Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Maantien 370 parantaminen Ravikylän kohdalla rakentamalla jalankulku- ja pyöräilytie, Kouvola

Tiesuunnitelmaselostus 1.2T

Sisältö

1 HANKKEEN TAUSTA, LÄHTÖKOHDAT JA PERUSTELUT 5
1.1 Suunnittelukohteen sijainti ja hankkeen perustelut 5
1.2 Hankkeen liittyminen muuhun suunnitteluun, kaavoitukseen ja rakentamiseen 6
1.3 Tien nykytila ja ongelmat sekä arvio ongelmien kehittymisestä 7
1.3.1 Tieverkon nykytila 7
1.3.2 Liikenneturvallisuus 7
1.3.3 Nykyinen ajoneuvoliikenne ja liikenne-ennusteet 7
1.3.4 Kevyen liikenteen järjestelyt 8
1.3.5 Joukkoliikenne 8
1.3.6 Erikoiskuljetukset 9
1.4 Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset 10
1.5 Maankäyttö ja kaavoitus 10
1.5.1 Maakuntakaavoitus 10
1.5.2 Yleiskaavat ja osayleiskaavat 11
1.5.3 Asemakaava 13
1.5.4 Asutus ja muu rakennuskanta 14
1.6 Ympäristö 14
1.6.1 Maisemakuva 14
1.6.2 Kulttuuriperintö 14
1.6.3 Luontokohteet, kasvillisuus ja eläimistö 15
1.6.4 Pinta- ja pohjavedet 15
1.6.5 Melun ja päästöjen nykytilanne 16
1.6.6 Maaperä- ja pohjaolosuhteet 16
1.6.7 Pilaantuneet maat 16
1.7 Hankkeelle asetetut tavoitteet 16
2 SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS 17
2.1 Hanketyöskentely ja vuoropuhelu 17
3 TIESUUNNITELMAN ESITTELY 18
3.1 Tiejärjestelyt 18
3.1.1 Ajoneuvoliikenne 18
3.1.2 Joukkoliikenne 18
3.1.3 Kevyen liikenteen järjestelyt 18
3.1.4 Teiden hallinnolliset järjestelyt 18

3.2 Yksityisten teiden liittymät ja järjestelyt 19
3.3 Kadut 19
3.4 Tekniset ratkaisut ja mitoitus 19
3.4.1 Väylien liikennetekninen ja rakenteellinen mitoitus 19
3.4.2 Pohjanvahvistustoimenpiteet 20
3.5 Kuivatus 20
3.6 Tieympäristön käsittely 20
3.7 Meluntorjunta 21
3.8 Tievalaistus 21
3.9 Massatalous sekä läjitys- ja maa-ainesalueet 21
3.10 Työnaikainen liikenteen hoito 21
4 TUTKITUT VAIHTOEHDOT 22
5 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN (YVA) JA YLEISSUUNNITELMAN HUOMIOON OTTAMINEN TIESUUNNITELMASSA 22
6 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET 23
6.1 Vaikutukset liikenteeseen ja turvallisuuteen 23
6.2 Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen 23
6.3 Meluvaikutukset, vaikutukset ilmanlaatuun sekä tärinävaikutukset 23
6.4 Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön 24
6.5 Vaikutukset vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin 24
6.6 Vaikutukset maa-ainesvaroihin 24
6.7 Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin 24
6.8 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen 25
6.9 Kiinteistövaikutukset 25
6.10 Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset 25
6.11 Rakentamisen aikaiset vaikutukset 25
7 HANKKEEN YHTEYDESSÄ RAKENNETTAVAT VESIVÄYLÄT JA LASKUOJAT SEKÄ JOHTOJEN JA LAITTEIDEN SIIRROT 27
7.1 Kadut 27
7.2 Laskuojat 27
7.3 Johto- ja laitesiirrot 27
8 HANKKEEN TOTEUTTAMISEN VAATIMAT LUVAT JA SOPIMUKSET 27
9 HYVÄKSYMISEHDOTUS JA JATKOTOIMENPITEET 28

9.1 Ehdotus tiesuunnitelman hyväksymiseksi 28
9.2 Jatkotoimenpiteet.....28
10 SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHTEYSHENKILÖT.....29

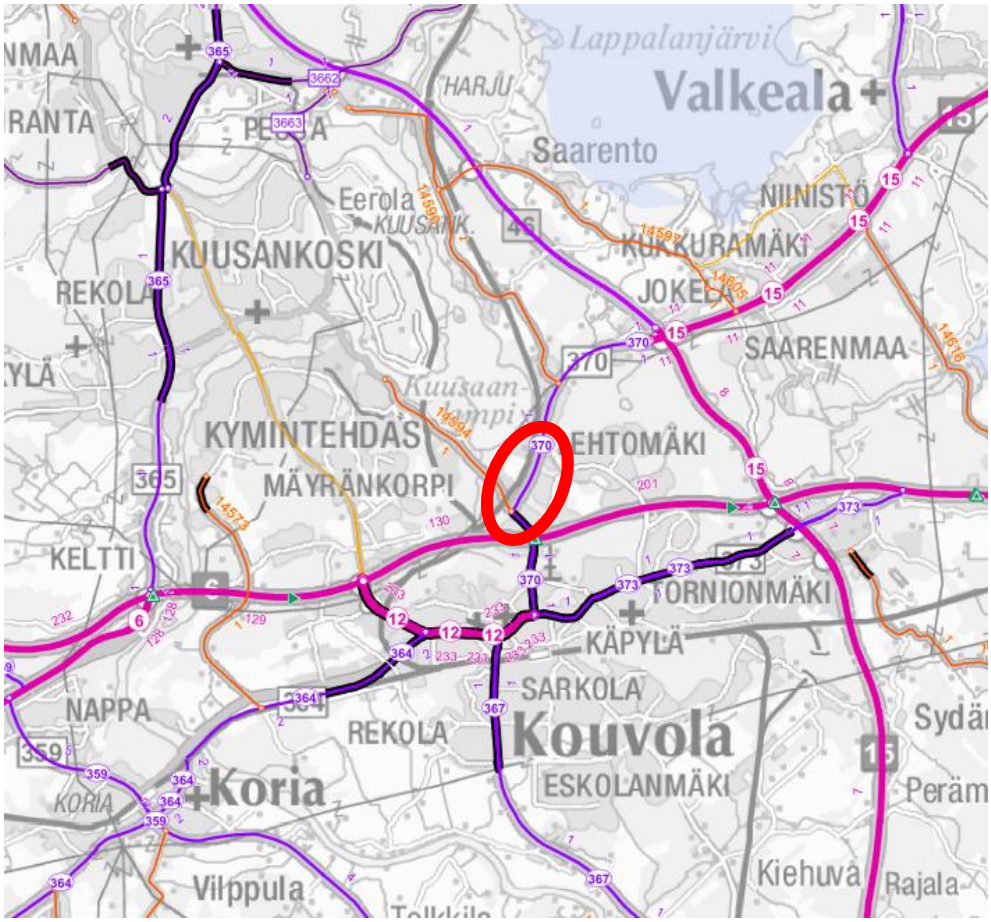
1 HANKKEEN TAUSTA, LÄHTÖKOHDAT JA PERUSTELUT

1.1 Suunnittelukohteen sijainti ja hankkeen perustelut

Maantie 370 (Valkealanväylä) on pohjoinen sisääntulotie Kouvolan keskustaan Mikkelin (vt 15) ja Heinolan (kt 46) suunnista. Maantie 370 on samalla tärkein yhteys Kouvolasta ja Kuusankoskelta Valkealaan niin autoliikenteelle kuin jalankulku- ja pyöräliikenteellekin.

Kuusankosken ja Valkealan sekä pääosin myös Kouvolan ja Valkealan välillä on nykyään puutteelliset jalankulku- ja pyörätieyhteydet. Kulku tapahtuu Ahlmanintieltä (mt 14594) Ravikylän liittymästä lähtien maantien pientareita pitkin aina Kuusanlammentien liittymän saakka, josta alkaa yksityistie. Tämä noin kilometrin pituinen maantien osuus, jolta puuttuu jalankulku- ja pyöräilyväylä, on todettu turvattomaksi ja vaaralliseksi. Sen parantamisella on korkea prioriteetti, ja väylä on sekä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen että Kouvolan kaupungin kiireisin kevyen liikenteen parantamiskohde koko väyläverkolla. Kiireellisyys on todettu ELY-keskuksen ja Kouvolan kaupungin yhteisessä vuonna 2017 laatimassa liikenneturvallisuussuunnitelmassa.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee mahdollisesti jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamisen teemaohjelmaa vuosille 2019–2021. Ravikylän jalankulku- ja pyöräilyväylää on esitetty yhtenä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen hankkeena tähän ohjelmaan.



Kuva 1 Hankkeen sijainti

1.2 Hankkeen liittyminen muuhun suunnitteluun, kaavoitukseen ja rakentamiseen

Maantie rajautuu koko suunnittelualueella sen länsipuolella kulkevaan Savonrataan (väli Kouvola - Mikkeli).

Nykyään maantieltä 370 ei ole suoraa liikenneyhteyttä valtatielle 6. Valtatien 6 yleissuunnitelmassa (2015) on esitetty Tanttarin eritasoliittymän rakentamista, josta maantien 370 liikenne liittyy valtatielle 6. Samassa yhteydessä toteutetaan maantieltä 370 katuyhteydet Kouvolan keskustaan (uusi sisääntulokatu) ja Puhjon alueen kauppakeskittymään (vt 6 rinnakkaiskatu), jotka huomattavasti lisäävät maantien 370 liikenteellistä merkitystä. Uusien väylien varteen toteutetaan myös jalankulku- ja pyöräilyväylät.

Valtatien 6 yleissuunnitelman rinnalla valmistui vuonna 2015 vt 15 / mt 370 kehittämistä koskeva aluevaraussuunnitelma. Sen mukaan maantien 370 merkitys korostuu Kouvolan keskustan sisääntuloväylänä ja Kouvolan kaupunkialueen sisäisen liikenteen väylänä. Läheistä Lehtomäen alueen kaavoitusta ollaan myöhemmin lisäämässä ja laajentamassa asuntoalueena. Alueella on myös keskeisenä kohteena Kouvolan ravirata, joka kerää liikennettä varsinkin suurtapahtumiin.

Nämä kehittämiskuviot osaltaan lisäävät maantien 370 liikennettä sekä korostavat sen asemaa Kouvolan keskustan pohjoisosien pääväylänä. Tulevaisuudessa, maankäytön kehittyessä, maantie on tarkoitus muuttaa kaduksi valtatielle 15 (Heparon eritasoliittymä) saakka.

Suunnittelualueella käynnistyi samanaikaisesti tiesuunnitelman laadinnan kanssa asemakaavan muutoksen laadinta, jonka tarkoituksena oli päivittää asemakaava vastaamaan tiesuunnitelman ratkaisua. Samalla kaavamuutoksessa sisällytettiin Kuusanlammentien liittymäalue asemakaavaan, jolloin yksityistie voidaan muuttaa kaduksi maantieltä 370 alkaen.

1.3 Tien nykytila ja ongelmat sekä arvio ongelmien kehittymisestä

1.3.1 Tieverkon nykytila

Maantie 370 (Valkealanväylä) on seututie. Maantie on yksiajoratainen kaksikaistainen väylä, jonka peruspoikkileikkaus on 10/7,5 metriä (tien kokonaisleveys / ajoradan leveys).

Nopeusrajoitus maantiellä 370 on Ahlmanintieltä Ravitallinkujan liittymään 60 km/h ja tästä Valkealaan päin 70 km/h.

Suunnittelualueella maantiellä on kaksi tasoliittymää. Ravitallinkuja on tonttiliittymä raviradan paikoitus- ja huoltoalueelle. Liittymässä on toimivuusongelmia erityisesti tapahtuma-aikoina, jolloin huoltoalueelle jonottavien kuljetusautojen jono saattaa yltää maantielle saakka. Toinen tasoliittymä on suunnittelualueen pohjoispäässä oleva Kuusanlammentie, joka on nykyisin liittymäalueella yksityistie, mutta jatkuu katuna Ravikylän ja Lehtomäen suuntaan. Lisäksi maantieltä on muutama maa- ja metsätalousliittymä, joista raviradan paikoitusalueen liittymä paalulla 810 toimii myös pelastus- ja erikoistilanteita varten.

