



Savukosken sillan historiaselvitys



Martti Piltz

Mobilia

©

2010

SAVUKOSKEN SILTA

HISTORIASELVITYS

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO.....	4
1.1. Historiaselvityksen tausta.....	4
1.2. Historiaselvityksen tavoitteet.....	4
1.3. Kohteen aikaisempi tutkimus.....	5
1.4. Tutkimuksen rakenne.....	7
1.4.1. Yleiskuvaus ja aikataulu.....	7
1.4.2. Kirjallisuusselvitys.....	8
1.4.3. Arkistoselvitys.....	8
1.4.4. Haastattelut.....	10
1.4.5. Maastokatselmus.....	10
2. SAVUKOSKEN SILLAN ESITTELY.....	11
2.1. Savukosken sillan sijainti.....	11
2.2. Sillan rakenne ja koko.....	16
2.3. Savukosken silta suhteessa ympäristöönsä.....	17
2.3.1. Toiminnallisuus.....	17
2.3.2. Maisemallinen merkitys.....	19
2.3.3. Siltaympäristön kulttuurihistorialliset kohteet.....	20
2.3.4. Savukosken sillan virallinen arvostus.....	24
2.3.5. Savukosken silta Kymenlaakson rakennuskulttuurikohteena.....	25
2.3.6. Opastus kohteeseen ja kohteen saavutettavuus.....	26
3. SAVUKOSKEN SILLAN RAKENTAMISEEN JOHTANEET TEKIJÄT.....	30
3.1. Liikenneyhteyden tarve.....	30
3.1.1. Asutuksen keskittyminen.....	30
3.1.2. Teollistuvan tuotantoelämän tarpeet.....	32
3.1.3. Liikennepoliittikka.....	33
4. SAVUKOSKEN SILLAN RAKENTAMINEN.....	36
4.1. Siltapaikka.....	36
4.2. Sillan rakentaja.....	36
4.3. Sillan rakennustapa.....	37
4.4. Rakennustavan perusteluja.....	38
4.5. Rakentamiseen vaikuttaneet lait, asetukset ja määräykset.....	40

5. SAVUKOSKEN SILLAN VALMISTUMISEN MERKITYS	42
5.1. Liikenneolot.....	42
5.2. Muut merkitykset.....	42
5.3. Aikalaiskirjoitukset.....	43
6. SAVUKOSKEN SILLAN NYKYTILA VERRATTUNA ALKUPERÄISEEN.....	44
6.1. Savukosken sillan funktio	44
6.2. Sillan huolto	44
6.3. Korjaukset.....	44
6.4. Muutostyöt.....	46
6.5. Siltamaisema	48
6.6. Arvio sillan säilymisestä	48
6.7. Vaikutelma.....	49
7. SAVUKOSKEN SILTA SUOMEN TIESILTOJEN JOUKOSSA	52
7.1. Savukosken silta lajityyppinsä edustajana.....	52
7.2. Savukosken silta suhteessa Liikenneviraston museokohdekokoelmaan.....	54
8. SAVUKOSKEN SILLAN HISTORIAALLINEN ARVO	54
8.1. Mitä ilmiötä Savukosken silta edustaa?	54
8.2. Valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo kokoelmapolitiikan perusteella.....	55
8.2.1 Tietoarvo.....	55
8.2.2. Valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo.....	55
8.2.3. Säilyneisyysarvo.....	57
8.2.4. Muut säilymiseen vaikuttavat tekijät	59
8.3. Savukosken sillan museokohdearvo	61
9. YHTEENVETO.....	62
9.1. Historiallinen arvo kokoelmapolitiikan perusteella	62
9.2. Tulevaisuudennäkymät.....	62
9.3. Parannustarpeet kohteessa	62
LÄHDELUETTELO.....	64
LIITTEET	67

1. JOHDANTO

1.1. HISTORIASELVITYKSEN TAUSTA

Liikenneviraston (aikaisemmin Tiehallinnon ja sen edeltäjien) museokohdekokoelma on perustettu vuonna 1982. Siihen on pyritty keräämään Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeisimpien aikakausien ja rakennustekniikoiden tyypillisimmät tie- ja siltakohteet, mutta siinä on myös poikkeuksellisia kohteita. Kokoelmaa on täydennetty ja siitä on poistettu joitakin kohteita perustamisen jälkeen. Sen on arvioitu edustavan vanhempia teitä ja siltoja hyvin. Puutteeksi on todettu, ettei siinä ole sodan ja jälleenrakennuksen, työllisyystöiden, eikä nykyaikaisen tieverkon kohteita.¹

Kokoelman muodostamiskriteerit ovat vaihdelleet. Kokoelman museaalisen arvon määrittelemiseksi ja tallennusperusteiden yhtenäistämiseksi tehtiin selvitys vuonna 2006. Kokoelmalle luotiin Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikka, joka hyväksyttiin 22.2.2007.² Kokoelmapolitiikkaa sovellettiin arvoluokitukseen ja kohteet arvioitiin kolmeen tallennusluokkaan: 1. Pysyvästi säilytettävät, 2. Määräaikaisesti säilytettävät, 3. Seulottavat kohteet.³

Määräaikaisesti säilytettävien kohteiden tietoarvoa on järjestelmällisesti nostettu, jotta ne voidaan joko liittää pysyvästi tallennettaviin kohteisiin tai seuloa kokoelmasta.

1.2. HISTORIASELVITYKSEN TAVOITTEET

Tämän historiaselvityksen tavoitteena on arvottaa Savukosken silta (KaS 973) museokohteena ja Liikenneviraston museokohdekokoelman osana. Tavoitteellisesti selvitys täyttää historiatieteelliset kriteerit.

Savukosken silta otettiin käyttöön vuonna 1928. Se on 49 metriä pitkä rautabetonikaarisilta Pyhtään ja Loviisan (aikaisemmin Ruotsinpyhtään) rajalla entisellä Suurella Rantatiellä ja Valtatie 7:llä. Silta ei kuulu enää maantieverkkoon.

Savukosken sillasta esitettiin Museokohdeselvityksessä 2007 johtopäätöksensä, että se on kokoelmasta seulottavien kohteiden joukossa. Arvotuksen perustana oli sillan saama pisteytys, joka luokitti sen määräaikaisesti säilytettäviin kohteisiin. Seulottavien joukkoon se siirtyi perusteella, ettei se täytä kokoelmapolitiikan kriteereitä, joista mainittiin sen erikoisuus eli epätyypillisuus sekä erityisen painavana tekijänä sen huonokuntoisuus, mikä vähentää sen säilymisedellytyksiä museokohteena.⁴

¹ Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys

² Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Museokohdeselvitys. Liitteenä on kokoelmapolitiikan 22.2.2007 hyväksytty versio.

³ Liimatainen, Kirsi, 2007

⁴ Liimatainen, Kirsi, 2007, ss. 62-65

Poistotoimenpiteet aloitettiin normaalissa järjestyksessä. Poistoprosessin aikana sillasta on saatu uutta tietoa, minkä voi olettaa vaikuttavan sen arvoluokitukseen ja tallennusluokkaan. Poistotoimet keskeytettiin lisäselvitysten valmistumiseen saakka.

Savukosken sillan valintapäätöksessä museokohteeksi ei selkeästi määritellä, mitä tieliikenteen ilmiötä dokumentoimaan se on kokoelmaan valittu. Museokohdeselvitys 2007 ei myöskään määrittele sitä. Se pyritään tässä tutkimuksessa määrittelemään.

Tutkimus kartoittaa sillan historiasta kertovan ja sitä dokumentoivan aineiston sekä laajentaa Museokohdeselvitys 2007:n aineistopohjaa. Kohonneen tietoarvon pohjalta arvioidaan sillan tieliikennehistoriallinen arvo uudestaan. Tutkimuksen keskeinen kysymys on, mikä on se suomalaisen tieliikenteen ilmiö, mistä Savukosken silta on esineellinen todiste ja kuinka hyvin se edustaa tätä valtakunnallisen tieliikenteen historian kannalta tärkeää ilmiötä.⁵ Lopuksi esitetään näkemys jatkotoimista; tuleeko kohde säilyttää pysyvästi kokoelmassa vai poistaa siitä.

1.3. KOHTEEN AIKAISEMPI TUTKIMUS

Savukosken sillasta ei ole yhtenäistä historiallista selvitystä. Lähes kaikissa Suomen teiden ja siltojen historiaa käsittelevissä julkaisuissa kuitenkin mainitaan Suuri Rantatie ja Kymijoen suun sillat ja uudemmissa teoksissa Savukosken silta.⁶ Suuri Rantatie on ollut yleinen maantie viimeistään 1400-luvulla, mutta siitä on selvästi varhaisempiakin tietoja. Viipurin linnan rakentaminen vakiinnutti Ruotsin aseman Karjalan Kannaksella. Linna oli olemassa vuonna 1295.⁷ Siitä alkaen tie on ollut nykyisen Suomen alueen tärkeimpiä maakulkureittejä Ruotsin ja Venäjän valtakuntien osana sekä itsenäisyyden kaudella. Tien merkitys kulkuväylänä on kasvanut erityisesti Venäjän Federaation transito-kuljetusten takia parin viimeisen vuosikymmenen aikana.

Kun museokohdekokoelmaa oltiin perustamassa, Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri on tehnyt arvion Savukosken sillasta museokohteena, mikä perustuu kirjallisuusselvitykseen.⁸ Savukosken siltaa tutkittiin myös Tiehallinnon Museotiet ja -sillat -selvityksen yhteydessä historiatieteellisin perustein, mistä on julkaistu tiivistelmä.⁹

Savukosken sillasta ja siltapaikasta on poikkeuksellisen hyvät tiedot. Suuri Rantatie on inventoitu, mikä on Suomessa erittäin harvinaista.¹⁰ Lisäksi Suuresta Rantatiestä on

⁵ Liimatainen, Kirsi, 2007: Kokoelmapolitiikka, on myös liitteenä tämän raportin lopussa.

⁶ Salminen, 1993, ss. 32, 33: Perusteoksina pidetään Väinö Voionmaan (Wallin 1893) ja Juhani Viertolan (1974) pohdintoja, jotka perustuvat Henrik Gabriel Porthanin selvitykseen "Beskrifning öfver vägarne i Finland". (1792)

⁷ Salminen, 1993, ss. 265-267

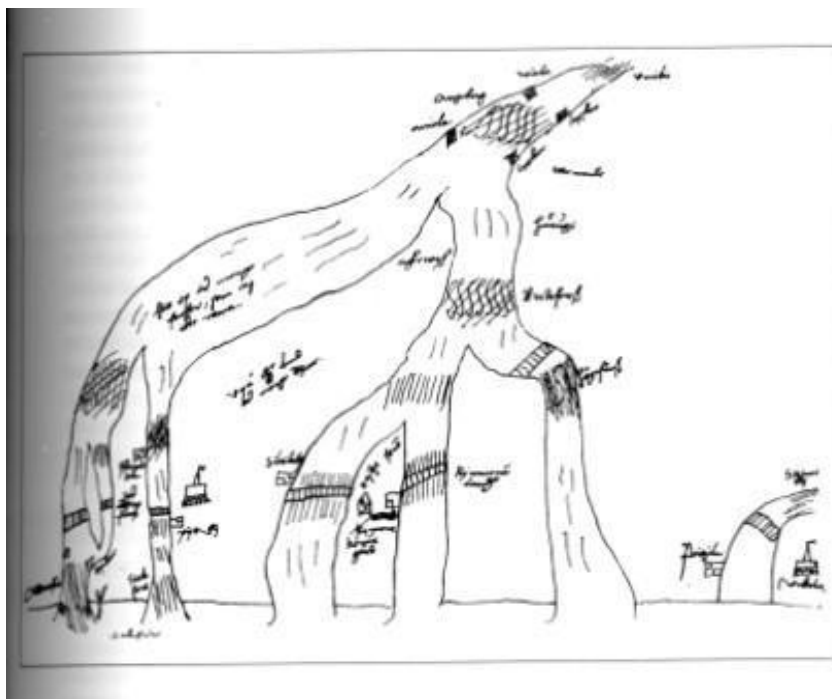
⁸ Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri, lokakuu 1979, Ehdotus museosilloiksi, Mobilian arkisto: Museokohdemappi K3

⁹ Liimatainen, ss. 62-65, lähdeaineisto arkistoitu Mobiliaan.

¹⁰ Suominen, Tapio, 1992, Suuren Rantatien inventointi, materiaali on tallennettu Tiehallinto-kokoelmaan Mobiliaan.

julkaistu tutkimus, joka käsittelee Kymijoen siltapaikkoja ja Savukosken siltaa melko perusteellisesti.¹¹ Inventointiaineisto keventää olennaisesti tämän tutkimuksen arkistotyötä.

Jaakko Teitin valitusluettelossa vuosilta 1555-1556 on Kymijoen siltapaikoista ja silloista laadittu kartake.¹² Sen mukaan Kymijoen läntisimmän haaran ylittää Savukosken museosillan vieressä kaksi siltaa. Tekstin tiedot viittaavat jo silloin pitkäaikaiseen kulkuväylään, asutukseen sekä kauppa- ja kalastuspaikkaan sekä niistä aiheutuneisiin erimielisyyksiin. Siltapaikan nimi on Abborfors¹³, mikä edelleenkin on siltaympäristön nimenä käytössä. Ahvenkoskella (Abborfors) on poikkeuksellisen tärkeä ja samalla melko harvinainen asema Suurella Rantatiellä, koska meri ulottuu tielle Ahvenkoskenlahtena.



Jaakko Teitin valitusluettelossa on luonnos Kymijoen suun silloista. Vasemmassa reunassa näkyy nimi Abborfors. Vähä-Ahvenkosken ja Suurahvenkosken sillat on piirretty suurpiirteisesti kuten kuvan mittakaavakin, mutta Teitin kuvat ovat tekstin tueksi tehtyjä hahmotelmia. Kuva on kopion kopio Kustavi Grotenfeltin toimittamasta Teitin aineistosta.

Laajan kulttuurikerrostuneisuuden takia Ahvenkosken alue on ollut jo vuoden 1993 valtakunnallisten arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen (VAT) luettelossa ja se on myös nykyisessä valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen

¹¹ Suominen, Tapio, 1993, Suuri Rantatie, Helsinki

¹² Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan v. 1555-1556, s. 225, Kustavi Grotenfeltin toimittaman laitoksen (1894) kopiassa.

¹³ Seppovaara, 1988, s. 121-123, 145-149, 179, Ahvenkoski-Abborforsin nimen etymologia on mielenkiintoinen, missä sekoittuu paikan alkuperäinen nimi ja ruotsinkielisten kartantekijöiden tulkinta siitä. Nimi ei liity ainakaan ahvenen saaliskalana, ehkä pikemminkin luostarin päämieheen, apottiin, "Abbotsfors". Tarkkaan ottaen Kymijoen läntisimmässä haarassa ei ole Ahvenkoskea vaan väylät Vähä-Ahvenkoski ja Suurahvenkoski. Savukosken siltaa on kutsuttu melko yleisesti puheenparressa sekä lehdistä ja kirjoissa Ahvenkosken sillaksi.

(RKY) luettelossa nimellä Ahvenkosken historiallinen ympäristö. Valinnan perusteluissa mainitaan keskeisesti Suuri Rantatie ja sen sillat, erityisesti Savukosken silta.

Ahvenkosken alue on myös osa Kymijoen valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. Suuri Rantatie itsenäisenä kokonaisuutena on RKY-kohde. RKY-prosessi on kartoittanut melko laajan lähdeluettelon, joka kattaa Ahvenkosken alueeseen ja Savukosken siltaan liittyvät yllämainitut ilmiöt.

Savukosken silta esitellään kotimaisessa tie- ja silta-alan kirjallisuudessa.¹⁴ Niissä se esitellään ensisijaisesti sillanrakennustekniikan näkökulmasta. Ne vaikuttavat perustuvan samojen lähdetietojen melko analyysittomaan toistoon. Silta on rakennusaikanaan ollut teknisesti poikkeuksellisen uudenaikainen ja sen rakentamistapa erikoinen. Silta on ollut ilmeisen kiinnostava kohde ja siitä löytyy artikkeleja tekniikan alan lehdissä.

Kaikki tutkitut julkaisut eivät täytä historiatieteellisen tutkimuksen tunnusmerkkejä kirjaimellisesti, mutta ainakin osa perustuu vankkaan ja luotettavaksi arvioitavaan alkuperäismateriaaliin. Tässä tutkimuksessa on pyritty erityisesti hyödyntämään Suuren Rantatien inventointimateriaalia. Sitä on aikaisemmin käytetty useissa julkaisuissa, eikä sen arvoa tai oikeellisuutta ole kiistetty.

1.4. TUTKIMUKSEN RAKENNE

1.4.1. YLEISKUVAUS JA AIKATAULU

Pirkanmaan ELY-keskuksen tilauksesta valmisteltiin Mobiliassa 1.10.2010-30.12.2010 tutkimus Savukosken sillan museoarvosta ja sen liittymistä Suomen valtakunnallisen tieliikenteen historian ilmiöihin. Selvityksen lähdeaineistona ovat kirjallisuus, arkistot, maastokatselmus ja haastattelut. Kohteelle rakennetaan viitekehys valtakunnallisessa tieliikenteen historiassa sekä Ahvenkosken historiallisessa ympäristössä. Aineiston perusteella kohde arvotetaan Liikenneviraston museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan mukaisesti ja esitetään suositus jatkotoimista.

Liikenneviraston museotiet ja -sillat arvoluokitetaan kolmen kriteerin avulla, jotka ovat: Tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Arvoluokituksella rajataan perinnekokoelman kannalta merkittävät kohteet ja valitaan tallennettavat kohteet.¹⁵

Tietoarvon avulla selvitetään, onko kohdetta tutkittu tai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa.

¹⁴ Lähinnä Aitta, Seppo, (toim.), 2004, Siltojemme historia, Keuruu, Koponen, Kyösti, 1983, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, Helsinki, Suomen teiden historia I ja II sekä Tiehallinnon 200-vuotisjuhlahistoriat.

¹⁵ Liimatainen 2007, ss. 15, 16 ja 2003, ss. 21-23, museokohteiden kokoelmapolitiikka on muodostettu Tiehallinnon esine- ja kuvakokoelmien kokoelmapolitiikkojen pohjalta yhteensopivaksi.

Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään, liittyykö kohde Suomen valtakunnallisen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan.

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida.

Kriteerit pisteytetään, jolloin kohteita voi verrata toisiinsa. Lisäksi selvitetään muita museointimahdollisuuksiin vaikuttavia tekijöitä, joita tyypillisesti ovat kohteen omistus, kaavatilanne, kohteen säilymisnäkömöt ja suojeluasema. Jokaisesta ilmiöstä tallennetaan vain yksi kohde eli toisintoja ei kokoelmassa säilytetä.

Nykyinen museokohdekokoelma on käyty läpi yllämainitulla arvoluokituksella. Kokoelmaa järjestellään, eli siitä poistetaan toissijaiseksi arvoitettuja kohteita ja käynnistetään uusien kohteiden etsintä. Tavoitteena on saada arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvo tallennettua pitkäjänteisesti Liikenneviraston (ent. Tiehallinnon) perinnekokoelmaksi ja siten osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta.¹⁶

1.4.2. KIRJALLISUUSSELVITYS

Savukosken sillasta löytyi mainintoja silta- ja tiealojen historiatieteelliset kriteerit täyttävästä kirjallisuudesta melko runsaasti, muttei yhtenäistä esitystä. Paikallishistorioita on tässä yhteydessä selvitetty ylimalkaisesti, lähinnä Kymenlaakson yleisesitysten valossa. Silta- ja tiekirjallisuuteen keskittymisen perusteena on ollut, että tutkimuksessa selvitetään Savukosken sillan valtakunnallista tieliikenteen historia-arvoa.

Suomen Virallisessa Tilastossa (SVT) julkaistussa Tie- ja vesirakennushallituksen toimintakertomuksissa, Tie- ja vesirakennukset vuosina 1925-1928, on selostukset Savukosken sillan rakentamisesta ja siihen liittyvästä tiejärjestelystä.¹⁷

Sillan urakoitsijayrityksen historiikissa, Christiani & Nielsen 1904-1929 – Twenty five years of civil engineering, on artikkeli Savukosken sillasta.

Käytetty kirjallisuus on listattu lähdeluetteloon.

1.4.3. ARKISTOSELVITYS

Tutkimuksen resurssien ja toisaalta inventoinnin yhteydessä tehdyn perusteellisen arkistonselvityksen vuoksi arkistonselvitys on melko pinnallinen. Savukosken sillasta on tallennettu perustiedot Siltarekisteriin. Sillan piirustukset ovat sekä rekisterissä että tallennettuna alkuperäisinä Mobilian Tiehallinto-kokoelmaan. Tiehallinnon historia-arkistosta Mobiliassa tutkittiin museokohdeselvityksen yhteydessä koottu materiaali ja

¹⁶ Liimatainen 2007, liite 5

¹⁷ Tiehallinto-kokoelma Mobiliassa

maantiekarttoja. Karttaselvityksiä tehtiin myös Etelä-Karjalan museon kokoelmissa. Sillan peruskorjauksen suunnittelukuvat ovat Kaakkois-Suomen ELY-keskuksessa.

Pyhtään kunnan teknisen viraston arkistosta selvitettiin sillan ja sen ympäristöä koskeva kaavatilanne sekä kunnan maankäytön suunnitelmia. Kymenlaakson Liitosta selvitettiin maakuntakaava ja sen tavoitteet. Kohteen muinaisjäännostösten luettelo tarkistettiin Museoviraston kulttuuriympäristön rekisteriportaalista¹⁸, mitä täydennettiin asiantuntijahaastatteluilla.



Georg Biurmanin karttaa vuodelta 1742 pidetään ensimmäisenä Ruotsin valtakunnan karttana, joka oli yleisesti hankittavissa. Siitä julkaistiin vuonna 1776 Svean- ja Götanmaan sekä Suomen Suurruhtinaskunnan matkaopaskirja. Oppaan kartassa valtakunnan raja on piirretty vuoden 1721 Uudenkaupungin rauhankäytännön mukaisesti, kuten alkuperäisessäkin kartassa. Opaskartan mukaan Ahvenkoskea lähin kestiekievari oli Tesjoella. Matkaoppaan kartassa on ilmeisesti sotaisan ajan takia muunneltu useita kartan varhaisten painosten tietoja, kuten poistettu Pyhtää, Ahvenkoski ja Kymijoen läntisiä haaroja ja siirretty Tesjoki Pyhtään paikalle. Ehkä suurempi muutos on Suuren Savontien ja Mikkelin kirkonkylän poistaminen kartalta kokonaan.

Sillan rakennuksen aikalaismateriaalista käytiin läpi Suomen Kuvalehden vuosikerrat 1925, 1926, 1927 ja 1928. Sanomalehdistöstä käytiin läpi Helsingin Sanomien vuosikerrat 1926 ja 1927. Lisäksi käytiin läpi Uuden Suomen sunnuntailiitteet vuosilta 1926-1929.¹⁹ Lehdet edustavat valtakunnallista näkökulmaa. Helsingin Sanomat ja Uusi Suomi olivat silloin Suomen suurimmat sanomalehdet levikillä mitattuna.

¹⁸ <http://kulttuuriymparisto.nba/netsovellus/rekisteriportaali>

¹⁹ Tampereen kirjasto, Suomen Kuvalehti aitoina vuosikertoina, sanomalehdet mikrofilmeinä

Silta- ja tiekirjallisuuden perusteella oli syytä olettaa, että erityisesti sillan rakennusvaihe olisi ollut lehdistöä kiinnostava aihe. Pieneen otantaan keskittyminen johtuu paitsi tutkimuksen resursseista, myös arviosta ja kokemuksesta, että valitut lehdet julkaisivat runsaasti aineistoa teollisuuden ja liikenteen kehityksestä. Ilmeisesti niiden toimituspolitiikkaan kuului viestiä nuoren tasavallan kehitysoptimismia. Poliittisesti ne eivät varmastikaan edusta kielipoliittisia, paikallisia tai koko kansan käsityksiä silloisten noin 175 sanomalehden joukossa. Toisaalta viestimien keskeinen uutislähde oli Suomen Tietotoimisto²⁰, minkä voi arvella yhtenäistäneen uutisaiheita.

Lisäksi käytyä julkista keskustelua pyrittiin selvittämään asiantuntijalehdistä, joita edustivat Tie-lehden ensimmäinen²¹ vuosikerta (1932) ja Teknillisen aikakauslehden sekä Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar vuosikerrat 1925, 1926, 1927 ja 1928. Arkistomateriaalien kopioita on tallennettu sillan selvitysmappiin Mobiliaan.

1.4.4. HAASTATTELUT

Näkemyksiä Savukosken sillan arvon tulkinnasta on selvitetty arkkitehti Jarkko Puron ja intendentti Marianna Niukkasen kanssa puhelimitse. Puro toimi aikaisemmin Kymenlaakson aluearkkitehtina ja Niukkanen on Museoviraston intendenttinä rakennetun kulttuuriympäristön asiantuntija. Silta-asiantuntija Pekka Siitosta on haastateltu paitsi maastokatselmusten yhteydessä myös puhelimitse.

