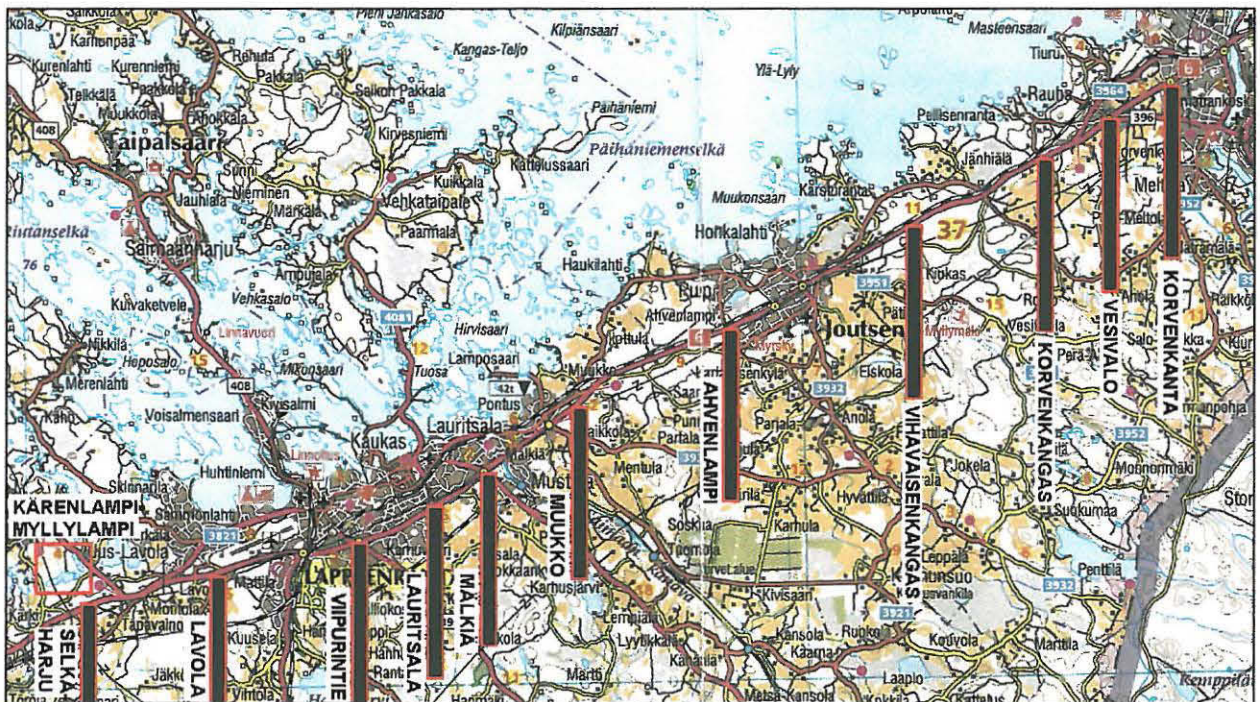


Valtatie 6 välillä Lappeenranta - Imatra kehittämissuunnitelma-alueen muinaisjäännösinventointi 2001



Timo Jussila



www.dlc.fi/~microlit

Kustantaja: Tielaitos Kaakkois-Suomen tiepiiri

Valtatie 6 välillä Lappeenranta - Imatra kehittämissuunnitelma-alueen muinaisjäännösinventointi 2001

Sisältö

Sisältö	2
Yhteenveto	2
Inventoinnin perustelu	3
Aikaisemmat tutkimukset	3
Inventoinnin suoritus	4
Selkäharjun alue	4
Myllylammen alue	5
Lavola-Viipurintie väli	6
Lauritsala-Mälkiä	6
Mustola-Muukko-Ahvenlampi	6
Lihavaistenkangas-Korvenkangas-Vesivalo	7
Lähteitä	7
Liitekartat	7

Yhteenveto

5 päivän maastotutkimus kesäkuussa 2001 Lappeenranta-Imatra välillä vt 6 tielinjasuunnitelma-alueella, sisältäen suunnitellut liittymät ja rinnakkaistiet. Maastotutkimus rajoittui täsmälleen suunniteltujen uusien tielinjojen ja teiden kohdalle, sekä niiden välittömään läheisyyteen.

Inventoinnin kustansi Tielaitoksen Kaakkois-Suomen tiepiiri.

Esihistoriallisia muinaisjäännöksiä ei tutkituilla tielinja-alueilla havaittu. Historiallisen ajan muinaisjäännöksinä havaittiin Salpalinjan rakenteita. On erittäin todennäköistä, että suunnitelma-alueen uusien tielinjojen kohdalla ja niiden välittömässä läheisyydessä ei ole kiinteitä muinaisjäännöksiä, Salpalinjaa lukuunottamatta.

Myllylammen eteläpäässä uusi vt 13 tielinja kulkisi Salpalinjan linnakkeen/tukikohdan läpi, sekä Myllylammen eteläpuolella Salpalinjan panssariesteiden ja kivilouhoksen päältä. Näiden paikkojen osalta olisi tielaitoksen oltava yhteydessä Museoviraston rakennushistorian osastoon ennen suunnitelman lukkoonlyömistä.

Inventoinnin perustelu

Museovirasto oli v. 2000 antamassaan lausunnossaan edellyttänyt tielinjasuunnitelma-alueen muinaisjäännösinventoinnin. Tärkeimpänä perusteena inventoinnille oli se että suunniteltu uusi liittymä Mikkeli-Lappeenranta tieltä valtatie 6:lle tulisi kulkemaan Kärenlammen ja Myllylammen välitse Myllylammen länsirantaa pitkin. Kärenlampi-Myllylampi on ollut muinaisen Saimaan lasku-uomana n. 4400-2700 eKr. Uoman molemmista suista, idässä Saimaan puolelta Ruto- lasta ja lännessä Jängynjärveltä tunnetaan useita kivikautisia asuinpaikkoja. Suunnitellusta tielinjasta 400 m länteen, Kärenlammen pohjoisrannalla on tutkimushistoriallisesti merkittävä Saksanniemen kivikautinen asuinpaikka. Suunniteltu tielinja kulkee siis Selkäharjun pohjois- puolella alueella, jossa se voi osua muinaisjäännöksen päälle.

Muualla uudet tielinjat ja liittymät ovat alueilla, jossa pyyntikulttuurin (kivi- pronssi- ja varhainen rautakausi) asuinpaikkoja ei nykytietämyksen mukaan voi olla, koska näille alueille ei ole ulot- tunut lähellekkään muinaisrantatasoja, joilta asutusta voisi löytää. Pyyntikulttuurin asuinpaikat ovat sijainneet aina aivan rannan tuntumassa. Sen sijaan ensimmäisen Salpausselän kankailla voi olla muita muinaisjäännöstyyppisiä, todennäköisimmin pyyntikuoppahankaita. Paikoin tielin- ja kulkee sellaisten alueiden halki, joissa on pieni mahdollisuus rautakautisten muinaisjäännös- ten olemassaololle.

Juuri ennen inventointiin ryhtymistäni tuli tietoon uusi kivikautinen asuinpaikka Luumäen Jur- valasta, aivan kuutostien varrelta. Tämä uusi asuinpaikka sijaitsee 74 m korkeustasolla Salpa- usselän etelärinteellä. Tämä korkeus vastaa alueella Yoldiameren ensimmäistä rantatasoa Y1 (Donner 1978, 1995). Mikäli tämä asuinpaikka on sijainnut meren rannalla on se Suomen van- hin asuinpaikka (n. 11500 vuotta vanha). On kuitenkin mahdollista, että Salpausselän edessä Jurvalassa on ollut jääkauden jälkeen 74 m korkeudelle ulottunut järviallas. Asiaa ei ole vielä luotettavasti tutkittu. Mikäli em. Jurvalan asuinpaikka on ollut Yoldia-meren rannalla, on muual- takin mahdollista löytää Y1 rannoilta asuinpaikkoja. Inventoitava tielinjasuunnitelman uudet pis- to- ja rinnakkaistiet leikkaavat Lauritsalassa, Mälkiässä ja Mustolassa Yoldian ylintä rantatasoa, joka näillä seuduilla on arviolta n. 70 m korkeustasolla.

Aikaisemmat tutkimukset

Myllylammen-Kärenlammen aluetta on aiemminkin tutkittu. Saksanniemessä kaivoi C.F. Mei- nander v. 1949. Asuinpaikan tarkasti Timo Miettinen Etelä-Karjalan inventoinnin yhteydessä v. 1974, sekä Matti Huurre v. 1976. Ei ole tietoa, kuinka laajalla alueella Kärenlammen ja Mylly- lammen tienoilla em. tutkijat ovat havaintoja tehneet. Allekirjoittanut kävi paikalla yhdessä ar- keologi Petro Pesosen kanssa v. 1992. Tuolloin kävelimme myös Myllylammen rannoilla, mutta emme varsinaisesti etsineet uusia muinaisjäännöksiä. Joitain koekuoppia tehtiin tuolloin aivan nykyisen rannan äärelle Myllylammen länsirannalle. Totesimme tuolloin Myllylammen rannat vähemmän sopiviksi kivikautisille asuinpaikoille, verrattuna Rutolan alueeseen heti Myllylam-

* Samaan aikaan lasku-uomana toimi altaan alkuperäinen Pielaveden uoma n. 4000 eKr. asti, jolloin Vuoksi puhke- si ja Pielaveden uoma kuivui. Kärenlammen lasku uoma oli aktiivi vielä Vuoksen puhkeamisen jälkeenkin. Uoman kynnys sijaitsee Kärenlammen ja Myllylammen välillä ja/tai Kärenlammen ja Jängynjärven välillä (Saarnisto 1970, Jussila 1999).

men pohjois- ja koillispuolella, josta tuolloin löysimme Hietarannan laajan asuinpaikka-alueen. Viimeksi kävin alueella v. 1998 Lappeenrannan perusinventoinnin yhteydessä. Tuolloin en kuitenkaan tutkinut maastoa tarkemmin nyt kyseessä olevan tielinjasuunnitelman kohdalla. Ruto-
lan alueella on tarkastuksia tehnyt arkeologi Jukka Luoto Etelä-Karjalan Museosta. Em. tutkimuksista on raportit Museoviraston arkeologian osaston topografisessa arkistossa. Alueella ovat havainnoineet em. lisäksi ainakin arkeologit Ch. Carpelan ja Ari Siiriäinen 1970-luvulla.

Viipurintien liittymän länsipuoliselta alueelta, Myllymäestä (ei tarkempia löytötietoja) on löydetty rautakautinen soikea kupurasolki (KM 16858). Liikuin alueella v. 1998 inventoinnin yhteydessä. Alueella ovat viimeksi (v. 2000/2001) käyneet rautakautta etsimässä Lappeenrannan Kauskilla kaivaneet arkeologit Ville Laakso ja Antti Bilund. Mitään muuta esihistoriaan viittaavaa ei jo varsin "pengotulla" Myllymäen alueella ole kuitenkaan havaittu.

Muualta kuin Kärenlammelta ja Myllymäestä ei tielinjasuunnitelma-alueen liepeiltä ole tullut tietoon mitään esihistoriaan viittaavaa, mistä syystä arkeologeja ei ole aiemmin näillä alueilla käynyt havaintoja tekemässä.

Inventoinnin suoritus

Inventoinnin maastotyöt tein 25.-29.6.2001. Selkäharjun liittymän ja Myllylammen alueella vietin lähes kaksi täyttä työpäivää. Muun ajan kuljin Salpausselän hiekkakangasalueilla pyyntikuoppia etsimässä, sekä alueilla joissa suunnitellut tielinjat leikkavat arvioidun Yoldia 1 rantatason. Satunnaisesti tarkastin joitain peltoalueita rautakautisten muinaisjännösten varalta.

Odotukset uusien muinaisjännösten löytymisestä ennen inventointia olivat "neutraalit". Suuria odotuksia ei työhön ryhdyttäessä ollut ja mahdollisuudet uusien paikkojen havaitsemiselle oletin suhteellisen vähäisiksi, mutta kyllä mahdollisiksi. Kärenlammen-Myllylammen maaston tunsin ennestään, joskaan tarkempia tutkimuksia en siellä ollut aiemmin tehnyt. Muualla muinaisjännösten, lähinnä pyyntikuoppien, löytyminen vaikutti mahdolliselta. Joskin hyvän pyyntikuoppamaaston määrä alueella on valtava verrattuna kapeaan tarkastettavaan tielinjamaastoon, joten todennäköisyys muinaisjännöksen osumiselle uusien tielinjojen liepeille ei ollut suuri.

Selkäharjun alue

Tielinjat oli jo osin merkitty maastoon käydessäni paikalla. Liittymän eteläpuolinen uusi tie kulkee aluksi kangasmaastossa, jossa nyt aurattua metsämaata. Sittemmin maaperä soista ja alempana kuusi-lehtipuu valtaista tiheää sekametsää. En havainnut mitään muinaisjännöksiin viittaavaa.

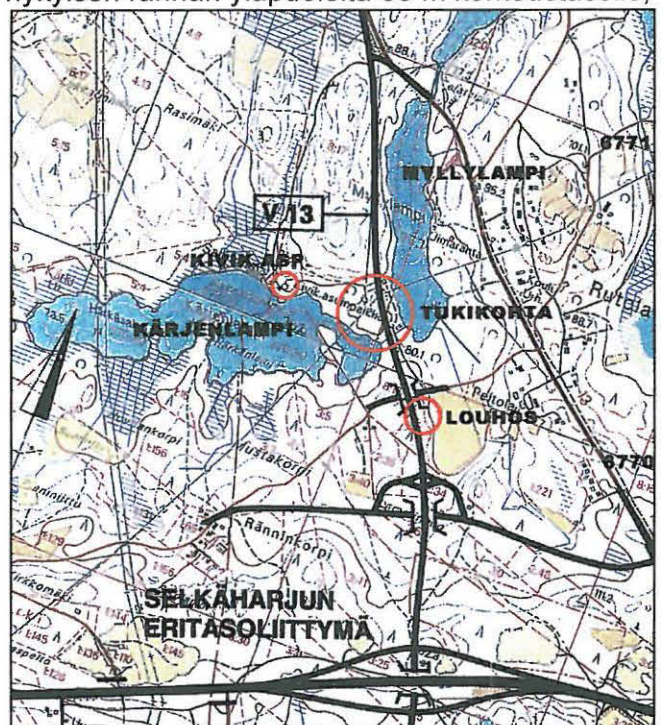
Pohjoispuolella uusi vt 13 linjaus kulkee ensin kangasmaastossa sitten kuusivaltaisessa hiekkahietapohjaisessa metsässä. Juuri ennen (etelästä tultaessa) Rännikorven suunniteltua liittymää ja alikulkua on komea postglasiaali rantatörmä, jossa maaperä hienoa hiekkaa/hietaa. Tein törmälle joitain koekuoppia. Törmä lienee jääkauden jälkeisen jääjärven törmä. Teoriassa (mikäli em. Jurvalan uusi asuinpaikka on Y1 rannalla) olisi tällä rannalla voinut olla jo asutusta.

Paikka on kuitenkin heti jääkauden päättymisen jälkeisiä olosuhteita ajatellen (jään reuna heti Savitaipaleen takana) melkoisen karu ja kylmä pohjoisrinne. Vaikka asutusta olisikin jo ollut Salpausselän etelärinteellä, tuskin sentään jyrkän ja syvän pohjoispuolisen rannan äärellä. Kysymys on vielä kuitenkin sangen teoreettinen. Ei havaintoja muinaisjäännöksistä.

Myllylammen alue

Muinaisen Saimaan, Suur-Saimaan, korkein ranta on ulottunut Myllylammella korkeimmillaan ja lyhytaikaisesti n. 82.5 m korkeudelle. Suur-Saimaan korkein rantatörmä on alueella 81 m korkeudella. 77 m korkeudelle vesi on Saimaassa laskenut ajan laskun alkuun mennessä. Saimaan lasku-uoma Myllylammen-Kärenlammen välillä on umpeutunut kivikauden lopulla n. 2600 eKr. veden laskettua alle 79 m korkeustason (Jussila 1999, Saarnisto 1970). Pyyntiasuinpaikkoja on siis löydettävissä n. metrin nykyisen rannan yläpuolelta 83 m korkeustasolle, todennäköisimmin korkeusväliltä 79-83 m.

Vt 13 uusi linjaus kulkee uudesta Rännikorven liittymästä nykyiselle linjalle pohjoisessa suuren osan matkastaan muinaisen Saimaan rantatasoilla. Heti em. Rännikorven liittymän pohjoispuolella, peltoaukean lounaispuolella on pienialainen hiekkainen maa-alue, muinaisen lahden lounaispohjukassa n. 82-85 m korkeusvälillä. Hiekkaisen harjanteen pohjoispäässä on vanha hiekanottoaika ja paras mahdollinen asuinpaikkakohta on viety pois (tosin hiekka-alue on ehkä hieman liian korkealla muinaiseen Saimaaseen nähden). Tarkastin vanhan kuopan laitoja kaivamalla, sekä ympäristöä koekuopin saamatta havaintoja esihistoriasta.



Pellon laittaa pohjoisemmaksi mentäessä maaperä muuttuu (alempana) savespi-toisemmaksi ja kiviseksi moreeniksi, topografialtaan jyrkäksi. Paikoin kallio ulottuu pintaan. Tein koekuoppia rintein laelle. Lähempänä Rännikorven tietä on uudella tielinjalla **kivilouhos**, josta lienee louhittu Salpalinjan panssariestekiviä.

Myllylammen-Kärenlammen kannaksen ja nykyisen Rännikorventien välinen alue on pusikkoista ja sekoittunutta, osin vanhaa peltoa ja pihamaata tms. Tein alueelle muutamia koekuoppia. Em. kannaksen eteläosan maasto on alavaa ja kosteaa ja sen poikki kulkee ehjä **panssariestekivikko**. Kannaksen keskellä on kalliainen mäki. Se on louhittu "ontoksi". Paikalla on **Salpalinjan tukikohta**. Kalliolla on panssarikupuja ja ampuma-aukkoja, sekä juoksuautoja. Luolaston suuaukko on itärinteessä. Koko kannaksen ala on joko soista ja alavaa tai täysin myllättyä kalliosta maastoa. Mitään esihistoriaan viittaavaa en kannaksella havainnut. Kannaksen itäosa ja siten suuri osa Salpalinjan tukikohdasta on jäämässä uuden vt 13 tielinjan alle.

