyläkeskusta on korostettu kuvassa katkoviivalla. Raitin varren pihapiirit ovat hyvin hoidettuja. Tien mutkakohtaan sijoittuvat museotien opastaulut (violetti neliö). Opastaulut sijaitsevat liikenneturvallisuuden ja saavutettavuuden kannalta hieman huonolla paikalla.



Nykyiset uudistetut opastaulut ovat museotien mutkassa sijaitsevien pihapiirin risteyskohdassa tiealueen ulkopuolella. Niiden viereisessä tienviitassa on opastus Pyhän Henrikin muistomerkillä. Muistomerkki sijaitsee Köyliönjärven Kirkkokarilla soutumatkan päässä. Kuva Laura Soosalu.





## Korvenkylän metsäjakso

Korvenkylän kohdalla museotie on lähes kokonaan vaihtelevassa metsäisessä ympäristössä. Metsät ovat puustoltaan mäntyvaltaisia ja ilmeeltään karuhkoja. Maisema avautuu vain muutamien peltoaukioiden kohdalla. Metsäjaksolla on nauhamaista asutusta.

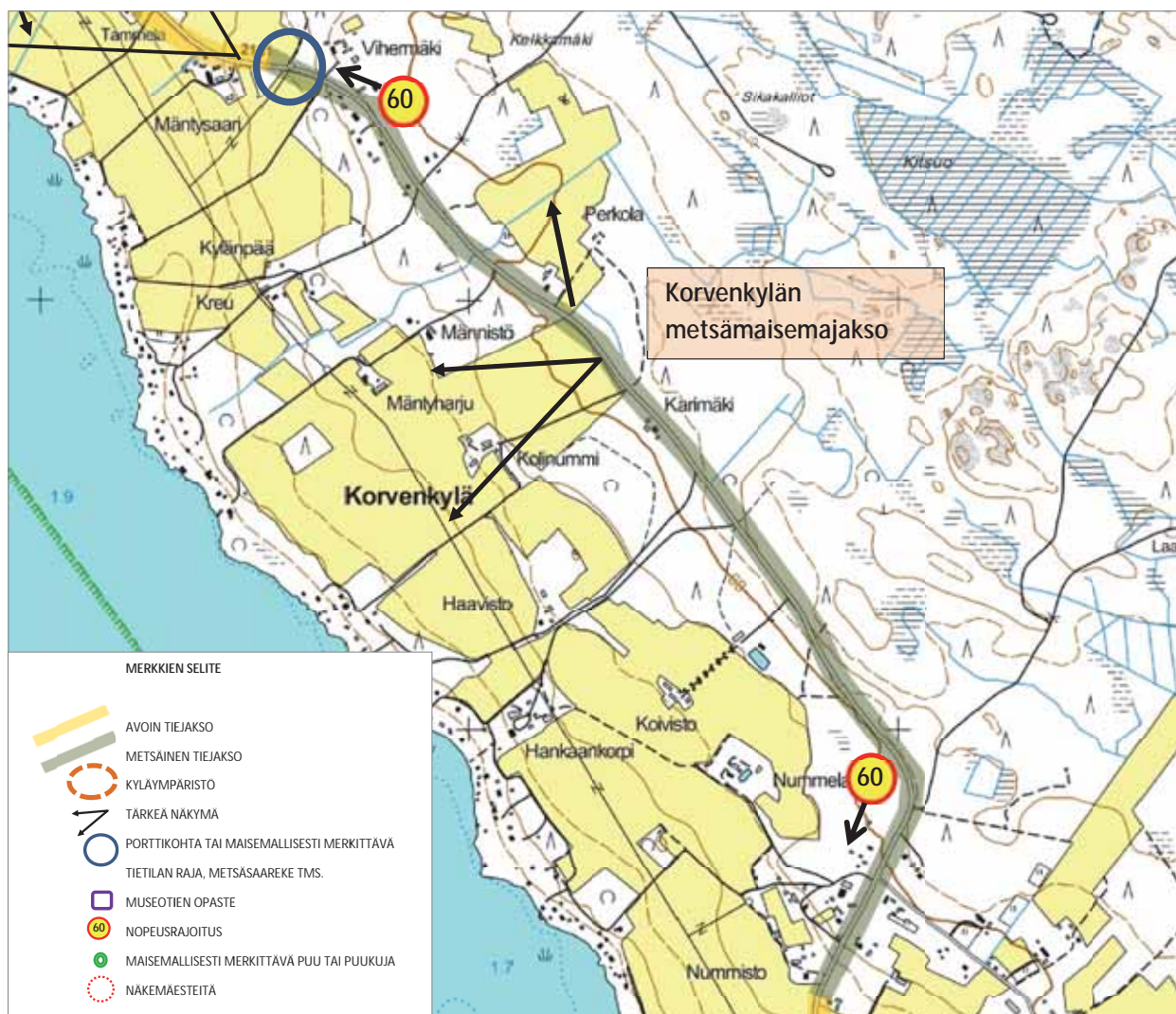


Pitkällä metsäjaksolla avautuva peltomaisema ja paahdeluis- ka tien oikeassa reunassa. Näkymän pääteenä on Perkolan punainen talo. Kuva Laura Soosalu.

Maasto on topografialtaan loivapiirteistä ja tie on met- säjaksolla linjaukseltaan melko suoraviivainen. Tiera- kenteet ovat matalat ja tien tasaus on lähellä luontais- ta maanpintaa.



