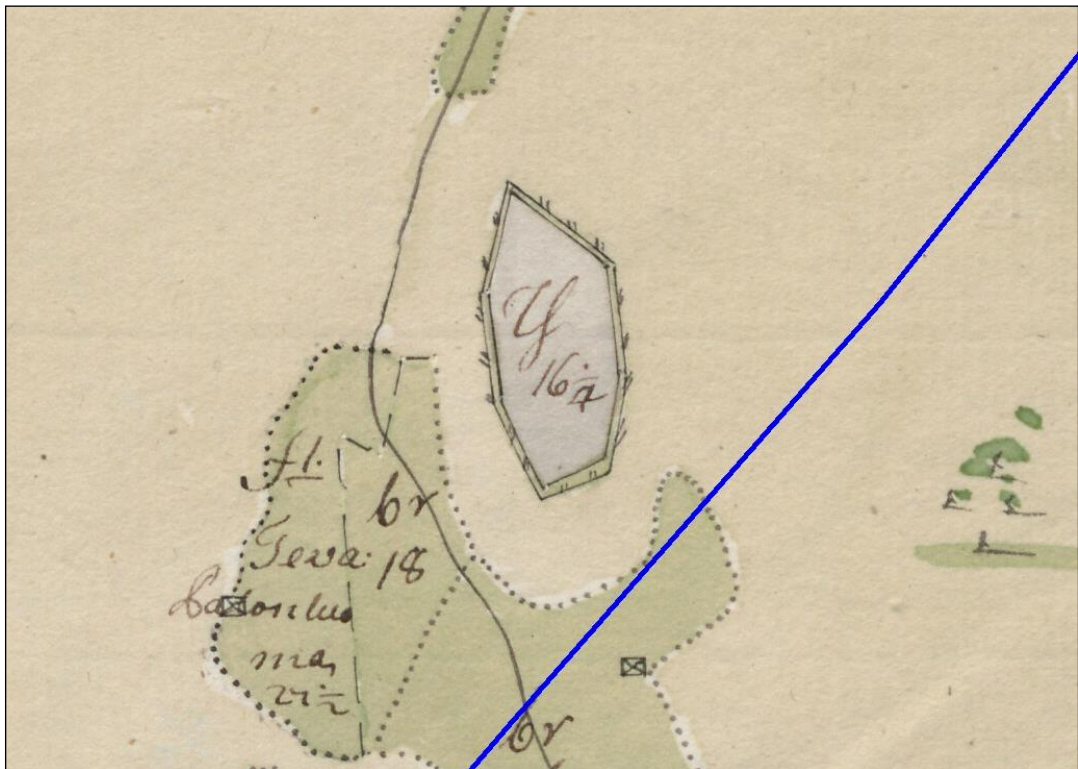


Tampere, Ylöjärvi ja Parkano Lielahdi – Lakiala rataosuuden ja Va- hojärven liikennepaikan kaksoisrai- teen suunnittelualueen arkeologinen inventointi 2023



Antti Bilund ja Joel Karhapää



Tilaja: Väylävirasto

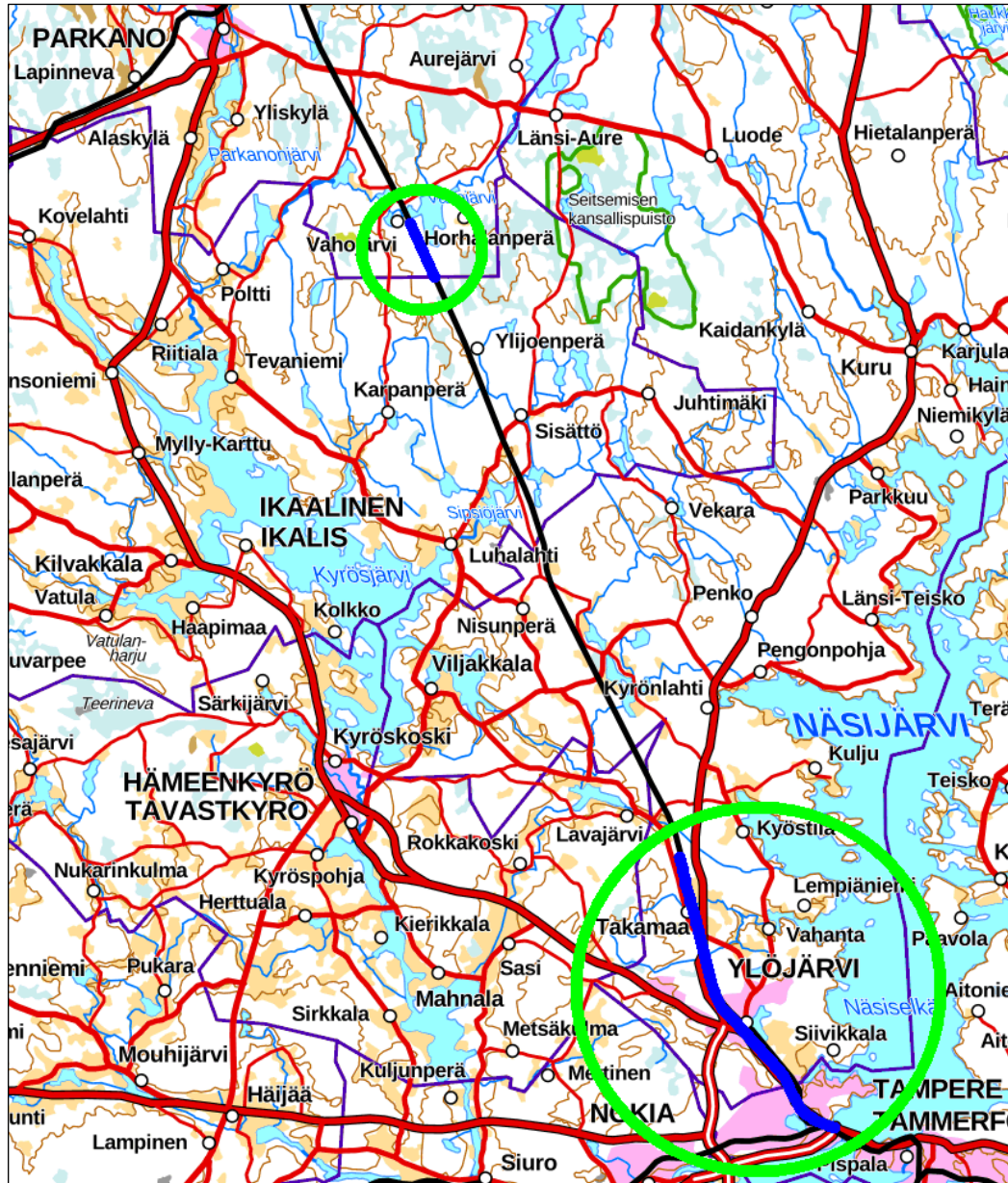
Sisältö

Perustiedot	2
Inventointi	3
Lielähti-Lakiala rataosuus	4
Vahojärven liikennepaikka	16
Tulos	19
Lähteet	19
Löytöpaikat	21
1 Ylöjärvi Vaasantie-Kuruntie.....	21

Kansikuva: Ylöjärven Yläjärven kylän Mikkolan talolle kuulunut keskellä asumatonta metsäseutua ollut pieni pelto, Vähäriihenmoisio, Daniel Hallin vuonna 1768 piirtämässä isojakokartassa. Kartalle on piirretty sinisellä viivalla inventoitava ratalinjaus. Paikka tarkastettiin asutus- ja viljelyjäännöksiä etsien, mutta mitään ei löytynyt.

Perustiedot

- Alue:** Ratalinja sadan metrin leveydeltä Tampereella ja Ylöjärvellä rataosuudella Lielähti - Lakiala sekä Parkanossa Vahojärven liikennepaikan kaksoisraiteen suunnittelualueella
- Tarkoitus:** Selvitetään ratasuunnittelualueen muinaisjäännökset muut suojeltavaksi määritetyt arkeologiset jäännökset, niin että arkeologiset suojelukohteet voidaan merkitä suunnittelukartoille sm tai s alueina. Täyttää rakennus- ja maankäyttölain 9 § vaatimukset, niin että riittävällä kattavuudella etsitään, paikannetaan ja rajataan suunnittelualueella sijaitsevat arkeologiset suojelukohteet.
- Maastotyö:** Touko- ja kesäkuu 2023.
- Tilaaja:** Väylävirasto
- Tekijät:** Antti Bilund ja Joel Karhapää.
- Tulos:** Rataosuudella Lielähti-Lakiala tarkastettiin ainoa ratasuunnitteluhankkeen suunnittelualueella aiemmin tunnettu arkeologinen kohde, historiallisen ajan löytöpaikka 1000042942 Vaasantie-Kuruntie. Tarkastuksen perusteella kohde on irtolöytöpaikka, eikä siis suojelukohde. Rataosuudelta ei löytynyt aiemmin tuntemattomia arkeologisia kohteita. Parkanon Vahojärven liikennepaikan suunnittelualueella ei ollut aiemmin tunnettuja arkeologisia kohteita, eikä niitä löytynyt inventoinnissa. Kummalakaan suunnittelualueilla ei siis ole suojelukohteita.
- Selityksiä:** Koordinaatit ja kartat ovat ETRS-TM35FIN koordinaatistossa. Kartat ovat Maanmittauslaitoksen maastotietokannasta 4/2023, ellei toisin mainittu. Muinaisjäännösrekisteri on tarkastettu 4/2023. Valokuvia ei ole talletettu mihinkään viralliseen arkistoon, eikä niillä ole mitään kokoelmatunnusta. Valokuvat ovat tallessa Mikroliitti Oy:n palvelimella ja sen varmuuskopioilla.
- Huomio:** Raportin kohdenumerot ovat vain tätä raporttia varten viitenumeroiksi – numeroilla ei ole mitään järjestystä eikä muuta merkitystä.



Inventoidut rataosuudet on merkitty paksulla tummansinisellä viivalla (vihreiden ympyröiden sisällä), pohjoisessa Parkanon Vahojärven liikennepaikka ja etelässä rataosuus Tampereen Lielahdesta Ylöjärven Lakialan liikennepaikalle.

Inventointi

Väylävirasto suunnittelee osana Tampere-Oulu ratasuunnitteluhanketta kaksoisraiteiden rakentamista kahdella rataosuudella Pirkanmaalla. Tampere (Lielähti) - Ylöjärvi (Lakiala) kaksoisraiteen YVA-ennakkoneuvottelun (21.12.2021) muistioon on kirjattu alueellisen vastuumuseon näkemys, että arkeologisen kulttuuriympäristön osalta suunnittelualueella ”on useita kohteita mm. historiallista kyläasutusta ja torppa-asutusta. Suunnittelun kohteena olevalta alueelta ei ole tehty kattavaa arkeologista inventointia, jolloin nyt tehtävä suunnittelu edellyttää arkeologista inventointia.” Toinen suunniteltu kaksoisraide sijaitsee Parkanossa Vahojärven liikennepaikan kohdalla.

Väylävirasto tilasi Mikrolitti Oy:ltä kyseisten suunnittelualueiden arkeologisen inventoinnin. Inventoinnin maastotyöt tekivät Antti Bilund ja Joel Karhapää hyvissä olosuhteissa touko- ja kesäkuussa 2023.

Ennen maastotöitä tarkistettiin tiedot tunnetuista arkeologisista kohteista, jotka sijaitsevat sataa metriä lähempänä tutkittavaa rautatielinjausta, Museoviraston Museoverkosta (Muinaisjäännösrekisteri) ja tarvittaessa niitä tarkennettiin alkuperäislähteiden, kuten inventointikertomusten perusteella. Todettiin, että ainoa aiemmin tunnettu arkeologinen kohde sataa metriä lähempänä rautatietä on muinaisjäännösrekisterissä kohteena 1000042942 Vaasantie-Kuruntie ([inventointikohde 1](#)) oleva aiemmin tarkastamaton historiallisen ajan löytöpaikka Ylöjärvellä.

