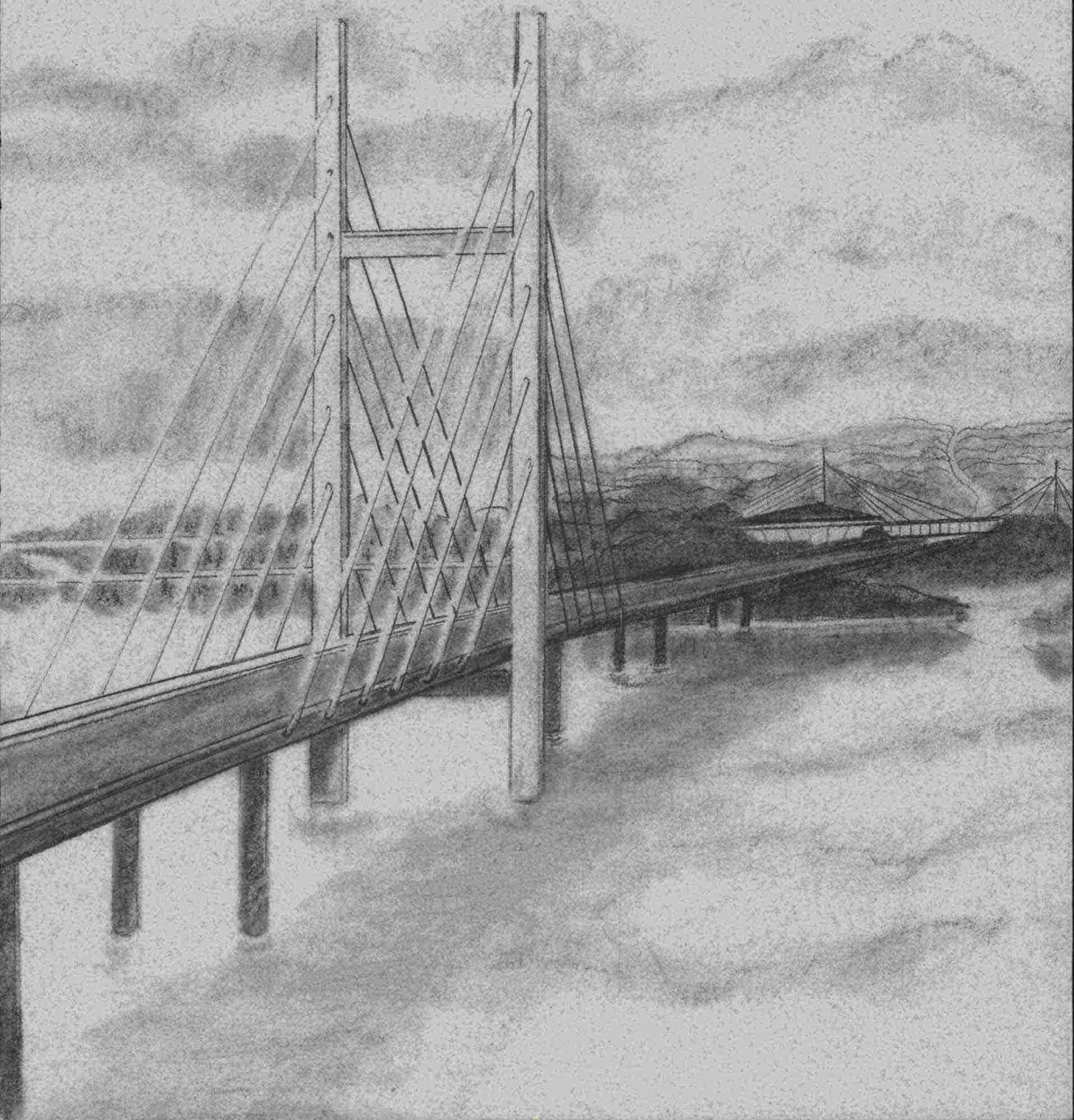


Portti Järvi-Suomeen

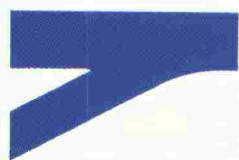


08 TIEL / MIK



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 931245
Nidenro: 931600



Tielaitos

Ulkoasu ja taitto:

Eeva Meriläinen

Anna-Maija Poméll-Kuusela

Kansikuva:

Eeva-Liisa Pirhonen

Valokuvat:

Mikkelin tiepiirin valokuva-arkisto

Heinolan kaupunki

Heinolan kaupunginmuseon kuva-arkisto

Heinolan Matkailupalvelu Oy

Oy Teboil Ab

ISBN 951-47-8415-4

© Mikkelin tiepiiri

Länsi-Savo

Mikkeli 1993

Tielaitos

Mikkelin tiepiiri

Jääkärintie 14

50100 MIKKELI

Puhelinvaihte (955) 1911

**Portti
Järvi-Suomeen**

Lukijalle

Tässä teoksessa on luotu katsaus Heinolan tieverkon kehityksestä keskiajalta tähän päivään.

Lukija tulee huomaamaan, että tienkäyttäjien tarpeet ovat edelleenkin samat. Teitä ja siltoja tarvitaan paikasta toiseen siirtymiseen sekä tämän päivän kestiekivareita virkistäytymiseen ja lepäämiseen. Vain kulkuvälineet ovat muuttuneet ja tienkäyttäjien määrä kasvanut. Siksi tarvitsemmekin leveämpiä teitä ja siltoja.

Nyt valmistunut Heinolan ohittava moottoritie sekä siihen liittyvä Suomen suurin silta, Heinolan Tähti, ovat Mikkelin tiepiirin historiasa yksi merkittävimmistä rakennusprojekteista.

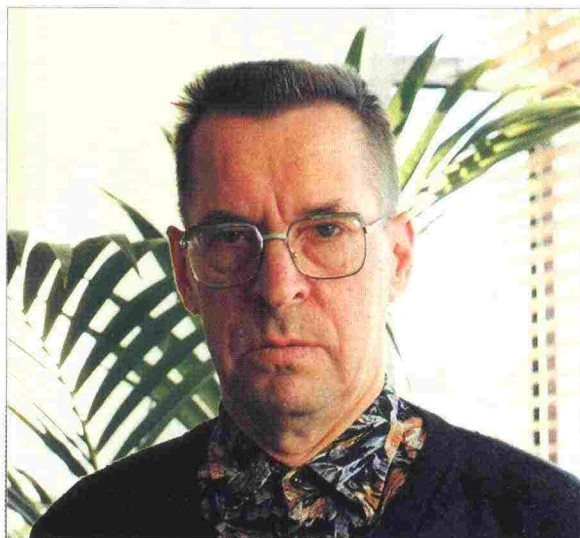
Tämä teos on syntynyt hyvien yhteistyökumppaniemme, Heinolan kaupungin, YIT-Yhtymä Oy:n ja Oy Teboil Ab:n avustuksella. Heille suuret kiitokset sekä kaikille niille yhteistyötahoille, jotka tavalla taikka toisella ovat olleet mukana vaikuttamassa siihen, että 18.11.1993 saamme avata uuden, leveämmän portin Järvi-Suomeen.

Mikkelin tiepiirissä marraskuussa 1993

Tiedottaja Eeva Meriläinen

Sisältö

Heinolan siltojen menneisyys	8
<i>Rakennusmestari Olavi Pakarinen, Mikkelin tiepiiri</i>	
Heinola matkailukaupunkina	18
<i>Kaupunginjohtaja Jarkko Paronen, Heinola</i>	
Miten syttyi Heinolan Tähti?	24
<i>Tiejohtaja Risto Varmavuo, Mikkelin tiepiiri</i>	
Heinolan Tähti loistaa jo	28
<i>Työmaapäällikkö Ahti Kohtala, Mikkelin tiepiiri</i>	
Suomalaisen sillanrakentamisen viimeisintä tieto-taitoa	40
<i>Samuli Sukanen, YIT-Yhtymä Oy</i>	
Tie Järvi-Suomeen	50
<i>Rakennusmestari Hannu Kemppainen ja toimistosihteeri Seppo Mälkki, Mikkelin tiepiiri</i>	
Heinolan seudun kestikievareiden perinne	58
<i>Rakennusmestari Olavi Pakarinen, Mikkelin tiepiiri</i>	
Tähtihovi - tämän päivän kestikievari	64
<i>Tiedottaja Pirkko Joutsen, Oy Teboil Ab</i>	



Heinolan siltojen menneisyys

*Rakennusmestari Olavi Pakarinen,
Mikkelin tiepiiri*

Kun katsotaan Suomen tieverkon kehitystä, niin sen synty ajoittuu keskiajalle eli vuosien 1150 ja 1523 väliin. Vanhimmat yleiset tiet olivat linnojen välisiä yhteyksiä, vallan teitä. Teiden alkupiste sijaitsi Turussa. Sieltä alkoivat tiet Hämeen ja Viipurin linnoihin 1200-luvun lopulla. Kun Olavinlinna perustettiin vuonna 1475, tarvittiin sinne yhteys Hämeenlinnasta. Näin Savo linnoineen liitettiin silloiseen maan pääkaupunkiin, Turkuun, ja sitä kautta emämaahan, Ruotsiin.

Tie Hämeenlinnasta kulki Lahden kautta Heinolaan, Mikkeliin ja Juvalle, josta se jatkoi Olavinlinnaan. Tie seuraili Juvalle saakka nykyisen valtatie 5 ja Juvalta Savonlinnaan valtatie 14 linjausta. 1600-luvulle saakka se oli vain ratsastuspolku. Ura parannettiin vuosi-

satojen kuluessa kärrä- ja vaunutieksi sekä 1900-luvulla autolla ajettavaksi. Jo varhain tätä tietä alettiin kutsua Suureksi Savontieksi.

Suurella Savontiellä oli jo keskiajalla eräs pullonkaula, Jyrängönvirta Heinolassa. Virran yli ei ollut lauttaa, vielä vähemmän siltaa. Virta ylitettiin veneillä, ratsut uitettiin koskiosuutta pohjoisempana, Niemelän kohdalta.

Jyrängön lautturit

Ihmisten, eläinten ja tavaroiden kuljettamista varten ilmestyi Jyrängön rannoille lauttoreita 1600-luvulla. Ensimmäinen nimeltä tunnettu lautturit oli Niilo Tuomaanpoika. Hän asui kapteeni Georg Friedrich von Tiesenhausenin maalla. Kapteeni, joka omisti Nynäsin kartanon, syytti oikeudessa lautturia siitä, että vaikka tämä sai sovitun palkkansa, kapan viljaa vuodessa kultakin Asikkalan pitäjän talolta, vaati vielä ylitysmaksua kultakin kerralta yhden äyrin. Oikeus salli kapteenin erottaa ahneen lautturinsa ja pestata toisen samalla viljapalkalla. Jutun käräjäpöytäkirjoista ilmenee, että lauttoreita oli kaksi, yksi kummallakin rannalla. Henkikirjoihin lauttoreita alkoi ilmestyä vasta 1690-luvulla ja silloinkin epäsäännöllisesti.

Lauttasilta

1700-luvun lopulla liikenteen kasvaessa Heinolassa ja sen ympäristössä tuli Jyrängön siltakysymys polttavaksi. Virran yli oli kuljettu siihen asti yksinomaan lautalla. Hämeenlinnasta tuleva tie päättyi Sepänniemeeseen, jossa oli lautta. Vastaavasti Savosta tuleva tie päättyi vastarannalle Niemelän kartanon luo.

Lautalla kuljettiin ilmeisesti vain virkamiesten hevoset, koskapa mäntyharjulaiset valittivat valtiopäivillä vuonna 1771, että heidän kyyditessään työjoukkoja Loviisaan ja Helsinkiin piti rahvaan hevoset ajaa Jyrängönvirtaan uimaan. Tämä taas aiheutti haittoja ja vahinkoja

keväisin ja syksyisin, kun vesi oli kylmää. Siksi Mäntyharjun pitäjäläiset anoivat, että Jyrängönvirran yli rakennettaisiin silta.

Pian sen jälkeen maaherra Riddercreutz oli nostanut esille kysymyksen sillan rakentamisesta Jyrängöön, mutta vasta maaherra de Geer ryhtyi tarmokkaammin ajamaan asiaa. Syyskuulla 1783 esitys oli käsiteltävänä valtakunnan hallituksessa. Jo silloin oli nähtävänä ylijohtaja Thunbergin tekemä siltaehdotus. Kuningas Kustaa III hyväksyi ehdotuksen vuonna 1784. Siltatyyppi oli paalusilta, mutta koska katsottiin, että virran pohja ei kestä sillan painoa, hankkeesta luovuttiin.