Perinneyhdyshenkilö Minna Peltolan kanssa on oltu yhteydessä koko tutkimuksen ja sen valmistelun ajan sekä henkilökohtaisesti maastokäynneillä, puhelimitse että sähköpostitse. Savukosken sillan asemaa kaavoituksessa sekä paikallisissa ja maakunnallisissa maankäyttösuunnitelmissa selvitettiin puhelimitse Pyhtään kunnan kunnaninsinööri Pirjo Kopran kanssa.

Kohteen esihistorian ja arkeologian asiantuntijana haastateltiin puhelimitse Kymenlaakson maakuntamuseon rakennustutkija Timo Lievosta ja Porvoon Museon Itä-Uudenmaan maakuntamuseo-asioiden hoitaja Synnöve Bergholmia.

1.4.5. MAASTOKATSELMUS

Maastokatselmuksissa sillan ulkonäköä, teknistä ja museaalista kuntoa sekä säilyneisyyttä arvioitiin silmämääräisesti ja tallennettiin valokuvaamalla. Maastokatselmut tehtiin 17. joulukuuta 2009 ja 7. joulukuuta 2010. Niihin osallistuivat perinneyhdyshenkilö, tiedotus- ja viestintäasiantuntija Minna Peltola ja silta-asiantuntija Pekka Siitonen Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta (molemmat vuonna 2009 Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiristä) sekä

²⁰ Suomen Tietotoimisto (STT) perustettiin vuonna 1887 *Suomen Sähkösanomatoimisto* -nimisenä, ja vuonna 1915 se fuusioitui *Sanomalehtien Tietotoimiston* kanssa ja sai nykyisen nimensä. STT:n uutiset kuuluivat säännöllisiin radiolähetysiin 77 vuoden ajan vuodesta 1926 vuoden 2003 loppuun.

²¹ Lehden ensimmäinen vuosikerta oli pöytäkirjoissa 1931, mutta 1932 on ensimmäinen tunnettu vuosikerta

selvityksen laatija, Martti Piltz Mobiliasta. Molemmilla kerroilla voitiin keskustella sillan korjauksia tekevän henkilöstön kanssa, havainnoida korjaustyötä ja jälkimmäisellä kerralla arvioida peruskorjauksen onnistumista.



Maastokatselmuksilla käytiin kaksi kertaa. Kuva on joulukuulta 2009, jolloin työsillan paaluja nostetaan. Siltarakennelma on vielä maalaamatta ja etualalla kaidetyöt ovat kesken. Kuva on otettu itärannalta kohti länsirantaa.

2. SAVUKOSKEN SILLAN ESITTELY

2.1. SAVUKOSKEN SILLAN SIJAINTI

Savukosken silta on Pyhtään ja Loviisan kuntien rajalla, vuoteen 2010 saakka Pyhtään ja Ruotsinpyhtään rajalla. Siltapaikka on ollut Ruotsin ja Venäjän raja vuosien 1742 ja 1809²² välillä, jolloin siitä samalla muodostui nyt jo lakkautettujen Uudenmaan läänin sekä Viipurin, Kymenkartanon ja Kymen läänien raja.

Suuren Rantatien vanhaa linjausta on säilynyt sillan länsipuolella Vähä-Ahvenkosken (Lillaborfors) kylässä. Helsingistä tultaessa noin pari kilometriä ennen siltaa Suuren Rantatien linjaus eroaa Vt 7:stä. Tien nimi on Ahvenkoskentie-Abborforsvägen. Sen varteen on rakennettu Vähä-Ahvenkosken omakotitaloasutusta. Tie liittyy noin kilometrin jakson jälkeen Elimäentie-Elimävägeniin, joka on Mt 1792, Ahvenkoski-Elimäki. Elimäelle

²² Venäjä yhdisti Vanhan Suomen (vuonna 1723 valtaamansa alueet) ja uudet valtaamansa alueet Suomen Suurruhtinaskunnaksi vuonna 1812.

johtanut pikkutie on rakennettu 1740-luvun raja- ja postijärjestelyjen yhteydessä kärryillä ajettavaksi maantiekseksi.²³

Vanha Suuren Rantatien linjaus peittyy osittain Elimäentien alle, osittain se kulkee tien vieressä. Suunnilleen samalla paikalla, jossa Elimäelle johtava tie on erkaantunut Viipuriin johtavasta Suuresta Rantatiestä, on nytkin risteys, josta Savukosken sillalle kuljetaan. Sillalle johtaa lännestä (luoteesta) Savukoskentie-Rökhuvägen, joka karkeasti noudattaa Suuren Rantatien linjausta. Noin 200 metriä ennen jokea erkanee Savukoskentie vanhasta Suuren Rantatien linjauksesta, joka johtaa entiselle siltapaikalle. Savukosken silta on lähes pohjois-etelä-suuntainen siten, että länsipuolen pää on pohjoisessa.



Savukosken silta näkyy keskellä kartaketta. Nykyinen Vt 7 on merkitty nimillä Pietarintie ja Valtatie. Vanha Suuren Rantatien linjaus on kulkenut kartakkeen vasemmasta reunasta valkoisella merkittyä tietä karttasanan Vähä-Ahvenkoski kohdalta kohti nykyistä Savukosken museosiltaa, siitä "Pikkusiltaa" Kirmusaareen ja sieltä joen itärannalle "Isosiltaa" karttasanan Ahvenkoski kohdalta, josta edelleen etelään kohti Vt 7:ää, jonka alle tie on osittain jäänyt. Kartakkeen oikeassa reunassa, E18-merkin kohdalla, Vanha Rantatie suuntautuu Pyhtään kirkonkylään. Savukosken sillalta kaakkoon kulkee sen rakentamisen yhteydessä tehty tieoikaisu.

²³ Viertola, 1974, s. 79

Sillan rakentamisen yhteydessä Suurta Rantatietä linjattiin uudestaan noin 3,5 kilometrin matkalta. Uusi linjaus lyhensi tietä 0,7 kilometriä.²⁴ Tämä tieura on säilynyt ja on osittain jatkuvassa käytössä, kuten myös vanha tieura. Ne näkyvät perspektiivikuvissa ja kartallakin ja ovat niiden avulla paikallistettavissa maastossa.



Toinen karttaklassikko Biurmanin lisäksi on ns. Hermelinin Ruotsin maakuntakartta, joka ilmestyi vuonna 1799. Kartta on tarkka ja vastaa hyvin nykyistä karttakäsitystä. Siinä erottuvat jokseenkin oikeilla paikoillaan Abborfors, Strömfors ja Pyhtään kirkko. Alkuperäisessä kartassa erottuu tien kulku ja siltojen sijainti Ahvenkoskella.

Sillalta jatkuu itään päin Vanha Viipurintie-Gamla Viborgsvägen, joka on sillan yhteydessä rakennettua tienoikaisua. Noin puolen kilometrin päässä sillasta, noin 100 metriä ennen Vt 7:n risteystä siitä erkanee uusi liittymätie (rakennettu oletettavasti 1960-luvulla) nykyiselle Valtatie 7:lle. Tätä tietä kulkee liikenne Ahvenkosken voimalaitokselle ja sen asuntoalueelle. Vanha Viipurintie jatkuu tierauniona kohti Pyhtäätä. Tieraunio on suljettu ojalla, mutta näyttää vieläkin ajokelpoiselta.

Siltapaikkana Ahvenkoski ajoittuu 1400-luvulle mainintojen perusteella, joista tärkein lähde on Jaakko Teitin valitusluettelo.²⁵ Maankohoaminen on Pyhtään seudulla noin 28-30 senttimetriä sadassa vuodessa, joten Ahvenkoski on voinut olla siltapaikkana yli 1 000

²⁴ Backman, 1928, s. 218

²⁵ Suominen, 1993, ss. 239-242 sekä inventointimateriaali

vuotta.²⁶ Varhaisissa kartoissa myös joen ylävirralla on merkitty ylityspaikka ja sen Suureen Rantatiehen yhdistävät polut. Ylityspaikka on nykyisin patoaltaan alle jääneen Kuuskosken kohdalle. Ilmeisesti siellä ei ole ollut siltaa vaan kahlaamo tai veneyhteys.

Ajankohtaa, jolloin Suuri Rantatie tuli yleiseksi tieksi, on arvioitu siltojen ylläpidosta säilyneiden tietojen avulla. Pidetään varmana, että siltojen ylläpitoon määrätty alue on ollut yhtenäinen tai yhtenäisessä hallinnossa. Kymijoen Ahvenkosken siltaa hoitivat 1700-luvun lopulla Pyhtään, Lapinjärven, Pernajan, Porvoon, Sipoon, Helsingin ja Espoon pitäjät. Vuonna 1672 jokainen Porvoon läänin pitäjä maksoi sillan ylläpidosta. Helsinki oli osallinen siltaan vuonna 1668 ja Sipoo vuonna 1607. Inkoo joutui rakentamaan siltaa vanhan velvollisuuden nojalla 1730-luvulla. Kihlakunta- ja hallintopitäjäjako toteutettiin 1400-luvun alussa, joten Ahvenkosken sillan ylläpitotietojen perusteella on todennäköistä, että hoitoalue olisi määrätty ennen 1370-lukua ja Raaseporin linnan ja voutikunnan perustamista. Yleinen tie on siis viimeistään näiltä ajoilta ja silta lienee vielä vanhempi.²⁷



"Kuninkaan kartasto Suomesta" on kirja, johon on koottu erilaisista lähteistä löytyneitä rekognosointikarttoja ilman täsmällistä alkuperäselitystä. Kartat on piirretty sotilastarkoituksiin vuosina 1772-1805. Kopio kirjasta näyttää Suuren Rantatien kulun ja sillat Ahvenkoskella. Kuuskosken (kartassa Kuskoski) kautta kulkeva virran ylityspaikka polkuineen on piirretty selkeästi, koska tiedolla on sotilaallista arvoa.

Ahvenkoski on ollut lohenkalastamo, joka on läänitetty Turun piispalle 1300-luvulla. Ahvenkoskelle rakennettiin piispankartano, joka edelleenkin on olemassa Ahvenkosken kartanona. Tien, joen ja meren kosketuspinnassa oleva Markkinämäki (Marknadsbacken) ja satama viittaavat kauppapaikkaan.

²⁶ Suominen, 1999, ss. 260, 261

²⁷ Suominen, 1999, ss. 272-276

Siltapaikalla on runsas historiallinen kerrostuneisuus. Se on ollut Ruotsin ja Venäjän valtakuntien rajana vuodet 1743-1809.²⁸ Paikallisesti valtakunnan raja jakoi Pyhtään kunnan Pyhtääksi ja Ruotsin Pyhtääksi (myöh. Ruotsinpyhtää, Strömfors).

Sotahistoriallisesti ainakin Kustaa III:n hyökkäys Venäjälle vuonna 1788 ja Venäjän hyökkäys Ruotsiin vuonna 1808 liittyvät Ahvenkoskeen ja sen ylittävään siltaan, vaikkakaan paikalla ei käyty merkittäviä taisteluja. Läntisimmän väylän silta, ”Rajasilta”, tuhoutui vuoden 1918 tapahtumissa, mikä myös liittyy siltapaikan sotahistoriaan.



Savukosken silta on kuvattu ennen peruskorjausta elokuussa 2006. Sillan betonoinnin rapautuminen näkyy selvästi ja myös 2000-luvun alussa korjattu kaarien pahoin tuhoutunut välituki erottuu muusta rakenteesta. Penkereen kaiteiden puujohteet ovat heikkokuntoisen näköiset.

Siltapaikan ympäristöön liittyy teollista ja liikenteellistä perinnettä läheisen Ruotsinpyhtään-Strömforsin teollisuustaaajaman satamaradan takia. Strömforsin ruukin historialla on sekä valtakunnalliset että paikalliset ulottuvuudet. Vuonna 1933 valmistui Ahvenkosken voimalaitos.

²⁸ Vanha Suomi (=Venäjän aikaisemmin valtaama alue) liitettiin Ruotsin Suomeen vuonna 1812, jolloin sitäkin voi pitää perustellusti rajamuutoksen ajankohtana.

2.2. SILLAN RAKENNE JA KOKO

Savukosken silta on teräsbetoninen kaarisilta. Se on 49,0 metrin pituinen ja ajoradan leveys on 5,0 metriä. Savukosken silta on rakennusaikanaan ollut suuri silta. Sen rakenne on kuitenkin siron näköinen ja rakenne on kevyt. Sillan tyyppi on harvinainen yksinivelinen kaarisilta. Sitä on suomalaisessa tie- ja siltakirjallisuudessa pidetty maailman ensimmäisenä tämän tyyppisenä siltana. Silta avattiin liikenteelle talvella 1927, mutta se vastaanotettiin valmiina marraskuussa 1928.²⁹



Savukosken silta asettuu paikalleen maisemaan erittäin luontevasti. Vedenpinnan ja sillan kannen vähäinen korkeusero sitovat sen ympäristöönsä. Sillan mittasuhteet sopivat metsän korkeuteen ja sillan siro rakenne tekee siitä kevyen ja ilmavan.

Sillan rakenteessa sen kantta kannattavat jäykistyspalkit ottavat suurimman osan taivutusmomenteista, jolloin kaariin vaikuttavat vain puristusvoimat. Tästä seuraa, että kaaren mittasuhteet voivat olla sirot. Ohuet rakenteet pienentävät myös lämpötilan vaihteluista johtuvia rasituksia. Lisäksi saavutettiin paitsi esteettistä hyötyä myös säästöä aine- ja telinekustannuksissa.

Silta on rakennettu pikemminkin tulevaisuuden normeja ennakoiden kuin tiukasti aikansa normeja noudattaen.³⁰ Helsinki-Viipuri-tien merkitys kasvoi autoliikenteen lisääntyessä ja

²⁹ esim. Koponen, s. 38

³⁰ Lönnroth, 1927, Tiekäsikirja: Ajorata I luokan teillä on vähintään 5,00 metriä, sillalla vähintään 4,75 metriä, kantavuus 9 tonnin kuorma-auto ja 400 kg tasaista painoa neliömetrille. II luokan tiellä riitti 6 tonnin kuorma-auton ja 400 kg:n tasaisen painon kantavuus ja ajoradan leveysvaatimus oli 3 metriä.

Porvoo-Kotka-tiejaksoa uudistettiin ja levennettiin vuosina 1929-1932 kuusi metriä leveäksi. Tiejakso siirtyi valtion välittömään hoitoon keväällä 1932.

Sillan betonointi ei onnistunut täysin. Se alkoi rapautua nopeasti ja sitä paikattiin betonimassalla jo 1930-luvulla. Syynä on pidetty betonin laatua ja pakkasvauriota. Kuitenkin sillan rakenne on säilynyt kaikissa sen korjauksissa. Sillan ajorata oli alun perin päällystetty nupukiveyksellä, joka siihen on palautettu peruskorjauksessa vuonna 1981.³¹



Vt 7:n Ahvenkosken silta on teräsbetonikantinen, teräksinen Langer-palkkisilta, joka noudattaa hämmästyttävästi Savukosken sillan muotokieltä. Voimalaitos edustaa Savukosken sillan rakentamisen aikaista valtionhallinnon elinkeinopoliittikkaa ja sen saavutuksia. Samaan aikakauteen liittyy myös Imatran voimalaitoksen rakentaminen. Voimalaitoksen alakanava näyttää olevan nykyisin suosittu kalastuspaikka.

2.3. SAVUKOSKEN SILTA SUHTEESSA YMPÄRISTÖÖNSÄ

2.3.1. TOIMINNALLISUUS

Savukosken silta on rakennettu ennen Suomen valtatieluokitusta, mutta sen mitat vastaavat valmistumisajan korkeimman tason tiemitoituksen, ensimmäisen luokan valtatie tai jopa viertotien, vaatimuksia.³² Tietä parannettiin sillan valmistuttua 6 metriä leveäksi. Autoliikenteen merkityksen kasvaessa Helsingistä Viipuriin ja itärajalalle johtavien

³¹ Koponen, ss. 38, 39

³² Lönnroth, 1927, ss. 83, 84 ja 99

tieyhteyksien arvo nousi hallinnollisista, puolustuksellisista ja kaupallisista näkökulmista.³³ Kun vuonna 1938 tiet luokiteltiin niiden liikenteellisen arvon mukaisesti valtateihin ja muihin teihin, oli luonnollista, että Helsinki-Viipuri-tie nimettiin valtatieksi. Se sai numeron 7. Valtatien siltana Savukosken silta palveli seuraavaan Vt 7:n uudistukseen saakka, joka tehtiin Loviisa-Kotka-tiejaksolla Ahvenkosken voimalaitoksen ja Pyhtää kirkonkylän välillä vuosina 1964-1967. Silloin Savukosken silta ja sen tieyhteydet lakkasivat yleisenä tienä. Silta jäi valtion omistukseen.³⁴



Savukosken sillan ympäristössä on runsaasti muinaismuistoiksi luokiteltuja kulttuurirakentamisen jäänteitä. Niistä suurin osa liittyy kiinteästi Suureen Rantatiehen. Se on merkitty vuonna 1698 Ruotsin ensimmäisten postireittien kartalle. Raja- ja rajapostiasema sitovat paikan tieliikennehistoriallisen arvon lisäksi myös sotien, postin ja poliittiseen historiaan. Muinaismuistoista erottuvat selvästi ruotsalaiset redutit, postitalon kivijalka, Suuren Rantatien linjaus ja sen siltapaikat. Rakennettuun kulttuuriympäristöön kuuluva Ahvenkosken voimalaitos on voimakas maisematekijä.

Savukosken silta on kunnostettu museoinnin yhteydessä vuonna 1981. Museosillaksi se on otettu ensimmäisten kohteiden joukossa vuonna 1982. Sen jälkeen se on ollut kevyen liikenteen käytössä. Se on juhlallisesti vihitty museosillaksi valtakunnallisten kotiseutupäivien yhteydessä vuonna 1984. Silta on suljettu ajoneuvoliikenteeltä puomilla kummastakin päästä.³⁵

³³ Perko, 1977, ss. 64-106

³⁴ Suominen, inventointimateriaali

³⁵ Sälejoki-Hiekkanen, 1985, s. 92

2.3.2. MAISEMALLINEN MERKITYS

Kuten edellä on todettu, Savukosken silta on esteettisesti korkeatasoinen, minkä maallikonkin silmä erottaa. Silta sopii maisemaan hyvin. Siltaa pääsee tarkkailemaan kummaltakin sivulta molemmilta rannoilta. Tie sillan molemmin puolin, erityisesti läntisellä puolella, muistuttaa visuaalisesti suomalaisia valtateitä 1930-luvun lopulta noin 1960-luvun alkuun, mikä helpottaa sillan tulkintaa esimerkkinä aikansa liikenne­rakentamisesta.



Kesämaisema Savukosken sillalta avautuu etelään tämän näköisenä. Kuvan keskellä voimalaitoksen punaisen katon oikealla puolella on Markkinämäki. Jos osaa kuvitella katsovansa sieltä maisemaa toisinpäin, näkee moottoritien sillat (valmistuvat vuonna 2014), nykyisen VT 7:n Ahvenkosken sillan, Savukosken sillan ja Pikkusillan siltapaikan. (vrt. edellisen sivun kartake)

Nykyisen maantien (Vt 7) silta voimalaitospadon eteläpuolella noudattaa samaa muotokieltä kuin Savukosken silta. Ei voi välttyä ajatukselta, että Savukosken sillan estetiikka olisi joko tavoitteellisesti tai tiedostamatta vaikuttanut sen suunnitteluun. Tietävästi myös tulevan moottoritien siltoihin on pyritty saamaan samaa sukunäköä.³⁶ Maisemat sillalta ovat hyvät. Keskeinen maisematekijä on sillan eteläpuoleinen Ahvenkosken voimalaitoksen patoallas ja voimalaitos. Savukosken silta on koko Ahvenkosken valtakunnallisesti arvokkaan historiallisen kulttuurialueen keskeisimpiä maisemallisia tekijöitä.

³⁶ Maastokäynnit, puhelinkeskustelu Timo Lievosen kanssa

2.3.3. SILTAYMPÄRISTÖN KULTTUURIHISTORIALLISET KOHTEET

Alueen kulttuurikerrostumat ovat laajat ja syvät. Suuri Rantatie, Kymijoki ja meri kohtaavat Ahvenkosken seudulla, mikä on poikkeuksellista. Suuren Rantatien nimi viittaa meren rantaan, mutta linjaus on suurimmalta osaltaan melko kaukana rannasta. Turun ja Viipurin lisäksi tie ja meri kohtaavat vain harvoissa paikoissa. Sinänsä jo nimi Savukoski, Rökhushuset, on mielenkiintoinen. Rökhushuset tarkoittaa savutupaa³⁷ eli oletettavasti kosken rannalla on ollut savupiipun asutus, mutta kaukana ei ole sekään tulkinta, että nimi voisi liittyä kuninkaan kalastamon savustamoon (ruotsiksi rökeri).



Ruotsin rajalinnoitusten yläredutti on kumpareella Suuren Rantatien vieressä noin 50 metrin etäisyydellä. Kulmikkaat muodot ovat pehmentyneet ja sulautuneet ympäröivään luontoon, kun kylmäkivimuuri on osittain rikkoutunut. Noin 200 metrin päässä kohti rajaa ja jokea on toinen redutti aivan tien ja entisen Rajasillan (Pikkusillan) siltapaikan vieressä.

Suuri Rantatie ylitti Kymijoen haaran alun perin kahdella sillalla, Vähä-Ahvenkosken sillalla, Pikkusillalla, sittemmin Rajasillalla ja Suurahvenkosken sillalla, Isosillalla.³⁸ Savukosken silta tieoikaisuineen korvaa molemmat sillat. Jaakko Teitin kuvaama Suuren Rantatien Pikkusillan siltapaikka erottuu selvästi Savukosken sillan pohjoispuolella, noin 200 metrin etäisyydellä sen läntisestä päästä.

³⁷ Svenska Akademiens ordbok, substantiivi rökhushuset, <http://g3.spraakdata.gu.se>

³⁸ Suominen, inventointimateriaali ja Kymenlaakson rakennuskulttuuri, 1992, s. 223

Suuresta Rantatiestä erkaantuu tie Savukosken sillalle noin 200 metrin päässä joen rannasta. Tämä tie säilyi 1960-luvulle saakka Vt 7:n osana. Risteyksen vieressä on rajalinnoitus, kylmäkivimuurista ladottu redutti.³⁹ Vanhan Suuren Rantatien varrella on aivan veden rajassa, entisen Rajasillan vieressä, toisen ruotsalaisen redutin raunio. Näitä sarvilinnoituksia on joskus kutsuttu ylä- ja alalinnoituksiksi.⁴⁰ Ruotsalaisia pattereita on useampiakin lähetyvillä, muttei sillalta tai siltatieltä havaittavissa.



Tienhaaraan, josta Savukoskentie erkanelee vasemmalla näkyvästä Vanhasta Rantatiestä, on pystytetty Turun rauhan muistomerkki vuonna 1993. Taustalla häämöttää Vähähvenkosken siltapaikka ja sen redutti.

Tieliikennehistoriallinen kokonaisuus, ehkä ainut laatuaan Suomessa, muodostuu vanhasta Suuren Rantatien linjauksesta, Vähä-Ahvenkosken siltapaikasta, Suurahvenkosken siltarauniosta, Savukosken sillasta ja nykyisestä Ahvenkosken sillasta, mitä tulevat täydentämään uuden moottoritien sillat. Kokonaisuus tallentaa tie- ja siltaperinnettä hieman yli kilometrin matkalla yli 800 vuoden ajalta. Ruotsin puolella on rajapostikonttori- ja tullirakennuksen kivijalan raunio. Rajapostikonttori siirrettiin paikalle Hattujen sodan jälkeen vuonna 1743. Konttori rakennettiin vuoden 1748

³⁹ Redutti on pieni linnake, linnoitus ja varustus. Usein redutit muodostuivat mäenhuippua kiertävästä kehävallista, kuten esimerkiksi juuri Vähä-Ahvenkosken ylälinnoitus. Tyypillisesti ne ovat liikenneväylien itsenäisiä tukikohtia, mutta voivat olla myös suuremman linnoituksen tukivarustuksia.

⁴⁰ Suominen, inventointiaineisto, Kymenlaakson rakennuskulttuuri, 1992, s221-224

määrärahoilla ja se korvattiin uudella rakennuksella 1780-luvulla. Sitä esittävä maalaus tunnetaan vuodelta 1787. Rajapostikonttori lakkautettiin tarpeettomana vuonna 1812.⁴¹

Vuonna 1993 Savukosken tien ja Suuren Rantatien risteuksen läheisyyteen on pystytetty muistomerkki Turun rauhan 250-vuotismuiston kunniaksi. Turun rauha päätti Pikkuvihana tunnetun sodan ja raja siirtyi Vähä-Ahvenkoskelle. Alue on raivattu risukosta, mutta näyttää kasvavan nopeasti umpeen uudelleen, ellei sitä jatkuvasti raivata.



Vähä-Ahvenkosken rajalinnoitusalueelle on pystytetty opastaulu. Se on aivan Suuren Rantatien linjauksen vieressä. Taulun kunto ei ole enää ensiluokkainen.

