

Mt 15123 Hätingvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala

Päivitetty: 22.9.2025



Hätingvirran lossi Puumalassa korvataan 413 metriä pitkällä sillalla, jonka alikulkukorkeus on laivaväylän keskikohdalla 24,5 metriä. Sillan rakentamisen tavoitteena on parantaa Lintusalon saariston asutuksen ja elinkeinoelämän yhteyksiä mantereelle.

Nykytila

Lintusalon maantie 15123 johtaa Puumalasta Niinisaareen ja edelleen Lintusaloon. Hätingvirran lossiyhteys risteää Lauritsala–Savonlinna-syväväylää (osa TEN-ydinverkkoa), jonka nimellissyvyys on 4,2 metriä. Syväväylä muodostaa läpi vuoden liikennöitävän kauppaliikenteen ja uiton pääväylän pohjoisen ja eteläisen Saimaan välille.

Maantien keskimääräinen liikennemäärä noin 265 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on 7,2 %. Kesäaikaan liikennemäärä on muihin vuodenaikoihin verrattuna n. 1,6-kertainen johtuen vapaa-ajan asuntojen suuresta määrästä alueella. Lossiyhteys aiheuttaa tienkäyttäjille keskimäärin 9 minuutin viiveen. Lossin rikkoontuessa tai puu-uiton keskeyttäessä lossiliikenteen, saariston ja mantereiden välillä ei pääse kulkemaan. Liikennöintiongelmia ja liikenteen kiireellisyys korostuvat hälytysajoneuvojen kohdalla.

Lossista aiheutuu tienpitäjälle noin 0,7 M€ vuotuiset liikennöintikustannukset.

Aikataulu

- Yleissuunnitelma on hyväksytty v. 2006.
- Tiesuunnitelma on lainvoimainen.
- Hanke sisältyy Väyläviraston laatimaan investointi-ohjelmaan vuosille 2025–2032.

Kuvattu paikka Suomen kartalla



Hankkeen tavoitteet

Hätingvirran yli rakennetaan uusi silta, joka korvaa lossiyhteyden. Viisiuukkoisen sillan vapaa alikulkukorkeus on 24,5 m vedenpinnasta, hyödyllinen leveys on 8,0 m ja kokonaispituus noin 413 m. Tien linjaus ja korkeusasema laaditaan siten, että tien liikenneturvallisuus paranee ja nopeustaso säilyy koko matkalla 60 km/h.

Kiinteä yhteys mahdollistaa vapaan kulun saariston ja mantereiden välillä sekä nopeuttaa ajoneuvoliikenteen liikkumista. Valittu vesiliikenteen alikulkukorkeus ei muuta kaupallisen alusliikenteen nykyisiä olosuhteita. Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

Yksityistiejärjestelyjä tehdään niiltä osin, missä teiden liittymät jäävät sivuun tai katkeavat.

Vaikutukset

HK-suhde on 2,0, eli hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

- + Ajoneuvoliikenteen sujuvuus paranee
- + Pelastustoimen toimintaedellytykset turvataan
- + Lauttaliikenteen palvelumaksut poistuvat

- Rakentamisesta aiheutuu jonkin verran haittaa tienvarren asukkaille ja liikenteelle
- Meluhaittaa ei pystytäkään täydellisesti torjumaan, mutta haitta ei ole merkittävä

Mt 15123 Hätingvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala

Hankearvointitietoa

Edellinen hankearvointi on tehty osana Väyläviraston vuoden 2019 selvitystä Lyhyitä lauttavälejä korvaavien siltojen hankearvointi (Väyläviraston julkaisu 42/2019). Tiesuunnitelman hankearvointi valmistui joulukuussa 2022.

Hanke edistää liikenteen toimivuutta ja kestävyttä, sekä parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinoelämän, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Siltaratkaisu parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Hankkeen merkittävin vaikutus on nykyisen lossiyhteyden aiheuttaman viiveen poistuminen. Kiinteä yhteys mahdollistaa vapaan kulun saariston ja mantereiden välillä sekä nopeuttaa ajoneuvoliikenteen liikkumista. Valittu vesiliikenteen alikulkukorkeus ei muuta kaupallisen alusliikenteen nykyisiä olosuhteita.

Lossin päästöt ovat huomattavasti suuremmat kuin sillalla kulkevan tieliikenteen. Lossi kuluttaa vuodessa yli 57 000 litraa polttoainetta ja sen hiilidioksidipäästöt ovat noin 88 tonnia vuodessa. ELY-keskus on arvioinut lossiliikenteen sähköistymisen tapahtuvan vuoden 2027 loppuun mennessä, mikäli siltaa ei toteuteta. Sähköistäminen pienentää päästöjä merkittävästi, mutta tarkkaa arviota sähköisen lossin päästöistä ei ole.

Korkealta sillalta ajoneuvoliikenteen aiheuttama melu kantautuu laajemmalle alueelle.

Meluselvityksen perusteella vuoden 2030 ennustetilanteen melutasot eivät ylitä ohjearvoja suunnittelualueella ympäröivillä asunto- ja loma-asuntoalueilla eikä erillisiä meluntorjuntatoimenpiteitä näin ollen tarvita. Melutasot jäävät alle päivämelutason 45 dBA ja yömelutason 40 dBA lähimpienkin rakennusten osalta.

Hankkeen HK-suhde on 2,0 ja hanke on selvästi kannattava, vaikka sillan rakentamiskustannukset olisivat arvioitua korkeammat tai vaikka laskentamenetelmään sisältyvät epävarmuustekijät toteutuisivat ja hankkeen hyödyt jäisivät arvioitua pienemmiksi.

Riskit

Rakentaminen edellyttää vesilain mukaisen luvan hakemista.

Kustannukset

Hankkeen kustannusarvio on noin 14,8 M€ (MAKU 145, 2020=100).

Lisätietoa

Pohjois-Savon ELY-keskus, Projektipäällikkö Linda Niskanen, p.0295 026 124
Väylävirasto, Osastonjohtaja Tapio Ojanen, p. 029 534 3209



Väylävirasto
Trafikledsverket



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen