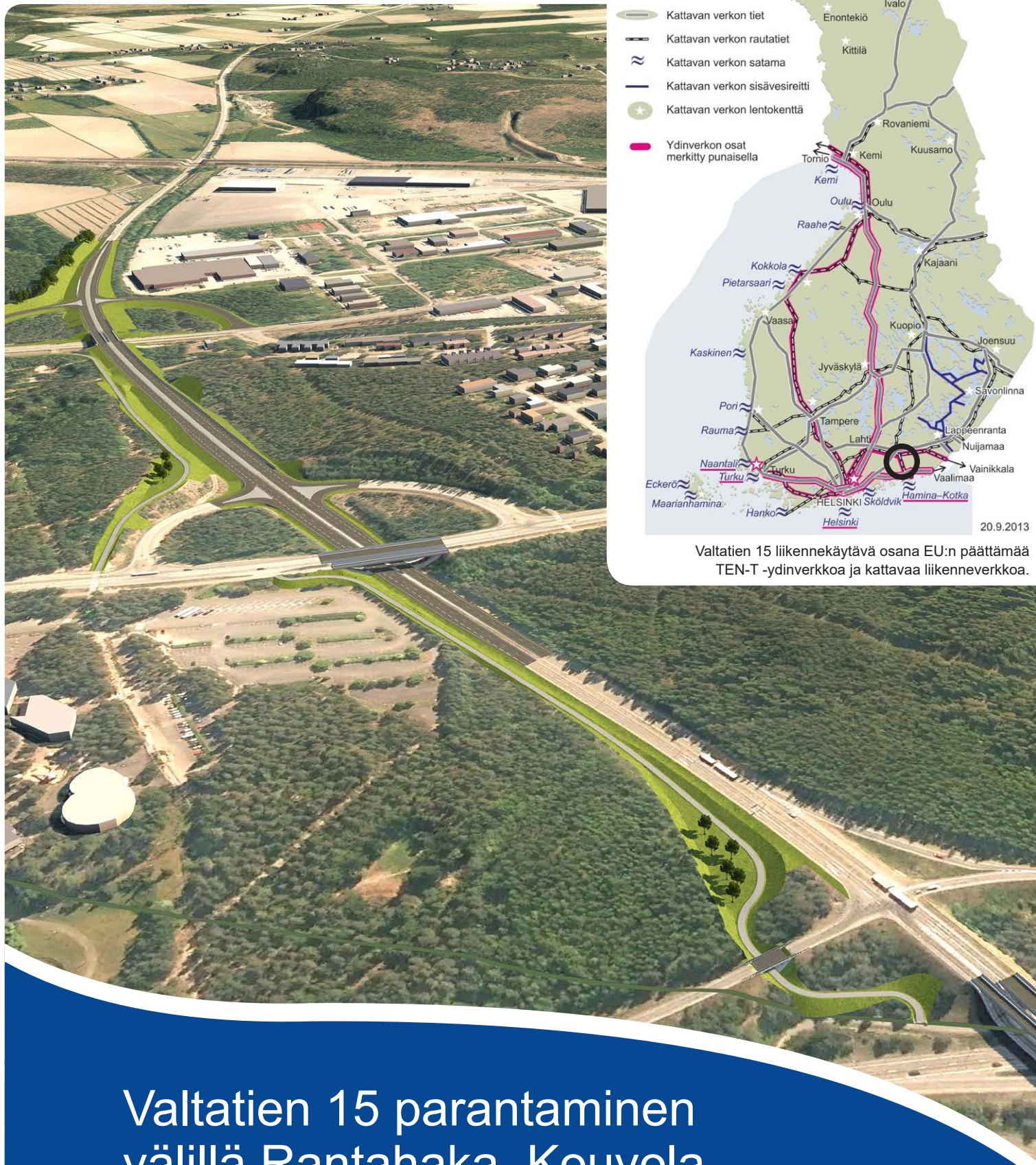




Valtatien 15 liikennekäytävä osana EU:n päättämää TEN-T -ydinverkkoa ja kattavaa liikenneverkkoa.

# Valtatien 15 parantaminen välillä Rantahaka–Kouvola

Kotka ja Kouvola

Tiesuunnitelma | 2019

## Tärkeä arkiliikenteen ja kuljetusten väylä

Valtatie 15 palvelee erityisesti Kymenlaakson keskusteen Kotkan ja Kouvolan välistä liikennettä sekä TEN-T -ydinverkkoon kuuluvien HaminaKotka sataman ja Kouvolan kehittyvän RRT-terminaalin maantiekuljetuksia. Tämä raskaan liikenteen runkotie on eurooppalaiseen väyläverkostoon kuuluvien E18-tien (TEN-T -ydinverkko) ja valtateiden 6 / 12 (TEN-T) välinen yhteys, jonka kautta suuntautuvat laajalta alueelta itäisestä ja keskisestä Suomesta maantiekuljetukset maan suurimpaan HaminaKotka vientisatamaan ja Venäjän rajalle. Kymijokivarren suurteollisuus ja Kaakkois-Suomen jätelaitokset keräävät myös paljon kuljetuksia. Henkilöliikenteessä yhteysväliillä korostuvat Kouvolan ja Kotka/Haminan seutujen väliset työ-, opiskelu- sekä ostos- ja asiointiliikenteen matkat. Kotkan laajentuvaan keskussairaalaan keskittyvät maakunnan terveyspalvelut lisäävät valtatie 15 liikenteellistä merkitystä.

Valtatie 15 välillä Kotka–Kouvola on määritelty liikenne- ja viestintäministeriön maanteiden ja rautateiden pääväylät ja niiden palvelutaso -asetuksessa maanteiden pääväylistä palvelutasoluokkaan I. Palvelutasoluokan I maanteillä on turvattava pitkänmatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Turvallisia ohitusmahdollisuuksia on oltava säännöllisin välein ja liittymien määrä rajoitettu. Liittymät eivät saa merkittävästi haitata pääsuunnan liikennettä.



Uronjoen levähdysalueella Kouvolaan suuntaan.

## Tie ei vastaa liikenteen tarpeita – ongelmia liikenteen turvallisuudessa ja sujuvuudessa

1960-luvulla tehty valtatie on vanhaa aikainen ja riittämätön nykyisen liikenteen tarpeisiin. Tie on vilkasliikenteinen varsinkin arkipäivinä. Sen keskimääräinen arkiliikennemäärä (KAVL) on 6 500 – 10 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus (14–22 %) ja määrä (1 200 – 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa) ovat huomattavan suuria johtuen varsinkin suursatamien liikenteestä. Liikenteen on ennustettu kasvavan vuoteen 2040 mennessä henkilöliikenteen osalta 10–30 % ja raskaan liikenteen osalta 20–50 %.

Tiejakson liikenneturvallisuus on huono. Suunnittelualueella on tapahtunut vuosina 2014–2018 yhteensä 140 onnettomuutta, joista henkilövahinkoihin johtaneita oli 39 onnettomuutta. Niistä neljä oli kuolonkolareita.

Tie on liikenteen vilkkauteen nähden kapea koko osuudella. Sen linjaus on yleensä pelto-osuuksilla melko hyvä, mutta mäkisillä metsäjaksoilla tiegeometria on pääosin puutteellista. Ongelmat keskittyvät Rantahaan ja Keltakankaan välille. Nämä mäiset osuudet alentavat etenkin raskaan liikenteen nopeutta alle 70 km/h ja lisäävät liikenteen

jonoutumista ja ohittamistarvetta. Myös kuljetusten kustannukset lisääntyvät. Toisaalta vilkasliikenteisimmällä osuudella Keltakangas–Kiehuva on eniten paikallista liikennettä sekä hidasta maatalousliikennettä ja niidenkin takia sujuvuusongelmia. Tykkimäen alueella Tehontien ja valtatie 6 välinen raskas liikenne joutuu vaihtamaan kaistaa jyrkissä ylämäissä, mikä aiheuttaa nopeuden muutoksia päätien liikenteelle ja aiheuttaa onnettomuusriskejä.

Tien kapeus ja geometriapuutteet sekä vilkas arkiliikenne yhdessä runsaan raskaan liikenteen kanssa aiheuttavat ohittamistarvetta. Liikenne jonoutuu, koska turvallisia ohitusmahdollisuuksia on tiejaksolla erittäin vähän.

Useat 80 km/h ja sitä alemmat nopeusrajoitukset aiheuttavat liikenteelle nopeusmuutoksia ja häiritsevät tasaista liikenteen rytmiä koko tieosuudella.

Tiejaksolla on tiheästi maanteiden tasoliittymiä ja osa niistä on hyvin vilkkaita. Myös paikallisia asukkaita palvelevia yksityistie- ja tonttiliittymiä sekä maa- ja metsätalousliittymiä on koko osuudella tiheässä. Nämä aiheuttavat nopeusmuu-

toksia ja liikennevirtaan häiriöitä. Ongelmakohteita on jaksoittain lähes koko osuudella.

Yhteysvälin pysäköinti- ja levähdysalueet (6 kpl) ovat ahtaita ja palveluiltaan puutteellisia.

Jalankulku ja pyöräily on tien kapeilla pientareilla turvatonta eikä erillisiä valtatie suuntaisia yhteyksiä ole. Keskeisimmät yhteyspuutteet ovat Rantahaan ja Ylänummen välillä sekä Tykkimäessä Tehontien ja Karjalankadun välillä. Myös tien ylittäminen on monissa kohdissa turvatonta, koska risteäviä alikulkukäytäviä ei ole.

Liikenteen meluhaitat ja pohjaveden pilaantumisriskit ovat ympäristön keskeisimmät ongelmat.

Tehdyissä tarkasteluissa on todettu, että valtatie 15 ongelmia ei saada ratkaistua joukkoliikennettä tai rautatieliikennettä kehittämällä. Ongelmien poistamiseen tarvitaan merkittäviä tien parantamisinvestointeja.

## Tie parannetaan jatkuvaksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi

Tiesuunnitelma perustuu vuonna 2004 laadittuun yleissuunnitelmaan, joka on hyväksytty kesällä 2008. Vuonna 2016 laadittiin palvelutasolähtöinen kehityskäytäväselvitys, jossa tien kehittämisperiaatteita muutettiin paikoin parantamisratkaisuja keventäen ja hankkeen toteutusta vaiheistaen.

Tiesuunnitelmassa on esitetty tien parantaminen keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi kaikkine tiejärjestelyineen ja niitä varten tarvittavat maa-alueet sekä tilusjärjestelyt.

Ensi vaiheessa valtatie parannetaan 33 kilometrin matkalla Leikarista Kiehuvaan. Ohituskaistat sijoittuvat vuorotellen molempiin suuntiin ja viidessä paikassa kohdakkain. Kouvolan suuntaan tehdään seitsemän ohituskaistaa (19,2 km) ja Kotkan suuntaan kuusi ohituskaistaa (16,6 km). Tykkimäen alueelle tehdään kaistajärjestelyjä, jolloin valtatiestä tulee nelikaistainen. Tien linjausta muutetaan

noin seitsemän kilometrin matkalla Uronlammen ja Inkeröisten välillä sekä Teinikallion kohdalla nykyisen tien huonon geometrian vuoksi. Muualla parantaminen tehdään nykyistä tietä leventtämillä.

Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h paitsi Leikarin, Ylänummen, Inkeröisten, Rautakorven ja Kiehuvan liittymissä sekä Tykkimäen alueella, joissa se on 80 km/h. Hankkeen muut periaateratkaisut ovat seuraavat:

- Leikarin, Keltakankaan, Tehontien ja Tykkimäen eritasoliittymiä parannetaan. Uusia eritasoliittymiä tehdään neljä ja ne sijoittuvat Juurikorpeen, Uronlammelle, Marinkylään ja Huovilantien kohdalle. Inkeröisten, Rautakorven ja Kiehuvan liittymät parannetaan porrastetuiksi tasoliittymiksi. Inkeröistentien ja Päätien/Haminanväylän liittymä parannetaan kiertoliittymäksi.
- 32 siltapaikkaa, joista merkittävämpiä

ovat kolme vesistösiltaa Nummenjoen, Uronjoen ja Sorsajoen kohdilla sekä kaksi vihersiltaa Rajakallion kohdalle ja Rautakorven pohjoispuolelle. Nykyisiä siltoja levennetään tai korjataan kuudessa paikassa.

- Jatkuva maantietasoinen rinnakkais- tie Rantahaasta Kiehuvaan. Rinnakkainen maantie koostuu nykyisistä ja uusista tiejaksoista. Uutta rinnakkaista maantietä rakennetaan noin 15 kilometriä.
- Laajat yksityistiejärjestelyt, joita tehdään yhteensä noin 30 kilometriä.
- Valtatien 15 varteen Tornionmäen pohjavesialueelle rakennetaan suojaus noin 0,7 kilometrin matkalla.
- Jalankulku- ja pyöräilyteitä rakennetaan Tavastilantien (maantie 3582) varteen Tavastilan koululta Ylänummelle ja Inkeröistentien (maantie 354) varteen valtatieltä 15 Tokmannin liittymään. Lisäksi tehdään jalankulku- ja pyöräilytie Tykkimäkeen Tehontieltä Käyrälammelle, jonne rakennetaan

myös silta valtatie 6 rampin ali. Inkeröisten ja Kiehuvan liittymiin tehdään valtatielle alikulkukäytävät ja lisäksi liittymäalueille tehdään yhteydet linja-autopysäkeille. Vuonna 2020 rakennetaan erillisenä hankkeena jalankulku- ja pyöräilytie Inkeröistentien varteen Tokmannilta Päätien liittymään. Yhteensä jalankulku- ja pyöräilyteitä tehdään noin viisi kilometriä. Rinnakkainen maantie toimii muuten turvallisena jalankulku- ja pyöräily-yhteytenä.

- Linja-autopysäkit tehdään Leikarin, Inkeröisten, Rautakorven ja Kiehuvan liittymiin. Keltakankaalla nykyisiä pysäkkejä jäsennellään.
- Valtatie valaistaan eritasoliittymä- ja tasoliittymäalueilla sekä keskikaiteiden aloitus- ja lopetuskohdissa. Lisäksi Tykkimäen alueen tievalaistus uusitaan. Myös erilliset jalankulku- ja pyöräilytiet valaistaan.
- Riista-aidat rakennetaan Leikarista Kiehuvaan.
- Meluesteitä rakennetaan noin 15,1 ki-



