

VALTATIE 7 (E18) RAKENTAMINEN MOOTTORITIEKSI VÄLILLÄ KOSKENKYLÄ–KOTKA



Osa tärkeää E18-tieyhteyttä

Valtatie 7 on osa Suomen tärkeintä kansainvälistä tieyhteyttä E18 ja Euroopan unionin tärkeäksi priorisoimaa Pohjolan Kolmion liikennejärjestelmää. Se kytkee pohjoismaiden pääkaupungit toisiinsa sekä muuhun Eurooppaan ja Venäjälle. Valtatie 7 on myös yleiseurooppalaista TEN-verkkoa (Trans-European Networks).

E18-tiekäytävä on satama- ja lentoasemayhteyksineen merkittävä kansallinen ja kansainvälinen yritys- ja toimintojen sijoittumisalue. Elinkeino- ja toiminnalle viesti yhteyden kehittämisestä on tärkeä. Suomi on EU:ssa sitoutunut toteuttamaan tärkeimmät

Pohjolan kolmioon kuuluvat hankkeet moottoritietasoisiksi vuoteen 2015 mennessä.

Suomen suurimmat satamat tukeutuvat tieosuuteen ja tiellä on keskeinen rooli Suomen ja Euroopan unionin sekä Venäjän välisen kaupan, kuljetusten ja kauttakulkuliikenteen hoitamisessa. Se on myös tärkein maantie Suomen ja Venäjän väliselle matkailulle. Tiellä on suuri merkitys Kotkan ja Loviisan seutujen aluerakenteelle ja elinkeinotoiminnalle.

Itä-Uusimaa on ainoa jatkuvasti kasvava Helsingin metropolialueen

pendelöintimaakunta, jonne ei ole rautatieyhteyttä pääkaupunkiseudulta. Myös Kotkan seudulla on merkittävästi työmatkaliikennettä.

Voimakkaasti teollistuneen Kymenlaakson alueella on elinkeinorakenteen monipuolistamisen ja vetovoiman rakentamisen merkitys korostunut metsäteollisuuden rakennemuutoksen myötä. Alueelle onkin sijoittunut uusina toimintoina muun muassa ympäristöteknologian tuotantoa ja ICT-palveluita. Maakunnassa on panostettu merkittävästi Pietarin läheisyyden tuoman lisäarvon hyödyntämiseen.

Koskenkylä–Kotka – merkittävin puuttuva osa Helsinki–Vaalimaa-moottoritiestä

Eurooppatiestä E18 Turusta pääkaupunkiseudun kautta Vaalimaalle on yli puolet rakennettu moottoritieksi. Valtatien 7 rakentaminen moottoritieksi välillä Koskenkylä–Loviisa–Kotka on pisin neljästä puuttuvasta Turun ja Vaalimaan välisen E18-tien kehittämissuunnitelmista. Hankkeen toteuttamisen jälkeen moottoritie ulottuu Helsingistä Haminaan.



Suunnittelujaksot.

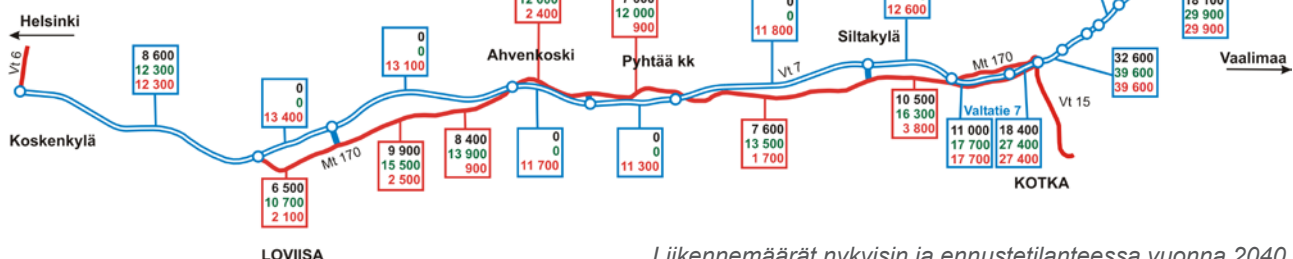
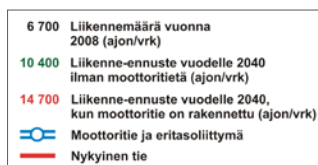
Nykyinen tie turvaton ja vanhanaikainen

Loviisan ja Kotkan välinen tieosuus poikkeaa huomattavasti muista valtatie 7 ja E18-tien osuuksista Turun ja Kotkan välillä. Kapea ja vanhanaikainen kaksikaistainen tie kulkee useiden taajamien läpi. Vakavat onnettomuudet, liikenteen melu ja ympäristöhaitat ovat rekkojen ruuhkauttamalla tiellä yleisiä.

Osuudella on erityisesti ongelmia liikenteen sujuvuudessa, joka vaikeuttaa elinkeinoelämän kuljetuksia, joukkoliikennettä ja paikallista liikkumista. Tien puutteet vaikeuttavat kuntien maankäytön ja elinkeinotoiminnan kehittämistä.

Liikenteen ruuhkautuminen, turvattomuus ja ympäristöhaitat lisääntyvät koko ajan liikenteen kasvaessa. Turvavuudessa lähes koko osuudella

liikenne ruuhkautuu päivittäin. Henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien tiheys on yli puolitoistakertainen ja liikennekuolemien tiheys noin nelinkertainen maan vastaaviin pääteihin verrattuna. Liikenteessä menehtyy keskimäärin 2–3 henkilöä vuodessa. Vuonna 1998 moottoriliikennetieksi rakennettu väli Koskenkylä–Loviisa on myös turvaton ja tiellä tapahtuu usein vakavia onnettomuuksia.



Liikennemäärät nykyisin ja ennustetilanteessa vuonna 2040.

Vihreä moottoritie – ekologista liikkumista ja ulkonäöltään korkeatasoista väylä- ja ympäristörakentamista

Suunnittelussa on otettu huomioon ympäristön esteettömyys, ekologisen rakentamisen mahdollisuudet ja uusin liikenteen energiamuotojen käytön kehittäminen. Lisäksi tien ja liikenteen haittoja lievennetään tehokkaasti laajalla meluntorjunnalla, pohjavesisuojausilla, tunnelilla sekä viher- ja eläinsilloilla.

Laadukkaalla väyläestetiikalla annetaan ensivaikutelma maastamme sen viikkaimmalla maahantuloväylällä ja tuodaan esille alueen ominaispiirteitä, historiaa, luontoa ja elinkeinoelämää. Esteettisesti korkeatasoinen viimeistely tulee näkyvimmin esiin siltila-

reissa, melusteissa sekä valaistus- ja maamerkkiteoksissa pitkin tielinjaa. Moottoritien toteuttamisessa suositetaan myös ekologista rakentamista. Tavoitteena on hyödyntää paikallisia tuotteita kuten puuta ja kiveä tien rakentamisessa. Esimerkiksi Pyhtään kirkonkylään on suunniteltu puurakentamista meluaitoihin ja siltoihin.

Alueelle on keskittynyt huomattavasti energia- ja sähköteollisuutta. Se pyrkii kehittämään uusiutuvien energiamuotojen ja puhtaampien polttonesteiden tuotantoa ja siten vaikuttamaan kestävään kehitykseen ja ilmastomuutoksen vastaiseen

toimintaan. Tien suunnittelussa on oltu yhteistyössä alueen itäisten maakuntien, kuntien ja elinkeinoelämän käynnistämän Vihreä moottoritie -hankkeen kanssa.