Venäläisten rajalinnoitukset jäivät Suuren Rantatien vanhan linjauksen varrelle Kirmusaareen (Germundsö) ja Suurahvenkosken itärannalle, eivätkä siten näy Savukosken sillalle tai sen tielle. Jopa tielinjan jatko Kirmusaareen, entisen Rajasillan toisella puolella, on nykyisin lähes mahdoton havaita joen länsirannalta. Saarella tielinja on jäänyt osittain patoaltaan vedenpinnan alle. Sen sijaan Kirmusaaresta Suurahvenkosken yli johtavan sillan rauniot näkyvät Elimäentielle selvästi. Venäläisiä rajaposti- ja tullirakennelmia ei ole, koska ne on sijoitettu kauas rajalinjalta. Suuren Rantatien kylä- tai tilustieksi muuttunut jakso Suurahvenkosken siltapaikan itäpuolella on osittain käytössä Ahvenkosken kartanon kautta kohti Pyhtäätä edelleenkin ja on helposti kartan tai satelliittikuvan avulla paikannettavissa. Tien varrella sijaitsevaa Ahvenkosken kartanoa ovat hallinneet useat huomattavat suvut. Nykyisen

⁴¹ Inventointiaineisto, Vanhan Suomen liittäminen Ruotsin Suomeen

päärakennuksen ulkoasu on vuosilta 1892-1895 ja 1911.⁴² Savukosken sillalta itään johtaa sillanrakennuksen yhteydessä rakennettu tie, joka yhtyy Suureen Rantatiehen tierauunion kautta noin kolmen kilometrin päässä sillasta.

Savukosken sillan ympäristölle on leimallista sillan jälkeen rakennettu Ahvenkosken voimalaitos (loogisesti kartan mukaan nimen pitäisi olla Merikosken voimalaitos) ja sen patoallas. Se valmistui vuonna 1933. Rakentaja oli Etelä-Suomen Voima Oy. Patoallas nosti joen vedenpintaa useita metrejä, muodosti laajaan patoaltaan ja muutti kuohuvan kosken voimakkaasti virtaavaksi vesiväyläksi. Voimalaitoksen voi tulkita 1920-1950-lukujen teollistumisen ihanteisiin kuuluneen voimatuotannon symboliksi ja esineelliseksi todisteeksi. Nykyisin voimalaitos on Helsingin Energian omistuksessa ja käytössä.



Suurahvenkosken siltaraunio näkyy Elimäentielle melko hyvin, jos tietää paikan. Kuvassa vasemmalla näkyvät sillan itärannan maatuki ja virta-arkun jäänteet. Suuri Rantatie jatkuu taustalla näkyvän huvilan pihan kautta kohti Ahvenkosken kartanoa ja edelleen Pyhtäälle. Kuvan oikeassa reunassa näkyy Kirmusaaren pohjoispää, sillan pengeri ja länsipään maatuki.

Patoaltaan länsipuolen reunaa kulkee vieläkin selvästi havaittava Strömforsin ruukin kapearaiteisen satamaradan ratapenger. Se on osittain rauniona, osittain kunnostettu kevyen liikenteen väyläksi.

⁴² Kymenlaakson rakennuskulttuuri, 1992, s. 223

Savukosken silta lähiympäristöineen on kulttuuri-, sota- ja liikennehistoriallinen kohde. Useat näistä Savukosken sillan lähiympäristön jäänteistä liittyvät suoranaisesti ja tyypillisesti tieliikenteeseen ja tässä erityisesti Suuren Rantatien liikennehistoriaan. Savukosken silta on erottamaton osa Suuren Rantatien lähes tuhatvuotista jatkumoa, jossa uusi, aikaisemmat kulkuväylärakennelmat mullistava uudistus on alkamassa, kun moottoritietyömaa käynnistyy vuonna 2012.



Strömforsin ruukin kapearaiteisen rautatien pengerrin on tällä kohdalla kunnostettu kävelytieksi ja sen vieressä on vasemmalla matonpesupaikka, Elimäen tie, oikealla voimalaitoksen patoallas. Paikka on kaavassa merkitty retkeily- ja ulkoilualueeksi.

2.3.4. SAVUKOSKEN SILLAN VIRALLINEN ARVOSTUS

Museovirasto on luokitellut ympäristön valtakunnalliseksi merkittäväksi rakennetuksi kohteeksi sekä vuoden 1993 VAT-luettelossa että vuoden 2009 RKY-luettelossa, missä Savukosken sillalla on keskeinen asema. Lisäksi Suuri Rantatie on omana kokonaisuutena sisällytetty RKY-luetteluun, johon Savukosken silta osana kuuluu.

Edellä esitellyistä kohteista Ahvenkosken historialliseen ympäristöön (RKY) on mainittu kuuluviksi siltapaikat ja -rauniot, Savukosken ja Ahvenkosken sillat, voimalaitos patoaltaineen, Markkinamäen markkinapaikka, Ahvenkosken kartano puistoineen, rajanylityspaikka ruotsalaisine ja venäläisine linnoitteineen, Ruotsin posti- ja tullirakennuksen rauniot ja Suuren Rantatien linjaus. Perusteluissa mainitaan erityisesti,

että Savukosken silta, voimalaitos ja VT 7:n silta tuovat 1900-luvun kulttuurikerrostumana arvonnisää ikivanhalle siltapaikalle.⁴³

Kymijoen läntinen haara kuuluu Kymijoen Natura-alueeseen (FI0416005), jonka suojelun perusteena on luontodirektiivi. Alueeseen sisältyvät lisäksi seuraavat SPA -kohteet: Muhjärvi, Laajakoskenjärvi, Ahvenkoskenlahti ja Santaniemenselkä-Tyyslahti. Kohteen pinta-ala on 4 250 hehtaaria.

Kymijoen alajuoksu on eteläisen Suomen oloissa poikkeuksellinen kohde; suuri virta koskiosuoksineen ja osin vielä rakentamattomine rantoineen. Vesieliöstön kannalta Kymijoki on hyvin monipuolinen. Kymijoen laakso kuuluu valtakunnallisesti arvokkaiisiin maisema-alueisiin, mihin on myös huomioitu merkittäviä kulttuurihistoriallisia kohteita. Kymijoen vesialueen suojelu on tarkoitus toteuttaa vesilailla.⁴⁴

2.3.5. SAVUKOSKEN SILTA KYMENLAAKSON RAKENNUSKULTTUURIKOHTEENA

Kymenlaakson maakuntasuunnitelmassa 2005-2015 todetaan, että maakunnan imagon tärkeä rakennusaine on sen monipolvinen historia. Kulttuuriympäristön alueellisen omaleimaisuuden säilymistä edistetään alueiden erityispiirteiden tunnistamisella ja huomioon ottamisella sekä kokonaisuuksien ja kohteiden suojelussa että erityisesti uuden toiminnan ja uuden rakentamisen sijoittamisessa.

Maakuntasuunnitelmassa mainitaan Kymenlaakson erityispiirteenä arvokkaiden alueiden ja kohteiden runsaus teollisuuden ja merenkulun ympäristöissä, historiallisilla raja-alueilla, kartanoympäristöissä, linnoitusalueilla sekä joenvarsi- ja saaristoasutuksen ympäristöissä vesialueineen.⁴⁵

Kymenlaakson maakuntakaavan maaseutu ja luonto-osa on hyväksytty Ympäristöministeriössä 14.12.2010. Taajama-alueita koskeva kaava on hyväksytty 2008 ja 2010. Kaavaan on merkitty Ahvenkosken historiallinen ympäristö, josta on erittely kaavan selitysosassa Kymenlaakson rakennuskulttuurikohteet. Savukosken silta ja Suuri Rantatie on mainittu kohteiden joukossa. Opetusministeriö oli pyytänyt maakuntakaavasta Museoviraston lausunnon, jossa on kiinnitetty huomiota muutamiin kaavaselostuksen puutteisiin, jotka eivät kuitenkaan liittyneet Savukosken siltaan tai Suureen Rantatiehen. Opetusministeriö ja Museovirasto katsoivat, että kaavassa on huomioitu riittävän hyvin sekä arkeologinen että rakennettu kulttuuriperintö ja Opetusministeriö puolsi kaavan vahvistamista.⁴⁶ Suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen.⁴⁷ Ahvenkosken historialliset kohteet on mainittu myös Kymenlaakson kulttuuriympäristöjen toimenpideohjelmassa.

⁴³ Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, Ahvenkosken historiallinen ympäristö

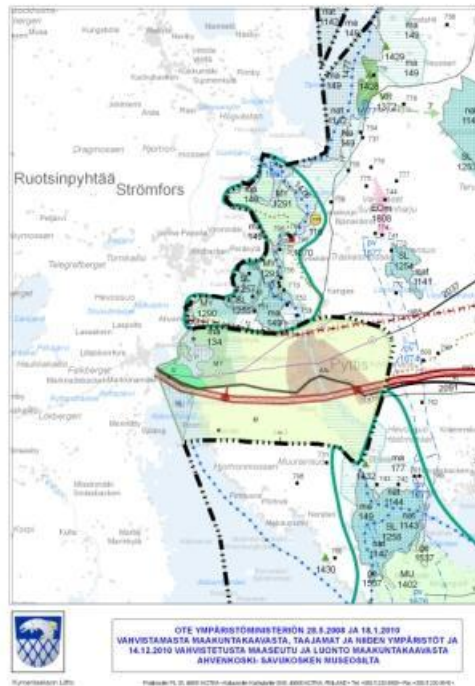
⁴⁴ Kärkkäinen, 2005

⁴⁵ Kymenlaakson maakuntasuunnitelma

⁴⁶ Ympäristöministeriö, Päätös N:o Ym4/5222/2009

⁴⁷ Kymenlaakson maakuntakaava selityksineen

Pyhtään kunta ja entinen Ruotsinpyhtään kunta ovat laatineet yhteisen Ahvenkosken osayleiskaavan. Siihen Savukosken silta on merkitty sr-merkinnällä eli suojeltava rakennus. Määräyksissä vedotaan Maankäyttö- ja rakennuslain 41§:n 2 momenttiin, joka määrää, ettei rakennusta saa purkaa. Muut tässä esitellyt rakennuskulttuurikohteet ovat merkitty muinaismuistokohteiksi (SM). Alueella katsotaan olevan kehittämispotentiaalia, koska matkailupalveluille on varattu alueita entisen Pikkusillan vierestä ja Vt 7:n varrelta. Sillan itä(etelä)puolella aluetta on varattu retkeily- ja ulkoilualueeksi (VR).



Kymenlaakson maakuntakaavan maaseutu ja luonto-osassa, joka on hyväksytty joulukuussa 2010, on Savukosken silta, Suuri Rantatie ja Ahvenkosken historiallinen ympäristö merkitty asianmukaisilla suojelevilla merkinnöillä.

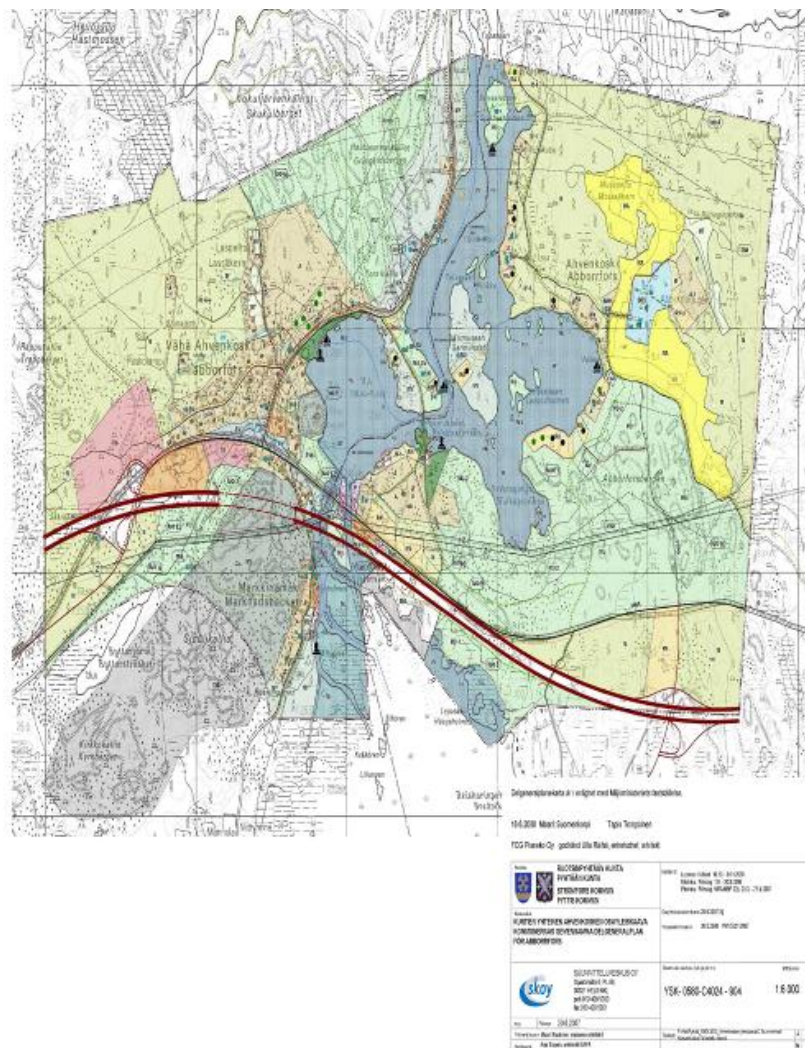
Patoaltaan rannoilla on rakentamisrajoituksia; metsäiset rannat ovat merkitty joko MU-2, MU-2/s tai MY-merkillä. Merkintä tarkoittaa, että alueet on tarkoitettu pääasiassa maa- ja metsätalouden harjoittamiseen, eikä niille saa sijoittaa rakentamista. Merkinnöissä /s-merkki tarkoittaa, että alue jää entiselleen. MU-2 alueelle voidaan rakentaa maa- ja metsätaloutta sekä ulkoilua ja melontareitin rantautumista palvelevia rakenteita ja MU-2/s-alueelle vain ulkoilua palvelevia rakenteita, joihin edellytetään Museoviraston lausuntoa.

2.3.6. OPASTUS KOHTEESEEN JA KOHTEEN SAAVUTETTAVUUS

Museokohteena Savukosken silta sijaitsee melko haasteellisessa paikassa, mikä vaatii opastukselta poikkeuksellista selkeyttä ja havaittavuutta. Sillan itäpuolisen Vt 7:n ja Vanhan Viipurintien liittymän (3 kartakkeella, s. 28) havaitseminen on vaikeaa, lähes mahdotonta ja liittymä on melko ahdas ilman mitään levikkeitä. Voi myös arvioida, että

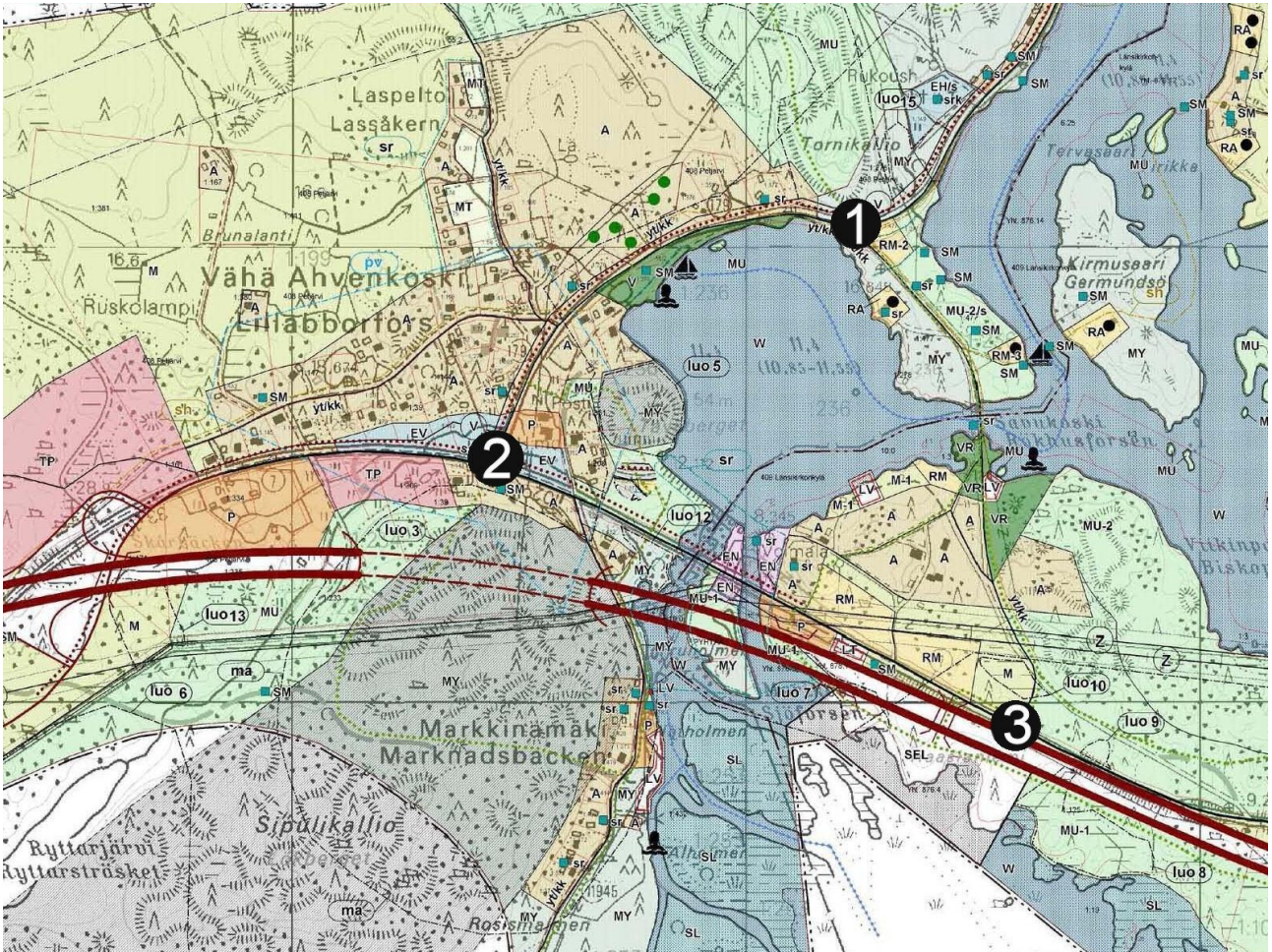
kääntyminen tuottaa liikenneturvallisuudelle haasteita, varsinkin ajettaessa toisen kaistan yli. Sama turvallisuusongelma on myös levähdysalueella.

Vähä-Ahvenkosken puolella Elimäentien risteyksessä (2 kartakkeella) on Vt 7:n matkailuopaste myös Ruotsinpyhtään-Strömforsin tehdasyhdyskuntaan, mikä saattaa vaikeuttaa opastuksen havaittavuutta. Seuraava risteys (3 kartakkeella) on melko selkeä. Elimäen tiellä on 60 kilometrin nopeusrajoitus ja Savukoskentien liittymä on tilava.



Ahvenkosken osayleiskaavassa on merkitty runsaasti muinaismuistokohteita, suojeltavia rakennuksia ja rakennettuja alueita. Kaava suojelee patoaltaan rantojen säilymistä suunnilleen nykyisellään ja tarjoaa matkailu- ja virkistyspalveluille varsin hyvät kehitysmahdollisuudet. Melontareitin rantautumispaikka on merkitty muun muassa vanhalle Pikkusillan siltapaikalle. Savukosken katsojapotentiaalin näkökulmasta merkittävä on nykyisen Vt 7:n levähdysalueen kehittäminen myös moottoritien levähdysalueena. Moottoritien liittymät (kuvan äärilaidoilla) ovat Markkinmäen tunnelin takia hyvin lähellä Ahvenkosken itä- ja länsipuolella.

Opastus vaatis uusajattelua ja erityistä suunnittelua. Kehittämisen tarvetta korostaa luonnollisesti moottoritie, jonka liittymät ovat lähellä Ahvenkoskea ja Savukosken liittymäiteitä. Nykyisen Vt 7:n levähdysalue säilyy paikallaan. Nyt siellä on kesäkioski ja pysäköintialue. Ilmeisesti paikka on laajemminkin tunnettu kalastuspaikkana.

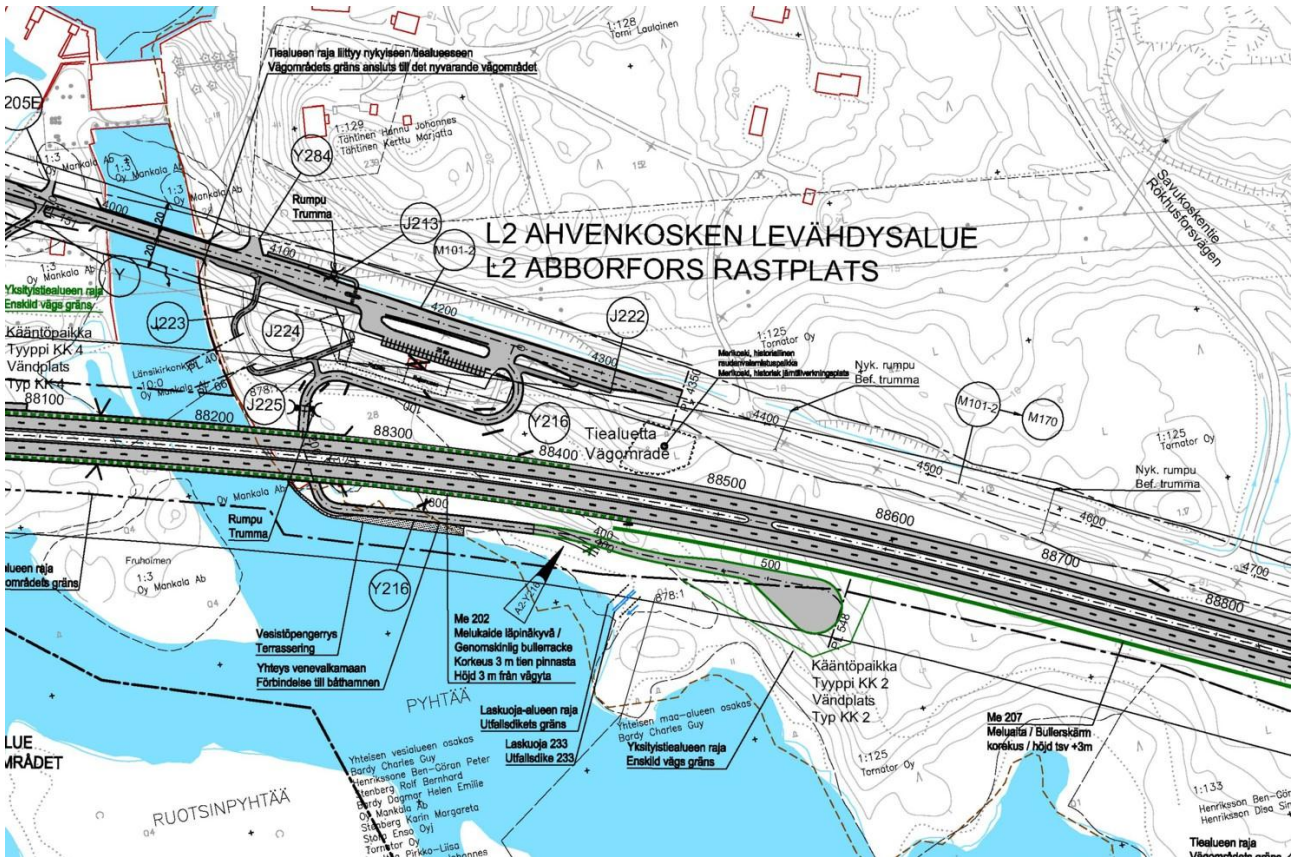


Kartakkeeseen on merkitty Savukosken sillan lähimmät risteykset mustilla ympyröillä. Vuonna 2006 tehdyn maastokatselmuksen mukaan ne olivat asianmukaisesti viitoitettu, mutta silti vaikeasti havaittavia ja noudatettavia. Sillan korjauksen ajaksi opasteet on poistettu. Erityisen hankalalta tuntuu kuvan keskellä alareunassa näkyvä risteys numero 3, Vt 7:n ja Vanhan Viipurintien risteys. Risteyksestä numero kaksi on matkailuopasteet myös Strömforsin ruukkikylään.

Moottoritiesuunnitelmassa levähdysalueelle on tehty mittavat rakenteelliset laajennus- ja kehityssuunnitelmat, joissa sen käytettävyyttä, viihtyisyyttä ja turvallisuutta on huomattavasti parannettu. Yhteyksien parantaminen Savukosken sillalle on ollut suunnittelualueen ulkopuolella. Levähdysalue on avainasemassa koko Ahvenkosken historiallisesti arvokkaan alueen käytettävyydelle.

Paikallisesti Savukosken sillalla on perinteinen kohdeopastetaulu. Se edustaa tiehallinnon aikaista tyyliä, väritystä ja merkkikieltä. Se on melko nuhjaantunut ja ilkevänturmelema.

