

Jatkotoimenpiteet

Tiehallinto lähettää yleissuunnitelman maantielain mukaiseen käsittelyyn Mikkelin kaupungille, Etelä-Savon ympäristökeskukseen, Etelä-Savon maakuntaliittoon sekä Merenkululaitokseen. Lausuntokierroksen yhteydessä yleissuunnitelma tulee yleisesti nähtäville, jolloin siihen on mahdollista tutustua ja jättää tarvittaessa muistutus.



Siltapaikka nykyiseltä tieltä katsottuna.

Lausuntomenettelyn jälkeen Tiehallinto tekee yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen, jossa hyväksytään tien yleispiirteinen sijainti ja tiejärjestelyiden periaatteet, tien hallinnollinen luokka, tien leveys, alustava rakentamiskustannus sekä alustava toteuttamisaikataulu.

Tiesuunnitelman laatimisesta ei ole päätöksiä eikä hanke sisälly Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiriin vuosien 2009–2013 toiminta- ja taloussuunnitelmaan.

Rakentaminen edellyttää vesilain mukaisen luvan hankkimista. Luvassa määritellään sillan vapaan aukon mitat sekä mahdollisesti määrätään rakennustöille luonnosta ja ympäristöstä johtuvia rajoituksia.

Rakentamiskustannukset

Hankkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 5,8 milj. euroa, josta sillan rakentamiskustannusten osuus on 5,2 milj. euroa (MAKU 140,2). Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,6. (laskennassa on otettu huomioon lossin uusimiskustannus 3,5 M€). Hanke on liikennetaloudellisesti kannattava.