Valmistelutyössä peruskartan avulla arvioitiin radan varren maaston muinaisjäännöspotentiaalia topografian, maaperän ja vesistöhistorian perusteella. Maanmittauslaitoksen laserkeilausaineistoon perustuvasta rinnevarjosteesta tarkasteltiin rautatien varrelle sijoittuvia, arkeologisesti mahdollisesti mielenkiintoisia maarakenteita ja ilmiöitä.

Vanhoilta kartoilta (isojakokartoilta, 1840-luvun pitäjänkartoilta ja erilaisilta uudemmilta kartoilta) tarkasteltiin, onko linjan kohdalla ollut myöhemmin autioitunutta historiallisen ajan asutusta tai muita karttoihin merkittäviä kohteita, jotka nyt mahdollisesti olisivat muinaisjäännöksiä. Lielahden ja Parkanon välinen rataosuus on rakennettu vasta 1960-luvulla, joten sen varrella ei voi esiintyä rautateihin liittyviä muinaisjäännöksiä, kuten niin sanottuja kipinäaitoja eli rautatiealueen reunalle rakennettuja kiviaitoja.

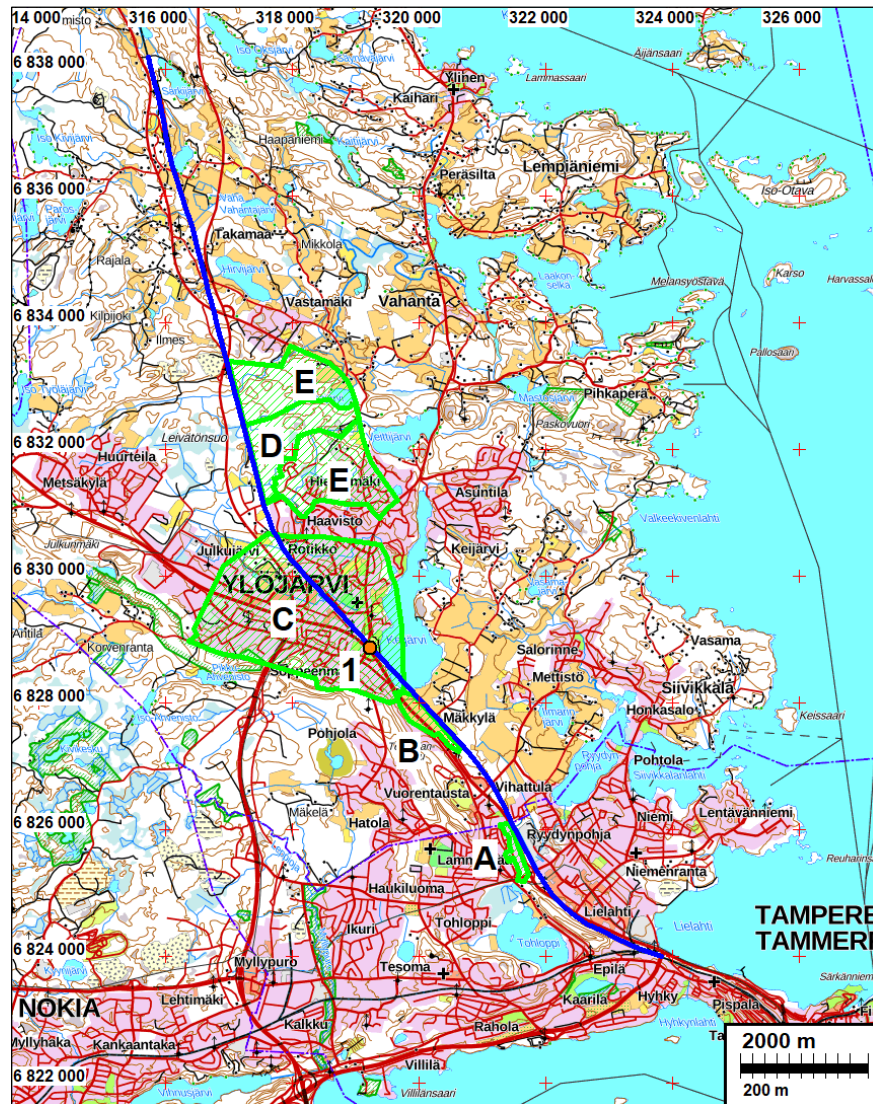
Maastossa tarkastettiin tunnetut arkeologiset kohteet, vanhoihin karttoihin merkityt kohteet, joihin voisi liittyä muinaisjäännöksiä sekä rinnevarjosteessa havaitut kuopat ja muut poikkeukselliset maaston muodot niiltä osin, kuin ne inventoijien kokemusten mukaan saattaisivat olla muinaisjäännöksiä. Lisäksi muinaisten ja nykyisten rantojen ääriä etsittiin inventoijien kokemukseensa pohjautuvan harkinnan perusteella merkkejä esihistoriallisista asuinpaikoista muun muassa maanpinnan rikkoutumia tarkastellen sekä tekemällä koekuoppia. Maaperäkairaa käytettiin kasvillisuuden peittämän maaperän tutkimiseen muun muassa inventointikohteessa 1. Metallinilmaisinta käytettiin inventointikohdetta 1 tutkittaessa.

Lielahi-Lakiala rataosuus

Inventoitava rataosuus on pituudeltaan noin 17 km. Se alkaa Väyläviraston toimittaman kartan mukaan Tampereen Lielahdesta Porintien ylittävän sillan kohdalta ja loppuu Ylöjärvellä Särkijärven luoteispään tasalle, Särkijärventien kohdalle. Noin puolet rataosuudesta on taajama-alueilla Tampereella ja Ylöjärven keskustaajamassa. Radalle tai aivan sen läheisyyteen onkin ulottunut useita kaavoitukseen liittyviä inventointeja (Rantanen 2010, Jussila 2011, Rahtola & Tiainen 2016, Luoto & Oksanen 2019, Sepänmaa & Soisalo 2022). Koko Ylöjärven kattava perusinventointi on vuodelta 2000 (Adel 2000). Alueeseen, jolla rata kulkee Tampereen puolella, on kohdistunut useita laaja-alaisia kunnan tai kunnan osan inventointeja vuodesta 1948 lähtien. Toisaalta rautatien ja sen lähellä kulkevan valtatievarret ovat Tampereen puolella rakennustoiminnan ja muun maankäytön seurauksena suurelta osin tuhoutuneet, ennen kuin moderni inventointitoiminta on niille suuntautunut. Tutkimusten runsaudesta huolimatta alle sadan metrin päässä rautatiestä inventoitavalla rataosuudella sijaitsee vain yksi aiemmin tunnettu arkeologinen kohde, [inventointikohde 1](#).

Rautatie kulkee alueella, joka on korkeusvälillä 100–145 mmpy (metriä meren pinnan yläpuolella). Alimmillaan rata sijaitsee Tampereella Lielahdesta likimain Ylöjärven rajalle (100–110 mmpy) ja rataosuuden pohjoispäässä noin neljän kilometrin matkalla (105–115 mmpy). Rannansiirtymisajoituksen perusteella alue on ollut meren rannalla niin varhaisessa vaiheessa jääkauden jälkeen, että merenrantavaiheeseen liittyvien rantasidonnaisten pyyntikulttuurin muinaisjäännösten esiintyminen alueella on epätodennäköistä, mutta ei mahdotonta varsinkaan alimpana sijaitsevilla

osuuksilla. Näsijärvi on alueella ulottunut merestä erilleen kuroutumisensa jälkeen korkeimmillaan rautatien lähelle Ryydynpohjasta lounaaseen jatkuvan alangon kohdalla, mutta siellä maasto rautatien varrella on suota, jolta muinaisjäänöksiä ei voi löytää. Pienemmistä järvistä Keijärvi Ylöjärvellä on niin suuri, että esihistoriallisten rantasidonnaisten asuinpaikkojen esiintyminen sen rannoilla on todennäköistä. Rataosuus käsitellään seuraavassa ympäristön, rautakautisen maanviljelysasutuksen ja historiallisen ajan muinaisjäänösten osalta tarkemmin neljässä osassa alkaen Lielahden päästä.



Rataosuus Tampereen Lielahdesta Ylöjärven Lakialan liikennepaikan pohjoispuolelle Särkijärvelle on merkitty tummansinisellä viivalla. Ratasuunnitteluhankkeen sata metriä leveällä tarkastelualueella on yksi aiemmin tunnettu arkeologinen kohde, historiallisen ajan löytöpaikka Ylöjärven keskustaajamassa (inventointikohde 1), joka on merkitty oranssilla pallolla. Kartalle on merkitty vihreällä rajattuna ja vinoviivituksella aiemmat inventoinnit, jotka ovat ulottuneet ratasuunnitteluhankkeen tarkastelualueelle.

A: Tampere. Lamminpään asemakaavamutosalueen (asemakaava 8585) muinaisjäänösinventointi 2016. (Rahtola & Tiainen 2016)

B: Ylöjärvi, Mäkkylä. Arkeologinen inventointi 2019. (Luoto & Oksanen 2019)

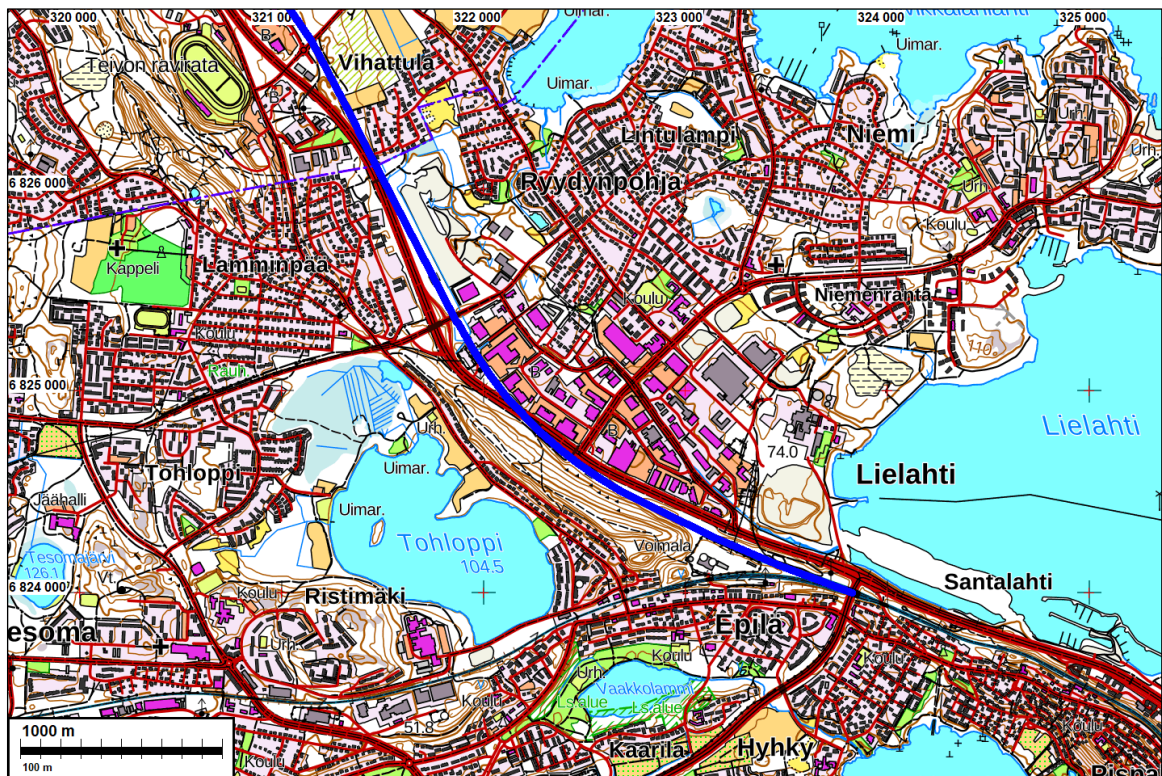
C: Ylöjärvi, Keskustan seutu. Muinaisjäänösinventointi 2011. (Jussila 2011)

D: Ylöjärvi. Siltatien koillispuoleisen sekä Perkonmäen asemakaava-alueiden arkeologinen tarkkuusinventointi 2022. (Sepänmaa & Soisalo 2022)

E: Ylöjärvi. Kirkonseudun osayleiskaavan muutosalueen historiallisen ajan muinaisjäänösten arkeologinen inventointi. (Rantanen 2010). Inventointialue sisältää inventoinnin D alueen, mutta ulottuu laajemmalle etelässä ja pohjoisessa.

