VÄYLÄ

Vt 14 SAVONLINNAN VÄYLÄHANKKEET

Kolmen vaiheen hankekokonaisuutta rakennettiin 2009–2019

Sisällysluettelo

Vt 14 Savonlinnan väylähankkeet valmistuvat Laitaatsalmen myötä 4

Kyrönsalmi ja Laitaatsalmi aikojen saatossa 8
- Linna luodolle 8
- "Långs bro pitkä silda" 8
- "Laita silda" 11
- Satamat vesiteitä palvelemassa 12
- Mustan virran ylikulku 13

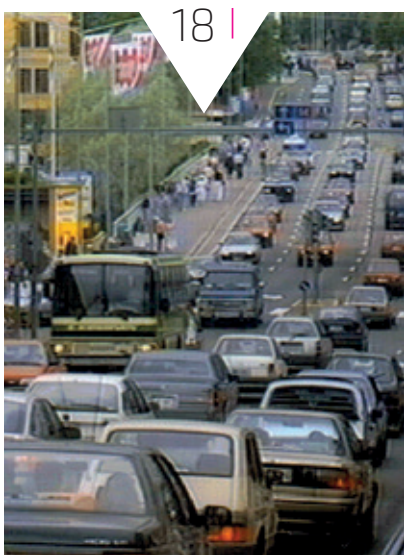
Savonlinnan väylähankkeiden suunnitteluvaiheiden taustat 18
- Vilkas tieliikenne kulki keskellä kaupunkia 18
- Laivaliikenteelle tarvittiin toimivampi syväväylä 19
- Suunnitelmaratkaisujen vaiheista 20

Kolmen osahankkeen kokonaisuus 24

Uusi avattava silta Kyrönsalmeen ja turvallisempi tieosuus 26

Rinnakkaistiestä rantaväylä 28
- Rinnakkaistien osuus 28
- Haastavat vesistöruoppaukset 29
- Pääskylahden ratapiha 29

Laitaatsalmen väylähankkeiden toteutus 30
- Valmistelevat työt ja Laitaatsalmen ratasilta 30
- Pääurakan urakkamuoto ja töiden kilpailutus 30
- Laitaatsalmen sillat ja tietyöt 32
- Rantalan tukimuuri 32
- Laivaväylän ruoppaus ja uuden syväväylän avaaminen 32
- Jatkotoimenpiteet 33



Savonlinna-hankkeen hyödyt ja vaikutukset 35
Liikenne kulkee nyt sujuvasti 35
Laitaatsalmen syväväylä 38
Liikenneturvallisuus parantunut 38

Savonlinnan tärkein rakennushanke sitten Olavinlinnan 40

Savonlinnan väylähankkeet edustavat nykyaikaisen liikenneväyläsuunnittelun ja toteutuksen korkeaa tasoa teknisen osaamisen ja luonnonarvojen huomioimisen osalta.

Vt 14 Savonlinnan väylähankkeet valmistuvat Laitaatsalmen myötä

Kaikilla isoilla tiehankkeilla on pitkä historia ja yhteyksien parantamisen tarpeet kehittyvät ajan saatossa.

Rautatie Savonlinnaan ulottui Elisenvaarasta Savonlinnaan vuonna 1908, ja tässä yhteydessä syntyi avattava ratasilta Kyrönsalmeen. Sitä ennen salmi ylitettiin lossia käyttäen. Tätä ratasiltaa käytti vuodesta 1935 alkaen sekä rata- että maantieliikenne aina vuoteen 1968 saakka, jolloin valmistui ensimmäinen avattava maantiesilta Kyrönsalmeen. Tämä ensimmäinen avattava maantiesilta jouduttiin uusimaan varsin pian. Vuosina 1998–2000 vanhan sillan pohjoispuolelle rakennettiin uusi avattava maantiesilta. Vanhan sillan perustukset jäivät odottamaan toista avattavaa siltaa noin 10 vuodeksi.

Laitaatsalmessa erilaisia puusiltoja lienee ollut jo Olavinlinnan rakentamisen jälkeen 1500-luvun alusta. Ensimmäinen kivisilta Laitaatsalmeen on lehtitietojen mukaan rakennettu 1850-luvun lopussa. Rautatie Savonlinnasta Pieksämäelle valmistui 1914. Ensimmäinen teräsbetoninen maantiesilta valmistui Laitaatsalmeen 1934. Laitaatsalmen syväväylähankkeen yhteydessä jouduttiin purkamaan uudempi vuonna 1961 valmistunut maantiesilta. Laitaatsalmen siltojen leveyteen, korkeuteen ja uoman syvyyteen on vaikuttanut uiton kasvaneet vaatimukset. Uittotoiminta on alkanut 1800-luvun lopulla.

Savonlinnan ohikulkutien nyt valmistunutta hankkeiden kokonaisuutta on suunniteltu jo 1950-luvulta alkaen. Suunnittelukohteena Savonlinna onkin ollut erityisen haastava, koska työssä on jouduttu ottamaan huomioon kaikkien liikennemuotojen (maantien, rautatien, vesiliikenteen) tarpeet niin Kyrönsalmessa kuin Laitaatsalmessakin. Keskeisinä elementteinä ovat olleet edellä mainittujen eri liikennemuotojen risteämiskohtien lisäksi myös tie- ja katuverkon toimivuus ja kaupunkikuva. Ja itse suunnittelukohteet ovat olleet todella alan huippuosaamista vaativia: avattavat maantiesillat Kyrönsalmeen, ratasilta Laitaatsalmeen, Suomen suurimmat teräsbetonipalkkisillat Laitaatsalmeen, syväväylälle vaativa tukimuurirakenne Rantalan kohdalle ja väylien osalta hienot rantaväylän ympäristörakenteet. Tästä todella monivaiheisesta prosessista kerrotaan tarkemmin tämän dokumentin kohdassa 3.

Laitaatsalmessa erilaisia puusiltoja lienee ollut jo Olavinlinnan rakentamisen jälkeen 1500-luvun alusta. Ensimmäinen kivisilta Laitaatsalmeen on lehtitietojen mukaan rakennettu 1850-luvun lopussa. Uusi silta valmistui 2019.

Savonlinnan hankkeet saivat jäntevän etenemisen polun, kun liikennepoliittisessa selonteossa vuonna 2008 Savonlinnan hankkeesta muodostettiin hankekokonaisuus, joka sisälsi kolme vaihetta:

1. Valtatie 14 välillä Ruislahti–Miekkoniemi ja Kyrönsalmen uusi avattava maantiesilta
2. Valtatie 14 välillä Laitaatsalmi–Ruislahti ja Pääskylahden ratapihan parantaminen eli rantaväylän toteuttaminen
3. Laitaatsalmen tie-, rata- ja vesiväyläjärjestelyt

Itse kunkin hankeosan toteuttamisesta on kerrottu kohdissa 5–7.

Itse sain Vt 14 Laitaatsalmen kohta-hankkeen toteuttamisen vastuulleni vuonna 2014. Ensimmäinen tehtäväni oli hankkeen suunnitelmiin tutustuminen ja jatkosuunnittelutarpeiden määrittäminen. Loppuvuodesta 2014 käynnistimme tiesuunnitelma-aineiston täydentämisen urakkatarjouspyyntövalmiuteen. Ne valmistuivat talvella 2015 siten, että rakentamisen kilpailuttaminen oli mahdollista keväällä 2015. Kesäkuussa 2015 tehdystä hankintapäätöksestä valitettiin Markkinaoikeuteen. Urakka kilpailutettiin uudelleen kesällä 2016 tavoitteena riskitön eteneminen ja urakkakilpailun voitti jälleen Destia Oy.

Hankkeen pääurakan rakentaminen pääsi käyntiin heti urakkasopimuksen

Suunnittelutyössä on jouduttu ottamaan huomioon kaikkien liikennemuotojen, maantien, rautatien, vesiliikenteen tarpeet niin Kyrönsalmessa kuin Laitaatsalmessakin, sekä keskeisenä elementtinä katuverkon toimivuus ja kaupunkikuva.

Itse rakentaminen on tarjonnut monia vaativia ja mielenkiintoisia vaiheita. Jättimäisen betonisillan telinetöiden ja kannen muottitöiden suuruusluokka on ollut ainutlaatuinen kokemus.

allekirjoittamisen 16.8.2016 jälkeen. Töiden aloittamista edesauttoi kesällä 2015 tehdyt valmistelevat työt, muun muassa puuston poisto. Junaliikenne Laitaatsalmessa päättyi 1.9.2015, jonka jälkeen tehtiin tarvittavat muutokset turvalaitteisiin. Vanhaa rataa purettiin tässä yhteydessä noin kilometrin matkalta, ja materiaali käytettiin uudelleen Savonlinnan itäpuoleisen radan parantamiseen.

Itse rakentaminen on tarjonnut monia vaativia ja mielenkiintoisia vaiheita. Jättimäisen betonisillan telinetöiden ja kannen muottitöiden suuruusluokka on ollut ainutlaatuinen kokemus. Hissien toteuttaminen ja siihen liittyvän talotekniikan ratkaisujen yksityiskohtainen pohdinta on ollut vaativaa ja mielenkiintoista. Ruoppausten monivaiheinen toteuttaminen ovat mieleenpainuva kokemus. Laitaatsalmen ruoppaukset alkoivat syksyllä 2017 ja ne jatkuivat suunnitelman mukaan syksyllä 2018. Ruopattavan maanpohjan tiukkuuden ja konerikkojen vuoksi ruoppaukset päättyivät lopulta vasta kesällä 2019. Tie- ja vesiliikenteen tarpeet onotettu huomioon koko hankkeen ajan eri työvaiheita toteutettaessa.

On ollut hieno kokemus päästä omalta osaltaan toteuttamaan Savonlinnan väylien parantamista ja syväväylän siirtämistä Laitaatsalmeen, olla mukana toteuttamassa historiaa. Uskon kaikkien Savonlinnan eri vaiheiden hankkeisiin osallistuneiden tuntevan pientä salaista ylpeyttä osallistumisestaan.

Kiitän kaikkia hankkeiden toteuttamiseen osallistuneita tahoja ja henkilöitä erinomaisesta työstä.

Projektipäällikkö Hannu Nurmi

Kolmesta palasesta koostuneen Savonlinnan väylähankkeiden viimeinen osuus valmistui 2019.

Kyrönsalmi ja Laitaatsalmi aikojen saatossa

TEKSTI: Martti Koponen, Maakuntamuseon arkeologi

Linna luodolle

Saimaa on jo tuhansia vuosia tarjonnut oivia kulkureittejä, ja maantieteellisen sijaintinsa ansiosta Savonlinna on ollut Saimaan solmukohta, josta vesiä pitkin on päässyt Mikkeliin, Lappeenrantaan, Varkauteen ja Joensuuhun, kanavien valmistuttua myös Kuopioon ja Nurmekseen sekä maailman merille.

Vesistöt olivat tärkeitä myös talviliikenteessä: kulku oli helpompaa tasaisia, usein suorempiakin ja lukuisampia reittejä kuin kesäajan varsin huonokuntoisia, mutkittelevia ja mäkisiä kärrypolkuja ja maanteitä pitkin.

Vuonna 1475 alettiin rakentaa linnaa Kyrönsalmen keskellä olevalle pienelle kalliosaarelle. Ympäri vuoden sulat vedet pakottivat jo linnan rakentajat turvautumaan vesitiekuljetuksiin. Sittemmin salmesta kulkivat isot veneet kuljettaen tervaa Lappeeseen, josta tynnyrit kuljetettiin edelleen Viipuriin ja maailmalle, kunnes 1700-luvun alkupuolen sodat ja uudet rajat katkaisivat vanhat kauppatiet. 1700-luvun sodissa raja siirtyi Saimaalle ja Turun rauhassa 1743 Savonlinna ympäristöineen luovutettiin Venäjälle. Myöhemmin linnan ohi kulkivat purjelotjat, Saimaan tervahöyryt, valkokylkiset matkustajalaivat ja monet muut pienemmät ja isommat alukset. Kapea, hankalasti purjehdittava väylä korvattiin vasta vuonna 2019 uudella Laitaatsalmen kautta kulkevalla syväväylällä.