Kannaksen koillisosassa on vanhan myllyn tms. kivirakennuksen raunio. Kannaksen pohjois-osan halki kulkee vanha uittokouru, joka on lähes hajalle lahonnut. Kannaksen pohjoispuolella,

Myllyjärven länsipuolella maasto nousee jyrkästi. Rinteessä on Salpalinjan juoksuhautoja ym. kuoppia. Myllylammen länsirannalla suunniteltu tielinja leikkaa Muinais-Saimaan rantapintoja. Topografia on kuitenkin monin kohdin liian jyrkkä asuinpaikalle, mutta paikoin kelvollinen. Maaperä alueella on kuitenkin hyvin kivistä moreenia ja lähellä Myllylammen rantaa, tasanteella turvepeitteistä korpimaata. Tein alueelle runsaasti koekuoppia 85 m korkeustason ja Myllylammen välille. Mitään esihistoriaan viittaavaa en havainnut. Alueen maaperä ja topografia on pyyntiasuinpaikoille huonosti soveltuva. Nykyisen vt 13 läheisyydessä Myllylammen länsirannalla maaperä muuttuu n. 80 m korkeustasolla vähäkivisemmäksi ja hiekkaisemmaksi. Paikalla on Salpalinjan juoksuhautoja. Tein paikalle useita koekuoppia. Mitään esihistoriaan viittaavaa en havainnut.

Lavola-Viipurintie väli

Selkäharjun-Lavolan välillä tarkastin vähäisten uusien tielinjojen ja liittymien paikkoja pistokokein havaitsematta mitään mainitsemisen arvoista. Maasto alueella ei ole erityisen tyypillistä minkään tyyppin muinaisjäännöksille. Alue on varsin rakennettua, osin peltoa.

Lauritsala-Mälkiä

Lauritsalan eritasoliittymän eteläpuolella, Ämmänmäen itäpuolella uusi rinnakkaistielinja leikkaa 70 m korkeustason, oletetun Y1 rantataso. Maasto ja kasvillisuus on kuitenkin paikallisen laatuinen, että havaintojen tekeminen oli hyvin vaikeaa. Tein alueelle muutamia koekuoppia havaitsematta mitään esihistoriaan liittyvää. Paikalla on ollut Y1 vaiheessa lyhytaikaisesti kuivuva matala lahti, joka ei ehkä ole olosuhteiltaan ollut erityisen "miellyttävä" pyyntikulttuurin asuinpaikka-alue. Maaperä alueella on hienoainesmoreeni.

Mustola-Muukko-Ahvenlampi

Muukon eritasoliittymästä Mustolaan suunnitellun uuden tien länsipää Mustolassa leikkaa 70 m korkeustason juuri ennen liittymistä nykyiseen katuverkkoon. Paikalla on n. 70 m tasolla muinainen hiekkainen niemeke, joka olisi topografialtaan oiva asuinpaikalle. Tein suppealle alueelle useita koekuoppia, mutta en havainnut mitään esihistoriaan viittaavaa. Kauempana idässä tielinjan maasto on kallioista. Havaitsin avokallion itäpuolella moreenimaassa vanhan maakelarin jäännökset. paikalla on 2 x 2,5 m laajuinen ja vajaan metrin syvä kuoppa, jossa on näkyvissä yhdellä laidalla kuoppaan johtavan porrasaskelmien jäännökset. Kuoppa on resentti eikä se ole muinaisjäännös.

Muukon eritasoliittymän alue, erityisesti sen itäpuolinen alue on Salpausselän harjan kangasmaastoa ja siten oivaa pyyntikuoppamaastoa. Kävelin suunniteltujen uusien rinnakkaiseiden alueet läpi lähes kokonaan, havaitsematta mitään mainitsemisen arvoista. Havaintomahdollisuudet olivat alueella hyvät.

Lihavaistenkangas-Korvenkangas-Vesivalo

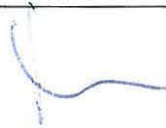
Lihavaistenkankaan eritasoliittymävarausalueen maasto on tasaista kangasta, joskin puusto mäntyvesakkoa ja nuorta tiheää männikköä. En havainnut alueella mitään mainittavaa.

Korvenkankaan liittymän alueella ja sen länsipuolella, vt 6:n pohjoispuolisen rinnakkaistien alueella on erinomaista pyyntikuoppamaastoa, Suppakuoppia, paikoin kamé maastoa. En havainnut kuitenkaan mitään mainitsemisen arvoista.

Kilometrin verran Vesivalon eritasoliittymästä länteen, vt 6:n eteläpuolella olevan informaatio-kioskin kohdalla on rinnepellossa runsaasti palanutta luuta eri kokoisina murusina, suurimmillaan peukalon kokoisina fragmentteina. Luuta on pellossa, sen yläreunassa kioskin itäpuolelle n. 300 m matkalla, sekä kioskin kohdalla ja vielä länsipuolellakin. Luu ei ole samalla tavoin palanutta kuin yleensä esihistoriallisilla asuinpaikoilla ja se vaikuttaa nykyajan tuotteelta. Mitään esihistoriaan liittyvää en pellossa, peltoteillä ja viereisellä auratulla hakkuuaukealla havainnut. Kyseessä ei ilmeisesti ole esihistoriallinen asuinpaikka. Varmuuden vuoksi analysoitan luunäytteet osteologilla myöhemmin kesällä.