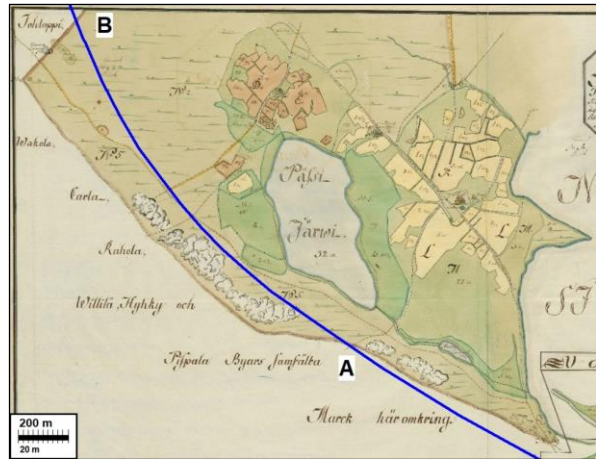
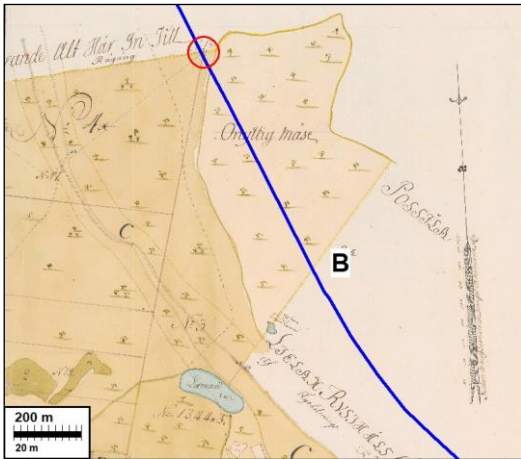
Rataosuus Lielahdesta Ylöjärven rajalle

Rataosuudella Lielahdesta Ylöjärven rajalle rata kulkee aluksi Epilänharjun koillisrinteellä ja sen juurella. Maasto on radan lounaispuolella Lielahden ratapihalla ja voimalan alueella täysin tuhoutunut. Siitä luoteeseen noin 600 m matkalla jyrkkä harjun rinne radan lounaispuolella on osittain säilynyt, vaikka alueella on pieniä sorakuoppia ja muita kaivantoja. Kauempana luoteessa ensin kevyen liikenteen väylä ja sen jälkeen valtatie siirtyy radan lounaispuolelle, ja maasto siellä on tuhoutunut. Radan koillispuolella Lielahdesta luoteeseen on aluksi valtatie ja sen siirryttyä radan toiselle puolelle tiheästi rakennettua aluetta Myllypuronkadun eritasoliittymään asti. Rata siirtyy harjunrinteeltä suolle alittaessaan valtatie, ja suomaasto jatkuu edellä mainitusta eritasoliittymästä Ylöjärven rajalle asti. 1760-luvun isojakokarttaan (Hall 1768a) suoalue on merkitty joutomaaksi ("Onyttig måse"). Myöskään harjun rinteellä kulkevalle ratalinjan osalle tai sen varsille tarkastelualueelle ei ole merkitty isojakokartoissa asutusta tai viljelyksiä. Jakokuntien raja kulkee harjun laella, mutta sen kulku ei näytä olevan aivan vakiintunut eri isojakokartoissa ja muissa uudemmissa kartoissa, eikä rajan tällä osuudella ole tunnettuja rajamerkkejä.



Rataosuus Tampereen Lielahdesta Ylöjärven rajalle. Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla.

Kohdassa, jossa Tampereen ja Ylöjärven kunnanraja ylittää rautatien, raja muuttua suuntaansa. Tämä raja ja rajan kulmapiste ovat osa vanhaa Pirkkalan Harjun jakokunnan ja Teivaalan ja Ilmarin jakokunnan rajaa (Saarenheimo 1974, s. 52-53). Saarenheimon kartassa rajapiste on numeroimaton rajapiste, joka on numeroidusta pisteestä 24 koilliseen lähtevällä rajaosuudella. Koska pistettä ei ole lähteessä numeroitu, ei sillä ole siinä myöskään nimeä. Rajapiste näkyy numerolla 18 merkittynä Harjun jakokunnan isojakokartan (Hall 1768a) yläreunassa ja Teivaalan ja Ilmarin isojakokartan (Hall 1761) alareunassa. Koska paikalla oleva rajamerkki voisi olla kiinteä muinaisjäännös, paikka tarkastettiin maastossa.



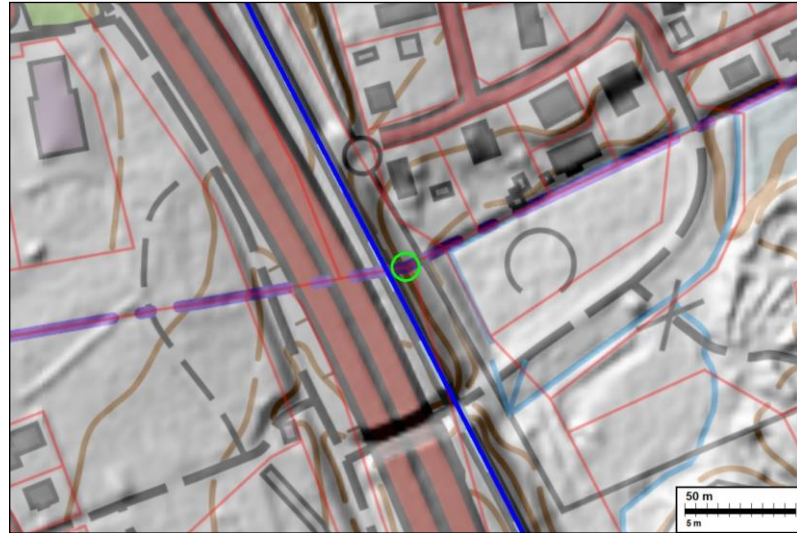
Ratalinja (sininen viiva) Lielahdesta Ylöjärven rajalle piirrettyä 1760-luvun isojakokartoille, vasemmalla ylhäällä ja oikealla alhaalla Harjun jakokunnan kartalle (Hall 1768a) ja oikealla ylhäällä Harjuntaustan jakokuntaan kuuluvien Lielahden ja Possilän kartalle (Hall 1763). Liitoskohdat, joissa ratalinja siirtyy kartalta toiselle, on merkitty kirjaimilla A ja B. Vasemmalla ylhäällä olevaan karttaan on punaisella ympyrällä merkitty Ylöjärven rajalla oleva rajapiste, jota käsitellään raporttitekstissä.



Paikalla todettiin GPS-mittauksen perusteella ja vertaamalla sijaintia koillispuolella olevan omakotitontin lähimpiin kulmapisteisiin, että tarkastettava rajapiste sijaitsee nykyisin korkean ratapenkereen jyrkästi koilliseen laskevassa rinteessä, useita metrejä radan sivulla olevan luontaisen maan pinnan yläpuolella. Tämä sopii myös rinnevarjosteessa näkyviin maastonmuotoihin. Mikäli paikalla on ollut vanha rajamerkki, se on ilmeisesti tuhoutunut rataa rakennettaessa. Paikalla ei ole nykyisin arkeologista kohdetta, jota voisi pitää kiinteänä muinaisjäännöksenä tai muuna suojelukohteena.

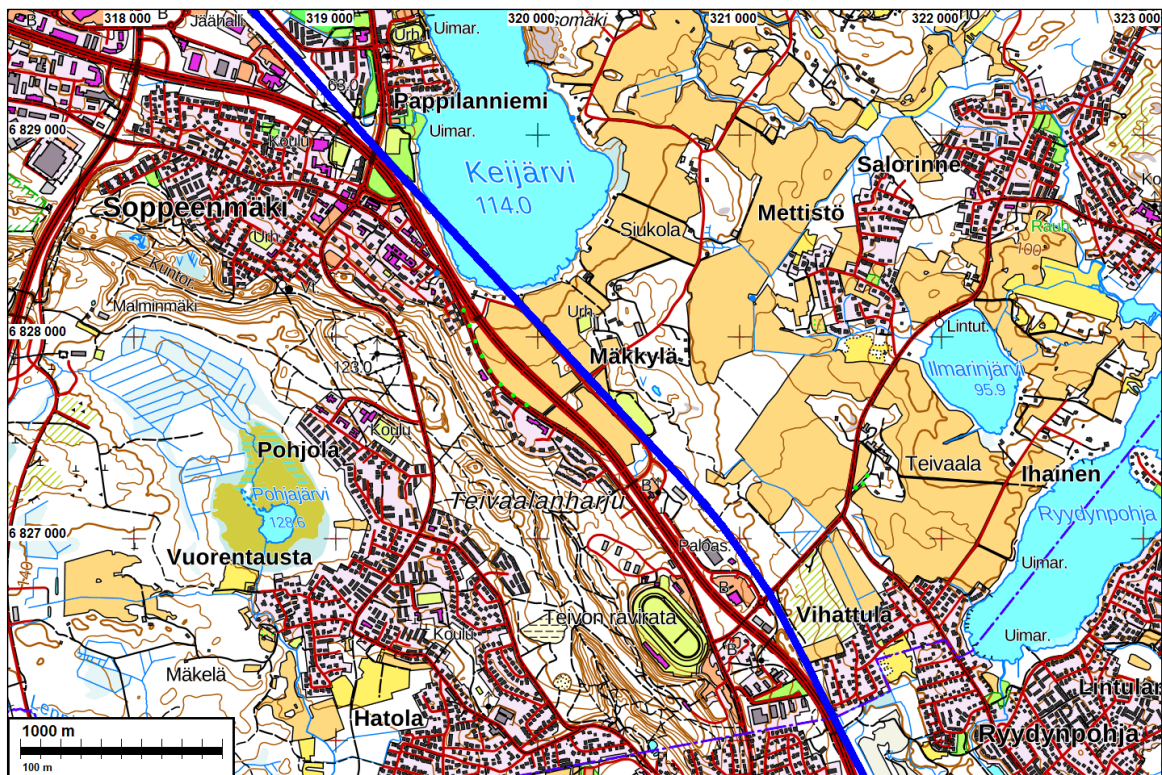


Vasemmalla: Ratapenkereen rinteä rajapisteen kohdalla. Paikalla ei ole nykyisin rajamerkkiä. Kuvattu länsiluoteeseen. Oikealla: Näkymä ratapenkereen koillisrinteeltä rajapisteen tienoilta pohjoiseen. Ratapenkereen juurella oikealla kulkee täyttömaalla polku, jolta on tehty silta ojan yli taustalla näkyvälle omakotitalon pihalle. Kuvat: Antti Bilund.



Tampereen ja Ylöjärven rajalla aivan radan (tummansininen viiva) vieressä oleva historiallinen rajapiste on vihreän ympyrän keskellä. Tarkastuksen perusteella paikalla ei ole säilynyt vanhaa rajamerkkiä.