Savonlinna on syntynyt linnan naapuriin – saarille ja salmien rannoille. Vanhaa kaupunkia rajoittivat idässä Kyrönsalmi ja lännessä Haapasalmi. Asutuksen laajetessa länteen tuli vielä vastaan Laitaatsalmi. Ja sitä ennen vielä Pilkkakoski, "aivan mitätön ja epäsiisti puropahanen". Jo vuonna 1908 kaupunginvaltuusto kehotti täyttämään Pilkkakoskea, jotta siinä seisova vesi häviäisi. Ja se täytettiinkin, kun rakennettiin rautatie Haislahteen.

"Långs bro pitkä silda"

Olavinlinnan perustamisen jälkeen tuli tarve sekä hallinnollisista että sotilaallisista syistä parantaa maayhteyksiä erityisesti länteen, jonne matkantekoa hankaloitti heti silloisen kaupunkialueen laidalla Haapasalmi. Haapasalmen ylittävän sillan rakentamisaikaa ei tiedetä, mutta jonkinlainen silta lienee rakennettu Olavinlinnan tarpeisiin pian linnan perustamisen jälkeen. Ensimmäinen säilynyt asiakirjamerkintä on vuoden 1643 tuomiokirjassa, jossa mainitaan, että silta oli huonokuntoinen, ja vuoden 1644 karttaan on merkitty "Långs bros pitkä silda".

Vuonna 1839 sääminkiläiset rakensivat Haapasalmen yli puisen sillan, ja ensimmäinen kivisilta salmen yli rakennettiin vuonna 1858. Neliholvisen sillan urakoitsijana oli liikemies Johan Kolis. Kapea silta palvelikin kulkijoita 1970-luvun alkuun.

Kaupungin ei tarvinnut juuri lainkaan osallistua Pitkänsillan rakentamiskuluihin, koska 1800-luvun loppupuolelle yleisten maanteiden ja niihin liittyvien siltojen rakentaminen

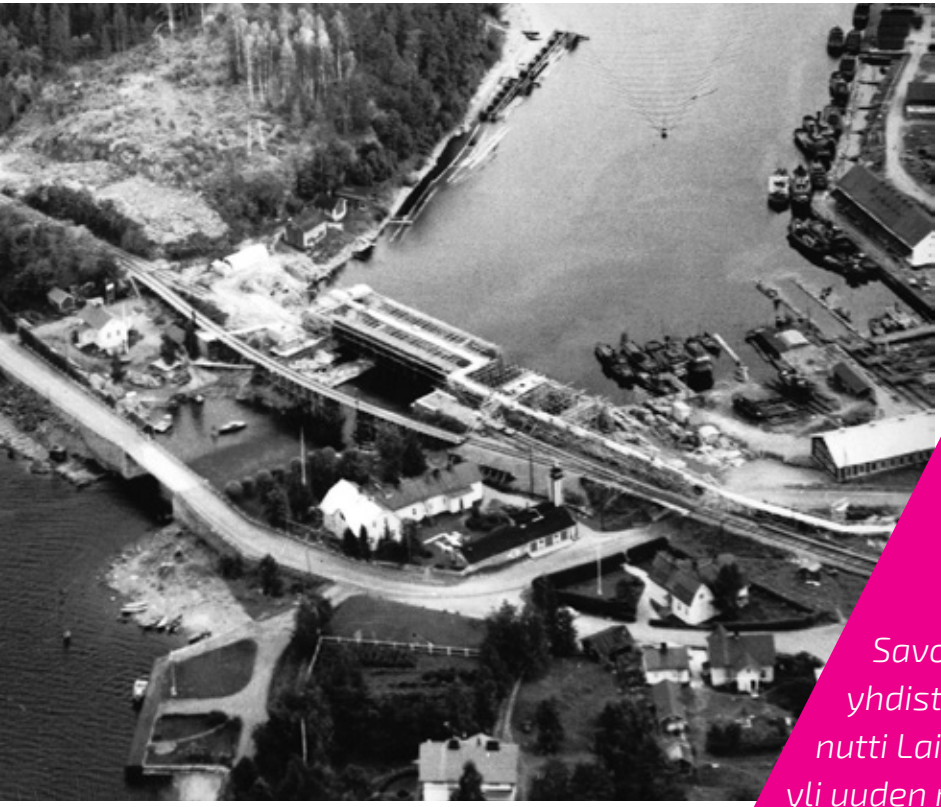
Pitkääsiltaa levennettiin 1970-luvun alussa ja samalla vanha silta purettiin pois. Kuva: Pekka Mustasalo, 1971

ja kunnossapito kuului lain mukaan maaseudun rasituksiin. Sääminkiläiset valittivat tilanteesta ja esittivät, että kaupunkilaiset velvoitettaisiin osallistumaan Kyrönsalmen lautan ylläpitoon ja huolehtimaan maantiestä sen kaupungin halki kulkevalla osuudella. 1840-luvulla silta tuli lopulta myös kaupunkilaisten vastuulle.

Pitkääsiltaa levennettiin 1970-luvun alussa ja samalla vanha silta purettiin pois. Pekka Mustasalon huhtikuussa 1971 ottamassa kuvassa vanha kivisilta on vielä purkamatta ja sen pohjoispuolelle on rakennettu tilapäinen silta, mutta jo toukokuussa kaivinkoneet louhivat sillan kiviä. Puretun sillan tilalle rakennettiin teräsbetonisilta, joka loppuvuodesta 1971 oli liikennekäytössä.

Jo Otto I. Meurmanin vuoden 1965 asemakaavasuunnitelmassa oli siltayhteys Tottinkadulta Kirkkopuiston rantaan – ja siitä tunnelissa kirkon ali ja toista siltaa Tulliportinkadulle. Haapasalmen yli rakennettiin lopulta kevyen liikenteen silta, Torisilta, joka

Savonlinna on syntynyt linnan naapuriin - saarille ja salmien rannoille. Vanhaa kaupunkia rajoittivat idässä Kyrönsalmi ja lännessä Haapasalmi. Asutuksen laajetessa länteen tuli vielä vastaan Laitaatsalmi.



Laitaatsalmen uuden maantiesillan rakennustyömaa vuonna 1960. Vasemmalla vanha maantiesilta, keskellä tilapäinen rautatiesilta, oikealla uusi silta rakenteilla. Edessä oikealla Laitaatsillan taloja ja takana oikealla Enso-Gutzeit Oy:n Laitaatsillan telakkaa. Kuva: Tiehallinto

Savon Uittoyhdistys rakennutti Laitaatsalmen yli uuden maantiesillan vuonna 1934. Teräsbetonisillan urakoi ruotsalainen Skånska Cementgjuteriet AB ja siltasuunnitelman oli laatinut TVH:n yli-insinööri Harald Backman.

Ensimmäinen säilynyt asiakirjamerkintä Laitaatsillasta on vuodelta 1661.

vihittiin käyttöön kesällä 2003. Sillan nimestä järjestettiin kilpailu, johon tuli 850 ehdotusta.

Teräsristikkosilta on 118 metriä pitkä ja sillan puukannen leveys on kuusi metriä. Sillan kummastakin päästä voidaan tarvittaessa nostaa kappale pois nosturiautolla, joten Kauppatorin rantaan voidaan tarvittaessa tuoda esimerkiksi ravintolalaiva.

"Laita silda"

Ensimmäinen säilynyt asiakirjamerkintä Laitaatsillasta on vuodelta 1661, jolloin vahvistettiin, että Sääminki ja siitä vuonna 1642 omaksi pitäjäksi erotettu Kerimäki olivat vastuussa Laitaatsillan korjaamisesta. Sillan ylläpidosta vastasivat ensin sääminkiläiset, sitten sääminkiläiset ja kerimäkeläiset yhdessä. Sillasta ei ole mainintoja Olavinlinnan tileissä, joten linna ei osallistunut sillan ylläpitoon.

Laitaatsalmikaan ei jäänyt osattomaksi Suomen itärajan lukuisista sodistakaan. Kustaan sodan aikana heinäkuussa 1789 venäläiset kärsivät tappion Rantasalmen Parkuinmäellä
ja perääntyivät Laitaatsalmen itäpuolelle varustettuihin asemiin. Suomalaiset asettuivat asemiin salmen länsirannalle. Kustaan sodassa veneitä käytettiin ennen kaikkea joukkojen ja tarvikkeiden kuljetuksiin, mutta molempien osapuolten tykkijollat ja -purret kävivät kahakoita sekä keskenään että maissa olevien joukkojen kanssa muun muassa Haapavedellä syyskuun alussa 1789, kun rintamalinja kulki Laitaatsalmessa.

Lokakuussa 1789 venäläiset tekivät yllätyshyökkäyksen Laitaatsalmen yli. Veneillä saapunut kärkiosasto sai vallattua sillanpääaseman, jonka jälkeen pääjoukko ylitti salmen venesiltaa pitkin. Suomalaiset vetäytyivät ylivoimaisen viholliseen tieltä. Vahvistusten saavuttua venäläisten hyökkäys pysäytettiin kiivaissa lähitaisteluissa. Vastahyökkäys pakotti venäläiset peräytymään salmen itäpuolelle.

Laitaatsillan taistelun muistoksi pystytettiin vuonna 1975 muistomerkki, joka kuvaa 1700-luvun tykkiasemaa. Laitaatsalmen länsipuolella on säilynyt myös myöhempiä, venäläisten ensimmäisen maailmansodan aikana rakennuttamia varustuksia.

Laitaatsalmen ylittävä silta oli rakennettu puusta, joten 1800-luvulla alkaneen uiton myötä silta kärsi usein vaurioita tukkien törmäillessä siihen. Vuodesta 1894 avolauttojen ohella alettiin käyttää nippulauttoja. Yleensä lautassa oli neljä nippua rinnan, mutta Laitaatsalmesta mahtui vain kaksi nippua rinnan, koska salmi oli liian kapea neljälle nipulle. Sittemmin salmeen rakennettiin kaksiaukkoinen holvisilta, jonka holvit oli rakennettu luonnonkivistä, ja vuonna 1914 Saimaan lauttaväylien perkausyhtiö rakennutti läntisemmän aukon kohdalle rautapalkkisillan.

Laitaatsillan edut huomasi myös A.B. W. Gutzeit O.Y., joka oli jo 1890-luvulla huomattava puunkuljettaja Saimaalla. 1900-luvun alussa yhtiö laajensi toimintaansa ja kasvava laivasto tarvitsi aiempaa enemmän huoltoa ja telakointia. Gutzeitilla oli jo 1890-luvulta ollut varastoja ja pieni korjauspaja, jota vuonna 1911 alettiin laajentaa rakentamalla sinne nostotelakkaa ja pian myös korjauskonepaja. Laitaatsiltaan perustettiin vuonna 1920 myös lotjaveistämö, jossa rakennettiin 130 alusta. Samana vuonna Enso-Gutzeit muodosti laivastoosaston, joka sijoitettiin Laitaatsiltaan. Gutzeitin "valkoisen tähden laivasto" talvehti yleensä Laitaatsillassa, joka voimakkaan virran takia pysyi sulana ympäri vuoden. Siellä tehtiin myös alusten korjaus- ja huoltotöitä, joskin suuremmat korjaukset tehtiin Gutzeitin vuonna 1922 Kyrönsalmen rannalta ostamalla Lypsyniemen konepajalla. Savonlinnaan ja lähistölle oli noussut jo muitakin laivojen rakentamiseen ja korjaamiseen keskittyneitä teollisuuslaitoksia: muun muassa Savonlinnan Telakka- ja Konepaja Oy (1904) Savonniemeen ja Pääskyniemen telakka ja konepaja (1917).

Savon Uittoyhdistys rakennutti Laitaatsalmen yli uuden maantiesillan vuonna 1934. Teräsbetonisillan urakoi ruotsalainen Skånska Cementgjuteriet AB ja siltasuunnitelman oli laatinut TVH:n yli-insinööri Harald Backman. Vuonna 1960 rakennettiin uusi maantiesilta rautatien eteläpuolelle, kun Mikkeliin vievää tietä oikaistiin ja päällystettiin.