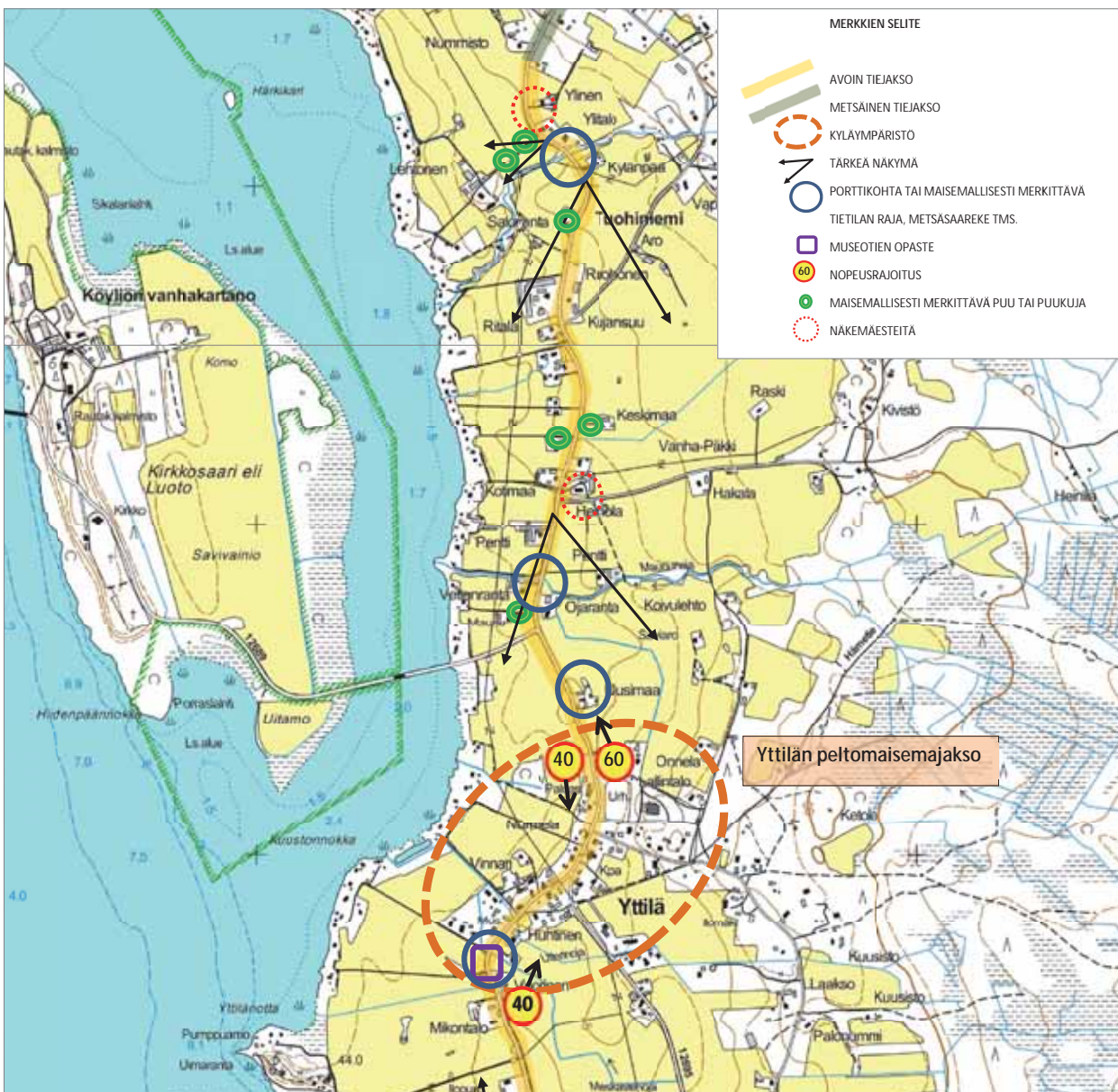
Metsäisellä tiejaksolla on myös hyvin hoidettuja pihapiirejä. Kuvassa komea kuusiaita. Kuva Laura Soosalu.





## Yttilän peltomaisemajakso

Yttilän kylän ja laajojen peltoaukioiden muodostamalla raittijaksolla avautuu pitkiä ja laajoja näkymiä. Tien linjaus tasaisessa maastossa on vaihteleva ja paikoin pieni-irteinen. Tiemaisemassa erottuu kaksi tien aliittavaa ojaumaa. Mielenkiintoisia yksityiskohtia ja porttimaisia kohtia muodostavat tienvarren rakennukset, komeat yksittäispuut ja puukujanteet. Tiejaksolla on muutamia pihapiirejä ja liittymiä, joissa kasvillisuus aiheuttaa puutteita näkemissä.





Avoimessa maisemassa korostuvat pihapiireihin johtavat puukujanteet ja yksittäispuut sekä tiehen rajautuvat rakennukset. Kuva Laura Soosalu.



Tien kauniisti kaartuva linjaus Kirkkosaarentien liittymän eteläpuolella. Kuva Laura Soosalu.



Yttilän kylän raittimiljööön viehätystä lisäävät tien yli kaartuvat puut ja tietä reunustavat pensasistutukset. Kuva Laura Soosalu.

## 2.4 Luonnonympäristö

Köyliön alue kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, jossa kuusien ja mäntyjen lisäksi koivu, leppä ja haapa ovat metsien pääpuulajeja. Puuvartisten kasvien menestymisvyöhykkeissä alue sijoittuu III-vyöhykkeelle.

Suunnittelualueen tuntumassa on luonnonarvoiltaan merkittäviä kohteita. Köyliönjärven Natura-alue sisältää rajatun vesialueen lisäksi Kaukosaaren, Kirkkokarin ja osan Köyliönsaarta. Natura-alueella on myös merkittävää maisemallista arvoa museotien ympäristön osana.

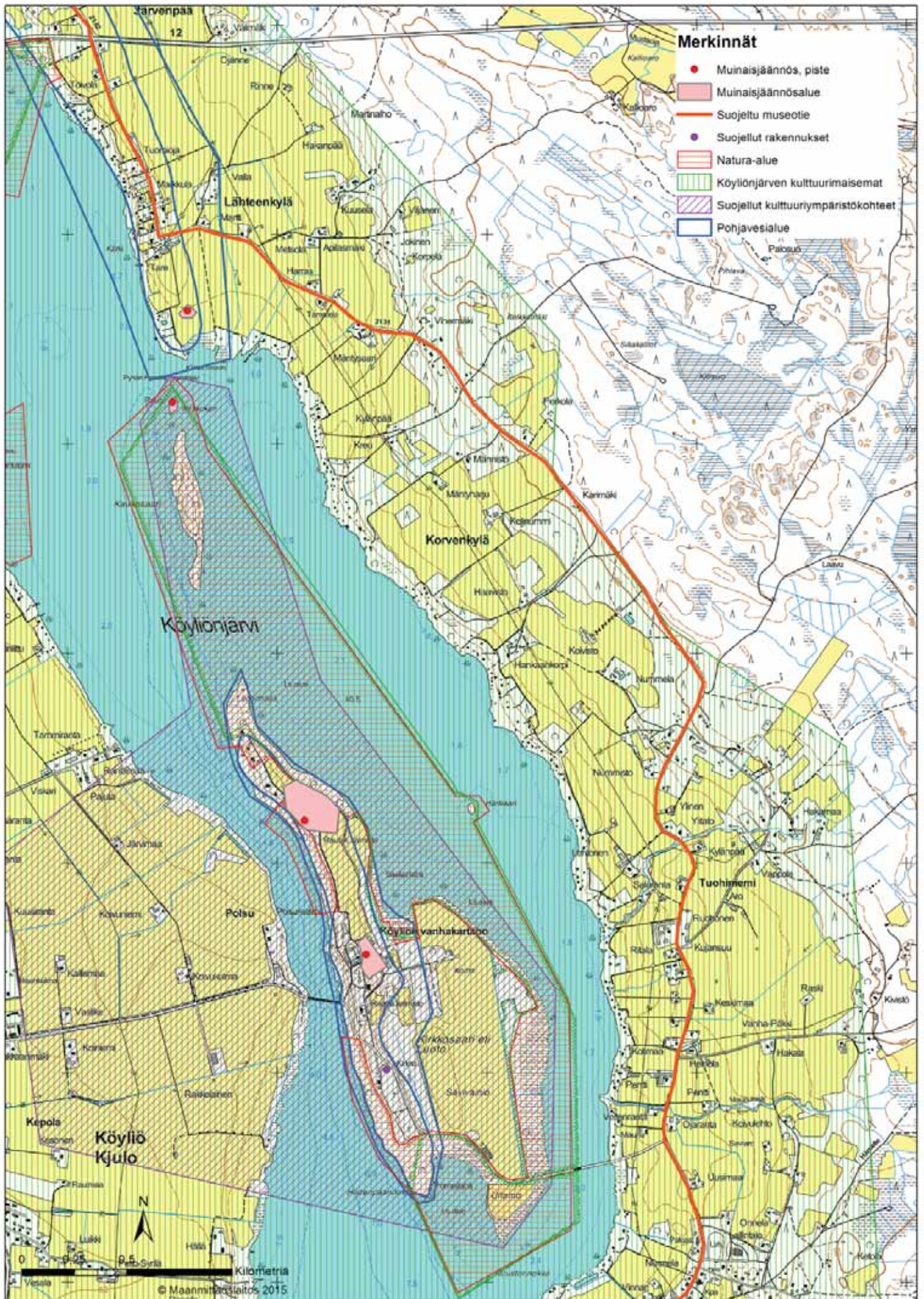
Järven pohjoispää ja Kirkkosaaren rannat ovat linnustollisesti merkittävää ruovikkoaluetta. Järven pohjois- ja keskiosa kuuluvat valtakunnalliseen lintuvesien suojeluohjelmaan ja koko järvi IBA-lintualueeseen.