Vesivalon-Korvenkannan välillä uusi rinnakkaistie kulkee peltomaastossa, jota en tarkemmin tutkinut. Mitään syytä en nähnyt havainnoida peltoaukeata tarkemmin.

Espoossa 12.7.2001



Timo Jussila
Mikroliitti Oy

Kotitontuntie 17 F, 02200 Espoo

Lähteitä

- Donner J, 1978: Suomen kvartäärigeologia. Helsingin Yliopisto, Geologian laitos, Geologian ja Paleontologian osasto, Moniste N:o 1.
- Donner J, 1995: The Quaternary history of Scandinavia. World and regional geology 7. Cambridge University Press.
- Jussila T, 1999: Saimaan kalliomaalausten ajoitus rannansiirtymiskronologian perusteella. Kivikäs & Jussila & Kupiainen: Saimaan ja Päijänteen alueen kalliomaalausten sijainti ja synty aika. Kalliomaalausraportteja 1/1999. Kopijyvä kustannus, Jyväskylä.
- Saarnisto M, 1970: The late Weichselian and Flandrian History of the Saimaa Lake Complex. Comm. Phys.-Math. Vol 37.

Liitekartat

Tielaitoksen suunnitelmakartat 1-7

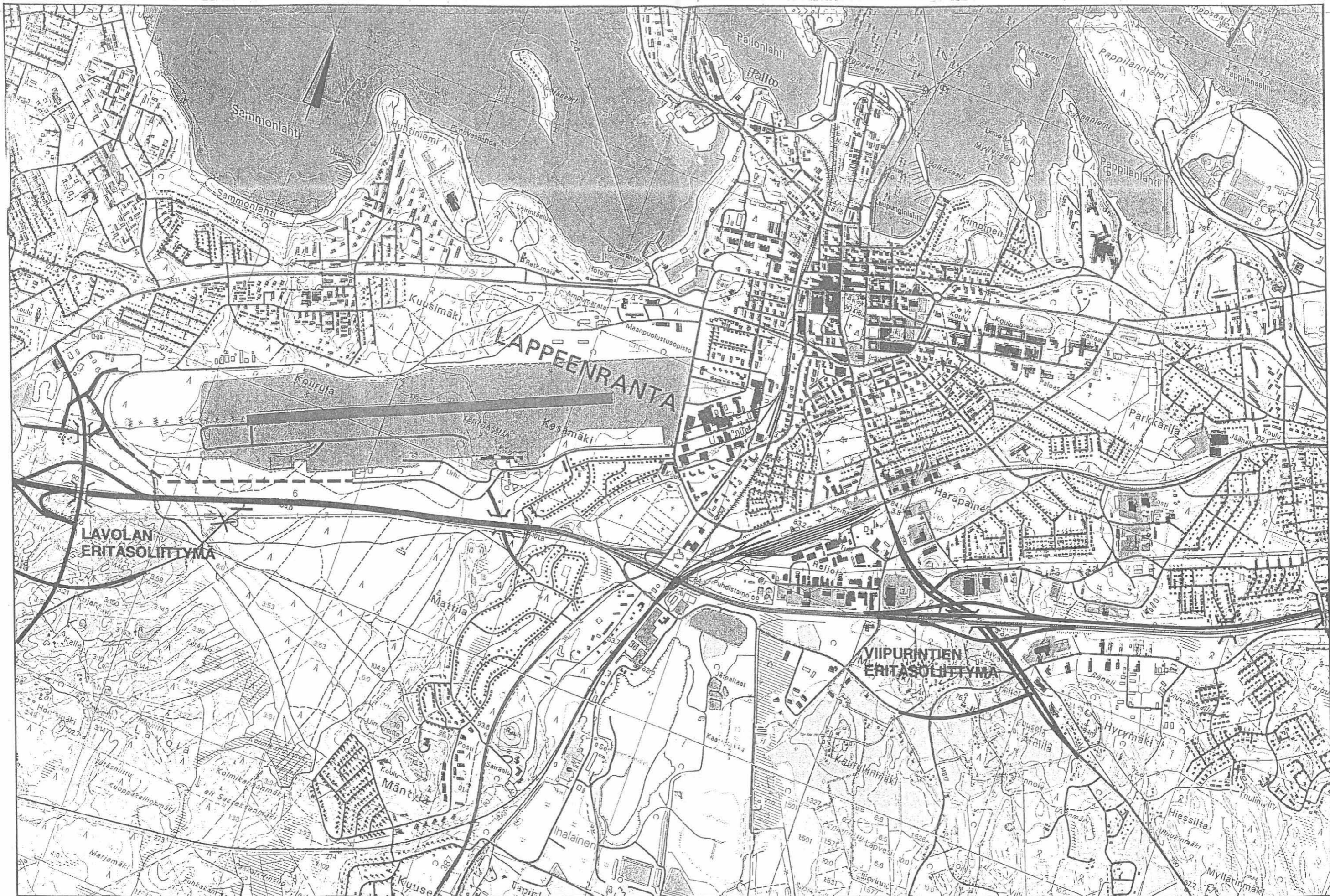
1 = alueen länsiosa, Selkäharju

7 = alueen itäosa, Imatra.