Maantien geometria on suunnittelualueella hyvä, mutta pituuskaltevuus on kuivatuksen kannalta puutteellinen (0,2…0,4 %).

Maantie 370 on valaistu koko suunnitteluosuudella. Myös Kuusanlammentiellä sekä Talonpojantiellä ja Liisankadulla on valaistus.

1.3.2 Liikenneturvallisuus

Suunnitteluosuudella (tieosoite 370-1-1600 – 1-2800) on tapahtunut vuosina 2012–2016 seitsemän poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista kolme on tapahtunut Ahlmannintien liittymässä ja kolme Kuusanlammentien liittymässä. Yksi kummankin liittymän alueella tapahtuneista onnettomuuksista on johtanut henkilövahinkoihin. Näistä toisessa (Kuusanlammentie) on ollut osallisena pyöräilijä.

1.3.3 Nykyinen ajoneuvoliikenne ja liikenne-ennusteet

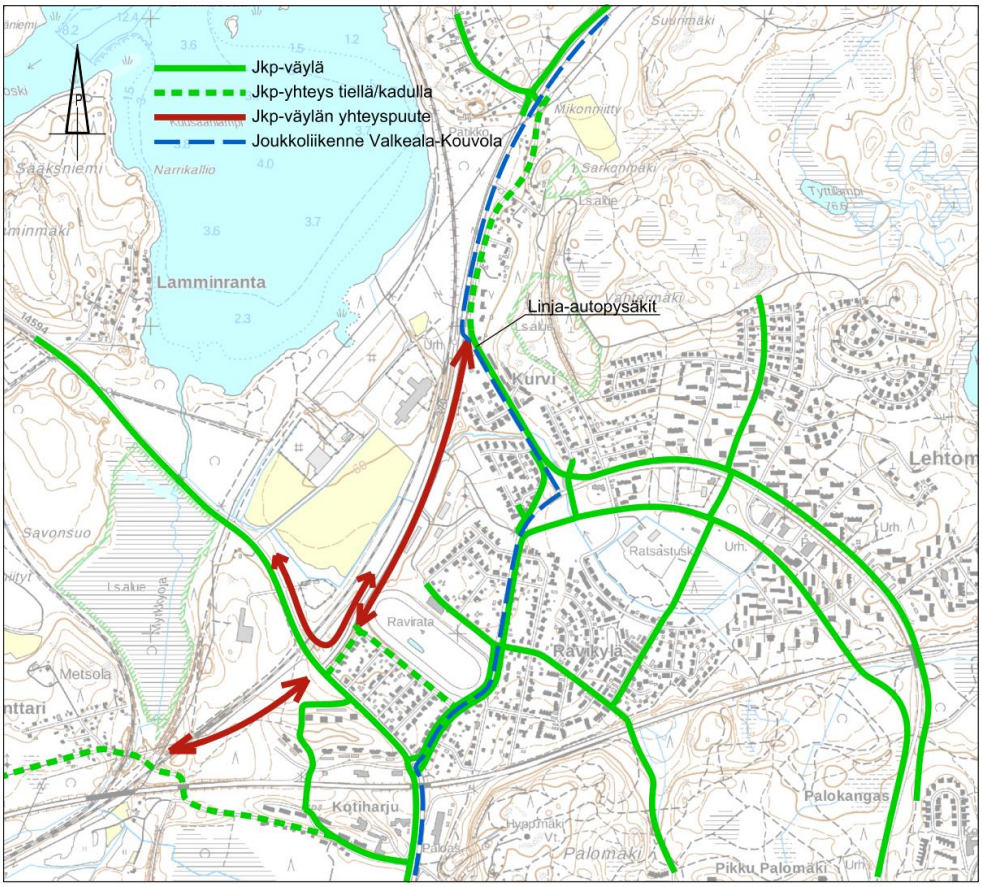
Maantien 370 nykyinen keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL 2014) suunnittelualueella on Liikenneviraston tierekisterin mukaan noin

6 900 - 7 900 autoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on noin 255 autoa vuorokaudessa (4 %). Raskaasta liikenteestä yhdistelmiä on noin 22 %.

Aluevaraussuunnitelman yhteydessä laadittujen tarkastelujen perusteella liikenteen on ennustettu kasvavan vuoteen 2040 mennessä noin 50 % nykyisestä.

1.3.4 Kevyen liikenteen järjestelyt

Nykytilanteessa maantiellä 370 kevyt liikenne kulkee suunnittelualueella tien piennarta pitkin. Jalankulkijoita ja pyöräilijöitä on arvioitu olevan noin 100 - 200 käyttäjää vuorokaudessa.



Kuva 2 Nykyiset jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä joukkoliikenne