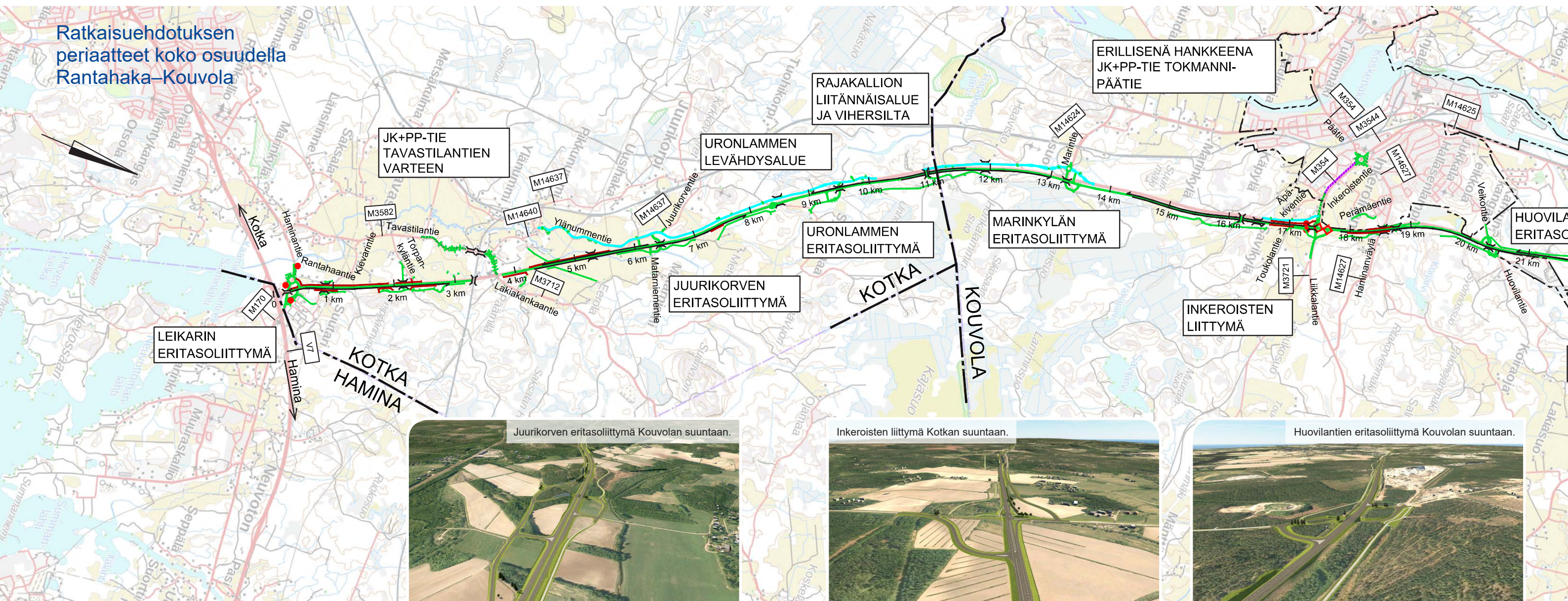
Juurikorven suora Kouvolan suuntaan.

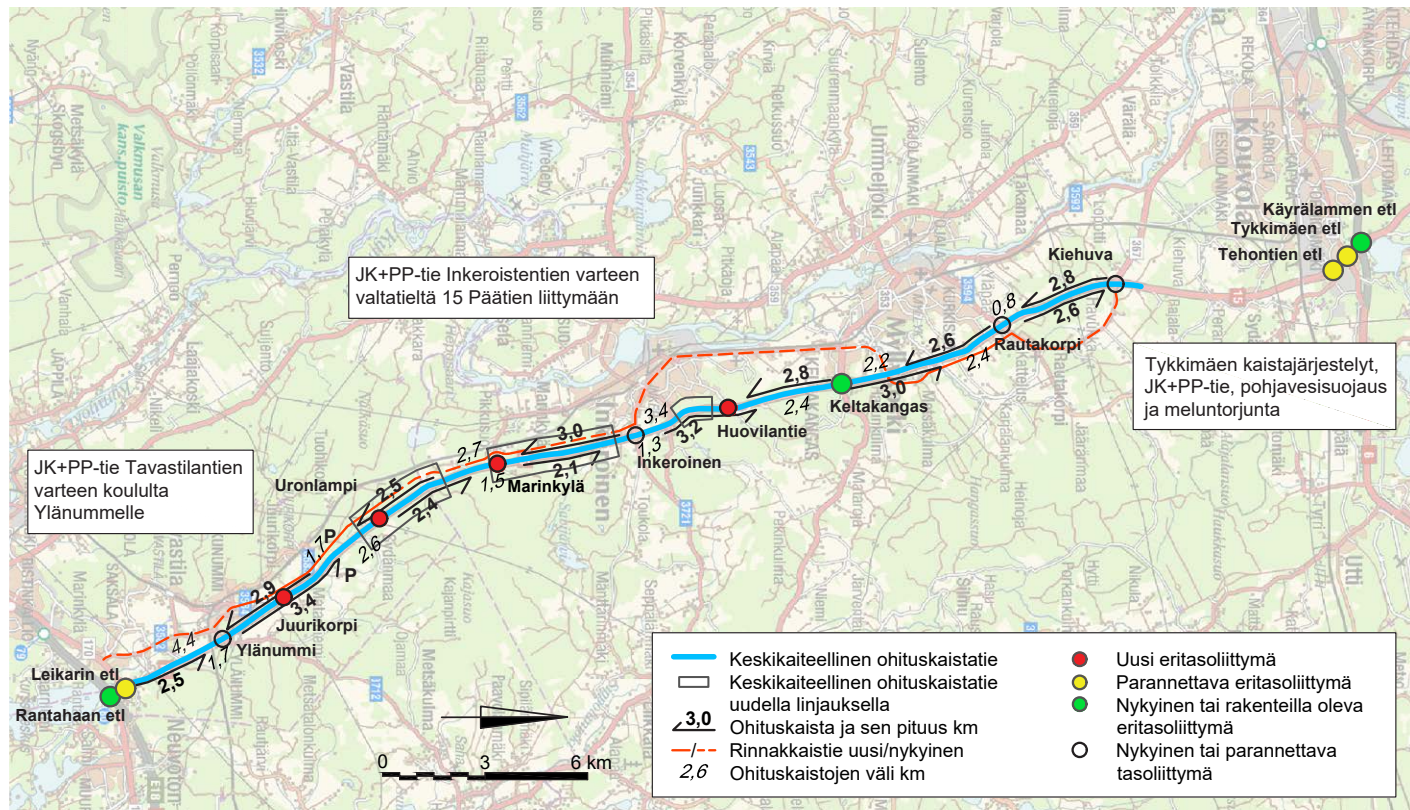
lometriä, joista 2,6 kilometriä on meluseiniä, 7,0 kilometriä melukaiteita ja 5,5 kilometriä meluvalleja.