### Pohjavesialueet

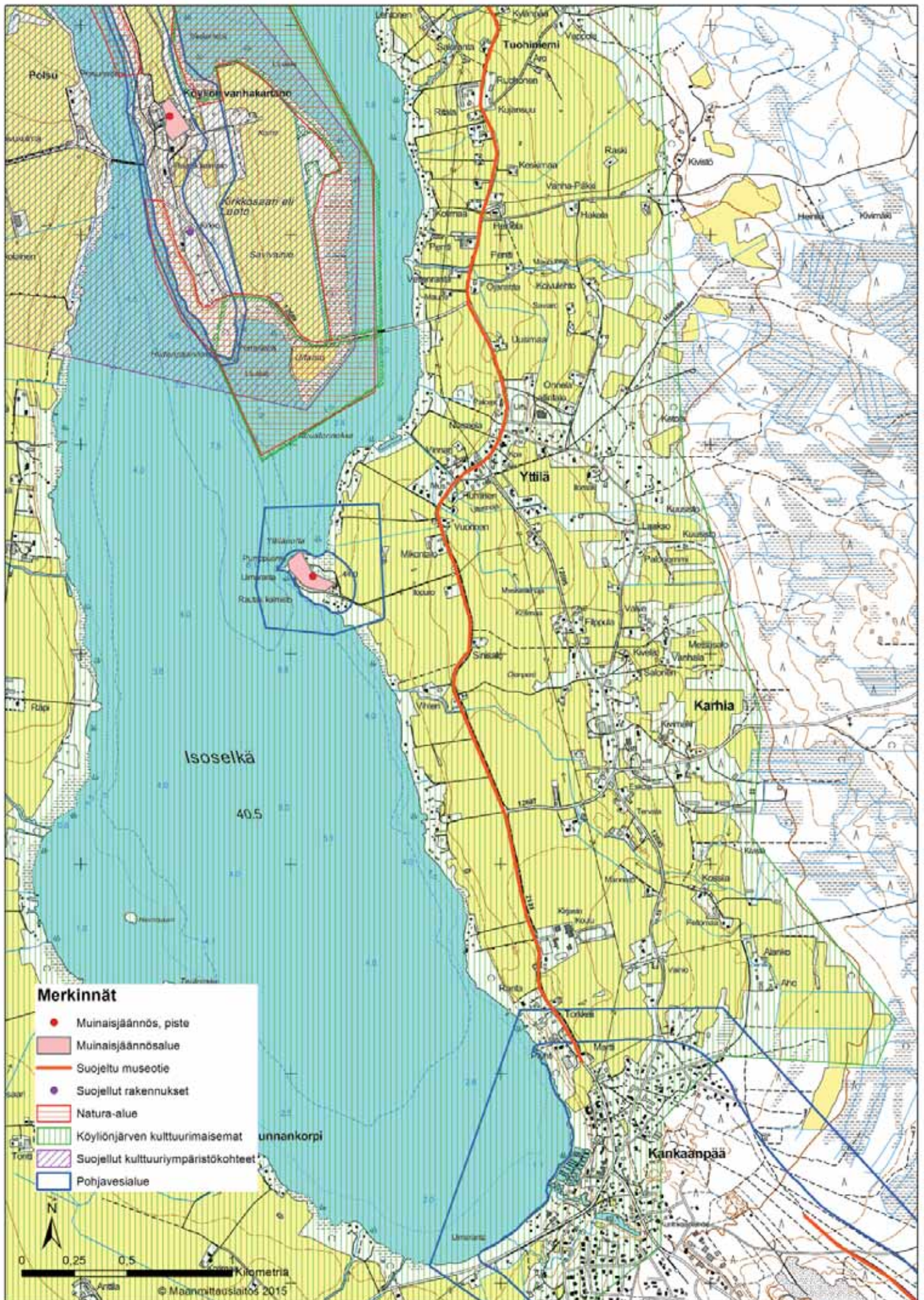
Museotien pohjoisosa, Lähteenkylä, sijoittuu vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle.

Ympäristötiedot on esitetty sivuilla 32–33.











## 2.5 Museotien tekniset tiedot

### 2.5.1 Museotien perustiedot

Museotien, maantie 2131, tieosoite on 2131/1/3565–2131/2/6910.

Museotie on pituudeltaan n. 8 kilometriä.

Museotien päällyste on pehmeää asfalttibetonia, päällysteen leveys on 6–6,5 metriin. Yttilän kylän eteläpuolella on välialueella eroteltu kevyen liikenteen väylä, joka ei ole museotieosuudella.

Museotie on valaistu Lähteenkylän kohdalla ja Kirkkosaarentien liittymän ja Yttilän kylän eteläosan välillä. Valaistuksen hoidosta vastaa kunta.

Museotien nykyinen viherhoitoluokka on N3. Hoitoluokkaan kuuluvat alempiluokkaiset tiet. Alue on yleisilmeeltään luonnonmukainen ja siisti. Hoidon tavoitteena on omaleimaisuuden säilyttäminen. Tieympäristön kasvillisuus on joko istutettua pihapuustoa ja pensasistutuksia tai luonnonympäristöstä kehitettyä. Alueelle ei ole määritelty hoitoon vaikuttavia ympäristökäsitteitä.

