

## Liikenne kasvaa, sujuvuus-, turvallisuus- ja ympäristöongelmat lisääntyvät entisestään

Valtatien keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 2007 oli 5300 – 9900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä on suuri 1100 – 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa (15-21 %). Arkisin raskaan liikenteen osuus on peräti 20-26 prosenttia. Liikenteen on arvioitu kasvavan vuoteen 2040 mennessä 54 prosenttia, jolloin suunnittelualueen liikennemäärä olisi 8600 – 14800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä olisi 2100 – 2800 ajoneuvoa vuorokaudessa (18-24 %).

Tehdyistä useista pienistä parantamistoinenpiteistä huolimatta valtatie ei suunnittelualueella täytä päätieverkolle asetettuja tavoitteita. Laatutason puutteista aiheutuvat ongelmat niin kansainväliselle, valtakunnalliselle kuin paikallisellekin liikenteelle tulevat jo lähivuosina lisääntymään voimakasti liikennemäärän kasvun myötä.

Tien nopeusrajoitus on erityisesti Utissa liian alhainen ja poikkeaa totutusta valtatietasosta. Sujuvuusongelmat näkyvät suuresta liikennemäärästä johtuvina huoina ohitusmahdollisuuksina sekä ongelmina liittyä sivusuunnista valtatieliikenteeseen. Valtatieliikenteessä vähintään tyydyttävän palvelutason osuus laskee nykytilanteen 91 prosentista vuoteen 2040 mennessä 71 prosenttiin. Ruuhkautuminen häiritsee hen-

kiläautoliikenteen lisäksi elinkeinoelämän kuljetuksia sekä joukkoliikennettä.

Liikenneturvallisuutta huonontavat ruuhkautuvuuden lisäksi useat tasoliittymät, joista monet ovat nelihaaraliittymiä. Alhaisen ajonopeuden aiheuttamat ohitus-tarpeet yhdessä vastaantulevan liikenteen suuren määrän kanssa lisäävät vaarallisia ohitustilanteita erityisesti Tykkimäen ja Utin välillä. Suunnittelualueella on viime vuosina tapahtunut keskimäärin 4,8 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuosittain. Onnettomuuksissa on kuollut keskimäärin yksi henkilö vuosittain. Tiesuus on Suomen valtateiden keskiarvoa vaarallisempi.

Lähialueen asutus kärsii liikennemelusta. Nykyisin päivämelun (7-22) yli 55 dB:n alueella asuu 40 asukasta, joista 4 altistuu yli 65 dB:n melulle.

Liikenne aiheuttaa jatkuvan pilaantumisriskin tärkeälle pohjavesialueelle, jonka vettä käyttää 130 000 ihmistä.

Valtatien estevaikutus on suurimmillaan Utin kylän kohdalla.

Puutteelliset liittymät ja rinnakkaistien puute hankaloittavat maankäytön toimivuutta ja kehittämistä.

## Valtatie parannetaan nykyiselle paikalleen

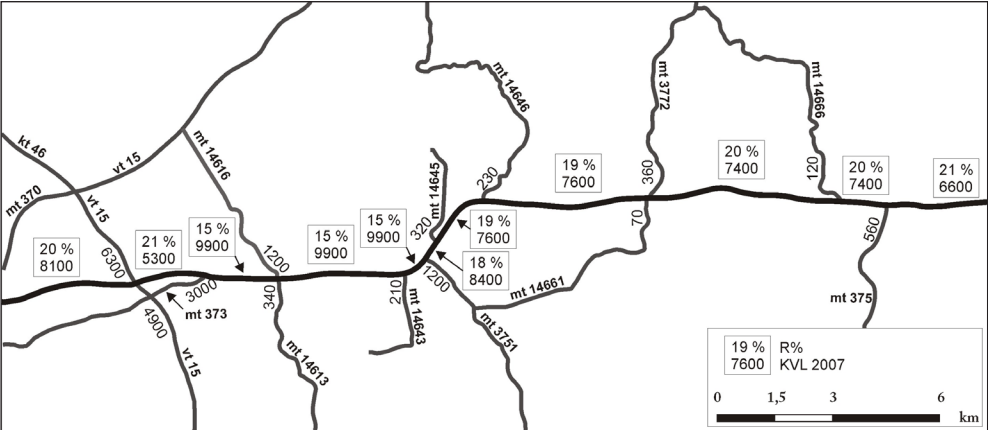
Yleissuunnittelun alkuvaiheessa tutkittiin valtatieen pääsuunnaksi ympäristövaikutusten arviointimenetellyssä tutkitut vaihtoehdot. Vaihtoehdossa 1 valtatie parannetaan lähestulkoon nykyisellä paikallaan. Vaihtoehdossa 1A valtatieta siirretään Tykkimäen kohdalla pohjoisemmaksi. Vaihtoehto 2 kulkee Hyppälän peltojen yli ja ohittaa Utin kylän radan varressa. Vaihtoehto 2A siirtyy radan varteen Lepolan hautausmaan jälkeen. Vaihtoehto 2B palaa nykyiselle valtatielle Metson kohdalla ja vaihtoehto 2C lähellä Kaipiaista. Vaihtoehto 3 kulkee Utin kylän läpi ja jatkaa siitä vaihtoehdon 2B tai 2C mukaisesti.

**Vaihtoehtojen vertailun jälkeen valtatie päätettiin parantaa nykyisellä paikallaan (ve1).** Nykyisellä paikalla parantaminen turvaa Utin kylärakenteen ja palvelujen säilymisen ja on myös saanut eniten paikallisten asukkaiden kannatusta. Samalla vältetään uuden tielinjan ihmisille, luonnolle ja maisemalle aiheuttamilta haitoilta. Nykyisellä paikallaan parantaminen mahdollistaa rakentamisen useassa vaiheessa.

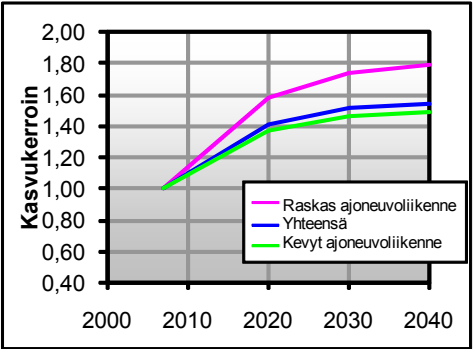
## Valtatie 6 rakennetaan nelikaistaiseksi eritasoliittymin varustetuksi päätteiksi

- Valtatie 6 rakennetaan nelikaistaisena eritasoliittymin varustettuna tienä Tykkimäestä Kaipiaisiin. Kuivalan mutkan oikaisun kohdalla valtatieta siirretään enimmillään noin 150 metriä nykyisen tien eteläpuolelle. Muualla valtatie parannetaan nykyisellä paikallaan.
- Valtatielle voidaan asettaa nopeusrajoitus 100 km/h lukuun ottamatta Utin linnakkeen ja Kuivalan välistä noin 3,5 kilometrin mittaista osuutta sekä suunnittelualueen

- itäpäättä, jossa nopeusrajoitus tulee olemaan 80 km/h.
- Uuden valtatieen poikkileikkaus on nelikaistainen keskikaiteellinen tie 2x9,5/7,0 metriä lukuun ottamatta Utin kohtaa, jossa valtatie alustava poikkileikkaus on noin 3,5 kilometrin matkalla nelikaistainen kapealla keskikaistalla varustettu tie 2x9,75/7,5 metriä.
- Valtatielle rakennetaan eritasoliittymät Tykkimäkeen, Uttiin ja Metsoon.



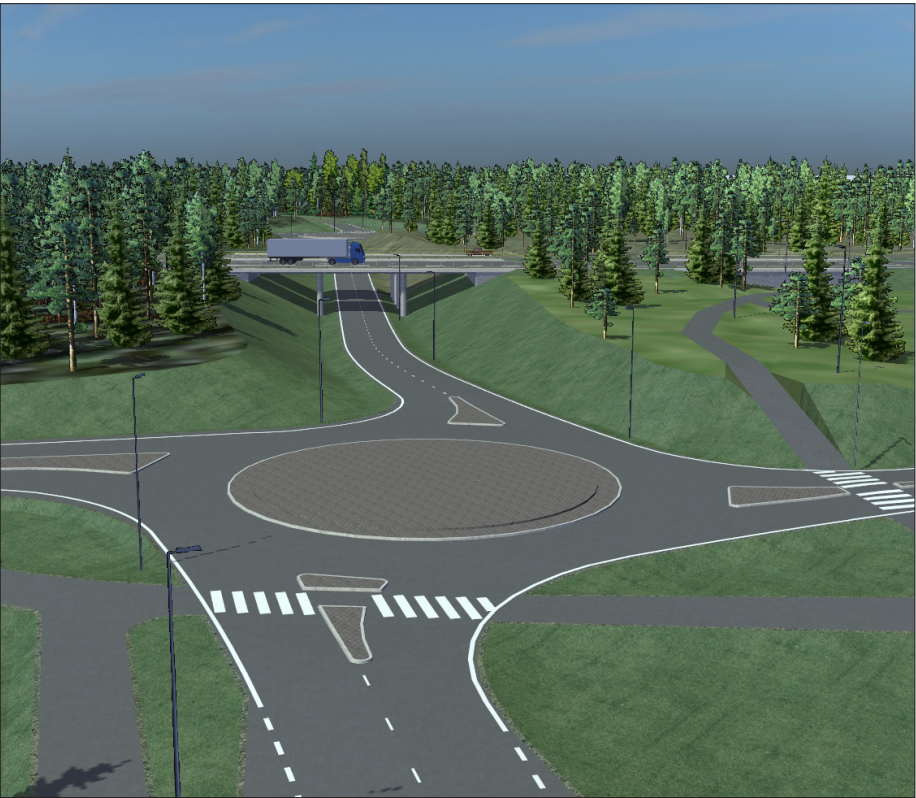
Nykyinen keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL 2007) ja raskaan liikenteen osuus (R%).



Liikenteen on arvioitu kasvavan vuoteen 2040 mennessä keskimäärin 54 prosenttia. Raskaan liikenteen kasvudotus on 79 prosenttia.

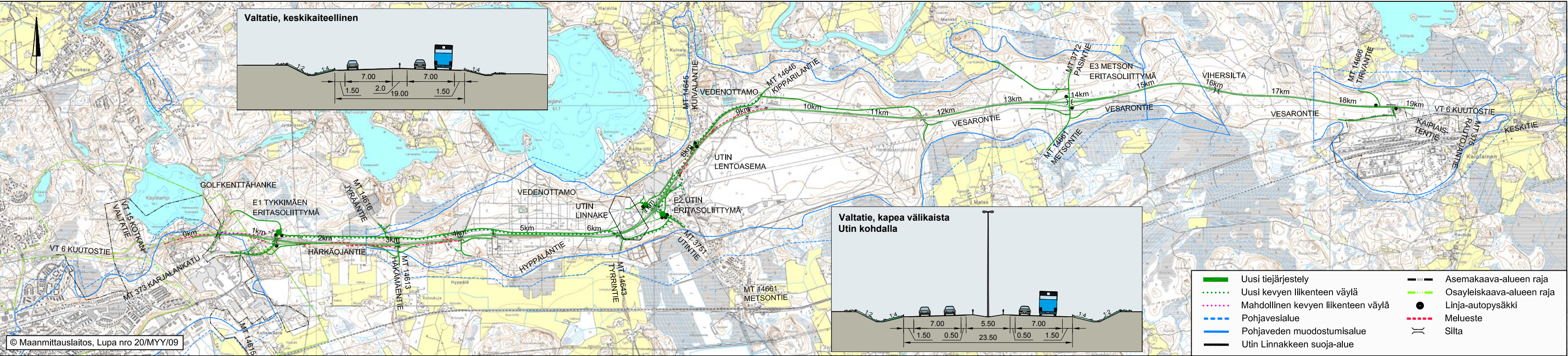
tehdään yleissuunnitelman periaatteiden mukaisesti.