Taulu on uudistettava, kun silta avataan korjausten jälkeen. Uusi opastaulumalli on kehitteillä museokohteiden kunnostus- ja hoitosuunnitelmien yhteydessä. Siltapaikalla on ollut pysähdys- ja levähdyspaikka vuokramaalla. Siitä on luovuttu vuokrasopimuksen päätyttyä vuonna 2005. Sillan puomeihin päättyvä tiealue ei välttämättä vaadi pysähdysaluetta tai pysäköintipaikkoja, koska tiellä on tilaa ja mahdollisuus kääntää auto.



Moottoritien Ahvenkosken levähdysalue tarjoaa nykyistä levähdyspaikkaa huomattavasti turvallisemmat ja laajemmat toimintamahdollisuudet. Jalankululle on varattu yhteys nykyisen Ahvenkosken sillan yli Vähä-Ahvenkosken puolelle, mikä tekee mahdolliseksi kävellä tai pyöräillä Savukosken sillalle myös sillan länsipään kautta.

Silta on havainnoitavissa melko hyvin varsinkin itä(etelä)pään kummaltakin puolelta. Pohjois(länsi)päässä siltaa pääsee kuvaamaan ja tarkkailemaan helposti pohjoispuolelta. Savukosken silta on pienin varauksin hyvin saavutettavissa henkilöautolla, moottoripyörällä tai polkupyörällä. Linja-autollakin on mahdollista päästä sillan kumpaankin päähän, mutta käänöstila saattaa käydä niukaksi.

Savukosken opasteet on poistettu sillan korjaustyön ajaksi.

3. SAVUKOSKEN SILLAN RAKENTAMISEEN JOHTANEET TEKIJÄT

3.1. LIIKENNEYHTEYDEN TARVE

Etelärannikon suuntainen tieyhteys on vanha. Se yhdisti asutuskeskuksia, mutta yhtä tärkeää ellei tärkeämpää oli sen sotilaallinen ja hallinnollinen merkitys. Suomen itäisin kaksikielinen kunta on Pyhtää, jonka historia ulottuu Birger Jaarlin Idänretkeen vuonna 1239 (tai 1249) ja ”ruotsalaisilla miehillä” asuttamiseen.⁴⁸

Suuren Rantatien liikenneominaisuuksia ja linjausta on paranneltu noin 800 vuoden aikana useita kertoja. Savukosken sillan rakentamisen taustalla on tekijöitä, jotka liittyvät loogisena kokonaisuutena liikenneväylän kehittämisen jatkumoon. Tässä eritellään lyhyesti kolme keskeistä tekijää: Asutuksen keskittyminen, tuotantoelämän teollistuminen Kymenlaaksossa ja yhteiskunnan aktiiviset ponnistukset liikenneolojen kehittämiseksi.



Kohdeopastaulu on kohtuullisessa kunnossa ja hyvällä paikalla sillan vieressä. Taulun ulkoasu on nyt vanhahtavalta tuntuva ”uusiasiallista TVH-tyyliä”. Tekstistä puuttuu kirjaimia jonkin verran ja kokonaisuus on nuhjaantunut. Savukoskella on vaikea vähentää kieliversioita nykyisestä viidestä (suomi, ruotsi, saksa, englantti, venäjä), koska venäjän ja ruotsin kielet liittyvät kiinteästi paikan historiaan.

3.1.1. ASUTUKSEN KESKITTÄMINEN

Uudessa itsenäistyneessä valtiossa väestön kasvu oli ripeää. Koko maan väestö lisääntyi 3,1 miljoonasta 3,5 miljoonaan 1920-luvulla. Samaan aikaan kaupunkien ja kauppaloiden osuus väestöstä kohosi 16:sta lähes 26:een prosenttiin.⁴⁹ Vaikka Suomi oli maatalousmaa,

⁴⁸ Rosén, Ragnar, 1960, Kymijoen seudun asutushistoriaa, ss. 105, 106, teoksessa Kymin historia 1.

⁴⁹ Antila, 1999, s. 184

alkoivat taajamien työpaikat vetää väestöä puoleensa. Väestön kasvu merkitsi taajamien, varsinkin suurempien kaupunkien, elintarvikehuollon järjestämistä uudella tavalla.

Nopeimmin kehittyviä kasvualueita suurien kaupunkien ohella olivat Kymenlaakso ja Kotkan seutu puunjalostusteollisuuden keskuksena. Rautatieverkko oli syntynyt pitkälti Venäjän keisarikunnan sotilaallisten näkökohtien mukaisesti, jotka eivät sallineet rannikon suuntaisia, lähellä merta olevia ratoja. Riihimäki-Lahti-Viipuri-radalta, joka kulki Salpausselkää pitkin, oli rannikon satamakaupunkeihin pistoraiteet.



Matkailijayhdistyksen vuonna 1913 julkaisemassa autoilijan tiekartassa näkyvät aikakauden tieluokituksen mukaan maantiet ja paikallistiet, jotka merkittiin karttaan paksulla tai ohuella punaisella viivalla. Suuri Rantatie on luonnollisesti maantie. Sen valtasema Pyhtään seudun kulkuyhteytenä näkyy myös selvästi. Tiet koeajettiin autolla ja Loviisa-Ahvenkoski kuvattiin erittäin mutkaiseksi, mutta autolla ajettavaksi.

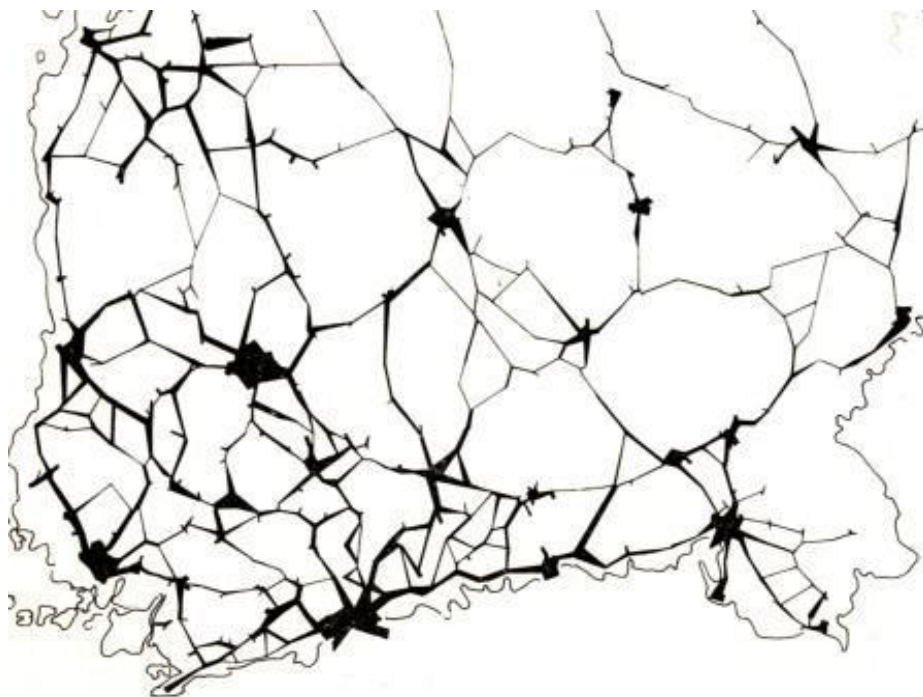
Käytännössä Pyhtään ja Ruotsinpyhtään alue on melko kaukana rautateistä. Linja-autoliikenne alkoi Kotkan suunnalla varhain. Liikenne Kotkan ja Hovinsaaren välillä alkoi vuonna 1916, Turku-Uusikaupunki-linjakokeilun jälkeen toisena Suomessa. Tämä pioneerihaanke kaatui alle vuodessa, mutta vuonna 1923 Kotkan seudulla aloitettiin paikallisliikenne. Vuonna 1924 Kalle Hartikalla oli lupa Kotkan ja Pyhtään väliseen liikenteeseen. Seuraavana vuonna Hjalmar Holmström aloitti Kotkan ja Loviisan välisen linjan ja Uuno Lauhkonen Kotkan ja Pyhtään linjan. Vuonna 1927 Imatran Turistiautoliikenne Oy aloitti Imatra-Helsinki-linjan.⁵⁰ Vuosi 1928 oli merkittävä, kun Hartikka sai luvan Kotka-Helsinki-linjalle. Kaukoliikenteen kohentumiselle oli tärkeää Helsingin ja Viipurin välisen tien peruskorjaus. Vuotta 1934 pidetään merkkipaaluna, kun Holmström aloitti Helsingin ja Kotkan liikenteen, jolloin yhteys ajettiin kuusi kertaa

⁵⁰ Helsingin Sanomat 12.6. ja 13.6.1927

päivässä. Legendaarinen linja-autoliikennöitsijä Onni Vilkas aloitti reitillä pikavuoroliikenteen vuonna 1939.⁵¹ Kun Kotkan seudun väestö alkoi kasvaa, tarvittiin siellä elintarvikkeita. Rannikolta ne oli pakko kuljettaa maanteitä pitkin. Ilmeisesti vuonna 1926 alkoi säännöllinen meijeriautolinja Kotkan ja Loviisan välillä.⁵²

3.1.2. TEOLLISTUVAN TUOTANTOELÄMÄN TARPEET

Suomen teollistuminen tapahtui myöhään, mutta nopeasti verrattuna moniin Euroopan maihin. Teollisuuden keskittymiä olivat Helsingin, Tampereen ja Porin lisäksi Kymenlaakso.⁵³



Maantieliikenne kasautui asutuskeskusten ympäristöön. Rautateiden suuntainen yhtenäinen liikenne oli vähäistä. Kartakkeella Kotka on suunnilleen Helsingin ja Viipurin monihaaraisten liikennekeskittymien puolivälissä, hieman länteen kyljellään olevasta Y-muotoisesta tien haarautumasta. Ainut pitkä, tasaisesti kuormitettu, väli on Helsinki-Kotka, jossa siinäkin liikenne on suurinta Helsingin lähellä ja Kymenlaaksossa. Viivan paksuudesta voi tulkita, että vuorokausiliikenne on noin 500 tonnin luokkaa. Liikennelaskenta on tehty Savukosken sillan valmistumisen jälkeen, tieliikenteen nopean kehityksen kaudella. Sillan rakentamisesta päätettäessä on osattu ennakoida Helsinki-Kotka-tien liikenteellinen merkitys. Lähde: Perko, 1977, s. 316, Liikenteen suuruus vuoden 1930 liikennelaskennan mukaan Suomen tärkeimmillä maanteillä, alun perin Kahra, Maantiekomitean valtatie-suunnitelma, Tielehti 3/1931

⁵¹ Kallio, 1990, ss. 379-383

⁵² Suominen, 1993, ss. 113, 114

⁵³ Antila, s. 184

Kotkan seudulla oli valtion lannoitetehtas, lasitehtas, neljä sellutehdasta, sahoja ja paperitehtaita. Vesivoiman rakentaminen sähkötuotantoon mahdollisti puunjalostusteollisuuden jatkuvan kasvun, mikä aiheutti lisääntyvän kuljetustarpeen. Savukosken sillan rakentamisen aikoihin oli investointialto, jossa Kymenlaakson tuotantolaitoksia uudistettiin. Sunilan sellutehtas, josta Alvar Aallon rakennus- ja yhdyskuntasuunnittelun vuoksi tuli maailmankuulu, perustettiin vuonna 1928. Kotkan suunnalla tuotantoelämän kuljetukset kasvoivat maanteillä samasta syystä kuin elintarvikekuljetukset; rannikon suuntaista rautatietä ei ollut. Huolimatta siitä, että rannikkoseudulla asutus ja tieverkko on Suomen tiheintä, Pyhtään seudulla verkko on poikkeuksellisen harva, missä Helsinki-Viipuri-tie on ainut rannikon suuntainen tie ja ehdoton valtaväylä.

Helsingin ja Viipurin tie yhdisti maan suurimmat ja tärkeimmät keskuspaikat, mikä synnytti kaukoliikennettä. Helsingin ja Kotkan maantie näyttäisi olleen Suomen pisin koko matkaltaan raskaasti kuormitettu maantie.⁵⁴

3.1.3. LIIKENNEPOLITIikka

Autoliikenne lisääntyi nopeasti 1920-luvulla. Jo vuosikymmenen alkuvuosina havaittiin, että autoliikenne vaatii huomattavasti kantavampia ja kestävämpiä siltoja sekä suurempia ja leveämpiä teitä kuin hevosliikenne. Kun vuoden 1918 Tielaki siirsi vastuun tienpidosta valtiolle ja Tie- ja vesirakennushallitukselle vuonna 1921, keskityttiin sillanrakennuksessa aluksi heikoimpien siltojen vahvistamiseen. Varsinaisesti uusien siltojen rakentamiseen päästiin vuonna 1924, jolloin Tie- ja vesirakennushallitukseen perustettiin siltaosasto. Alkuvuosina siltojen rakentaminen annettiin urakoitsijoille. Huomattavin ulkomaalainen urakoitsija oli Christiani & Nielsen.⁵⁵

Helsinki-Viipuri-maantiellä erityisesti Porvoon ja Kotkan väli oli kapea ja mutkainen, mikä vaikeutti kasvavaa autoliikennettä ja tietä pidettiin vaarallisena.⁵⁶ Koko tieyhteys vaati kehittämistä. Pyhtään, Kotkan ja Vehkalahden seudulla aloitettiin 1920-luvulla muuttaa puurumpuja kivistä. Vuonna 1923 Pyhtään kirkonkylään valmistui rautabetoninen holvisilta ja vuotta myöhemmin Pyhtään Siltakylään rautabetoninen kaarisilta.⁵⁷

Pyhtään Ahvenkosken silloista Vähä-Ahvenkosken Pikkusilta (entinen Rajasilta) oli kokonaan puusta rakennettu. Silta oli hävitetty vuoden 1918 kahakoissa ja sen jälkeen uudelleen rakennettu. Sillan pituus oli 39 metriä. Se oli hyvässä kunnossa, mutta kuitenkin vain väliaikaiseen käyttöön rakennettu puusilta.⁵⁸ Suur-Ahvenkosken 58 metrin pituinen ponsiansassilta oli rakennettu jo 1870-luvun lopulla ja sen jälkeen vain pidetty

⁵⁴ Antila, s. 193, Perko, 1977, s. 316

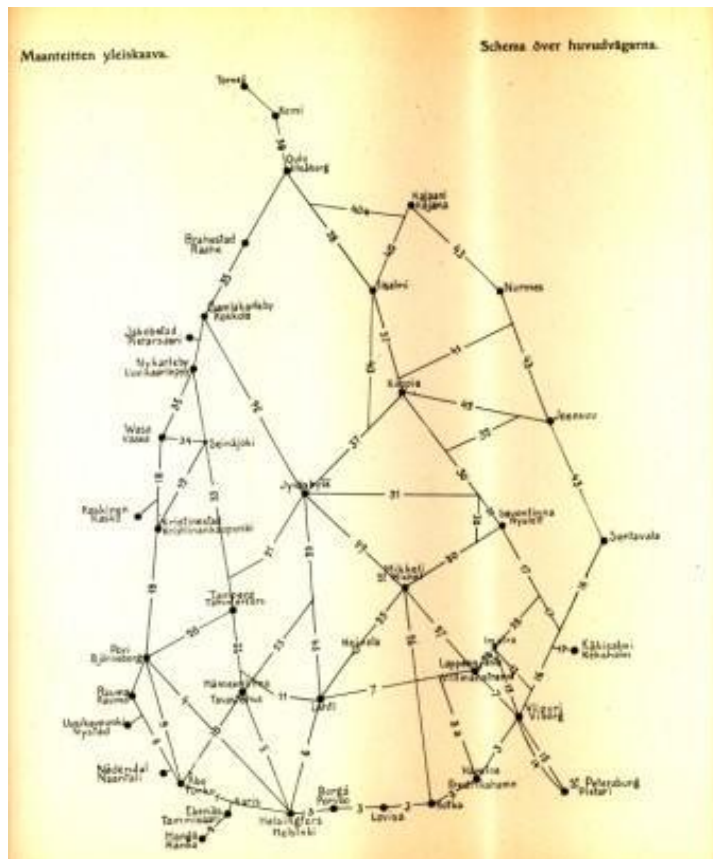
⁵⁵ Koponen, ss. 37, 38

⁵⁶ Perko, 1977, s. 105

⁵⁷ Tie- ja vesirakennukset 1924, ss. 54, 55. Nämä molemmat sillat olivat siirtyneet tientekovelvollisilta valtiolle niin huonokuntoisina, että ne oli pakko rakentaa kokonaan uusina siltoina.

⁵⁸ Viertola inventointimateriaalin mukaan.

liikennöitävässä kunnossa.⁵⁹ Sen kunto arvioitiin huonoksi. Uusien siltojen rakentaminen oli välttämätöntä osana koko tieyhteyden kehittämistä autoliikenteen tarpeisiin.⁶⁰



Suomen Matkailijayhdistys ei ollut virallinen tiepolitiikan hoitaja, mutta ehkä sen toimihenkilöillä oli ennustajan lahjoja – tai vain tervettä järkeä. Vuonna 1913 julkaistun Autoilijan tiekartan selitysosassa Suomen maanteiden yleiskaava kuvaa melko hyvin vuoden 1938 valtatieverkon, joka nykyisinkin on valtatieverkon pohjana. Pelkistetty esitys osoittaa Suuren Rantatien keskeisen roolin Helsinki-Kotka-välillä.

Laajemmin tiepolitiikassa Savukosken sillan rakentamisen aikaan liittyy useita merkittäviä tapahtumia: Tielakia reformoitiin vuonna 1927, ns. Branderin syrjäseutujen tiekomitea jätti mietintönsä vuonna 1928 ja ns. Lehdon valtatiekomitea vuonna 1931.⁶¹ Savukosken sillan rakentaminen liittyy näihin liikennepoliittisiin reformeihin ja sen voi nähdä osana liikenteen työjaon ja erityisesti maantieliikenteen kasvun käytännön esimerkkinä. Sitä osaltaan

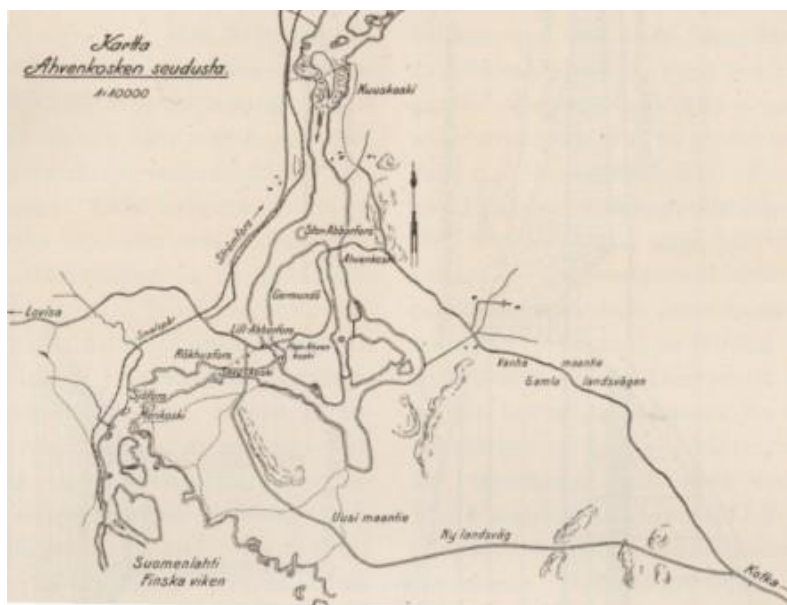
⁵⁹ Viertola, 1974, s. 172: Kymijoen suuhaarat ylittäneet neljä siltaa määrättiin Pyhtään ja Kymin pitäjien kunnostettavaksi vuosina 1851-1855. Kustannukset kerättiin Kymin, Lappeen ja Jääskin kihlakuntien tientekovelvollisilta. Viertola s. 252: Seuraavan kerran sillat määrättiin kunnostettavaksi 1870-luvulla. Hanke oli Kymenlaakson merkittävin sillanrakennus. Sillat valmistuivat vuosina 1876-1877. Kunnostustyöt liittyivät osana autonomian ajan laajoihin kulkuyhteyksien parantamishankkeisiin. Niihin oli aikaisempaa enemmän mielenkiintoa ja rahoitusta, kun päätöksenteko oli siirtynyt Tukholmasta Helsinkiin. Väestö kasvoi ja asutus laajeni voimakkaasti ja alkava teollistuminen alkoi orastaa, mikä lisäsi liikennetarvetta.

⁶⁰ Backman, 1928, s. 218

⁶¹ Perko, 1977, ss. 48-68

todistaa 11 kansanedustajan aloite vuonna 1928, jonka perusteella seuraavaksi vuodeksi myönnettiin 500 000 markkaa Porvoon ja Kotkan välisen maantien parantamiseen.⁶² Samana vuonna parannettiin Helsinki-Kotka-tietä myös muualla.⁶³ Merkittävä uutinen oli sementtipäällystyskokeilu Malmilla, missä tehtiin 600 metrin koejakso.⁶⁴ Tärkeää oli myös teiden auraamisen ja ympärivuotisen kunnossapidon järjestäminen 1930-luvun taitteessa, mikä mahdollisti moottoriajoneuvojen käyttämisen talvellakin. Aurauskokeilut ulottuivat Helsingistä itään Pyhtään seudulle jo talvella 1928-1929.⁶⁵

Pyhtään varhaiset betonisillat ja kivirummut ilmentävät autoliikenteen määrän ja merkityksen kasvua Kotkan ja Loviisan ja laajemmin Helsingin ja Viipurin välillä. Keskittyvää asutusta ja kasvavaa tuotantoelämää palveleva autoliikenne synnytti tarpeen rakentaa Savukosken silta.



Savukosken sillan ympäristön kartakkeelta erottuvat selkeästi sillan paikka, vanhat sillat, tieoikaisu (Uusi maantie) ja Suuren Rantatien (Vanha maantie) linjaus. Tässäkin kartakkeessa on merkitty polku Kuuskoskelle ja joen ylityspaikka kosken niskalla. Siltamaisema poikkeaa nykyisestä huomattavasti, koska sillan rakennusaikana, ennen Ahvenkosken voimalaitoksen patoaltaan valmistumista, virran uomat näkyvät nykyisen patoallasjärven paikalla.

⁶² Perko, s. 105

⁶³ HS 27.8.1927, uutinen budjettiesityksestä

⁶⁴ HS 3.10.1927, kuvallinen uutinen Jalo S. Syvähuokon tienpäällystyskokeiluista

⁶⁵ Levä, 1992, ss. 13-29

4. SAVUKOSKEN SILLAN RAKENTAMINEN

4.1. SILTAPAIKKA

Savukosken siltaa suunniteltaessa ensimmäinen vaihtoehto oli Ahvenkosken Isosillan korjaaminen, mikä oli sillan huonon kunnan vuoksi pakon sanelema. Lähtökohtana oli hyödyntää vuosisataista tielinjausta ja siltapaikkoja. Kuitenkin valittiin tien siirto sillan itäpuolella ja kahden sillan korvaaminen yhdellä sillalla, mikä oli rakennuskustannuksiltaan kalliimpi vaihtoehtovaihto. Tärkeänä perusteena mainittiin, että tie lyheni. Kun tietä jouduttiin rakentamaan yli kolme kilometriä, se linjattiin suuremmaksi eikä siinä ollut suuria korkeuseroja kuten vanhalla linjauksella. Samalla siis rakennettiin autoliikenteen vaatimusten mukaista maantietä, minkä hyödyt arveltiin ylittävän korkeamman hinnan.⁶⁶

Tiedossa oli, että siltapaikan meren puolelle Merikoskeen on suunnitteilla voimalaitos. Voimalaitoksen patoallas tulisi nostamaan joen vedenpintaa noin viisi metriä, jolloin Pikkusillan kohta tulisi jäämään veden alle. Noin pari sataa metriä Pikkusillan eteläpuolella on kallio, joka ulottuu jyrkästi veteen. Vastarannalla kalliosta etelään on hiekkainen, kapea niemi, jossa kalliopohja on melko syvällä. Kallion ja niemen välissä on koski, jonka kautta kaikkien Kymijoen läntisen haaran uomien vesi virtaa kohti Merikoskea ja Suomenlahtea. Silta päätettiin rakentaa suunnilleen pohjois-etelä suuntaisesti Savukosken yli, siten, että pohjoispää on länsirannalla ja eteläpää itärannalla. Tieyhteys oli vain sillan pohjoispäähän.

4.2. SILLAN RAKENTAJA

Sillan rakentaja oli tanskalainen suuryritys Christiani & Nielsen.⁶⁷ TVH:n siltaosaston alkuvuosina oli tyypillistä, erityisesti isoissa siltarakennuksissa, että käytettiin urakoitsijoita, jotka toimittivat sillan suunnitelmiseen kokonaisurakkana.⁶⁸ Menettelystä luovuttiin 1930-luvun aikana lähes kokonaan muutamaksi vuosikymmeneksi ja TVH rakensi itse sillat. Kotimaisia sillanrakennusliikkeitä olivat Constructor, Granit, A. Palmberg ja Pyramid, jotka saivat suurimman osan urakoista.

Christiani & Nielsen oli jo silloin erittäin kokenut betonirakentaja, ehkä maailman kokeneimpia, koska se oli koko toimintansa ajan ollut betonirakentaja ja toimintaa oli laajalti Euroopassa. Savukosken urakan se sai, koska sen tarjous oli halvin.

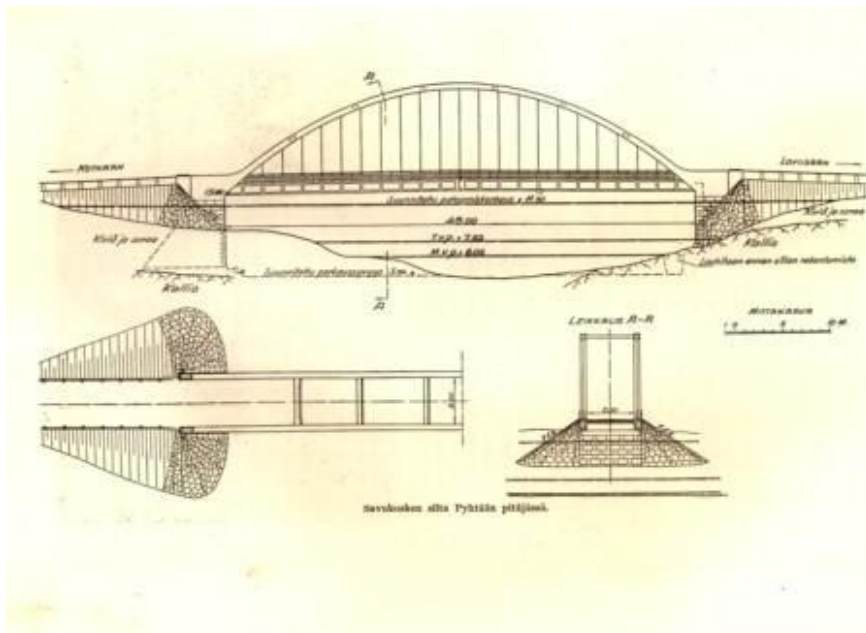
⁶⁶ Backman, 1928, s. 222

⁶⁷ Christiani & Nielsen on rakennusyriety, jonka omistus on nykyisin Thaimaassa. Yrityksen perustivat vuonna 1904 insinööri Rudolf Christiani ja merikapteeni Aage Nielsen Kööpenhaminassa. Vuonna 1992 Christiani & Nielsenin tytäryhtiö Thaimaassa osti emoyhtiön. Christiani & Nielsen oli alun perin perustettu insinööri-toimistoksi ja rakennusyrittäjäksi. Se sovelsi silloin uutta betonirakentamista. Sen ensimmäinen silta Amtmand Hoppes Bro valmistui Tanskassa vuonna 1905 ja on yhä käytössä kevyen liikenteen siltana. Yritys menestyi hyvin ja laajeni tytäryrityksien kautta Hampuriin (1908), Pietariin (1910), Lontooseen (1913), Ruotsiin (1918), Ranskaan (1919) ja myöhemmin Australiaan, Etelä-Amerikkaan, Afrikkaan ja maailmanlaajuisesti.

⁶⁸ Koponen, ss. 37, 38, 39

4.3. SILLAN RAKENNUSTAPA

Savukosken sillan rakentaminen päätettiin marraskuussa 1924. Työt oli aloitettu jo syyskuussa tien siirtämisellä 3,5 kilometrin matkalla siltapaikan itäpuolella. Vuonna 1925 miestunteja käytettiin noin 9 000 ja hevostunteja 1 300. Rahaa kului 278 000 markkaa.⁶⁹ Töitä jatkettiin seuraavana vuonna edelleen noin 9 300 miestuntia ja 3 700 hevostuntia. Rahaa kului 116 000 markkaa ja tietyölle saatiin määrärahoja lisää 90 000 markkaa.⁷⁰ Sillan 49 metrin pituisen ja 5 metrin levyisen rautabetonikaaren rakentaminen määrättiin tehtäväksi maaliskuussa 1926 ja siihen oli määrärahaa 800 000 markkaa.⁷¹ Sillan urakoitsijoista alimman tarjouksen oli antanut Christiani & Nielsen, jonka tarjous oli 690 000 markkaa ilman penkereiden, keilaverhousien ja sillan ajotien kiveyksen tekoa.



Rakennusaikainen piirros antaa hyvän kuvan Savukosken sillan sirosta ja elegantista muotoilusta. Nykyinen vedenpinta on ylimmän viivan tasalla. Penkereet ja keilat eivät kuuluneet siltaurakkaan. Sillan penkereen kaiteet näyttävät melko massiivisilta sen ajan kaidesuositukseen verrattuna. Se, rakennettiinko ne suunnitelman mukaisesti, ei käy ilmi sillan valokuvista. Nykyiset penkereen kaiteet näyttävät matalammilta suhteessa kaaren päytyyn. Sillan kaiteet ovat nykyisin 15 senttiä korkeammat.

Sillan rakentaminen aloitettiin alkukesällä 1926, jolloin perustukset vietiin kovaan pohjaan. Koska vesiväylää piti ruopata myöhemmin voimalaitosta varten, räjäytettiin pohjoisen(=läntisen) maatuen eteen kahden metrin levyinen ja 20 metriä pitkä kanava, jottei virran myöhempi ruoppaaminen vahingoittasi maatukea. Joulukuussa 1926 silta oli valmiiksi valettu ja keväällä 1927 se oli väliaikaisesti liikennöitävissä. Heinäkuussa

⁶⁹ Tie- ja vesirakennukset 1925, ss. 54, 55

⁷⁰ Tie- ja vesirakennukset 1926, ss. 44, 45

⁷¹ Tie- ja vesirakennukset 1926, ss. 46, 47

tehtiin koekuormitus, missä voitiin todeta, että se oli erittäin jäykkä, tosin koe tehtiin pienellä kuormalla.⁷² Töistä siis ehdittiin tehdä vuonna 1926 perustustyöt ja valaa sillan päällysrakennus, minkä lisäksi tehtiin penkereet ja keilat.⁷³

Vuonna 1927 ilmeisesti jatkettiin näitä siltaurakkaan kuulumattomia töitä, joihin rahaa kului noin 100 000 markkaa. Tietöitä tehtiin 1 850 miestyötuntia ja 680 hevostyötuntia, yhteensä 24 000 markalla.⁷⁴ Vuonna 1928 siltatyöhön myönnettiin 70 000 markan määräraha, jolla saatiin 2 400 henkilötuntia ja 1 650 hevostuntia. Toisin sanoen urakkaan kuulumattomat työt olivat arvioitua selvästi suuremmat. Tietöitä viimeisteltiin 25 000 markan (lisä)määrärahalla, jolla teetettiin 1 500 henkilötyötuntia ja 650 hevostyötuntia.⁷⁵ Kokonaisuutena tie ja silta lopputarkastettiin syyskuussa 1928 ja siinä havaittujen viimeistelytöiden valmistuttua, työ hyväksyttiin marraskuussa. Kaikkiaan sillan rakentamiseen oli kulunut 870 000 markkaa, josta Christiani & Nielsenille maksettiin 705 000 markka eli heille maksettiin lisätöistä noin 15 000 markkaa. Omaa työtä TVH laski käyttäneensä 3 146 hevos- ja 11 535 henkilötyötuntia, jolloin päädyttiin kokonaiskustannuksena edellä mainittuun 870 000 markkaan. Se ylitti 70 000 markalla alkuperäisen kustannusarvion.⁷⁶ Tiensiiro maksoi 443 000 markkaa ja siihen käytettiin 7 408 hevos- ja 43 039 henkilötyötuntia.⁷⁷

Rakennustyön tuloksena syntyi aikanaan erikoisesti konstruoitu ja rakennettu yksiaukkoinen, yksinivelinen rautabetoninen kaarisilta ja 3,5 kilometriä aikansa korkealuokkaisinta maantietä eräälle Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmin liikennöidyistä maakulkureiteistä. Vanhoista silloista Rajasilta purettiin pian uuden sillan valmistuttua vuonna 1928. Isosilta jäi Ahvenkosken kartanon käyttöön ja on sittemmin raunioitunut.⁷⁸

4.4. RAKENNUSTAVAN PERUSTELUJA

Sillan rakentaja, Christiani & Nielsen, arvosti omaa työtään niin paljon, että esitteli 25-vuotishistoriikissaan Savukosken sillan esimerkkinä sillasta, missä rakennuspaikka on erityisen vaikea ja hankala.

Kun maantien paikkaa muutettiin, valittiin sillalle paikka, jossa muuten leveä virta ahtautuu kahden kallion väliin. Tiedossa oli, että veden pinta nousee viisi metriä, kun myöhemmin paikalle rakennetaan voimalaitos ja patoallas. Nämä olivat sinänsä sillanrakentajalle normaaleja tekijöitä; kovalle pohjalle oli helppo rakentaa korkeat maatuet.⁷⁹ Virran leveys ja siten sillan jännepituus ei voinut olla Christiani & Nielsenille mikään ongelma, koska se oli varmasti tutustunut kilpailijansa Ranskassa äskettäin rakentamaan

⁷² Backman, 1928, s. 222

⁷³ Tie- ja vesirakennukset 1926, s. 62

⁷⁴ Tie- ja vesirakennukset 1927, ss. 50, 51 ja 78

⁷⁵ Tie- ja vesirakennukset 1928, ss. 56, 57

⁷⁶ Tie- ja vesirakennukset 1928, ss. 88, 89, 90

⁷⁷ Tie- ja vesirakennukset 1928, ss. 83, 84

⁷⁸ Backmann, 1928, TFF, s. 144

⁷⁹ Aitta, 2004, s. 304, kirjassa Siltojemme historia on melko laaja kuvaus Savukosken sillasta.

teräsbetonikaarisiltaan, jota silloin pidettiin maailman pisimpänä teräsbetonikaarena. Silta oli Pont de Saint-Pierre du Vauvray, jonka jänneväli oli 131,3 metriä.

Hankaluuksia aiheutti se, että tie tuli vain sillan toiseen päähän ja virta oli niin voimakas, ettei rakennustelineitä voitu ajatellakaan pystytettäväksi virran pohjaan. Lisäksi rannat olivat metsäiset ja viettävät; pohjois(länsi)ranta oli hyvin jyrkkä ja kallioinen, toinen pää kapealla niemellä lähes tulevan vedenpinnan tasalla.

Työmaa suunniteltiin näistä syistä johtuen siten, että sementtiasema oli sillan pohjoispäässä, josta johti köysirata siltapaikan ylitse sen toiselle puolelle, missä oli tilaa varsinaiselle työmaalle.

Kesällä 1926, kun siltaa alettiin rakentaa, valettiin maatukien perustukset kovaan pohjaan. Maatukien rakentamisen yhteydessä pystytettiin 20 metriä korkeat rautaristikkopylväät köysirataa varten. Köysirataa käytettiin sekä rakennusaineiden kuljetukseen että telineiden pystyttämiseen. Telineet olivat itsensä kantavia kolminivelisiä ristikkokaaria, jotka koottiin valmiiksi rannalla. Telinekaaria oli neljä, kaksi kummallekin betonikaarelle. Telinekaarien väliin tehtiin muottilaudoitukset, kaaret raudoitettiin ja betonoitiin. Ennen valua rautaiset riipputangot oli asetettu paikoilleen.⁸⁰ Sillan jäykistäjänä käytettiin teräs(rauta)betonisia ns. Langer-palkkeja. Niiden rakennetta esiteltiin Christiani & Nielsenin historiateoksessa esimerkkinä Trollhättanin rautatiesilta Ruotsissa.⁸¹

Christiani & Nielsen sai rakennettavaksi Savukosken jälkeen kolme muuta kaarisiltaa: Mikonsalmen silta Nurmeksessa (1928), Lieksan silta Pielisjärvellä (1930) ja Tiikkajansalmen silta Hyrynsalmella (1930). Nämä sillat ovat tehty keskenään samalla suunnitelmalla. Niiden jännemitta on 50 metriä. Sillat ovat vielä kevyemmän näköisiä kuin Savukosken silta. Huolimatta melko yhtenevästä ulkoasustaan ne eroavat teknisesti Savukosken sillasta. Niissä on käytetty ns. Ostenfeld-systeemiä, jossa on kaksinivelinen kaari, riipputangot ja jäykistyspalkki. Tässä rakenteessa kaarivoimien vaakasuorat voimat siirretään jäykistyspalkille, joka toimii vetotankona. Kaari oli teräsbetonia, mutta jäykistyspalkki teräksestä. Tällä pyrittiin mahdollisimman taloudelliseen rakenteeseen. Se ei osoittautunut aivan onnistuneeksi, vaan kaariin tuli vaurioita. Lieksan ja Tiikkajansalmen sillat olivat kaksikaarisia. Jälkimmäinen niistä tuhoutui Lapin sodassa ja Mikonsalmen silta purettiin 1960-luvulla. Lieksan silta on jäljellä kevyen liikenteen väylänä.⁸²

Savukosken silta on siis erikoinen rakenteeltaan, mutta myös rakentamistavaltaan, suorastaan ainutlaatuinen. Ilmeisesti nämä tekniset ominaisuudet ovat olleet keskeisiä tekijöitä, joilla rakentaja pystyi tekemään edullisimman tarjouksen. Toisin sanoen kokenut rakentajayritys valitsi tuotteen, jonka se tiesi sillan rakentamisedellytyksiin sopivaksi. Ehkä

⁸⁰ Koponen, ss. 38, 39

⁸¹ The Rökhusforsen bridge, Finland, ss. 81-86, teoksessa Christiani & Nielsen 1904-1929

⁸² Koponen, s. 39

se myös tiesi, etteivät suomalaiset kilpailijat vähemmällä kokemuksellaan ja ehkä taidollaankaan pystyneet samaan.

Suomalaisen tieliikenteen historian näkökulmasta Savukosken silta oli ensisijaisesti merkittävä parannus tien liikennöintimahdollisuuksiin. Sekä Christiani & Nielsenin että TVH:n omien kuvausten mukaan keskeinen ratkaisu oli tien uusi linjaus, joka määräsi sillan paikan ja mittasuhteet. Samalla tienoikaisu ja uusi silta olivat osa, tavallaan ennakoiva osa, koko Porvoo-Kotka-maantiejakson ja laajemmin Helsinki-Viipuri-maantien kehittämistä vastaamaan kasvavan autoliikenteen tarpeita. Käytännössä oli luonnollista, että TVH:n siltaosasto hankki ensimmäiset suuret siltansa kokonaispakettina urakoitsijoilta ennen kuin se itse ehti hankkia sillan rakentamisen osaamista ja kokemusta. Ulkomaalaisen urakoitsijan valinta ei varmaankaan ollut vaikeaa, koska se pystyi osoittamaan osaamistaan laajasti Euroopassa ja tarjous oli halvin. Ehkä juuri ratkaiseva tekijä tarjouksen edullisuudelle oli ulkomaisen urakoitsijan vankka kokemus.



Kesällä 1926 otettu kuva, jossa köysiradan pylväät on nostettu ja ilmeisesti sillan maatukia valetaan. Taustalla on sillan pohjoispää, jonka takana näkyy työmaan betoniasema. Kuvasta saa käsityksen myös siltapaikan pohjoispään luonnonpiirteistä; karu mäntyjä kasvava kallioranta.

4.5. RAKENTAMISEEN VAIKUTTANEET LAIT, ASETUKSET JA MÄÄRÄYKSET

Suomen betonirakentamisen historiassa nämä 1920-luvun lopun sillat edustavat ”rautabetonisiltojen toista sukupolvea”, koska niitä rakennettaessa olivat betonirakentamisen normit olemassa ja sillanrakennus oli siirtynyt talonpoikaiselta pohjalta valtion rahoittamaksi ammattityöksi.

Valtioneuvosto antoi betonirakentamisen normit vuonna 1921. Betoninormit perustuivat vuonna 1913 käyttöön otettuihin Helsingin kaupungin normeihin ja olivat vanhentuneet vuonna 1921. Uusia normeja muokattiin ja niitä alettiin soveltaa jo 1920-luvulla, vaikka normit saivat lainvoiman vasta vuonna 1936.⁸³

Jalmar Castren arvioi Savukosken sillan valmistumisen aikoihin, että suomalainen rautabetonitekniikka on saavuttanut riittävän ja omaperäisen osaamisen tason.⁸⁴ Käsitys perustui pitkään toimintaan ja kokemukseen betonialan suunnittelijana, yrittäjänä ja opettajana. Castren oli betonirakentamisen suomalainen uranuurtaja ja alan professori Teknillisessä korkeakoulussa. Arvion ajankohta liittyi siihen, että vuonna 1925 perustettiin Betoniyhdistys ry ja TVH:n siltaosasto aloitti toimintansa saman vuoden alusta. Tieteknisesti uudet sillat rakennettiin korkeimman tasoilla viertoteillä ja I luokan teillä 9 tonnin kuorma-autolle ja 400 kilon tasaiselle kuormalle neliömetrille. Toisen luokan tiellä kuorma-auton paino oli 6 tonnia ja tasainen paino sama 400 kiloa kuin korkealuokkaisemmilla teillä. Nämä määräykset olivat vuoden 1927 tielain uudistuksessa, mutta ne olivat ilmeisestikin tiedossa jo hyvissä ajoissa etukäteen.

Kuorma-ajoneuvojen paino ja suorituskyky kasvoivat nopeasti 1920-luvulla, mutta muutoksen nopeus yllätti teiden ja siltojen suunnittelijat ja rakentajat. Vuonna 1930 arvioitiin kevyen kuorma-auton keskimääräiseksi painoksi 1,7 tonnia ja raskaan kuorma-auton 3,5 tonnia. Linja-auton keskipainoksi arvioitiin 4,5 tonnia. Raskaan hevosten kuorman keskipainoksi arvioitiin tonni. ”Kasvuvaraa” suunnittelunormissa näytti olevan melko paljon. Kuorma-autojen alhaisen painon selitys oli amerikkalaisten kuorma-autojen, lähinnä Fordin, ylivoima 1920-luvun kuorma-autokannassa.⁸⁵ Fordin TT- ja AA-kuorma-autot ja niiden tärkeimmät kilpailijat perustuivat henkilöautojen tekniikkaan ja olivat tehtäväänsä hyvin kevytrakenteisia, mutta vastaavasti halpoja. Jo 1930-luvun puoliväliin mennessä 3,5 tonnin painoinen kuormattu kuorma-auto oli pikemminkin kevyt kuin raskas.⁸⁶

Siirtymä kestorakenteisiin siltoihin arvioidaan alkaneen nimenomaan näihin aikoihin. Laajemmassa katsannossa tien ja siltojen kantavuuden normituksessa, missä keskeistä oli 6 tonnin kuorma-auton ja 400 kilon tasaisen neliökuorman paino yleisimmällä II-luokan tiellä, tehtiin huomattava hyppäys verrattuna talonpoikaisen tienpidon aikaan. Hevosvaunun kuormaksi arvioitiin I luokan tiellä korkeintaan hiukan alle tonni, joka yhdessä vaunun kanssa painaa noin 1 400 kiloa.⁸⁷ Moottoriajoneuvojen painon ja kantavuuden kasvu oli erittäin nopeaa ja nämä ensimmäiset sillat katsottiinkin melko pian liian kevytrakenteisiksi. Käytössä ne olivat yleensä sota-ajan yli usein 1960-luvulle saakka, jolloin niiden kantavuus ylitettiin jatkuvasti.

⁸³ Aitta, 2004, s. 300

⁸⁴ Castren, 1928, Suomalainen rautabetonitekniikka täysikäinen, Teknillinen Aikakauslehti 4/1928, s. 189

⁸⁵ Perko, 1977, s. 315, HS 19.3.1927, uutinen rekisteröintitilastosta

⁸⁶ Kuorma-auton suurimmaksi kokonaispainoksi tuli 7,5 tonnia vuonna 1926 ja 8,2 tonnia vuonna 1931.

⁸⁷ Lönnroth, 1927, s. 25

5. SAVUKOSKEN SILLAN VALMISTUMISEN MERKITYS

5.1. LIIKENNEOLOJAT

Savukosken silta oli eräs kynnys Helsinki-Viipuri-maantien parantamisessa autoliikenteen vaatimuksia vastaavaksi. Siltaan liittyi tien siirto Pyhtäällä noin kolmen kilometrin matkalla. Sitä seurasi heti tienparannus Pyhtäällä, millä oli luonnollisesti myös paikallinen työllistävä vaikutus. Muuallakin Helsinki-Kotka välillä tehtiin tienparannustöitä.⁸⁸ Kun Uudenmaan lääninraja-Kyminlinna-tiejakso otettiin valtion välittömään hoitoon vuonna 1932, tiestä oli Pyhtäällä 24 kilometriä. Vastaanottokatselmuksessa todettiin, että tie oli 4,0-6,5 metriä leveä, levein Kirkonkylän sillan ja Ahvenkosken välillä. Samalla osuudella rummut olivat erinomaiset ja osittain myös ojat.

Valtakunnallisesti muutos oli tärkeä. Tie julistettiin vuoden 1938 tieuudistuksessa valtatieksi. Sodan aikana tie ja silta palvelivat huoltokuljetuksia. Jatkosodan alussa oli mahdollista keskittää yksi divisioona autokuljetuksilla Helsingistä itärajalle, mikä nopeutti liikekannallepanoa selvästi. Vuosina 1941-1945 Savukosken sillan varasilta oli pukkisilta, mutta silta ei vaurioitunut sodan aikana. Siltaa korjattiin vuosina 1944-1945.⁸⁹ Tietä korjattiin seuraavan kerran vuosina 1954-1955, jolloin se levennettiin osittain 8 metrin levyiseksi. Tie päällystettiin asfalttibetonilla vuosina 1959-1963. Silta jäi pois yleisestä käytöstä, kun uusi oikaisu ja silta valmistuivat voimalaitospadon eteläpuolelle vuonna 1967.⁹⁰

Silta palveli neljä vuosikymmentä tehtävässään. Sinä aikana se ei tarvinnut suurempia korjauksia, eikä korjaustarvetta ehkä odotettukaan. Voidaan arvioida, että silta oli hyvin rakennettu ja se palveli erittäin hyvin, koska sen kantavuus, 6 tonnin kuorma-auto, oli varsin vaatimaton sota-ajan ja sen jälkeisissä kuljetuksissa.

5.2. MUUT MERKITYKSET

Savukosken siltaa tuskin voi tarkastella ilman sen kiinteää yhteyttä tiehen. Sillan rakentamista kuvaavissa kirjoituksissa tienoikaisu näyttäisi olleen ensisijaista, vaikka sen kustannukset olivat vain noin puolet sillan kustannuksista. Autoliikenteelle soveltuva silta ja tie olivat välttämätön edellytys Kymenlaakson teollisuudelle ja elintarvikehuollolle. Vuonna 1950 Kymenlaakson tuotannon bruttoarvo oli Helsingin ja Tampereen jälkeen Suomen suurin. Mikä tien kasvaneen kapasiteetin osuus tässä kasvussa oli, on tietysti vain vaikeasti arvioitava osatekijä.

⁸⁸ HS, 27.8.1927, uutiset vuoden 1928 budjetista. Omaksutun tiepolitiikan mukaisesti lähes kaikki tienpidon rahat ohjattiin Lappiin ja syrjäseuduille, sen lisäksi käytännössä vain Kymenlaaksoon ja Helsinki-Kotka-tielle riitti rahoitusta tienparannuksiin. Myös varatöiden työllisyysrahat näyttivät suuntautuvan syrjäseuduille.

⁸⁹ Inventointiaineisto

⁹⁰ Inventointiaineisto

Paikallisesti Pyhtäällä väki suomalaistui; vuonna 1850 puolet väestöstä oli ruotsinkielisiä, vuonna 1950 kolmas osa ja nykyisin vähemmän kuin 10 prosenttia. Myös absoluuttisena lukuna ruotsinkielisten määrä on alenemassa. Kuitenkin Pyhtää on säilynyt Kymenlaakson ainoana kaksikielisenä kuntana. Pyhtään asukasmäärä on ainakin viimeiset 50 vuotta pysynyt suunnilleen ennallaan, mikä lienee melko harvinaista haja-asutusalueella, mutta erityisesti Kymenlaaksossa, jossa puunjalostusteollisuuden ongelmat näkyvät ja tuntuvat. Tässäkin tien merkitystä on vaikea arvioida, mutta ilmeisesti tie on tuonut suomenkielisiä ihmisiä, mutta ei ole vienyt kovin paljon kunnan alkuperäistä väkeä.

Visuaalisesti siltaa on ilmeisesti pidetty edustavana, koska se on valittu esimerkiksi Kymenlaaksoa esittelevään kuvateokseen.⁹¹ Tärkeänä paikallisena kulttuurimuistomerkkinä siltaa on pidetty ainakin vuonna 1984, jolloin se valtakunnallisten kotiseutupäivien ohjelmanumerona vihittiin museosillaksi. Myös kuvaelma, jonka suomalaiset, pietarilaiset ja moskovalaiset sotahistorian harrastajat 21. helmikuuta 2008 järjestivät Suomen sodan alkamisen 200-vuotismuistoksi osoittaa, että siltapaikan arvo ja merkitys on tunnettu jopa maan rajojen ulkopuolella.