Museotien talvihoitoluokka on II. *”Tien pinta on pääosin polannepintainen ja polanne voi olla osittain urautunut. Tiellä on normaalilanteissa riittävä kitka ja tasaisuus maltilliseen liikennöintiin. Risteysalueet, mäet ja kaarteet hiekoitetaan niin, että normaali liikuminen on turvallista. Tie hiekoitetaan kokonaan ongelmallisimmilla keleillä. Vaikeissa säätilanteissa, esimerkiksi sään äkillisesti lauhtuessa tai heti lumisaiteiden jälkeen liikenteeltä edellytetään varovaisuutta.”*  
Lähde Liikennevirasto.

### 2.5.2 Tien nykyinen kunnossapito

Museotie sijaitsee Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella. Aluevastaavana toimii Pekka Hautaviita ja perinneyhdyshenkilönä Eila Malmi.

Museotie kuuluu Huittisten alueurakkaan, josta vastaa työnjohtajana Juha Poskiparta, Destia Oy. Nykyinen urakka-aika päättyy 1.10.2018.

## 2.6 Matkailu

Matkailukohteena Huovintien museotiejakso on helposti löydettävissä ja käytännössä helposti saavutettavissa yksilöllisillä kulkuneuvoilla. Melko lähelle pääsee myös julkisella bussiliikenteellä. Museotien opasteliikennemerkki valtatiellä 12 ovat vanhoja sinipohjaisia merkkejä. Ne olisi syytä uudistaa, vaikka ne ovatkin ehjiä ja luettavia. Museotien opastustaulu on vaikeasti saavutettavalla, mutta näkyvällä paikalla. Taulu on uusien ohjeiden mukainen, mutta sijainnistaan johtuen hyvin hankala päästä lukemaan tuottamatta vaaraa muulle liikenteelle.

Museotien pohjoispää on lähellä Vt 12 (Tampere–Rauma) risteystä. Museotien varhaisempi eteläpää ulottui melkein Kankaanpään kylään Lallin koululle. Nykyinen eteläpää on siitä yli kilometrin verran pohjoiseen lähellä Yttilän museokoulua. Museotietä, tietä 2131, paikallisliikenne voi käyttää vaihtoehtoisena yhdystienä tieltä 12 esimerkiksi Säskylään, paikallisliikenne Köyliönjärven itäpuolelta seudun nykyisin ainoaan kauppapaikkaan, Säskylään, kulkee museotiejaksoa pitkin. Se selvästi kuormittaa tien kantavuutta, mutta silmämääräisesti liikenne on melko vähäistä.

Huovintietä ja Köyliönjärven rantoja voidaan pitää Suomen matkailun varhaisimpina kohteina. Pyhän Henrikin kultti on peräisin 1200–1300-luvulta. Ruotsin (ja Suomen alueen) katoliselta ajalta ennen uskonpuhdistusta Pyhän Henrikin muistoa on kunnioitettu pyhiinvaelluksilla. Maan uskonpuhdistus käynnistyi virallisesti 1527 Västeråsin valtiopäivillä.

Matkailulla on siis yli 700 vuoden perinne pyhiinvaellusten muodossa Köyliössä. Pyhän Henrikin pyhiinvaellukset jatkuvat edelleen, joskin melko pitkän tauon jälkeen. Pyhiinvaelluksia järjestävät Katolinen Kirkko Suomessa ja Suomen kirkon ekumeeninen toiminta. Huovintien museotiejaksoon liittyy myös Pyhän Henrikin tie, joka johtaa Köyliönjärven Kirkkokarilta Nousiaisiin. Koko museotiejakso on Pyhän Henrikin pyhiinvaellusreittiä. Edellä mainitut järjestetyt pyhiinvaellukset kulkevat joko Köyliö-Nousiainen-reittiä, Köyliö-Harjavalta-reittiä tai Nousiainen-Köyliö-Harjavalta-reittiä. Pyhiinvaellustapahtumat saavuttavat laajaa huomiota. Ne ovat usein olleet valtakunnallisissa medioissa. Suomessa yksittäiset pyhiinvaeltajat saattavat myös käydä Pyhän Henrikin tiellä. Se on linkki matkalla Santiago de Compostelan pyhiinvaellukselle.



Huovintie museotien tienimi on Pyhän Henrikin tie. Pyhän Henrikin muistomerkki on pienellä Köyliönjärven saarella. Opastus saarelle alkaa museotien varressa Lähteenkylässä lähellä museotien opastustaulua. Kuva Martti Piltz.



Ravintola Korkea Tammi sijaitsee idyllisesti Yttilän kyläkeskuksessa. Ravintola toimii tilausravintolana. Kuva Martti Piltz.

Liikenneviraston museoteillä on hyvin harvassa ravitsemuspalveluita. Huovintien museotien varrella on toimiva ja ainakin paikallisesti hyvin arvostettu ravintola Korkea Tammi Yttilän kylässä. Sen käyttöä rajoittaa yksittäisille matkailijoille se, että ravintola toimii tilauspohjaisesti. Ryhmämatkustuksessahan se ei ole ongelma.

Satunnaiselle matkailijalle Yttilän kylä, joka on varhaisina aikoina ollut koko Köyliönjärven seudun keskuskylä, näyttäyty mielenkiintoisena ja viihtyisenä kohokohtana museotiejaksolla. Kylässä on useita rakennuksia 1800-luvun puolelta, mutta leimallisesti rakennuskanta on varhaista toisen maailmanso-

dan jälkeistä tuotantoa. Kaikki palvelutoiminta, paitsi Lallintalon seurantalotyyppejä palveluita ja Yttilän museokoulun kotiseutupalveluita, on siirtynyt pois. Paikallinen kotiseututoiminta pyrkii säilyttämään paikallisen miljöö näkymät.

Yttilän museokoulu on poikkeuksellisen komea ja mahtava rakennus Yttilässä ja koko museotiejaksolla. Rakennus on silminnähden erittäin hyväkuntoinen. Köyliön kunta on korjannut ja lahjoittanut sen paikalliselle kotiseutuyhdistykselle, ennen kunnan itsenäisen toiminnan päättymistä ja liittämistä Säkylään. Ilmoitustaulusta päätellen kotiseutuyhdistys toimii aktiivisesti ja järjestää toimintaa kyläläisille.



Museotiejaksolla on vaihtelevia näkymiä viljelyaukeamista harju metsään. Yttilän kylän keskusta muodostaa poikkeavan ja helposti havaittavan vanhan maalaiskylän miljöö. Kuva Martti Piltz.



Yttilän koulu on poikkeuksellisen komea rakennus missä tahansa Suomessa ja erottuu Huovintien museotiellä selvästi. Museotien eteläpää on koulun lähellä. Koko koulukiinteistö pihoineen on silmiinpistävästi hyvin hoidettu, vaikka toki koko museotiejaksolla näkyy paikallisten kotiseutuvaikuttajien panostukset alueen maisemallisen kokonaisuuden säilymiseksi. Kuva Martti Piltz.



