



# POHJANLAHDEN RANTATIE

Ratsupolusta rannikon matkailutieksi



# POHJANLAHDEN RANTATIE

Ratsupolusta rannikon matkailutieksi



Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen laitoksen julkaisuja XV  
Pori 2009



© 2009 Kirjoittajat

Turun yliopisto  
Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen laitoksen julkaisuja XV  
<http://www.hum.utu.fi/satakunta/>



Toimittajat  
Maunu Häyrynen ja Mikael Lähteenmäki



Ohjausryhmä  
Pentti Ala-Luopa, Merikarvian kunta  
Elisa Bruk, Turun yliopisto  
Pirjo Ihamäki, Turun yliopisto  
Pirjo Jaakkola, Eurajoen kunta  
Tomi Kuusimäki, SAMK



Mikael Lähteenmäki, Turun yliopisto  
Ilmo Marttila, Noormarkun kunta  
Kari Ojalahti, Luvian kunta  
Harri Peltoniemi, Porin kaupunki  
Esko Pennanen, Satakuntaliitto  
Katriina Petrisalo, Turun yliopisto



Tarja Toikka, TaiK  
Kalevi Virén, Nakkilan kunta  
Sirpa Wahlqvist, Euran kunta



Valokuvat  
Jyrki Toivanen

Karttojen käsittely  
Mikael Lähteenmäki



Ulkoasu  
Henri Terho

Painopaikka  
Ykkös-Offset, Vaasa



ISBN 978-951-29-3950-3  
ISSN 1459-8469

© Maanmittauslaitos, lupa nro 490/MML/09  
Pohjakartta © Maanmittauslaitos lupanro 490/MML/09  
Satakunnan maakuntakartta © Satakuntaliitto 2009

## Sisällys

<b>Maunu Häyrynen</b> ▪ Rantatietä pohjoiseen	7
---	---

### Rantatien synty ja suunnat

<b>Mikael Lähteenmäki</b> ▪ Pohjanlahden rantatie	15
<b>Jenny Alatalo</b> ▪ Tietä pitkin kylien läpi	47
<b>Katri Leppäniemi</b> ▪ Postitalonpoikien jalanjäljillä	77
<b>Tanja Korpi</b> ▪ Pysähdytään kestikievariin	97

### Maisemia, muinaismuistoja, geokätkentää

<b>Pirjo Ihamäki</b> ▪ Rantatien hyödyntäminen matkailussa	117
<b>Heidi Vanhatalo</b> ▪ Satakunta matkaesitteissä	135
<b>Pirita Ihamäki</b> ▪ Aartenetsintää Rantatietä pitkin	147
<b>Emma Puosi</b> ▪ Matkailutietä muinaisille reiteille	161

### Merellinen matkailureitti

<b>Elina Mustalampi</b> ▪ Rauman matkailutie – osaksi kansallispuistoa	177
<b>Heidi Helkiö-Mäkelä</b> ▪ Kaljaasi Ihana attraktiopisteenä	191
<b>Ilona Hankonen</b> ▪ Kestävyys luontomatkailussa	199



## Rantatietä pohjoiseen

▪ Maunu Häyrynen

Pohjanlahden rantoja seurailee vanha maantie, välillä rannan tuntumassa ja välillä sisämaassa. Se poikkeaa entiseltä Turun–Tukholman postitieltä Vehmaalla, josta se kulkee länsirannikkoa pitkin Tornioon ja sieltä Ruotsin puoleista rannikkoa Tukholmaan asti. Suomen puolella tietä on kutsuttu monilla nimillä, Ruotsissa se on ollut Norrstigen, ”pohjanpolku”. Meillä tien vanhimmat osat yhdistivät jo myöhäis-keskiajalla Turun, Rauman ja Ulvilan kaupunkeja sekä Korsholman linnaa. Sisämaan kautta kiertäneen Kyrönkankaantien rinnalla rantatie oli Suomen ensimmäinen kiinteä maayhteys pohjoiseen. Pohjanmaalla Rantatie pysyi pitkään tärkeimpänä maantie-reittinä, joka yhdisti jokisuiden asutukset. Rantatien

strategista merkitystä lisäsivät Pohjanlahden kaupunkiverkon laajeneminen suurvalta-ajalla ja Ruotsin kasvava mielenkiinto valtakunnan pohjoisosiin. Vuonna 1938 tie nimettiin uudelleen valtatie 8:ksi ja se on sen jälkeen saanut monin paikoin uuden asun ja linjauksen.

Vanha tiestö on mukautunut tarkoin eri seutujen maasto-oloihin. Ennen autoliikenteen aikaa syntyneillä teillä on kullakin oma, maisemaan istuva luonteensa. Pohjanlahden rannikkoseutu on pääosin alavaa, kivikkoista moreenimaata ja maankohoaminen on siellä muuta maata nopeampaa. Pohjanlahden rantatie on sen mukaisesti tasainen kulultaan ja on monin paikoin jäänyt kauas rantaviivasta, kuten asutus sen var-



**Rantatien vanha linjaus näkyy yhä Porin vanhan hautausmaan kupeella. Kuva Mikael Lähtenmäki 2009.**

rellakin. Kivisyyttä valiteltiin toistuvasti tien varhaisissa kuvauksissa.

Kulkusuunta etelästä pohjoiseen ja meren läheisyys tekevät tiemaisemasta toisenlaisen kuin Etelä-Suo-

men kulttuuriseutuja halkovilla Hämeen Härkätiellä tai Suurella Rantatiellä. Pohjanlahden rantatie alkaa vanhimmalta suomalaiselta kulttuuriseudulta Varsinais-Suomen tammivyöhykkeellä. Kokemäenjoen pohjoispuolella maisema muuttuu yhä karummaksi ja mereisemmäksi. Perämeren rannikolla liikutaan jo Lapin porteilla.

Pohjanlahden ympäri on kulkenut vanhastaan talvitie ja 1500-luvulle mennessä ainakin ratsupolku keisärsinkin. Kelirikkoaikoina reitti oli ainoa yhdyside Suomen ja emämaan välillä. Maantieyhteys kyyti- ja kievarilaitoksineen vakiintui 1600-luvun alussa Oulun ja Vaasan sekä Ruotsin puolella Uumajan, Luulajan ja Sundsvallin kaupunkien tultua perustetuiksi. Myöhemmin tiellä alkoi säännöllinen postinkulku, josta talonpojat huolehtivat. Rantatiellä liikkivat myös sotajoukot, viimeksi laajassa mitassa Suomen sodan aikaan 1808–1809.

Rantatien varrella avautuu suomalaisen kaupunkihistorian läpileikkaus. Kirjo ulottuu keskiaikaisperäisestä Vanhasta Raumasta, nytemmin maailmanperintökaupungista, Ruotsin ja Venäjän vallan ajan ruutukaavarakentamiseen sekä itsenäisyyden ajan asuin- ja teollisuusympäristöihin. Rannan siirtyminen on säilyttänyt vanhoja kulttuuriympäristöjä, kun asuinpaikat on perustettu uudelleen lähemmäs merta.

Rantatie yhdistää monenlaisia kieli- ja kulttuuri-alueita suomenkielisistä Vakka-Suomesta ja Satakun-



nasta ruotsinkieliselle Pohjanmaalle, kaksikieliselle Keski-Pohjanmaalle, suomenkieliselle Pohjois-Pohjanmaalle, suomea, ruotsia ja meänkieltä puhuvaan Tornionlaaksoon ja lopulta ruotsin valta-alueelle Norlantiin. Sisämaan paikannimien ”karit”, ”niemet”, ”holmat” ja ”viikit” kertovat eri kielillä, mihin asti meri on aikanaan ulottunut.

Merenselitys näkyy vanhoissa satama- ja varvapaikoissa, joista käsin purjelaivakaudella käytiin kauppaa Itämeren piirissä ja ympäri maapalloa. Eksoottiset painolastikasvit kukkivat yhä niiden rannoilla. Rantatietä reunustavat myös Pohjanlahden vaarallisia vesireittejä viitoittavat majakat, pookit ja merimerkit sekä rannikon turvaksi rakennetut linnoituslaitteet ja linnakesaaret, kuten Katanpää ja Kuuskajaskari. Teollisuusperintöä edustavat lukuisat ruukit, sahat ja tehtaat, jotka ovat eri aikoina sijoittuneet rannikon hyvien yhteyksien äärelle.

Jotkut tienviivat ovat tietä vanhempia. Rantatien reitti risteää monin paikoin pronssikauden ajan rantaviivaa, jonka tuntumassa sijaitsee hautaröykkiöiden ja asuinpaikkojen ketju, niistä tunnetuimpana Rauman Sammallahdenmäen nykyinen maailmanperintökohde. Rannikkoreitin tuntumassa ovat myös Hailuodon ja Merenkurkun kansallismaisemat, joista jälkimmäi-

**Ala-Satakunnan 1600-luvun puolenvälin karttaan on merkitty pohjois-eteläsuunnassa järvien kautta kulkenut talvitie. Kansallisarkisto, maanmittaushallituksen arkisto.**



nen on myös päässyt Unescon maailmanperintöluet-  
teloon yhdessä Ruotsin Höga Kustenin kanssa.

Pohjanlahden rantatie on jäänyt monin paikoin si-  
vutieksi valtatie 8:n ja pohjoisempana E4-tien valmis-  
tuttua. Siitäkin syystä useat tienvarren vanhat kylät,  
kartanot, ruukit ja kulttuurimaisemat ovat säilyneet



Merikarvian Koorstilän vainioiden kautta jo satoja vuo-  
sia sitten polveillut rantatie noudattaa yhä samaa reit-  
tiä. Koorstilän kylän isojako, Jean Åhman 1775. Kansallis-  
arkisto, maanmittaushallituksen uudistusarkisto.

poikkeuksellisen eheinä kokonaisuuksina. Tie sivuaa  
myös arvokkaita luonnonympäristöjä, kuten maan-  
kohoamisrantoja, dyynivyöhykkeitä, lintukosteikko-  
ja ja jokivesistöjä, sekä hoidettuja perinnemaisemia.  
Niistä tunnetuimpiin kuuluvat Merenkurkun lisäksi  
Yyterinniemi ja Kokemäenjoen suisto, Lohtajan Vat-  
tajanniemi, Kalajoen hiekkasärkät, Liminganlahti ja  
Perämeren kansallispuisto. Joukko täydentynee lähi-  
aikoina Selkämeren kansallispuistolla.

Nykyaikakin näkyy rantatiellä. Tasaisessa rannikko-  
maisemassa uusien tehtaiden, telakoiden ja tuulivoima-  
laiden valtavat rakennelmat erottuvat kilometrien pääs-  
tä. Saaristo on enimmäkseen tyhjentyneet ympärivuo-  
tisesta asutuksesta ja monet mantereenkin puolen ky-  
listä hiljenevät. Niiden sijaan rantaviivan valtaavat nyt  
kesämökkit. Kesäaikaan länsirannikko herää muutenkin  
henkiin erilaisten tapahtumien muodossa, joita riittää  
Pori Jazzista ja Vaskiluodon Rockperrystä Uudenkau-  
pungin Crusell-viikkoihin ja Rauman Pitsiviikkoon.  
Harva festivaalikävijä kuitenkaan eksyy kaupunkien ul-  
kopuolelle, paitsi uimarannoille. Pohjois-eteläsuunnan  
matkailu rannikolla on vähäistä ja suuntautuu valtatie  
8:lle. Talvimatkailu keskittyy reitin pohjoisosiin.

Tämä kirja on tehty hankkeessa, jossa kartoitetaan  
Pohjanlahden rantatien reitti ja historia sekä suunnit-  
tellaan siihen perustuva kulttuurimatkailureitti. Selvi-  
tysten perusteella tielle haetaan aikanaan valtakunnal-  
lisen matkailutien asemaa. Iältään, ympäristöiltään ja  
matkailutarjonnaltaan tie on hyvin verrattavissa Suo-

messa aikaisemmin tuotteistettuihin historiallisiin teihin, kuten Kuninkaantiehen (Suureen Rantatiehen) ja Härkätiehen. Matkailutieajatusta tukevat myös etelärannikon ruuhkautuneisuus, Pohjanlahden toistaiseksi puhtaat vedet, länsirannikon suhteellinen uutuus ja mielenkiintoisuus Etelä-Suomen matkailijoille sekä uusina vetovoimatekijöinä Merenkurkun maailmanperintökohde ja Selkämeren tuleva kansallispuisto.

Nykyiset matkailutiet ja kulttuurimatkailureitit ovat esimerkkejä siitä, miten historiallinen tie voi toimia matkailun kehittämisessä, mutta myös niiden hyödyntämisen vaikeudesta. Vanhat tiet ovat kiitollisia kulttuurimatkailun kehittämisen lähtökohtia, koska kulttuurikohteet keskittyvät luontevasti niiden varalle. Matkailutie toimii laajana teemakokonaisuutena, joka saa helpommin huomiota kuin yksittäinen kohde. Tutkittu historiallinen tie tarjoaa myös hyvän pohjan autenttisuuteen perustuville elämyksille. Tie sinänsä ei vielä saa suuria matkailijajoukkoja liikkeelle, vaan siihen tarvitaan mielikuvitusta, hyvää palvelutarjontaa ja taitavaa markkinointia.

Yleinen ongelma on matkailuteiden hankevetoisuus, joka merkitsee näkyvyyden ja matkailutoiminnan koordinoinnin heikkenemistä hankkeiden päätyttyä – huolimatta perusteellisista taustaselvityksistä ja tiedottamisesta itse hankkeissa. Toinen ongelma on matkailualaa osin vaivaava perinteinen lokeroajattelu, jossa kulttuuri- ja luontomatkailu muodostavat erilliset ja eri asiakasryhmille suunnatut alueensa. Kolman-

nen ongelman muodostavat etenkin laajemmissa reitistikokonaisuuksissa alueiden ja toimijoiden yhteistyön hankaluudet.



Rantatie kulki Ruosniemestä Hyvelän kautta Noormarkkuun. Oikealla uudempi ja suurempi, 1800-luvulla valmistunut Ruosniemen ja Noormarkun välinen tie. Senaatinkartta 1907. Kansallisarkisto, senaatin karttakokoelma. XX.14.

Pohjanlahden rantatie voi toimia pohjana uudennaiselle matkailutiekonseptille. Sen avaintekijöitä ovat luonto- ja kulttuurimatkailun yhdistelymahdollisuudet, länsirannikolle jo suuntautuva tapahtumamatkailu sekä yleinen kiinnostus omatoimista kulttuurimatkailua, kestävää luontomatkailua ja hyvinvointimatkailua kohtaan. Uusien teknologioiden ja verkkoyhteisöjen hyödyntäminen matkailupalveluissa ja markkinoinnissa on kasvava ilmiö, joka voi vetää aivan uusia kohderyhmiä matkailutien piiriin. Visuaalisen tilailmeen suunnittelu ja ympäristötaide ovat tähän asti vähän käytettyjä keinoja kotimaisten matkailureittien esittelyssä.

Tärkeintä on kuitenkin hieno, hyvin säilynyt, arvokkaita kohteita ja mielenkiintoisia tarinoita yhdistävä, halutessa rajan yli jatkuva rannikon matkailureitti. Matkailutien aikaan saaminen vaatii tienvarren maakuntien, matkailuorganisaatioiden ja yrittäjien yhteistyötä sekä kansainvälisiä yhteyksiä. Se kysyy

myös lisäpanostuksia tutkimukseen, kehitystyöhön ja tiedottamiseen. Verkoston rakentaminen ja toiminnan jatkuvuuden turvaaminen on välttämätöntä, jos matkailutiestä halutaan pysyvä tuki rannikkoalueen kehittämiseksi.

Tätä kirjaa ovat olleet tekemässä projektipäällikkö Mikael Lähteenmäki, projektisihteeri Pirjo Ihamäki, suunnittelija Elisa Bruk sekä joukko kirjoittajia Turun yliopiston kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen laitoksen piiristä. Matkailutiehankkeessa ovat mukana yhteistyötahoina Euroopan Aluekehitysrahasto, Satakuntaliitto, Porin kaupunki, Euran, Eurajoen, Luvian, Merikarvian, Nakkilan ja Noormarkun kunnat sekä Taideteollisen korkeakoulun Porin taiteen ja median osasto ja Satakunnan ammattikorkeakoulu, kuvataide / Kankaanpää. Kiitän kaikkia kirjaan ja hankkeeseen osallistuneita. Toivotaan, että mahdollisimman moni pääsee kirjan ja matkailutien myötä nauttimaan rannikon ainutlaatuisista maisemista ja kulttuurista.



Rantatien synty ja suunnat



## Pohjanlahden rantatie

▪ Mikael Lähteenmäki

Suomessa on yhä olemassa keskiaikainen tieverkko. Osaa teistä on tutkittu ja joitakin osuuksia näistä on tuotteistettu matkailureiteiksi vaihtelevalla menestyksellä ja erilaisin konseptein. Satakunnan rannikkoseudulta löytyy myös keskiaikaisperäinen rantatie. Tie on aikanaan yhdistänyt toisiinsa Turun ja Korsholman linnahallinnon ja sitä pitkin on kulkenut postiliikenne. Turusta rantatie on saapunut Satakuntaan Vehmaan, Kalannin ja Laitilan kautta, josta Ihoden, Vermuntilan, Unajan ja Eurajoen kautta Irjanteelle. Yksi linjaus on

**Eurajoella rantatie kulkee paikoin aivan joen tuntumassa. 2009.**

mennyt Irjanteelta Nakkilan Leistilän kautta Ulvilaan, ja toinen Irjanteelta Luvian ja Porin kautta Ulvilaan. Nakkilassa Irjanteelta tullut tie on yhtynyt Huovintiehen. Ulvilan ja Korsholman välillä tie on kulkenut Ulvilasta muun muassa Sunniemen, Söörmarkun ja Noormarkun kautta Ahlasiin, josta rannikkoa myötäillen Merikarvian, Lapväärtin ja Maalahden kautta Korsholmaan.

Jäljempänä esittelen käytetyn tutkimusaineiston ja käyn läpi Satakunnan ja Pohjanlahden tiestön historiaa Ruotsin puolelle asti. Tämän jälkeen esittelen rantatien linjauksen Satakunnan alueella Rauman Vermuntilasta Merikarvian Kasalaan. Esittelyn yhteydessä nostan esille joitakin rantatien varrella tai sen



lähistöllä olevia esihistoria-, kulttuuri-, maisema- ja luontokohteita.

### **Kartta-aineisto ja tutkimusmenetelmät**

Tiehistoriallisen tutkimuksen perustana on käytetty peruskarttoja vuodelta 1996, Senaatinkarttoja vuosilta 1903–1910, pääasiassa 1700-luvulta peräisin olevia isojakokarttoja sekä 1600-luvun maakirjakarttoja. Senaatinkartat eli venäläiset topografikartat ovat mittapöytämenetelmällä tehtyjä tarkkoja karttoja, joissa on korkeuskäyrät ja mitta-asteikko. 1700-luvun isojakokartat antavat aikakauden huomioon ottaen tarkan kuvan maankäytöstä, teiden kulkusuunnista kylien kohdalla ja silloista. 1600-luvun maakirjakartat toimivat joissakin tapauksissa isojakokarttojen antaman informaation tukena. Kirjallisena tutkimusaineistona on käytetty valtakunnallisia ja maakunnallisia tiehistoriallisia julkaisuja sekä maakunnallisia ja paikallis-historiallisia teoksia. Näistä lähteistä saatavat tiedot perustuvat tutkijoiden läpikäymään, yleensä erittäin laajaan alkuperäiseen arkisto- ja karttamateriaaliin.

Senaatinkartat on digitoitu MapInfo Professional 9.0 -karttaohjelmassa peruskarttojen päälle. Tämän jälkeen on tarkasteltu tielinjojen päällekkäisyyttä sekä näiden

**Merikarvian Kasalanjoki solisee vanhan rantatien varrella rehevän kasvillisuuden ympäröimänä. 2008.**



mahdollisia eroavaisuuksia. Peruskartan ja Senaatinkartan tielinjausten erotessa toisistaan on teitä tarkasteltu isojakokarttojen avulla. Tienoikaisut ja -levennykset, teollisuus- ja omakotirakentaminen sekä rantatien jääminen nykyisin yksityisalueena olevalle alueelle on otettu huomioon. Kun Senaatinkartassa on näkynyt rinnakkaislinjauksia, Senaatinkartan linjaus on ylittänyt 1500-luvun rantaviivan, linjaukset ovat jollakin alueella vaihdelleet paljon tai tie on ollut yhteydessä vesistöreitteihin, ne on tarkistettu mahdollisuuksien mukaan isojakokarttojen sekä maakirjakarttojen avulla. Tämän jälkeen rantatien linjaus on käyty maastossa läpi.

Kutsun vanhaa historiallista tietä jäljempänä rantatieksi, vanhaksi rantatieksi tai Pohjanlahden rantatieksi.

### Varhaisia kulkureittejä ja teiden tarve

Teitä ja polkuja pitkin on aikoinaan kuljettu kylästä toiseen, kirkkomatkoille, markkinoille ja niin edelleen. Osa tiestöstä kuuluu jo rautakautisia asutuskeskuksia yhdistäneeseen muinaistieverkkoon, osa teistä on otettu käyttöön keskiajan kuluessa. Monilla vielä nykyäänkin käytössä olevilla teillä ja tieosuuksilla on jo pakanuuden ajalta asti periytyvä historia.<sup>1</sup>

Länsi-Suomen sisämaan rehevät jokilaaksot ja järvisseudut tarjosivat aikanaan erinomaiset edellytykset maanviljelylle ja laidunnukselle. Sitä mukaa, kun me-

renranta pakeni kohti länttä ja maankohoaminen paljasti esiin uutta jokisuistoa viljeltäväksi, pysyvä asutus levisi yhä länemmäs. Ala-Satakunnan vanhimman asutuskeskuksen kerrotaan olleen Kokemäellä, Köyliöstä ja Eurasta on olemassa runsaasti rautakautisia löydöksiä ja Lapijoen yläjuoksun varren kylät liittyvät Pyhäjärven vesistöjen varren asutukseen. Satakunnan rannikko on ollut keskiajalle asti sisämaassa asuvien eräretkeilyn nautinta-alueita. Tyrväältä ja Karkusta on aikoinaan vaellettu Merikarvialle, Huittisista Ahlasiin, Kokemäeltä Ulvilaan ja Luvialle sekä Lapin pitäjältä Lapijoen suistoon ja Rauman rantamille.<sup>2</sup>

Vesitse liikkuminen oli menneinä aikoina luonnollinen ja helppo tapa siirtyä paikasta toiseen. Vesistöjä pitkin ei kuitenkaan päässyt kaikkialle. Ne eivät olleet rospuuttoaikana käytävissä ja kosket saattoivat haitata matkantekoa, kuten Kokemäenjoella<sup>3</sup>. Poikittainen liikenne meriin virtaavien vesiväylien yli täytyi järjestää siltojen tai lauttojen avulla. Talvisin matkaaminen oli helpompaa jäätyneitä merenlahtia, järvenselkiä ja soita pitkin. Maakulkureitit olivat ensin pahaisia polkuja, hiidenteitä ja ruumisteitä<sup>4</sup>. Isojen keskusten ja tärkeimpien kylien välisistä teistä muodostui aikaa myöten maakuntien ylläpitämiä virallisia maanteitä. Kylä- ja kirkkoteillä oli enemmän paikallista merkitystä ja niitä ylläpitivät teiden käyttäjät.<sup>5</sup>

Maalliset ja hengelliset tarpeet, kuten veronkanto ja sotaväen siirrot sekä kirkkoon matkaaminen, edellyttivät toimivia kulkuyhteyksiä hallinnollisten kes-

kusten ja kylien välille. Sotaväki muodosti erittäin tärkeän tienkäyttäjäkunnan, koska mahdollisimman hyvät liikenneyhteydet takasivat sotilaiden nopean siirtymisen alueelta toiselle <sup>6</sup>. Kirkon ja kruunun tarpeita varten perustettu kestitys- ja kyytilaitos oli talonpoikien veroluonteinen velvollisuus, jota kesti noin 1200-luvun loppupuolelta 1900-luvun alkuun asti <sup>7</sup>. Kestityslaitoksesta ja majataloista kertoo Tanja Korpi artikkelissaan *Matkalla Satakunnassa – pysähdytään kestikievariin*.

Ruotsin hallitusvallan ja katolisen kirkon asemien vahvistuminen sekä linnahallinnon järjestäytyminen tarkoitti samalla hallinnollisten teiden parantamiseen ja kohentamiseen liittyviä toimia. Maunu Eerikinpojan maanlaissa 1300-luvun lopulla määrättiin teiden ja siltojen leveyksistä. Tienrakennus sidottiin maanomistukseen, jolloin kirkko-, käräjä- ja myllytiet erotettiin kyläteistä ja teiden sekä siltojen kunnossapidon laiminlyönnistä määrättiin rangaistuksia. Jokaiseen kylään tuli lain mukaan johtaa vähintään yksi tie. <sup>8</sup> Tienrakennus liittyy uudisasutukseen sekä suomalaisen ja ruotsalaisen oikeuden kyliin, joista Jenny Alatalo kertoo tarkemmin artikkelissaan *Tietä pitkin kylien läpi*.

### **Satakunnan teitä**

Turusta Köyliön kautta Kokemäenjokilaaksoon johtaneen Huovintien otaksutaan olevan peräisin 800-lu-

vulta eli viikinkiajalta. Huovit olivat aseistettuja ratsumiehiä, jotka toimivat mm. kuninkaan viestinviejinä. 1600-luvun lopulta lähtien huovilla alettiin tarkoittaa ratsutilallisia ja heidän ratsumiehiään. Huovintieksi on nimetty useita keskiajalta peräisin olevia teitä, jotka perustuvat myöhäiskeskiaikaisiin hallinnollisiin yhteyksiin ja tieverkkoon. Huovinteitä on ollut lisäksi muun muassa Lohjalla, Halikossa ja jäljempänä esiteltävällä Laitila–Rauma–Eurajoki-akselilla. <sup>9</sup> Satakunnan liikenneväylien suunnat ja käyttöaste ovat eläneet aikojen saatossa muun muassa maankohoamisen, kauppamerenkulun painopisteiden muuttumisen ja uusien kaupunkien perustamisen johdosta sisämaan kuivilta kankailta kohti rannikkoa meren tuntumaan.

Jaakko Teitin vuonna 1556 laatimassa luettelossa mainitaan Suomen yleisten teiden varrella olevat kartanot, joihin Kustaa Vaasa aikoi sijoittaa voutejaan. Siinä mainitaan vain osa niistä Suomen yleisistä teistä – muun muassa Ulvila–Korsholma tie – jotka olivat hallinnollisten yhteyksien kannalta keskeisiä. Tapio Salmisen mukaan Teitin tekstit antavat kuvan keskiaikaisen linnahallinnon muovaamasta päätieverkosta, jossa korostuu teiden länsi-itä -suuntaisuus ja Viipurin linnan tuolloinen tärkeys. Teitin luettelosta puuttuu kokonaan esimerkiksi Rauman seudun tiestö. Tämä on Jaakko Masosen mielestä erikoista, sillä Rau-

**Kuninkaantie Merikarvian Alakylässä. 2008.**



Kuninkaantie

ma sai kaupunkioikeudet vuonna 1442 ja oli lisäksi 1500-luvun puolivälissä Suomen kolmanneksi suurin kaupunki Turun ja Viipurin jälkeen.<sup>10</sup>

Laitilan, Vaimaron ja Kodisjoen kautta on aikanaan mennyt Irjanteelle ruumistie. Tien oletetaan olevan vanhempi kuin tässä käsiteltävä Laitilan, Rauman, Lapijoen, Eurajoen ja Leistilän kautta Ulvilaan mennyt rantatie, joka on peräisin viimeistään myöhäiskeskijalta. Toisaalta rantatietä ei korkeussuhteiden perusteella voi Pentti Papusen mukaan ajoittaa 1300-lukua aikaisemmaksi. <sup>11</sup> Eurasta ja Laitilasta johti vanha kangastie Lapin pitäjän kautta Raumalle ja Lapin kylästä vei vanha erätie Irjanteen kautta Luvian Kuivalahdelle <sup>12</sup>. Erätie muodostaa osan Luvian kautta Poriin menneestä ranta- ja postitiestä, josta Jenny Alatalo kertoo artikkelissaan.

Ulvilan ja Varsinais-Suomen välillä kuljettiin pitkään Köyliön, Virttaan ja Pöytyän kautta. Turusta Ulvilaan 1550-luvulla matkannut Juhana Herttua yöpyi Pöytyän pappilassa, Virttaalla piispan lamputotalossa, Köyliön Kankaanpään kylässä ja Kokemäen kartanossa. Olavinlinnan päällikkö Ture Bielke puolestaan matkasi vuonna 1557 Oripään, Virtsanojan, Kankaanpään nimismiehen talon ja Köyliön kautta Kokemäen kartanolle ja Ulvilaan.<sup>13</sup>

Turun ja Ulvilan välillä on rannikon tuntumassa ollut useampia vanhoja tielinjauksia kuin Ulvilasta Pohjanmaalle, jonne on vienyt aluksi vain rantatie. Etelässä asutusta oli enemmän ja tiheämmässä kuin

rannikkoa pohjoiseen päin mentäessä, joten luonnollista oli, että myös teitä oli siellä enemmän. Turusta on kuljettu Ulvilaan ja Pohjanmaalle usein sisämaan kuivempien kankaiden kautta Huovintietä ja Kyrönkankaantietä pitkin. Satakunnan ja Pohjanmaan rannikon vetovoimaisuus kasvoi asutuksen painopisteen vahvistuessa meren tuntumaan perustettujen uusien kaupunkien johdosta viimeistään 1600-luvun alussa <sup>14</sup>. Jo tätä ennen rantatietä pitkin kulki muun muassa Turun ja Korsholman linnojen välinen hallinnollinen yhteydenpito keskiajalla. 1600-luvulta lähtien rantatie toimi postitienä postitalonpoikien kuljettaessa ranta-tiellä postia viestiketjun tapaan.

Vuoteen 1676 asti Turun ja Vaasan välinen posti kuljetettiin pääasiassa Kyrönkankaantietä pitkin. Pohjanmaan posti kuljetettiin vuosien 1643 ja 1676 välillä Turusta Pöytyän kautta kulkenutta sisämaan reittiä pitkin Pohjanmaalle. Rauma ja Pori mainitaan vuosien 1645 postitaksassa ja näiden oletetaan olleen kihlakunnanpostinviejiä. Vuodesta 1676 alkaen posti kulki Vehmaasta Kalannin, Kodjalan, Ihoden ja Rauman kautta Eurajoelle. Turusta oli myös suurempi postireitti Nousiaisten Nummen, Mynämäen Turusunperän, Laitilan Nästin ja Soukaisten sekä Ihoden kautta Unajaan ja Raumalle. Eurajoelta postilinja jatkui Nakkilan Masian, Ulvilan, Porin, Söörmarkun ja Ahlaisten kautta Merikarvialle ja edelleen Pohjanmaalle <sup>15</sup>. Luvian kautta Raumalle vievän tien mainitaan olleen postitienä vuodesta 1694 lähtien.<sup>16</sup>

Korsholman ja Ulvilan välinen rantatie oli paikoin niin huono, että Hämeenkyrön kautta kulkenutta Kyronkankaantietä pidettiin parempana vaihtoehtona Pohjanmaalle kulkemiseen<sup>17</sup>. Kristiinankaupungin ja Porin välille suunniteltiin uutta metsien ja soiden halki kulkevaa tietä 1780-luvun alussa, vaikkakin talonpojat olisivat halunneet kunnostaa vanhan rantatien. Uusi tie valmistui Kristiinankaupungista Noormarkkuun asti 1800-luvun alussa.<sup>18</sup>

1800-luvun alussa valmistunut Kristiinankaupunki–Noormarkku-tie, muut uudet ja suuremmat tieosuudet sekä vanhojen teiden linjauksiin tehdyt oikaisut aiheuttivat muutoksia liikennöinnin painopisteissä. Suorempien, parempikuntoisten ja nopeampien liikenneyhteyksien valmistumisen myötä liikenne vanhoilla, mutkittelevilla ja maaseutukyliä kautta kulkeneilla teillä väheni.

### **Rantatie Varsinais-Suomessa, Satakunnassa ja Pohjanlahden ympäri Ruotsiin**

Nykyisen Satakunnan maakunnan etelärajalla rantatie on saapunut Vermuntilaan valtatie 8:n suunnassa nykyisen Pyhärannan Ihodesta. Vuoden 1796 isojakokartassa Ihodesta Vermuntilan Pekomäkeen kangasmaastoa pitkin saapunut tielinjaus on merkitty vahvemmalta kuin muut tiet. Lounaispaikan Ympäristökartaston isojakokartastossa rantatie on merkitty maantiekseksi ja

muut tiet teiksi<sup>19</sup>. Varsinais-Suomesta on Satakunnan historia III -teoksen kirjoittajan Seppo Suvannon mukaan myöhäiskeskiajalla taivallettu Raumalle Vermuntilan, Unajan ja Kortelan kylien kautta kulkenutta tietä<sup>20</sup>. Pentti Papusen mukaan Laitilasta on kuljettu Vermuntilan, Unajan ja Rauman kautta Lapijoelle sekä edelleen Eurajoen kautta Nakkilan Leistilään ja Ulvilaan jo keskiajalla<sup>21</sup>.

Rauman seudulla 1600-luvulla kulkeneista maanteistä tärkeimmät olivat Rauman kaupungin historia II -teoksen kirjoittajan Aina Lähteenojan mukaan Unajan kautta Turkuun ja Eurajoen kautta Poriin vieneet tiet. Hän mainitsee kyseisen teoksen kirjoittamisajankohdaksi eli vuonna 1932 näiden samojen teiden olleen maantieliikenteen alueelliset pääväylät.<sup>22</sup> Ihodesta Vermuntilan ja Unajan kautta osittain nykyisen valtatie kahdeksan suunnassa Raumalle vievä tie oli vuoden 1946 pitäjänkartan mukaan pääväylä eli hieman ennen nykyisen valtatie kahdeksan rakentamista<sup>23</sup>. Lounaispaikan Ympäristökartaston maisemahistoriakarttatasosta voidaan nähdä Ihodesta pohjoiseen kulkeneet maantiet isojakokarttojen avulla eli noin 1700-luvun loppupuolella<sup>24</sup>.

Rauman Vermuntilasta rantatien linjaus kulkee Unajan ja Vanhan Rauman kautta Lapijoelle. Linjaus Lapijoelta suoraan Eurajoelle on suurelta osin jäänyt valtatie ja sen levennysten alle. Toinen linjaus Lapijoelta menee Väkkärän, Liinamaan, Vuojoen ja Eurajoen kirkonkylän kautta Irjanteelle. Irjanteelta menee

vanhempi linjaus Euran Kiukaisten ja Nakkilan Leis-tilän kautta Ulvilaan, ja nuorempi Irjanteelta Luvian Peränkylän ja Hanninkylän sekä Porin kautta Ulvilaan. Ulvilasta tie kulkee muun muassa Sunniemen, Harjunpään, Ruosniemen, Hyvelän ja Söörmarkun kautta Noormarkkuun, josta Ahlaisten kautta Merikarvian Köörtilään, Alakylään, Trolssiin, Riispyyhyn ja Kasalaan.

Nykyisestä Satakunnasta etelään rantatie on kulkenut Vermuntilasta Turkuun Ihoden, Laitilan, Kalannin (entinen Uusikirkko) ja Vehmaan kautta, jossa se on yhtynyt Ahvenanmaalle vievään Postitiehen<sup>25</sup>. Turun ja Tukholman välisestä reitistä tuli Suomen ensimmäinen postilinja vuonna 1638, jolloin säännöllinen postinkulku järjestettiin<sup>26</sup>. Mynämäen ja Laitilan välille 1600-luvulla valmistunut suurempi tieyhteys jätti Vehmaan ja Kalannin kautta kulkeneen tien oleettavasti vähemmälle käytölle<sup>27</sup>. Varsinais-Suomen ja Satakunnan välisen rannikkotien ei mainita olleen kunnollinen maantie vaan todetaan Laitilasta matkautun mieluummin sisämaan kautta Lappiin<sup>28</sup>. Rantatien kulkukelpoisuus on Turun ja Ulvilan välillä ollut lähteiden mukaan paikoin yhtä keho kuin Ulvilasta pohjoiseen.

Ulvilan ja Korsholman välinen rannikon tieyhteys on keskiaikainen. Korsholman linnan perustaminen ja siihen liittyneet hallinnolliset järjestelyt ajoittuvat 1300-luvun loppuun ja 1400-luvun alkuun. Ne vaikuttivat tieyhteyksien rakentamiseen ja parantamiseen

etelän hallintokeskuksista Korsholmaan. Kokkolaan asti rantatie oli olemassa 1500-luvun puolivälissä ja uusien kaupunkien perustamisen myötä tie rakennettiin 1600-luvun alkuvuosikymmeninä Tornioon asti.<sup>29</sup> Kunnollisen rantatien puutetta on perusteltu osittain kauppamerenkulkuun liittyvillä seikoilla. 1700-luvun puoliväliin saakka Pohjanmaan kaupungeista saattoi kuljettaa tavaroita meritse vain Turkuun ja Tukholmaan. Tilanne muuttui vuonna 1765, jolloin Pohjanlahden kauppapakko purettiin.<sup>30</sup>

1600-luvun alkupuolella perustetut Pohjanmaan rannikkokaupungit Oulu, Vaasa, Uusikaarlepyy ja Kokkola sekä Oulun ja Kajaanin linnat keskittivät alueen liikennettä rannikon tuntumaan.<sup>31</sup> Pohjanmaalla asutus oli keskittynyt jokisuistoihin, joiden välillä Pohjanlahden ympäri Suomen ja Ruotsin välinen maantie kulki. Pohjanlahden rantatien kesä- ja talviteiden linjausten on todettu eronneen toisistaan lähinnä vain Kokkolan ja Oulun seuduilla, joten alueella on rinnakkaisia tielinjauksia melko vähän.<sup>32</sup>

Rantatie jatkui Merikarvialta pohjoiseen Kristiinankaupungin, Närpiön, Korsnäsin, Moikipään, Petolahden ja Maalahden kautta Korsholmaan. Korsholmasta tie on jatkunut Veikarsin, Vähäkyrön, Vöyrin, KaitSORIN/Karfsorin, Oravaisten, Munsalan, Uusikaarlepyyn, Pietarsaaren tai Pedersören ja Hopsalan (Kruunupyö) kautta Kokkolan Kaarlelan kirkolle. Pohjanlahden tie on ulottunut viimeistään vuonna 1590 Kokkolaan asti.<sup>33</sup> Kauppamerenkulun voimistuminen ja uusien

kaupunkien perustaminen rannikolle merkitsi Pohjanlahden ympäri vieneen vaatimattoman ratsutien muuttumista maantiekseksi. Pohjanlahden ympäri on kiertänyt ratsutie viimeistään 1500-luvulla ja 1600-luvulta lähtien Vaasan ja Oulun välinen kesätie vakiintui yleiseksi maantiekseksi<sup>34</sup>.

Ruotsin itärannikolla ja Suomen länsirannikolla Pohjanlahden ympäri vieneen maantien keskeiset asutuspaikat sijaitsivat rannikolla. Pääasiainen liikennöinti rannikon tuntumassa tapahtui veneellä ja talvikaudella kuljettiin jäitä pitkin, kuten Suomenkin puolella.<sup>35</sup> Ruotsin itärannikolla etelän hallinnollisista keskuksista pohjoiseen vienyttä tie, Norrstigen, on peräisin viimeistään 1300-luvulta. Pohjanlahden ympäri vienyttä reittiä on keskiaikaisperäinen ja ollut talvitiellä olemassa viimeistään 1500-luvulta asti<sup>36</sup>. Varsinaisena kärrytienä se lienee ollut vasta 1600-luvulta lähtien, kun se muutettiin ratsupolusta maantiekseksi. Levennetty tie on ulottunut 1540-lukuun mennessä Skellefteåhin asti, Ångermanlannissa tien mainitaan olleen kunnostettu rattailta kuljettavaksi 1590-luvulla ja Uumajan seudulla 1630-luvun lopulla. Ruotsin valtakunnan postikartassa vuodelta 1698 Pohjanlahden rannikkoa kiertänyt postitie kulki Suomessa Ahvenanmaalta muun muassa Turun, Rauman, Porin, Kristiinankaupungin, Vaasan, Uusikaarlepyyn, Pietarsaaren, Kokkolan ja Oulun kautta. Ruotsin itärannikkoa tie jatkui muun muassa Luulajan, Uumajan ja Sundsvallin kautta kohti etelää.<sup>37</sup>

## Pohjanlahden Rantatien kulku Satakunnan alueella

### Vermuntila – Vanha Rauma

Rantatie on saapunut Satakuntaan Laitilasta. Pyhärannan Ihodesta nykyisen valtatie kahdeksan tuntumassa Vermuntilaan kulkenut tie on kulkenut mutkitellen kangasmaastossa. Maakuntien rajalla valtatie ohitustaistojen rakentaminen ja muut tiejärjestelyt ovat merkinneet vanhan tien osittaista tuhoutumista. Vermuntilan Pekomäessä tie kulkee valtatie itäpuolella soratienä metsäisessä maastossa harvahkon asutuksen keskellä.

Vermuntilasta vanha tie on jatkunut Taantumuksentielle loivasti mutkitellen tien lomassa pilkottavien peltoaukeiden keskellä. Kulamaan, Hurukallion, Rantalantien sekä Metomaantien ja Löytyntien yksityisten kautta tie jatkuu kohti Unajaa. Vanha soratie alittaa (maksimikorkeus 3,5 metriä) valtatie ja jatkaa kohti Unajaa asfalttitiellä. Juuri ennen valtatie alitusta avautuu hieno maisemanäkymä Unajan vanhaan kulttuurimaisemaan ja Unajanjokilaaksoon.

Unajassa vuonna 1650 mainitaan postinkuljettajana olleen Mikko Helon ja vuonna 1659 Unajan postitalona on ollut Jokela. Postilaukut on kuljetettu esimerkiksi Ihodeen ratsain, josta ne on toimitettu edelleen Laitilaan ja etelämmäs. Ruotsin ja Tanskan välisen sodan vuoksi 1640-luvulla postia oli meriyhteyksien heikkouden vuoksi kuljetettu Tukholmas-

ta Pohjanlahden ympäri Oulun ja Liivinmaan kautta Keski-Eurooppaan asti.<sup>38</sup>

Peltojen keskellä mutkittelee Unajanjoki kohti Unajanlahtea ja Selkämerä. Unajanlahden rannalla on lintutorni, nuotiopaikka ja infotaulu. Tie laskeutuu alas Unajan vuonna 1900 valmistuneelle, historiallisesti merkittävälle kiviselle kaksiaukkoiselle holvisillalle. Sillan lähellä on sijainnut Unajan keskiaikainen



Unaja, Rauma.

satamapaikka.<sup>39</sup> Sillan jälkeen rantatieltä kääntyy tie Vasaraisiin, jossa noin seitsemän kilometrin päässä on Kylmäkorvenkallion pronssikautinen muinaismuistokohde<sup>40</sup>.

Unajasta tie jatkuu kaupunkimaisessa ympäristössä kohti Kortelaa ja Vanhaa Raumaa. Pitkäjärven kohdalla vanha tie kaartuu itään ja nousee Vanhalle Turuntielle, jonka korkeimmalta kohdalta on avoin näkymä itään Pitkäjärvelle. Lähellä on Kaunis Paikka -niminen maisemanäkymäpaikka samaiselle järvelle. Samalla katsoja saa myös äänimaisemakokemuksen valtatie liikenteestä ja pauhusta. Rantatie jatkuu kohti Vanhaa Raumaa.

Vanha Rauma on ollut vuodesta 1991 lähtien Unescon World Heritage -kohde. Suurin osa rakennuksista on peräisin 1800-luvulta, mutta osa jo 1700-luvulta. Huomattavimpia ovat keskiaikainen Pyhän Ristin kirkko ja vanha raatihuone sekä Kirstin, Pinnalan, Marelan ja Naolin talot. Vanhan Rauman itäosassa sijaitsevat keskiaikaisen Pyhän Kolminaisuuden kirkon rauniot ja kirkkoma. Kaksikerroksinen C. F. Schröderin ja J. Schyttin suunnittelema kivinen raatihuone rakennettiin vuonna 1776.<sup>41</sup>

### Vanha Rauma – Lapijoki

Satakunnassa on lähteiden mukaan ollut kolme keskiaikaista Huovintietä. Yksi on kulkenut Laitilasta Rauman ja Eurajoen kautta Kokemäelle, toinen Turusta



Loimaan, Oripään ja Köyliön kautta Kokemäelle, kolmas Huittisista Tyrvään kautta Pirkkalaan <sup>42</sup>. Turusta Köyliön kautta Kokemäelle kulkeva tie on Huovinteistä tunnetuin ja sen eriaikaisia linjauksia on tutkinut Tapio Salminen. <sup>43</sup> Eurajoen historian kirjoittaneen Ulla Heinon mukaan rannikon Huovintie todistaa Liinmaan linnan huovien matkaamisesta rannikolta sisämaahan. Tien oletetaan nimistöviitteiden perusteella kulkeneen Raumalta Äyhön ja Sorkan kautta Eurajoen kirkonkylään. <sup>44</sup>

Äyhöstä Uutilan itäpuolelta Impivaaraan ja edelleen Lapijoelle menee Senaatinkartassa Eurajoelle vievä tie. Impivaarasta on Senaatinkartan mukaan osittain jatkunut katkoviivalla merkitty tie tai polku Kaarojärven itäpuolitse Sorkan kylään. Tämä linjaus saattaisi olla osa Heinon mainitsemaa rannikon Huovintietä, mutta varmuutta asiasta ei ole. Tien Sorkan puoleinen osa on nähtävissä isojakokartassa. Sorkan kylästä kohti Lapijokea Hiuknummenojan vieritse johtanut tie on merkitty Senaatinkarttaan vahvemmalla ja tämä vanha tieosuus on edelleen käytössä.

Vanhan Rauman itälaidalta rantatie on jatkunut Lajon asuinalueen halki sekä liikekeskuksen editse koilliseen kohti Äyhöä. Tämä osuus vanhasta tiestä on paikoin tuhoutunut. Tie polveilee ja mutkittelee Äyhön maalaismaisen asuinalueen halki golfkentän länsipuolella kohti Luostarinkylää ja ylittää rautatien Liinalassa. Lähellä Impivaaraa Sorrinsuon kohdalla vanha tielinja on tuhoutunut. Impivaarassa rantatie

kulkee ensin Kolhantienä, sitten kohti koillista mutkittelevana Tiilivuorentienä. Tiilivuorentien eteläpäässä on tien varrella ensin runsaasti asutusta, mutta tietä koilliseen jatkettaessa asutus harvenee. Tien länsipuolella on korkeahkoa maastoa ja kangasmetsää, taival on jatkuvaa mutkaa, nousua ja laskua.

Ruotsin Riksarkivetin vuoden 1742 lääninkartta (Björneborgs län) esittää yhden tien kulkeneen Sorkan kylästä Hankkilaan, josta Lapinjoen suiston yli Väkkärään sekä Liinamaalle ja edelleen Vuojoen kautta Eurajoen kirkonkylään. Toinen tie on johtanut Sorkan kylästä Lapijoen kylään, josta se on mennyt suoraan kohti pohjoista nykyisen Lautkatonmaan metsikön halki ja Vuojoen editse Liinamaasta Eurajoen kirkolle kulkevalle tielle. <sup>45</sup> Olof Mörtin vuoden 1697 maakirjakarttaan ei ole merkitty Hankkilasta Lapinjoen yli kulkevaa reittiä, lauttapaikkaa, saati tietä, joka tällaiselle johtaisi <sup>46</sup>.

Takalan ja Tienhaaran kohdalla vanha tie on tuhoutunut. Sorkasta tuleva toinen vanha tie liittyy rantatiehen samalla kun kunta vaihtuu Eurajoeksi. Rantatie jatkuu valtatie eteläpuolella kohti Lapijoen kylää Mikkolan ja Jaakolan talojen välillä ojan viertä yksityisalueella. Jaakolan jälkeen tienristeyksessä on siirtolohkare, jonka jälkeen tie jatkuu Unkintienä vielä hetken kohti koillista ja vanhaa Taipaleen kylää sekä Lapijoen museosiltaa. Lapinjoen laaja kulttuurimaisema ulottuu Lapijoen kylästä Hankkilan kylään saakka. Molemmissa kylissä on säilynyt perinteistä rakennus-

kantaa ja Lapijoen näyttävä kolmiaukkoinen kivisilta vuodelta 1883 on nimetty museosillaksi.<sup>47</sup>

Ensimmäisen kerran Eurajoki mainitaan historiallisissa lähteissä vuonna 1344<sup>48</sup>. Irjanne sekä Haloinen ja Vilainen (jotka muodostavat nykyisen Eurajoen kirkonkylän) ovat Eurajoen suomalaisen eli vanhemman oikeuden kyliä.<sup>49</sup> Koivuniemen, Väkkärän, Kaukenpielen, Liinamaan ja Vuojoen kylät ovat maksaneet veroa 1500-luvun puolivälissä ruotsalaisen oikeuden mukaan. Näiden kylien kautta on kulkenut vanha tielinjaus myös Fabrellin vuonna 1777 laatiman isojakokartan mukaan<sup>50</sup>. Tie on tullut Kaukenpielestä kuta-kuinkin nykyistä tietä pitkin Liinamaahan, josta se on kääntynyt Liinamaan koulun editse ja urheilukentän halki takaisin nykyiselle tielle. Tästä tie on jatkunut Vuojoen kartanon editse Eurajoelle.

Raumalaiset anoivat vuoden 1668 valtiopäivillä Eurajoen kirkolta Rauman kaupunkiin johtavaa tietä vaunutieksi<sup>51</sup>. Olof Mörtin Lapijoen maakirjakarttaan vuodelta 1697 on merkitty Raumalta Taipaleen kylään saapuva ja Eurajoelle jatkuva tie. Tie on merkitty karttaan kaksoispisteviivalla. Tie Lapijoelta Linnamaalle päin on merkitty yksinkertaisella pisteviivalla.<sup>52</sup> Tästä voisi päätellä Eurajoen ja Rauman välisen suoremman tien olleen 1600-luvun lopulla tärkeämpi kulkureitti kuin Raumalta Lapijoen, Linnamaan ja Vuojoen kautta Eurajoelle kulkeva tie. Tämä vanha tielinjaus on kuitenkin pääosin tuhoutunut valtatie liikennejärjestelyjen vuoksi. Pieni pätkä vanhaa tiepohjaa on

vielä havaittavissa teollisuusalueen koillisosassa Antinsillansuon pohjoispuolella ennen Luttan tietä. Tämän vanhan tielinjan pystyy parhaiten havaitsemaan ortoilmakuvasta<sup>53</sup>. Tästä Eurajoen kirkolle asti vanha tie on havaittavissa myös Christian Fabrellin vuoden 1777 isojakokartasta<sup>54</sup>.

### Lapijoki – Linnamaa – Vuojoki – Eurajoki

Posiva Oy:n tutkimuskoordinaattori Ari Ikonen on tehnyt Rauman ja Irjanteen välille maankohoamisenusteen vuodelle 1500 j.a.a<sup>55</sup>. Ennusteessa on Ikosen mukaan otettava huomioon mahdollinen rantaviivan heitto noin 1,5 metriä puoleen tai toiseen, joka voi johtua muun muassa maaperän savisuudesta<sup>56</sup>. Tehdyn mallin mukaan Lapijoen suisto on noin 500 vuotta sitten ollut Hankkilan ja Väkkärän kohdalla melko laaja, ehkä jopa useita satoja metrejä leveä. Maankohoaminen on tällä hetkellä Porin kohdalla arvioitu olevan 6–7 millimetriä vuodessa<sup>57</sup>. Varovaisestikin arvioiden maan voi olettaa kohonneen Satakunnan rannikolla 500 vuodessa vähintään kolme metriä. 1500-luvulla Lapijoen suiston leveys on saattanut Hankkilan kohdalla olla jopa useita satoja metrejä, jolloin sen ylitys on tällä kohdin ollut hankalaa.

Isojakokartan, Senaatinkartan ja peruskartan vertailun perusteella vanha tielinjaus on säilynyt Kau-

**Merikarvialla kiviaidat reunustavat vanhaa tietä. 2008.**



kenpielen ja Liinamaan välillä muutamaa vähäistä tie-noikaisua lukuun ottamatta lähes ennallaan. Lapijoen ja Kaukenpielen kylien väliltä on käytössä Senaatinkartan ja peruskartan vertailu. Lapijoen kylästä lähtee Olof Mörtin vuoden 1697 maakirjakartan mukaan samansuuntainen tielinjaus Väkkärään päin kuin nykyisinkin<sup>58</sup>. Tie saattaa myös olla alku Lautkatonmaan metsäalueen läpi suoraan Vuojolle kulkeneesta vanhasta kangasmaan halki menevästä tieurasta. Lapijoki, Koivuniemi, Väkkärä, Kaukenpieli, Linnamaa ja Vuojoki ovat olleet ruotsalaisen oikeuden mukaan verotettavia kyliä ja ovat näin ollen peräisin todennäköisesti viimeistään 1300-luvulta. Fabrellin vuoden 1777 isojakokartasta näkyvät näiden kylien väliset tieyhteydet eikä ole syytä epäillä etteikö kylien välillä olisi ollut teitä jo huomattavasti tätä aiemmin.

Rantatie jatkuu ennen Lapijoen museosiltaa pohjoiseen yli valtatie kohti Heinilää hetken Vanhatien soratienä. Heinilän kohdalla ylitetään Alisenpäänkosken (peruskartassa Alinenkoski) puukantinen palkkisolta, joka on valmistunut vuonna 1905. Sillan jälkeen tien molemmin puolin avautuu avoin näkymä maalaismaiseen peltomaisemaan ja Lapinjoen suistoon. Tie jatkuu kohti Lapinjoen suistoa ja Väkkärää kangasmaastossa, jonka korkeimmalla kohdalla avautuu rantatien varren rujoin näkymä metsään tehtyihin voimalinja-aukkoihin. Asutusta on harvakseltaan ja tie-maisema on voimajohtolinjojen tekemää poikkeusta lukuun ottamatta miellyttävää. Maasto Lapijoelta Vä-

kärään on loivasti kumpuilevaa. Tien mutkittelevuus pitää aistit koko ajan hereillä ja matkaaminen yhdessä vaihtelevien maisemien kanssa on miellyttävää.

Liinmaan linnan ja Eurajoen kirkonkylän välinen tie on 1600-luvulla ollut pitäjäläisten käyttämä yleinen tie, joka on seuraillut Eurajoen etelärantaa. Tie ylitti joen Kirkonkylän kohdalla ja sillan mainitaan olleen osa linnamaalaisten kirkkotietä.<sup>59</sup> Liinmaan linnan lyhyeksi jäänyt aikakausi oli 1300-luvulla. Lapijoen ja Taipaleen kylien oletetaan olevan peräisin jo 1200-luvulta ja Taipaleen kylän nimi viittaa eräretkiin<sup>60</sup>.

Väkkärässä rantatien eteläpuolella avautuu Lapinjoen suistomaisemaan laaja avoin näkymä, jota hallitsee jo edellä mainitut voimalinjat. Kaukenpielen kohdalla pääsee vajaan 1,5 kilometrin päässä olevalle Liinmaan linnalle Linnaniityntietä pitkin. Eurajoen Liinmaan keskiaikainen linna on oletettavasti aikoinaan sijainnut pienellä saarella mantereen lähellä, mutta nyt linnanpaikka on osa manteretta. Lähteistä riippuen linna on ollut käytössä 1300-luvun loppupuolelta 1400-luvun alkuun.<sup>61</sup> Väkkärän ja Linnamaan maisemassa on vuoroin peltoa ja metsää. Asuinrakennuksia on harvassa, mutta lähestyttäessä Linnamaan kyläkeskusta ja koulua asutusta on hieman tiheämmässä.

Senaatinkartan ja peruskartan linjaukset ovat yhteneväiset Linnamaalta Eurajoen keskustaan saakka. Vuoden 1777 isojakokartan mukaan alueella on kuitenkin ollut useita teitä ja ne ovat risteilleet nykyisin peltolina olevien maiden kautta. Yksi tie on mennyt

Panninperän ojan läheltä Pistolan eteläpuolitse kohti Masinikoskea ja Krannia. Toinen tie on kulkenut lähellä jokea Vuojoen kartanon pihapiirin kautta ja entisen latokartanon editse. Krannin kohdalla isojakokartan, senaatinkartan ja peruskartan tielinjaukset ovat yhteneväiset, josta tie on jatkunut kohti Eurajoen kirkonkylää.<sup>62</sup> Huomioitavaa on, ettei vuoden 1777 isojakokartan mukaan ylempänä kulkenut tie ole kulkenut kangasmaastossa vaan peltojen ja niittyjen lomassa.

Nykyinen maantie Linnamaalta Eurajoen kirkonkylään kulkee Vuojoen kartanon lähistöllä olevaa osuutta lukuun ottamatta kangasmaastoa hyväksi käyttäen harvahkon asutuksen lomassa. Vuojoen empiretyylisen päärakennuksen on suunnitellut C. L. Engel ja se on vuodelta 1836. Kartanokokonaisuuteen kuuluu talousrakennuksia ja laaja joenrantaa myötäilevä puisto. Kartano ja sen kasvihuone eli orangerie on vastikään kunnostettu.<sup>63</sup> Näkymä avoimeen Eurajokisuistoon, jossa maasto kohoaa laajojen peltovainioiden kupeita kohti kangasmetsän reunaa, on yksi historiallisen tien näyttävimmistä. Jokilaaksoa ja sen peltovainioita korkeammalla kulkevalta tieltä voi katsoja hallita useiden neliölikometrien laajuista näkymää yhdellä katsomalla. Varsinkin talvella tietä kuljettaessa näkymä jokilaaksoon on avoin. Saavuttaessa Eurajoen keskustaan tie ylittää valtatie, kulkee Linnaintietä Eurajoen paloaseman ja uuden vanhustentalon vieritse sekä Tohkantien sillan ja Eurajoen yli Kirkkotielle. Tästä tie kääntyy kohti Irjannetta.

Eurajoen keskustan lähistöltä on matkaa Sammallahtenmäen muinaismuistoalueelle noin kymmenen kilometriä. Sammallahtenmäen pronssikautinen muinaisjäännösalue sijaitsee Rauman Lapin Kivikylässä noin 10 kilometrin päässä rantatiestä. Kallioharjanteilla ja niiden välisessä kangasmaastossa on noin 800 metrin matkalla 36 muodoltaan ja kooltaan erilaista hautaröykkiötä. Alueen tunnetuimmat muinaisjäännökset ovat Kirkonlaattia ja Huilun pitkä raunio. Sammallahtenmäki otettiin Unescon maailmanperintöluetteloon vuonna 1999.<sup>64</sup>

### **Eurajoki – Irjanne**

Vanha tie jatkuu Eurajoen kirkonkylän halki kohti Irjannetta. Tien kääntyessä kohti pohjoista sen läheisyyteen jäävät Pappilankosken silta ja voimala. Tarvolan kievari on aikanaan sijainnut Kainussa, Eurajoen kirkonkylän ja joen itäpuolella nykyisen Välimäen perinnetorpan lähellä<sup>65</sup>. Perinnetorpalla noin kilometrin päässä tiestä järjestetään 1900-luvun alun perinnetaitoihin liittyviä näyttöksiä<sup>66</sup>. Lavilassa tie menee P. J. Gyllichin suunnitteleman empiretyylisen viljamakasiinin, Eurajoen yhteiskoulun ja lukion sekä Eurajoen kristillisen opiston ohi. Samalla maisemakuva avartuu laajan peltoaukean avautuessa edessäpäin. Välittömästi Maaden sillan jälkeen tien itäpuolella pienen kumpareen päällä kasvaa maisemapuuna tuomi, joka kiinnittää ohikulkijan huomion muutoin melko avoimessa maisemassa.

Rantatie jatkuu kohti Irjannetta laajojen peltoaukeiden keskellä näyttävässä maalaismaisemassa. Tiesuus Eurajoelta Irjanteelle on ehdottomasti tämän historiallisen tieselvityksen maisemallisesti upeimpia. Tien varrella on tällä osuudella asutusta harvakseltaan. Eurajoki virtaa aivan tien vieressä sen itäpuolella koko

matkan Irjanteelle asti ja veden pinta on ajoittain lähes käsin kosketeltavan lähellä. Irjanteelle saavuttaessa avautuu näkymä kyläkeskustaan, jonne tie nousee peltojen keskeltä loivasti. Irjanteelta on mennyt Ulvilaan vanha tie sekä Nakkilan Leistilän että Luvian ja Porin kautta.



Irjanne – Huhta, Eurajoki.

### **Irjanne – Euran Kiukainen – Nakkilan Leistilä – Ulvilan lauttapaikka**

Irjanteen keskustasta vanha tielinja jatkuu pohjoiseen Euran Kiukaisten kautta Nakkilan Leistilään Huhdantietä pitkin. Tie seurailee aluksi Eurajoen rantamia. Tällä tiesuudella ei ole asutusta juuri lainkaan vaan maisema koostuu lähinnä tien pohjoispuolella loivasti kohoavista peltoaukeista. Saharinkosken lähellä tien eteläpuolella on Ruikan mylly, jonka jälkeen tie kaartuu loivasti pohjoiseen.

Saharinkoskelta tie jatkuu pohjoiseen Haapakorvenojan yli ja kaartuu Huhdan kylää lähestyessä koilliseen. Tie kulkee Huhdan pienen ja idyllisen maalaiskylän halki, jonka jälkeen se kaartuu koilliseen Toivelin peltoaukean yli. Samalla Eurajoki kaartuu kaakkoon kohti Paneliaa ja Pyhäjärveä. Tie mutkittelee Huhdankankaan metsäisessä maastossa, jossa on jonkin verran korkeuseroja. Kunta vaihtuu pien Euraaksi ja kylä Kiukaisten Paneliaksi. Kiukaisten Panelian Kuninkaanhaudalle on tieltä matkaa noin seitsemän kilometriä.

Kiukaisten Saarenmaan kohdalla tie kääntyy pohjoiseen kohti Nakkilan Leistilää. Saarenmaan risteuksen kohdalla vanha tielinjaus on kulkenut loivasti Alasmäen ja Rantasen tilojen välillä nykyisen linjauksen kääntyessä Korrinmäen jälkeen suoraan kohti pohjoista. Tie kulkee kohti Nakkilaa metsäisessä maastossa ja ohittaa Nahinkulman ja Ojalankulman. Raakkuunjärven kohdalla on tien länsipuolella on Keisarinranta-niminen paikka.

Porin ja Rauman välinen vanha maantie – Raak-kuntieksikin kutsuttu – kulki Panelian kylän pohjoisosan kautta Nakkilan Leistilään Raakkuunjärven vieritse. Nyt jo umpeen kasvaneen järven itärannalla harjun rinteellä on Keisarinranta-niminen paikka. Nimen paikalle on tuonut tarina, jossa Keisari Aleksanteri I kulki 6.9.1819 matkallaan Porista Raumalle. Keisarin kerrotaan pysähtyneen Raakkuunjärven rannalle seurueensa vaunuhevosten vaihdon ajaksi. Jälkiä tapahtuneesta eivät vuonna 1969 paikkaa tutkineet kyläläiset löytäneet mikä on aivan luonnollistakin vain hevostenvaihdon aikanaan olleen kyseessä. Historiallisena tapahtumana Keisarin paikkakunnalla olo on kuitenkin ollut merkittävä ja kaikkea muuta kuin arkipäiväinen.<sup>67</sup>

Raakkuunjärven ja Ulvilanahteen jälkeen kunta vaihtuu Nakkilaksi. Kyllijoen kohdalla vanha tielinja on kulkenut Suomen ja Hakalan kautta Pakarin kohdalle. Tie jatkuu metsäisessä maastossa matalahkoa harjua pitkin ja saapuu Hormistonmäelle, jossa vanha

tie on kiertänyt Kuusiston kautta Mikolantien rukoushuoneen vieritse. Tie on yksityinen. Hormistonmäellä on asutusta runsaasti. Tästä Leistilään asti tie kulkee avoimessa peltomaisemassa ja tien varressa on harvakseltaan asutusta.

Nakkilaa etelästä päin lähestyttäessä jo kaukaa maisemassa siintää vuonna 1937 valmistuneen arkkitehti Erkki Huttusen suunnitteleman Nakkilan funktionalistisen kirkon valkea profiili. Leistilässä vanha rantatien linjausta pystyy etenemään nykyisen palaseman kohdille, minkä jälkeen vanha tie on jäänyt valtatie kahden liikennejärjestelyjen alle ja tuhoutunut. Valtatien pohjoispuolella tie jatkuu Suomisentielle laskeutuvan pyörätien kohdalla. A. F. Granstedtin suunnittelema Villilän vuodelta 1852 oleva kartano rakennuksineen jää tien itäpuolelle<sup>68</sup>. Toinen Nakkilan kartanoista, Kokemäenjoen pohjoispuolella noin viiden kilometrin päässä rantatiestä Kirkkosaaren kohdalla sijaitseva J. Eklundin suunnittelema Anolan kartano, on vuodelta 1938. Anolan historia takautuu 1400-luvun loppupuolelle ja kartanopuisto on mahdollisesti peräisin jo 1600-luvulta.<sup>69</sup>

Nakkilassa oli vielä 1970-luvulla jäljellä useita luonnonkivistä holvattuja yksiaukkoisia kivisiltoja. Tänä päivänä niistä on jäljellä enää kaksi, Suomisentiellä vanhan Pappilan läheisyydessä (peräisin noin 1800-luvun puolivälistä) ja Jaakkolan pihapiirissä. Purettujen siltojen joukossa ovat muun muassa Villilän kartanon koivukujan päässä ollut kivisilta, Masian ki-





visilta sekä J. W. Suomisen tehtailta Kirkkokujalle joh-  
tanut silta.<sup>70</sup>

Vanha tielinjaus jatkuu Suomisentien asuinalueen halki ja Palojoen kivisillan yli. Tehdasalueella vanha tie on kadonnut, mutta se jatkuu Masian kylän kohdalla kohti pohjoista ensin Ratatienä, sitten Myllärintienä. Tienvarsimaisema koostuu pienipiirteisestä maalais-  
tiestä, jossa lähes kiinni on muun muassa vuodelta 1900 peräisin oleva Talonpojan tilan kivinen navettarakennus. Kapea tie ja vanha rakennuskanta luovat yhdessä erittäin rauhallisen ja maalaismaisen vaikutelman.

Myllärintien lounaispuolella avautuu peltoaukea ja koillispuolella on enimmäkseen asuinalueita. Turusta Oripään, Köyliön ja Kokemäen kautta Ulvilaan kulkenut Huovintie on liittynyt rantatiehen Masiassa, jonka jälkeen Huovintie ja rantatie ovat jatkuneet Ulvilaan samaa linjausta. Myllärintien ja Porintien liittymässä vanha tie on kadonnut. Porintietä vanha linjaus on ensin jatkunut loivasti mutkittelevana luoteeseen Takaveräjanojan yli ja edelleen Ruskilan kylän halki näyttävässä maalaismaisemassa. Viikinkulmassa tie kääntyy kohti Kokemäenjokea ja samalla kunta vaihtuu Ulvilaksi.

Kokemäenjoen läheisyydessä tie on edennyt Hais-  
tilan lauttapaikalle, joka on merkitty viitoituksella. Maastossa on yhä nähtävissä vanhojen aitarakennel-

mien kivitolppia. Joen vastarannalla on kasvillisuuden seassa nähtävissä samankaltaisia kivitolppia muistoina joen pohjoisrannan vanhasta, lauttarantaan kaartuneesta tiestä aitoineen.

### **Irjanne – Luvia – Ulvilan lauttapaikka**

Irjanteelta menee pohjoiseen toinenkin vanha tielinjaus, joka etenee Ulvilaan Luvian ja Porin kautta. Tie on mennyt Irjanteen keskustasta vanhaa, harjua pitkin kulkenutta erätietä kohti valtatie risteystä. Irjanteen keskustasta länteen päin lähettäessä tien eteläpuolella avautuu näkymiä agraarimaisemaan. Harjulla tien eteläpuolella on metsää, jonka seasta paikoin pilkottaa peltoaukeita. Pohjoispuolella on soranottoalueita muistoina ajoista, jolloin tehokkuus ja edistys ajoivat näyttävien maisemanäkymien arvostuksen edelle. Tie vuoroin nousee, laskee ja mutkittelee eli se tuntuu vanhalta tieltä. Valtatie risteyksestä vanha erätie on jatkunut kohti Luvian Kuivalahtea ja merta.

Rantatie jatkuu valtatie risteyksestä pohjoiseen kohti Luvia ja on osittain tuhoutunut valtatie le-  
vennysten alle. Hieman ennen Yleisradioasemaa tie kääntyy itään hakkuuaukealle ja muuttuu huonokuntoiseksi soratieksi. Yleisradioaseman jälkeen tie on jatkunut kohti pohjoista ja yhtynyt Pinkjärvelle vievään pieneen tiehen. Pinkjärven lähistöllä tie kulkee mutkitellen metsän keskellä, kääntyy luoteeseen kohti valtatieä ja ylittää sen.

**Vanha rantatie ja Merikarvian Kasalan Myllysilta. 2008.**

Valtatien länsipuolella tie jatkuu hiekkatietä metsäisessä maastossa Pinkjärvenojan länsipuolella kohti Liuhtonkangasta. Metsätie on huonokuntoinen ja paikoin rengasurat ovat syviä. Myllyhahteen lähellä ja Mikolaa lähestyttäessä vanha tie on osittain tuhoutunut valtatie alle. Peränkylän kohdalla vanha tie kulkee avoimessa peltomaisemassa, joskin valtatie läheisyys ja liikennejärjestelyt ovat vahingoittaneet vanhaa tietä. Peränkylän Vanha-Eskossa tie kulkee yksityisenä peltotienä Korvenojan yli. Tienhaaran ja Tuulensuun välillä vanha tielinja on osittain kulkenut Nakkilan Pysyäkankaalle vievän tien linjausta. Peltojen kautta ja osittain valtatie alle jääneenä tie on jatkunut Luvianlahden reunamille.

Laajojen Luvianlahden peltoaukeiden lisäksi Luvian taajaman maisemaa hallitsee osaltaan J. Stenbeckin suunnittelema Luvian kivikirkko, mikä on rakennettu vuosina 1908–1910. Luvian kylistä läheinen Lemlahti on tyyppinen kalastuksesta aikanaan elantonsa saanut yhteisö. Lemlahden kylän vainiot, niityt ja hakamaat muodostavat arvokkaan ja pienijakoisen kulttuurimaiseman. Läheisen Niemenkylän Verkko-ranta on ollut laivanveistämöaluetta 1500-luvulta aina 1900-luvun alkupuolelle asti. Tällä hetkellä luvialaista puulaivanrakennusperinnettä pitävät yllä Laitakarissa Kaljaasi Ihanaa rakentava perinnelaivayhdistys Ihana ry sekä Scylla-puuveneitä rakentava Björn Nybergin veneveistämö.<sup>71</sup> Avomerellä Luvian saariston laitamilla on Säpin majakka vuodelta 1873. Valkoiseksi rapatun

tiilitornin pihapiirissä on majakanvartijoiden asuin- ja talousrakennuksia sekä länsirannalla luotsitupa.<sup>72</sup>

Luvianlahden laidalla taajamassa tie polveilee harjun etelälaitaa pitkin kohti Hanninkylää. Hanninkylästä tie jatkuu kohti Pietniemeä ja pohjoista pääasiassa sankan metsän keskellä kulkevana soratienä. Hanninkylästä pohjoiseen lähdettäessä tien varrella on asutusta, mutta Vanha-Lankista Metsäkulmaan asti tiemaisema on melko autiota metsätaipaletta. Vaihtelevuutta tuovat tien nousut, laskut ja jatkuva mutkittelevuus sekä Hiittenmäen hiekanottokuopat ja FK-radana läheisyydessä olevat taistelun- ja juoksuhaudat.<sup>73</sup>

Rimpialhossa tie kääntyy kohti Pietniemeä, muuttuu asfalttitieksi ja etenee mutkittelevana harvan asutuksen keskellä ja metsän ympäröimänä. Leppäkorpea lähestyttäessä tiemaisema on paikoin avointa, peltoaukeiden ja korkeuserojen sävyttämää haja-asutusaluetta. Leppäkorven lähellä noin 2,5 kilometrin päässä rantatiestä Tuorsniemen eteläpuolella on vanha lasipruukin alue ja puutarha.

Pietniemen kaupunginosasta vanha tielinja on jatkunut kaupunkimaisessa ympäristössä Ulvilan Haisilan lauttapaikalle. Senaatinkarttojen mukaan Pietniemestä Vähäraumantietä ja Maantiekatua pitkin tie on mennyt Porin vanhalle hautausmaalle ja nykyisen vesitorninpuiston halki. Koivulasta tie on jatkunut suunnilleen Vanhakoivistontien ja Outokummuntien nykyistä linjausta, mutta Outokummun tehtaiden kohdalla vanha tie on tuhoutunut. Tie jatkuu valtatie

11:n ylityksen jälkeen muun muassa nykyistä Vanhaa Harmaalinnantietä pitkin kohti Ulvilan Friitalaa. Friitalasta tie on jatkunut Pitkärannantietä kohti Haistilan vanhaa lauttapaikkaa.

### **Ulvila – Pori – Noormarkku**

Valtionhoitaja Sten Sture vanhempi käytti Korsholman ja Ulvilan välistä rantatietä matkallaan Ruotsiin vuonna 1491. Ture Pedersson Bielke yöpyi vuonna 1557 matkallaan Ruotsiin Merikarvialla sijainneen pyhän Birgitan kappelin lähetyvillä.<sup>74</sup> Bielke yöpyi samaisella matkallaan myös Ahlaisissa. Asumattomien seutujen halki kulkeneen maantien ylläpito oli raskasta. Ulvilalaisia ja närpiöläisiä sakotettiin 1550-luvulla Rantatien huonokuntoisten siltojen vuoksi. 1600-luvulla liikenne ja posti siirtyivät osittain kulkemaan parempikuntoiselle Kyrönkankaantielle, mutta Pohjanlahden rannikkokaupunkien valitukset saivat postinkulun takaisin Rantatielle vuonna 1675. Samalla Kyrönkankaantien merkitys Pohjanmaan ja Etelä-Suomen välisessä liikenteessä väheni.<sup>75</sup>

Rantatie on jatkunut Haistilan lauttapaikan kohdalla joen pohjoispuolella nykyisen Antinkartanon alueella, jonka tie ei ole yleisessä käytössä. Tästä tie on jatkunut kohti Ulvilan kirkkoa. Ravanintien molemmin puolin on paikoin avointa peltomaisemaa tie-maiseman koostuessa nauhamaisesta asutuksesta. Ennen Vanhakylän keskustaa tien länsipuolella on uusi

hautausmaa ja Liikistön keskiaikainen kirkonpaikka. Liikistössä on sijainnut keskiaikainen hautausmaa arviolta 1200-luvulta 1400-luvulle asti.

Vanhakylästä tie jatkuu kohti Ulvilan keskiaikais-ta kirkkoa. Samalla lännessä avautuu näkymä laajalle peltoaukealle, jossa on sijainnut Ulvilan keskiaikainen kaupunki. Rantatie on kulkenut Ulvilan keskiaikaisen kirkon ja läheisen Trumetarin tilan pihan editse kohti pohjoista. Trumetarin puinen päärakennus on peräisin 1800-luvun puolivälistä<sup>76</sup>. Ulvilan keskiaikaisen kivikirkon on todettu olevan peräisin 1400- ja 1500-lukujen vaihteesta, ja toisaalta kirkon on todettu olevan tätäkin vanhempi. Kirkon todetaan myös säilyneen alkuperäisessä asussaan, mutta toisaalta kirkkoon sanotaan tehdyn muutoksia keskiajalla<sup>77</sup>. Joka tapauksessa Ulvilan kivikirkko on tutkitusti keskiaikainen.

Ulvilan keskiaikaiselta kirkolta rantatie jatkuu Kirkkotietä aluksi asuinalueen keskellä ja lähellä Kirkkojuopaa, jonka jälkeen tie ylittää valtatie 11:n. Tämän jälkeen eteen avutuva Harjunpäänjoen kulttuurimaisema koostuu muun muassa Sunniemen ja Suosmeren kulttuurimaisemista, Harjunpään ja Kaasmarkun kylistä sekä Kokemäenjoen rantamaisemista. Suosmeren laajaa peltomaisemaa halkovat pientiloille johtavat tiet. Yksinäinen maisemapuu tienmutkassa ennen Suosmeren koulua kiinnittää kulkijan huomion. Suosmerentien pellot vaihtuvat hetkeksi pieneksi metsätaipaleeksi saavuttaessa Sunniemelle. Muutama kilometri rantatieltä itään Harjunpäänjoen ylittää kak-

si historiallisesti merkittävää siltaa, Leinebergin silta (1860) sekä Kaasmarkun Kirkkosilta (1910).<sup>78</sup>

Rantatie ohittaa Sunniemen kartanon, josta on mainintoja jo 1300-luvulta alkaen, jolloin se on ollut kirkon omistuksessa. Kartanon puutarha on osittain Paul Olssonin suunnittelema. Sunniemen kartanolla ja Nakkilassa sijaitsevalla Anolan kartanolla on historiallinen yhteys toisiinsa Hastfrenien suvun kautta.<sup>79</sup> Harjunpäässä Kullaan tienhaaran lähellä vanhaan tiehen on tehty oikaisu ja uusi siltapaikka. Harjunpääntien eteläpuolella avautuu laaja peltoaukea ja pohjoispuolella kohoaa hetken kuluttua Ruosniemen kallioalue hiihtokeskuksineen.

Lähestyttäessä Ruosniemen kylää ohitetaan kohta, jossa oli Porin ja Haapamäen välinen junarata vuosina 1933-1985. Rataosuus on nyttemmin poistettu käytöstä ja tien yli vienyt silta purettu. Vanha tielinjaus on katkaistu liikennejärjestelyjen johdosta Noormarkkuun ja Poriin vievän risteyksen jälkeen. Kestintietä ja Alikyläntietä pitkin mutkittelevana kohti Hyvelän kylää jatkuva vanha tie on paikoin erittäin kapea, talot tuntuvat olevan lähes tiessä kiinni. Hyvelän vanhan kyläkeskustan risteyksestä metsäisen kallioalueen ja pienen peltoaukean kautta tie saapuu valtatie 8:lle.

Valtatien ylityskohta on oikaistu ja pohjoiseen Pyntösjärvenaukeelle johtava ura ei ole enää vaikeuksitta kuljettavissa. Tie on jatkunut valtatie 23:n länsipuolella kallioisessa maastossa, sitten teollisuusyrityksen pihamaan kautta polkuna Pyntösjärvenojan ylittävälle

sillalle. Sillan kohdalla kunta vaihtuu Noormarkuksi. Söörmarkun länsipuolella noin kuuden kilometrin päässä on Kellahden kulttuurimaisema, jossa sijaitsevat Kellahden Säteri ja Rustholli.<sup>80</sup>

Valtatien ylityksen jälkeen rantatie jatkuu Söörmarkuntienä kohti Söörmarkkua. Lehtolan asuinalueen jälkeen tie jatkuu – valtatie 23:n katkaisemana – Vanhatie-nimisenä Söörmarkun kylässä. Ylitettäessä pieni Söörmarkunojan silta eteen avautuu Söörmarkun kylän pienimuotoinen ja idyllinen vanha kulttuurimaisema. Vallin päärakennus on Noormarkun entinen pappila, joka on siirretty nykyiselle paikalleen vuonna 1878.<sup>81</sup>

Söörmarkun kylän keskustasta jatkuu Vanha Söörmarkuntie koilliseen kohti Noormarkun kirkonkylää. Tiemaisema on metsäistä ja kallioista, mutkittelevan tieosuuden varrella on Noormarkun Kirkkokallion ulkoilualue. Noormarkun alueella polveilee REITTI Satakunta -retkeilyreitistö, joka kulkee myös Yyterinniemen, Ahlaisten, Kullaan ja Merikarvian maastoissa.<sup>82</sup>

Noormarkun keskustaa lähestyttäessä vanha tie kulkee sairaala-alueen ohi, jonka jälkeen valtatie 23 katkaisee rantatien. Tie jatkuu valtatie 23:n kaakkoispuolella Noormarkun kunnan uimarannan vieritse, jonka jälkeen se kääntyy Myllykosken sillalle. Noormarkun historiaan kuuluu olennaisena osana Antti Ahlström. Hänen vaikutuksensa niin alueen sahatteollisuuteen kuin kulttuuriinkin on ollut merkittävä. Antti Ahl-

ström osti Noormarkun ruukin vuonna 1870. Makkarakosken vesisaha on rakennettu 1870-luvulla ja se on säilynyt koneistoinen ainutlaatuisen hyvin. A. Ahlström Osakeyhtiön pääkonttori sijaitsee Bengt Schalinin suunnitteleman puiston ympäröimänä. G. A. Lindbergin suunnitteleman Havulinnan yhteydessä on puutarha- ja maisema-arkkitehti Paul Olssonin suunnittelema terassoitu puisto. Alvar Aallon suunnittelema Villa Mairea on funktionalistinen asuinrakennus ja se valmistui vuonna 1939. Villa Mairea on kansainvälisesti tunnettu modernin asuntoarkkitehtuurimme keskeisiä edustajia.<sup>83</sup>

Myllykosken sillalta rantatie jatkuu valtatie 23:n yli ja Noormarkun kirkon ohitse Vanhaa Vaasantietä pitkin kohti Ahlaisten kulttuurimaisemaa.

### Noormarkku – Ahlainen – Merikarvia

Vanhaa Vaasantietä seurailevan Noormarkunjoen tuntumassa tie kulkee Lahdenmaan asuinalueen halki hidastetyssyjen sävyttämänä. Noormarkunkankaan kohdalla maisema muuttuu peltoaukioiden johdosta hetkellisesti avoimemmaksi. Tämän jälkeen tiemaisema on melko metsäistä ja asutusta on tien molemmin puolin siellä täällä. Lähestyttäessä Kaapolaa tie jatkuu Porin kaupungin alueella kohti valtatie kahdeksaa.