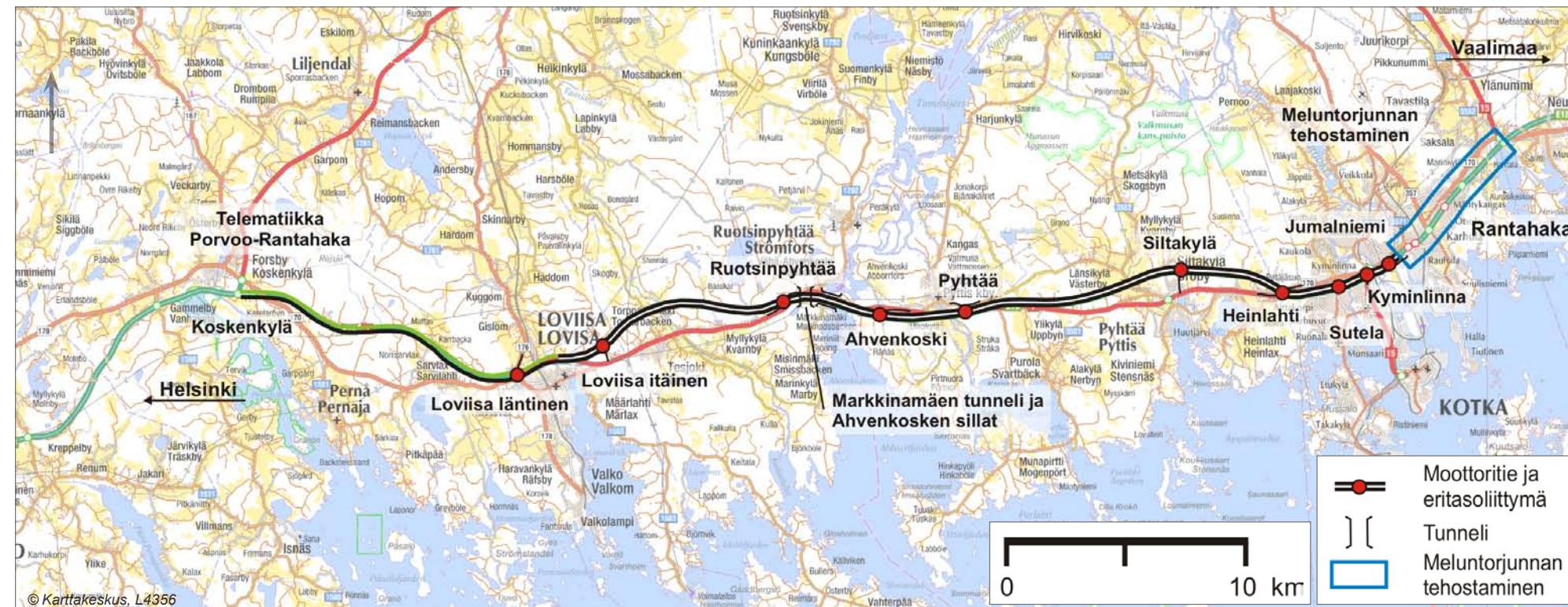
Hankkeella edistetään uusiutuvien energiamuotojen kehittämistä ja käyttöönottoa liikenteessä ja tienpidossa. Seutua halkovasta E18-tiestä pyritään muodostamaan uusiutuvien energiamuotojen, uusien biopolttoainien ja sähköautoilun kokeilualustaa ja näyteikkuna.



Sähköauton latauspiste.



Jumalniemen eritasoliittymä.



Vuoropuhelulla hyväksyttävyyttä – riskit hallinnassa

Jo 1990-luvulla aloitettu avoin ja vuorovaikutteinen suunnittelu alueen asukkaiden ja sidosryhmien kanssa on jatkunut myönteisessä hengessä. Tiesuunnitelma on laadittu kiinteässä yhteistyössä asemakaavoja samanaikaisesti laatineiden kuntien kanssa. Tiesuunnitelma tukee maankäyttösuunnitelmien toteuttamista eikä se ole ristiriidassa maakunta-, yleis- tai asemakaavojen kanssa.

Suunnittelun aikana on pidetty 16 vuoropuhelutilaisuutta. Lisäksi hankkeen internet-sivuilla on voinut tutustua jatkuvasti päivitettyihin suunnitelmiin ja antaa palautetta karttapalautejärjestelmän kautta. Kiinteistöjärjestys ja tiejärjestelyt on sopeutettu toisiinsa maanomistajien kanssa yhteistyössä. Tien alle jäävien asuinkiinteistöjen hankinta vapaaehtoisin kaupun jo suunnitteluvaiheessa on ollut tärkeää hyväksyttävyyden kannalta.