Rautatie idästä Savonlinnaan avattiin liikenteelle helmikuun alussa 1908, ja ei vähiten sotilaallisista syistä päätettiin jatkaa rautatien rakentamista Savonlinnan ja Huutokosken välillä, jotta saataisiin poikittaisyhteys Vaasaan. Laitaatsillan rautatiesilta avattiin junaliikenteelle marraskuun alussa 1914, kun Savonlinna–Pieksämäki -rataosuus valmistui, joskin Jyväskylän ja Pieksämäen rataosuus valmistui vasta itsenäistymisen jälkeen vuonna 1918.

Satamat vesiteitä palvelemassa

Kyrönsalmi oli syvempi kuin Laitaatsalmi ja Haapasalmi, joissa kuivina kesinä oli vuoden 1818 pöytäkirjojen mukaan mahdollista kulkea vain 2–4 jalan syvyydessä kulkevilla veneillä. Salmeen ruopattiin 2,7 metrin väylä vuosina 1872–1880, jonka jälkeen reitti oli kanavasta tuleville laivoille avoin Kuopioon asti. Samalla räjäytettiin salmessa ollut kallio. Väylää on ruopattu myöhemminkin, 1930-luvulla ja 1960-luvun puolivälissä.

Savonlinnan sijainti saarilla tarjosi luontaisia suojapaikkoja veneiden maihinvetoon, lastaukseen ja purkamiseen. Laitureita ja varastoja oli muun muassa Pitkänsillan tuntumassa ja nykyisen matkustajasataman tienoilla Hovilahdessa. Saimaan kanavan mukanaan tuomaan laivaliikenteen kasvuun varauduttiin rakentamalla Kyrönsalmen rannalle puinen laiturisilta. Maistraatin 4.8.1852 pöytäkirjan mukaan "Neuvoteltuaan lukuisana kokoontuneen porvariston kanssa katsoi maistraatti hyväksi määrätä, koska kaupunki tarvitsee merenkulkijoille sopivan maihinnousupaikan, että sellainen silta rakennetaan lankuista Kyrönsalmen rannalle vähintään seitsemän sylen levyiseksi ja niin pitkäksi kuin tarve vaatii, ja maistraatti valitsi lisäksi kauppias Johan Kolisin hankkimaan kaiken siltaan tarvittavan rakennusaineen samoin kuin sen jälkeen suorittamaan työn, kaiken laskun mukaan."

Jo 1860-luvulla se osoittautui riittämättömäksi. Savonlinnan kautta kulki muutama vuosi aiemmin avatun Saimaan kanavan ja Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon välinen laivaliikenne. Lisäsysäyksen varsinaisen sataman rakentamiselle antoi Savonlinnan vuonna 1866 saama oikeus käydä ulkomaankauppaa, joten kaupunkiin oli järjestettävä tullihuone sopivalle paikalle rannalle. Satamaa ehdotettiin Riihisaareen, Kalkkuinniemeen ja Haislahteen, mutta selvitysten jälkeen se päätettiin rakentaa nykyiselle paikalleen Hovilahteen. Työvoimaa oli nälkävuosien takia saatavilla runsaasti, rahaa oli jäänyt yli katurakentamisesta ja kauppaneuvos Johan Kolis lupasi halvalla lankkua Savolan sahalta. Uusi satama valmistui vuonna 1868, ja alkuperäinen 90 sylen eli noin 160 metrin pituinen puulaituri uusittiin kiviperustaisena vuonna 1888. Nykyinen laituri on 365 m pituinen.

Savonlinnan oma laivanvarustus oli kauan varsin vähäistä. Vuonna 1874 perustettiin Savonlinnan Höyrylaiva Osakeyhtiö, jossa olivat osakkaina useat kaupungin liikemiehet – ja runsaasti liikemiehiä myös mm. muualta Itä-Suomesta, Viipurista ja Sortavalasta. Yhtiö hankki itselleen rautaisen höyrykuunari Salaman, joka vuonna 1898 upposi Puumalassa. Matkustajasatama oli kuitenkin kaupungin keskus, sillä satama-alue toimi myös kauppatorina kauppahalleineen. Saimaan valkokylkiset

matkustajalaivat kuljettivat matkailijoita Lappeenrannasta Savonlinnan kautta Joensuuhun ja Kuopioon ja pienemmät alukset hoitivat paikallisyhteydet lähisaaristoon.

Savonlinnan tavarasatama rakennettiin sen sijaan Haislahteen, koska sinne oli helppo rakentaa myös rautatie – toisin kuin matkustajasataman Hovinlahteen. Vuonna 1908 valmistunut rautatie toi satamaan tavarat ja sitä pitkin lähtivät tuontitavarat leviämään maakuntaan. Saimaalta vietiin puuta eri muodoissaan ja paluulastina laivat toivat usein viljaa. Haislahden tavarasatamassa sijainneessa kauppias Alpo Jordanin myllyssä jauhettiin jauhot, ryynit ja suurimot.

Haislahden syväsatama valmistui vuonna 1968, ja vuonna 2015 avattiin uusi syväsatama kaupungin itäpuolelle Vuohisaareen. Ensimmäinen rahtilaiva uudessa Vuohisaaren satamassa oli Widor, joka vei 4600 sähköpylvästä Englannin itärannikolle Bostoniin.

"Leveä Kyrönsalmi sai odottaa ensimmäistä siltaa rautatien rakentamiseen asti. Toki sillan tarpeesta oli puhuttu jo vuosikymmeniä. Kerimäkeläiset ehdottivat talvella 1883 rautasillan rakentamista Kyrönsalmen yli, jotta vaivalloisesta lossimatkasta vältyttäisiin."

Mustan virran ylikulku

Kyrönsalmen yli kuljettiin soutulautalla, jota piti yllä ensin Olavinlinna, mutta 1600-luvulla sen hoito siirtyi Säämingin talonpoikien vastuulle – joille hoito sitten kuuluikin vuoteen 1890. Puista soutulossia soudettiin kahdella jykevällä airolla. Kahden soutajan lisäksi tarvittiin kolmas mies pitämään perää vuolaan virran viedessä venettä. Lossissa kulkivat yli niin ihmiset, hevoset, kuormat, rattaat kuin karja.

Keväällä 1968 Kyrönsalmen yli kuljettiin hetken aikaa ponttoonisiltaa, kun rautatiesiltaa kunnostettiin eikä maantiesilta vielä ollut valmis. Liikenne ponttoonisillalla loppui puolilta päivin 9.5.1968. Tosin jo välirauhan aikaan vuonna 1940 oli varauduttu rakentamaan varasillat lotjista ja hinaajista sekä Laitaatsalmen että Kyrönsalmen yli. Kuva: Savonlinnan maakuntamuseo/Mustasalon kokoelma

Leveä Kyrönsalmi sai odottaa ensimmäistä siltaa rautatien rakentamiseen asti. Toki sillan tarpeesta oli puhuttu jo vuosikymmeniä. Kerimäkeläiset ehdottivat talvella 1883 rautasillan rakentamista Kyrönsalmen yli, jotta vaivalloisesta lossimatkasta vältyttäisiin. Sillan rakentamisesta olisivat vastanneet Kerimäki, Sääminki ja Savonlinnan kaupunki. Siltaa ei vielä saatu, mutta soutulossin tilalle sentään saatiin vuonna 1902 polttomoottorilossi ja vuonna 1908 sitä tehokkaampi höyrylossi Kyrönsalmi vuonna 1908.

Liikenteen vilkastuessa ryhdyttiin miettimään uusia ratkaisuja. Pieni höyrylossi oli erityisesti linja-autoille jopa vaarallinen. Vuonna 1908 Kyrönsalmen yli valmistunut teräsristikkoinen rautatiesilta – jota Joel Lehtonen kuvasi "siivottomaksi insinöörien rautarisukoksi" – ei ongelmaa ratkaissut, vaan hevosajoneuvot ja vähitellen yleistyvät autot kuljetettiin salmen yli yhä lossilla.

Kuvan Savonlinnan liikennemääristä saa Savonmaassa 20.12.1932 julkaistusta uutisesta. Vertailun vuoksi vuonna 2018 keskimääräinen vuorokausiliikenne Kyrönsalmen silloilla oli yli 22 000 ajoneuvoa.

Savonmaa 20.12.1932

"Savonlinnan katuliikenne. Hevosajopeleillä vielä johtoasema. *Kaupungin rakennustoimisto on suorittanut useampaan otteeseen liikennelaskentoja Kyrönsalmen lossissa ja Pitkälläsillalla todetakseen lähinnä katupäällystän kehittämistä silmällä pitäen, millaisilla ajoneuvoilla liikenne pääasiassa tapahtuu. Ensimmäinen laskenta suoritettiin syysk. 7 pnä 1931 alkaneella viikolla Kyrönsalmen lossissa ja kulki sillä viikolla lossin yli vuorokautta kohti keskimäärin 169 ajoneuvoa, joista hevospelejä 60 %. Saman ajan kuluessa kulki Pitkänsillan yli vuorokaudessa keskimäärin 769 ajoneuvoa, josta 48 % hevospelejä. Tänä vuonna suoritetut laskennat osoittavat:*

- *15.2.32 Kyrönsalmen lossilla 101 ajoneuvoa, josta 89 % hevospelejä.*
- *7.4. Kyrönsalmen lossilla 132 ajoneuvoa, josta 98 % hevospelejä. Pitkälläsillalla 573 ajoneuvoa, josta 73 % hevospelejä.*
- *22.6.32 Kyrönsalmen lossilla 174 ajoneuvoa, josta 67 % hevospelejä. Pitkälläsillalla 706 ajoneuvoa, josta 53 % hevospelejä.*
- *14.9.32 Kyrönsalmen lossilla 181 ajoneuvoa, josta 69 % hevospelejä. Pitkälläsillalla 687 ajoneuvoa, josta 54 % hevospelejä.*
- *11.12.32 Kyrönsalmen lossilla 137 ajoneuvoa, josta 78 % hevospelejä. Pitkälläsillalla 528 ajoneuvoa, josta 64 % hevospelejä.*

Mikäli näistä numeroista voidaan päätellä, on siis Savonlinnan liikenne vielä melko suuressa määrin hevosajoneuvoihin nojautuva. Laskelmassa on otettu huomioon autot, moottoripyörät ja hevosajopelit."

Maantieliikenne ohjattiin rautatiesillalle viimein joulukuussa 1934 ja lossi poistettiin käytöstä. Liikenne ei tuolloinkaan sujunut kovin sutjakkaasti, koska kapea silta mahdollisti vain yhdensuuntaisen liikenteen ja maantieliikenne oli vähän väliä katkaistava joko junan tai laivan tulon takia.

1960-luku oli Suomessa autoistumisen varsinainen läpimurto. Tämä näkyi myös liikenneoloissa, mutta vasta vuonna 1968 autoliikenne siirrettiin rautatiesillalta pois, kun Kyrönsalmeen valmistui vihdoin Maailmanpankin lainarahoituksen turvin maantiesilta. Silta oli valmistuessaan maamme toiseksi pisin: 413,7 metriä. Samoihin aikoihin, talvella 1967–1968, rautatiesiltaan tehtiin merkittäviä muutoksia kantavuuden parantamiseksi, ja vuonna 2000 sillan kääntyvä osa peruskorjattiin.

Nykyisiä maantiesiltoja suunniteltaessa erityistä huomiota kiinnitettiin siltojen soveltumiseen Olavinlinnan kansallismaisemaan. Sillat avattiin liikenteelle vuosina 2000 ja 2011.

Nykyisiä maantiesiltoja suunniteltaessa erityistä huomiota kiinnitettiin siltojen soveltumiseen Olavinlinnan kansallismaisemaan. Sillat avattiin liikenteelle vuosina 2000 ja 2011.

Vt 14 on osa keskeisen Suomen poikittaisyhteyttä valtateiden 5 ja 6 välillä sekä Savonlinnan talousalueen tärkein runkoväylä. Se on myös osa suurten erikoiskuljetusten reittiä.

Savonlinnan väylähankkeiden suunnitteluvaiheiden taustat

Vilkas tieliikenne kulki keskellä kaupunkia

Valtatie 14 on osa keskeisen Suomen poikittaisyhteyttä valtateiden 5 ja 6 välillä sekä Savonlinnan talousalueen tärkein runkoväylä. Savonlinnan pääkadulla kulki vuonna 2000 liikennettä 23 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja määrän ennustettiin nousevan vuoteen 2020 mennessä 31 000 ajoneuvoon. Valtatie 14 on osa suurten erikoiskuljetusten reittiä.