5.3. AIKALAISKIRJOITUKSET

Lehdistötarkastelu perustuu maan johtavan sanomalehden Helsingin Sanomien ja aikakausjulkaisuista Uuden Suomen Sunnuntailiitteen, Suomen Kuvalehden sekä tekniikan julkaisuista Teknilliseen Aikakauslehden, Tekniska Föreningens i Finland Förhandlingar-lehden ja Tielehden tutkimiseen.

Näistä Teknillinen Aikakauslehti ja Tekniska Föreningens i Finland Förhandlingar julkaisivat yhden, melko yksityiskohtaisen artikkelin sillasta siltapiirustuksineen. Artikkelin on saman kirjoittajan ja molemmat kieliversiot vastaavat hyvin toisiaan. Artikkelin on melko laaja ja perusteellinen kuvaus sillan rakentamisesta ja siihen johtaneista päätelmistä. Kuitenkin se on selvästi suppeampi kuin ”ensimmäisen polven” rautabetonisiltojen artikkelit, joita nämä lehdet julkaisivat 1910-luvulla.

Yllätykseksi ja pettymykseksi Helsingin Sanomat, Uusi Suomen Sunnuntailiite eikä Suomen Kuvalehti kirjoittaneet mitään sillan rakentamisesta eikä sillan avaamisesta liikenteelle. Syitä on vaikea arvioida. Monet muut tekniset rakenteet, esimerkiksi Imatran voimalaitos, Rajajoen rautatiesilta, Porin katusilta sekä Tampereen Hämeensilta, joita presidentti tai muut merkkihenkilöt kävivät juhlistamassa, olivat ilmeisesti arveltu lukijakuntaa kiinnostavimmiksi ja uutisen arvoisiksi. Eräs syy voi olla se, että Savukosken silta otettiin virallisesti vastaan vasta marraskuussa 1928, vaikka se avattiin liikenteelle jo talvella 1927. Syy vaikenemiseen voi olla myös kielipoliittinen.

Tielehti julkaisi vuoden 1932 vuosikerrassaan⁹² laajan artikkelin Suomen silloista. Siinä Savukosken silta on esitelty ainoana esimerkkinä myös rakentamistapansa perusteella.

⁹¹ Othmar, Hans, 1957, Kymenlaakso – Kymmenedalen, Porvoo

⁹² Virallisesti 1932 on Tielehden toinen vuosikerta, mutta ensimmäisen vuoden lehtiä ei tunneta.

Artikkelissa esitetään sillanrakennuksen kausijaotuksena, että ennen itsenäistymisen aikaa sillat rakennettiin muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta puusta. Itsenäisyyden ensimmäiset vuodet korjattiin heikoimpia puusilloja. Varsinaisten uusien siltojen rakentaminen alkoi vuonna 1924. Siitä alkaen vuoteen 1931 rakennettiin 1 159 maantiesiltaa. TVH:n Siltamäärärahat kasvoivat 8 miljoonasta markasta 31 miljoonaan markkaan. Siltojen keskihinta oli vain 142 000 markkaa (vrt. Savukoski 705 000 markkaa), mikä johtuu ensisijaisesti niiden pienestä koosta. Isoja siltoja oli 22 kappaletta ja niiden keskihinta oli miljoona markkaa. Yleisenä kehityskulkuna oli siltojen muuttuminen kestorakenteisiksi ja niiden hinnan laskeminen osaamisen ja konekannan parantuessa.⁹³

6. SAVUKOSKEN SILLAN NYKYTILA VERRATTUNA ALKUPERÄISEEN

6.1. SAVUKOSKEN SILLAN FUNKTIO

Savukosken silta toimii edelleen siltana. Kun se on poistettu yleisten teiden joukosta 1960-luvulla, sen kuormitus on olennaisesti vähentynyt. Voidaan olettaa, että kuormitus sillan toimiessa Vt 7:n osana 1960-luvulla, on rasittanut sen rakenteita tuntuvasti ja sillan laskennallinen kapasiteetti on ylittynyt usein, ellei jatkuvasti.

Museosiltana Savukosken silta palvelee kevyttä liikennettä, mikä ei käytännöllisesti katsoen lainkaan kuormita sitä.

6.2. SILLAN HUOLTO

Silta on normaalin kuntoarvioinnin kohteena ja sen kuntoa seurataan samaan tapaan kuin muutakin Liikenneviraston siltakantaa. Tiehallinnon perinnetyön käsikirjassa on julkistettu museokohteiden yleiseksi hoito-ohjeeksi pieteetti ja kohteiden erityinen siistiminen kesäkaudella.⁹⁴ Maastokatselmusten havaintojen mukaan Savukosken silta on hyvin hoidettu museokohde, joskin rakennustyöt luonnollisesti ovat muuttaneet sillan työmaaksi.

Sillalle ei ole tehty museokohteiden kunnostus- ja hoitosuunnitelmaa, mikä olisi erittäin suositeltavaa, koska potentiaalisesti ympäristön muutkin kulttuurikohteet voitaisiin ehkä saada yhteiseen Ahvenkosken historiallisen alueen kehityshankkeeseen.

Kulttuurikerrostumiltaan Savukosken sillan ympäristö on poikkeuksellisen rikas, mikä edistää mahdollisuuksia tulkita siltaa.

6.3. KORJAUKSET

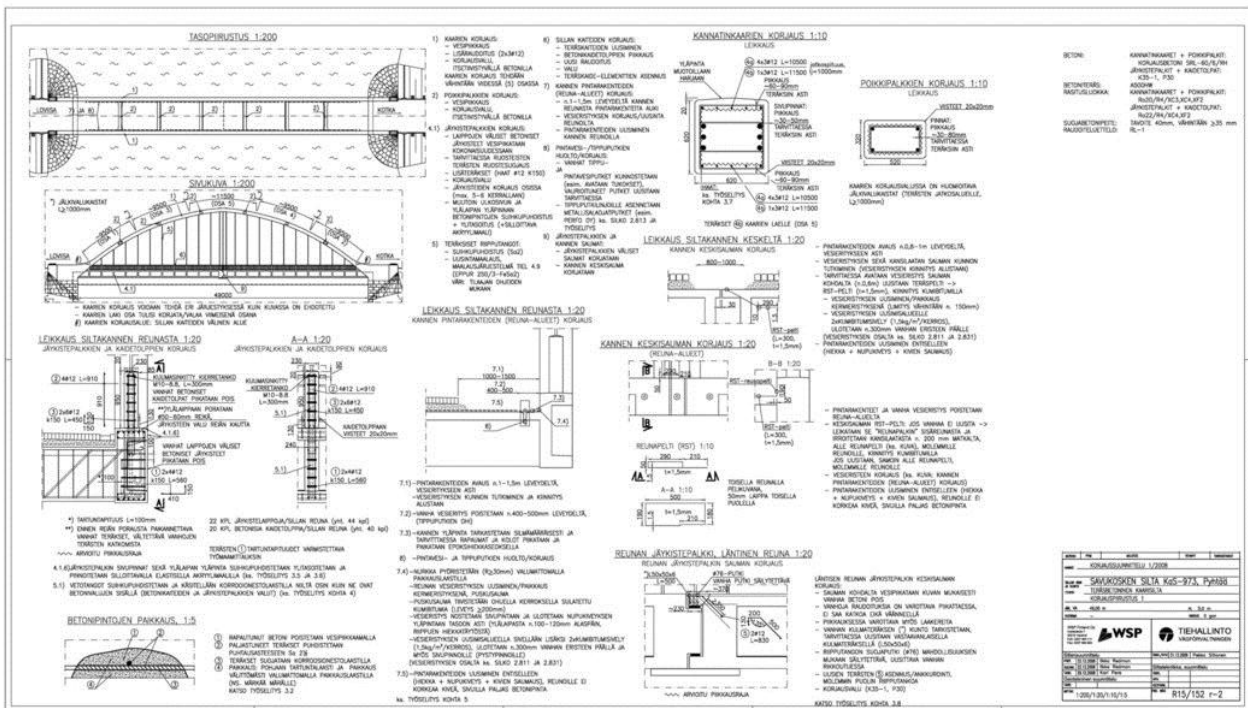
Siltaa on korjattu jo 1930-luvulla betonissa ilmenneiden vaurioiden vuoksi. Vaurioiden korjaaminen kuitenkin kuuluu jokaisen kestorakenteisen sillan luonteeseen; betonirakenteiden odotettu kestoikä tai peruskorjausväli on 50- 60 vuotta. Todellisuudessa

⁹³ Backman, 1932, Vanhoja ja uusia maantiesilloja, ss. 41-48

⁹⁴ Liimatainen, 2003, ss. 16-18

historiatietojen mukaan lähes jokainen siltarakennelma on joutunut korjausten kohteeksi melko pian rakentamisen jälkeen. Tämä koskee erityisesti 1920-luvun betonirakenteita, jotka olivat vasta saavuttamassa teknisen varmuuden. Sillan käyttökäikä pikemmin kertoo siitä, että silta on ollut hyvin rakennettu.

Sillan peruskorjauksessa 1981 on käytetty näkyvästi rakenteelle vierasta ruiskubetonointia. Ilmeisestikään korjaus ei onnistunut kovin hyvin, koska vakavia vaurioita ilmeni melko pian remontin jälkeen. Museologisessa mielessä sillan säilyneisyys alentui selvästi sillan rakennusajalle vieraan menetelmän käytöstä. Toisaalta voi ajatella, että ruiskubetonointi saattoi olla sen ajan ”viisasten kivi”, jota haluttiin soveltaa kaikkiin korjauksiin. Remontissa palautettiin alkuperäisen kaltainen kiveys sillan kanteen. Musealisessa mielessä muutos on väärennös, mutta toisaalta se palauttaa alkuperäistä 1920-luvun ulkonäköä ja tulkittavuutta siltaan.



Savukosken sillan peruskorjauksessa 2009 pyrittiin palauttamaan edellisen remontin muutokset alkuperäistä vastaavaksi.

Vuodesta 1998 siltaa on tarkkailtu tehostetusti sen etenevän huonokuntoisuuden vuoksi. Vauriot rakenteissa pahentuivat nopeasti. Vuosina 2001 ja 2002 on tehty pienempiä korjaus- ja huoltotoimenpiteitä.⁹⁵

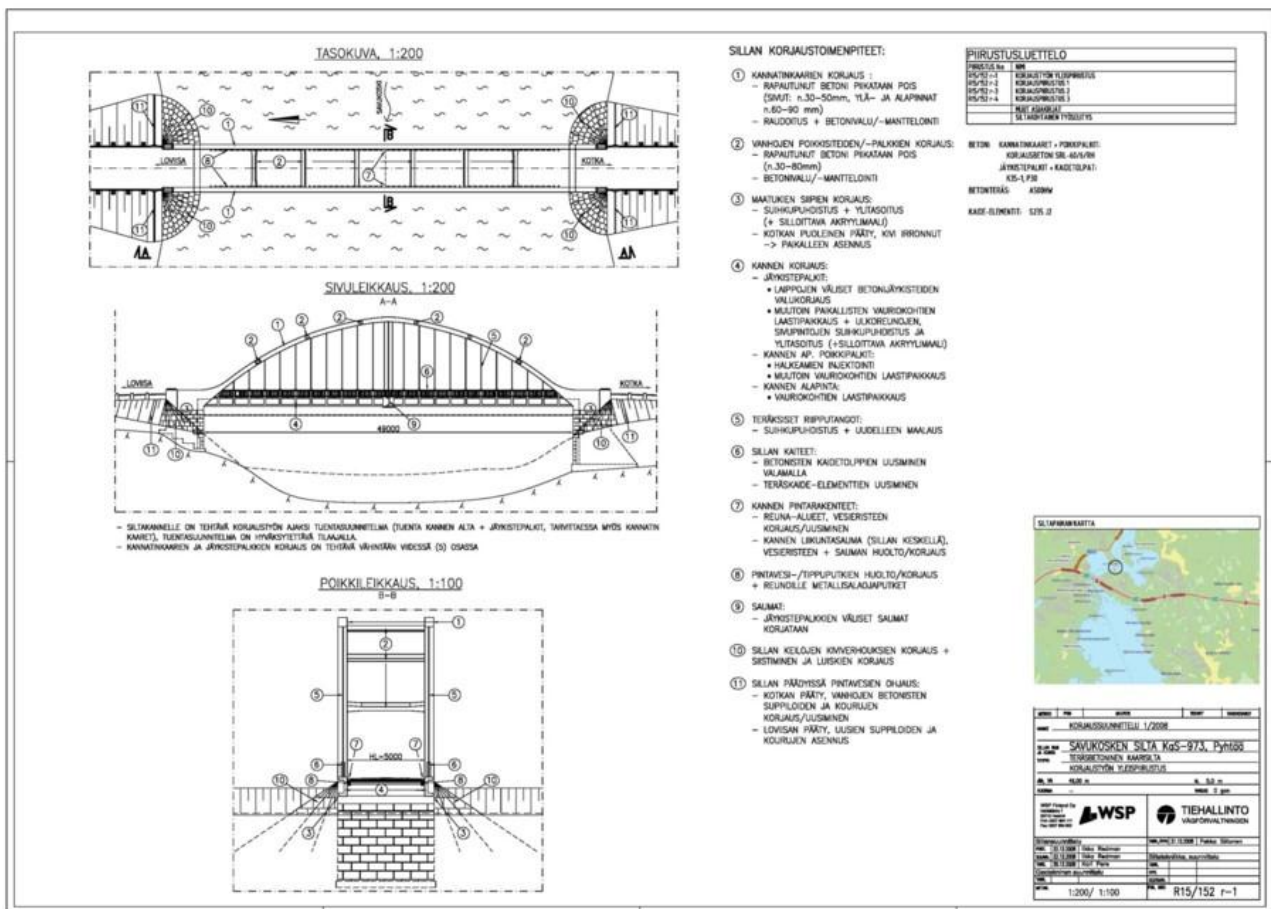
Sillan peruskorjauksessa vuosina 2008- 2010 on noudatettu normaaleja sillan peruskorjauksen periaatteita. Betonia on jouduttu piikkaamaan erittäin syväälle, koska se on vaurioitunut pahasti. Uusi betonointi on valettu lautamuottiin, kuten siltaa rakennettaessa.

⁹⁵ Siltarekisterin kortti KaS 973

Sillan säilyneisyyden voidaan arvioida parantuneen, koska korjaukset on tarkasti eritelty ja selvitetty sekä tallennettu ja rakenteen tutkittavuus on tallella.

6.4. MUUTOSTYÖT

Sillan länsipuolella Savukoskentiellä on puukaiteita. Kunnoltaan ne ovat hieman ränsistyneitä. Kivipylväisiin kiinnitetty puupalkkijohteet edustavat yleistä maanteillä käytettyä tiekaidetyyppiä. Todennäköisesti ne ovat 1950-luvulta, mutta voivat ainakin osittain olla sillan rakentamisen ajalta. Maatukien kaiteet on kunnostettu sillan korjauksen yhteydessä sen kummassakin päässä.



Korjauksen yleispiirustus osoittaa, että silta on säilynyt alkuperäisen piirustuksensa kaltaisena. Betonivalun lisäksi sillan maakeilat ja niiden kiveys on kunnostettu. Sillan erikoinen yksinivelinen rakenne (kuvassa no 9) on säilynyt ja kunnostettu. Pilkkuviiva kuvaa vanhaa joenpohjaa, jota on ruopattu, kuten siltaa suunniteltaessa odotettiin.

Viimeisessä korjauksessa siltaan on palautettu alkuperäinen rakenne siten, että vuoden 1984 korjauksen rapautunut ruiskubetonointi on kokonaan poistettu. Betoni on valettu muottiin ja maalattu, kuten työ alun perin on tehty. Silta voidaan arvioida olevan remontin jäljiltä alkuperäistä vastaava, jossa on tehty pakolliset käytön ja iän aiheuttamat korjaukset. Sillan museaalinen tutkittavuus on jäljellä, koska uuden betonoinnin sisällä on

alkuperäinen rakenne, alkuperäistä betonia ja rauditus sekä muutokset on kirjattu remontin suunnitelmiin ja työselostukseen.

Korjaustöiden yhteydessä on ilmennyt, että ilmeisesti virtaavan veden eroosio on syönyt sillan maatukien rakennetta ontoksi. Silta on tuettu paikalleen alkuperäistä huomattavasti vankemmin keinoin. Sillan maatukiin tehty tukirauditus on upotettu kantavaan kalliopintaan saakka rakenteen sisällä, eivätkä ne näy ulospäin.⁹⁶



Sillan betonointia piikataan kesällä 2009. Vuonna 1981 tehty ruiskubetonointi oli rapautunut pahoin, kuten esimerkiksi työntekijöiden yläpuolella näkyy.

Silmämääräisesti korjaus on säilyttänyt sillan alkuperäisen ulkomuodon ja -näön, vaikka luonnollisesti turvallisuuteen vaikuttavia rakenteita on uudistettu. Silta on säilynyt rakentamisajankohtansa muodossa. Korjaukset eivät ole sitä juurikaan muuttaneet. Viimeisimmässä remontissa sillan kaiteiden korkeutta on nostettu 15 senttiä turvallisuussyistä. Muutos näyttää luontevalta eikä mitenkään muuta alkuperäisen piirustuksen tai ennen muutosta otettujen valokuvien antamaa vaikutelmaa. Korjausdokumentoinnin perusteella sillassa on säilynyt myös alkuperäisen rakenteen tutkittavuus ainakin osittain.

Sillassa ei ole mitään näkyviä lisärakenteita, joita siinä ei olisi ollut rakentamisaikana tai käyttöaikana maantiesiltana. Sillan tukirauditus tekee siitä alkuperäistä vankemman, mikä ei näy mitenkään ulospäin. Maatuen sisällä uudet tukiraudituksen betonirakenteet on mahdollista erottaa korjatusta alkuperäisestä maatuen rakenteesta. Sillan tekninen kunto

⁹⁶ Maastokatselmus 7.12.2010, Pekka Siitosen lausunto

on erinomainen. Myös sillan museaalinen kunto ja säilyneisyys ovat hyvät. Silta ja pienin varauksin sille johtavat Vanha Viipurintie ja Savukoskentie ovat niin lähellä 1930-1950-luvun valtatiemiljöötä, ettei minkäänlaisiin palauttaviin toimenpiteisiin ole tarvetta.

6.5. SILTAMAISEMA

Savukosken silta yhdessä Vähä-Ahvenkosken siltapaikan, Suurahvenkosken siltaraunion ja Vt 7:n Ahvenkosken sillan kanssa muodostavat Suomen oloissa poikkeuksellisen, ehkä ainutlaatuisen siltamaiseman. Kun moottoritien sillat nykyisen suunnitelman mukaisesti vuonna 2014 valmistuvat nykyisen Ahvenkosken sillan läheisyyteen, samalle alueelle on keskittynyt poikkileikkaus Suomen maantiesiltakannasta noin 800 vuoden ajalta. Siltamaisema näkyy kokonaisuudessaan Markkinmäen rinteeltä. Usean sillan muodostamaa ”siltamaisemaa” (brolandskap) on pidetty esimerkiksi Ruotsin siltainventoinnissa erityisen arvokkaana.⁹⁷



Sillan pohjois(länsi)pää piikkauksen jäljiltä loppukesällä 2009. Raudoitus on lähes kaikkialla näkyvissä. Taustalla näkyy, miten lehtipuuvaltainen metsä on vallannut rakennusaikaisen mäntymetsän. (vrt. kuva sivulla 40)

6.6. ARVIO SILLAN SÄILYMISIÄSTÄ

Koska sillan peruskorjaus on vastavalmistunut, sillan oletettu kestoikä on sama kuin uudella sillalla eli ainakin 50 vuotta. Koska siltaa käytännössä rasittavat vain lämpötila- ja sääkuormat, kestoiksi voi ennustaa pidempääkin aikaa, ehkä sata vuotta. Vanhimmat

⁹⁷ Nationell plan för bevarandevärda broar, 2005, Vägverket, Borlänge, s. 9

Suomessa rakennetut rautabetonisillat ovat säilyneet yli 100 vuotta, kuten myös sillan rakentajan, Christian & Nielsenin, rakentama Amtmand Hoppes Bro Tanskassa.⁹⁸

6.7. VAIKUTELMA

Savukosken sillan museointipäätös on todennäköisesti tehty Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiirin ehdotuksen mukaisin perusteluin.⁹⁹ Perusteluissa ei mainita mitään tieliikenteen ilmiötä kuvaamaan silta on kokoelmaan valittu. Perusteluissa mainitaan rautabetonikaarisillan valmistumisvuosi, erikoinen rakennustapa, huonokuntoisuus ja se, että tieosa on lakkautettu yleisenä tienä.



Ajorataa kannattavien Langer-palkkien syvennykset on korjattu ruiskubetonoinnilla.

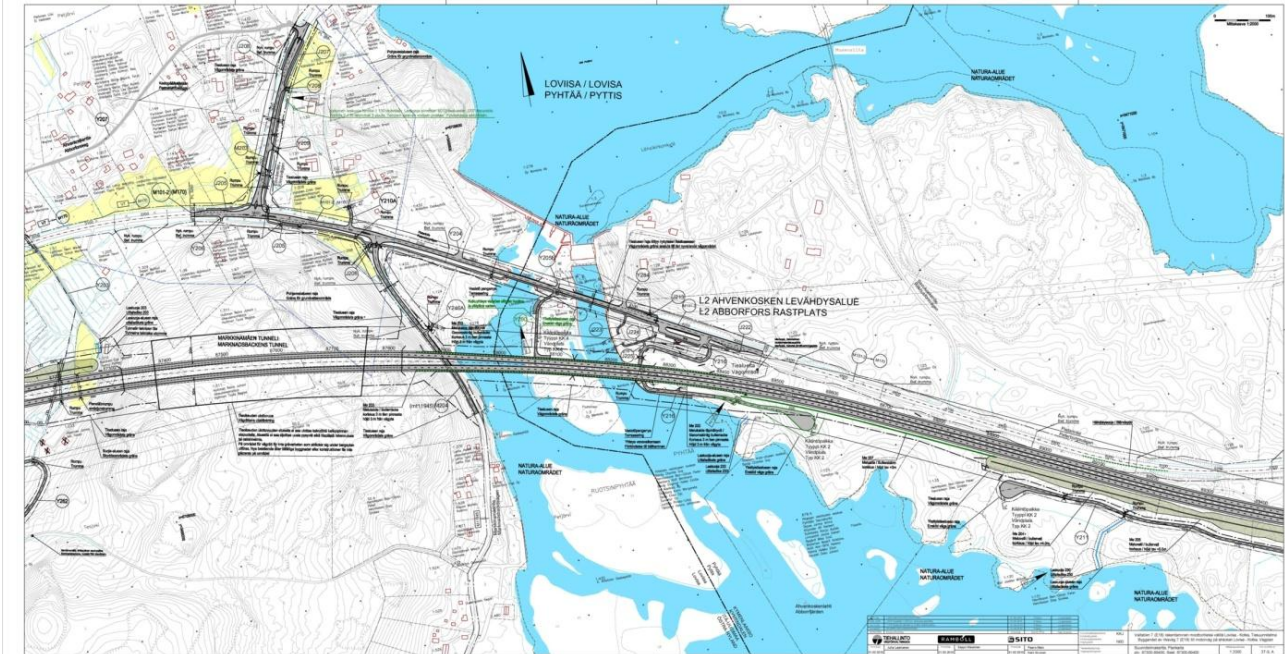
Maastokatselmuksessa on voitu todeta, että sillan tekninen kunto on hyvä. Sillan elinkaareen kuuluu korjaaminen luonnollisena osana. Viimeisin remontti on palauttanut sillan lähemmäksi alkuperäistä ulkoasuun edellisen remontin jäljiltä.¹⁰⁰

⁹⁸ Danmarks Vej- og Bromuseum: Amtmand Hoppes Bro on Tanskan vanhin rautabetonisilta, joka on valmistunut vuonna 1905. Se sijaitsee Tanskan Langåssa. Tanskan Tiehistoriallinen Seura on kunnostanut sen. Se kuuluu Tanskan silta- ja tiemuseon kokoelmaan. Nimen silta on saanut Johan Christopher Hoppen (1841-1933) muistoksi. Hoppe oli amtmann, mikä virkanimenä vastaa Suomessa suunnilleen maaherraa, mutta voi olla myös arvonimi. Tittelinä amtmann on lopetettu vuonna 2007.

⁹⁹ Ehdotus museosilloiksi, museokohdemappi K3, Mobilian arkisto

¹⁰⁰ Maastokatselut Minna Peltola, Pekka Siitonen ja Martti Piltz 15.12.2009 ja 7.12.2010, korjausrakentajien haastattelut

Savukosken silta teineen antaa melko aidon visuaalisen elämyksen 1930-luvun suuresta maantiestä. Käytännössä maantiet säilyivät vaikutelmaltaan samankaltaisina 1960-luvulle saakka. Tien mittasuhteet vastaavat hyvin noin kuuden metrin levyistä maantietä, joksi Porvoon ja Kotkan välinen tiejakso rakennettiin 1930-luvun aikana. Silmämääräisesti tien leveys on nyt 6-7 metriä.