Poikeljärvellä valtatie risteyksessä vanha tie on tuhoutunut muun muassa Pohjoisen satamatien rakentamisen yhteydessä tehtyjen liikennejärjestelyjen

vuoksi. Valtatie ylityksen jälkeen Ristikallion kohdalla vanha rantatie on katkaistu. Aiemmin tie on jatkunut soratienä Porttikivenkorven, Kangasniemen ja Korpitien kautta Ahlaisten Lamppiin ja Ahlaistentielle. Kangaskalliontien osuus on yksityistietä. Porttikiven-



Ahlaisten Pullerontie ja Kitukoskentie, Pori.

korven ja Kangasniemen välillä ennen Ahlaistentietä vanha tielinjaus on osittain tuhoutunut hiekan- ja soranoton vuoksi.

Lampista tie jatkuu metsäisessä ympäristössä mutkittelevana kohti Ahlaisten keskustaa. Asutusta tieosuudella on harvakseltaan ja siellä täällä näkyy hiekkakuoppia. Ylikylää lähestyttäessä tien eteläpuolella avautuu peltomaisema, jonka jälkeen tie kääntyy pohjoiseen Pullerontien soratielle. Ahlaisten kirkonkylässä tuntee saapuvansa perinteiseen maalaiskylään. Ahlaisten Rantakaupunki, Malmgårdin säteri- ja ratsutila sekä Södergårdin ja Larsgårdin päärakennukset monien muiden vanhojen rakennusten ohella luovat kapean Ahlaistentien varrella aivan omanlaisensa, rauhallisen maisemanäkymän.<sup>84</sup>

Pullerontien yksityistien alussa on pienimuotoista asutusta, jonka jälkeen tien sivuilla molemmin puolin avautuu kapeana peltomaisema. Lännessä siintää kuljikijan silmään kaukana horisontissa Ahlaisten kirkko ja kellotapuli. Peltoaukion jälkeen Pullerossa on muutama asuinrakennusryhmä, jonka jälkeen muutaman sadan metrin matkalla tie muuttuu esimerkiksi Porin Karttapalvelussa nimettömäksi<sup>85</sup>. Tämä hiekkatieosuus on huonokuntoinen, kulku sillä on poukkoilevaa ja vaivoin kuljettavaa metsätaivalta. Historiallisen tien autenttisuus korostuu tällä nimenomaisella tien pätkällä, jota on paikoin polkupyörälläkin kuljettava ajolinjansa tarkkaan ja harkitusti valiten<sup>86</sup>. Metsätaivalta ja poukkoilevaa tietä jatkuu Pohjajoen Kitukos-

ken sillalle asti, jonka läheisyydessä on eräs REITTI Satakunta -retkeilyreitistön laavupaikoista. Sillan jälkeen tie muuttuu yksityiseksi Kitukoskentieksi, kääntyy luoteeseen ja seurailee Pohjajokea kulkien paikoitain aivan joen tuntumassa.

Ennen liittymistä Merikarvian rantatiehen vanha tielinjaus on kulkenut ylempänä kankaalla nykyisen tien koillispuolella ja palannut takaisin rantatielle. Samoin Vestersundin kohdalla tie on kulkenut nykyisen tien vieressä rinteessä nykyisen tien koillispuolella. Vanhan tien jäännöksiä on toisin paikoin hankala havaita, vaikka mukana maastokäynneillä on ollut paikallisia vanhaa rantatietä aikoinaan käyttäneitä henkilöitä. Pääpiirteissään Ahlaisten ja Merikarvian välinen rantatie on karttadigitoinneissa kohdentunut päällekkäin joitakin tien oikaisuja ja nykyaikaisia levennyksiä lukuun ottamatta. Tie jatkuu Merikarvian rantatietä Haran kautta Merikarvian kunnan Pohjansahaan metsäisenä ja mutkittelevana.

Ahlaisten Keikveden partaalla kulkevalta tieltä on merenlahdelle huikeat näkymät. Ainoastaan Keikvedellä rantatie on Satakunnassa kulkevalla osuudellaan täysin nimensä veroinen. Tien ja merenpinnan korkeusero korostaa maiseman näyttävyyttä. Muutoin maankohoaminen on vaikuttanut rantatien ja meren suhteeseen maakunnassa etäännyttävästi. Keikvedenlahden suuosasta Pohjansahan rannoilta avautuu suora ja lähes suojaamaton yhteys aavalle Selkämerelle.

Merikarvian Pohjansahan kylässä rantatie kulkee aivan rakennusryhmän keskeltä. Tien pinta on rakennusten perustuksiin verrattuna paikoin korkeammalla, joten tieltä valuvan kosteuden aiheuttamat vauriot rakennuksille ovat mahdollisia. Pohjansahasta tie jatkuu kohti Kööriä loivasti mutkittelevana ja kaartelevana metsäisissä ympäristöissä. Paikoin tieltä pilkahtaa näkymiä pienille peltotilkuille pääasiassa tien eteläpuolella.

Kööriä kylää lähestyttäessä näkymä tien länsipuolella laajenee peltoaukeaksi saavuttaessa kylän keskustaan. Kööriä kylämiljöön aivan rantatien yhteydessä muodostaa näyttävän kokonaisuuden, joka kuvastaa mainiosti vanhan maantien varrella olevaa maalaismaisemaa. Kulkijan eteen vanha kylänäkymä avautuu hiljalleen. Tien vieressä on ensin paikoin peltoja. Hetken kuluttua pellot muuttuvat laajemmiksi peltoaukeiksi ja samalla punaiseksi maalatut puurakennukset alkavat pilkottavaa horisontissa. Lopulta kyläkeskus on kulkijan edessä todisteena menneestä, mutta myös nykyisyydestä ja pysyvyydestä. Kööriässä perinteistä rakennuskantaa edustavat useat vanhat rakennusryhmät ja Kööriä satamassa on vielä jäljellä vanhoja rantahuoneita. Sataman lähellä olevan Katavakaupungin vanha rakennuskanta on pienimuotoista torppa-asutusta.<sup>87</sup>

Kööriästä rantatie jatkuu kohti pohjoista ja Peipun kylää. Träskinjärven kohdalla vanha tielinjaus on tehnyt pienen mutkan nykyisen tien itäpuolelle. Filp-

pulan risteuksen jälkeen Peippuun saavuttaessa tien itäpuolelle avautuu vähitellen laaja peltoaukea. Rantatie kaartuu samalla loivasti itään, jolloin mäen päällä ja tien varrella ohitetaan osa kylän vanhasta asutuksesta. Rantatien eteläpuolella on Peipun entinen koulu, jonka jälkeen tie kääntyy loivasti pohjoiseen kohti Harvalaa. Harvalan kohdalla vanha rantatie on ylittänyt nykyisen rantatien muutamaaan kertaan palatakseen takaisin nykyiselle rantatielle.

Rantatieltä noin 10 kilometriä itään valtatie 8:n varrella sijaitsee Lankosken vanha teollisuuspaikka. Alueella on toiminut jo 1700-luvulla saha. Lankoski teollisuuslaitoksineen siirtyi 1800-luvun puolivälissä Antti Ahlströmin haltuun. Lankosken kaksiaukkoinen historiallisesti merkittävä kiviholvisilta on museosilta ja se on rakennettu vuonna 1887.<sup>88</sup>

Rantatie jatkuu Harvalasta kohti Merikarvian Alakylää ja Kuninkaantien yksityistietä loivasti mutkitellen. Kivimäen ja Strikaan sekä Jyllilään vievän tien risteuksen kohdalla rantatien linjakset ovat hieman vaihdelleet. Rantatie on Senaatinkartan mukaan jatkunut Kuninkaantietä pitkin kohti pohjoista. Isojakokarttojen mukaan vanhoja teitä on mennyt Kuninkaantien kohdalla kohti kirkonkylää sekä rannempaa niittyjen tai peltojen laitaa Äänkin kohdalta että Kuggin tilan lähellä olleen vanhan sataman kohdalta suunnilleen nykyisen Kuninkaantien linjausta pitkin. Tiet ovat yhtyneet lähellä kohtaa, josta nykyinen Antintie lähtee kohti keskustaa.<sup>89</sup> Rantatie on mennyt niin lähellä merta ja



**Ahlaisten Keikvesi, Pori.**

jokisuistoa, että tuulet tai vedenkorkeuden vaihtelut ovat voineet ajoittain nostaa veden maantielle <sup>90</sup>.

Merikarvian Alakylän vanhan kyläraitin varrella on säilynyt 1800-luvulta peräisin olevia päärakennuksia ja aittoja. Alakylä tuli tunnetuksi 1700-luvun loppupuolella varheman herännäisyyden tukialueena liikkeen

johtohenkilön Anna Rogelin kautta. Merikarvian kirkonkylässä eli Ylikylässä on tien varrella näyttäviä koskimaisemia sekä jäänteitä saha- ja myllykulttuurista. Rantatien tuntumassa oleva J. Nordstrandin suunnittelema Merikarvian puinen ristikirkko vuodelta 1899 on Pohjoismaiden suurin ympärivuotisesti käytössä oleva puukirkko. Merikarvian keskustasta on noin 1,5 kilometriä Krookan satamaan, josta on yhteys Selkämerelle ja Ouran saaristoon. Ourassa on jäljellä perinteisiä kalamajoja, luotsitupa ja Ouraluodossa niin sanottu ryssänkasarmi vuodelta 1916. <sup>91</sup>

Vanha rantatie on Senaatinkartan mukaan mennyt Stupilassa mutkittelevaa nykyistä Antintietä kohti pohjoista. Tie on ylittänyt Kiilan ja Holmankosken sillat, josta kääntynyt luoteeseen kohti Merikarvian keskustaa. Tie on kulkenut Papintien, Matilda Roslin-Kalliolan kirjailijakodin, Kauppatien, Välitien ja Koulutien kautta takaisin Antintielle ja edelleen Satamatien ylitse Riihitielle. Riihitien soratietä vanha rantatie on mennyt luoteeseen mutkittelevana ja pienimuotoisena, peltolaikkujen värittäjänä pikkutienä ja palannut nykyiselle rantatielle.

Vanha rantatien linjaus on jatkunut pohjoiseen Rantatie-nimisenä. Trolssiin asti tiemaisema koostuu pääasiassa metsätaipaleesta, välissä pilkottaa joitakin peltoaukeita. Jean Åhman laati vuonna 1761 kartan ja suunnitelman Trolssiin aiotusta uudistilasta. Vanha rantatielinjaus, kartan mukaan *Gamla Sommar Landsvägen*, on tuolloin kulkenut Trolssin kylän itäpuolelta



nykyistä Trossintien yksityistietä pitkin <sup>92</sup>. Soratietä tänä päivänä kuljettaessa on edelleen aistittavissa sen vanhanaikainen luonne: tien kapeus ja mutkittelevuus luovat vaikutelman menneen ajan tiestä ja hiljainen etenemisvauhti on seurausta edellisistä.

Nykyinen rantatien linjaus, joka Åhmanin kartassa on merkitty nimellä *Nya Sommar Landsvägen*, kulkee lännempänä ja lähempänä merta. Tämä tie on merkitty noin 150 vuotta uudempaan Senaatinkarttaan varsinaiseksi maantieksi. Trolssin kylässä tien varrella vaikutuksen tekevät useille Merikarvian kylille ominaiset massiiviset kiviäidat, joita on aivan rantatien vieressä. Jatkettaessa Trolssista pohjoiseen vanha rantatie on tehnyt pieniä mutkia ja palannut nykyiselle rantatielle.

Lähestyttäessä Riispyyn kylää vanha tielinjaus on kulkenut osittain nykyisen tien itä- ja länsipuolella ja palannut Heikkilän kohdalla kulkemaan nykyisen tien itäpuolella. Tästä vanha rantatie on palannut nykyiselle tielinjaukselle. Isaac Tillbergin vuoden 1795 (Kansallisarkiston tiedoissa myös 1796) isojakokartan mukaan vanha rantatie on ohittanut Riispyyn kylän länsipuolitse <sup>93</sup>. Uusi rantatie kulkee suoraan Riispyyn kylän halki. Riispyyn kylässä on vanhoja rakennusryhmiä, joiden joukossa on kaksi paritupatyyppistä asuinriviä 1820-luvulta. <sup>94</sup>

Riispyystä vanha rantatie on jatkunut pohjoiseen ja kääntynyt juuri ennen nykyisen tien oikaisua oikealle Myllysilälle Niittynevantien yksityiselle hiek-

katielle, ylittänyt Kasalanjoen ja palannut Peltomäen jälkeen takaisin rantatielle. Myllysillassa Kasalanjoen kasvillisuus on rehevää joen tuoman kosteuden vuoksi. Pienessä kivisillassa on aukkoja ja kaiteet puuttuvat. Alueella on ollut aikoinaan mylly, kuten paikan nimikin kertoo <sup>95</sup>.

Vanha rantatie jatkuu Kasalan kauniissa maalaismaisemassa ja tekee nykyisen tien molemmin puolin pieniä koukkauksia Haapalan ja Kivimäen kohdilla. Juuri ennen Pohjanmaan ja Siipyyn rajaa vanha tie palaa nykyisen rantatien linjaukselle.



Riispyy ja Kasala, Merikarvia.



### **Vanha tiemaisema säilytettävä**

Vanha tie on uuden tien vastakohta. Vanha rantatie on paikoin kapea, se mutkittelee, nousee ja laskee, kun taas uusi tie on leveä, suora ja nopea. Vanhaa rantatietä kulkiessa tienvierien puut ja pensaat tulevat lähelle. Uusi tie laajoine pientareineen on leveä väylä, joka houkuttelee vauhdikkaaseen ajoon. Joskus – nykyään harvoin – saa aistia soratien liukkauden. Vauhtia täytyy hiljentää.

Tutkimus on osoittanut, että Satakunnan maaseudulla ja rannikkoalueella on säilynyt vanha tieyhteys. Samalla ovat säilyneet tien varrella olevat pienimuotoiset kyläkokonaisuudet nykyaikaisten liikenneväylien mukanaan tuomilta radikaaleilta uudistuksilta. Koska rantatie on jäänyt valtaliikenteen ulkopuolelle, se on säilynyt linjaukseltaan hyvin näihin päiviin asti. Osaa tiestä on käytetty viimeistään myöhäiskeskiajalla, jolloin Ulvilan ja Merikarvian kautta on kuljettu Pohjanmaalle sekä Pohjanlahden ympäri Ruotsiin. Postitienä rantatie toimi vuodesta 1676 lähtien ja Luvian kautta posti alkoi kulkea vuodesta 1694 lähtien. Tätä aiemmin Pohjanmaan postia oli kuljetettu pääasiassa sisämaan kangasteitä pitkin.

Rantatie oli enemmän nimensä veroinen satoja vuosia sitten, jolloin meri ja merenlahdet olivat useis-

sa kohdin lähempänä tietä kuin nykyään. Muun muassa Unajassa, Eurajoella ja Luvianlahdella merenlahti tai laaja jokisuisto on aikoinaan hyväillyt tien kulkua. Porin Ahlaisten ja Merikarvian Kasalan välillä tie on kulkenut aivan meren äärellä sijainneiden kylien kautta. Maankohoamisen seurauksena tie ja meri ovat toistensa kyljessä kiinni enää lähinnä Ahlaisten Keikveden rannoilla. Toisaalta rantatie käy erisuuruisten jokien yli Satakunnan alueella useita kertoja, joten tie ja vesi kuuluvat edelleen vankasti yhteen.

Pohjanlahden rantatien säilyminen entisellään tuntuu mahdolliselta. Noin kaksisataa vuotta sitten alkanut suurten asutus- ja kyläkeskusten välisten suurempien tieyhteyksien rakentaminen jätti kyliä ja kyläteitä teollistumisen ajalle ominaisen tehokkuusajattelun ulkopuolelle. Esimerkiksi Kristiinankaupunki–Noormarkku-tieosuus mahdollisti aikanaan Ahlaisten ja Merikarvian välisen rantatieosuuden säilymisen suurten muutosten ulkopuolella. Tierakentamisen suuret investoinnit kohdistuvat Satakunnassa nykyään useimmiten valtaväyliin. Tämä tarkoittaa yhdessä talouden taantumun kanssa sitä, että valtaväylien ulkopuolisten pienempien teiden kunnossapitoa varten on yhä vähemmän jaettavaa. Tästä riippumatta olisi huolehdittava, että myös yhdysteiden ja pienempien kyläteiden kunnossapitoon varattaisiin riittävästi määrärahoja.

Tässä tutkimuksessa on selvitetty historiallisen rantatien linjausta nykyisen Satakunnan maakunnan

**Ulvilan Haistilan vanha lauttapaikka Kokemäenjoen eteläpuolella. 2008.**

alueella. Jatkossa Pohjanlahden rantatietä tulisi tutkia ja hyödyntää monin eri tavoin. Tiemaisemia inventoidaan meneillään olevan matkailutiehankkeen puitteisissa. Mahdollinen Selkämeren kansallispuiston perustaminen tuo laajemman näkökulman rannikkoalueen ja Selkämeren saariston tutkimiseen. Tien matkailukäytössä voisi hyödyntää muun muassa rantatien kyliin liittyvää tarinaperinnettä ja geokätkentää eli aarteenetsintää tien varrella. Maaseutukylissä tapahtuvaa kulttuurimatkailua voisi yhdistää esimerkiksi pyöräilyä ja patikointia hyödyntävien matkailupalveluiden kanssa. Vanha rantatie antaa satakuntalaiselle maaseutumatkailulle ja sen kehittämiseen runsaasti mahdollisuuksia ja hienot puitteet.

## Viitteet

<sup>1</sup> Viertola 1974, 37; Salminen 1993, 86-88.

<sup>2</sup> Lähteenoja 1946, 32-33.

<sup>3</sup> Suvanto 1973, 145.

<sup>4</sup> Ruumistie tarkoittaa samaa kuin kirkkotie, mutta matkan syy on eri. Mm. Nenonen 1999, 332.

<sup>5</sup> Toivo 1997, 127.

<sup>6</sup> Masonen 1999, 80-87.

<sup>7</sup> Salminen 1997, 111-113; Masonen 1999, 71-72.

<sup>8</sup> Viertola 1974, 37 ja 82; Suvanto 1973, 150-151; Heino 1987, 301; Masonen 1999, 70.

<sup>9</sup> Salminen 1993, 11-13.

<sup>10</sup> Salminen 1997, 58-61; Masonen 1999, 66 ja 75; Rauman kaupungin www-sivut. <<http://www.rauma.fi>>. 29.1.2009.

<sup>11</sup> Suvanto 1973, 86 ja 152; Papunen 1959, 152.

<sup>12</sup> Lähteenoja 1946, 47-48 ja 51.

<sup>13</sup> Suvanto 1973, 155.

<sup>14</sup> Salminen 1997, 119.

<sup>15</sup> Nenonen 1999, 268. Katso myös Tanja Korven artikkeli Matkalla Satakunnassa – pysähdytään kestiekievariin.

<sup>16</sup> Viertola 1974, 54; Nenonen 1999, 266-269.

<sup>17</sup> Mm. Nenonen 1999, 177; Viertola 1974, 46.

<sup>18</sup> Nenonen 1999, 270-272.

<sup>19</sup> Vermuntilan kylän isojako, A. Ringbom 1796. MMH A92 17/1-17, KA; Lounaispaikan karttapalvelu <<http://www.lounaispaikka.fi>>. 29.1.2009.

<sup>20</sup> Suvanto 1973, 154.

<sup>21</sup> Papunen 1959, 152.

<sup>22</sup> Lähteenoja 1932, 7.

<sup>23</sup> Pitäjänkarta 1:20000. Lehti IV:3/21. Maanmittaushallitus, Helsinki, 1946. KA.

<sup>24</sup> Lounaispaikan karttapalvelu <<http://www.lounaispaikka.fi>>. 29.1.2009.

<sup>25</sup> Mm. Suvanto 1973, 151.

<sup>26</sup> Viertola 1974, 50; Nenonen 1999, 261.

<sup>27</sup> Viertola 1974, 52.

<sup>28</sup> Nenonen 1999, 267.

<sup>29</sup> Nenonen 1999, 173-174 ja 272.

<sup>30</sup> Nenonen 1999, 267.

<sup>31</sup> Salminen 1997, 81 ja 119 -120.

<sup>32</sup> Salminen 1997, 120 -121.

<sup>33</sup> Salminen 1997, 77-86, 141-144.

<sup>34</sup> Salminen 1997, 82-83.

<sup>35</sup> Salminen 1997, 80-81.

<sup>36</sup> Salminen 1997, 83.

<sup>37</sup> Nenonen 1999, 183.

<sup>38</sup> Papunen 1959, 300-304.

<sup>39</sup> Tiehallinto. Turun tiepiirin tie- ja siltaluettelo.

<sup>40</sup> Museovirasto. Hoidetut muinaisjäännöskohteet 2008.

<sup>41</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.

<sup>42</sup> Suvanto 1973, 154.

<sup>43</sup> Suvanto 1973, 154; Salminen 1993.

<sup>44</sup> Heino 1987, 303.

<sup>45</sup> Björneborgs län 1742. Riksarkivet (RA).

<sup>46</sup> Lapijoen tiluskartta ja selitys, O. Mört 1697. MMH a8 13/1-2, KA.

<sup>47</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.

<sup>48</sup> Heino 1987, 91.

<sup>49</sup> Lähteenoja 1946, 43-44.

<sup>50</sup> Eurajoen kirkonkylän isojako, Ch. Fabrell 1777. MMH A8 9/6-29, KA.

<sup>51</sup> Lähteenoja 1946, 5.

<sup>52</sup> Lapijoen tiluskartta ja selitys, O. Mört 1697. MMH a8 13/1-2, KA.

- <sup>53</sup> Kansalaisen karttapaikka <<http://www.kansalaisen.karttapaikka.fi>>. 27.2.2009.
- <sup>54</sup> Eurajoen kirkonkylän isojako, Ch. Fabrell 1777. MMH A8 9/12-13a ja A8 9/12-13b, KA.
- <sup>55</sup> Maankohoamisenuste Rauma – Irjanne 1500 j.a.a. Ari Ikonen, Posiva Oy.
- <sup>56</sup> Ari Ikonen, suullinen tieto.
- <sup>57</sup> Linjama 2007, 28.
- <sup>58</sup> Lapijoen tiluskartta ja selitys, O. Mört 1697. MMH a8 13/1-2, KA.
- <sup>59</sup> Heino 1987, 303.
- <sup>60</sup> Lähteenoja 1946, 34.
- <sup>61</sup> Museovirasto. Hoidetut muinaisjäänköhteet 2008; Luoto 1987, 61-79; Suvanto 1973, 331-335.
- <sup>62</sup> Eurajoen kirkonkylän isojako, Ch. Fabrell 1777. MMH A8 9/8-13, KA.
- <sup>63</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo; Vuojoen kartano <<http://www.vuojoki.fi>>. 27.2.2009.
- <sup>64</sup> Museovirasto. Hoidetut muinaisjäänköhteet 2008.
- <sup>65</sup> Heino 1987, 302-303.
- <sup>66</sup> Eurajoen matkailu <<http://matkailu.eurajoki.fi/>>. 4.2.2009.
- <sup>67</sup> Roiha 1983, 144-145 ja 149.
- <sup>68</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.
- <sup>69</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo; Käsälä 1995, 241.
- <sup>70</sup> Käsälä 1995, 95.
- <sup>71</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo; Perinnelaivayhdistys Ihana ry <<http://www.kaljaasi-ihana.fi/>>. 27.2.2009.
- <sup>72</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.
- <sup>73</sup> Museovirasto. Hoidetut muinaisjäänköhteet 2008.
- <sup>74</sup> Salminen 1997, 63-67.
- <sup>75</sup> Viertola 1974, 45-49.
- <sup>76</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo; Tiehallinto.
- <sup>77</sup> Hiekkänen 2007, 266-269; Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo; Museovirasto. Hoidetut muinaisjäänköhteet 2008.
- <sup>78</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo; Tiehallinto.
- <sup>79</sup> Nora Albrecht ja Lotta Hannuksela, Kulttuurituotannon ja maise-mantutkimuksen laitos, TY. Vihreä perintö – Satakunnan puistot ja puistot -näyttely Luontotalo Arkissa syksyllä 2008; Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.
- <sup>80</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo; Tiehallinto. Turun tiepiirintie- ja siltaluettelo.
- <sup>81</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.
- <sup>82</sup> Reitti Satakunta retkeilyreitistö <<http://www.reitti.org>>. 27.2.2009.
- <sup>83</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.
- <sup>84</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.
- <sup>85</sup> Porin Karttapalvelu <<http://kartta.pori.fi>>. 28.2.2009.
- <sup>86</sup> Selkämeren rannikon matkailutiehankkeen avaustapahtuma Ahlaisissa 19.9.2009, Ahlainen-Merikarvia-Ahlainen -pyöräily.
- <sup>87</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.
- <sup>88</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo; Tiehallinto. Turun tiepiirintie- ja siltaluettelo.
- <sup>89</sup> Merikarvian Alakylän isojako I. Tillberg 1795-1807. MMH A62 1/1-27, KA.
- <sup>90</sup> Suullinen tieto, Rauno Ruissalo, 7.10.2008.
- <sup>91</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo; Ouran saaristo <<http://www.merikarvia.fi/oura/>>. 27.2.2009; Merikarvian matkailu <<http://www.merikarvianmatkailu.fi>>. 27.2.2009.
- <sup>92</sup> Trollsoja nim. aiotusta uudistalosta kartta ja selitys J. Åhman 1761. MMH A62 1a, KA.
- <sup>93</sup> Riispyyn kylän isojako, I. Tillberg 1796. MMH A62 14/1-8, KA. Alkuperäisessä kartassa myös vuosiluku 1795.
- <sup>94</sup> Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.
- <sup>95</sup> Kalmbergin kartta, PI 11. Myös Kansallisarkiston Digitaalarkisto <<http://digi.narc.fi/digi/search.ka>>. 27.2.2009.

## Lähdeluettelo

### Kartat

Kansallisarkisto (KA), Helsinki  
Maanmittaushallitus (MMH)

Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-aineisto  
 Maanmittaushallituksen uudistusarkisto  
 Riksarkivet (RA), Tukholma.  
 Kartor och ritningar Finland.

### Tutkimuskirjallisuus

Eurajoen matkailu <<http://matkailu.eurajoki.fi/>> 4.2.2009.

Heino, Ulla. Talonpoikien ja kartanoiden Eurajoki 1300-luvulta vuoteen 1721. *Eurajoen historia I*. Heino, Ulla & Luoto, Jukka & Salo, Unto.

Eurajoen kunta ja seurakunta. Gummerus Oy, Jyväskylä, 1987.

Hiekkänen, Markus. *Suomen keskiajan kivikirkot*. SKS, Helsinki, 2007.

Kansalaisen karttapaikka <<http://www.kansalaisen.karttapaikka.fi>> 27.2.2009.

Kansallisarkiston Digitaaliarkisto <<http://digi.narc.fi/digi/search.ka>> 27.2.2009.

Känsälä, Risto. Nakkilan rakennuskulttuuria. Nakkilan kunta. 1995.

Linjama, Teppo. *Tilvasuojeluvaihtoehtojen edullisuusvertailu*. Esimerkkita-pauksena Pori. Lounais-Suomen ympäristökeskuksen raportteja 5. Lounais-Suomen ympäristökeskus, Turku. 2007.

Lounaispaikan karttapalvelu <<http://www.lounaispaikka.fi>> 29.1.2009.

Luoto, Jukka. Liinmaan linna Eurajoella. Eurajoen historia I. Heino, Ulla & Luoto, Jukka & Salo, Unto. Eurajoen kunta ja seurakunta. Gummerus Oy:n kirjapaino, Jyväskylä, 1987.

Lähteenoja, Aina. Rauman kaupungin historia II. Rauma 1600-1721. O. Y. Länsi-Suomen kirjapaino, Rauma, 1932.

Lähteenoja, Aina. Rauma vuoteen 1600. *Rauman kaupungin historia I*. O. Y. Länsi-Suomen kirjapaino, Rauma, 1946.

Maankohoamisenmuseo Rauma – Irjanne 1500 j.a.a. Ari Ikonen, Posiva Oy. 2009.

Masonen, Jaakko. Kirkon, kruunun ja kansan tiet keskiajalla. *Maata, jäätä ja kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Edita, Helsinki, 1999.

Merikarvian matkailu <<http://www.merikarvianmatkailu.fi/>> 27.2.2009. Museovirasto. Hoidetut muinaisjäännöskohteet 2008.

Nononen, Marko. Vesiltä pyörille: Suuret maantiet 1550-1800. *Maata, jäätä ja kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Edita, Helsinki, 1999.

Ouran saaristo <<http://www.merikarvia.fi/oura/>> 27.2.2009

Papunen, Pentti. *Rauman seudun historia I. Rauman mlk – Lappi – Hinnerjoki vanhimmista ajoista n. v:een 1721. Rauman seudun asuttamisen ja yhteiskunnallisen vakiintumisen kausi rautakauden lopulta n. vuoteen 1550*. Kirjoittaneet K. Virkkala & P. Papunen. Rauman seudun historiatoimikunta. Rauma, 1959.

Perinnelaivayhdistys Ihana ry <<http://http://www.kaljaasi-ihana.fi/>> 27.2.2009.

Porin Karttapalvelu <<http://kartta.pori.fi>> 28.2.2009.

Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo.

Rauman kaupungin www-sivut. <<http://www.rauma.fi>> 29.1.2009.

Reitti Satakunta retkilyreitistö <<http://www.reitti.org>> 27.2.2009.

Roiha, Veikko. Panelia, kiuaskylästä kaupungiksi. Panelian rukoushuone-yhdistys r.y. Oy Länsi-Suomi, Rauma, 1983.

Salminen, Tapio. *Huovintie Satakunnassa*. Oripään ja Ulvilan välisen keskiaikaisen maantien linjaus ja sen muutokset uudella ajalla. Satakuntaliitto, sarja A:210. Tielaitos, tiemuseon raportteja 4/1993. Pori, 1993.

Salminen, Tapio. Pohjanmaan tiet ja tieverkko vuoteen 1635. *Pohjanmaan kautta. Pohjanmaan tiet, tieverkko ja tienpito keskiajalta 1600-luvun alkuun*. Salminen, Tapio. Tiemuseon julkaisuja 15. Tielaitos, 1997.

Selkämeren rannikon matkailutiehankkeen avaustapahtuma Ahlaisissa 19.9.2009, Ahlainen-Merikarvia-Ahlainen pyöräily.

Suvanto, Seppo. *Satakunnan historia III*. Keskiaika. Kustantaja Satakunnan Maakuntaliitto r.y. Satakunnan Kirjateollisuus Osakeyhtiö Offset, 1973.

Tiehallinto. Turun tiepiirin tie- ja siltaluettelo.

Toivo, Raisa Maria. Kruunun ja rahvaan tiet. *Pohjanmaan kautta. Pohjanmaan tiet, tieverkko ja tienpito keskiajalta 1600-luvun alkuun*. Tiemuseon julkaisuja 15. Tielaitos, 1997.

Viertola, Juhani. *Suomen teiden historia I*. Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana. tie- ja vesirakennushallitus. Suomen tieyhdistys, Helsinki, 1974.

Vihreä perintö – Satakunnan puistot ja puistot -näyttely Luontotalo Arkissa syksyllä 2008. Nora Albrecht ja Lotta Hannuksela, Kulttuuri-tuotannon ja maisemantutkimuksen laitos, TY.

Vuojoen kartano <<http://www.vuojoki.fi>> 27.2.2009.

## Tietä pitkin kylien läpi

▪ Jenny Alatalo

Mutkittelevat hiekkatiet vanhojen tiiviiden kylien keskellä ovat lähes jo historiaa. Nykyään matka etenee nopeasti loivasti kaartelevien valtateiden halkoessa metsiä, kallioita ja peltoaukeita. Kaupunkeja ympäröivät ohikulkutiet, joiden avulla sivuutetaan koko taajama-alue. Kuvattu liikkumistapa on kehityksen viimeaikaisin vaihe, mikä vastaa nykyihmisen käsitystä tiellä liikkumisesta. Meren peitosta esiin tulleiden maa-alueiden kuivuminen oli hidas satoja vuosia voinyt prosessi, joka jatkuu edelleen. Suomen pinta-ala kasvaa koko ajan, mutta tahti on hidastunut. Maaston muodosta ja vedenpinnan korkeudesta eri aikoina voidaan päätellä mitkä alueet ovat mahdollisesti olleet

asutettuja tiettyinä aikoina ja mitä kautta pääsi kulkemaan maitse tai vesitse.

Tässä artikkelissa käsitellään Porin eteläpuolella sijaitsevaa tielinjaa ja siihen liittyviä kyliä. Tielinja alkaa Ulvilasta ja kulkee Ravanin, Hastilan, Ruskilan, Rughaden ja Masian kautta Nakkilaan. Nakkilasta tielinja suuntaa Villilän, Leistilän ja Huhdan kautta Irjanteelle. Irjanteen jälkeen tielinja tulee Luvialle Peränkylän ja Mikolan kautta. Luvian Hanninkylän jälkeen tielinja tulee Länsi-Porin alueelle, jonne tielinjan tutkiminen on lopetettu. Asutuksella on ollut suuri merkitys tutkitun tielinjan syntyyn ja kehitykseen. Siellä missä on asuttu, on myös liikuttu. Artikkelissa kerrotaan yleis-





sesti Satakunnan asutuksen synnystä ja kehityksestä sekä niiden tutkimuksesta. Tielinjaan liittyvien kylien syntyajankohtaa on tässä artikkelissa selvitetty kirjallisuuden avulla.

Tielinjaa tutkiessa on kartoitettu linjassa tapahtuneet muutokset. Linja on kokonaisuudessaan tutkittu 1900-luvun alussa tehtyjen Senaatin karttojen avulla ja verrattu nykyiseen peruskarttaan. Tämän lisäksi havaintoja on täydennetty ja tarkistettu maastokäynneillä. Kirjallisuuden avulla on selvitetty, milloin tielinjasta on ensimmäinen kirjallinen maininta. Artikkelissa selvitetään myös suppeasti Satakunnan tiestön kehitystä ja miten tiet ovat syntyneet.

Tiehistoriaa on tutkittu jonkin verran eri aikoina. Nykyään ehkä tunnetuin tiehistorian tutkija on Tapio Salminen, joka on tutkinut muun muassa Huovintietä ja Suurta Rantatietä. Jaakko Masonen on selvittänyt Hämeen Härkätietä teoksellaan *Hämeen Härkätien synty ja varhaisvaiheet*. Tapani Maurasen toimittama kolmiosainen kirjasarja *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta* on laaja läpileikkaus tiehistoriaan ja liikenteen syntyyn. Satakunnan tiestöä on tutkinut Erkki Härö Satakunnan seutukaavaliitolle tekemässään selvityksessä *Satakunnan historiallinen tieverkosto*. Tietutkimuksen lisäksi paikallishistoriat ovat toimineet tienlinjan ajoituksen lähteinä.

**Luvian Mikolan niityt. 2008.**

Artikkelissa pyritään luomaan näkemys siitä, kumpi oli ensin, tie vai kylä. Kylien tarkan iän määrittäminen on mahdotonta, koska osa kylistä on syntynyt niin varhain, ettei siltä ajalta ole säilynyt kuin yksittäisiä asiakirjoja. Olemassa olevan aineiston perusteella on kuitenkin mahdollista tehdä päätelmiä, mikä kylä oli todennäköisesti olemassa ennen toisia kyliä tai mitkä kylät ovat vanhempia kuin toiset. Artikkelissa pyritään luomaan myös jonkinlainen käsitys vaikuttiko tielinjan syntyyn jokin määräys tai muu asia.

Artikkelissa käytetään lähteinä lähinnä paikallishistorioita, tiehistorian tutkimuksia, karttoja ja muuta aiheeseen liittyvää kirjallisuutta sekä verkkomateriaalia. Asutuksen syntyyn ja leviämiseen vaikuttivat myös ilmastolliset olosuhteet sekä kasvillisuus. Näiden asioiden vaikutusta asutukseen ja tiestöön ei ole tässä mahdollista tarkemmin esitellä.

### **Asutus ja kylien synty yleisesti Satakunnassa**

Satakunnasta on löytynyt todisteita asutuksesta pitkältä aikaväliltä. Tutkitun tielinjan läheisyydestä on löytynyt muun muassa merkkejä pronssikautisesta muinaisasutuksesta Nakkilan ja Porin alueilta. Kokemäenjoen varsi on ollut jo pitkään merkittävä kulkureitti sisämaahan päin. Joki toimi niin asutuksen kuin kaupankin reittinä. Tästä on todisteina Keski- ja Länsi-Euroopasta tulleiden koristeiden, aseiden ja jokapäiväisten esineiden

jäännökset, mitkä ovat tulleet esiin kaivauksissa. Eräiden näkemysten mukaan laivoilla on ollut mahdollista 1300-luvulle saakka kulkuteknillisesti nousta Kokemäenjokea aina Kokemäelle asti, mutta tämä olisi vaatinut tietynlaisia toimia koskiosuuksien ylityksissä<sup>1</sup>. Toisten käsitysten mukaan Kokemäenjoki oli jo varhain kulkukelvoton mereltä sisämaahan, mutta paikallisesti liikenne saattoi olla vilkasta.<sup>2</sup>

Pysyvän asutuksen syntymiselle on ollut edellytykset maanviljelyn ja karjahoidon kautta. Asuinpaikkojen erot pysyvän ja keräily- ja pyyntiyhdyskuntien välillä ovat suuret. Erätalouden ihmiset asuivat alueilla, jotka olivat kohonneet ensimmäisenä veden alta. Nämä paikat olivat yleensä kallioisia harjanteita ja moreenisia kannaksia silloisen rannan ääressä tai läheisyydessä. Mitä varhaisempaa asutus on, sitä lähempänä se on nykyihmisten asuttamia alueita.

Pysyvä asutus keskittyi aluksi saviperäisille ja reheväkasvuisille jokilaaksoille sekä järvien rannoille, sillä pellonraivaus oli näissä paikoissa helpointa ja laitumia löytyi karjalle. Asuinpaikan vieressä oleva vesistö tarjosi vaivattomamman liikkumismahdollisuuden sekä elintärkeän mahdollisuuden harjoittaa kalastusta. Pitkälle keskiaikaan (1000–1500) asti Porin ja Rauman välinen rannikko toimi sisempänä Suomessa olevien suurempien asutuskeskittymien eräretkeilyn nautinta-alueina. Lähteiden mukaan kokemäkeläiset ja euralaiset kävivät Ulvilan lahdella sekä Luvian poukamissa kalastamassa ja metsästävässä turkiseläimiä.

Maan kohoaminen ja viljelyyn sopivien joenpartaiden lisääntymisen seurauksena suomalaisperäinen asutus levisi sisämaasta kohti rannikkoa ja joen rantoja.<sup>3</sup>

### Asutuksen kehitys keskiajan Satakunnassa

Keskiaikaisen asutuksen tutkiminen on haasteellista, koska aineistoa on alkuajoilta vähän eikä lähteissä kerrota, kuinka paljon kylissä oli taloja tai kuinka paljon niissä asui ihmisiä. Nykyisin keskiajan asutuksen tiheyttä ja kylien syntyä tutkitaan harvojen olemassa olevien asutukseen suoraan liittyvien aineistojen kautta. Tutkimuksia tehdään myös muissa asiayhteyksissä syntyneiden ja säilyneiden aineistojen avulla, jollaisia ovat oikeuden kyläluettelot, jakokunnat, maakirjat eli veroluettelot ja paikannimistöt<sup>4</sup>.

Asutuksen kehittymistä keskiajalta lähtien voidaan seurata aikaisintaan 1300-luvun puolivälistä, jolta ajalta on säilynyt satunnaisia suoraan asutukseen liittyviä asiakirjoja. Enemmän asiakirjoja on säilynyt 1400-luvulta 1500-luvun alkuun. Kattavampi kuva keskiajan asutuksen tiheydestä saadaan vuoden 1540 maakirjasta, jonka uskotaan kuvastavan 1300-luvun puolestavälistä asti vallinnutta verotustilannetta. Ensimmäiseen maakirjaan on koottu tieto siitä, miten ja kuinka paljon kukin talo oli maksanut veroa. Maakirjassa oleva korkea veroluku viittaa kylän vanhuuteen, mutta poikkeuksia tietenkin löytyy.<sup>5</sup>

Keskiajan kylien ikää pystytään päättelemään siitä, miten ne maksoivat osan veroistaan. Suomen kirkon verotusjärjestelmä sai muotonsa 1200-luvun puolivälissä, milloin kylät maksoivat muun muassa ruokalisäveroa ja nokkaveroa. Edellä mainittujen verojen maksuna käytettyjen tuotteiden, viljan ja voin, perusteella Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueilla olleita kyliä on jaettu suomalaisen ja ruotsalaisen-oikeuden kyliin. Nimitykset ovat olleet käytössä jo 1300-luvulla.<sup>6</sup>

Käytössä olleista rinnakkaisista verotuskäytännöistä vanhempi on suomalainen oikeus, myöhemmin tuli ruotsalainen oikeus. Verotuskäytäntöjen nimitykset eivät aina välttämättä kerro kylän asukkaiden alkuperää, koska myös myöhemmin syntyneitä suomalaisia kyliä merkittiin ruotsalaisen oikeuden alaiseksi. Suomalaisen oikeuden kylien on arvioitu syntyneen ennen 1300-lukua. Ruotsalaisen oikeuden kylät olivat syntyneet uudisasutuksen seurauksena 1300- ja 1500-lukujen välillä. Suomalaisen oikeuden kylät sijaitsivat yleensä peltoviljelymailla ja maksoivat kaiken veronsa viljana. Ruotsalaiseen oikeuteen kuuluvat kylät sijaitsivat tavallisimmin saaristossa, rannikolla sekä sisämaassa, minne uudisasutus raivasi itselleen asuintilaa. Uudisasukkailla oli yleensä suhteessa enemmän karjaa kuin raivattuja peltoviljelmiä, mistä johtuen kylät maksoivat nokka- ja ruokalisäveronsa voina. Yleensä

**Luvianlahden maisemaa 2008.**



kylän kerran sopima maksutapa säilyi 1500-luvulle asti, vaikka poikkeuksiakin löytyy. Jotkut kylät saattoivat eri vuosina kuulua eri oikeuksien piiriin, riippuen siitä millä tuotteella ne maksoivat veronsa. Laajemman alueen eli jakokunnan kaikki eri-ikäiset kylät saattoivat kuulua saman oikeuden piiriin.<sup>7</sup>

Pitäjillä, joissa on havaittu rautakautista ja varhaiskeskiaikaista asutusta, ovat jakokunnat eli omistusyhteisöt laajoja ja ne käsittävät useita kyliä. Nuoremmilla asuinalueilla syntyneet jakokunnat käsittävät vain yhden tai kaksi kylää. Suurempien jakokuntien kantakylää voidaan useimmiten pitää vanhempina kuin pienten. Ulvila on pienjakokunta, koska se on asutettu suurimaksi osaksi vasta 1300- ja 1400-luvuilla. Eurajoen ja Luvian jakokunnat ovat väliasemassa, koska ne sijaitsevat suurten jakokuntien keskusten reuna-alueilla. Jakokunnan kylien sisäistä ikää voidaan jonkin verran arvioida talo- ja veroluvuista.<sup>8</sup>

Asutuksen kehitystä ja ikää voidaan päätellä esimerkiksi paikan nimen kehityksen kautta. Mauno Jokipiin mukaan Ulvilan vanhan rantanimistön kautta voidaan todistaa ruotsalaisasutuksen ikä<sup>9</sup>. Seppo Suvannon mukaan paikannimistö antaa melko harvoin merkittävää tietoa. Yleisesti Suvanto sanoo havainneensa, että vanhoilla kylillä on enemmän meille käsittämättömiä nimiä, kun taas nuorilla on usein helposti ymmärrettäviä paikan funktioon liittyviä tai asutuksen syntyyn liittyviä nimiä tai luontonimiä. Poikkeuksia tähänkin sääntöön löytyy.<sup>10</sup>

## Tielinjan varrella olevien kylien asutushistoriaa

Irjanne on kuulunut euralaisen uudisasutuksen piiriin. Eurajoen rannat muodostuivat maankohoamisen seurauksesta aluksi erinomaisiksi alueiksi karjan laiduntamiseen ja heinän kasvamiseen, myöhemmin laitumien kuivuttu rannat otettiin viljelykäyttöön yhä lähempää merta. Irjanne sijaitsee varhain veden alta paljastuneella harjulla, jossa oli jo varhain kapelli<sup>11</sup>. Irjanne on ollut laajan jakokunnan keskuskylä ja se kuului suomalaisen oikeuden kyliin. Huolimatta kahden isännän skandinaavisesta lisänimestä (Bille ja Klubb) asutus oli selvästi kylässä suomenkielinen. Vuoden 1560-luvun asutusluettelon mukaan Irjanteella oli 11 taloa, ja aikaisemmin, vuoden 1540 verotietojen mukaan 13 taloa, joiden veroluku oli 76.<sup>12</sup>

Huhdan kylässä on ollut viisi taloa ja veroluku 20. Vuonna 1540 laaditun maakirjan mukaan Huhdan kylä on alun perin kuulunut Panelian jakokuntaan. Tämän asian todistaa vuonna 1644 laadittu asiakirja, jonka mukaan Huhdan kylä on Panelian kylän siirtokylä ja perustettu yhteiselle ulkopalstalle. Huhta kuului ruotsalaisen oikeuden piiriin. Kaskiviljelyyn liittyvä nimi Huhta viittaa siihen, että alueella kasket on raivattu pelloiksi vasta myöhäisessä vaiheessa.<sup>13</sup>

Mikolassa (Mikoila, Kaukionpieli) oli vuonna 1540 kolme taloa ja veroluku oli 17. Kylä kuului Eurajoen kirkonkylän jakokuntaan ja maksoi veronsa ruotsalaisen oikeuden mukaisesti. Kaukionpieli on Heinon

mukaan melko nuori ja saanut asutuksensa myöhään. Kylän nimi Kaukionpieli viittaa etäisyyteen vanhasta asutuksesta ja siten asutuksen nuoruuteen. Mikola on joinakin vuosina luettu kuuluneen Peränkylään ja Korven kylään.<sup>14</sup>

Sisäsuomalaiset olivat asuttaneet ensin rannikon ja 1100–1200-lukujen kuluessa Eurajoenlaakson sekä sen eteläpuolisen alueen. Pohjoisessa sijaitsevassa Luvissa ei ollut yhtään suomalaisen vero-oikeuden kylää. Luvia on eteläisimpiä alueita laajasta rannikkovyöhykkeestä, joka sai asutuksensa vasta myöhäiskeskiajalla. Asutus tuli pääasiassa Ruotsista. Luvian kala-apajat kuuluivat vielä 1400-luvun jälkeenkin euralaisille samoin kuin koko rannikon nautinto-alueet Viasvedelle asti. Alueen mahdollinen suomenkielinen väestö oli alun perin tullut Eurasta.<sup>15</sup>

Vanhin asiakirja, jossa Luvian aluetta käsitellään, on vuodelta 1420. Asiakirjassa on mainittu muun muassa Hanninkylä. Nimi Hanninkylä on alun perin ollut ruotsalaisnimi (*Hande by* 1420, *Handby* 1445) ja sen epäillään johtuneen muinaisskandinaavisesta *Handir*-miehennimestä<sup>16</sup>. Perä ja Mikola ovat suomalaisperäisiä nimiä käytössä olleista eri kirjoitusasuista huolimatta. Kaikkien Luvian kylännimien perusteella on päätelty, että alue oli 1500-luvulla selvästi kaksikielinen. Alueella ensin käyneet ja myöhemmin samalta alueelta Luvialle muuttaneet euralaiset ja eurajokelaiset sisämaan asukkaat nimesivät paikkoja, jotka ajan saatossa muuttuivat kylien nimiksi. Tämä kertoo sii-

tä, että Luvian ruotsalaiset tulokkaat olivat kokonaan suomalaistuneet. Hanninkylässä oli vuonna 1540 neljä taloa ja sen veroluku 33, ja se oli jakokuntansa pääkylä. Peränkylä on luettu eri aikoina kuuluneeksi eri kyliin. 1560-luvun asutusluettelo ei tunne Peränkylää, eikä muistakaan lähteistä käy ilmi mihin kylään Peränkylä kyseisenä aikana kuului tai kuinka monta verotaloa siellä oli. Suvannon laatiman henkilötiedoston mukaan vuosina 1540–43 Mikolan on luettu kuuluneen Peränkylään.<sup>17</sup>

Ulvilan hallintopitäjän alueella tielinjan varrella olleista kylistä suomalaisen oikeuden mukaan maksoivat veronsa Leistilä, Masia, Ruskila ja Haistila. Suurin näistä kylistä oli vuoden 1540 maakirjan mukaan Leistilä, jossa oli 14 taloa ja näiden veroluku 127. Kaksi vuosikymmentä myöhemmin kyläluettelon mukaan Leistilän taloluku oli kasvanut seitsämääntoista taloon ja se muodosti yhden nykyisen Satakunnan alueen suurkylistä. Masiassa oli vastaavana aikana kaksitoista taloa ja veroluku oli 79. Masian talojen määrä oli 1560-luvun kyläluettelossa 11.<sup>18</sup>

Haistila ja Ruskila ovat edellisten kylien kaltaisia. Haistilassa oli vuonna 1540 viisi taloa ja veroluku 48, Ruskilassa oli kolme taloa ja yksi lampuoti, joiden veroluku oli 26. Kylien veroluku oli suhteessa korkeatalojen lukumäärään nähden. Talojen lukumäärät olivat pysyneet samoina 1560-luvun asutuksen kyläluettelossa. Kummatkin kylän nimet ovat suomenkieliset ja molemmissa käytettiin härkiä vetojuhtina. Haistila oli



ennen pysyvää ruotsalaisasutusta uloin kylä merelle päin mentäessä.<sup>19</sup>

Ruotsalaisen oikeuden piiriin kuuluivat Ulvilan alueelta Ruhattu (myöhemmin Ruhade), Villilä, Nakkila, Ravanninkylä ja Ulvila. Ruhattu on alun perin ollut suomalainen nimi, Ruhattujen kapeikko, jossa virrankulku on ”ruuhkaantunut”. Moneen alun perin suomalaisasutuksen kylään sekoittui myöhäiskeskijällä ruotsalaista ja alasaksalaista uudisasutusta. Tämä teki kylien väestöstä kirjavan. Ruhatussa on 1560-luvulla ollut neljä veroa maksavaa taloa.<sup>20</sup>

Villilä ja Nakkila ovat alun perin olleet ruotsalaisia kylän nimiä, mutta näissä on alun perin asunut myös suomalaista väkeä. Tämän takia kylillä on monesti myös suomalainen nimi. Villilä on ensimmäisen kerran merkitty maakirjoihin suomalaisella nimellä Villilä, aiemmin vuonna 1441 Willeby ja vuonna 1547 Villeby. Nakkila on ensimmäistä kertaa merkitty vuoden 1540–41 maakirjoihin nimellä *Nackela*, vuosien 1544–46 nokkaveroluetteloon *Nackala*, vuoden 1547 veroluettelossa *Nackeby* ja vuonna 1552 *Nakkila*. Villilässä oli 1560-luvun asutusluettelon mukaan kaksi ja Nakkilassa kolme veroa maksanutta taloa.<sup>21</sup>

**Irjanteella kylän ja tien välinen suhde on paikoin erittäin tiivis. 2008.**

Ravanilla eli Ragvaldsbyllä oli 1550-luvulle asti käytössä vain ruotsalainen nimi. Nimien alkuosa on ruotsalaisen henkilön nimi, johon on liitetty kylää tarkoittava by-loppuosa. Monissa kylissä, joilla oli vain ruotsalainen nimi, asui ihmisiä, joilla oli suomalainen lisänimi. Ravanissa asui ainakin vuonna 1550 isäntä Matti Kopoi ja vuonna 1547 ja 1548 Jaakki Kahari eli Kahara. Nämä todistavat, että näissä ruotsalaisen uudisasutuksen joukossa oli myös suomalaisia uudisasukkaita. Vuoden 1560-luvun kyläluettelon mukaan Ravanissa oli 10 veroa maksavaa taloa, mikä on suurimmasta päästä Satakunnan ruotsalaisen oikeuden kylistä.<sup>22</sup>

Ulvilan eli Ulfsbyn nimi on muodostunut samalla tavalla kuin Ravanin. Ruotsalaisen henkilön nimen perään on liitetty by. Ulvilan taloluku oli 1560-luvun kyläluettelon mukaan 13. Ensimmäistä kertaa kirjallisessa lähteessä *Ulfsby*-nimi esiintyy vuonna 1344, mutta 1330-luvulla alueella on aloitettu rakentamaan Ulfsbyn eli Ulvilan seurakunnan kirkkoa. Ulvila sai täydet kaupunkioikeutensa vuonna 1365.<sup>23</sup>

Kauimpana Ulvilasta Kokemäenjoen eteläpuolella rannikolla sijaitsivat Tuorsniemi ja Rauma, joka myöhemmin tunnetaan nimellä Vähärauma. Asukkaat olivat nimistä päätellen ruotsalaisia, mutta isojaon aikaan (1700-luvun jälkipuolelta alkaen) viljelysnimistö oli jo puhtaasti suomalainen. Kummatkin kylät kuuluivat ruotsalaisen oikeuden piiriin. Taloja Tuorsniemessä oli 1560-luvulla kuusi ja Raumalla seitsemän.<sup>24</sup>

### Tielinjan alueiden asuttaminen

Ulvilan alueella on merkkejä ruotsalaisesta uudisasutuksesta 1200-luvun alkupuolelta. Liikistön alueelta, joka oli tuolloin vielä saari, on löydetty hautakiviä, joista yksi on todistetusti 1290-luvulta. Samalta alueelta on löytynyt muutamista hautakivistä merkintätapoja, jotka selvästi viittaavat niiden olevan varhaisemmalta ajalta. Liikistö-nimi mainitaan ensikerran kirjeessä vuonna 1453 muodossa *Ligholm* ja vuonna 1458 *Likholmen*. Nimeä on yritetty selittää suomenkieleksi, mutta ruotsiksi nimien uskotaan tarkoittavan ruumissaarta. Liikistön hautausmaata käyttivät ruotsalaiset, mutta ei ole tietoa, olivatko haudatut ihmiset lähialueelle pysyvästi asumaan asettuneita ihmisiä vai kauppiaita, jotka kuolivat matkan aikana. Ensimmäinen vaihtoehto on tutkijoiden mukaan realistinen hautojen määrään nähden. Sisempänä mantereella asuneen suomalaisen väestön uskotaan haudanneen omat kuollessaan Kokemäellä sijainneeseen hautausmaahan.<sup>25</sup>

Uvila ja Ravani sijaitsivat maantieteellisesti uloimman suomalaisasutuslinjan sisäpuolella, joten uudisasukkaat olivat tunkeutuneet Kokemäenjoen suussa sijainneilla kokemäkeläisten nautinta-alueille. Kummankin kylän uskotaan syntyneen 1200-luvulla, vaikka ne maksoivat veronsa varhaisempana pidetyn ruotsalaisenoikeuden mukaan. Turun piispojen uskotaan tukeneen uudisasutuksen syntyä alueella, joiden

hallussa oli suuret alueet maata, joille kylät syntyivät. Asukkaiden on arveltu tulleen Ahvenanmaalta, koska Turun piispa Ragvald II sekä Kokemäen kirkkoherra ja laamanni olivat kaikki Ahvenanmaalta, josta muun muassa Ulfsby nimikin juontuu.<sup>26</sup>

Asutus on tullut tutkitulle tielinjan alueelle sisämaasta päin, mistä esihistorialliset löydöt ovat todiste. Pysyvä asutus asettui aluksi sellaisille alueille, jotka olivat niin maaperällisesti kuin ilmastollisesti maanviljelyyn sopivia. Alussa kapea meren alta paljastunut rantakaistale ja Kokemäenjoen rannat olivat tähän oivallisia alueita. Veronmaksutavan mukaan vanhimpia kyliä olivat Irjanne, Leistilä, Masia, Ruskeala ja Haisvila. Nämä kaikki sijaitsivat 1000-luvun alussa vuosisatoja aiemmin veden alta paljastuneilla joenvarsi- paikoilla.

Talo- ja veroluvun mukaan Irjanne, Leistilä ja Masia olivat suurimpia kyliä, mikä viittaa niiden olevan myös vanhempia kuin niin ikään suomalaisen oikeuden Ruskeala ja Hastila. Maantieteellisesti ne sijoittuvat kauemmaksi rannikosta tai joen yläjuoksulle. Verrattaessa Leistilän ja Masian kylien talo- ja verolukua käy ilmi niiden ikäsuhde. Leistilä sijaitsi ylempänä Palojokea ja on asutettu aikaisemmin kuin alempana jokea sijaitseva Masia. Kumpikin kylä vaikuttaa olleen

**Naudat laiduntavat Luvianlahdella. 2008.**





varhaiskeskiaikaisia härkäkulttuurin kyliä, joissa peltoviljely oli pääelinkeino.<sup>27</sup>

Ruskealan ja Haistilan veroluku suhteessa talojen määrään kertoo sen sijainneen viljavalla paikalla. Kartasta katsottaessa kummatkin sijaitsivat nyt lähellä Kokemäenjoen rantaa, mutta 1200-luvun lopulla Haistila oli merenrannassa. Kylien syntyjärjestyksen selvittäminen vaatisi tarkempaa perehtymistä alueen maaperään ja vedenpinnan korkeuteen, mutta maan-



Masia ja Ruskila, Nakkila.

tieteellisesti Ruskeala sijaitsi sisempänä mannerta kuin Haistila.

Ruotsalaisen oikeuden kylistä Ravani, Villilä, Nakkila, ja Ruhade ovat syntyneet edellä mainittujen vanhempien suomalaisen oikeuden kylien ympärille. Nuorempien kylien syntyjärjestyksestä on vaikea päätellä. Maantieteellisesti ajateltuna Ravani on muodostunut näistä viimeisimpänä, koska kylän alueet ovat tulleet viimeisenä viljelykelpoisiksi. Toisaalta taloluvun mukaan se oli suurimpia kyliä, mikä voi viitata sen olleen muita ruotsalaisen oikeuden kyliä vanhempi. Kylien taloluvun mukaan Ruhade on suurempi kuin Villilä tai Nakkila ja se sijaitsi vanhempien Masian ja Ruskealan kylän välissä. Ruhade on suomalaisperäisenä mahdollisesti Villilää ja Nakkilaa vanhempi. Ruhade on saattanut syntyä Ruskealan kylän tai Masian jakokunnan takamaille tai kaukoniityille, mikä oli ilmeisesti tavallisin uusasutuksen suunta<sup>28</sup>. Tämä asia vaatisi kuitenkin tarkemman tutkimuksen.

Kaskenpolttoa, tarkemmin kaskiviljelytekniikka tarkoittava sana Huhta kylän nimenä kertoo kylän olevan myöhäisemmältä ajalta. Kaski raivattiin yleensä jonkun toisen kylän tai naapurin takamaalle. Koko Eurajoen asutuksella on tyypillistä se, että se on keskittynyt joenvarteen. Huhdan alue on entistä vesijättömaata ja sen itäpuolella sijaitsivat edelleen melko laajat suoalueet. Voidaan olettaa Huhdan kylän saaneen heikoimpana alueena asutuksensa viimeisenä.<sup>29</sup>

Nykyisen Luvian kunnan alueella sijainneet ruotsalaisen oikeuden kylät ovat Hanninkylä, Mikola ja Peränkylä. Kahden viimeisen nimen alkuperä on suomalainen ja ensimmäisen ruotsalainen. Mikola ja Peränkylä nimenä eivät kerro paljoakaan. Ne olisivat voineen syntyä milloin vain suomenkieliselle asutusalueelle, joten niiden avulla ei voi päätellä kylien ikää. Lassilan tekemän nimitutkimuksen mukaan Luvian suomalainen kylänimistö sijaitsee enemmän pohjoisessa ja hieman kylän keskivaiheilla, missä kylien nimet muuttuvat etelään päin mentäessä ruotsalaiseksi.<sup>30</sup>

Maantieteellisesti Mikola ja Peränkylä sijaitsivat hieman korkeammalla, muinaisen Luvianlahden perällä, josta oli maayhteys etelän suuntaan. Hanninkylä sijaitsee pohjoisempana, Luvianlahdesta nousevan kapean yhtenäisen harjanteen loppupäässä. Maan kohoamisen ja lahden kuivumisen mukaan Mikola ja Peränkylä olisivat olleet aikaisemmin asutettavissa. Nimistön kehityksen ja Luvianlahden kuivumisen perusteella uskon Mikolan ja Peränkylän saaneen pysyvän asutuksen aikaisemmin kuin Hanninkylän. Tätä tukee myös se tieto, että euralaisten ja kokemäkeläisten kulkeminen Luvialla sijainneilleen nautinta-alueilleen on todennäköisesti tapahtunut eteläsuunnasta.

Luvian asutuksen tiedetään olleen myöhäiskeskiaikaista (1300–1500), koska kylät kuuluivat ruotsalaisen oikeuden piiriin. Luvia ja Hanninkylä mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1420 laaditussa asiakirjassa, mikä merkitsee asutuksen olevan tätä varhaisem-

paa. 1300-luvun alusta on säilynyt asiakirja, josta käy ilmi ruotsalaisten uudisasukkaiden asettuneen muun muassa Merikarvialle<sup>31</sup>. Tämän perusteella voi olettaa ruotsalaisten tulleen Luvian maille viimeistään 1300-luvun puolivälin aikoihin.



Mikola, Peränkylä ja Luvianlahti, Luvia.

Maan kohoamisen vaikutukset alkoivat näkyä vasta 1300-luvulla nykyisen Länsi-Porin alueella. Tuorsniemen alue oli hahmottumassa vasta 1330-luvulla ja muut läheiset saaret olivat kuroutumassa kiinni mantereeseen. Tuorsniemen ja Rauman nimet ovat mereen liittyviä ja ne ovat peruja 1400-luvun tienoilta, jolloin kylät sijaitsivat merenrannalla<sup>32</sup>. Pysyvä asutus näihin kyliin on siis syntynyt samoihin aikoihin.

### Satakunnan tiestön kehitystä suuntaavat tekijät

Rautakaudella pysyvän asutuksen vakiintuminen loi kaupankäynnille edellytykset jo 800-luvulle tultaessa. Pohjanlahteen laskevan Kokemäenjoen vesistön ympärille sisämaassa keskittynyt rautakautinen asutus loi

Tielinjan varrella olevat suomalaisen oikeuden piiriin kuuluvat kylät 1500-luvun puolivälin valtiollisissa verokirjoissa:<sup>33</sup>

Irjanne, Leistilä, Masia Ruskeala ja Haistila

Tielinjan varrella olevat ruotsalaisen oikeuden piiriin kuuluvat kylät 1500-luvun puolivälin valtiollisissa verokirjoissa:<sup>34</sup>

Huhta, Hanninkylä, Mikola, Peräkylä, Ravani, Villilä, Nakkila, Ruhade, Tuorsniemi, Ulvila ja Vähärauma

perustan maakulkureittien muodostumiselle. Kokemäenjoen vesireitti sisämaasta merelle ja päinvastoin ei ollut kovinkaan kulkukelpoinen matkalla olevien monien koskien vuoksi. Lounais-Suomen rannikon asutuskeskittymistä muodostui sen sijaan kulku-uria ylämaahan. Urat yhtyivät viimeistään 800-luvulla sisämaan hämäläisten lounaisiin kolkkiin asti levinneisiin polkuihin. Hämäläisten polut liittyivät puolestaan Lounais-Suomen viikinkiajan alussa muodostuneisiin kauppapaikkoihin. Aina Satakunnan rannikolta Kokemäenjoen vartta Euraan kulkevat urat yhtyvät Tampereen kautta kulkeviin Hämeenlinnan tieyhteyksiin.<sup>35</sup>

Ala-Satakunnan muinaiskaupunkien kauppapaikkoina voidaan varauksin pitää Kokemäen aluetta ja Euran Luistarin aluetta, minne liikenne suuntautui nykyisen Pirkanmaan alueelta. Muinaiskaupungit vaikuttivat oman alueensa pysyvien ja säännöllisten liikennereittien muodostumiseen sekä liittivät reitit toisiinsa muinaiskaupunkeihin ja niiden vaikutusalueisiin. Muinaiskaupunkien on oletettu syntyneen Suomessa ennen 1200-lukua. Kaupungit eivät käytännössä juuri eronneet maalauskylästä, mikä johtui kehittymättömyydestä kulkuyhteyksistä. 1000-luvulla Ruotsin valta Suomessa oli vielä vähäistä ja maamme talous oli lähinnä suurten talojen hallinnassa, mitkä kävivät kauppaa lähinnä erätuotteilla. Käytetyt liikennereitit ja kaupankäyntipaikat eivät kuitenkaan syntyneet satumanvaraisesti, vaikka Suomesta puuttui mahtimiesluokan poliittinen ohjaus, vaan niiden syntyä ohjasivat

traditiot, perinteiset yhteydet ja markkinapaikat sekä muinaispitäjien valvoma tapaoikeus ja hyötynäkökohdat.<sup>36</sup>

Keskiajalla tien tärkeimpiä käyttäjiä olivat kruunun virkamiehet, sotilaat, papit ja kauppiaat. Satakunnassa tiedetään keskiajalla olleen kaukoliikennereittejä, jotka palvelivat lähinnä pohjois-eteläsuuntaista liikennettä. Korsholmasta on tullut Pohjoinen Rantatie Ulvilaan ja Huittisiin. Ulvilasta lähtevä Huovintie, Raumalta lähtevä toinen Huovintie ja Eurasta lähtevä Airikintie vievät kaikki Turkuun. Satakunnan alueelta Jaakko Teitin vuosina 1555–1556 laatimaan valitusluetteloon on merkitty vain pohjoinen rantatie, Turku–Ulvila–Korsholma-osuus. Luetteloon oli ilmeisesti merkitty hallinnon kannalta keskeiset tiet, minkä ulkopuolelle oli jätetty Rauman kaupungin kulkuyhteydet.<sup>37</sup>

Satakunnan alueen pyhiinvaellusreitti, Pyhän Henrikin reitti, lähtee Nousiaisista ja kiertää Pyhäjärven ympäri. Varsinaisesti pyhiinvaellustie oli vain Nousiaisen ja Köyliön välinen tie, mutta mahdollisesti osa vaeltajista kävi Kokemäellä asti. Tämä johtui piispa Henrikin legendasta, jonka mukaan piispa yöpyi Kokemäellä ennen saapumistaan Köyliöön. Tätä yöpymispaikkaa alettiin pitää pyhänä ja sinne saapui pyhiinvaeltajia. Keskiajan päättyessä Suomessa oli kaupunkeja vielä harvassa ja kulkijalla matka saattoi kestää viikkoja kaupungista toiseen siirtymiseen. Korsholma oli pohjoisin paikka ja Olavinlinna oli silloisen Suomen itäisin kolkka, minne pääsi teitse.<sup>38</sup>

Liikenneverkkoa alettiin kehittää jo 1600-luvulla tietöinä ja suuntana olivat itä ja Pohjanmaa. Tämä oli kuulunut jo 1500-luvulla kuningas Kustaa Vaasan idänpolitiikkaan, jonka tarkoitus oli turvata valtakunnan edut valloitetuilla ja vielä valloittamattomilla alueilla Itä- ja Pohjois-Suomessa. Tiestön parantamisella ja laajentamisella oli suurimmaksi osaksi sotilalliset intressit, mutta samalla alueiden taloudellinen ja kaupallinen asema kehittyi. Pohjanmaan ja sisämaan väliset tieyhteydet olivat tärkeitä muun muassa sotajoukkojen kokoamisen ja huollon järjestämisen takia. Sisämaan luonnonvaroja pystyttiin myös hyödyntämään paremmin tieverkoston laajentuessa.<sup>39</sup>

Turusta pohjoiseen johtava tie Ulvilan ja edelleen Korsholmaan oli 1600-luvulle asti erittäin huonokuntoinen. Ulvilaan ja Poriin kuljettiin sisämaan kautta Huovintietä pitkin ja Pohjanmaalle Kyrönkankaantietä. Huonon tieyhteyden syy oli Marko Nenosen mukaan pohjalaisten kaupankäynti tukholmalaisten kanssa. Pohjanmaan talonpojilla ei ollut mitään tarvetta päästä etelämpänä sijaitseviin kauppapaikkoihin, koska heillä oli suora meriyhteys Tukholmaan. Parannusta rannikon tielinjaan tapahtui vasta 1700–1800-luvun vaihteessa, jolloin valmistui kokonaan uusi Porin ja Vaasan välinen maantie. Tien valmistuminen viivästyi monilla vuosilla, koska rakennusvelvollisuuksista ei päästy yksimielisyyteen. Tien rakentamisessa käytettiin hyväksi uusia teknisiä innovaatioita, joiden avulla tie voitiin rakentaa suoraksi maastoa halkovaksi kulku-

väyläksi. Tie kulki asumattomien alueiden ja korprien läpi, mistä lähti rannikolla sijainneisiin kyliin sivuteitä. Tämä oli uusi tapa rakentaa teitä, koska aikaisemmin tiet kulkivat kylästä kylään. Lisätietoa aiheesta on Mikael Lähteenmäen osuudessa tässä kirjassa.<sup>40</sup>

1800-luvulla Suomen talous toi maanteille lisää liikennettä. Kauppatavaran liikuttaminen paikasta toiseen vaatii niin maanteiltä kuin muiltakin kulkureiteiltä lisää kapasiteettia. Sahateollisuudella oli suuri merkitys Satakunnan tiestön rakentamiselle ja suuntautumiselle. Valtiontuella rakennettiin syrjäseuduille teitä, jotta niiden puuvarat saataisiin paremmin hyödynnettyä. Näitä olivat muun muassa tiet Suodenniemi–Lavia–Kullaa, Kiikoinen–Kiikka sekä Kiikoinen–Hannijoki. Käsisahauspaikkojen lisäksi Satakunnan alueen takamaille syntyi 1800-luvun alkupuolella monia sahoja. Tietttömiä alueiden kylät olivat eriarvoisessa asemassa. Noormarkku–Kankaanpää-tie rakennettiin hätäaputöinä vuosina 1824–1827, koska alueen taloudellinen tilanne oli kehno.<sup>41</sup>

### Porin eteläpuolinen tielinja

Tutkittu tielinjaus on rajattu alkamaan Ulvilan kirkolta, josta se jatkuu etelään päin paikallistietä numero 2440 Vanhankylän kautta Ravanin kylään ja Ravanista Antinkartanon hoitokotina toimivalle alueelle asti. Hoitokodin kohdalla Kokemäenjoen rannassa on ollut

vanha Haistilan lauttapaikka, jonka kohdalta tielinjaus siirtyy joen eteläpuolella, paikallistielle numero 12883. Tämän jälkeen tielinja jatkaa Kokemäenjoen suuntaisesti Viikinkulman, Ruskilan, Masian ja Nakkilan kautta Villilään. Tielinja erkaantuu Kokemäenjoen läheisyydestä nykyisen Villilän kartanon länsipuolella ja suuntaan lounaaseen paikallistietä numero 2170. Tielinja kulkee Leistilän kautta Hormistonmäkeen ja sieltä edelleen Kyllijoen kautta Nahinkulmaan ja Saarenmaanhan. Risteyksestä tie kääntyy länteen, Huhtaan ja Irjanteen kylään. Irjanteen jälkeen tiennumero muuttuu 2171:ksi. Tielinja jatkaa Irjanteelta valtatie 8:lla, johon se yhtyy Kämpän kaffetupa -nimisen kahvilan (entisen metsätyötukikohdan) kohdalla.

Linjaus kääntyy risteyksestä pohjoiseen ja jatkaa valtatie suuntaisesti lähes Luvialle asti. Tielinja tekee valtatie kahdeksan osuudella poikkeamia läheisille metsä- ja hiekkateille valtatie kummallekin puolelle. Vanha tielinjaus on jäänyt osaksi nykyisen valtatie ja sen ympärillä tapahtuneiden maanmuokkauksien ja peltojen alle. Valtatie vieressä sijaitsevien kylien ja rakennusten keskellä ja läheisyydessä vanha tielinjaus on säilynyt ja on osittain edelleen käytössä.

Linjaus eroaa valtatie kahdeksalta Luvian eteläpuolella olevan huoltoaseman kohdalta Kirkkotielle ja jatkaa samaa tietä Luvian keskustan läpi. Tielinja jatkuu keskustan jälkeen luoteeseen, Hanninkylään, josta tie haarautuu pohjoiseen paikallistielle numero 12858. Tielinja jatkaa pitkään kyseistä tietä Rimpialholle asti,

jossa tie risteytyy ja linjaus jatkuu itään paikallistietä numero 12859 pitkin. Tielinjauksen loppuosa kulkee Leppäkorven asutusalueen vierestä Vähärauman alueelle. Tielinjan tarkastelu ulottuu Vähäraumalle. Tarkasteltava tielinjaus on pituudeltaan 78 kilometriä ja luonteeltaan se on vaihtelevaa aina metsäosuuksista rakennettuun ympäristöön.

### Tielinjauksessa tapahtuneet muutokset

Tutkittu tielinjaus on pysynyt melko muuttumattomana. Suurimmat muutokset, joita tielinjauksessa havaittiin, olivat teiden historian kannalta ajallisesti melko nuoria. Tielinjaa oli jonkin verran oikaistu ja teiden risteysiksi on muutettu nykyliikenteelle turvallisemmaksi. Useat loivasti kaartavat teiden liittymät on muutettu ”tiukoiksi” T-mallisiksi risteyksiksi. Osa tielinjasta on kuitenkin tuhoutunut, esimerkiksi osa vanhasta tielinjasta on jäänyt valtatie kahdeksan alle.

Tässä artikkelissa teiden linjauksia on tutkittu Map-Info-nimisellä paikkatieto-ohjelmalla, jonka avulla esimerkiksi vanhoja karttoja pystytään oikaisemaan nykykartan päälle. Oikaisulla tarkoitetaan tässä yhteydessä eri mittakaavaisten karttojen muuttamista samankokoisiksi eli samaan mittakaavaan. Oikaisu tapahtuu etsimällä vanhasta ja uudesta kartasta vastinpistepareja eri puolilta karttalehteä. Riittävän monen vastinpisteen avulla ohjelma suorittaa oikaisun, jon-

ka jälkeen oikaistu kartta on liitettävissä vertailtavan kartan päälle. Oikaisun onnistumiseen vaikuttivat monet eri tekijät. Vaikka vertailtavia karttoja ei voida kohdistaa aina täydellisesti, kertoo linjausten muoto mahdollisen yhteneväisyyden, vaikka linjaukset eivät olisi aivan päällekkäin. Tässä artikkelissa on vertailtu vuoden 1996 peruskarttaa ja oikaistuja venäläisiä topografikarttoja, jotka tunnetaan myös nimellä Senaatin kartat. Senaatin kartat ovat Satakunnan alueella peräisin vuosilta 1903–1910.

Ulvilasta lähdettäessä suurimmat muutokset tielinjassa on tapahtunut nykyisen Antinkartanon hoivakodin kohdalla. Ulvila sai vuonna 1912 kunnalliskodin, joka sijaitsi Haistilan lautalle johtavan tien varressa <sup>42</sup>. Vuonna 1955 kunnalliskoti siirtyi uusiin tiloihin ja nykyinen hoivakoti aloitti toimintansa kunnalliskodilta vapautuneissa tiloissa vuonna 1956 <sup>43</sup>. Tielinjaa on aluksi paranneltu eri vaiheissa lautan aiheuttaman liikenteen kannalta, myöhemmin koko hoivakodin alue on kierretty uudella tiellä. Lautalle johtavan tien parannus on tapahtunut vuonna 1940 ja hoivakodin ohittavaa tietä aloitettiin suunnittelemaan vuonna 1963–1965. <sup>44</sup>

Kokemäenjoen eteläpuolella tielinjaus on pysynyt hyvin alkuperäisellä linjallaan. Ennen Masiaa, Vampulan kohdassa, tietä on oikaistu vajaan sadan metrin matkan verran. Vanha tie kulkee oikaisun ja asuinrakennusten välissä ja toimii rakennuksille kulkuhyteytenä. Masian Pannilan kylässä vanha linjaus

on jäänyt rautatien alle, jonka takia tie on tästä kohdasta katkaistu. Tie jatkuu rautatien toisella puolella lyhyen matkaa Tuottajantienä, mutta tämän jälkeen vanha linjaus on hävinnyt Suomen kuitukangas-tehdasalueen alle.

Suomisen tehdasalueen jälkeen vanhaa tielinjaa on säilynyt lyhyen matkaa Nakkilan valtatie kahden liittymään asti, missä vanha linjaus on tuhoutunut. Nakkilan ja valtatie liittymä on nykyaikainen monitasoristeys, joka on valmistunut vuonna 2000<sup>45</sup>. Vanha tielinja on kulkenut nykyisen valtatie-risteyksen poikki vinoittain verrattaessa nykyiseen valtatie ylittävään siltaan. Valtatie yli tultaessa Leistikylän tielinjaus on pysynyt muuttumattomana aina Hormistonmäen rukoushuoneelle asti, missä tietä on oikaistu vajaan puolen kilometrin mittaisen matkan verran. Seuraava oikaisu alkaa ennen Kyllijoen kylän risteyskohtaa, jossa uusi tielinjaus ohittaa kylän risteuksen ja sen ympärille muodostuneen asutuksen länsipuolelta ja yhtyy jälleen vähän matkan päässä vanhaan tielinjaukseen. Säilynyt vanha tielinjaus toimii nykyään peltotienä asutuksen vieressä.

Saarenmaan kylän kohdalla Irjanne–Panelia-tien risteuksen muoto on muuttunut. Vanha, hieman Y-mallinen risteys on nykyään T-mallinen. Noin kolme kilometriä edellisestä risteyksestä Irjanteelle päin on oikaistu pieni hevosenkengän muotoinen mutka. Mutkassa olleesta vanhasta linjauksesta on jäljellä vielä puolet nykyään metsätienä. Loput vanhasta linjauk-

sesta oli maastossa heikosti havaittavissa metsittymisen takia.

Valtatie kahdeksan ja Irjanteelta tulevan tien risteyskohta on muuttunut. Vanha linjaus on kaartanut risteyskohdassa loivasti pohjoiseen ja kulkenut nykyisen valtatie vieressä eteläpuolella noin 650 metrin mittaisen matkan, ennen kuin nykyinen ja vanha linjaus yhtyvät valtatie alla. Vanha tien pohjaa oli jonkin verran havaittavissa risteysalueella maastossa.

Vähän ennen Yleisradion mastoa Poriin päin tullessa vanha tielinjaus on poikennut valtatieltä hieman tien itäpuolella. Vanha linjaus on mutkitellut Rajakallion kautta Pinkjärven rannan tuntumassa olevalle Isoluodontielle, mitä pitkin tie on tullut takaisin valtatielle ja jatkanut valtatie yli länsipuolelle Liihtokankaalle. Vanha linjaus palaa takaisin valtatielle Myllyhahteen kohdalla. Seuraava poikkeama valtatiestä on Peränkylän kohdalla, missä tie kulkee kummallakin puolella tietä olevan asutuksen keskellä ja yhtyy lopuksi tiehen numero 2177 lähellä valtatie kahdeksan risteystä.

Hieman ennen Peränkylää on vanhasta linjauksesta haarautunut oikealle tie, joka on kulkenut Koivumäen kautta Mikolaan. Mikolasta tie on palannut takaisin Mikolantietä ja yhtynyt edellä mainittuun linjaukseen Vanha-Esko-nimisessä paikassa. Tämä linjaus on kui-

**Irjanteen kirkkomäki sijaitsee hienolla paikalla vanhan tielinjan varrella. 2009.**





tenkin merkitty ohuemmalla tietä merkitsevällä viivala senaatin karttaan, kuin tie, mikä kulkee Peränkylän kautta. Tästä voi päätellä, että Mikolan kautta kulkeva tielinja on ollut vähemmän käytetty.

Peränkylän risteysalue on myös muuttunut. Vanhassa tielinjauksessa samassa kohdassa ei ole mitään risteystä, vaan linjaus on kulkenut loivasti luoteeseen mutkitellen nykyisen valtatie eteläpuolella aina nykyiseen huoltoasemariisteykseen asti. Vanha linjausta ei voida havaita enää lainkaan, koska se on jäänyt ympärillä olevien peltojen alle.

Luvian keskustan jälkeen erittäin pieni oikaisu on tehty noin 750 metriä Hanninkylän risteyksestä Viasvedelle päin, pieneen mutkaan. Vanha linjaus toimii edelleen pihatienä. Hanninkylä–Rimpialho-välinen tie on hiekkatietä ja kulkee harvaan asutetun metsäalueen läpi. Tällä välillä tielinjassa on tapahtunut jonkin verran muutoksia ja oikaisuja verrattaessa senaatin kartan ja vuoden 1996 peruskartan tielinjoja. Maastokäyntien yhteydessä muutoksien ja oikaisujen havaitseminen maastossa oli mahdotonta.

Hanninkylä–Rimpialho-välillä tie kulkee muuta maastoa hieman korkeammalla kohdalla ja varsinkin loppuosa hiekkaharjannetta pitkin, jonka länsipuolella on soranottoaikoja ja sorakuoppia. Nykyistä kaivualuetta vastapäätä on senaatin kartan mukaan lähtenyt useampia teitä itään päin, mitkä ovat yhtyneet toisiinsa vähän matkan päässä. Näitä lyhyitä tieosia ei havaittu maastossa. Tien varrella on mikroautorata,

jonka lähiympäristössä on säilynyt venäläisten ensimmäisen maailmansodan aikaisia puolustusvarustuksia. Näiden lisäksi tien toisella puolella alueelta löytyy kiviröykkiöitä, jotka on merkitty peruskarttaan muinaishauta-alueeksi.<sup>46</sup>

Rimpialholle saavuttaessa ja kääntyessä Poriin päin, tie muuttuu taas päällystetyksi. Tältä tieosuudelta MapInfolla tehty alueen Senaatin kartan oikaisu ei ole onnistunut niin hyvin kuin muualla. Tämän takia Senaatin karttaa ja peruskarttaa ei saatu vertailua varten asetettua aivan päällekkäin. Teiden muotoja vertailemalla on kuitenkin selkeästi havaittavissa, että ne ovat melko yhteneväiset. Tielinjoissa on kuitenkin jonkin verran havaittavissa tapahtuneita oikaisuja, mutta ne ovat tien kokonaisuuden kannalta vähäisiä.