Rataosuus Ylöjärven rajalta Keijärveen



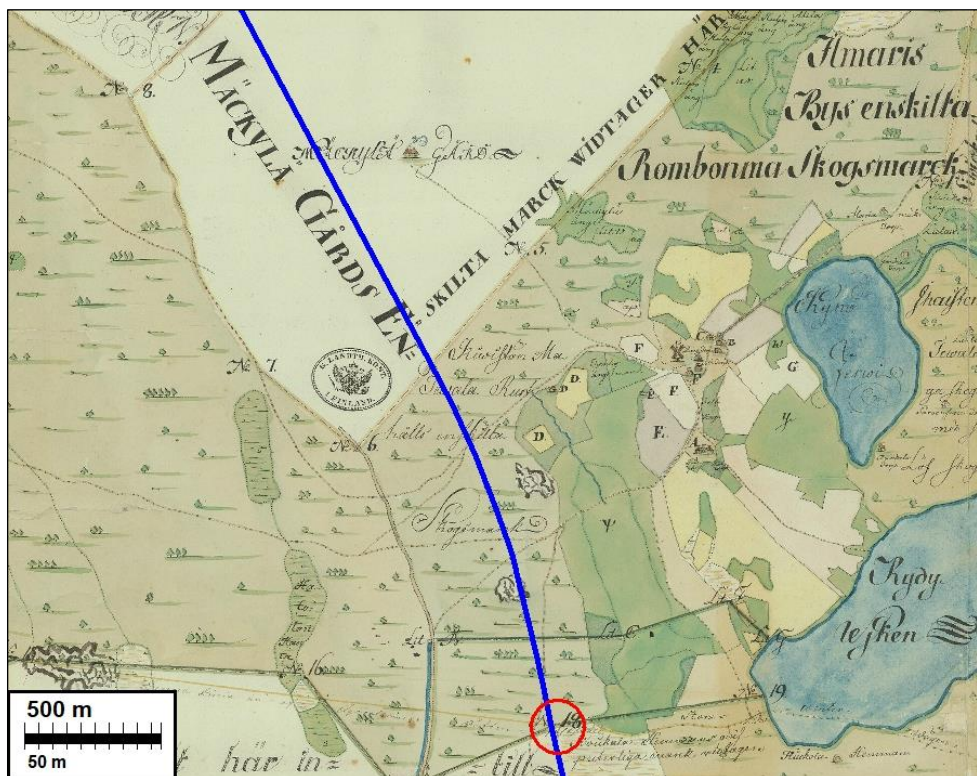
Rataosuus Ylöjärven ja Tampereen rajalta Keijärveen. Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla.

Osuudella Tampereen ja Ylöjärven rajalta Keijärveen ratalinja kulkee kangasmaastossa. Kaakossa Teivaalan maalla maasto on loivasti koilliseen laskevaa moreenikangasta, jossa on varsinkin ylempänä rinteessä maan pinnalla kiviä ja pieniä kalliokumpareita. Kunnanrajalta 300 m matkalla luoteeseen radan koillispuoli on tiheään rakennettua omakotialuetta. Alueen nimenä on Vihattula, kuten paikalle Teivaalan maalle aikaisintaan 1800-luvun jälkipuolella syntyneelle asutuksella. Alkuperäinen Vihattula on jäänyt valtatie ja rautatie alle, mutta sen pelloista on jäljellä vielä kapea kaistale omakotialueen pohjoispuolella. Vihattulasta luoteeseen, Mäkkylän peltoalueeseen asti, radan koillispuolella on metsämaastoa. Teivaalan viljelykset ovat 1700-luvun lopulta 1900-luvun puoliväliin asti ulottuneet enimmäkseen 200–300 m päähän ratalinjasta koillisessa.

Noin sata metriä leveä peltokaistale on ulottunut rataan asti 1900-luvun alkupuolella (senaatin kartassa 1909, peruskartassa 1953). Teivaalan viljelysten lounaisreunalla on ollut torppa ja myöhemmin muuta pienimuotoista asutusta, joka on lähimmillään ulottunut runsaan sadan metrin päähän ratalinjasta 1900-luvulla. Radan lounaispuolella maasto on kunnan rajalta Mäkkylän peltoihin asti koko matkalta tiheään rakennettua tai muuten voimakkaasti muokattua.

Mäkkylän maalla rataosuuden luoteispuoliskossa on aluksi tasamaata ja sitten loivasti luoteeseen Keijärven rantaan laskevaa rinnettä. Mäkkylän puolella radan varret on raivattu lähes kokonaan pelloksi. Maa on vähäkivistä ja muuttuu hienojakoisemmaksi Keijärveä lähestyttäessä. Radan varret Mäkkylän kohdalla ovat ilmeisesti vanhaa viljelysmaata, vaikka Mäkkylästä ei ole kovin vanhaa käyttökelpoista karttamateriaalia. Vanhin kartta on karttakonsepti 1819 (kuva Luoto & Oksanen 2019, s.8), mutta se sisältää vain talonpaikkaa kuvaavan karttamerkin ja talolle tulevan tien, jotka on selvästi kopioitu vuoden 1761 Teivaalan kartasta (Hall 1761). Senaatin kartassa vuodelta 1909 rautatien varret Mäkkylän maalla ovat peltona.

Rataosuudella ei ole aiemmin tunnettuja muinaisjäännösrekisteriin merkittyjä arkeologisia kohteita radanparannushankkeen vaikutusalueella. Mäkkylässä rautatien lounaispuolella oleva alue noin 1,2 km pituudelta on inventoitu vuonna 2019 (Luoto & Oksanen 2019). Rautatien koillispuolella on kaksi kohdetta (1000046612 Hannula Mäkkylässä ja 1000046619 Vihattula 2 Teivaalan puolella) 130 ja 180 m päässä radasta. Nämä kohteet on lisätty muinaisjäännösrekisteriin 14.2.2023 ja molemmissa mainitaan tutkimuksena inventointi vuonna 2021 ja tutkijana Kalle Luoto. Tämän perusteella radan koillispuolellakin on todennäköisesti inventoitu vuonna 2021, mutta tällaisen inventoinnin tutkimusraporttia ei löydy julkaistuna museoviraston asianhallintajärjestelmästä.



Rataosuus Ylöjärven ja Tampereen rajalta Keijärveen asemituna 1760-luvun isojakokartalle (Hall 1761). Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla. Kartan alaosassa rata kulkee metsämaastossa. Teivaalan säterin ja Ilmarin kylän talot ja viljelykset ovat lähimmillään noin 200 m päässä radan koillispuolella. Kartan alareunaan on punaisella ympyrällä merkitty rajapiste ("No 18"), jota käsitellään raportin tekstissä.

Kartan yläosassa näkyy valkeana Mäkkylän tilan maa, jota ei ole kartoitettu. Mäkkylän talo ja sille kaakosta tuleva tie on hahmoteltu kartalle. Myöskään Keijärven rantaviivaa ei ole piirretty kartan pohjoisreunaan.

Maastossa tarkastettiin radan koillispuolella oleva metsämaasto Vihattulasta Mäkkylän peltojen laitaan asti. Havaintomahdollisuudet olivat hyvät noin 400 m matkalla Ilmarinjärventieltä luoteeseen vanhassa kuusimetsässä, mutta huonot tiheässä metsässä siitä Mäkkylän suuntaan ja umpeen kasvaneella hakkuualueella Ilmarinjärventien ja Vihattulan välissä. Muinaisjäänöksiä ei löytynyt. Myös Keijärven rantaan laskeva peltorinne tarkastettiin. Maasto on esihistoriallisen ranta-sidonnaisten asutuksen ja myöhemmän maanviljelysasutuksen kannalta hyvin sopivaa maastoa. Samalla peltorinteeltä noin 200 m radasta pohjoiseen onkin löytynyt asuinpaikkaan viittaavia kvartsi-iskoksia (KM 18496) vuonna 1971. Paikkaa on pidetty mahdollisena asuinpaikkana, mutta myöhemmin se on arvioitu irtolöytöpaikaksi (Adel 2000, s. 94–97, löytöpaikka ei ole muinaisjäänösrekisterissä). Rantapellolla kasvoi jo korkeaa viljan orasta, joten havaintomahdollisuudet olivat heikot.



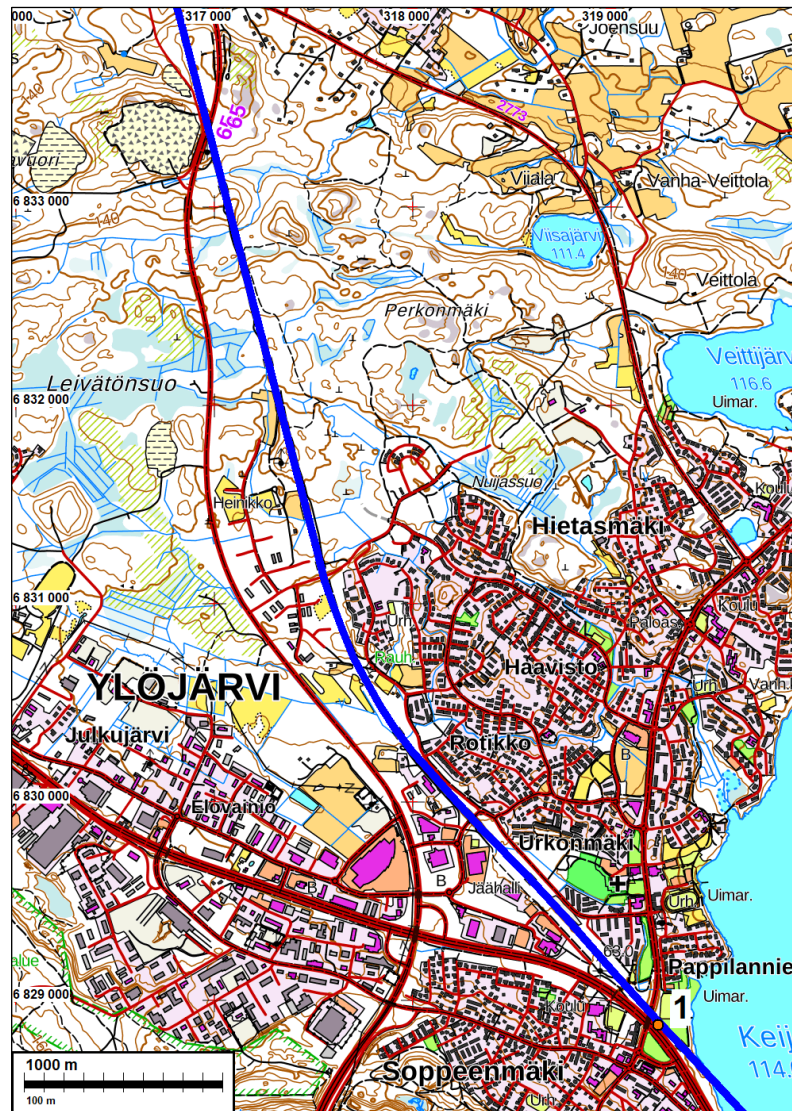
Vasemmalla: Metsää radan koillispuolella Teivaalan maalla. Loiva moreenirinne laskee taustalla häämöttävän Teivaalan viljelysaukean suuntaan. Kuvattu koilliseen. Oikealla: Vanhaa viljelysmaisemaa vasemmalle Keijärven rantaan laskevalla rinnepellolla. Kuvan keskellä noin 200 m päässä on kvartsi-iskosten KM 18496 löytöpaikka oikealla näkyvien Mäkkylän rakennusten ja rannan välissä. Kuvattu itäkoilliseen.

Kuvat: Antti Bilund.