1.3.5 Joukkoliikenne

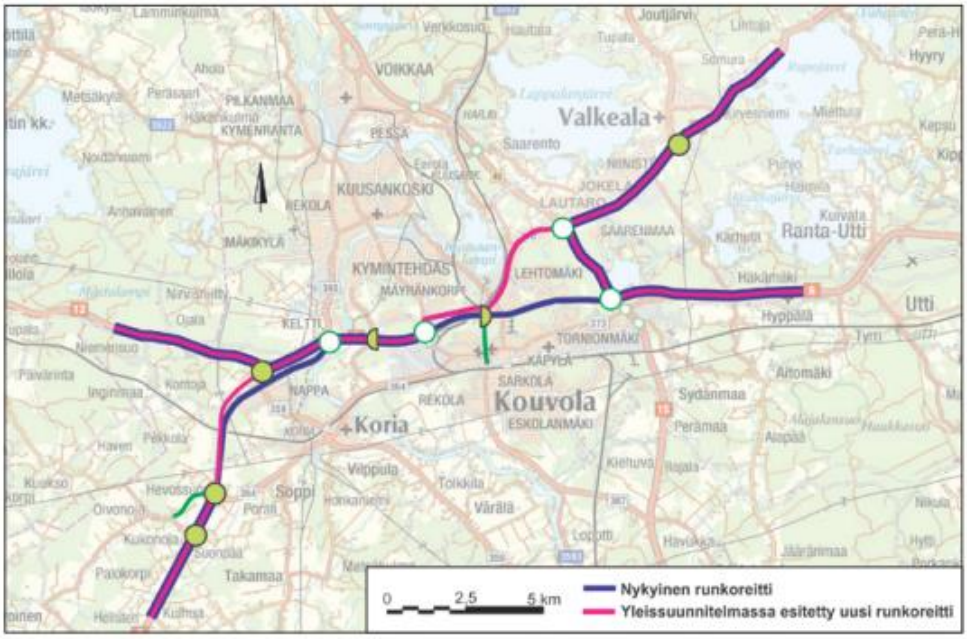
Valkealan ja Kouvolan välillä kulkee arkisin 23 linja-autovuoroa suuntaansa ja lauantaisin noin 10 vuoroa suuntaansa. Palvelutasoluokaltaan väli on houkuttelevaa tasoa. Linja-autovuorot poikkeavat maantieltä 370 Kuusanlammentielle, jota pitkin ne jatkavat keskustaan (Kuva 2). Suunnittelualueella on pysäkkipari Kuusanlammentien liittymän läheisyydessä. Lisäksi maantiellä 370 on pariton pysäkki jonkin verran Kuusanlammentien liittymän pohjoispuolella.

1.3.6 Erikoiskuljetukset

Maantie 370 ei kuulu nykyiseen erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon (SEKV).

Kuva 3 Nykyiset erikoiskuljetusreitit

Erikoiskuljetusten runkoreitti siirtyy tavoitetilanteessa valtatieltä 6 Puhjon ja Käyrälammen eritasoliittymien väliltä valtatien 6 yleissuunnitelmassa esitetylle Katajaharjuntien ja maantien 370 yhdistävälle uudelle rinnakkaiskadulle valtatien 6 pohjoispuolella ja siitä edelleen maantielle 370. Heparon eritasoliittymässä Heparon risteyssilta ja sen viereinen jalankulku- ja pyörätien silta aiheuttavat edelleen korkeusrajoitteen ja ne täytyy kiertää nykyiseen tapaan.



Kuva 4 Aluevaraussuunnitelman mukainen erikoiskuljetusverkon tavoitetilanne

1.4 Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset

Valtatien 6 parantamisesta Kouvolan kohdalla on valmistunut yleissuunnitelma vuonna 2015 ja se on tällä hetkellä hyväksyttävänä Liikennevirastossa. Maantien 370 ja valtatien 15 parantamisesta on laadittu samanaikaisesti vuonna 2015 aluevaraussuunnitelma, joka hyväksyttiin Kouvolan kaupungin toimesta marraskuussa 2015 Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavassa siihen sisältyneenä tausta-aineistona.

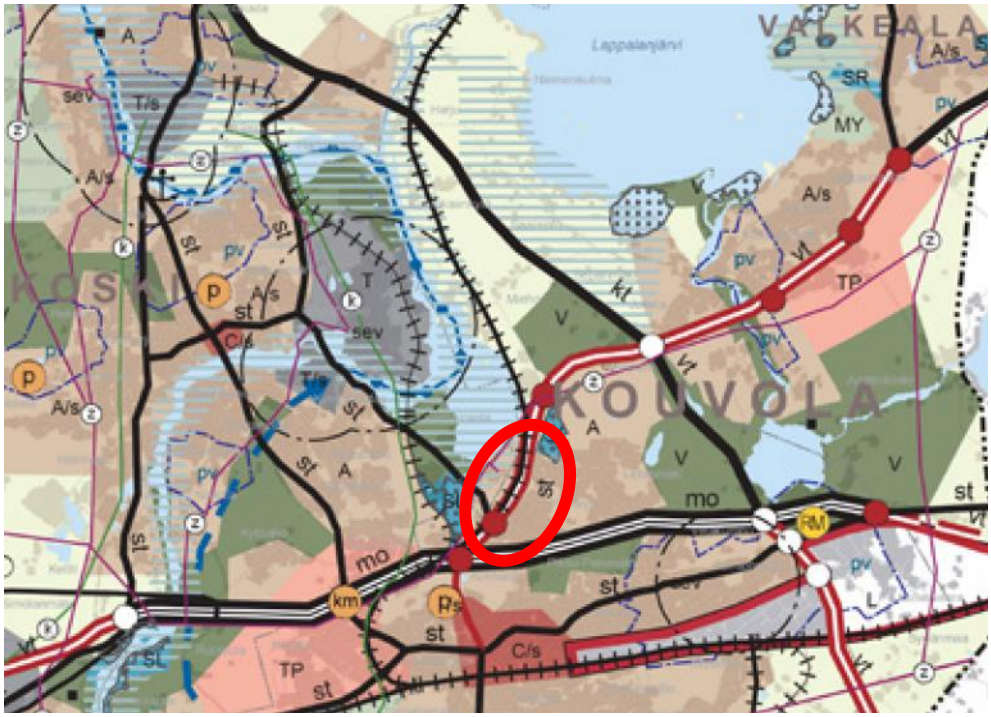
Aluevaraussuunnitelman 2015 tavoitteena on ollut selvittää tie- ja katuverkon kehittämisen periaatteet niin, että nykyiset palvelutasopuutteet saadaan poistettua ja valtatien 15 sekä maantien 370 parantamisratkaisut vastaavat niille asetettuja vaatimuksia liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta.

Aluevaraussuunnitelman ensimmäisen toteuttamisvaiheen toimenpiteet kohdistuvat pääliittymien parantamiseen, kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen uusilla väylillä ja alikulkusilloilla sekä melusuojauksiin. Jalankulku- ja pyöräilytien rakentaminen Ahlmannintien ja Kuusanlammentien välillä kuuluu kiireisimpiin toteutuskohteisiin. Ensimmäisen toteuttamisvaiheen toimenpiteillä on liikenteen sujuvuus ja turvallisuus esitetty turvattavan seuraavan 15–20 vuoden ajan.

