



Vt 12 Uusikylä–Tillola (yhteysväli Lahti–Kouvola)

Suunnittelukohde 01/2017

Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittaisyhteys valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatusoltaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvallisuukseltaan huono. Valtatie parannetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikoimmalta osuudeltaan Uusikylä–Tillola.

NYKYTILA

Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa (TEN-T kattava verkko) ja se on merkittävä yhteys elinkeinoelämän kuljetuksille. Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, joka näkyy vilkkaana arkkiliikenteenä. Valtatie 12 on vilkasliikenteinen. Liikennemäärä vaihtelee 6 800–8 000 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä on suuri (13–14 %).

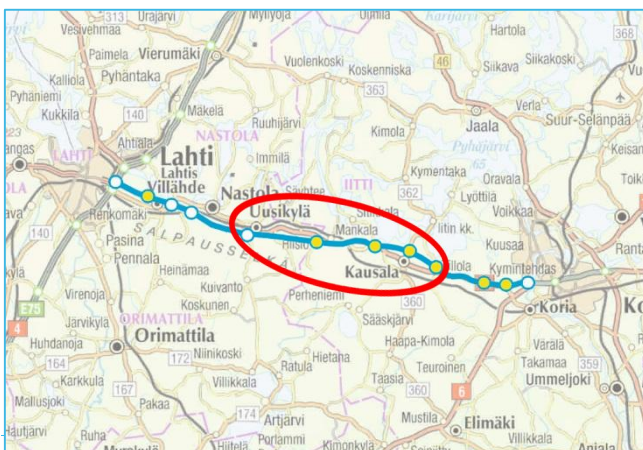
Osuuden liikenneturvallisuus on huono, vaikka nopeusrajoituksia on alennettu ja se korostuu etenkin Mankalan ja Tillolan välillä. Vuosina 2011–2015 tiejaksoilla tapahtui 26 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 3 henkilöä.

Tiejakso on Lahti–Kouvola yhteysvälin heikkolaatuisin ja laatusolto vaihtelee paljon. Uusikylä–Tillola välillä (25 km) valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on huono Arolan kylässä ja Kausalassa. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja vilkas raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista. Kausalassa tie kulkee taajamarakenteessa noin 5 km:n matkalla. Nopeusrajoitus on Kausalassa ja Arolassa alhainen (50–60 km/h) ja loppuosalla pääosin 80 km/h.

Nykyinen valtatie on pohjavesialueella miltei koko matkalla ja suojaustarvetta on useissa kohteissa. Eniten liikenteen meluhaittoja asutukselle on Arolassa ja Kausalassa, mutta myös muualla tievarsiasutukselle aiheutuu meluhaittoja.

HANKE JA TAVOITTEET

Ensivaiheessa valtatie rakennetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikkotasoisimmalla jaksolla Uusikylä–Tillola (27 km) tarvittavine tie- ja liittymäjärjestelyineen. Uudelle linjaukselle valtatie rakennetaan Arolan, Kausalan ja Siperiamäen



Lisätietoja: Liikennevirasto, Johtaja Päivi Nuutinen, p.029 534 3575
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Ari Puhakka, p.029 502 1327
Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Juha Laamanen, p.0295 029 184

kohdilla. Kausalaa tehdään eritasoliittymä, muut pääliittymät ovat tasoliittymiä. Tielle muodostuu jatkuva rinnakkaistie jolle järjestetään yksityisteiden liittymät. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan ja tehdään meluntorjuntaa. Pohjavesialueet suojataan.

Tavoitetilanteessa valtatie rakennetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa) ja liittymät eritasoliittymiksi.

Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden oleellinen parantaminen.

AIKATAULU

- Koko yhteysvälin palvelutason määrittäminen ja hankkeen uudelleen arviointi valmistui 2014.
- Tarkistettu yleissuunnitelma välille Uusikylä–Tillola valmistui syksyllä 2016. Maantielain mukaisen käsittelyn jälkeen hyväksymispäätös annetaan kesällä 2017.

KUSTANNUKSET

Ensivaiheen kustannusennuste on noin 114 milj.€ ja tavoitetilanteen kustannusennuste on noin 157 milj.€ (MAKU 2010; 130).

VAIKUTUKSET (1. vaihe)

- + Yhteysvälin heikkotasoisimmat jaksot saadaan parannettua, mikä palvelee etenkin kuljetusten sujuvuutta ja kustannustehokkuutta.
- + Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat oleellisesti. Toimenpiteet vähentävät vuosittain arviolta 2,4 henkilövahinko-onnettomuutta (49 %) ja 2,5 liikennekuolemaa/10 vuotta (78 %).
- + Järjestelyt mahdollistavat maankäytön kehittämisen yleiskaavojen mukaisesti Kausalassa.
- + Rinnakkaisteista muodostuu kevyelle ja paikalliselle liikenteelle turvalliset väylät.
- + Liikenteen haitat (turvattomuus, melu, estevähäisyys) vähenevät erityisesti Kausalassa ja Arolassa.
- + Melulle altistuvien määrä vähenee 430 asukkaalla ja melusuojuuksia tehdään 16 km.
- + Pohjaveden pilaantumisen riski pienenee oleellisesti, kun suojuuksia rakennetaan noin 4,7 km matkalle ja valtatie siirtyy pois pv-alueelta.
- Uuteen maastokäytävään sijoittuvat osuudet synnyttävät haittoja lähiympäristön asukkaille, maisemalle ja luonnonympäristölle.

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,3 (vuoden 2015 lopun yksikköarvot)