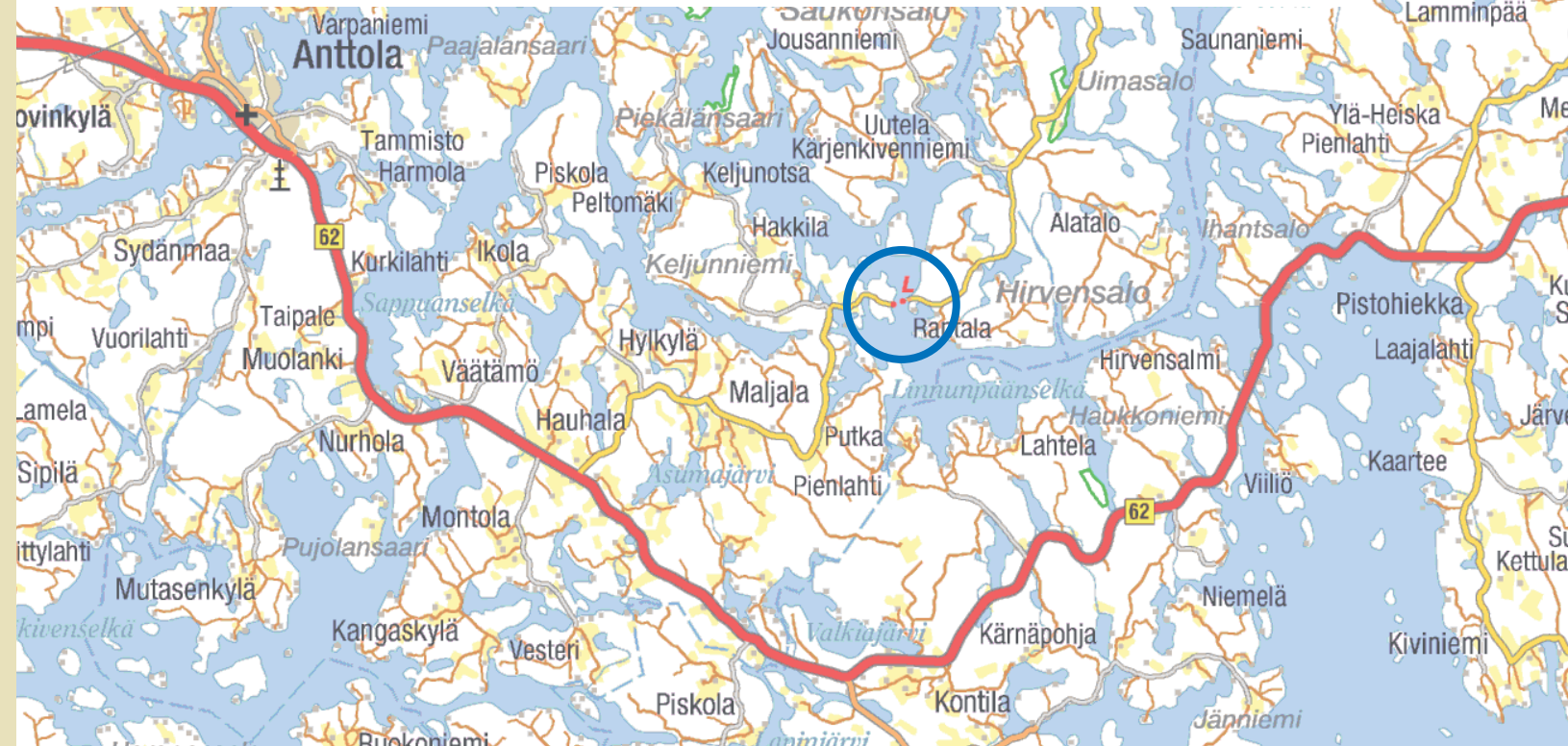


Siltapaikka lounaasta katsottuna.

Konsultti:
FCG Planeko Oy
Osmontie 34, PL 30, 00601 HELSINKI
Puhelinvaihe 010 409 5000, faksi 010 409 5001
www.fcg.fi

FCG Finnish Consulting Group
Infra ja ympäristö

Kuparonvirran lossin korvaaminen sillalla Hirvensalon maantiellä 15147, Mikkeli



Gt-rasterit © Karttakeskus Oy L4356.

Lähtökohdat ja hankeperustelut

Maantie 15147 on yhdystie, joka on osa paikallista tieverkkoa kantateiden 62 ja 14 välillä. Kuparonvirran kohdalla maantie risteää Puumalan ja Mikkelin välisen, noin 2,4 metrin syvyyden hyötyliikenteen matalaväylän kanssa.

Nykyisen tien leveys on 5,6–6,0 metriä, josta päällysteen leveys on 5,1–5,5 metriä. Tien päällyste lossin molemmin puolin on PAB, mutta muuten tie on sorapintainen. Maantiellä on valaistus lossin molemmin puolin yhteensä noin 300 metrin matkalla. Nopeusrajoitus maantiellä on 50 km/h. Nykyliikennemäärä on Kuparonvirran länsipuolella 87 ajon./vrk (raskaat ajoneuvot 13 %) ja itäpuolella 82 ajon./vrk (raskaat ajoneuvot 5 %). Kesäisin liikennemäärä on merkittävästi suurempi, noin 110–120 ajon./vrk, kesäasukkaista ja turisteista johtuen.

Kuparonvirran lossi on otettu käyttöön vuonna 1978, vuonna 2001 lossia peruskorjattiin ja vuonna 2011 lossi poistuu käytöstä. Virran leveys lossin kohdalla on 235 metriä. Lossin

kantavuus on 44 tonnia ja se ottaa kerrallaan noin kymmenen henkilöautoa. Lossi liikennöi tarvittaessa arkisin klo 6–22 ja viikonloppuisin klo 9–22. Tiehallinto on maksanut Kuparonvirran lossin käytöstä lauttaliikennemaksua noin 270 000 €/v.

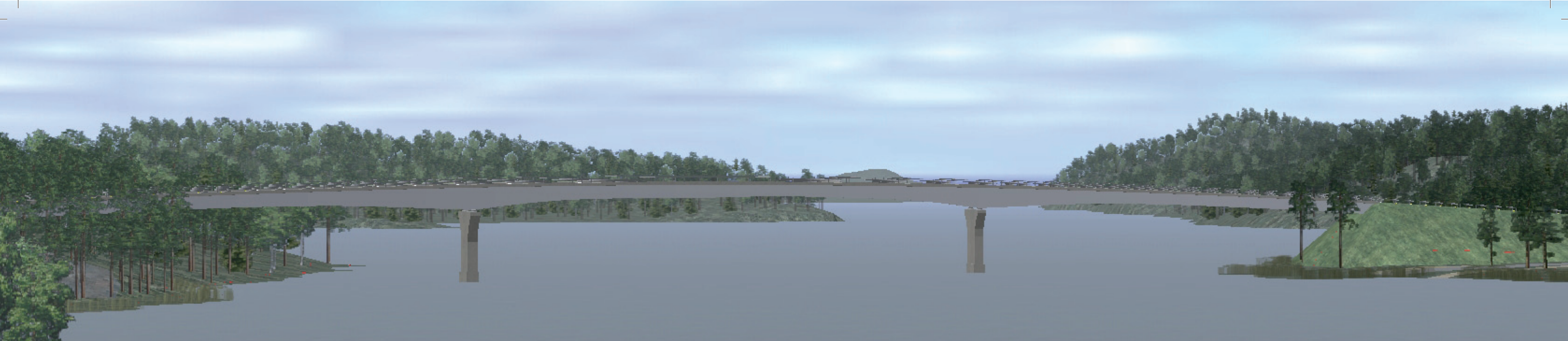
Puumala–Mikkeli väylä on hyötyliikenteen matalaväylä. Väylää käyttävät Kuparonvirran kohdalla uiton lisäksi huviveneet ja satunnaisesti risteilyalukset. Väylän pienvieneliikenne on vilkasta. 2000-luvulla Kuparonvirrasta on keskimäärin vuosittain mennyt noin 40 000 m³ uittopuita vuodessa. Viikkainta uitto on kesäkuun puolesta välistä elokuun puoliväliin. Uittokausi on perinteisesti ajoittunut välille 15.5.–30.9.