Pian sen jälkeen kihlakunnankirjuri Hans Gissler laati uuden ehdotuksen ja tarjoutui rakentamaan kaaripuusillan, jonka piirustukset lähetettiin Tukholmaan. Kuninkaallinen Majesteetti suostui tähänkin ehdotukseen joulukuulla 1787 sillä ehdolla, että työt aloitettaisiin vasta sitten, kun hankkeeseen tarvittavat varat olisivat koossa. Sillan kustannusarvio nousi 4 200 riikintaalariin.

Virran pohjoispuolelta tapahtuva lauttaus oli todella kömpelöä ja vaivalloista. Sen joutuivat kokemaan paikallisten asukkaiden lisäksi läänin keskuksen virkamiehet ja sinne asioimaan muualta tulleet.

Kuningas Kustaa III oli hyväksynyt siltasuunnitelmat, mutta viime kädessä sotilaalliset tarkoitukset ajoivat siihen, että Jyrängöön alettiin rakentaa siltaa. Kuningas sai kokea kouriintuntuvasti vuosien 1788 - 90 sodan aikana, kuinka tärkeä silta olisi ollut joukkojen sujuvalle siirrolle. Kun Kustaa III sodan aikana syksyllä 1789 kävi Heinolassa, hän perehtyi siltakysymykseen ja antoi heti varamaaherra Ramseulle suullisen määräyksen sillan rakentamisesta. Kysymyksessä oli tällä kertaa lauttasilta, jonka rakentamista ryhtyi johtamaan linnoituskapteeni Gabriel Gustaf Nyberg. Silta ulottui Heinolan Konepajan rannasta kylpylaitoksen kasinon kohdalle. Avattavan sillan pituus oli noin 250 metriä. Silta avattiin ja suljettiin köysien avulla. Silta valmistui marraskuulla 1790, ja se tuli maksamaan noin 700 riikintaalaria. Koska silta tuli halvemmaksi kuin kustannusarvio oli, loput rahoista jätettiin erityiseksi siltarahastoksi, jonka koroilla oli myö-

hemmin tarkoitus korjata siltaa. Siltaan tarvittavat varat kerättiin koko läänin alueelta.

Kiinteät sillat

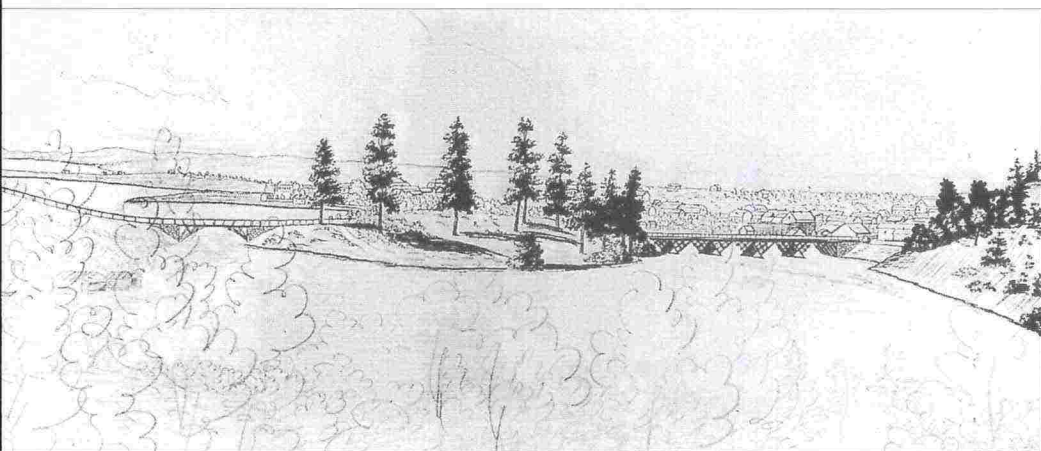
Jyrängönvirran ylitys oli lauttasillan varassa miespolven ajan. Maa-herra Langenskiöld ilmoitti lopulta vuonna 1819, että silta oli jo rapistunut pahoin. Niinpä alettiinkin suunnitella uuden sillan rakentamista. Suunnittelua vei eteenpäin Jyrängönvirran rannalla tutkimuksia tehnyt kenraalikuvernöörin lähettämä erikoistutkija, F. A. Hällström.

Rakentaminen aloitettiin kesällä 1823, ja työ oli valmis seuraavana vuonna. Viimeisinä tehtävinä oli kansilankkujen naulaus sekä osittain tervalla, osittain punamultamaalilla käsitteleminen. Vain kaiteet maalattiin kalliilla öljyvärillä.

Sillat tehtiin molempiin uomiin eli molemmille puolille Siltasaarta kosken kapeimpaan kohtaan. Samoilla paikoilla nykyinen valtatie 5 ylittää Jyrängönvirrat. Itäisen sillan pituudeksi tuli 177 kyynärää ja läntisen noin 40. Siltojen leveys vaihteli 11 ja 13 kyynärän välillä.

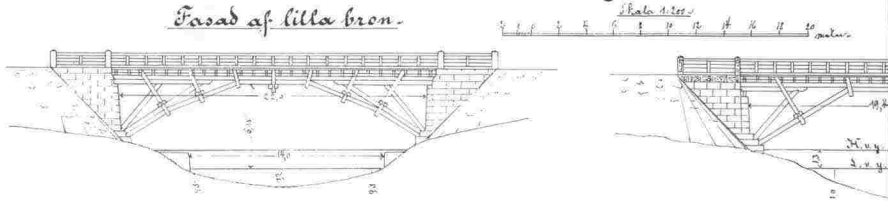
kyynärä = 59,4 senttimetriä

Jyrängön ensimmäiset kiinteät sillat postitarkastaja Nils Adolf Rosenbröijerin piirtämänä (1828).



Projekt till landsvägsbro öfver Jyrängö strö

Fasad af lilla bron.



Vuonna 1855 rakennettu silta

Työhön osallistui yhden vuoden aikana, jonka rakentaminen kesti, useita kymmeniä miehiä. Rakentajina oli kivenhakkaajia, ajureita, kirvesmiehiä ja apumiehiä. Joukossa oli monta heinolalaistakin, vaikka osa työstä teetettiin venäläisellä sotaväellä. Sillan rakentamiskustannukset jakautuivat kutakuinkin puoliksi Ylisen Hollolan kihlakunnan ja Ylisen Savon kihlakunnan maanomistajien kesken.

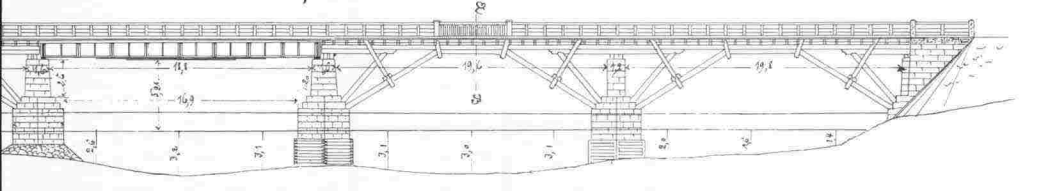
Kun silta viimein oli valmis, saattoi ristiinalainen viisuntekijä syystäkin kehaista:

*"Ompa silta siihen suatu,
Käsipuut on kahen puolen,
Muantiekin on mainittava,
Jylkisehen Jyrängöhön,
Jossa herrat Hevosillaan,
Vaunuillansa vaeltavat,
siitä suuri Suomenkansa,
Matkojase matkustaapi,
Asioita ajelloopi."*

Jyrängönvirtojen yli johtavat sillat olivat tärkeimmät 1820-luvun sillanrakennuksista. Paikalle vuonna 1828 osunut runonkerääjämme Elias Lönnrot kuvasi vuonna 1824 käyttöön otettuja siltoja seuraavasti:

vid Heinola stad.

Fasad af stora bron.



"Sillan suurempi osa, noin 150 askeleen pituinen, on neljän hyvin asetetun arkun varassa, lukuunottamatta kahta itse rannan yhteydessä olevaa. Keskelle siltaa on kummallekin puolelle rakennettu penkkejä niitä varten, jotka haluavat istua, ja toisen yläpuolelle taulu, jossa on luettavana rakennusmestari Lillkvistin ja rakennustöiden päällysmiehen, kruununvouti Grenmanin nimet sekä niiden päivätöiden lukumäärä, jotka oli tarvittu sillan kuntoonpanemiseen ja joita oli ollut 8 000. Kaipasin vaan koko yrityksen kustannussummaa, joka myös olisi pitänyt mainita taulussa ja joka, kuten kuulin kerrottavan, taisi nousta noin 24 tuhanteen ruplaan."

Heinolalaisten tärkein tiepoliittinen kysymys, siltojen rakentaminen, oli saatu 1820-luvulla onnelliseen päätökseen. Jäljellä oli vain siltojen kunnossapito ja korjaukset. Siltatöiden valvojan, residenssinvouti J. F. Grenmanin jälkeen kyseiset työt jäivät lähinnä kaupungin järjestys-oikeuden ja sittemmin maistraatin tehtäväksi. Puuhaa siinäkin riitti. Joskus piti määrätä uhkasakko tukkilautan päästämisestä ison sillan alitse, etteivät puiset silta-arkut vioittuisi. Lisäksi piti estää tulenvaarallisia laitoksia pääsemästä liian lähelle puista siltaa.

Ajan myötä runsas käyttö kulutti siltoja niin, että jo vuonna 1838 pidetyssä tarkastuksessa todettiin korjaukset välttämättömiksi. Ne otti tehtäväkseen jo mainittu J. F. Grenman 3 395 ruplan hinnasta. Kuten tavallista, kustannusten jakamisesta syntyi riita. Kuvernööri oli määrännyt niistä 3/4 Heinolan ja 1/4 Mikkelin kihlakunnille, vaikka sillan

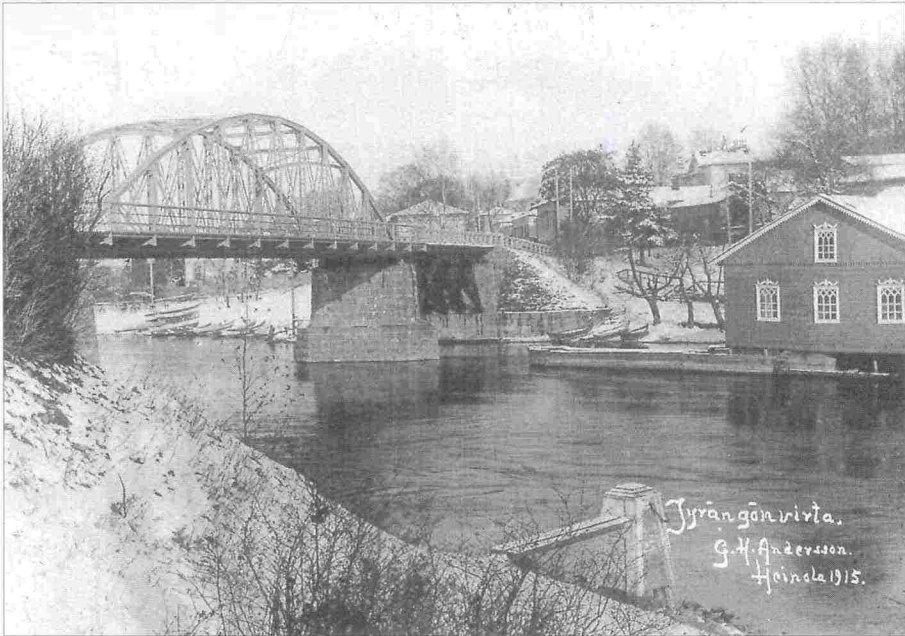
rakentamiseen oli osallistunut alkujaan koko lääni. Heinolan kaupungin asukkaat selittivät osallistuvansa kustannuksiin korkeintaan Tommolan manttaalin perusteella. He huomauttivat lisäksi, että residenssin asukkaat oli aikoinaan vapautettu kustannuksista kokonaan. Senaatti määräsi vuonna 1846, että Heinolan kihlakunta saa maksaa 2/5, Mikkelin kihlakunta 3/10, Juvan 1/5 ja Rantasalmen kihlakunta 1/10 kustannuksista.

Kivipilareille rakennettu silta

Vuonna 1850 Heinolan järjestysvoikeus anoi perusteellista siltojen korjausta, minkä vuoksi Yleisten rakennusten intendenttikonttori laati uudet piirustukset ja kustannusarvion, joka oli 5 671 ruplaa. Työn sai tehtäväkseen rakennusmestari G. Tuhkalainen. Tällöin silta rakennettiin kolmen graniittipilarin varaan, ja koska oli pelättävissä, että edellisen sillan hirsiarkut eivät kestäisi lisääntynyttä painoa, uusittiin nekin kokonaan. Silta valmistui vuonna 1855, ja se tuli maksamaan 10 600 ruplaa. Kustannukset jaettiin edellä esitetyllä tavalla.

Teräskaarisilta

Sillan täydellinen korjaus tuli uudelleen esille vuonna 1894, jolloin Heinolan maistraatti ilmoitti siitä kuvernöörille. Piirustusten ja kustannusarvion hankkimisen jälkeen alkoi pitkällinen riita kustannusten jakamisesta. Kiistelystä aikana ehti silta kuitenkin palaa 27. heinäkuuta 1900. Tulipalon syytti Toivo-nimisestä laivasta lentänyt kipinä. Senaatti päätti saman vuoden joulukuulla, että Jyrängön sillat muutetaan Heinolan kihlakunnan silloiksi, joiden kustannuksiin kaupungin tuli ottaa osaa neljän manttaalin mukaan. Koska kyseessä oli yleinen tie ja Kymijoen ylittäminen, suostui valtio rakennuttamaan ison sillan virtapilarit ja maatuet sekä keskiosan raudasta. Puuosat ja pikkusilta jäivät kihlakunnan tehtäviksi.



Insinööri Axel Juseliuksen suunnittelema teräskaarisilta rakennettiin vuonna 1903. Oikealla olevassa rakennuksessa toimi mylly- ja sähkölaitos vuoteen 1921 saakka.

Sillan palon jälkeen jouduttiin ottamaan käyttöön kuvernöörin paikalle hankkima lossi. Lossiväylä kulki konepajan rannasta laivarantaan. Lossilla jouduttiin kulkemaan kolme vuotta. Talvisin oli käytössä väliaikainen ponttoonisilta. Sen puuainekset saatiin insinööri Appelbergiltä. Silta oli lossireitin vieressä. Osa sillasta oli jään päällä ja osa sulassa vedessä.

Valtion kustantaman teräskaarisillan suunnitteli Tie- ja vesirakennusten ylläpidossa vuonna 1901 insinööri Axel Juselius. Isoon siltaan tuli kolme aukkoa. Reuna-aukot rakennettiin edelleenkin puusta. Keskiavon jännemitta oli 40,80 metriä ja reuna-aukkojen 19,85 metriä. Maatuet ja virtapilarit perustettiin paaluille. Vielä vuosikymmenien kuluttua vanhat kaupunkilaiset muistivat kuulleen työmaalla kaikuneen junntalaut.

Uudet sillat tulivat maksamaan 261 000 markkaa. Rautaosat oli tilattu saksalaiselta toiminimeltä, Actien Gesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau in Duisburg.

Vuonna 1903 valmistunut silta oli suunniteltu varsinaisesti hevosajoneuvoille. Ilmeisesti jo 1900-luvun alussa esiintyi liikenteessä kurittomuutta, koska itse Mikkelin läänin maaherra A. L. von Kronning joutui puuttumaan asiaan.

Kuulutus.

Jyrängön sillojen hoitotoimikunnan esityksestä kielletään läten kahdenkymmenen (20) markian sakon uhalla juosten-
ajaminen mainituilla silloilla. Mikkelin Lääninkansliassa
Tammikuun 21 päivänä 1910.

A. L. von Kronning.

Edmari Duorinen.

N:o 145.

Viereisellä sivulla: Etualalla ja oikealla näkyvät nykyiset maantiesillat, jotka valmistuivat vuonna 1968.

Teräskaarisilta, joka rakennettiin valtion varoin, valmistui vuonna 1903. Se palveli liikennettä Jyrängönvirran yli aina 1960-luvun lopulle. Vuoden 1918 kansalaissodan aikana punakaartilaiset yrittivät räjäyttää sen poistuessaan Heinolasta. Räjäytys onnistui vain osittain. Sillan toinen pää putosi runsaat puoli metriä estämättä kuitenkaan ylikulkua. Korjauskustannuksista käytyjen pitkien neuvottelujen vuoksi silta saatiin kuntoon vasta parisen vuotta sodan jälkeen.

Nykyiset sillat

Siltojen rakentaminen aloitettiin 8. maaliskuuta vuonna 1967 haltuun-ottokatselmuksella. Sillat perustettiin siten, että pienempään tuli paaluperustukset ja isompaan maavaraiset laatat. Molemmat sillat ovat kolmiaukkoisia pituus- ja poikkisuuntaan esijännitetyjä teräsbetonisia laattapalkkisilloja. Jännemitat ovat yhteensä 72,80 metriä ja



127,00 metriä. Sillat on suunnitellut Rakennusteknillinen Insinööri-toimisto Heimo Kakko ja Co Helsingistä.

Rakentaminen tehtiin lähes kokonaan Mikkelin tie- ja vesirakennuspiirin omana työnä. Vain pohjaveden alentaminen ja laattapalkkien esijännitys oli annettu urakoitsijoille.

Siltojen kustannukset olivat yhteensä 3,2 milj. markkaa. Valtio maksoi ne kokonaan. Työtä johtivat vastaavina rakennusmestareina Erkki Häkkinen 8.3. - 19.6.1967, Vilho Heikkinen 20.6. - 17.7.1967 ja Jorma Seppänen alkaen 18.7.1967 työmaan valmistumiseen saakka. Liikenne laskettiin uusille silloille 21.8.1968.



Heinola matkailukaupunkina

*Kaupunginjohtaja Jarkko Paronen,
Heinola*

Heinola on puistojen ja puutarhojen kaupunki. Heinola on idyllinen ja vanhat perinteet omaava kesäkaupunki, jossa talvellakin tapahtuu. Tämän kaiken varmasti tiesit, mutta tiesitkö, että Heinolassa on Suomen paras ilmasto.

Jos et usko, niin kerronpa, mitä sääprofeetta J. Keränen - oman aikansa Juha Föhr - on kertonut Heinolan ilmastosta. Alla oleva teksti on Heinolan kaupungin kylpylaitoksen matkailuesitteestä vuodelta 1931.

Heinolan ilmastosta on valtion meteorologisen laitoksen osastojohtaja, filosofian tohtori J. Keränen julkaissut vuonna 1926 aikakauskirjassa *Duodecim* laajan, tieteellisen tutkielman. Se perustuu yli 20 vuoden aikana tehtyihin havaintoihin. Tästä tutkielmastaan hän on antanut Heinolan kylpylaitostoimikunnalle seuraavan selostuksen:

"Heinolassa on kesäkuun lämpötila noin asteen tai puolitoista korkeampi kuin meren rannikolla Hangossa ja Maarianhaminassa, mutta elokuussa suunnilleen saman verran kylmempi. Heinäkuussa on Heinolassa keskimäärin vajaan asteen verran viileämpää kuin maamme suurimmissa kaupungeissa.

Lämpötila nousee Heinolassa verraten helposti korkealle, joten siellä sen maksimiarvot ovat suuria ja kesäisten lämpimien päivien lukumäärä on suurimpia maassamme. Kaupungin vieressä virtaava Kymijoki estää yöllä lämpötilaa painumasta kovin alas. Tämä vesistö tarjoaa helteisimpinä päivinä kylpylävieraille tilaisuuden päästä pois kuumasta mantereesta viileämpiin paikkoihin.

Sademäärä on Heinolassa sisämaan paikaksi verrattain pieni, mikä johtuu etupäässä elokuun pienestä sademäärästä. Koska elokuu on yleensä maamme sateisin kuukausi, on Heinola tässä suhteessa syyskesällä edullinen oleskelupaikka. Sade- ja ukkospäiviä on melko runsaasti, mutta pienemmän sademäärän takia ei siellä voi olla erikoisia rankkasateita.

Koska kaupunki sijaitsee lähes sata metriä korkealla merenpinnasta, on siellä auringon kemiallinen ultraviolettisäteily jo voimakkaampaa ja siis terveystarkoituksiin parempaa kuin merenrannikolla. Professori Lunelundin säteilymittaukset Heinolassa, Helsingissä ja Kemissä ovat osoittaneet oikeaksi tämän käsityskannan."



Näkymä Kymeltä kaupunkiin päin kesällä...

...ja talvella

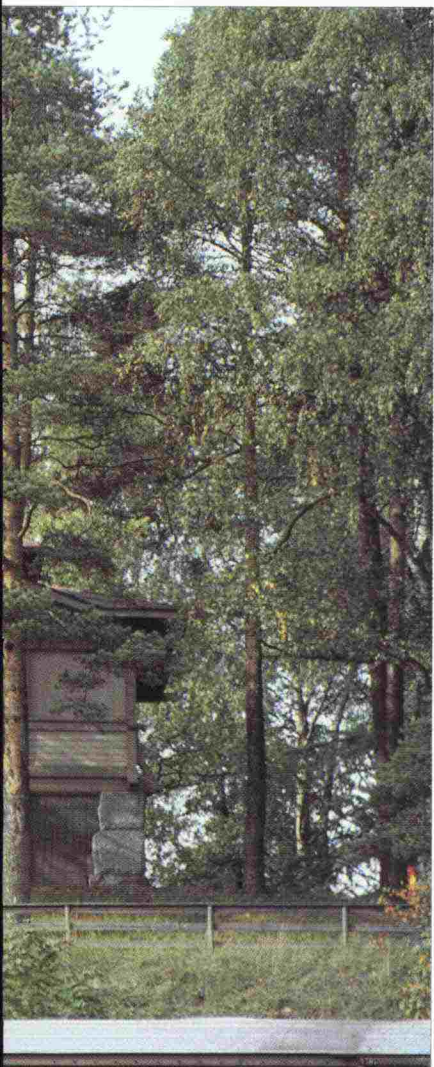


Viereisellä sivulla: Portti Heinolan taidemuseoon





*Harjupaviljonki on harvinaista itämaisvaikutteista jugend-tyyliä.
Paviljonki on rakennettu vuonna 1900, ja se toimii kesäravintolana.*



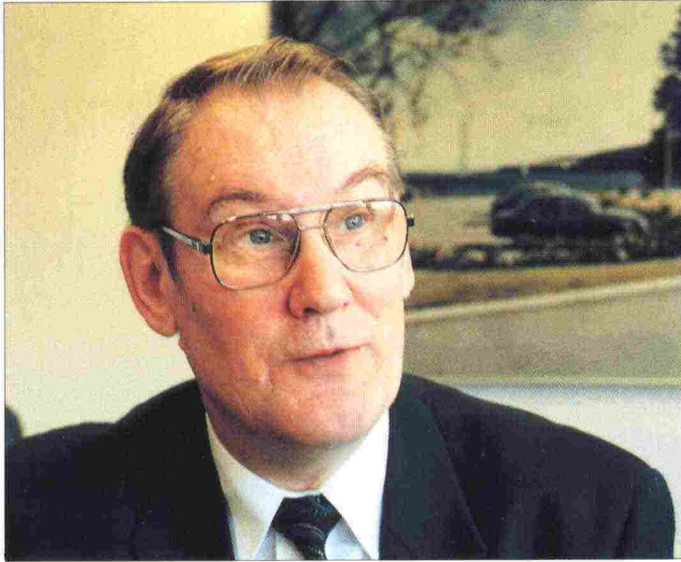
Nyt, kun uusi moottoriväylä on valmistunut ja uusi uljas Heinolan Tähti otetaan käyttöön, Sinun on helppoa ja vaivatonta tulla Suomen miellyttävimpään matkailukaupunkiin.

Heinola on kaupunki, jossa sillat kohtaavat. Heinolan Tähtien valmistuttua kaupungissamme on yksitoista vesistön ylittävää siltaa. Voimme täydellä syyllä ja ylpeydellä todeta: Heinola on Siltojen Kaupunki.

Uusi, upea moottoriväylä siltoineen voi tuoda myös ongelmia matkailukaupungillekin. Jotkut meistä pelkäävät, että Heinola jää syrjään. Mutta minäpä vastaan Heinolan kaupungin oman kylpylaitoksen mainosiskulla vuodelta 1931:

"Heinola on rakennettu kuivalle hiekkapohjaiselle, vierinkivisorasta syntyneen harjun viettävälle rinteelle. Maapohja on sen tähden erittäin terveellinen. Kun paikkakunta on syrjässä suurista liikenneväylistä, tarjoaa se suuren maailman levottomasta elämästä kiihottuneille hermoille tyynnyttävää rauhaa..."

Tervetuloa rauhoittumaan Heinolaan!



Miten syttyi Heinolan Tähti?

*Tiejohtaja Risto Varmavuo,
Mikkelin tiepiiri*

Kauniin ja osin vuolaankin Jyrängönvirran ylittäminen siltarakenteella ei ole koskaan ollut helppo tehtävä. Virta saikin ensimmäiset silta-kahleensa vasta noin 200 vuotta sitten kuningas Kustaa III:n aikana vuonna 1790. Nyt valmistunut Heinolan Tähti -maantiesilta on kuudes virran historiassa.

Rakentamisen vaikeus yhdistyneenä erittäin kauniiseen luonnon- ja kulttuurimaisemaan aivan Heinolan kaupunkikeskustan tuntumassa johti tällä kertaa siltakilpailun järjestämiseen.

Kilpailu oli silloisen tie- ja vesirakennuslaitoksen järjestämä aatekilpailu Tähtiniemen sillan alustavasta yleissuunnittelusta. Se järjestettiin kutsukilpailuna Suomen Rakennusinsinöörien liitto RIL ry:n kilpailusääntöjä noudattaen vuonna 1988.

Kilpailuun kutsuttiin seuraavat alan johtavat insinööritoimistot Suomesta: Insinööritoimisto Juola ja Rantakokko Ky, Insinööritoimisto Pontek, Kruus & Myllymäki Ky, Insinööritoimisto Suunnittelukortes AEK Oy ja Insinööritoimisto Y-Suunnittelu Oy. Kukin toimisto sai jättää enintään kolme kilpailuehdotusta.

Kilpailun palkintolautakuntaan kuuluivat silloisen tie- ja vesirakennuslaitoksen nimeäminä piiri-insinööri Risto Varmavuo puheenjohtajana, apulaisjohtaja Yrjö Havukainen ja diplomi-insinööri Mauno Peltokorpi, RIL ry:n nimeäminä professori Aarne Jutila, kaupungin-insinööri Mauno Laakso ja diplomi-insinööri Seppo Viita sekä Suomen Arkkitehtiliiton, SAFA:n nimeämänä arkkitehti Erkki Kairamo.

Kilpailukohteen olosuhteet huomioon ottaen kilpailutehtävä oli vaativa. Kilpailuehdotukseen eniten vaikuttavia tekijöitä olivat mm. vaikeat perustamisolot, uittoaukon sijainti ja koko, tielinjan kaarevuus, sillan suuri pituus ja leveys ja leveyden muuttuminen pohjoispäässä sekä ympäristöllisenä tekijänä sillan sijainti toisaalta luonnollisessa järvimaisemassa ja toisaalta kaupungin läheisyydessä.

Kilpailuun jätettiin kaikkien kilpailuun kutsuttujen neljän insinööritoimiston taholta yhteensä kymmenen ehdotusta. Siltaehdotusten pituus vaihteli 836 metristä 960 metriin (lopullinen, toteutettu silta on 924 metriä pitkä). Perustamistapa oli kaikissa ehdotuksissa samantapainen. Syvimmällä vesialueella oli perustamiseen käytetty betonitäytteisiä teräsputkipaaluja, ja sillan etelä- ja pohjoispäässä perustukset oli suunniteltu maan- tai kallionvaraisina.

Päällysrakenneratkaisujen perusteella kilpailuehdotukset voitiin jakaa palkkisiltoihin (6 kpl) ja vinoköysisiltoihin (4 kpl). Kaikki palkkisillat olivat teräsbetonikantisia liittopalkkisiltoja. Suurin käytetty jännemitta oli 133 metriä. Palkkisillat olivat yleensä teknisesti selväpiirteisiä ja

sellaisenaan toteuttamiskelpoisia. Joukossa oli myös oloissamme uusia teknisiä yksityiskohtia. Palkkisillat eivät palkintolautakunnan mielestä kuitenkaan täyttäneet riittävästi siltapaikan ympäristön ja ulkonäön asettamia vaatimuksia.

Lopullinen ratkaisu löytyi vinoköysisilloista. Ehdotusten joukossa oli kolme kaksipyilonista ja yksi yksipyiloninen ratkaisu. Kaikkiin vinoköysisiltoihin liittyi myös palkkisiltaosuuksia. Kustannus- ja ulkonäköseikkojen perusteella vain yksipyiloninen vinoköysisilta oli mahdollinen. Sekin oli palkkisiltavaihtoehtoja selvästi kalliimpi, mutta kustannuksiltaan kuitenkin kohtuullinen. Näin oli löytynyt Heinolan Tähti, jonka tekijöiksi osoittautui Insinööritoimisto Suunnittelukortes AEK Oy Oulusta. Siltatekniikasta olivat vastanneet toimitusjohtaja Algot Kettunen, diplomi-insinööri Wilhelm Zellner (Leonhart & Andrá) ja tekniikan lisensiaatti Esko Järvenpää sekä silta-arkkitehtuurista arkkitehti Jussi Tervaoja.

Palkintolautakunta esitti ratkaisunsa perusteiksi mm. seuraavaa:

Ehdotus on teknisesti selväpiirteinen ja toteuttamiskelpoinen sekä kustannuksiltaan kohtuullinen. Sillan yleisilme on tasapainoinen ja rauhallinen. Ratkaisu korostaa pitkällä pääjäteilläään uiton ja vesiliikenteen osuutta ja jäsennoi pylonilla vesialuetta kauniisti. Pyloni toimii porttina Järvi-Suomeen sekä laajassa mittakaavassa maamerkinä, joka muodostaa onnistuneen vuoropuhelun kaupungin ja palvelualueen siltaravintolan kanssa.

Palkkisilloista nimimerkit Kinetika (Insinööritoimisto Juola ja Rantakokko) ja Reimari (Insinööritoimisto Pontek, Kruus & Myllymäki) nimettiin Heinolan Tähti -ehdotuksen jälkeen lähinnä ansiokkaimmiksi.

Heinolan Tähti -silta on kokonaispituudeltaan 924-metrinen (kilpailuehdotus 880 metriä), pääjäteiltään (120 metriä + 165 metriä) yksipyiloninen vinoköysisilta, joka jatkuu vinoköysisuosuksien molemmin puolin palkkisiltana. Köydet ovat yhdensuuntaiset, ja ne kiinnittyvät kansirakenteen molemmille reunoille. Sillan vapaa korkeus on 14 metriä, rakennekorkeus 3,8 metriä ja teräsbetonirakenteisen (kilpailu-



ehdotuksessa teräsrakenteisen) pylonin korkeus vedenpinnasta on 105 metriä.

Täyttääkö Heinolan Tähti sille asetetut vaatimukset, jää nyt sillan valmistuttua miljoonien ja taas miljoonien kauttakulkijoiden arvioitavaksi.



Heinolan Tähti loistaa jo

*Työmaapäällikkö Ahti Kohtala,
Mikkelin tiepiiri*

Sillan varsinaiseen rakennuttamiseen liittyvät vaiheet voidaan katsoa alkaneen keväällä 1990. Silloin käynnistyivät urakkatarjouskyselyyn ja urakan valvontatoimiston perustamiseen liittyvät työt. Kesä kului hyvin tiiviisti urakka-asiakirjojen valmistelussa. Tuo työ vaati useita hankeryhmäkokouksia ja asiantuntijoiden kuulemisia. Urakkatarjoushalukkuudesta oli tehty ennakkotiedustelu 15 pohjoismaiselta urakoitsijalta. Halukkuutensa ilmoittaneille urakoitsijoille urakkatarjouspyyntö lähetettiin 11.7.1990.

Urakkatarjouksen sisäänjättöpäivään mennessä tarjouksen jätti viisi urakoitsijaa, joista yksi oli ruotsalainen ja muut suomalaisia. Halvimman tarjouksen, jossa alusrakennetyöt oli esitetty tehtäviksi kuiva-työnä, jätti YIT-Yhtymä Oy. Vaihtoehto valittiin toteutettavaksi ja urakkasopimus allekirjoitettiin silloisessa tiehallituksessa 30.11.1990, allekirjoittajina tiejohtaja Risto Varmavuo ja toimitusjohtaja Reino Hanhinen. Tämä oli ensimmäinen vaihe, jonka jälkeen rakennuttaja-organisaatio saattoi huokaista helpotuksesta, kun tämä urakan valmisteluun liittyvä melkoinen paperityö oli ohi.

Työt käynnistyivät

Varsinaiset siltatyöt aloitettiin heti vuoden 1991 alussa YIT-Yhtymä Oy:n työmaatoimiston ja työpatojen teolla. Urakkasopimuksen allekirjoittamisen ja töiden aloituksen väliin jäi valvontaporukalle sopiva aika laatia organisaationsa erilaisiin valvontaan ja dokumentointiin liittyvät suunnitelmat. Oppia haettiin muun muassa Norjasta tutustumalla samantyyppisten siltojen rakentamiseen ja valvontaan. Myös ensimmäiset vierailuryhmät olivat jo käyneet työmaallamme. Silloin ei vielä arvattu, miten suosittu vierailukohde työmaamme tulee





*Kannen
betonointi*



*Yleiskuva
kasuuneista*



*Kasuunin
paalutus*

olemaan. Töiden aloitusvaiheessa käytiin rakennuttajan ja urakoitsijan kesken pelisääntöpalaveri, jossa korostettiin yhteistyön merkitystä ja silloinen rakennuspäällikkö Hannu Terho ilmoitti, että myös maalaisjärjen käyttö on sallittu.

Kasuuneilla säästettiin ja saatiin laatua

Vuoden alkupuoliskolla tehtiin sillan perustustöitä. Urakoitsijan valitsema kasuunimenetelmä oli erittäin mielenkiintoinen. Se oli rakennustapa, jota siltatöissä harvemmin on harrastettu ja näin isoissa mittasuhteissa ei varmaan koskaan. Periaatehan siinä oli suhteellisen yksinkertainen, mutta sitä ei ollut itse kasuunien rakentaminen muun muassa suhteellisen tiheiden raudoituksien, putkivarauksien ja betonipintojen vaarnoituksien takia. Valvojillakaan ei ollut kovin helppoa; joskus oli selvitettävä puhelimitse jollekin ulkopuoliselle, esimerkiksi radiotoimittajalle, mikä on kasuuni.

Perustamistyöt sujuivat kuitenkin pienistä ennakkopeloista huolimatta hyvin. Työmenetelmä säästi kustannuksia ja varmensi betonityön laatua. Kasuunitöitä YIT-Yhtymä Oy:n puolelta johti rautaisella ammattitaidolla alusrakennetöiden vastaava työnjohtaja Jorma Karttunen. Sillan päätytukien alaosat ja osa välituista tehtiin alkuvuoden aikana. Yksi merkittävä hetki oli se, jolloin patoallas täyttyi vedellä ja betonilaatikot eli kasuunit, joista painavin oli noin 2 000 tonnia, kelluivat vedessä. Silloin voitiin todeta, että insinöörien laskelmat taas kerran pätevät. Yksi kriittinen vaihe oli kasuunien uitto paikoilleen, mutta sekin sujui ilman kummelluksia.

Paalutus - mittava ja vaativa työvaihe

Paalutus aloitettiin heti, kun ensimmäinen kasuuni oli paikoillaan. Siinä tarvittiin monesti myös asiantuntijakonsulttimme, tekniikan tohtori Jorma Hartikaisen apua. Työtä valvoneet teekkarit Juha Heinonen ja Sami Punkari tekivät diplomityönsä tämän työvaiheen pohjalta.

Muutaman paalun ja tuen 7 perustamisesta käytiin muutamia tiivistunnelmaisia kokouksia. Asiat selvisivät ja paalutustyön laatu todettiin kokonaisuudessaan vaatimukset täyttäväksi.