- Automaattiset nopeusvalvontapisteen toteutetaan Ylänummelle, Inkeröisiin, Rautakorpeen ja Kiehuvaan.
- Paikoin merkittävästi laajeneva valtatie tiejärjestelyineen sovitetaan maankäyttöön ja ympäristöön laadukkaalla ympäristörakentamisella.

Hankkeen kustannusarvio on noin 115 miljoonaa euroa (MAKU 2010=116,0), josta lunastus- ja korvauskustannusten osuus on noin 2,7 miljoonaa euroa. Kotkan ja Kouvolan kaupungeille sekä johtojen ja laitteiden omistajille esitetään kustannusosuudeksi noin 2,8 miljoonaa euroa. Myöhemmin Ylänummen, Inkeröisten, Rautakorven ja Kiehuvan liittymät parannetaan eritasoliittymiksi ja Kiehuvan ja Tehontien välinen osuus ohituskaistatieksi.

### Ratkaisuehdotuksen periaatteet koko osuudella Rantahaka–Kouvola

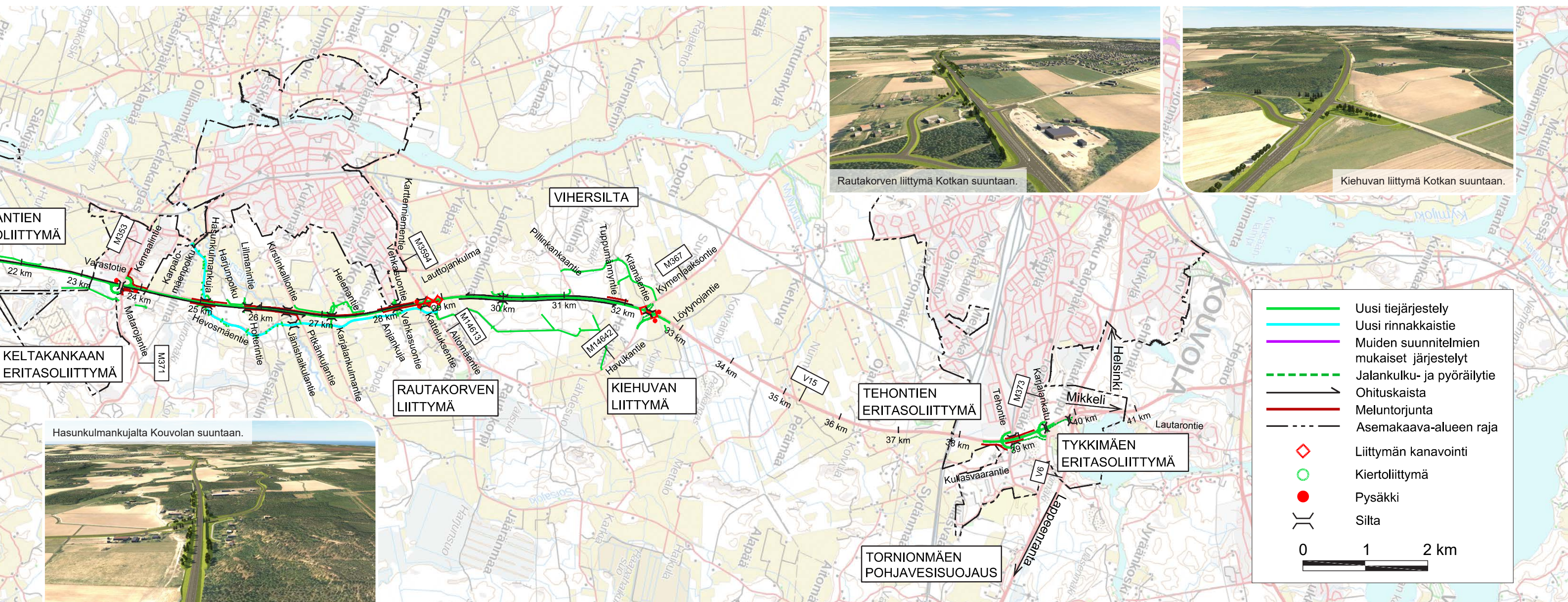


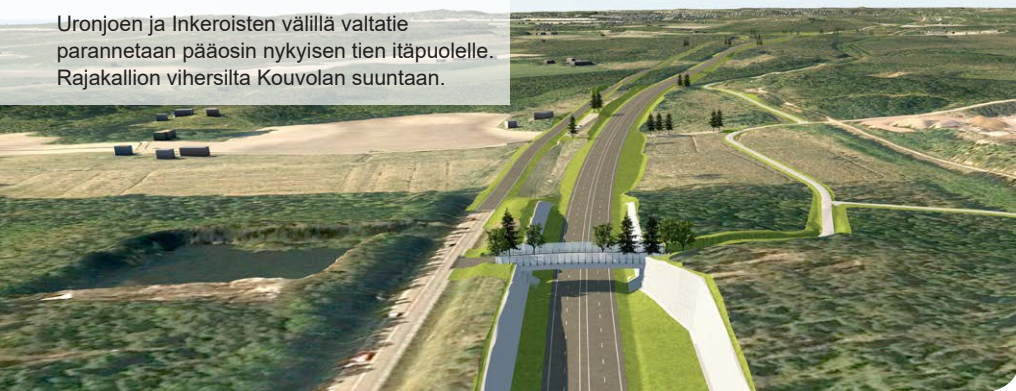


Toimenpiteiden pääperiaatteet. Inkeroinen varten valtatieltä 15 Päätiin liittymään erillisenä hankkeena vuonna 2020.



Leikarin eritasoliittymästä Kouvolaan suuntaan.





## Kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat – haittoja vähennetään

Valtatien 15 parantaminen poistaa tiejakson keskeiset palvelutasopuutteet sekä tarjoaa turvalliset ja sujuvat liikkumisolosuhteet kuljetuksille ja henkilöliikenteelle. Tiejaksoista muodostuu yhtenäinen, jolla on säännöllisin välimatkoin turvallisia ohitusmahdollisuuksia. Tien varressa asuviin ihmisiin ja ympäristöön kohdistuvat haitat vähenevät merkittävästi. Keskeisimmät vaikutukset ovat:

- Kuljetusten ja henkilöliikenteen palvelutaso paranee ja kustannukset alenevat. Matka-ajan ennustettavuus paranee, kun liikennettä hidastavat mäkiset, mutkaiset ja kapeat tieosuudet poistuvat. Matka-aika lyhenee noin kolme minuuttia.
- Liikennekuolemat vähenevät noin 65 % ja henkilövahinko-onnettomuudet lähes 45 %. Kymmenessä vuodessa vältetään neljä liikennekuolemaa ja vuosittain noin kolme henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta.
- Rinnakkaistiet ja risteys sillat sujuvoittavat paikallista liikkumista ja tekevät sen turvallisemmaksi, vaikka joissakin kohdissa matkat pitenevät.

- Elinkeinoelämän kuljetusten tehokkuus paranee, koska liikenteen nopeus muuttuu tasaisemmaksi.
- Erilliset jalankulku- ja pyöräilytiet ja risteys sillat parantavat kevyen liikenteen olosuhteita merkittävästi. Lisäksi koko jaksolle muodostuu rinnakkaisesta maantiestä turvallinen ja jatkuva jalankulun ja pyöräilyn yhteys.
- Pohjavesiin ja vedenottoon kohdistuvat riskit pienenevät Tornionmäen tärkeällä pohjavesialueella.
- Liikenteen haitat tien varren asukkaille vähenevät oleellisesti. Melusuojausten ansiosta asukkaiden määrä yli 55 dB:n liikennemelualueella vähenee noin 200 henkilöllä.
- Valtatien aiheuttamaa estehaittaa ihmisille ja eläimille lievennetään kahdella vihersillalla ja tiheästi toistuvilla risteys sillalla.
- Tiejärjestelyt muuttavat asukkaiden lähiympäristön elinolosuhteita, maisema-alueita ja luonnonympäristöä. Haitat ovat hallittavissa ja niitä on lievennetty meluntorjunnalla, viher- ja risteys sillalla, tiejärjestelyillä ja laadukkaalla tieympäristön suunnittelulla.