Hankkeen tavoitteena on suunnittelukohteena olevan tieosan parantaminen korvaamalla nykyinen lossiyhteys toteuttamiskelpoisella ja teknistaloudellisella siltaratkaisulla, joka sopeutuu hyvin ympäristöön.

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kaupparenkatu 4, 45100 KOUVOLA
Jouko Pohjo, puh. 0204 22 6228, jouko.pohjo@tiehallinto.fi
www.tiehallinto.fi

TIEHALLINTO
VÄGFÖRVALTNINGEN

TIEHALLINTO
VÄGFÖRVALTNINGEN



Kuparonvirta etelästä katsottuna.

Yleissuunnitelma

Nykyiset ongelmat

Lossi aiheuttaa tieliikenteelle viivytyksiä, jotka ovat keskimäärin noin neljä minuuttia. Uitettavan nippulautan sattuessa lossin kohdalle aiheutuu siitä noin tunnin odotus tieliikenteelle.

Hankkeen tavoitteet

Alue- ja yhdyskuntarakenne

- Parantaa yhdyskuntarakenteen ja alueidenkäytön taloudellisuutta
- Parantaa vaikutusalueen ja palveluiden saavutettavuutta
- Välttää maa-alueiden pirstoutumista.

Liikenne ja kulkuyhteydet

- Tiejakson ohjenopeus on 60 km/h
- Suuntauksessa noudatetaan vähintään ohjearvoja
- Siltapaikalla tiegeometriassa toteutuu optinen ohjaus
- Tien poikkileikkaus on 7/6 m
- Tieliikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranevat.

Ihmiin kohdistuvat vaikutukset

- Parantaa asukkaiden elinoloja ja asumisen viihtyisyyttä
- Vähennetään liikenteen aiheuttamia päästöjä
- Parantaa tien varren kylien elinvoimaisuutta
- Ottaa huomioon paikallisiin virkistysalueisiin liittyvät arvot
- Vähentää estevaikutusta.

Luonnonolot

- Tie- ja siltaratkaisut ovat mahdollisimman hyvin maisemaan ja ympäristöön soveltuvia
- Säästeliäs maa-ainesten käyttö.

Taloudelliset vaikutukset

- Parantamistoimenpiteet ovat kustannuksiltaan toteuttamiskelpoisia.

Toimenpiteet

Nykyistä maantien linjausta siirretään noin 0,5 kilometrin matkalla. Kuparonvirran länsipuolella uusi tielinjaus erkaneekin nykyisen tien pohjoispuolelle noin 300 metriä ennen lossia yhtyen nykyiseen tiehen itärannalla 300 metriä lossilta. Silta on rakenteeltaan teräsbetonikantinen liittopalkkisilta, jonka

hyödyllinen leveys on 7,5 metriä ja jännemitat 88 + 112 + 88 = 288 metriä. Sillan alikulkukorkeus on 12,5 metriä. Maantien mitoitusnopeutena on suunnittelujaksolla käytetty 60 kilometriä tunnissa. Parannetun tien poikkileikkaus on 7/6 metriä, jolloin ajoradan leveys on 6,0 metriä ja molemmin puolin on 0,5 metriä leveät pientareet.

Vaikutukset

Autoliikenteen kannalta merkittävin vaikutus on tieliikenteen ulkopuolisten haittojen ja viivytysten poistuminen. Tämä helpottaa matkojen suunnittelua, poistaa lossin aiheuttaman liikennevirran pysähtelyt ja parantaa liikenneturvallisuutta. Raskaan liikenteen liikennöitävyys paranee, koska painorajoitukset ja lossille pysähtymisen tarve poistuu. Uuden tielinjauksen vaakageometria paranee. Riittävän alikulkukorkeuden saavuttamiseksi joudutaan tien tasaus sijoittamaan sillan läheisyydessä merkittävästi nykyistä tietä korkeammalle ja tästä aiheutuu pitkätköt nousut sillan molemmin puolin.