1.5 Maankäyttö ja kaavoitus

1.5.1 Maakuntakaavoitus

Suunnittelualueella on voimassa Kymenlaakson maakuntakaava, taajamat ja niiden ympäristöt, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut päätöksillään 28.5.2008 ja 18.1.2010.

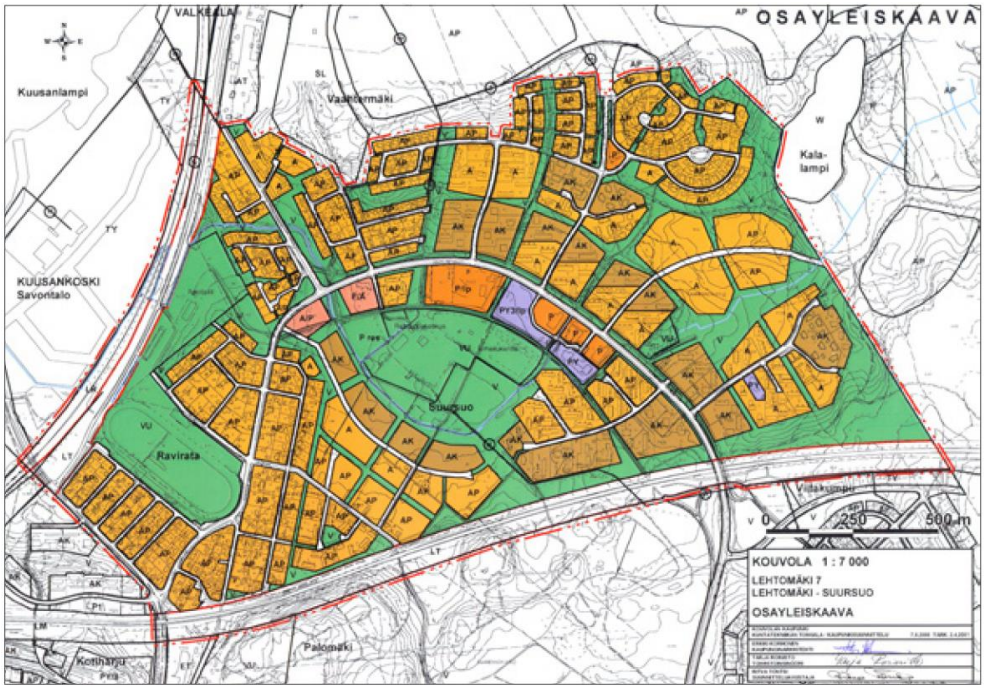


Kuva 5 Ote Kymenlaakson maakuntakaavasta taajamat ja niiden ympäristöt (YM 28.5.2008/18.1.2010)

Maantie 370 on osoitettu merkinnällä kaksiajoratainen seututie, jonka punainen väri osoittaa merkinnän kuuluvat luokkaan uudet tiet. Ahlmannintien liittymä on osoitettu merkinnällä suunniteltu eritasoliittymä.

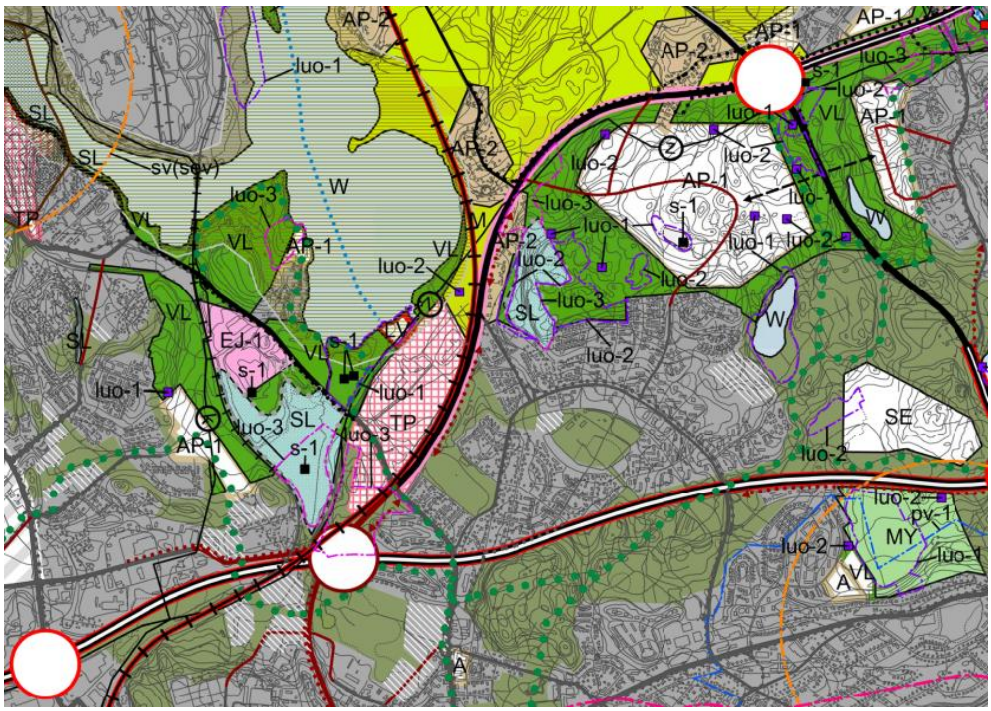
1.5.2 Yleiskaavat ja osayleiskaavat

Suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteinen Lehtomäki-Suursuo osayleiskaava (KV 28.1.2001). Siinä maantie 370 on merkitty nykyisellä paikallaan yleisen tien alueena (LT). Maantietä ympäröivät pääosin toteutuneet asuinalueet (AP). Ravirata ja sen ympäristö on merkitty urheilu- ja virkistyspalveluiden alueeksi (VU). Lisäksi asuinalueiden välissä on virkistysalueita (V).



Kuva 6 Ote Lehtomäki-Suursuo osayleiskaavasta (KV 28.1.2001)

Uusimpana kaavana suunnittelualueella on voimassa Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava, joka on luonteeltaan strateginen ja yleispiirteinen sekä vuoteen 2035 tähtäävä (KV 16.11.2015). Kaavassa on osoitettu Kouvolan taajama-alueen laajenemissuunnat. Uudet omakotitaloalueet on osoitettu kaavamerkinnällä AP-1.