### Tutkitun tielinjauksen historiaa ja ajoitusta

Tutkitun tielinjauksen alkuosa on sama kuin keskiaikaisella Huovintiellä. Nykyään Huovintiellä tarkoitetaan linjausta, joka on alkanut Kokemäenjoen suulta Ulvilan ja Porin seudulta ja jatkunut aina Köyliön, Virtaan ja Oripään kautta Turkuun<sup>47</sup>. Nyt tutkittu tielinjaus eroaa Huovintiestä hieman ennen Nakkilan keskustaa missä tielinja suuntaa länteen päin Villilän kautta Leistikylään, kun Huovintie jatkaa Kokemäenjoen rantaan pitkin aina Harjavaltaan asti. Ensimmäinen kirjallinen maininta Huovintiestä on vuodelta 1422,

mutta tien varrella olevat monet muinaisjäännökset antavat todisteita sen olevan paljon vanhempi.<sup>48</sup>

Ensimmäinen maantieteellinen kartta, jossa Huovintie esiintyy, on vuodelta 1743. Kartta kuului matkaoppaaseen, jonka on toimittanut Georg Biurman. Oppaassa oli ilmestyessään toinen koko Ruotsin valtakuntaa kuvaava kartta. Karttaan on todennäköisesti merkitty ensimmäistä kertaa tärkeimmät maantiet.<sup>49</sup> Erkki Härö on tutkimuksessaan *Satakunnan historiallinen tieverkko* käyttänyt Biurmanin karttaa Huovintien varhaisimpana lähteenä. Tielinjaus eroaa Huovintiestä Nakkilan Masian kohdalla, jossa Masiantie ylittää Palojoen. Tielinjauksessa tapahtuneiden muutosten takia vanha linjaus Masiasta Leistilään on muuttunut eri aikoina.

Biurmanin matkaoppaan kartassa Turusta on ollut myös Rauman, Eurajoen ja Leistilän kautta tieyhteys Poriin<sup>50</sup>. Leistilä–Irjanne-välinen tieosuus on kuulunut Turun ja Ulvilan väliseen rantatiehen. Osasta rantatien tieosuuksista on tietoja jo myöhäiskeskiajalta, kuten Eurajoki–Ulvila-väliltä. Tätä tietä on myös aikoinaan kutsuttu Huovintieksi. Yhtenäisenä tienä rantatie esiintyy silti vasta 1500-luvulla, jolloin posti alkoi kulkea Pohjanlahden rannikon kaupunkien välillä. Rantatie muuttui vasta 1800-luvun alussa varsinaiseksi päätieksi sen jälkeen kun Porista valmistui uusi tieyhteys Vaasaan.<sup>51</sup>

Irjanteelta Luvialle ja edelleen Poriin johtava tie mainitaan ensimmäisen kerran lähteestä riippuen

vuonna 1645 ja 1650-luvulla. Erkki Lehtisen mukaan tie on syntynyt vasta 1500-luvun lopussa tai 1600-luvun alkupuolella<sup>52</sup>. Vuonna 1687 käräjapäätöksen mukaan Porin ja Luvian välinen tie kunnostettiin käräjätieksi. Posti siirtyi kulkemaan tiellä viimeistään vuonna 1694, koska tätä ennen tie oli ollut huonokuntoinen. Ennen rantatien syntymistä posti oli kulkenut Eurajoen ja Irjanteen jälkeen sisempänä mantereella Leistilän ja Nakkilan kautta Ulvilaan ja Poriin. Porin jälkeen postilinja palasi takaisin kulkemaan rannikkoa pohjoiseen päin<sup>53</sup>. Irjanteen, Luvian ja Porin välinen tie oli lähinnä paikallistie ja esiintyy ensi kertaa tiekartoissa vasta vuonna 1799. Tie oli Luvia–Pori-väliltä heikkokuntoinen ja vuodenajasta tai paikasta riippuen tie ei soveltunut ollenkaan kulkemiseen. Tähän vaikuttivat varmasti tien ylittämät laajat suoalueet ja hyljälleen maatuva Luvian lahti.<sup>54</sup>

### Kokemäenjoen ylityspaikat tielinjalla

Ulvilan kirkolta lähdetäessä, ensimmäinen Kokemäenjoen ylityspaikka oli Haistilan lautta. Ruskilan Juhana Laurinpoika aloitti lautan rakentamisen toukokuussa 1641 korvausta vastaan ja saman vuoden syyskuussa lautta oli jo valmis. Vuonna 1788 Haistilan ylityspaikassa oli kaksi lauttaa, pienempi ja suurempi, sekä näiden lisäksi lauttavene, jota käytettiin jäiden lähdön aikaan.<sup>55</sup> Härön mukaan Haistilan lautan mer-

kitys väheni 1800-luvun lopulla, kun lähialueille alkoi valmistua siltoja<sup>56</sup>. Myöhemmin lautta korvattiin lossilla, joka jäi pois käytöstä vuonna 1953. Tällöin valmistui Kokemäenjoen ylittävä Friitalan silta<sup>57</sup>.

Tapani Salminen epäilee tutkimuksessaan *Huovintie Satakunnassa* lauttayhteyden voivan olla perua ehkä jopa keskiajalta tai viimeistään 1400-luvulta, koska etelärannan kylistä sekä Turusta tulevan liikenteen oli jollain tavalla ylitettävä Kokemäenjoki Ulvilaan pääs-



**Luvian Peränkylässä voi aistia vanhan tien ja asutuksen tunnelmaa. 2009.**

täkseen.. Tätä tukevat Salmisen mukaan vuosina 1470, 1473 ja 1550–1552 pidetyt käräjät Ulvilan kaupungissa. Toinen varhainen ylityspaikka oli Kokemäellä, jossa pidettiin käräjiä kummallakin puolella jokea. Tapio Salminen uskoo Ulvilan Haistilassa olleen joenylityspaikka viimeistään 1550-luvulla.<sup>58</sup>

1600-luvulla siltoja Ulvila–Nakkila-välillä oli Ruskilassa, jossa oli 30 syltä (1 syli = 1,8m) pitkä kiviarkkusilta. Toinen silta oli Nakkilan Ruhaden silta. Eurajoen puolella on ollut 1600-luvulla ainakin kaksi siltaa, Irjanteen ja Huhtisuon sillat. Luvian ja Porin välillä on vuodelta 1645 maininta Sassilan sillasta<sup>59</sup>. Luvianlahdella oli ilmeisesti sillan lisäksi myös lautta 1690-luvulla. Eurajokelaiset kritisoiivat kalliin lautan ylläpitämistä tarpeettomana, koska heille matka Leistikilän kautta Poriin ei ollut paljoakaan pidempi kuin Luvian kautta.<sup>60</sup>

Tutkitun tielinjan joenylityspaikoista on saatavilla tietoja vain murto-osasta. Vanhat sillat oli valmistettu yleensä puusta eikä niistä ole jäänyt jäljelle mitään. Tielinjan muista silloista ei ole jäänyt merkittäviä mainintoja tutkittuihin lähteisiin.

### **Asutuksen ja kylien suhde tielinjaan**

Tarkkaa kuvaa kylien ja asutuksen synnystä on vaikea luoda. Kylistä säilyneet tiedot ovat välillä ristiriidassa toistensa kanssa, mikä on vaikeuttanut tutkijoiden ky-

lien synnyn ajoittamista. Ensimmäiset lähdemaininnat eivät kerro kylän ikää. Kylän tai paikan nimien esiintyminen asiakirjassa kertovat sen vakiinnuttaneen asemansa yhteiskunnassa. Kylä on saattanut olla olemassa jo kauan ennen, mutta vasta yhteiskunnan järjestymisen veronkeruun ja omistusten virallistaminen ovat olleet joitain syitä, miksi kirjallista aineistoa alkoi syntyä. Varsinaisia kirkon pitämiä asukastilastoja alettiin pitää järjestelmällisesti 1700-luvun alkupuolelta lähtien <sup>61</sup>.

Jo erätalouden aikana ihmiset ovat liikkuneet, kävellessä, veneellä tai ratsastaen. Varsinaisiksi teiksi niitä ei tänä päivänä mieltäisi, mutta hitaasti liikkuville ihmisille polut ja urat asutusten välillä muodostivat tieverkoston. Kirkon, kaupan ja valtion järjestäminen loi tarpeen yhtenäiselle reitistölle. Vanhat polut muutettiin teiksi ja uusia raivattiin, muutoksen toteuttivat talopojat verovelvollisuutena. Teiden, siltojen ja lauttapaikkojen ylläpitämisestä ja kunnosta on jäänyt tietoa muun muassa käräjien asiakirjoihin. Isännille on monesti määrätty sakkoja tieosuuksien hoitamattomuuden tai raivaustöiden hitauden takia.

Tutkitun tienlinjan alueella on todistettusti ollut jo varhain asutusta. Ymmärrettävää on, että asutuksen ympärille on muodostunut oma liikkumista palveleva urien tai polkujen verkosto. Nämä urat tai polut usein yhtyivät oman alueen rajoilla mahdollisiin toisten kylien kulkureitteihin. Missä vaiheessa näistä syntyi tiestö, jota käyttivät muutkin kuin kyläläiset, on vaikea

määritellä. Toisaalta on tietoa siitä, että kruunu pyrki uudisasuttamaan vanhojen ydinalueiden välisten kulku-urien varsilla olevia erämaita. Näin on tapahtunut muun muassa Somerolla, jonka kautta kulkee Hämeen Härkätieksi kutsuttu keskiaikainen tie Turun ja Hämeenlinnan välillä. <sup>62</sup>

Tutkitulla tielinjalla Nakkilan ja Kiukaisten alueiden varhainen asutus on luonut oman reitistön ympäristöönsä, mikä on todennäköisesti yhtynyt ajansaa-



**Rantatie Nakkilan Leistikössä talviasussa. 2009.**

tossa erätaloudesta eläneiden ihmisten kauppareitteihin. Tunnetuilla Huovinteilläkin on juuret varhaisen rautakautisten muinaisteiden verkossa. Salmisen mukaan keskiaikainen Huovintie toimi Turun piispan ja Lammaisten kala-apaja-alueen yhteytenä. Lammaistenkosken alue oli Salmisen mukaan Huovintien alkuperäinen luoteinen päätepiste, mutta samalla alueella on merkkejä risteyspaikasta 1200–1300-luvuilla. Lammainen sijaitsee noin kuusi kilometriä Nakkilan keskustasta Kokemäenjoen yläjuoksulla, mistä voi olettaa liikennettä olleen myös Nakkilaan ja siitä rannikolle päin.<sup>63</sup>

Vanhimmat kylät Leistilä, Masia, Ruskeala ja Haistila sijaitsevat melko lähekkäin toisiaan, minkä takia olisi helppo olettaa kaikkien kylien kulku-urien yhtyneen toisiinsa. Nuoremmat kylät Ruhade, Nakkila ja Villilä sijaitsevat vanhojen kylien lähellä. Ne ovat todennäköisesti syntyneet olemassa olleiden teiden ja kulku-urien viereen tai läheisyyteen. Nykyinen Ruhaden kylä on eri paikassa kuin missä se on aikaisemmin sijainnut. Varhaisempi Ruhade on sijainnut Kirkkosaaren kohdalla Kokemäenjoen etelärannassa, kun nykyinen Ruhade on tästä kohdasta noin 1,5 kilometriä lännempänä.

Kokemäenjoen mataloituminen siirsi kaupankäynnin Ulvilaan, millä oli vaikutuksia myös Ravanin ja muun alueen liikenteeseen. Haistila on vanhin kylä ja lähimpänä Ulvilaa. Alkuperäinen Haistilan kylä on sijainnut Kokemäenjoen pohjoispuolella, kun ny-

kyään kylä sijaitsee joen eteläpuolella. Kokemäenjoen ylittämistä Haistilan kohdalla on tietoa jo myöhäiskeskialta, mikä viittaa alueella olleen tätä ennen jo vakiintunut tie tai kulku-ura. Ulvila on sijainnut joen suistoalueella lahden perällä. Voisi kuitenkin olettaa, että kulku-uria on ollut aina merenrantaan asti. Ulvilan kauppaoikeudet varmistivat sen, että alueelle tultiin eri puolilta maakuntaa myymään omia tuotteita. Oletettavaa on, että Ulvilan ja Ravanin alueella on liikuttu ennen varsinaisen kylän muodostumista, mutta tämäkin tarvitsisi tarkempaa tutkimusta.

Huhdan kylä on aluksi sijainnut Leistilä–Irjanteen vieressä itäpuolella ja kylän läpi menevä tie vie entiselle suoalueelle. Tästä tiestä löytyy ensimmäiset maininnat vuodelta 1743, mutta se on ollut olemassa jo ennen mainittua vuotta. Ennen postitien siirtymistä kulkemaan rannikkoa pitkin on Leistilä–Irjanne-välin tie ollut Raumaan suunnan liikennettä palveleva tie. Huhdan kylä on mahdollisesti syntynyt tien viereen. Irjanteen seudulla ollut varhainen asutus ja sen sijaisti kapealla ja korkealla hiekkaharjanteella on luonut selkeän kulku-uran. Näiden perusteella voisi olettaa urien ja teiden olleen vanhempia kuin kylien.

Luvian kylät ovat entisten kosteikkoalueiden läheisyydessä. Varsinaisten teiden muodostuminen alueelle on ollut mahdollista vasta suhteellisen myöhään verrattaessa vaikka Kokemäenjoen laakson ympäristöä ja Huovintien halkomia kangasharjuja. Asutuksen ja kylien suhdetta teihin on vaikea saatavilla olleiden läh-

teiden perustella tutkia. Luvian kohdalla merenkulku ja meritiet ovat olleet huomattavasti merkittävämmässä asemassa kuin muissa tutkitun tien osissa.

Tuorsniemi ja Vähärauma ovat syntyneet maan kohottua. 1400-luvulla alueet olivat merenrannassa, Tuorsniemi oli nimensä mukaan niemi Lattomerren vieressä. Vähärauma sijaitsi silloin Koiviston kanssa samalla luodolla. Kylät ovat todennäköisesti olleet olemassa ennen laajemman tieverkoston syntymistä, jolloin pitemmät matkat liikuttiin oletettavasti veneellä tai jäiden aikaan talviteitä pitkin.

### Tielinjan tiet syntyivät käskystä ja ilman

Asutus ja kylien väliset kulku-urat syntyivät tarpeen mukaan. Kokemäenjoen laakso ja sen ympärille muodostuneet reitit sekä niihin liittyvä Huovintie ovat kaikki vanhoja. Vakiintuneiksi muodostuneet kulku-urat eivät olleet alueen ainoita kulkureittejä, koska liikkuminen loi tarvittavat urat ja niiltä voitiin halutessa siirtyä syrjään. Pyhiinvaeltajat esimerkiksi kulkivat usein vähän sivummalla yleisestä maantiestä, koska vaikeakulkuinen reitti laskettiin Herralle otolliseksi<sup>64</sup>. Polut eivät olleet varsinaisia merkittyjä teitä, mutta ne olivat kuitenkin melko pysyviä. Vanhat kulku-urat seurailivat maaston muotoja ja vesistöjen reunoja. Maaston korkokuvat ja kasvillisuuden piirteet rytmittävät tietä. Pitkänomaiset harjujen laet

olivat otollisia kulkureittien paikkoja, kun taas poikimaiset maanpinnan uurteet ja kallionyppylät vaativat kiipeämistä tai kiertämistä. Kaupankäynnin ja liikennemäärien lisääntyminen loi tarpeen varsinaiselle tienraivaamiselle.<sup>65</sup>

Ulvilasta Kokemäenjoen rantaa yläjuoksulle päin seuraileva tie on todennäköisesti syntynyt kylien välillä olemassa olleille kulku-urille. Vanhoja uria ja hevosilla kuljettuja polkuja on asteittain parannettu ja levennetty käytössä olleiden liikkumisvälineiden mukaan. Kokemäenjoen kummallakin puolella on kyliä melko tiheästi, minkä seurauksena Ulvilan alueen talollisilla oli melko lyhyet matkat hoidattaville tieosuuksilleen<sup>66</sup>. Talolliset pitivät teiden hoitoa yleensä ylimääräisenä työnä, minkä takia siitä usein lipsuttiin.

Luvian kylien välinen tiestö alkoi hahmottua 1600-luvulta alkaen. Kylät sijaitsivat Luvianlahdesta nousseilla hieman korkeammilla kukkuloilla ja harjanteilla. Kärjäasiakirjoista selviää, että vuonna 1645 luvialaiset päättivät tehdä tien Leppäkarista aina Peräkylään asti. Samana vuonna Hanninkylän talot kehoitettiin raivaamaan ja ylläpitämään tietä rannikolla sijainneeseen Sassilan kylään. Vuonna 1652 oli valmiina melko suora tie Mikolan ja Peräkylän välillä. Tämän tien Mauno Jokipii epäilee syntyneen vuoden 1645 tienrakennuspäätöksen seurauksesta.<sup>67</sup>

Luvian Hanninkylästä pohjoiseen lähtevä tielinja kulkee edelleen harvaan asutun alueen läpi. Tien raivaaminen ja ylläpitäminen tällaisilla asumattomilla





alueilla on ollut talollisille erityisen työlästä ja hankalaa. Tämän takia tie on varsin pitkään ollut heikkokuntoinen ja siksi vähän käytetty. Luvia–Pori-välillä on todennäköisesti ollut jonkinlainen kulku-ura, joka ilmeisesti käskystä raivattiin tieksi vuoden 1650 paikkeilla. Huonoa tietä ryhdyttiin talvella 1687 tosissaan kunnostamaan, mikä velvoitti useiden kylien talot tienraivaukseen ja hiekan ajoon. Pori–Rauma-välin rannikotie muodostui yhtenäiseksi reitiksi 1600-luvun lopussa. Posti siirtyi käyttämään rannikkoreittiä ja sen mainitaan olleen postitienä jo vuodesta 1694.<sup>68</sup>

Nakkila–Leistilä–Irjanne-välin tiedetään olevan vanha reitti. Tie kulkee suurimman osan harjujen päällä tai rinteellä ja Leistilän peltoaukealla Palojoen tuntumassa. Tie toimi vielä 1700-luvulla etelästä Poriin johtavana päätienä, vaikka rantatie oli olemassa ja uusi vaunutie Luvia–Leistilä-välille raivattiin vuosina 1696–1697.<sup>69</sup> Leistilän kestikievari oli merkattu jo Biurmanin karttaan, joka ilmestyi vuonna 1743. Irjanteella on ollut kartta-aineiston perusteella kievvari 1799–1918 välisenä aikana. Hevosia kievarella oli vuonna 1855 19 kappaletta, mikä on toiseksi eniten koko Satakunnan tiedossa olevien kievareiden hevosten lukumäärästä. Tästä voidaan päätellä, että Irjanne on ollut kolmesta suunnasta tulleiden teiden vilkas risteyskohta. Kestikievareista kertoo enemmän Tanja Korpi omassa artikkelissaan.<sup>70</sup>

Tutkitun tielinjan tiet ovat syntyneet eri tavoilla. Osa Kokemäenjoen lähiseudun teistä on todennäköisesti syntynyt jo esihistoriallisella ajalla. Rannan läheisyydessä olevien kylien polut ovat muodostuneet vanhojen kulku-urien päälle. Varhainen asutus ja kauppapaikat joen yläjuoksulla ovat edesauttaneet polkujen leviämisen rannikolle ja sisämaahan päin. Luvialla sijainneissa uudisasutuksen kylissä teitä on varmasti ollut ennen 1600-lukua, mutta kyliä yhdistäneitä teitä jouduttiin odottamaan Luvianlahden kuivumiseen asti. Postitien siirtäminen sisämaasta rantatielle on ollut suuri ponnistus, vaikka sen käyttöaste jäikin melko vähäiseksi.

Tutkitun tielinjan tiet voidaan ajatella syntyneen kolmessa eri vaiheessa ja tavalla. Tielinjan vanhimmat tieosuudet sijaitsivat lähellä alueita, joista on löydetty merkkejä esihistoriallisesta asutuksesta. Ensimmäisessä vaiheessa vanhimmat kulku-urat ovat todennäköisesti muodostaneet uhripaikkojen ja asutuksen välille. Toinen vaihe alkoi, kun uusia asutuskeskittymien syntyi. Asutusten kulku-urat yhtyivät ja levisivät kaupan ja muun liikkumisen seurauksena. Viimeisenä vaiheena on teiden suunniteltu raivaaminen kulkuyhteyksien parantamiseksi ja luomiseksi.

**Tunnelmallinen hiekkatie Luvialla. 2008.**

## Yhteenveto

Maan kohoamisella on ollut suuri merkitys Satakunnan teiden ja asutuksen syntyyn. Tutkittu tielinja on melko hyvin pysynyt muuttumattomana, vaikka pieni osa siitä on kokonaan tuhoutunut. Eniten muutoksia on tapahtunut teiden risteysalueilla, joissa vanhat teiden loivat liittymät on muutettu nykyliikenteelle turvallisiksi T-risteyksiksi. Eri osat vanhasta tielinjasta ovat nykyään erilaisessa käytössä. Osa toimii liikennekäytössä ja osa on muuttunut pelto- tai metsäteiksi. Valtatie 2:n ja 8:n rakentaminen on osaltaan auttanut näiden vanhojen tielinjausten säilymistä, koska paineet oikaista tai leventää vanhoja teitä ovat siten poistuneet.

Tielinjan varren asutus on syntynyt viimeistään myöhäiskeskiajalla. Nuorimmat kylät ovat lähimpänä rannikkoa, missä maa on paljastunut viimeisimpänä veden alta. Vanhimmat kylät sijaitsevat jokien varsilla ja melko lähekkäin toisiaan. Nuoremmat kylät ovat muodostuneet näiden ympärille tai lähelle. Kylien synnyn ajankohdan määrittely on melko mahdoton tehtävä ilman arkeologisia kaivauksia. Uudisasutuksen luomat kylät ovat syntyneet tutkitun tielinjan alueella mielestäni kahdella tavalla. Osa lähellä Kokemäenjokea olevat nuoremmat kylät ovat syntyneet liikennöidyn Huovintien varrelle vanhojen kylien väliin. Luvian alueen kylät ovat syntyneet asutukselle otollisiin paikkoihin ilman varsinaisen tien vaikutusta. Kylien suh-

de tutkittuun tielinjaan on erilainen eri puolella tietä. Vanhat kylät ja tiet ovat toisiinsa kiinteästi yhteydessä, kun uudemmat kylät ja tiet ovat väljemmin toisistaan riippuvaisia.

Tutkitun tielinjan historiasta ei tiedetä paljoa, koska tiet eivät olleet vielä merkittävässä asemassa keskiajan alun yhteiskunnassa, mutta niiden merkitys kasvoi kirkon rantauduttua Suomeen ja valtion tiukentaessa otettaan. Vanhoihin karttoihin merkityt tiet ovat ensimmäisiä varmoja lähteitä teiden olemassaolosta, mutta niiden tarkoista kulkureiteistä maastossa ei ole tietoa. Todennäköisesti vanhimmat osat tutkitusta tielinjasta sijoittuvat samalla alueelle vanhimman asutuksen kanssa eli nykyisen Nakkilan ympärille. Nuorempia teitä, jotka ovat syntyneet määräyksistä, ovat tiet nykyisen Luvian alueella sekä Poriin johtanut rantatie.

## Viitteet

- <sup>1</sup> Jaakkola 1958, 62.
- <sup>2</sup> Masonen 1999a, 53; Jaakkola 1958, 43.
- <sup>3</sup> Jaakkola 1958, 39; Lähteenoja 1946, 32.
- <sup>4</sup> Suvanto 1973, 163-164.
- <sup>5</sup> Suvanto 1973, 163; Heino 1987, 93; Kopisto 49-50.
- <sup>6</sup> Suvanto 1973, 14, 163-164.
- <sup>7</sup> Jokipii 1948, 222; Suvanto 1973, 14, 163-164; Lähteenoja 1946, 44.
- <sup>8</sup> Suvanto 1973, 48, 164.
- <sup>9</sup> Jaakkola 1958, 128.
- <sup>10</sup> Suvanto 1973, 164.
- <sup>11</sup> Heino 1987, 96.
- <sup>12</sup> Suvanto 1973, 166-168.

- <sup>13</sup> Suvanto 1973, 166.
- <sup>14</sup> Suvanto 1973, 167; Heino 1987, 95; Vanhan Satakunnan henkilötiedosto WWW-sivu (s.1952) 17.12.2008.
- <sup>15</sup> Suvanto 1973, 168.
- <sup>16</sup> Suvanto 1973, 188.
- <sup>17</sup> Suvanto 1973, 168–169; Suomen asutus 1560-luvulla 1973, 92; Vanhan Satakunnan henkilötiedosto WWW-sivu (s.1952) 17.12.2008.
- <sup>18</sup> Suomen asutus 1560-luvulla 1973, 92; Suvanto 1973, 178.
- <sup>19</sup> Suomen asutus 1560-luvulla 1973, 93-94; Suvanto 1973, 179.
- <sup>20</sup> Suomen asutus 1560-luvulla 1973, 92; Suvanto 1973, 180-181.
- <sup>21</sup> Suomen asutus 1560-luvulla 1973, 93; Suvanto 1973, 181.
- <sup>22</sup> Suomen asutus 1560-luvulla 1973, 94; Suvanto 1973, 181.
- <sup>23</sup> Jaakkola 1958, 171; Suomen asutus 1560-luvulla 1973, 94; Suvanto 1973, 184, 186.
- <sup>24</sup> Suomen asutus 1560-luvulla 1973, 93; Suvanto 1973, 186-187.
- <sup>25</sup> Suvanto 1973, 184.
- <sup>26</sup> Suvanto 1973, 186.
- <sup>27</sup> Suomen asutus 1560-luvulla 1973, 93-94; Suvanto 1973, 179.
- <sup>28</sup> Kaukiainen 1980, 42.
- <sup>29</sup> Heino 1987, 96.
- <sup>30</sup> Lassila 1995, 28, 37.
- <sup>31</sup> Kaukiainen 1980, 27.
- <sup>32</sup> Lehtinen 1967, 12.
- <sup>33</sup> Jokipii 1948, 238–239, 241.
- <sup>34</sup> Jokipii 1948, 238–239, 241.
- <sup>35</sup> Masonen 1989, 133; Masonen 1999a, 55.
- <sup>36</sup> Masonen 1999a, 55.
- <sup>37</sup> Masonen 1999b, 65, 76.
- <sup>38</sup> Katajala-Peltomaa & Masonen 1999, 113, 117-118; Nenonen 1999, 167.
- <sup>39</sup> Nenonen 1999, 177-178.
- <sup>40</sup> Nenonen 1999, 177-178 ja 266-273.
- <sup>41</sup> Mauranen 1999, 424-426.
- <sup>42</sup> Ulvilan kaupungin WWW-sivut. Tiivistelmä Ulvilan historiasta. <<http://www.ulvila.fi/ulvila.asp?lang=fi&menu=%7B524B2391%2D0606%2D4BBB%2DAB1E%2DCF8EC5BFF14C%7D&url=kulttuuri/ulvilanhistoria.xml>>. 13.11.2008
- <sup>43</sup> Satakunnan erityishuoltopiirin WWW-sivut. Erityishuoltopiirin historia. <<http://www.satachp.fi/satachp/historia.html>>. 13.11.2008.
- <sup>44</sup> Korttesniemi 2005, 20.
- <sup>45</sup> Tiehallinto. Turun tiepiirin silta- ja tieluettelo 2008.
- <sup>46</sup> Museovirasto. Kulttuuriympäristö rekisteriportaali. [http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjhoito/read.asp/r\\_alue\\_det.aspx?ALUE\\_ID=609400001](http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjhoito/read.asp/r_alue_det.aspx?ALUE_ID=609400001). 13.11.2008.
- <sup>47</sup> Salminen 1993, 11.
- <sup>48</sup> Härö 1975, 12.
- <sup>49</sup> Tiitta 1999; Härö 1975, 39.
- <sup>50</sup> Biurman 1747, Biurman, Georg: Svea ock Göta Riken med Finland och Norland afritade i Stockholm år 1747, <<http://s1.doria.fi/helmi/mp/var/fem19990023/slides/2.html>>. 27.10.2008.
- <sup>51</sup> Härö 1975, 15.
- <sup>52</sup> Lehtinen. 1967, 251.
- <sup>53</sup> Nenonen 1999, 268.
- <sup>54</sup> Härö 1975, 22; Heino & Luoto & Salo 1987, 305.
- <sup>55</sup> Lehtinen 1967, 260, 584.
- <sup>56</sup> Härö 1975, 12.
- <sup>57</sup> Salminen 1993, 49.
- <sup>58</sup> Salminen 1993, 44-46.
- <sup>59</sup> Härö 1975, 12, 15, 22.
- <sup>60</sup> Heino 1987, 305.
- <sup>61</sup> Koskinen & Martelin & Notkola I-L. & Notkola V. & Pitkänen 1994, 15.
- <sup>62</sup> Kaukiainen 1980, 30.
- <sup>63</sup> Salminen 1993, 87.
- <sup>64</sup> Masonen 1999b, 117.
- <sup>65</sup> Jaatinen 1967, 8.
- <sup>66</sup> Jokipii 1974, 511.
- <sup>67</sup> Jokipii 1974, 506-507.
- <sup>68</sup> Jokipii 1974, 506-507; Lehtinen 1967, 255.
- <sup>69</sup> Jokipii 1974, 506-507.
- <sup>70</sup> Härö 1975, 35- 36, 38.

## Lähdeluettelo

### Kartat

- Kansallisarkisto. (KA), Helsinki.  
 Maanmittaushallitus (MMH).  
 Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-aincisto.  
 Senaatin kartasto: 1:21 000, lehdet XX.13, XX.14, XIX.13, XIX.14, XIX.15, XVIII.13, XVIII.14, XVIII.15, XVII.13, XVII.14, XVII.15.  
 Maanmittauslaitoksen peruskarttarasteri 2007, lehdet 1132, 1134, 1141, 1143. Pohjakartta © Maanmittauslaitos lupanro 490/MML/09.  
 Kartta Ruotsin valtakunnasta v. 1747.  
 Biurman, Georg: Svea ock Göta Riken med Finland och Norland afritade i Stockholm år 1747, <<http://s1.doria.fi/helmi/mp/var/fem19990023/slides/2.html>>. 27.10.2008.

**Tutkimuskirjallisuus**

- Heino, Ulla: Eurajoen synty. *Eurajoen historia I*. Kirjoittaneet Heino, Ulla & Luoto, Jukka & Salo, Unto. Eurajoen kunta ja seurakunta. Gummerus Oy, Jyväskylä, 1987.
- Härö Erkki: *Satakunnan historiallinen tieverkosto*. Satakunnan seutukaavaliitto, Sarja A:101, Pori, 1975.
- Jaakkola Jalmari: Satakunnan varhaiskauppa ja Porin edeltäjät. *Porin historia I*. Porin kaupunki, Satakunnan kirjateollisuus Oy:n kirjapaino, 1958.
- Jaatinen, Martti I.: *Tie suomalaisessa maisemassa*. WSOY, Porvoo, 1967.
- Jokipii Mauno: *Suomalaisen ja ruotsalaisen oikeuden alue Satakunnassa*. Erikoispainos Satakunta XIV:sta 1948. Tyrvään Kirjapaino Oy, Vammala, 1948.
- Jokipii Mauno: *Satakunnan historia IV*. Satakunnan talouselämä uuden ajan alusta isoonvihaan. Satakunnan Maakuntaliitto r.y., Satakunnan Kirjateollisuus Osakeyhtiö Offset, 1974.
- Katajala-Peltomaa Sari & Masonen Jaakko: Tie uskon ja tiedon väylänä. *Maata, Jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Toim. Muranen, Tapani. Oy Edita Ab, Helsinki, 1999.
- Kaukiainen, Yrjö: Suomen asuttaminen. *Suomen taloushistoria I. Agraarinen Suomi*. Toim. Jutikkala, Eino & Kaukiainen Yrjö & Åström Sven-Erik. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki, 1980.
- Kopisto, Aarne: Suur-Ulvilan esihistoria. *Suur-Ulvilan historia I*. Virkkala, K. & Kopisto, A. & Lehtinen, E. Porin MLK.- Ulvila- Kullaa- Nakkila, Satakunnan Kirjateollisuus Oy, Pori, 1967.
- Kortesniemi Jenny: *Kokemäenjokea pohjoispuolitse. Tien 2440 linjauksen muutokset Ulvila-Kokemäki välillä 1800-luvun alusta nykypäivään*. Julkaisematon proseminarityö. Turun yliopisto, Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen laitos, maisematutkimus. Helmikuu 2005.
- Koskinen S., Martelin T., Notkola I-L., Notkola V. ja Pitkänen K.: Väestötutkimuksen kohteena. *Suomen väestö*. Toim. Koskinen S., Martelin T., Notkola I-L., Notkola V. ja Pitkänen K. Gaudeamus, Karistokirjapaino Oy, Hämeenlinna, 1994.
- Lassila, K.J.: Luvian asutushistoriaa ja kielioloja paikannimien valossa. *Luvian lahden partailt*. Vanhaa Satakuntaa V. Satakunnan nuorisoseuran liiton julkaisuja. Toim. Valonen, Niilo & Jokipii, Mauno & Salo, Unto. Kustantanut Luvia-Seor, 2.painos. Teljän Konttorikone Ky, Merirepro Oy, Luvia 1995.
- Lehtinen Erkki: Keskiajalta 1860-luvulle. *Suur-Ulvilan historia I*. Virkkala, K., Kopisto, A. & Lehtinen, E., Porin MLK.- Ulvila- Kullaa- Nakkila, Satakunnan Kirjateollisuus Oy, Pori, 1967.
- Lähteenoja Aina: *Rauma vuoteen 1600*. Rauman kaupungin historia I. O.Y. Länsi-Suomen kirjapaino, Rauma, 1946.
- Masonen 1999a: Masonen Jaakko: Rautakauden reitit. *Maata, Jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Toim. Muranen, Tapani. Oy Edita Ab, Helsinki, 1999.
- Masonen 1999b: Masonen Jaakko: Kirkon, kruunun ja kansan tiet keskiajalla. *Maata, Jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Toim. Muranen, Tapani. Oy Edita Ab, Helsinki, 1999.
- Masonen Jaakko; *Hämeen Härkätie*. Synty ja varhaisvaiheet. Tiemuseon julkaisuja 4. Valtion painatuskeskus, Helsinki, 1989.
- Mauranen Tapani: Puuta, heinää, hevosia – talous ja tie 1800-luvun alkupuoliskolla. *Maata, Jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Toim. Mauranen, Tapani. Oy Edita Ab, Helsinki, 1999.
- Museovirasto. Kulttuuriympäristö rekisteriportaali. <[http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjhoito/read/asp/r\\_alue\\_det.aspx?ALUE\\_ID=609400001](http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjhoito/read/asp/r_alue_det.aspx?ALUE_ID=609400001)>. 13.11.2008.
- Nenonen 1999: Nenonen Marko; Vesiltä pyörille: suuret maantiet 1550-1800. *Maata, Jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Toim. Muranen, Tapani. Oy Edita Ab, Helsinki, 1999.
- Salminen Tapio: *Huovintie Satakunnassa*. Oripään ja Ulvilan välisen keskiaikaisen maantien linjaus ja sen muutokset uudella ajalla. Tiemuseon raportteja 4/1993. Satakuntaliitto 1993, Sarja A:210. Tielaitos, Satakuntaliiton Monistamo, Pori, 1993.
- Satakunnan erityishuoltopiirin WWW-sivut. <<http://www.sataehp.fi/sataehp/historia.html>>. 13.11.2008.
- Suomen asutus 1560-luvulla. Kyläluettelo*. Helsingin yliopiston historian laitoksen julkaisuja N:o 4, Helsingin yliopiston monistuspalvelu, Helsinki, 1973.
- Suvanto Seppo: *Satakunnan historia III*. Keski- ja Satakunnan Maakuntaliitto r.y. Satakunnan Kirjateollisuus Osakeyhtiö Offset, 1973.
- Tiehallinto. Turun tiepiirin tie- ja silta- ja siltaluettelo vuodelta 2008.
- Tiitta Allan: *Suomen karttakuvan kehitys*. Tieteessä tapahtuu 1999/4. <<http://www.tsv.fi/tapaht/994/tiitta.html>>. 27.10.2008
- Ulvilan kaupungin WWW-sivut <<http://www.ulvila.fi/ulvila.asp?lang=fi&menu=%7B524B2391%2D0606%2D4BBB%2DAB1E%2DCF8EC5BFF14C%7D&url=kulttuuri/ulvilanhistoria.xml>>. 13.11.2008
- Vanhan Satakunnan henkilötiedosto WWW-sivu (s.1952), <[http://www.narc.fi/suvanto/sivut\\_1830-2091\\_EURAJOKI.pdf](http://www.narc.fi/suvanto/sivut_1830-2091_EURAJOKI.pdf)>. 17.12.2008

## Postitalonpoikien jalanjäljillä

▪ Katri Leppäniemi

*Sitä ei ole tekemällä tehty, vaan se on syntynyt, itsestään syntynyt, itse itsensä kulkenut. Se ei kulje niinkuin umpisilmäinen maantie, minne ihmiset sen vievät, eikä niinkuin rautatie, joka lyö päänsä kalliioon tai puhkaiseikse sen läpi. Ken omilla jaloillaan kulkee, niinkuin metsätie, se kulkee katsellen, varoitellen ja voimiaan säästäen. Sentähden se aina on suora, vaikka näyttää mutkittelevan, sentähden se ei uuvuta ystävänsä, joka sitä seuraa, vaan hoitelee häntä ja helpottaa hänen vaivojaan. Se ei aja suohon lyhintä tietä hakiessaan laveimman paikan yli, vaan vainuaa jo kaukaa kaitaisimman ylimenon ja sinne johtaa.*

— Juhani Aho: *Metsäpolku* (1899)

Suomen keskiaikaisperäisistä teistä tunnetaan matkailun näkökulmasta erinomaisesti vain kaksi: Kuninkaantie ja Hämeen Härkätie. Suomen keskiaikainen tieverkosto oli kuitenkin paljon laajempi, ja myös Satakunnassa on useita keskiaikaisperäisiä tieyhteyksiä, joiden linjaukset ja ympäristöt ovat hyvin säilyneitä. Yksi erityisen hyvin säilyneistä tieosuuksista on Satakunnan rannikolla kulkeva Ahlaisten ja Merikarvian välinen rantatie, joka on osa keskiajalla Turusta Suomen länsirannikkoa pitkin pohjoiseen kulkenutta tietä.

Tämä artikkeli pohjautuu työn alla olevaan pro gradu -tutkimukseeni, jossa pyrin osa-aluejaon ja maisema-analyysin pohjalta määrittelemään, miten Ahlaisten ja Merikarvian välinen keskiaikaisperäinen ranta-



tie soveltuisi matkailun käyttöön. Ahlaisten puolella rantatien nimi on Merikarvian rantatie, Merikarvian puolella tien nimenä on Rantatie. Tässä artikkelissa käytän yleisnimeä *rantatie* tarkoittaessani koko tietä Ahlaisilta Merikarvialle, erisnimellä *Merikarvian rantatie* tarkoitan Ahlaisten puoleista osuutta ja erisnimellä *Rantatie* Merikarvian puoleista osuutta.

### **Kiemurtelevasta polusta postitieksi**

*Joulukuun 6. päivän aamu vuonna 2008 oli tyyni ja harmaa pienen pakkasen aamu. Pakkasin laukkuuni kameran, karttoja, kyniä, paperia ja villapaidan. Olin miettinyt retkeä Ahlaisten ja Merikarvian väliselle rantatielle jo jonkin aikaa, ja sopivan vapaapäivän vihdoin sattuessa kohdalle suuntasin kulkuni kohti Ahlaisia. Matkaseuranani ja kuljettajanani toimi mieheni, joka ei vielä aamulla tainnut aavistaa kuinka mielenkiintoinen päivä edessä oli.*

Varhaisimmat tiedot Ahlaisten ja Merikarvian välisen rantatien käytöstä ovat vuodelta 1491, jolloin valtionhoitaja Sten Sture vanhempi yöpyi Merikarvialla palatessaan Suomesta Pohjanlahden ympäri Ruotsiin <sup>1</sup>. Suomen kaikki maantiet olivat ratsupolkuja 1500-lu-

**Ahlaisten Pullerontiellä kulkeminen on yhtä juhlaa; tie on jatkuvaa mutkaa, nousua ja laskua. 2009.**

vulle asti, ja teiden tarkoituksena oli yhdistää hallinto-keskuksina toimineet linnat toisiinsa. Teiden rakentaminen ja ylläpito kuului maanomistajille, ja tärkeintä oli kosteikkojen ja vesistöjen ylityspaikkojen rakentaminen esimerkiksi pitkospuilla tai kivilatomuksilla. Joet ja pienemmät järvet ylitettiin lautoilla tai puusiltoja pitkin.<sup>2</sup>

Rantatie on kaikkien kirjallisten lähteiden mukaan ollut keskiajalla erittäin vaikeakulkuinen, mutta koska se oli ainoa Porista pohjoiseen vienyt tie, se säilyi 1600-luvun alkuun saakka pohjoiseen suuntautuvan liikenteen valtavyylänä.<sup>3</sup> Kulku-uraa yritettiin tämän tästä parannella ja oikoa, mutta yrityksistä huolimatta tie pysyi vuosisadasta toiseen vaarallisena ja vaikeakulkuisena<sup>4</sup>. Rantatietä ilmeisesti kuitenkin käytettiin kohtalaisen paljon, koska talonpojat sen varrella valitivat jatkuvasti kyytirasituksen ankaruudesta. Toisaalta on kuitenkin syytä muistaa, että kyytiasemien välit ja näin ollen kyytimatkatkin olivat kohtuuttoman pitkiä.<sup>5</sup> 1600-luvun alkupuolella liikenne alkoi hakeutua rantatietä pidemmälle mutta parempikulkuiselle Kyrönkankaan tielle<sup>6</sup>, ja liikenne rantatiellä hiljeni<sup>7</sup>.

Turusta Suomen länsirannikkoa pitkin pohjoiseen ja Pohjanlahden ympäri Ruotsin puolelle aina Tukholmaan asti kulkenut postireitti perustettiin 1640-luvun puolivälissä. Reitin tarkoituksena oli turvata postinkuljetus Tukholmaan kelirikkoaikoina, jolloin Ahvenanmeren ylitys oli mahdotonta. Postilinja kulki alun perin Turusta Vaasaan Kyrönkankaan tietä pitkin.

Pori ja Rauma mainitaan vuoden 1645 postitaksassa Tornion, Oulun, Uudenkaarlepyyn, Kokkolan ja Vaasan ohella. Kirjeet saattoivat kuitenkin seistä pitkäänkin säännöllisen postilinjan puuttuessa, ja kaupungit anoivatkin jo vuoden 1660 valtiopäivillä, että postitie siirrettäisiin kulkemaan rannikon linjaa pitkin. Sama anomus piti kuitenkin toistaa vielä vuosien 1664, 1668 ja 1672 valtiopäivillä, ennen kuin muutosta lähdettiin ajamaan.<sup>8</sup>

Vuonna 1674 postimestari Höök määrättiin tutkimaan eikö ”nykyisin halki pitkän ja asumattoman hämäläismetsän” kulkevaa postia voisi siirtää rannikon linjaa kulkevaksi. Vuodelle 1676 ajoitettu luettelo Suomen postitalonpojista osoittaa postin siirtyneen kyseisenä vuonna kulkemaan rannikon linjaa rantatietä pitkin. Syynä postilinjan siirtoon rantatielle tien huonosta kunnosta huolimatta olivat rannikon kaupunkien toistuvat valitukset: kaupunkien porvariston mielestä oli kohtuutonta ja suorastaan haitaksi, jos posti kulki kaupunkien ohi. Postitien uudella linjauksella Porista pohjoiseen kuljettaessa postitaloja oli Söörmarkussa, Ahlaisissa, Köörilässä, Merikarvialla ja Risbyssä. Vaasan läänin eteläisin postitalo oli Siipyssä.<sup>9</sup>

Rantatie pysyi postilinjan siirtämisestä huolimatta huonokuntoisena pitkään. Maaherra Didrich Wrangel määräsi vuonna 1681, että rantatie oli kunnostettava 12 kynnärää eli vähän yli seitsemän metriä leveäksi. Rantatie pysyi käskystä huolimatta kehnona myös koko 1700-luvun.<sup>10</sup> Rantaa myötäilevä tie oli kiemu-

rainen, kivinen ja ahdas, eikä sitä saatu yrityksistä huolimatta parempaan kuntoon <sup>11</sup>.

### Metsän keskellä kiemurteleva tie

Nykyinen Ahlaisten ja Merikarvian välinen rantatie on vajaan kolmenkymmenen kilometrin pituinen kiemurteleva maantie, joka yhdistää toisiinsa Porin pohjoisimman kaupunginosan Ahlaisen (noin 1400 vakituista asukasta <sup>12</sup>) ja Porin pohjoispuolella sijaitsevan Merikarvian kunnan. Rantatien linjaus noudattaa suurimmilta osin keskiajalta peräisin olevaa linjausta: eniten nykyinen rantatie poikkeaa keskiaikaisesta linjauksestaan tien päätepisteiden läheisyydessä, eli lähellä Ahlaisia ja lähellä Merikarviaa. Vanha tielinjaus on kuitenkin koko pituudeltaan yhä ajettavissa muutamia lyhyitä metsittyneitä osuuksia lukuun ottamatta. Vajaan kolmenkymmenen kilometrin tieosuudella muutamien satojen metrien kadonneet osuudet ovat kuitenkin verrattain vähäisiä.

*Kuljettajani sai kotiportilla Porin keskustassa ohjeet suunnata Ahlasiin Ahlaistentien ja Merikarvian rantatien risteykseen. Saavuimme paikalle kymmenen jälkeen aamupäivällä, ja risteyksessä kuvatessani ja karttaa tutkiessani huomasin yhtäkkiä, että olimme väärässä risteyksessä. En voinut ymmärtää, miten en ollut huomannut tätä aikaisemmin: kartta, johon vanhan postitien linjaus on merkitty, oli ollut käytössäni jo pitkän aikaa,*

*ja olin viimeksi edellisenä iltana tutkiskellut sitä. Teimme Ukkäänöksen ja palasimme Ahlaistentietä takaisin Poriin päin noin kahdensadan metrin verran.*

Nykyinen Merikarvian rantatie risteää Ahlaistentieltä kohti Merikarviaa reilu kilometri ennen Ahlaisten keskustaa. Noin kaksisataa metriä ennen Merikarvian rantatien risteystä Ahlaistentieltä Merikarvian suuntaan risteää huomaamattomampi Pullerontie-niminen kapea kylätie. Pullerontien risteyksessä seisova puinen tienviittatolppa kertoo kulkijan olevan Ahlaissa. Tolpan Merikarvian suuntaan osoittavat viitat kertovat Kitukoskelle olevan 2,8 kilometriä, Pohjajoelle 4,7 kilometriä, Korkeakoskelle 4,5 kilometriä ja Pohjansaha-merelle 9,3 kilometriä. Yksi teksti tolpan viitoista kuitenkin puuttuu: *Tervetuloa keskiaikaisperäiselle postitielle!*

Ahlaistentieltä risteävä Pullerontie vastaa linjaukseltaan lähes tarkalleen alkuperäistä rantatietä. Pullerontien alkuosan varrella on harvakseltaan maisemaan hyvin istuvia vanhoja maatalousrakennuksia sekä asuinrakennuksia, joiden päättelen olevan käytössä enimmäkseen vain kesäaikaan. Pullerontie on alkuun hyvin ajettavassa kunnossa, mutta rakennusten loputtua tie muuttuu nopeasti huonokuntoisemmaksi, lähes kärrypoluksi. Kesäasukkaiden kulkeminen pitää

**Vanhalla tiellä maaston esteet, kuten siirtolohkareet, on aikanaan ollut pakko kiertää. 2008.**





Pullerontien alkuosan ajettavassa kunnossa, mutta syvemmälle metsään mentäessä tie on jäänyt ikään kuin oman onnensa nojaan.

Ulla Heinon Ahlaisten historia -teoksen (1979) mukaan Ahlaisten postitalonpoikana toimineen Juho Pentinpojan vuonna 1703 tekemästä valituksesta ilmenee, että rantatien varrelle oli 1700-luvun alkuun mennessä pystytetty neljänneksen välein peninkulmatolppia. Heinon mukaan samasta valituksesta olisi mahdollista saada yksityiskohtaisia tietoja rantatien kulusta Ahlaisten alueella, ellei Juho Pentinpoika olisi sitonut kulkemansa matkan pituutta koskevia tietoja maamerkkeihin, joita on myöhemmin mahdoton tunnistaa. Heinon mukaan Pentinpoika on kertonut Ahlaisista etelään johtaneen tien kulkeneen ensin erään mäen, sitten Naistenkasken, Hirvikuoipan, Mäntykiven, Noormarkun kappelin ja lopulta Rajamäen kautta Söörmarkkuun, jonne Pentinpojan laskelmien mukaan tuli matkaa 1 3/4 peninkulmaa. Ahlaisista pohjoiseen mentäessä Pentinmäki oli Heinon mukaan ohittanut ensin Pikkulaaksossa olleen neljännespeninkulmapylvään, jonka jälkeen matka jatkui Grönholman ja Kroksvarpsholman kautta sahamyllylle ja sieltä Slätenin läpi Kööriin. Pentinpojan mukaan matkaa kertyi kaikkiaan 1 5/12 peninkulmaa ennen seuraavaa postitalonpojan taloa.<sup>13</sup>

*Ajamme Pullerontietä hitaasti eteenpäin. Pullerontie seuraillee tarkasti maaston muotoja kiemurrellen metsän keskellä. Välillä*

*tie kulkee niin läheltä suuria kiviä, että pelkään auton kylkiin tulevan naarmuja, välillä puiden oksat hipovat auton ikkunoita. Tuntuu, että auto poukkoilee kumpuraisella tiellä verkkaisesta vauhdista huolimatta ylös ja alas, vasemmalle ja oikealle. Yrittän samanaikaisesti lukea karttaa ja katsella maisemia, mikä ei ole hyvä ratkaisu, koska alan nopeasti voida pahoin. Totean ääneen, että Pullerontie soveltuu ehdottomasti paremmin pyöräily- tai kävelyreitiksi, ja samalla vastaamme tulee kävelijöitä, jotka vilkuttavat ja hymyilevät iloisesti väistäessään kapean tien pientareelle. Kuljettajani miettii ääneen, että mahtavatkohan reippailijat tietää millä tiellä oikein kulkevat.*

Liikenne rantatiellä rajoittui keskiajalla lähinnä talvi-kuukausiin, koska tien kivisyys, soisuus ja mäkisyys tekivät matkustamisen kesä kautena hankalaksi<sup>14</sup>. Syitä rantatien pitkäaikaiseen huonoon kuntoon olivat ilmeisesti rannikon epäedullinen ja pienipiirteinen kulkumaasto sekä reitin halkomat pitkät harvaan asutut tai kokonaan asumattomat korpiseudut ja metsätaipaleet, jotka eivät tarjonneet kulkijoille levähdyspaikkoja. Lisäksi meren tarjoamat purjehdusmahdollisuudet ja talvikulun helppous pitkin jäätyneitä lahtia vähensivät kulkemista rantatiellä.<sup>15</sup>

Pullerontietä kulkiessa voi ”aistia postitien tunnun”. Toki tie on nykyään huomattavasti paremmin kuljettavassa kunnossa kuin keskiajalla, jolloin se oli vain vetisessä ja vaikeakulkuisessa maastossa lähellä merta kiemurrellut kapea polku, mutta silti: juuri sillä samalla tiellä, juuri niiden samojen kivien ohi ja juuri

niitä samoja mäkiä ylös ja alas kuljettiin jo keskiajalta. Nykyisin Pullerontieltä ei näe merta, se on aikojen kuluessa vetäytynyt kauemmaksi maankohoamisen vaikutuksesta. Ajan kuluessa, hevostähtien yleistyessä ja maaston kuivuessa tie on hiljalleen levennyt, taasoittunut ja saavuttanut nykyisen muotonsa.

Jonkin matkaa Pullerontietä ajettuumme lähesytymme Kitukoskea, joka on yksi Pohjajoen upeimmista koskipaikoista. Pohjajoki on keskimäinen Karvianjoen vesistön mereen laskevista uomista, ja sitä luonnehditaan upeaksi melonta- ja kalastuspaikaksi. Pohjajoen luontaiseen kalastoon kuuluvat hauki, ahven ja särkikalat, mutta Pohjajoesta voi saada myös taimenta ja jopa merilohta. Pohjajoen varsilla on merkittäviä lehtokeskittymiä, joissa pesii muun muassa idän uunilintu, ja joen talviaikaan avoimena pysyvät virtapaikat ovat tunnettuja koskikaran talvehtimispaikkoja.<sup>16</sup> Kitukoskelle on rakennettu nuotiopaikka, jonka läheisyydestä löytyvät myös laavu, kota, käymälä ja keittokatos. Nuotiopaikkaa ympäröi kuusivaltainen metsä, ja Kitukosken kuohut kohisevat aivan vieressä. Olemme liikkeellä joulukuussa, jolloin maisema on paljas, mutta ympäristöä silmäillessä on helppo kuvitella, kuinka upea leiripaikka on kesäaikaan.

Kitukoskelta Merikarvian suuntaan jatkettaessa tien nimi vaihtuu Kitukoskentieksi. Myös tiemaisema muuttuu: tie sukeltaa metsästä aukeampaan maastoon ja kulkee jonkin matkaa aivan rinnakkain Pohjajoen

kanssa. Kitukoskentie on myös parempi kuin Pullerontien kunto, mikä selittyy sillä, että Merikarvian rantatieltä on Kitukoskelle lyhyempi matka kuin Ahlaistentieltä. Kitukoski on retkeilijöiden ja kalastajien suosima paikka, ja liikenteen vaikutuksesta tie pysyy hyväkuntoisena. Internetin karttapalveluja tutkiesani olen huomannut, että Kitukoskelta Pullerontien suuntaan kulkevaa vaikeakulkuisinta osuutta ei edes ole merkitty kaikkiiin karttoihin: tie on joissakin kartoissa Merikarvian rantatieltä tultaessa merkitty päättyväksi Kitukoskelle, Ahlaistentieltä tultaessa tie on merkitty päättyväksi suurin piirtein niille main, missä tienvarren viimeisimmät rakennukset sijaitsevat. Joihinkin karttoihin Pullerontien huonokuntoisin osuus on merkitty polkuna.

*Kitukoskentie ja Pohjajoki sivuavat toisiaan niin lähekkäin, että mietin keskiajan kulkijoiden jalkojen varmasti kastuneen. Samalla huomaan joen toisella rannalla vaakatasossa muutamia koivunrunkoja, ja lähimaastoa tarkemmin silmäiltyäni huomaan siellä täällä poikki jyrittyjä puunrunkoja. Majavia! Kävelen eteenpäin ja huomaan poikittain tien päällä makavaan koivuun. Koivu on onneksi kuitenkin niin pieni, että sen pystyy käsivoimin siirtämään sivuun, ja matkamme pitkin postitalonpoikien jalanjälkiä jatkuu. Ajamme Kitukoskentieä eteenpäin, ja näkökenttään ilmestyy asuinrakennuksia. Pieni Kitukoskentie yhdistyy Merikarvian rantatiehen, ja nousemme rauhalliselta metsätieltä asvaltoidulle Merikarvian rantatielle. Tiemaisema muuttuu täysin: Merikarvian rantatie on Kitukos-*



Nimkynki 3,2

100

Höökynki 1,2

Uusikylä 1,2  
Kivikylä 1,2  
Kivikylä 1,2

Uusikylä

*kenttien ja varsinkin Pullerontien verrattuna linjaukseltaan huomattavasti suurempi, leveämpi ja tasaisempi. Kuitenkin, verrattuna nykyaikaisiin suoriin pikateihin, Merikarvian rantatie on mutkittava ja moni-ilmeinen, ja tästä syystä mielenkiintoinen ajaa.*

### Selkämeren rantaviivaa myötäilevä tie

*Se ei rakasta yksitoikkaisia maita ja välttää ikäviä seutuja min-kä voi. Jos vain suinkin sopii, pistäikse se katsomaan lehtoja, niittyjä, latoja ja lampia. Jos on kaski tai pelto metsässä, niitä se tervehtää. Jos on lähde, sen kautta se kulkee. Eikä se aukeallaan linjaksi muutu, vaan polveilee ja kaaria tekee.*

— Juhani Aho: *Metsäpolku* (1899)

Pian Kitukoskentien risteuksen jälkeen Merikarvian rantatie laskeutuu Selkämeren rannalle Keikveden ääreen. Vaikka Kitukoskentien jälkeen Pohjajokea ei tieltä enää näekään, niin kartasta huomaa, että joki kulkee kohti Keikveden rantaa tielinjan mukaisesti vain muutaman sadan metrin päässä tien eteläpuolella. Karttaa tutkiessa on helppo päätellä, että keskiajalla

**Ahlaisten Pullerontie on osa REITTI Satakunta retkeilyreitistöä. 2008.**

Kitukoskelta Keikveden rantaan asti on kuljettu lähes rantaviivaa pitkin.

Keikvesi on noin 117 hehtaarin kokoinen Selkämerestä erkaantuva merenlahti, johon Pohjajoen vedet laskevat. Keikveden maksimisyvyys on noin 4 metriä ja keskisyvyys noin 2 metriä. Keikveden alueella on muutamia saaria ja ranta-alueet ovat paikoitellen hyvin rehevöityneitä. Matalimmissa kohdissa kasvaa kesäisin runsaasti ulpukkaa, lummetta ja ärviöitä.<sup>17</sup> Keikveden rannan ääressä Merikarvian rantatie kulkee jälleen hyvin lähellä rantaa. Vaikka rantaa sivuava tieosuus on suhteellisen lyhyt, muutama sata metriä, niin se on silti vaikuttava: kun tie sukeltaa metsästä rantaan ja maisema avautuu silmien edessä, on helppo todeta, että Keikveden alue on yksi rantatien upeimmista osuuksista. Keikveden rannan jälkeen tie sukeltaa jälleen metsään, mutta kartasta huomaa, että Selkämeren aallot lyövät rantaan metsän takana vain muutaman sadan metrin päässä tiestä. Vaikka merta ei metsän takaa näekään, niin rantatie kulkee noin kymmenen kilometrin matkan Keikvedeltä Kööriin saakka niin lähellä rantaa, että on helppo kuvitella, miten rantatie on keskiajalla nimensä mukaisesti kulkenut lähes Selkämeren rantaviivaa hipoen.

Keikveden jälkeen Merikarvian rantatie saavuttaa Pohjansahan. Pohjansahan paikkeilla kulkee Porin ja Merikarvian kunnanraja, ja tien nimi vaihtuu Rantatieksi. Rantatie jatkaa kulkuaan kohti Kööriin, josta se kaartuu syvemmälle sisämaahan kohti Peippua.

Peipun jälkeen Rantatie kaartaa jyrkästi itään kohti Harvalaa. Rantatie koukkaa Harvalan kautta Peipunlahden kiertäen ja suuntautuu sen jälkeen jälleen kohti luodetta ja Merikarviaa. Rantaviivan ja Rantatien väliin jää suhteellisen alavaa ja soista maastoa: keskiajalla alueella on lainehtinut Selkämeri, jonka ulappia keskiajan kulkijat ovat joutuneet kiertämään. Maan



**Keikvedellä vanha rantatie kulkee aivan meren tuntumassa. 2009.**

kohotessa meri on paennut kauemmaksi tien jäädessä kiemurtelemaan sisämaahan.

Kartasta huomaa, että Rantatie noudattelee rannikon muotoja, vaikka kulkeekin sisämaassa. Tästä on helppo päätellä tien alun perin kulkeneen lähes Selkämeren rantaviivaa pitkin, ja tätä seikkaa tukevat myös erinäiset kirjalliset lähteet, joissa kerrotaan alkuperäisen rantatien kulkijoiden kokemuksista. Yksi kulkijoista oli luontotutkija Carl von Linné, joka käytti rantatietä palatessaan vuonna 1732 Lappiin tekemältään tutkimusmatkalta Turun kautta Upsalaan. Linné kertoo ”varsin vaikeasta taipaleesta Lappfjärdistä, Kristiinan luota, Hvisbofjärdiin [Ahlaisiin] likelle Poria; maantieksi sitä ei voinut sanoa paremmin kuin Uumajan ja Granösin välistä tietä”. Linné myös mainitsee tien kulkeneen koko matkan Kemistä Ulvilaan niin lähellä rantaa, että meri näkyi metsän läpi. Linnén kerrotaan huokaisseen ”Tosiolevaiselle olkoon kiitos, kunnia ja ylistys!”, kun hän selvisi matkasta turvallisesti perille. Myös vuonna 1734 rantatietä on kuvailtu kapeaksi ja vaaralliseksi: ”Kristiinankaupungin ja Porin välinen kuninkaantie on puiden, vuorien ja mäkien tähden niin kehnoa, ettei sitä ilman hengen vaaratta voi hevosella kulkea.” Henrik Gabriel Porthan<sup>18</sup> on todennut, että ”Porista Kristiinaan ei löydy mitään kelvollista tietä; tehdäkseen 8–10 peninkulman matkan täytyy kiertää 30 peninkulmaa. Kivinen, ahdas ja huono postitie, jota vaan hankalasti voi ratsastaa, kulkee pitkin rantaa”.<sup>19</sup>

Kaikki kirjalliset lähteet tuntuvat olevan yhtä mieltä siitä, että alkuperäinen rantatie oli suurimmilta osin vaikeakulkuinen ja jopa vaarallinen. 1780-luvun lopulla aloitettiin uuden suoremman tien rakentaminen Noormarkun pohjoispuolelta Pirttijärven ja Tuorilan kautta Lapväärttiin. Vuosien 1788–1790 sota ja Satakunnan alisen kihlakunnan tientekovelvollisten pitäjien riidat hidastivat tien valmistumista vuoteen 1802, jolloin posti- ja matkustajaliikenne siirtyivät uudelle tielle, eikä kivikkoisen rantatien varrella enää ylläpidetty kievareita. Myös Kyrönkankaan tien käyttö alkoi uuden tien vaikutuksesta vähentyä.<sup>20</sup>

### Rantatie Merikarvian keskustan tuntumassa

*Ajamme Harvalasta kohti Merikarviaa. Kuljettajani kysyy, että eikö Merikarvian kirkossa ollut jotain erikoista, ja hetken pohdittuamme muistelemme, että Merikarvian kirkko on pohjoismaiden suurin ympärivuotisessa käytössä oleva puukirkko. Lähestymme Merikarvian Alakylää, ja kartasta huomaan, että tielinja kulkee Peipunlahteen laskevaa Merikarvianjokea myötäillen: joki virtaa tien vasemmalla puolella lähimmillään vain muutamien kymmenien metrin päässä tiestä. Alakylästä kohti Merikarvian keskustaa mentäessä Merikarvianjokeen saa myös näköyhteyden.*

Merikarvia sijaitsee Selkämeren rannalla Satakunnan luoteiskulmassa ja rajoittuu etelässä Porin kaupunkiin,

pohjoisessa Kristiinankaupunkiin ja idässä Siikaisten kuntaan. Aukkaita Merikarvialla on noin 3500.<sup>21</sup> Harvalasta kohti Merikarviaa mentäessä Rantatie noudattaa alkuun keskiaikaisperäisen tien linjausta. Kartasta kuitenkin huomaa, että hieman ennen Merikarvian Alakylää vanhan ja nykyisen tien linjaukset alkavat halkoa toisiaan: nykyinen Rantatie kulkee suorana kohti Merikarviaa, vanhan tien linjaus kiemurtelee nykyisen Rantatien molemmin puolin. Vanha tielinjaus seurailee Merikarvianjokea vielä tarkemmin kuin nykyinen linjaus: keskiajan kulkijat ovat matkanneet aivan rantoja myötäillen.

Rantatie oli vielä 1700-luvulla ainoa Merikarvian kautta kulkenut yleinen tie, ja merikarvialaisia kehoitettiin tämän tästä ”viipymättä ja sakon uhalla korjaamaan siltansa ja tiensä”. Esimerkiksi vuonna 1678 kaikkia Merikarvian asuttuja taloja pappilan tiloja lukuun ottamatta sakotettiin tieosuuksien hoidon laiminlyönneistä. 1600-luvun lopulla Merikarvian postitaloina toimivat Kööriän Räbbi, Alakylän Kankku ja Riispyyn Antti Erkinpojan talo, joista Kankku piti myös majataloa. Kuningas Kustaa II Adolfin kerrotaan pysähtyneen Alakylän Kankulle hevosten vaihtoon ja ruokailuun.<sup>22</sup>

*Ajamme kirjaimellisesti lähes ympyrää Merikarvian Alakylän ja keskustan välillä. Tutkimme karttaa, teemme U-käännöksiä ja sahaamme edestakaisin pitkin päätieta ja pienempiä sivuteitä. Nykyinen Rantatie kulkee suorana linjana Ala-*

*kylästä pohjoiseen sivuten Merikarvian keskustaa, mutta tulomme siihen tulokseen, että keskiaikaisperäinen linjaus on keskustassakin yhä olemassa ja lähes koko matkaltaan myös ajettavissa.*

Ahlaisten suunnasta Merikarvian Alakylään saavuttaessa Rantatieltä risteää vasemmalle Kuninkaantieniminen kylätie, joka halkoo omakotitaloaluetta. Kuninkaantie kulkee Rantatien suuntaisesti Rantatien ja Merikarvianjoen välissä. Merikarvian keskustaa lähestyttäessä Kuninkaantie palaa takaisin Rantatielle, ylittää sen ja jatkuu Kuninkaantienä Rantatien oikealla puolen yhdistyen jälleen takaisin Rantatiehen hieman ennen kuin Rantatie ylittää oikealle kaartuvan Merikarvianjoen. Kuninkaantie, jonka nimikin viittaa keskiajalle, vastaa alkuperäisen rantatien linjausta.

Hieman ennen kohtaa, jossa nykyinen Rantatie ylittää Merikarvianjoen, Rantatieltä oikealle risteää Antintie-niminen tie, joka suuntaa kohti Merikarvian terveysasemaa ja heti sen jälkeen ylittää, kahdessa kohtaa, kahtia haarautuvan Merikarvianjoen. Myös Antintie noudattaa keskiaikaisperäisen tien linjausta lähes tarkalleen, ainoastaan Merikarvian keskustassa sekä Rantatien ja Antintien risteyksessä Antintien linjaus eroaa hieman keskiaikaisesta linjauksestaan. Risteyksen tuntumassa keskiaikainen tienpaikka on kuitenkin yhä nähtävissä: se risteää Rantatieltä hieman ennen Antintien risteystä ja kulkee jonkin matkaa

vanhaa kiviaitaa sivuten, kunnes yhdistyy nykyiseen Antintiehen. Karttaa ja maastoa tutkimalla hahmottaa, että Kuninkaantie ja Antintie ovat alun perin olleet yhtä ja samaa tietä, joka on koukannut aivan Merikarvianjoen rannan kautta jatkaen sen jälkeen kulkuaan kohti Merikarvian keskustaa lähes tarkalleen nykyistä Antintietä pitkin. Joen rannassa on keskiajalla saattanut olla esimerkiksi hevosten juottopaikka.

Hieman ennen Merikarvian ydinkeskustaa Antintie ylittää kahtia haarautuneen Merikarvianjoen. Isomman sillan vieressä on yhä nähtävillä vanha sillan paikka. Merikarvian keskustasta kohti hautausmaata mentäessä Antintie päättyy Satamatiehen: vanha tie-linjaus on kuitenkin kulkenut kohtisuoraan nykyisen Satamatien yli. Antintien jatkeena Satamatien toisella puolen hautausmaata sivuaa nykyään kapea Riihitie, joka on keskiaikaista perua. Riihitie yhdistyy hautausmaan jälkeen jonkin matkaa peltomaisemaa halottuaan jälleen Rantatiehen, ja keskiaikaisperäisen postitien matka kohti pohjoista jatkuu.

*Merikarvian keskustan tuntumassa tarpeeksi pyörityämme suuntaamme auton nokan takaisin kohti Ahlaisia. Alakylää lähestyessämme huomaamme tien vierustalla kyltin, joka kertoo lähellä olevasta Anna Rogelin muistokivestä. Päivä on ollut pitkä ja väsymys alkaa jo painaa, joten päätämme jatkaa matkaa pysähtymättä katsomaan millaisesta muistokivestä on kyse. Anna Rogelin nimi jää kuitenkin pyörimään mieleeni: kuka hän oli, koska hän eli, mitä hän*



*teki? Kotiin saavuttuamme avaan saman tien tietokoneen ja kirjoitan hakukoneeseen Anna Rogelin nimen. Haku antaa runsaasti tuloksia, joista mielenkiintoisin on Rogel-sukuseura ry:n kotisivut.*

Rogel-sukuseura ry:n kotisivujen mukaan Anna Mikontytär Rogel syntyi vuonna 1751 Merikarvian Alakylässä. Rogel sairastui 19-vuotiaana vakavasti, ja hän sairasti yhteensä yli 14 vuotta ennen kuin kuoli 32-vuotiaana vuonna 1784. Runsaan puolen vuoden kuluttua sairastumisestaan, ensimmäisen kerran 26.12.1770, Anna Rogel alkoi saarnata. Hän saarnasi kantavalla äänellä silmät kiinni, niin sanotusti unessa, ja herätti suurta ihmetystä ja kiinnostusta. Parhaimmillaan Rogelin unisaarnoja oli kuulemassa yli tuhat ihmistä. Rogel korosti saarnoissaan Jumalan rakkautta ja armoa, ja unisaarnat vaikuttivat kuulijoihin voimakkaasti. Saarnojensa välillä Rogel lauloi itse sepitämiään virsiä. Anna Rogel on haudattu Merikarvian kirkon sakastin alle, ja hänen muistomerkkinsä on pystytetty Merikarvian Alakylään hänen kotitalonsa paikalle.<sup>23</sup>

### **Vanha tie elämysmaailmana**

*Tulleeko kerran meillekin aika, jolloin kaikki metsätiet ovat maanteiksi muuttuneet? Koittaneeko päivä, jolloin sydänmaan koukertelevat, varjoiset polut ovat suoria, pölyisiä kärrykujia?*

*Silloin eivät ihmiset enää notkein jaloin ja pystyin päin kulje, vaan vaeltavat selkä koukussa ja aivot uuvuksissa yksitoikkoisista etäisyyskististä, leveää suoraa linjaa, jossa virsta tuntuu pitkältä kuin penikulma. Lyhyt on pitkäkin taival metsäpolun kera kulkea, sillä joka käänteessä herää uusi toivo perille tulosta. Pitkä on maantiematka, jossa päämaali näkyy, mutta näyttää aina olevan kauempana kuin onkaan.*

— Juhani Aho: *Metsäpolku* (1899)

Ahlaisten ja Merikarvian välinen rantatie noudattaa lähes koko matkaltaan keskiajalta peräisin olevaa linjausta, jonka syntyyn vaikuttivat eniten luonnonolot ja maisemarakenne. Liikkumisen hitaus piti keskiaikaisen polun maaston muotoja tarkkaan myötäilevänä: matkaja etsi helppokulkuiset kohdat ja kiersi esteet, jolloin polku sulautui erottamattomana osana maisemaan sen muotoja säestäen. Rantatietä on aikojen kuluessa levennetty, mäkiä on tasattu ja tie on saanut asfalttipäällysteen, mutta rantatietä ajaessa huomaa silti hyvin, kuinka polveilevassa ja moni-ilmeisessä maastossa keskiajan kulkijat ovat taivaltaan taittaneet. Siellä täällä rantatie sivuaa kallioseinämää, joka konkreettisesti muistuttaa maaston kumpuilevasta muodosta, ja metsään tähyillessä ymmärtää, miksi keskiajan kulkijat ovat kuvailleet rantatietä vaikeakulkuisiksi ja jopa vaaralliseksi. Tietä ympäröivä maasto on kivikkoista ja mäkistä, ja Selkämeri lainehtii lähes koko rantatien matkalla korkeintaan muutaman sadan metrin päässä

tiestä. Kun kuvittelee meren nykyistä lähemmäksi ja maaston soisemmaksi, niin saa hyvän mielikuvan siitä, millaista keskiajalla oli kulkea nykyisen rantatien kohdalla kiemurrellutta polkua pitkin.

Merikarvian ja varsinkin Ahlaisten alue on tullut minulle tutuksi jo lapsuudesta alkaen. Äitini suku on lähtöisin Merikarvialta ja Ahlaisista, ja lapsuudessani vietin useina kesinä paljon aikaa Ahlaisilla isovanhempieni kesämökillä. Lapsuudessani meillä oli myös tapana mennä joka vuosi äitienpäivänä koko perheen voimin syömään Merikarvian rantatien varrella sijaitsevaan Ahlaisten kievariin, ja myös Koivuniemen Herara, niin ikään rantatien varrella sijaitseva kotieläinpiha, on minulle tuttu paikka. Olen siis jo lapsena kulkenut paljon rantatiellä, mutta vasta nyt rantatien historia on tullut minulle tutuksi matkailutiehankkeen, pro gradu -tutkimukseni ja tämän artikkelin myötä.

Ajaessani rantatiellä 6. joulukuuta 2008 katsoin tiemaisemaa aivan eri silmin kuin ennen. Olin aina pitänyt rantatietä kauniina taipaleena, mutta tietoisuus rantatien historiasta avasi tiemaiseman minulle aivan uudella tavalla. Ilman tunnettua historiaa tie on vain kaksi pistettä toisiinsa yhdistävä kulkuväylä, aivan kuten Ahlaisten ja Merikarvian välinen rantatie oli minulle ennen. Pidin rantatietä *ihan kivana tienä*, jonka varrella oli *ihan nättejä maisemia*, mutta kun tutustuin rantatien historiaan, avautui maisema koko tien pituudelta minulle uudella tavalla. Rantatie sai mielesäni täysin uudenlaisen merkityksen, ja nyt haluaisin

lähteä tutustumaan tiehen ja sen ympäristöön entistä yksityiskohtaisemmin. Haluaisin tutkia tarkemmin rantatieltä Selkämeren rantaan risteäviä pieniä teitä, tutustua alueeseen, löytää minulle ennestään tuntemattomia koskipaikkoja ja kauniita rantamaisemia. Haluaisin kulkea Selkämeren rantaviivaa pitkin ja kuvitella millaista maisemaa keskiajan kulkijat ovat katselleet.

Pelkkä mielenkiintoinen historia ei kuitenkaan yksinään riitä luomaan vanhasta tiestä vetovoimaista matkailureittiä, vaan tien on tarjottava kulkijalleen myös visuaalisia elämyksiä. Kun kuulin, että rantatietä tulee osa matkailureittiä, yritin ensimmäistä kertaa tiellä ajaessani muodostaa ympäröivästä maisemasta kokonaiskäsitystä. Uutta ympäristöä tutkiessa huomio kiinnittyy maiseman virikkeiden moninaisuuteen ja vaihtelevuuteen, ja ihminen aistii herkästi viihtyykö hän ympäröivässä maisemassa vai ei. Vanhoista teistä ja niistä ympäröivistä maisemista on helppo pitää, eikä rantatie tee tässä suhteessa poikkeusta. Rantatien linjaus on sellainen, että kulkija saa kokonaiskuvan alueen maisematyypistä: rantatie kulkee kiemurtelevana nauhana metsien ja peltojen halki sivuten vesialueita ja asutuskeskittymiä. Rantatien maanpinnan muotoja seuraileva linjaus ja luonnollinen ulkonäkö tekevät tiestä rytmikkään ja tavallaan myös herkän – rantatien

**Ahlaisten Kitukosken silta. 2008.**





luonne on rauhallinen, mutta ei missään nimessä tylsä. Tieltä avautuva maisema on pienipiirteistä mäkien, metsien, vesialueiden ja peltotilkkujen mosaiikkia, ja oman uniikin leimansa rantatien ympäristölle antaa maankohoamisranta, jota luonnehtivat kapeat luodekaakko-suuntaiset lahdet, jotka aikoinaan ovat ulottuneet pitkälle sisämaahan. Samantapainen pienipiirteinen maisemakuva jatkuu myös merellä: Selkämeren maisemaa rytmittävät lukuisat kivikkoiset karit ja pienet saaret. Maaston muotoja seurailevan rantatien yhdistämät vesialueet, metsät, pellot ja rakennukset muodostavat rantatien identiteetin ja alueellisen tunnelman, joka kokonaisuudessaan on erittäin vaihteleva ja mielekäs.

Rantatie johdattaa matkailijan kulkemaan maisemallisesti houkuttelevien alueiden sekä erityyppisten kohteiden ja nähtävyyksien kautta. Rantatiellä kulkija ehtii kiinnittämään huomiota muuhunkin kuin ajo-suoritukseen: hän ehtii ihailla maisemia, lukea mahdollisia kylttejä ja opasteita, poikkeamaan reitiltä mielenkiintoisilta vaikuttaviin kohteisiin tai pysähtymään maisemallisesti elämykselliseen paikkaan jaloittelemaan. Tässä kohtaa on kuitenkin hyvä huomata eräs seikka, joka liittyy matkailutie-termiin: termillä viitataan yleensä juuri *teihin*, mutta käsite tulisi ymmärtää laajemmin. Tunnustan, että aiemmin ymmärsin itse-

kin matkailutie-termin suppean määritelmän mukaan. Ajattelin, että matkailutiet ovat teitä, jotka johdattavat matkailijan kulkemaan visuaalisesti virikkeellisten alueiden halki syrjässä pääteitä, ja ovat näin ollen mukavia vaihtoehtoja ajaa paikasta toiseen, jos matkan teolla ei ole kiire. Tämä määritelmä on toki totta, mutta lisäksi tulisi huomata, että tie ei ole vain autoilijoita varten rakennettu kulku-ura. Tietä voidaan pitää tilana tilassa, ja tien suhde sitä ympäröivään tilaan on tärkeä. Matkailutiehen voidaankin siis yhdistää esimerkiksi pyöräily-, vaellus-, melonta- tai venereittejä. Monipuolisimmillaan matkailutie on silloin, kun sitä pitkin ja sen ympäristössä on mahdollisuus edetä useita eri liikkumismuotoja käyttäen.

Rantatielle ja sen läheisyyteen soveltuvia liikemismuotoja autoilun lisäksi on runsaasti: kävely, pyöräily, ratsastus, melonta, veneily – ja miksi ei talvisin hiihtäminen ja vaikkapa moottorikelkkailukin. Rantatie kokonaisuudessaan soveltuu hyvin pyöräilyreitiksi moni-ilmeisen ja visuaalisesti virikkeellisen ympäristönsä ansiosta, ja Pullerontie sekä Kitukoskentie muodostavat mainion patikointireitin. Rantatieltä on suora yhteys Selkämerelle, ja sinne laskevia jokia sekä Selkämeren rannikkoa pitkin voi edetä vaikkapa melomalla. Lisäksi Selkämeren rannikko tarjoaa myös mainiot veneily- ja kalastusmahdollisuudet: esimerkiksi Merikarvian Ouran saaristo on erityisesti veneilijöiden ja kalastajien suosima paikka. Nämä kaikki liikkumis- ja harrastusmuodot houkuttelevat erityisesti liikunnas-

**Pullerontie syysasussa. 2008.**

ta ja luonnon tarjoamista elämyksistä kiinnostuneita matkailijoita.

Matkailun käyttöön tuoteistetut vanhat tiet eivät pääasiallisesti anna elämyksiä matkailijoille, jotka etsivät esimerkiksi rantalomakohteita, shoppailuparatiiseja tai vilkasta yöelämää, mutta sen sijaan esimerkiksi kulttuuri-, hyvinvointi-, luonto- ja elämysmatkailun tarpeisiin vanhat tiet vastaavat yleensä mainiosti. Nykyajan hektisessä maailmassa monet matkailijat ovat alkaneetkin kaivata rauhaa ja hiljaisuutta, – paikkaa, jossa musiikki ei soi ja mainosvalot eivät välky – ja tällaisiin tarpeisiin vanha tie vastaa erinomaisesti. Seikat, jotka äkkiseltään ajateltuina saattaisivat muodostua rantatien Akhilleen kantapääksi, eivät siis välttämättä olekaan heikkouksia, vaan päinvastoin saattavat kääntyä voitoksi ja todellisiksi vetovoimatekijöiksi. Rantatien syrjäinen sijainti, heikko tunnettavuus ja palveluiden vähyys korostavat alueen uutuusarvoa ja saattavat houkutella paikalle matkailijoita, jotka ovat kyllästyneitä puhkikulutettuihin matkailukohteisiin. Rantatien maiseman esteettisyys, maankohoamisrannan omaleimaisuus ja alueen historiallinen kiinnostavuus ovat koko reitin vetovoiman perustekijät.

Ahlaisten ja Merikarvian välinen rantatie on vertailukelpoinen minkä tahansa jo olemassa olevan suomalaisen matkailureitin kanssa. Rantatiellä on mielenkiintoinen ja pitkä historia, minkä lisäksi se halkoo kaunista maisemaa, joka luo upeat puitteet vaikka minkäläisille toiminnoille. Rantatien varrel-

la on myös runsaasti erilaisia tienvarsikohteita, jotka rytmittävät matkailijan kulkua. Lisäksi rantatiellä on hihassaan yksi valttikortti, joka erottaa sen lähes kaikista muista suomalaisista matkailuteistä: Kuninkaan-tietä ja Saariston rengastietä lukuun ottamatta muut suomalaiset matkailutiet eivät sivua merta, eli yksi rantatien ehdottomista vahvuuksista on merellisyys. Rantatie sivuaa Selkämerta ja näin ollen toimii samalla kertaa sekä yhdistävänä linkkinä tien varren kulttuuri-, luonto- ja maisemakohteiden välillä että porttina Selkämerelle sekä sinne suunnitteilla olevaan Selkämeren kansallispuistoon. Toteutuessaan Selkämeren kansallispuisto nostaisi alueen arvoa entisestään. Sen lisäksi, että rantatie yhdistää meren ja maan, historian ja nykyajan sekä luonnon ja kulttuurin, on syytä muistaa, että keskiajalta peräisin oleva tie on jo sinällään arvokas osa kulttuurimaisemaa.

Olen tässä artikkelissa lainannut Juhani Ahon vuonna 1899 kirjoittamaa Metsäpolkua, joka mielestäni tiivistää hienosti ajatuksen siitä, mihin vanhojen, alun perin polun paikalle syntyneiden teiden tuottamat maisemalliset elämykset perustuvat. Ahon Metsäpolkua mukaillen: vanha tie ei ole tekemällä tehty, se ei kulje suorana linjana soiden ja kallioiden läpi – se ei ole yksitoikkoinen. Vanha tie kiemurtelee maiseman yksityiskohtien kautta, eikä aukeallakaan paikalla muutu suoraksi linjaksi, vaan polveilee ja tekee kaaria. Vanha tie johdattaa kulkijansa paikkoihin, jotka nyky-aikainen pikatie ohittaisi kaukaa viivasuorana linjana.