- Eritasoliittymät sekä valtatie Tykkimäen, Utin ja Kaipiaisen kohdalla valaistaan.
- Valtatielle rakennetaan pohjavedensuojaus yhteensä noin 14 kilometrin matkalle, josta osa on nykyisen suojauksen korvaamista uudella.
- Meluesteitä rakennetaan yhteensä noin 4,7 kilometrin matkalle.
- Huolellisella tieympäristön käsittelyllä varmistetaan tieratkaisujen sopivuus ympäristöönsä. Huomiota kiinnitetään erityisesti suojeltaviin ja uhanalaisiin lajeihin.
- Valtatien molemmille puolille rakennetaan riista-aita Tykkimäestä Tirvantien liittymään. Eläinten kulkuyhteyksin turvaamiseksi Kivistönmäkeen rakennetaan vihersilta.



Utissa paikallinen maankäyttö kytketään eritasoliittymään kiertoliittymien kautta.

*Raskas liikenne jonouttaa valtatieliikenteen.*



Tieosuuden parantaminen tukee pääteiden kehittämisen toimintalinjojen mukaisten tavoitteiden toteutumista. Valtatien parantamisen jälkeen liikenne Tykkimäen ja Kaipiaisen välillä on sujuvaa ja turvallista pitkälle tulevaisuuteen. Pohjavesien pilaantumisriski on pienentynyt merkittävästi ja liikenteen meluhaitat ovat vähentyneet liikenteen kasvusta huolimatta.

- Valtatien 6 parantaminen turvaa liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden pitkälle tulevaisuuteen ja palvelee raskaan liikenteen toimintaedellytyksiä ja aikataulujen pitävyyttä sekä lyhentää matka-aikoja.
- Tieosuuden merkittävimmät liikenneturvallisuusongelmat poistuvat ja onnettomuuksien vakavuudet pienenevät. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 33 prosenttia ja liikennekuolemat 45 prosenttia.
- Valtatien ruuhkaisuus poistuu lähes kokonaan.
- Rinnakaistiestön kehittäminen parantaa paikallisen liikenteen olosuhteita.
- Uudet järjestelyt mahdollistavat linja-autoreittien järjestelyn hyvin lyhytmatkaista koululais- ja asiointiliikennettä palvelevaksi.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytykset sekä matka-aikojen ennustettavuus paranevat.
- Järjestelyt turvaavat hyvät, selkeät ja turvalliset yhteydet päätieltä asuin- ja työpaikka-alueille.
- Yleissuunnitelmaratkaisu vastaa maankäytön suunnitelmia ja tavoitteita sekä tukee maankäytön kehittämistä.
- Pohjavesisuojaus vähentää valtakunnallisesti merkittävän pohjavesialueen pilaantumisriskiä huomattavasti.
- Liikenteen aiheuttamat meluhaitat vähenevät. 55 dB päivämelualueella (7-22) asuvien määrä vähenee liikenteen voimakkaasta kasvusta huolimatta nykyisestä 40 asukkaasta 15 asukkaaseen.
- Liikenteen aiheuttamat este-, päästö- ja viihtyisyshaitat vähenevät.
- Liikennejärjestelyt tukevat Utin kyläyhteisön säilymistä.
- Luonnon monimuotoisuus säilyy luontokohteiden suojelun, kompensaaation ja tieympäristön toimenpiteiden avulla.
- Valtatien leventämisen ja uusien väylien rakentamisen alta joudutaan lunastamaan metsätalousmaata. Eri-tyisesti rinnakaistien rakentaminen pirstoo jonkin verran metsäkiinteistöjä. Yhteydet valtatielle ja osittain myös valtatie poikki pitenevät jonkin verran.
- Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 1,6.
- Hanke lisää elinkeinoelämän kuljetusten taloudellisuutta ja parantaa yritysten kilpailukykyä sekä tukee maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämistä alueella.