Liikenneturvallisuustilanne oli erittäin huono. Henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtui 1990-luvun viiden viimeisen vuoden aikana keskustan läpi menevällä keskeisellä katujaksolla keskimäärin 15 kpl vuodessa, joista 2/3 osassa oli kevyt liikenne mukana, näistä yksi oli kuolemaan johtanut onnettomuus. Koko valtatiejaksolla Aholahti–Mertala kuolemaan johtaneita onnettomuuksia sattui 1990-luvulla seitsemän.

Savontie-Olavinkatu -katujakso oli ennen vanhaan ainut länsi–itä-suuntainen kaupungin läpi johtava katuyhteys, joka sisälsi jyrkkiä mäkiosuuksia ja ahtaita katutiloja. Katutilassa oli neljän vilkkaasti liikennöidyn ajokaistan lisäksi kapeat kevyen liikenteen jalkakäytävät. Vaarallisten aineiden kuljetukset keskustan läpi aiheuttivat suuronnettomuusriskin.

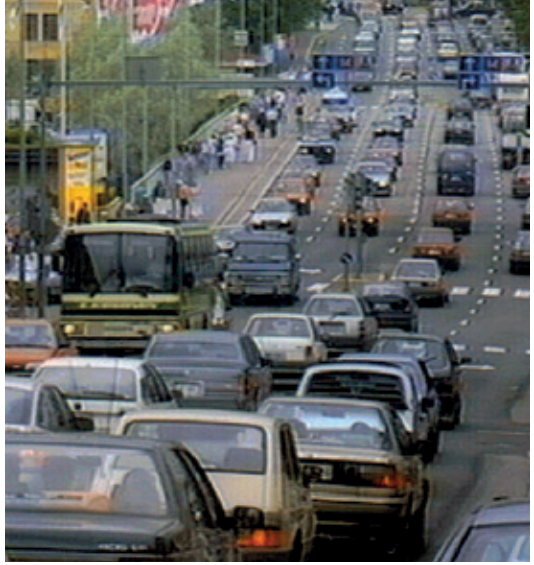
Suurista liikennemääristä johtuen liikenne ruuhkautui Savonlinnan keskustassa ja aiheutti ympäristölle merkittävää haittaa mm. melun ja päästöjen takia. Melusta kärsiviä asukkaita arvioitiin olevan noin 3500. Ennen ohikulkutien valmistumista tehtyjen ajonopeusmittausten mukaan keskustan pääkatujaksolla keskimääräinen nopeus oli 28 km/h. Kaupungin läpiajoon ruuhka-aikoina tuli varautua jopa puolen tunnin ylimääräiseen viiveeseen.

1960-luvun lopulla valmistunut Kyrönsalmen valtatiesilta todettiin jo 1980–90-luvuilla rakenteeltaan erittäin huonokuntoiseksi. VTT ja silta-asiantuntijat tutkivat siltaa vuosittain, jonka tuloksena sitä jouduttiin vahvistamaan lukuisia kertoja.

Liikenteen ruuhkautumista aiheutti myös Kyrösalmen avattava silta. Silta avattiin vesiliikenteelle 2000-luvulla keskimäärin 500 kertaa liikennekaudessa. Avaustarve on suurin lomakaudella, jolloin on myös vapaa-ajan alusten huippusesonki. Heinäkuussa maantiesillan avaustarve on yli kaksinkertainen muihin kesäkuukausiin ja noin seitsenkertainen muihin purjehduskauden kuukausiin verrattuna.

Sillan avauksen aikaan kesällä liikenne seisoi jopa yli 2,5 kilometrin matkalla sillan molemmin puolin olevilla valtatieosuuksilla, jolloin seisovat jonot ulottuivat ydinkeskustan alueelle. Noin pitkien autojonojen purkautuminen kesti yli puoli tuntia.

Laitaatsalmen kohdalla liikennemäärä on noin 15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja liikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä noin 21 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Laitaatsalmen sillan ylittää keskimääräinen 440 pyöräili-



Olavinkadun ruuhkaa 1990-luvulla.

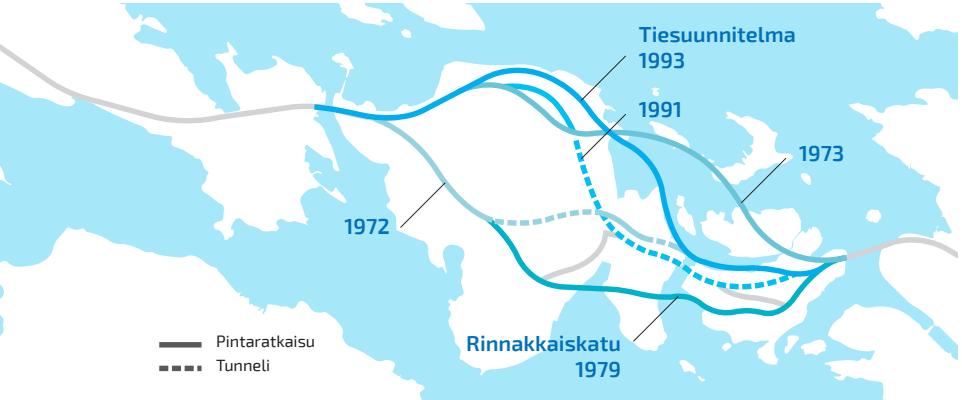
jää ja 150 jalankulkijaa vuorokaudessa. Keskikesän aikana kevyen liikenteen määrät kasvavat huomattavasti, määrän ollessa noin 1000 kulkijaa vuorokaudessa.

Laivaliikenteelle tarvittiin toimivampi syväväylä

Laivaliikennettä varten Kyrönsalmessa oli ennen Laitaatsalmen väylähankkeiden toteuttamista kaksi avattavaa valtatiesiltaa, ratasilta ja Olavinlinnan ponttoonisilta. Nämä kaikki sillat tuli olla avattuina ennen kuin laivalle voitiin antaa lupa Kyrönsalmeen kululle. Kyrönsalmen syväväylä oli ahdas ja vaikeasti

Rautatie siirrettiin rantaväylän viereen, henkilöliikenteelle rakennettiin uudet Pääskylahden ja Koululahden seisakkeet ja Pääskylahden ratapiha parannettiin.

Liikenneturvallisuuden parantaminen ja kaupunkikeskustan rauhoittaminen raskaalta liikenteeltä olivat osa rinnakkaisväylän toteuttamisen perusteita.



Hankkeen eri vaiheiden suunnittelun vetäjinä ja suunnittelijoina on toiminut lukuisa joukko alan ammattilaisia.

Kartta: Tutkittuja linjausvaihtoehtoja

liikennöitävissä. Sitä pidettiin navigoitavuudeltaan yhtenä Saimaan syväväylästön vaarallisimpana kohtana jamerkittävänä ympäristöonnettomuuden riskin aiheuttaja. Väylää käytti vuosittain noin 2000 rahtialusta ja raakapuuproomua. Kuljetusten määrä oli yhteensä noin 1,5 milj. tonnia. Lisäksi väylää käyttävät matkustaja-alukset ja huviveneet.

Suunnitelma-ratkaisujen vaiheista

Savonlinnan ohikulkutietä on suunniteltu eri linjausvaihtoehdoin jo 1950-luvulta alkaen, jolloin valtatielle haettiin uutta sijaintia ydinkeskustan kohdalle. Hankekokonaisuus on elänyt yhteiskunnallisten muutosten mukana nousukauden mittavimmista suunnitelmista lamavuosien leikkureiden kynsissä supistettuihin malleihin. Tietä on suunniteltu niin maan pinnalla, kuin tunneleissakin kulkevaksi.

- 1970-luvulla ensimmäiset tiesuunnitelmat ohikulkutiestä.
- 1983 valmistui TVH:n toimesta Savonlinnan tie- ja katuverkkosuunnitelma.
- Savonlinnan syväväylän siirto, esiselvitys v. 1983
- Ehdotus syväväylän sijoittamisesta Laitaatsalmeen
- Valtatien 14 linjausluonnos välillä Laitaatsalmi–Kyrönsalmi, v. 1983
- Aholahden kanavan yleissuunnitelma, v. 1985
- Aholahden kanavan kanavavaihtoehdot 5A ja 5B, lisäselvitys v. 1986
- Savonlinnan tie- ja katuverkon runko- ja kehittämissuunnitelma, v. 1986.
- Valtatie 14 välillä Laitaatsilta – Mertala, yleissuunnitelma v. 1987 – ei toimenpidepäätöstä
- Laitaatsalmen ja Aholahden syväväylävaihtoehtojen mallikokeet, v. 1987
- Savonlinnan syväväylän siirto, Laitaatsalmi- ja Aholahti vaihtoehtojen vertailuselvitys, v. 1989

Yleissuunnitelma välille Aholahti-Mertala laadittiin 1988–1989 (päätös 1992):

- Valtatien linjaus perustui vuoden 1987 yleissuunnitelman mukaiseen periaateratkaisuun
- Yleissuunnitelma pohjautui nelikaistaiseen ajorataan ja eritasoliittymiin. Seitsemän eritasoliittymää sijoittui Kellarpeltoon, Laitaatsiltaan, Savontien kohdalle, keskustan läntinen eritasoliittymä uuden Asemantien kohdalle, Ruislahteen, Miekkoniemeen ja Mertalaan.
- Syväväylä ehdotettiin siirrettäväksi Aholahteen rakennettavaan avokanavaan.
- Pihlajaniemen yhteys Savonlinnan keskusta-alueelle ehdotettiin toteutettavaksi uuden syväväylän ylittävän Kuussalmeen rakennetavan sillan kautta.
- Rautatie esitettiin rakennettavaksi keskustan kohdalla valtatien etelä-puolelle.

Kyrönsalmen syväväylää pidettiin navigoitavuudeltaan yhtenä Saimaan syväväylästön vaarallisimpana kohtana ja merkittävänä ympäristö-onnettomuuden riskin aiheuttajana.

Tiesuunnitelma ja YVA välille Aholahti–Mertala laadittiin 1990–1993 (päätös 1995):

- Tiesuunnitelma pohjautui yleissuunnitelmaan ja sen mukaiseen nelikaistaiseen valtatiehen.
- Keskustan pääliittymät muutettiin tiesuunnitelmavaiheen aikana vuonna 2002 järjestetyn keskustan maankäyttöä koskevan aatekilpailun tuloksena tasoliittymiksi.
- Syväväylä ehdotettiin siirrettäväksi Aholahteen rakennettavan avokanavan kautta.
- Pihlajanimen katuyhteys esitettiin rakennettavaksi syväväylän yli Poukkusalmeen rakennettavan sillan kautta.
- Rautatie esitettiin toteutettavaksi valtatien pohjoispuolelle eli rantaan rakennettavan kevyen liikenteen väylän ja valtatien välialueelle. Näin saatiin keskustan kohdalle valtatielle lisäliittymä maankäyttöön käytöstä pois jäävän ratakuilun kautta.

Kyrönsalmen sillan avaukset päättyivät kesäkuun 2019 lopussa. Ratasiltaa avataan vielä elokuun 2019 loppuun saakka. Kumpikin silta on tarkoitus muuttaa kiinteiksi silloiksi.

Tiesuunnitelman tarkistus välillä Aholahti – Mertala 1998:

- 1993 valmistunutta tiesuunnitelmaa tuli karsia voimakkaasti rakentamiskustannusten takia.
- Hanketta päätettiin supistaa merkittävästi: tieosa Aholahti–Laitaatsalmi jäi pois hankelaajuudesta. Vuonna 1993 valmistuneista em. tieosalle esitetyistä toimenpiteistä päätettiin luopua eli noilta osin tiesuunnitelman vahvistuspäätös raukesi.
- Valtatien parantamisjakso esitettiin edelleen säilytettäväksi 4-kaistaisena maantienä
- Kaikki valtatien liittymät muutettiin tasoliittymiksi ja vanhan tiesuunnitelman mukaisista eritasoliittymävarauksista luovuttiin.
- Syväväylän siirtotarvetta ja sen mahdollista paikkaa päätettiin edelleen selvittää.