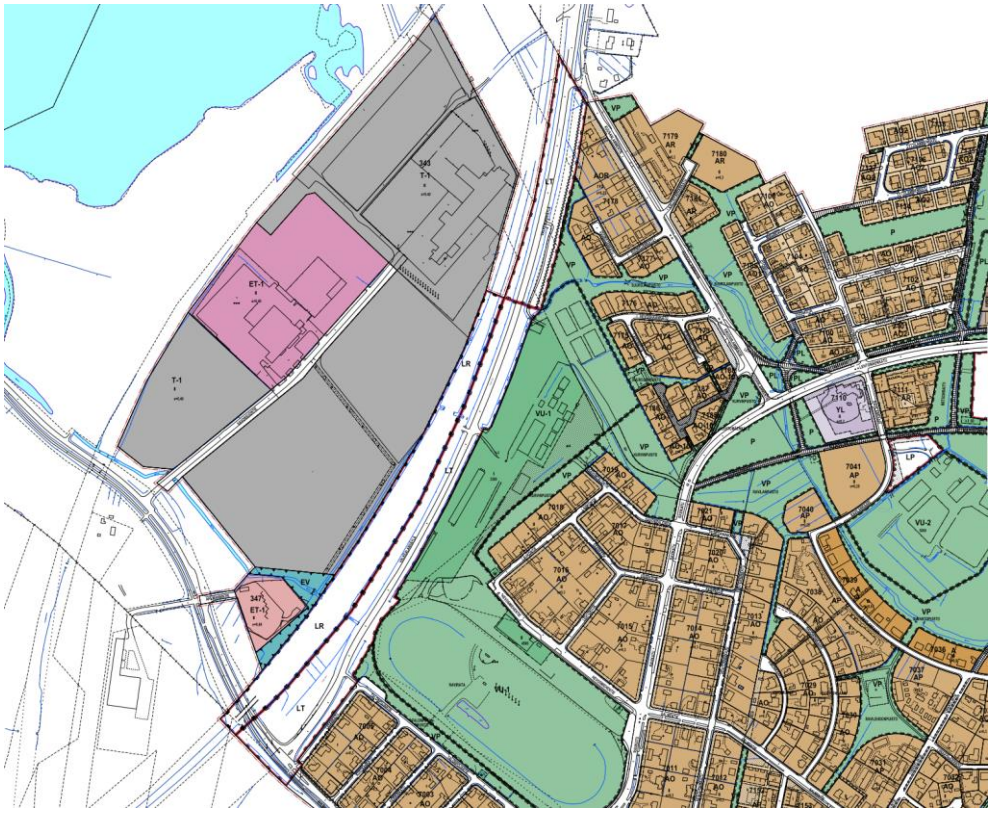
Kuva 7 Ote Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavasta (KV 16.11.2015)

Maantien 370 osalta yleiskaavassa on esitetty, että sen parantamistoimenpiteet ja tilatarpeet on esitetty tarkemmin 29.5.2015 päivätyssä aluevarausuunnitelmassa. Suunnittelualueelle maantien suuntaisena on esitetty kevyen liikenteen yhteystarve. Eritasoliittymät on maantielle 370 esitetty vain Tanttariin valtatien 6 ja Heparoon valtatien 15 liittymiin.

Rautatien länsipuoli on esitetty työpaikka-alueena (TP) ja Kuusanlammentien varren nykyinen asuinalue merkinnällä AP-2, jolla on osoitettu asemakaavoitetun tai asemakaavoitettavaksi tarkoitetun alueen ulkopuolella sijaitsevat usean asuinpaikan rakennusryhmät. Näitä alueita ei ole tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

1.5.3 Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa oleva asemakaava pääosalla maantietä 370 ja sen molemmilla puolilla. Kuusanlammentien liittymäalue rajautuu voimassa olevan asemakaavan ulkopuolelle. Asemakaavassa maantie 370 on osoitettu yleisen tien alueeksi (LT) ja sitä ympäröivät alueet urheilu- ja virkistyspalveluiden alueeksi (VU), puistoksi (VP) ja erillispientalojen sekä rivitalojen ja kytkettyjen asuinrakennusten korttelialueeksi (AO ja AOR). Maantien länsipuolella on rautatiealue (LR).



Kuva 8 Ote voimassa olevasta ajantasa-asemakaavasta (Kouvolan karttapalvelu)

Samanaikaisesti tiesuunnitelman laadinnan kanssa käynnistyi asemakaavan ja asemakaavan muutoksen laadinta maantien 370 ja Kuusanlammentien liittymäalueen osalle (Valkealanväylän asemakaava ja asemakaavan muutos, kaava nro 07/003, asetettu vireille 31.1.2018). Kaavalla päivitettiin

voimassa oleva asemakaava tiesuunnitelman mukaiseksi ja samalla sisällytettiin Kuusanlammentien liittymäalue asemakaavaan, jolloin yksityistie voidaan muuttaa kaduksi maantieltä 370 alkaen. Kouvolan kaupunginvaltuusto hyväksyi Valkealanväylän asemakaavan ja asemakaavan muutoksen 11.6.2018.

1.5.4 Asutus ja muu rakennuskanta

Suunnittelualue sijoittuu Kouvolan kaupunkialueen pohjoisreunalle. Maantien 370 itäpuolella ovat Ravikylän ja Lehtomäen asuinalueet. Lehtomäki on laaja asuinalue, jossa on sekä kerrostalo-, rivitalo- että omakotitaloasutusta. Asukkaista noin 3 000 asuu kerrostaloissa ja pientaloja on noin 700. Ravikylässä on pientaloasutusta.

Asutus ulottuu lähelle maantietä Ravikylässä ja Kuusanlammentien varrella. Valkealanväylän välittömällä lähialueella (alle 100 metriä) on suunnittelualueella yhteensä noin 25 asuintaloa.