Työn aikana on toiminut monimuotoisen ja tiivis yhteistyö viranomaisten ja yritysten kanssa, mikä mahdollistaa sujuvan ja yllätyksettömän päätöksenteon. Muun muassa vesistösiltojen lupahakemukset on jätetty suunnittelun aikana ympäristölupavirastoihin.

Hankkeen riskien hallintaan ja tunnistamiseen on keskitytty jo suunnittelussa ja se on ollut projektin hallinnan onnistumisen kannalta tärkeää. Hankkeeseen ja suunnitteluun liittyviä riskejä on saatu poistettua tai minimoitua niiden monipuolisella käsittelyllä. Suunnitelmassa on määriteltä myös rakentamisen aikaisen seurannan ja hankkeen jälkiseurannan periaatteet. Myös vuoropuhelun onnistumista seurataan kyselytutkimuksella.



Loviisan itäinen eritasoliittymä.



Länsikylän peltoaukea.



Markkinamäen tunneli ja Ahvenkosken sillat.

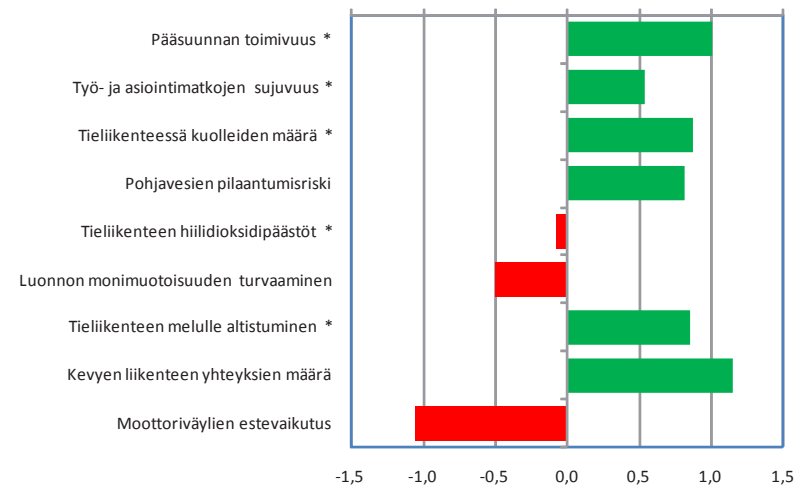
Hankkeen rakentamisella paljon hyötyjä – haittojen lieventäminen tärkeää

Hanke edistää E18-vyöhykkeen valtakunnallista ja kansainvälistä asemaa ja tukee maakunnallisia kehitystavoitteita. Muita vaikutuksia ovat:

- Kansainvälisen, valtakunnallisen, seudullisen ja paikallisen liikenteen sujuvuus paranee ja ruuhkat poistuvat lähes kokonaan. Matka-aika lyhenee noin kahdeksalla minuutilla.
- Kymmenessä vuodessa välttyään arviolta noin 110 henkilövahinkoon johtavalta onnettomuudelta, joissa kuolisi noin 30 ihmistä.
- Hanke parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja tukee jalankulun ja pyöräilyn käyttömahdollisuuksia.
- Moottoritien rakentaminen luo hyvät mahdollisuudet uusille teollisuus- ja työpaikka-alueille ja tukee nykyisen toiminnan kehittämistä. Moottoritie palvelee elinkeinoelämän kuljetuksia ja tuo alueelle asiakasvirtoja. Tien rakentaminen mahdollistaa myös elinkeinorakenteen monipuolistumisen. Maankäytön kehittämis-kohteiden on arvioitu luovan noin 1 500 uutta pysyvää työpaikkaa. Uutta työpaikkoja lisäävää maankäyttöä on kaavoitettu Loviisan itäisen, Ruotsinpyhtään, Pyhtään, Heinlahden ja Jumalniemen eritasoliittymien yhteyteen.
- Tieliikenteen melualueella (yli 55 dB) olevien määrä vähenee noin 1 100 asukkaalla ja 90 lomakiinteistöllä (yli 45 dB). Melun lisääntymistä uusilla alueilla on lievennetty