Rantatien varrella oiva esimerkki paikasta, johon nykyinen tie ei kulkijaansa johda, on Pohjajoki ja erityisesti sen upein koskipaikka Kitukoski. Keskiajalla kulkijat matkasivat Pohjajoen rantoja myötäillen ja Kitukoski saattoi toimia vaikkapa levähdyspaikkana, jota yksikään kulkija ei voinut huomaamattaan ohittaa. Nykyaikana Kitukoski on syrjässä Merikarvian rantatieltä, ja ainakin minulle Kitukoski oli tuntematon paikka siihen asti, kunnes ensi kerran ajoin sinne pitkin Pullerontietä joulukuun 6. päivä vuonna 2008. Mieheni tiesi Kitukosken entuudestaan kalastusharrastuksensa kautta, ja muistankin Kitukosken ensimmäisen kerran nähtyäni kysyneeni häneltä, että miksi ihmeessä hän ei ole kertonut paikasta minulle aiemmin. Kitukoski ympäristöineen olisi mitä mainioin ulkoilupaiikka: muutaman tunnin luontoretkeilyn jälkeen Kitukoskella voisi nauttia kaakaot ja eväsleivät nuotion loimussa kosken kuohuja ihastellen – nykyajan kiireisessä maailmassa tällainen luonnon helmassa rauhoittuminen tarjoaisi ainakin minulle tervetulleen paon luonnon helmaan. Kitukosken ja monia muitakin rantatien varrella sijaitsevia visuaalisesti vaikuttavia kohteita nähtyäni voin todeta, että onneksi nykyään on jäljellä vielä vanhoihinkin linjauksiin perustuvia teitä, jotka johdattavat kulkijat pois pääkulkuväyliltä uusille mielenkiintoisille seuduille.

## Viitteet

- <sup>1</sup> Härö 1975, 15-16.
- <sup>2</sup> Tichallinto. Museotiet ja -sillat -esite.
- <sup>3</sup> Heino 1979, 82.
- <sup>4</sup> Vuodelta 1575 on olemassa maininta kelvottomista silloista Närpiön ja Ulvilan välillä, vuonna 1602 on puhuttu rikkinäisistä teistä ja silloista samalla tieosuudella. Vakkilainen 1982, 169.
- <sup>5</sup> Vakkilainen 1982, 169.
- <sup>6</sup> Kyrönkankaan tie syntyi keskiajalla Hämeen ja Pohjanmaan välille eränkäynnin ja vaelluksen tarpeisiin, ja se toimi aluksi talvitienä. Kyrönkankaan tie on Pohjanmaan vanhin tie. Tie kulki 1300-luvulla perustetusta Korsholmasta metsien kautta Hämeen linnaan ja haarrautui Hämeenkyröstä kohti Turku. Kyrönkankaan tiellä kesä- ja talvireitit erosivat toisistaan paljon. Kristoffersen 2004, 226.
- <sup>7</sup> Heino 1979, 82-83.
- <sup>8</sup> Kristoffersen 2004, 226.
- <sup>9</sup> Ibid, 226-227.
- <sup>10</sup> Ibid, 227.
- <sup>11</sup> Santavuori 1981, 271.
- <sup>12</sup> Ahlaisten kylän kotisivut. <<http://www.ahlainen.fi>>. 11.2.2009.
- <sup>13</sup> Heino 1979, 83.
- <sup>14</sup> Ibid, 82.
- <sup>15</sup> Vakkilainen 1982, 170.
- <sup>16</sup> REITTI Satakunta –retkeilyreitistö. <[http://www.reitti.org/h\\_pohjajoki.shtml](http://www.reitti.org/h_pohjajoki.shtml)>. 11.2.2009.
- <sup>17</sup> Kangasniemi 2005, 3.
- <sup>18</sup> Henrik Gabriel Porthan (1739-1804) oli Turun Akatemian humanisti. Suomen sivistyshistoriassa niin sanottua kustavilaista aikaa sanotaan Porthanin ajaksi. Porthan loi ajan kulttuuri-ilmapiiirin ja edisti merkittävästi taloudellista kehitystä. Porthan oli Suomen historian- tutkimuksen ja maantieteen isä, sekä uranuurtaja kansanrunouden- tutkimuksen, kielentutkimuksen ja kasvatustieteen alueilla. Porthan matkusti runsaasti Suomessa ja keräsi systemaattisesti tietoja Suomen paikkakunnista sekä korjasi Suomea koskevaa tietoutta ajan maantieteen oppikirjoissa. Porthan-seuran internet-sivut. <<http://www.protsv.fi/porthan-seura/>>. 19.2.2009.
- <sup>19</sup> Vakkilainen 1982, 170-171.
- <sup>20</sup> Härö 1975, 16.
- <sup>21</sup> Merikarvian kunnan kotisivut. <<http://www.merikarvia.fi>>. 11.2.2009.
- <sup>22</sup> Santavuori 1981, 267 ja 274.
- <sup>23</sup> Rogel-sukuseura ry:n kotisivut. <<http://personal.fimnet.fi/private/aaltoset/rogel/index.html>>. 6.12.2008.

## Lähdeluettelo

### Tutkimuskirjallisuus

Ahlaisten kylän kotisivut. <<http://www.ahlainen.fi>> 11.2.2009.

Heino, Ulla: *Ahlaisten historia*. Satakunnan Kirjateollisuus Oy, Pori, 1979.

Härö, Erkki: *Satakunnan historiallinen tieverkosto*. Satakunnan seutukaavaliitto, Sarja A:101, Pori, 1975.

Kangasniemi, Ville: *Keikveden verkkokoekalastukset kesällä 2005*. Raportti, Ympäristötoimisto 3/2005. <<http://www.pori.fi/ymparisto/julkaisut/Keikveden%20verkkokoekalastuksetkesa2005.pdf>>. 30.12.2008.

*Pitkin Pohjolan postiteitä. Pohjoismaiden postitiet 1600-luvulla*. Toim. Kristofersen, Hans Runge. Postimuseo, 2004.

Merikarvian kunnan kotisivut. <<http://www.merikarvia.fi>>. 11.2.2009.

*Tiehallinto. Museotiet ja -sillat*. <<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/3561.PDF>>. 15.11.2008.

*Porthan-seuran internet-sivut*. <<http://www.protsv.fi/porthan-seura/>>. 19.2.2009.

REITTI Satakunta –retkeilyreitistö. <[http://www.reitti.org/h\\_pohjajoki.shtml](http://www.reitti.org/h_pohjajoki.shtml)>. 11.2.2009.

Rogel-sukuseura ry:n kotisivut. <<http://personal.fimnet.fi/private/aaltoset/rogel/index.html>>. 6.12.2008.

Santavuori, Martti: *Merikarvian historia 1900-luvun alkuun*. Merikarvian kunta, Vammalan kirjapaino Oy, 1981.

Vakkilainen, Matti: *Vänhoilla valtateillä. Kruununteiden ja kansanpolkujen vuosisataisia vaihteita*. Kauppakirjapaino Oy, Helsinki, 1982.



## Pysähdytään kestikievariin

▪ **Tanja Korpi**

### Vapaakyydityksistä majataloon

Varhaiskeskiajalta lähtien oli Suomessa vallalla järjestelmä, joka velvoitti kansan huolehtimaan korvauksetta kuninkaan tai hänen käskyläisensä kestityksestä (*gästning*), majoituksesta ja kyydityksestä. Tämä johti myös siihen, että monet muut korkeassa asemassa olevat vaativat matkustaessaan kansalta samanlaista oikeutta itselleen. Näiden väärinkäytösten estämiseksi säätöi Maunu Ladonlukko vuonna 1280 Alsnön säännön, joka kielsi ilman kuninkaan lupakirjaa vaatimasta vapaakyydityksiä ja kestitystä. Säännön mukaan jokaisessa pitäjässä tuli olla kyytirättäri eli kyytinimismies, jonka velvollisuutena oli korvausta vastaan hankkia

matkustajille ravintoa, kyyditys ja majoitus.<sup>1</sup> Matkustamisen yleistyessä tällaisia matkustajien ja hevosten levähdyspaikkoja kaivattiin sen aikaisen vaivalloisen matkanteon kestäessä. Tiestön huonosta kunnosta johtuen ajokalusto ja hevoset joutuivat koville matkojen ollessa pitkiä ja raskaita. Eikä matkustajakaan päässyt helpolla istuessaan pitkiä aikoja purilaiden tai kiesien kovalla penkillä kivikkoisia ja kuoppaisia teitä pitkin kulkiessaan.

Kuningas Kristoffer Bajjerilainen määräsi maa-laissaan vuodelta 1442, että kihlakunnantuomarin oli lautakunnan avulla asetettava yleisten teiden varsille niin sanottuja tavernoita kahden, korkeintaan kahden ja puolen peninkulman<sup>2</sup> (noin 20–25 kilometrin)

päähän toisistaan. Tavernanpitäjän velvollisuutena oli maksua vastaan tarjota kuninkaan luvalla matkustavalle ravintoa ja olutta sekä luovuttaa tallista tilaa hänen hevosilleen. Ruoasta ja rehusta hän sai ottaa maksun määrätyn taksan mukaan, korkeintaan kuitenkin kaksi tai neljä penniä kalliimmalla hinnalla mitä seudulla maksettiin tavaroista yleensä. Majoituksesta ja tallitilasta ei sen sijaan maksua saanut periä. Lain mukaan tavernanpitäjällä ei ollut mitään velvollisuutta tarjota matkustajille kyyditystä sen paremmin kaupungeissa kuin maaseudullakaan. Mikäli matkustajia tuli niin monta, etteivät tavernan omat tilat riittäneet, tuli lähimpien talojen avustaa kestityksessä ja majoituksessa. Tavernanpitäjän piti sijoittaa matkustajat lähimpiin taloihin sen perusteella, kuinka monta matkustajaa hän katsoi talon pystyvän maksua vastaan ruokkimaan ja majoittamaan. Lisäksi laki turvasi tavernanpitäjän, talojen isännän perheineen ja talonpojan oikeudet koskemattomuuteen ja korvaukseen kestittämisestä, sillä he eivät itse olleet oikeutettuja saamaan kestitystä.<sup>3</sup>

Monet säätyläiset turvautuivat useimmiten kartanoiden, säätyläistalojen ja pappiloiden vieraanvaraisuuteen matkoillaan, olivathan olot niissä paremmat kuin monessa tavernassa. Etenkin kaupungeissa tarjosi puolestaan kiltalaitos oman säätynsä edustalille, kuten kauppiaille ja eri alojen ammatinharjoittajille, majoituksen ja kestityksen lisäksi tapaamispaikan juhlia sekä kuulumisten ja uutisten vaihtoa varten. Ulvilan kauppakaupungin alueella tiedetään olleen neljä kil-

taa, joista huomattavimmasta ja Suomen vanhimmas- ta Pyhän Gertrudin killasta tehty asiakirjamerkintä on vuodelta 1347. Tosin sen sijaintia Ulvilassa ei ole pystytty jäljittämään.<sup>4</sup>

Talonpoikien vapaakyyti ja -kestitysrasitusta pyrittiin vähentämään ja vähitellen poistamaan 1500-luvun aikana, jolloin Kustaa I Vaasa kiinnitti huomiota väärinkäytöksiin. Tavoitteena oli vapaakyytien ja kestityksen rajoittaminen minimiin ja tavernojen velvollisuuksiin lisättiin kyyditysvelvollisuus. Uusi kestikievariasetus kirjattiin vuoden 1649 valtiopäivillä. Samalla luovuttiin taverna-nimityksestä ja ryhdyttiin käyttämään nimitystä kestikievari. Sellaisesta matkustaja sai majapaikan, kestityksen ja kyydityksen seuraavaan lähimpään kestikievariin.<sup>5</sup> Kestikievareita tuli olla enintään kahden peninkulman (noin 20 kilometrin) päässä toisistaan. Samalla kestikievarinpito vapautui ja jokaisella, jolla oli siihen varaa ja halukkuutta, oli oikeus perustaa ja ylläpitää kestikievaria.<sup>6</sup>

Uudistuksen tarkoituksena oli saattaa kestikievarilaitos sellaiseen kuntoon, että se pystyisi pitämään huolta kaikesta liikenteestä. Käytännössä kansa oli kuitenkin edelleen velvollinen hoitamaan sotaväen kyydityksiä ja kestityksiä. Lisäksi kestikievareiden lähimmät talot olivat velvoitettuja avustamaan kestikievaria niissä tapauksissa, joissa matkustajia saapui niin paljon, etteivät kievarin omat hevoset ja tilat riittäneet. Myöhemmin tätä velvollisuutta ryhdyttiin kutsumaan *reservikyydiksi*. Myös kestikievaritaloista kauempana

asuvilla oli velvollisuus suorittaa manttaaliin pannun maan mukaan kyydityksiä, jolloin he lähettivät tiettyiksi päiviksi vuodessa kievariin taikka sen läheisyyteen hevosen tai hevosia odottamaan näitä ylimääräisiä kyydityksiä. Tätä kyyditysvelvollisuutta kutsuttiin *hollikyydiksi*.<sup>7</sup>

Vasta vuonna 1727 päätöksessä yhteisen kansan valitukseen selkeytettiin kansan ja kestikievarin kyyditsemisvelvollisuutta. Määräyksen säädettiin että kestikievarin oli ensisijaisesti itse hoidettava kyyditykset, mikäli tieosuus oli vähäliikenteinen. Mikäli liikenne tieosuudella oli niin suuri, ettei kestikievari yksin kyennyt kyydityksiä suorittamaan olivat reservitalot velvollisia avustamaan kievaria. Varsinkin suurten valteiden varsilla, joissa kyydityksiä ei voitu tällä tavoin hoitaa, olivat kauempana sijaitsevat talot velvoitettuja avustamaan kyyditysten suorittamisessa kyytilahkojen mukaan. Näiden kyytilahkojen muodostamiseen ottivat osaa kaikki kestikievarissa kyytivelvolliset talot, jolloin reservi- ja hollikyytivelvollisia taloja käsiteltiin yhtenä kokonaisuutena ja kyydinpito järjestettiin keskinäisten sopimusten ja maaherran päätöksen nojalla.<sup>8</sup>

Vuonna 1734 annettuun Ruotsin valtakunnanlakiin sisältyi säädöksiä kestikievarista, jotka lähinnä täsmensivät aikaisempia määräyksiä. Uutena määräyksenä oli se, että kestikievari sai periä matkustajalta korvauksen yösjasta. Kestikievarinpitäjän oli kohtuullista korvausta vastaan tarjottava matkustajille ma-

joitusta, ruokaa sekä tallitilaa matkustajan hevosille. Hän oli sakon uhalla velvoitettu huolehtimaan kaikesta siitä, mitä matkustaja hänen tallettavakseen antoi. Kestikievarit saivat oikeuden myydä paloviinaa ja olutta. Maaseudulla kestikievarit saivat yksinoikeuden viinanmyyntiin sekä oikeuden ostaa paikkakunnalta saatavia tuotteita matkustajien kestitystä varten. Kestikievarissa oli oltava majoitushuoneet ja vierastupa matkustajia varten sekä sieltä piti saada kohtuullista korvausta vastaan viinaa, olutta, ruokaa, kynttilöitä, puita, yösjä sekä tallitilaa ja hevosen ravintoa. Lisäksi kestikievarissa tuli olla hevosia, satuloita, vaunuja, kärryjä, rekiä ja veneitä niin monta kuin kestikievarin katsottiin tarvitsevan. Näiden hinnat sekä kyytitaksa vahvistettiin vuosittain käräjillä maaherran ehdotusten perusteella ja tämä taksataulu<sup>9</sup> tuli olla kestikievarissa matkustajien nähtävillä. Taksataulusta kävi ilmi matkan pituus seuraavaan kestikievariin, hevosella ja veneellä tehtävän matkan hinta sekä tarvittaessa lautalla yli tehtävän matkan lauttamaksu. Hintojen piti olla samat läänin jokaisessa kestikievarissa, eikä niitä saanut kukaan korottaa ilman käskynhaltijan lupaa. Lisäksi kestikievarissa tuli olla esillä kestikievarijärjestys, jossa lueteltiin kestikievarin, hollimiesten sekä matkustajien velvollisuudet ja oikeudet. Kestikievarissa tuli lisäksi olla esillä maaherran lähettämä kuukausittainen päiväkirja, johon matkustajan tuli merkitä nimensä, arvonsa tai ammattinsa, matkan lähtöpaikkakunta ja määränpää sekä mahdolliset kestikievaria



tai matkaa koskevat muistutukset ja valitukset. Mikäli tätä kestikievaripäiväkirjaa ei matkustajalle annettu täytettäväksi, oli hänen kirjattava ne ylös seuraavassa kestikievarissa.<sup>10</sup>

Matkustajamäärien kasvaessa 1800-luvulla oli aiheellista uudistaa kestikievari- ja kyytilaitosta koskevaa lainsäädäntöä, joka oli jäänyt ajastaan jälkeen. Keisari Aleksanteri III antoi marraskuussa 1883 armollisen asetuksen kyydinpidosta ja kestikievaritaloista. Kestikievari pito, kyyditykset ja reservipaikat myytiin huutokaupassa suoritettavaksi kolmeksi tai viideksi vuodeksi kerrallaan ja huutokaupan ajankohdan sekä paikan määräsi kuvernööri. Kruununvouti ilmoitti sen kihlakuntansa kuntiin, jonka seurauksena kuntien edustajat ja nimismiehet kokoontuivat yhteen tekemään ehdotuksen kestikievari- ja kyyditysten järjestämisestä kihlakunnassa. Kuvernööri tutustui ehdotuksiin ja teki niiden perusteella päätöksen siitä kuinka pitkäksi ajaksi läänissä urakat tarjottiin sekä siitä mihin kestikievarite, reservipaikkoja sekä kyyti-asemia tuli sijoittaa. Kuvernööri vahvisti läänissä voimassa olevat kestikievari- ja kyytitaksat, jotta ne olisivat matkustajille yhtenäiset. Toinen ratkaiseva muutos oli se, että vuonna 1887 määräyksen mukaan kestikievarite poistui viinanmyyntioikeus ja vuodesta 1895 lähtien saivat kunnat itse päättää siitä, sallittiinko

oluenmyynti kunnan alueella sijaitsevilla kestikievariteissa. Lupa täytyi hakea vuodeksi kerrallaan ja monet kunnat kielsivätkin kestikievariteissa oluenmyynnin.<sup>11</sup>

Kestikievari- tarjoamille palveluille oli vielä 1900-luvun alkupuolella kysyntää ja viimeisin Suomen kyytilaitosta koskeva laki hyväksyttiin vuonna 1918. Lain päätarkoituksena oli saada kyytijärjestelmä kannattamaan itsensä. Kyytilaitos toimi 1920-luvun alkupuolella valtion alaisena, joskin kievaritalot olivat lähes poikkeuksetta samat kuin aikaisemminkin. Vähitellen maantie- ja rautatieverkon kehittyessä sekä autojen yleistymisen myötä kestikievari- kyyditystarpeet vähenivät. Siellä missä se oli mahdollista, ihmiset siirtyivät käyttämään rautateiden palveluja, nopeine yhteyksineen. Lisäksi nopeasti yleistynyt linja-autoliikenne siirsi matkustajia kestikievari- kyytipalveluiden käyttäjistä linja-autojen käyttäjiksi. Laajentunut tieverkosto, matkustuksen helppous, säännöllisesti kulkevat vuorot ja hintojen edullisuus verottivat matkustajamääriä kestikievariteilta. Monessa kunnassa kestikievari- majoitus- ja ravitsemis- palveluille löytyi silti kysyntää, mutta hevoskyytiä kärryissä kyselivät korkeintaan hääparit. Tästä syystä moni kestikievari- pitäjä, pysyäkseen kehityksen mukana, hankki kuljetuskaluston joukkoon auton ja anoi luvan harjoittaa ammattimaista henkilöautoliikennettä. Tie- ja rautatieverkon laajeneminen, autoistuminen ja etenkin linja-autoliikenteen kehittyminen vaikuttivat ratkaisevasti kestikievari- toimintaan, jolloin niiden

palvelurakenne ei vastannut enää matkustajien tarpeita. Kestikievareita lopetettiin ja moni entinen kievari muuttui kahvilaksi, ravintolaksi tai majataloksi. Suomessa laki kievareista, kyyti-asemista ja -pysäkeistä lakautettiin tarpeettomana vuonna 1955.<sup>12</sup>

### **Satakunnan kestikievarit**

#### **Pysähdyspaikkoja matkalaisille – kestikievariverkosto muotoutuu**

Ulvilasta Pohjanmaalle kulkevasta rantatiestä on mainintoja 1400-luvun lopulta lähtien. Tämä merenrannikkoa seurannut huonokuntoinen rantatie oli ainoita pohjoiseen vieviä teitä ja sen vuoksi se säilyikin 1600-luvun alkupuolelle saakka Porista pohjoiseen suuntautuvan liikenteen valtaväylänä. Tätä vanhaa rantatietä liikennöitiin pääasiassa talvisin, sillä se halkoi harvaan asuttuja tai kokonaan asumattomia seutuja ja kesäreitti oli lisäksi kivinen, soinen ja mäkinen. Reitin varrelta puuttui matkustajien kaipaamia levähdyspaikkoja ja tästä syystä liikenne alkoi vähitellen kulkeutua rantatietä pidemmälle Hämeenkyröstä Pohjanmaalle johtavalle tielle. Vanha rantatie menetti merkitystään ja sitä käyttivätkin pääasiassa vain postinkuljetuksesta huolehtineet talonpojat.<sup>13</sup>

1500-luvulla matkalaiset kulkivat pääasiassa kangastietä Turusta Ulvilan ja Kankaanpään kautta Korshol-

maan, vaikka reitti oli pidempi kuin pitkin rannikkoa kulkenut maantie. Vielä 1600-luvullakin tämä ylisiksi maantiekseksi ja myöhemmin sisämaantiekseksi, kutsuttu reitti Turun ja Porin välillä oli suosituimpi matkareitti, kuin pitkin merenrannikkoa kulkenut suurempi tie. Tämä johtui suurelta osin tien paremmasta kunnosta, jonka vuoksi matkanteko taittui nopeammin.<sup>14</sup> Molempien reittien varrelle oli jo varhain muodostunut kestikievareiden verkosto, joskin alkuaikoina kestikievareina toimivat lähinnä nimismiestalot, pappilat sekä yleensä kylissä sijaitsevat varakkaimmat talonpoikais- talot taikka kylien talonpoikien yhteiskievarit, joita pidettiin vuorotellen kylän jokaisessa talossa. Myöhemmin kestikievarinpito siirtyi urakalla pidettäväksi ammattimaisemmaksi toiminnaksi, jolloin alimman tarjouksen tehnyt talo taikka siihen soveltuvin talo sai kestikievarin ja kyyditykset hoidettavakseen tietyksi ajaksi.

Varhaisimpia tietoja Turusta pohjoiseen vievän Huovintien käytöstä on 1550-luvulta, jolloin matkallaan Turusta Ulvilaan Juhana-Herttua yöpyi Pöytyän pappilassa, eräässä piispan lampuotitalossa Virtsanojalla, Köyliön Kankaanpään kylässä sekä Kokemäen kartanossa.<sup>15</sup> Samoihin aikoihin tarkastusmatkallaan Olavinlinnan ylikäskynhaltija Tuure Pietarinpoka Bielke yöpyi Karkun nimismiestalossa Karkun kylässä, Tyrvään nimismiestalossa Tyrvään kylässä, nimismies Tuomas Takun talossa Huittisten Sammussa sekä Heikki-nimismiehen talossa Virtsanojalla. Varsinais-

Suomen omistuksilleen tekemänsä matkan jälkeen hän yöpyi jälleen Virtsanojalla Kankaanpään nimismiehen Olavi Jaakonpojan talossa ja jatkoi sieltä Köyliön ja Kokemäen kartanon kautta Ulvilaan.<sup>16</sup> Lisäksi Jaakko Teitti on valitusluettelossaan Suomen aatelistoa vastaan vuosilta 1555–1556 kirjannut Suomen yleiset maantiet sekä kylien ja kaupunkien väliset välimatkat. Teittin luetteloon on merkitty neljä pääreittiä, jotka ovat olleet: Turun ja Viipurin välinen maantie, Viipurin ja Hämeenlinnan välinen maantie, Viipurin ja Savonlinnan välinen maantie sekä Turun ja Ulvilan välinen maantie. Lisäksi luetteloon on merkitty muita pääreittejä, jotka ovat kulkeneet Turun ja Hämeenlinnan välillä, Savonlinnan ja Hämeenlinnan välillä, Ulvilan ja Korsholman välillä sekä Hämeenlinnan ja Korsholman välillä.<sup>17</sup>

Satakunnassa, kuten muuallakin Suomessa, kestikievareita perustettiin majataloasetuksen johdosta moneen pitäjään ja kaupunkiin aina 1800-luvun alkupuolelle saakka. Kestikievareita perustettiin pääasiassa lain määrääminä, mutta matkustamisen lisääntyminen ja tieverkoston laajeneminen loivat tarpeen kestikievareiden perustamiseksi vilkkaimpien matkustus- ja tarvaliikennereittien varsille. Satakunnan alueella, joka käsitti 1600-luvulle asti suuren osan Pirkanmaata, oli jo 1500-luvulta lähtien muodostunut varsin taaja kestikievareiden verkosto. Pääosin kestikievarit sijaitsivat nimismiestaloissa, mutta teiden varsille oli perustettu muitakin kestikievareita. Satakunnan alueella oli

1550-luvulla viisitoista nimismiestaloa, jotka olivat Ala-Satakunnassa Köyliön, Kokemäen, Loimijoen, Huittisten, Euran, Eurajoen, Ulvilan ja Närpiön nimismiestalot sekä Ylä-Satakunnassa Tyrvään, Karkun, Vesilahden, Lempäälän, Kyrön (Hämeenkyrö), Pirkalan ja Kangasalan nimismiestalot.<sup>18</sup> Nimismiestalot oli sijoitettava loogisesti oikein ja tästä syystä ne sijaitsivat lähes aina pääteiden varsilla. Juuri sijaintinsa vuoksi nimismiestaloista muodostuikin kyyti- ja majapaikkoja hallitsijan asioilla liikkujille. Nimismiesten tehtävänä oli järjestyksenvalvonnan lisäksi pitää huolta teiden ja siltojen kunnossapidosta alueellaan sekä huolehtia lupakirjan turvin matkustavien tarvitsemista kyydityksistä ja majoituksesta. Mikäli matkustajia oli niin paljon, että nimismiestalon omat tilat ja hevoset eivät riittäneet, olivat lähistön talonpojat velvollisia avustamaan majoituksessa ja kyydityksissä.

Nimismiestalot, jotka samalla toimivat kestikievarireina, eivät aina sijainneet pysyvästi samassa paikassa vaan niiden sijainti vaihteli teiden matkustajamäärien myötä. Monet nimismiestaloista sijaitsivat ihmisten, viestien ja rahdin risteyskohdissa. Palvelut oli pidettävä helposti saatavilla ja siksi nimismiestalon paikka saattoi välillä vaihtua. Satakunnan alueella sijainneista nimismiestaloista, jotka samalla toimivat kestikievarireina, Köyliön nimismiestalo on sijainnut Ulvilantien varressa Kankaanpään kylässä. Loimaalla nimismiestalon paikka puolestaan vaihteli sen mukaan oliko nimismies Virttaalta vai Niinijoelta. Eurassa nimismies-

talon paikka oli välillä Sorkkisissa ja välillä Vaaniissa ja sijaitsi se välillä Kiukaisissakin, myös Eurajoella nimismiestalon paikka vaihteli Lavilan ja Kainuun kesken. Lapista tunnetaan Kaukolan, Sukkalan, Korven ja Kivijärven nimismiestalot ja Kokemäellä nimismiestalot olivat Ylistarossa, Haistilassa ja Villilässä. Ulvilan nimismiestalo sijaitsi Masiassa ja Huittisten nimismiestalot puolestaan Lauttakylässä ja Sammun Takussa. Hämeenkyrön ainoana nimismiestalona on puolestaan toiminut Laitila, kuten myös Karkun Karkunkylän ja Tyrvään Tyrväänkylän nimismiestalotkin.<sup>19</sup>

Satakuntaan oli 1600-luvun loppupuolelle tullessa perustettu kestikievareita Turku–Pori-rantatien varrelle Unajaan, Raumalle, Eurajoen Tärvolaan, Nakkilan Masiaan, Ulvilan Ravantiin ja Haistilaan, Noormarkkuun, Ahlaisten Alakylään, Merikarvian Köörtilään, kirkonkylään ja Riispyyhyn sekä Närpiöön. Kokemäen kautta kulkevan maantien varrella kestikievareita oli tuolloin Virtsanojalla, Säskylän Iso-säskylässä, Köyliön Kankaanpäässä, Euran Sorkkisissa ja Honkilahdella, Kiukaisten Eurakoskella, Kokemäen Villilässä, Harjavallassa sekä Huittisten Lauttakylässä. Huittisista tie haarautui Hämeenlinnaan kulkevaksi tieksi, jonka varrella oli kestikievareita Tyrvällä, Karkussa, Hämeenkyrön Laitilasa ja Pirkkalassa. Hämeenkyrön Laitilasta jatkui tie Korsholmaan, jonka varrella kestikievareina toimivat Jämijärven Hollo ja Soini, Ikaalisten pappila sekä Kyrön ja Suupohjan vä-

lille perustetut kestikievarit Nummijärvi, Kantti, Niinisalo ja Varppee. Talvisin kestikievarina toimi myös Parkanon Laatu.<sup>20</sup>

### **Matkustus lisääntyy – kestikievariverkosto ja reittivalikoima laajenevat**

Matkustajia varten alkoi ilmestyä 1700-luvun alkupuolelta lähtien useita eri matkaoppaita Suomen maanteistä ja matkustusreiteistä, joihin oli merkitty reittien varrella sijaitsevat kestikievarit, lauttayhteydet, taksat sekä merkittävimmät nähtävyydet. Georg Bieurman julkaisi 1743 kartalla varustetun matkaoppaan *Vägvisare till och ifrån alla städer och namnkunniga orter, uti Svea- och Göta-riken, samt Stor-Förstedomet Finland*, josta tuli ilmestyttyään tunnetuin ja suosituin opaskirja. Tästä Bieurmanin matkaoppaasta otettiin uusintapainoksia 1757, 1768 ja 1776. Muita matkaopaskirjoja olivat *Reseruter i Finland* ja *Vägvisare i Finland*. Näihin matkaoppaisiin oli hyvin merkitty Satakunnan kestikievariverkosto ja esimerkiksi Bieurmanin matkaoppaassa Turun ja Vaasan välillä kestikievareita oli Satakunnan alueella sisämaantien varrella Oripäässä, Virtsanojalla, Vampulassa, Lauttakylässä, Pasvolassa (Pafwola), Mäkipäässä, Herttualassa, Järvenkylässä, Vehuvarppeella, Niinisalossa ja Kyrön Skanssissa. Rantatien varren kestikievaripaikkoina olivat puolestaan Unaja, Rauma, Eurajoki, Leistilä, Pori, Ruosniemi, Ahlainen, Merikarvia ja Siipyy.<sup>21</sup>



Suomessa tehtiin aika ajoin kartoituksia, joihin kirjattiin ylös postireitit ja maantiet sekä niiden var-  
silla sijainneet kestikievarit välimatkoineen. Vuonna  
1789 tehdyssä kartoituksessa Turusta kulki kaksi pää-  
reittiä Satakunnan halki Pohjanmaalle, merenrannik-  
koa seurannut Rantatie ja sisämaan kautta kulkenut  
sisämaantie. Näiden lisäksi Satakuntaan oli muo-  
dostunut maanteitä eri pitäjien ja kaupunkien välille  
(Liite 1). Satakunnassa kestikievariverkosto vakiin-  
tui 1800-luvun puoliväliin mennessä ja Satakunnan  
alueella kestikievarit olivat Honkajärvellä, Tuorilassa,  
Pirttijärvellä, Noormarkussa, Pomarkussa, Kankaan-  
päässä, Masiassa, Tattarassa, Hanninkylässä, Irjan-  
teella, Taipaleella, Lapijoella, Sydänmaalla, Unajassa,  
Hinnerjoella, Kiukaisissa, Sorkkisissa ja Yläneellä  
sekä Porin ja Rauman kaupungeissa (Liite 2). Lisäk-  
si Satakunnassa oli useita kyytiasemia, jotka toimivat  
joko kesäteiden tai talviteiden varsilla.<sup>22</sup> Suomessa  
julkaistiin 1800-luvun loppupuolelta lähtien lääneit-  
tään jaoteltuja luetteloita kyytilaitoksista.<sup>23</sup> Näistä  
luetteloista matkustaja pystyi selvittämään sen, mis-  
sä läänin alueella kestikievarit, kyytiasemat ja reser-  
vipaikat sijaitsivat, minne kustakin niistä kyydittiin  
sekä niiden väliset välimatkat. Lisäksi luetteloissa  
mainittiin kulloisenakin kyydityskautena voimassa  
oleva kyytitaksa, jota läänissä matkustajalta perittiin  
kilometrin matkaa kohden.

Kestikievari- ja etenkin reservipaikkojen määrä  
laski Turun ja Porin läänissä vuodesta 1879 lähtien.

Vuonna 1879 Turun ja Porin läänissä oli 109 kesti-  
kievaritaloa, joissa oli yhteensä 360 kyytihevosta ja  
914 reservihevosta. Kyydityskautena 1885–1887 lää-  
nissä oli kestikievareita 77 sekä reservi- ja postitaloja  
70, kun kaudella 1901–1905 kestikievareita oli 92 ja  
reservi- ja postitaloja enää 35. Kyytihevosten määrä  
laski samana ajankohtana ja kyydityskautena 1885-  
1887 kyytihevosta oli kestikievareissa 208 ja reser-  
vi- ja postitaloissa 65. Kyydityskautena 1901–1905  
kyytihevosta oli kestikievareissa 147 ja reservi- ja  
postitaloissa puolestaan 35.<sup>24</sup> Kestikievari- määrän  
laskuun vaikutti suurelta osin Suomeen 1800-luvun  
loppupuolelta lähtien rakennettu rautatieverkosto,  
josta edelleenkin käytössä oleva päärataverkosto oli  
valmiina vuonna 1910. Rautatiestä muodostui varsin  
nopeasti suosittu pitkien matkojen matkustusmuoto.  
Kestikievareista suoritettujen kyytien määrä väheni ja  
varsinkin niillä paikkakunnilla, joiden kautta rautatie  
kulki, kyyditysten kohde oli usein paikallinen rauta-  
tiasema. Rataverkon ulkopuolelle jääneissä pitäjissä  
kestikievaritoiminta jatkui kuitenkin ennallaan, tur-  
vaten näin matkustajille kattavat liikenneyhteydet  
eri puolille maakuntaa ja lääniä. Laajentunut tiever-  
kosto, matkustuksen helppous, autojen ja varsinkin  
linja-autojen yleistyminen 1900-luvun alkupuolella  
sekä niiden säännöllisesti kulkevat vuorot ja hintojen  
edullisuus verottivat matkustajamääriä kestikievareil-  
ta. Tästä syystä moni kestikievarinpitäjä, pysyäkseen  
kehityksen mukana, hankki kuljetuskaluston jouk-

koon auton ja anoi luvan harjoittaa ammattimaista henkilöautoliikennettä. Satakunnassa tällaisten henkilöautoliikennelupien hakeminen oli suurimmillaan 1930-luvulla, jolloin lupahakemuksia saattoi tulla kruununvoutien kanslioihin muutamia kymmeniä kuukaudessa.<sup>25</sup>

Ahlaisten kunnan edustaja esitti uudelleen Ahlaisten kirkonkylään kieverin perustamista.<sup>26</sup> Lisäksi ehdotuksessa on loppulausumassa kohta, jossa kunnat velvoittavat maaherran ”ryhtymään toimenpiteisiin nykyjään voimassa olevan kestikievari- ja kyytijärjestelmän poistamiseksi, koska ajan mukana liikenne on kehittynyt oloja vastaavaksi ja yksityisyrittelijäisyys tyydyttää yömajojen pidon, jota tähän asti valtio on estänyt järjestämällä kyytilaitoksia ja kyydityksiä ja tällä tavoin on suosinut määrätuille henkilöille tätä tointa yksityisoikeutena. Kyytilaitoksen tarpeettomuutta katsottiin osoittavan jo senkin seikan, että niitä ei enää säännöllisesti tarvita ja että useat kunnat kuten tässäkin kihlakunnassa Rauman mlk, Eurajoki, Luvia, Ahlainen, Ulvila, Nakkila sekä Porin maalaiskunta ynnä Noormarkun kunta ovat selviytyneet ilman kestikievareita ja kyytilaitoksia ja että tällainen mahdollisuus olisi niilläkin kunnilla, joihin nyt on ehdotettu pidettäväksi ja vaadittu perustettavaksi kyytilaitoksia.”<sup>27</sup> Tällainen mielipide oli vallalla muuallakin Suomessa ja laki kievareista, kyytiasemista ja -pysäkeistä lakkautettiin tarpeettomana vuonna 1955.

### **Kestikievaritaksoja ja valvontaa – matkustusolosuhteita yhdenmukaistetaan**

Kestikievarinpito ei houkutellut alkuaikoinaan 1500-luvulla vapaaehtoisia kestikievarinpitäjiä, sillä kestikievarin pitäjä oli velvollinen pitämään kestikievarin tilat kunnossa sekä huolehtimaan siitä, että häneltä aina löytyi ruokaa aterioita varten, heiniä ja rehua matkalaisten hevosille sekä omia kyytihevosia ja kalustoa kyytien suorittamiseen. Mikäli kestikievarinpitäjä ei pitänyt huolta taikka hoitanut kunnolla tehtäviään, joutui hän maksamaan sakkoa tehtäviensä hoitamatta jättämisestä. 1500-luvulla tämä sakko oli kolme markkaa, jonka kestikievarinpitäjä joutui maksamaan jokaiselta kerralta kun hän oli jättänyt tehtävänsä hoitamatta. Tästä johtuen nimismiestalot velvoitettiin huolehtimaan kestikievarinpidosta, mutta silti monen pitäjän alueella esiintyi niskattomuutta kuninkaan määräyksiä vastaan ja lain velvoittamaan hollikyytiin ei välttämättä lähdetty. Kihlakunnan nimismiehet olivat myös velvoitettuja tekemään tarkastuksia kestikievareissa, jolloin he tarkistivat kieverin toiminnan ja tilat. Samalla he saivat tiedon niistä hollikyytivelvollisista, jotka eivät olleet ilmaantuneet määrättyyn vuoroonsa.<sup>28</sup> Tästä seurasi se, että useiden sakkotuomioiden jälkeen 1600-luvulle tultaessa, ja uuden lain määräysten mukaisesti myös Satakuntaan perustettiin uusia kestikievareita. Uuden lain mukaan kestikievarinpitäjä sai korvauksen tehdystä työstä, matkustaja

joutui maksamaan kyydityksistä sekä aterioista ja hevosten ylläpidosta. Majoituksesta tosin ei vielä maksua saanut pyytää.<sup>29</sup>

Vuoden 1734 lain mukaan maaherra vahvisti vuosittain koko lääniä koskevat kestikievari- ja kyytitaksat käräjillä. Biurmanin matkaoppaassa vuodelta 1743 matkustajataksana satuloidusta hevosesta tai hevosesta ja kärrystä sai kestikievari periä maksua maaseudulla yhden hopeaäyriä peninkulmalta ja hevosesta vaunuiheen kaksi hopeaäyriä peninkulmalta. Kaupungeissa taksa oli kaksinkertainen maaseutuun verrattuna.<sup>30</sup> Näistä kestikievari- ja kyytitaksoista tuli olla esillä takсатаulu, josta matkustaja näki minkä hinnan hän joutui palveluista maksamaan (Liite 3). Kestikievareista tuli löytyä myös huoneentaulu johon oli kirjattu ylös kestikievarin ja sen pitäjän, hollimiesten sekä matkustajien oikeudet ja velvollisuudet (Liite 4). Mikäli kestikievari veloitti taksoja enemmän tai ei pitänyt huolta kyytikaluston ja kestikievarin kunnosta, joutui kestikievarinpitäjä maksamaan kymmenen taalarin sakon velvollisuuksiensa laiminlyönnistä. Kyydin laiminlyönnistä hollikyytivelvollinen oli veloitettu kuuden markan sakkoon ja matkustajan jatkokyydin tahallisesta viivyttelystä tai estämisestä sakko oli yksi taalari jokaiselta puolelta tunnilta. Nimismiesten velvollisuuksiin kuului kestikievarien toiminnan tarkastaminen ja mikäli tiloissa, kalustossa tai palvelujen tasossa oli huomautettavaa, joutui hän antamaan ohjeita niiden korjaamiseksi sekä antamaan sakkoja epäkoh-

tien vakavuudesta riippuen. Hän joutui tällöin tekemään uusintatarkastuksen, jolloin katsottiin olivatko epäkohdat korjattu ja oliko kestikievarinpitäjä tämän jälkeen oikeutettu jatkamaan tehtävässään.<sup>31</sup>

1800-luvun puolivälissä matkustajataksa koostui hevosten ja kärryjen käytöstä, joista matkustaja maksoi kaksi ja puoli hopeakopeekkaa hevosesta ja kärryjen vuokraa  $\frac{1}{10}$  hopeakopeekkaa virstaa kohden.<sup>32</sup> Kestikievari ja kyytijärjestelmä olivat edelleen jatkuvan tarkkailun alaisena ja kruununnimismiehet kirjassivat käyntinsä kestikievaripäiväkirjoihin, jotka he paikan päällä tarkistivat huomautusten ja valitusten varalta sekä lähettivät ne sitten eteenpäin lääninkansliaan. Merkintöjä huomautettavista taikka korjattavista asioista Satakunnassa sijainneisiin kestikievareihin liittyen ei näissä ole ollut, ja suurin osa niihin kirjatusta huomautuksista liittyy maanteiden huonoon kuntoon. Tosin Tuorilan kestikievaripäiväkirjaan on tehty 10. kesäkuuta 1861 espanjankielinen merkintä, joka saattaa liittyä kestikievarin toimintaan. Tätä alkuperäistä asiakirjaa en ole tosin pystynyt jäljittämään, enkä siitä tehtyä käännöstä. Arvailujen varaan jää, mitä tämä merkintä on mahdollisesti koskenut. Lisäksi Noormarkun kestikievaripäiväkirjasta löytyy mielenkiintoinen merkintä maaliskuun 18. päivältä 1863 jolloin eräs Topelius on matkustanut Ilmajoelta Turkuun. Valitettavasti hän ei ole kirjoittanut kestikievaripäiväkirjaan etunimeään eikä titteliiään, joten emme voi olla aivan varmoja siitä onko kyseessä ollut itse Zacharias

*Päiväkirja täytettävänä 4. ensimmäisenkuun kuluessa vuonna 1891 Harjunpään kestikievarissa, sijaitseva Ulvilan pitäjän Turun ja Porin lääninä.*

- Tässä kestikievarissa on saatavana:  
Huoneita matkustawaisten käytettäväksi 2  
Hewosia wakinaista kyytä warten 1  
Hewosia ylimääräistä kyytiä warten 8
- Matkustawaisia kuljetetaan täältä allamainittuihin kestikievarihin:

Hewosella	Matkan pituus kilometreinä	Kyytipalkkaa	
		warsinaiselta kyytihevoselta	ylimääräiseltä kyytihevoselta
Porin kaupunkiin	8	1 mk 12 p / 37 kop.	1 mk 52 p. / 50 kop.
Finppyhyn	13	1 mk 82 p / 60 kop.	2 mk 47 p / 82 kop.
Kullaan	18 $\frac{1}{10}$	2 mk 62 p / 86 kop.	3 mk 53 p / 1 K 16 kop.
Nakkilaan	13	1 mk 82 p / 60 kop.	2 mk 47 p / 82 kop.
Ravanninkylään	9	1 mk 26 p / 42 kop.	1 mk 71 p / 56 kop.
kyyti Porin kaupungista	8	1 mk 44 p / 48 kop.	

Ylitsekulusta tämän ja Nakkilan kestikievarin välillä olewasta lauttauspaikasta suoritetaan lauttamiehelle palkkiota lautalla nähtävän taksan mukaan. Ylitsekulusta tämän ja Porin kaupungin kestikievarin välillä sijaitsewasta sillasta suoritetaan siltamaksuna 12 penniä eli 4 kopekkaa kaksi-pyöräisiltä ja 40 penniä eli 13 kopekkaa neli-pyöräisiltä ajoneuvoilta, joka maksu matkustawaisen tulee suorittaa tämän kestikievarin pitäjälle.

Kruununasiamies: Otto Julius Mahus

Topelius, joka kiersi paljon Suomea ja kirjoitti muun muassa *Matkustus Suomessa* nimisen kirjan.<sup>33</sup>

Kestikievaritaksat nousivat hitaasti eivätkä ne usein vastanneet ajankohdan muuta hintatasoa. Esimerkiksi Harjunpään kestikievarin päiväkirjasta vuodelta 1891

näkee kyytimaksun nousseen vain nimellisesti kolmessakymmenessä vuodessa<sup>34</sup>:

Vielä 1900-luvulla kestikievarien toiminta oli tarkoin säädeltyä ja lääneissä kirjattiin erilliset järjestys- säännöt kestikievarien varten (Liite 5). Järjestyssään-

nöt olivat varsin yksityiskohtaiset ja niissä oli tarkoin määrätty se millainen ja miten kestikievarin matkustajahuoneiden tuli olla kalustettuna, minkälainen sängyn ja petivaatteiden piti olla, millaiset ovien ja ikkunoiden tuli olla sekä millaiset verhot sai olla. Määräykset koskivat jopa puhtautta, ja järjestyssäännöissä onkin määräyksiä miten usein huoneet tuli siivota ja tuulettaa sekä vuodevaatteet vaihtaa, pestä tai tuulettaa. Nimismiesten tekemät tarkastukset tuli suorittaa vähintään kahdesti vuodessa. Tarkastuksissa kiinnitettiin huomiota kestikievareiden huoneisiin, sisustukseen, varusteluun, hevosiin ja ajoneuvoihin sekä varasto- ja tallitiloihin. Vuodelta 1930 on Satakunnan kestikievareista useita tarkastuspöytäkirjoja ja esimerkiksi Noormarkun kestikievarista on tehty seuraavanlainen tarkastuspöytäkirja<sup>35</sup>:

*Pöytäkirja tehty Noormarkun pitäjän Noormarkun kylässä sijaitsevan kestikievaritalon tarkastuksessa kesäkuun 13 päivänä 1930.*

*Voimassa olevan lokakuun 11 päivänä 1918 annetun kyytilain 31 §:n säännösten mukaisesti ja noudattaen Läänin Herra maaherran kiertokirjeessä 10 päivältä maaliskuuta 1927 N:o 5074 annettua käskyä toimitti allekirjoittanut Noormarkun piirin v.t. nimismies tarkastuksen yllämainitussa kyytilaitoksessa ja olivat toimituksessa saapuvilla kyytilaitoksen urakoitsija, maanviljelijä Vihtori Lahti sekä toimitustodistajan poliisikonstaapeli Filemon Vésilahti.*

*Tarkastuksessa katsastettiin kyytilaitoksen huoneet, huonekalut, sängyt vuodevaatteineen, hevoset ja ajoneuvot sekä tarjoulusineet ja todettiin tällöin, ettei mikään antanut aiheuttautuksiin, vaan oli kaikki hyvin tyydyttävässä kunnossa. Kun tähän vielä oli merkitty, että hevosten lisäksi kyytilaitoksessa oli matkustajien kuljetusta varten hyvässä kunnossa oleva umpinainen Pontiac-merkinen auto, lopetettiin tarkastus siihen.*

*Aika ja paikka kuin yllä.*

*Eino Kalkas*

Tultaessa 1900-luvulle kestikievareista alettiin julkaista lääneittäin luetteloita, joihin oli merkitty kestikievarit välimatkoineen sekä läänissä perittävän kyytitaksan suuruus. Luetteloiden liitteenä oli usein läänin maaherran vahvistama kestikievaritaksataulu, johon ilmensi uutuuksina puhelimen käyttömaksu sekä autoistumisen yleistyessä autotallipaikkamaksu. Monessa pitäjässä puhelin oli alkuaikoinaan sellainen ylellisyys, jota pitäjäläiset kävivät kestikievareissa maksua vastaan käyttämässä. Tätä varten moneen kestikievariin hankittua puhelinta varten rakennettiin erityinen puhelinhuone, kuten tehtiin esimerkiksi Noormarkussa sijainneeseen vuonna 1932 Lahden Matkustajakodiksi muuttuneeseen kestikievariin<sup>36</sup>. Lisäksi useimmat kestikievarit hankkivat hevosten rinnalle auton, jolla kyytejä suoritettiin. Kestikievarin auto saattoi olla pitäjän ainoa, jolloin sitä käytiin pidemmältäkin ihailemassa.

Autoistumisen myötä majatalon pito ei enää ollut kannattavaa ja moni kestikievarinpitäjä anoi luvan harjoittaa ammattimaista henkilöautoliikennettä. Kuljetustaksaa sai luvan mukaan periä neljä markkaa kilometriltä, henkilöluvusta riippumatta. Vähitellen kuitenkin kestikievarien tarve matkustajien yöpymis- ja ruokailupaikkoina ja etenkin kyydityspaikkoina väheni ja Satakunnassa kuten muuallakin Suomessa moni kestikievari sulki matkustajilta ovensa. Turun ja Porin läänin maaherran päätöksessä kyydityskaudelle 1932–1934 kestikievareita määrättiin sijoitettavaksi Merikarvialle, Siikaisten kirkonkylään, Pomarkkuun, Kiukaisisiin ja Hinnerjoelle.<sup>37</sup> Kyyditysvollisuus rajoittui kuitenkin ainoastaan enää talvikuukausiin. Satakunnan alueelle oli muodostunut usean linja-

autoliikennöitsijän toimesta kattava linja-autovuoroverkosto, joka takasi edulliset ja nopeat yhteydet paikakunnalta toiselle. Myös rautatieverkoston kehittyminen vei matkustaja kestikievareilta, jonka vuoksi Satakunnassa kestikievari toisensa jälkeen sulki ovensa toiseen maailmansotaan mennessä.

### Satakunnan kestikievarit – viitteitä menneestä matkareittien varrella

Satakuntaan alueella on ollut varsin laaja kestikievarien verkosto ja monen kunnan alueella kestikievari on vaihtanut paikkaa sen mukaan, kenet on valittu tietyksi kyydityskaudeksi kestikievaria pitämään. Vaikka monet

### Satakunnasta löytyviä kestikievarirakennuksia kunnittain<sup>38</sup>:

Kunta	Kylä	Kestikievari	Säilyneet rakennukset
Eura	Sorkkinen	Sorkkinen	
	Eurakoski	Eurakoski	
	Korvenkylä	Hinnerjoki	
	Nuortane	Nuortane	
Eurajoki	Irjanne	Irjanne	
	Kirkonkylä	Vuojoen asema	
	Sydänmaa	Sydänmaa	
	Lapijoki	Lapijoki	Kestikievari siirretty 1902 Vuojoen asemalle
Harjavalta	Merstola	Merstola	
Honkajoki	Kirkonkylä	Vanhahonko	Asumaton asuinrakennus
		Heiniluoman tila	Asumaton asuinrakennus
Honkilahti	Kirkonkylä	Honkilahti	
Huittinen	Lauttakylä	Lauttakylä	

Jämijärvi		Soini	
Kankaanpää	Keskusta	Kankaanpää	
	Alahonkajoki	Alahonkajoki	
	Veneskoski	Veneskoski	
	Eurakoski	Eurakoski	
Kullaa	Levanpelto	Levanpelto	
	Koski	Koski	
Kokemäki	Peipohja	Peipohja	
	Tulkkiila	Tulkkiila	
Köyliö	Ehtamo	Fältn kestikievari	Kievari asuinrakennuksena*
Lappi	Kirkonkylä	Vahala	Kievarin luhti ja kaksi aittaa
Lavia	Lavia	Haapakoski	
Luvia	Hanninkylä	Vähä-Ruutin tila	Vanha puna-valkoinen kilometripylväs kievarin kohdalla, kievari asuinrakennuksena*
Merikarvia	Ylikylä	Itäkylä	Kievari asuinrakennuksena*
	Krooka	Kulosaari	Kievari asuinrakennuksena*
	Lammela	Hamppula	Kievari asuinrakennuksena*
	Tuorila	Rajala	Kievari asuinrakennuksena*
	Ylikylä	Mäkivaara	Kievari asuinrakennuksena*
	Kuvaskangas	Välineva	
	Lankoski	Lankosken kievari	Museoviraston kunnostama hollitupa
Nakkila	Kirkonkylä	Nakkilan matkustajakoti	Kievari asuinrakennuksena*
	Masia	Masia	
	Myllärinkylä	Myllärinkylä	
Noormarkku	Kirkonkylä	Lahden Matkustajakoti	Kievarirakennuksessa toimii Galleria Liisa Ekqvist
Pomarkku	Kirkonkylä	Pomarkku	
Pori	Ahlainen	Pirttijärvi	
	Ahlainen	Alakylä	
	Harjunpää	Harjunpää	
	Ruosniemi	Ruosniemi	
Rauma	Keskusta	Rauma	Kestikievarirakennus palanut
Siikainen	Kirkonkylä	Siikainen	
	Pyntäinen	Pyntäinen	
Säkylä	Keskusta	Tekalan kestikievari	Kievari asuinrakennuksena*
	Isosäkylä	Isosäkylä	
Ulvila		Ruskila	
Vämpula	Matkusjoki	Matkusjoki	

\* yksityiskäytössä

entiset kestikievarirakennukset on purettu ja korvattu uudisrakennuksilla, löytyy Satakunnasta edelleen entisiä kestikievarirakennuksia sekä muita viitteitä tonilla sijainneesta entisestä kestikievarista. Satakunnan kestikievariverkosto oli laajimmillaan 1800-luvun puolivälissä, jolloin jokaisessa kunnassa oli toiminnassa yhdestä kolmeen kestikievaria tai kyytiasemaa. Kunnissa olevien kestikievarioiden lukumäärään vaikutti kunnan sijainti matkustusreittien varrella. Myös kesä- ja talvitierettien kulkeminen kuntien kautta vaikutti siihen, missä ja kuinka monta kestikievaria kunnassa kulloinkin toimi. Satakunnan alueella toimineista kestikievarista on monia rakennuksia edelleen nähtävillä maanteiden varsilla sekä kylien keskustoissa. Osa entisistä kestikievarirakennuksista on edelleen entisten kestikievarinpitäjien jälkeläisten omistuksessa, osa on vaihtanut omistajaa ja osa on asumattomina. Kestikievaria on tuhoutunut tulipaloissa tai niiden tilalle on rakennettu uusia asuinrakennuksia, joistain on puolestaan jäänyt jäljelle enää vanhoja talli-, aitta- ja saunarakennuksia.

Satakunnan alueen pappilat ovat sijainneet Säkylässä, Köyliössä, Kokemäellä, Kouvatsassa, Kullaalla, Harjavallassa, Nakkilassa, Ulvilassa Porissa, Söörmarkkussa, Kellahdella, Ahlaisissa, Merikarvialla, Siikaisissa, Kankaanpäässä, Pomarkkussa, Noormarkkussa, Raumalla, Lapissa, Eurassa, Honkilahdella, Hinnerjoella, Kiukaisissa, Eurajoella, Luvialla, Jämijärvellä, Karviassa, Honkajoella, Huittisissa, Vam-

pulassa, Keikyässä, Kiikaassa, Kiikoisissa ja Laviassa. Monet pappilat tarjosivat kestikievaripalveluja pitäjien alueella, ennen kuin niihin perustettiin lain määrääminä kestikievarit.<sup>39</sup>

Nimismiestalot, jotka samalla ovat toimineet kestikievarina, ovat olleet Ala-Satakunnassa Köyliön, Kokemäen, Loimijoen, Huittisten, Euran, Eurajoen, Ulvilan ja Närpiön nimismiestalot sekä Ylä-Satakunnassa Tyrvään, Karkun, Vesilahden, Lempäälän, Kyrön (Hämeenkyrö), Pirkkalan ja Kangasalan nimismiestalot.<sup>40</sup>

## Viitteet

- <sup>1</sup> Paasikivi 1901, 5; Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito, Komiteamietintö N:o 4 1903, 4-5; Salminen 1993, 151-153; Pakarinen 1994, 85, 87.
- <sup>2</sup> Ruotsin peninkulma (mil) = 6000 syltä = 10 680 m = 10,68 km
- <sup>3</sup> Paasikivi 1901, 6-7; Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito, Komiteamietintö N:o 4 1903, 4-6; Salminen 1993, 153-155; Pakarinen 1994, 87-88; Pakarinen 1999, 11-13; Kristoffer kuninkaan Maanlaki, Kuninkaankaari <<http://agricola.utu.fi/hist/kkkt/lait/kris/kun2.html>>.17.10.2007.
- <sup>4</sup> Soini 1963, 48-52; Salminen 1993, 163, 213.
- <sup>5</sup> Paasikivi 1901, 8-9, 17-22; Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito, Komiteamietintö N:o 4 1903, 5-7; Salminen 1993, 155-156, 163; Pakarinen 1994, 87-89; Pakarinen 1999, 12-13.
- <sup>6</sup> Paasikivi 1901, 22, 35-40, 47; Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito, Komiteamietintö N:o 4 1903, 8-9; Salminen 1993, 155-156.
- <sup>7</sup> Paasikivi 1901, 57-59; Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito, Komiteamietintö N:o 4 1903, 9-11; Salminen 1993, 156; Pakarinen 1994, 89; Jokipii 1974, 542-552.
- <sup>8</sup> Paasikivi 1901, 60-63; Pakarinen 1994, 91; Pakarinen 1999, 31-34; Jokipii 1974, 542-552.
- <sup>9</sup> Myöhemmin tämä taksataulu oli osa kestikievaripäiväkirjaa, johon hinnat merkittiin näkyviin.



- <sup>10</sup> Ruotsin valtakunnan vuoden 1734 laki, Rakennuskaari, 28. Luku, <<http://agricola.utu.fi/hist/kktk/lait/1734/1175912.html>>. 17.10.2007; Paasikivi 1901, 50; Soini 1963, 73-74; Pakarinen 1999, 31, 36; Salminen 1993, 156; Jokipii 1974, 542-552.
- <sup>11</sup> Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito, Komiteamietintö N:o 8 1881, 18-32; Pakarinen 1999, 67-72, 77-82; Salminen 1993, 156-157.
- <sup>12</sup> Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito, Komiteamietintö N:o 8 1881, 18-32; Pakarinen 1999, 67-71, 77-82.
- <sup>13</sup> Heino 1979, 82-83; Jokipii 1974, 503, 544-547.
- <sup>14</sup> Wallin 1893, 51; Jokipii 1974, 503, 544-547.
- <sup>15</sup> Teitti 1556, 125-126; Suvanto 1973, 155.
- <sup>16</sup> Suvanto 1973, 155.
- <sup>17</sup> Teitti 1556, 84-89, 125-126; Suvanto 1973, 155.
- <sup>18</sup> Wallin 1893, 78-79, 131; Jokipii 1974, 544-547.
- <sup>19</sup> XIII Satakunta-seminaari. Satakunnan vanhat tiet ja kestikievarit 2005, 15-17; Wallin 1893, 53-55, 64-67.
- <sup>20</sup> Wallin 1893, 51; Jokipii 1974, 503, 544-547; XIII Satakunta-seminaari. Satakunnan vanhat tiet 2005, 15-17, 24-25, 31 ; Heino 1979, 85; Heino 1990, 286; Koivisto 1962, 157-158; Alhonen & Huurre & Papunen & Nallinmaa-Luoto 1983, 511, 513; Markkola 2006, 62; Santavuori 1961, 79; Nurminen 1970, 157, 160-161.
- <sup>21</sup> Biurman 1743, 40-41; Wallin 1893, 53-55, 64-67, 78-79.
- <sup>22</sup> Maanteitä, siltoja ja liikenneyhteyksiä koskevat diaarioimattomat asiakirjat 1780-1930. LHA LKa Eea:1, TMA; Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1831-1884. UKKrv:n ark. H:4, TMA.
- <sup>23</sup> Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1885-1942. UKKrv:n ark., H:5, TMA.
- <sup>24</sup> Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito, Komiteamietintö N:o 8 1881, 12 sekä Komiteamietintö N:o 4 1903, 31-32.
- <sup>25</sup> Elinkeinoilmoitusdiaari 1920-1944. UKKrv:n ark. Af:1, TMA.
- <sup>26</sup> Pöytäkirja Ulvilan kihlakunnan kruununvoudin pitämästä kokouksesta 29.9.1933 kyytilaitosten sijoittamisesta ja kyyditysten järjestämisestä Ulvilan kihlakunnassa vuosina 1935-1937. Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1885 – 1942. UKKrv:n ark. H:5, TMA.
- <sup>27</sup> Pöytäkirja Ulvilan kihlakunnan kruununvoudin pitämästä kokouksesta 29.9.1933 kyytilaitosten sijoittamisesta ja kyyditysten järjestämisestä Ulvilan kihlakunnassa vuosina 1935-1937, s. 6-7. Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1885 – 1942. UKKrv:n ark. H:5, TMA.
- <sup>28</sup> Kristoffer kuninkaan Maanlaki, Kuninkaankaari, 24. § - 27. § <<http://agricola.utu.fi/hist/kktk/lait/kris/kun2.html>>. 17.10.2007.
- <sup>29</sup> Kristoffer kuninkaan Maanlaki, Kuninkaankaari, 24. § <<http://agricola.utu.fi/hist/kktk/lait/kris/kun2.html>>. 17.10.2007.
- <sup>30</sup> Biurman 1743, 11.
- <sup>31</sup> Ruotsin valtakunnan vuoden 1734 laki, Rakennuskaari, 28. Luku, <<http://agricola.utu.fi/hist/kktk/lait/1734/1175912.html>>. 17.10.2007
- <sup>32</sup> Kestikievaripäiväkirjat 1861 – 1862. UKKrv:n ark. Eh:1, TMA; Kestikievaripäiväkirjat 1863, 1867, 1891-1892, 1895, 1901-1909. UKKrv:n ark. Eh:2, TMA; Kestikievareita ja kyydityslaitoksia koskevat taksat, järjestyssäännöt ym. muut asiakirjat 1800-1931, LHA LKa Eeb:2, TMA.
- <sup>33</sup> Kestikievaripäiväkirjat 1861-1863. UKKrv:n ark. Eh:1, TMA; Kestikievaripäiväkirjat 1863, 1867, 1891-1892, 1895, 1901-1909. UKKrv:n ark. Eh:2, TMA; Kestikievareita ja kyydityslaitoksia koskevat taksat, järjestyssäännöt ym. muut asiakirjat 1800-1931, LHA LKa Eeb:2, TMA; Jokinen 1988, 64.
- <sup>34</sup> Kestikievaripäiväkirjat 1863, 1867, 1891-1892, 1895, 1901-1909. UKKrv:n ark. Eh:2, TMA.
- <sup>35</sup> Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1885-1942. UKKrv:n ark. H:5, TMA; Kestikievareita ja kyydityslaitoksia koskevat taksat, järjestyssäännöt ym. muut asiakirjat 1800-1931, LHA LKa Eeb:2, TMA; Painotuotteet, UKKrv:n ark. H:10, TMA.
- <sup>36</sup> Juhani Ekqvistin haastattelu 23.10.2007.
- <sup>37</sup> Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1885-1942. UKKrv:n ark. H:5, TMA.
- <sup>38</sup> Kestikievaripäiväkirjat 1861-1863. UKKrv:n ark. Eh:1, TMA; Kestikievaripäiväkirjat 1863, 1867, 1891-1892, 1895, 1901-1909. UKKrv:n ark. Eh:2, TMA; Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1831-1884. UKKrv:n ark. H:4, TMA; Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1885-1942. UKKrv:n ark., H:5, TMA. Säilyneiden rakennusten osalta tiedot on saatu ao. kunnista.
- <sup>39</sup> Suolahti 1912.
- <sup>40</sup> Wallin 1893, 78-79, 131; Jokipii 1974, 544-547.

## Lähdeluettelo

### Kirjallinen arkistoaineisto

Turun Maakunta-arkisto (TMA)

Turun ja Porin läänin lääninhallitus, lääninkanslian arkisto (LHA LKa)

Eea:1 Maanteitä, siltoja ja liikenneyhteyksiä koskevat diaarioimattomat asiakirjat 1780-1930.

Eeb:2 Kestikievareita ja kyydityslaitoksia koskevat taksat, järjestyssäännöt ym. muut asiakirjat 1800-1931

Ulvilan kihlakunnan kruununvoudin arkisto (UKKrv:n ark.)

- Af:1 Elinkeinoilmoitusdiaari 1920-1944  
 Eh:1 Kestikievaripäiväkirjat 1861 – 1862  
 Eh:2 Kestikievaripäiväkirjat 1863, 1867, 1891-1892, 1895, 1901-1909  
 H:4 Sisällön mukaan järjestetyt asiakirjat; Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1831 – 1884  
 H:5 Sisällön mukaan järjestetyt asiakirjat; Kestikievareita ja kyytilaitosta koskevat asiakirjat 1885 – 1942  
 H:10 Painotuotteet

### Haastattelut

Juhani Ekvistin haastattelu 23.10.2007.

### Aikalaislähteet

- Kristoffer kuninkaan maanlaki, Kuninkaankaari. Digitoitu teoksesta: Suomen kielen muistomerkkejä 2, 1: Kristoffer kuninkaan maanlaki: Tukholman codex B 96 / julk. E. N. Setälä, M. Nyholm; Herra Martin suomeksi kääntämä. Helsinki : Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 1905. Suomalaisen kirjallisuuden seuran toimituksia; 82. Agricola Suomen historiaverkko. <<http://agricola.utu.fi/hist/kktk/lait/kris/kun2.html>>. 17.10.2007.
- Ruotsin valtakunnan vuoden 1734 laki, Rakennuskaari. Digitoitu teoksesta: Ruotzin waldacunnan laki : hywäxi luettu ja watan otettu herrain päiwillä vuonna 1734 / pränntijn annettu Georg Saloniuxelda omalla culutuxella, vuonna 1759. Näköispainos, ladottu laitos, toimittanut Koivusalo, Esko ja Jussila, Raimo. Porvoo, Werner Söderström, 1984. Alkuperäispainos: Turusa : Jacob Merckellildä, 1759. <<http://agricola.utu.fi/hist/kktk/lait/1734/1175912.html>>. 17.10.2007.
- Bjurman, Georg: *Vägvisare till och ifrån alla städer och namnkunniga orter, uti Svea- och Götariken, samt Stor-Förstedomet Finland*. Stockholm, 1743.
- Teitti, Jaakko: *Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelistaa vastaan v. 1555-1556*. Julk. Kustavi Grotenfelt. Todistuskappaleita Suomen historiaan. Suomen Historiallinen Seura. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran kirjapaino, Helsinki, 1894.
- Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito. *Komiteamietintö N:o 8 1881*.
- Valtion julkaisuja XXXI, Kyydinpito. *Komiteamietintö N:o 4 1903*.

### Tutkimuskirjallisuus

- Ahlonen, Pentti & Huurre, Matti & Papunen Pentti & Nallinmaa-Luoto, Terhi: *Hämeenkyrön historia I*. Esihistorialliselta ajalta vuoteen 1721. Hämeenkyrön kunta, Hämeenkyrön seurakunta. Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala, 1983.
- Heino, Ulla: *Ahlaisten historia*. Porin kaupunki. Satakunnan Kirjateollisuus Oy, Pori, 1979.

- Heino Ulla: *Eurajoen historia II*. Eurajoen kunta ja seurakunta. Oy Länsi-Suomi, Rauma, 1990.
- Jokinen, Merja: *Kestikievariolit Hauhon kihlakunnassa 1870-1915*. Laudaturtutkielma, Turun yliopisto, Kulttuurihistorian laitos. Kulttuurihistoria, Turku, 1988.
- Jokipii, Mauno: *Satakunnan historia IV*. Satakunnan talouselämä uuden ajan alusta isoonvihaan. Satakunnan Kirjateollisuus Osakeyhtiö Offset, Pori, 1974.
- Koivisto, Olavi: *Euran, Honkilahden ja Kiukaisten historia II*. Isostavihasta nykypäivään. Kuntien ja seurakuntien asettama historiatoimikunta. Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala, 1962.
- Markkola, Pirjo: *Ikaalisten entisen emäpitäjän historia III*. Suuresta Pohjan sodasta pitäjänjakoon 1721-1852. Honkajoen kunta, Ikaalisten kaupunki, Jämijärven kunta, Kankaanpään kaupunki, Kihniön kunta, Parkanon kaupunki. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä, 2006.
- Nurminen, Raili: *Säkylän historia*. Säkylän kunta ja seurakunta. Jyväskylä, K.J. Gummerus Osakeyhtiön kirjapaino, 1970
- Paasikivi, Juho Kusti: *Kyydinpito ja kestikievarilaitos Suomen lain mukaan*. Akateeminen kirjakauppa, Helsinki, 1901.
- Pakarinen, Olavi: *Suuri Savontie*. Vanhan valtatie tarina. Toim. Miettinen, Marita. Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. Savilahden Kirjapaino Ky, Mikkeli, 1994.
- Pakarinen, Olavi: *Kievariainoita*. Vanhan Mikkelin läänin kestikievarit. Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. Gummeruksen Kirjapaino Oy, Jyväskylä, 1999.
- Salminen, Tapio: *Suuri rantatie*. Tiemuseon julkaisuja 7. Tielaitos. Painatuskeskus Oy, Helsinki, 1993.
- Santavuori, Martti: *Merikarvian historia 1900-luvun alkuun*. Merikarvian kunta, Vammala, 1981.
- Suolahti, Gunnar: *Suomen pappilat 1700-luvulla*. WSOY, Porvoo, 1912.
- Suvanto, Seppo: *Keskiaika. Satakunnan historia III*. Satakunnan Maakuntaliitto r.y., Pori, 1973.
- Soini, Yrjö: *Vieraanvaraisuus ammatina. Kulttuurihistoriallinen katsaus Suomen majoitus- ja ravitsemiselinkeinon kehitykseen*. Ensimmäinen nide. Kustannusosakeyhtiö Otavan kirjapaino, Keuruu, 1963.
- Wallin, Väinö: *Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana. Historiallis-maantieteellinen, kolmella kartalla valaistu tutkimus*. Fennia 8, no 2. O.W.Backman'in kirjapaino, Kuopio, 1893.
- XIII Satakunta-seminaari. *Satakunnan vanhat tiet ja kestikievarit*. Toim. Helariutta, Eero. Nousee Satakunnan kansa ry:n julkaisu no 8. Pori, 2005.



**Maisemia, muinaismuistoja, geokätkentää**



## Rantatien hyödyntäminen matkailussa

▪ Pirjo Ihamäki

Suomessa on tällä hetkellä yhdeksän virallista matkailutietä. Tiehallinto on määritellyt matkailutielle kriteerit. Niiden mukaan tiellä on oltava yleiseen liikenteelliseen merkitykseen nähden poikkeuksellisen runsaasti matkailijoiden kannalta merkittäviä kohteita, ja lisäksi sillä on erityisiä matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä ja alueen kilpailukykyä tukeva merkitys. Matkailuteistä on rajattu pois museotiet, maisematiet ja valtakunnallinen pyöräilyreitistö.<sup>1</sup> Sinisellä tiellä on omat internetsivut, mutta Kuninkaantiellä, Revontul-

**Antti Ahlströmin perintö on vahvasti esillä Noormarkussa; Ruukin voimalaitos ja Makkarakosken saha. 2008.**

ten tiellä ja Taikayön tiellä sellaisia ei ole. Uusimmalla Tervan tiellä on vuoden 2009 kestävä matkailutie -hanke, jonka yksi tehtävä on tuotteistaa matkailutarjontaa ja tarjota markkinointiin uusi kehittämislusta. Hämeen Härkätiellä ja Via Karelialla on niin ikään omat internetsivut, mutta niitä ei ole päivitetty. Mikkelin seudun internetsivuilta löytyy tietoa Vihreän kullan kulttuuritiestä ja Saariston Rengastiellä on myös sivut, jotka pääasiassa esittävät aikataululinkin, vähän historiaa ja linkin, josta voi tilata reitin matkaoppaan.

Selkämeren rannikon matkailutiehankkeen tehtävä on historiallisen tielinjauksen ja merkittävien kulttuuri-, luonto- ja maisemakohteiden selvittäminen. Matkailutielle luodaan projektin yhteydessä tausta-

organisaatio ja yrittäjätverkosto. Tässä artikkelissa kerrotaan tien läheisyydessä ja kauempana olevien kohteiden jakamisesta teemoihin, jotka nousivat esille matkailukohteiden kartoittamisessa. Teemajaottelu auttaa matkan suunnittelua. Eri teemoista voi myös poimia kohteita, joista voi rakentaa eripituisia matkailureittejä tai matkailupalvelupaketteja. Tien läheisyydessä olevat kohteet ovat alle viisi kilometriä ja kauempana olevat kohteet viidestä kahteenkymmeneen kilometriin. Kilometrimäärät eivät ole aivan tarkkoja vaan kohteen valintaan liittyy osittain myös siihen kuinka tärkeä kohde on.

### **Elämys-, luonto-, kulttuuri-, hyvinvointi- ja maaseutumatkailu**

Matkailutarjontaa voidaan määritellä monin tavoin. Satakunnan matkailuyrittäjien palvelutarjonnassa esiintyvät elämys-, luonto-, kulttuuri-, hyvinvointi- ja maaseutumatkailu. Jaottelu helpottaa tuotepaketien rakentamista ja markkinointia. Matkailutuotteista keskusteltaessa puhutaan usein elämyksen kokemisesta ja elämysmatkailusta. Elämysmatkailu on terminä nykyään hyvin suosittu. Sillä voidaan kuvata hyvinkin erilaista matkailua vaikka käsitteenä sitä on vaikea täsmällisesti määritellä. Monet määrittelyt eivät ole selkeäräjäisiä, esimerkiksi ohjattua luontomatkailua luonnehditaan esitteissä ja internetsivuilla usein elämysmatkailuna.

Yhdysvaltalaisen tutkijoiden Joseph B. Pinen ja James H. Gilmoren mukaan elämys koetaan, kun yritys tarkoituksellisesti käyttää palveluita esitykseen ja hyödykkeitä tukemaan sitä, ja asiakas kokee unohtumattoman tapahtuman. Elämykset ovat persoonallisia ja ovat olemassa yksilön mielessä ja emotionaalisella, fyysisellä, intellektuaalisella ja jopa hengellisellä tasolla. Siksi ei ole kahta ihmistä, joilla voi olla sama elämys, koska jokainen elämys syntyy esityksen ja yksilön mielentilan vuorovaikutuksesta. Uudet teknologiat tuovat esille erityisesti uusia elämysgenrejä, sellaisia kuten vuorovaikutteiset pelit, internetkeskusteluhooneet ja multipelaajapelit, liikepohjaiset simulaattorit ja virtuaalitodellisuuden.<sup>2</sup> Kaikessa matkailussa haetaan elämyksiä, jotka ovat aina henkilökohtaisia. Toisin sanoen elämys on aina osana matkailua.

Matkailumaantieteen dosentti Jorma Hemmin mukaan luontomatkailun määrittelemine ei ole aivan yksiselitteistä. Luontomatkailuun kuuluvat luontoliikunta, elämys- ja seikkailumatkailu. Perusasiana on, että luonnossa ovat ne resurssit, joita matkailu hyödyntää. Luontomatkailu on matkustamista luontonsa puolesta mielenkiintoisille ja lähes luonnontilaisille alueille, joilla voidaan tarkkailla ja opiskella luontoa sekä maisemaa ja kulttuuria. Hänen mukaansa metsästystä ei pidetä suotavana luontomatkailuna, myöskään laskettelua ei lueta luontomatkailuun kuuluvaksi. Rajanveto on hänen mukaansa tulkinnanvarainen, sillä esimerkiksi kalastusta pidetään luontomatkailu-

tuotteena.<sup>3</sup> Seikkailumatkailua kutsutaan usein myös extremematkailuksi, jossa jännitys liittyy toimintaan. Tähän ryhmään kuuluvat mm. koskenlaskut ja kiipeilyt jyrkänkeillä. Luontomatkailu on ehkä selkein ja vaikiintunein termi näistä matkailumuodoista. Nykyään monet liittävät ohjatun ja valvotun metsästysmatkailun luontomatkailuun.

Kulttuuri- ja luontomatkailua ei aina voi selkeästi erotella. Kulttuurihistoria ja luonto ovat yhtä aikaa läsnä myös rantatiellä. Usein kulttuurikohteilla ymmärretään erilaisia perinnekohteita kuten kirkkoja, museoita ja kartanoita sekä taidegallerioita, erilaisia näytöksiä ja tapahtumia. Kulttuurihistoriaa on myös ihmisen muokkaama luonto. Kulttuuri on laajempi käsite ja sisältää myös aineettoman kulttuurin. Kulttuuri voidaan jakaa edelleen korkea-, kansan- ja populaarikulttuuriin. Kulttuuriin liittyy myös oppiminen, itsensä kehittäminen, uteliaisuus ja tiedonhalun tyydyttäminen. Käsitteellisen määritelmän mukaan kulttuurimatkailu on *matkustamista normaalin asuinpaikan ulkopuolelle kulttuuristen attraktioiden vuoksi. Tällöin pyrkimyksenä on hankkia uusia tietoja ja kokemuksia, jotka palvelevat heidän kulttuurisia tarpeitaan.*<sup>4</sup>

Tämän hetken trendi on hyvinvointimatkailu, joka on otettu myös Suomen Matkailun edistämiskeskuksen (MEK) yhdeksi teemaksi. MEK:n ylijohtaja Jaakko Lehtosen mukaan hyvinvointimatkailu on käsitettävä hyvin laajasti, eikä sillä tarkoiteta pelkästään kylpylälomia vaan sen ääripäässä ovat lääketieteelliset

toimenpiteet.<sup>5</sup> MEK vastaa valtakunnallisena matkailualan asiantuntijana ja aktiivisena toimijana Suomen matkailun kansainvälisestä edistämisestä. Voisi ehkä sanoa, että MEK etsii Suomesta kohteita, jotka vastaavat kansainvälisiä trendejä tai voivat olla muuten kansainvälisesti kiinnostavia.

Hannu Tynin ja Markku Suontaustan mukaan matkailussa matkailijan tavoitteena on ylläpitää ja/tai parantaa omaa fyysistä, psyykkistä ja henkistä hyvinvointia. Perusajatuksena on, että matkailija on tiedostanut oman vastuunsa henkilökohtaisesti hyvinvoinnistaan ja vastuu näkyy kaikissa hänen tekemissään valinnoissa. Hyvinvointimatkailu, josta käytetään väljästi myös ilmaisua wellness-matkailu, ymmärretään siis toimintana, joka perustuu yksilön tarpeeseen tuottaa hyvinvointia keholleen, mielelleen ja sielulleen (*body, mind & soul*).<sup>6</sup> Tämän määritelmän mukaan kaikki sellainen matkailu, kun lähdetään päivittäisen elinpiiriin ulkopuolelle näkemään tai kokemaan jotain sellaista mikä ei liity normaaliin arkirutiiniin tai työhön, pitää sisällään hyvinvoinnin perusajatuksen. Jokaisella matkalla haetaan ja koetaan elämyksiä, jotka sitten vaikuttavat positiivisesti ainakin psyykkiseen ja henkiseen hyvinvointiin mutta hyvin usein myös fyysiseen hyvinvointiin. Hyvinvointimatkailuun sisältyy usein myös liikunta, mutta yleensä siihen on liitetty terveyteen ja kauneuteen liittyviä toimenpiteitä, jotka sitten erottavat sen muusta matkailusta.

Maaseutumatkailu on maaseutupoliittinen kehittämistermi, joka voi sisältää erilaisia matkailun muotoja kuten luonto-, maatila-, mökki-, sauna-, (työhyvinvointi ja wellness) erä-, (metsästys, kalastus) vesistö, pyöräily-, vaellus-, kokous-, maaseutukulttuuri- ja perinnetmatkailun sekä maaseudun teemalomat ja maaseudulla matkailijoille omia tuotteitaan myyvät yritykset, kotieläinpihat ja maaseututapahtumat <sup>7</sup>.

### Tien tunnetuksi tekeminen

Tien tunnetuksi tekemiseen liittyy olennaisesti yhtenäinen tarinallinen tai imagollinen brändi, joka houkuttelee lähtemään tutkimusmatkalle, löytämään niitä asioita mitkä matkailijalle ovat merkityksellisiä ja mitä hän haluaa kokea. Brändissä tuodaan esille niitä erityispiirteitä mitä esimerkiksi erityisesti historiallisella tiellä ja tien varrella on. Komppulan mukaan bränditutkimuksen uranuurtaja Kapferer (1992) on määritellyt brändin siten, että se kuvaa tuotteen olemusta, tarkoitusta ja kehityksen suuntaa. Brändi määrittää tuotteen identiteetin ajassa ja paikassa. Brändi ei ole pelkästään tavaramerkki, liikemerkki tai nimi, kuvio tai muu tunnus, josta yritys tunnetaan, vaan brändi syntyy vasta sitten, kun asiakkaat osaavat yhdistää näihin ulkoisiin tunnuksiin selkeitä mielikuvia tuotteesta ja yrityksestä. <sup>8</sup> Tien brändi antaa ensimmäisen yhtenäisen mielikuvan tiestä.

Matkailuyrittäjät voivat myös hyödyntää tuotteissaan tien brändiä.

Yksi merkittävä tekijä tien ja kohteiden tunnetuksi tekemiseksi paikan päällä ovat opasteet. Jokaiselle merkittävälle kohteelle matkailijat ohjataan selkein opastein. Opasteiden sijoittelusta voidaan tehdä ehdotuksia, mutta lopullisen sijoituspäätöksen tekee tiehallinto.

