



## Vt 6 Kouvolan kohta, 1 vaihe

Suunnittelukohde 6/2018

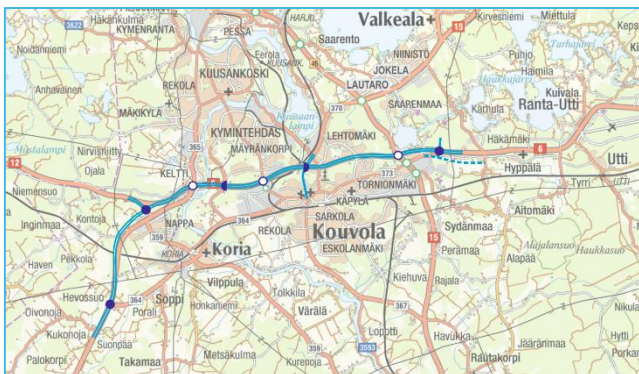
**Kaakkois-Suomen ja Venäjälle suuntautuvan liikenteen toinen pääyhteys valtatie 6 on Kouvolan kohdalla turvaton ja laatutasoltaan poikkeava. Valtatie parannetaan ensi vaiheessa moottoritieksi vilkkaimmalla osuudella, huonoin osuus länsiosassa parannetaan. Keskustan ja TEN-T ydinverkon RRT-terminaalin yhteyksiä pääteiltä kehitetään sekä poistetaan keskeisimmät jalankulun ja pyöräilyn yhteyspuutteet ja meluongelmat.**

### NYKYTILA

Valtakunnallisesti tärkeä ja Kaakkois-Suomen tieliikenteen selkäranka valtatie 6 (TEN-T kattava verkko) on toinen päätieyhteys Suomesta Venäjälle. Tie on erityisen tärkeä Kaakkois-Suomen suurteollisuudelle, Kouvolan logistiikkakeskuksille ja Venäjän tavarakuljetuksille. Kouvolan kohdalla sitä risteävät valtatie 12 Lahdesta ja valtatie 15 Kotkasta ja Mikkelistä. Tieverkon jäsentelyssä on puutteita valtatie 6 liittymistä johtuen. Valtatien liikenne kulkee osin alemman tason väylillä.

Valtatie 6 on Kouvolan kohdalla moottoriliikennetie. Jakson länsipää on jäänyt parantamatta. Osuus on kapea ja tie- ja liittymäjärjestelyiltään heikkotasoinen verrattuna yhteysväliin muihin osuuksiin. Nopeusrajoitus on 70–80 km/h. Valtatiet ovat vilkasliikenteisiä (5700–12300 ajon/vrk) ja huomattava osuus liikenteestä on pitkämatkaista. Raskaan liikenteen määrä (700–1500 ajon/vrk) ja osuus (11–17 %) ovat suurina ollen reilusti yli kaksinkertaisia pääteiden keskiarvoon verrattuna. Runsaan kesäsuonituksen takia liikenne ruuhkautuu varsinkin kesäviikonloppuisin. Puhjon eritasoliittymän (Kouvolan pääliittymä) alueella on maakunnan suurin kauppakeskittymä, joka lisää liikennettä valtatielle ja ruuhkauttaa liittymiä. Yhteydet valtatieltä 6 keskustaan ja asuinalueilta kauppa- ja palvelualueisiin ovat puutteelliset. Myös kasvavan Kullasvaaran RR-terminaali-alueen (TEN-T-ydinverkko) yhteydet valtatie 6 suuntaan ovat puutteelliset.

Liikenneturvallisuustilanne on heikko tietosuuden liikennekuolemien ja henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tiheyden ollessa yli kaksinkertainen pääteiden keskiarvoon verrattuna. Ohiusmahdollisuudet ovat huonot ja liittymien ruuhkautuminen lisää onnettomuusriskejä. Vuosina 2013–2017 valtateilla 6 ja 12 tapahtui 23 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta, joista neljä johti liikennekuolemaan. Asuntoalueille valtateiden varressa aiheutuu paljon meluhaittoja ja kevyen liikenteen yhteyksissä on puutteita. Myös pohjavesialueita on suojaamatta. Valtatien useat suuret sillat ovat huonokuntoisia vaatien uusimista tai korjaamista.