- laajalla ja tehokkaalla meluntorjunnalla.
- Pohjavesien pilaantumiseriski pienenee suojausten ansiosta.
- Enemmistö alueen asukkaista asuu nykyisen tien varressa, jossa olosuhteet paranevat pääosan liikenteestä siirtyessä moottoritielle. Ympäristöhaitat vähenevät ja nykyistä tietä kehitetään tienvarsi-asutuksen, maankäytön ja kevyen liikenteen näkökulmasta.
- Uusi tieyhteys heikentää jossain määrin luonnon monimuotoisuutta ja aiheuttaa estehaittaa. Haittoja lievennetään monipuolisella ja esteettisesti korkeatasoisella väylä- ja ympäristörakentamisella. Moottoritie pirstoo maa- ja metsätalouksiinteistöjä ja sen alle jää 19 asuin tai lomakiinteistöä. Kiinteistöjen

- pirstoutumisen vähentämiseksi on suunniteltu etukäteen hyväksyttävissä olevat ratkaisut.
- Hanke on taloudellisesti kannattava ja sen hyöty-kustannussuhde on 1,1. Merkittävimmät säästöt yhteiskunnalle syntyvät aika- ja onnettomuuskustannusten vähentymisenä. Laskelmassa ei ole huomioitu maankäytön ja työllisyyden yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia.
- Moottoritien rakentamisella on merkittävä työllistävä vaikutus. Rakentamisen työllistävä vaikutus on noin 4 500 henkilötyövuotta, josta välitön vaikutus on noin 3 000 henkilötyövuotta.
- Hankkeen yhteydessä on elinkeinoelämällä mahdollisuus kehittää uusiutuvien energiamuotojen käyttöä liikenteessä ja tienpidossa.



Hankkeen tärkeimpien vaikutusten vaikuttavuus tehdyn hankearvioinnin mittareilla (* Sisältyy kokonaan tai osittain HK-laskelmaan).

53 kilometriä uutta moottoritietä ja kymmenen kilometriä moottoritien parannusta

Valtatie 7 (E18) rakennetaan moottoritiekseksi Loviisan Koskenkylän ja Kotkan Kymminlinnan välillä. Koskenkylästä Loviisaan ja Kotkassa Heinlahdesta Kymminlinnaan nykyisille moottoriliikenneteille rakennetaan toinen ajorata. Kotkassa nykyiselle moottoritielle rakennetaan lisäksi Jumalniemeen uusi eritasoliittymä ja Karhulan ja Rantahaan välillä tehostetaan nykyistä meluntorjuntaa. Hankkeen rakentamiskustannusarvio on 283 miljoonaa euroa (MAKU-ind. 119,5; 2005=100). Hankkeen rakentamiskustannuksiin osallistuvat Kotkan ja Loviisan kaupungit, Pyhtään kunta sekä johtojen ja laitteiden omistajat noin 21 miljoonalla eurolla.

- Uutta moottoritietä 36 km
- Moottoriliikennetien muuttaminen moottoritiekseksi 17 km
- Uudet eritasoliittymät 7 kpl
- Nykyisten eritasoliittymien parantaminen 3 kpl
- Levähdysalueet 3 kpl
- Kevyen liikenteen väylät 19 km
- Muut tiejärjestelyt 52 km
- Siitapaikat 63 kpl
- Meluntorjunta 37 km
- Pohjavesisuojaukset 4 km
- Markkinamäen tunneli 500 m
- Liikennetelematiikka Porvoo–Kotka 87 km

Hankkelle kolme tiesuunnitelmaa

Hankkeelle on tehty kolme tiesuunnitelmaa:

- Moottoriliikennetien muuttaminen moottoritiekseksi välillä Koskenkylä–Loviisa, tiesuunnitelman tarkistus kesäkuussa 2009
- Moottoritien rakentaminen välillä Loviisa–Kotka maaliskuussa 2010
- Meluntorjunnan tehostaminen välillä Karhula–Rantahaka maaliskuussa 2010.