la. Tiejärjestelyt on sovitettu alueen asukkaiden ja maanomistajien kanssa käydyissä useissa vuoropuhelutlausuissa ja asukastapaamisissa. Luonnonympäristöön kohdistuvia vaikutuksia on lisäksi lievennetty muun muassa liito-oravien tienylityspaikkojen turvaamisella ja tien varren paahdeympäristöjen säilyttämisellä ja luomalla edellytyksiä uusille kohteille. Paahdeympäristöt ovat tärkeitä kasveille ja perhosille.

- Tiejärjestelyjen alta joudutaan lunastamaan pelto- ja metsämaata sekä 15 asuinkiinteistöä ja kolme vapaa-ajan kiinteistöä. Kiinteistöjen hankinta tienpitäjälle järjestetään vapaaehtoisin kaupoin heti, kun hankkeen toteuttamisesta saadaan varmuus. Poistamalla lähellä tietä olevat asuinrakennukset pystytään vähentämään tarvittavaa meluntorjuntaa ja alentamaan rakentamiskustannuksia. Uusissa asuinpaikoissa asumisviihtyisyys on usein parempi kuin korkeiden melusuojausten vieressä. Maan menetyksen lisäksi teiden rakentaminen pirstoo kiinteistöjä ja muuttaa kulkuyhteyksiä. Haittoja lievennetään tilusjärjestelyillä.
- Hanke edistää monipuolisesti kiertoutta ja ekologisuuksia. Meluvallieissa käytetään mm. teollisuuden ylijäämätuotteita. Puuta käytetään meluseinissä sekä yhdessä sillassa.
- Hanke lisää tiestön kunnossapitokustannuksia, henkilöliikenteen ajoneuvokustannuksia ja päästökustannuksia, mutta alentaa liikenteen aika-, ajoneuvo-, onnettomuus- ja melukustannuksia. Hanke on yhteiskunnalle hyödyllinen ja sen taloudellinen hyötykustannussuhde on 1,0.

## Tiesuunnitelman käsittely ja hankkeen toteuttaminen

Tiesuunnitelman maantielain mukainen käsittely alkaa lokakuussa 2019. Tiesuunnitelmasta pyydetään lausunnot alueen kunnilta, eri viranomaisilta ja sidosryhmiltä. Tiesuunnitelma on syksyllä 2019 kuukauden ajan nähtävillä alueen kunnissa, jolloin suunnitelmasta voi tehdä muistutuksia. Muistutusten perusteella tiesuunnitelmaan voidaan tehdä muutoksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto (Traficom) tekee Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen esityksestä tiesuunnitelmasta hyväksymispäätöksen, joka asetetaan asiakirjoineen nähtäväksi. Hyväksymispäätöksestä on mahdollisuus valittaa

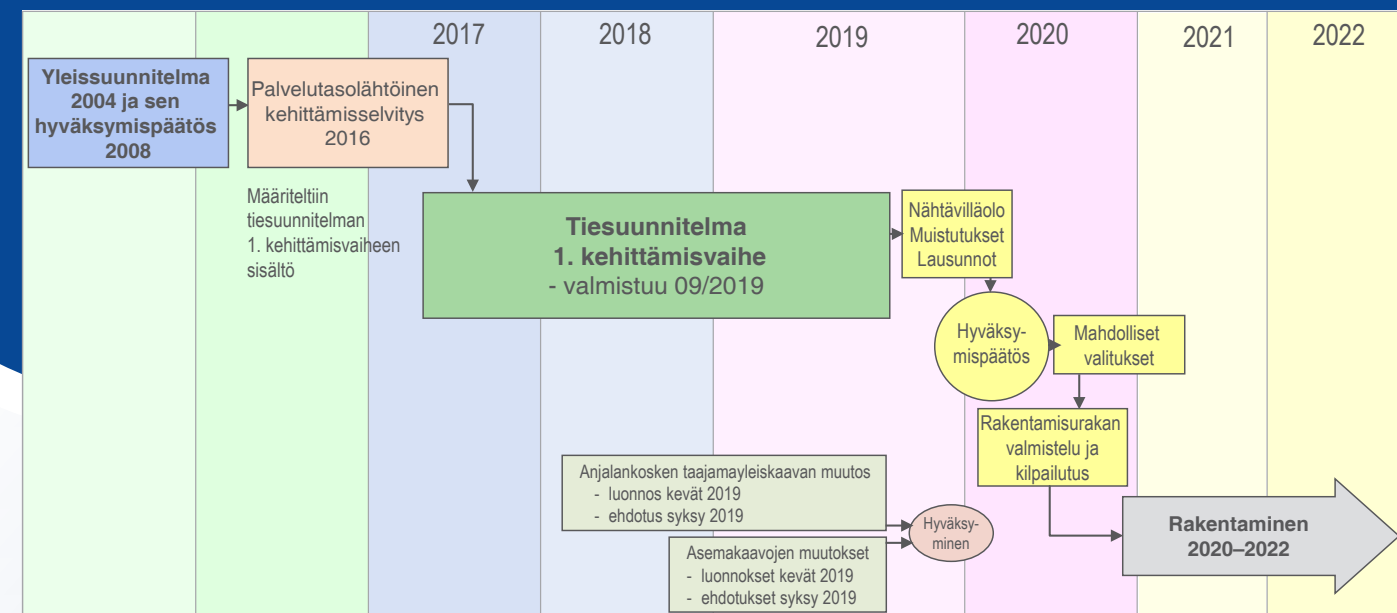
hallinto-oikeuteen ja korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Päätös saa lainvoiman sen jälkeen, kun mahdolliset valitukset on käsitelty. Lainvoimainen tiesuunnitelma antaa tienpitäjälle oikeuden tiealueen haltuunottoon ja tien tekemiseen.