Yttilässä on ollut myös muinaisasutusta ja tunnistettu muinaismuistokohde, Yttilän Otta. Paikka on luonnonkaunis niemi Köyliönjärvessä. Se myös tiettävästi nuorison suosima kokoontumispaikka, jossa on uimaranta. Yttilän Ottassa on merkitty kulttuuripolku, joka esittelee alueen historiaa, kaivauksia ja löytöjä.

Museotie on säilyttänyt perinteisen mäkinen ja mutkaisen linjauksensa ja tieltä avautuu kauniita näkymiä. Museotien arvo on pitkälti sen sijoittumisessa maastoon ja maisemaan. Maisema on suojeltu usein määräyksiin. Tyypillistä suurella viljelyaukealla on puiden, aidanteiden ja rakennusten muodostamat portaalit tielle. Tien vaikutelma on hoidettu ja tien varren asukkaat selvästikin vaalivat tien vanhaa maanviljelymaisemaa.

Rakennuskanta on hyvin kerrostunut, jossa ikähaitari on 1800-luvulta aivan nykypäivään, mikä osoittaa alueen jatkuvaa elinvoimaa. Paikallista aktiivisuutta

tien ja sen ympäristön hoitamiseksi on. Rakennuskanta on inventoitu ja säilynee osittain pitkään.

Matkailupotentiaaliiltaan Huovintien museotien puitteet ovat mielenkiintoiset. Museotiejakso on hyvien kulkuyhteyksien päässä laajoista väestöpotentiaaleista. Pyhiinvaellus ja Pyhän Henrikin kultti ovat edelleen yksi merkittävimmistä vetovoimatekijöistä. Voi arvioida, että matkailijapotentiaalia löytyisi.

Tie ja sen ympäristö kestää hyvin huomattavasti suuremmatkin matkailijamäärät. Kotiseutuaktiivien ja paikallishistoriaharrastajien toiminta ymmärrettävistä syistä suuntautuu maiseman ja siihen liittyvän rakennuskannan säilyttämiseen. Heiltä ei voi odottaa panostusta matkailumarkkinointiin, vaikka se voisikin edistää myös paikallisten asukkaiden ja heidän palveluyhteensuhteiden resurssipohjaa.



Yttilän Ottassa on merkitty kulttuuripolku. Yttilän Otta on opastettu museotieltä. Se on satunnaiselle matkailijalle helppo pysähtymiskohde. Köyliönjärven virkistyskäyttöön saattaa olla rajoitettu runsaan leväkukinnan vuoksi, mutta on maisemiltaan hieno. Kuva Martti Piiltz.

# 3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

## 3.1 Tavoitteet

### 3.1.1 Museotie

Huovintien museotie edustaa Liikenneviraston museokohdekokoelmassa Suomen vanhimpia teitä, jotka viimeistään keskiajan lopulla (1550-luvulla) ovat yhdistäneet Suomen alueen linnat ja hallintokeskukset Turun kautta Tukholmaan. Huovintie on syntynyt huomattavasti aikaisemmin paikallisluonteisten muinaisteiden yhdistelmänä. Tiet ovat olleet ratsu- tai kävelypolkuja. Vaunuilla ajettaviksi nämä polut muuttuivat 1700-luvulla tai myöhemmin. On melko luonnollista, että on epärealistista asettaa tavoitteeksi tien säilyttäminen näissä varhaisissa olomuodoissaan. Sitä paitsi Huovintien historiaan liittyy Suomen liikenneoloissa poikkeuksellinen kehitys. Jo 1600-luvulla asutuksen painopiste ja hallinnon tieyhteys Turun Pohjanlahden rannikolle siirtyivät Köyliöjärven seudulta länteen päin ja Huovintie alkoi taantua uudelleen paikallisteiksi.

Huovintie on säilynyt melko hyvin 1700-luvun linjauksellaan. Tie tunnetaan siitä tehdyn kartta-analyysin perusteella poikkeuksellisen hyvin alkaen 1630-luvulta. Historiallisen maantien siirtyminen Köyliöjärven länsipuolelle on säästänyt museotiejakson perinteisen linjauksen ennallaan. Tien korkeusasema maastossa ainakin osittain periytynee 1700-luvulta, jopa varhemmalta ajalta. Huolimatta kestopäällystyksestä museotien rakennekerrokset tien harjujaksolla näyttävät hyvin matalilta ja siten tien korkeusasema suhteessa maastoon näyttää historialliselta. Raskas autoliikenne on tuottanut tien sisäkaarteisiin painumaa ja mutkat ovat hieman loiventuneet. Näitä muutoksia voidaan pitää tien liikennetarpeen ja käytön tuottamina kerrostumina.

Museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti museokohteet pyritään säilyttämään niiden museoimisajankohdan mukaisessa asussa. Huovintiellä museoimisajankohta oli vuosi 1998. Silloin tie käytännössä edusti suomalaista paikallisliikenteen tietä.

Hoidon tavoitteet voidaan pelkistää seuraaviksi:

1. Tien linjaus ja tasaus ovat säilyneet, huolimatta parannuksista ja muutoksista, suurin piirtein samoina kuin 1700-luvulla. Tässä mielessä tien säilyneisyys on erittäin hyvä. Tien keskeisimmät vaalittavat ominaisuudet ovat sen linjaus ja tasaus. Koska tien historia on pitkä ja se on luokiteltu kulttuuriselta ja liikennehistorialliselta merkitykseltään tärkeäksi tieksi, se on osittain muinaismuistolain piirissä. Muinaismuistolaki suojelee tien vanhat linjaukset, jotka ovat joko nykyisen tierungon sisällä tai sen läheisyydessä olevina tieraunioina. Lain mukaan näihin kajoaminen ilman asianmukaista lupaa on kiellettyä ja rangaistavaa. Jos museotiellä tehdään suurempia korjauksia tai yleensä muokataan maata, se edellyttää asianomaisen luvan hankkimista.

Museotiejakson pohjoispään päällyste on heikkokuntoinen. Kun sitä uusitaan, tien linjaus ja tasaus tulee säilyttää tai ainakin muutoksen on oltava vähäinen. Museoteiden hienovaraiseen hoitoon kuuluu myös tien mahdollisissa korjauksissa syntyvien maamassojen tasaaminen tai pois kuljetus ja tienäkymän ennallistaminen.

2. Tiealueen poikkeuksellisen huolellinen vesakointi ja niitto kuuluvat museokohteiden hoito-ohjeisiin. Tiealue näyttää pysyneen hyvässä melko kunnossa nykyisillä hoitotoimilla. Koska Köyliöjärven seutu on maisemansuojelualuetta, tiealueen ja maisemanhoidon on tuettava toisiaan. Tiealueella se tarkoittaa lähinnä vesakointia ja niittoa.