Savonlinnan syväväylän siirron ympäristövaikutusten arviointi (YVA) 2001:

- YVA:ssa arvioitiin syväylän Aholahti-vaihtoehdon ja Laitaatsalmi-vaihtoehdon ympäristövaikutuksia verrattuna Kyrönsalmessa olevaan syväväylään.
- Yhteysviranomainen antoi lausunnon ympäristövaikutusten arvioinnista syksyllä 2001, jonka mukaan syväväylän suositeltavin vaihtoehto oli Laitaatsalmi.

Tiesuunnitelman tarkistus välille Laitaatsalmi – Miekkoniemi 2002:

- Tavoitteena oli merkittävien kustannussäästöjen hakeminen, jotta hanke voitaisiin saada toteutukseen mahdollisimman pian
- Aiempien tiesuunnitelmien mukainen nelikaistainen valtatie kavennettiin kaksikaistaiseksi tieksi välillä Laitaatsalmi–Ruislahti.
- Ruislahden ja Miekkoniemen välillä säilytettiin nelikaistainen valtatie.
- Kaikki valtatien liittymät suunniteltiin tasoliittyminä, joko kiertoliittyminä tai valo-ohjattuina liittyminä.

Laitaatsalmen tie-, rata- ja väyläjärjestelyjen yleissuunnitelman laatiminen 2009–2011:

- Liikennevirasto päätti 19.8.2010 jatkaa Laitaatsalmen kohdan yleissuunnitelman laatimista.
- Valtatie 14 suunniteltiin 2+2-kaistaisena maantienä välillä Kellarpelto–Savontie ja sen syväväylän ylittävät sillat tuli suunnitella kiinteiksi, alikulkukorkeudeltaan 24,5 metrin silloiksi.
- Laitaatsalmen kohdalla rata suunniteltiin vanhalle paikalle ja syväväylän ylittävä silta suunniteltiin avattavana kääntösiltana.

Laitaatsalmen tie-, rata- ja väyläjärjestelyt; tie- ja ratasuunnitelman ja laatiminen 2012–2013:

- Erilliset tie- ja ratalain mukaiset suunnitelmat laadittiin sisältäen Saimaan syväväylän suunnitelman Laitaatsalmeen.
- Valtatie parannettiin 2+2-kaistaiseksi sekaliikennetieksi välillä Kellarpelto–Savontie.
- Kiinteät, alikulkukorkeudeltaan 24,5 metrin tiesillat suunniteltiin syväväylän yli.
- Huutokoski–Parikkala -rautatie parannettiin Laitaatsalmen kohdalla rakentamalla radalle avattava kääntösilta syväväylän kohdalle.
- Laitaatsalmen väylä parannettiin syväväylän osaksi Kuussalmesta Haapavedelle.

Laitaatsalmen tie- ja väyläjärjestelyt; tien ja väylän rakennussuunnitelmat 2014–2015:

- Suunnitelmaan kuului nelikaistainen valtatie ja syväväylän ylittävät kiinteät sillat.
- Ratasuunnitelman mukainen Huutokoski–Parikkala radan parantaminen jätettiin pois hyvin vähäisen rautatieliikenteen takia.
- Laitaatsalmen väylän parantaminen suunniteltiin osaksi Saimaan syväväylää.
- Tiesuunnitelma hyväksyttiin Liikenneviraston päätöksellä 9.4.2015.
- Ratasuunnitelma hyväksyttiin Liikennevirastossa 18.8.2015.
- Vesirakentamiseen liittyvät luvat saatiin Itä-Suomen Aluehallintovirastosta 31.10.2014.

▶ Laitaatsalmen siltojen leveyteen, korkeuteen ja uoman syvyyteen on aikanaan vaikuttanut uiton kasvaneet vaatimukset. Uittotoiminta on alkanut 1800-luvun lopulla.

▶▶ Laitaatsalmen kohdalla liikennemäärä on noin 15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja liikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä noin 21 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Suunnitelmien laatijat

Savonlinnan kohdan kaikki valtatien 14 parantamishankkeen suunnitteluvaiheet on laadittu valtion toimesta. Tieviranomaisen organisaatiomuutosten takia hankkeiden vetovastuu on ollut eri aikoina TVH:lla, Mikkelin tiepiirillä, Kaakkois-Suomen tiepiirillä, Liikennevirastolla tai viimeisimmän organisaatiomuutoksen mukaisella Väylävirastolla. Tieviranomaisen lisäksi merkittävä vaikuttaja suunnitteluryhmissä on ollut Savonlinnan kaupunki ja valtion muut asiantuntijavirastot kuten ympäristöviranomaiset. Työhön osallistuivat merkittävällä panoksellaan ennen Liikenneviraston syntymistä vesiliikenteen järjestelyjen suunnitteluun Merenkulkulaitos ja rautatiejärjestelyjen suunnitteluun Ratahallintokeskus (RHK).

Hankkeen eri vaiheiden suunnittelun vetäjinä ja suunnittelijoina on toiminut lukuisa joukko alan ammattilaisia. Mikkelin tiepiirin aikaan 1980-luvun lopulla laaditun yleissuunnitelman ja 1990-luvulla hankkeen tiesuunnitelmavaiheiden vetäjänä toimi projektipäällikkö Juha Laamanen. Laitaatsalmen YVA-selvityksen laatimisen projektipäällikkönä toimi niin ikään Juha Laamanen apunaan Anni Panula-Ontto-Suuronen, jotka tässä vaiheessa organisaatioiden kehittyessä olivat Kaakkois-Suomen tiepiirin palveluksessa. Vuosituhannen vaihteen aikana tehdyn Laitaatsalmi – Miekkoniemi -hankkeen tiesuunnitelman tarkistusvaiheen tilaajana toimi Pekka Hämäläinen Kaakkois-Suomen tiepiiristä.

Laitaatsalmen tie-, rata, ja väylähankkeen yleissuunnitelman projektipäällikkönä toimi Aimo Heiskanen Liikennevirastosta. Laitaatsalmen tie- ja ratasuunnitelmien tilaajana toimi projektipäällikkö Kari Partiainen Liikennevirastosta. Hankkeen tie- ja rakennussuunnitelmien päivityksen yhteydessä tilaajina toimivat projektipäällikkö Hannu Nurmi ja projektiinsinööri Joonas Hämäläinen.

Savonlinna -hankkeen vastuullisena suunnittelukonsulttina on toiminut vuodesta 1988 alkaen nykyinen Ramboll Finland Oy (ent. Viatek Oy ja SCC Viatek Oy) lukuun ottamatta välin Ruislahti – Miekkoniemi rakennussuunnitteluhanketta (Kyrönsalmen tiesillat). Savonlinna -hankkeen ollessa hyvinkin laaja 1990-luvun tiesuunnitelmavaiheessa ja 2000-luvulla tehdyn keskustan kohdan rinnakkaistien suunnittelun aikana suunnitelmia laadittiin Viatek Oy:n ja sen alikonsulttien voimin. Keskeisenä toimijana eli hankkeiden konsultin projektinvetäjänä on vuodesta 1990 alkaen toiminut projektipäällikkö Juha Siitonen.

Ruislahti-Miekkoniemi rakennussuunnittelijana toimi YS-suunnittelu Oy. Kyrönsalmen avattavan sillan suunnitteli Juhani Hyvönen Pontek Oy:stä. Laitaatsalmen sillan suunnittelijana tiesuunnitteluvaiheessa ja tarjouspyynnön päivitysvaiheessa toimi Jouni Tiainen Ramboll Oy:stä.

Kolmen osahankkeen kokonaisuus

Liikennepoliittisessa selonteossa vuonna 2008 Savonlinnan hankkeesta muodostettiin hankekokonaisuus, joka sisälsi kolme vaihetta. Näiden vaiheiden toteuttaminen eteni seuraavasti:

1.

2009–2011

Valtatie 14 välillä Ruislahti–Miekkoniemi. Vuosina 2009–2011 valtatie 14 rakennettiin 4-kaistaiseksi ja Kyrönsalmeen rakennettiin uusi eteläinen avattava maantiesilta. Tätä ennen oli jo vuosina 1998–2000 rakennettu Kyrönsalmen pohjoinen avattava silta ja siihen liittyvät tiejärjestelyt.

2.

2010–2013

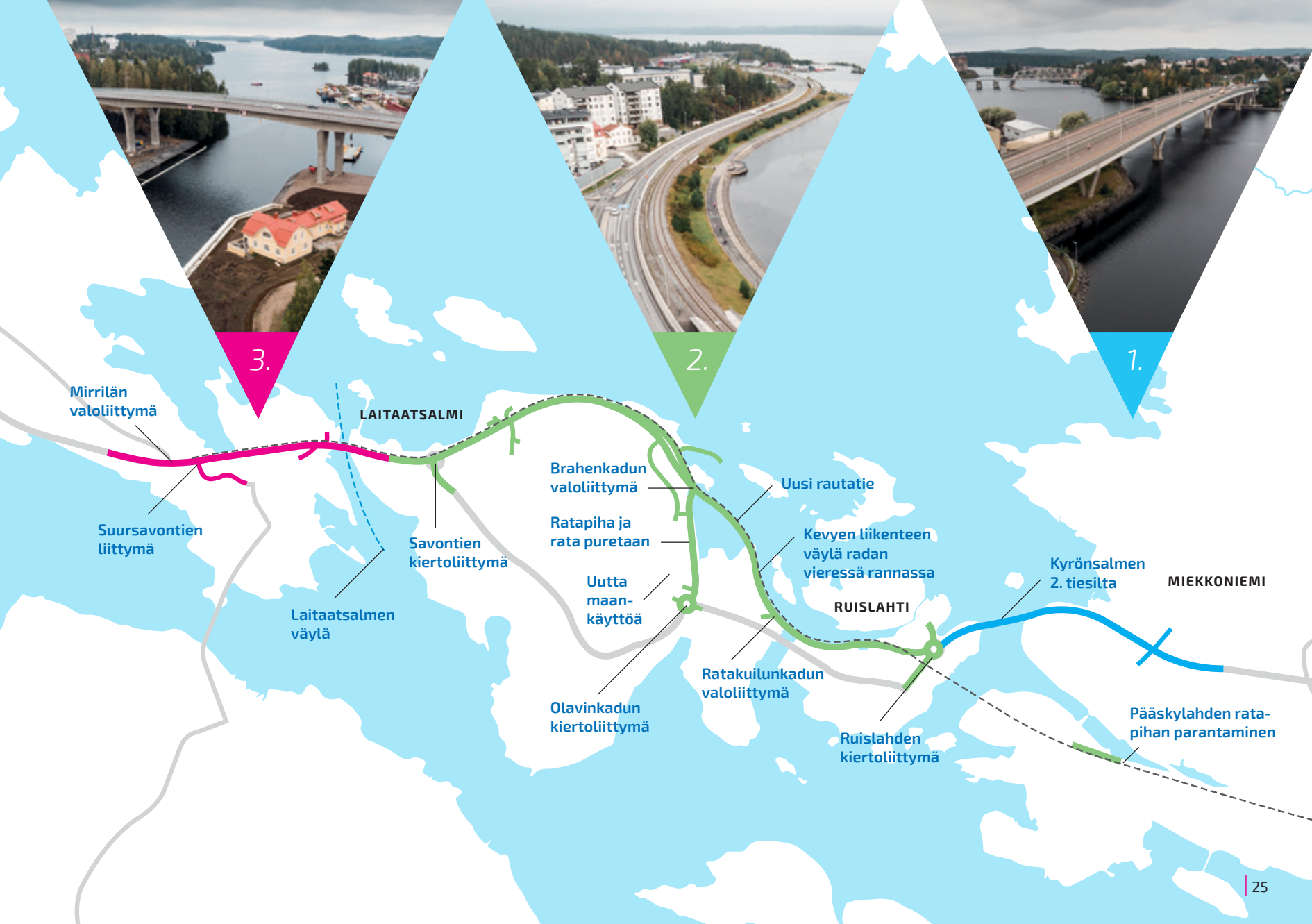
Valtatie 14 välillä Laitaatsalmi–Ruislahti. Vuosina 2010–2013 rakennettiin 2-kaistainen rantaväylä. Rautatie siirrettiin rantaväylän viereen, henkilöliikenteelle rakennettiin uudet Pääskylahden ja Koululahden seisakkeet ja Pääskylahden ratapiha parannettiin.