Moottoritien suunnitelmakuvassa näkyy Savukosken silta ylhäällä. Ympäristö on maisemansuojelualueetta. Kunnan kaavassa on mahdollista kehittää alueelle erityisesti melko pienimittakaavaista ja ympäristöystävällistä virkistys- ja matkailutoimintaa, kuten kalastusmatkailua. Moottoritien levähdysalue saattaa kerätä käyttäjäpotentiaalia koko Ahvenkosken historiallisen ympäristön kohteille. Silta- ja tiehistoriaa näkyy Markkinamäen moottoritietunnelin päältä satojen vuosien jaksolta.

Tienvarret ovat vesakoituneet, kuten myös siltapaikan rannat. Tiellä on kestopäällyste, joka on kulunut ja paikoitellen rikki. Heikkokuntoisenakin kestopäällyste säilyttää tien aukon suunnilleen ennallaan estämällä tai ainakin hidastamalla kasvillisuutta valtaamasta ajorataa. Kestopäällyste ei tietenkään korosta rakennusajankohdan vaikutelmaa, mutta on jokseenkin välttämätön tien kunnossapidon takia. Visuaalisestikaan ristiriita sillan rakentamisajankohtaan ei ole kovin räikeä, koska pölyn sitomiseen 1930-1950-luvulla käytetyt savi-, suola- ja lipeäliuokset muuttivat tien pinnan kestopäällysteen näköiseksi.

Savukoskentiellä on kivipylväiden kannattamia puujohdekaiteita. Ne näyttävät melko massiivisilta vuoden 1927 määräyksiin ja suosituksiin verrattuna ja ovatkin todennäköisesti 1950-luvun tienparannuksessa uusittuja. Savukosken sillasta on kuitenkin kuva vuosien 1928-1933 väliltä ja siinä olevat kaiteet näyttävät yhtä jyrkeiltä kuin nykyiset,¹⁰¹ joten

¹⁰¹ Suominen, 1993, s. 281

kivipylväät voivat siis olla alkuperäisiä. Tiepenkereen jyrkkyyden ja korkeuden vuoksi on uskottavaa, että paikalla on ollut kaiteet jo tien rakentamisesta asti.

Savukoskentiellä erottuvat pikaisellakin silmäyksellä rajalinnoitukset, Turun rauhan muistokivi, voimalaitos, sen patoallas ja Pikkusillan siltapaikka. Aluetta on raivattu, mikä avaa näkemää metsän sisässä. Hieman erikoiselta näyttää entisen Pikkusillan siltapaikka. Siinä on laiturirakennelma, jossa on porttikaari sekä sen vieressä paviljonkimainen rakennus, ehkä kesämökki, joka näyttää käytöstä hylätyltä. Ajallisesti tai tyyllisesti ne eivät sovi paikkaan tai maisemaan, mutta toisaalta Savukosken siltaan nähden ne sijaitsevat etäisyydellä, missä useimmat kävijät niitä tuskin huomaavat. Siltapaikka on merkitty kaavassa suojelluksi ja kesämökin paikka matkailun palvelurakentamiseen.



Kaarien betonointia valetaan samannäköisellä menetelmällä kuin sillan rakentamisajan kuvissa. Sillan kunto oli oletettua heikompia ja siten myös korjauksista tuli suunnitelmia laajempia.

Sillan itäpuolella Vanhan Viipurintie on visuaalisesti sekavampi. Voimalaitoksen ja sen asutusalueen tiet risteilevät hieman epämääräisen näköisesti tien vieressä. Toisaalta kaava tarjoaa mahdollisuuksia kehittää aluetta ja sen visuaalista ilmettä voi selkeyttää tieltä katsottuna melko pieninkin toimenpitein.

Silta ja sen liittymätiet vastaavat melko hyvin rakentamisaikansa tievaikutelmaa. Maastosta erottuvat rakennuskulttuurijäänteet tukevat tien historiallisen arvon tulkintaa. Savukosken sillan ympäristö antaa vaikutelman, että sitä on ainakin yritetty pitää arvoaan vastaavassa kunnossa. Paikan luonne ja lyhyet etäisyydet soveltuvat kävelyn ja polkupyöräilyn mittasuhteisiin. Kokonaiselämyksen näkökulmasta on hieman harmillista,

ettei sillan yli ajaminen ole mahdollista, koska sillan katsojat käytännössä kuitenkin tulevat omilla autoillaan.

Savukosken silta lähiympäristöineen muodostavat kokonaisuutena puitteet ymmärtää ja tulkita silta 1920-luvun lopun merkittäväksi liikennekulttuurin tuotteeksi. Silta istuu luontevasti paikalleen sekä maisemaan että tiehen nähden, mitä korostavat maapenkereiden kunnostetut kivipylväät ja puujohdekaiteet. Sillalta ja itäpuolen penkereeltä on komeat maisemat patoaltaalle. Kaavoituksessa sillan ympäristöä on suojattu niin paljon kuin se yleensä on mahdollista, joten sen säilyminen ja hoitomahdollisuudet ovat turvatut. Sillan uusi ja siisti ulkoasu korostavat rakennusajan tunnelmaa ja vaikutelmaa.



Joulukuussa 2009 sovittaan kaidepuun korkeutta. Se nostaa noin 15 senttiä sillan kaiteen korkeutta. Muutos on tehty turvallisuussyistä eikä sen voi katsoa alentavan sillan säilyneisyyttä.

7. SAVUKOSKEN SILTA SUOMEN TIESILTOJEN JOUKOSSA

7.1. SAVUKOSKEN SILTA LAJITYYPINSÄ EDUSTAJANA

Itsenäistymisen jälkeinen kausi toiseen maailmansotaan saakka merkitsi teräs(rauta)betonin ja teräksen nousemista käytetyimmiksi sillanrakennusmateriaaleiksi. Kun TVH:n sillanrakennusosasto aloitti toimintansa vuoden 1925 alusta, se teetätti suurimmat sillat urakoitsijoilla. Lukumääräisesti näitä suuria siltoja oli vähän vuoteen 1930 mennessä, vain viisi. Neljä silloista on teräsbetonikaaria, joissa kaari tai kaaret ovat

yläpuolella. Tyypipiirustuksia ei näin suurille silloille ollut. Samanaikaisia suuria siltoja ovat Porin ja Tampereen Hämeenkadun katusillat.¹⁰²

Savukosken silta edustaa näitä siltoja, joista suurin osa on jo kadonnut eri syistä. Teknisissä yksityiskohdissaan ja rakentamistavaltaan se on ainutlaatuinen eikä siten edusta yleistä perustyyppiä. Rakenne lienee vieläkin ainutlaatuinen Suomessa. Christiani & Nielsen kuitenkin rakensi kolme muuta siltaa keskenään saman suunnitelman mukaan. Sillä perusteella voisi arvioida, että niistä ainut jäljelle jäänyt, Lieksan silta, edustaisi arvokkaammin siltateknisestä näkökulmasta aikakautensa betonikaarisilloja.¹⁰³



Sillankorjauksen viimeinen vaihe, maatukien paalujen tukiraudoitus, on meneillään. Tässä raudoitus on valmiina joulukuun alussa 2010.

Kaikkiaan 1920-luvulla rakennettiin 22 suurta maantiesiltaa. Christiani & Nielsenin neljä rautabetonista kaarisiltaa ovat lukumäärältään niistä noin viidesosa eli niitä on perusteltua pitää tyyppillisinä siltoina. Myös ulkomaalaisen urakoitsijan käyttöä voi pitää samalla perusteella melko tyyppillisenä ratkaisuna. Savukosken silta on silloin esimerkki 1920-luvun tyyppillisistä suurista maantiesilloista. Savukosken silta on keskeisellä paikalla erästä valtakunnan tärkeimmistä maanteistä. Aikaisemmin on myös esitetty, että Savukosken silta on ollut ensimmäisiä kohteita koko Helsinki-Kotka-tien järjestelmällisessä autoliikennetieksi kunnostamisessa ja muutoksessa, missä tienoikaisu oli ydinasia. Savukosken sillan valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo on siten erittäin korkea. Koska se on jo valittu museokohteeksi, tuskin on mitään perustetta valita Lieksan siltaa sen sijaan edustamaan näitä siltoja, vaikka se teknisesti onkin yleisempää tyyppiä.

¹⁰² Koponen, ss. 38- 41

¹⁰³ Koponen, s. 39

7.2. SAVUKOSKEN SILTA SUHTEESSA LIIKENNEVIRASTON MUSEOKOHDEKOKOELMAAN

Museokohdekokoelmaan kuuluu kymmenen teräsbetonista siltaa, joista kaarisilloja on neljä. Näistä kolme ovat ”ensimmäisen sukupolven” siltoja, jotka rakennettiin vuosina 1911-1918. Savukosken silta ei siis ole kokoelmassa toisinto muista teräsbetonikaarisilloista. Erityinen asema Savukosken sillalla on, koska se on säilynyt ainoana näistä vanhimmista rautabetonisilloista valtion omistuksessa. Myös Savukosken sillan sijainti Jaakko Teitin valitusluettelon tieselitelmiä Kymijoen suun siltapaikalla korostaa sen tieliikennehistoriallista arvoa.

Toinen näkökulma tarkastella Savukosken siltaa suhteessa museokohdekokoelmaan on sen sijainti Suurella Rantatiellä. Kokoelmassa on neljä Suuren Rantatien siltaa. Se on suhteellisesti paljon, koska esimerkiksi Yliseltä Viipurintieltä ei ole kokoelmassa yhtään kohdetta. Suurta Rantatietä voidaan pitää kuitenkin tiehistorialliselta arvoltaan niin keskeisenä, että kaikki neljä siltakohdetta ovat perusteltuja. Tätä tukee myös se, että Suuri Rantatie on RKY-kohde. Museokohdekokoelmassa olevat sillat edustavat muita aikakausia ja rakennustekniikoita: Espoon kartanon Sågbro on kivisilta vuodelta 1778, Halikon puinen ponsiansassilta on vuodelta noin 1887 ja Salmen kivinen holvisilta Haminassa on vuosilta 1903-1904.¹⁰⁴

8. SAVUKOSKEN SILLAN HISTORIALLINEN ARVO

8.1. MITÄ ILMIÖTÄ SAVUKOSKEN SILTA EDUSTAA?

Aikaisemmin esitetyn aineiston perusteella Savukosken silta edustaa Liikenneviraston museokohdekokoelman kokoelmapolitiikassa määriteltyä kautta ”Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920-luvulla ja 1930-luvulla”. Silta rakennettiin ennen tielain uudistusta vuonna 1927 eli vuoden 1918 tielain voimassaolon aikana. Sillan mitoituksessa kuitenkin näkyvät uuden lain ajatukset. Liittymät kokoelmapolitiikan kauteen ”Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys” ovat myös ilmeiset.

Molempien kausien siltojen rakentamisen pontimena ovat olleet autoliikenteen ja matkailun kasvu. Savukosken silta on tyypillisesti syntynyt keskusten välisen lisääntyneen liikenteen paineesta, missä linja- ja tavara-autoliikenteellä on ollut tärkeä osa. Savukosken siltaa voi siinä mielessä pitää pioneerityönä, että autoliikenteen paine kohdistui ensimmäisenä keskeiselle valtaväylälle Helsingin ja Viipurin välille paikkaan, jossa rautatie on kaukana ja voimakkaasti kehittyvä Kymenlaakson teollisuuskeskittymä tarvitsi kuljetuksia.

¹⁰⁴ Liimatainen, Museokohdeselvitys, liitteet

8.2. VALTAKUNNALLINEN TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO KOKOELMAPOLITIIKAN PERUSTEELLA

8.2.1 TIETOARVO

Tietoarvolla tarkoitetaan tässä Tiehallinnon museokohdekokoelman kokoelmapolitiikan käsitettä. Sillä selvitetään, onko Savukosken sillaa tutkittu tai onko siitä vain mainintoja kirjallisuudessa ja dokumentteja. Tietoarvo pisteytetään pisteillä yhdestä kolmeen, kuten muutkin kaksi arvioitavaa kriteeriä. Näistä yksi on paras arvio, joka edellyttää tieteelliset kriteerit täyttävää tutkimusta.

Kuten aikaisemmin on todettu, Savukosken sillasta ei ole ollut yhtenäistä tieteellistä tutkimusta (tai edes yhtenäistä kirjoitelmaa). Tämä selvitys on ilmeisesti laajin yhtenäinen esitys Savukosken sillasta ja sen kulttuurisista liittymistä. Selvitys on lähtökohdallisesti laadittu historiatieteen metodisiin perustein ja siksi kohteen viitekehystä on selvitelty melko laajasti. Kirjallisuudesta on etsitty ensisijaisesti tieteelliset kriteerit täyttäviä teoksia ja alkuperäislähteitä, kuten karttoja, on pyritty hyödyntämään. Mainintoja ja alkuperäislähteitä löytyikin kohtuullisen paljon. Erityisen arvokas on Suuresta Rantatiestä koottu inventointimateriaali.

Tietoarvoltaan Savukosken silta nousee tämän selvityksen perusteella tasolle 1, mikä määritellään: ”tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen”.¹⁰⁵

Museokohdeselvityksessä Savukosken sillan tietoarvo oli 2, mikä tarkoittaa, että siitä on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa, muttei tieteelliset kriteerit täyttävää tutkimusta.

8.2.2. VALTAKUNNALLINEN TIELIIKENNEHISTORIALLINEN ARVO

Valtakunnallisen tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään, liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. Nämä on määritelty tunnusmerkkeineen kokoelmapolitiikassa. Valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo on ensisijainen peruste valita tiemuseokohde.

Tämän tutkimuksen perusteella Liikenneviraston museokokoelman arvoluokituksessa Savukosken sillalla on valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa tyypillisenä 1920-luvun lopun vilkkaan maantien suurena siltana. Tieliikenteen historiassa se edustaa hevospäivien liikenneväylien muuttumista autoliikenteen vaatimusten mukaisesti. Muutoksessa oli olennaista vuoden 1918 tielaki, joka siirsi tiet valtion vastuulle. Valtion viranomaiset edistivät tieliikenteen kehittämistä, vaikka rautatiet olivatkin tärkein kuljetusmuoto. Kokoelmapolitiikan määrittelemistä tieliikenteen keskeisistä kausista Savukosken silta edustaa kautta ”Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920-luvulla ja 1930-luvulla”.

Keskeisin perustelu on, että Savukosken silta on tyypillinen TVH:n siltaosaston urakoitsijoilla 1920-luvun loppupuolella teetättämä suuri silta vilkkaasti liikennöidyllä

¹⁰⁵ Liimatainen, Liite: kokoelmapolitiikka 22.2.2007

maantiellä, joka ensimmäisten teiden joukossa nimettiin valtatieksi. Silta dokumentoi erittäin hyvin tätä valtakunnallisen tieliikennehistorian keskeistä ajanjaksoa. Sillan rakentamiseen vaikutti olennaisesti tieoikaisu Pyhtäällä, jonka aiheuttamat säästöt liikennöinti- ja hoitokuluissa arvioitiin kompensoivan sillan ja tien kokonaisratkaisun kalliimman hinnan.

Savukosken sillan rakennustekniikka on poikkeuksellinen, millä perusteella se Museokohdeselvityksessä 2007 katsottiin vähäarvoiseksi edustamaan valtakunnallisia tieliikennehistoriallisia arvoja. Kuitenkin tämä selvitys osoittaa, että Savukosken siltaa tulee arvioida sen funktion eikä rakennusteknisen erikoisuuden kautta. Savukosken silta tieoikaisuineen on ollut merkittävä parannus Helsingin ja Viipurin välisellä tiellä, joka nimettiin vuonna 1938 valtatieksi.



Savukosken silta on tässä kuvattuna itä(etelä)pään itäpuolelta joulukuussa 2010. Vastarannalla erottuu kuvan oikeassa reunassa sillan ja entisen Pikkusillan (Rajasillan) siltapaikan välinen raivattu alue sillan takaisesta umpeenkasvaneesta lehtipuustosta.

Sillan valmistuttua tietä on määrätietoisesti ja järjestelmällisesti kehitetty toisen maailmansodan syttymiseen saakka. Savukosken silta on sodan aikana varmistettu varasillalla, mikä osoittaa sen tärkeyttä keskeisellä huoltoväylällä. Sodan jälkeisessä teiden uudistuksessa Savukosken silta on korvattu uudella tieoikaisulla ja sen sillalla.

Savukosken silta on pitkäaikainen vakiintunut kulkuyhteys osana Suurta Rantatietä. Sen läheisyydestä erottuvat monet kulttuurikerrostumat eli tien kulttuurihistoriallinen arvo on poikkeuksellisen suuri. Savukosken sillan ympäristön useat rakennetun kulttuurin jäänteet

liittyvät suoranaisesti tiehen ja sen palveluihin. Suomessa on myös poikkeuksellista, että muutaman sadan metrin matkalle sijoittuu neljä siltaa tai siltapaikkaa noin 800 vuoden aikajaksolta. Lisäksi sotatapahtumat liittyvät nimenomaan tien ja sillan luonteeseen kulkuyhteytenä ja liittävät siihen sotahistoriallisen arvon. Myös Savukosken sillan sijainti Ruotsin ja Venäjän rajalla antaa sille Suomessa poikkeuksellisen kansainvälisen ja ulkopoliittisen arvon.

Verrattuna muihin museokohdekokoelman kohteisiin Savukosken silta on ainutlaatuinen aikakautensa ja ilmiönsä edustaja, eikä se ole toisinto mistään kokoelman muusta museosillasta.

Museokohdeselvityksen 2007 mukaan Savukosken sillalla on vähän tieliikennehistoriallista arvoa, tämän selvityksen mukaan sillä on tieliikennehistoriallista arvoa useastakin näkökulmasta. Savukosken sillan tieliikennehistoriallinen arvo tässä esitetyn tiedon valossa nousee Museokohdeselvityksen arviosta, missä se oli 2. Pisteytyksessä tie saa 1 pistettä, mikä on paras pisteytys. Arvio tarkoittaa käytännössä kokoelmapolitiikan mukaan, että siltaa on harkittava liitettäväksi pysyvästi Tiehallinnon museokokoelmaan.

8.2.3. SÄILYNEISYYSARVO

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota sillä halutaan tai voidaan dokumentoida.

Ilmiönä Savukosken silta edustaa autoistumisen alkuaajan vaikutuksia tienrakennukseen. Suomenlahden rannikon suuntainen Suuri Rantatie joutui ylittämään useita jokia, joista Kymijoen suuhaarat olivat erittäin suuria ja siten tärkeitä siltapaikkoja. Savukosken siltapaikka sinänsä edustaa lähes tuhatvuotista perinnettä. Kun Savukosken siltaa suunniteltiin, valittiin tien siirtäminen, joka lyhensi tietä ja teki sen helpommin autolla ajettavaksi. Tielinjauksen muuttuessa kaksi siltaa voitiin korvata yhdellä. Kaikki nämä ominaisuudet ovat siltapaikalla yhäkin nähtävissä ja tutkittavissa.

Savukosken silta on korjattu neljään kertaan sen elinkaaren aikana. Korjaukset ovat alentaneet sen säilyneisyyttä jonkin verran. Sillan perusrakenne on yhä alkuperäinen ja tutkittavissa. Se vastaa pääosin rakennuspiirustusta ja mitat vastaavat alkuperäisiä suunnitelmia. Sillan rakenteellinen säilyneisyys on hyvä. Viimeksi tehty remontti on palauttanut sillan alkuperäisiä ulkonäköpiirteitä. Se, että kaiteet ovat hieman alkuperäistä korkeammat, ei vähennä säilyneisyyttä merkittävästi. Sillalla ei ole uusia lisärakenteita. Sillan ulkomuoto on hyvin lähellä 1920-luvun loppupuolella rakennettua alkuperäistä kohdetta valokuvien mukaan. Ajouradan pinnoitus on uudelleen rakennettu ja on ehkä muuttunut jonkin verran. Sillan vankka dokumentointipohja tukee hyvää säilyneisyysarviota ja tukee sen tutkittavuutta.

Silta on jatkuvassa käytössä jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Silta on yhä toimiva, eikä sitä varsinaisesti uhkaa mikään. Pikemminkin vähäinen käyttö saattaa säilyttää sen toiminnallisuuden pitkään. Maastokatselmuksen perusteella tuskin voi kuvitella, mistä 1920-luvun maantiesillan ja myöhemmän valtatie sillan historiallisia, rakenteellisia ja toiminnallisia ominaisuuksia voisi paremmin säilyneinä löytää. Pienen varauksen voi esittää sillä perusteella, että silta on kuitenkin käynyt läpi perusteellisia korjauksia.



Siltaremontissa myös siltapenkereen kaiteet on korjattu ja puujohteet uusittu. Kaiteet näyttävät hyvin samankaltaisilta kuin 1930-luvun valokuvassa; kivipylväät voivat olla alkuperäiset. Puujohdetta on jouduttu uusimaan luonnollisesti ajoittain.

Museokohdeselvityksen 2007 arvoluokituksessa Savukosken sillan säilyneisyysarvo on arvioitu välttäväksi eli se sai arvosanan 2. Tämän tutkimuksen pisteytyksessä silta saa myös 2 pistettä. Pisteytys voisi olla perustellusti parempikin, varsinkin, jos murto-osapisteet olisivat käytössä. Kokoelmapolitiikan määre on ”välttävä säilyneisyys”. Käytännössä se tarkoittaa, että sillassa ovat säilyneet ne historiallisesti olennaiset sillan rakenteelliset ja toiminnalliset ominaisuudet aikakaudesta sekä ilmiöstä, mitä sillä aiotaan dokumentoida.

Savukosken silta dokumentoi TVH:n päätteille rakennuttamia 1920-luvun lopun isoja siltoja, joita rakensivat urakoitsijat. Sen funktio siltana on säilynyt, vaikkei se enää ole ajoneuvoliikenteen käytössä. Säilyneisyyttä alentavat suuret korjaukset. Ne ovat aitoja siltaan kuuluvia korjauksia, eikä sen entisöintejä tai ennallistamisia, lukuun ottamatta sillan kannen päällystystä. Korjaukset ovat olleet niin raskaita, että ne vääjäämättä vähentävät alkuperäisyyttä, vaikka voidaan arvioida, etteivät ne hävitä tutkittavuutta. Ulkonäöltään silta

vastaa hyvin alkuperäistä. Arvio on pisteytykseltään sama kuin Museokohdeselvityksessä 2007, tosin perusteet ovat toiset.

Tämän tutkimuksen pisteytyksen kokonaispistemäärä on 4, mikä edellyttää kohteen valintaa pysyvästi säilyttäviin kohteisiin.

8.2.4. MUUT SÄILYMISEEN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT

Savukosken silta siirrettiin Museokohdeselvityksen arvoluokituksen tallennusluokissa väliaikaisesti säilytettävistä kohteista seulottavien joukkoon ensisijaisesti siksi, että sen kunto oli niin huono, ettei sillä arvioitu olevan museaalista arvoa tai että ainakin museaalinen arvo on voimakkaasti vaarantunut.



Savukosken silta on osa Ahvenkosken historiallista ympäristöä (RKY), jossa se edustaa kuvassa keskellä näkyvän voimalaitoksen kanssa 1900-luvun rakentamista. Sillan ympäristö ja voimalaitoksen patoallasjärven rannat ovat kaavassa merkitty säilytettäväksi nykyisellään.

Silta on työselitysten ja silmämääräisen havainnoinnin perusteella korjattu siihen soveltuvien ja museologisesti hyväksyttävien menetelmin erittäin hyvään kuntoon. Sen odotettu kestoikä on kymmeniä vuosia, ehkäpä sataakin vuotta. Toisin sanoen sillan kunto on peruskorjauksen jälkeen niin hyvä, että se puoltaa sillan säilyttämistä museokokoelmassa.

Alueella on luonto- ja kulttuurimatkailun kehittämissuunnitelma, minkä voi katsoa puoltavan kohteen säilyttämistä. Savukosken silta on osa Ahvenkosken rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY), mikä jo sinänsä suojaa siltaa, mutta puoltaa myös sen säilyttämistä tiemuseokohteena. Myöhemmin hoito- ja kunnossapitosuunnittelun yhteydessä ehkä kannattaisi kehittää laajempaa yhteistyötä koko kulttuuriympäristön yhteiseksi hoitamiseksi ja kehittämiseksi.

Savukosken sillan vaikutelma on hyvä. Kokonaisuutena tie, silta ja niihin liittyvät rakennelmat muodostavat mahdollisuuden elämykseen ilman, että niitä mitenkään selitetään. Kuitenkin opastuksen kehittämällä voisi avata laajastikin kohteen kulttuurisia ulottuvuuksia. Sillalla ja siltapaikalla pitäisi olla luonnostaan kiinnostusta Ruotsissa ja Venäjällä, mistä on näyttöäkin.



Savukosken silta on kuvattu eteläpään länsipuolelta. Joulukuussa 2009 puretaan työsilloja. Sukeltaja toimii lautalta ja autonosturi nostaa työsillan paaluja. Silta on katseltavissa ja kuvattavissa turvallisesti ja melko vähällä vaivalla kolmesta suunnasta. (vrt. tätä valokuvaa kuviin s. 16 ja s. 56)

Kaavatilanne näyttää erittäin hyvältä. Sekä maakuntakaava että osayleiskaava turvaavat Savukosken sillan sekä sen ympäristön tallentumisen pitkäksi ajaksi eteenpäin. Tämä on erittäin tärkeää, koska ilman suojelumerkintää olevat historialliset kohteet on yleisesti havaittu ”lainsuojattomiksi”, mikäli niihin aiotaan kajota purkamis-, korjaus- tai uudisrakentamistoimenpitein. Savukosken siltaa ei uhkaa mikään näköpiirissä oleva tekijä, vaan kaavoitus suojaa sitä ja antaa ympäristöön monia kehittämisen mahdollisuuksia.