Matkan suunnitteluun käytetään aikaa. Noin 60 % matkailijoista valitsee etukäteen matkareitin ja mitä pitempää matkaa suunnitellaan sitä kauemmin sen suunnittelu kestää. Tutkimukset Australiassa ja USA:ssa osoittavat, että reittien teemoittaminen edistää osaltaan sitä, että tietyt reitit koetaan toisia reittejä kiehtovimmiksi jo suunnitteluvaiheessa. Kuluttajat kokevat teemoitetut reitit joustavammin koostetuiksi ja osin paketoituiksi vaihtoehtoiksi, ja siksi niitä pidetään korkealaatuisempina kuin muita turistireittejä. <sup>9</sup> Selkämeren rannikon matkailutiellä kohteet voidaan jakaa usealla tavalla. Sijainnin mukaan kohteet voidaan jakaa tienvarsikohteisiin, jotka sijoittuvat tien läheisyyteen ja kauempana oleviin kohteisiin, joita voidaan markkinoida tärkeinä matkailukohteina. Kauempana olevat kohteet voidaan vielä jakaa mereen

**Söörmarkkua ruska-asussa. 2008.**





liittyviin kohteisiin, joita ovat rannikko ja saaret sekä sisämaahan sijoittuvat kohteet.

Matkailun markkinoinnillisen tavan kuvaamiseen voidaan liikeidean osat jaotella neljään ryhmään: kohderyhmät eli segmentit, imago eli mielikuva, tuotteet ja palvelut sekä tapa toimia <sup>10</sup>. Jokainen Satakunnassa haastattelemani yrittäjä on miettinyt kohderyhmänsä, vaikka hyvin harvoin on tehty varsinaista markkinointitutkimusta. Suomessa kasvavia kohderyhmiä ovat tällä hetkellä seniorit ja alle 30-vuotiaat matkailijat <sup>11</sup>. Monet matkailuyrittäjät ovat huomioineet kasvavan senioriryhmän, mutta useilla elämyspalveluja tuottavilla matkailuyrityksillä kohderyhmänä ovat kuitenkin yritykset. Yritysryhmät viipyvät matkalla 1–2 päivää. Heille tarjotaan kokoustilat, ruokailu, mahdollisesti yöpyminen ja muutaman tunnin ohjelmalvelu.

Kasvava senioriryhmä on tärkeä ja ajankohtainen, kun pohditaan mistä saadaan lisää matkailijoita. Ryhmä ei todennäköisesti ole homogeeninen, ja siksi tarjontakin pitää olla monipuolista. Suomessa on perinteisesti koululaisryhmiä, jotka ovat jo vuosikymmenet käyneet luokkaretkillä ja nykyisin vieläkin kasvava ryhmä on leirikoululaiset. Satakunnassa voidaan entistä enemmän lähteä nostamaan historiallisen tien ja kansallispuiston merkitystä myös opetuksessa. Perheet käyttävät Satakunnassa maatilamatkailupalveluita sekä erilaisia, erityisesti lapsille suunnattuja ohjelmalveluja ja leikkitiloja sekä mökkipalveluja.

Satakunnassa haastattelemini yrittäjien ja matkailutoimijoiden mukaan asiakkaat tulevat pääkaupunkiseudulta, Kanta-Hämeestä, Pirkanmaalta, Etelä-Pohjanmaalta sekä tietenkin Satakunnasta. Jokin verran matkailijoita tulee Turun seudulta mutta heidän matkakohteensa ovat yleensä Säskylässä ja Pyhäjärviseu-  
dulla. Näillä kaikilla alueilla on vielä paljon potentiaalisia matkailijoita, jotka voivat tulla Satakuntaan.

Kohteiden markkinointiin liittyy vielä sellainen kasvava joukko kuin matkailupalveluja tuottavat yritykset, jotka järjestävät matkoja sijaintikuntansa ulkopuolelle. Monet yrittäjät, joilla ei omalla alueellaan ole asiakkaan haluamia vetovoimaisia kohteita, vievät matkailijat muualle. Esimerkiksi Noormarkussa joki ja vaellusreitti sekä Ulvilan Joutsjärven alue ovat tällaisia kohteita, joihin tuodaan matkailijoita muualta. Merikarvialle viedään kalastusta harrastavia matkailijoita ja Vanha Rauma on myös vetovoimainen matkailukohde.

### **Matkailutie netissä**

Esitteet ja lehtimainokset sekä radio- ja TV-mainonta ovat perinteisiä mainonnan välineitä. Yritykset tarjoavat myös tuotteitaan erilaisten asiakasryhmien omissa lehdissä kuten venelehdissä ja eri ammattiryhmien lehdissä. Internetin käyttö on kuitenkin lisääntynyt siinä määrin, että se on nykyään erittäin tärkeä mainonnan

väline. WWW-sivut ovat halpa ja helposti ajan tasalla pidettävä markkinointitapa, ja ne toimivat yleensäkin tiedonvälittäjänä. Niissä voidaan esittää hyvin paljon tietoa ja ne voivat olla myös tärkeä kanava yrittäjille saada helposti ja nopeasti asiakaspalautetta..

Matkan suunnittelu lähtee usein siis esitteiden tai nykyään useimmin www-sivujen selailuilla. Matkailutien internetsivujen ulkoasulla ja selkeällä, informatiivisella portaalilla on erittäin suuri merkitys imagon rakentajana. Sivut ovat tärkeä tiedon saannin väline matkailijoille sekä markkinointiväline matkailuyrityksille ja muille matkailusta elinkeinonsa saaville. Sivuilla voidaan esitellä tien historiaa, miten ja miksi siellä on kuljettu. Sivuilla on mahdollisuus esittää esimerkiksi maiseman muutoksia virtuaalisesti sekä kuvata eri kohteita esimerkiksi panoraamakuvina tai multimedian avulla. Sari Matala kirjoittaa, että virtuaalimatkailu matkailuportaaleissa surffailemisesta on suuri apu matkailun esivalmisteluissa ja jälkihoidossa. Se nopeuttaa esivalmisteluita ja auttaa elinkeinoelämää ja matkailubisnestä tehostamaan myyntiä.<sup>12</sup> Matkailuportaaleista saadaan jo ensimmäinen mielikuva matkan kohteesta, siksi sivujen rakenteeseen, informaation laajuuteen ja käytön helppouteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Nykyisin täytyy etsiä myös uusia tapoja kertoa tuotteistaan. Uudet teknologiat, asiakaskeskeisyys, monikanavaisuus ja integroidut järjestelmät vaikuttavat yritysten omaksumiin liiketoimintamalleihin

ja vievät niitä eteenpäin<sup>13</sup>. Kun perinteisesti on keskitytty markkinoinnissa yksilöihin ja yksilön ostokäyttäytymiseen, niin tulevaisuudessa on entistä enemmän keskityttävä sosiaalisten suhteiden luomiin verkostoihin ja yhteisöihin<sup>14</sup>. Ulla Heinosen mukaan yhteisö on tila tai paikka, yhteisöllisyys on sosiaalisista suhteista tunteina syntyvä kokemus. Digitaalisen kulttuurin mukaan näitä tiloja ovat reaali maailman tila, virtuaalinen ja mediavälitteinen tila sekä edellisten yhdistelmät. Reaali maailman tilassa toimitaan fyysisellä tasolla kasvokkain ja virtuaalisessa ja mediavälitteisessä tilassa yhteisöt toimivat internetin tai jonkin muun teknologisen välineen avulla virtuaalisesti, sähköisesti. Yksilöt saattavat kuulua yhteen tai useampaan yhteisöön yhtä aikaa. Erilaisissa julkisissa chat-portaaleissa keskustellaan mistä tahansa asioista. Siellä ovat koolla myös erilaiset harrastepiirit ja tukiryhmät.<sup>15</sup> Yhdysvalloissa on tehty tutkimus matkailublogeista, joissa matkailijat kertovat kokemuksiaan kohteista. Tutkimuksen mukaan tällainen asiakkaan palaute on halpa ja aito, eikä sitä ole erikseen pyydetty. Matkailujen markkinoijat käyttävät hyväkseen näitä blogeja parantamaan kohteiden laatua.<sup>16</sup>

### **Matkailupalvelut**

Palveluiden tarjontaa joudutaan selkeyden vuoksi ryhmittelemään, vaikka jotkut palvelut voidaan luoki-

tella useampaan ryhmään kuuluvaksi. Yrittäjät jakavat palvelut usein kohderyhmittäin, esimerkiksi perheet, koululaiset ja seniorit. Palvelut ja tuotteet jaetaan myös palvelutarjonnan mukaan, esimerkiksi vaellusreitit, tapahtumat, museot, laivaristeilyt ja mökkimajoitukset. Palvelut voidaan jakaa myös teemoittain esimerkiksi häät, polttarit ja amerikkalainen ilta. Kompulan mukaan asiakkaan kannalta hyvä matkailutuote sisältää sen, että mm. tuotteen hinta/laatusuhde on



Luvian kyläraittia. 2008.

kohdallaan, palvelutaso täyttää tai jopa ylittää odotukset, tuote on luottamusta herättävä, siinä on jotain omaleimaista ja muistijäljen jättävää, ostaminen sujuu helposti, eikä sen saavuttaminen vaadi kohtuuttomia ponnistuksia.<sup>17</sup>

Merkittäviä palvelujen markkinoijina ja joskus myös myyjinä toimivat kunnat ja niiden muodostamat yritykset. Linja-autoliikennöitsijät toimivat myös matkojen järjestäjinä. He kokoavat ryhmiä tarjoten erilaisia paketteja: puolenpäivän, kokopäivän tai useamman päivän kestäviä matkoja, ostavat opaspalvelut ja varaa- vat kahvi- ja ruokailupaikat sekä majoituspaikat.

Matkailutuotepaketti<sup>18</sup> koostuu viidestä komponentista: kohteen vetovoimatekijät, kohteen palvelut, saavutettavuus, mielikuvat kohteesta sekä hinta. Nämä tekijät eivät anna kuitenkaan riittävän yksityiskohtaista kuvaa niistä tekijöistä, joiden avulla tuotteen laatua voidaan kehittää. Matka on matkailijalle kokonaismatkailutuote, joka alkaa matkan suunnittelusta ja päättyy, kun matkailija palaa takaisin kotiin.<sup>19</sup>

Satakunnan matkailuyrittäjät ovat tehneet joistakin tuotteistaan selkeitä palvelupaketteja, joista asiakkaat voivat valita mieleisensä. Matkailutuotepaketeille on keksitty nimiä, jotka antavat asiakkaalle selkeän mielikuvan, mitä ne sisältävät kuten Hyljeretki tai Retki- luistelu. Joillakin paketeilla on joko murteellisia nimiä esimerkiksi Onk Siällk kukkan gäyn? – kamerasuunnistus ja Tramppausrunda Vanhas Raumas tai tarinalinen nimi kuten Salakuljettajien vanavedessä. Useat

yrittäjät haluavat kehittää olemassa olevia tuotteitaan tai tehdä uusia tuotteita sekä saada lisää tietoa uuden teknologian hyödyntämisestä. Minkälaisia palvelupaketteja suunnitellaan esimerkiksi senioreille ja koululaisille? Miten tavoitetaan yksin, kaksin tai pienissä ryhmissä kulkevat seniorit? Sisältäisikö palvelupaketti kulttuuria, luontoaktiviteetteja, ruokailua ja majoitusta tai kaikkea tätä? Voiko sitä muunnella spontaanisti? Esimerkiksi leirikoululaisille rakennetuissa paketeissa on mahdollisuus hyödyntää Satakunnan ympäristökoulun hanketta.

Satakunnassa ei ole matkailuyrityksiä, jotka järjestäisivät teemaleirejä. Jotkut yhdistykset ovat järjestäneet mm. taideleirejä ja hiljaisuuden retriittejä. Tällaiset leirit soveltuvat erittäin hyvin paikkoihin, missä ollaan poissa arkipäivän hyöriästä. Ne soveltuvat hyvin esimerkiksi saaristoon, hiljaisiin alueisiin ja kulttuuri-kohteisiin, jotka ovat syrjässä valtateiltä. Ahlaisissa ja Noormarkussa ei ole aktiviteetteja järjestäviä yrityksiä vaan palveluja tarjoavat yritykset tulevat muualta.

### Matkailutien kohteet

Satakunnan matkailuyrittäjiltä kysyttäessä meri on yksi vetovoimaisimmista tekijöistä ja sen esille tuominen poikkeaisikin selkeästi useista muista matkailuteistä. Selkämeren rannikon matkailutien kohteet voidaan jakaa kolmeen teemaan: luontokohteet, kult-

tuurikohteet ja esihistorialliset/historialliset kohteet. Jokainen näistä kohteista voidaan jakaa vielä edelleen. Esihistoriallisiin/historiallisiin kohteisiin on valittu lähinnä esihistorialliset kohteet sekä ne keskiaikaiset ja historialliset kohteet, jotka ovat raunioina tai joissa ei ole näkyviä merkkejä, mutta tiedetään, että paikalla on sijainnut ko. kohde. Nämä kohteet ovat myös merkitty Museoviraston *Hoidetut muinaisjäännekohteet vuonna 2008* luetteloon.

Luontokohteita Satakunnassa ovat meri, saaret, rannikko, joet, suot, metsät, luontopolut ja erilaiset geologiset kohteet. Näihin kohteisiin sisältyvät myös Selkämeren kansallispuistohankkeen kohteet. Näitä kohteita ei aina voi erottaa kulttuurikohteista, koska kulttuuriperintö liittyy näihin kohteisiin. Jokaisen kunnan alueella, josta rantatie kulkee, on joko meri tai joki tai molemmat. Merikarvia, Pori (Ahlainen), Luvia, Eurajoki (Irjanne) ja Rauma ovat merenranta kuntia. Noormarkulla on pieni merenrantakaistale ja sen halki virtaa joki. Nakkilan ja Euran Kiukaisen alueilla virtaa joki. Näillä alueilla on hyvät mahdollisuudet meri- ja jokiristeilyihin, retkeilyyn, vaeltamiseen, pyöräilyyn ja melontaan.

### Luontokohteet

Selkämeren rannikko voidaan jakaa kolmenlaiseen merelliseen alueeseen. Kaikki nämä alueet ovat

matkailutiestä kauempana sijaitsevia kohteita. Pohjoisimman alueen muodostaa Merikarvialta Ahlasiin ulottuva karikkoinen saaristoalue. Tällä alueella matkailusaarina ovat Ahlaisten edustalla Iso-Enskeri ja Seliskeri, sekä Merikarvian Ourassa Ouranluoto, Hamskeri ja Hajula. Ouran saaristoon järjestetään matkoja, mutta kuten yrittäjät sanoivat, kaikkia mahdollisuuksia ei ole käytetty. Toinen alue on Porin Reposaaren edusta, joka on avoin merelle. Yterin edustalla on retkeilysaari Outoori sekä Selkämeren kansallispuiston toteutuessa myös Katava varustetaan retkeilykäyttöön. Eteläisin on Rauman edustalla oleva saaristo, johon kuuluvat esimerkiksi Kylmäpihlaja, Kuuskajaskari ja Reksaari. Osa saarista on lähellä manerta, jolloin saarten saavutettavuus on hyvä. Rauman edustan saaria käytetään myös enemmän matkailuun kuin muiden alueiden saaria. Matkailusaarissa on retkisatamat, joissa kuka tahansa voi vieraila. Eurajoen kuuluisimmassa saarella, Kaunissaarella, on sijainnut vanha sahayhdyskunta. Saari on tällä hetkellä suosittu luonto- ja virkistysretkeilyn kohde.

Merikarvialla on meri, saaristo, joki ja rannikko tärkeässä roolissa. Tämän alueen matkailutarjonta liittyy oleellisesti seuraaviin elementteihin: meriristeilyt, vaellukset, kalastus, melonta ja muu luonnon tarkkailu. Merikarvian matkailuyrittäjien mielestä merta ei kuitenkaan ole osattu tarpeeksi hyödyntää. Merikarvian edustan saariin pääsee aluksilla, jotka on varustettu matkailijoiden kuljetuksiin. Kesällä kuljetuksia jär-

jestetään lähes säännöllisesti lauantaisin ja usein myös perjantaisin. Säävarauksen huomioiminen vaikuttaa kuitenkin tuotteistamiseen. Yleisempänä vetovoimatekijänä yrittäjät mainitsivat yleensäkin luonnon, johon kuuluu meri, joet ja niiden ympäristöt.

Reiteillä Merikarvia – Porin Ahlainen ja Nakkila – Eurajoen Irjanne – Eurajoki sekä Pori – Luvia (Vanha Porintie) historiallinen tie on alkuperäisimmillään. Näillä osuuksilla kyse on siitä mitä matkailija näkee ja miten hänet saadaan pysähtymään. Huomion kohde voi olla kylä, erityinen maisema, luontokohde, ympäristötaidetta tai kahvipaussiaipaikka. Matkailututkimuksessa Revontultentiellä Tornioista Kilpisjärvelle pohditaan myös mikä olisi sopivan pituinen matka, minkä jälkeen olisi opastekarttoihin aina merkitty ”silmutka”, jonka avulla matkailija pääsee tutustumaan ympäröivään alueeseen harrastuksensa mukaan joko luonto- tai kulttuurikohteeseen tai molempiin yhtä aikaa <sup>20</sup>. Kohteiden välimatka riippuu siitä, minkälaisella kulkuvälineellä kuljetaan. Autolla pysähdysmatkan väli voi olla pitempi kuin vaeltaen tai pyörällä liikkuen. Autoilijalle myös reitiltä kauempana olevat kohteet voivat olla merkittäviä ja helposti saavutettavia käyntikohteita. Merikarvia–Ahlainen -rantatie on merkitty Pyöräilykartta GT:hen valtakunnalliseksi pyörämatkailureitiksi <sup>21</sup>.

Osa Selkämeren rannikon matkailutiestä on hiekkatietä, Pullerontie ja Kitukoskentie Ahlaisissa sekä osa Luvian Hanninkylästä Poriin tulevalla Vanhalla

Porintiellä (Porista päin tultaessa tien nimi on Vanha Raumantie), jossa kulkijat ovat yksittäisiä tai pieniä ryhmiä. Teiden kunto ei kestä suuria liikennemääriä. Hiekkatiellä ja sen läheisyydessä varsinaiset matkailijat kulkevat lihasvoimalla, kuten pyöräilijät ja vaeltajat.

Matkailutiestä kauempana olevat luontokohteet Porissa ovat Preiviiki ja Yyteri sekä Ulvilassa Joutsjärvi. Vaihtoehtoinen reitti Ahlaisista Porin keskustaan on Pohjoinen Satamatie, joka kulkee Ahlaisista Ämttöseen ja sieltä useiden saarien kautta Lampaluotoon, josta voi kääntyä joko Reposaareen tai Porin keskustaan. Ennen keskustaa voi poiketa vielä Yyterissä, jossa on maan kuulu pohjoismaiden pisin hiekkaranta. Preiviikistä Halssiin ja Yyteriin voi vaeltaa lähes kolmekymmentä kilometriä pitkää reitistöä, jossa on kymmenkunta lintutornia tai luontolavaa. Yyterinniemen kulttuuriin, luontoon ja maisemiin voi tutustua myös pyöräillen. Pyöräilyreitistä on tietoa sivulla <http://pyoraileyyterisa.utu.fi/>. Tie Ulvilasta Kullaalle lähelle Joutsjärveä on merkitty valtakunnalliseksi pyörämatkailureitiksi <sup>22</sup>.

Rauma on tuoteistanut merta Satakunnassa parhaiten ja tältä alueelta löytyy tällä hetkellä kattavin palvelutarjonta liittyen matkailusaariin. Rauman edustan saariin järjestetään säännöllisiä kuljetuksia kesäaikaan. Myös Rauman saariston melontareitti on hyvin merkitty. Rauman edustalla tiedetään olevan jopa satoja hylyjä ja siellä voi käydä sukeltamassa ja tutkimassa niitä. Mitään säännöllistä sukeltamista hylyille ei ole järjestetty.

## Kulttuurikohteet

Matkailutien varren kunnissa on paljon kulttuurikohteita. Merikarvian kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet ovat Ylikylä ja Holmankoski kirkonkylässä ja pohjoiseen päin Trolssin ja Riispyyn kulttuurimaisemat. Kirkonkylästä Ahlasiin päin ovat Köörtilän ja Poskerin sekä lähellä valtatie 8:aa sijaitsevan Lankosken kulttuurimaisemat. Ahlaisten kirkonkylä ja Ylikylä ovat kulttuurihistoriallisesti merkittäviä ympäristöjä. Joen varrella kirkonkylässä sijaitseva Rantakaupunki on 1800-luvun lopulla syntynyt tiheään rakennettu asuinalue. Noormarkku on tunnettu Ahlströmin ruuikin alueesta, jossa sijaitsee myös Alvar Aallon suunnittelema funkishuvila Villa Mairea. Ulvila (kaupunki-oikeudet vuonna 1365) oli kolmanneksi vanhin kaupunki Suomessa. Siellä on useita keskiaikaisia kohteita sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ympäristöjä. Nakkilassa on Villilän kartano ja sen yhteyteen on rakennettu Länsi-Suomen tv- ja elokuvakeskus Villilä.

Kiukaisten Paneliassa on ainoana Euroopassa säilynyt neljän myllyn rivimylly. Eurajoen Irjanteella kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa ympäristössä sijaitsee useita, kokoelmaltaan runsaita museoituja sekä Satakunnan vanhin puukirkko vuodelta 1731. Eurajoen kirkonkylästä lähdettäessä saavutaan Vuojoen kartanoon, jossa on historiallisen ajan kartano ja puisto. Vanha Rauma on toinen Satakunnan UNESCO:n maailmanperintökohteista. Rauman etelä- ja

pohjoispuolella on merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä esimerkiksi Sorkassa ja Unajassa. Rauman seudun historia on koottu *Ajan Jäljet* -hankkeessa, joka kertoo historian eri aikakausista, kivikaudesta ruukkien, kartanoiden ja torppien ajasta 1900-luvun alkuun. Ajan Jäljissä on myös erilaisia tuotepaketteja ja matkailijoille. Kauempana matkailutiestä sijaitsee kaksi ruukkiä, Kauttuan ruukki sekä Ulvilan Leineperin ruukki, jälkimmäinen on yksi parhaiten säilyneistä ruukkialueista Suomessa.

Toinen reitti Porista Luvialle ja sieltä Eurajoen Irjanteelle kulkee metsäistä tietä. Pori on yksi suurimmista tapahtumien järjestäjistä ja poikkeaa Rauman ohella siten myös muiden kuntien matkailupalveluiden tarjoajista. Porissa Puuvillatehtaan ja konepajan alue on vanhaa punatiilistä tehdasmiljöötä, joka sijaitsee Kokemäenjoen pohjoispuolella aivan kaupungin tuntumassa. Joen eteläpuolella on Rosenlewin tehdasalue ja Rosenlew-museo. Vuoden 1852 Porin suurpalon jälkehen Etelärantaan nousivat porvarien rakennuttamat kivitallot. Tätä aluetta kutsutaan Kivi-Poriksi.

### **Esihistorialliset/historialliset kohteet**

Tieosuudelta Ulvila – Nakkila – Eura/Kiukainen – Eurajoki – Rauma löytyvät useimmat Satakunnan hoidetut muinaisjäännöskohteet, jotka ovat esihistorialliselta ja historialliselta ajalta. Ulvilassa on kolme

keskiaikaista kaupungin paikkaa, Nakkilassa kaksi pronssikautista kohdetta sekä kivikauden kohde ja Irjanteen kirkonmäellä sijaitsee historiallisen ajan hautausmaa. Eurajoen keskustasta matkailutie jatkuu Linnamaan kylään, jossa sijaitsee keskiaikainen linnoituksen paikka.

Kauempana matkailutiestä Ulvilassa, Harjavallassa, Eurajoella, Eurassa (Eurassa /Kiukaisissa) ja Raumalla (Lapissa) on merkittäviä hoidettuja muinaisjäännöskohteita. Harjavallan Kaunismäessä on kivikautinen asuinpaikka ja pronssikautinen röykkiöalue. Kiukaisien Paneliassa on pronssikautinen kuninkaanhautaus. Eurajokeen kuuluu matkailutiestä kauempana oleva Kaunissaari, jossa on sijainnut historiallisen ajan sahayhdyskunta. Eura, joka on myös etäämpänä matkailutiestä, on tunnettu monista esihistorian ajan kohteistaan. Euran alueella on myös monia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ympäristöjä. Toinen UNESCO:n Satakunnan maailmanperintökohteista, pronssikautinen Sammallahdenmäki, sijaitsee nykyisin Raumaan kuuluvassa Lapin Kivikylässä.

### **Muiden hankkeiden hyödyntäminen**

Matkailussa voidaan hyödyntää eri hankkeista tehtyjä julkaisuja ja karttoja, joista saa helposti ja tiiviissä muodossa olevaa tietoa historiasta ja nykypäivästä. Esimerkiksi Reittiprojektissa on tehty vaellusreitti Sa-



takunnasta Pirkanmaalle. Reitistä on tehty *Reittikartta* ja siihen on merkitty kaikkien käytettävissä olevat tauko- ja majoituspaikat. Muutammat yritykset ovat kuitenkin kritisoineet reitin kunnossapitoa sekä sitä, ettei internetsivuja ole päivitetty. Monilla muillakin Satakunnan luontopoluilla ja reiteillä on tehty ilkeävaltaa ja niiden kunnossapito on puutteellista.

Porin kaupunki on julkaissut yhdessä Turun yliopiston maisematutkimuksen oppiaineen kanssa kirjan *Suistolaisten puisto. Porin kansallisen kaupunkipuiston historia ja maisema*, jossa on kuvattu Kivi-Poria, Puuvillatehdasta, luotoja, ristikkäispuistoja, Porin metsiä ja hautausmaita, Kalafornian viheriöitä sekä sitä, miten kaupunkimaisemaa on muovannut maankohoaminen ja suiston muodostuminen. Satakunnan Museon KuLMA-hankkeella on kartoitettu kulttuuri- luonnonympäristöjä, muinaismuistokohteita ja geologiaa, ja siitä on tehty esite nimeltään *Ajan matkassa Satakunnassa. Luontoa, kulttuuriympäristöjä, muinaisuutta ja geologiaa*. Satakunnassa on myös kartoitettu melutasoltaan hiljaisia alueita. Tutkimuksen ovat tehneet Päivi A. Karvinen ja Anne Savola ja he ovat laatineet julkaisun, nimeltään *Hiljaisuuden keitaat Satakunnassa*. (www.ymparisto.fi). Satavene-hankkeessa on selvitetty kaikki Selkämeren rannikon veneilijöiden käytössä olevat palvelut ja tehty eri kohteiden kunnostusehdotuksia. Hankkeessa on kartoitettu myös matkailukohteita ja matkailupalveluita. Kokemäenjoki-LIFE 2006–2011 -hanke toteuttaa luontoarvojen säilymis-

tä ja parantaa niiden virkistyskäyttömahdollisuuksia (www.ymparisto.fi). Meneillään on myös Satakunnan kulttuuriympäristöohjelma 2009, jolla kartoitetaan kulttuuriympäristöä koskevaa tietoa ja tullaan jatkossa seuraamaan eri toimenpiteiden toteutumista. Vuoden 2009 alussa toimintansa aloitti Kokemäenjoen käyttötieto -hanke, jossa kerätään tietoa Kokemäenjoen käytön historiasta ja esitetään monipuolisen karttapalvelun avulla.

Selkämeren kansallispuiston toteutuessa voidaan entisestään kehittää luontomatkailua hyödyntäen erityisesti mereen liittyviä kohteita. Petäjistö ja Selby ovat tehneet selvityksen Seitsemisen kansallispuiston lähiasukkaiden suhtautumisesta kansallispuistoon. Selvityksessä lähiasukkaat suhtautuivat myönteisesti kansallispuistoon ja siellä tapahtuvaan matkailuun. Suhteellisen harva (14 %) saa sieltä kuitenkin taloudellista hyötyä (esim. työtuloja). Haittatekijöinä olivat roskaaminen ja liikenteen lisääntyminen. Silti positiivinen vaikutus voidaan katsoa hyvin ylittävän kielteisen.<sup>23</sup> Kansallispuiston syntyminen Satakuntaan lisäisi ulkoilupalveluiden rakentamista ja hoitoa, ja niistä hyötyisivät niin yksityiset matkailijat kuin matkailuyrityksetkin. Matkailuyritykset voivat viedä asiakkaitaan kansallispuiston kohteisiin. Satakuntaliiton maakuntakaava antaa myös viitteitä, mihin suuntaan elinkeinoelämää, kuten matkailua, täällä kehitetään.

## Ongelmia matkailussa

Useissa tutkimuksissa ja selvityksissä tulee esille matkailun menestymisen ja kohteen tunnettuuden teki-jöinä paikallisuus, omaleimaisuus, vieraanvaraisuus ja luonto. Matkailun kehittymisen esteenä erityisesti Satakunnassa, kuten Suomessa yleisemminkin, on kausiluonteisuus, joka tietenkin johtuu osittain maantieteellisestä sijainnista. Ehkä matkailuyrittäjyyttä ei myöskään nähdä niin tuottavana kuin muita perinteisiä tuotantorakenteita. Useilla pienillä matkailuyrittäjillä on päätyö, josta he saavat pääsiallisen elantonsa ja matkailu on joko sivuelinkeino tai harrastus. Tuotekehitys ja markkinointi ovat myös usein yksityisen yrittäjän varassa, eikä hänellä riitä resursseja pohtia uusia mahdollisuuksia tuotteistaa tai markkinoida tuotevalikoimaansa.

Satakunnassa paikallisuuteen ja omaleimaisuuteen kuuluvat luonto ja historia. Satakunnassa meri, joet ja jokien suistot ovat ainutlaatuisia Suomessa, mutta usein usko niiden vetovoimaan ei näy tuotteistamisessa. Vieraanvaraisuus ei merkitse ainoastaan sitä, että on hienot puitteet ja ohjelmat vaan se on myös kykyä viestiä ystävällisyyttä ja kunnioitusta.

Matkailutuotteiden eräs ongelma on myös laatu. Samaan matkailutuotteiden tai palveluiden ryhmään kuuluu eritasoisia tuotteiden ja palvelujen tarjoajia. Siksi on kehitetty erilaisia laatujärjestelmiä. Ne antavat menetelmiä ja apuvälineitä, joilla tuotteiden ja

palveluiden laatua voidaan määritellä. Boxbergin mukaan laatujärjestelmällä yleisesti tarkoitetaan yrityksen laadunhallinnassa tarvittavien organisaatorakenteiden, menettelyjen, prosessien ja resurssien muodostamaa järjestelmää<sup>24</sup>.

Teknologian käytön lisäämistä olivat jo jotkut matkailuyrittäjät pohtineet. Teknologian kehitys on kuitenkin ollut niin nopeaa, ettei yksityinen yrittäjä pysty sitä useinkaan hyödyntämään tuotteistamisessa ja markkinoinnissa. Myös teknologian käyttöönotto vaatii koulutusta ja usein laitehankinnat ovat kalliita.

## Lopuksi

Miten erottaudutaan muista matkailuteistä ja miten saadaan Selkämeren rannikon matkailutie tunnetuksi siten, että Satakuntaan tulee lisää matkailijoita? Nykyään ympäristöongelmat ovat arkipäivää, puhdasta ja turvallista luontoa arvostetaan ja sillä nähdään olevan matkailullista vetovoimaa. Vaeltaminen on yksi perinteisistä matkailumuodoista ja Suomen laajat jokamiehenoikeuden luovat mahdollisuuden omatoimiseen luonnossa liikkumiseen. Luontoon mennään nauttimaan rauhasta, katsomaan villielämää ja luonnonhistoriallisia nähtävyyksiä tai toisaalta myös seikkailemaan, mitä extremematkailu edustaa.

Selkämeren rannikon matkailutien vetovoimatekijät ovat puhdas ja monimuotoinen luonto, historia

kivikaudesta nykypäivään ja kulttuuritarjonta. Markkinoinnin kannalta tärkeää on tien kokeminen yhtenäisenä, mitä rakennetaan mm. brändillä ja tien historialla. Koska sähköisen informaation rooli on matkailussa erittäin korostunut, ovat tien internetsivut ensisijaisena markkinoinnissa. Matkan suunnittelussa ja matkailupalvelupakettien rakentamisessa auttaa internetsivuilta löytyvä matkailutien kartta, johon on merkitty kaikki luonto- ja kulttuurikohteet, ruokailu- ja majoituskohteet, ohjelmapalvelutarjoajat sekä kaikki muut matkailuun liittyvät kohteet kuten tien infopaikat, huoltoasemat ja kaupat. Kohteet voidaan kartassa esittää eri tasoina, jolloin eri kohteiden erotuminen on selkeä. Internetsivuille voi laittaa jo valmiina olevista palvelutuotteista ja reiteistä linkit kuten [www.visitrauma.fi](http://www.visitrauma.fi) ja [www.reitti.org](http://www.reitti.org).

Selkämeren rannikon matkailutie voidaan jakaa kohteiden mukaan teemoihin. Teemoiksi olen valinnut luontokohteet, kulttuurikohteet ja esihistorialliset/historialliset kohteet. Kulttuuri liittyy tien alueella olennaisesti kaikkiin kohteisiin. Teemat on ajateltu sen mukaan, minkälaisia kohteita Satakunnan alueella on tällä hetkellä. Luonnossa liikkujan matkailutuotteita voisivat olla vaellus, pyöräily, melonta, ratsastus, kelkkailu, luistelu ja hiihto. Näillä samoilla aktiviteeteilla voisi tutustua esihistoriallisiin/historiallisiin ja myös kulttuurikohteisiin kohteisiin sekä geokätköihin, joita tien läheisyyteen voidaan sijoittaa. Kokemäenjoen suisto ja Selkämeren saaret ovat myös

erinomaisia lintuharrastajille. Satakunnan alueella on monia mahdollisuuksia järjestää adventuramatkailua esimerkiksi merellä, joilla ja kallioilla sekä rakennetuissa kohteissa.

Tiehen voi tutustua kokonaisuudessaan tai se voidaan jakaa lyhyempiin tutustumismatkoihin eri kumuotojen tai matkailijan kiinnostuksen mukaan. Yksi mahdollisuus on käyttää Revontulentien matkailututkimuksessa mainittuja *silmukoita*. Esimerkiksi pyöräilijöille, vaeltajille ja autoilijoille on mahdollista tehdä eripituisia reittejä, joissa on luontokohteita, kulttuurikohteita, esihistoriallisia kohteita sekä ruokailu- ja kahvilapalveluita tai osia näistä. Tällä mallilla voidaan yhdistellä lähellä ja kauempana olevia kohteita tai esitellä pelkästään lähellä olevia kohteita. Tarjontaa voi hyödyntää niin muualta tulevat matkailijat kuin paikalliset asukkaatkin.

Silmukoita voidaan tarjota omatoimimatkailijoille, tai niistä voidaan rakentaa myös tuotepaketteja. Tuotepaketteja voidaan rakentaa myös eri teemojen ja kohderyhmien mukaan. Ohjelmapalvelujen tuottajia on vähän Satakunnassa. Erityisesti Noormarkussa ja Ahlaisissa, joissa on paljon kulttuuri- ja luontokohteita, ei ole ohjelmapalveluyrittäjiä. Kun matkailijamäärät lisääntyvät, on ohjelmapalveluiden tarjoajia myös oltava enemmän. Uutta teknologiaa voidaan hyödyntää palveluissa ja fyysisten kohteiden esittämisessä.

Matkailutien toimivuuden kannalta on tärkeä, että matkailutiehankkeella on vahva maakunnallinen ja

alueellinen tuki. Tiellä on oltava myös selkeä taustaorganisaatio, joka neuvottelee tiehallinnon kanssa tiehen liittyvistä asioista ja ylläpitää ajanmukaisia internetisivuja sekä toimii tien markkinoijana. Tuotteiden, palveluiden ja markkinoinnin kehittäminen edellyttää verkostoitumista ja sitä kautta voidaan suunnitella ja toteuttaa uusia hankkeita ja projekteja.

Selkämeren rantatie on kulkenut Turusta Korsholmaan, mutta vanha postitie on jatkunut vielä Pohjanlahden ympäri Tukholmaan. Jatkossa voisi ajatella matkailutien ulottamista reitin koko pituudelle.

## Viitteet

- <sup>1</sup> Tiehallinto: Matkailuteiden määrittely. Periaatteet. Helsinki 2004. <[http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkaiden\\_mperiaat.pdf](http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkaiden_mperiaat.pdf)>. 2.10.2008.
- <sup>2</sup> Pine II & Gilmore 1998, 98, 99.
- <sup>3</sup> Hemmi 1995, 19.
- <sup>4</sup> Richards 2005, 24.
- <sup>5</sup> Lehtonen, Jaakko: MEK:n ajankohtaiskatsaus. Kutsuseminaari: Suomi ja Satakunta matkailun kartalla. Pripoli, Pori, 28.10.2008.
- <sup>6</sup> Suontausta & Tyni 2005, 35, 36.
- <sup>7</sup> Puustinen & Rouhiainen 2007, 103.
- <sup>8</sup> Komppula 2005b, 161.
- <sup>9</sup> Parviainen & Räsänen 2004, 9,10
- <sup>10</sup> Puustinen & Rouhiainen 2007, 49.
- <sup>11</sup> Puustinen & Rouhiainen 2007, 101.
- <sup>12</sup> Matala 2004, 208.
- <sup>13</sup> Tynkkynen & Löppönen 2006, 1.
- <sup>14</sup> Puustinen & Rouhiainen 2007, 145.
- <sup>15</sup> Heinonen 2008, 14, 17, 65.
- <sup>16</sup> Pan & MacLaurin & Crotts, abstrakti, 2007.
- <sup>17</sup> Komppula 2005a, 90.

<sup>18</sup> Pakettimatka (valmismatka) sisältää joukon matkanjärjestäjän ennakoon kokoamia matkailupalveluja, jotka ostetaan yhtenä kokonaisuutena. Puustinen & Rouhiainen 2007, 76.

<sup>19</sup> Komppula 2005b, 11, 13.

<sup>20</sup> *Revontulentiellä Törnion Kälpijärvelle. Matkailututkimuksen näkökulmia matkailutien kehittämiseen* 2007, 99.

<sup>21</sup> Pyöräilykartta GT: Osa 2, 2004.

<sup>22</sup> Pyöräilykartta GT: Osa 2, 2004.

<sup>23</sup> Petäjäistö & Selby 2008, 26, 27.

<sup>24</sup> Boxberg 2005, 117.

## Lähdeluettelo

### Kartat

Pyöräilykartta GT: karttasarja ulkoiluun. Osa 2. 1:200000. Genimap, Vantaa 2004.

### Tutkimuskirjallisuus

- Boxberg, Matti: Matkailuyrityksen palvelujärjestelmä. Raija Komppula, Matti Boxberg: *Matkailuyrityksen tuotekehitys*. MATKAILUYRITTÄJÄ-sarja, Edita Prima Oy, Helsinki, 2005.
- Heinonen, Ulla: *SÄHKÖINEN YHTEISÖLLISYYS. Kokemuksia vapaa-ajan, työn ja koulutuksen yhteisöstä verkossa*. Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen laitoksen julkaisuja XIV, Pori, 2008.
- Hemmi, Jarkko: *Ympäristö- ja luontomatka*. Virolahti: Vapaa-ajan konsultit, 1995.
- Komppula, Raija: Asiakaskeskeisyys tuotekehityksen perustana. Raija Komppula, Matti Boxberg: *Matkailuyrityksen tuotekehitys*. MATKAILUYRITTÄJÄ-sarja, Edita Prima Oy, Helsinki, 2005a.
- Komppula, Raija: Matkailutuote. Raija Komppula, Matti Boxberg: *Matkailuyrityksen tuotekehitys*. MATKAILUYRITTÄJÄ-sarja, Edita Prima Oy, Helsinki, 2005b.
- Komppula, Raija: Matkailuyrityksen tuotestrategia. Raija Komppula, Matti Boxberg: *Matkailuyrityksen tuotekehitys*. MATKAILUYRITTÄJÄ-sarja, Edita Prima Oy, Helsinki, 2005c.
- Lehtonen, Jaakko: MEK:n ajankohtaiskatsaus. Kutsuseminaari: Suomi ja Satakunta matkailun kartalla. Pripoli, Pori, 28.10.2008.
- Matala, Sari: *Matkailuportaali virtuaalituristin valintojen tilana. Semioottinen tapaus tutkimus*. ACTA UNIVERSITATIS LAPPONIENSIS 79. Lapin yliopisto. Rovaniemi 2004.

- Pan, Bing & MacLaurin, Tanya & Crotts, John C.: Travel Blogs and Implication for Destination Marketing. s. 35-45. *Journal of Travel Research*. No. 1. 2007.
- Parviainen, Outi & Räsänen, Pirjo: *Kiertomatkaileukartoitus*. MEK, Helsinki & Ellare Oy, Seinäjoki, 2004. <[http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/65d0a699cc59fe41c225735a0040aa5a/\\$FILE/Kiertomatkaileukartoitus\\_Ellare2004.pdf](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/65d0a699cc59fe41c225735a0040aa5a/$FILE/Kiertomatkaileukartoitus_Ellare2004.pdf)>. 27.10.2008.
- Petäjäistö, Leena & Selby, Ashley: *Seitsemisen kansallispuisto asukkaiden näkökulmasta: haitta vai hyöty?* Metlan työraportteja 72. <<http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2008/mwp072.htm>>. 20.11.2008.
- Pine II, Joseph, B. & Gilmore, James, H.: Welcome to experience economy. *Harvard Business Review*. July-August 1998. <<http://www.courses.rochester.edu/seiberling/AAH260/pine.pdf>>. 1.12.2008.
- Puustinen, Arja & Rouhiainen, Ulla-Maija: *Matkaileumarkkinoinnin teorioita ja työkaluja*. Edita Prima Oy, Helsinki, 2007.
- Revontultentiellä Törnöstä Kilpisjärvelle. Matkaileutumuksen näkökulmia matkailutien kehittämiseen*. Toim. Meriruoho, Anna & Outi Rantala & Soile Veijola. Tiehallinto, Lapin tiepiiri. Tiehallinnon selvityksiä 29/2007. <<http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/3201055-v-revontulentie.pdf>>. 27.10.2008.
- Richards, Greg: The Scope and significance of Cultural Tourism. Richards, Greg (toim.): *Cultural Tourism in Europe*. Alkuperäinen julkaisu CAB International. Wallingford, 1996. Julkaistu elektronisessa muodossa Association for Tourism and Leisure (ATLAS) [www.atlas-euro.org](http://www.atlas-euro.org) -sivuilla 2005. <[http://www.tram-research.com/cultural\\_tourism\\_in\\_europe.PDF](http://www.tram-research.com/cultural_tourism_in_europe.PDF)>. 1.12.2008.
- Suontausta, Hannu & Tyni, Markku: *Wellness-matkailu – hyvinvointi matkailun tuotekehityksessä*. Edita Prima Oy, Helsinki, 2005.
- Tiehallinto: Matkailuteiden määrittely. Periaatteet. Helsinki 2004. <[http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkteiden\\_mperiaat.pdf](http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/1000080-v-04matkteiden_mperiaat.pdf)>. 2.10.2008.
- Tynkkynen, Päivi & Löppönen, Jaakko: *TravelGate Finland*. Joensuun yliopisto. Matkailun osaamiskeskus. Vapaa-ajan matkailija ja joustava elämäntapa. Tutkimusraportti 11.12.2006.



## Satakunta matkaesitteissä

▪ Heidi Vanhatalo

Uuden matkailukohteen kehittämisessä on otettava huomioon kohderyhmät ja markkinointi. Tärkeimpiin markkinointivälineisiin kuuluvat matkaesitteet ja kuntien Internet-sivut. Matkaesitteistä nähdyt kuvaukset, yhdessä ennakkotietojen pohjalta muodostettujen käsitysten kanssa, vaikuttavat mielikuviin tulevasta matkakohteesta. Tästä syystä ei ole ollenkaan yhdentekevää, miten ja millaisten kuvausten – esimerkiksi luonnon vai kulttuurin, menneisyyden vai nykypäivän – kautta matkailukohteita markkinoidaan ja myydään.<sup>1</sup>

Parhaimmillaan matkaesite välittää katsojille elämyksiä jo ennen paikalle saapumista. Onnistunut esit-

**Tanssit navetan ylisillä Luvialla kesällä 2008.**

tely luo positiiviset mielikuvat katsojalle. Mielikuvat ovat osa imagoa. Käytännössä esitteiden mielikuvat rakentuvat tekstien, kuvien, kaavioiden ja värien muodostamista kokonaisuuksista. Ne edustavat perinteisessä mielessä kaupunki- tai aluemarkkinoinnissa käytettyjä keinoja saavuttaa (kohde-)yleisön huomio kaupungin tai alueen itsensä kannalta tärkeiksi katsomissaan asioissa.<sup>2</sup> Matkailumarkkinoinnin luomista mielikuvista rakentuu alueen tai matkakohteen matkailuimago. Pyrittäessä edistämään alueen tai kohteen matkailua on keskeistä, minkä tekijöiden varaan alueellinen tuotekuva, alue- tai kohdeimago, rakennetaan eli millä yhdistelmällä aluetta myydään. Onnistuneesta imagosta voi kehkeytyä aikanaan alueen tai kohteen tuotemerkki.<sup>3</sup>

Matkaesitteisiin päätyviä kuvia voidaan rajata ja niistä voidaan jättää pois se, mitä ei haluta esitettävän. Erityisesti matkakohteita esittelevään kuvastoon pyritään valitsemaan kaikkein edustavimmat kuvat. Kuvattuihin kohteisiin liittyy myös toissijaisia merkityksiä. Se, miten lukija kuvia tulkitsee, on sidoksissa kulttuuriin ja henkilökohtaisiin kokemusmaailmoihin. Matkaesitteiden sisältämät kuvat ovat suurilta osin maisemia. Maisema liittyy imagoihin ja mielikuviin monella tasolla. Maisemaa voidaan lähestyä sekä subjektiivisen paikka- tai tilakokemuksen kautta tai sen tarkastelu voi keskittyä yhteiskunnan kehitysprosessiin ja niiden arviointiin. Uudemmassa tutkimuksessa maisema nähdään ensisijassa kulttuuristen sekä yhteiskunnallisten tekijöiden summana ja maisemasta luettavat kertomukset ovat osa laajempaa kulttuurista ja yhteiskunnallista kerrontaa.<sup>4</sup>

Tässä artikkelissa tarkastelen matkaesitteitä analysoimalla mitä Satakunnan piirteitä ja kohteita matkaesitteissä tuodaan esille. Matkailutiehankkeen kannalta mielenkiintoista on se, miten luonto- ja kulttuurikohteita on Satakunnan matkailumarkkinoinnissa tuotu esiin. Matkailutie mahdollistaa rannikkoseudun matkailullisen profiloinnin ja matkailupalveluiden verkostoitumisen entistä tehokkaammin. Rannikkotien matkailua kehitetään rinnakkain Selkämeren suunnitellun kansallispuistoalueen kanssa, jolloin reitin markkinointia voidaan kohdentaa entistä tehokkaammin eri asiakasryhmille. Matkaesitteisiin te-

kemäni katsaus auttaa rantatien kehittämisessä toimivaksi matkailutuotteeksi. Kun tiedetään jo nyt näkyvissä olevista teemoista, on siitä apua rantatien yleisten matkailuteemojen ja -tunnusten luomisessa. Tällaisia teemoja voivat olla esimerkiksi historia, kulttuuri, aktiivisuus, luonto, hyvinvointi, merellisyys ja elämyksellisyys. Yhtenäiset esittelymateriaalit ja opasteet tullaan kehittämään matkailutien teemojen mukaisesti.

### Aineisto

Läpikäymäni matkaesiteaineisto on vuoden 2008 Matkamessuilta Satakunnan osastolta kerätyt 13 matkaesitettä. Esitteet ovat pieni otos Satakunnan matkaesitteistä ja olen valinnut ne sen perusteella, että niissä kaikissa esiintyy rantatien varrella sijaitsevia kuntia ja matkailukohteita. Tarkastelin lisäksi Satakunnan Internet-sivujen Matkailu-osiota. Halusin selvittää, ovatko matkaesitteet ja digitaalisessa muodossa oleva aineisto samankaltaisia, vai löytyykö niistä eroavaisuuksia.

Aineiston läpikäynnin aloitin tutustumalla matkaesitteisiin. Tarkoitukseni oli katsoa aineistoa kokonaisuuksina ja saada siitä jonkinlainen ensivaikutelma. Tämän jälkeen kävin läpi yksitellen jokaisen esitteen. Tekstiä analysoin lukemalla sitä ja tehden samalla muistiinpanoja tekstissä mainituista matkailukohteista. Kuvat jaoin luokkiin, jotka muodostin ensimmäisen läpikäynnin jälkeen syntyneiden mielikuvien avulla.



Jaon tein kuvien informaation hallitsemisen helpottamiseksi. Kuvaluokat olivat: Luonto/maisema, Kaupunkimaisema, Rakennus, Meri, Aktiviteetti/luonto, Aktiviteetti/muu Kulttuuri, Kulttuuriperinne/Historia sekä Lapset/perhe. Kuvat sisältävät monia merkityksiä, ja yksi kuva sopisi moneen eri luokkaan. Päätin kuitenkin sijoittaa jokaisen kuvan vain yhteen luokkaan, sen näkyvimmän mielikuvan mukaan. Tämä palveli hyvin tarkoitusta saada käsitys siitä, minkälaisia teemoja Satakunnan matkaesitteissä tuodaan esiin. Kuvat sopivat suurelta osin määrittelemiini luokkiin, mutta joidenkin kuvien kohdalla jouduin luomaan uusia luokkia. Nämä kuvaluokat olivat Eläimet, Sisätilat, Patsaat, Lähikuva/esine, Lähikuva/Ihminen ja Matkailupalvelu. Matkailupalvelu-luokkaan keräsin esimerkiksi kaikki majoituspalveluiden mainoksissa olleet kuvat mökeistä ja hotelleista.. Internet-sivut kävin läpi vertailemalla niiden sisältöä jo läpikäymiini matkaesitteisiin. Tuloksia tarkasteltaessa tulee ottaa huomioon, että mielikuvat ovat aina katsojakohtaisia ja tulkinnat subjektiivisia.

Taustaksi matkaesiteanalyysille kävin läpi Matkailun edistämiskeskuksen (MEK) raportin, jossa karotettiin koko Suomen matkailukohteiden kävijämääriä vuonna 2007. Mielestäni oli mielenkiintoista selvittää, miten Satakunta ja sen matkailukohteet sijoittuvat tilastoissa. Satakunnassa ei sijaitse yhtäkään koko Suomen kolmestakymmenestä kävijämääriltään suurimmasta matkailukohteesta. MEKin kävijämää-

rätutkimuksessa matkailukohteet oli jaettu erilaisiin luokkiin matkakohteiden luonteiden mukaisesti. Festivaali-luokassa Satakunta on vahvimmillaan: Pori Jazz nousi kolmen parhaan joukkoon. Satakunta ei sijoitu yhtä korkealle muissa luokissa, mutta pitkien listojen keskivälistä tai loppupäästä löytyi tuttuja satakuntalaisia kohteita. Nämä kohteet oli myös listattu erikseen Satakunnan suosituimpina matkailukohteina. Kohteet olivat Pori Jazz, Yyterin hotelli, Satakunnan Museo, Vuojoen kartano Eurajoella, Porin taidemuseo, Rauman museo, Emil Cedercreutzin museo Harjavallassa, Lönnströmin taidemuseo Raumalla, Sammallahdenmäki Lapissa ja Rauman Festivo -musiikkpäivät.<sup>5</sup>

MEKin kävijämäärätilastojen lisäksi tutustuin Satakunnan Palveluvisio 2010 -strategiaan. Sen tarkoituksena on visioida alueen palvelu-toimialojen kehittymistä vuoteen 2010 asti sekä määritellä toimenpiteitä, joilla alojen kehittyminen parhaiten voidaan turvata. Matkailutie-hankkeen kannalta minua kiinnosti strategian Matkailu-osio, jossa Satakunnan matkailun tilaa oli tarkasteltu SWOT-analyysin avulla. SWOT muodostuu englanninkielisistä sanoista: *strength*, *weakness*, *opportunity* ja *threat*. SWOT-analyysin avulla voidaan tehdä päätelmiä alueen vahvuuksista, heikkouksista, mahdollisuuksista ja uhista.

Satakunnan Palveluvisio 2010 -strategian mukaan tulevaisuudelta odotetaan risteilyliikenteen kasvua Itämeren alueella, suomalaisten maailmanperintökohteiden yhteismarkkinoinnin käynnistymistä sekä

perhematkailuun panostamista Porin alueella (Kirjurinluoto, Yyteri). Matkailun kehittäminen on tulevaisuudessa merkittävässä asemassa Satakunnassa. Elämyksien etsiminen ja omatoimimatkailu tulevat lisääntymään kuten myös luonnossa ja maaseudulla tapahtuva lomailu. <sup>6</sup>

Satakunnan vahvuuksiksi oli määritelty alueen luontokohteet (Yyteri, Jämi, saaristo), vetovoimaiset kulttuuritapahtumat ja -kohteet (Pori Jazz, RMJ, Vanha Rauma, teatterit, museot) sekä Satakunnan maantieteellinen sijoittuminen kotimaan matkailun kuluttajien lähelle (2,5 miljoonaa asukasta 300 km:n säteellä). Mahdollisuuksina pidettiin keskittymistä alueen vetovoimaisiin kohteisiin ja keskuksiin, maakunnallista yhteismarkkinointia ja markkinoinnin yhteistyöhankkeiden laajentamista, matkailuyhteistyön kehittämistä (julkiset toimijat, yritykset ja tapahtumajärjestäjät kerätään saman pöydän ääreen). Heikkouksia olivat alueella tehdyt vähäiset matkailuun liittyvät investoinnit, resursseihin ja markkinointihaluihin vaikuttava alueen matkailuyritysten pieni koko, Satakunnan yhtenäisen alueellisen myyntikanavan puuttuminen sekä matkailun markkinoinnin ja kehittämisen toteuttaminen hajanaisesti alueen sisällä. Uhkina pidettiin lähialueille syntyviä samanlaisia palveluja kuin Satakunnassa, yhteistoiminnan toimimattomuutta (yhteistyö ei lähde käyntiin) sekä alueen matkailukohteiden muuntautumisen- ja uudistumiskyvyttömyyttä. <sup>7</sup>

## Matkaesitteiden ulkoasu

Yksi matkaesite käsitteli koko Satakuntaa. Kaksi esitteistä käsitteli Porin seutua. Myös Rauman seudun esitteitä oli kaksi. Lisäksi esitteiden joukossa oli yhteisesitteet Kokemäenjokilaakson ja Satakunnan merialueen kunnilta sekä kuntien omia esitteitä. Satakunnan Internet-sivujen matkailuosio oli jaettu kolmeen seutukuntaan. Varsinais-Suomen rajalta Kokemäenjokilaaksoon sijaitsee Rauman seutukunta, Porin seutukunta löytyy Kokemäenjoen rantamilta ja Pohjois-Satakunta on Pohjanmaan rajanaapurina. Jokaisella seutukunnalla oli oma linkkinsä ja niistä pääsi seutujen sivuille. Rauman seudun sivut noudattivat sisällöltään samaa kaavaa kuin esitteet. Porin seudun sivut olivat myös esitteiden kanssa samaa paria sekä kuvineen että sisältöineen. Pohjois-Satakunnan kohdalla näin eron siinä, että harva kunnista oli esitelty kattavasti esitteiden sivuilla. Esitteissä oli tuotu esiin Jämijärvi luontomatkailukohteena, Siikaisen kuistiperinne sekä Kankaanpään asema taidekaupunkina. Internet-sivuilta pääsi tutustumaan kattavasti myös muihin Pohjois-Satakunnan kuntiin. Internet-sivuilta oli saatavilla tietoa seitsemällä kielellä. Esitteissä kieliä näkyi hyvin vähän. Joillakin kunnilla saattaa olla erikseen esimerkiksi englanninkielisiä esitteitä. Ulkomaalaisia matkailijoita silmällä pitäen, kansainvälistä matkaesiteaineistoa olisi hyvä olla saatavilla.

Ulkoasultaan kaikki esitteet olivat värikkäitä. Matkaesitteissä usein kuvat hallitsevat visuaalista ilmettä.

Kolmetoista esitettä piti sisällään yhteensä 680 kuvaa. Kuvista 27 oli karttoja. Pois laskuista jätin tuotteiden ja kauppojen mainoskuvat. Mukaan laskin kuitenkin 190 esittely- ja mainoskuvaa erilaisista majoituspaikoista ja matkailupalveluista. Pidin näitä kuvia tärkeänä osana esitteitä, sillä esimerkiksi Rauman seudun esitteessä niitä oli yli puolet kuvista (64/96). Kuvien lisäksi esitteistä löytyi paljon informaatiota. Matkaesitteet pitivät sisällään karttojen lisäksi sanallisia ohjeita, aikatauluja ja luetteloita. Esitetyypit olivat hyvin samanlaisia. Ne tarjosivat monipuolisesti ja mahdollisimman paljon erilaisia kohteita sekä tietoa niistä. Monet esitteistä olivat yleisesitteitä ja niiden avulla pyrittiin tavoittamaan mahdollisimman monta kohderyhmää. Yleisesitteiden joukossa oli neljä yhdistettyä matka- ja kuntaesitettä. Kuntaesitteiden tarkoituksena on saada kuntaan lisää pysyviä asukkaita. Tällöin esitellään asioita, jotka eivät välttämättä matkailijaa kiinnosta. Ulvila, Merikarvia, Luvia ja Eurajoki panostivat asukkaiden houkuttelemiseen.

Kolme esitettä poikkesi muista keskittymällä tiettyyn kohderyhmään. *Merikarvianjoki*-esite oli suunnattu kalastajille. Esite oli kannesta kanteen täynnä kuvia kaloista, joesta, kalastajista ja jokivarren maise- mista (70/680). Tekstiosuudet pitivät sisällään ohjeita kalastamisesta ja hyvistä kalapaikoista. Rauman seudun *Ajan jäljet* -esitteeseen oli koottu alueen merkittävimmät historialliset kohteet. Kohteista oli tehty kronologisesti etenevä kokonaisuus. Esite oli suunnattu

erityisesti esihistoriasta ja historiasta kiinnostuneille matkailijoille. *Satakunnan merialue* -esite oli teemaal- taan merellinen ja se tarjosi merestä kiinnostuneille monia vaihtoehtoja viettää loma veden äärellä. Oma esitetyyppinsä ovat matkailutie- ja reittiesitteet. Näiden tarjoama malli palvelisi hyvin tulevan matkai- lutien markkinointia. Nyt läpikäymistäni esitteistä *Satakunnan merialue* oli lähimpänä tätä esitetyyppiä. Esitteen kannessa oli selkeästi merkitty rannikon lä- hettyvillä kulkeva veneilyreitti, joka yhdistää Rauman, Eurajoen, Luvian, Porin ja Merikarvian. Sisältö esitteli kunnat sekä niissä olevat matkailukohteet.

### Monipuolinen maakunta

*Satakuntalaiset sanovat, että maakunta on kuin Suomi pienoi- s- koossa. Pohjoisessa on karua ja kumpuilevaa, etelässä vehmasta ja viljavaa. Asutushistoria alkaa jo kivikaudelta mutta paljon on uusinta uuttakin. Maakunnassa on sekä idyllisiä vanhoja kaupunkkeja että koskemattoman komeaa luontoa. Meren yllä on tähtien vyö ja sisämaassa humisevat honkaiset harjut.* <sup>8</sup>

*Satakunta hyvää ja kaunista* -esitteen ensimmäisellä sivulla on teksti, joka kuvaa hyvin matkaesitteiden luomaa yleistä tunnelmaa. Satakuntaa tuodaan ensi- sijaisesti esille monipuolisena matkailumaakuntana ja alueena, josta löytyy kaikkea. Satakuntaa markki- noidaan ”satojen tapahtumien maakuntana”. Porin

vetonauloina ovat tasokas kulttuuritarjonta, musiikkitapahtumat, meri, Kirjurinluoto perhematkailukohteenä sekä Yyteri. Rauma nojaa maailmanperintöön ja mereen. Vetovoimaisia kohteita ovat Vanha Rauma, meri sekä matkailusaaret Kylmäpihlajan majakkasaari, entinen puolustusvoimain linnakesaari Kuuskajaskari ja Reksaaren retkeilysaari. Esitteessä esiteltiin Porin ja Rauman ulkopuolisista matkailukohteista Kauttuan Ruukinpuisto, Vuojoen empirekartano, Irijanteen kylä, Sammallahdenmäen pronssikautinen hautaröykkiö-alue, Emil Cedercreutzin museo, Puurijärven-Isosuo kansallispuisto, Säpin majakkasaari Luvialla, Ouran saaristo Merikarvialla, Villa Mairea, Leineperin ruukki, Joutsijärvi, Kokemäenjoki, Jämijärvi, Kankaanpään taidekaupunki ja Siikaisten kuistit. Esite toi monipuolisesti esiin luonto-, kulttuuri- ja historiakohteita.

*Kokemäenjokilaakso portti Satakuntaan* -esite yhdisti Kokemäenjokilaakson matkailualueen muodostavia kuntia, joita ovat Vampula, Huittinen, Kokemäki, Harjavalta ja Nakkila. Esitteessä esiteltiin eräopaspalveluita, luontoaktiviteetteja, museoita, elämyssafareita, majoitusta, maastoratsastusta ja ruokapaikkoja. Kokemäellä matkailukohteita ovat Ali-Ketolan tila, Evolution Adventures, Fäärkin torppa, Karimaan puutarha, Leinosen torppa ja Kriivarin porotila. Harjavallassa voi vierailla Emil Cedercreutzin museo- ja kulttuurikeskuksessa sekä Hiittenharju Curlingissa. Huittisissa sijaitsee Is-lanninhevostalli Viljar, Kivirannan kartano, Pahkaparaati ja Tuorin ratsutila. Nakkilassa kohteita ovat Nissi-

län tila ja Villilän kartano. Myös Kokemäenjokilaakson esitteestä näkyi pyrkimys monipuolisuuteen. Erityisesti erilaisten aktiviteettien esittelyyn oli panostettu.

Maisa (Porin Seudun Matkailu Oy) esitteli kahdes- sa esitteessään Porin ja sen seutukunnat. Esitteiden sisään oli kätkeytyä valtava määrä tietoa matkakohteista eri kohderyhmille. Kunnista oli tiivistetty yhteen sivuun kaikki mainitsemisen arvoinen. Poria mainostettiin monimuotoisena kulttuurikaupunkina. Noormarkku on ruukkialueen ympärille syntynyt kunta, jossa on mainiot ulkoilumahdollisuudet. Pomarkku on yksi Suomen kauneimmista taajamista ja sen tunnusmerkkinä ovat kaksi rinnakkaista kirkkoa. Merikarvialla meri ja joki lumoavat. Luvia on vanha merenkulkupitäjä. Ulvila on keskiaikainen kaupunki, jossa perinne elää tapahtumien kautta. Nakkila on tunnettu nahkiaisistaan, keinutuoleistaan sekä Suomen ensimmäisestä funktionalistisesta kirkosta. Harjavallassa voi ulkoilla Hiittenharjulla ja vierailla Emil Cedercreutzin museo- ja kulttuurikeskuksessa. Kokemäen valttina on itse Kokemäenjoki. Huittinen on helposti matkailijoiden tavoitettavissa hyvien kulkuyhteyksien vuoksi ja vetonaulana ovat useat luontokohteet. Monipuolisen maakunnan teema jatkui myös Maisan esitteissä.

Satakunnan Internet-sivuilla kolme seutukuntaa oli selkeästi teemoitettu. Jokaisella alueella on oma vetovimatekijänsä. Pohjois-Satakunta on täynnä luon-

**Vuojoen kartano Eurajoella. 2008.**



tokohteita. Se tarjoaa hyvät mahdollisuudet ohjelmapalveluille ja elämyksille. Porin seutu avaa kulttuuri- ja kokouspalvelujen suuren kirjon. Rauman seutu on historiallisesti arvokas ja siellä on vahva meriperintö. Samat teemat ovat löydettävissä myös matkaesitteistä, vaikka niissä ei ole käytetty selkeää teemoitusta. Kokoamalla yhteen monipuolisen tarjonnan palasia, voidaan saada selville kunkin alueen vetovoimaisuus. Matkaesitteiden ja Internet-sivujen luoma yhteiskuva Satakunnan matkailusta on kokonaisuutena yhteneväinen, joskin hieman pirstaleinen.

### Meri ja luonto

Meri on hallitseva teema erityisesti rannikon kuntien matkaesitteissä. Meri oli näkyvissä sekä kuvissa että tekstissä. Osassa kuvista ei ollut näkyvissä vettä, mutta esimerkiksi majakat yksistäänkin luovat mielikuvan merestä. Merelliset kuvat (46/680) pitivät majakoiden lisäksi sisällään veneitä, yksityiskohtia veneistä, verkkoja, merellä tapahtuvia aktiviteetteja, laitureita, satamia, rantaviivoja ja merimaisemapanoraamoja sekä veneiden kanssa että ilman veneitä

Esitteistä välittyi Satakunnan merellinen imago. Meri on maakunnan voimavara, jota kannattaa hyödyntää. Kun parhaillaan suunnitteilla oleva Selkämeren kansallispuisto-hanke toteutuu, tulee se lisäämään merellisyyden korostamista Satakunnan alueellisena voi-

mavarana. Meri on mielenkiintoinen ja kehittämisen arvoinen matkailukohde siinä mielessä, että vaikka se on yksinkertaisimmillaan luontokohde, on se samalla rikasta kulttuuriperintöä. Rauma on hyödyntänyt hyvin tätä perintöä esimerkiksi luomalla Rauman Merimuseon. Se panostaa myös erityisen paljon matkailusaariinsa. Myös Luvia tunnetaan merestä. *Luvia friskis myätäses!* -esite oli ulkoasultaan hyvin merellinen. *Merikarvia sata aurinkoista päivää enemmän* -esitteen pääosassa olivat meri, mökit, Merikarvianjoki, kalastus ja luonto. Satakunnan merimatkailukohteet Krookan veneily- ja kalasatama, Mericamping, Ouran saaristo, Reposaari, Yyteri, Luvian saaristo, Säpin majakkasaari, Laitakari, Kaunissaari, Olkiluoto, Rauman Saaristo, Kylmäpihlaja, Kuuskaskajari, Reksaari ja Syväraumanlahti olivat esillä monessa esitteessä. Merellisyys oli esillä kokonaisvaltaisesti *Satakunnan Merialue* -esitteessä.

Meriluonnon lisäksi myös muu luonto oli esillä matkaesitteissä. Jokaisessa esitteestä oli esitelty luontokohdeita. Luonto esiteltiin usein osana jotakin aktiviteettia. Tämä näkyi sekä tekstissä että kuvissa. Aktiivisia luontokuvia oli kolmekymmentäviisi. Hieman enemmän oli kuvattu luontoa yksistään (45/680). Eniten maisemakuvia sekä aktiviteetin kanssa että ilman aktiviteettia piti sisällään *Merikarvianjoki*-esite (70/680). Matkaesitteissä esiteltiin kattavasti maisemia ympäri Satakuntaa sekä retkeilymaastoja, joissa on mahdollisuus sekä omatoimisiin että ohjattuihin luontoaktiviteetteihin. Maakunnasta löytyy myös pyöräily- ja melontareittejä. Rauman

seutu mainosti idyllisten maalais- ja järvimaisemien läpi kulkevia pyöräilyreittejä sekä sirpaleisen saariston sopivuutta melojille. Eurajoella voi harrastaa joki- ja koskimelontaa. Ulvilan luontomatkailu sijoittuu Kullaan ja Joutsijärven maisemiin, joka tarjoaa järvimaisemia ja erämaatunnelmaa. Rauma, Luvia ja Merikarvia panostavat merellisiin luontoretkiin.

Kausiluonteisuus Satakunnan matkailussa tulee esille siinä, että miltei kaikki markkinoidut luontokohteet oli kuvitettu kesäkuvin. Matkailijoille oli tarjolla enimmäkseen kesäkohteita. Vain Maisan esitteissä oli talvikuvia (5/680). Talvikohteina toimivat ensisijaisesti Yyteri ja Jämi. Myös Harjavallan Hiittenharju mainostaa itseään talviulkoilupaiikkana. Talvikauteen olisi mahdollista panostaa entistä enemmän, vaikkakin talvimatkailu tuo omat haasteensa länsirannikon kunnille. Ilmastonmuutos sekä rannikon vaihtelevat sääolosuhteet eivät takaa vakaata talvea. Talvimatkailun kehittäminen ilman siihen liittyvää erityistä alueellista rikkautta on haastavaa. Matkailutie monipuolisena matkailukohteena antaa uusia mahdollisuuksia Satakunnan talvimatkailun kehittämiseen.

### Historia ja kulttuuri

Keskiaikaisperäisen rantatien varrella olevat merkittävät kulttuurihistorialliset kohteet löytyvät lähes kaikki Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kult-

tuurihistoriallisten ympäristöjen vuoden 1993 luettelosta. Listoilta pääseminen on aina positiivista ja sitä kannattaakin hyödyntää matkailumarkkinoinnissa. Osa kohteista oli esitelty matkaesitteissä. Kauttuan historiallinen teollisuusalue, Eurajoen-Irjanteen kulttuurimaisema, Vuojoen kulttuurimaisema, Köyliönjärven kulttuurimaisema, Säpin majakkasaari, Lankosken kylä ja kulttuurimaisema, Kokemäenjoen kulttuurimaisema, Noormarkun tehdasalue ja kirkonkylä, Pomarkun kirkonkylä, Vanha Rauma sekä Leineperin ruukinalue ja kulttuurimaisema tulivat esille useammassakin esitteessä. Moni listan kohteista kuitenkin puuttui esitteistä. Esimerkiksi pohjoisessa sijaitsevan Merikarvian alueella on monia kulttuurimaisemia, mutta Merikarvian esitteessä ei niistä mainittu mitään.

*Rauman seutu 2008* -esite toi esiin alueen asutushistorian ja perinteen. *Ajan jäljet Rauman seudulla* -esite oli erikoistunut historiaan. Unescon maailmanperintökohteet Vanha Rauma ja Lapin Sammallahdenmäki olivat odotetusti esillä monessa esitteessä. Ulvilan esitettä leimasi keskiaikaisuus ja historia. Leineperin ruukkimiljöö tuotiin vahvasti esille. Leineperin ruukilla oli myös oma esitteensä, jossa rautaruukin ympäristöä käytiin yksityiskohtaisesti läpi. Esitteissä tuotiin esille myös rakennusperintöä. Kaikkien esitteiden kuvissa oli paljon mukana kuvia rakennuksista (59/680). Rakennukset oli kuvattu useimmiten kaukaa niin, että mukaan tuli ympäröivää luontoa. Joissakin kuvissa oli kuvattu rakennuksien yksityiskohtia. Osa kuvista saat-

toi pitää sisällään monen rakennuksen kokonaisuuden. *Kartanopitäjä Eurajoki* -esitteessä tuotiin vahvasti esiin C. L. Engelin suunnittelema Vuojoen empirekartano.

Kulttuuriperinnettä ja historiaa kuvaavia kuvia oli paljon (56/680). Historiaa rakennettiin kuvissa käsistöiden, vanhojen rakennusten, esineiden, vaatteiden ja maisemien avulla. Perinnettä ja historiaa esittävisissä kuvissa oli usein käynnissä jokin perinteinen, mutta jo mennyt tapahtuma. Kuvat viittasivat elämysteollisuuteen. Kuvat olivat tapahtumista, joissa oli rakennettu puitteet menneisyyden uudelleen ilmentämiselle. Mukana oli näyttelijöitä ja ajanmukaiset asusteet. Lavastamalla mennyttä pyritään tarjoamaan matkailijoille elämyksiä. Historiallisessa maisemakuvassa on kuvateksti erityisen tärkeä. Pelkkä kiviröykkiö yksistään ei kerro tietämättömälle katsojalle, että kyseessä on esihistoriallinen kohde.

Elämysmatkailun ei tarvitse olla sidoksissa historiaan, myös nykyisyyden avulla voidaan tuottaa elämyksiä. Satakunnan historiaa ja nykykulttuuria on tuotu esitteissä esille sopivassa suhteessa. Kulttuuri-luokkaan kuvia kertyi kolmekymmentä. Nykykulttuurin huomioon ottaminen on tärkeää, sillä pelkkään menneisyyteen pohjaava kulttuuritarjonta ei tavoita tarpeeksi suurta määrää matkailijoita. Porilla ja Raumalla on vahva musiikillinen leima. Monet musiikkitahtumat ovat valtakunnallisesti tunnettuja. Raumalta Poriin kesällä 2008 siirtynyt juhannusfestivaali RMJ (Raumanmeren juhannus) vahvistaa Pori Jazzin ja Pori

Folkin jo ennestään luomaa Porin luonnetta musiikki- ja tapahtumakaupunkina. RMJ tulee myös näkymään tulevaisuuden kävijämäärä-tilastoissa. Rauma tunnetaan Festivo- ja Rauma Blues-musiikkitahtumista. Esitteissä tuotiin musiikkitahtumat hyvin esille.

### **Maisa ja matkapaketit**

Maisan esitteet *Juhlava Porin Seutu* -valmismatkaesite ja *Juhlava Porin Seutu* -ryhmämatkaesite olivat uusi lisä Satakunnan matkaesitteiden tarjontaan. Esitteistä huokui ajankohtaisuus ja tuoreus. Esitteiden teemana oli Porin 450-vuotisjuhla. Porin seudun matkailutarjonta näyttää olleen erityisen runsasta ja monipuolista vuonna 2008. Esitteissä oli esitelty tapahtumia, kuntia sekä valmiita matkapaketteja. Paketteja löytyi aktiivilomalaisille, luokkaretkeläisille, ostosretkeläisille ja hemmottelulomaa kaipaaville. Edustettuina olivat myös meriretket, perhematkailu, historia- ja kulttuuri-retket sekä luontoretket. Erityisesti perheisiin panostaminen näkyi niin Maisan kuin muidenkin esitteissä. Usein esitteiden kuvissa oli lapsi, lapsia tai perhe (38/680). Perhematkailukohteista Porin Kirjurinluoto tuli esille vahvimmin.

Maisalta on ilmestynyt samanlaiset esitteet myös vuonna 2009 eli panostus ei jäänyt vain juhlavuoteen. Maisa uutena organisaationa on ottanut askeleen elävöittääkseen Porin seudun matkailuimagoa. Valmiita paketteja oli kuitenkin niin paljon, että esitteiden yleis-



kuva jäi hieman sekavaksi. Maisan paketeissa näkyvä hyvinvointimatkailun idea vetää matkailijoita puoleensa. Nykymatkailija on kuitenkin myös omatoiminen. Maakunnan etuna on, että se tarjoaa irrallisia, mutta toisiinsa helposti yhdistettäviä palveluja eikä täysin valmiiksi räätälöityjä paketteja. Paketeissaan Maisa oli ajatellut kuntarajoja laajemmin. Vaikka teemana onkin Porin 450-vuotisjuhla, myös ympäristökuntien matkailutarjontaa oli esitelty kattavasti. Paketeissa oli yhdistelty eri matkakohteita. Satakunnassa yrityspalvelut ja matkailu tehdään seutukunnittain, mutta seudut tekevät myös maakunnallista yhteistyötä.<sup>9</sup> Yhteistyö eri kuntien välillä onkin erittäin tärkeää silloin kun lähdeään markkinoinnissa ilmentämään koko maakunnan alueellisuutta. Matkailutie tulee erityisen luonteensa vuoksi yhdistämään kuntia entisestään. Se tarjoaa myös hyvät puitteet omatoimiseen matkailuun.

### Lopuksi

Sekä MEKin kävijämäärätalastoissa että Satakunnan Palveluvision 2010-strategiassa mainitut Satakunnan suosituimmat matkailukohteet tuotiin vahvasti esille myös analysoimissani matkaesitteissä. Luontokohdeista Yyteri oli esillä neljässä esitteessä, Jämi kahdessa ja saaristo seitsemässä. Porin ja Rauman teatterit esiintyivät kolmessa esitteessä ja museot kuudessa. Emil Cedercreutzin museo oli esillä kolmessa esit-

teessä. Historiallisista kohteista Vanha Rauma oli tuotu esiin viidessä esitteessä, Sammallahdenmäki kolmessa ja Vuojoen kartano kuudessa. Pori Jazz näkyi neljässä esitteessä ja Rauman Festivo-musiikkipäivät kahdessa. Yhdenmukaisuudesta voidaan vetää johtopäätös, että Satakunnan matkailumarkkinointi suureksi osaksi perustuu näille vetovoimaisiksi havaituille kohteille.

Satakunnan esitteissä käytetyt kuvat olivat mielestäni hyvin tyypillistä matkaesitekuvastoa. Maisemat olivat kauniita, vanhat rakennukset idyllisiä ja ihmiset iloisia. Luonto oli vehreää ja toimi näyttämönä erilaisille aktiviteeteille. Merikuvat toivat esiin merenkulkuromantiikkaa sekä mereen liittyviä aktiviteetteja. Perinnekuviissa panostettiin elämyksellisyyteen. Suuri osa kuvista oli pieniä mainoskuvia majoituspalveluista ja matkakohteista. Nämä kuvat tekivät esimerkiksi *Merikarvia sata aurinkoista päivää enemmän* -esitteestä sekavan ja vaikeasti luettavan. Monipuolisuutensa vuoksi esitteitä lukemalla on vaikea määritellä mitkä kohderyhmät olisivat vahvimmin esitteissä esillä. Mielestäni luonto- ja kulttuurimatkailijoille oli yhtä kattava tarjonta. Perhematkailuun panostettiin. Maisan esitteissä oli otettu eniten huomioon kohderyhmiä. Esitteissä oli esimerkiksi erilaisia hemmottelu- ja aktiviteettipaketteja, joita voidaan markkinoida ryhmille, sinkuille ja pariskunnille. Muissa esitteissä oli pääosin keskitytty hieman suppeampaan kohderyhmäotokseen. Jaon voi tehdä luonto- kulttuuri- aktiivi- ja perhematkailijoihin.

Satakunnan matkaesitteistä jäi päällimmäisenä mieleen mielikuva monipuolisesta maakunnasta, jossa on suuri tarjonta eri kohderyhmille. Satakunta ei ole profiloitunut mihinkään tiettyyn teemaan vaan sen matkaesitteiden välittämä kuva on moniaineksinen kokonaisuus. Mikäli yksi teema täytyisi nostaa ylitse muiden, sanoisin sen olevan merellisyys. Analysoimieni esitteiden joukossa oli paljon rantatien varren kuntia. Tulevaisuudessa tulisi pohtia maakunnan matkailun tilaa ilman selkeää johtotähteä ja sitä, että riittääkö pienistä palasista koottu matkailuimago pitämään maakunnan tarpeeksi vetovoimaisena kohteena? Koko maakunnan läpi kulkevassa matkailutiessä on hyvät lähtökohdat profiloitumisen suuntaan.

Vaikka Satakunnan matkailumarkkinointi näyttää tukeutuvan luotettaviin vetovoimatekijöihin, aina on tilaa myös uusille kohteille. Kaavoihin kangistunutta markkinointia voidaan elävöittää uusilla matkailukohteilla. Onnistunut matkailutie on osaltaan ratkaisu Satakunnan matkailuimagon vahvistamiseksi. Perinteisesti kulttuuri- ja luontomatkailu nähdään toisistaan erillisinä matkailun sektoreina, joilla on omat kohderyhmänsä. Rantatiestä tehdään toimiva kokonaisuus, joka rakennetaan useamman teeman kautta. Rantatie antaa mahdollisuudet Satakunnan matkailun kehittämiseen uuteen suuntaan.

### Viitteet

<sup>1</sup> Kiviluoto, Saarinen & Tuohino 2008, 9.

<sup>2</sup> Äikäs 2004, 31.

<sup>3</sup> Vuoristo 2000, 177–178.

<sup>4</sup> Äikäs 2004, 71.

<sup>5</sup> Matkailunedistämiskeskus. Matkailukohteiden kävijämäärät 2007 <[http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/\(pages\)/Tutkimukset\\_ja\\_tilastot](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/(pages)/Tutkimukset_ja_tilastot)> 20.1.2009.

<sup>6</sup> Satakunnan palveluvision 2010, 100–102.

<sup>7</sup> Satakunnan palveluvision 2010, 105.

<sup>8</sup> Satakunta hyvää ja kaunista –esite 2008, 2.

<sup>9</sup> Satakunnan www-sivut. <[www.satakunta.fi](http://www.satakunta.fi)>. 24.1.2009.

## Lähdeluettelo

### Tutkimuskirjallisuus

Kiviluoto, Saara, Saarinen, Jarkko & Tuohino, Anja: Suomalaisen kulttuurin näkyminen ulkomaalaisten matkanjärjestäjien matkaesitteissä. MEK A:157, 2008.

Matkailunedistämiskeskus. Matkailukohteiden kävijämäärät 2007. <[http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/\(pages\)/Tutkimukset\\_ja\\_tilastot](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/(pages)/Tutkimukset_ja_tilastot)>. 20.1.2009.

Satakunnan www-sivut. <<http://www.satakunta.fi>>. 24.1.2009.

Satakunnan palveluvision 2010. <[http://www.posek.fi/strategia/muut\\_strategiat.html](http://www.posek.fi/strategia/muut_strategiat.html)>. 26.1.2009.

Tuohino, Anja: *Elämyksen representaatiot matkaesitteissä – esimerkkinä talvinen Itä-Suomi*. Teoksessa: Saarinen, Jarkko & Järviluoma, Jari (toim.): Luonto matkailukohteena: virkistystä ja elämyksiä luonnosta. Metsätutkimuslaitoksen tiedonantoja 866, Rovaniemi 2002.

Vuoristo, Kai-Veikko: *Matkailun muodot*. WSOY Bookwell Oy, Porvoo 2000.

Äikäs, Topi Antti: *Imagoa etsimässä: kaupunki- ja aluemarkkinoinnin haasteista mieliuivien mahdollisuuksiin*. Suomen kuntaliitto, Helsinki 2004.

### Matkaesitteet:

Ajan jäljet Rauman seudulla, Rauman Seudun Kehitys Oy 2007.

Juhlava Porin Seutu – valmismatkaesite, Maisa Porin Seudun Matkailu Oy.

Juhlava Porin Seutu – ryhmämatkaesite, Maisa Porin Seudun Matkailu Oy.

Kartanopitäjä Eurajoki.

Kokemäenjokilaakso – Portti satakuntaan.

Leineperin ruukki.

Luvia, Friskis myötäsies!

Merikarvia, Merikarvian kunta ja Merikarvian Matkailu Oy.

Merikarvianjoki.

Rauman seutu 2008, Rauman seudun matkailutoimisto.

Satakunta hyvää ja kaunista, Satakunta tourist / Satakuntaliitto 2005.