3.

2015–2019

Valtatie 14 välillä Kellarpelto–Savontien liittymä eli Laitaatsalmen tie-, rata- ja vesiväylä-järjestelyt. Vuosina 2015–2019 valtatie 14 rakennettiin 4-kaistaiseksi ja syväväylä siirrettiin Kyrönsalmesta Laitaatsalmen kautta kulkevaksi.

Kartta: Savonlinnan hankkeiden vaiheistus


3.
2.
1.
Mirrilän valoliittymä
LAITAATSALMI
Suursavontien liittymä
Savontien kiertoliittymä
Laitaatsalmen väylä
Brahenkadun valoliittymä
Ratapiha ja rata puretaan
Uutta maan-käyttöä
Olavinkadun kiertoliittymä
Uusi rautatie
Kevyen liikenteen väylä radan vieressä rannassa
RUISLAHTI
Ratakuilunkadun valoliittymä
Ruislahden kiertoliittymä
Kyrönsalmen 2. tiesilta
MIEKKONIEMI
Pääskylahden rata-pihan parantaminen

Uusi avattava silta Kyrönsalmeen ja turvallisempi tieosuus

Kyrösalmen silta avattiin vesiliikenteelle 2000-luvulla keskimäärin 500 kertaa liikennekaudessa. Olavinlinnan vieressä on Linnansalmen kääntöponttonisilta.

Kyrönsalmeen valmistui ensimmäinen avattava silta vuonna 1968. Tämä silta jouduttiin uusimaan reilun 30 käyttövuoden jälkeen huonon kuntonsa vuoksi. Sillan rakentaminen alkoi 1998 ja se valmistui liikenteelle 15.9.2000. Siltasuunnitelman laatijana toimi Juhani Hyvönen Pontek Oy:stä ja urakoitsijana silloisen Tielaitoksen tuotannosta työpäällikkö Seppo Riihelä ja työmaapäällikkönä Ilkka Laapio.

Toisen avattavan sillan rakentamista odotettiin noin 10 vuotta.

Savonlinna-kokonaishankkeen ensimmäisessä vaiheessa vuosina 2009–2011 valtatie 14 parannettiin nelikaistaiseksi 1,6 km:n matkalta välillä Ruislahti–Miekkoniemi. Lisäksi rakennettiin uusi avattava 411 metriä pitkä maantiesilta Kyrönsalmeen. Silta rakennettiin vuonna 1968 rakennetun sillan perustusten päälle. Liikenne eteläiselle sillalle siirtyi 8.7.2011. Hankkeeseen sisältyi myös Ruislahden, Miekkoniemen ja Tavin alikulkusillat.

Hankkeen kokonaisarvo oli noin 17 miljoonaa euroa. Hanke kokonaisuudessaan otettiin liikenteelle 30.9.2011.

Hankkeen rakennuttamisvaiheen projektipäällikkönä toimi aluksi Hannu Teittinen Liikennevirastosta ja hänen jäätyään eläkkeelle, työtä jatkoi Kari Partiainen. Tilaajan projektin hallintaa vahvisti projektikonsulttina Pöyry CM:n osalta Olli Hurme, Heikki Korkeakoski ja paikallisvalvojana Jukka Koskivirta. Sillan urakoitsijana toimi YIT Oy, työpäällikkönä oli Pertti Kärkkäinen ja työmaapäällikkönä Risto Laamanen.

Silta rakennettiin vuonna 1968 rakennetun sillan perustusten päälle. Liikenne eteläiselle sillalle siirtyi 8.7.2011. Hankkeeseen sisältyi myös Ruislahden, Miekkoniemen ja Tavin alikulkusillat.

Rinnakkaistiestä rantaväylä

Savonlinna-kokonaisuuden toisen vaiheen työt jaettiin maantieteellisesti kahteen osaan: Pääskylahden ratapiha sekä rinnakkaistien osuus. Pääskylahden ratapihan osuus paloiteltiin vielä kahteen erilliseen urakkaan: ratatyöt ja radan turvalaitteet. Hanketta rakennettiin vuosina 2010–2013.

Rantaväylä 13.8.2019

Rinnakkaistien osuus

Rinnakkaistien urakkakilpailu käynnistyi keväällä 2011. KU-urakkakilpailun voitti Destia Oy. Urakkasopimus allekirjoitettiin 13.9.2011. Urakoitsijan työpäällikkönä toimi Harri Korhonen ja työmaapäällikkönä Aki Loikkanen. Tilaajana toimi Liikennevirastosta Kari Partiainen ja projektikonsulttina jatkoi Pöyry CM.

Urakka piti sisällään neljän kilometrin pituisen kaksikaistaisen valtatien rakentamisen neitseelliseen maastoon kaupungin pohjoispuolelle. Lisäksi urakkaan kuuluu tarvittavien kaupungin sisääntulokatujen ja kevyen liikenteen järjestelyjen rakentaminen. Uusia siltoja rakennettiin 21 kappaletta. Rinnakkaistie sisältää kaupunkiympäristön takia merkittävissä määrin kiveys- ja viherrakentamista. Lisäksi rakenteissa on panostettu laadukkaaseen ulkonäköön ja viihtyvyyteen. Valtatien viereen rakennettiin uutta kevyen liikenteen väylää 2,4 kilometrin matkalta ja rataa 2,2 kilometriä.

Haastavat vesistöruoppaukset

Merkittävä haaste rinnakkaistien osuudella oli vesistöruoppausten tekeminen. Suuri sisävesillä tehtävä ruoppausmäärä 200 000 m³ piti ruopata lyhyessä aikajänteessä loka–joulukuun aikana. Aliurakoitsijana toiminut Terramare Oy sai ruoppaukset tehtyä 1,5 kuukaudessa. Ruoppaus valmistui kreivin aikaan: viimeisten yksiköiden poistuessa marraskuun puolen välin jälkeen tuli talvi ja umpijäät, jotka olisivat tehneet työnteosta lopun.

Louhetäyttöjen tekemiset käynnistyivät samaan aikaan ruoppausten kanssa. Louhetta ei tielinjalta ollut käytettävissä, joten sitä tuotiin urakka-alueen ulkopuolelta. Louhetta ajettiin urakka-alueen päistä molemmilta puolilta kaupunkia sijaitsevista ottopaikoista reilut 500 000 rtrm³. Ruoppauksiin ja vesistötäyttöihin liittyvät ympäristöluvan seurantavelvoitteet olivat tiukat. Näytteitä otettiin päivittäin.

Aikataulussa edennyt rakentaminen saatiin valmiiksi 2013.

Hevonpäänlahden ruoppaus marraskuu 2010.

Viimeisteltyä rantaväylän maisemaa Kauppatorin seisakkeen kohdalla.

Pääskylahden ratapiha

Ratapihan muutostyöt kilpailutettiin syksyllä 2010 KU-urakkana ilman turvalaiteisiin liittyviä töitä. Urakan voitti Kesälahden maansiirto. Homman vetovastuullisina olivat Markku Piironen ja Arttu Härkönen. Ratapihaan liittyvät muutostyöt tehtiin vuoden 2011 aikana ja Pääskylahden seisake saatiin liikenteelle suunnitellusti 12.12.2011.

Ratapihaan liittyvien turvalaitteiden ulkolaitetyöt voitti urakkakilpailun kautta Celer Oy ja turvalaitteiden käyttöjärjestelmän uusimisen/päivitykset teki Mipro Oy.

Laitaatsalmen väylähankkeiden toteutus

Valmistelevat työt ja Laitaatsalmen ratasilta

Tilaajaa avustavan rakennuttajan kilpailutus tapahtui keväällä 2015, ja kilpailun voitti Ramboll CM Oy. Laadunvalvontakonsulttisopimus allekirjoitettiin 1.6.2015 projektipäällikkönään Heikki Korkeamäki.

Puuston poisto tilattiin Metsänhoitoyhdistys Etelä-Savosta lokakuun lopussa, ja puuston poisto valmistui vuoden lopussa.

Kesällä 2015 käynnistettiin suunnittelutyö Laitaatsalmen ratasillan liikenteen lakkauttamiseksi. Rataliikenne lakkasi 1.9.2015, jonka jälkeen radan päällysrakennetta (kiskoja ja pölkkyjä) purettiin noin 0,7 km, ja materiaali käytettiin uudelleen Kyrönsalmen tunnelin ja itäpuolen rataosan parantamiseen. Purkutyöt ja turvalaitemuutokset saatiin päätökseen lokakuun aikana 2015. Laitaatsalmen alueen rakentaminen on toteutettu siten, että avattavan ratasillan rakentamiselle ei ole syntynyt esteitä.

Pääurakan urakkamuoto ja töiden kilpailutus

Laitaatsalmen hanke käynnistyi jatkosuunnittelun tarpeiden selvittelyllä kesällä 2015. Suunnittelutarpeet tiivistyivät urakkamuodon tuomaan ratkaisuun. Hanke päätettiin toteuttaa niin, että saman urakan sisällä on kolmea eri urakkamuotoa seuraavan jaon mukaisesti:

Kokonaisurakka (KU) periaatteella urakkaan kuuluivat:

- Valtatien 14 ja katujen rakentaminen varusteineen ja laitteineen
- Laitaatsalmen vesiväylän rakentaminen
- Mirrilän alikulkukäytävän S1 jatkaminen
- Rantalan tukimuuri

Suunnittele ja toteuta (ST) periaatteella urakkaan kuuluvat:

- S2 Laitaatsalmen sillat mukaan lukien siihen liittyvä tukimuuri, hissit 2 kpl. Siltakohteeseen sisältyy myös Suur-Savon Sähkö Oy:n kaukolämpöputkityöt
- S5 Katiskalahden alikulkukäytävä
- Meluaidat osittain

Yksikköhintaisena urakkana Telakan ranta-alueen pilaantuneiden maiden puhdistuskohde

Ensimmäisen vaiheen tarjouspyynnöt lähtivät 23.4.2015. Hankintapäätös tehtiin 18.6.2015 ja urakoitsijaksi valittiin Destia Oy. Urakkakilpailussa toiseksi tullut urakoitsija teki hankintapäätöksestä valituksen markkinaoikeuteen yhden rinnakkaistarjouksen hylkäämisestä. Markkinaoikeus teki valituksesta ratkaisun 11.4.2016, jonka mukaan urakka oli kilpailutettava uudelleen.

Tarjouspyyntösuunnitelmien päivitys ja urakka-asiakirjojen laadinta saatiin päätökseen 2.6.2016, jolloin tarjouspyynnöt lähtivät avointa menettelyä käyttäen urakoitsijoille. Tässä vaiheessa tilaajan tarjouspyyntö mahdollisti Laitaatsalmeen vain betonisen laattapalkkisillan tarjoamisen. Sillan määrät olivat tilaajaa sitovia tarjouspyyntövaiheen nopeuttamiseksi.

Tarjousten vastaanotto oli 19.7.2016, ja urakoitsijaksi valittiin Destia Oy. Sopimus Destia Oy:n kanssa solmittiin 16.8.2016. Urakoitsijan työpäällikkönä toimi Harri Korhonen

▼ Eteläisen sillan telineissä puuta 3000 m³ ja tilavuus 90 000 m³.

▼ Ratasillan purkaminen.

▲ Laitaatsalmen sillan palkeilla korkeutta 2,3–4,6 m.

▲ Maantiesillan purkaminen.

Savonlinnan hankekokonaisuuden kolmannessa vaiheessa Laitaatsalmen vesiväylä muutettiin syväväyläksi ja syväväylän kohdalle rakennettiin kiinteät maantiesillat.

◄◄ Ruoppausta vesistöstä.

◄ Ruoppausta rannalta. Vanhoja sillan betoneita nousemassa.

ja työmaapäällikkönä Aki Loikkanen vuoden 2018 loppuun, jonka jälkeen työmaapäällikkönä toimi Ville-Veikko Vitri.