Suurin ja kallein aliurakka

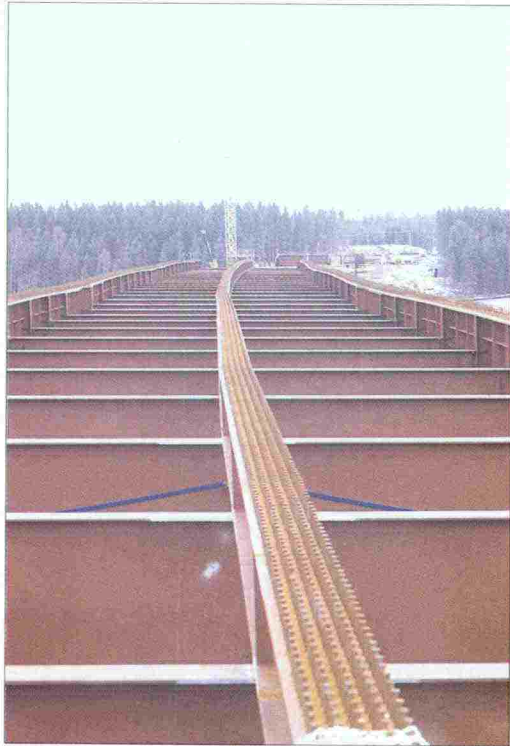
Sillan kannen teräsrakennetyöt alkoivat konepajatyöllä huhtikuussa 1991 PPTH Teräs Oy:n Ylivieskan tehtaalla. Isoimpien palkkien, pituus noin 42 metriä ja paino 80 000 kilogrammaa, valmistus oli aiheuttanut tehtaalla erilaisia vahvistustöitä ja nosturien suurentamisia. Rakennuttajan valvojana tehtaalla toimi insinööri Arvo Heikkinen silloisesta tiehallituksesta. Ensimmäiset palkit saapuivat työmaalle heinäkuussa. Valvojat olivat etukäteen henkisesti valmentautuneet tietäen, että alkaa työvaihe, joka edellyttää myös valvonnalta erityistä paneutumista asiaan. Rakennusmestari Harri Keskinen nimettiin valvojaksi asennustyöhön, jossa työtä riittikin. Erilaisia pöytäkirjoja ja suunnitelmia on kertynyt lopputarkastukseen yli 20 paksua mapillista. Urakoitsijan puolelta teräsrakennetyötä johti ansiokkaasti Juhani Grönholm. Hän oli hyvin yhteistyötahtoinen valvonnan kanssa, ja työ sujui mallikkaasti.

Asennustyön alkuaikoina havaitut pienet säröt palkinpaarteissa säilyttivät hieman. Koska kyseessä oli ensimmäistä kertaa Suomessa siltaan käytetty erikoisluja termomekaanisesti valssattu teräs, tapaus herätti erityistä mielenkiintoa. Niinpä tarkastajia kävi viikon aikana työmaalla melkein tungokseen saakka. Onneksi kyseessä ei ollut kovin vakava vaurio. Syyt selvisivät, säröt korjattiin, ja laatu oli jatkossa kunnossa.

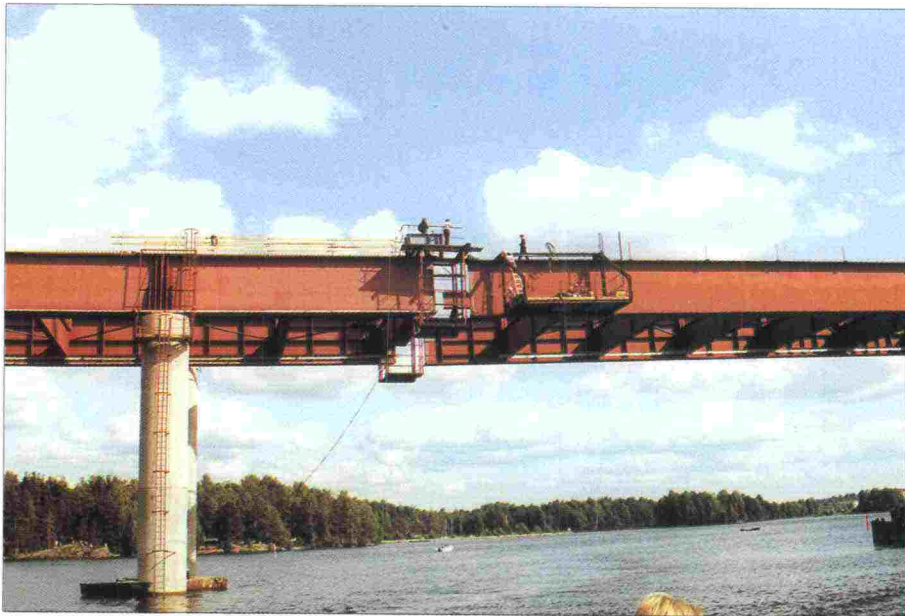
Palkit kohtaavat

Teräspalkit koottiin siltapenkalla noin 50 - 70 metrin lohkoiksi ja työnnettiin tukien päälle. Uusi lohko liitettiin edellisen perään ja työnnettiin eteenpäin. Tummelille löytyi uusi käyttötapa - sitä tarvit-

tiin lisäliukasteeksi työntö-
vaiheessa. Palkit työnnettiin
molemmilta rannoilta, ja
liitospaikka oli sillan puoli-
välissä. Työn aliurakoitsija
oli Pindaros Contracting AB
Ruotsista. Lohkojen työn-
töjen välillä oli aina tehtävä
tarkat mittaukset ja vertailut
suunnitelmiin. Näin varmis-
tettiin, että palkit sijaitsevat
oikein lopullisessa asemas-
saan.



Merkkitapaus oli, kun teräs-
rakenteiden päät kohtasivat
toisensa sillan keskellä
10.7.1992. Viimeistä työn-
töä oli todistamassa runsaas-
ti myös julkista sanaa. Mitään sensaatiota tapauksesta ei tullut, koska
palkkien päät sattuivat justiinsa kohdalleen.



Pyloni

Sillan teknisesti vaativimman rakenneosan, pylonin, rakentaminen alkoi vuoden 1992 alussa, ja se kesti joulukuulle asti. Harjannostajaislippu voitiin pystyttää pylonin huipulle, 105 metrin korkeuteen 8.12.1992.

Pylonia rakennettiin yleensä kaksivuorotyönä ja osin viikonloppuisinkin. Se oli työtä, jossa korkean paikan kammoa ei tunnettu. Onneksi pyloni nousi hitaasti valuosittain, joten minäkin totuttauduin korkeuksiin pikkuhiljaa.



Työolot olivat joskus hyvinkin raa'at; syksyn kovat ja kylmät tuulet kertaantuivat korkealla. Tällaisessa kohteessa erikoisammattimiesten, kuten muun muassa Hirvosen Heikin porukoineen, merkitys korostui. He todella jaksoivat tehdä töitä olivat työolot millaiset tahansa. YIT-Yhtymä Oy:n puolelta työtä johti ansiokkaasti insinööri Pentti Granlund. Pentti ei näyttänyt paljon lomailevan, ja työpäivät näyttivät olevan kovin pitkiä. Ei päässyt helpolla myöskään rakennuttajan puolelta työtä valvova Harri Keskinen. Päivät olivat pitkiä ja pohdiskelu oli välillä ankaraa, kun Harri ja Pentti pitivät yhteisiä, rakentavia palavereja. Minun mieleeni jäi Granlundin Pentin pitkät, ja perusteelliset, usein piirroksin täydennetyt selvitykset työtavoista, joita oli pitänyt tai piti muuttaa.

Sillan kansi

Sillan kannen valu, noin 21 000 neliometriä, ei ollut vähäinen kohde sekään. Työ oli kuitenkin tavanomaisempaa kuin pylonin valu. Kannen valua johtivat YIT-Yhtymä Oy:n Jukka Hurme ja loppuvaiheessa Jarmo Laakso. Valvojana tielaitoksella oli Tuure Ahonen, joka varmisti kehittämällään ergonomisella mittavälineellä jännekaapeleiden tarkan sijainnin. Kansityö sujui yllättävän ripeästi, niin että laatta oli betonoitu noin neljä kuukautta etuajassa. Kansityöstäkin piti tehdä monta pöytäkirjaa, olihan siinä 45 eri valujaksoa. Kannen valua suosivat melko lauhat ilmat, kovilla pakkasilla näin ohuen laatan teko olisi ollut kovin työlästä. Kansilaatan betonityöt valmistuivat joulukuun alussa 1992.

Vinoköysien asennus

Vuoden 1993 tammi-maaliskuu oli suhteellisen hiljaista aikaa. Talvikauden aikana työmaalla työskenteli 20 - 30 miestä.

Köysien asennuksessa tarvittava "banaani" nostetaan paikoilleen.



Huhtikuussa aloitettiin erittäin vaativa työvaihe, pylonin vinoköysien asennus. Työn teki aliurakoitsijana sveitsiläinen StahlTon AG, jonka työnjohtajana toimi Karl Lüpold.

Huhtikuussa työmaalle saapuneet, halkaisijaltaan noin neljämetriset köysikelat kiinnostivat myös ulkopuolisia. Köysiä alettiin asentaa toukokuussa. Mieleeni jäi yksi asennusryhmän mies - taisi olla Albaniasta. Hän oli varmaan kuullut Suomen kylmistä kesistä, koska työskenteli karvalakki korvilla, vaikka lämpöasteita oli +21.

Köysien asennus vaati suuren nosturin, työtä varten suunnitellut erikoistelineet ja tietenkin rohkeita erikoisammattimiehiä. Köydet saatiin asennettua kesäkuun puoliväliin mennessä, minkä jälkeen alkoi köysien jännitys. Jännitystyö vaati tiivistä yhteistyötä urakoitsijan, valvojan, suunnittelijan (Suunnittelukortes AEK Oy) ja tielaitoksen siltakeskuksen kesken. Köydet jännitettiin vaiheittain ja joka hetki oli tiedettävä pylonitornin ja kansirakenteen sijainti. Suunnittelija seurasi, käyttäytyvätkö rakenteet suunnitellusti, ja teki tarvittavat korjaukset jännitysarvoihin. Köysiin jännitettiin keskimäärin noin 800 tonnin voima.

Jännitys- ja säätökierrosten jälkeen oli jäljellä vielä köysien teipaus valkoiseksi. Köysityössä tarvittiin ehkä eniten teknisten asiantuntijoiden apua ja siksi pidettiin melko tiheään teknisiä palavereja. Niissä suurinta tietämystä edustivat tekniikan lisensiaatti Torsten Lunabba tielaitoksen siltakeskuksesta ja diplomi-insinööri Pekka Pulkkinen Suunnittelukortes AEK Oy:stä ja tietenkin urakoitsijan edustaja Karl Lüpold. Itse työn valvonnasta erikoismaininnan ansaitsee teekkari Aapo Hurttia, joka paneutui koko nuoruutensa innolla asioiden ytimiin ja pisti välillä jo valmiit diplomi-insinöörit tarkistamaan laskelmansa.

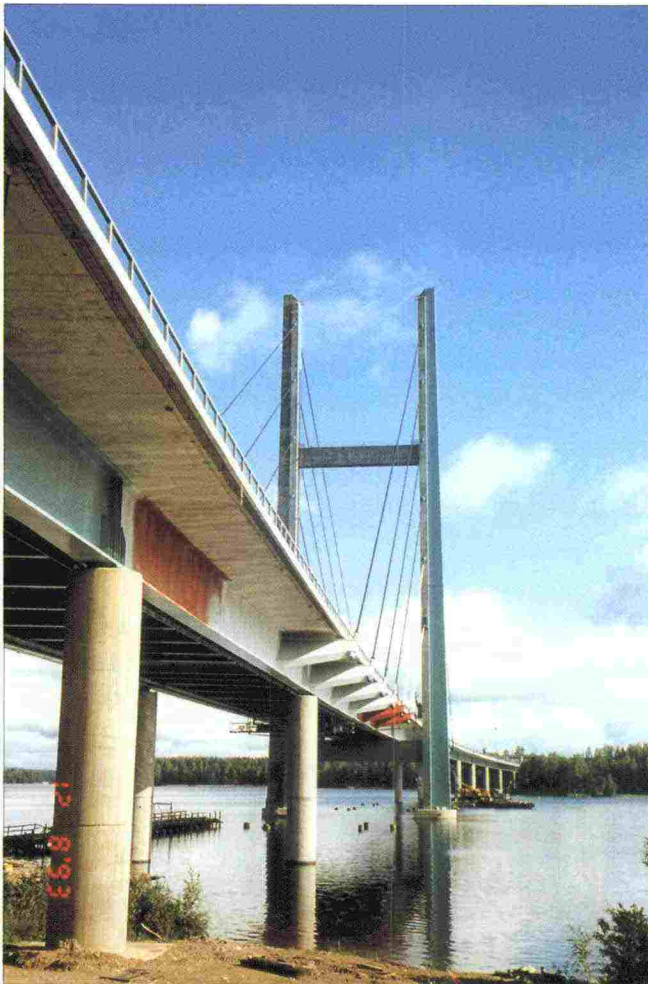
Pylonin maalaus

Yhtä aikaa vinoköysityön kanssa oli käynnissä pylonin maalaus, joka osoittautuikin oletettua vaikeammaksi. Lähinnä maalausalan käsit-

tely oli työlästä. Kylmähkö ja kostea loppukesä sekä pylonilla tuivertavat tuulet haittasivat työtä. Useasti riipputelineillä työskentelyssä oli trapetsitaiteilun makua, mutta korkean paikan työskentelyyn tottuneet maalarit hallitsivat tilanteen. Hyvin pärjäsi myös valvoja, Hurratian Aapo. Maalaustyö valmistui lokakuussa 1993.