Satakunnan merialue – Selkämeren aarreaitta.

Ulvila.

## Aartenetsintää Rantatietä pitkin

▪ Pirita Ihamäki

Matkailussa ihmisiä on aina viehättänyt seikkailullisuus, mikä on saanut erityisesti nuoret uudelleen seikkailemaan luontoon. Samalla se on lisännyt elinympäristön kautta ympäristötietoisuutta. Matkailu, virkistäytyminen ja harrastaminen ovat lähentyneet toisiaan ja sillä on vaikutusta tuotevalikoiman monipuolistumiseen. Aartenetsintäpeleistä geokätkentää voidaan pitää maailman laajimmin levinneenä GPS-paikanninta hyödyntävänä *mixed reality* -pelinä. Toisin sanoen geokätkentä toimii sekä virtuaalisessa eli internet ympäristössä että reaali eli todellisessa ympäristössämme. Geokätkentää voidaan pitää myös leikkinä sekä harrastuksena, kun se on vapaaehtoista, toistuvaa ja mielihyvää tuottavaa toimintaa.<sup>1</sup>

Internetin hyödyntäminen matkailuteollisuudessa on viime vuosina muuttanut sosiokulttuurisia tapojamme, uskomuksiamme, arvojamme ja elämäntapojamme. Sosiaaliset trendit pyrkivät määrittelemään asenteitamme, joilla puolestaan on sosiaalisia seurauksia.<sup>2</sup> Geokätkentää voidaan pitää trendinä, joka nähdään tässä artikkelissa kehityssuuntana, uudenlaisena pelilajina.<sup>3</sup> Geokätkennän vuorovaikutus ja pelitila ovat erilaiset kuin perinteisessä verkkopelaamisessa. Peliä ei näppäillä pelkästään sormenpäillä, vaan pelissä ollaan myös reaali maailmassa ja toiminta on fyysistä.<sup>4</sup> Kaivolan ja Rikkisen mukaan peleissä virtuaalisen ja reaali maailman välillä on aina kyse pelaajan suhteesta ympäristöön. Ihminen on aktiivinen toimija, joka

prosessoi ympäröivästä todellisuudesta saamaansa informaatiota henkilökohtaisten suodattimien lävitse. Suodattimien toiminta perustuu havaintoihin ja aikaisempiin kokemuksiin, joiden avulla ympäristömielikuvat eli representaatiot ympäristöstä syntyvät ja edelleen muokkautuvat kokemusten karttumisen myötä. Tunteilla, arvostuksilla ja asenteilla on oma merkityksensä ympäristömielikuvien muodostumisessa.<sup>5</sup> Geokätkennässä ympäristöllä on suuri merkitys pelaajalle, koska harrastaja päättää geokätköjen etsimisestä ja piilottamisesta muun muassa luonto- tai kulttuurimaisemiin. Geokätkennän harrastajan ympäristömielikuvien muodostuminen tapahtuu aiemman luonnossa liikkumisen myötä ja kehittyy geokätkentäharrastuksen myötä jopa elämysten kartoittamiseksi paikkoihin joihin muuten ei tulisi mentyä.<sup>6</sup>

Termiä seikkailumatkailu (*adventure travel*) on usein käytetty kirjallisuudessa ja matkailuteollisuudessa kuten myös termiä seikkailumatkailu (*adventure tourism*) seikkailumatkailu. Addison (1999) määrittelee seikkailumatkailun olevan mitä tahansa matkaa, joka on lähellä luontoa, jonka suorittaa henkilö, mikä poikkeaa ympäristön kohtaamisena tuntemattomilla paikoilla ja ihmisillä, joiden tarkoituksena on seikkailu, oppiminen, liiketoiminta, vuorovaikutus, vapaa-aika, urheilu, nähtävyyksiin tutustuminen ja matkailu. Tämä viittaa siihen, että seikkailumatkailu on jotakin laajempaa kuin matkailu tai vapaa-aika itsessään, koska mukaan otetaan tavoitteet, jotka saattavat olla lähellä esimer-

kiksi ammatillisia aktiviteettejä. Trendit seikkailumatkailussa tai niiden hyödyntäminen tuotekehityksessä ovat kasvattaneet seikkailumatkailun aktiviteettejä. Tätä mahdollisuutta on usein hyödynnetty päiväerailuissa, jotka perustuvat ihmisten teknologiataitojen kehittymiseen, ja nämä taidot voivat olla mukana valmisteluissa tai rakennettaessa seikkailumatkailua.<sup>7</sup> Seikkailumatkailu nähdään artikkelissa yhtenä geokätkeilijöiden mielenkiinnon kohteista, jossa kätkijät ovat piilottaneet luonnon helmaan geokätköjä. Geokätkennän harrastajat haluavat esitellä omaa maisemanäkemystään muille harrastajille ja liikuntamahdollisuuksia vaeltaa luonnossa etsien geokätköjä.

Artikkelissa pohditaan, miten geokätkennän harrastajat hyödyntävät matkustaessaan harrastustaan elämysten keräilynä. Tutkimuskysymyksinä ovat: minkälaiset paikat ovat harrastajien mielestä mielenkiintoisia geokätkökohteita ja minkälaisia mielenkiintoisia geokätkökohteita rantatien varrelta löytyy? Käsittelen ensin geokätkennän syntymistä nopeasti leviäväksi maailmanlaajuiseksi geokätkentäharrastajien yhteiseksi harrastukseksi. Geokätkentäharrastuksen alkujuurten jälkeen käsittelen geokätkentäharrastusta matkailullisena elämysten keräilynä. Neljäntenä analysoin geokätkökohteita Suomessa sekä etenkin rantatien varrella olevia geokätkentäkohteita. Lopuksi vedän yhteen geokätkentäharrastuksen matkailuelämysten keräilemisen kohteet mielenkiintoisina geokätkentäkohteina rantatien varrella.

## Geokätkennän syntyminen

Geokätkentä sai alkunsa Yhdysvalloista, kun Yhdysvaltojen puolustusministeriö poisti vuonna 2000 tarkoituksellisen GPS-signaalin häirinnän, ns. SA-koodin. Tämän ansiosta GPS-paikantimien tarkkuus parani oleellisesti n. 70 metristä aina 5–10 metriin. Uusi tarkkuus teki mahdolliseksi geokätkennän harrastamisen.<sup>8</sup> Geokätkennän alkujuuret johtavat lasten aarteensintäleikeistä aikuisten kiinnostukseen modernia aarteensintää kohtaan. Jack Petersin mukaan tietokonekonsultti Dave Ulmer halusi testata ideoituaan piilottaessaan suunnistusjäljen metsään Yhdysvalloissa. Hän kutsui ideoituaan nimellä ”Great American GPS Stash Hunt” ja postitti koordinaatit internetiin GPS:n käyttäjille. Idea oli hyvin yksinkertainen: piilotetaan metsään laatikko ja sijainnista lähetetään viesti koordinaatteina, jonka jälkeen löytäjä voi etsiä laatikon oman GPS-paikantimen avulla. Yhdysvalloissa on perustettu vuonna 2000 virallinen geokätkentäsivusto, jonka osoite on [www.geocaching.com](http://www.geocaching.com). Geocaching.com-sivusto toimii tällä hetkellä geokätkennän pelialustana sekä harrastajien virallisena sivustona.<sup>9</sup>

Lähtiessä etsimään aarretta geokätkennän harrastaja tutustuu [www.geocaching.com](http://www.geocaching.com) sivuston kätkövalikoimaan ja valitsee sijainniltaan sopivan paikan. Seuraavaksi vuorossa on koordinaattien naputtelu GPS-paikantimeen, jonka jälkeen harrastaja voi lähteä etsimään kätköjä. Etsinnän kohde, geokätkö, on

yleensä pakasterasia, josta löytyvät geokätkentätiedote, lokikirja löydön todentamista varten ja pieniä aarteita, esimerkiksi geokolikoita<sup>10</sup> tai pieniä pehmoeläimiä. Löydettyään kätkön, harrastaja voi ottaa muistoksi kätköstä pienen esineen ja laittaa tilalle uuden. Lisäksi hän kirjoittaa itsestään merkinnän geokätköllä olevaan lokikirjaan. Palattuaan tietokoneensa äärelle harrastaja ilmoittaa löydöstään ja kokemistaan seikkailuista kätkön kotisivun sähköiseen vieraskirjaan. Jokaisesta löydetystä kätköstä harrastaja saa pisteen ja harrastus voi näin muuttua myös kilpailuksi. Harrastajan saamat pisteet voivat olla haaste uusille geokätkennän harrastajille sekä tavoite kilpakumppaneille. Kun geokätkentäharrastaja rekisteröityy [Geocaching.com](http://Geocaching.com)-sivustolle, hän saa itselleen profiilisivuston. [Geocaching.com](http://Geocaching.com) ylläpitää jokaisesta rekisteröityneestä geokätkennän harrastajasta omaa profiilisivua. Profiilisivulla harrastaja voi seurata saamiaan pisteitä geokätkentäpelistä. Profiilisivulle pelaaja voi laittaa tietoja myös itsestään, kuten oman valokuvansa sekä valokuvia kätköilymatkoiltaan.<sup>11</sup> Geokätkennässä harrastajasta välittyvä identiteetti rakentuu profiilisivun ja geokätkennän Groundspeak forum -keskustelupalstan kertomuksista ja keskusteluista. Useat harrastajat pitävät lisäksi päiväkirjaa omilla sivustoillaan ja kertovat niissä geokätkentäseikkailuistaan. Näin heistä on tullut myös geoyhteisön kulttuurin tuottajia. Tällöin myös viestit ovat harrastajien identiteettiä tukevia. Kirjoitustyyli ja kirjoituksen merkitykset kertovat harrastajasta.



Harrastajan identiteetin muodostumiseen ja muokautumiseen vaikuttavat Groundspeak-foorumien keskustelupalstalla geokätkentäkulttuurin arvot ja järjestelmässä toimiminen. Vaikka kommunikointi harrastajien välillä tapahtuu usein tietokonevälitteisesti, he tapaavat toisiaan myös reaaliworldissa, joten tämä on osaltaan vaikuttanut identiteettikuvan muodostumiseen.<sup>12</sup> Geokätkentä on syntynyt digitaalisen kulttuurin kentälle uutena harrastuksena, elämysten keräilyinä, urheiluna, pelinä ja leikkinä. Geokätkentää kohtaan ilmenevä julkisuus Yhdysvalloissa herätti medioissa kiinnostusta ja sitä kautta harrastus levisi lumipalloilmion tavoin eri puolille maailmaa. Tämä perustuu Geocaching.com sivuston tietoon, haastatteluihin ja geokätkentää koskeviin lehtiartikkeleihin.<sup>13</sup>

**Kuvat vasemmalta oikealle: Nakkilan lukiolaiset harjoittelevat GPS-paikantimen käyttöä, Nakkilan kirkko, Nakkilan lukion GIS-paikkatietotapahtuma vuonna 2004 ja GPS-paikantimen opettelua Turun Paasikivi-Opistolla vuonna 2006. Kuvat: Mervi Tommila, Pirita Ihamäki ja Tuukka Erkkilä.**

Harrastus on kasvanut nopeasti ja 19.8.2008 mennessä maailmalla oli 636.795 kätköä yli 220 eri maassa.<sup>14</sup> Valtavan kasvun myötä löytyy myös monenlaisia harrastajia, jotka ovat luoneet matkailullisesti mielenkiintoisen uudenlaisen kohderyhmän. Seuraavaksi käsitellään geokätkentää matkailullisena elämysten keräilyinä.

## Geokätkentä matkailullisena elämysten keräilyinä

Geokätkentä kuuluu ensimmäisiin uusiin globaaleihin sosiaalisiin verkkopeleihin. Verkkopeliyhteisöt elävät koko ajan ja muuttuvat hyvin nopeasti. Yhteisöön kuulumisen on oman valinnan mukaista yhteisöön samaistumista. Sosiologit puhuvat siirtymisestä elämäntapayhteisöjen eli uusheimojen aikaan. Näille uusille sosiaalisille yhteisöille on ominaista elektiivisyys eli omaan valintaan perustuva osallistuminen.<sup>15</sup> Tämä merkitsee, että geokätkentäharrastajat ympäri maailmaa jakavat aarteensintäseikkailujaan vapaaehtoisesti toisilleen yhteisönsä kautta. Geokätkentäharrastuksen ympärille on muodostunut moninainen verkosto, joka on muodostanut geokätkentäkulttuurin. Geokätkentäkulttuuri on kerännyt harrastajia yhteisten merkitysten äärelle erilaisten viestintävälilien kautta, jotka ovat keskeinen osa geokätkentäharrastusta.<sup>16</sup>

Manuel Castells on esitellyt käsitteet ”virtojen tila”, *space of flows* ja ”paikkojen tila”, *space of places*. Käsitteet kuvaavat hallitsevien taloudellisten organisaatioiden logiikkojen irrottautumista perinteisten kulttuuristen identiteettien ja paikallisyhteisöjen sosiaalisista rajoitteista. Castells näkee, että virtojen yleistyminen yhtäältä vähentää valtioiden itsenäisyyden ja identiteettien merkitystä ja toisaalta yhtä aikaa haastaa kansalliset identiteetit ja rajat.<sup>17</sup> Geokätkentäpeli on mo-

nikulttuurista, valtion rajojen ylittämistä sekä kansallisten identiteettien ja henkilökohtaisen identiteetin irrottautumista virtuaalitalasta ja reaaliworldista.<sup>18</sup> Paasin teoksessa Kenichi Ohmae näkee, että elämme rajattomassa maailmassa, jossa kansallisvaltiot ovat menettäneet merkityksensä taloudellisina toimijoina. Rajojen ylittäminen ja identiteettien merkitys käsitetään erilaisena virtuaalitaloissa. Siksi voidaan sanoa, että virtuaalitalat tuottavat uusia globaaleja maanteita. Internet yhdistää ihmisiä tilassa tavoilla, jotka muuttavat ajattelutapaamme, yhteisöllisyytemme luonnetta tai jopa viime kädessä identiteettiämme.<sup>19</sup> Geokätkennän voidaan sanoa yhdistävän virtuaalitalasti globaaleja maanteita Groundspeak-foorumin keskustelupalstalla. Toisaalta reaaliworldissa kansainväliset harrastajien yhteiskätköilyt ja tapahtumat ovat yhdistäneet geokätkennänharrastajia yhteisen harrastuksen ympärille. Geokätkennän vuorovaikutus ja pelitala ovat erilaiset kuin normaalissa verkkopelaamisessa. Peliä ei enää näppäillä pelkästään sormenpäillä, vaan pelissä ollaan mukana reaaliworldissa ja toiminta on fyysistä. Geocaching.com-sivustosta on tullut geokätkennän globaalinen maantie sekä sosiaalinen tila.<sup>20</sup>

Kehittyneiden maiden matkailussa arvioidaan olevan tapahtumassa merkittävä siirtymä ”uuden tyyppiiseen” matkustamiseen. Tämän seurauksena on nähtävissä joukko yhteiskuntatason rakenteellisia muutoksia. Tärkeimpiä muutoksia kysyntäpuolella on nähtävissä ihmisten matkailukokemusten lisääntyminen ja

sitä kautta tietoisuuden lisääntyminen. Toisaalta on nähtävissä asenteiden muuttuminen ympäristöä kohtaan.<sup>21</sup> Matkailussa painottuvat yksilöllisten tarpeiden korostuminen ja erilaisten matkailuprofilien tarpeiden hyödyntäminen. Vastaavasti matkailupalvelujen tarjontaan on vaikuttamassa uusia merkittäviä tekijöitä, kuten uusien matkakohteiden esiintulo, uusien matkapalveluiden ja -ohjelmantarjoajien mahdollisuudet ja uuden informaatio-tekniikan myötä uusien palveluiden mahdollisuudet.

Hugentobler 1995 on katsonut matkailun kysyntä- ja tarjontatekijöiden muutosten merkitsevän ennen kaikkea enemmän elämysten tuottamista. Valmispakettimatkailusta siirrytään yksilöllisempiin matkapaketteihin. Matkailun rooli ihmisten hyvinvoinnissa on nykyään tunnustettu tärkeäksi, matkailun tuottama hyvinvoinnin lisä painottuu suurelta osin ihmisten tunnetiloihin, pääosin sosiaalisten ja henkisten tarpeiden tyydytykseen. Siksi tuntuu luonnolliselta tarkastella tätä laajaa aihepiiriä elämysten kautta. Lähtökohtana voidaan pitää tällöin olettamusta, että hyvinvoinnin lisä on yhteydessä suoraan koettuun elämykseen. Elämyksiä voidaan pitää yhtenä ydinasiiana matkailussa. Vilken 1997, on määritellyt elämystä havainnon (perseption) ja tuntemuksen (sansning) kautta. Havainto tässä yhteydessä viittaa tiedostamiseen, joka on syntynyt uusien nähtävyyksien tai uuden informaation erilaisten aistien havainnoinnin pohjalta. Elämys voidaan näin ollen määri-

tellä ihmisten tajunnassa ärsykkeiden aiheuttamaksi tuntemukseksi.

Elämysten prosessiluonne on kaksivaiheinen. Ensimmäisenä on *involvement* eli mukaanmeno ja toisena *flow* eli virta. Nämä ovat usein käytettyjä sanoja kuvaamaan matkailuelämysten syntyä. Elämys on yleensä mielen sisäinen, henkilökohtainen tapahtuma ja konkreettinen kokemus.<sup>22</sup> Matkailussa saatuja elämyksiä ja kokemuksia on kuvattu runsaasti ja näitä voidaan hyvin verrata geokätkentäpaikoista saatuihin henkilökohtaisiin tunne-elämyksiin. Uusien paikkojen näkeminen on mielekästä ja paikat saavat erilaisia merkityksiä. Geokätkennän harrastaja nimimerkillä Pupu kertoo tunteistaan geokätkentää kohtaan, ”*mielekkäintä on liikkua ympäri kaupunkia tai luonnossa koska siinä saa liikuntaa ja näkee uusia paikkoja ja voi oppia uusia asioita. Väikeintä on muina miehinä etsiä kätköä, kun ympärillä on lauma geojästejä, varsinkin jos satelliittien vähyden takia GPS-paikantimen tarkkuus on kymmeniä metrejä (minusta tämä on nimenomaan vaikeaa, ei haasteellista). Haasteellisinta on välillä kätköpaikalle pääseminen ja yleensä sen miettiminen mihin koloon juuri tämä piilottaja on kätkönsä piilottanut.*”<sup>23</sup>

Vapaa-ajan matkailua voidaan luonnehtia niiden tapahtumien kokonaisuudeksi, joissa ihmiset liikkuvat tarkoitushakuisesti paikkakuntien välillä löytääkseen tavoittelemiaan elämyksiä. Elämysten tuottamisella tarkoitetaan elämyksellisten puitteiden luomista ja vastaavasti elämystuotteet ovat tuotteita, jotka tarjoa-



vat mahdollisuuden asiakkaan elämyskokemuksiin.<sup>24</sup> Geokätkennän harrastamisesta on tullut harrastajilleen elämäntapa, jolloin harrastus on muuttunut vahvasti osaksi elämää. Harrastajien mielestä on mielenkiintoista yhdistää uusi teknologia luonnossa liikkumiseen ja yleisesti matkustamiseen. Pertuh-joukkue kertoo geokätkentäharrastuksen kiinnostavuudesta seuraavasti: *”uusi teknologia, harrastuksen yhtymäkohdat muihin harrastuksiin. Geokätkentä sopii tavoitteisemme kiertää kaikki Suomen kunnat ja kulkea mahdollisimman paljon eri teitä”*<sup>25</sup>. Haastatellut harrastajat korostivat geokätkennän virikkeellisyyttä. Geokätkentäharrastus koettiin haasteellisena ja antoisana. Geokätkentä antaa sekä fyysisiä että älyllisiä haasteita. Harrastus tuottaa mielihyvää, jossa liikuntaan yhdistyvät luontoelämykset, kuten erilaisten maisemien kokeminen.<sup>26</sup>

Geokätkennän harrastaminen tarjoaa elämyksiä, onnistumisen hetkiä ja liikunnallista iloa. Geokätkentä voidaan nähdä myös suunnistuksen kaltaisena urheiluna. Geokätkennässä kätköjen hakeminen vaatii joskus jopa kiipeilytaitoja.<sup>27</sup> Joseph Maguiren mukaan urheilullisuus alkaa läpäistä erilaisten sosiaalisten ryhmien elämäkäytäntöjä. Liikunnasta haetaan uusia kokemuksia, sisältöjä ja mielekkyyttä elämään. Pierre Bourdieun mukaan erilaiset liikuntamuodot ja niihin liittyvät vapaa-ajan maailmat sisältävät omia traditioita, arvoja, rooleja ja valintoja.<sup>28</sup> Samoin geokätkennässä, lähdetessä hakemaan kätköjä, harrastajat tekevät samankaltaisia alkuvalmisteluita eli traditiota. Geokät-

kennän harrastajilla on pitkälti samankaltainen arvo- maailma luonnossa liikkumisen ja korkean teknologian yhdistämisen suhteen. Geokätkentäharrastus perustuu vapaaseen valintaan uusien seikkailujen, elämysten ja terveellisen liikunnan parissa. Lisäksi geokätkennän harrastaja voi luoda itselleen erilaisia rooleja. Hän voi olla geokätkentäyhteisön jäsen ja nauttia enemmän keskusteluista Groundspeak-foorumilla tai olla enemmän virtuaalinen geokätkennän harrastaja. Toinen harrastaja nauttii enemmän kätköjen suunnittelusta ja toteuttamisesta. Toisaalta harrastajalla voi olla enemmän kilpailullinen rooli, jolloin tärkeintä on löytää ja kuitata eli logata mahdollisimman monta kätköä.<sup>29</sup>

Geokätkentää voidaan pitää myös keräilyharrastuksen rajailmiönä. Veli Granö on määritellyt keräilyharrastuksen olevan huvia, hyötyä, oppimista ja luovaa toimintaa. Keräily on leikkiä, vapaaehtoista toimintaa tai askarointia, joka suoritetaan määrättyissä ajan ja paikan rajoissa. Keräilyyn on lähdetty vapaaehtoisesti, kuitenkin sitovien sääntöjen saattelemana Siinä on oma tarkoitusperänsä sekä ilon tunne. Keräily voidaan nähdä pelinä, jossa on säännöt ja jossa voi voittaa kilpailijansa. Pelissä on panoksena keräilyyn liittyvä kulttuurinen pääoma ja keräilykohteeseen liittyvä tietotaito. Keräily on valikoivaa, aktiivista ja pitkäjänteistä eriytyneiden objektien, esineiden, ideoiden tai kokemuksiin liittyvien joukkojen hankkimista, omistamista ja jäsentelyä. Kokoelma, niin kutsuttu kokonaisuus, saa erityisen merkityksen keräilijältään.<sup>30</sup>

Geokätkentää voidaan verrata lintujen ”bongaukseen”, lentokoneiden tai junien ”spottaukseen ja matkakohteiden keräilyyn, jotka ovat suurelta osin aineetonta keräilyä. Esineellisen ja aineettoman keräilyn välimaastoon sijoittuvat muun muassa valokuvat, matkamunistot, bongaus, geokätköt ja kokoelman osat. Aineeton keräily voi olla määrällistä, bongattujen ”pinnojen” keräilyä, geokätköistä löydettyjen aarteiden keräilyä tai laadullisten elämysten keräilyä. Elämysten keräilijä voi kerätä vaikkapa geokätkökohteita. Hän etsii niitä Geocaching.com -sivustolta ja muuntaa ne elämyksiksi löydettyään kätköpaikat ja lähettämällä valokuvia omalle profiilisivustolleen. Toisaalta elämyksiä voidaan kerätä pelkästään muistoiksi geokätköpaikoilta. Geokätkentäharrastus on sosiaalinen harrastus. Näin ollen omat elämykset halutaan myös jakaa kirjoitusten muodossa geokätkennän omalla GroundSpeak-foorumilla.<sup>31</sup> Seuraavaksi käsittelem kiinnostavia kätkökohteita ja rantatien omia kätkökohteita.

### **Kiinnostavia kätkökohteita ja rantatien omia kätkökohteita**

Geokätköjä voi löytää mistä tahansa, niin syrjäisistä luontopaikoista, kansallispuistoista kuin kaupunkiympäristöistäkin. Geokätkentä voi viedä harrastajat paikoille, joiden olemassa olosta ei tiedetä yleisesti.<sup>32</sup>

Harrastajien löydettyä geokätköjä he näkevät kätköpaikan oman sisäisen merkityksenantonsa kautta. Karjalaisen mukaan paikkasuhteemme eivät ole ainoastaan informaationsuhteita, vaan myös kosketusta kaikin aistein koettuja tunnetiloja. Elämisen reaaliaikaisuus eli tämänhetkinen tila on paikan elämistä, kuten ensimmäisten kätköjen syntyminen maailmalla ja niiden poistaminen käytöstä.<sup>33</sup> Edward Relph korostaa paikan ja yksilöidentiteetin kiinteää suhdetta. Paikan tai sen identiteetin osasia ovat niiden fyysiset piirteet, siinä tapahtuva toiminta ja sille ihmisten antamat merkitykset. Nämä piirteet eivät kuitenkaan määritä paikkaa, koska vasta erityinen sisäinen kokemus erottaa paikat tilasta ja tekevät siitä paikan.<sup>34</sup> Humanistisessa maantieteessä ei olla kiinnostuneita paikasta ainoastaan koordinaateilla ilmaistuna faktana, vaan erityisesti koettuna tai elettyinä sijaintina.<sup>35</sup> Paikka ei ole staattinen vaan dynaaminen, se syntyy kokemusten kautta. Merkitys ja paikka ovat sidoksissa toisiinsa. Paikka voidaan nähdä tilan kohtana, jolle ihminen antaa merkityksiä. Paikka muodostuu kokonaisuudeksi, jonka pyrkimys mahdollistaa paikan elämisen. Paikasta tulee henkilökohtainen, hetkellinen, muuttuva, jopa satunnainen. Paikka on yksittäisen ihmisen kokemus.<sup>36</sup>

Tämän voi nähdä geokätkentäpaikoissa harrastajien luomien merkitysten kautta. Kuten Yomyohan ilmaisee geokätkökohteet ”*avartavat maailmankuvaa, lisäävät tietoa myös lähiseudusta; sen historiasta ja nähtävyyksistä.*

*Tuovat seikkailua elämään.*” (Geokätkennän harrastaja Yomyohan 2008.) Paikkakokemuksesta muodostuu henkilökohtainen harrastajan löydettyä geokätkön. Yhtäältä geokätköpaikka on hetkellinen tai satunnainen, jossa ei välttämättä viivytä kauan. Toisaalta paikkakokemus muuttuu, koska geokätköpaikat muuttuvat henkilökohtaisen tulkinnan mukaan ja paikasta tulee sitä kautta merkityksellinen.<sup>37</sup> Paikat voivat olla myös lähellä, kuten harrastajat Leena&Antti ilmaisevat, että ”löytää jopa omasta kunnasta paikkoja, joihin ei ole uskaltanut tai tiennyt mennä”.<sup>38</sup>

Geokätkennässä ympäristöllä on suuri merkitys harrastajille. Fenomenologis-hermeneuttinen käsitys paikasta perustuu sekä paikan kulttuurisiin merkityksiin että yksilön omiin kokemuksiin. Oman elämän liittäminen maisemaan antaa paikalle merkityksen, joka voi muuttua tärkeäksi muistoksi. Geokätköpaikat ovat merkityksellisiä harrastajilleen osaltaan omien muistojen kautta. Tarkoituksena on jakaa paikkakokemus maailmanlaajuisesti muiden harrastajien kanssa. Neutraalimaisema muuttuu yksilön paikaksi, kun paikalle annetaan merkitys tai merkityksiä. Oman mielenmaiseman tulkinta on subjektiivista ja yksilöllistä. Mielenmaisema ei ole välttämättä jaettavissa oleva, koska se on jotakin joka on sisällämme.<sup>39</sup>

Geokätkentäpaikan valintaan vaikuttavat henkilön omat käsitykset mielenkiintoisista paikoista, joihin harrastajat kertovat piilottavansa kätkönsä. Voidaan sanoa, että maisema on paikkakokemus ja me olem-

me osa sitä paikkakokemusta. Geokätköjä haettaessa ympäristö antaa kokonaisen aistikokemuksen äänen, hajun, valon, värin ja tunteen kautta.<sup>40</sup> Geokätkentää pidempää harrastaneiden havainnot ja aikaisemmat kokemukset vaikuttavat kätköjen etsimiseen. Vasta aloittaneiden geokätkennän harrastajien ympäristömielikuvien muodostuminen tapahtuu aiemman luonnossa liikkumisen kokemusten myötä ja kehityy geokätkentäharrastuksen myötä, ehkä elämysten kartoittamiseksi paikkoihin, joihin muuten ei tulisi mentyä.<sup>41</sup> Harrastajat ovat yleisesti kiinnostuneita luontokohteista, kuten geokätkennän harrastaja Enppu@iloma ilmaisee, mielenkiintoisia kätkökohteita ovat suojelualueet, vuoret, etenkin pako- ja linnanvuoret, lintukosteikot, jyrkänteet, lehdot, kulttuuriluontokohteet, merenrantakohteet, vanhat kirkot, kulttuurihistoriallisesti kiinnostavat kohteet ja maankäytön historialtaan erikoiset kohteet, esimerkiksi vanhat kaivokset, teollisuuslaitokset ja hylätyt rakennelmat.<sup>42</sup>

Geokätkennän harrastajat näkevät mieleisinä kätkökohteina erilaiset paikat, joissa on jotakin katsomisen arvoista ja elämysten kokemista. Kätkökohteet, jotka ovat kulttuurillisesti merkittäviä tai maisemaltaan erityisiä paikkoja koettiin parhaimpina kätkökohteina.<sup>43</sup> Haastattelemani geokätkennän harrastajat valitsevat kätkön piilottamiseen paikkoja, joissa olisi jotain nähtävää. ”Muuten tarjoaa tylsän kokemuksen myös muille kätköilijöille”.<sup>44</sup>

## Geokätköjä rantatiellä

Rantatien varrelta löytyy paljon erilaisia geokätköjä ja näistä esittelen muutamia harrastajien luomia kätköpaikkoja. Yhtenä geokätkökohteena on **Irjanne**. Geokätkennän harrastajat Enppu@iloma valitsivat Irjanteen kohteekseen, koska se ”*tuntui ilmeiseltä kätköpaikalta kulttuurihistoriallisen arvonsa ja hienon miljöönsä takia*”. Heitä kiinnostavat yleensä kirkkokätköt. Valitessaan Irjanteen kirkon seudun he halusivat jakaa muiden kanssa hienon paikan. He kokivat paikan olevan Eurajoen kulttuurimaisemista ehkä hienoin kohteena. Yleensä geokätkennän harrastajat valitsevat kohteekseen sellaisia paikkoja, joihin piilottaa kätköjä ja joihin on jonkinlainen henkilökohtainen suhde. Näin ollen omat merkitykset tuovat paikalle myös muita merkityksiä. Kätkökuvauksia tehtäessä harrastajat Enppu@iloma yhdistelevät eri lähteistä saatuja tietoja ja mahdollisuuksien mukaan tuovat eri näkökulmia paikkaan. Esimerkkinä he toteuttivat oman kätkönsä Vuojoen kartanon, jossa he kertovat kartanon historiasta, mutta myös kartanonpuiston ja peltoalueiden linnustosta. He pitävät mielenkiintoisena tuottaa jonkin omakohtaisen tai paikallisen näkökulman kautta kätkökuvauksen, joka poikkeaa virallisen matkailupropagandan tavasta esittää ympäristö. <sup>45</sup>

Yhtenä geokätkökohteena on **Porin Puuvilla**, jota pidetään mielenkiintoisena nähtävyytenä. Geokätkennän harrastaja Yomyohan kuvailee, että Puuvillalla on

mielenkiintoinen historia ja paikka on tutustumisen arvoinen muun muassa normaalista poikkeavan arkkitehtuurinsa vuoksi. <sup>46</sup>

Rantatien varrelta löytyy **Ulvilan uusi hautausmaa** geokätkökohteena. Hautausmaalla on merkitystä geokätkennän harrastajille Leena&Antti, koska heidän omaisinaan on haudattu hautausmaalle. Kohdepaikka on maisemallisesti kaunis ja sitä siivittävät yli kilometrin pituiset käsintehdyt kiviaidat. Jokaisella kätkökohteella on jotain kerrottavaa ja hakijat voivat käsittää sen kukin omalla tavallaan. <sup>47</sup>

Kätkökohteena **Unajanlahden lintuprobleema** on lintuharrastajille tuttu. Paikalla sijaitsee Rauman Seudun Luontoystävät ry:n mökki. Geokätkennän harrastajat Enppu@ilmoa halusivat toteuttaa hieman haasteellisemmän kätkön paikan kulutusherkkyyden takia. Heidän ajatuksenaan oli, että ennen kätkön löytämistä harrastaja joutuu tekemään esityötä ja lintutietoutta vaativa kätkö houkuttelee paikalle vain siitä aidosti kiinnostuneet. Tarkoituksena harrastajilla on esitellä luonnonsuojelullisesti arvokas ympäristö ja kertoa sen luonnosta. <sup>48</sup>

Rantatien varrelta löytyy myös **Nakkilan kirkko**, joka on arkkitehtuuriltaan funktionalismia. Kätkökohteena Nakkilan kirkko tuntui luontevalta sanonnan ”Nakkilan kirkon vaiheilla” myötä. Hautausmaalla on myös geokätkennän harrastajien Leena&Antti sukulaisia, jotka tuovat kohteelle myös henkilökohtaisia merkityksiä. Heidän historiatietonsa perustuu

kätkökuvauksissa yleensä paikkakunnalla kuultuihin tarinoihin.<sup>49</sup>

Geokätkökohteet antavat matkailullisesti harrastajilleen elämyksiä: ”pääsee näkemään paikkoja, jossa tuskin muuten olisi tullut käytyä, kauniita maisemia, vesialueita ja erilaisia maastotyyppisiä, alkuperäisiä kasveja esimerkiksi Tulikukka”<sup>50</sup>. Enppu@iloma kuvailevat, että kesälomareissulla kätköilyn parasta antia ovat olleet kohteet, joita ei olisi löytänyt ilman kätköä, esimerkkinä Jämsän Synninlukko. Matkailullisesti on löytynyt uusia paikkoja geokätkentäharrastuksen myötä muun muassa vuoria, luolia, kaukana metsässä sijaitsevia karttaan merkitsemättömiä jatulintarhoja, ryssänuuneja, muinaishautoja, unohdettuja sotien hävittämiä muistomerkkejä metsissä ja vanhoja kaivoksia. Paikkoihin liittyvät tarinat koetaan mielenkiintoisina. Paikka voi olla hieno kätköilyelämys myös siinä tapauksessa, jos kätköön liittyy joihain todella nokkelaa tai haasteellista.<sup>51</sup> Yomyohan on harrastanut geokätkentää useissa Euroopan maissa ja tavannut muita kätköilijöitä ja saattanut löytää kohteita, joihin muuten ei olisi tullut tutustuttua. Esimerkkinä Liechtensteinista sumuiselta vuorelta aamulla haettu kätköpurkki oli elämyksellinen kokemus.<sup>52</sup>

### Yhteenveto

Geokätköpaikat ovat merkityksellisiä harrastajilleen osin omien muistojen kautta. Tarkoituksena on ja-

kaa elämys maailmanlaajuisesti muiden harrastajien kanssa. Haastatellut geokätkennän harrastajat olivat piilottaneet kätkönsä omasta mielestään mielenkiintoisiin paikkoihin, joilla oli historiallisia, maisemallisia, kulttuurillisia ja osaltaan heidän henkilökohtaisia muistojaan tukevia merkityksiä. Tätä voidaan verrata romanttiseen maisemakuvaukseen sekä elämysten keräilyyn. Elämysten tuottamisen keskeisenä pyrkimyksenä on tunteisiin vaikuttaminen. Romanttinen maisemavalokuva pyrkii herättämään erilaisia tunteita. Romanttisen maiseman metsästyksestä on muodostunut kokonainen vapaa-ajan vieton haara, jossa keskeistä on kamerateknologian käyttö ja yhä uusien maisemien kuvaaminen, muun muassa kilpailuihin, yksityisiin albumeihin ja uusiksi geokätkentäkohteiksi.<sup>53</sup> Siksi geokätkennän soveltaminen voidaan nähdä myös hyödykkeenä, elämysten tuottamisena. Geokätköjä ovat tuottaneet ihmiset, jotka ovat kiinnostuneet seikkailusta ja elämysten tuottamisesta uudella tavalla. Geokätkennän harrastaja Orava luettelee kätköpaikkojaan: ”lintutorni, rantakallio, kirkon lähistö, puu, maa, maa, silta ja silta, mikään paikoista ei ole erityisen tärkeä minulle, mutta lintutornin ja rantakallion maisemat ovat hienoja. Kirkko on kätköklassikko. Puu- ja siltäkätkeiden idea on kiipeilyssä. Toinen ”maa” esittelee puistoa ja toisen idea on puhtaasti arvoituksessa”.<sup>54</sup> Geokätkennän harrastajat ovat tuottaneet geokätkentäkohteita omien elämysten sekä kokemusten kautta. He ovat pyrkinet luomaan paikoille uusia merkityksiä ja jakamaan elä-

myksiä geoyhteisön kanssa. Geokätkennän pioneeri Risto Gylden on kommentoinut, että ”*geokätkentä on muuttanut matkustamisen mielenkiintoiseksi. Kun ennen kierrettiin kauppatujsia ja museoita, nyt haetaan kätköjiä ja elämyksiä*”.

Geokätkentä voidaan liittää keräilyharrastuksen rajailmiöihin. Se on harrastus, mutta se lisää myös erilaisia taitoja ja antaa esimerkiksi tietoa historiasta. Geokätkennän harrastajat voisivat tehdä Rantatien geokätköistä eri teemoihin kuten kulttuurimaisemiin perustuvan elämyskokoelman. Kokoelman kerääminen voi koostua valokuvista ja pienistä esineistä. Rantatielle voidaan myös suunnitella omia geokolikoita, jotka voivat muodostua keräilykohteiksi.

Rantatien geokätkökohteet liittyvät kulttuuriin ja luontoon. Geokätkennän harrastajat ovat osaltaan luoneet uudenlaisen tavan esittää matkailukohteita geokätkentäpelin kautta. Harrastajat haluavat jakaa mielenkiintoisia kätkökohteita Rantatien varrella ja lisätä kotiseutunsa merkittävyyttä sekä erityisyyttä. Rantatien geokätkökohteista voi löytyä kulttuurisesti merkittäviä paikkoja, kuten kylät, kartanot, museot, näköalapaikat, kosket, sillat, lintutornit jne. Rantatieltä löytyy esimerkiksi *Irjanteen* geokätkentäkohde. Tällaiseen miljööseen geokätkennän harrastajat voivat järjestää erityisiä tapahtumia, joihin kuuluu pienimuotoinen kilpailu. Kilpailu voi käsittää mm. erilaisia historiateghtäviä. Esimerkiksi *Irjanteen* geokätkentätapahtumassa voisi paikalla olevien henkilöiden elämysten kautta

esittää kohde uudella tavalla paikkakokemusta hyödyntäen. *Unajanlahden lintuprobleema* on haasteellinen kätkökohde, joka tarjoaa myös älyllisiä haasteita, joita voi tarjota luonnossa paljon liikkuville. Eri oppilaitokset voivat hyödyntää Rantatienvarren geokätköjä myös opetustarkoituksiin ja kerätä tietoa kohteiden historiasta ja kulttuurista. Näin myös opetustapahtuma muuttuisi seikkailuksi. Rantatien varrelta löytyy Nakkilan kirkko, joka kuvastaa aikansa arkkitehtuuria. Sanonta, ”Nakkilan kirkon vaiheilla”, kuvastaa tarinoiden liittämistä kyseiseen pitäjään. Kohteesta voisi kerätä henkilötarinoita eri vuosikymmeniltä. Tämä voisi olla yksi Rantatien teema, tarinatori Rantatien geokätkökohteista. Geokätkentäpelin hyödyntäminen matkailussa on uusi tapa tuottaa erilaisia teknologiaa hyödyntäviä luonto- ja kulttuurimatkakohteita. Geokätkentäharrastuksen tuotteistaminen on tulevaisuudessa mahdollista eri liiketoiminnan aloilla.

## Viitteet

- <sup>1</sup> Ihamäki 2006, 28.
- <sup>2</sup> Ryan & Trauer 2005, 512.
- <sup>3</sup> Ihamäki 2006, 27.
- <sup>4</sup> Kangas 2004, 116-117.
- <sup>5</sup> Kaivola & Rikkinen 2003, 24.
- <sup>6</sup> Ihamäki 2006,38.
- <sup>7</sup> Swartbrook & Beard & Leckie & Pomfret 2003, 9.
- <sup>8</sup> Kojo 2000.
- <sup>9</sup> GPS Stash Hunt (geocache) Homepage, Peters and The Editors and Staff of Geocaching.com 2004, 10-11.

- <sup>10</sup> Geokolikko eli geocoins on perinteinen ja yksilöllinen kolikko, jota geokätkennän harrastajat keräilevät ja kuljettavat kätöksissä ”aarteina”. Geokolikot ovat uniikkeja ja laadukkaita, ne valmistetaan käsin ja hiotaan. Kolikot ovat kooltaan yleensä noin 38 mm pyöreitä ja painavat 24 kg. Geokolikkoja suunnittelevat geokätkennän harrastajat ja jokaisen geokolikon alalaidassa on numerointi keräilyarvon vuoksi. Kolikkojen kierrättäminen maailmanlaajuisesti on geokätkennän muoto. Lisätietoa geokolikoista saa <<http://www.geocoins.ca/>>.
- <sup>11</sup> Pulakka 2002; Ihamäki 2006, 4.
- <sup>12</sup> Ihamäki 2006, 55.
- <sup>13</sup> Ihamäki 2006, 47.
- <sup>14</sup> Geokätkennän www-sivusto. < <http://www.geocaching.com> >.
- <sup>15</sup> Saastamoinen, 1999.
- <sup>16</sup> Ihamäki 2006, 53.
- <sup>17</sup> Paasi 2002, 168-169.
- <sup>18</sup> Ihamäki 2006, 37.
- <sup>19</sup> Paasi 2002, 168-169.
- <sup>20</sup> Ihamäki 2006, 37.
- <sup>21</sup> Aho 1995.
- <sup>22</sup> Aho 2001.
- <sup>23</sup> Pupu geokätkentäharrastaja 2004.
- <sup>24</sup> Tarssanen & Kylänen 2007, 109.
- <sup>25</sup> Perttuh-joukkue geokätkennän harrastaja 2004.
- <sup>26</sup> Ihamäki 2006, 24.
- <sup>27</sup> Ihamäki 2006, 25.
- <sup>28</sup> Berg 2005, 164-165.
- <sup>29</sup> Ihamäki 2006, 25-26.
- <sup>30</sup> Granö 1997, 84.
- <sup>31</sup> Ihamäki 2006, 26-27.
- <sup>32</sup> Peters and The Editors and staff of geocaching.com 2004, 26, Ihamäki 2006, 82.
- <sup>33</sup> Karjalainen 2003.
- <sup>34</sup> Ylimaula et al. 2002, 55.
- <sup>35</sup> Kaivola & Rikkinen 2003, 25.
- <sup>36</sup> Ylimaula et al. 2002, 21.
- <sup>37</sup> Ihamäki 2006, 83.
- <sup>38</sup> Geokätkennän harrastajat Leena&Antti 2008.
- <sup>39</sup> Granö 2005.
- <sup>40</sup> Ihamäki 2006, 91.
- <sup>41</sup> Ihamäki 2006, 38.
- <sup>42</sup> Geokätkennän harrastajat Enppu@iloma 2008.
- <sup>43</sup> Geokätkennän harrastajat Enppu@iloma, Leena&Antti, Yomyohan 2008.
- <sup>44</sup> Geokätkennän harrastaja Yomyohan 2008.
- <sup>45</sup> Geokätkennän harrastajat Enppu@iloma 2008.
- <sup>46</sup> Geokätkennän harrastaja Yomyohan 2008.
- <sup>47</sup> Geokätkennän harrastajat Leena& Antti 2008.
- <sup>48</sup> Geokätkennän harrastajat Enppu@iloma 2008.
- <sup>49</sup> Geokätkennän harrastajat Leena@Antti 2008.
- <sup>50</sup> Geokätkennän harrastajat Leena@Antti 2008.
- <sup>51</sup> Geokätkennän harrastajat Enppu@iloma 2008.
- <sup>52</sup> Geokätkennän harrastaja Yomyohan 2008.
- <sup>53</sup> Ihamäki 2006, 86.
- <sup>54</sup> Orava, geokätkennän harrastaja 2004.

## Lähdeluettelo

### Geokätkentäharrastajien sähköpostihaastattelut

Enppu@iloma, 2008.  
 Leena&Antti, 2008.  
 Orava, 2004.  
 Perttuh, 2004.  
 Pupu, 2004.  
 Yomyohan, 2008.

### Tutkimuskirjallisuus

Aho, Seppo: Lapin matkailun evoluutio alueellis-yhteiskunnallisena ilmiönä. *Matkailu alueellisena ilmiönä*. Toim. Aho, Seppo & Ilola, Heli. Oulun yliopisto, Monistus- ja kuvakeskus, Oulu, 1995.

Aho, Seppo: Matkailuelämys prosessina. Elämysten synnyn ja kehityksen vaiheet. *Matkailu elämykset tutkimuskohteina*. Toim. Aho, Seppo & Honkanen, Antti & Saarinen, Jarkko. Lapin yliopiston yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Rovaniemi, 2001.

Berg, Päivi: Miten se meitä liikuttaa? – Suomalaisten liikunta- ja urheiluharrastukset 1981-2002. *Yksilöllisiä valintoja, kulttuurien pysyvyyttä vapaa-ajan muutokset 1981-2002*. Toim. Liikanen, Mirja & Hanifi, Riitta & Hannula, Ulla. Tilastokeskus, Edita Prima Oy, Helsinki, 2005.

Cameron, Layne: *The Geocaching Handbook*, Morris Book Publishing, LLC, united States of America, 2004.

Granö, Päivi: *Täiteilija ja hänen maisemansa*. <<http://satakunnantaidetoimikunta.fi/mielimaisema/artikkeli.html>>. 2005.

Granö, Veli: *Esineiden Vältkunta*. Tangible Cosmologies, Kustannus Pohjoinen, Oulu, 1997.

Geokätkennän www-sivusto. <<http://www.geocaching.com>>.

- Hemmi, Jorma: *Ympäristö- ja luontomatkailu*. Vapaa-Ajan Konsultit Oy, Virolahti, 1995.
- Ihamäki, Pirita: *Digiajan aarteensintäleikit harrastuksina ja opetussovelluksina*. Pro gradu -tutkielma, Turun yliopisto Kulttuurituotannon ja maise-  
mantutkimuksen laitos, 2006.
- Kaivola, Taina & Rikkinen, Hannele: *Nuoret ympäristöissään, Lasten ja nuorten kokemusmaailma ja ympäristömielikuvat*. Tammer-paino Oy, Tampere, 2003.
- Kangas, Sonja: kirja-arvostelu *Ensimmäisen persoonan näkökulmia uusmedia-narratiiveihin*. Lehdessä: Lähikuva, Pelit ja pelikulttuurit (2-3) 2004, 116-117.
- Karjalainen, Pauli. *Reikäiset kertomukset: Kuinka kirjoitamme elämämme paikkoja?* <[http://www.kulttu.net/jutut/2003/14\\_reikaiset.html](http://www.kulttu.net/jutut/2003/14_reikaiset.html)>. 2003.
- Kojo, Arto: artikkelista *GPS on nyt tarkka*. <<http://fff.neutech.fi/Gps/Doc/ERAGPS1.htm>> 2002.
- Paasi, Antti: Rajat ja identiteetti globalisoituvassa maailmassa. *Eletty ja muistettu tila*. Toim. Syrjämaa, Taina & Tunturi, Janne. Hakapaino Oy, Helsinki, 2002.
- Peter, Jack. W and The Editors and Staff of Geocaching.com: *The Complete Idiot's Guide To Geocaching*, Alpha A member of Penguin Group (USA) Inc, 2004.
- Pulakka, Matti: *Geocaching: Indiana Jonesin jalanjäljillä*, <<http://www.physics.helsinki.fi/~mpulakka/geocaching.html>>, 2002. Artikkelin on julkaistu Helsingin yliopiston biologian opiskelijoiden ainejärjestö-lehdessä vuonna 2002.
- Ryan, Chris & Trauer, Birgit: *Adventure tourism and sport – an introduction*. Teoksessa Ryan, C., Page, S.J. ja Aicken, J. *Taking Tourism to the Limits – issues, concepts and managerial perspectives*. Oxford: Pergamon, 2005.
- Saastamoinen, Mikko: *Tietoverkot, minuuus ja kyborgimetafora. Sähköinen Okeanos – Tutkimus, opetus ja Internet*. Toim. Kuusela, Pekka & Eskola, Jari. Kuopion yliopisto, Kuopio, 1999.
- Swarbrook, John & Beard, Colin & Leckie, Suzanne & Pomfret, Gill: *Adventure Tourism: The New Frontier*. Elsevier, 2003.
- Tarssanen, Sanna & Kylänen, Mika: Entä jos elämyksiä tuotetaan? Elämyskolmio-malli elämyksellisyyden tunnistamisessa, arvioinnissa ja vahvistamisessa. *Seikkaillen Elämyksiä, Seikkailukasvatuksen teoriaa ja sovelluksia*. Toim. Karppinen, Seppo J.A & Latomaa, Timo. Lapin yliopistokustannus, Rovaniemi, 2007.
- Ylismaa, Anna-Maija & Lehtovuori, Panu & Isohanni, Tuula & Vikberg, Jukka: *Urban adventures, Urbaanit elämysten paikat*. Painotalo Suomenmaa, Oulu, 2002.



## Matkailutietä muinaisille reiteille

▪ Emma Puosi

### Mitä muinaisjäännökset ovat?

Ihmisen vanhimmat jäljet maisemassa näkyvät muinaisjäännöksinä. Ne ovat maisemassa tai maaperässä säilyneitä kerrostumia tai rakenteita, joita paikalla asuneet ihmiset ovat jättäneet jälkeensä<sup>1</sup>. Yleisimpiä ovat kivistä asuinpaikat, pronssikautiset hautaröykkiöt ja rautakautisen maanviljelyskulttuurin röykkiökalmistot. Lisäksi tunnetaan kalliomaalauksia, jätinkirkkoja, uhrikiviä, linnavuoria sekä jätulintarhoja. Muinaisjäännökset erottuvat maisemastaan vaihtelevasti. Vain osa niistä erottuu selvästi ympäristöstään kuten pronssikautiset röykkiöt, linnavuoret ja kalliomaalaukset.<sup>2</sup>

Maisema, joka ympäröi muinaisjäännöksiä, on muuttunut tuhansien vuosien kuluessa huomattavasti ja useamman kerran. Esimerkiksi kallion laelta avautuva peltomaisema on aikanaan ollut merimaisema. Muinaisjäännösten ymmärrettävyys säilyy usein parhaiten, kun sitä ympäröivä maisema säilyy avoimena. Siksi on tärkeää, että muinaismuistoaluetta hoidetaan ja varmistetaan, että kohde säilyttää haavainnollisuutensa. Ilman hoitoa muinaisjäännosalue kasvaa umpeen. Esimerkiksi rautakauden röykkiökalmisto häviää yllättävän nopeasti maisemasta. Jos muinaisjäännosalue metsittyy, on vaarana, että puiden juuret pääsevät rikkomaan hautaröykkiöiden sisäisiä rakenteita.<sup>3</sup>

Muinaisjäännökset ovat olemassa olevia paikkoja, joissa voi nähdä jälkiä, miten alueella satoja tai tuhansia vuosia sitten eläneet ihmiset ovat asuneet, harjoittaneet elinkeinojaan ja haudanneet kuolleensa. Ne luovat parhaimmillaan suoran yhteyden esihistoriallisiin aikoihin ja ovat kulttuurimaiseman historiallisia ja maisemallisia kohokohtia. <sup>4</sup> Lisäksi ne muistuttavat meitä jatkuvuudesta – muinaisjäännösten kautta saamme elävän muistutuksen siitä, että joku on asunut, elänyt tai toiminut tällä paikalla ennen meitä.

Muinaisjäännökset jaetaan kolmeen ryhmään: esihistoriallisiin, historiallisiin ja vedenalaisiin muinaisjäännöksiin. Esihistorialliset muinaisjäännökset sijoituvat aikaan ennen kirjallisia lähteitä. Historiallisen ajan muinaisjäännökset ovat taas keskiajalta tai sen jälkeen syntyneitä. Vedenalaisiksi muinaisjäännöksiksi luetaan kaikki yli sata vuotta sitten vesistöihin tai mereen uponneet hylät ja niiden osat sekä muut vanhat ihmisen tekemät vedessä olevat rakenteet. <sup>5</sup>

Esihistorialliset muinaisjäännökset ja irtaimet muinaisesineet ovat ainoita lähteitä muinaisten ihmisten elämästä. Suomen vanhimmat muinaisjäännökset ovat jääkauden jälkeiseltä ajalta, vanhimmat noin 10 000 vuoden takaa<sup>6</sup>. Esihistoriallinen aika päättyi Länsi-Suomessa noin 1150 jKr. ja maan itä- ja pohjoisosissa vasta noin 1300 jKr. Suomesta tunnetaan tällä hetkellä noin 17000 esihistorialliselta ajalta säilynyttä muinaisjäännöstä. Kivikauden (9000–1500 eKr.) muinaisjäännöksiä eli etupäässä asuinpaikkoja tunnetaan tasaisesti

koko maasta. Pronssikauden (1500–500 eKr.) tunnetuimmat muinaisjäännökset, hiidenkiukaat eli kiviset hautaröykkiöt, keskittyvät rannikkoseuduille, mutta asuinpaikkoja löytyy myös sisämaasta. Rautakauden (500 eKr.– 1100/1300 jKr.) tärkeimmät muinaisjäännökset ovat röykkiö-, polttokenttä- ja ruumiskalmistot sekä linnavuoret ja kuppikivet, jotka muodostavat keskittymiä mm. Lounais-Suomeen, Pohjanmaalle, Hämeeseen ja Savoan eri aikoina rautakautta. <sup>7</sup>

Esihistoriallisia muinaisjäännöksiä ovat <sup>8</sup>

- Asuinpaikat
- Hautapaikat, esim. hautaröykkiöt, polttokalmistot, lapinrauniot ja ruumiskalmistot
- Kivirakenteet, esim. jätinkirkot ja kivipöydät
- Kulttipaikat, esim. kuppikivet, miekanhiontakivet, seidat ja käräjäpaikat
- Puolustusvarustukset, esim. muinaislinnat
- Raaka-aineen hankintapaikat, esim. louhokset
- Röykkiöt, esim. viljelyröykkiöt ja kaskiröykkiöt
- Taide ja muistomerkit, esim. kalliomaalaukset
- Työpaikat, esim. pyyntikuopat ja muinaispellot
- Valmistuspaikat, esim. raudansulatuspaikat

Historiallisen ajan kohteita tunnetaan esihistoriallisia kohteita enemmän. Niiden kirjo kasvaa edelleen, kun on huomattu aiemmin arkeologian näkökulmasta epäoleellisina pidettyjen rakenteiden arvo arkeologille tutkimukselle <sup>9</sup>. Historiallisen ajan kohteita on

muun muassa autioituneet keskiaikaiset kyläpaikat, kaupunkien arkeologiset kerrostumat, tervahaudat ja muut maaseudun elinkeinohistorialliset jäännökset sekä käytöstä poistuneet masuunit, tiet, hautausmaat ja ensimmäisen maailmansodan linnoituslaitteet.<sup>10</sup>

Suomen kiinteitä muinaisjäännöksiä suojelee muinaismuistolaki<sup>11</sup>. Se rauhoittaa kaikki lain piiriin kuuluvat kiinteät muinaisjäännökset automaattisesti ilman eri toimenpiteitä heti löydettyä ja kieltää sellaiset toimet, jotka saattavat vaarantaa muinaisjäännöksen säilymisen. Laki ei määritä muinaisjäännöksille ikää, ei erottele eikä arvota esihistoriallisen ajan ja historiallisen ajan muinaisjäännöksiä. Nuorimpia lain tarkoittamia suojelualueita ovat toisen maailmansodan aikaiset puolustusvarustukset. Muinaismuistolaki antaa mahdollisuuden muinaisjäännösten hoitamiseen. Lakia valvoo Museovirasto, jolle kuuluu myös muinaisjäännösten hoito. Museovirasto voi kuitenkin myöntää luvan muinaisjäännösalueen hoitoon jollekin toiselle taholle, kuten kotiseutu- ja luonnonsuojeluyhdistyksille tai maanomistajille.<sup>12</sup>

### Muinaisjäännökset ja kulttuurimaisema

Kulttuurimaisema on ihmisen toiminnan ja vaikutuksen tuloksena muuttunut luonnonmaisema. Kulttuurimaisemia ovat myös ns. fossiilinen kulttuurimaisema, jossa ihmistoiminnan elementit ovat näkymättömiä tai

kehitysprosessien muuttamia tai peittämiä. Fossiilinen kulttuurimaisema syntyy esimerkiksi kulttuurimaiseman autioituessa ja ihmistoiminnan päättyessä, jolloin luonnonprosessit ovat ainoita alueella vaikuttavia prosesseja ja kulttuurimaisema muuttuu vähitellen näkyviltä elementeiltään luonnonmaisemaksi.<sup>13</sup> Suomalaisen perinteisen ja säilyneen kulttuurimaiseman ydin periytyy rautakaudelta. Se on jatkuvan muutoksen kohteena ja tästä aiheutuu jatkuva haaste maisemasuojelun kannalta. Keskeisenä ongelmana on, miten sovittaa luonto sekä uusi että vanha ihmistoiminta tasapainoiseksi kokonaisuudeksi. Muinaisjäännösten hoidolla pyritäänkin säilyttämään maiseman historiallinen kerrostuneisuus ja tasapaino luonnon sekä ihmisen toiminnan välillä, jotta muuttuva maisema säilyisi sisällöltään mahdollisimman rikkaana, viihtyisänä ja myönteisiä elämyksiä tuottavana.<sup>14</sup>

Muinaisjäännökset sijaitsevat usein kulttuurimaisemassa, joka määritellään tarkoittavan suppeassa mielessä historialliset piirteensä säilyttäneitä perinteisten elinkeinojen ja maankäyttötapojen muovaamaa aluetta. Perinnemaisemia ovat esimerkiksi niityt ja hakamaat ja niiden käyttöön liittyvät rakenteet ja rakennelmat. Kulttuuri- ja perinnemaisema-käsitteet ovat osin päällekkäiset. Perinnemaisema on usein melko pienialainen ja osa laajaa kulttuurimaisemaa. Perinnebiotoopeiksi kutsutaan pääosin niitty- ja laiduntalouden monilajisia luontotyyppejä esimerkiksi kuivat ja kosteat niityt, hakamaat ja metsälaitumet.<sup>15</sup>

Useimmat esihistorialliset muinaisjäännökset piiloutuvat huomaamattomasti maiseman sisään. Esimerkiksi useimmat asuinpaikat ovat todella vaikeasti havaittavissa. Esihistoriallinen asuinpaikka tulee havaittavaksi usein vasta maanpinnan rikkoutuessa ja muinaisesta asutuksesta kertovien löytöjen tulesa esille. Poikkeuksena ovat kuitenkin näyttävimmät esihistorialliset muinaisjäännökset, joita ovat pääasiassa kivi- ja pronssikaudelle ajoittuvat kalliomaalaukset, pronssi- ja rautakautiset kiviröykkiöt sekä korkeilla kallioilla sijaitsevat rautakauden lopun muinaislinnat.<sup>16</sup>

Arkeologiset kohteet ovat kansakuntamme yhteistä kulttuuriperintöä eli arkeologista kulttuuriperintöä. Sen vaaliminen käsittää alan suojelulainsäädännön mukaiset toimenpiteet, kiinteiden muinaisjäännösten maastossa tapahtuvan hoitotyön ja merkitsemisen, arkeologisten esinekokoelmien ja arkistojen ylläpidon sekä alan valistus- ja tiedotustoiminnan.<sup>17</sup>

### **Muinaisjäännökset ja matkailu**

Vierailut muinaisjäännöksillä voidaan luokitella kulttuurimatkailuksi. Kulttuurimatkailu-käsitteen määrittely ei kuitenkaan ole aivan yksiselitteistä. Kulttuurimatkailun tutkimus on monitieteistä, mistä johtuen yleispätevää ja yleisesti hyväksyttyä määritelmää kulttuurimatkailusta ei ole pystytty esittämään, vaan

kulttuurimatkailun määritelmät vaihtelevat aina tutkimuksesta ja tutkijasta riippuen. Tästä asetelmasta johtuen kulttuurimatkailun määrittely pitäisi tehdä aina erikseen jokaisen tutkimuksen yhteydessä.

Myös kulttuuri-käsitteen määritelmä vaihtelee. Tutkimuksesta ja tutkijasta riippuen kulttuurimatkailun yhteydessä kulttuuri voidaan ymmärtää tarkoitettavan ainoastaan joko korkeakulttuuria tai se voidaan käsittää sisältävän kaiken kulttuurin kenttään luettavan eli myös kaikki ihmisen arkipäivään ja elämänpiiriin kuuluvat asiat. Sen, mitä kaikkea kulttuurimatkailun käsitteen alle halutaan sisällyttää, on lähdettävä jokaisen tutkimuksen yksilöllisistä lähtökohdista. Hyvin usein kulttuuri kuitenkin nähdään vain matkailua edistävänä tekijänä eli matkailuteollisuuden tarvitsemien tuotteiden, kuten matkamuistojen ja matkakohdeiden imagojen rakennusaineena. Kulttuurimatkailussa sisällöllä sekä kohteiden ja tapahtumien vetovoimalla on hyvin tärkeä merkitys.<sup>18</sup>

Kulttuurimatkailussa itse matkailukohteita pidetään keskeisinä, kuten arkeologisia ja historiallisia nähtävyyksiä tai taidekohteita<sup>19</sup>. Kun matkailu määritellään kulttuurimatkailuksi, matkakohteen lisäksi ratkaisevia ovat matkailijan motiivi sekä tämän matkalle antamat tulkinat ja merkitykset. Oppiminen ja tiedonkerääminen toimivat kulttuurimatkailun päämo-

**Keskiaikainen Liinmaan linnanmäki Eurajoella. 2008.**



tiiveina. Oppiminen voidaan ymmärtää kuitenkin hyvin laaja-alaisesti ja siihen voi kuulua myös voimakas elämyksellisyys.<sup>20</sup> Myös kulttuurimatkailussa, kuten historiamatkailun yhteydessä, elämyksellisyydellä on tärkeä rooli. Tämä näkyy usein opastusten elävöittämisenä tuomalla niiden osaksi historiallisia henkilöitä tai tapahtumia esimerkiksi oppaan rooliasun avulla.

Maisemalla on tärkeä merkitys matkailussa, niin kulttuurimatkailussa kuin myös luontomatkailla. Maisema on yksi vaikuttavimmista ja mieleenpainuvimmista kokemuksista, joita matkailija matkallaan kohtaa. Matkailijan kokemaa maisemaa määrittävät ja matkailijan katsetta suuntaavat usein monenlaiset ennakkokäsitykset ja mielikuvat. Ne ovatkin omalta osaltaan olleet luomassa ja ohjaamassa matkailun reittejä ja matkailukohteiden syntyä.<sup>21</sup>

### **Satakunnassa on merkittäviä muinaisjäännöskohteita**

Satakunnalla on rikas ja värikäs historia. Tätä historiaa on jo alettu hyödyntää seudun matkailutoiminnassa<sup>22</sup>. Satakunnassa on runsaasti arkeologista kulttuuriperintöä ja näistä näkyvimpiä ovat pronssikautiset hautaröykkiöt. Pronssikauden (n. 1500–500 eKr.) edustavimpia muinaisjäännöksiä ovat muun muassa Kiukaisten Panelian Kuninkaanhauda, Rauman Vasaraisten Kylmäkorvenkallio ja Lapin Sammallahden-

mäki<sup>23</sup>. Satakunnasta löytyy myös muiden esihistoriallisten kausien, kuten kivikauden ja rautakauden aikaisia arkeologisia kohteita. Eurassa on merkittävä kivikautinen asuinpaikka ja kalmisto Honkilahden Kolmhaara. Euran Kiukainen on antanut nimensä kivikauden myöhemmälle kulttuurille. Kiukaisten kulttuurin kohteita tunnetaan Kiukaisten lisäksi Satakunnassa muun muassa Eurajoelta Irjanteelta ja Kämpän asuinpaikalta.<sup>24</sup>

Euran alueella on paljon esihistoriallisia kohteita. Erityispiirteinä ovat rautakautiset ruumiskalmistot. Ensimmäiset muinaisjäännöslöydöt tehtiin Eurassa jo 1840-luvulla ja ensimmäiset muinaistieteelliset kaivaukset suoritettiin Eurassa 1870-luvulla. Tämän jälkeen kaikki Suomen eturivin arkeologit ovat tehneet tutkimuksiaan Eurassa, joka on muinaisjäännöksiltään yksi rikkaimmista alueista Suomessa.<sup>25</sup> Tunnettujen kiinteiden muinaisjäännöskohteiden sekä niistä tehtyjen esinelöytöjen määrä Eurassa on Suomen oloissa poikkeuksellisen suuri. Suuri osa kohteista sijoittuu muutaman neliökilometrin alalle Eurajoen varsille Euran kirkonkylän ja Pyhäjärven pään väliselle alueelle.<sup>26</sup>

Satakunnan muinaisjäännöskohteet ovat tärkeä osa alueen matkailutarjontaa. Edustavimpia ja matkailullisesti valmiimpia kohteita ovat juuri Lapin Sammallahdenmäki ja Euran muinaisjäännöskohteet. Ne ovat tärkeitä myös alueen asukkaille paikallisidentiteetin rakennusaineina sekä kotiseutu- ja arvostuksen vahvistaji-

na. Ne ovat osa alueen menneisyyttä ja historiaa, jonka tunteminen ja tiedostaminen voi vahvistaa asukkaiden yhteisöllisyyttä.

Satakunnan muinaisjäänökset ovat olleet matkailukohteina esillä jo vuonna 1890 ilmestyneessä Matkasuuntia Suomessa I–IV 1888–1890 -teoksessa. Kirjassa mainitaan Eurajoen Liinamaan linna ja kerrotaan sen tarina. Lisäksi mainitaan Rauman maaseurakunnan olevan ”hiidenkiukaista rikkaimpia aloja koko maassa”. Euraa käsittelevässä osuudessa teoksessa mainitaan Käräjämäki.<sup>27</sup>

### Rantatien lähiympäristössä sijaitsevia muinaisjäänöskohteita

Raumalla edustava kohde Sammallahdenmäen lisäksi on Vasaraisilla sijaitseva Kylmäkorvenkallio. Eurajoella sijaitsee keskiaikainen Liinmaan linna. Euran kohteita ovat mm. Käräjämäki, Luistari, Linnavuori ja Kiuukaisten Panelian Kuninkaanhauta. Nakkilassa sijaitsee Rieskaronmäen pronssikautinen asuinpaikka ja Ulvilassa Liikistön hautausmaa. Edellä mainitut kohteet ovat merkittäviä arkeologisia kohteita niin kansallisesti kuin kansainvälisestikin. Kohteista Liikistö sijaitsee aivan rantatien varrella, Liinmaan linna on rantatiestä noin 1,5 km päässä, Kuninkaanhauta noin 7 km, Sammallahdenmäki noin 12 km ja Euran Käräjämäki noin 25 km päässä.<sup>28</sup>

### Sammallahdenmäki

Sammallahden muinaisjäänös sijaitsee Lapissa, joka nykyisin kuuluu Rauman kaupunkiin. Varhaismetallikautinen röykkiöalue sijaitsee laajahkolla kallioalueella vajaan kilometrin mittaisella vyöhykkeellä. Alueella on tähän mennessä rekisteröity 36 kivistä koottua kiviröykkiötä<sup>29</sup>. Röykkiöalueen länsipuolella näkyy ruohottunut Saarnijärvi, joka vielä varhaismetallikaudelle (1500 eKr. – 250 jKr.) oli merenlahti. Lapin Sammallahdenmäen röykkiökalmisto merkittiin vuonna 1999 Suomen ensimmäisenä arkeologisenä kohteena Unescon maailmanperintöluetteloon. Sammallahdenmäen hautaröykkiöt kertovat alueen rikkaasta varhaismetallikautisesta kulttuurista ja pitkäaikaisesta asutuksesta. Tunnetuin yksittäinen muinaisjäänös alueella on lähes nelikulmainen Kirkonlaattia. Tällaista latomusta ei tunneta muualta Suomesta ja sen muoto on poikkeuksellinen koko skandinaavisen pronssikulttuurin alueella.

Toinen erikoislaatuinen hautarakennelma Sammallahdenmäellä on Huilun pitkä raunio, joka on nimensä mukaisesti poikkeuksellisen pitkä, vallimainen, muurilatoksella ympäröity hautaröykkiö. Näiden erikoisten hautarakennelmien lisäksi kallioilta löytyy matalia kehäröykkiöitä sekä tavanomaisia pyöreitä hiidenkiukaita. Sammallahdenmäen poikkeuksellisen arvon pronssikautisen kulttuurin muistona muodostaa laaja maisemallisesti hyvin säilynyt kokonaisuus. Sammallahdenmäen muinaisjäänösalue on merkit-

tävä matkailu- ja nähtävyysskohde, jonka maailmanperintöstatus tuo sille erityistä arvoa myös matkailullisesti.<sup>30</sup>

### **Kylmäkorvenkallio**

Kylmäkorvenkallion röykkiöalue sijaitsee Raumalta Kodisjoelle johtavan tien itäpuolella olevan kallioalueen luoteisreunalla Vasaraisten kylässä. Kallioalueella sijaitsee yhteensä 14 röykkiötä, jotka sijaintikorkeuksien perusteella voidaan ajoittaa pronssikautisiksi (1500–500 eKr.) Röykkiöt on rakennettu korkeahkoille kallioille, jotka pronssikaudella ovat sijainneet aivan rantaviivan tuntumassa. Näiden lisäksi alueella on viisi nk. kivi- tai uhripöytää, joiden tarkoitusta ei tarkkaan tunneta, mutta niiden oletetaan liittyvän vainajienpöytäalustaan. Kivipöytiä ei meillä pronssikautisesta yhteydestä tunneta muualta kuin Raumalta, vaikka ajoittamattomia kivipöytiä on muualtakin. Ruotsissa kivipöytiä tunnetaan useampaan pronssikautiseen röykkiöryhmään liittyen, mikä osaltaan tukee käsitystä rannikon pronssikautisen kulttuurin voimakkaista skandinaavisista yhteyksistä.<sup>31</sup> Kylmäkorvenkallion muinaisjäännösalue on suosittu retkeily- ja ulkoilualue. Muinaisjäännösalue kuuluu seitsemän järven retkeilyreittiin, jonka toteuttamisessa on ollut mukana paikallisia kyläyhdistyksiä. Röykkiöille ja kivipöydille johtaa polku ja paikalla on myös opastauluja.<sup>32</sup>

### **Liinmaan linna**

Liinmaan keskiaikainen linnanpaikka sijaitsee Eurajoella Linnamaan kylässä, Väkkäränlahden perukassa Eurajoen ja Lapijoen lasku-uomien välissä olevalla hiekkapohjaisella mäellä. Liinmaan linnalta on nykyisin matkaa meren rantaan noin 300 metriä, mutta linnan käyttöaikana se sijaitsi oletettavasti pienellä saarella mantereen tuntumassa. Keskiaikaisissa lähteissä mainitaan kaksi Satakunnassa sijaitsevaa linnaa, Vreghdenborch ja Aborch. Näistä ensimmäinen tarkoittanee luultavimmin juuri Liinmaan linnaa. Liinmaan linna on yksi Suomen harvoista keskiaikaisista linnoista, joka on pohjakaavaltaan suorakaiteen muotoinen varustus, jossa on kaksi sisäkkäistä valliä ja niiden välissä vallihauta. Linnan historiaa ja sen vaiheita ei tunneta kovinkaan hyvin, mutta Liinmaan linnan alueelta tehtyjen esinelöytöjen ja keskiaikaisten kirjallisten lähteiden perusteella voidaan linnan käyttöaika rajata 1300-luvun lopulta 1400-luvun alkuun.<sup>33</sup>

### **Luistari**

Euran Kauttuan kylässä vilkkaasti liikennöidyn tien vieressä sijaitseva Luistarin muinaisjäännösalue käsittää pronssikautisen asuinpaikan sekä rautakautisen ruumis- ja röykkiökalmiston. Pronssikautisen asuinpaikan jäänteet ovat pääosin tuhoutuneet jo rautakaudella, kun jäänteiden päälle on ensin rakennettu hautaröykkiöitä ja myöhemmin kaivettu ruumishautoja.



Alueelta on tutkittu kaikkiaan yli 1300 keski- ja myöhäisrautakautista ruumishautaa. Luistarin ruumishaudat eivät juuri erotu maastosta. Näkyvillä on tutkimusten jälkeen ennallistettuja röykkiöitä ja ruumishautarekonstruktioita. Nykyisin muinaisjäännösalue on aidattu riukuaidalla. Alueella on informaatiotaulu ja kesäaikaan Euran kunnan ylläpitämä Luistarin kaivausten tutkimustuloksia esittelevä näyttely.<sup>34</sup>

### Käräjämäki

Euran Käräjämäki on Suomen tunnetuimpia ja tutkimushistoriallisesti merkittävimpiä rautakauden kalmistoja. Käräjämäki on hiekkainen mäenharjanne, joka sijaitsee aivan Euran keskustan tuntumassa Eurajoen itärannalla noin 200 metrin päässä joesta. Aikaisemmin Käräjämäki ja sen pohjoispuolinen Osmanmäki olivat kokonaan peltojen ympäröimiä, mutta nykyisin viljelysmaisema aukeaa vain mäen länsi- ja eteläpuolella. Muilla suunnilla rakentaminen ulottuu jo aivan mäen reunamille asti. Osmanmäki on tuhoutunut hiekanotossa ja asuntorakentamisessa kokonaan. Käräjämäki tunnetaan ennen kaikkea kärjäympyrästään, kahdestatoista kehän muotoon asetetusta kivistä. Perinteisesti on ajateltu, että paikalla olisi toiminut tuomioistuim ja että paikalla olisi käyty oikeutta, mutta minkäänlaista varmaa tietoa tästä ei kuitenkaan ole. Sen sijaan tiedetään, että Käräjämäellä sijaitsee rautakautinen poltto- ja ruumiskalmisto. Ki-

vien muodostama ympyrä on alun perin ollut hauta ja kärjäkiviä ympäröi laaja kalmistoalue.

Kärjäjäen vanhimmat hautaukset ovat kansainvällysaikaisia (400–575 jKr.) palokuoppahautoja, jonkalainen löydettiin myös kärjäjäympyrän keskeltä. Suurin osa hautauksista on kuitenkin ruumishautoja, joita edelleen näkyy pitkulaisina kuoppina tai painanteina mäen länsirinteessä. Kaikkiaan hautapainanteita on laskettu alueella olevan yli 200, mutta vain noin neljäsosa näistä on tutkittu. Ajoitetut ruumishaudat ovat merovingi- ja viikinkiaikaisia (575–1025 jKr.). Kärjäjämäki on suosittu matkailukohde, joka halutaan säilyttää puistomaisena, mutta silti luonnontilaisena metsikkönä keskellä vilkasta ja kehittyvää taajamaa.<sup>35</sup>

### Kauttuan linnavuori

Euran Kauttualla sijaitseva linnavuori on osin jyrkkäseinämäinen mäki, joka sijaitsee Pyhäjärven pohjoispäässä. Linnavuoren mäen loivemmalla puolella ovat vielä osittain näkyvissä kivivallit, joiden päällä on luultavasti aikoinaan ollut hirsivarustus. Vallin sisään jää arviolta 750 neliömetrin laajuinen alue. Linnavuoren sijainti on rakentamisaikanaan ollut strategisesti hyvin tärkeä, sillä sieltä on voitu valvoa Pyhäjärveä ja Eurajokea, Ala-Satakunnan tärkeitä rautakautisia kulureittejä. Linnavuorelta on myös ollut näköyhteys lähes kaikkiin Euran tunnettuihin rautakauden lopun kalmistoihin, joten hyvällä syyllä voidaan olettaa, että

linnavuoren lähistöllä on sijainnut useita kyliä. Linnavuoren tutkimuksissa on todettu, että kulttuuri-kerroksen ohuuden vuoksi pysyvää asutusta siellä ei luultavimmin koskaan ole ollut, vaan linna on todennäköisimmin toiminut ensisijaisesti vartio- ja pako-paikkana. Esinelöytöjen perusteella on tultu siihen tu-



**Kiukaisten Panelian Kuninkaanhauta, Eura. Kuva Unto Salo 1962. Satakunnan Museon kokoelmat.**

lokseen, että varustus on ollut käytössä ainakin 700- ja 800-luvuilla jKr. Linnavuori on suosittu nähtävyy- ja käyntikohde, mikä näkyy linnanvuoren laen kulumi-sena.<sup>36</sup>

### **Kuninkaanhauta**

Maamme suurin, kuninkaanhaudaksi kutsuttu pronssikautinen röykkiö sijaitsee Euran Kiukaisten Panelian kylässä. Röykkiö on rakennettu alun perin Panelian muinaislahden rannalle rinteelle asumusten läheisyyteen. Röykkiön koko on 36 x 30 metriä ja korkeutta sillä on lähes 4 metriä. Ilmeisesti röykkiötä ei ole rakennettu kerralla vaan siihen on tehty vuosikymmenten, tai jopa -satojenkin kuluessa useita haudauksia ja samalla röykkiötä on laajennettu ja korotettu. Kansanperinteen mukaan siihen olisi haudattu kuningas, mutta todennäköisemmin se on suvun hauta, johon on haudattu vuosien aikana useita vainajia. Kuninkaanhautaa ei ole koskaan tutkittu arkeologisin kaivauksin. Kaivauksia on kuitenkin suoritettu aivan röykkiön vieressä, kevyenliikenteen väylän rakentamisen yhteydessä. Tutkimuksissa paikalta löydettiin pronssikautinen asuinpaikka.<sup>37</sup>

### **Rieskaronmäki**

Rieskaronmäen muinaisjäännösalue sijaitsee Nakkilan pohjoisosassa, lähellä Ulvilan rajaa vanhassa kuu-

simetsässä. Epätasaisella moreeniharjanteella sijaitsee kolme rakennuksen pohjaa sekä 11 röykkiöhautaa, jotka sijaitsevat rakennusten ympärillä. Nakkilan Rieskaronmäki on Suomen tunnetuin pronssikautinen asuinpaikka- ja röykkiökompleksi. Muinaisjäänösalue on poikkeuksellisen hyvin tutkittu ja alueen löytöaineisto on hyvin runsas. Löytöaineiston perusteella Rieskaronmäki ajoitetaan pronssikauden loppupuoliskolle.<sup>38</sup>

### Liikistö

Liikistön muinaisjäänösalue sijaitsee Ulvilassa aivan kaupungin keskustan tuntumassa matalalla mäenkumpareella. Mäki on laakea selkeästi erottuva metsäinen saareke noin 600 metrin päässä Kokemäenjoen nykyisestä uomasta.. Se on entinen Kokemäenjoen saari, joka voimakkaan maankohoamisen myötä kasvoi kiinni mantereeseen jo satoja vuosia sitten. Liikistössä on tehty arkeologisia tutkimuksia 1930-luvulla ja vuosina 2002–2003. Alueelta on tutkittu yli 100 hautaa, joista suurin osa on kristillisiä hautauksia. Liikistön hautausmaata on rajannut kiviaita, joka on osittain edelleen näkyvissä. Nykytutkimusten valossa voidaan varmuudella sanoa ainoastaan, että Liikistössä on sijainnut keskiaikainen hautausmaa, jonka keskelle on myöhemmin alettu rakentaa kiviperustusta.<sup>39</sup>

### Lopuksi

Muinaisjäänösten matkailukäyttö ei ole aivan ongelmattonta. Monet muinaismuistot kätkeytyvät ympäristöönsä niin, että niiden nähtävyy SARVO jää vaatimattomaksi. Tämä muodostaa ongelman, sillä muinaisjäänökset ovat niin paikallisesti kuin kansallisestikin arvokasta kulttuuriperintöä. Kun muinaisjäänöksistä puhutaan matkailukohteina, ei kuitenkaan voida välttyä siltä, että arkeologiset kohteet saattavat tuntua matkailijasta yksitoikkoisilta ja vaikeasti lähestyttäviltä. Toisaalta taas juuri luonnontilaisuus ja toimintojen puuttuminen voidaan lukea muinaisjäänöskohteiden vahvuuksiin.

Luonto ja luonnonrauha ovat merkittäviä matkailullisia vetovoimatekijöitä. Onkin valintakysymys, halutaanko muinaisjäänökset säilyttää luonnollisessa ympäristössään ilman oheispalveluja tai muita aktiviteetteja. Annetaanko niiden kertoa tarinansa menneistä ajoista omalla hiljaisella tavallaan ja näin antaa jokaisen yksilön itse kokea ja tulkita niiden välittämä viesti vai tulisiko kävijöitä auttaa tulkinnan muodostamisessa opastauluin, oheistuottein, opastuksin tai muilla keinoin, kuten rakentamalla aluille erilaisia kulttuuri- ja luontopolkuja, toiminta- ja opastuskeskuksia tai ohjelma- ja elämyspalveluja? Tulisiko muinaisjäänöksiä tuotteistaa niiden matkailullisen houkuttelevuuden lisäämiseksi?

Muinaisjäännökset ovat useimmiten luonnontilaisia kohteita ja usein niiden halutaan niiden myös jäävän sellaisiksi. Muinaisjäännöksiä voidaan toki tuotteistaa niiden matkailullisen vetovoiman kasvatamiseksi, mutta se tulisi tehdä kohteiden ehdoilla. Muinaisjäännös itsessään on matkailukohde, palvelut ja erilaiset tuotteet ovat keinoja, joilla kohdetta markkinoidaan ja elävöitetään. Esitteet, Internet-sivustot, matkailupaketit ja elämyspalvelut ovat varmasti hyviä keinoja matkailun lisäämiseksi, mutta myös uusia keinoja kaivataan. Tällaisia voisivat olla muun muassa virtuaaliarkeologian<sup>40</sup> tai vaikkapa tietokonepelien hyödyksikäyttö taikka sitten geokätkennän tai muun harrastustoiminnan liittäminen matkilutoimintaan.