Rataosuus Keijärvestä tien numero 65 siltaan

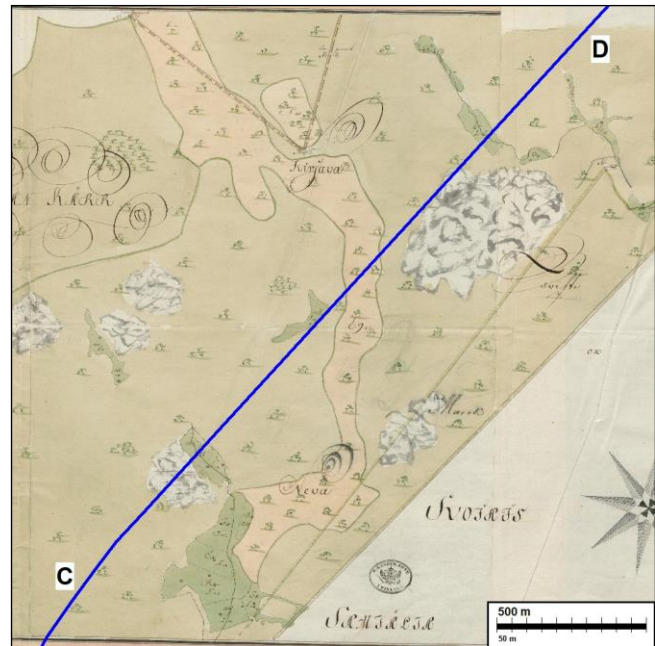
Keijärven rannasta luoteeseen ratalinja kulkee ensimmäiset noin kolme kilometriä maastossa, jossa korkeuserot ovat pienet. Ensimmäisen kilometrin matkalla maasto nousee noin kymmenen metriä. Maaperä tällä osuudella on lajittunutta, lähinnä hiesua ja hietaa. Keijärven rantavyöhyke nykyisen Ylöjärven keskustassa on vanhaa, todennäköisesti jo rautakaudella asutettua viljelyaluetta. Isojakokartassa 1760 luvulla (Hall 1768b) pellot ulottuvat noin puolen kilometrin päähän Keijärven rannasta. Ylöjärven kylän kaikki talot ovat ratalinjan koillispuolella yli 300 m päässä siitä. Kauempana luoteessa maaperä muuttuu hiekkamoreeniksi. Notkot ovat soistuneita. Viljelykset ovat levinneet alueelle 1800-luvun kuluessa, mutta asutusta on hyvin vähän vielä vuoden 1909 Senaatin kartassa. Ylöjärven keskustaajama on viime vuosikymmeninä laajentunut nopeasti luoteeseen rautatien suunnassa. Koko kolmen kilometrin osuudella Keijärvestä luoteeseen rautatien varret ovat nykyisin lähes kokonaan rakennettua tai muuten muokattua maastoa.

Noin kolmen kilometrin päässä Keijärvestä maasto muuttuu kallioiseksi. Ohuen ja kivisen hiekkamoreenikerroksen peittämien kalliomäkien väleissä on moreenipohjaisia notkelmia, joista moniin on muodostunut pienialaisia soistumia. Korkeuserot ovat niin suuria, että rata kulkee enimmäkseen kallioleikkauksessa tai korkealla penkereellä. Näitä rakennettaessa maastoa on muokattu jo aiemmin melko leveältä alueelta. Radan ympäristö on metsämaastoa.



Rataosuus Keijärvestä tien numero 65 siltaan. Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla. Inventointikohde 1, historiallisen ajan löytöpaikka 1000042942 Vaasantie-Kuruntie rautatien ja valtatie välissä lähellä Keijärven rantaa on merkitty oranssilla pallolla.

Ylöjärven keskustaajamassa rautatielle tai aivan sen läheisyyteen onkin ulottunut useita kaavoitukseen liittyviä inventointeja (Rantanen 2010, Jussila 2011, Sepänmaa & Soisalo 2022). Ainoa aiemmin tunnettu arkeologinen kohde alle sadan metrin päässä ratalinjasta on kuitenkin historiallisen ajan löytöpaikka 1000042942 Vaasantie-Kuruntie ([inventointikohde 1](#)). Se sijaitsee Ylöjärven kylän entisellä peltoalueella noin 150 m päässä Keijärven rannasta. Nykyisin paikka on kapealla joutomaakaistaleella rautatien ja valtatie välissä. Kohde tarkastettiin inventoinnissa. Tarkastuksen perusteella paikalla ei ole muinaisjäännöstä tai muuta suojelukohdetta, vaan kohde on irtolöytöpaikka. Havaintomahdollisuudet löytöpaikan lähiympäristössä ja yleensä koko Keijärven rantavyöhykkeellä ja vanhalla viljelyalueella siitä luoteeseen ovat radan varsilla huonot rakentamisen ja muun intensiivisen maankäytön takia. Rataosuudella Keijärvestä tien 65 sillalle ei löytynyt aiemmin tuntemattomia arkeologisia kohteita.

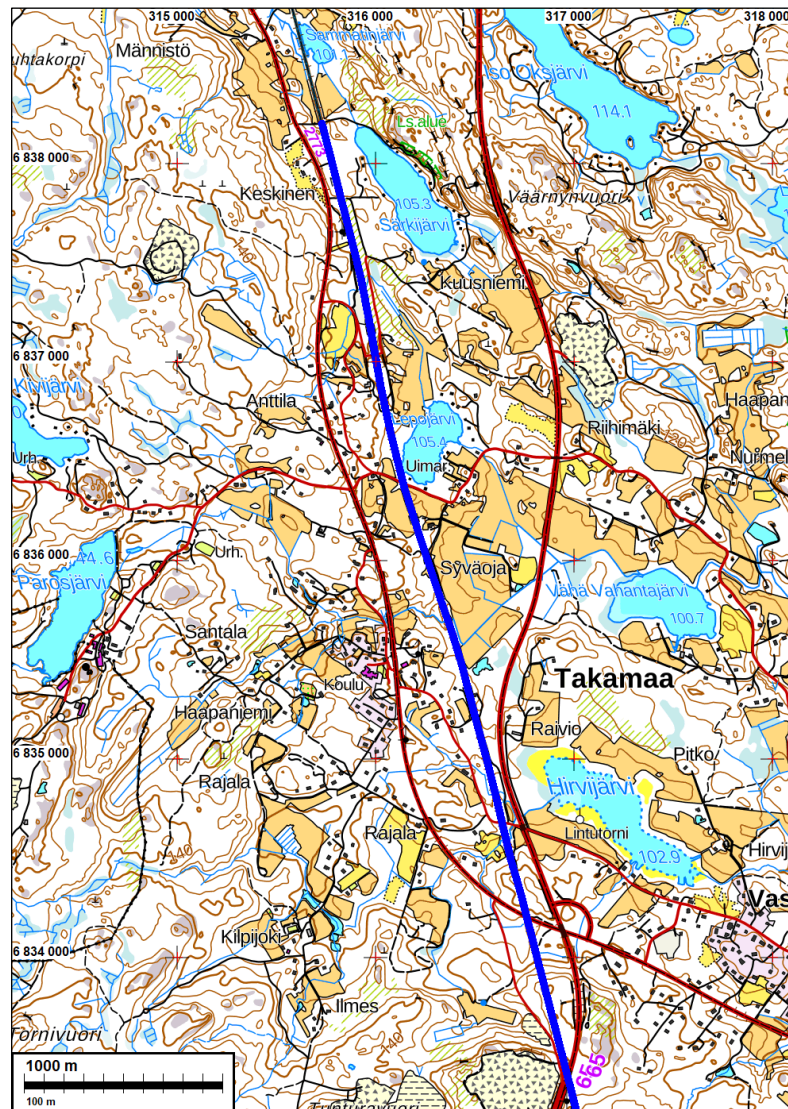


Rataosuus Keijärvestä tien numero 65 ylikulkusiltaan asemoituna 1760-luvun isojakokartalle (Hall 1768b). Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla. Liitoskohdat, joissa ratalinja siirtyy kartalta toiselle, on merkitty kirjaimilla C ja D. Pohjoinen on kartoissa oikealla ylhäällä. Vasemmalla: Keijärven rannalla ratalinja ylittyy Ylöjärven kylän peltoalueen, joka on 1760-luvulla ollut noin 500 m leveä. Kaikki kylän kuusi taloa ovat sijainneet yli 300 m ratalinjasta koilliseen (kuvassa oikealla). Kylän peltojen jälkeen ratalinja kulkee metsämaastossa, jossa radan varrella on ollut joitakin pieniä niittyjä puronotkoissa. Oikealla: Ratalinja jatkuu pohjoiseen metsämaastossa.



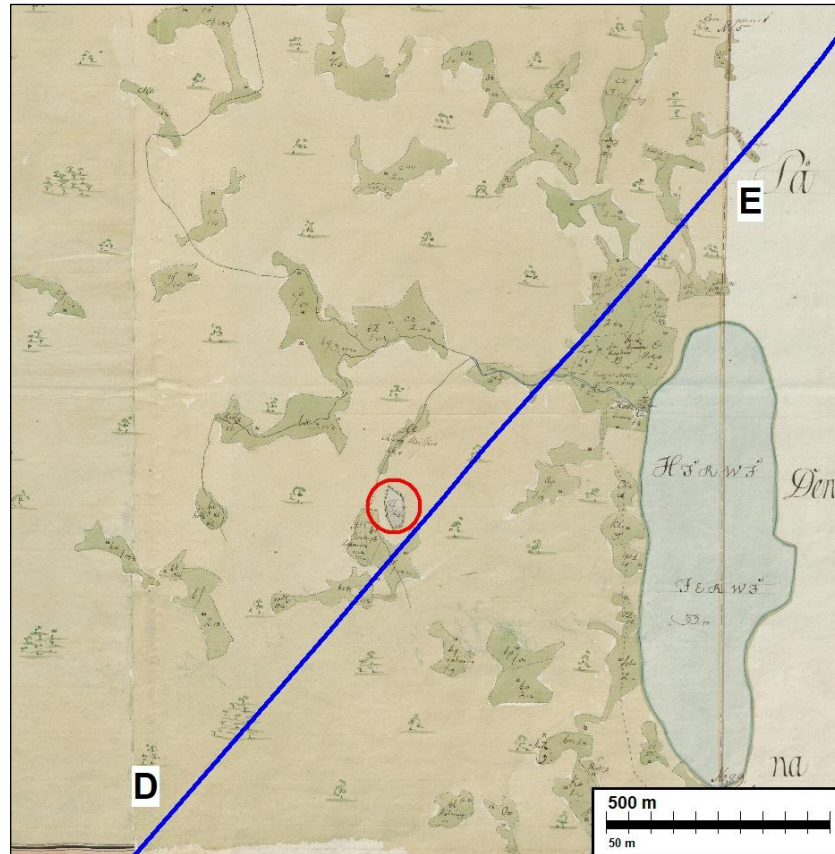
Vasemmalla: Ylöjärven keskustaajaman luoteispuolella rautatie kulkee kalliisessa mäki- ja maastossa, jossa kalliota peittää ohut kivinen hiekkamoreenikerros. Kuvattu etelään. Oikealla: Tyypillistä kivistä, mutta ei vaikeakulkuista hiekkamoreenikangasta rataosuuden pohjoisosassa. Kuvattu kaakkoon. Kuvat: Antti Bilund.