Terästä maalattiin neljä hehtaaria

Kannen pintarakennetyöt, kaiteet, liikuntasaumatyöt ja valaistustyöt olivat kesän 1993 töitä. Kannen teräsrakenteen maalaus, jota oli



yhteensä yli neljä hehtaaria, valmistui lokakuussa 1993. Pintapäällyste muutettiin perussuunnitelman mukaisesta asfalttibetonipäällysteestä paremmaksi SMA-päällysteeksi, jossa on mukana kuituja ja kumibitumia. Kannen liikuntasaumalaite tässä kohteessa on myös aivan omaa luokkaansa, onhan sen hoidettava 800 millimetrin lämpötilalaajenemat.

Pinta-asfaltin silta sai 16.9.1993. Tässä vaiheessa silta oli jo hyvin valmiin näköinen. Tosin erilaisia viimeistelyitä riitti aina avajaisiin saakka.

Siltakarnevaalit

Kun silta oli jo hyvin ulkonäöltään lopulliseen muotoonsa valmistunut, päätettiin järjestää kovan työn vastapainoksi kovat juhlat eli siltakarnevaalit. Tämä tapahtuma oli 20. - 21.8.1993 ja saavutti todellisen yleisöryntäyksen: yleisöä kävi noin 30 000 henkeä.

Työturvallisuudesta ei tingitty

Heinolan Tähti -siltaprojekti sujui myös työturvallisuusmielessä hyvin, sillä mitään kovin vakavaa tapaturmaa ei sattunut. Ennusteet ja tilastot näin ison ja työturvallisuusriskien kannalta vaikean työmaan kohdalla olivat paljon synkemmät. Työturvallisuusasioiden hoito vaati erityistä valppautta ja yhteishenkeä koko porukalta. Ympäristövahingot saatiin minimoitua, ja se olikin eräs valvontatoimiston tulostavoitteista.

Suomen suurin silta kiinnostaa

Ulkopuoliset suhtautuivat projektiin koko työn ajan myönteisesti. Heinolan Tähti kiinnosti monia, sillä vierailuryhmiä oli parhaina päivinä useampiakin. Joskus minulta kului melkeinpä koko päivä sillan kehumisen merkeissä. Myös ulkomaalaisia vieraita kävi jonkin verran, kaukaisimmat Kiinasta ja Japanista. Myös joukkoviestimet olivat työmaasta kiinnostuneita; Jukka Marttilan kokoamassa leikekirjassa on noin 200 artikkelia. Projekti halusi myös, että jälkipolville jäisi tietoa työmaasta, niinpä Olli Horn valokuvasi ja videoi ahkerasti.

Näin lopuksi voi todeta, että tämä oli projekti, joka jää varmaan kaikkien mukana olleiden mieleen. Olihan tämä sarjassaan aivan omaa luokkaansa.

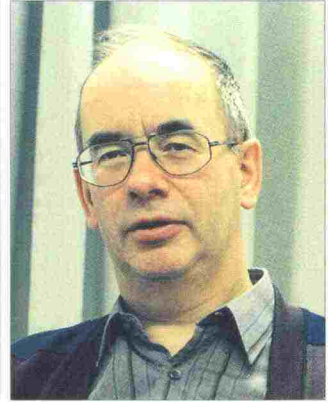
Rakennuttajan, Mikkelin tiepiirin, valvontatoimistossa työskentelivät:



*Tuure Ahonen,
rakennusmestari*



*Irene Erving,
siivooja*



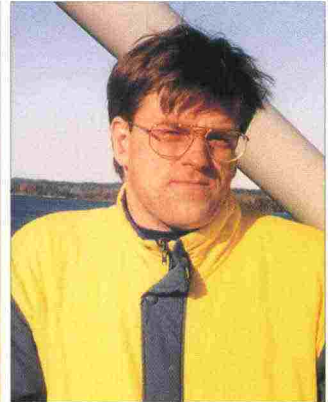
Seppo Hyttinen, projektipäällikkö 31.12.1992 saakka



*Olli Horn,
rakennusmestari*



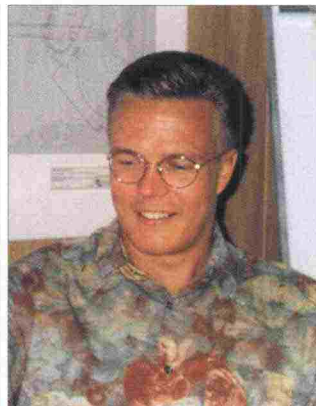
*Jukka Iivanainen,
maanmittausteknikko*



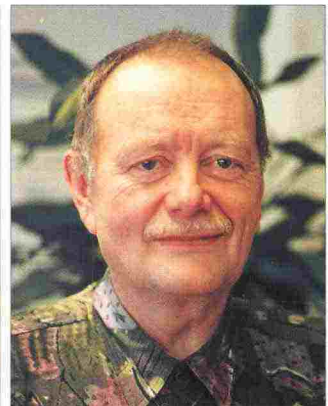
*Harri Keskinen,
rakennusmestari*



*Ahti Kohtala,
työmaapäällikkö*



*Jukka Marttila,
toimistosihiteeri*



*Hannu Terho, projektipäällikkö
1.1.1993 -*



Suomalaisen sillanrakentamisen viimeisintä tieto-taitoa

Työpäällikkö Samuli Sukanen, YIT-Yhtymä Oy

YIT-Yhtymä Oy voitti Tähtiniemen sillasta järjestetyn kansainvälisen urakkakilpailun syksyllä 1990. Urakkasopimus allekirjoitettiin 30.11.1990. Alusta alkaen tiedostimme sen tosiseikan, että olemme Suomessa ennenkokemattoman mittavan sillanrakennushaasteen edessä. Merkittävimmät riskiosuudet kartoitettiin ja työhön lähdettiin omiin taitoihin vankasti luottaen. Oli myös sellaisia yhtiömme ulkopuolisia tahoja, jotka olivat valmiita vannomaan, että suomalaisvoimin ei siltaa pystytä rakentamaan.

Työn toteuttaminen on vaatinut satojen teknisten yksityiskohtien ratkaisemista. Seuraavassa kuvataan sillan päätyövaiheiden kulkua.



Urakkasopimuksen allekirjoitustilaisuudessa olivat läsnä (vas. seisomassa) johtaja Jouko Ketola PPTH Teräs Oy:stä, johtaja Pentti Hannonen ja osastonjohtaja Juhani Kuusisto YIT-Yhtymä Oy:stä, pääjohtaja Jouko Loikkanen ja johtaja Matti-Pekka Rasilainen Tielaitoksesta, (vas. istumassa) toimitusjohtaja Reino Hanhinen YIT-Yhtymä Oy:stä, tiejohtaja Risto Varmavuo ja projektipäällikkö Hannu Terho Mikkelin tiepiiristä.

Kasuunit

Perustukset tehtiin urakoitsijan tarjousvaiheessa esittämän oman vaihtoehdon mukaisesti, jossa paaluperusteiset anturat tehtiin kasuuniteknikkaa hyväksikäyttäen. Ensimmäiseksi rakennettiin kuivatelakka pohjoispuolen rannan ja Jalavasaaren väliselle alueelle. Kuivatelakka-alue saatiin syntymään rakentamalla kaksi maapatoa rannan ja saaren väliin, ruoppaamalla allas riittävän syväksi ja tyhjentämällä se vedestä. Altaan valmistuttua käynnistettiin kasuunien rakentaminen. Suurin, pylonituen kasuuni oli ulkomitoiltaan 12 x 40 x 4 metriä ja pilaritukien kasuunit 7 x 18 x 3 metriä. Lisäksi kasuunit oli varustettu noin neljä metriä korkeilla teräsrakenteisilla uittoseinillä. Samanaikaisesti kasuunien kanssa päästiin rakentamaan kaksi kuivatelakka-alueella sijainnutta välitukea kuivatyönä perusvaihtoehdossa suunnitellun

märkätyön sijasta. Näin varmistettiin työn lopullinen laatu pienemmin riskein. Lisäksi toista maapatoa voitiin myös hyödyntää kiinteänä työmaaliikenneyhteytenä rannan ja Jalavasaaren välillä.

Kun kasuunit ja välituet oli saatu valmiiksi, nostettiin vesi altaaseen, varmistettiin kasuunien uintikelpoisuus ja avattiin ylävirran puoleiseen patoon uittoaukko. Tämän jälkeen aloitettiin kasuunien uitto



paikoilleen hinaajalla vetäen. Ensimmäisenä uitettiin paikoilleen “kasuuni-Armadan lippulaiva”, pylonituen kasuuni. Vaikka korkeussuunnassa oli tässä vaiheessa vedenpinnan yläpuolella enää näkyvissä vain noin 3,5 metriä uittoseinää, oli näky silti vaikuttava.

Kun kasuunit oli uitettu paikoilleen, ne sijoitettiin vedessä olevien ankkureiden avulla kohdalleen. Pystypaalujen suojaholkit ulottuivat vedenpinnan yläpuolelle ja tämä mahdollisti sen, että kasuunit voitiin vesipainotuksella sijoittaa oikealle kohdalleen myös korkeussuunnassa ennen pystypaalujen lyöntiä.

Paalutus

Kun pystypaalut, joita pylonituella on kahdeksan ja muilla tuilla neljä, oli lyöty, ne kiinnitettiin hitsaamalla suojaholkkeihin. Koska pystypaalut pystyivät tässä vaiheessa ottamaan kasuunista ja kasuunin sisässä olevasta vedestä tulevat kuormat, tasattiin kasuunin ja järven vedenpinnat.

Tämän jälkeen työtä jatkettiin vinopaalujen lyönneillä. Vinopaalujen suojaholkit olivat vain pohjalaatan läpi, ja niiden alapäätt oli suljettu vesitiiviillä peitelevyillä. Kun paalut oli saatu lyödyksi, ne katkaisiin suojaholkkien tasosta. Tämän jälkeen jokainen paalu kiinnitettiin suojaholkkiin sekä tiivistettiin suojaholkin ja paalun väli märkätyönä. Sitten kasuuni otettiin kuivaksi ja kuivatyönä valettiin kasuunin sisusta, pilarit sekä pylonituella pylonin kanta.

Paalutus tehtiin kahdella paalutuslaitteella. Toinen yksiköistä oli vartavasten työtä varten hankittu vapaapudotteinen paalutuslaite, jonka järkäleen paino oli enimmillään 16 tonnia ja pudotuskorkeus 1,5 metriä. Paaluna käytettiin halkaisijaltaan 813 millimetrin kallio-kärjellä varustettua teräsputki-paalua, jonka seinämän vahvuus on 16 millimetriä. Paalut valettiin kuivatyönä, ja ne oli yläosastaan raudoitettuja. Koska perusmaa oli kivinen ja lohkareinen sekä kalliopinnat vinoja, oli paalutustyö hyvin vaativa työvaihe.

Pyloni

Pyloni, ylöspäin kapeneva tornipari, tehtiin teräsbetonista paikalla valaen. Työssä käytettiin kiipeävää muottijärjestelmää. Materiaalien nostoissa käytettiin veden pinnasta korkeimmillaan 128 metrin korkeuteen ulottuvaa torninosturia. Henkilöliikennettä ja pienempien materiaalien nostoa varten oli toisen tornin ulkopuolelle kiinnitetty tavara-hissi. Kerralla valettavan valuosan korkeus oli enimmillään 4,25 metriä. Ylöspäin mentäessä pienentyvä poikkileikkaus teki sisällä olevat tilat ahtaiksi, ja sisämuotin asennus- ja irroitusvaiheessa oli



*Pylonin ensimmäisen
valuosan raudotusta
Alkuvasassa kasuunin
paalutus*



työskentely näissä osin hyvin hankalaa. Teräkset jatkettiin kierremuhvi-jatkoksilla, koska terästiheys oli niin suuri, että limijatkoksilla ei ollut tilaa. Köysien kiinnityskohdilla oli raudoitus erityisen tiheä, ja köysi-ankkurilaatat ja köysien suojauputket lisäsivät entisestään ahtautta. Koska pylonin betonille oli asetettu korkeat laatuvaatimukset, betonoitaessa käytettiin ulkomuotissa muottikangasta. Tämä mahdollisti betonissa olevan ylimääräisen veden ja ilman poistumisen. Näin saatiin betonin pintakerros hyvin tiiviiksi ja kovaksi, ja siten mahdollisimman hyvin muun

muussa säärasituksia kestäväksi. Muottikankaan käyttö aiheutti runsaasti lisätyötä. Lisäksi pylonin ulkopinnat käsiteltiin korkealuokkaisella pinnoitteella. Pylonin 105 metrin korkeus vedenpinnasta mitattuna asetti omat vaatimuksensa jokaiseen työvaiheeseen.