Kouvolan ravirata talleineen sijaitsee maantien 370 itäpuolella Talonpojantien ja Kuusanlammentien välissä. Raviradan kaviouran luiskat muodostavat maantien 370 ulkoluiskan paaluvälillä 220–320, radan varikko- ja huoltoalue sijaitsee maantien paaluvälillä 320–600 ja paikoitusalue paaluvälillä 600–800. Nykyisin liittymä alueelle on maantien paalulla 610. Varikkoalueella toimii hevostallien lisäksi Kouvolan hevosklinikka ja lounaskahvila Paalupaikka. Alueella on varsinaisten ravien lisäksi valmennustoimintaa. Hevosia ulkoilutetaan Lehtomäen pohjoispuoleisilla alueilla ja kulku alueelle tapahtuu maantien rinnalla, osittain kaupungin omistuksessa olevan puistoalueen kautta ja osittain tiealueen reunaa myöten. Lisäksi raviradalla on kesäisin suuria yleisötapahtumia ja vuoden 2019 heinä-elokuussa ravirata toimii asuntomessujen aikana keskitettynä pysäköintialueena.

1.6 Ympäristö

1.6.1 Maisemakuva

Suunnittelualue sijoittuu itä-länsisuuntaisen 1. Salpausselän reunamuodostuman pohjoispuolelle. Maisemamaakuntajaossa alue kuuluu itäiseen Järvi-Suomeen ja tarkemmin Lounais-Savon järviseutuun.

Maantie 370 kulkee taajamarakenteen laidalla Savonradan viertä. Tiemaisema rajautuu ratapenkereeseen ja asutusta suojaaviin meluvalleihin tai suojaamattomiin pihoihin.

1.6.2 Kulttuuriperintö

Suunnittelualueella ei ole lainkaan tunnettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä. Suunnittelualueella on tehty arkeologinen inventointi Museoviraston toimesta syksyllä 2012, jossa alueelta ei löytynyt uusia kiinteitä muinaisjäännöksiä.

Kymijoki rantoineen on kokonaisuudessaan maakuntakaavassa määritelty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi.

1.6.3 Luontokohteet, kasvillisuus ja eläimistö

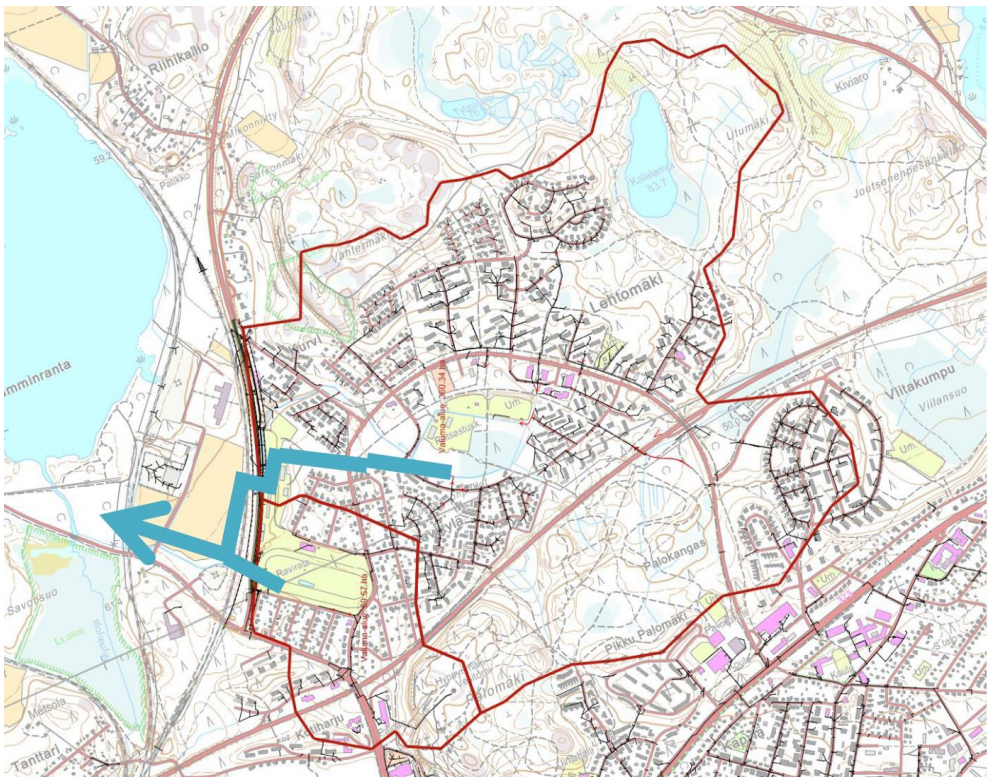
Alue kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen ja yleisilme on melko rehevä. Aluevaraussuunnitelman ja kaavoituksen yhteydessä alueelle on laadittu laajat luontoselvitykset.

Lähimmät luonnon arvokohteet ovat Lehtomäen liito-orava-alue ja Vahtermäen Natura 2000-alue. Alueet sijoittuvat suunnittelualueelta noin 300 metriä koilliseen. Laajimmat liito-oravan elinalueet sijoittuvat suunnittelukohteesta länteen Savonsuon ja Kuusaanlammen alueelle. Liito-oravan elinalueita on myös suunnittelualueen eteläpuolella, Ahlmannintien ja Tanttarin välillä.

1.6.4 Pinta- ja pohjavedet

Suunnittelualueesta noin 200 metriä luoteeseen sijaitseva Kuusaanlampi on osa Kymijokea.

Maantien 370 alittaa suunnittelualueella kaksi Kymijokeen laskevaa laskuojaa. Paalulla 240 oleva maantierumpu (1000 mm) välittää maantien kuivatusvesien lisäksi raviradan alueelta sekä Ravikylän (Talonpojantien) suunnasta tulevia maankäytön hulevesiä. Paalulla 620 olevan rummun (1400 mm) kautta puolestaan purkautuvat Lehtomäen alueen hulevedet. Suvantopuistoon on rakennettu näitä vesiä viivyttämään hulevesialtaita, vaikkakaan suunnittelualueella ei ole nykytilanteessa todettu olevan haitallisia tulvimisongelmia.



Kuva 9 Maantien 370 valuma-alueet

Tiejaksolla tai sen läheisyydessä ei sijaitse luokiteltuja pohjavesialueita.