Rataosuus tien numero 65 sillasta Särkijärventiehen

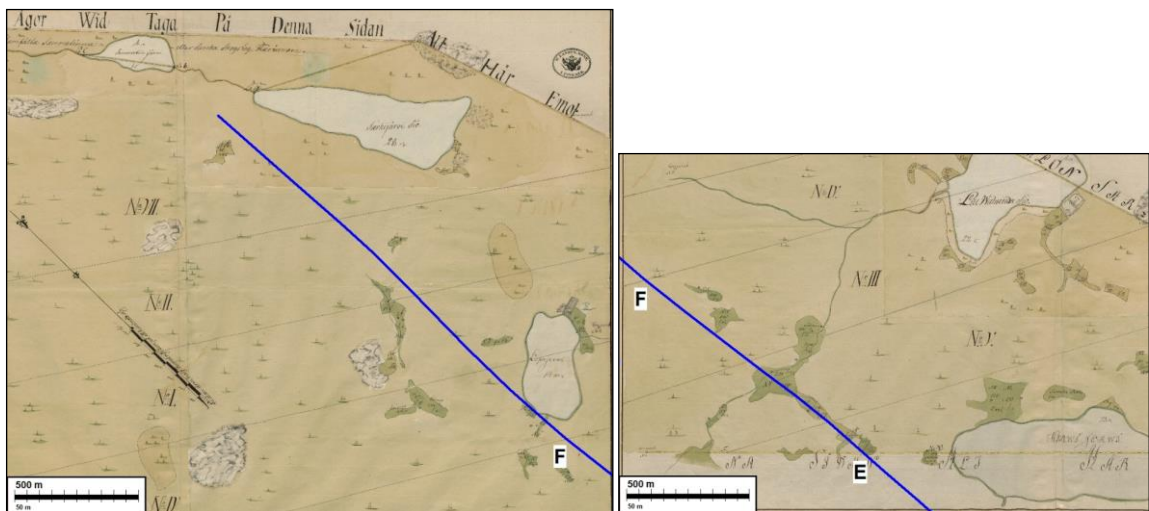


Rataosuus Yläjärven keskustasta tien numero 65 sillasta Särkijärventiehen. Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla.

Valtatien 65 sillasta pohjoiseen rautatie kulkee vielä noin kilometrin kalliomaastossa, kuten etelämpänä, mutta siitä inventoitavan rataosuuden pohjoispäähän maasto on eriluonteista. Kallioalueita on vähän ja ne ovat pienialaisia. Maaperässä on varsinkin mäkien välisissä laajoissa ja loiva-piirteisissä notkoissa hiekkamoreenia hienojakoisempaa, alavammilla alueilla savipitoista maata. Topografialtaan maasto on vaihtelevaa, mutta korkeuserot yleensä pieniä, verrattuna eteläpuolisen alueen kalliomaastoon. Maaperä ja pinnanmuodostus suosivat viljelyä, ja alueella onkin varsin paljon peltoja ja maaseutumaista asutusta. Asutus ei kuitenkaan ole kovin vanhaa. Isojakokartassa 1760-luvulla alue on vielä asumatonta. Eteläosa on Yläjärven kylän metsämaata (Hall 1768b) ja pohjoisosa Lempiäniemen jakokunnan Palonsarka-nimistä ulkopalstaa (Hall 1764). Se nähtiin kartastossa, jonka karttalehdet alueella ovat vuosilta 1909 ja 1910, asutusta on jo melko paljon, mutta ei ratalinjan kohdalla.

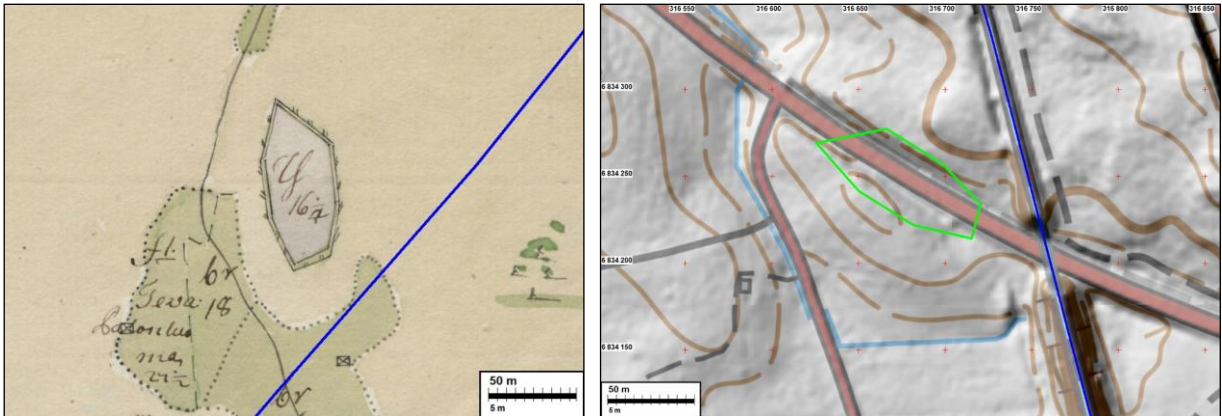


Rataosuus tien numero 65 ylikulkusillasta pohjoiseen asemoituna 1760-luvun isojakokartalle (Hall 1768b). Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla. Liitoskohdat, joissa ratalinja siirtyy kartalta toiselle, on merkitty kirjaimilla D ja E. Pohjoinen on kartassa oikealla ylhäällä. Ratalinja kulkee metsämaastossa, jossa radan varrella on ollut joitakin pieniä niittyjä puronotkoissa. Hirvijärven kohdalla ratalinjan lähellä on kuitenkin ollut yksinäinen pieni pelto metsän keskellä. Pelto on merkitty punaisella ympyrällä ja sitä käsitellään raportin tekstissä.



Rataosuuden pohjoispää Särkijärvelle asti asemoituna 1760-luvun Lempiäniemen jakokunnan isojakokartalle (Hall 1764). Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla. Liitoskohdat, joissa ratalinja siirtyy kartalta toiselle, on merkitty kirjaimilla E ja F. Pohjoinen on kartoissa ylhäältä vähän vasemmalla. Oikeanpuoleisessa kartassa näkyy Hirvijärvi oikeassa alakulmassa. Vasemmanpuoleisessa kartassa näkyy oikealla alhaalla Lepojärvi ja rataosuuden pään yläpuolella Särkijärvi. Ratalinja kulkee metsämaastossa, jossa radan varrella on ollut joitakin pieniä niittyjä puronotkoissa.

Isojakokartassa (Hall 1768b) on hyvin lähellä ratalinjaa yksittäinen pieni pelto metsän keskellä noin puolen kilometriä Hirvijärvestä lounaaseen (N 6834230 E 316680). Isojakokarttaan liittyvän tilusluettelon mukaan pellon nimi on ollut Vähäriihenmoisio ("Vähä rihen moisio"), ja että se on kuulunut Yläjärven kylän Mikkolan talolle. Talo on sijainnut yli viiden kilometrin päässä pellosta nykyisen Ylöjärven keskustaajaman alueella. Paikalle ei ole isojakokartassa merkitty mitään asutukseen viittaavaa. Tällaisen erillisen kaukana asutuksesta olevan pellon syntyminen on kuitenkin saattanut liittyä asutukseen, esimerkiksi torppaan, joka on jo hävinnyt kartan tekoaikana. Paikka tarkastettiin maastossa. Metsässä matalalla harjanteella maan pinta on hyvin sileä ja kivetön, minkä perusteella paikka tosiaan on todennäköisesti ollut peltona. Mitään selviä viljely- tai asutusjäännöksiä paikalla ei kuitenkaan ole.



Vasemmalla: Yksittäinen pieni pelto, Vähäriihenmoisio, 1760-luvun isojakokartassa (Hall 1768b) noin puolen kilometrin päässä Hirvijärvestä ja useiden kilometrien päässä lähimmästä asutuksesta. Paikka on keskellä metsäseutua, jossa kartalla on muuten vain pieniä niittyjä puronotkoissa. Karttaan on lisätty rautatie linja tummansinisellä viivalla. Pohjoinen on kartassa oikealta vähän ylös. Oikealla: 1760-luvun isojakokartassa oleva Vähäriihenmoisio rajattuna vihreällä viivalla peruskartalle. Maaston muotojen perusteella pelto on todennäköisesti sijainnut 15 m etelämpänä, ainakin lähes kokonaan maantien eteläpuolella. Koska paikka on kaukana kaikista isojakokartan varmuudella tarkasti mitatuista kohteista (rajalinjat, kylien lähialueet), on tämän suuruusluokan epätarkkuus hyvin mahdollista.



Vasemmalla: Näkymä maantien (Viljakkalantie) suunnassa kaakkoon. Vähäriihenmoisio on isojakokartan mukaan sijainnut 1760-luvulla osittain tien kohdalla, osittain (ja maastonmuotojen perusteella todennäköisesti kokonaan) tien oikealla puolella kuusikossa. Taustalla näkyy maantien ylittävä rautatiesilta. Oikealla: Maantien lounaispuolella olevassa metsässä maan pinta on hyvin sileä ja kivetön, minkä perusteella se tosiaan on todennäköisesti ollut peltona. Mitään selviä viljely- tai asutusjäännöksiä paikalla ei kuitenkaan ole. Kuvassa tien lounaispuolella olevan loivapiirteisen harjanteen itäosaa. Kuvattu itään. Kuvat:

Antti Bilund.

Rataosuuden pohjoisosassa on Hirvijärven (102,9 mmpy), Lepojärven (105,4 mmpy) ja Särkijärven (105,3 mmpy) ympäristössä notkoja, joiden pohjat ovat tasolla alle 110 mmpy. Idässä olevan Vähä Vahantajärven (100,9 mmpy) ja rautatien välissä on allasmainen laakso, jonka pohjoislaidalla, puolenkilometrin päässä rautatiestä, on kivikautinen asuinpaikka 980010031 Kotikallio (105–112 mmpy). Asuinpaikan on tulkittu sijainneen Vähä Vahantajärven rannalla ennen kuin järven pinta on laskenut nykyiselle tasolle. (Adel 2000, s. 157-162) Toisaalta asuinpaikka on voinut sijaita myös Ancyliusjärven lahdessa, joka on avautunut lounaaseen, kohti pian Näsijärveksi kurotuvaa vesialuetta. Joka tapauksessa Kotikallion asuinpaikka osoittaa, että sen kanssa samoilla tasoilla olevilla notkojen rinteillä rautatien varrella voi olla muitakin asuinpaikkoja. Näitä etsittiin inventoinnissa tarkastamalla peltoja havaintomahdollisuuksien salliessa. Oraspeltoa, jossa havaintomahdollisuudet kuitenkin olivat vielä hyvät, oli jonkin verran Lepojärven eteläpuolisella alueella. Mitään muinaisjäännöksiin viittaavaa ei löytynyt.



Vasemmalla: Noin neljän kilometrin matkalla Lielähti-Lakiala-rataosuuden pohjoispäässä maasto on metsäalueilla vähäkivisempää hiekkamoreenia kuin etelämpänä. Tyypillistä kangasmaastoa Särkijärven länsipuolella Särkijärvenpolun varrella. Kuvattu kaakkoon. Oikealla: Rinnepelloilla maalaji on rataosuuden pohjoispäässä hienoainespitoista moreenia. Kuvassa tarkastettua oraspeltoa rautatien varrella Lepojärven eteläpuolella. Kuvattu etelään. Kuvat: Antti Bilund.