Savukosken silta ei ole minkään muun museokohdekokoelman sillan variaatio tai kaksoiskappale eli toisinto. Silta on Liikenneviraston silta, mikä mahdollistaa sen hoidon museokohdekokoelman periaatteiden mukaan.

Savukosken silta täyttää arvoluokituksen pisteytyksessä pysyvästi säilytettävän museokohteen pistemäärän ja muut museokokoelmaan tallentamisen vaikuttavat tekijät puoltavat sen säilyttämistä.

8.3. SAVUKOSKEN SILLAN MUSEOKOHDEARVO

Tämän tutkimuksen perusteella Savukosken sillan arvoluokitus kohoaa. Keskeinen tulos on sillan asemointi kokoelmapolitiikan keskeisiin suomalaisen tieliikenteen ilmiöihin edustamaan aika- ja ilmiöjaksoa ”Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920-1930-luvulla”. Savukosken sillan rakentamisen taustatekijöitä ovat olleet sen sijainti kuormitukseltaan valtakunnan vilkkaimmalla maantieyhteydellä. Helsinki-Viipuri-tiejaksolla on Suomen oloissa erittäin pitkät perinteet, joissa sota- ja hallintohistorialla on vahvat siteet. Myöhemmin tie liitettiin ensimmäisten maanteiden joukossa valtatieverkkoon.

Vielä laajemmassa aikanäkökulmassa Turku-Viipuri-tie eli Suuri Rantatie on kuvattu jo Jaakko Teitin valitusluettelossa vuosilta 1555-1556. Suurta Rantatietä on pidetty eräänä Suomen historiallisesti arvokkaimmista maakulkureiteistä. Savukosken silta on merkittävä osa Suuren Rantatien liikenteellistä jatkumoa. Sekä Suuri Rantatie että Savukosken silta osana Ahvenkosken rakennettua kulttuurimaisemaa on valittu Museoviraston RKY-luetteloon valtakunnallisesti merkittävinä rakennettuina kohteina.

Savukosken sillan tieliikennehistoriallinen arvo perustuu sen sijaintiin valtakunnan keskeisellä tiellä eräänä sen tärkeimmistä siltapaikoista. Se edustaa myös esineellisenä esimerkkinä 1920-luvun loppupuolen kestorakenteisia siltoja. Se on TVH:n siltaosaston ensimmäisiä töitä, joita tyypillisesti hankittiin urakoitsijatoina. Tässä tutkimuksessa esitetyn dokumentaation varassa sillä on arvioitu olevan valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa.

Savukosken sillan säilyneisyys on arvioitu kokoelmapolitiikan asteikolla välttäväksi. Vaikka sillan tutkittavuus ja ulkoasu on arvioitu hyväksi, laaja remontointi laskee säilyneisyyttä. Siltaympäristö ja sen lukuisat rakennetun kulttuurin ilmentymät ovat esteettisesti hyvässä kunnossa ja helposti tulkittavissa osana tie- ja siltaympäristöä.

Toimenpide-ehdotuksena edellä esitetyillä perusteluilla esitetään, että Savukosken silta liitetään Liikenneviraston museokohdekokoelmaan pysyvästi. Koska silta on juuri kunnostettu, olisi hyvä tuottaa sen kunnostus- ja hoitosuunnitelma nopeasti, että hoito varmistuu ennen kuin sillan ja siltaympäristön rappeutuminen alkaa. Kunnostus- ja hoitosuunnitelman vaikutusta tehostaa, jos se voitaisiin tehdä kunnan tai alueen mahdollisten muiden toimijoiden kanssa yhdessä, jotta siltaan olennaisesti liittyvien Savukoskentien ja Vanhan Viipurintien ympäristö saataisiin vastaamaan sillan tasoa.

9. YHTEENVETO

9.1. HISTORIAALLINEN ARVO KOKOELMAPOLITIIKAN PERUSTEELLA

Kokoelmapolitiikan idean mukaan tämä tutkimus ei sinänsä kumoa mitään aikaisempaa arviointia, vaan määräämättömästi säilytettävän kohteen puutteellista tietoarvoa on kohotettu ja kohde on arvioitu uudestaan parantuneen tiedon valossa. Parantunut tietoarvo on mahdollistanut vanhan tiedon uudelleen järjestelyn, jolloin Savukosken sillan valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa on voitu tarkastella aikaisemmasta poikkeavasta näkökulmasta. Tärkeä havainto, joka johti tähän näkökulmaan, syntyi sillan rakennuttajan ja rakentajan selvityksistä, jotka kuvaavat rakennustyötä ja siinä tehtyjä valintoja. Keskeistä on ollut suhteuttaa Savukosken silta aikakautensa muiden tiesiltojen joukkoon sen liikennefunktion eikä erikoisen rakennustekniikkansa kautta. Sillan tekninen rakenne oli seuraus rakennuspaikan vaatimuksista.

Savukosken sillalla on oma paikkansa Liikenneviraston museokohdekokoelmassa. Sen valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo on suuri, se täyttää korkeimman arvotustason edellytykset. Laajemmin sillan historiallista arvoa tukevat sen läheisyydessä olevat lukuisat historialliset jäänteet, joista keskeisin on Suuri Rantatie.

9.2. TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

Savukosken sillan tulevaisuuden näkymät ovat paremmat kuin useimmilla muilla museokokoelman teillä tai silloilla. Sillan tekninen kunto on peruskorjauksen jäljiltä erinomainen. Silta sijaitsee alueella, johon on kasautunut runsaasti historiallisia kohteita, joiden liittymät tiehen ovat selkeitä ja välittömiä. Museovirasto on luokittanut alueen valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Savukosken silta on huomioitu rakennetuksi kulttuuriympäristöksi sekä Ahvenkosken historiallisen ympäristön osana että osana Suurta Rantatietä, mikä on poikkeuksellinen kulttuurinen arvonosoitus. Kaavoituksen perusteella silta ympäristöineen on suojeltu ja kaava mahdollistaa ympäristön kehittämisen. Mikään ei näytä uhkaavan Savukosken siltaa tai sen arvoa museokohteena. Uuden moottoritien levähdysalue on lähellä siltaa, mikä lisää käyttö- ja kävijäpotentiaalia huomattavasti. Savukosken sillan tulevaisuuden ennuste on hyvä ja mahdollistaa uusia avauksia.

9.3. PARANNUSTARPEET KOHTEESSA

Silta ja sen lähiympäristö ovat peruskorjauksen valmistuttua sekä museaalisesti että visuaalisesti hyvässä kunnossa. Tässä näkökulmassa ei ole mitään parannettavaa. Savukosken sillan opastus ja opastaulu on suunniteltava ja tehtävä, kun siltaremontti valmistuu. Opastaulujen kaikille museokohdekokoelman kohteille yhteinen perusratkaisu on kehittämässä kunnostus- ja hoitosuunnitelmien yhteydessä. Kunnostus- ja hoitosuunnitelma on Savukosken sillalle tehtävä.

Ympäristössä on sillan omistajasta riippumatonta kehityspotentiaalia. Savukosken sillalla ei ole omaa pysähdys- tai autojen käännöspaikkaa. Ahvenkosken historiallisessa ympäristössä tai sen läheisyydessä oletettavasti tehdään kaavan mahdollistamia rakennus- ja kehittämistoimenpiteitä. Niihin vaikuttaminen saattaisi edistää myös Savukosken sillan historiallisen arvon tulkintaa.

LÄHDELUETTELO

Arkistolähteet

Liikenneviraston siltarekisteri

Savukosken sillan perustiedot

Etelä-Karjalan maakuntamuseo

Aarno Piltz-kokoelma:

Buurman, Georg, 1742, Regiones ad Sinum Finnicum, Stockholm

Buurman, Georg, 1747, Svea och Göta Riken med Finland och Norland, Stockholm

Carli, Pazzini, 1790, l'Ingria e la Carelia Russa, Siena

Hällström, C.P., 1798, Charta öfwer Nylands och Tavastehus samt Kymmenegårds Höfdingedömen, Stockholm

Hällström, C.P., 1799, Charta öfwer Storfurstendömet Finland, Stockholm

Mobilian arkisto

Liikenneviraston (Tiehallinnon) kokoelmat:

Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri, lokakuu 1979, Ehdotus museosilloiksi, Museokohdemappi K3

Savukosken sillan museokohdetiedot

Autoilijan tiekartta 1939, Maanmittaushallitus, Helsinki

Matkailukirjan tiekartta 1962, Suomen Gummitehdas Oy, Maanmittaushallitus, Helsinki

Suomen maantiekartta 1913 ja opaskirjanen, Suomen Matkailijayhdistys ry, Helsinki

STV, Tie- ja vesirakennukset vuonna 1924, Helsinki 1926

STV, Tie- ja vesirakennukset vuonna 1925, Helsinki 1927

STV, Tie- ja vesirakennukset vuonna 1926. Helsinki 1927

STV, Tie- ja vesirakennukset vuonna 1927, Helsinki 1929

STV, Tie- ja vesirakennukset vuonna 1928, Helsinki 1930

Haastattelut

Bergholm, Synnöve, amanuenssi, maakuntamuseoasiat, Porvoon Museo, Itä-Uudenmaan maakuntamuseo, puhelimitse 21.12.2010

Kopra, Pirjo, kunnaninsinööri, Pyhtään kunta, puhelimitse 20.12.2010 ja 22.12.2010

Lievonen, Timo, rakennustutkija, Kymenlaakson maakuntamuseo, puhelimitse 15.12.2010

Niukkanen, Marianna, intendentti, Museovirasto, puhelimitse 20.12.2010

Peltola, Minna, perinneyhdyshenkilö, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, maastokäynneillä 17.12..2009 ja 7.12.2010 sekä puhelimitse useita kertoja

Puro, Jarkko, arkkitehti, aikaisempi Kymenlaakson aluearkkitehti puhelimitse useita kertoja myös poistomenettelyn yhteydessä

Siitonen, Pekka, silta-asiantuntija, Kaakkois-Suomen ELY-keskus, maastokäynneillä 17.12..2009 ja 7.12.2010 sekä puhelimitse useita kertoja

Painamattomat lähteet

Kurkela, Ilkka, 2007, Porrassalmen tie, historia- ja museokohdeselvitys
Kärkkäinen, Jari, 2005, Pyhtään ja Ruotsinpyhtään kuntien yhteinen osayleiskaava, luontoselvitys, 580-c4024

WWW-dokumentit

Danmarks Vej- og Bromuseum-Museets samling, www.vejogbro.dk
Kymenlaakson kulttuuriympäristöjen toimenpideohjelma,
http://www.kymenlaakso.fi/suunnittelu_ja_kehittaminen/Maakuntakaava/maaseutujaluonto/issue_show.jsp?issueld=569
Kymenlaakson maakuntakaava,
http://www.kymenlaakso.fi/suunnittelu_ja_kehittaminen/Maakuntakaava
Kymenlaakson maakuntakaavan hyväksyminen,
http://www.kymenlaakso.fi/liitto/issue_show.jsp?issueld=4146
Kymenlaakson maakuntaohjelma,
http://www.kymenlaakso.fi/suunnittelu_ja_kehittaminen/Maakuntaohjelma/
Muinaisjäänösrekisteri kulttuuriympäristön rekisteriportaali,
<http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx>
Museovirasto, 1993, Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, Helsinki, <http://www.rakennusperintö.fi>
Museovirasto, 2009, Valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä koskeva inventointi, <http://www.rky.fi>
Svenska Akademiens ordbok, <http://g3.spraakdata.gu.se>
Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY), <http://www.rky.fi>

Lehdet

Helsingin Sanomat (HS), vuosikerrat 1926, 1927, mikrofilmeinä
Suomen Kuvalehti, vuosikerrat 1925-1928, alkuperäisinä lehtinä
Tielehti, vuosikerta 1932, alkuperäisinä lehtinä
Teknillinen Aikakauslehti, vuosikerrat 1925-1928, alkuperäisinä lehtinä
Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar, vuosikerrat 1925-1928, alkuperäisinä lehtinä
Uusi Suomi, sunnuntailiite, vuosikerrat 1926-1929, mikrofilmeinä

Kirjallisuus

Aitta, Seppo, 2004, Siltojemme historia, Helsinki
Alanen, Timo, Kepsu, Saulo, 1989, Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805, Helsinki
Antila, Kimmo, 1999, Autobiili ja valtatie, teoksessa Soraa, työtä, hevosia, Helsinki
Backman, Harald, 1928, Savukosken maantiesilta Pyhtäällä, Teknillinen Aikakauslehti 4/1928
Backman, Harald, 1928, Rökhuforsens vägbro i Pyttis socken, Tekniska Föreningens i Finland förhandlingar 4/1928
Backman, Harald, 1932, Vanhoja ja uusia maantiesilloja, Tielehti 2/1932

Biurman, Georg, 1776, Vägvisare uti Svea- och Götariken samt Stor-Förstendömet Finland, Stockholm, näköispainos 1973

Castren, Jalmar, 1928, Suomalainen rautabetonitekniikka täysikäinen, Teknillinen Aikakauslehti 4/1928

Christiani & Nielsen 1904 – 1929 – Twenty five years of civil engineering, Copenhagen

Grotenfelt, Kustavi, (toim.) 1894, Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan v. 1555-1556, Helsinki. Kopio

Harju, Erkki-Sakari, Strang, Jan, 2005, Suomen karttakirja 1799, C.P. Hällströmin Suomi-kartasto, Helsinki ("Vapaaherra S.G: Hermelinin kartasto")

Kallio, Veikko, 1990, Kymin historia 2, Porvoo

Koponen, Kyösti, 1983, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, Helsinki

Kymenlaakson rakennuskulttuuri, 1992, Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A:26, Jyväskylä

Levä, Kimmo, 1992, Lumiaura - Snöplogen, Jyväskylä

Liimatainen, Kirsi, 2003, Tiehallinnon perinnetyön käsikirja, Tampere

Liimatainen, Kirsi, 2007, Tiehallinnon museotiet ja -sillat, Tampere

Lönrot, Arvo, 1927, Tiekäsikirja, Helsinki

Masonen, Jaakko, Hänninen, Mauno, (toim.), 1995, Pikeä, hikeä, autoja, Helsinki

Masonen, Jaakko, Antila, Kimmo, Kallio, Veikko, Mauranen, Tapani, (toim.), 1999, Soraa, työtä, hevosia, Helsinki

Mauranen, Tapani, (toim.) 1999, Maata, jäätä, kulkijoita, Helsinki

Nationell plan för bevarandevärda broar, 2005 Vägverket, Borlänge

Niukkanen, Marianna, 2009, Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset, Helsinki

Othmar, Hans, 1957, Kymenlaakso – Kymmenedalen, Porvoo

Perko, Touko, 1977, Tieverkon uudenlainen käyttöarvo, teoksessa Suomen teiden historia II, Helsinki

Seppovaara, Osmo, 1988, Kymijoki, Kuusankoski

Suomen teiden historia I, 1974, Mikkeli

Suomen teiden historia II, 1977, Lahti

Sälejoki-Hiekkänen, Leena, Heinonen, Jaakko, Virpimaa, Rismo, 1985, Tie yhdistää, Helsinki

Viertola, Juhani, 1974, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, teoksessa Suomen teiden historia I, Helsinki

LIITTEET
Liite 1.



TIEHALLINNON
MUSEOTEIDEN JA -SILTOJEN
KOKOELMAPOLITIIKKA

22.2.2007

Sisällys

1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet	69
2. Kokoelmapolitiikan kohteet	69
3. Arvoluokitus	69
3.1. Tietoarvo	69
3.2. Tieliikennehistoriallinen arvo	70
3.3. Säilyneisyysarvo	72
4. Tallennusluokat	72
5. Museokohdekokoelman edustavuus	73
6. Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset	73

1. Kokoelmapolitiikan tavoitteet

Tiehallinnon museoteiden ja -siltöjen kokoelmapolitiikan tavoitteena on varmistaa, että arvokkaat suomalaiset tiet ja sillat sekä niiden tietoarvoa tukevat arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistot tallentuvat pitkäjänteisesti säilytettäväksi Tiehallinnon perinnekokoelmaksi ja osaksi kansallista kulttuuriomaisuutta. Kokoelmapolitiikkaa käytetään määrittäessä yksittäisten museokohteiden arvo- ja tallennusluokka sekä arvioitaessa museokohdekokoelman edustavuutta.

2. Kokoelmapolitiikan kohteet

Tiehallinnon nimeämiä museoteitä on tällä hetkellä 22 ja museosilloja 37¹⁰⁶. Kohteet ajoittuvat keskiajalta 1960-luvulle ja sijoittuvat eri puolille Suomea. Kohteiden museointipäätökset on tehty 1980-1990 -luvuilla.

3. Arvoluokitus

Kohteiden merkittävyys ja tallennustarve määritellään arvoluokituksella, jonka avulla rajataan perinnekokoelman kannalta merkittävät aineistot merkityksettömistä.

Kohteet arvioidaan kolmen kriteerin avulla:

Tietoarvo

Tieliikennehistoriallinen arvo

Säilyneisyysarvo

Jokaisesta kriteeristä annetaan pisteet 1-3.

3.1. Tietoarvo

Tietoarvon avulla selvitetään onko kohdetta tutkittu tai onko siitä ainoastaan dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa, jolloin tarvitaan lisätutkimuksia.

Pisteet:

- | | |
|---|---|
| 1 | tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen |
| 2 | tieto perustuu tutkimuksiin tai julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteereitä tai kohteesta on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa |
| 3 | kohteen historiasta on vain vähän tai ei lainkaan tietoa |

¹⁰⁶ 22.2.2007

3.2. Tieliikennehistoriallinen arvo

Tieliikennehistoriallisen arvon avulla selvitetään liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan.

Keskeisiä ajanjaksoja¹⁰⁷:

Keski-ajan/Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet

- Suuri Rantatie
- Hämeen Härkätie
- Suuri Savontie
- Huovintie
- Kyrönkankaan tie
- silta- ja lauttapaikat

1600-1700 -luvun tieverkon rakentuminen

Rakentamisen pontimina oli erityisesti kauppa sisämaasta satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti).

- 1600-luvulla teitä kunnostettiin ja tieverkkoa laajennettiin
- postitiet

- Pohjanmaan maantiet

- Karjalan Kannaksen tieolojen parantaminen 1600-luvun lopulta

- Suomenlahden itärannikon ja Savon välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun alussa

- Savo-Karjalan sekä Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa

- puusillat

- ensimmäiset kivisillat 1700-luvun lopulla

1800-luvun maantieverkon täydennykset

Rakentamisen pontimina olivat erityisesti sisämaakaupan sekä alkavan puunjalostusteollisuuden tarpeet. Tieverkon rakentamista alkoivat ohjata myös hätäaputyöt.

- autonomian alkupuolella rakennettiin etupäässä ns. yhdysteitä, jotka helpottivat suurten maanteiden sekä sisämaan pitäjien ja rannikkokaupunkien liikennettä, hidas teollisuuden kasvu näkyi ruukkiteiden rakentamisena sisävesi- ja rautatieliikennettä palvelevat tiet (höyrylaivaliikenne, Saimaan kanava 1856, ensimmäinen rautatie 1862)

¹⁰⁷ Lähteet: Koponen Kyösti, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa, Helsinki 1983; Mauranen Tapani (toim.), Maata, jäätä, kulkijoita 1, Helsinki 1999; Masonen Jaakko, Antila Kimmo, Kallio Veikko, Mauranen Tapani (toim.), Soraa, työtä, hevosia 2, Helsinki 1999; Masonen Jaakko ja Hänninen Mauno (toim.), Pikeä, hikeä, autoja 3, Helsinki 1995; Suomen teiden historia I, Helsinki 1974; Suomen teiden historia II, Helsinki 1977; Siltojemme historia, Keuruu 2004; Teitti Jaakko, Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan v. 1555-56, Helsinki 1894.

puusillat
kivisillat
ensimmäiset betonisillat 1890-luvulla
ensimmäiset teräksiset rautatiesillat 1870-luvulla
ensimmäiset teräksiset maantiesillat 1880-luvulla

Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920-1930 -luvuilla
Rakentamisen pontimina olivat erityisesti autoliikenne ja matkailun tarpeet.

tiestön ja siltojen korjaukset
puusillat
kivisillat
ensimmäiset teräsbetonisillat 1910-luvulla
terässillat

Vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys
Rakentamisen pontimina oli erityisesti keskusten välillä lisääntynyt maantieliikenne,
erityisesti linja-autoliikenne.

ensimmäisen valtatieluokituksen mukainen tieverkko

Sotatiet ja jälleenrakennus

Tieverkon rakentamisen pontimina oli erityisesti turvata sotilaallisesti merkittävien
liikenneyhteyksien toiminta.

sotilaallisesti merkittävät tieurat
sodassa tuhoutuneet tai sodan jälkeen jälleenrakennetut kohteet Itä- ja
Pohjois-Suomessa
puusillat

Työllisyystöinä 1950-1960 -luvuilla tehdyt tiet

Rakentamisen pontimina olivat työttömyys- ja sosiaalipoliittiset näkökohdat sekä
kasvavan autoliikenteen tarpeet.

työllisyystöinä, erityisesti siirtotyömailla rakennetut kohteet
teräsbetonisillat
terässillat

Nykyaikaisen tieverkon rakentaminen 1960-luvulta lähtien

Rakentamisen pontimina oli nopeasti kasvava autoliikenne erityisesti Etelä-Suomessa.

Maailmanpankin lainoilla 1960-1970 -luvuilla rakennetut kohteet: uudet ja
peruskorjatut tiet
päällystetyt tiet (öljysora, asfaltti)
teräs- ja teräsbetonisillat

Pisteet:

1	tieliikennehistoriallista arvoa
2	vähän tieliikennehistoriallista arvoa
3	ei ole tieliikennehistoriallista arvoa

3.3. Säilyneisyysarvo

Säilyneisyysarvon avulla selvitetään onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja/tai toiminnallisia ominaisuuksia aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida.

Pisteet:

1	säilyneisyys hyvä
2	säilyneisyys välttävä
3	säilyneisyys huono

4. Tallennusluokat

Arvoluokituksessa saatujen kokonaispisteiden 3-9 perusteella kohteet jakautuvat kolmeen tallennusluokkaan. Kohteille tehtävät jatkotoimenpiteet määräytyvät tallennusluokan mukaan.

Arvoluokituksen kokonaispisteet ja tallennusluokat:

3-4	pysyvästi säilytettävät museokohteet
5-6	määräaikaisesti säilytettävät kohteet
7-9	seulottavat kohteet

Pysyvästi säilytettävät museokohteet

ylläpidossa ja kunnostamisessa noudatetaan museaalaisia menetelmiä säilytetään pitkäjänteisesti ja tehdään kehittämissuunnitelma, jolla turvataan säilymisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteena

Määräaikaisesti säilytettävät kohteet

ei ole riittävästi tietoarvoa
tietoarvoa lisätään ja kohteet arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin
ei ole riittävästi tieliikennehistoriallista arvoa
kohde seulotaan
säilyneisyysarvo välttävä tai huono
kohdetta kunnostetaan ja/tai arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin

Seulottavat kohteet

eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan

5. Museokohdekokoelman edustavuus

Tiehallinnon museokohdekokoelmaan sisällytetään kunkin aikakauden ja ilmiön tyypillisimmät edustajat. Kustakin tiehistoriallisesta aikakaudesta ja ilmiöstä säilytetään siten vain oleellisin välttäen variaatioita tai kaksoiskappaleita.

Mikäli yksittäinen museokohde tai museokohteeksi esitetty tie tai silta on Museoviraston luokitteluvaltakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö tai osa valtakunnallisesti arvokasta rakennettua ympäristöä, sen sisällyttämiselle osaksi Tiehallinnon museokokoelmaa on muuta vastaavaa kohdetta painavammat perusteet.

6. Tiehallinnon museokohteiden säilyttämisedellytykset

Arvoluokituksen lisäksi tärkeitä säilyttämisedellytyksiä ovat kohteiden omistukselliset, maankäytölliset ja taloudelliset seikat.

Museokohteisiin ja niiden ympäristöön liittyviä muutoksia tulee arvioida säännöllisesti. Muutoksia voivat aiheuttaa esimerkiksi asutuksen leviäminen, tienpitäjän vaihtuminen ja maa-alueen omistajavaihdokset.

Taloudellisten säilyttämisedellytysten osalta selvitetään mahdollisuudet kohteiden ylläpitoon sekä Tiehallinnon omin budjettivaroin että Tiehallinnon partneriusperiaatteiden mukaisesti. Kohteiden säilyttämisedellytysten osalta mahdollisia partnereita ovat mm. kunnat ja Museovirasto.

Liite 2.

Savukosken sillan sijainti peruskartalla Ahvenkoskella Loviisan ja Pyhtään rajalla.