Vesiliikenteen aiheuttamat viivytykset autoliikenteelle poistuvat. Huvialusliikenteen olosuhteet paranevat, koska niiden

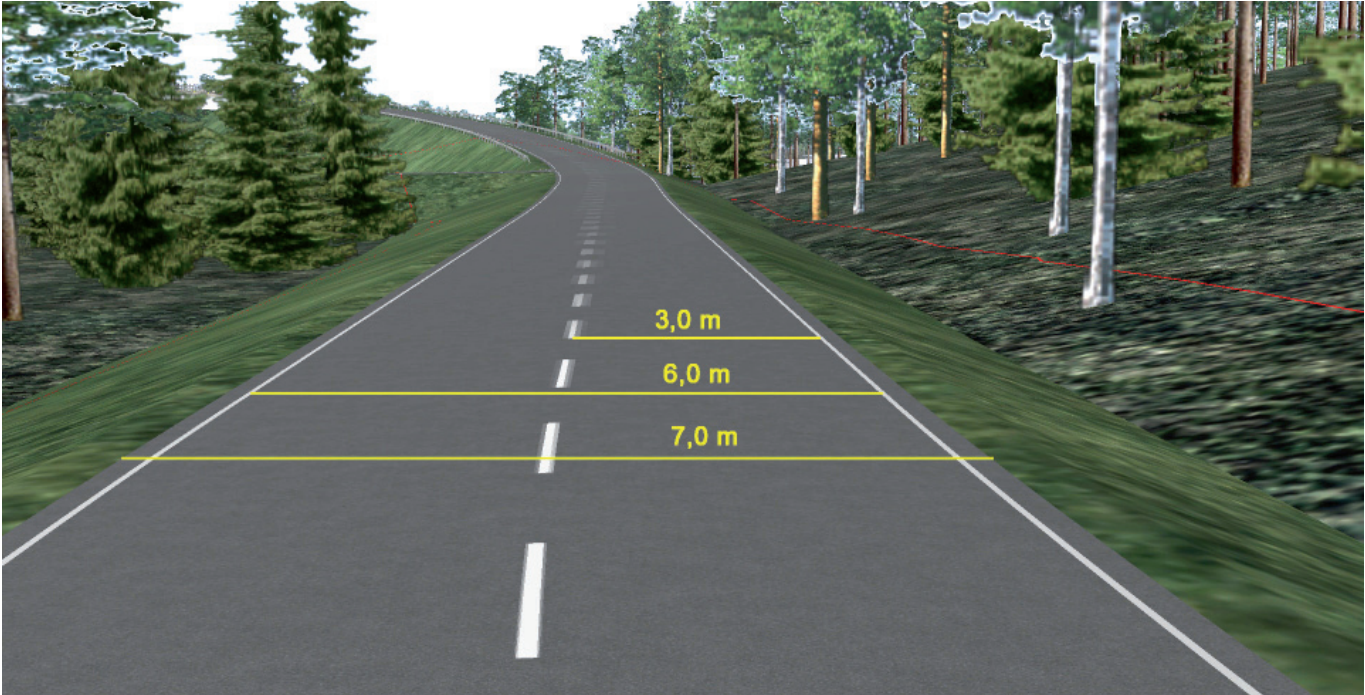
ei enää tarvitse huomioida väylän poikki kulkevaa lossiliikennettä. Sillan keskiaukon jännemitat tekevät vesiväylästä avaran ja mahdollistavat vesiliikenteen (alikulukorkeus 12,5 m).

Siltarakenne näkyy maisemassa enimmillään noin 2,9 kilometrin päähän ja niiltä osin muuttaa maisemaa. Sillan itäpään penger on korkea ja ulottuu vesirajaan asti. Sen sijaan länsipään penger on pieni.

Hankkeen vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön ovat vähäiset sekä määrällisten että laadullisten tekijöiden perusteella. Itäpuolen kesämoikeille johtava yksityistie sijoittuu liito-oravien ruokailualueelle. Laaditun liito-oravaselvityksen mukaan hanke ei vaikuta liito-oravan lisääntymis- ja levähdysalueeseen. Selvitysalueelta tai sen läheisyydestä ei löydetty eikä ole tiedossa uhanalaisten tai silmälläpidettävien kasvi- tai eläinlajien esiintymiä.

Uusi tielinjaus noudattaa Etelä-Savon seutukaavan periaatteita. Tien rakentamisen vaikutukset maankäyttöön ovat vähäiset, koska linjaus sijoittuu pääasiallisesti rakentamattomaan ympäristöön.

Uuden tien poikkileikkaus.



Siltapaikka idästä katsottuna.