Mustat lehdet tulevat verkossa

SELKÄHARJUN ERITASOLIITTYMÄ





**LAURITSALAN
ERITASOLIITYMÄ**

**MALKIAN
ERITASOLIITYMÄ**

Il-ajoradan sijainti
määritetään jatko-
suunnittelussa

**MUUKON
ERITASOLIITYMÄ**



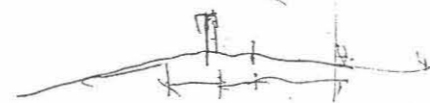
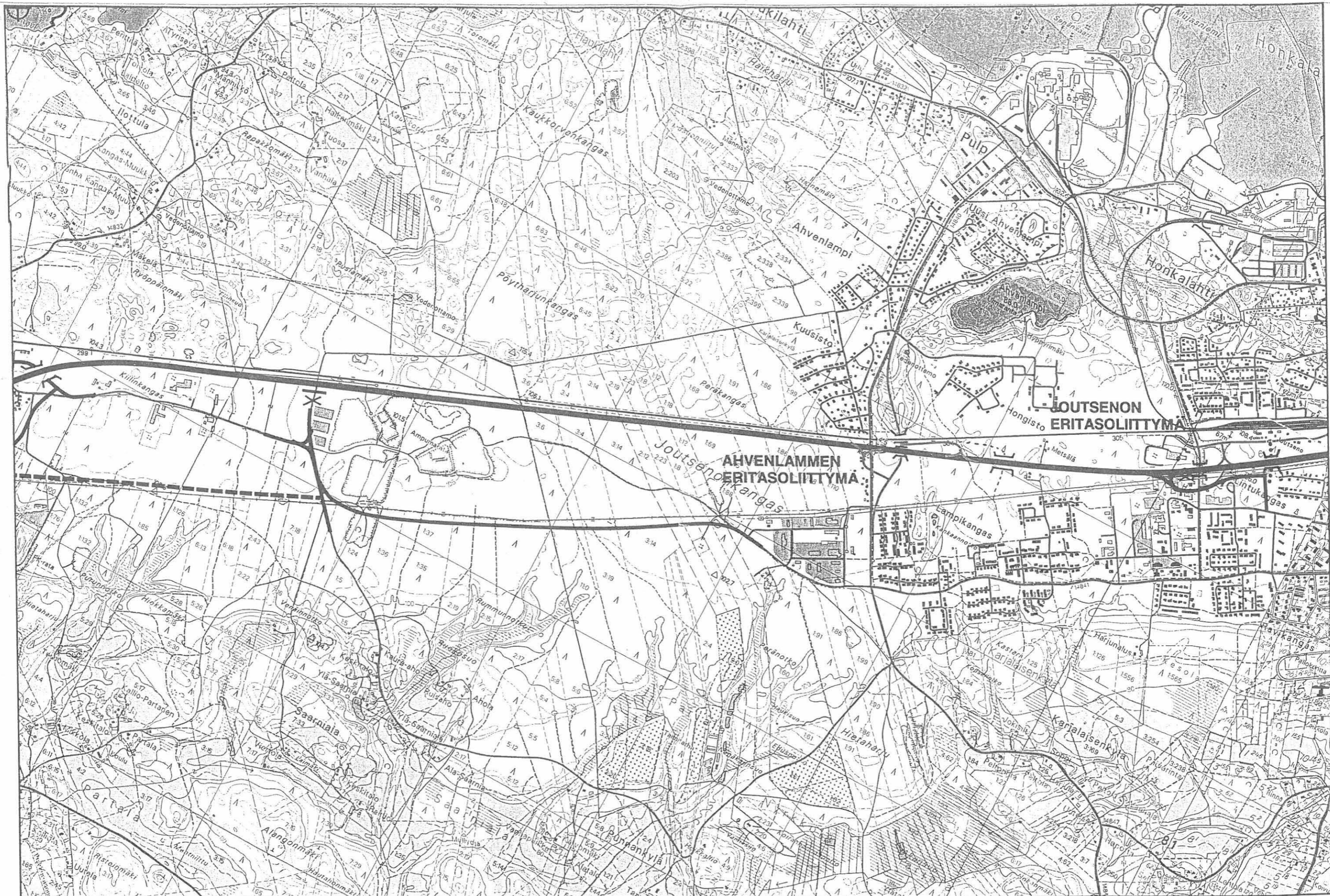
Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri



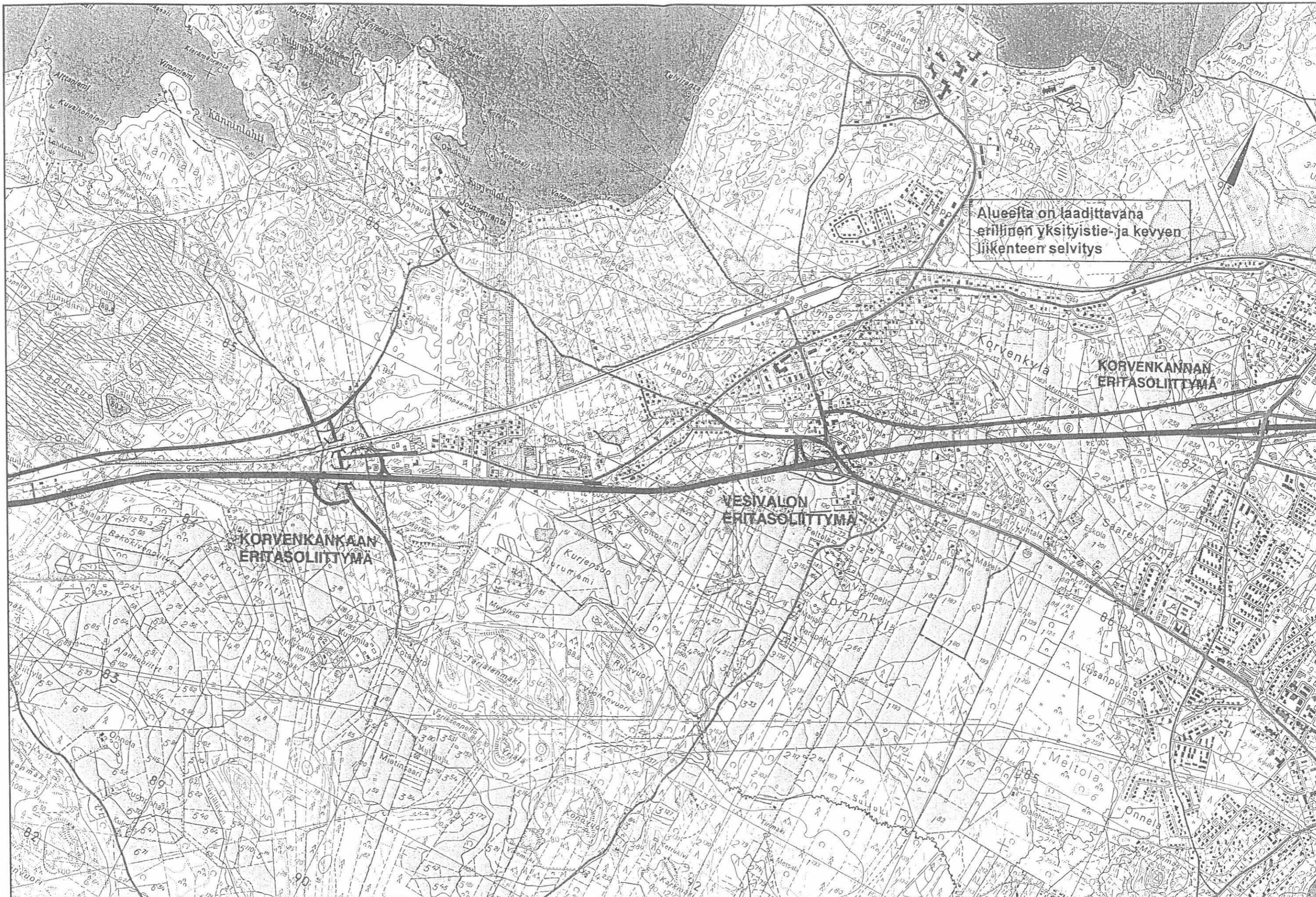
2000

Valtatie 6 välillä Lappeenranta - Imatra
Nykyisen tien kehittämissuunnitelma

Liite 1.3
Tavoiteverkko
1:20 000







Alueelta on laadittavana erillinen yksityistie- ja kevyen liikenteen selvitys

KORVENKANKAAN ERITASOLIITTUMA

VESIVALON ERITASOLIITTUMA

KORVENKANKAAN ERITASOLIITTUMA



Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri



2000

Valtatie 6 välillä Lappeenranta - Imatra
Nykyisen tien kehittämissuunnitelma

Liite 1.6
Tavoiteverkko
1:20 000