Muinaisjäännökset soveltuvat mitä parhaimmin kulttuuri-, liikunta-, hyvinvointi-, hiljaisuuden-, tai perhematkailun kohteiksi. Niiden vahvuuksia ovat matkailun nykytrendien mukaiset vetovoimatekijät kuten, luonto, rauha, kulttuuri sekä henkiset arvot ja elämyksellisyys. Oppimisella on myös tärkeä merkitys muinaisjäännöskohteiden matkailussa ja ne ovatkin olleet suosittuja päiväretkikohteita esimerkiksi koulu- luokille ja erilaisille harrastuspiireille. Itsensä henkinen ja fyysinen kehittäminen on tärkeä puoli kulttuuri- ja luontomatkailua. Muinaisjäännöskohteet pystyvät varmasti vastamaan odotuksiin, kunhan niiden saavutettavuus ja vahvuudet pystytään tuomaan esiin positiivisella tavalla. Tähän taas voidaan vaikuttaa tehokkaalla markkinoinnilla ja hallitulla tuotteistamisella.

Satakunnasta löytyy runsaasti arkeologista kulttuuriperintöä ja monia jo valmiiksi matkailukäyttöön soveltuvia esihistoriallisia kohteita. Matkailutien avulla kohteet voitaisiin nivoa yhtenäiseksi esihistoriateemaiseksi matkailutuotteeksi. Matkailutien avulla kohteita voitaisiin markkinoida tehokkaammin ja monipuolisemmin, jolloin yksittäiset kohteet muodostaisivat monipuolisen, kiinnostavan sekä eheän matkailukokonaisuuden.

## Viitteet

- <sup>1</sup> Maiseman muisti - valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset 2001, 11
- <sup>2</sup> Heikkilä 2000, 33.
- <sup>3</sup> Heikkilä 2000, 33.
- <sup>4</sup> Heikkilä 2000, 33.
- <sup>5</sup> Johdatus arkeologiaan 2008, 130. Varsinais-Suomen perinnemaisemayhdistys ry:n sivusto. <<http://www.vsperrinnemaisemat.net/Muikkarit.htm>>. 21.1.2009.
- <sup>6</sup> Maiseman muisti - valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset, 2001, 12.
- <sup>7</sup> Maiseman muisti - valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset 2001, 13; Museovirasto. Muinaisjäännöksen määritelmiä. <<http://www.nba.fi/fi/muinaisjaannos>>. 21.1.2009.
- <sup>8</sup> Museovirasto. Muinaisjäännöksen määritelmiä. <<http://www.nba.fi/fi/muinaisjaannos>>. 21.1.2009.
- <sup>9</sup> Johdatus arkeologiaan 2008, 130.
- <sup>10</sup> Museovirasto. Historiallisen ajan muinaisjäännökset. <[http://www.nba.fi/fi/hist\\_muinaisjaannokset](http://www.nba.fi/fi/hist_muinaisjaannokset)>. 10.2.2009
- <sup>11</sup> Muinaismuistolaki (295/63): Kiinteät muinaisjäännökset ovat rauhoitettuja muistoina Suomen aikaisemmasta asutuksesta ja historiasta. Ilman tämän lain nojalla annettua lupaa on kiinteän muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen kielletty. Muinaismuistolaki on säädetty vuonna 1963.
- <sup>12</sup> Hiidenkiuas ja tulikukka 1999, 21.

- <sup>13</sup> Sporrang 1996, 11; Maaranen 1998, 25.
- <sup>14</sup> Kähtävä-Marttinen 2000, 9–10.
- <sup>15</sup> Rakennusperintö-portaali. <[http://www.rakennusperinto.fi/muuta\\_sisaltoa/kasitteisto/fi\\_FI/Kasitteisto/](http://www.rakennusperinto.fi/muuta_sisaltoa/kasitteisto/fi_FI/Kasitteisto/)>. 23.2.2009.
- <sup>16</sup> Kähtävä-Marttinen 2000, 9.
- <sup>17</sup> Maiseman muisti – valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset 2001, 8.
- <sup>18</sup> Rautio 2007, 7–8.
- <sup>19</sup> Matkailunedistämiskeskus. Kulttuurimatkailun määritelmä. <[http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/\(Pages\)/Kulttuurimatkailumääritelmä?opendocument&np=G-40](http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/(Pages)/Kulttuurimatkailumääritelmä?opendocument&np=G-40)>. 21.1.2009.
- <sup>20</sup> Muuttuva matkailu – tietoa matkailusta ja matkailuelinkeinoista 2005, 29–30.
- <sup>21</sup> Turismin tilat. Tilallisuus modernin matkustajan kokemuksena 2006, 149–150.
- <sup>22</sup> Katso muun muassa Ajan jäljet Rauman seudulla sekä Satakunta, hyvää ja kaunista –esitteet.
- <sup>23</sup> Ajan jäljet Rauman seudulla –esite.
- <sup>24</sup> Rauman seudun historia tutuksi -hankkeen tuottama opetusmateriaali opettajille. <[http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf\\_tiedostot/Paikallishistorian\\_opetusmateriaali/esihistoria.htm](http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf_tiedostot/Paikallishistorian_opetusmateriaali/esihistoria.htm)>. 21.1.2009.
- <sup>25</sup> Lehtosalo-Hillander 2000, 5.
- <sup>26</sup> Bilund 2000, 2.
- <sup>27</sup> Matkasuuntia Suomessa I-IV 1888–1890. Näköispainos 1986.
- <sup>28</sup> Hiidenkiuas ja tulikukka 1999, 91–103.
- <sup>29</sup> Raike & Haimila 2003, 21.
- <sup>30</sup> Museovirasto. Sammallahdenmäen pronssikautinen hautaröykkiöalue. Hoito ja käyttösuunnitelma. <<http://www.nba.fi/fi/sammalhoito>>. 21.1.2009; Hiidenkiuas ja tulikukka 1999, 93–94.
- <sup>31</sup> Maiseman muisti – valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset 2001, 84–85; Museovirasto. Hoidettuja muinaisjäännöskohteita Satakunnassa. <<http://www.nba.fi/fi/mjhkohteetsatakunta>>. 21.1.2009; Rauman seudun historia tutuksi -hankkeen tuottama opetusmateriaali opettajille. <[http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf\\_tiedostot/Paikallishistorian\\_opetusmateriaali/esihistoria.htm](http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf_tiedostot/Paikallishistorian_opetusmateriaali/esihistoria.htm)>. 21.1.2009; Hiidenkiuas ja tulikukka 1999, 91–92.
- <sup>32</sup> Seitsemän järven retkeilyreitti -kartta. <<http://www.rauma.fi/ymparisto/Reittikartta.pdf>>. 21.1.2009.
- <sup>33</sup> Maiseman muisti – valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset 2001, 68–69; Museovirasto. Hoidettuja muinaisjäännöskohteita Satakunnassa. <<http://www.nba.fi/fi/mjhkohteetsatakunta>>. 21.1.2009; Rauman seudun historia tutuksi -hankkeen tuottama opetusmateriaali opettajille. <[http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf\\_tiedostot/Paikallishistorian\\_opetusmateriaali/keskiaika.htm](http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf_tiedostot/Paikallishistorian_opetusmateriaali/keskiaika.htm)>. 21.1.2009; Hiidenkiuas ja tulikukka 1999, 97–98.
- <sup>34</sup> Maiseman muisti – valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset 2001, 67; Museovirasto. Hoidettuja muinaisjäännöskohteita Satakunnassa. <<http://www.nba.fi/fi/mjhkohteetsatakunta>>. 21.1.2009; Rauman seudun historia tutuksi -hankkeen tuottama opetusmateriaali opettajille. <[http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf\\_tiedostot/Paikallishistorian\\_opetusmateriaali/esihistoria.htm](http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf_tiedostot/Paikallishistorian_opetusmateriaali/esihistoria.htm)>. 21.1.2009.
- <sup>35</sup> Maiseman muisti – valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset 2001, 65–66; Museovirasto. Hoidettuja muinaisjäännöskohteita Satakunnassa. <<http://www.nba.fi/fi/mjhkohteetsatakunta>>. 21.1.2009; Rauman seudun historia tutuksi -hankkeen tuottama opetusmateriaali opettajille. <[http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf\\_tiedostot/Paikallishistorian\\_opetusmateriaali/esihistoria.htm](http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf_tiedostot/Paikallishistorian_opetusmateriaali/esihistoria.htm)>. 21.1.2009; Hiidenkiuas ja tulikukka 1999, 96–97.
- <sup>36</sup> Museovirasto. Hoidettuja muinaisjäännöskohteita Satakunnassa. <<http://www.nba.fi/fi/mjhkohteetsatakunta>>. 21.1.2009; Rauman seudun historia tutuksi -hankkeen tuottama opetusmateriaali opettajille. <[http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf\\_tiedostot/Paikallishistorian\\_opetusmateriaali/esihistoria.htm](http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf_tiedostot/Paikallishistorian_opetusmateriaali/esihistoria.htm)>. 21.1.2009.
- <sup>37</sup> Maiseman muisti – valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset 2001, 72; Museovirasto. Hoidettuja muinaisjäännöskohteita Satakunnassa. <<http://www.nba.fi/fi/mjhkohteetsatakunta>>. 21.1.2009; Rauman seudun historia tutuksi -hankkeen tuottama opetusmateriaali opettajille. <[http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf\\_tiedostot/Paikallishistorian\\_opetusmateriaali/esihistoria.htm](http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf_tiedostot/Paikallishistorian_opetusmateriaali/esihistoria.htm)>. 21.1.2009; Hiidenkiuas ja tulikukka 1999, 99–100.
- <sup>38</sup> Elävä pronssikausi. Opetusministeriön Arcticnet-hanke. <<https://extras.csc.fi/arctinet/pronssikausi/117.phtml/Kasitteisto/>>. 21.1.2009.
- <sup>39</sup> Maiseman muisti – valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset 2001, 86–87; Museovirasto. Hoidettuja muinaisjäännöskohteita Satakunnassa. <<http://www.nba.fi/fi/mjhkohteetsatakunta>>. 21.1.2009; Hiidenkiuas ja tulikukka 1999, 102–103.
- <sup>40</sup> Katso esimerkiksi Muuritutkimus Ky:n sivusto. <<http://www.muuritutkimus.com/3d/index.html>>. 10.2.2009

## Lähdeluettelo

### Kartat

Seitsemän järven retkeilyreitti -kartta. <<http://www.rauma.fi/ymparisto/Reittikartta.pdf>>. 21.1.2009.

### Aikalaiskirjallisuus

*Matkasuuntia Suomessa I-IV 1888-1890*. Näköispainos vuoden 1890 julkaisusta. Jyväskylä, 1986.

### Tutkimuskirjallisuus

*Ajan jäljet Rauman seudulla*. Rauma Seudun Kehitys. Euraprint 3/2007.

Bilund, Antti: *Euran kunnan pohjoisosan kiinteät muinaisjäännökset*. Inventointiraportti 2000, Satakunnan Museo.

Elävä pronssikausi. Opetusministeriön Arcticnet-hanke. <<https://extras.csc.fi/arctinet/pronssikausi/117.phtml/Kasitteisto/>>. 21.1.2009.

Heikkilä, Tapio: *Suomalainen kulttuurimaisema*. Tammi, Helsinki, 2000.

*Hiidenkiuas ja tulikukka. Opas arkeologisen kulttuuriperinnön hoitoon*. Toim. Tiitinen, Teija. Jyväskylä, 1999.

*Johdatus arkeologiaan*. Toim. Petri Halinen ja kump. Tampere, 2008

Koivisto, Leena: *Sammallahdenmäen pronssikautinen hautaröykkiöalue. Hoito ja käyttösuunnitelma*. Syyskuu, 1999. Satakunnan museo. Julkaisematon.

Kähtävä-Marttinen, Minna: *Matka menneisyyteen. Etelä-Karjalan muinaisjäännöskohteita kulttuurimatkoille*. Lappeenranta, 2000.

Lehtosalo-Hillander, Pirkko-Liisa: *Kalastajista kaupanaisiin. Euran esihistoria*. Vammala, 2000.

Maaranen, Päivi: *Ihmisen ympäristön ja toiminta-alueiden muutoksen tarkastelu maisemantutkimuksen avulla*. Maiseman arkeologiaa. Toim. Juha-Matti Vuorinen. Turku, 1998.

*Maiseman muisti- valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset*. Toim. Paula Purhonen. Vammala, 2001.

Matkailunedistämiskeskus. Kulttuurimatkojen määrittely. <[http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/\(Pages\)/Kulttuurimatkojenmäärittely?opendocument&np=G-40](http://www.mek.fi/W5/mekfi/index.nsf/(Pages)/Kulttuurimatkojenmäärittely?opendocument&np=G-40)>.

21.1.2009.

Museovirasto. Historiallisen ajan muinaisjäännökset. <[http://www.nba.fi/fi/hist\\_muinaisjaannokset](http://www.nba.fi/fi/hist_muinaisjaannokset)>. 10.2.2009.

Museovirasto. Hoidettuja muinaisjäännöskohteita Satakunnassa. <<http://www.nba.fi/fi/mjhkohteetsatakunta>>. 21.1.2009.

Museovirasto. Arkeologinen kulttuuriperintö. <<http://www.nba.fi/fi/mjhkulttuuriperinto>>. 21.1.2009.

Museovirasto. Muinaisjäännöksen määrittely. <<http://www.nba.fi/fi/muinaisjaannos>>. 21.1.2009.

Museovirasto. Sammallahdenmäen pronssikautinen hautaröykkiöalue. Hoito ja käyttösuunnitelma. <<http://www.nba.fi/fi/sammalhoito>>. 21.1.2009.

Muuritutkimus Ky:n sivusto. <<http://www.muurututkimus.com/3d/index.html>>. 10.2.2009.

*Muuttuva matkailu – tietoa matkailusta ja matkailuelinkeinoista*. Matkailun verkosto-osaamiskeskus, 3/2005- Toimintamalleja ja tuloksia yritysten ja yritysverkostojen hyödynnettäväksi.

Raika, Eeva & Haimila, Miikka: *Moninaisia kenttätöitä Ala-Satakunnan Lapissa kesällä 2002*. Muinaistutkija 2/2003. Vantaa, 2003.

Rakennusperintö-portaali. <[http://www.rakennusperinto.fi/muuta\\_sisaltao/kasitteisto/fi\\_FI/Kasitteisto/](http://www.rakennusperinto.fi/muuta_sisaltao/kasitteisto/fi_FI/Kasitteisto/)>. 23.2.2009.

Rauman seudun historia tutuksi -hankkeen tuottama opetusmateriaali opettajille. <[http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf\\_tiedosto/Paikallishistorian\\_opetusmateriaali/keskiaika.htm](http://www.rauma.fi/raumanseutu/Pdf_tiedosto/Paikallishistorian_opetusmateriaali/keskiaika.htm)>. 21.1.2009.

Rautio Jenni: *Savonlinna kulttuurimatkojen kohteena. Tarkastelussa matkailijoiden mielikuvat ja kokemukset kesäkaupungista*. [WWW] Taidehistorian pro gradu -tutkielma, Jyväskylän yliopisto, 2007. <[http://thesis.jyu.fi/07/URN\\_NBN\\_fi\\_jyu-2007125.pdf](http://thesis.jyu.fi/07/URN_NBN_fi_jyu-2007125.pdf)>. 21.1.2009.

*Satakunta, hyvää ja kaunista –esite*. Satakuntaliitto. Priimus Paino Oy. Seitsemän järven retkeilyreitti -kartta. <<http://www.rauma.fi/ymparisto/Reittikartta.pdf>>. 21.1.2009.

Sporrong, U. Odlingslandskap och landskapsbild. Studier till kulturmiljöprogram för Sverige. Riksantikvarieämbetet, Stockholm, 1996.

*Turismin tilat. Tilallisuus modernin matkustajan kokemuksena*. Toim. Koivunen, Leila & Sytjämä, Taina & Söderholm, Ilse-Mari. Turun historiallinen yhdistys. Jyväskylä, 2006.



**Merellinen matkailureitti**





## Rauman matkailutie – osaksi kansallispuistoa

▪ Elina Mustalampi

Rauman matkailu ammentaa vetovoimansa luonnon- ja kulttuuriympäristöistä. Rauman matkailureitin varrella on paljon nähtävyyksiä. Kaikkien kulttuuri- ja luonnonmaisemien ei tarvitse kuitenkaan sijoittua matkailureitin varrelle, vaan ne voivat sijaita kauempana sen tuntumasta. Sellaisia ovat Rauman saariston matkailukohteet, jotka eivät suoranaisesti sijoitu vanhan rantatien varrelle mutta ovat silti vetovoimaisia matkakohteita. Oleellista on, että matkailureitistön varrella on niin tienvarsipalveluita, luonnon- ja kulttuurinähtävyyksiä kuin opasteitakin.

**Raumanmeren upeaa saaristoa, ehkäpä joskus osana kansallispuistoa? Kuva Elina Mustalampi 2008.**

Rauman matkailun perusvahvuuksiin on voimakkaasti vaikuttanut maailmanperintökohde Vanhaan Raumaan pohjautunut kulttuurimatkailuimago. Tähän vetovoimatekijään voidaan helposti yhdistää retket Rauman saaristoon, jotka tarjoavat sekä kulttuuri- että luontoelämyksiä. Rauman kaupunki onkin 2000-luvulla panostanut merellisiin matkailupalveluihin ja -kohteisiin. Ohjattua matkailua Rauman saaristossa tulisi kehittää niissä rajoissa joissa se on mahdollista. Esimerkiksi Kuuskajaskarin linnakesaari kestää tallaimista jo entisen käyttöluonteensa takia. Selkämerelle kaavailun kansallispuiston avulla Rauman saaristo saisi lisää näkyvyyttä ja sen matkailua voitaisiin kehittää. Jos todellista matkailutoimintaa halutaan, on

palveluihin ja elämyksiin investoitava. Haastavinta Rauman merellisen matkailun kehittämässä on löytää olemassa olevista aineksista parhaimmat ja kehityskelpoisimmat ideat, jolloin saadaan lisäarvoa alueen matkailuun.

### Rauman historiaa

Rauma on yksi Suomen vanhimmista kaupungeista, joka kehittyi vähitellen keskiajan lopulla. Perimätiedon mukaan Reksaari on ollut kaupungin ensimmäinen kauppapaikka, saarisatama <sup>1</sup>.

Jo 1300-luvun puolivälissä rakennettiin Rauman ensimmäinen katolinen temppeli, Pyhän Kolminaisuuden kirkko. Ilmeisesti samana vuonna perustettiin myös fransiskaanihuostari. Nimi Rauma tulee saksankielisestä sanasta *straum*, joka tarkoittaa meren salmea. Rauman seudun kaupankäynnin voimistuminen johti kaupungin syntymiseen vuonna 1442. Rauman perustamisvuotena pidetään siis vuotta 1442, vaikka jo tuota ennen Raumasta oli muodostunut alueen kaupallinen ja kirkollinen keskus luostarinsa vuoksi. 17. huhtikuuta 1442 ritari Karl Knutsson vahvisti sineilläään Rauman porvareille oikeuden harjoittaa kaupaa ja nauttia kaikkia lain ja oikeuden suomia etuja joita Turun porvareillakin oli. Tärkeänä elinkeinona Raumalla oli merenkulku ja jo vuonna 1413 Unio eli Unajan kylä mainitaan veroluettelossa. Unajanlahden

madaltuessa satama ja kauppapaikka siirrettiin Rauman kylään. Raumalta vietiin ja tuotiin tavaraa koko Itämeren alueelta. Tärkein tuontitavara oli suola. Suomesta vietiin muun muassa voita, kuivattua kalaa ja hylkeenrasvaa. <sup>2</sup>

1500-luvulla rutto hävitti suuren osan Rauman asukkaista. 1600- ja 1700-luvut olivat Raumalla pyhäytyneen kehityksen kautta, johon vaikuttivat muun muassa Ruotsin suurvalta-ajan kehittämisen tarpeet ja erinäiset kiellot. Esimerkiksi vuonna 1636 Rauma menetti 130 vuodeksi oikeutensa ulkomaanpurjehduksiin. Tavaraa saatiin tuolloin viedä vain Turkuun ja Tukholmaan. Tuli tuhosi Rauman kaupungin kaksi kertaa vuosina 1640 ja 1682, jonka jälkeen alue on säästynyt tuhoisilta paloilta. Tämä on harvinaista pohjoismaisissa kaupungeissa. 1700-luvulla isoviha vaikutti kaupungin talouteen taantuvasti. Itämaisen sodan aikana 1850-luvulla Raumaa pommitettiin kaksi kertaa. <sup>3</sup>

Vuonna 1830 Rauma sai viimein tapulioikeudet, joka toi oikeuden purjehtia kaikkiin ulkomaiden satamiin. 1800-luvun lopulla Raumasta kehittyikin tärkeä satamakaupunki, kun kauppalaivasto kasvoi ja talous elpyi. Sekä alusten määrä että koko kasvoivat. 1880–1890-luvulla kolmasosa Rauman asukkaista oli merimiehiä ja heidän perheenjäseniään. Myös kaupungin väkiluku kasvoi. Raumalla oli 1820-luvulla asukkaita 1500 ja vuosisadan vaihteessa jo 5000. Raumalle rakennettiin rautatie vuonna 1897. Rauman merenkulku taantui 1900-luvun alussa, kun höyrylaivat valtasi-

vat markkinoita. Suurien laivanvarustajien kuollessa samaan aikaan liikemiesten usko purjelaivojen mahdollisuuksiin rakoili. Purjelaivakauden ja raumalaisen kauppamerenkulun katsottiin päättyneen vuonna 1950, kun viimeinen Raumalla rakennettu purjelai-va kuunari Uljas upotettiin juhlallisoin seremonioin vuonna 1950.<sup>4</sup>

1900-luvulla Suomi muuttui muutamassa vuosikymmenessä maatalousmaasta teollisuusvaltioksi. Suurin muutos tapahtui kuitenkin vasta toisen maailmansodan jälkeen. Tällöin Rauman teollisuus monipuolistui sekä laajeni ja väkiluku nousi nopeasti. Myös Rauma siirtyi merenkulku- ja koulukaupungista teollisuuskaupungiksi. Suurimpia työnantajia olivat Rauma Wood Ltd ja sen perilliset Rauma-Raah Oy ja Rauma-Repola Oy, joka kehittyi suureksi telakaksi. Vielä 1970- ja 1980-luvuilla Rauma oli yksi merkittävimmistä teollisuuskeskuksista Suomessa. 1990-luvulla palvelu ja kauppa alkoivat työllistää yhä enemmän raumalaisia.<sup>5</sup> Nykyisin Rauma on elävä merikaupunki, jossa on niin metallituote-, pien-, tekstiili-, vaatetus-, elintarvike- ja paperinjalostusteollisuutta sekä länsirannikon suurin konttisatama.

### **Rauman tien vaiheita**

Varhaisimmat liikenneyhteydet Raumalla liittyivät meren rannikkoon. Rauman kehittyessä keskiajal-

la ryhdyttiin korostamaan maan hallintokeskukseen Turkuun johtavan tien tarvetta. Rauman rannikolla ongelmaksi muodostuivat merenlahdet, joita ylitettiin joko venein tai lautoin tai kierrettiin sisämaasta. Keskiajan lopulla väistyvä meri loi parempia mahdollisuuksia tiestön rakentamiselle, kun merenlahdet kapenivat ja kuivuivat. Tuolloin rantatie vakiintui sille reitilleen, jota se edelleen osittain kulkee. Unajanlahden entisen suun yli pääsi siltaa myöden ja Sampaanalan lahti oli siinä määrin kuivunut, ettei sen kiertäminen tuottanut enää suurta mutkaa. Myös Unajan ja Kortelan rajoilla virranneen puron poikki johti kivinen silta.<sup>6</sup>

1600-luvulla Raumalle johtava tie vilkastui entises-tään, ja tuolloin Raumalla toimikin jo neljä krouvia. Raumalle tultaessa ensimmäisenä merkinä erottui Pyhän Kolminaisuuden keskiaikainen kirkko, joka paloi vuonna 1640. Myöhemmin kirkon kohdalle pystytettiin Turun tulliportti, jota pitkin markkinaväki ajoi Raastuvan torille Rauman markkinoille.<sup>7</sup> Kaupungit keräsivät vuoteen 1808 asti maatullia kaikista maalta kaupunkiin tuodusta tavarasta. Raumalla tulleja oli kaksi, Turun ja Porin tulli. Nimitykset ovat säilyneet näihin päiviin saakka. Kaupunkiin johtaville teillä oli sen ja maaseudun erottamat veräjät, joista Raumalla olivat Turun ja Porin tullin lisäksi Tarvonsaaren ja vanhan sataman veräjät.<sup>8</sup> Vuoteen 1918 asti tulliaidan takaisista teiden kunnosta vastasivat maaseudun talonpojat, kun kaupunki vastasi vain kaduistaan.

Rauman kaltaiset rannikkokaupungit eivät piitaneet niihin johtavien teiden kunnosta, varsinkaan kun vuonna 1897 rakennettu rautatie yhdisti sisämaan ja rannikon. Maitse Raumalle tultaessa kärsittiin kelirikon murtamista teistä ja siltojen huonosta kunnosta. 1880-luvun alussa matkailija pääsi Raumalle maitse hollikyydillä eli eräänlaisella kuljetuspalvelulla kestkiekievarista toiseen. Matkustaminen kuoppaisella tiellä tosin oli aikaa vaativaa ja raskasta. 1800-luvun lopulla matkailijan paras tapa tulla Raumalle olikin matkustaa vesitse. Rauman satamaan poikkesi kesäisin säännöllisillä reiteillä kulkevia höyrylaivoja, kuten Turusta Poriin liikennöivät *Ilma* ja *Ahkerä*.<sup>9</sup> Ongelmaksi muodostuivat kyyditykset satamasta kaupunkiin. Tähän saatiin helpotusta 1880-luvun lopulla, kun kaupungin valtuusto laati säännöt kaupungin kuljetuksiin.

1900-luvun alussa matkustajia kuljettavat ajurit muodostuivat tärkeiksi osaksi kaupungin seura- ja huvielämää. Ajureilla oli kaksi väylää, joista toinen kulki rautatieasemalta kaupungin keskustaan ja toinen satamaan. Toinen tapa kulkea satamasta kaupunkiin oli vuonna 1872 rakennettu Rauman kanaali. Kanaalissa liikennöivä höyrypursi helpotti kaupungin ja sataman välistä liikennettä. Kanaalissa liikkuvan oli maksettava Kanaaliyhtiölle maistraatin vahvistama maksu. Vuonna 1886 kanaali siirtyi yhtiöltä kaupungin omistukseen ja vuonna 1902 kaupunki lakkautti kanaalimaksut. Matkailija saattoi majoittua seurahuoneelle tai kestiekievariin.<sup>10</sup>

Rautatieliikenteen kasvaminen ja tavaraliikenteen siirtyminen sinne vaikuttivat siihen, että vesiliikenteen kannattavuus väheni. Vuonna 1919 Raumalta pääsi vesitse Turkuun, Vaasaan, Turkuun ja Helsinkiin. 1920-luvulla asutuskeskusten väliset maantiet siirtyivät talonpojilta valtion rakennettaviksi ja hoidettaviksi, jonka jälkeen teiden kunto parani. Teiden kunnan paraneminen ja linja-autoliikenteen kasvu kuihduttivat kuitenkin rannikkoliikenteen niin, että viimeiset laivaliikennevuorot tulivat Raumalle vuonna 1928. Maantiet olivat rakennettu hevosia ja jalankulkijoita varten ja 1920-luvulla autoliikenteen johdosta myös teiden kunnosta oli pidettävä entistä parempaa huolta. Raumalta pääsi linja-autolla 1920-luvulla muun muassa Turkuun, Pyhärantaan ja Eurajoelle. Vilkkainta liikenne oli Turun suuntaan. Ajo oli kuitenkin hidasta, ja esimerkiksi Raumalta Turkuun matka kesti noin kuusi tuntia. Lisäksi matka oli tietä myöten mahdollinen vain lumettomina aikoina, koska tie aurrattiin 1920-luvun lopulla vain Udestakaupungista Raumalle. 1930-luvulla linja-autoliikenne vakiintui ja vuonna 1933 perustettiin Oy Matkahuolto ab, joka kokosi tietoja aikatauluista, myi matkalippuja ja hoiti rahtiliikennettä.<sup>11</sup>

Raumalla keskityttiin pitkään sataman ja siihen liittyvän rautatien kohentamiseen ja vasta 1950-luvulla keskityttiin kelirikon aiheuttamiin vaurioihin, maanteiden mutkiin ja muihin teiden ongelmiin. Tuolloin mukulakivet ja hiekka muuttuivat asfalttiin. 1960-

luvulle tultaessa Rauman yhteydet paranivat uusittujen teiden vuoksi ja Rauma sai ensimmäiset liikennevalot.

### **Matkailutie osana Rauman saariston ja suunnitellun kansallispuiston matkailua**

Palvellakseen tiellä liikkuvaa turistia matkailutiestön toteuttaminen edellyttää tienvarsipalveluita, luonnon- ja kulttuurinähtävyyksiä sekä opasteita. Palvelutasoa niin tien varrella kuin suunnitellun kansallispuiston alueella on siten kasvatettava. Keskeistä on, että Satakunnassa panostetaan jo olemassa oleviin matkailullisiin vahvuuksiin ja tällä tavoin kehitetään valtakunnallisesti edelleen suhteellisen tuntematonta aluetta yhä vetovoimaisemmaksi matkailukohteeksi.

Maiseman ihailuun perustuva turismi kuluttaa ja muuttaa ympäristöä vähiten, tosin sekin edellyttää teiden ja muiden rakenteiden, kuten majoitustilojen rakentamista. Matkailulla on aina kuluttava vaikutus ympäristöönsä ja pahimmassa tapauksessa tämä saattaa kadottaa alkuperäisen viehätöksensä ja vetovoimansa. Tästä syntyy ristiriita ympäristön suojelun ja matkailunkäytön välille. Matkailuelinkeinolla ei ole tarkoituksena tuhota omia edellytyksiään, mutta täysimittainen suojelu ei ole mahdollista matkailukohteissa. Luonnon- ja kulttuuriympäristöjen säilyminen vaatiikin kompromisseja turismin ja suojelupolitiikan välille.

Matkailun kannalta ehkä keskeisimpiä suojelualueita ovat kansallispuistot. Vaikka kansallispuistot yleensä perustetaan alkuperäisen luonnon ja kulttuurin säilyttämiseksi, on niillä suojelu- ja tutkimusmerkityksen lisäksi myös opetus- ja virkistystehtävä.<sup>12</sup> Näin ollen ne antavat mahdollisuudet luonnossa tapahtuvaan retkeilyyn ja luontoelämysten kokemiseen.

Kansallispuistoissa saakin tietyin rajoituksin retkeillä ja matkailla. Vaikka suurin osa matkailun vetovoimaisista kulttuuri- ja luonnonkohteista sijaitsee suojelualueilla ja niiden tuntumassa, eivät kaikki matkailun muodot edellytä parhaiden maisemien sijoittumista reitin varrelle.

Monelle satakuntalaisellekin meri ja saaristo ovat tuntemattomia, kun mahdollisuudet siirtyä maalta merelle ovat rajalliset ilman omaa venettä. Siksi onkin keskeistä yhdistää ja linkittää suunniteltu Selkämeren kansallispuisto matkailutiehen, jolloin saadaan lisää matkailijoita sisämaasta myös rannikolle ja merelle. Portit saaristoon yhteysaluskuljetuksineen Rantatien varrella palvelevat parhaiten tiellä kulkevaa matkailijaa. Raumalla tällaisena porttina toimii kesäisin Poro-holman pienvenelaiturista lähtevä yhteysaluskuljetus Rauman saaristokohteisiin, Kylmäpihlajaan, Kuuskajaskariin ja Reksaareen. Toteutuessaan Selkämeren kansallispuisto tukisi koko Satakunnan matkailun kehittämistä ja toimintaa. Sen avulla voitaisiin lisätä luonnontuntemusta, ja saataisiin niin alueellista kuin valtakunnallistakin näkyvyyttä.

Haasteena Rauman ja koko Satakunnan merellisessä matkailussa voidaan nähdä se, miten matkailua voidaan suunnata sekä tielle että merialueelle. Kysymys kuuluukin, miten saadaan Rantatien matkailijat pysähtymään Raumalle ja tutustumaan sen merelliseen matkailutarjontaan? Kulkeminen saarille tapahtuu yhteysaluskyydillä, jolloin tiellä matkaavan on jätettävä kulkuvälineensä rannalle. Vetovoimaisena tekijänä Raumalla on Vanhan kaupungin kulttuuriperintö. Sen avulla saadaan matkailijoita toivon mukaan myös matkailusaarille. Jotta tiellä matkaava turisti saadaan pysähtymään Raumalle, on oleellista linkittää tien varrelle nähtävyyksistä kertovia opasteita ja ilmoitus-tauluja.

### Rauman matkailusta

Satakunnan matkailutarjonnassa voidaan erottaa kolme toisistaan selkeästi poikkeavaa vyöhykettä: vanhojen kaupunkien eli Rauman ja Porin ympärille kehittynyt kulttuuripainotteinen kaupunkimatkailu, Pohjois-Satakunnan ja sisämaan viljely- ja järvi- ja maaseutu, sekä koko rannikko ja muut vesistöt. Satakunnan omaleimainen saaristo, perinteiset mereen liittyvät kohteet, esimerkiksi Kylmäpihlajan majakka ja Yyterin rannat sekä osin merestä elävät kunnat, kuten Luvia ja Merikarvia, tarjoavat yhdessä monia mielenkiintoisia kehittämismahdollisuuksia Satakunnan matkailulle.

Rauman matkailun perinteisiä vetovoimatekijöitä ovat Vanhan Rauman kulttuurihistoria ja erilaiset kesätapahtumat. 28 hehtaarin kokoinen Vanha Rauma on pohjoismaiden laajin yhtenäisenä säilynyt puukaupunkialue. Kaupunkiasutus on säilynyt 1620-luvulla pystytetyn ja 1809 puretun tulliaidan rajoissa. Nykyisen muotonsa Vanha Rauma on saanut lisä- ja uudisrakentamisen myötä. Asukkaita Vanhassa Raumassa on yli 600. Vuodesta 1991 Vanha Rauma on kuulunut Unescon maailmanperintöluetteloon. Rauma on vuoden 2009 alusta kahden maailmanperintökohteen kaupunki, sillä Lapin kunnan yhdistyessä siihen siirtyi myös pronssikautinen hautakiviröykkiöalue Sammalahdenmäki uutena kohteena Rauman matkailutarjontaan. Tätä erikoisuutta tulisi Rauman matkailussa kehittää.

Rauman seudulle on laadittu Satakuntaliiton toimesta seudullinen matkailustrategia vuonna 2001, joka oli jatkoa keväällä 2000 valmistuneelle Satakunnan matkailustrategialle.<sup>13</sup> Strategia perustuu maakuntastrategian avaintulosalueisiin, joita soveltamalla voidaan löytää Rauman matkailun menestystekijöitä. Rauman seudun matkailun avaintulosalueiksi on strategiassa määritelty kulttuuri ja historia, kokous- ja opintomatkailu, vesistö- ja luontoaktiviteetit sekä perhe-, kierto- ja maaseutumatkailu. Vuoden 2001 strategiassa todetaan, että *Rauman seudun matkailulle on syntynyt vuoden 2000 lopulla uusia mahdollisuuksia, kun Rauman kaupunki osti Kylmäpihlajan majakkasaaren ja Kuuskajaskarin entisen*

*varuskuntasaaren valtiolta. Näin ollen merellisestä matkailusta voidaan kehittää koko seudun matkailullinen vetovoimatekijä kulttuurimatkailun rinnalle.*<sup>14</sup>

Strategiassa todetaan myös, että Rauman seudun matkailuvetovoiman hyödyntämisessä kannattaa keskittyä niihin kohteisiin, joissa on vetovoimaa ja joiden kautta on mahdollisuus saada koko seudulle laajempaa huomiota. Matkailustrategiassa korostetaan myös kuntien yhteistyötä ja verkostoitumista. Kuntien ei tarvitse rakentaa menestystään yksin, vaan ne voivat täydentää toisiaan. Rauman kaupunki on pyrkinyt seudulliseen yhteistyöhön, josta on hyvänä todisteena Rauman seudun seitsemän kunnan vuonna 2004 perustama elinkeino-yhtiö Rauman Seudun Kehitys Oy (RSK). Sen tavoitteena on luoda edellytyksiä seudun elinkeinoelämän positiiviselle kehittämiselle.

Rauman seudulla on rikas kulttuuripohja ja -historia, ja näiden varaan matkailukin on hyvin pitkälle rakentunut. Rauman matkailusaaret saattavat näin ollen houkutella myös kulttuurimatkailijoita, jolloin saarten kulttuurihistorialliset nähtävyydet ja rakennettu ympäristö, kuten majakka, tykit ja saaristolaistorpat ovat matkailun vetovoimatekijöitä.

Vahvan kulttuuripohjan lisäksi Rauma on myös merellinen matkailukaupunki, johon oleellisesti kuuluvat Kuuskajaskarin linnakesaari, Reksaaren luontomatkailekohde ja Kylmäpihlajan majakkasaari. Selkämeren saaristo ja rannikko ovat historiallisesti olleet vaativa ja suojaisia kulkuväylä, elinkeinonlähde

ja asuinsija. Saaristosta on lähdetty ja katsottu kauas. Saarien muodostamia maamerkkejä apuna käyttäen on luovittu kaupunkiin.

Toteutuessaan kaavailtu kansallispuisto helpottaisi matkailijoiden liikkumista ja antaisi välineet ohjattuun liikkumiseen koko Selkämerellä. Joka tapauksessa tärkeää on positiivinen asennoituminen Selkämeren matkailun kehittämiseen ja yhteistyön korostaminen erilaisissa alueen matkailuun kohdistuvissa hankkeissa. Selkämeri on nyt esillä ehkä enemmän kuin koskaan, mistä hyvänä esimerkkinä on Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen Porin yksikön vetämä Selkämeren teemavuosi-hanke 2008–2009. Myös Selkämeren kansallispuistosta päätetään lähivuosina. Näillä on oleellisesti vaikutusta myös Rauman matkailun tulevaisuuteen.

### **Kansallispuisto Selkämerelle**

Kansallispuiston tavoiterajauksessa puiston eteläreuna ulottuu Santkarin pookille Rauman edustalle ja pohjoisraja Luvian kautta Merikarvian Ouran saaristoon. Keväällä 2008 päättyneessä hankkeessa tuotettiin ehdotukset Selkämeren kansallispuistosta. Ehdotus toimitettiin ympäristöministeriölle. Lain Selkämeren kansallispuistosta hyväksyy eduskunta ympäristöministeriön ja valtioneuvoston valmistelusta. Kansallispuiston avulla Satakunnan alueen matkailun veto-



voimaa voitaisiin vahvistaa etenkin rannikkoalueilla. Samalla se myös tukisi Satakunnan muiden matkailukohteiden kehittämistä. Kansallispuistohankkeen tavoitteena on *luontonähtävyyksien esilläpito sekä luontotuntemuksen ja harrastuksen lisääminen* <sup>15</sup>. Kansallispuistolla on tärkeä rooli koko Satakunnan kuntien matkailun kehittämisessä. Kansallispuistostatus ja puistoon kuuluvat palvelut edistävät matkailuelinkeinoa.

Aloite Selkämeren kansallispuistosta on lähtöisin kahdelta eri luonnonsuojeluyhdistykseltä 1990-luvun puolivälistä. Puisto olisi monipuolinen näyte suomalaista saaristoluontoa. Rehevintä maisemaa puistossa edustaisi Rauman saaristo laajoine metsäsaarineen ja vehmaine lehtoineen. Luontokohteiden lisäksi Selkämeren kansallispuistossa voi tutustua saariston kulttuurihistoriaan muun muassa rakennusten jäännösten

**Kylmäpihlajan majakasta avautuu upea maisema Raumanmerelle. Kuva Jyrki Toivanen 2005.**

ja maankäytön jälkien kautta. Erikoisempia nähtävyyksiä ovat meren pohjalla lepäävät laivojen hylt.

Selkämeren kansallispuisto on tällä hetkellä yksi Satakuntaliiton Satakunnan edunvalvonnan kärkihankkeista. Edunvalvonnan kärkihankkeet ovat *tavoitteita ja yksittäisiä hankkeita, joista päätetään maakunnan ulkopuolella lähinnä eduskunnassa, valtioneuvostossa, ministeriöissä ja keskusvirastoissa.* <sup>16</sup> Satakuntaliitto korostaa, että Satakunnan merellinen sijainti rannikolla on matkailullinen vahvuus, jota tulisi enemmän hyödyntää.

Valtioneuvosto teki ensimmäisen päätöksen Euroopan unionille annetusta Suomen Natura 2000 -ehdotuksesta vuonna 1998. Ehdotusta täydennettiin



vuosina 1999, 2002, 2004 ja 2005. Raumalla kansallispuiston rajausehdotusta on ohjannut Natura-alueiden lisäksi kunnan oma yleiskaava. Mukana on Natura-alueiden lisäksi myös kansallispuiston retkeily- ja matkailualueita. Rauman sataman lähialueet ja laivaväylät eivät kuulu ehdotettuun rajaukseen. Kansallispuiston perustaminen olisi toteutuessaan Naturaa yleisöystävällisempi vaihtoehto, sillä tavallisesta luonnonsuojelusalueesta poiketen kansallispuistoon järjestetään matkailupalveluita ja jaetaan informaatiota. Näin ollen alueesta olisi enemmän hyötyä niin paikallisille kuin alueelle tuleville matkailijoillekin. Natura-alueet ovat yleensä myös silppuna siellä täällä. Kansallispuisto tekisi alueesta yhtenäisemmän ja nostaisi sen profilia.

Kansallispuisto säädetään luonnonsuojelulaisa, ja sen mukaan kansallispuisto voidaan perustaa vain valtion omistamille alueille. Tosin siihen voidaan liittää myös muun julkisyhteisön, kuten kaupungin ja kunnan alueita erillisen sopimuksen perusteella. Yksityisiä maa- ja vesialueita ei kansallispuistoon voi kuitenkaan kuulua. *Kansallispuiston pinta-alan on oltava vähintään 1 000 hehtaaria. Alueella on oltava merkitystä yleisenä luonnonnähtävyytenä tai muutoin luonnontuntemuksen lisäämisen tai yleisen luonnonharrastuksen kannalta.*<sup>17</sup> Selkämeren kansallispuiston perustaminen on nyt ajankohtaisempaa kuin koskaan, ja mielenkiinto merimatkailua kohtaan on koko ajan kasvamassa.

Matkailijalle tarjotut palvelut Selkämeren kansallispuistosta sijoitettaisiin eri puolille pitkin rannik-

koa. Nämä palvelupisteet jakaisivat informaatiota ja matkailupalveluita matkailijoille. Oleellista on, että palvelupisteet sijaitsevat valmiin kulkureitin varrella. Matkailutien ja kansallispuiston palvelupisteiden yhdistäminen loisivat erinomaiset puitteet saavuttaa sekä kulttuuri- että luontomatkailemisen tarjontaa. Raumalla palvelupisteiksi on kaavailtu Kylmäpihlajan majakka- saarta, Kuuskajaskarin linnakesaarta, Reksaaren saaris- toleirintäaluetta ja Syväraumanlahden laiturialuetta.

### Rauman saaristokohteet

Merenkululaitteiston kehittymisen myötä Kylmäpihlajan majakka ja luotsiasema olivat käyneet Merenkululaitokselle tarpeettomaksi ja saari rakennuksineen tuli myyntiin. Kuuskajaskari puolestaan toimi Puolustusvoimien linnakesaarena 1990-luvulle saakka, jolloin linnake lakkautettiin. Saarten omistajalla eli valtiolla oli intressi saada saaret yleiseen käyttöön. Näin ollen Rauman kaupunki osti Kuuskajaskarin linnakkeen ja merivartiokoulun tontin sekä Kylmäpihlajan majakan ja luotsiaseman vuoden 2000 lopulla ja maksoi niistä yhteensä 5,5 miljoonaa markkaa eli noin 925 000 euroa.<sup>18</sup> Kaupan jälkeen kaupunki alkoi heti kehittää saaria matkailukäyttöön sopiviksi. Kylmäpihlajan ja Kuuskajaskarin saaristomatkailemisen lähtökohtana oli Rauman saariston mielenkiinnon lisäämistä sekä merellisyyden korostamista.

Reksaari puolestaan on toiminut pidempään matkailukäytössä ja siellä on ollut muun muassa leirintäalue jo 1970-luvulla. Merellisen matkailun kehittäminen Raumalla on korostunut etenkin 2000-luvulla, ja nykyään kaupunki investoi vuosittain kohteiden ylläpitämiseen kymmeniä tuhansia euroja. Rauman merellisestä matkailusta löytyy paljon potentiaalia, johon oleellisesti vaikuttavat saarten yrittäjien kyky ja taito löytää olemassa olevista aineksista juuri ne kehityskelpoisimmat ideat.

### **Kylmäpihlaja – Majakkamatkailu**

Majakkamatkailu on Suomessa kasvanut viime vuosina huomasti ja matkailukäytössä olevilla majakkasaarilla vierailee kymmeniä tuhansia matkailijoita vuosittain. Luodoille ja rannoille pystytetyt majakat ovat Suomen vanhimpia merenkulun turvalaitteita ja niillä on erityinen kulttuurihistoriallinen arvo. Majakkasaarien eristyneisyys ja erikoisuus sekä majakoiden historia kiehtovat matkailijoita yhä enemmän. Suomessa matkailukäytössä olevia majakoita on yhteensä viisi, joihin Rauman Kylmäpihlajan majakkakin lukeutuu.

Kylmäpihlajan majakka sijaitsee noin kymmenen kilometrin päässä mantereesta, ja se on Rauman saariston uloin luoto. Kylmäpihlaja on noin yhdeksän hehtaarin kokoinen ja se on Suomen nuorin majakka.<sup>19</sup> Vuonna 1999 saari jäi merenkululle tarpeetto-

maksi ja saari rakennuksineen tuli myyntiin. Nykyisin saari on Rauman kaupungin omistuksessa, ja saari on Rauman saaristomatkailun keskeinen vetovoimatekijä. Kylmäpihlajan luonto on herkkää ulkosaaristoa, joka ei kestä suurta kulutusta. Vaikka matkailu on nykyisin tärkeä elinkeino saarella, se toisaalta kuluttaa luontoa, käyhän Kylmäpihlajallakin vuosittain karkean arvion mukaan noin 10 000 matkailijaa kesäkuukausien aikana<sup>20</sup>. Selkämeren kansallispuisto toisi toteutuessaan Kylmäpihlajalle yhä lisää matkailijoita.

### **Reksaari – Luontomatkailu**

Reksaari sijaitsee noin 10 kilometrin päässä Rauman kaupungin keskustasta, ja se on yksi kolmesta Rauman pohjoisen saariston suuresta rannikko- eli mannervyöhykkeen saaresta. Reksaaren lounaispuolelle jäävän Nurmeksen, mantereeseen kuroutuneen Omenapuumaan ja Reksaaren muodostaman ympyrän sisään jää Haapasaarenvedeksi kutsuttu vesialue.

Varsinainen asutus Reksaassa lisääntyi 1800-luvun aikana, ja 1900-luvun alussa saarella oli neljä kalastajatilaa. Ristinperä ja Huhdanperä olivat Reksaaren ensimmäiset torpat ja vuoden 1895 alusta lähtien saarelle rakennettiin uusina Kartun ja Rohelan torpat.<sup>21</sup> Kartun tila siirtyi kaupungin omistukseen vuonna 1950 ja Rohela vuonna 1958. Rauman saariston autioituminen keskittyy 1900-luvun puoleen väliin, jol-

loin monitoimitalouteen perustuva saaristolaisasutus katosi. Rauman saariston autioitumiseen vaikuttivat yhteiskunnan siirtyminen omavaraistaloudesta markkinatalouteen, sähkön puuttuminen, vaatimattomat olot, hyvä työllisyystilanne kaupungissa ja lasten koulunkäynti kaupungissa.<sup>22</sup>

Vuodesta 1966 lähtien Karttua on käytetty kaupunkilaisten leirintäalueena. 1980-luvulla osa Reksaaren rannasta suojeltiin Huhdanpään luonnonsuojelualueen nimellä. Nykyään Rauman kaupungin omistama Reksaaren alue on yleisessä virkistys- ja retkeilykäytössä lehtojensuojeluohjelmaan kuuluvaa lehtoniittyä lukuun ottamatta. Saari on erinomainen luontomatkailukohde, ja alueen halki kulkeekin luontopolku, joka tutustuttaa saaren luontoon, jääkauden jälkiin ja rautakautiseen hautaan. Reksaarta ja sen virkistys-, luonto- ja kulttuuriarvoja on kaavailtu osaksi suunniteltua kansallispuistoa.

### **Kuuskajaskari – Linnakematkailu**

Kuuskajaskari sijaitsee Rauman keskisessä saaristossa noin kolmen kilometrin päässä Rauman satamasta, ja on alueen suurimpia saaria. Kuuskajaskarissa sijaitsi vuosina 1939–1999 Puolustusvoimien rannikkolinna-ke, jonka jäljet ovat edelleen vahvasti näkyvissä. keskeisiä elementtejä saarella ovat taisteluhaudat, tykit ja rakennukset. Saaren rakennuskanta on keskittynyt

pääosin keskiosiin. Saari on vuodesta 2000 ollut Rauman kaupungin omistuksessa.

Sotilasalueille Saaristo- ja Selkämerellä on päässyt vasta 1990- ja 2000-luvun aikana linnakkeiden lakkauttamisen myötä, ja osaa näistä on alettu kehittää ja hyödyntää matkailussa. Puolustusvoimien ja sodan historiaan liittyvät kohteet kiinnostavat matkailijoita mitä moninaisimmassa muodossa. Ennen suljettuina olleet linnakesaaret tarjoavat kävijälle niin ampumara-toja kuin luonnontilaisia rantaniittyjä ja vanhoja metsiä. Myös luontoarvot ovat useimmilla linnakesaarilla merkittäviä, sillä puolustusvoimien toiminta on rajannut liikkumisen teille ja poluille. Kulttuurin ja luonnon vastakohtaisuus muodostaa linnakkeista mielenkiintoisia ja kiehtovia käynti- ja matkakohteita.<sup>23</sup>

Kuuskajaskari tarjoaa erinomaisen ympäristön matkailulliseen hyödyntämiseen. Toisaalta sen valtava rakennusmäärä luo ongelman matkailun kehittämiseen. Rannikkopuolustuksen kulttuurihistorian lisäksi saari tarjoaa myös saaristoluontoelämyksiä, jota kesällä 2008 avattu geologiapolku täydensi.

### **Saaristomatkailun kehittäminen**

Raumalla on paneuduttu saaristomatkailun kehittämiseen etenkin 2000-luvulla, jona aikana saaristo on kasvanut matkailun vahvaksi vetovoimatekijäksi. Rauman matkailusaarilla onkin nyt oiva mahdollisuus

kehittyä toimiviksi kulttuuri- ja luontomatkailukohteiksi. Kehittyminen vaatii kuitenkin pitkäjänteistä yhteistyötä kaikkien osapuolien kesken. Selkämeren kansallispuisto on ekologisesti järkevä työväline ohjata suurempiakin ihmisjoukkoja saaristoon. Puiston avulla matkailijat voivat tutustua ohjatusti Rauman saariston luontoon, kulttuurihistoriaan sekä saarten erikoisempiin nähtävyyksiin, kuten puolustusvoimien aikaisiin laitteisiin tai majakkaan. Tärkeintä on kuitenkin myönteinen asennoituminen ja tahtotila Rauman saariston matkailuun ja sen kehittämiseen.

Matkailun edistämiseksi Raumalla on tärkeää miettiä, minkä tekijöiden varaan alueellinen tuotekuva eli alueen imago rakennetaan. Imago on kuitenkin pitkälti se tekijä, jolla matkailualueita myydään matkailijoille. Todelliset, olemassa olevat vetovoimatekijät tulee esittää toimivana kokonaiskuvana eri asiakassegmenteille.<sup>24</sup> Imago voi olla sekä positiivinen että negatiivinen, jolloin positiivisina imagoasioina voidaan pitää alueen vetovoimatekijöitä.<sup>25</sup> Imago voi perustua johonkin konkreettiseen kuten Vanhaan Raumaan tai saaristoympäristöön, mutta myös johonkin abstraktimpaan ja symboliseen tekijään, kuten alueen historiallisiin ja kulttuurisiin ominaisuuksiin.<sup>26</sup>

Raumalla saaristomatkailu keskittyy pääosin kesäaikaan ja talvinen matkailutarjonta ja kysyntä on vähäistä. Talviaikaan ongelmaksi muodostuu saarille pääsy. Veneily on perinteisesti ollut saariston matkailun vahvimpia alueita ja sen merkitys on veneilyn

suosion myötä edelleen kasvamassa. Vuokraveneilyn kehittämisessä on paljon mahdollisuuksia. Viime vuosina myös matkailukalastus ja kiertomatkailu ovat kehittyneet merkittäviksi matkailutuotteiksi saaristo- ja vesistöalueilla. Nykyään Rauman saariston kohteisiin pääsee kesäaikana yhteysaluskyydillä. Kohteiden saavutettavuus ja sesonkiajan lyhyys ovat yhteysaluskyydityksestä huolimatta Rauman saaristomatkailun ongelma.

Saaristomatkailun kehittäminen tulisi perustua laatuun, aitouteen, luontoon ja kulttuuriperintöön. Saaristomatkailulle on erinomaiset puitteet Suomessa; puhdas luonnonympäristö, luonnonolojen vakaus sekä neljä vuodenaikaa. Lisäksi jokamiehenoikeudet ja kansallispuistot mahdollistavat monipuolisen virkistytymisen luonnossa. Erityisesti saaristoalueilla luonnolla on keskeinen merkitys matkailussa. Saaristomatkailu on yksi luontomatkailun osa-alue ja saaristo kaikkialla maailmassa vetovoimaisimpia matkailukohteita.

Suomen valtioneuvoston asettaman sisäministeriön saaristoasiain neuvottelukunta on laatinut saaristo-ohjelman vuosille 2007–2010. Ohjelman tarkoituksena on hyödyntää Suomen vesistö- ja ranta-alueita luonnon-, maisema- ja kulttuuriarvoja kunnioittaen. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan Suomen saaristo- ja vesistömatkailusta pyritään kehittämään eurooppalainen vetovoimatekijä. Ohjelmassa saaristot ja vesistöt nähdään matkailullisena vahvuutena.

Suomi onkin maailman vesistöisin maa ja Euroopan suurimpia saaristomaita. Suomessa saaristomatkoille perustuu pääosin vesiluontoon, kalastukseen ja kulttuuriin.<sup>27</sup>

Ohjelman mukaan saaristo-, rannikko- ja vesistö-kulttuurin kehittymisestä viime vuosina kertovat mm. vesistö- ja meriteeman hallitseva esillä olo suurilla kotimaisilla matkailumessuilla, erilaisten hankkeiden lisääntyminen sekä Varsinais-Suomen saariston vahva kehitystyö Saariston rengastien ympärillä. Lisäksi kehitystä todistavat alueellisen ja paikallisen risteilyliikenteen kehitys, kalastusmatkailuyritysten perustaminen sekä laadukkaan majoituksen syntyminen saaristoon ohjelmalveluineen. Myönteisiä asioita ovat myös erilaisten valtiolta vapautuneiden linnakkeiden, majakoiden sekä luotsiasemien suojele ja menestyksellään matkailukäyttöön ottaminen. Tähän sopivat hyvin Kylmäpihlajan majakka- sekä Kuuskajaskarin linnakkeensaari. Saaristo- ja vesistö-kulttuuria esitetään kartoitettavaksi, kehitettäväksi ja tuotavaksi omien asukkaiden lisäksi myös matkailijoille.<sup>28</sup>

## Lopuksi

*Jos rakastat merta ja luontoa, voit ammentaa suolaisenraikkaita kokemuksia ja elämyksiä joko päivittäisillä vesibussiretkillä tai omalla veneellä. Nauti pärskeistä!*<sup>29</sup>

Näin kuvataan Raumanmeren saaristomatkoille Rauman seudun internetsivuilla. Rauman matkailusaaret tuovat Satakunnan matkailulle oman imagollisen lisäarvonsa. Sillä on useita mahdollisuuksia kehittyä yhä vetovoimaisemmaksi matkailukohteeksi. Raumalla onkin keskitytty saaristomatkoille kehittämiseen, mistä kertoo muun muassa uusi keväällä 2009 perustettu merellisen matkoille päällikön virka. Yksi suurimmista mahdollisuuksista Rauman saaristomatkoille kehittämiseen on Selkämeren kansallispuistohanke. Tulevaisuuden toiveissa on, että myös Selkämeren rannikon matkoille toisi uusia mahdollisuuksia ja matkoilijoita koko Satakunnan rannikolle. Satakunnan merellinen sijainti on selkeä matkoillinen vahvuus. Tätä ei ole hyödynnetty tarpeeksi. Nyt voisi olla sen aika.

## Viitteet

- <sup>1</sup> Salo 1999, 72.
- <sup>2</sup> Mäkinen 1954, 8; Jalonen & Halmecnmäki & Lehmuskallio & Urhonen 1991, 7.
- <sup>3</sup> Mäkinen 1954, 8–9; Jalonen et al. 1991, 7.
- <sup>4</sup> Mäkinen 1954, 8–9; Heino 2002, 45–49.
- <sup>5</sup> Heino 2002, 277 ja 477–478.
- <sup>6</sup> Vakkilainen 1982, 43.
- <sup>7</sup> Vakkilainen 1982, 43–45.
- <sup>8</sup> Heino 2002, 94.
- <sup>9</sup> Heino 2002, 94.
- <sup>10</sup> Heino 2002, 96.
- <sup>11</sup> Heino 2002, 314.
- <sup>12</sup> Vuoristo 1998, 206–208, 162–166.
- <sup>13</sup> Satakuntaliitto 2000, passim.

- <sup>14</sup> Rauman seudun matkailustrategia 2001, 24.
- <sup>15</sup> Satakuntaliitto 2007, 21.
- <sup>16</sup> Satakuntaliitto 2007, 3 ja 21.
- <sup>17</sup> Luonnonsuojelulaki 20.12.1996/1096.
- <sup>18</sup> Saaristoinfra 2000, 43.
- <sup>19</sup> Laurell 2004, 7.
- <sup>20</sup> Irene Lahtisen puhelinhaastattelu 10.11.2007.
- <sup>21</sup> Högman 1907, 6–7, 198; Heljala 1990, 11–13.
- <sup>22</sup> Heljala 1990, 16, 100–104; Rosvall 2006, 90.
- <sup>23</sup> Pakola 2007, passim.
- <sup>24</sup> Vuoristo & Vesterinen 2001, 177.
- <sup>25</sup> Vuoristo & Vesterinen 2001, passim.
- <sup>26</sup> Karvonen 1999.
- <sup>27</sup> Sisäasianministeriö 2007; Mustalampi 2006.
- <sup>28</sup> Sisäasianministeriö 2007; Mustalampi 2006.
- <sup>29</sup> Rauman seudun matkailu. <[http://www.visitrauma.fi/index.php?option=com\\_content&task=view&id=35&Itemid=64](http://www.visitrauma.fi/index.php?option=com_content&task=view&id=35&Itemid=64)> 11.2.2009.

## Lähdeluettelo

### Haastattelut

Lahtinen Irene: Puhelinkeskustelu Elina Mustalammen kanssa 10.11.2007.

### Tutkimuskirjallisuus

- Heino, Ulla: *Rauma. Idylliä ja tehokkuutta 1875–2000*. Kehityksen kirjapaino. Pori 2002.
- Heljala, Minna: *Saaristolaiselämää*. Rauman museo 1990. Oy Länsi-Suomi, Rauma 1990.
- Högman, Volter: *Rauman kaupungin historia I – vuoteen 1641*. Lilius & Hertzberg osakeyhtiö, Helsinki 1907.
- Jalonen, Kai & Halmeenmäki, Hannu & Lehmuskallio, Pekka & Urhonen, Esa: *Rauma*. Oy Länsi-Suomen kirjapaino. Rauma 1991.
- Karvonen, E.: *Elämää mielikuvayhteiskunnassa. Imago ja maine menestystekijöinä myöhäismodernissa maailmassa*. Gaudeamus & Oy Yliopistokustannus University Press. Helsinki 1999.

- Laurell, Seppo: *Suomen majakat*. Kustannusosakeyhtiö Nemo, Helsinki 2004.
- Luonnonsuojelulaki 20.12.1996/1096. Finlex, Valtion säädöstietopankki. <<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19961096>>. 15.11.2008.
- Mustalampi, Maija: *Rauman saaristorannikon luontomatkojen kehittämismahdollisuudet*. Pro gradu -tutkielma. Maantieteen laitos. Turun yliopisto 2006.
- Mäkinen, Eino: *Raum o ain Raum*. Kustannusosakeyhtiö Kivi. Helsinki 1954.
- Pakola, Johanna: *Suljetut saaret*. Turun sanomat. Turun Rannikkopatteriston Perinneyhdistys ry. Turku 2007.
- Rauman seudun matkailu. Rauman saariston helmet. <[http://www.visitrauma.fi/index.php?option=com\\_content&task=view&id=35&Itemid=64](http://www.visitrauma.fi/index.php?option=com_content&task=view&id=35&Itemid=64)>. 11.2.2009.
- Rauman seudun seutustrategia 2001. Rauman kaupunki. <[http://www.raumanseutu.fi/Pdf\\_tiedostot/Rauman\\_Seudun\\_Strategia.pdf](http://www.raumanseutu.fi/Pdf_tiedostot/Rauman_Seudun_Strategia.pdf)> 4.12.2008.
- Rosvall, Johanna: Vuosisata Reksaaren maisemissa. *Tuntematon saaristo. Selkämeren eletty saaristomaisema*. Toim. Häyrynen, Maunu & Luotonen, Elina & Mustalampi Elina & Bruk, Elisa. Otava. Keuruu 2006.
- Saaristoinfra. Rauman saaristo toiminta- ja luonnonympäristönä projektin loppuraportti. PRE Raumanmeren kansallispuisto –projektisuunnitelma. Rauma 2000.
- Salo, Unto: *Kotimaakuntamme Satakunta*. Satakuntaliitto. Sarja A: 245. Pori 1999.
- Satakuntaliitto: *Satakunnan kärkihankkeet 2007*. Sarja A: 279. Pori 2007. <<http://www.satakunta.fi/linkkitiedosto.asp?taso=1&id=207>> 4.12.2008.
- Satakuntaliitto: *Satakunnan matkailustrategia vuosille 2000–2005*. Satakuntaliiton monistamo. Pori 2000.
- Sisäasiainministeriö: *Saaristo-ohjelma 2007–2010. Saaret, meri, järvet, joet ja rantavyöhyke aluekehitystekijöinä*. Sisäasiainministeriön julkaisu 7/2007. Saaristoasiain neuvottelukunta. Helsinki 2007. <[http://www.intermin.fi/intermin/biblio.nsf/7FA605AAB8C2466EC2257284002D8448/\\$file/72007.pdf](http://www.intermin.fi/intermin/biblio.nsf/7FA605AAB8C2466EC2257284002D8448/$file/72007.pdf)> 12.11.2008.
- Vakkilainen, Matti: *Vänhoilla valtateillä. Kruununteiden ja kansanpolkujen vuosisataisia aiheita*. Kauppakirjapaino. Helsinki 1982.
- Virtanen, P. V.: *Kaupungin imago*. Rakennustieto Oy. Helsinki 1999.
- Vuoristo, Kai-Veikko: *Matkailun muodot*. WSOY. Porvoo 1998.
- Vuoristo, Kai-Veikko & Vesterinen, Nina: *Lumen ja suven maa. Suomen matkailumaantiede*. WSOY. Porvoo 2001.

## Kaljaasi Ihana attraktiopisteenä

▪ Heidi Helkiö-Mäkelä

*Minä ujutan varpaani pinnan alle ja kuuntelen kuuluvaa ke-  
sää, jään vielä hetkeksi taivasalle, haen sielulle sopivaa pesää.*

*Meri makaa kuin tuossa se maannut on kautta aikain ja  
monenkin kuutamon. Se meri on mun ja mun sydämein, ne  
sen omistaa yksin tein.*

*Selkämeren saariston suojaan saan, sitoa paattini huilaa-  
maan, huomisen osalta arvaamaan tulevaa pysty ei kukaan.* <sup>1</sup>

Näin kuuluvat Selkämeri-laulun sanat. Sävelmä on ajankohtainen, sillä Satakunnassa on käynnissä hanke, jossa päämääränä on perustaa kansallispuisto Selkäme-  
relle. Suunnitteilla olevan kansallispuiston eteläreuna ulottuu Santkarin pookille Rauman edustalle ja poh-  
joisraja Merikarvian Ouran saaristoon. Toteutuessaan

Selkämeren kansallispuisto olisi erityinen, sillä sen perustamistarkoitus poikkeaa monesta muusta kan-  
sallispuistosta. Keskeistä siinä ovat kulttuuriperinnön, ihmisen ja luonnon suhteen sekä muutosten korosta-  
minen.

Kansallispuistojen perinteisen luonnonsuojelutar-  
koituksen lisäksi kansallispuistot ovat nykyisin myös virkistys- ja matkailukäytön kohteina. Luontomat-  
kailun lisääntyessä, kansallispuistoista onkin tullut tärkeitä matkailun vetovoimatekijöitä Suomessa. <sup>2</sup>  
Tällainen kansallispuistojen kaksoistehtävä niin luon-  
nonsuojelu- kuin virkistysalueinakin on lähtöisin ajat-  
telutavasta, että suojelun ja matkailun tavoitteet ovat yhteiset: *Luontoa säilytetään muun taloudellisen toiminnan*

*ulkopuolella ihmisten nähtäväksi ja koettavaksi.*<sup>3</sup> Selkämeren merialueen matkailun ja virkistyskäytön kehittäminen olisikin tärkeää koko Satakunnan alueen matkailun kehittämisen kannalta. Kansallispuiston tuoma luonnonsuojelutarkoitus hyödyttäisi siis myös alueen matkailua.

Suunnitteilla olevaan Selkämeren kansallispuistoon ei tule yhtä isoa opastuskeskusta, vaan palvelut ja informaatio on tarkoitettu tarjota eri kohteissa pitkin rannikkoa. Nämä opastuspisteet toimisivat niin sanottuina portteina, joiden kautta matkailijoita ohjattaisiin kansallispuistoalueelle. Yhtenä porttina Selkämeren kansallispuistoon on kaavailtu Luvialla sijaitsevaa Laitakaria.

Tässä artikkelissa tarkastelen, miten tuleva Selkämeren kansallispuisto ja sen matkailukohteet saataisiin linkitettyä Selkämeren rannikon matkailutiehen. Miten matkailija saadaan poikkeamaan matkailutieltä sivutielle useamman kilometrin verran, ehkä jopa merelle kansallispuistoalueelle asti? Tarkastelen ongelmaa yhden esimerkin kautta. Tapauskohteena on perinelaiva Ihana. Kaljaasi Ihana on vasta rakennusvaiheessa ja sen on määrä valmistua vuonna 2011. Tästä huolimatta perinelaiva on jo rakennusvaiheessa yltänyt yhdeksi Satakunnan kiinnostavimmista matkailunähtävyyksistä. Kahden vuoden aikana Ihanaa on käynyt katsomassa arviolta yli 30.000 ihmistä. Laitakari, jossa kaljaasia rakennetaan, sijaitsee kuitenkin muutamien kilometrien päästä itse matkailutiestä. Tieltä täytyy siis

vartta vasten matkata Ihanaa katsomaan, pelkkä pysähtyminen ei riitä.

### **Kaljaasi Ihana – kunnianosoitus menneille sukupolville**

Purjelaivat miehistöineen olivat lähes tuhannen vuoden ajan tärkeimpiä kaupan, yhteydenpidon ja kanssakäymisen ylläpitäjiä. Merenkulkijat purjehtivat isojen merien yli yhdistäen eri kulttuureissa eläneitä ihmisiä.<sup>4</sup> Selkämeren purjelaivakauden laivanrakennus kukoisti 1500-luvulta lähtien aina 1900-luvulle. Eriytyisen vilkasta varvitoimintaa oli esimerkiksi Luvialla.<sup>5</sup> Luvia oli tunnettu niin merenkulun, laivanrakennuksen kuin kalastuksen harjoittajana. Paikkakunnalla on vuosisatoja vanha laivanrakennusperinne. Laitakarin syvät vedet, suojainen saaristo ja puutavaran helppo saanti olivat edellytys menestyvälle laivanrakennukselle ja kauppamerenkululle. Yksi edellytys laivanrakennukselle oli luonnollisesti taitavat laivanrakentajat.

Luvialla 1820-luvulle saakka rakennetut purjealusukset olivat vaatimattomia talonpoikaisaluksia, pääasiassa kuuttoja<sup>6</sup> ja kaljaaseja. Ne täyttivät kuitenkin Luvialta Itämeren satamiin suuntautuvan kauppamerenkulun silloiset tarpeet.<sup>7</sup> Kun erilaisen puutavaran kysyntä kasvoi voimakkaasti Euroopan alueella 1850-luvulla, halu rakentaa suurempia aluksia voimistui. Luvialla ruvettiin rakentamaan yhä suurempia aluksia. Luvian



laivanrakennuksen ennätysvuonna 1857 valmistui Luvian varveilta seitsemän suurta purjealusta. Laitakarin varveilta<sup>8</sup> laskettiin vesille samana vuonna neljä purjealusta.<sup>9</sup>

Sekä kotimaan että ulkomaan kauppa lisääntyi vuosina 1866–1875. Esimerkiksi vuonna 1875 puutavaralastin Luvian satamista haki peräti 50 alusta. Luvia-laisten purjealusten tiedetään tehneen kauppamatkoja Tukholman ohella Turkuun, Uuteenkaupunkiin, Helsinkiin, Viipuriin ja Pietariin asti. Lisäksi purjehdittiin muihin Itämeren satamiin, kuten Riikaan ja Lyypekkiin. Purjehduksia tehtiin myös Englannin, Ranskan ja Pohjanmeren satamiin. Muutamat laivanvarustajat lähettivät aluksiaan jopa valtameriliikenteeseen.<sup>10</sup> Yhteensä Luvialla rakennettuja laivoja tiedetään olleen yli 400. Näistä 135 oli kaljaaseja.

Luvialta löytyy vielä tänä päivänäkin sellaisia puuvenemestareita ja veneenrakentajia, jotka tietävät miten piirretään kaaret, miten kyljet lankutetaan ja miten valitaan mastopuu. Koska taidot ovat vielä tallella, on Luvialla päätetty ryhtyä rakentamaan perinnepurjelai-  
vaa, kaljaasi Ihanaa. Luvialla on aikaisemmin rakennettu kaksi Ihana-nimistä laivaa, jotka olivat kuunareita. Ensimmäinen kuunarilaiva Ihana rakennettiin vuonna 1874 Luvian Verkholmin varvilla. Toinen kuunarilaiva Ihana on rakennettu vuonna 1889. Luvialainen yhtiö myi laivan (Heben) Raumalle vuonna 1905.<sup>11</sup>

Vuonna 2005 perustetun Perinnelaivayhdistys Ihana ry:n tavoitteena on rakentaa kolmas Ihana, täl-

lä kertaa kaljaasi. Kaljaasi Ihana tullaan rakentamaan vanhoja laivanrakennusperinteitä kunnioittaen. Näin säilytetään ja osin elvytetään tämä Satakunnan merenkulkumaakuntaan liittyvä, nyt jo harvinainen taito, joka Luvialla vielä hallitaan. Yhdistyksen toimintaan liittyy paitsi Ihanan rakentaminen, myös sen eri työvaiheiden dokumentointi tulevia polvia varten. Lisäksi yhdistys kerää, taltioi ja kunnostaa laivojen rakentamiseen ja purjehtimiseen liittyvää aineistoa.

Yksi tärkeä osa Perinnelaivayhdistys Ihanan toimintaa on lisäksi nuorisotoiminta. Nuorisotoiminnan tarkoituksena on vahvistaa nuorten kiinnostusta perinnepurjelaivoihin ja siirtää purjemerenkulkuun liittyvää tietotaitoa seuraaville sukupolville. Nuorisotoiminnan yhtenä tavoitteena on kouluttaa nuorisosta miehistöä vuonna 2011 valmistuvalle Kaljaasi Ihanalle.

### Kaljaasi Ihana matkailun kentässä

Kaljaasi Ihanan rakentamista ja purjehtimista voidaan hyvällä syyllä kutsua perinnematkailuksi<sup>12</sup>. Luvialla on pitkät laivanrakentamisen perinteet ja Laitakari on paikka, jossa on rakennettu useita laivoja kahdella eri varvilla. Laivan rakentamisen seuraaminen, kuten esimerkiksi *triivaus*<sup>13</sup> ja *kyllästäminen*<sup>14</sup> tai *laivan vesille-lasku*<sup>15</sup> ovat perinnematkailua sanan varsinaisessa merkityksessä. Näiden ohella Kaljaasi Ihanan telakalla tai

Varvituvalla olisi mahdollista järjestää myös erilaisia kädentaitokursseja, kuten esimerkiksi solmukursseja sekä erilaisia työnäytöksiä. Näiden kehittäminen Kaljaasi Ihanan matkailussa olisikin ensisijaisen tärkeää.

Kaljaasi Ihana on siitä mielenkiintoinen kulttuuri- matkailukohde, että se on sekä nykyisyyden että men-



Kaljaasi Ihana valmistuu Perinnelaivayhdistys Ihana ry:n telakalla Luvian Laitakarissa. 2008.

neisyyden kohde. Nykypäivän kannalta mielenkiintoista on, että kävijät voivat jo rakennusvaiheessa seurata perinnelaivan valmistumista. Laitakariin on lisäksi tulossa uusi näyttely, jossa kerrotaan Itämeren eri takilointityypeistä. Takilointinäyttelyn lisäksi Laitakariin on tulossa myös ulkoilmanäyttely, jossa vanhat kuvat sijoitetaan paikkoihin, joissa ne aikoinaan on otettu. Näin katsoja voi helposti havaita maisemanmuutoksen. Näyttelyssä kohtaavat menneet ja nykyisyys.

Maamme tunnetuimpiin vetovoimatekijöihin kuuluvat vesi, sauna ja luonnonrauha. Puhdas ilma, meri, rentoutuminen keskellä hiljaisuutta ja rauhaa, luonnonkauniit maisemat ja laadukas ympäristö ovat keskeisiä tekijöitä suomalaisessa hyvinvoinnissa. Purjehtimista perinnelaivalla voidaankin pitää perusteltu- na hyvinvointimatkailuna<sup>16</sup> kirjoittajan purjehdusko- kemuksen perusteella:

*On aamuyö. Seison laivan kannella ihailemassa ympäröivää maisemaa. Laivamme lipuu jossain Gävlen ja Laitakarin välillä. Kännykkä taskussa on ollut jo monta tuntia aivan hiljaa. Tunne on mieltä virkistävää. Selkämerellä on hiljaista. Jossain kaukana näkyy lähestyvä varjo. Onko se majakka, rahtialus vai ehkä aavelaiva? Selkämerellä on juuri nyt uskomattoman tyyntä. Tiedän, ettei se aina ole sellaista. Olemme saaneet kyytiimme väsähtäneen järripeipon. Se lepää hetken, niin kuin myös mieleni. Aurinko on juuri nousemassa. Voiko näin kauniista olla, mietin.*<sup>17</sup>

Kaljaasi Ihanan purjehdukset voivat tulevaisuudessa hyvinkin edustaa satakuntalaista hyvinvointimatkailua, riippuen siitä, mihin suuntaan perinnelaivamatkailua yleensä halutaan kehittää.

### **Purjehdus majakkasaarelta linnakesaarelle – historian ja perinteen matkailullinen hyödyntäminen**

Selkämeren kansallispuistoalueella on lukuisia eri kohteita, joissa vanha perinteinen käyttötarkoitus on vaihtunut uuteen matkailuelinkeinon. Matkailun avulla on mahdollista tuoda vanhoja elinkeinoja ikään kuin takaisin pienillä muutoksilla. Tämä kulttuurien säilyminen onkin matkailun kestävä kehitys, jota Selkämeren kansallispuisto -hankkeessakin painotetaan. Koska vanhat, perinteiset elinkeinot eivät enää takaa riittävää toimeentuloa väestölle, tilalle kaivataan uusia, esimerkiksi matkailuun perustuvia työpaikkoja. Selkämeren kansallispuistoalueen kohteita on siis järkevää hyödyntää matkailullisesti.

Selkämeren rannikolla on rikas historia, alueen monet saaret huokuvat historiaa, jota olisi mahdollista hyödyntää matkailussa. Alueelta löytyy niin *linnake-matkailua* kuin *majakkamatkailua*.

Erityisesti majakkamatkailun kiinnostus on kasvanut viime vuosina vauhdilla.<sup>18</sup> Selkämeren kansallispuistoalueelta löytyykin mielenkiintoisia majakkasaa-

ria, esimerkkinä tästä Säpin majakkasaari. Saaren päänähtävyyksiin kuuluvat majakka, majakanvartioiden ja luotsien asuintalot sekä makasiini. Saarelta löytyy myös harvinaisia muflon-lampaita. Suomen majakoiden oli vielä joitain vuosia sitten käydä huonosti. Tekniikan kehittyessä, suurta osaa majakoista ei enää tarvittu. Ei tarvittu myöskään ihmisiä hoitamaan niiden teknisiä laitteita. Kun luotsit siirrettiin maihin, rakennukset rapistuivat. Osa merenkulun historiaa oli vaarassa hävitä. Nykyään ihmiset ovat taas löytäneet majakat.<sup>19</sup>

Myös kalastuselinkeinoon ja sahatteollisuuden seuraajiksi on kehitetty saaristossa uudenlaisia elinkeinoja. Näistä suosituimpana on kalastusmatkailu, mutta mainitsemisen arvoisena voidaan pitää myös hyljesafareita. Kalastusmatkailu elää Suomessa voimakasta kehitysvaihetta ja elinkeino onkin kehittynyt nopeasti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Erityisesti kansainvälisten asiakkaiden merkitys kalastusmatkailussa on suuri, sillä arviolta noin 200.000 ulkomailta vuosittain saapuvaa matkailijaa kalastaa matkansa aikana. Selkämeren alueella Merikarviolla, jossa kalastus oli aikoinaan tärkeä tulonlähde, järjestetään nykyisin niin joki- kuin merikalastustakin. 1800-luvulla Merikarviolla oli lisäksi useita sahoja. Nyt nämä kaksi elinkeinoa on yhdistetty, sillä Merikarviolla on entisöity kalastusmatkailukeskukseksi vanha saha.<sup>20</sup>

### **Kaljaasi Ihana Selkämeren rannikkotien attraktiopisteenä**

Selkämeren kansallispuistoalue on tällä hetkellä tuntematon matkailukohde, jonka tarjonta on pienimuotoista. Alueella on kuitenkin vetovoimatekijöitä, jotka on ajan kanssa mahdollista kehittää matkailutuotteiksi. Selkämeren alueen matkailupalveluista on jo olemassa esite ja suunnitteilla on uusi. Selkämeren matkailulla on myös omat www-sivut, Selkämeren rannikon palvelusivut, joille on lisäksi linkitetty eri matkailuyritysten omaia kotisivuja, kuten esimerkiksi Kaljaasi Ihanan kotisivut. Selkämeri-sivut ovat tehty palvelemaan niin veneilijöitä kuin mantereelta tulevia matkailijoitakin. Kansallispuiston avulla Satakunnan alueen matkailun vetovoimaa voitaisiinkin kehittää etenkin rannikkoalueilla. Samalla se myös tukisi Satakunnan muiden matkailukohteiden kehittämistä. Selkämeren kansallispuistoalueen ja Selkämeren matkailutien yhtenäisen kehittäminen onkin olennaisen tärkeää koko alueen matkailun kehittämisen kannalta.

Suunniteltuun Selkämeren kansallispuistoon ei tule ainoastaan yhtä opastuskeskusta, vaan palvelut löytyvät useasta eri paikasta Selkämeren rannikolla. Selkämeren kansallispuistoon on kaavailtu ”portteja”, joista matkailijoita ohjattaisiin eri alueille. Kyseiset portit toimisivat myös palvelupisteinä. Joko mantereella tai saarella sijaitsevassa portissa olisi tarjolla kansallispuistoa koskevaa informaatiota. Por-

tit ovat myös tapa luoda alueen matkailuelinkeinolle toimintaedellytyksiä. Luviolla Selkämeren kansallispuiston porttina tulee toimimaan Laitakari.

Perinnelaivayhdistys Ihana ry on aloittanut nuorisotoiminnan, jonka tarkoituksena on opettaa nuorille katoamassa olevaa laivanrakennustaitoa sekä merimiestäitoja. Nuorisosta onkin tarkoitus kouluttaa Ihanan miehistönjäseniä. Näin kulttuurisista voimavaroista voi myös oppia sekä osallistua niihin.

*Purjelaivan rakentaminen matkailukohteena ja Selkämeriyhteistyö* -hankkeen tavoitteena on rakentaa Laitakariin kansainväliset vaatimukset täyttävä matkailukohde sekä laivan rakentamiseen liittyvät erikoisnäyttelyt. Hanke sisältää lisäksi suunnitellun Selkämeren kansallispuiston matkailuhankkeiden koordinoinnin yhdessä rannikon kuntien ja matkailuyrittäjien kanssa. Kolmas käynnissä oleva hanke liittyy meriperinteestä kertovan materiaalin kerääminen ja esillepano. Tavoitteena on luvialaiseen meriperinteeseen liittyvän valokuvamateriaalin ja perinnetiedon kerääminen sekä näyttelyn ja meriperinteeseen liittyvien opastaulujen sijoittaminen Laitakariin.

Yksi Kaljaasi Ihanan yhteyteen suunnitelluista hankkeista on ”Perinnevenetelakka matkailukohteena”. Hanke tulee olemaan kansainvälinen. Hankkeen toteutuessa Kaljaasi Ihanan partnereita tulisi olemaan Ahvenanmaalta, Ruotsista, Virosta sekä Tanskasta. Hankkeen tavoitteena tulee olemaan perinnevenetelakoiden suunnittelu, toteuttaminen ja markkinointi

niin, että kohteista saataisiin vetovoimaisia ympäri vuoden toimivia matkailukohteita. Hankkeen yhtenä tavoitteena olisi Itämeren alueen nuorison yhteenkuuluvuuden ja yhteistyön lujittuminen sekä Itämeren ympäristötietoisuuden lisääminen nuorten keskuudessa.