Hankkeen kustannusarvio on 59,4 miljoonaa euroa, josta lunastus-, korvaus- ja tietoisituskustannusten osuus on 1,1 miljoonaa euroa (maku ind. 116,9; 2005=100). Hankkeen kustannukset tulevat lähes kokonaan Tiehallinnon vastattavaksi.

Eläinten kulkuyhteyksien turvaamiseksi Kivistönmäkeen rakennetaan vihersilta.



### Jatkotoimenpiteet

Yleissuunnitelma on maantielain mukaan käsiteltävä suunnitelma, jonka Tiehallinto tai liikenneministeriö hyväksyy kuultuaan lausunnonantajia ja asiansajia. Tiehallinto pyytää lausunnot keskeisimmiltä sidosryhmiltä. Kouvolan kaupunki asettaa yleissuunnitelman yleisesti nähtäville ja suunnitelmasta voivat esittää mielipiteensä kaikki, joiden etua tai oikeutta suunnitelma koskee. Hyväksymispäätös on tavoitteena laatia viimeistään alkuvuodesta 2010. Hyväksymispäätöksessä tehdään päätös tien sijainnista, poikkileikkauksesta ajoratojen ja kaistojen lukumäärän tarkkuudella sekä eritasoliittymien pai-

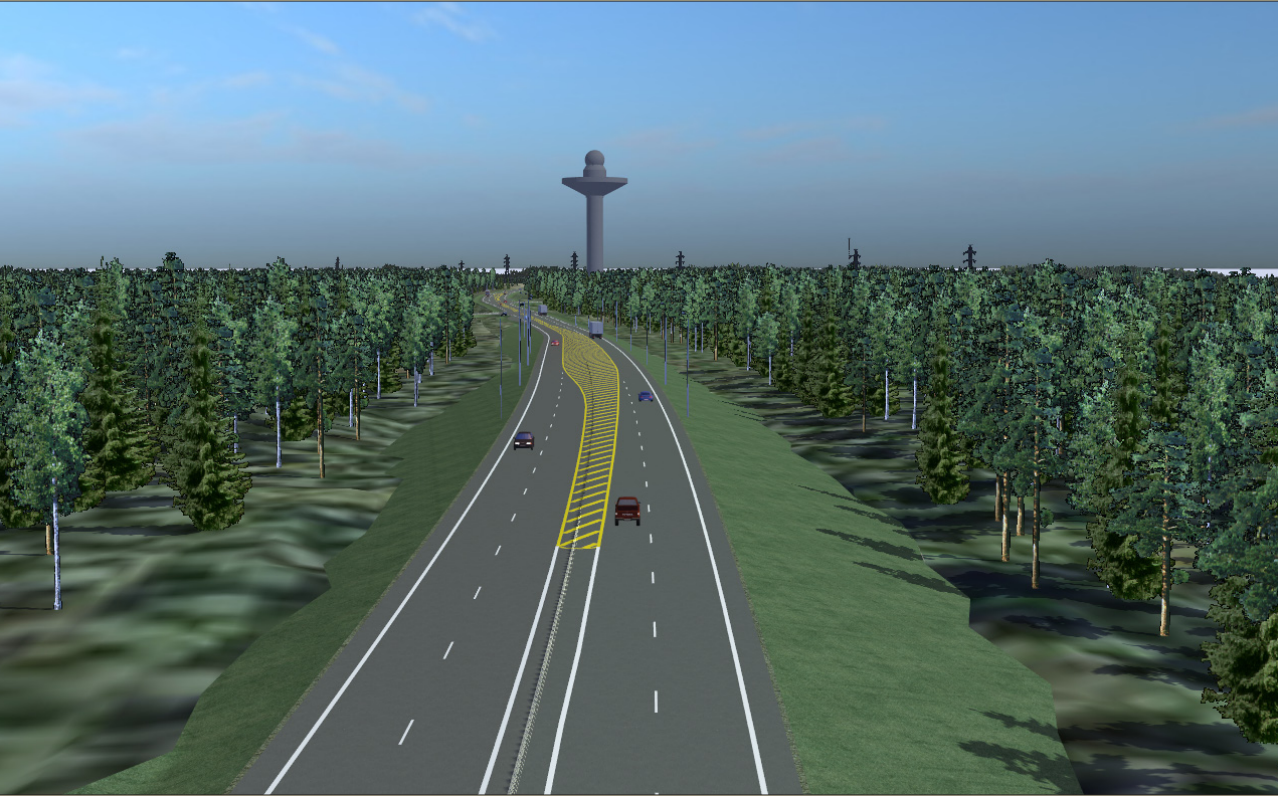
koista. Niistä ei voi olennaisesti poiketa tiesuunnitelmavaiheessa. Hyväksymispäätös edellyttää, että yleissuunnitelma on yhdenmukainen alueen oikeusvaikutteisten maakunta- ja yleiskaavojen kanssa. Hyväksymispäätös saa lainvoiman, ellei siitä valitusajan kuluessa ole tehty valaistusta.