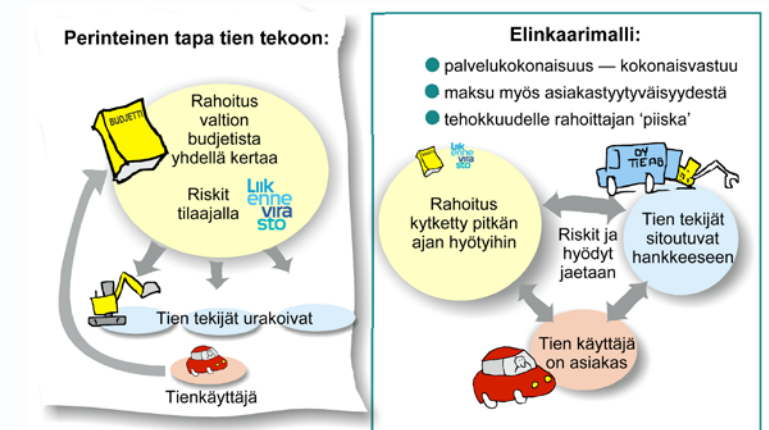
Koskenkylä–Loviisa-tiesuunnitelma on lähetetty maantielain mukaiseen käsittelyyn kesällä 2009 ja hyväksymispäätös on arvioitu saatavan keväällä 2010. Loviisa–Kotka- ja Karhula–Rantahaka-tiesuunnitelmat lähetetään käsittelyyn huhtikuussa 2010 ja hyväksymispäätökset on arvioitu saatavan syksyllä 2010. Rakennusvaiheen hankintaan tarvittavat täydentämissuunnitelmat valmistuvat kesällä 2010.

Elinkaarimallilla aikaisemmin rakentamaan – tehokas ja taloudellinen toteutus

Välin Koskenkylä–Kotka moottoritiehankkeeseen toteutetaan yhtenä kokonaisuutena. Eduskunta on päättänyt, että hanke toteutetaan elinkaarimallilla ja se on päättänyt vuoden 2010 talousarviossa hankkeen tilausvaltuudeksi 650 miljoonaa euroa.

Elinkaarimalli on suomalainen sovellus tilaajan (valtion) ja yksityisen palveluntuottajan yhteistyöstä. Urakka sisältää rahoituksen, tarkemman suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon. Maksaminen urakoitsijalle tapahtuu palvelumaksuina jälkikäteen 20–25 vuoden aikana. Aikaisempien kokemusten perusteella elinkaarimallilla on suurissa hankkeissa päästy nopeaan ja kustannustehokkaaseen toteutukseen. EU:n komissio on erityisesti kehottanut jäsenmaitaan suosimaan tämän hankintamuodon käyttöä talouden elvytyksessä ja pitkän aikavälin rakennemuutoksessa.

Liikenneviraston tavoitteena on käynnistää hankinta syksyllä 2010, jolloin rakentaminen käynnistyisi syksyllä 2011. Moottoritie avataan liikenteelle vaiheittain viimeistään vuoteen 2015 mennessä.



Mikä on elinkaarimalli?



Lisätietoja:

- Suunnittelusta vastaava viranomais: Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Kauppamiehenkatu 4, 45100 Kouvola, Juha Laamanen, puh. 0400 654 153, juha.laamanen@ely-keskus.fi
- Suunnitelman laatija: Ramboll Finland Oy–Sito Oy -konsulttiryhmä: Piispanmäentie 5, 02240 Espoo, Seppo Massinen, puh. 020 755 6308, seppo.massinen@ramboll.fi
- Rakennuttamisesta vastaava viranomais: Liikennevirasto, Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki, Hannu Lehtikankare, puh. 020 637 3555, hannu.lehtikankare@liikennevirasto.fi

www.kohava18.info (suunnitelmavarasto)

www.tiehallinto.fi/vt7koskenkyla-kotka (hankkeen esittelysivut)



Maaliskuu 2010