Teräsrakennetyöt

Sillan teräsrakennetyöt teki YIT-Yhtymä Oy:n tytäryhtiö PPTH Teräs Oy. Teräspalkit valmistettiin Ylivieskan tehtaalla Rautaruukki Oy:n valmistamista teräslevyistä. Sillassa käytettiin ensimmäistä kertaa termomekaanisesti valssattua korkealujuusterästä. Teräspalkit siirrettiin maantiekuljetuksena Tähtiniemen siltatyömaalle, jossa ne koottiin hitsaamalla sopiviksi asennuskokonaisuuksiksi. Teräsrakenteen pai-

koilleen työntö tapahtui sillan kummastakin päästä tunkkaamalla. Ensimmäiseksi asennettiin sillan pohjoispää ja sen jälkeen eteläpää.

Kun pohjoispään teräsrakenne oli saatu asennettua paikoilleen, betonikannen teko voitiin aloittaa. Kannen muotin kantavina rakenteina pääkannattajien välisellä alueella käytettiin teräspalkkeja, jotka tukeutuvat sillan poikkipalkkeihin. Palkistot muotteineen siirrettiin valuosalta toiselle siirtolaakereiden varassa.

Ulokeosan muotin kantavana osana käytettiin sillan teräspalkkeihin tukeutuvia teräspalkkonsooleja. Valuosia oli kaikkiaan 45 kappaletta. Koska suunnitelmissa oli rakenteen käyttäytymisen johdosta määrätty aukossa olevat valuosat valettavaksi ennen tukien kohdalla olevia valuosia, jouduttiin muottikalustoa siirtämään edestakaisin. Siksi muotin kulkema matka oli lähes kaksikertainen sillan pituuteen nähden.

Vinoköydet

Sillan vinoköydet teki sveitsiläinen Stahlton AG aliurakalla. Suurimmat köydet ovat halkaisijaltaan noin 22 senttimetriä, ja ne sisältävät 403 kappaletta seitsemän millimetrin paksuista teräslankaa. Köydet tehtiin ja varusteltiin täysin valmiiksi Sveitsissä, josta ne toimitettiin noin neljä metriä halkaisijaltaan oleville keloille pakattuina merikuljetuksena Turun satamaan. Sieltä ne edelleen kuljetettiin maanteitse siltatyömaalle. Köysiä varten on pylonissa ja köysipoikkipalkkeissa köysien ohjausputket. Passiiviankkuri sijaitsee yläpäässä ja aktiiviankkuri alapäässä, köysipoikkipalkissa, josta köyden jännittäminen tehtiin joko kahdessa tai kolmessa vaiheessa. Köydet nostettiin autonostureilla. Kannen lopullinen muoto haettiin jännitystyön jälkeen tehdyillä säätökierroksilla.



Aikataulu

Kasuunit tehtiin kuivatelakalla vuoden 1991 alkupuolella ja paalutukset vuoden 1991 loppupuolella. Pohjoispuolen teräsrakenteen kokoaminen alkoi vuoden 1991 elokuussa ja valmistui vuoden 1992 alussa, jolloin betonikannen rakentaminen alkoi. Eteläpään teräsrakenne asennettiin pohjoispään jälkeen ja palkit liitettiin toisiinsa sillan keskellä heinäkuussa 1992. Betonikansi saatiin valettua vuoden 1992 loppuun mennessä. Pyloni rakennettiin vuoden 1992 aikana. Vinoköydet asennettiin pääasiassa vuoden 1993 kesällä. Eristys- ja asfaltointitöistä tehtiin valtaosa vuoden 1993 aikana. Silta on valmis otettavaksi käyttöön 18.11.1993, jolloin ohikulkutie kokonaisuudessaan avataan liikenteelle.







Tie Järvi-Suomeen

*Rakennusmestari Hannu Kemppainen ja
toimistos sihteeri Seppo Mälkki,
Mikkelin tiepiiri*

Suomen päätieverkon ahtain yksittäinen liikenteellinen pullonkaula on poistettu. Kesäviikonloppujen ja juhlapyhien tuskastuttavat ruuhkat ja odottamiset Heinolassa, Järvi-Suomen portilla, ovat väistyneet uuden moottoritien avaamisen myötä historiaan.

Rakentaminen

Uusi tie kuuluu osana Helsingin ja Lusin väliseen tiesuunnitelmaan. Tämän 11,5 kilometrin pituisen tieosan rakentaminen aloitettiin vuonna 1989. Tiestä yli puolet on moottoritietä, ja osana sitä on suurin maassamme koskaan rakennettu silta, Heinolan Tähti.

Tieosa oli rakentamista varten jaettu kolmeen erilliseen urakkaosuuteen. Ensimmäinen urakkaosuus käsitti välin Myllykylästä Heinolan Tähtien eteläpäähen, toinen Heinolan Tähti -sillan ja kolmas välin sillan pohjoispäästä Heinolankylään.

Ensimmäisellä urakkaosuudella liikenteellisesti vaikein kohde oli Hevossaaren risteysalue eli Heinolan eteläinen eritasoliittymä. Varsinaisten tienrakennustöiden lisäksi siirrettiin rautatietä 1,8 kilometriä. Tällä osuudella oli myös ongelmallinen Sinilähteen pehmeikköalue. Alueella olevan lähteen pengertäminen aiheutti lähiasukkaiden puolesta voimakastakin kritiikkiä. Asiasta päästiin kuitenkin asukkaiden kanssa yhteisymmärrykseen, ja Sinilähti on tänäänkin olemassa.



Kolmannella urakkaosuudella tehtiin suurimmat kallioulouhinnat. Louhetta siirrettiin noin 30 000 autokuormallista. Osuudella olevan Heinolan pohjoisen eritasoliittymän alueelle käytettiin viisi hehtaaria suodatinkangasta, koska pohjavesi pumppautui leikkauspohjan läpi.

Heinolan Tähtien lisäksi koko tieosuudelle on rakennettu 17 siltaa, joista kolme on rautatiesiltoja. Ensimmäisellä ja kolmannella urakka-



*Kolmas
urakkaosa
löytää muo-
tonsa
Tähtihovin
palvelualueelta
pohjoiseen.*



osuudella on ollut noin 30 erillistä urakkaa, joista suurimmat olivat kummankin osuuden alusrakenneurakat. Rakentaminen on tarjonnut työtä jatkuvasti yli sadalle rakentajalle. Rakentamisen kannalta tämä vuosi oli kiireisin, mutta laaditussa aikataulussa on kuitenkin pysytty. Tien alkuosa Heinolan eteläiseen eritasoliittymään saakka voitiin avata liikenteelle jo vuoden 1993 syyskuun loppupuolella.

Ympäristö

Yleinen vihreiden arvojen korostuminen näkyy myös tienrakentamisessa. Maisemoinnissa on kiinnitetty erityisen paljon huomiota rakenteiden sopeuttamiseen ympäröivään luontoon. Rakentamisen aikana on suunnitelmiin tehty useita lisäyksiä, joilla on pyritty vähentämään tien aiheuttamia haittoja ympäristölle.

Sinilähteen alueelle on rakennettu omakotialueen ja tien väliin meluseinää vajaan kilometrin matkalle. Seinän betonielementtirakennetta on pehmennetty puuverhoilulla ja viheristutuksilla. Lisäksi on rakennettu meluvalleja ja melukaidetta. Näiden tarkoituksena on vähentää liikenteen aiheuttamaa melua tien lähiympäristössä. Mahdollisissa onnettomuustilanteissa pohjavesien saastumista on pyritty estämään savisuojuuksilla ja bentoniittimatoilla. Tien varteen on lisäksi rakennettu 13 kilometriä riista-aitaa.

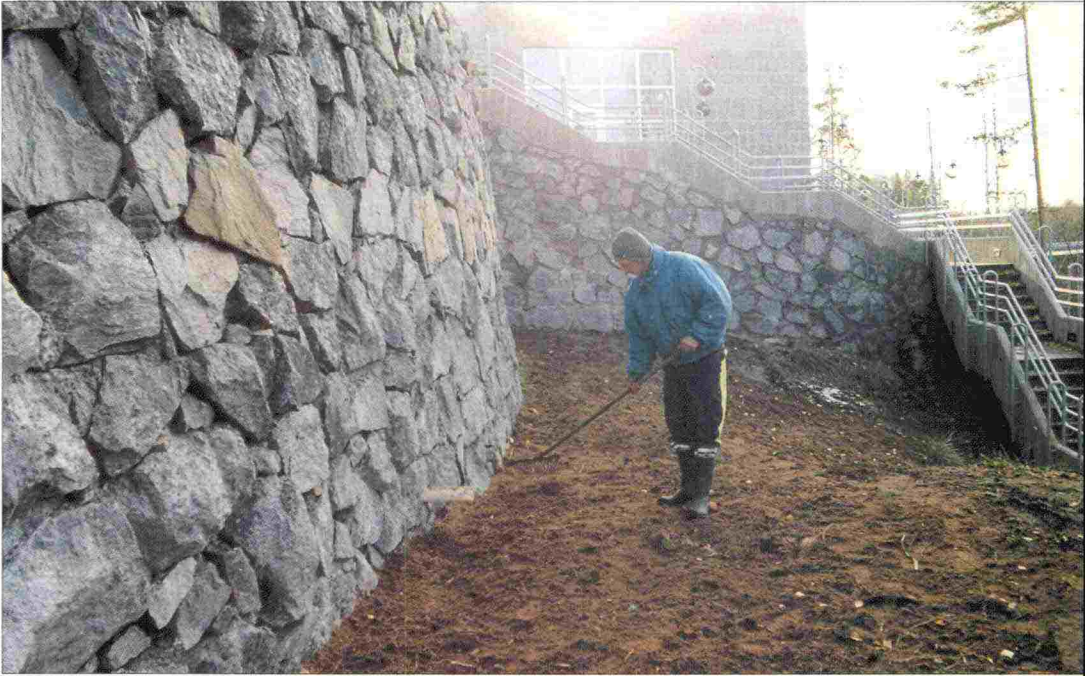
Viherrakentaminen on ollut merkittävä osa tienrakentamisesta. Tehdyt nurmetukset kattaisivat kolmekymmentä jalkapallokenttää. Puita ja pensaita on istutettu lähes 50 000 kappaletta. Heinolan Tähtien pohjoisrannalla oleva Tähtihovin palvelualue tarjoaa matkailijoille monipuolisen taukopaikan. Alueen suunnitteluun ja korkeatasoiseen viimeistelyyn on kiinnitetty erityistä huomiota. Paikan luonnonkauniit näkymät, virkistys- ja ulkoilualueet, vierasvenelaituri ja laajat pysäköintialueet pysäyttävät satojatuhansia matkailijoita.



Sinilähteen meluseinä lisää pihapiirien viihtyisyyttä.

Riista-aita parantaa sekä eläinten että moottoriliikenteen turvallisuutta.





Tähtihoviin Kymijoen rannasta saapuvat asiakkaat näkevät kauniin kivimuurin.

Iloiset kivimiehet: Jukka-Pekka Nurmela ja Veli Luukkonen



Suoritemääriä

Moottoritietä	6,5	km
Moottoriliikennetietä	4	km
Rampeja	5	km
Päällysteitä	250 000	m ²
Maabetonia	215 000	m ²
Maanleikkausta	880 000	m ³
Kallionleikkausta	500 000	m ³
Liikennemerkkejä	400	kpl
Salaojaa	1,4	km
Rumpuja	1,5	km
Muita putkia	1,3	km
Kaiteita	11	km
Valaisimia	550	kpl

Näkymä pohjoisesta Tähtihovin-palvelualueelle



Eteenpäin

Tien rakentaminen edelleen Lusiin on jo täydessä käynnissä. Seuraavana tavoitteena on saada liikenteelle Heinolankylän ja Murhamäen väli ja Kouvolaan erkanevan kantatien 60 eritasoliittymä syksyllä 1994. Koko projekti Lusiin valmistuu tämänhetkisten työsuunnitelmiin mukaan vuonna 1996, mikäli saadaan riittävä rahoitus. Vasta silloin on Heinolan seudun pahimmat liikenneongelmat voitettu.