Hanke ei tällä hetkellä sisälly mihinkään toteuttamisohjelmiin. Rakentamisen edellyttämän tiesuunnitelman laatiminen käynnistetään silloin, kun hankkeen toteuttaminen näyttää todennäköiseltä. Tiesuunnitelmavaiheessa ratkaisut suunnitellaan yksityiskohtaisesti ja

suunnitteluun voivat vaikuttaa kaikki halukkaat. Rakentaminen kestää kahdesta kolmeen vuotta.

Liikennejärjestelyjen periaatteet tullaan tarkentamaan ja mahdollisesti osin myös tarkistamaan Kouvolan yleiskaavaa laadittaessa.

Nelikaistainen osuus lopetetaan ennen Tirvantien liittymää Kaipiaisissa.



### Lisätietoja:

**Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri**  
Projektipäällikkö Pekka Hämäläinen  
pekka.hamalainen@tiehallinto.fi  
puh. 020 422 6527

**Sito-yhtiöt**  
Projektipäällikkö Matti Romppanen  
matti.romppanen@sito.fi  
020 747 6740

Hankkeen internet-sivut ovat osoitteessa [www.tiehallinto.fi/vt6tykkimaki-kaipiainen](http://www.tiehallinto.fi/vt6tykkimaki-kaipiainen)

## Valtatien 6 parantaminen välillä Tykkimäki - Kaipiainen Yleissuunnitelma

Valtatie 6 on osa yleiseurooppalaista TEN-tieverkkoa yhdistää itäisen Suomen Etelä-Suomeen. Yhteys on tärkeä teollisuuden kuljetuksille sekä matkailulle. tärkeällä Kaakkois-Suomen tieverkon selkärangana toimivalla valtatiellä 6 on merkittävä rooli seudullisen ja osin myös paikallisen liikenteen välittäjänä. Kansainvälisesti merkittävä valtatie välittää rajaliikennettä Nuijamaalta ja

Yleissuunnittelun lähtökohtana toimi vuonna 2007 valmistunut ympäristövai- kutusten arviointimenettely. Kouvolan kaupungin alueelle sijoittuva 19 km pitkä suunnittelualue alkaa Käyrälammen eritasoliittymän ja Tykkimäen liittymän välistä ja päättyy Tirvantien liittymän jälkeen Kaipiaisen kohdalle.

Valtatie parannetaan nykyiselle paikalleen 4-kaistaisena keskikaiteellisenä tienä. Eritasoliittymät rakennetaan Tykkimäkeen, Uttiin ja Metsoon. Jatkuvan rinnakaistien ja muun täydentävän tieverkon lisäksi rakennetaan mm. pohjavedensuojausta 14 km matkalle sekä meluesteitä 4,7 km.

### Tieosuuden parantamisella:

- Tarjotaan valtatiellä yhtenäiset, sujuvat ja turvalliset olosuhteet.
- Tuetaan paikallista liikkumista.
- Vähennetään liikenteen asutukselle, ympäristölle ja maankäytölle aiheuttamia haittoja.