Kaiken kaikkiaan Destia Oy:llä on ollut apunaan aliurakoitsijoita 86 kpl. Sillan osalta urakoitsijan suunnittelijana on toiminut Sweco Oy ja maanrakentamisen muutos- ja täydennyssuunnittelusta on vastannut Destia Oy projektipäällikkönä Heimo Hätinen.

Hankkeen tilaajina Liikennevirastossa ja sittemmin Väylässä ovat toimineet projektipäällikkönä Hannu Nurmi ja projekti-insinöörinä Joonas Hämäläinen. Kaupungin tilaajana on toiminut Timo Okkonen.

Laitaatsalmen sillat ja tietyöt

Pääurakan työt alkoivat 15.8.2016 kiertotiejärjestelyillä ja sillan rakennussuunnittelulla. Laitaatsalmen sillan maatuet, kahden pilarin anturat ja yksi pilari valettiin jo elokuussa. Eteläisen Laitaatsalmen sillan kannen eristys saatiin tehtyä marraskuun 2017 lopussa ja liikenne siirtyi Laitaatsalmen eteläiselle sillalle 13.12.2017, talven todella kolkutellessa ovelle. Hissit otettiin käyttöön kesäkuussa 2018.

Työt pohjoisen sillan rakentamiseksi aloitettiin kesäkuussa 2017. Kuumasta säästä johtuen valun ajankohtaa jouduttiin siirtämään 2 viikkoa eteenpäin ja pohjoinen silta valettiin 13.–17.8.2018. Liikenne siirtyi pohjoiselle sillalle 15.11.2018.

Rantalan tukimuuri

Rantalan tukimuurin rakentaminen aloitettiin huhtikuussa 2017. Rantalan tukimuurin porapaalut ja ankkuroinnit tehtiin kesällä 2017. Rantalan tukimuurin reunapalkki valettiin vuonna 2018 ja keväällä 2019 purettiin Rantalan vanha tukimuuri. Ruoppaustöiden yhteydessä löytyi isoja betonikappaleita, joiden arvioitiin olevan vanhan maantiesillan jäännöksiä. Kesällä 2019 tehtiin piha-alueen viimeistelytyöt.

Laivaväylän ruoppaus ja uuden syväväylän avaaminen

Laivaväylän ruoppaukset alkoivat lokakuussa 2017 ja ne jatkuivat joulukuun loppuun. Ruoppauksia tehtiin tässä vaiheessa Laitaatsalmen kapeikossa siltakohteiden molemmin puolin. Ruoppaukset jatkuivat lokakuun 2018 lopusta alkaen aina helmikuun 2019 loppuun. Sitten ne jatkuivat pääsiäisen jälkeen ja saatiin kaikilta osin valmiiksi 17.7.2019 mennessä.

Vesistön tarkkailu ruoppaustyön ajan oli aktiivista. Ruopattava materiaali Laitaatsalmessa oli erityisen tiukkaa karkeaa moreenia tai kalliota. Ruoppauksessa turvauduttiin räjäytyksiin myös moreenien irrottamiseksi. Materiaalin karkeudesta johtuen, samentumisen haitta jäi vähäiseksi.

Vaativasta ruoppaustyöstä ja kaluston rikkoutumisesta johtuen, työt eivät edenneet suunnitellussa aikataulussaan. Laitaatsalmen väylä saatiin kuitenkin avatuksi hiukan kavennettuna 1.6.2019. Väylä avattiin täyteen leveyteen 23.8.2019.

Keväällä 2019 Laitaatsalmeen asennettiin suunnitelman mukaiset uittojohteet. Uittajilta saadun palautteen perusteella on päätetty, että uittojohteita jatketaan noin 150 m pohjoisen suuntaan. Asennustyö tapahtuu loppusyksyllä 2019.

▲ Laitaatsalmen eteläinen silta 12.12.2017.

▲ Laitaatsalmen vesiväylä otettiin käyttöön 1.6.2019.

▲ Kannen valu.

◄ Rantalan piha, tukimuuri pinnoitettu vaaleaksi luotsien toiveesta.

▲ Näkymä telineiltä.

Jatkotoimenpiteet

Kyrönsalmen sillan avaukset päättyivät kesäkuun 2019 lopussa. Ratasiltaa avataan vielä elokuun 2019 loppuun saakka. Kumpikin silta on tarkoitus muuttaa kiinteiksi silloiksi. Maantiesiltaan asennetaan kiinteät laakerit ja avauksiin liittyvät koneistot puretaan. Ratasillan kiinteäksi muuttaminen edellyttää myös muutoksia rataliikenteen ohjaukseen.

Vt 14 LAITAATSALMEN KOHTA, SAVONLINNA

Syväväylän ylittävät uudet kiinteät sillat tekevät alueen vilkkaasta tieliikenteestä sujuvamman

2 vierekkäistä jännitettyä betonipalkkisiltaa, pituus 500 m.

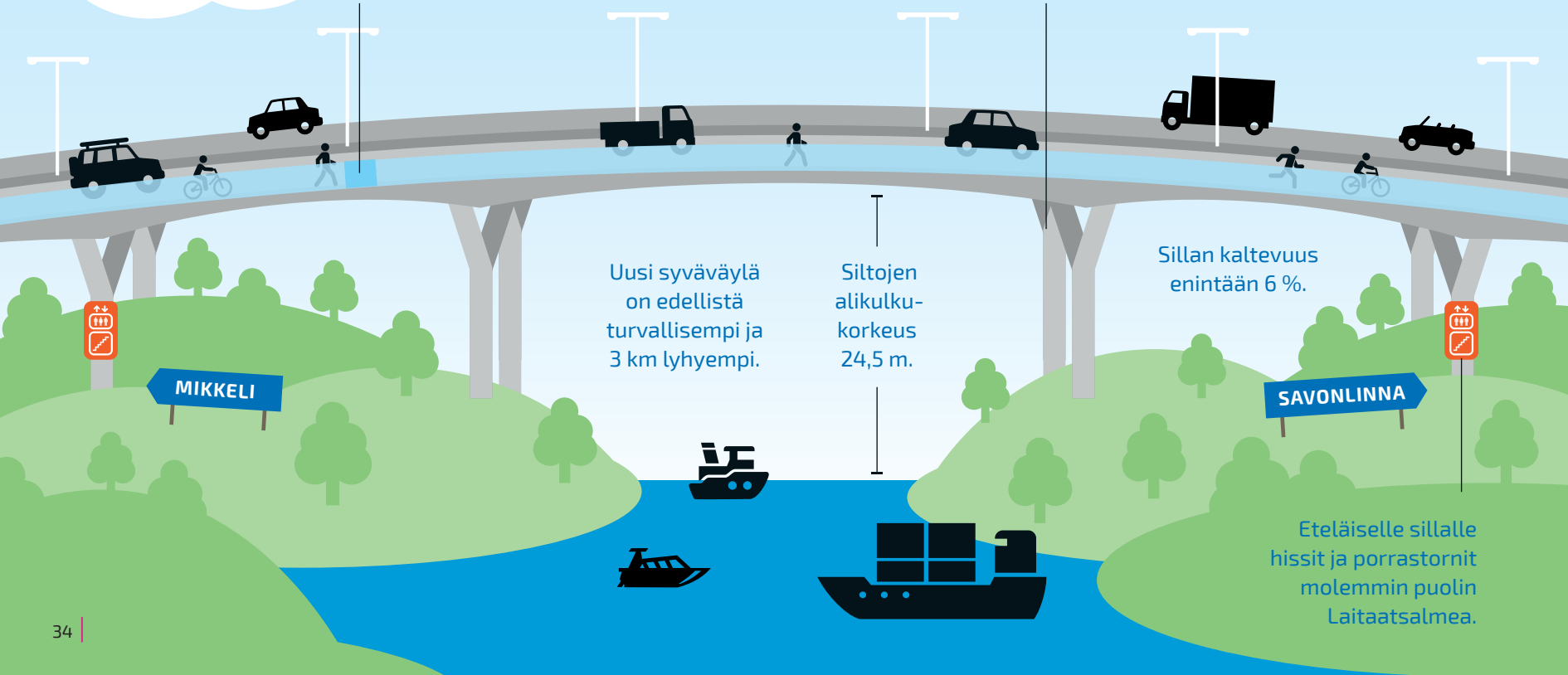
1,4 m korkeat lasikaiteet kevyen liikenteen suojana.

Siltojen betonimäärä yhteensä 13 000 m³.

Betonipalkkien korkeus on 2,3 m – 4,6 m.

Molemmat sillat 8 tuen varassa. Maatukien lisäksi 6 välitukea.

Betonia eteläisessä sillassa 7 500 m³, harjaterästä 1 000 000 kg ja jänneterästä 300 000 kg.



Uusi syväväylä on edellistä turvallisempi ja 3 km lyhyempi.

Siltojen alikulkukorkeus 24,5 m.

Sillan kaltevuus enintään 6 %.

Eteläiselle sillalle hissit ja porrastornit molemmin puolin Laitaatsalmea.

Savonlinna-hankkeen hyödyt ja vaikutukset

Liikenne kulkee nyt sujuvasti

Kyrönsillan uusi silta

Ruislahden ja Miekkoniemen välille rakennettava nelikaistainen valtatie paransi vilkkaasti liikennöidyllä tiejaksolla liikenteen sujuvuutta ja liittymien toimivuutta. Kyrönsalmen sillan avaamisesta johtuvat liikenneruuhkat lievenivät toisen sillan ja muuttuvan ohjauksen ansiosta. Myös alusliikenteen turvallisuus parani uusien maantiesiltojen avattavan siltaosan leveyden kasvaessa. Laivaliikenteen siirtyessä Laitaatsalmeen ja silta-avausten loputtua, avausten tuoma ruuhkautuminen valtatiellä ja sen vaikutuksesta Savonlinnan katuverkolla loppuivat.

Rinnakkaistie (vt 14 välillä Laitaatsalmi–Ruislahti)

Savonlinnan ydinkeskustan pääväylien ruuhkat ja raskaan liikenteen aiheuttamat ongelmat poistuivat uuden rinnakkaistien ansiosta. Toteutuneiden liikennelaskentojen mukaan rantaväylän liikennemäärä vuonna 2018 oli 12 500 ajon/vrk ja Olavinkadun liikennemäärä oli 10 100 ajon/vrk eli noin 55 % liikennemäärästä oli siirtynyt käyttämään rantaväylää. Kyrönsalmen silloilla liikennemäärä 2018 oli 21 300 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kevyen liikenteen olosuhteet ovat parantuneet merkittävästi, kun rinnakkaistien varteen toteutettiin uusi jalankulku- ja pyöräilytie koko matkalle ja kaikki kevyen liikenteen ja valtatieliikenteen risteämiset tapahtuvat eritasossa. Ydinkeskustan kohdalla raitti sijoittuu ranta-alueelle. Verkkosalmen ja Koululahden alueelle on rakennettu jalankulkijoille ja pyöräilijöille viimeistelyltään korkeatasoisia oleskelualueita. Keskustan pääkadut on saneerattu viihtyisämmiksi ja paremmin kaupungin keskustan toimintoja vastaaviksi. Arviolta 2 000 asukasta on saatu suojattua yli 55 dB:n melulta. Rinnakkaistie antaa mahdollisuuden Hevonpäänlahden ja Savolan alueilla uudelle maankäytölle ja siten kaupunkirakenteen tiivistymiselle.

Vanha ratapiha purettiin rantaväylän alta ja entinen Pääskylahden ratapiha saneerattiin. Henkilöliikennettä varten rakennettiin asemaksi Kauppatorin seisake.

Vt 14 Laitaatsalmen kohta (vt 14 välillä Aholahdentie–Savontie)

Laivaliikenteen siirtyminen Laitaatsalmen kautta kulkevaksi ja Kyrönsalmen maantiesillan avausten loppuminen, poistavat vilkkaasti liikennöidyn Kyrönsalmen sillan avauksista tieliikenteelle aiheutuvat jonot ja viivytykset. Avausten loppuminen mahdollistaa myös hälytysajoneuvojen esteettömän kulun. Ratasillan avausten päättyminen parantaa rataliikenteen sujuvuutta ja helpottaa liikenteen ohjausta.