Tieprojektin henkilöstöä:

*Yläkuvassa projektipäällikkö Heikki Harju
Alakuvassa vas.: Vaaitsija Kari Toivonen,
rakennusmestari Kari Hyppölä, rakennusmestari
Tapani Himanen, toimistos sihteeri Seppo Mälkki,
rakennusmestari Tarmo Korhonen, vaaitsija Matti
Huikko, rakennusmestari Hannu Kempainen
ja maanmittausteknikko Jouko Piira.
Edessä istuu työmaapäällikkö Jorma Seppänen.*



Heinolan seudun kestikievareiden perinne

*Rakennusmestari Olavi Pakarinen,
Mikkelin tiepiiri*

Jo keskiajalla, vuosina 1150 - 1523, syntyi Heinolan kautta Hämeenlinnasta Olavinlinnaan kulkeva yhteys. Linnojen välinen ratsupolku oli pituudeltaan noin 320 kilometriä.

Kun lähetit, hallinnolliset ja kirkolliset virkamiehet sekä sotilaat lähtivät satojen kilometrien pituiselle taipaleelle, tarvittiin lepäämis-, yöpymis- ja ruokailupaikkoja matkan varrella. Alkuaikoina sellaisina toimivat pappilat sekä nimismiestalot, mutta myöhemmin tätä tehtävää palvelemaan perustettiin kestäkievareita.

Uuden ajan alussa eli vuoden 1523 jälkeen paikalliset Heinolan nimismiehet olivat toimineet ensi sijassa kruunun asioilla liikkuneiden majoittajina ja kyyditsemisen järjestelijöinä. Heinolan Jyrängössä on toiminut Sipi Laurinpoijan pitämä kestäkievari vuonna 1587. Lauri Sipinpoika oli todennäköisesti yksi Itä-Hämeen nimismiehistä, joiden tehtävänä oli järjestää kestitystä Heinolan kylän ja Jyrängön tienoilla. Häntä ei tunneta tehtävässään vuoden 1599 jälkeen.

Kun Jyrängön nimismiehen tehtävät lakkautettiin noin vuonna 1600, jäivät Heinolan seudut ilman kestäkievaria.

Kreivi Pietari Brahen toimiessa maamme ylimpänä hallintoviranomaisena, saatiin vuonna 1649 aikaan kestäkievariasetus. Sen mukaan



Heinolasta etelään yhden peninkulman 1 7/8 virstaa (12,688 kilometriä) sijaitsi Vierumäen kestiekievari. Se oli aloittanut toimintansa 1770-luvulla. 1700- ja 1800-luvuilla kievari siirtyi tiuhaan talosta toiseen. Vuosina 1842 - 63 kievarinpitäjinä olivat isä Maunu ja hänen poikansa Kaarlo Malin. Malinien kievarirakennuksen vanhin osa on tiettävästi peräisin 1700-luvulta. Vuonna 1923 kyseinen tila siirtyi rakennuksineen ja kievarinpito-oikeuksineen Anton Sankolalle. Majatalon pito jatkui Sankolan suvulla vuoteen 1932, jolloin Lahden ja Heinolan välinen rautatie valmistui.

Kuvassa oleva majatalorakennus oli historiallisten arvojensa takia purkukiellossa vuoden 1992 loppuun asti, jolloin kielto kumottiin. Museovirasto ei pitänyt rakennusta valtakunnallisesti arvokkaana.

majapaikkoja oli perustettava kaikkien yleisten teiden varsille noin kahden peninkulman ¹⁾ päähän toisistaan. Tämä merkitsi Heinolalle sitä, että Lusin ja Jyrängön kestikievareiden asema vakiintui uudelleen. Jyrängön Niemelän sekä Lusin Mansikkalan rusthollit toimivat Heinolan seudun kestikievareina 1600-luvulla. Lusissa ja Jyrängössä kestikievarirasituksia olivat tottuneet kantamaan kylien vauraimmat talot.

Kun Heinolasta tuli vuonna 1776 läänin hallintopaikka eli residenssi, maaherra ja lääninhallitus siirtyivät sinne Loviisasta. Sen seurauksena Jyrängön kestikievari siirtyi Niemelästä residenssialueen sisäpuolelle. Kievarin uudeksi sijaintipaikaksi tuli toinen Tommolan taloista eli Jyränkö nro 2.

1800-luku muutti kievarijärjestelyjä. Jo 1700-luvun lopulla Heinolan ympäristöön saatiin henkilö, jonka päätoimi oli kievarin pitäminen. Kyseinen henkilö oli vuonna 1796 Lusiin, Vähä-Pessalan maalle asettunut Juho Ingholma. Kievarin pito ei ilmeisesti osoittautunut kannattavaksi, koska Ingholm yhä enemmän tukeutui ammattitaitoonsa, räätälin työhön. Hänestä tuli yksi Heinolan pitäjän räätäleitä. Ingholm piti kievaria vuoteen 1807, ja jo viimeisten vuosien ajan hänen apunaan toimi Erkki Leander. Tämä puolestaan hoiti kievaria kuolemaansa saakka eli vuoteen 1825. Leanderin jälkeen seurasivat Heikki Moring vuosina 1826 - 1830 ja Antti Mikonpoika vuosina 1843 - 1862.

Kestikievareiden taksat

Taksat vahvistettiin käräjillä maaherran ehdotuksen pohjalta. Heinolan seudun majatalojen taksat vahvistettiin Sysmän käräjillä.

peninkulma = 10,688 km

Vuonna 1789 majatalojen vahvistetut taksat olivat seuraavat:

	killinksiä	runstykkiä
kolmen ruokalajin ateria	8	-
1 naula kynttilöitä	1	-
1 kannu olutta	2	-
1 kannu kaljaa	1	-
1 leiviskä heiniä	1	-
1 olkilyhde	2	8
1 kappa kauroja	3	-
1 kappa ohria	5	-
1 kannu maitoa	2	-
1 kannu piimää	1	-
1 naula kuivaa leipää	-	9
1 naula pehmyttä leipää	-	6
1 naula voita	3	-
1 tiu munia	5	-
tallihuone hevoselle (yhdeksi yöksi)	-	6
liiteri vaunuille (yhdeksi yöksi)	-	6

1 riikintaalari = 48 killinksiä

1 killinki = 48 runstykkiä

Noin sata vuotta myöhemmin eli vuonna 1883, kun Suomella oli jo oma raha, taksat olivat seuraavat:

	markkaa	penniä
1 ateria tavallista ruokaa	-	70
1 kuppi kahvia	-	
sokerin ja kerman kera	-	10
1 puteli limonaadia tai muuta virvoitusjuomaa	-	30
1 puteli soda- tai selttterivettä	-	20
1 l sahtia	-	10
1 l nuorta maitoa	-	5
1 kg voita	2	30
1 kananmuna	-	10
1 kg kuivaa lihaa	-	80
1 kilogramma ruisleipää	-	25
1 i tulennos polttopuita	-	10
1 pyyhinliina	-	10
1 steariinikynttilä	-	20
5 l kauroja	-	50
5 l ohria	-	60
10 kg heiniä	-	80
10 kg olkia	-	30
1 hengen ösija	-	70
1 hevosen tallisija tunnilta	-	10
1 hevosen tallisija yökaudelta	-	30
voidetta nelipyöräisille ajopeleille	-	20
voidetta kaksipyöräisille ajopeleille	-	10

Vuoteen 1937 mennessä kestikievareissa tarvittavat ja myytävät tavarat olivat muuttaneet hintaansa, ja muutamia tarvikkeita oli tullut lisää sekä muutamia taas oli jätetty pois.

Vuonna 1937 taksat näyttivät seuraavanlaisilta:

	markkaa	penniä
Kyytipalkka hevosella kilometriltä	2	-
Kyytipalkka hevosella kilometriltä yöllä (klo 21 - 6) ja pyhäpäivinä	3	-
Kyytipalkka autolla kilometriltä	3	-
Kyytipalkka autolta kilometriltä yöllä (21 - 6) ja pyhäpäivinä	4	-
Odotuksesta jokaiselta täydeltä puolitunnilta	4	-
Ateria lämmintä ruokaa hengeltä	13	-
Ateria kylmää ruokaa hengeltä	8	-
100 g voita	3	-
1 kg ruisleipää	4	-
5 litraa perunoita	3	-
1 kuppi kahvia leivän kanssa	2	50
1 kuppi kahvia ilman leipää	1	50
1 lasi teetä leivän kanssa	2	-
1 lasi teetä ilman leipää	1	50
1 l kuorimatonta maitoa	2	50
1 l kuorittua maitoa	-	75
1 l piimää	1	-
1 steariinikynttilä	2	-
yösija sänkyvaatteineen	15	-
5 l kauraja	5	-
5 l ohria	7	-
1 kg heiniä	1	-
1 kg ruisolkia	-	40
1 kg kauraolkia	-	60
1 hevosen tallisija tunnilta	-	50
1 hevosen tallisija yökaudelta	5	-



Tähtihovi - tämän päivän kestikievari

*Tiedottaja Pirkko Joutsen,
Oy Teboil Ab*

Suomen suurimman sillan pohjoispäässä, Ruotsalaisen järven ranta-kallioilla, kohoaa tämän päivän matkailijoiden kievari, Teboil Tähtihovi. Palvelualueen nimi löytyi nimikilpailun perusteella, ja nimen äiti on heinolalainen, mutta karjalaista syntyperää oleva rouva Helka Halla. Kun hän ensimmäisen kerran näki alueen tulevien palvelurakennusten kuvat, mieleen muistuiivat synnyinseudun hovit, vauraat ja vieraanvaraiset maalaiskartanot.

Palvelualueelle on helppo sujahtaa moottoritien luiskalta, sillä rakennukset sijaitsevat tien kummallakin puolella. Niitä yhdistää lasikatteinen kävelysilta, jossa voi viivähtää alla soljuvaa liikennettä katselemassa. Parempi näköala avautuu kuitenkin läntisen palvelu-



rakennuksen ravintolasta, jossa puoliympyrän muotoon taivutettu lasiseinä avaa katsojan silmien eteen panoraamana Ruotsalaisen selän, uuden sillan, Kymen virran ja osan Heinolan kaupunkia.

Suunnittelijoiden tavoitteena on ollut luoda Tähtihovista kokonaisuus, joka täyttää toiminnallisesti matkailijoiden tarpeet. Kiireinen autoilija voi tankata, tehdä nopeasti ostokset myymälöissä, juoda kupposen kahvia ja käydä tarkistamassa infopisteestä sääennusteen. Mutta Tähti-hovi tarjoaa matkailijalle mahdollisuudet myös leppoisaan virkistytymiseen joko ulkoalueilla tai viihtyisissä sisätiloissa. Ravintolan ruokalistalta löytyy monta mahdollisuutta herkutteluun.

Kenenkään ei tarvitse ajaa kellon kanssa kilpaa ehtiäkseen Tähtihoiviin. Virallisten avajaisten jälkeen avaimet heitetään Kymen virran huomaan ja alue palvelee asiakkaitaan kellon ympäri, myös jouluna ja juhannuksena. Tähtihoiviin voi tulla myös lenkkeillen tai sitten vesitse. Heinolan kaupungista alueelle johtaa rauhallisia kävelyteitä, ja alhaalle rantaan on rakennettu vierasvenelaituri.



Teboil on rakennuttanut Tähtihoivin koko maan kattavan huoltamoverkostonsa lippulaivaksi. Ensi vuonna 60-vuotisjuhlaansa viettävä yhtiö haluaa tämän uuden, nykyaikaisen autoilijoiden palvelukeskuksen kautta viestittää autoilijoille, että pitkä kokemus ei suinkaan merkitse vanhoihin kaavoihin urautumista, vaan antaa arvokasta taustatietoa palvelujen jatkuvaan kehittämiseen. Tähtihoivi on oiva esimerkki siitä, miten käytännölliset ja pehmeät arvot voidaan yhdistää, ympäristöä kunnioittaen ja asiakasta arvostaen.

Tähtihovia on rakennettu sillan ja moottoritien kanssa samanaikaisesti. Alueen pääurakoitsija on YIT-Yhtymä Oy, ja työt ovat sujuneet mieluummin hiukan etuajassa. Harjakaisia Tähtihovissa vietettiin ensimmäisenä päivänä huhtikuuta. Sekä tielaitos että Heinolan kaupunki ovat osallistuneet merkittäväällä panoksella hyvän palvelukokonaisuuden syntymiseen.



Avajaisten jälkeen vastuu toiminnasta siirtyi luotettaviin käsiin, EuroStrada Oy:lle, jolla on ennestään hyvä kokemus niin lentomatkalijoiden kuin autolla liikkuvienkin palvelujen hoitamisesta maassamme. Tähtihovissa matkailijoilla on jälleen mahdollisuus aistia vieraanvaraista kestikievarin tunnelmaa!