Perinnelaivayhdistys Ihana ry:llä on suunnitella myös toinen kansainvälinen projekti, meriperinneyhteistyö Satakunnan ja Gävleborgin läänin välillä. Hanketta ollaan toteuttamassa gävleläisen perinnelaivayhdistyksen (Föreningen Briggen Gerda) kanssa. Yhteistyön tarkoituksena on matkailun kehittäminen sekä nuorisotoiminnan lisääminen. Hankkeen tavoitteena on luoda edellytykset purjelaivayhteistyölle sekä muulle meriperinteeseen liittyvälle yhteistyölle rakentamalla purjelaivasatamat Laitakariin ja Gävleen. Lisäksi hankkeessa aiotaan harjoittaa nuorisotoimintaa, kuten purjehduskoulutusta, sekä markkinoida ja kehittää nykyisiä luontoalueita, lähinnä Selkämeren kansallispuistoa ja Jungfrukustenia. Molempien perinnelaivayhdistysten tavoitteena on erityisesti kehittää alueiden meriperinnekeskuksia. Luviolla tämä tarkoittaa ensisijaisesti perinnesataman valmistamista vuonna 2010 veteen laskettavalle Kaljaasi Ihanalle. Briggen Gerda on valmistunut jo vuonna 1993 ja ollut ahkerassa käytössä siitä asti.

Jungfrukusten käsittää koko Gästriklandin ja Hälsinglandin välisen rannikkoalueen. Jungfrukusten toimii yhdistyksen alaisuudessa. Yhdistyksen tavoit-

teenä on kehittää Jungfrukustenin rannikkoaluetta ja luoda alueesta suosittu matkailukohde niin veneilijöille kuin autolla liikkuvillekin. Tavoitteena on saada autoilijat kääntymään valtatieltä rannikon pikkuteille ja tutustumaan alueen kulttuuriin ja luontoon. Jungfrukustenin ja Selkämeren alueen matkailun yhteinen kehittäminen on järkevää, sillä alueet ovat paitsi hyvin samankaltaisia, niitä myös halutaan kehittää samanlaisin tavoin.

Tulevaisuudessa on mielenkiintoista seurata, ulotuuko Selkämeren rannikkotie Laitakariin, Kaljaasi Ihanalle asti vai jopa Selkämeren yli aina Jungfrukustenille asti. Sen osoittavat aika sekä vuonna 2011 neitsytmatkalle lähtevä Kaljaasi Ihana.

## Viitteet

- <sup>1</sup> Ensimmäinen säkeistö laulusta Selkämeri. Sävel ja sanat Ulla Koivula.
- <sup>2</sup> Puhakka 2007, 13-14.
- <sup>3</sup> Puhakka 2007, 234.
- <sup>4</sup> Matikka 2007, 3.
- <sup>5</sup> Fredriksen 2006, 49.
- <sup>6</sup> Vaatimattomista talonpoikaisaluksista on käytetty myös yleisnimitystä kuutti. Suomen meriarkeologinen seura ry:n www-sivut. <<http://www.meriarkeologinenseura.fi/laivatyyppit.html>>. 8.4.2009.
- <sup>7</sup> Wahlroos 2004, 23.
- <sup>8</sup> Varvi on nimitys, jota käytetään laivanrakennuspaikasta, telakasta.
- <sup>9</sup> Wahlroos 2004, 24.
- <sup>10</sup> Wahlroos 2004, 26.
- <sup>11</sup> Hella 2001, 392, 394.
- <sup>12</sup> *Perinnematkailulla* (heritage tourism) tarkoitetaan teemamatkailua, jossa matkailijat matkustavat kohteisiin joissa ylläpidetään perinteistä elämäntapaa tai säilytetään perinteisen elämäntavan tietoutta ja esineitä perinteisessä miljöössä. Perinnematkailussa perinne on matkailutuot-

teen ydin, jota markkinoidaan matkan keskeisimpänä sisältönä. Sen täytyy olla matkailijoita kiinnostavaa ja sen on oltava heidän saavutettavissaan. Perinnematkailussa voidaan käyttää sekä aineellisia että aineettomia elementtejä.

- <sup>13</sup> Triivaus on murrenana, joka tulee sanasta riveäminen. Riveämisellä tarkoitetaan tiivistämistä. Laivan runko tiivistetään hamppuriveellä.
- <sup>14</sup> Ihanan kyllästämiseen menee arviolta noin 1200 litraa tervaa, pellavaöljyä ja lahosuojaa, joka estää pellavaöljyn homehtumisen.
- <sup>15</sup> Vuonna 2010 Kaljaasi Ihana lasketaan vesille, siihen tehdään mastot, viimeistellään sisustukset ja asennetaan laitteet. Ihanan vesillelasku tulee olemaan suuri tapahtuma.
- <sup>16</sup> *Hyvinvointimatkailu* on teemamatkailua, jossa pyritään tuottamaan matkailijalle ruumiillista ja henkistä hyvää oloa ja irtautumista arkisesta häärinästä.
- <sup>17</sup> Kirjoittajan kokemuksia purjehdukselta perinnelaivalta. Opintomatka tehtiin Luvian Laitakarista Ruotsiin, Gävleen Kuunari Lindenillä 7.5.-10.5.08.
- <sup>18</sup> Majakoilta valoa matkailuun. *Matkailusilmä* 3/2008, 20.
- <sup>19</sup> Majakoilta valoa matkailuun. *Matkailusilmä* 3/2008, 20.
- <sup>20</sup> Kalastusmatkailulla huikeat näkymät. *Matkailusilmä* 3/08, 16.

## Lähdeluettelo

### Tutkimuskirjallisuus

- Fredriksen, Ilse: Selkämeren merenkulku. *Tuntematon saaristo. Selkämeren saariston eletty maisema*. Toim. Häyrynen, Maunu & Luotonen, Elina & Mustalampi, Elina & Bruk, Elisa. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu, 2006.
- Hella, Tenho: *Länsisuomalaista merenkulkuperinnettä. Rauman-Uudenkaupungin reksiterialueet*. Newprint Oy Uudenkaupungin paino, 2001.
- Kalastusmatkailulla huikeat näkymät. *Matkailusilmä* 3/08.
- Majakoilta valoa matkailuun. *Matkailusilmä* 3/2008.
- Matikka, Hannu: *Purjehdi perinnelaivalla*. Skutföreningen kustkultur i Finland. Espoo, 2007.
- Puhakka, Riikka: *Kansallispuistot murroksessa. Tutkimus luonnonsuojelun ja matkailun tavoitteiden kohtaamisesta*. Yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja/Joensuun yliopisto, yhteiskunta- ja aluetieteiden tiedekunta, N:o 81. Joensuun yliopisto 2007.
- Selkämeri. Sävel ja sanat Ulla Koivula.
- Suomen meriarkeologinen seura ry:n www-sivut.  
<<http://www.meriarkeologinenseura.fi/laivatyyppit.html>>. 8.4.2009.
- Wahlroos, Lasse: *Luvian merenkulun historia*. Kehitys Oy, Pori, 2004.

## Kestävyys luontomatkailussa

▪ Ilona Hankonen

Siipyyttä etelään suuntautuvan vanhan postitien varrelle sijoittuu hyvin monenlaista luontoa. Jotkut reitin läheisyydessä olevat luontokohteet ovat tärkeitä matkailukohteita, toiset lähestulkoon tuntemattomia. Tien varrella on niin suojelukohteita kuin tavanomais- ta luontoa ja erilaisia luontotyyppejä metsistä ja soista merensaaristoon ja kulttuuriluontokohteisiin.

Matkailu yleensä ja luontomatkailu erityisesti ovat kasvussa. Suomen kansallispuistojen yhteenlaskettu kävijämäärä on lähes viisinkertaistunut vain 14 vuoden tarkastelujaksolla 1992–2006.<sup>1</sup> Matkailuun kohdistetaan taloudellisia odotuksia erityisesti talousvaikeuksien kanssa painiskelevissa maaseutukunnissa. Matkailijoiden ei toivota vain käyvän luontokohteis-

sa, vaan heidän toivotaan myös jättävän kuntaan rahaa. Luonnonsuojeluliikkeessä luontomatkailun on toivottu lisäävän biologisesti arvokkaiden kohteiden arvostusta ja matkailutulojen kautta lisäävän suojeluyönteisyyttä.

Tässä artikkelissa on tarkoituksena pohtia, minkälaista luontomatkailua on historiallisen postitien läheisyyteen sijoittuvalla alueella, millaista luontomatkailua alueelle olisi mahdollista kehittää ja minkälaisia kestävyteen liittyviä kysymyksiä nousee esille luontomatkailun yhteydessä. Erityisen kiinnostava aihe luontomatkailun kannalta on Selkämeren saaristoon suunnitteilla oleva kansallispuisto, joka toteutunee lähiaikoina.

Luonnossa virkistäytyminen ja luontomatkailu eivät ole uusia asioita. Ensimmäiset kansallispuistot Suomessa perustettiin jo ennen viime sotia. 1970-luvulla uusia puistoja tuli useita. Puistojen keskeisenä tarkoituksena luonnonsuojelun, tutkimuksen ja ope- tuksen lisäksi on aina ollut virkistys. Puistoissa on käy- ty kauempaakin virkistäytymässä ja tutustumassa al- kuperäiseen luontoon. Suomalaiset ovat perinteisesti liikkuneet luonnossa muutenkin paljon: on kalastettu, metsästetty, marjastettu, sienestetty tai vain retkeilty.

Kansallispuistojen kävijämäärät ovat viime vuosi- na kasvaneet. Voisi olettaa, että sama kehitys koskisi myös muita luonnonsuojelukohteita. Toisaalta eri- laisten alueiden kävijämääristä on vaikea saada tietoa. Kansallispuistojen kävijämäärien kasvu voi selittyä monilla yhtäaikaaisilla tekijöillä: kotimaan matkailijoi- den lisääntynyt vapaa-aika ja varallisuus lisäävät ha- lukkuutta käydä kauempanakin sijaitsevissa kohteissa. Ulkomaalaiset luontomatkailijat ovat lisääntyvässä määrin kiinnostuneita suomalaisesta luonnosta. Lisäk- si metsänhakkuiden lisääntyminen ja metsänhoidon tehostuminen talousmetsissä on saattanut vähentää virkistykseen sopivien, iäkkäiden ja visuaalisesti moni- ilmeisten talousmetsien määrää ja lisätä näin kansallis- puistojen ja muiden suojelualueiden virkistyskäyttö- painetta. Vesistöjen rannoilla lisääntynyt loma-asutus vaikuttaa samoin: luonnontilaisten, vapaassa käytössä olevien rantakohteiden määrän vähentyminen johtaa lisääntyneeseen käyttöpaineeseen suojelukohteissa.

Luontokohteiden lisääntyneet käyttöpaineet ja käyttömuotojen moninaistuminen ovat tuoneet mukanaan uusia mahdollisuuksia, mutta myös kes- tävyyteen liittyviä uudenlaisia haasteita. Luonnon matkailukäyttöä suunnittelevat ja toteuttavat yrittäjät, viranomaiset ja muut tahot joutuvat pohtimaan mo- nenlaisia kestävyyteen liittyviä kysymyksiä: millaisia biologisia, sosiaalisia ja kulttuurisia arvoja kohteeseen liittyy, mitä matkailijat kohteessa arvostavat ja millaisia matkailun muotoja tai matkailijamääriä kohde kestää menettämättä arvojaan.

### **Luontomatkailu – mistä se on?**

Äkkiseltään ajatellen luontomatkailu tuntuu käsit- teenä selvältä: luontomatkailu on luontoon kohdis- tuvaa matkailua. Lopulta asia ei kuitenkaan ole aivan yksinkertainen. Jo 'luonnon' ja 'matkailun' käsittei- tä voidaan käyttää eri tavoin määriteltynä. Jos nämä määritelläänkin, jää edelleen ratkaistavaksi kysymys, millainen luontoon kohdistuva matkailu on luonto- matkailua. Ensinnäkin luonnon käsite on moniulot- teinen ja luontomatkailu voi lopulta kohdistua hyvin- kin monenlaisiin ympäristöihin. Lähes mistä tahansa ympäristöstä on mahdollista ottaa kiinnostuksen koh- teeksi luonnonelementit.

Toiseksi luontomatkailun ja muun luonnon vir- kistyskäytön raja on häilyvä. Kuinka kauas kotoani



minun on mentävä hilloja poimimaan, että muutun luonnon virkistyskäyttäjäksi luontomatkailijaksi? Kolmanneksi nousee kysymys luontomatkailun ja muun matkailun laadullisesta erosta. Onko mikä hyvänsä luontoon kohdistuva tai sijoittuva matkailutoiminta lopulta kuitenkin luontomatkailua. Muuttuuko ravintolatoiminta luontomatkailuksi, jos ravintola sijoitetaan kansallispuistoon? Paljon on keskusteltu siitä, millaisessa roolissa luonto on luontomatkailussa. Tiukimmat luontomatkailun määritelmät sulkevat luontomatkailun ulkopuolelle muun muassa kaiken moottorivoimin tapahtuvan liikkumisen. Tällöin jotkut luontoon sidoksissa olevat aktiviteetit, kuten vetouistelu, jäävät käsitteen ulkopuolelle. Väljemmin määriteltynä luontomatkailuna voidaan pitää jopa luonnossa liikkumista vesibussien tai moottorikelkkojen avulla tai luonnonympäristöön sijoitettua talviurheilukeskusta. Tällöin luontomatkailun käsite alkaa jo menettää sisältöään.

### **Kestävyyden monet ulottuvuudet**

Kestävä kehitys on määritelty sellaiseksi tavaksi tyydyttää nykyisen väestön tarpeita, joka ei heikennä tulevien sukupolvien mahdollisuutta tyydyttää omia tarpeitaan ja jättää luonnon heille yhtä monimuotoisena, tuottavana ja toimintakykyisenä kuin se on nyt. Kehityksen kestävyttä on tullut tavaksi tarkastella kolmes-

ta näkökulmasta. Puhutaan ekologisesta, sosiaalisesta ja taloudellisesta kestävydestä.

Kestävän kehityksen käsitteellä on pyritty kuvaamaan ja määrittelemään yleisluonteisesti sellaisia toimintatapoja, jotka eivät pahenna vallitsevaa ympäristökriisiä. Siitä, miten hyvin käsite palvelee käytännön tarpeita, ollaan montaa mieltä. Kestävän kehityksen käsitettä on moitittu epämääräiseksi ja liian yleisluonteiseksi, mutta myös liian ihmiskeskeiseksi ja toisaalta talouteen painottuvaksi ja kulttuurisen kestävyuden sivuuttavaksi.

### **Ekologinen kestävyys**

Ekologisella kestävyydellä tarkoitetaan toimintatapaa, joka ei vähennä luonnon monimuotoisuutta eikä luonnonvaroja. Jo pyrkimys soveltaa kestävä kehityksen käsitettä kaikenlaiseen toimintaan tekee ekologisen kestävyuden määrittelyn eri tilanteissa vaikeaksi. Absoluuttisesti ajatellen esimerkiksi ekologisesti kestävä matkailua ei voi olla. Matkailuhan ei ole perustarve. Maailman ihmisten ylivoimaisella enemmistöllä ei ole varaa tehdä minkäänlaisia matkoja, joten matkailu on elitismiä ja ylellisyyttä. Matkailu tuottaa aina päästöjä, jotka olisivat helposti vältettävissä siten, että ei matkustettaisi.

Kestävän kehityksen käsitteen soveltamisala ja käyttökelpoisuus kuitenkin kapeutuisivat, jos käsitet-

tä käytettäisiin edellä kuvatulla tavalla. Kysymykseen, mitä on kestävä luontomatkailu, ei voisi vastata. Jos halutaan kuitenkin pohtia luontomatkailun ekologista kestävyyttä luontomatkailun omassa kontekstissa, on vertailtava erilaisten matkailuelinkeinon strategioiden tuottamaa luontomatkailua ja näiden vaikutuksia luontoon ja ympäristöön. Ekologisen kestävyuden vähimmäisehdoksi luontomatkailussa voisi asettaa sen, että luontomatkailija toimii kohteessa olevan luonnon



Lapintiiira. Kuva Raimo Sundelin.

ehdoilla, luontoa ei siis muokata tai laiteta toimimaan matkailijan ehdoilla. Toiseksi ehdoksi voi perustellusti asettaa matkailijan motiivin tutustua nimenomaan luontoon, ei käyttää sitä pelkkänä välineenä.

Ekologisesti kestävä luontomatkailu ei muuta kohteen luonnonoloja tai lajistoa eikä aiheuta haittaa tai häiriötä kohteessa esiintyvien lajien lisääntymiselle tai muille populaation säilymisen kannalta olennaisille toiminnoille. Luonnonoloilla tarkoitan tässä elävän luonnon lisäksi myös sellaisia luonnontekijöitä, joiden merkitys luonnon monimuotoisuudelle voi olla vähäinen tai välillinen, mutta jotka kuitenkin vaikuttavat kohteen olemukseen. Tällaisia ovat muun muassa maaperä, visuaalinen maisema ja äänimaisema. Roskan tai melun tuottaminen ei välttämättä ainakaan lyhyellä aikavälillä aiheuta minkään lajin häviämistä kohteesta, mutta melua ja roskaa tuottavaa matkailua luonnossa tuskin voi pitää kestäväenä.

Toistaiseksi matkailun ekologisia vaikutuksia luontokohteisiin on tutkittu Suomessa hyvin vähän ja kaapeasta näkökulmasta: tutkimus on kohdistunut lähinnä vain kasvillisuuden kulumiseen eniten tallatuilla alueilla kansallispuistoissa. Vaikutukset eläimistöön ja laajemmin luonnon monimuotoisuuteen ovat jääneet tutkimukselliseen paitsioon.<sup>2</sup> Samoin tutkimusta on suunnattu hyvin vähän, jos lainkaan, kansallispuistojen ulkopuolelle.

Matkailutuotetta voisi ekologisen kestävyuden osalta ehkä tarkastella samoin kuin aineellista esi-

nettä, elinkaariajattelun avulla. Tällöin kiinnitetään huomiota matkailutuotteen eri tuotannon vaiheissa tuottamaan välilliseen ja välittömään ympäristökuorimitukseen ja luonnonympäristön muuttumiseen. Tarkastelua voi laajentaa koskemaan matkailutuotteen välittämiä asenteita, tietoja, taitoja ja luontokäsitystä, matkailijan käyttäytymistä kohteessa ja siihen millaisia prosesseja ja elämäntapoja matkailutuote edistää.

### Taloudellinen kestävyys

Taloudellinen kestävyys on kestävä kehityksen ehkä vaikeimmin määriteltävä osa-alue. Taloudellinen kestävyys ei ole sama asia kuin taloudellinen tuottavuus tai hyödyllisyys. Monia sinällään ei-taloudellisia toimia voidaan toteuttaa taloudellisesti kestäväällä tai kestävämmällä tavalla. Taloudellista kestävyyttä ei pidä ajatella suoraviivaisesti tuottavuudeksi tai säästäväisyydeksi. Taloudellinen kestävyys on pikemminkin sellainen tapa toimia, joka säilyttää paikallisyhteisöjen taloudellisia voimavaroja tai luo uusia mahdollisuuksia.

Ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä ei pitäisi nähdä erillisinä, keskenään kilpailevina ja ristiriitaisina kestävyiden osa-alueina, vaan saman kokonaisuuden eri puolina. Useinhan esimerkiksi luonnonsuojelukysymysten yhteydessä pohditaan, pitäisikö ratkaisuisissa painottaa kestävyiden ekologisia

vai taloudellisia ulottuvuuksia. Tällöin taloudellinen kestävyys nähdään usein lyhytaikaisen tuottavuuden ja taloudellisen hyödyn maksimointina, ei jatkuvuutena. Tämä ei itse asiassa ole taloudellista kestävyyttä.

Taloudellisesti kestävä luontomatkailu tuottaa pysyvää, koko yhteisöä hyödyttävää hyvinvointia, edistää paikallisten luonnonvarojen ekologisesti ja sosiaalisesti kestävää taloudellisen potentiaalin käyttöä ja luo uusia taloudellisia potentiaaleja. Esimerkki uuden taloudellisen potentiaalin syntymisestä voisi olla vaikka pa ennen arvottoman särkikalan jalostus säilykkeiksi. Särjen jalostusta maustekalaksi on kokeiltu ja tulokset ovat olleet hyviä. Suuret markkinat puuttuvat, mutta luontomatkailun yhteydessä voisi hyvin olla paikallisia markkinoita tämän tyyppiselle tuotteelle.

### Sosiaalinen kestävyys

Sosiaalisesti kestävä toiminta vahvistaa paikallisyhteisöjä, tuottaa oikeudenmukaisuutta ja luo vuorovaikutusta. Sosiaalisesti kestäväällä toiminnalla voisi ajatella olevan voimaannuttava vaikutus: se laajentaa toimijan mahdollisuuksia sosiaalisessa ympäristössään, avartaa ajattelua ja luo tervettä yhteisöllisyyttä. Kestävä kehityksen sosiaalinen ja ekologinen ulottuvuus nähdään usein erillisinä, mutta ne liittyvät toisiinsa monin tavoin: Ulkoisista henkisistä ja aineellisista pakoista vapaa, vahva paikallisyhteisö mahdollistaa ympäris-

tökysymysten luovan ratkaisemisen ja yhteisöllisen ympäristövastuun syntymisen. Vahva paikallisyhteisö tuottaa ylpeyttä ja vastuuta lähiympäristöstä ja -luonnosta.

Sosiaalisesti kestävä luontomatkailun perusta on paikallisyhteisössä, sen kulttuurisissa ja henkisissä voimavaroissa. Sosiaalisen kestävyuden rinnalla voisi mielestäni puhua kulttuurisesta kestävyudesta, jolloin tarkastelun kohteeksi nousisi ennen kaikkea elävä kulttuuriperintö ja sen ilmeneminen toiminnassa. Tällöin voisi kysyä, onko matkailutuote paikallisyhteisön kulttuurista irrallinen ja miten se ymmärretään paikallisyhteisön mentaliteetista käsin. Tällöin pohdittavaksi tulee, hyödyntääkö ja vahvistaako matkailu kulttuurisia resursseja ja millaisessa vuorovaikutuksessa matkailija on paikallisyhteisöön ja sen kulttuuriin.

Matkailutuotteiden kulttuurista kestävyyttä voi tarkastella Edward Relphin *paikattomuuden* ja *epäautenttisuuden* käsitteitä vasten. Paikaton paikka on paikka- ja maisemakokemuksia homogenisoivan ja syntetisoivan matkailuteollisuuden tuote. Se on paikka, joka on menettänyt autenttisuutensa. Paikattomat paikat ovat kokoelma yhtenäisiä, epäaitoja matkailutuotteita. Paradoksaalista kyllä, paikan autenttisuus usein pakenee autenttisuuden tavoittelijaa: aidosta tulee epäaito, kun sen aitoutta aletaan tuoda esille. Paikattomuuden ilmenemismuotoina Relph pitää turisteja ja ajanvietettä varten luotuja paikkoja, kaupallisuutta ja viihteellisyttä, jota Relph kutsuu termillä *disneyfication*. Ilmiön

erityismuoto on historiallisten kohteiden ja paikallis-historian viihteellistäminen ja tuotteistaminen, *museumisation*.<sup>3</sup> Esimerkkinä Relphin paikattomuuden ilmiöstä voisi mainita Suomen Lapin. Lapissa paikallinen kulttuuriperintö on suureksi osaksi valjastettu paikkakunnasta toiseen samanlaisena toistuvan helpon turistiviihteen raaka-aineeksi. Saamelaisyhteisöiltä ei välttämättä olla huomattu kysyä, saako näin tehdä ja jos saa, niin miten ja kenen ehdoilla.<sup>4</sup> Paikattomuus on tulosta sosiokulttuurisesti kestävämmästä matkailusta.

### Luontomatkailun strategioita

Matkailun kehittämisen taustalla on yleensä jonkinlainen kokonaisnäkemys, visio siitä, mitä matkailu yleensä on, minkälainen matkailu sopii johonkin paikkaan, mitä matkailijat toivovat, mikä on taloudellisesti kannattavaa ja millaisia vaikutuksia erilaisilla toimintatavoilla on. Visioiden pohjalta muodostuu matkailustrategia, joka on tietoista matkailun kehittämistä ja ohjaamista tiettyyn suuntaan. Erilaiset matkailustrategiat voivat olla toisiaan täydentäviä tai rinnakkaisia, mutta myös toisensa pois sulkevia: jos luontokohteen rakennetaan suuri luksushotelli baareineen tai hiihtokeskus, on erämaan rauha mennyt. Erityisesti luontomatkailun kehittämiseen sopii motto: kaikkea ei voi saada.

Luontoon perustuvan matkailun strategioita voisi jaotella esimerkiksi seuraavasti:

1) Omaehtoiseen luonnon virkistyskäyttöön, vähäisiin ja ilmaisiin palveluihin luontokohteissa ja paikalliskulttuuriin perustuva luontomatkailu. Kaupalliset matkailupalvelut ovat yleensä kohteen ulkopuolella ja liittyvät kohteeseen vain väljästi, esim. kansallispuiston lähelle sijoitettu motelli. Kohteissa on perinteistä luonnossa liikkumista tukevia ja ohjaavia julkisia palveluita, kuten luontopolkuja, laavuja ja nuotiopaikkoja. Kaupallisten palveluiden kannattavuus pohjautuu osin läheisen luontokohteen ja sen julkisten palveluiden vetovoimaan.

2) Suuria matkailijamääriä tavoitteleva, luontokohteissa oleviin standardoituihin palveluihin perustuva, paikalliskulttuuria hyödyntävä, mutta siitä irrallinen, luonnossa liikkumista jossain määrin ohjaava luontoon kohdistuva massamatkailu. Turistit pyritään valmiiden reitistöjen ja palveluiden avulla ohjaamaan samoille kulkureiteille ja alueille, mutta muuten matkailun ohjaus on melko perinteistä. Kaupallisten palveluiden kannattavuuden pohjana suuri volyyymi.

3) Pieniä, mutta paljon rahaa käyttäviä matkailijaryhmiä tavoitteleva, pitkälle tuotteistettu ja ohjattu luontomatkailu. Esimerkiksi ohjatut kalastusmatkat ja opastetut retket ryhmille ruokailuineen. Matkailutuotteet ovat kiinteästi yhteydessä kohteeseen ja liikkuminen kohteessa on yksityiskohtaisesti ohjattua.

Kaupallisten palveluiden kannattavuuden pohjana pienet, yksilöllisiä palveluita tarjoavat yritykset.

Jokainen edellä kuvatuista strategioista pohjautuu hie- man erilaiseen tapaan nähdä luonto ja sen merkitys matkailussa.

Ensimmäinen strategia pohjaa perinteiseen ajatukseen luontokohteista yhteisenä omaisuutena, ei niinkään matkailutuotannon välineenä. Luonnon virkistyskäyttöä pyritään ohjaamaan ekologisesti kestäväksi sopivilla rakenteilla: luontokohteeseen saataan sijoittaa esim. merkittyjä polkuja, kiintolaavuja ja nuotiopaikkoja, jotta leiriytyminen ja liikkuminen keskittyisi samoille paikoille ja matkailun kuluttava vaikutus vähenisi. Itse luontoa ei nähdä kaupallisen hyödyntämisen kohteena, mutta sen kuitenkin toivotaan tuovan alueelle matkailijoita ja sitä kautta lisäävän paikallisten palveluiden kysyntää. Esimerkiksi kansallispuistot ovatkin olleet omiaan lisäämään tavanomaisten palveluiden kysyntää lähialueilla. Suuri osa kansallispuistojen kävijöistä syö, juo ja majoittuu paikallisissa yrityksissä. Luontopalveluiden toivotaan edistävän luonnontuntemusta ja matkailijoiden kykyä toimia itseohjautuvasti ja omaehtoisesti luonnossa sitä vahingoittamatta.

Toinen strategia pohjaa ajatukseen massamatkailun ulottamisesta luontokohteisiin. Tällöin luontokohteeseen tuodaan melko tavanomaisia, suuria kävijämääriä houkuttelevia palveluita, kuten hotelli- ja ravitsemus-

palveluita, erilaisia ohjelmapalveluita ja välineellisiä liikuntamahdollisuuksia. Matkailijoiden ei oleteta olevan erityisen kiinnostuneita luonnosta, vaan luonto toimii matkailutoimintojen kulissina, ylimääräisenä vetovoimatekijänä. Ekologista kestävyyttä pyritään toteuttamaan pitämällä matkailijat pois arvokkaimmista luontokohteista ja keskittämällä palvelut pienelle alueelle. Tyypillistä tämän strategian mukaista matkailua ovat Lapin matkailukeskukset.

Kolmas strategia näkee luonnon matkailupalvelujen raaka-aineena, josta jalostamalla saadaan kaupallisesti kannattavia, omaleimaisia laatutuotteita maksaville asiakkaille. Tällöin ei pyritä maksimoimaan matkailijoiden määrää vaan yksittäisen matkailijan alueelle jättämä rahamäärä. Palvelut, kuten opastetut kalastusretket, ohjelmalliset eräretket, metsästys safarit tai sukelluskurssit ovat usein pienten paikallisten yritysten tuottamia. Ekologista kestävyyttä pyritään turvaamaan pienellä volyymilla ja tarkalla ohjauksella ja suunnittelulla. Kohderyhmät ovat melko usein luonnosta valmiiksi kiinnostuneita ja tietävät siitä paljon. Toisen ja kolmannen strategian ero ei kuitenkaan ole suoraan nähtävissä tavoitelluista ja toteutuneista matkailijamääristä. Matkailijamäärä, joka yhdessä kohteessa on pieni, voi toisessa olla suuri. Ero on matkailijoiden määrän painottamisessa ja matkailutuotteiden luonteessa: massamatkailu nojaa varsin perinteisiin matkailutuotteisiin; majoitus, ruoka, alkoholi, matkamuistot. Nämä vain sijoitetaan luonnon ympäristöön.

Kolmannen strategian mukainen matkailu nojaa myös tuotteiden osalta itse kohteeseen.

### **Kestävyyden haasteet saaristo- ja rannikkomatkailussa**

Edellä kuvattu tapa jaotella luontomatkailun strategioita ei varmaankaan ole ainoa eikä välttämättä joka tilanteessa paras. Käytän sitä tässä, koska se auttaa hahmottamaan erityyppisten matkailupalveluiden kestävyteen liittyviä haasteita ja vahvuuksia. Luontomatkailu on muuttumassa yhä enemmän ensimmäisen tyypin perinteisestä luontomatkailusta toisen ja kolmannen tyypin matkailuksi, jossa kaupalliset palvelut on tuotu luontokohteisiin. Tähän liittyy uudenlaisia haasteita erityisesti matkailun ekologisen ja sosiaalisen kestävyden osalta.

Selkämeren saaristossa ja merialueilla on perinteisesti virkistäydtytty omaehtoisesti: kalastettu, metsästetty, kerätty tyrniä. Virkistyskäyttö on ollut lähellä perinteisiä luonnon hyötykäytön tapoja. Vielä omassa lapsuudessani 1970- ja 1980-luvulla ei perheessämme pohdittu, onko kotitarvekalastus harrastus vai leivänjatke – se oli molempia. Nykyään ruoka on halpaa ja kalastusluvat kalliita. Kalastuksesta ja metsästyksestä on tullut yhä korostetummin rentouttavia harrastuksia. Perinteinen luonnon virkistys- ja hyötykäyttö on ollut suhteellisen kestävä. Se on verottanut kala- ja

riistakantojen ”korkea”, lisännyt toimeentulomahdollisuuksia ja ylläpitänyt paikallisyhteisöjen kulttuuria. Toki perinteiseen virkistyskäyttöön on aina liittynyt myös kestävämpiä piirteitä: joitain lintulajeja on vainottu, lintuluotoja häiritty, on roskattu ja melskattu. Esimerkiksi Rauman saaristossa roskaaminen ja luvattomien leiriviritelmien rakentaminen on ollut pitkään vaikeasti kitkettävä ongelma. Perinteisen vesilläliikkujan luonnonläheisyys ei aina ole tehnyt hänestä kovin vastuullista tai luontoa kunnioittavaa.

Perinteiseen, omaehtoiseen virkistyskäyttöön nojaava luontomatkailun strategia painottaa tilan julki- suutta: luonto on yhteistä omaisuutta ja sen käyttöä säännellään mahdollisimman vähän. Perinteinen virkistyskäyttö aiheuttaa kasvavia ongelmia, kun luonnossa liikkuu yhä enemmän väkeä ja vesillä yhä nopeampia huviveneitä. Ongelmat ilmenevät kohteissa, joihin on helppo mennä tai jotka ovat erityisen herkkiä. Erämaiseta ympäristöt eivät perinteisestä luonnossa liikkumisesta yleensä vaurioidu, koska niihin pääseminen edellyttää lihastyötä ja motivaatio nähdä vaivaa kohteeseen pääsemiseksi on yleensä vain niillä, jotka kohdetta arvostavat.

Ensimmäisen strategian mukainen luontomatkailu on ehkä alkanut jäädä toisen ja kolmannen strategian mukaisten luontoon ulotettujen kaupallisten palvelujen jalkoihin. Retkeilyreitien kunnossapitämiseen ja perinteisiin retkeilypalveluihin, kuten kiintolaavuihin ja nuotiopaikkoihin kiinnitetään monin paikoin

huomiota vain vähän. Esimerkiksi Satakunnan-Pirkanmaan retkeilyreitistön kunnossapito on paikoin loppunut. Ensimmäisen strategian mukaisella luontomatkailulla on kuitenkin edelleen tärkeä paikkansa luontomatkailun kentällä. Luontomatkailun hyötyjä ei pitäisi mitata pelkästään alan yrittäjille koituvana taloudellisenä hyötynä. Omatoimisen luontoretkeilyn ja -matkailun hyödyt liittyvät paikallistalouden lisäksi kansanterveyteen, luonnontuntemukseen ja luonnossa liikkumisen taitoihin ja myönteisiin ympäristöasenteisiin.

Saariston merkitys taloudellisen ja sosiaalisen kestävyden kannalta on perinteisen käytön osalta vähenemässä. Saaristossa ei enää juuri asuta, saaristolaiskulttuuri on Selkämereltä häviämässä ja perinteinen taloudellinen käyttö rajoittuu ammattikalastukseen ja metsätalouteen suurimmilla saarilla. Mikäli matkailun ja virkistyskäytön kestävyttä tarkastellaan perinteisen strategian kautta, voidaan päätyä ajatukseen, että saariston virkistyskäytön ohjaukseen liittyy ekologisen, mutta ei sosiaalisen ja taloudellisen kestävyden haasteita tai että ekologinen kestävyys ei olisi yhteydessä kestävyden kahteen muuhun osa-alueeseen. Tämä on ehkä liian kapea tapa nähdä saariston käytön kestävyys. Luonnon monimuotoisuuden suojelu saaristossa ei ole vain luonnontieteellinen kysymys, vaan kyse on myös sosiaalisten ja taloudellisten resurssien turvaamisesta. Sosiaalisen ja taloudellisen kestävyden haasteet vain ovat uudenlaisia, koska juuri luonnon

monimuotoisuus on luontomatkailun myötä noussut itseisarvon lisäksi myös keskeiseksi sosiaaliseksi ja taloudelliseksi resurssiksi.

Toinen, osaksi perinteisen virkistyskäytön jatku- mona nähtävä, osaksi uudenlainen saariston mieltä- misen tapa on massamatkailu. Esimerkiksi Raumalla on pyritty lisäämään standardoituja matkailupalve- luita käyttävien matkailijoiden määrää saaristossa ja matkailun volyymin lisääminen on nähty yhtenä kan- sallispuiston tarkoituksena. Rauman Kylmäpihlajassa toteutettua majakkamatkailua voi pitää massamatkai- lun strategiaan nojaavana, vaikka kävijöitä on suoraan henkilömäärissä laskien vähemmän kuin yleensä mas- samatkailukohteiksi mielletyissä paikoissa. Paikan ko- koon ja luonnon erityispiirteisiin suhteutettuna mat- kailijamäärät ovat kuitenkin suuria.

Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitokselle teke- mässäni Merikarvian luonto- ja kulttuurimatkailun tutkimuksessa haastattelemi merikarvialaiset eivät toivoneet vastaavanlaista matkailukäyttöä Merikarvi- an Ouraan. Sen sijaan painotettiin erityisesti kolman- nen strategian mukaisia matkailun kehittämistapoja saaristossa. Haastattelemi ja keskustelutilaisuuksiin osallistuneet matkailualan toimijat mielsivät kestä- mättömiksi matkailun muodoiksi juuri massamatkai- lun strategiaan liittyvät ilmiöt ja palvelut: suuret ih- mismäärät, alkoholin myymisen, isoja organisaatioita vaativat toiminnot, moottoriurheilun, suuret tapahtu- mat, ei-paikallisia resursseja hyödyntävät toiminnot.

Haastatelluilla oli lähes poikkeuksetta mielikuva eko- logisesti ja sosiokulttuurisesti kestävästä matkailusta pienimuotoisena, laadukkaita yksilöllisiä palveluita tuottavana, pieniä asiakasmääriä houkuttelevana, pai- kalliskulttuuriin ja paikallisiin resursseihin pohjautu- vana omaleimaisena toimintana.

Massamatkailu asettuu kiinnostavasti sekä konflik- tiseen että jatkumosuhteeseen perinteisemmän virkis- tuskäytön kanssa. Suuri osa Rauman saaristossa olevi- en massamatkailukohteiden palveluiden käyttäjistä on melko perinteisiksi saaristoretkeilijöiksi luokiteltavia veneilijöitä. Tästä näkökulmasta massamatkailupalve- lut tuovat hieman lisää huviveneilijän saaristossa lii- kumiseen, mutta eivät välttämättä olennaisesti muuta saaristossa liikkumista. Toisaalta Raumalla pieni jouk- ko perinteisen virkistyskäytön edustajia on kiivaasti vastustanut matkailukehitystä saaristossa ja siihen liit- tyen myös kansallispuiston perustamista. Puiston vas- tustajat ovat pelänneet muun muassa metsästysmah- dollisuuksien heikkenemistä. Kansallispuistohanketta koskevassa keskustelutilaisuudessa tuli kuitenkin esil- le myös massamatkailuun liittyviä pelkoja. Rauman kaupungin viranomaisen esiteltyä kansallispuisto- matkailun tuomia taloudellisia mahdollisuuksia, joku

**Kantolan laitumet, Peippu, Merikarvia. 2008.**





paikallaolijoista kommentoi asiaa kuta kuinkin näin: *”Kun kyse on meidän yhteisestä saaristostamme, niin ei kai siinä sovi rahasta puhua.”* Kommentti toi hyvin esille sen, että ympäristöön liittyy aina paikallisia kulttuurisia arvoja, joita ei voi mitata rahassa. Samassa tilaisuudessa kaupungin edustaja toi esille puiston matkailullisia aspektoja toteamalla, että *”Tästä ei tule 70-luvun kansallispuistoa.”* 1970-luvun suojelu- ja luontoharrastuspainotteinen kansallispuistoajattelu julkisine retkeilypalveluineen, ilman kaupallista toimintaa, saattaa kuitenkin olla juuri sitä, mitä perinteinen saariston käyttäjä haluaisi.

Kansallispuistohanketta ei Rauman seudulla nähdäkseni vastusteta kovin laajasti, mutta osa vastustajista on asiassaan hyvin aktiivisia. Puiston vastustajien argumentit liittyvät usein metsästyksen, vapaaseen tulentekoon, koirien vapaaseen harjoittamiseen ja muuhun hyvin perinteiseen, jokamiehenoikeudet ylittävään paikalliseen ympäristönkäyttöön. Voisiko kansallispuistohankkeen vastustamisen taustalla olla kuitenkin vaikeammin käsitteellistettävää huolta alueelle tuotavan matkailun kulttuurisesta kestäväydestä – paikattomuuden pelkoa?

Eurajoen Kaunissaaren virkistyskäyttöä koskevassa proseminarityössäni haastattelin saarella kävijöitä ja kysyin muun muassa heidän suhtautumistaan luontoa ja historiaa esittelevään polkuun ja muihin virkistyspalveluihin sekä alueen luonnonhoitoon ja historiallisten jäänteiden esiin tuomiseen. Polkuopasteisiin

ja muuhun retkeilyn ohjaukseen ja historian esiin tuomiseen suhtauduttiin yleensä myönteisesti, mutta kuitenkin hieman varautuneesti. Monet korostivat, etteivät kuitenkaan haluaisi toteutettua voimakkaampaa ympäristön muokkaamista. Eräs haastatelluista muotoili asian näin: *”En määhän siitä mitään sellaista, rumasti sanottuna tivolia haluais.”*<sup>5</sup> Kaunissaari on historiallisesti mielenkiintoinen kohde. Historiallisten jäänteiden korostaminen, tuominen esille ja opetuskellinen valmiiksi tulkitseminen saattaisi kuitenkin tuottaa museumisation-ympäristöä, falskia ja epäkiinnostavaa, keinotekoista historiapuistoa omaehtoisen tutkimuskohteen tilalle.

Myös kävijämäärien lisääntymistä pelättiin. Uhkaksi ympäristölle nähtiin etenkin päämäärättömästi vaeltelevat turistit, joiden käynnillä ei ole tiettyä tarkoitusta ja jotka tuntevat luontoa heikosti. Saaresta ei haluttu helposti saavutettavaa turistikohtetta. Kaunissaari on varsin tyypillinen ensimmäisen strategian mukainen luontomatkaileukohde: pääosa kävijöistä on omatoimiretkelijöitä. Saaresta on alettu kiinnostua myös kolmannen strategian matkailukohteena. Kaunissaarella on järjestetty muun muassa lyhyitä opastettuja retkiä ja valokuvauskursseja.

Selkämerelle kaavailtu kansallispuisto on saanut osakseen myös luonnonsuojelun liian vähäistä huomioimista koskevaa kritiikkiä. Kansallispuistoa on kritiikin esittäjien mielestä suunniteltu liikaa matkailun ja erityisesti massamatkailun ehdoilla ja suojeluun on

kiinnitetty liian vähän huomiota. Kansallispuistoa parempana ratkaisuna on pidetty luonnonsuojeluperustaista suojelualuetta, jossa matkailun kehittäminen on selkeästi alisteista suojelutavoitteille ja arvokkaimpiin kohteisiin, kuten Luvian Säppiin ja Merikarvian Pooskeriin, ei kohdisteta lainkaan matkailukäyttöä. Muun muassa luontokuvaaja Jan Eeralan Weblogissa on yksityishenkilön kirjoittama varsin kriittinen artikkeli kansallispuistohankkeen taloudellisiin arvolähtökohtiin liittyen. Lainausta artikkelista:

*Tunnustaen, että nykyisin on lähes mahdotonta perustella mitään hanketta ilman taloudellista perustetta, on kansallispuisto silti senlaatuinen projekti, että sitä laadittaessa voisi hetkellisesti ajatella ns. ikuisuusasioita. Jos kansallispuisto perustuu lyhyen tähtäimen taloudellisen hyödyn tavoitteluun, on mahdollista että koko hanke tulee pidemmällä aikavälillä toimimaan ainoastaan asetettuja tavoitteitaan vastaan. Viime aikaisten lausuntojen valossa vaikuttaakin siltä, että suunniteltu puisto tulee olemaan tuhoisin toimenpide, mitä Selkämeren ulkosaaristoon on koskaan kohdistettu.*<sup>6</sup>

Massamatkailuun yleensä liittyvä paikallisesti ainutlaatuisen luonnon ja kulttuurin piirteiden tuotteistaminen matkailuviihdykkeeksi. Massamatkailuun pohjautuvassa matkailun strategiassa kohdalla sosio-kulttuurinen kestävyys onkin haaste, joka tulisi ottaa vakavasti ja käsitteellistää niin, että siitä voidaan keskustella. Muuten matkailun kulttuurisesta ja sosiaa-

lisesta kestävyydestä voi olla vaikea puhua ja pelot voivat ilmetä kaiken matkailu- ja virkistyskehityksen, esimerkiksi kansallispuistohankkeiden yleisenä vastustamisena.

Toinen massamatkailuun liittyvä haaste on ekologinen kestävyys. Myös suureen volyymiin eli vähän rahaa henkilöä kohden käytäviin suuriin matkailijamääriin ja standardoituihin tuotteisiin perustuva matkailu voi olla matkailun kontekstissa ekologisesti kohtalaisen kestävä, jos se on huolellisesti ja kohteen ekologiset arvot tiedostaen suunniteltua. Luontomatkailussa riskit ovat kuitenkin suuret ja tällaisen matkailun kohdistamista herkimpiin ekosysteemeihin tulisi välttää. Saaristossa haavoittuvimpia ovat merilintujen pesimäluodot. Rannikolla häiriöille alttiita ovat esimerkiksi kahlaajaniityt ja eräät lehto-, kosteikko- ja puolikulttuuribiotoopit. Olennaista on selvittää kohteen kasvi- ja eläinlajisto ja suunnitellun matkailutoiminnan vaikutus siihen sekä kohteen mahdollinen merkitys muiden alueiden lajistolle, esimerkiksi muuttavalle tai ruokailevalle linnustolle.

Kolmas matkailun strategia edustaa ehkä uusinta luontomatkailun toimintastrategiaa ja ilmentää Suomessa suhteellisen uutta urbaania luontosuhdetta, jossa luonnosta ollaan jo irtauduttu melko pitkälle. Tällöin luonto on eksoottinen matkakohde ja vaikkapa omassa lapsuudessani arkiset verkkojenkokeemis- ja tyrninpoimintapuuhat voivat olla elämyksiä, joista maksetaan asiantuntevalle oppaalle suuria sum-

mia. Kolmannen strategian mukainen yksilöllinen ja joustava luontomatkailupalveluiden tuottaminen on lisääntymässä ja toisen strategian mukainen massamatkailu vastaavasti vähenemässä.<sup>7</sup>

Pienille, maksukykyisille asiakasryhmille suunnattua, aineettomia luonto- ja kulttuuriarvoja tuotteistavaa luontomatkailua voi hyvällä syyllä pitää kestäväenä monestakin näkökulmasta: pienet ja yleensä ympäristötietoiset, ohjattuihin toimintoihin osallistuvat asiakasjoukot eivät ole kohteen luonnolle samanlainen riski kuin suuri, omin päin liikkuva, asenteiltaan ja tiedoiltaan vaihteleva virkistyskäyttäjä- ja matkailijajoukko. Taloudellinen kestävyys on yleensä myös kunnossa: toiminta luo uusia taloudellisia resursseja ja säilyttää niitä. Sosiokulttuurisestikin tällaista matkailua voi pitää kestäväenä, jos kulttuurisia voimavaroja käytetään paikallisyhteisön ehdoilla ja luonnonresurssien hyödyntäminen on oikeudenmukaista.

Täysin ongelmatonta tällainenkaan matkailu ei kuitenkaan aina ole. Lapin luontomatkailun asiantuntija, yli viisi vuosikymmentä erämaissa kulkenut kirjailija Raimo O. Kojo kuvaili nykyisen Lapin luontomatkailun ongelmia radiohaastattelussa<sup>8</sup> melko kärjistetysti: joukko stressaantuneita matkailijoita tuodaan lentokoneella Lappiin, jossa ajetaan moottorikelkalla matkailukeskuksen pihasta metsäkämpälle. Siellä osallistujien naamat noetaan, esitetään heille ehkä jotain viihdeohjelmaa, tarjotaan kahvit viinaryypyn

kerä ja päristellään takaisin matkailukeskuksen pihalle – edelleen stressaantuneina. Mitään todellisia ja syväisiä oppimisen, omien rajojen koettelun, luontosuhteen kehittymisen tai arjesta irtautumisen kokemusta tällainen ei matkailijoille tarjoa. Toimintaa järjestävät matkailuyrittäjät saavat paljon rahaa, mutta tällainen matkailu ei ole kestävää sen enempää ekologisesti, taloudellisesti kuin sosiaalisestikaan. Tuloksena on vain roskaa, melusaastetta, pakokaasuja, rumia jälkiä metsässä. Koko paikallisyhteisö ei hyödy toiminnasta ja paikalliskulttuuria hyödynnetään sitä kunnioittamatta, pelkän halpahintaisen kaupallisuuden ehdoilla. Kojo oli myös sitä mieltä, että Lapissa toteutettu luontoa ja paikalliskulttuuria polkeva luontomatkailu ei tule kestävään enää kauaa. Se kaluaa loppuun omat resurssinsa, lakkaa kiinnostamasta ja muistona on lähivuosisikymmeninä autioita tunturihotelleja ja hiihtokeskuksia.

Kojon kritiikki luontomatkailua kohtaan on mielestäni osuvaa, eikä pelkästään Lapin osalta. Myös muualla Suomessa ollaan kasvavassa määrin tekemisissä samankaltaisten ilmiöiden kanssa. Helppoille, pintapuolisille ”elämyksille” riittää kysyntää. Vaarana on kansallispuistojen ja muiden julkisessa omistuksessa olevien luontokohteiden muuttuminen julkisesta kaupalliseksi tilaksi, jossa kävijä ei enää olekaan paikan ehdoilla toimiva vierailija, vaan asiakas. Siinä missä perinteinen luonnossa virkistäytyminen on parhaimmillaan tarjonnut mahdollisuuden ajan ja

vaivan kautta tapahtuvaan syvälliseen luontokokemukseen, toimintaan luonnon ehdoilla, kaupallisessa tilassa luonto laitetaan palvelemaan siellä käyvää asiakasta. Tällainen lähtökohta voi johtaa kansallispuistojen tarkoituksen hämärtymiseen ja lopulta hyvinkin ikäviin seurauksiin itse fyysisessä ympäristössä. Surullisena esimerkkinä toimii Pallastunturille kansallispuistoon suunniteltu suuri hotelli- ja viihdekeskus. ”Elämysajattelu” ja kaupallistuminen voivat tuottaa luontosuhdetta, jossa olennaista ei olekaan enää luonnossa oleminen ja sen kokonaisvaltainen kokeminen, vaan pintapuolinen kohteiden bongailu.

Matkailu voi myös saada suojelukohteissa ylikorostuneen aseman muihin virkistyskäytön muotoihin ja alkutuotannon elinkeinoihin nähden. Esimerkiksi hylkeen pyyntiaikaa on ehdotettu lyhennettäväksi niin, että hyljettä ei saisi pyytää vilkkaimman matkailusesongin aikana. Voi pohtia, onko sosiokulttuurisesti kestävä asettaa matkailuelinkeino ammattikalastuksen ja sitä tukevan hylkeenmetsästyksen edelle.

### Haasteista mahdollisuuksiin

Edellä kuvailin erilaisiin luontomatkailun strategioihin liittyviä ekologisen, taloudellisen ja sosiaalisen kestävyysongelmia ja haasteita. Minkälaista sitten voisi olla saaristossa ja rannikolla toteutettava

luontomatkailu, jossa haasteet on ratkaistu ja toiminta on kestävä? Seuraavassa tarkastelen muutamaa eri tyyppistä matkailupalvelua kestävyysnäkökulmasta.

### Kalastus- ja metsästysmatkailu

Viime aikoina on keskustelua herättänyt metsästyksen sopivuus kansallispuistoihin. Suomen mantereisissa kansallispuistoissa metsästyksen on pääsääntöisesti kielletty. Esimerkiksi Saaristomerellä kansallispuistossa metsästyksen sijaan saa harjoittaa. Tulevan Selkämeren kansallispuiston kohdalla aiheesta on käyty keskustelua. Asenteet metsästyksen kohtaan ovat melko kielteisiä: asiaa tutkittaessa noin 60 % vastaajista vastusti metsästyksen sallimista kansallispuistossa ja 25 % kannatti sitä.<sup>9</sup> Tämän hetkisten suunnitelmien mukaan metsästyksen mahdollisuus on tarkoitus kuitenkin säilyttää.

Metsästysvastaisia asenteita voi ainakin osaksi selittää totunnaisella tavalla mieltää metsästyksen ja luonnonsuojelun vastakkaisiksi tai ainakin samoille alueille sopimattomiksi toimintamuodoiksi. Mieli kuva metsästyksen haitallisuudesta luonnolle ei kuitenkaan kaikilta osin perustu tosiasioihin. Saaristossa tulokaspetojen minkin ja supikoiran pyynti on jopa välttämätöntä linnuston suojelemiseksi. Toki voima-



kas metsästyspaine voi uhata lajeja, esim. merihanhi metsästettiin 1900-luvun aikana lähes loppuun monilta merialueilta. Tämän päivän metsästys on kuitenkin varsin hyvin säädeltyä ja lajien kannanhoidus otetaan huomioon metsästyksen suunnittelussa. Toisaalta metsästykseltä rauhoitettujen alueiden verkosto on tärkeä riistaeläinten kantoja lisäävä tekijä etenkin muuttavien sorsalintujen osalta ja näin ollen myös lisää saalismääriä.

Selkämeren kansallispuistossa säilyy sallittuna myös harmaahylkeen metsästys. Vähälukuisempaa kirjohyljettä eli itämerennorppaa ei Selkämerellä juuri esiinny. Harmaahylje aiheuttaa kalastukselle tappioita, koska osa yksilöistä on oppinut syömään kalaa pyydyksistä ja rikkoo samalla pyydyksiä. Kalas-

**Harmaahylkeitä Selkämerellä. Kuva Raimo Sundelin.**

tuksen kannalta on tärkeää, että kalastajat voivat saada harmaahylkeen kaatolupia ja käyttää niitä pyydyksillä käyviin yksilöihin. Harmaahylje ei lajina vaarannu oikein mitoitettua metsästyksestä. Harmaahylkeen metsästys on jäänyt lajin kalastukselle aiheuttamista ongelmista huolimatta melko vähäiseksi. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitoksessa työskentelevän Juhani Salmen arvion<sup>10</sup> mukaan Satakunnassa käytetään vain noin puolet kaatoluvista. Syynä lienee hylkeen huono hyödynnettävyys riistaeläimenä. Ruhoja on vaikea saada talteen ja käsitellä siten, että liha ja talja olisivat käyttökelpoisia.

Hylkeenmetsästyks ja hyljetuotteet voisivat ehkä tulevaisuudessa olla pienimuotoisesti matkailullisesti hyödynnettävissä. Hylkeen nahasta, rasvasta ja lihasta valmistetut tuotteet voisivat tarjota hieman uusia tulonlähteitä hyljettä metsästäville kalastajille. Nyt hylkeenpyynti on lähinnä haittaeläinten poistoa, eikä ruhoista saada yleensä mitään talteen. Tällä hetkellä keskustellaan hyljetuotteiden myynnin kieltämisestä EU:n alueella. Syynä kieltoon on joissain maissa harjoitettu hylkeen lisääntymisaikainen pyynti, jonka yhteydessä käytetään epäeettisiä pyyntimenetelmiä. Täyskiellon vaihtoehtona on EU-komissiossa keskusteltu pyyntimenetelmien osalta sertifioitujen hyljetuotteiden sallimista.<sup>11</sup> Ekologisesti tai eettisesti kestävä toiminnan stigma on erityisen haitallinen luontomatkailun yhteydessä, vaikka suomalaisen hyljetuotteiden myynti saisi jatkua. Hylkeitä voi hyödyntää matkailussa myös hyljesafarien muodossa. Retken tarkoitus voi olla hylkeen metsästyksen tai pelkästään niiden katselu. Hylkeiden näkeminen voi kiinnostaa matkailijoita ja paikallinen tieto siitä, missä ja milloin hylkeitä on mahdollista nähdä voisivat olla hyödynnettävissä matkailupalveluissa.

Hylkeenpyyntiin liittyvien tietojen ja taitojen elvyttäminen olisi nähtävä rannikkoalueilla haasteena. Matkailu voi olla yksi osatekijä kestävä hylkeenpyyntikulttuurin uudelleen herättämisessä. Hylkeen matkailullinen metsästyks, paikalliset hyljetuotteet ja hylkeenpyyntikulttuurin esittely voivat olla matkailussa

hyödynnettäviä teemoja, joihin liittyy kuitenkin selviä haasteita ja kehittämistarpeita.

Kalastusmatkailu on varsin merkittävä luontoa hyödyntävä matkailun muoto saaristossa ja rannikon jokialueilla. Jokikalastus hyödyntää jokiin nousevaa kalastoa: lohta, taimenta, siikaa ja harjusta. Merellä kalastusmatkailu on usein vetouistelua ja tavoitellut saaliit niin ikään lohikaloja. Matkailijoita voidaan myös viedä tutustumaan ammattikalastajien työhön ja tarjota heille mahdollisuus ostaa tuoretta kalaa suoraan alukselta. Kala poikkeaa luonnonresurssina riistasta sikäli, että kalaa hyödyntävät myös ammattikalastajat. Lisäksi kalastus kohdistuu lajistoon hiukan valikoimattomammin kuin metsästyks, kohteena ovat myös uhanalaiset lajit lohi ja taimen. Lohen kalastusta onkin rajoitettu lajin uhanalaisuuden takia. Luonnonresurssien erilaisuuden takia kalastusmatkailuun liittyy ehkä enemmän intressiristiriitoja ja kestävyuden eri osa-alueisiin liittyviä haasteita kuin metsästyksmatkailuun. Kalastuksessa samoista säännellyistä ja rajallisista resursseista kilpailevat alkutuotannon ja matkailun elinkeinot.

### Opastetut luontoretket

Rannikon ja saariston kohteet tarjoavat mielenkiintoisia mahdollisuuksia erilaisen ohjatun luontomatkailun toteuttamiseen. Melkein mikä tahansa luon-

nonelementti tai -ympäristö on matkailullisesti hyödynnettävissä. Luontoretken voi rakentaa esimerkiksi lintujen tarkkailun, sienien keruun, kasvilajiston, tyrninpoiminnan, maastossa tapahtuvan teemaruokailun tai tiettyyn kohteeseen tutustumisen ympärille. Mahdollisuuksia on paljon.

Lihassoimin tapahtuva ohjattu luontoretkeily on kestävä matkailua parhaimmillaan. Matkailukäyttöä on mahdollista ohjata pois herkimmistä kohteista ja kulutus kohdistuu samoihin alueisiin. Matkailupalvelun tuottaja voi välittää asiakkaille tietoa kohteesta ja myönteisiä ympäristöasenteita. Tämän tyyppinen toiminta luo uusia taloudellisia resursseja, luontokohteeseen sidottua aineetonta pääomaa, joka ei ehdy, kunhan luontokohteet säilyvät ennallaan. Samalla aineettoman pääoman hyödyntäminen vahvistaa paikallisyhteisöä myös sosiaalisesti ja kulttuurisesti. Parhaimmillaan pienimuotoinen, perinteisen luonnon virkistyskäytön pohjalta rakennettu ohjatumpi luontomatkailemiskonsepti on siis kestävä ja kestävyden kaikista ulottuvuuksista nähtynä.

Ohjattu retkeily on kiinnostava luontomatkailemiskon muoto maaseudun taloudellisen ja sosiaalisen elinvoimaisuuden näkökulmasta. Luonto-opastusten tarjoaminen ei vaadi aineellista pääomaa ja se tarjoaa sivuansiomahdollisuuksia jokaiselle, joka tuntee luontoa ja paikallisia luontokohteita, osaa liikkua luonnossa ja jolla on perusvalmiudet ryhmien opastamiseen. Luontomatkaileminen tarjoaa edellytyksiä maaseudun

mikroyrityksille. Luonto-opastuspalveluita on helppo yhdistää muihin matkailupalveluihin; pienimuotoisiin majoitus- ja ravitsemuspalveluihin. Luonto-opastuksista voivat saada sivutulot esimerkiksi kalastajat tai luontokartoittajat.

Opastettuun luontoretkeilyyn on mahdollista yhdistää myös paikalliskulttuuria ja -historiaa esitteleviä teemoja. Aikoinaan Suomen silakanpyynnin kannalta tärkeimmällä paikkakunnalla Merikarvialla on ideoitu kalastusmatkoja perinteisillä, purjein varustetuilla rääkkipaateilla. Eurajoella on kehitetty vuorovaikutteista historiamatkailemista Välimaan perinnetorpalla ja Raunelan kalastajatorpalla, joskin näihin ei toistaiseksi ole kytketty paikallisen luonnon tarjoamia mahdollisuuksia. Vastaavaa, paikallista kulttuuriperinnettä hyödyntävää ohjelmaa olisi varmasti mahdollista kehittää muuallakin. Katso myös Heidi Helkiö-Mäkelän artikkeli tässä kirjassa.

### **Omaehtoinen luontoretkeily**

Omaehtoinen luonnossa liikkuminen on edelleen luontomatkailemiskon perusmuoto. Ihmiset tulevat paikkakunnalle kansallispuiston tai muun luonnonnähtävyyden houkuttelemina, tutustuvat kohteeseen ja käyttävät perusmatkailupalveluita.

Omaehtoisen luonnossa liikkumiseen ei yleensä liity suuria sosiaalisen tai taloudellisen kestävyden



haasteita. Ekologisen kestävyuden haasteisiin voidaan pyrkiä vastaamaan ohjaamalla suosituissa retkikohteissa liikkumista. Ohjaaminen voi kohdistua sekä käytettyihin alueisiin että kävijöiden käyttäytymiseen kohteissa. Kansallispuistoissa on sovellettu vyöhykejakoja, jolla pyritään jakamaan kansallispuistojen alueita intensiivisen virkistyskäytön osiin ja vähemmän käytettyihin osiin. Vyöhykejakomallia on sovellettu myös Selkämeren kansallispuiston suunnittelussa. Suunnitelmassa puiston alueet on jaettu (1) erämaiseen ns. syrjävyöhykkeeseen, johon ei aktiivisesti pyritä suuntaamaan matkailuja virkistyskäyttöä, (2) retkeily- ja virkistysvyöhykkeeseen, jolle ohjataan virkistyskäyttöä ja luontomatkailua opastuksen ja palvelurakenteiden avulla, (3) kulttuuri-vyöhykkeeseen, jolla pyritään säilyttämään ensi sijassa kulttuuri- ja rakennushistoriallisia arvoja ja perinnetuotteita sekä (4) rajoitusvyöhykkeeseen, jolla luontotarvojen säilyminen edellyttää ainakin joinain aikoina liikkumisen rajoittamista.<sup>12</sup> Saaristossa tällaisia kohteita ovat ennen kaikkea lintuluodot pesimäaikaan. Vyöhykejaon avulla pyritään vastaamaan virkistyskäytön ekologisen kestävyuden haasteisiin.

Historiallisen tien läheisyydessä olevia tärkeitä omaehtoisen luontoretkeilyn kohteita mantereella ovat muun muassa Eurajoen Tokinmaan metsäalue suojeltuine suoalueineen, Meri-Pori, Satakunnan-Pirkanmaan retkeilyreitti, soidensuojelualueet Noormarkun seudulla ja Rauman Unajanlahti. Tokinmaan metsäalueeseen liittyy paikallisesti kiinnostavaa valtio-

johtoisen metsätalouden historiaa rautateineen ja valtatien varressa säilyneine metsäkamppineen.

### Luonnontuotteet matkailussa

Rannikon paikalliset luonnontuotteet: kala, riista, marjat ja yrtit voisivat olla nykyistä enemmän matkailullisen hyödyntämisen kohteena. Nyt kalasta on hyödynnetty lähinnä lohikalajoja. Särkikalasta, norssi ja monet muut kalalajit voisivat tarjota mahdollisuuksia erikoistuotteiden valmistukseen. Merikarvialla järjestetään vuosittain yleisötapahtuma, jossa lipotaan ja halstrataan jokeen nousevaa norssia. Särkikalasta saa erinomaisia säilykkeitä, mutta särkikalasta on silti edelleen lähes hyödyntämätön luonnonvara.

Riistaa on matkailullisesti hyödynnetty eniten Lapissa. Lapin matkailukeskuksissa on saatavana purkitettuna eri riistaeläinten lihaa hyvin korkeaan hintaan. Hylkeen ja merellisten riistalintujen liha voisi tarjota samanlaisen mahdollisuuden paikallisiin erikoisuuksiin Selkämeren rannikkokunnissa.

Matkailijoita voisivat kiinnostaa myös saariston puhtaassa luonnossa ja karuissa oloissa kasvaneet teeyrtit ja tyrni. Fermentoidut<sup>13</sup> saariston yrtit voisivat tarjota kiinnostavan lisän luontomatkailuyrityksen tarjontaan.

## Luonto kulttuuriympäristöissä

Kulttuuriympäristöihin kohdistuu kasvavaa luonnonsuojelullista mielenkiintoa. Suomen uhanalaisista lajeista noin neljäsosa elää 1800-luvun ja 1900-luvun alkupuoliskon maatalouden menetelmien tuottamalla niin sanotuilla perinnebiotoopeilla. Perinnebiotoopit ovatkin luonnonsuojelullisesti maamme toiseksi tärkein ympäristötyyppi luonnontilaisten ja luonnontilaisen kaltaisten metsien jälkeen.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaissa kohteissa on usein myös kiinnostavaa kasvillisuutta. Esimerkiksi Eurajoen Irjanteen vanhan puukirkon ympäristössä on edustavaa ketokasvillisuutta, johon kuuluu mm. kissankello, keltamatara, ketoneilikka ja hietalemmikki<sup>14</sup>. Vastaavia hienoja kulttuuriluontokohteita on historiallisen tielinjauksen varrella muitakin.

Arvokaskin luonto saa historiallisissa kohteissa usein vähemmän julkista huomiota osakseen, eikä kulttuurikohteita yleensä mielletä luontokohteiksi. Joissain kohteissa kulttuuriluontoa on pyritty tuomaan esille luontopolkua muistuttavin esityksin. Tämä ei kuitenkaan välttämättä ole paras mahdollinen tapa varsinkaan arvokkaissa kulttuurimaisemakohteissa, joiden miljööön autenttisuus helposti kärsii opastauluista ja polkuviihtoituksista. Kulttuuria ja luontoa esittelevät taulut tuovat helposti mukanaan viihteellisen turistinähtävyyden tunnun. Luonnon esille tuominen kulttuurikohteissa onkin kehittämishaaste.

Arvokas ja omaleimainen kasvillisuus on kiinnostava kulttuuriympäristön osatekijä, jonka esille ottaminen avaa uusia ulottuvuuksia paikan historiaan ja luonteseen. Esimerkkinä luonnon mukaan ottamisen haasteesta kulttuurikohteessa voisi mainita museoviraston hallinnoiman Hattulan keskiaikaisen kivikirkon. Kirkon piha-alueella on hyvin kiinnostavaa kasvillisuutta, muun muassa harvinainen vanha lääkekasvi nukula (*Leonurus cardiaca*), joka on saattanut kulkeutua paikalle munkkien mukana. Kirkon opas ei ollut tietoinen kasvilajista, sen harvinaisuudesta ja historiasta, vaikka se on alueella helposti havaittava.

## Merilinnusto ja matkailu

Linnut ovat keskeinen eliöryhmä tarkasteltaessa luonnossa tapahtuvia muutoksia. Koska linnut pysyvät lentokykyisinä asuttamaan melko nopeasti niille sopivat ympäristöt, ympäristömuutokset näkyvät usein juuri linnuston muuttumisena. Koska linnut ovat hyvin tunnettu ja helposti havainnoitava lajiryhmä, linnustossa tapahtuvat muutokset tulevat myös havaituiksi.

Selkämeren saaristolinnustossa on tapahtunut viime vuosikymmeninä muutoksia. Monet muutokset ovat suoraa seurausta ihmisen toimintatapojen muutoksista alueella: metsästyks on vähentynyt ja muiden keruu loppunut. Häirintä on lisääntynyt joillain

alueilla ja vähentynyt toisilla. Jotkut häiriötekijät ovat lisääntyneet. Kaikki muutokset eivät johdu muutoksista pesimäalueilla, muuttolintujen kantoihin vaikuttavat myös olosuhteet talvehtimisalueilla. Trendinä on isokokoisten lajien, merihanhen, kyhmyjoutsenen ja haahkan runsastuminen ja ulkosaariston kahlaajien taantuminen. Täysin uutena lajina Selkämeren saaristoon on asettunut valkoposkikhanhi. Vainon aikoinaan hävittämä merimetso on palannut pesimäluodoilleen nopeassa tahdissa. Riskilä ja pilkkasiipi ovat paikoin taantuneet. Merikotka pelastui 1970-luvulla täpärästi sukupuutolta ja kanta jatkaa hidasta kasvuaan. Ongelmia merikotkalle aiheuttavat pesäpuiden puute ja häirintä.

Lokkilajisto on muuttunut. 1930-luvulla hyvin runsaslukuinen selkälöki on taantunut uhanalaiseksi, kaatopaikoiltakin tuttu serkkunsa harmaalöki sen sijaan on runsastunut vainon vähennyttyä. Vainon takia ennen harvinainen merilöki on nykyään yleinen, mutta ei kovin runsas. Haahka kuuluu Selkämeren saariston voittajiin. Laji oli joskus suorastaan harvinainen. Sitä verottivat kevätmetsästys ja munien keruu. Munien keruu on ollut kiellettyä jo kauan, Selkämerellä vähäiseksi käynyt kevätmetsästys loppui 1990-luvulla kokonaan sen kieltävän EU:n lintudirektiivin tultua voimaan. Nyt haahka on Selkämeren saariston yleisimpiä lintuja. Aikaisena pesijänä se ei kärsi veneilystä ja kesänviettäjäiden aiheuttamasta häiriöstä lainkaan niin paljon kuin esimerkiksi myöhäisemmät

pilkkasiipi ja riskilä. Kesäkuun alussa haahkanpoikaset ovat jo emojensa kanssa isoina parvina vedessä, koiraat ovat lähteneet takaisin kohti talvehtimisalueitaan. Haahkan tilannetta tulevaisuudessa säätelee sen ravintoeläimen, sinisimpukan runsaus. Alueilta, joilta sinisimpukka häviää, häviää myös haahka. Myös loiset ja sairaudet säätelevät haahkakantojen runsautta.

Pienempiä ulkosaariston lintuja ovat yhdyskuntina pesivät lapintiirat. Tiirayhdyskuntien suojissa viihtyvät karikukot, tyllit ja punajalkaviklot. Yhdyskunnat ovat herkkiä häirinnälle. Tiirayhdyskuntien pesimäsaarten tehokas suojaaminen pesimäaikaiselta mairinnousulta olisi siis tärkeää myös monien vähentyneiden lajien kannalta.

Nopeasti kantaansa vahvistanut merimetso herättää ihmisissä niin ihastusta kuin vihastustakin. Onpa se ensimmäisenä eläimenä päässyt jopa hallitusohjelmaan. Merimetso muuttaa saaristomaisemaa paikallisesti siellä, mihin yhdyskunta asettuu pesimään. Vuonna 2008 yhdyskuntia oli koko maassa 40 ja kanta ylitti ensimmäistä kertaa 10 000 parin rajan. Laji pesii puuttomilla ja vähäpuustoisilla ulkosaariston luodoilla. Ravinnosta 18 % on ahventa ja 4 % kuhaa. Muut ravintokohteet ovat taloudellisesti merkityksellisiä.<sup>15</sup> Muulle merilinnustolle merimetso on jopa hyödyksi. Vahvana yhdyskuntalintuna se puolustaa pesimäluotojaan minkkiä vastaan. Muun muassa riskilän on havaittu menestyvän merimetsojen naapurina. Merikotka on oppinut hyödyntämään

merimetson poikasia ravintonaan. Merikotka saat- taakin runsastuessaan muodostaa merimetsokannan kasvua tasapainottavan tekijän. Isoina ja nopeasti runsastuneina lintuina sekä merimetso että merikot- ka ovat matkailullisesti kiinnostavia lajeja. Merikar- vialla matkailijaryhmiä kiinnostavat merimetsojen pesimäsaaret, joita pääsee katsomaan veneestä käsin melko läheltä.

Merikotka, joka aikaisemmin oli suurharvinais- suus, on nykyään mahdollista nähdä merellä useinkin. Monelle matkailijalle merikotkan näkeminen onkin sykähdyttävä elämys. Vähemmän matkailussa hyö- dynnetty linnustoon liittyvä luonnontapahtuma on haahkan soidin aikaisin keväällä. Haahkan soidin on näytävä ja kuuluva tapahtuma, mutta jää jo aikaisuu- tensa takia helposti näkemättä muilta kuin kalastajilta ja aktiiviveneilijöiltä.

Matkailussa linnut ovat sekä hyödynnettävä veto- voimatekijä että luontoarvo, jota tulee suojella matkai- lun kielteisiltä vaikutuksilta. Isot saaristolinnut tarjoa- vat helpon tarkkailukohteen retkiryhmille. Aiheeseen perehtyneitä lintuharrastajia kiinnostavat saaristossa etenkin syysmuuttajat. Syysmuutolla pääsee saaristos- sa näkemään usein harvinaisiakin lajeja. Syysmuuton tarkkailumahdollisuudet saaristossa alkavat jo heinä- kuussa ja jatkuvat myöhäissyksyyn.

Matkailu- ja virkistyskäytön ja linnustonsuojelun yhteensovittamisen haasteet koskevat erityisesti lintu- yhdyskuntia ja petolintuja. Petolintulajeista arimmat,

kuten merikotka ja huuhekaja tarvitsevat häiriöttömiä pesimäalueita. Laajentuva virkistyskäyttö taas vähentää tällaisten alueiden saatavuutta entisestään. Myös jot- kut avoimet luontotyytit, kuten suot ja kahlaajarannat voivat olla pesimäaikaan herkkiä linnuston häiriinty- miselle. Virkistyskäytön ja matkailun suunnittelussa olisikin otettava linnustonsuojelulliset näkökohdat vakavasti.

Hyvän esimerkin linnuston hyödyntämisestä luonnon virkistyskäytössä ja luontomatkaileu- ssa tarjoaa Meri-Pori. Alueella on yli 40 kilometriä retkei- lyreittejä, 11 lintu- ja luontotornia, joista osaan pää- see myös pyörätuolilla sekä useita infotauluin varus- tettuja luontopolkuja. Torneja ja tarkkailulavoja on sijoitettu hyviin lintujentarkkailupaikkoihin. Luon- tokohteissa on linnustosta kertovia yleisopasteita ja retkeilyreiteistä on tuotettu selkeät esitteet ja kartat. Kaupunki järjestää kohteisiin myös opastettuja ret- kiä. Lintuharrastus on otettu hyvin huomioon alu- een virkistyspalvelujen suunnittelussa, toisaalta on myös pyritty suojaamaan tärkeitä pesimäalueita vir- kistyskäyttäjien häirinnältä. Meri-Porissa käy luon- tomatkailijoita kauempaakin. Kaupungin järjestämät perusrakenteet; tornit, reitit, opasteet ja luontopolut, maksavat kaupungille vain noin 50 senttiä käyttäjää kohden, joten kyseessä on hyvin kustannustehokas tapa satsata asukkaiden hyvinvointiin ja alueen mat- kailulliseen vetovoimaan.<sup>16</sup>

Avaintekijä linnuston kannalta kestävän matkailun ja virkistyskäytön suunnittelussa on kohteiden profilointi ja myönteisiä asenteita synnyttävä, avoin tiedotustapa. Avoin tiedottaminen ei tietenkään tarkoita sitä, että äärimmäisen harvinaisen niittysuohaukan tarkka pesimäalue kerrotaan esitteissä ja luontopolkujen tauluissa. Olennaisempaa on kertoa kohteiden linnustollisista arvoista, lajistosta ja tyypillisten lajien elintavoista ja käyttäytymisestä kiinnostusta ja myönteisiä asenteita herättävällä tavalla.

## Lopuksi

Luontomatkailun kehittämisessä tärkeää olisi olla tietoinen siitä, millaiseen ympäristöön matkailua ollaan suunnittelemassa ja millainen matkailustrategia vaikuttaa valittujen kehittämistoimenpiteiden taustalla. Kohteen arvot tulisi selvittää mahdollisimman tarkoin ja suunnitella toiminta sellaiseksi, että se ei heikennä näitä arvoja.

Tietoisuus valitusta strategiasta auttaa ennakoimaan, millaisia kestävyteen liittyviä haasteita ja mahdollisuuksia suunniteltuun matkailutoimintaan liittyy. Tieto luontokohteen arvoista mahdollistaa kohteeseen sopivan matkailustrategian valinnan ja auttaa profiloimaan kohteita sopivalla tavalla. Kohteiden profiloiminen niiden luonnon erityispiirteiden ja arvojen mu-

kaan edistää kohteen matkailun kehittymistä kestäväksi. Profiloituminen on onnistunutta silloin, kun kohteessa käyvät matkailijat tulevat paikalle juuri kyseisen kohteen luonnon erityispiirteiden takia. Onnistunut profiloituminen voi tuottaa myönteisen, kestävän kehän: jos kasvillisuudeltaan arvokkaaseen kohteeseen tullaan katsomaan nimenomaan harvinaisia kasveja, kasvillisuus nousee matkailulliseksi resurssiksi, jonka säilyminen varmistetaan. Samoin matkailijat toimivat kohteessa siten, että heidän kohteessa arvostamansa tekijä säilyy. Samanlaisia myönteisiä kehiiä voi syntyä minkä tahansa luontoarvon tai -resurssin varaan.

## Viitteet

<sup>1</sup> Puhakka 2007, 138-139.

<sup>2</sup> Puhakka 2007, 31.

<sup>3</sup> Relph 1976 79-121.

<sup>4</sup> Tätä kirjoittaessa uutisoitiin saamelaisnuorten Rovaniemellä pitämästä mielenosoituksesta saamelaispukujen asianton käyttöä vastaan. Mielenosoittajat arvostelivat saamelaispukujen käyttöä matkailuoppaiden yllä ja turistirihkamassa sekä pukujen epäaitoja versioita ja käyttötapoja. Saamenpuvun käyttö on esimerkki matkailun kulttuurisen kestävyuden aspektista. Pohjolan Sanomat. <[http://www.pohjolan-sanommat.fi/cs/Satellite?c=AMArticle\\_C&childpagename=PSA\\_newssite%2FAMLayout&cid=1194606995700&p=1192554074212&pagename=PSAWrapper](http://www.pohjolan-sanommat.fi/cs/Satellite?c=AMArticle_C&childpagename=PSA_newssite%2FAMLayout&cid=1194606995700&p=1192554074212&pagename=PSAWrapper)>. 30.10.2008.

<sup>5</sup> Hankonen 2005.

<sup>6</sup> Eerala, Jan. Weblog, päivätty 18.8.2005. <<http://www.rupuranta.net/weblog/file/Kansallispuisto/>>.

<sup>7</sup> Puhakka 2007, 126.

<sup>8</sup> Ylen Ajantasa 20.9.2008. Lauantaivieraana kirjailija Raimo O. Kojo, haastattelijana Tapani Leisti.

<sup>9</sup> Rauman kaupungin ympäristötoimi. <[http://www.rauma.fi/ymparisto/semkp\\_kysyty%C3%A4.htm](http://www.rauma.fi/ymparisto/semkp_kysyty%C3%A4.htm)>.

- <sup>10</sup> Salmi, suullinen tieto 2.9 2008.
- <sup>11</sup> Helsingin Sanomat. <<http://www.hs.fi/ulkomaat/artikkeli/Hyljetuotteiden+kielto+jakaa+EU-maita/1135240367233>>. 19.10.2008.
- <sup>12</sup> Rauman kaupungin ympäristötoimi. <[http://www.rauma.fi/ymparisto/semkp\\_kysyty%C3%A4.htm](http://www.rauma.fi/ymparisto/semkp_kysyty%C3%A4.htm)>.
- <sup>13</sup> Fermentointi on teeainesten kuivaamismenetelmä, jonka avulla kasvin aromit saadaan hyvin esille.
- <sup>14</sup> Tieto viimeainitusta lajista saatu luontokartoittaja Ossi Siivoselta.
- <sup>15</sup> Suomen ympäristökeskus. <<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=291355&lan=FI>>.
- <sup>16</sup> Kimmo Nuotio, Porin kaupungin ympäristötoimi, suullinen tieto.

## Lähdeluettelo

### Haastattelut

- Nuotio, Kimmo, Porin kaupungin ympäristötoimi: Keskustelu 26.10 2005.
- Salmi, Juhani: Keskustelu 2.9 2008.
- Siivonen, Ossi: Puhelinkeskustelu 18.12 2008.

### Tutkimuskirjallisuus

- Eerala, Jan: Kansallispuisto (sivu)tuotteena. Weblog, päivätty 18.8.2005. <<http://www.rupuranta.net/weblog/file/Kansallispuisto/>>.
- Hankonen, Ilona 2005: ”*Nimensä veroinen*” - *Eurajoen Kaumissaari* nähtynä ja koettuna vapaa-ajan ympäristönä. Proseminaariryö, painamaton. Helsingin Sanomat 19.10.2008: Hyljetuotteiden kielto jakaa EU-maita. <<http://www.hs.fi/ulkomaat/artikkeli/Hyljetuotteiden+kielto+jakaa+EU-maita/1135240367233>>. 19.10.2008.
- Pohjolan Sanomat. Saamelaisnuoret osoittivat mieltä lapinpuvun puolesta torstaina Rovaniemellä. <[http://www.pohjolansanomat.fi/cs/Satellite?c=AMArticle\\_C&childpagename=PSA\\_newssite%2FAMLayout&cid=1194606995700&p=1192554074212&pagename=PSAWrapper](http://www.pohjolansanomat.fi/cs/Satellite?c=AMArticle_C&childpagename=PSA_newssite%2FAMLayout&cid=1194606995700&p=1192554074212&pagename=PSAWrapper)>. 30.10.2008.
- Puhakka, Riikka: *Kansallispuistot murroksessa – Tutkimus luonnonsuojelun ja matkailun tavoitteiden kohtaamisesta*. Joensuun yliopisto, yhteiskunta- ja aluetieteiden tiedekunta; N:O 81, 2007.
- Rauman kaupungin ympäristötoimi. <[http://www.rauma.fi/ymparisto/semkp\\_kysyty%C3%A4.htm](http://www.rauma.fi/ymparisto/semkp_kysyty%C3%A4.htm)>.
- Relph, Edward: *Place and placelessness*. Pion Limited, London 1976.
- Suomen ympäristökeskus. <<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=291355&lan=FI>>.
- Ylen Ajantasa 20.9 2008, lauantaivierana kirjailija Raimo O. Kojo. Haastattelijana Tapani Leisti.