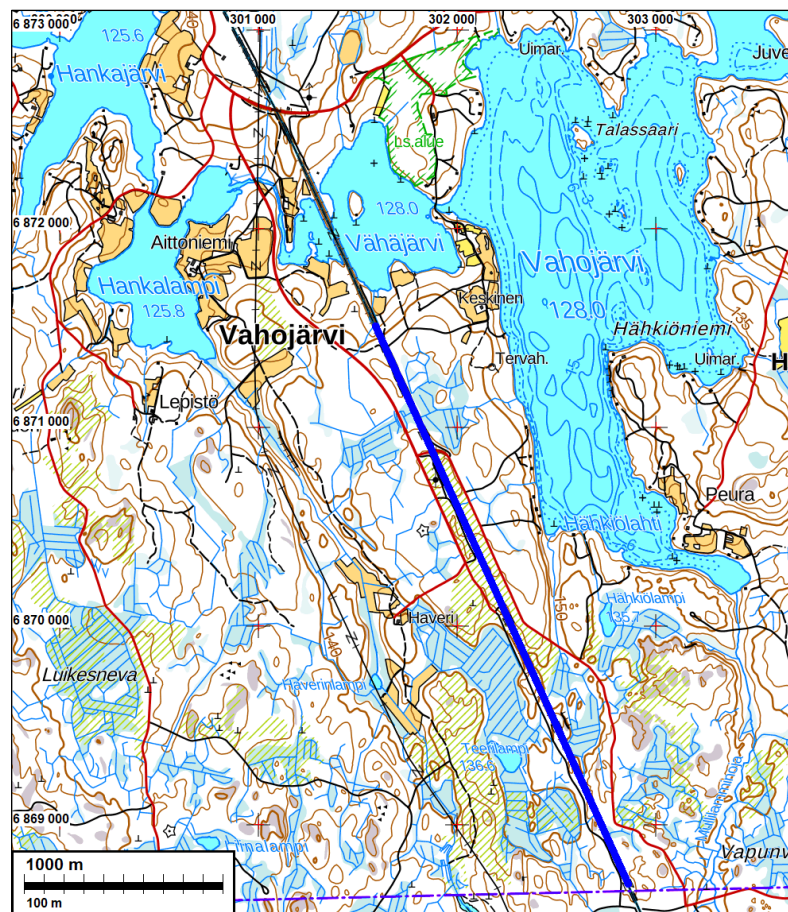
Vahojärven liikennepaikka

Inventoitava rataosuus Parkanon Vahojärven liikennepaikalla on pituudeltaan noin 3,2 km. Se alkaa etelässä Parkanon ja Ikaalisten väliseltä rajalta ja päättyy pohjoisessa lähellä Vähäjärven rantaa. Vähäjärvi (128 mmpy) on osa samassa tasossa olevasta Vahojärvestä länteen laskevaa vesireittiä. Vahojärvi on rautatien itäpuolella lähimmillään 350 m päässä siitä. Rautatie kulkee alueella, joka on korkeusvälillä 135–150 mmpy. Rannansiirtymisajituksen perusteella alue on ollut meren rannalla niin varhaisessa vaiheessa jääkauden jälkeen, että rantasidonnaisten pyyntikulttuurin muinaisjäännösten esiintyminen alueella on hyvin epätodennäköistä. Läheiset pienet järvetkin ovat useita metrejä alempana eivätkö ole voineet ulottua radan varrelle mahdollisista pienistä pinnan korkeusmuutoksista huolimatta. Maasto radan varrella ei muutenkaan ole muinaisjäännösten löytymisen kannalta suotuisaa, sillä se muodostuu melko kivisistä hiekkamoreenikankaista ja -harjanteista sekä näiden välisistä soistuneista notkelmista ja laajemmista soista. Historiallisen ajan maanviljelysasutuksen kannalta alue on syrjäistä ja myöhään asutettua. Pitäjänkartat alueelta on tehty vasta 1890-luvulla, kun on saatu kartoitettua myös alueelta etelään avautuvat laajat kruununmaat.

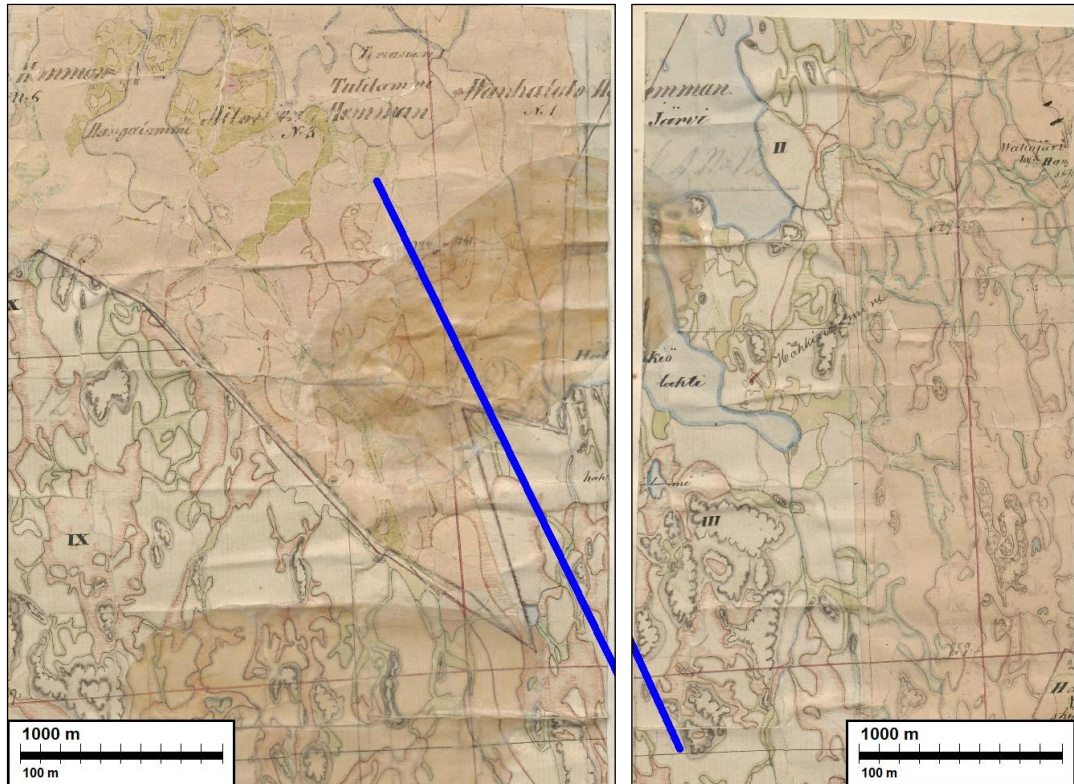
Inventoitavan rataosuuden eteläosa on edelleen valtion maata, jolle on ulottunut vuonna 2012 suoritettu Metsähallituksen kulttuuriperintöinventointi (Laurila 2012, kartta s. 12). Inventoinnissa

on tarkastettu 1900-luvulle ajoittuvat asutusjäännös (Viirtola, Laurila 2012, s. 79-81) ja turvelato (Vapunvuori, Laurila 2012, s. 244-246), jotka sijaitsevat noin puoli kilometriä radasta itään. Kohteita ei ole merkitty muinaisjäännösrekisteriin. Lähimmät siinä olevat arkeologiset kohteet ovat rataosuuden pohjoispään pohjoispuolella olevien vesistöjen pohjoisrannoilla. Inventoitavan rataosuuden lähellä ei näy vanhoissa kartoissa eikä rinnevarjosteessa kohteita, jotka voisivat olla muinaisjäännöksiä.

Koska maasto ei yleensä ole muinaisjäännösten kannalta lupaavaa, painotettiin maaston tarkastuksessa rataosuuden pohjoispäätä, jossa maasto laskee melko jyrkästi Vähäjärven rantaan. Rannalla on pieni peltotilkku juuri inventoitavan alueen ulkopuolella. Rinnettä tarkastettiin pellolle asti erityisesti asutus- ja viljelyjäännösten varalta. Näitä voisi paikalla olla, koska se on vain noin puolen kilometrin päässä lähimmistä vanhoista taloista, jotka sijaitsevat luoteessa Aittoniemessä ja koillisessa Vähäjärven ja Vahojärven välisessä niemessä (pitäjänkartalla "Vanhatalo"). Maasto rinteellä todettiin melko kiviseksi jopa kaskeamista ajatellen. Metsä oli kuitenkin jonkin verran rehevämpää kuin muualla rataosuuden varrella, ehkä metsälaidunnuksen jäljiltä. Mitään asutus- ja viljelyjäännöksiä tai muitakaan arkeologisia kohteita ei kuitenkaan havaittu.



Inventoitava rataosuus Parkanon Vahojärven liikennepaikalla. Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla.



Inventoitava rataosuus merkittynä sinisellä viivalla pitäjänkarttoille. Vasemmalla karttalehti 22110 Ikaalinen 1892 ja oikealla 221301 Ikaalinen 1892. Lähimmät asutut paikat ovat Vanhatalo koillisessa ja Aittoniemi luoteessa noin puolen kilometrin päässä rataosuuden pohjoispäästä.



Vasemmalla: Tyypillistä maastoa inventoitavan rataosuuden keskiosassa. Kuvattu länsilounaaseen. Oikealla: Maastoa radan ja sen länsipuolella kulkevan tien välissä. Oikealla ratapenger muuttuu korkeammaksi, kun maasto laskee eräälle rataosuuden laajemmista soista. Kuvattu kaakkoon. Kuvat: Antti Bilund.



Vasemmalla: Aivan inventoitavan alueen pohjoispäässä maasto laskee melko jyrkästi kohti Vähäjärven rantaan, jonka rannassa on pieni peltotilkku juuri inventoitavan alueen ulkopuolella. Rinnettä tarkastettiin pellolle asti asutus- ja viljelyjäännösten varalta, mutta mitään tällaisia jäännöksiä ei havaittu. Etualalla on rantapellolle laskeutuva tilustie. Vasemmalla näkyy ratapengertä. Metsä on jonkin verran rehevämpää kuin etelämpänä radan varrella. Kuvattu luoteeseen. Oikealla: Maastoa alempana Vähäjärven rantaan laskevalla rinteellä. Maaperä on melko kivistä. Kuvattu etelään. Kuvat: Antti Bilund.

Tulos

Rataosuudella Lielähti-Lakiala tarkastettiin ainoa ratasuunnitteluhankkeen suunnittelualueella aiemmin tunnettu arkeologinen kohde, historiallisen ajan löytöpaikka 1000042942 Vaasantie-Kuruntie. Tarkastuksen perusteella kohde on irtolöytöpaikka, eikä siis suojelukohde. Rataosuudelta ei löytynyt aiemmin tuntemattomia arkeologisia kohteita. Parkanon Vahojärven liikennepaikan suunnittelualueella ei ollut aiemmin tunnettuja arkeologisia kohteita, eikä niitä löytynyt inventoinnissa. Kummallakaan suunnittelualueella ei siis ole suojelukohteita.

20.6.2023

Antti Bilund

Lähteet

- Adel, V. 2000. *Ylöjärvi. Arkeologinen perusinventointi 2000*. Tampereen museot.
- Hall, D. 1761. *Chartan öfver Tewala Berustade Skatte Säteri, med tvenne där under lydande Skatte Augments Hemman uti Ilmaris By, Birckala Sochn Öfre Satakunda Härad och Biörneborgs Län*. Kansallisarkisto. Verkossa: https://astia.narc.fi/uusias-tia/kortti_aineisto.html?id=2547186993.
- Hall, D. 1763. *Chartan öfver Niemis och Lielax Krono Rusthåll, Pohtola Skatte Hemman samt Sivickala, Kuckola och Possila krono Hemmans ägor belägna i Birckala Sochn Öfre Satakunda Öfredels Härad och Biörneborgs Län*. Kansallisarkisto. Verkossa: https://astia.narc.fi/uusiastia/kortti_aineisto.html?id=2547192165.
- Hall, D. 1764. *Charta öfwer Palon Sarka Skogs utjord Lembieniemi Samfälligheten Tilhörig belägen i Birkala Sochn Öfre Satakunda härad och Biörneborgs Län*. Kansallisarkisto. Verkossa: https://astia.narc.fi/uusiastia/kortti_aineisto.html?id=2547197935.
- Hall, D. 1768a. *Chartan öfwer Carla, Rahola och Willilä Skatte Rusthålls, samt Pispala, Hyhky, Waakola och Tohloppi Byars samt Pitkäniemi Cotnets Båställe samfälta ägor belägna i Birkala Sochn Öfre Satakunda Härad och Biörneborgs Län*. Kansallisarkisto. Verkossa: https://astia.narc.fi/uusiastia/kortti_aineisto.html?id=2543501200.