### HANKE JA TAVOITTEET

Ensi vaiheessa valtatie 6 vilkkain osuus Keltistä Tykkimäen itäpuolelle parannetaan moottoritieksi. Keltin ja Puhjon eritasoliittymiä parannetaan. Tanttariin tehdään uusi eritasoliittymä ja keskustan sisääntulokatu. Valtatien pohjoispuolelle Tanttariin Puhjoon rakennetaan rinnakkaiskatu paikallista liikennettä varten. Kullasvaaraan tehdään eritasoliittymä terminaaliyhteyksineen. Huonolaatusiin osuus Hevossuon ja Napan välillä parannetaan. Viisi valtatesilltaa korjataan tai uusitaan. Niistä suurin on Kymijoen ylittävä Keltin silta. Kevyen liikenteen väyliä ja melusuojuuksia lisätään huomattavasti. Myöhemmin toteutetaan Keltin länsipuolelle laaja Suviojan eritasoliittymä ja muut tiejärjestelyt.

Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja RR-terminaali-alueen yhteyksien turvaaminen, henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen, jalankulku ja pyöräilyyhteyksien täydentäminen ja sujuvat yhteydet keskustaan. Tavoitetilanteessa vt 6 on moottoritie ja Korialta etelään keskikaiteellinen ohituskaistatie.

### AIKATAULU

Valtatien 6 yleissuunnitelma valmistui 2015 ja hyväksyttiin Liikennevirastossa 2018 aikana. Korian kohdalle 2016 laadittu tiesuunnitelma hyväksyttiin vuoden 2019 alussa. Jatkosuunnittelu voi alkaa vuonna 2018. Korian kohdan rakentaminen voi alkaa vuonna 2019 ja muu osuus vuonna 2021. Vt 6 väliille Tykkimäki-Utti laaditaan yleiskaavan rinnalla yleissuunnitelman tarkistus 2018–2019.

### KUSTANNUKSET

Ensi vaiheen rakentamisen kustannusennuste on 118 milj. euroa, josta Kullasvaaran (RR-terminaali) eritasoliittymän kustannukset ovat noin 10 milj. euroa ja Korian kohdan noin 11 milj. euroa (ind.130; MAKU 2010=100). Tavoitetilanteen kustannusennuste on noin 183 milj. euroa.

### VAIKUTUKSET (1.vaihe)

- + Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat oleellisesti. Jonot ja lyhyet ruuhkat poistuvat.
- + Henkilövahinko-onnettomuuksien laskennallinen vähenemä on 1,5 onn/v (33 %) ja liikennekuolemien 2,8 onn/10 v (47 %).
- + Kehittyvälle maankäytölle ja Kullasvaaran RR-terminaali-alueelle turvataan toimivat ja lyhyemmät liikenneyhteydet.
- + Katuverkon järjestelyt selkeyttävät keskustan liikenneverkkoa ja tukevat sen kehittämistä. Kouvolan pohjoisosien yhteydet keskustaan ja Puhjoon paranevat. Kaksi rautatien tasoristeystä poistuu.
- + Alemman tie- ja katuverkon kuormitus vähenee etenkin kaupungin keskusta-alueilla.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus ja palvelutaso paranevat. Uusi yhteys Kymijoen yli on tärkein.
- + Valtatien huonot sillat uudistuvat ja paranevat.
- + Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee noin 1100:lla (15,6 km melusuojuuksia). Pohjavesiä suojataan (1,2 km).
- Hanke heikentää liito-oravien elinolosuhteita Tanttariin mutta vaikutukset ovat hallittavissa.

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 1,7 (vuoden 2015 yksikköarvot).