3. Yttilän kylän kohdalla tiemaiseman suojelemaan hoitoon ehkä pitäisi paneutua paikallisten kotiseutuyhdistysten kanssa yhteistyössä. Mikäli kevyen liikenteen väylän jatkaminen Yttilän kyläkeskukseen tulee ajankohtaiseksi, väylän sijoitukseen tulisi suhtautua pieteetillä. Sinänsä kevyen liikenteen väylä ei loukkaa museotien säilyneisyyttä, pikemminkin se osoittaa, että tie on erinomaisesti linjattu, jos se vielä 700 vuoden kuluttua edelleen kelpaa kulkuväyläksi. Yttilän kyläkeskuksen mahdollinen kevyen liikenteen väylä tulisi linjata rakennetun kyläkeskuksen ulkopuolelta.

4. Tielle on luontaista kasvillisuuden ja puuston sekä osittain rakennusten muodostamat ”portit”. Niiden säilyttäminen on osa tien keskeistä luonnetta. Huolimatta siitä, että tienvarren kasvillisuuden säilyttäminen on suositeltavaa, muutamissa

teiden liittymissä esitetään näkemäesteiden raivausta. Tiealueella on kohteita, joiden viherhoitoon esitetään ohjeita.

5. Huovintien museotien opastukseen on kiinnitettävä huomiota. Museotien opastus tien molemmissa päissä on hieman epäselvä. Tähän ilmeisesti on vaikuttanut ristiriitaiset tiedot museotiejakson alku- ja loppupisteestä. Ne on selvitetty tässä hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa. Kaikki opasteet tulisi vaihtaa nykyisten normien mukaisiin ruskeisiin tauluihin. Museotiejakson alkua osoittava merkki tien pohjoispäähän olisi asetettava. Opastusalue ei ole suositusten mukainen.

### 3.1.2 Kulttuuriperintö

Huovintie ja tiealue ovat nykyiselläänkin edustavia näytteitä perinteisestä kulkuyäylästä. Tienvarren näkymät muuttuvat ja elävät jatkuvasti, mutta Köyliönjärven maatalousmaisema on säilynyt poikkeuksellisen edustavan ja toimivan näköisenä. Koska se on arvotettu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisemaksi, maatalousmaisema säilynee pitkään. Tienvarren metsätalouden aiheuttamat muutokset voidaan katsoa kulttuuritoiminnaksi. Hakkuut näyttävät melko suppeilta, eivätkä ne ole avanneet merkittäviä uusia näkymiä. Olisi toivottavaa, että näkymää tieltä Köyliönjärvelle voitasi avata nykyistä enemmän.

Museotien varren asutus on keskittynyt kyliin. Asutusta on melko vähän kylien välillä. Rakennuskanta on melko suurella ikähaitarilla kerrostunut. Valtaosa museotien ympäristöstä tulee säilymään metsä- ja maatalousalueen näköisenä. Perinteisen maatalouden, kuten karjan pidon, säilymisellä on suuri merkitys tien kulttuuriarvojen säilymiselle. Tien varren kaavoit-



Yttälän kylä arvioiden mukaan 1920-luvulta. Kuvaussuunta on pohjoisesta etelään. Jäljistä päätellen liikenne on hevosvetoista, mutta tie on jo kunnostettu autolla ajettavaksi. Tiivis kylärakenne ja rakennuskanta ovat säilyneet nykypäiviin. Foto Eero Pyysalo, Köyliö-seuran kuva-arkisto (<http://www.koylio-seura.fi/kuva>).

uksen tulisi suosia maiseman säilymistä, mihin tietysti maisemansuojelualueella normitkin velvoittavat. On myös helppo havaita, että paikalliset asukkaat tai ainakin osa heistä vaalii omaa maatalousmaisemaansa. Jotta maatalouden toimintaedellytykset säilyvät, suojelumääräysten ei pitäisi hankaloittaa elinkeinoa.

Museotiejakson varrella on Pyhän Henrikin muistomerkki ja Ottan muinaismuistoalue. Ne ovat museotieltä opastettuja kohteita. Yttälän kyläkeskus tien molemmin puolin on poikkeuksellisen hyvin säilynyt ja mielenkiintoisesti kerrostunut kokonaisuus. Nämä ovat erottuvia ja kiinnostavia yksityiskohtia tieympäristössä. Niiden avaaminen paremmin näkyviin olisi toivottavaa.

### 3.1.3 Maisema ja luonto

Tienvarren maisema- ja luontoarvojen säilymisen kannalta on tärkeää estää avoimia jaksoja vesakoitumasta ja jatkaa peltojen viljelyä ja laiduntamista. Tienvarren yksittäisten maisemallisesti komeiden puiden säilyttäminen on toivottavaa. Myös järvinäkymien avaaminen paikoitellen toisi maisemakuvaan lisää ulottuvuutta ja korostaisi järven yhteyttä museotiehen. Maisemanhoito tiealueen ulkopuolella on tärkeää myös valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen statuksen näkökulmasta.

### 3.1.4 Maankäyttö

Museotien varrella on kyliä ja nauhamaista asutusta. Maankäytön kehitys alueella on maltillista. Kyläympäristöissä erityisesti asumattomaksi jääneisiin tai huonokuntoisiin rakennuksiin tulisi kiinnittää huomiota, jotta ne eivät heikennä arvokkaan kulttuuriympäristön ilmettä. Rakennukset ja rakenteet tulee ensisijaisesti pyrkiä kunnostamaan museotien miljööön säilyttämiseksi.

### 3.1.5 Liikenne

Liikenneturvallisuuden kannalta on tavoitteena huolehtia liittymänäkymien avoimuudesta ja tarpeen vaatiessa myös karsia tonttien tiehen rajautuvaa näkemiä haittavaa kasvillisuutta. Rakenteellisia liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä voidaan tarvittaessa harkita kylien ja kohdalla, mikäli ajonopeudet niissä nousevat liian suuriksi. Museotien uusittu opastaulu tulee siirtää turvallisempaan ja helpommin saavutettavaan paikkaan.



## 3.2 Tien ja sen ympäristön hoito

### 3.2.1 Tieympäristön hoito- ja ylläpitotoimenpiteet tiejaksoittain

#### Lähteenkylän peltomaisemajakso

##### Tiealueen hoito- ja ylläpitotoimenpiteet

Museotien pohjoispää on hyvin hoidettua viljelymaisemaa, joka levittäytyy nauhamaisesti rakentuneen Lähteenkylän ympärille. Tieympäristön raivauskierro on normaaliin viherhoitoluokan N3 mukaan kolme vuotta, ja ulotetaan 6 metrin etäisyydelle päällysteen reunasta. Raivauskierro tihentämistä 2 vuoteen tulee harkita maisemallisesti merkittävällä alueella.



Vesakko kasvaa nopeasti rehevillä piennaralueilla. Kuva Laura Soosalu.

##### Muiden toimijoiden toimenpidesuosituks

Maisemanhoitotoimenpiteenä esitetään tiealueen ulkopuolisten ojanpiennarten vesakointia 2–3 vuoden välein. Liittymien läheisyydessä ja pihojen kohdilla tulee myös maanomistajien varmistaa, että näkemät säilyvät esteettöminä ja turvallisina.