- Hall, D. 1768b. *Chartan öfwer Yläjerwi Bys samfalta ägor belägna i Harju Capellgiäld, af Birkala Sochn Öfre Satakunda Härad och Biörneborgs Län*. Kansallisarkisto. Verkossa: https://astia.narc.fi/uusiastia/kortti_aineisto.html?id=2547215151.
- Jussila, T. 2011. *Ylöjärvi, Keskustan seutu. Muinaisjäännösinventointi 2011*. Mikrolitti Oy.
- Laurila, V. 2012. *Parkano, Ylöjärvi ja Ruovesi kulttuuriperintöinventointi 2012*. Metsähallitus.
- Luoto, K. & Oksanen, E. 2019: *Ylöjärvi, Mäkkylä. Arkeologinen inventointi 2019*. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy.
- Rahtola, J. & Tiainen, T. 2016. Tampere. *Lamminpään asemakaavamuutosalueen (asemakaava 8585) muinaisjäännösinventointi 2016*. Mikrolitti Oy.
- Rantanen, J. 2010. *Ylöjärvi. Kirkonseudun osayleiskaavan muutosalueen historiallisen ajan muinaisjäännösten arkeologinen inventointi*. Pirkanmaan maakuntamuseo.
- Saarenheimo, J. 1974. *Vanhan Pirkkalan historia*.
- Sepänmaa, T & Soisalo, J. 2022. *Ylöjärvi. Siltatien koillispuoleisen sekä Perkonmäen asemakaava-alueiden arkeologinen tarkkuusinventointi 2022*. Mikrolitti Oy.
- Wallenius, J. G. 1822. *Charta öfver Yläjerwi Samfällighets Ägor I Birckala Socken*. Kansallisarkisto. Verkossa: https://astia.narc.fi/uusiastia/kortti_aineisto.html?id=2547215644.

Löytöpaikat

1 Ylöjärvi Vaasantie-Kuruntie

Mjtunnus: 1000042942
Status: löytöpaikka
Ajoitus: historiallinen
Laji: löytöpaikat irtolöytöpaikat

Koordin.: N 6828875 E 319240

Tutkimukset: Bilund & Karhapää 2023 inventointi

Sijainti: Rautatielinjasta n. 10 m lounaaseen.

Huomiot: *Muinaisjäännösrekisteri:* Metallinetsinnässä löytynyt lilja-aiheinen koristehela 15 cm syvyydestä. Havainto myös mahdollisesti rautakautisen veneniitin katkelmasta.

Bilund 2023: Paikka, josta lilja-aiheinen koristehela (KM 43543) on löytynyt, sijaitsee kapealla maakaistaleella lounaassa olevan valtatie ja koillisessa olevan rautatien välissä. Löytöpaikan kohdalla tiepenkereen alalaidan ja rautatien vieressä olevan ojan välimatka on noin 15 m. Löytöpaikan ilmoitettu koordinaattipiste (N 6828875 E 319240), jonka mittaustarkkuudesta ei ole tietoa, on hyvin lähellä rautatiealueen rajaviivaa. Valtatie on rakennettu nykyiselle paikalleen 1950-luvun jälkipuolella ja rautatie on valmistunut vuonna 1971. Ennen valtatie ja rautatien rakentamista löytöpaikan lähialue on ollut satoja vuosia peltoa. Alue on kuulunut Ylöjärven kylään, jonka talot ovat 1760-luvulla piirrettyssä isojakokartassa (Hall 1768b) sijainneet Keijärven länsipuolella, lähimmät noin puoli kilometriä löytöpaikasta pohjoiseen. Vasta 1800-luvun alkupuolella yksi Ylöjärven kylän taloista (vuosien 1818-1822 tilusmittauksiin liittyvän kartan (Wallenius 1822) mukaan Yli-Äijälä, puolet Äijälän talosta, 1847 pitäjänkartassa Mikkolan kestikievari) on siirtynyt löytöpaikan eteläpuolelle, missä myöhemmin on ollut nimellä Mikkola tunnettu talo. Löytöpaikan lähialueella on kuitenkin saattanut olla asutusta tai muuta toimintaa esihistoriallisen ajan puolella, sillä edellä mainitun Mikkolan talon luona, noin 300 m löytöpaikasta etelään sijaitsee tunnettu rautakauden lopun ruumiskalmisto 980010024 Mikkola.

Maasto löytöpaikalla on Teivaalanharjun juurelta koilliseen, kohti Keijärven rantaa hyvin loivasti laskevaa kangasta. Liikenneväylien rakennustyöt ovat voimakkaasti muuttaneet lähiympäristöä. Mahdollisesti ehjänä säilynyttä maaperää on valtatie ja rautatien välissä parin kymmenen metrin levyisenä kaistaleena löytöpaikalta luoteeseen ja kaakkoon. Tämän kaistaleen koillisreunalla, likimain rautatiealueen rajasta koilliseen, kasvaa tiheää pensaikkoa. Kaistaleen lounaisreuna on korkean ruohovartisen kasvillisuuden peitossa. Valtatie tiepenkereen alalaidan tienoilla on harvana ja epäsäännöllisenä rivinä suurempia koivuja. Mahdollisesti ehjänä säilynyttä kais-taletta tutkittiin inventoinnissa metallinilmaisimella, kairaamalla ja kaivamalla koe-kuoppa.

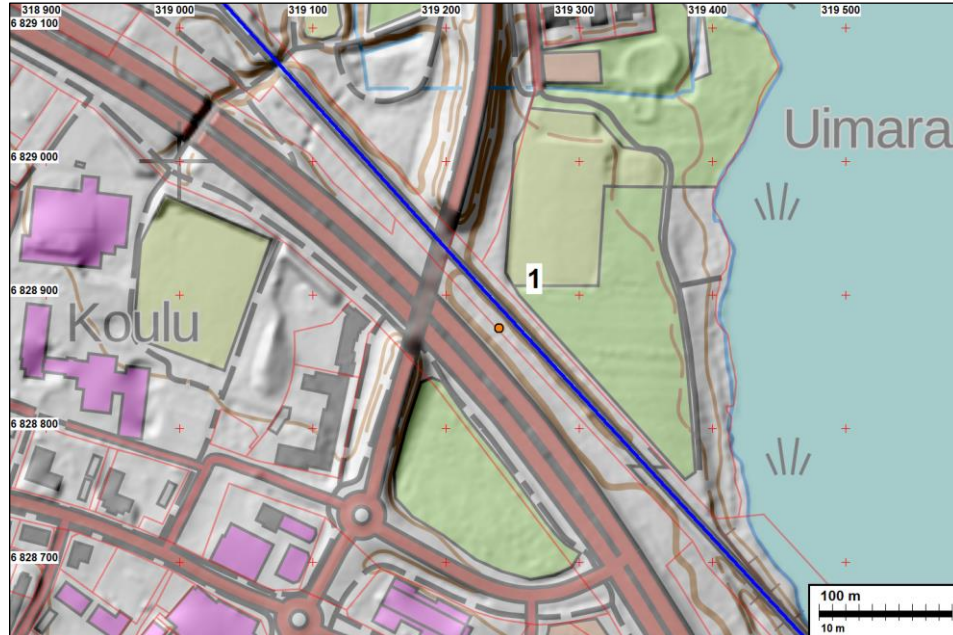
Metallinilmaisintutkimus ulotettiin noin 30 m päähän löytöpaikasta luoteeseen ja kaakkoon. Metallinilmaisimella havaittiin rautasignaaleja melko paljon, kuten voidaan odottaakin vanhalla peltoalueella asutuksen lähellä. Näitä ei tutkittu tarkemmin. Muita kuin rautasignaaleja oli vähän ja useimmat niistä osoittautuivat kasvillisuuden alla maan pinnalla oleviksi alumiinipitoisiksi roskiksi, joita alueelle on todennäköisesti

kulkeutunut valtatie suunnalta. Yksi mielenkiintoiselta vaikuttava ja syvemmältä tuleva signaali havaittiin hyvin lähellä löytöpaikkaa (GPS-mittauksen mukaan noin metrin päässä siitä). Paikalle kaivettiin koekuoppa löydön tunnistamiseksi ja maaperän tarkistamiseksi. Löytö osoittautui noin 15 cm syvyydessä olevaksi virvoitusjuomapullon alumiinikorkiksi.

Koekuopassa maalaji oli hiesun- ja hiedansekaista savimaata. Maa oli tumman harmaanruskeaa 25 cm syvyyteen asti (entisessä pellon kyntökerroksessa), sen alla vaaleampaa, ruskeanharmaata. Kyntökerroksessa oli harmaita savikokkareita ja muutamia 1-2 cm läpimittaisia sorakiviä. On hyvin mahdollista, että näitä on sekoittunut muuten kivettömään maahan tien ja rautatien rakennustöiden seurauksena. Kyntökerroksen alaraja ei ollut terävä, vaan maa vaaleni noin 3 cm matkalla. Mitään anomaliaa maan rakenteessa kyntökerroksen pohjalla ei ollut havaittavissa. Vaalea maa kyntökerroksen alla oli kovaa ja tiivistä. Siinä oli pieniä ruosteenvärisiä rautapitoisia saostumia.

Löytöpaikan ympäristöä tutkittiin kairaamalla noin 10 m säteellä (kymmenen kairasta). Kairaushavainnot olivat samanlaiset kuin koekuopassakin. Kyntökerroksen tai muuten sekoittuneen maan paksuus kovan pohjamaan päällä vaihteli välillä 20-35 cm, mutta nämä erot näyttivät liittyvän paikallisiin maan pinnan epätasaisuuksiin. Mitään anomaliaita maakerroksissa kairauksissa ei havaittu.

Inventoinnissa löytöpaikalta ja sen läheisyydessä ei löytynyt mitään muinaisjäänökseen viittaavaa. Kohdetta on havaintojen perusteella pidettävä irtolöytöpaikkana.



Kohteen koordinaattipiste on merkitty oranssilla pallolla valtatie ja rautatie väliin. Rautatiealueen reuna ja muut kiinteistörajat on merkitty ohuella punaisella viivalla. Rautatien linjaus on merkitty tummansinisellä viivalla.



Vasemmalla: Rautatielinja (sininen viiva), löytöpaikka 1000042942 Vaasantie-Kuruntie (oranssi pallo, inventointikohde 1) ja rautakautinen ruumiskalmisto 980010024 Mikkola (punainen pallo) asemoituna 1760-luvun Ylöjärven kylän isojakokartalle (Hall1768b). Pohjoinen on kartassa oikealla ylhäällä. Ylöjärven kylän kaikki talot sijaitsevat löytöpaikalta pohjoiseen lähellä kartan oikeaa yläkulmaa. Oikealla: Samat arkeologiset kohteet ja rautatielinja vuoden 1822 Ylöjärven kylän jakokartalla (Wallenius 1822). Löytöpaikalta vasemmalle alas, Mikkolan kalmiston lähelle on merkitty uusi tontti myöhemmin Mikkolana tunnetun talon tienoille.



Löytöpaikka ja sille kaivettu koekuoppa ovat etualalla. Koivujen takana on valtatie tiepenger. Taustalla näkyy valtatie ylittävä Kuruntien silta. Kuvattu länteen. Kuva: Antti Bilund.



Vasemmalla: Maalaji koekuopassa oli hiedan- ja hiesunsekaista savea. Entisen pellon kyntökerros noin 25 cm syvyyteen oli tumman harmaanruskeaa, muokkaamatonta maa sen alla vaaleampaa ja harmaampaa. Oikealla: Löytöpaikka kuvattuna tiepenkereen alaosaan. Muinaisjäännösrekisterissä ilmoitettu löytöpaikan koordinaattipiste ja inventoinnissa kaivettu koekuoppa ovat molemmat kuvan keskellä, pensaikon reunassa. Noin viisi metriä niiden takana on rautatien varteen kaivetun oja reuna. Kuvattu itäkoilliseen. Kuvat: Antti Bilund.



Vasemmalla: Rautatien ja valtatie välistä maastoa kuvattuna itäkaakkoon, rautatie vasemmalla ja valtatie oikealla. Löytöpaikka on pensaikon reunassa kuvan keskellä. Oikealla: Rautatien ja valtatie välistä maastoa kuvattuna luoteeseen, valtatie vasemmalla ja rautatie oikealla. Löytöpaikka on pensaikon reunassa kuvan keskellä. Taustalla näkyy valtatie ja rautatien ylittävä Kuruntien silta. Kuvat: Antti Bilund.