Laitaatsalmen kiinteä, alikulkukorkeudeltaan 24,5 metrinen valtatiesilta

Laitaatsalmen silta ja vesiväylä 12.8.2019

Valtatien uudet neljä kaistaa parantavat liikenneturvallisuutta, kun vakavat kohtaamisonnettomuudet poistuvat.

muodostaa maisemassa avoimen ja näkyvän elementin. Tienkäyttäjän ja kevyen liikenteen kannalta sillasta muodostuu erityinen maisemakohde korkealta avautuvien laajojen vesistönäkymien vuoksi. Eteläisen maantiesillan yhteyteen rakennetut hissit vähentävät korkeasta sillasta kevyelle liikenteelle ja kulkurajoitteisille aiheutuvaa haittaa.

Valtatien uudet neljä kaistaa liikenteellisesti vilkkaalla Kellarpellon ja Savontien liittymien välisellä tiejaksolla parantavat liikenteen sujuvuutta ja toimivuutta. Myös liikenneturvallisuus paranee, kun vakavat kohtaamisonnettomuudet poistuvat. Savontien kiertoliittymän sujuvuutta on parannettu ohjaamalla idästä länteen suuntautuva valtatieliikenne kiertoliittymän ohittavalle ajoradalle.

Laitaatsalmen alueelle toteutettujen meluntorjuntatoimenpiteiden ansiosta saadaan kaikki ohjearvojen ylittävillä liikennemelualueilla olevat asukkaat suojattua.

Laitaatsalmen syväväylä

Laitaatsalmen väylän rakentaminen poistaa Kyrönsalmessa olevien maantie- ja ratasiltojen avauksen. Luotsattavat alukset siirtyvät Kyrönsalmesta helpommin navigoitavaan Laitaatsalmeen, jolloin vesionnettomuusriski pienenee oleellisesti. Myös Olavinlinnan nykyisenä yhteytenä toimivan ponttoonisillan avaukset vähenevät merkittävästi tai poistuvat kokonaan. Laitaatsalmen syväväylän myötä Savonlinnan ohittavan syväväyläliikenteen matka lyhenee noin kolme kilometriä.

Kauppamerenkulku hyötyy Laitaatsalmen lyhimmästä ja nopeammasta reitistä liikennöintikustannusten pienentymisen muodossa. Samoin Laitaatsalmen kautta kulkevassa uitossa käytettävien linjahinaajien kulku nopeutuu, kun niiden ei tarvitse enää kiertää Kyrönsalmen kautta. Vesiliikenteen päästöt kokonaisuutena vähenevät.

Liikenneturvallisuus parantunut

Savonlinnan valtatien 14 parantamishankkeen ja siihen sisältyneiden katuverkon kehittämistoimenpiteiden ansiosta liikenneturvallisuus on parantanut huomattavasti.

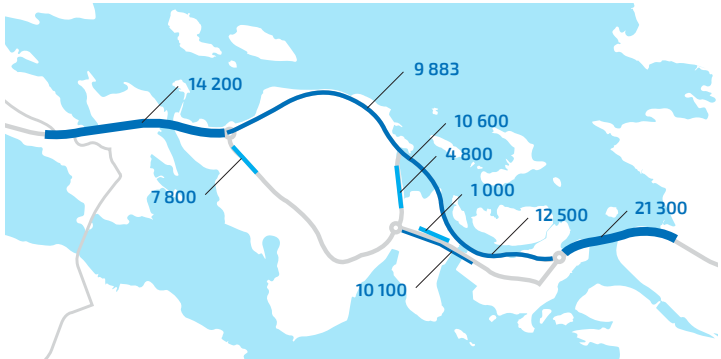
Vuosina 2004–2011 tapahtui koko Savonlinnan kaupungin alueella keskimäärin 80 henkilövahinkoa vuodessa ja vuosina 2012–2018 keskimäärin 50, onnettomuuksien vähenemä on näin ollen ollut noin 40 %. Koska Savonlinnan kaupungin alueella tie- ja katuverkon ainoana merkittävänä parannuskohteena 2000-luvulla oli rantaväylän liikenteelle ottaminen vuonna 2012, keskeinen osa liikenteenturvallisuuden paranemisesta selittyy rantaväylän käyttöönotolla.

Keskustan pääkatujakson onnettomuuskehitys on ollut viimeisten 5 vuoden aikana huomattavan positiivinen. 1990-luvun loppuvuosien aikana tapahtui ydinkeskustan pääkatujaksolla 92 henkilövahinkoon

johtanutta onnettomuutta (1 kuollut) ja omaisuusvahinkoihin johtaneita onnettomuuksia 130 kpl.

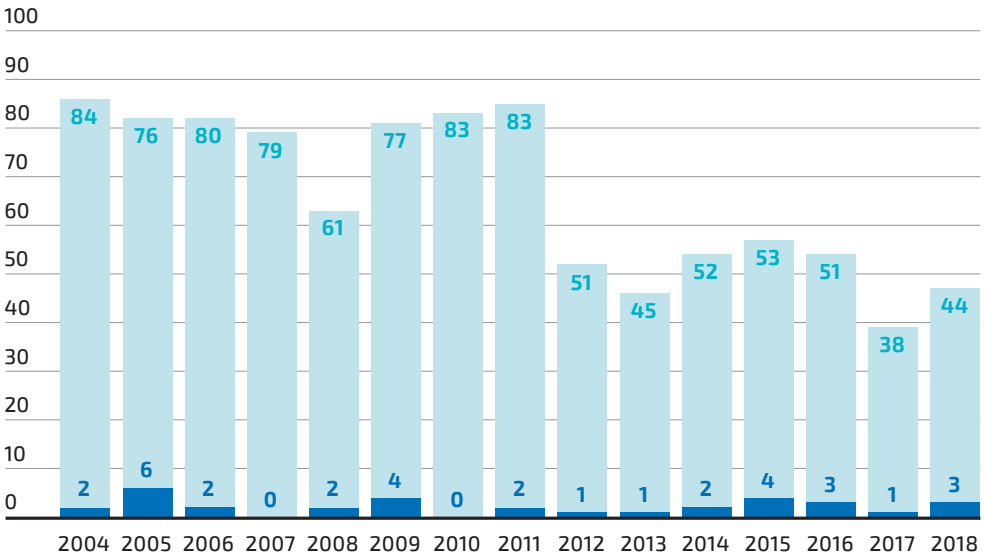
Rantaväylällä tapahtui vuosina 2014–2018 yhteensä 14 heva-onnettomuutta (1 kuollut) ja omaisuusvahinko-onnettomuuksia 32 kpl. Keskustan pääkatujaksolla on samoina vuosina tapahtunut heva-onnettomuuksia 7 kpl ja omaisuusvahinkoihin johtaneita onnettomuuksia 20 kpl.

Yhteenvetona voidaan todeta, että henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet todella merkittävästi eli määrästä 92 kpl määrään 21 kpl (-77 %) ja omaisuusvahinko-onnettomuudet määrästä 130 kpl määrään 52 kpl (-60 %). Kokonaisuutena onnettomuuksien kokonaisvähenemä on ollut suuruusluokassa 2/3.



Liikennemäärät 2018.

Laitaatsalmen syväväylä oikaisee syväväylää 3 km.



Liikenneturvallisuuden kehittyminen 2000-luvulla koko Savonlinnan alueella.

Savonlinnan tärkein rakennushanke sitten Olavinlinnan

TEKSTI: Savonlinnan kaupunki

Aikanaan vesiväylät olivat paras ja lähes ainoa valtaväylä eri kaupunkien ja kylien välillä. Olavinlinna, joka oli aikansa merkittävin rakennushanke tällä seudulla, rakennettiin aikanaan puolustamaan tätä vesitietä. Vesitiet muodostuivat ajan saatossa valtaväylistä maantieliikennettä haittaaviksi tekijöiksi. Siltoja piti rakentaa ja edelleen availla vesiliikenteen vaatimusten mukaan. Olavinlinna on ollut merkittävin rakennushanke Savonlinnan kehityksen kannalta. Sen myötä on syntynyt kaupunkirakenne ja linna on ollut valtakunnallisesti turvallisuuden yksi kulmakivi. Nykyisin linna palvelee kulttuurin kehtona kansainvälisellä tasolla.

Tänä syksynä valmistuvan Savonlinnan rinnakkaisväylän merkitys on kaupungille valtava. Rinnakkaisväylä muodostaa sujuvan ja turvallisen liikenneyhteyden kaupungin ydinkeskustan vierestä valtatie 14:n osana. Se edustaa nykyaikaisen liikenneväyläsuunnittelun ja toteutuksen korkeaa tasoa teknisen osaamisen ja luonnonarvojen huomioimisen osalta. Vuosikymmenten mittaan rinnakkaisväylää soviteltiin milloin tunneliin, milloin erilaisiin siltavaihtoehtoihin ja joissain luonnoksissa jopa moottoritietasoisena keskustaa kiertämään. Toteutunut vaihtoehto on ainakin käyttäjän kannalta se oikea, olitpa sitten autoilija tai kevyen liikenteen suosija. Elinkeinoelämälle se on turvallinen ja nopea yhteys markkinoille ennen niin arvaamattoman katuyhteyden sijaan. Rinnakkaisväylän liikenteen välityskyky on aivan eri tasoa kuin entinen silta-avausten ja liikennevalojen katkoma reitti kaupungin keskustan läpi. Uusi väylä on valmis Parikkalan rajanylityspaikan avaamiselle.

Kaikesta nykyaikaisuudestaan huolimatta rinnakkaisväylä solahtaa mainiosti herkkään ja monimuotoiseen ympäristöönsä. Laitaatsalmen sillatkin pituudestaan ja kantokyvystään huolimatta näyttävät leijuvan ilmassa ja niiden maisemahisseistä sekä kevyenliikenteen väylästä on muodostunut matkailijoiden suosima näköalapaikka ja kuvauskohde. Liittymät kaupunkirakenteeseen on viimeistelty korkealuokkaisesti luonnon- ja betonikivillä sekä istutuksilla. Taidokas valaistus korostaa rakenteen yksityiskohtia.

Syväväylän siirto Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen vapautti kaupungin vuosikymmeniä jatkuneista sillan avauksen aiheuttamista autoruuhkista. Laitaatsillan 24 metrin alituskorkeus riittää kaikille Saimaalla liikkuville aluksille ja väylän syvyys ja nykyaikaiset ohjainlaitteet mahdollistavat turvallisen vesireitin matkustaja- ja rahtilaivoille sekä huviveneilijöille. Saimaan kanavan suunniteltu sulkujen pidennys mahdollistaa laivakoon kasvun ja tähän on nyt turvalliset edellytykset, kun Kyrönsalmen mutkainen väyläosuus on poistunut.

Kyrönsalmi keskustan suuntaan.

Keskustan ohittava Rantaväylä.

Liikenneturvallisuuden parantaminen ja kaupunkikeskustan rauhoittaminen raskaalta liikenteeltä olivat osa rinnakkaisväylän toteuttamisen perusteita. Rinnakkaisväylä mahdollistaa pyöräilyn ja kävelyn aivan uudella tavalla ja tämä näkyy väylän runsaana käyttönä. Kaupunki on päässyt kaavoittamaan ja kehittämään ydinkeskustaa. Olavinkatu on uudistettu kevyen liikenteen tarpeet huomioiden. Liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi eikä vakavia liikenneonnettomuuksia alueella ole enää sattunut.

Tulevaisuuden ratkaisut ovat kaupungin ja kaupunkilaisten käsissä. Miten haluamme kehittää keskusta-alueen elinkeinojen toimintaympäristöä, asumista, liikennettä, viihtyisyyttä? Kuinka synnytämme uutta savonlinnalaista kaupunkirakennetta ja laadukkaampaa asuin- ja toimintaympäristöä?

Valtio on osaltaan luonut mahdollisuudet – loppu on kiinni Savonlinnasta!

Laitaatsalmi idästä keskustan suuntaan nähtynä.

Haapasalmen sillat, taustalla Olavinkatu.

Pituudestaan ja kanto-kyvystään huolimatta Laitaatsalmen sillat näyttävät leijuvan ilmassa. Niiden maisemahisseistä sekä kevyen liikenteen väylästä on jo muodostunut matkailijoiden suosima näköalapaikka ja kuvauskohde.

Kuva: Laitaatsalmen sillat 13.8.2019

VÄYLÄ

Väylä 8/2019