Hoidettua kylänraittia Kuva Laura Soosalu.



Näkymä Lähteenkylän suuntaan kylän itäpuolelta Kuva Laura Soosalu.



Lähteenkylän Taren mutka museotiejakson pohjoispäässä. Lähteenkylän (Lähte) vanhimmat neljä taloa ovat sijainneet lähekkäin mutkassa. Uudempi rakennuskanta on sijoittunut peltoaukealle, joka rajautuu melko suoralinjaisesti metsä- ja suomaahan. Taren mutkassa on opastustaulu ja risteys Kirkkokarille sekä Pyhän Henrikin muistomerkillle. Kuva on kuvattu lännestä idän suuntaan vuonna 2010. Foto Jaakko Ojala, Jaakko Ojalan arkisto.

## Korvenkylän metsäjakso

### Tiealueen hoito- ja ylläpitotoimenpiteet

Tiealuetta hoidetaan viherhoitoluokka N3 mukaisesti, joka on riittävä hoidon taso metsäpainotteisessa ympäristössä. Niittoleveys on hoitoluokan mukaan vähintään 2 metriä päällysteen reunasta ja niittokertoja on 1–2, jotka määritellään työkohtaisessa tarkennuksessa. Metsätyyppin rehevyys vaihtelee, tien luiskat kasvavat paikoin vesakkoa ja ovat paikoin karun varvikon peitossa. Karuilla alueilla niiton tarve on yleensä vähäinen.

### Muiden toimijoiden toimenpidesuosituks

Maisemanhoitotoimenpiteenä esitetään tiealueen ulkopuolisten ojanpiennarten vesakointia 2–3 vuoden välein. Liittymien läheisyydessä ja pihojen kohdilla tulee myös maanomistajien varmistaa, että näkemät säilyvät esteettöminä ja turvallisina.



Piennaralueiden vaihtelevaa kasvillisuutta. Kuva Laura Soosalu.



Näkymä metsäjaksoilta Karimäen kohdalta. Kuva Laura Soosalu.

## Yttilän peltomaisemajakso

### Tiealueen hoito- ja ylläpitotoimenpiteet

Tiejaksolta avautuvat museotien laajimmat ja pisimmät näkymät, paikoitellen myös Köyliönjärvelle ja Kirkkosaaareen. Asutus on sijoittunut nauhamaisesti tien varteen, tiivis asutus Yttilän kylään.

Tiejaksolla on muutamia kohtia, joissa tieympäristön kasvillisuus peittää näkemiä. Nämä tulee raivata mahdollisimman pian.

Tieympäristön raivauskierto on normaaliin viherhoitoluokan N3 mukaan kolme vuotta, ja ulotetaan 6 metrin etäisyydelle päällysteen reunasta. Raivauskierron tihentämistä 2 vuoteen tulee harkita maisemallisesti merkittävällä alueella.

### Muiden toimijoiden toimenpidesuosituks

Maisemanhoitotoimenpiteenä esitetään tiealueen ulkopuolisten ojanpiennarten vesakointia 2–3 vuoden välein. Liittymien läheisyydessä ja pihojen kohdilla tulee myös maanomistajien varmistaa, että näkemät säilyvät esteettöminä ja turvallisina.

Alueen maisemallisten erityispiirteiden esille tuomiseksi suositellaan Köyliönjärven rantavyöhykkeen kasvillisuuden harventamista paikoitellen järvinäkymien avaamiseksi.





Tiejaksolla on raivattavaa vesakkoa, joka heikentää näkyvyyttä liittymissä. Myös pihojen pensasistutuksia ja puiden alimpia oksia tulisi paikoin harventaa näkyvyyden parantamiseksi. Kuvat Laura Soosalu.



Tiejaksolla on useita huomionarvoisia yksittäispuita tai tiehen nähden poikittaisia kujanteita, joilla on merkittävää maisemallista arvoa. Tiealueella tai sen rajalla olevat puut säilytetään mikäli ne ovat kuntonsa puolesta soveltuvia. Kuvat Laura Soosalu.

## Tien kunto

Tieosa 2 on kokonaisuudessaan vaurioitunut. Tien kantavuus on heikentynyt, jolloin reunat ovat painuneet ja päällyste on halkeillut. Bitumin ikä on myös vähentänyt sen joustavuutta ja päällysteeseen on syntynyt ns. verkkohalkeamia.

Verkkohalkeamien paikkaamisesta on vain lyhytaikainen apu, koska päällyste rikkoutuu helposti paikattun alueen vierestä.

Tieosa 1 on päällystetty uudelleen vuonna 2013.



## 3.2.2 Viitoitus ja opasteet

### Museotien viitoitus

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella museokohdeiden opastaulut uusittiin v.2013 nykyisten suositusten mukaisiksi. Samalla uusittiin myös Huovintien opastaulut. Museotie esitetään viitoitettavaksi tien pohjoispäässä vastaavasti kuin museotien eteläpäässä.



Tien vauriokohtia Kuvat Laura Soosalu.



Näkymä museotielle valtatie 12 suunnasta. Kuva Laura Soosalu.

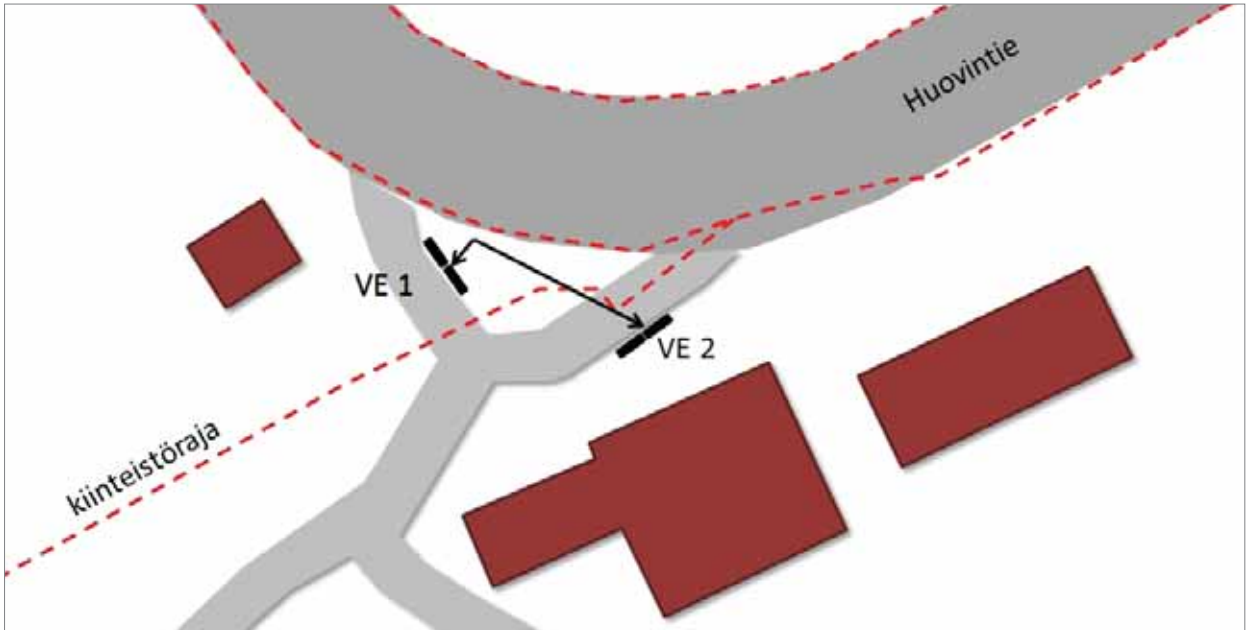


Museotien eteläpään opastus. Kuva Laura Soosalu.

### Museotien opastusalue

Museotien opastusalue esitetään siirrettäväksi turvallisempaan ja helpommin saavutettavaan paikkaan tien laidasta. Opastaulut ovat jo nykyisin tiealueen ulkopuolella, joten niiden uudesta sijoituksesta on sovittava maanomistajan kanssa. Tiealue on tällä kohdalla kapea. Tien vastakkaiselle puolelle voidaan tarvittaessa lisätä viitta, joka osoittaa opastaulujen sijainnin. Sen sijaintipaikkaa valittaessa tulee huomioida, että viitta ei ole näkemäeste mutkaisessa kohdassa.





Periaatepiirros opastaulujen vaihtoehtoisista sijoituspaikoista, ei mittakaavassa. Tieluuelle taulut eivät mahdu.



Opastaulut ovat suomen- ja ruotsinkieliset. Kuvat Laura Soosalu.

### 3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet

#### 3.3.1 Kohteen perustiedot

##### Museotien perustiedot ovat:

Museotie, maantie 2131, Huovintie  
Tieosoite 2131/1/3565–2131/2/6910

##### Hoitovastuut

Varsinais-Suomen ELY-keskus: Museotie.  
Yksityiset maanomistajat: Museotiehen rajautuva maankäyttö, suositukset.

#### 3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet

Museotien opastustaulut esitetään siirrettäviksi uuteen paikkaan. Siirto edellyttää neuvottelua ja sopimista maanomistajien kanssa. Myös pysäköintijärjestelyistä taulun läheisyydessä on sovittava. Neuvotteluista vastaa Varsinais-Suomen ELY-keskus.

Museotien pohjoispäähän lisätään museotietaulu.

Näkemiä ja liikkumisen turvallisuutta haittaava kasvillisuus liittymäalueilta ja tonttien kohdilta poistetaan. Mahdolliset yksittäiset huonokuntoiset puut, jotka voivat kaatuessaan ulottua tielle, poistetaan.

#### 3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Museotien viherhoitoluokka muutetaan N3:sta N2:ksi tai N3 luokan mukaista viherhoitoa täydennetään työkohtaisessa tarkennuksessa. Niiton lisäksi määritellään raivauskierto. Suosituksena on maisemallisista syistä muuttaa vesakointi tehtäväksi avoimilla alueilla kahden vuoden välein. Näkemäalueilla raivaus on tehtävä tarvittaessa vuosittain.

Opastaulujen ympäristön viherhoidosta ja talvihoidosta (lumenpoisto ja hiekoitus) sovitaan maanomistajan kanssa. Kulku taululle on oltava esteetön.

### 3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet:

Pitkän aikavälin toimenpiteet ovat tarvittaessa:

- tien päällysteen uusiminen. Tieosa on alustavassa päällystysohjelmassa vuonna 2018.
- opasteiden kunnostus

##### Vastuu ELY-keskus

- valaistuksen uusiminen

##### Vastuu Säskylän kunta

### 3.5 Talvihoito

Tien talvihoitoluokaksi esitetään edelleen II. Talvihoitoluokan mukaiset toimenpiteet on kuvattu kappaleessa 2.5.1.

### 3.6 Jatkotoimenpiteet

Mikäli liikenneturvallisuus museotien varrella heikkenee, harkitaan tarvittaessa liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä.



# Lähdeluettelo

## Arkistolähteet:

Mobilian arkisto

Mapit: Tiemuseokohteet: Huovintie  
Huovintie, Mobilian karttakokoelma

Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja sillat, Tampere  
Mauranen, Tapani, (toim.), 1999, Maata, jäätä, kulkijoita, Helsinki  
Uusi-Seppä, Niina, 2012, Satakunnan kulttuuriympäristöt, Eura  
Salminen, Tapio, 1993, Huovintie Satakunnassa, Pori  
Tarvainen, Marjo, (toim.), 2012, Köyliönjärven Natura 2000 -alueiden hoito- ja käyttösuunnitelma, Eura  
Viertola, Juhani, 1974, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, teoksessa Suomen teiden historia 1.

## Kaavat ja rekisteriaineisto:

Destia Oy, paikkatietoportaali  
Kiinteistötietojärjestelmä

## Internet:

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali  
[www.ymparisto.fi](http://www.ymparisto.fi)  
[https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/1930404/inventointilomake\\_Köyliönjärven\\_km.pdf](https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/1930404/inventointilomake_Köyliönjärven_km.pdf)  
<http://www.rky.fi>  
<http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali>  
<http://www.doria.fi/handle/10024/103694> (Aarno Piltzin karttakokoelma)

## Haastattelut:

Hautaviita, Pekka, aluevastaava, Varsinais-Suomen ELY-keskus  
Heikkilä, Jukka, kunnossapitoasiantuntija, Varsinais-Suomen ELY-keskus

## Kirjallisuus ja selvitykset:

Ahtola, Jussi, Koivula, Jukka, Nurmi-Nielsen, Anna, Putkonen, Lauri, 1990, Satakunnan rakennusperinne, Rauma  
Arvokkaat maisema-alueet Maisema-aluetyöryhmän mietintö Osa 2, 1993 Helsinki  
Eskola, Matti, 2016, Kulttuurimaiseman syntyvaiheita Ala-Satakunnasta, Köyliönjärven kansallismaiseman kehittyminen 1600-1800-luvuilla Karhian ja Kankaanpään kylissä, Pro gradu –tutkielma, Turun yliopisto  
<http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2016090923675>  
Maantiedien talvihoito, laatuvaatimukset, Liikenneviraston moniste 30.1.2015  
Teiden talvihoito, laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki  
Tarvainen, Marjo, (toim.), 2012, Köyliönjärven Natura 2000 -alueiden hoito- ja käyttösuunnitelma, Eura  
Viertola, Juhani, 1974, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, teoksessa Suomen teiden historia 1.  
Viherrakentaminen ja -hoito tieympäristössä, Liikenneviraston ohjeita 18/2014







RAPORTEJA 106 | 2016

HUOVINTIE, SÄKYLÄ  
MUSEOTIE HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA

Satakunnan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-535-1 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-535-1

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