Samanaikaisesti tiesuunnitelman laatimisen kanssa on laadittu Anjalankosken taajamayleiskaavan muutos ja asemakaavan muutoksia Spännärin tien (Inkeröistien varressa), Vehkasuontien ja Tehontien kohdille. Ne ovat edellytys tiesuunnitelman hyväksymiselle. Kouvolan kaupunki asettaa kaavaehdotukset nähtäville samanaikaisesti tiesuunnitelman kanssa.

Hanke ei ole tällä hetkellä valtion väyläinvestointien toteuttamisohjelmassa. Kaakkois-Suomessa kiireellisimmäksi väylähankkeeksi todettu valtatie 15 parantaminen on ehdolla maan nykyisen hallituksen investointiohjelmaan. Suunnitelmavalmiuden puolesta hankkeen toteuttamisvaihe ja rakentamistyöt ovat aloitettavissa vuosina 2020–2021. Tarvittaessa hanke voidaan toteuttaa vaiheittain.

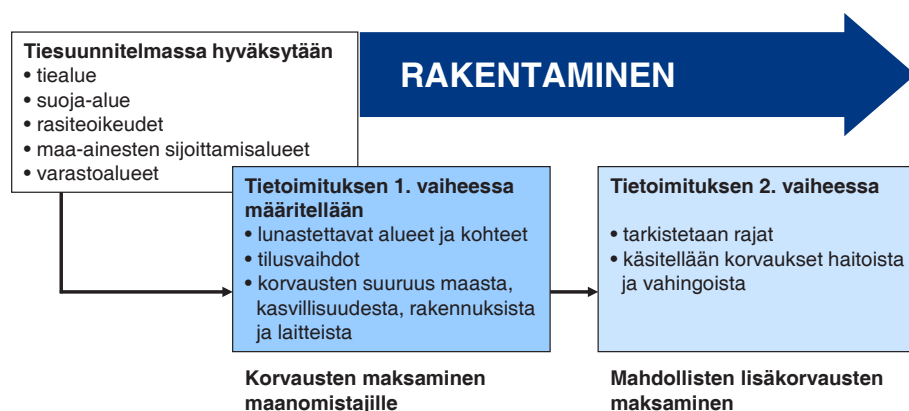
Inkeröistien varteen rakennetaan erillisenä hankkeena vuonna 2020 jalan- kulkua- ja pyöräilytie Tokmannin kohdalta Päätien liittymään.

## Suunnitelman eteneminen ja aikatauluarvio



## Tiealueiden hankinta

Maa- ja vesialueiden hankinta sekä korvausten määrittäminen ja maksaminen tapahtuu pääsääntöisesti täyden korvauksen periaatteella maantietoimituksessa. Toimitus aloitetaan ennen hankkeen rakentamisen aloittamista haltuunotto katselmuksella, johon kaikki maanomistajat ja haitan kokijat kutsutaan. Tietoimitus kestää rakentamisen loppuun asti ja vielä sen jälkeen, jolloin maksetaan lopulliset haittakorvaukset. Osa tilusjärjestelyistä ja kiinteistöjen hankinnoista tehdään ennen tietoimitusta käynnissä olevan hankeusjakotoimituksen kautta tai sopimalla.



Tietoimituksen asema hankkeen tiesuunnittelun ja rakentamisen rinnalla.

## Lisätietoja

### Tiesuunnitelmasta vastannut

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Salpausselänkatu 22, 45100 KOUVOLA  
Juha Laamanen, puh. 0295 029 184  
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

### Suunnitelman laatija

Sitowise Oy  
Tuulikuja 2, 02100 ESPOO  
Rauno Tuominen, puh. 020 747 6139  
etunimi.sukunimi@sitowise.com

<https://vayla.fi/kymenlaaksossa-suunnitteilla/vt-15-parantaminen-valilla-kotka-kouvola>

[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)