1.6.5 Melun ja päästöjen nykytilanne

Maantien 370 läheisyydessä on asutusta, joka on paikoin hyvin lähellä tietä. Nykytilanteessa asutukseen kohdistuu meluhaittoja, joita on torjuttu suunnittelualueen eteläosassa ja paaluvälillä 880–1000 olevilla melusuojausrakenteilla. Aluevaraussuunnitelman yhteydessä suojausrakenteet on todettu osin riittämättömiksi, lisäksi Kuusanlammentien varren asutus sijaitsee melualueella.

1.6.6 Maaperä- ja pohjaolosuhteet

Tiesuunnitelmavaiheessa suunnittelualueella tehtiin puristinheijarikairauksia, siipikairauksia ja otettiin häiriintyneitä näytteitä. Suunnittelualueelta ei ollut käytettävissä aikaisempia tutkimuksia.

Alueen maasto on pääsääntöisesti tasaista. Suunnittelualueen etelä- ja pohjoispäissä on tiepengerrystä suunnitellun väylän itäpuolella. Maantie 370 kulkee suunnitellun väylän länsipuolella koko suunnittelualueen matkalla. Pohjamaa on koko tieosuudella pääasiassa liejusta silttiä tai savea. Kerroksen paksuus on eteläosassa noin 7–9 metriä ja pohjoisosassa noin 5–6 metriä. Kuivakuorisaven paksuus on suunnittelualueella 1–3 metriä. Raviradan läheisyydessä savikerroksen päällä on suunnitellun väylän kohdalla enimmillään metri täyttöä. Savikerroksen alla on pääsääntöisesti silttimoreenia.

Alueella ei ole pohjavesiputkea, joten pohjaveden pinnan tasosta ei ole tarkkaa tietoa.

1.6.7 Pilaantuneet maat

Alle 500 metrin etäisyydellä tiestä on tiedossa yksi mahdollinen pilaantuneen maan kohde. Kohde sijaitsee noin 150 metrin etäisyydellä tielinjasta. Kohteen ja tien välissä on muun muassa rautatie.

1.7 Hankkeelle asetetut tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ja kulkumahdollisuuksia maantiellä 370 erottamalla jalankulku ja pyöräily ajoneuvoliikenteestä. Samalla tavoitteena on parantaa kulkuyhteyttä raviradalle.

Suunnittelun tavoitteena on esittää liikenteellisesti toimiva ja turvallinen ratkaisu jalankulun ja pyöräilyn olojen parantamiseksi. Suunnitelma tulee voida hyväksyä maantielain mukaisesti ja sen tulee täyttää liikenteelliset tavoitteet, olla teknistaloudellisesti toteuttamiskelpoinen sekä tuottaa luonnolle, rakennetulle ympäristölle, ihmisille ja yhteisöille mahdollisimman vähän haittaa.

2 SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS

2.1 Hanketyöskentely ja vuoropuhelu

Suunnittelun ja maastotöiden aloittamisesta on kuulutettu maantielain 2 §:n mukaisesti paikallisissa lehdissä ja ELY-keskuksen internet-sivuilla. Tiesuunnitelman laatimisen aloituskuulutus julkaistiin Kouvolan Sanomissa 3.9.2017.

Suunnitelman ratkaisuja on käsitelty ja niistä päätetty hankeryhmässä, johon on kuulunut edustajia Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta, Kouvolan kaupungista sekä hankkeen suunnittelukonsultilta. Hankeryhmä kokoontui kaksi kertaa. Tiesuunnitelman ratkaisut ja ympäristövaikutukset on saatettu ympäristöviranomaisten (Kaakkois-Suomen ELY, Y) tietoon eikä heillä ole ollut huomautettavaa suunnitelman suhteen.

Valtion (Kaakkois-Suomen ELY-keskus) ja Kouvolan kaupungin välisen kustannusjakoneuvottelun pöytäkirja on suunnitelman osassa A (asiakirja 1.5T-3-1)

Tiesuunnitelmaluonnosta on esitelty yleisötilaisuudessa 16.11.2017. Yleisötilaisuudessa on ollut mahdollista antaa palautetta suoraan suunnittelijoille. Jaossa on myös ollut erillinen palautelomake mielipiteiden esittämistä varten. Yleisötilaisuuskutsu julkaistiin paikallisissa lehdissä ja ELY-keskuksen internet-sivuilla. Tilaisuuteen osallistui noin 10 henkilöä.

Tiesuunnitelman aikana on tehty esitys muiden omistamien johtojen ja laitteiden periaatteellisista siirtosuunnitelmista, joihin on pyydetty omistajilta kommentteja sekä arvioita siirtojen kustannuksista. Periaatteellisten suunnitelmien pohjalta laitteiden omistajat tekevät yksityiskohtaiset suunnitelmat rakennussuunnitelman laadinnan aikana.

Tiehankkeen ratkaisuista ja vaikutuksista raviradan alueeseen on käyty kaksi erillistä neuvottelua Valkealan Hevosystäväinseuran kanssa. Tienpitäjän ja maanomistajan välistä vastuunjakoa koskevan neuvottelun pöytäkirja on suunnitelman osassa A (asiakirja 1.5T-3-2).

Suunnitteluprosessiin liittyvät kuulutukset, yleisöpalaute sekä muu merkittävä kirjeenvaihto on esitetty suunnitelman osassa A kohdassa 1.6T.

3 TIESUUNNITELMAN ESITTELY

3.1 Tiejärjestelyt

Tiejärjestelyt on esitetty suunnitelmakartoilla 3T-1…2 ja pituusleikkauksissa tiesuunnitelman osassa 5T.

3.1.1 Ajoneuvoliikenne

Suunnittelualueella on tiesuunnitelmassa esitetty poistettavaksi jalankulku ja pyöräily tien pientareilta ja siirrettäväksi maantien varteen rakennettavalle erilliselle kevyen liikenteen väylälle ja eteläpäässä katuverkolle.

Lisäksi maantielle esitetään joitakin ajoneuvoliikenteen järjestelyjä. Raviradan liittymää siirretään noin 100 metriä nykyistä pohjoisemmaksi ja liittymään toteutetaan väistötila. Ratkaisulla varmistetaan liikenneturvallisuus erityisesti tapahtumien aikaan, jolloin raviradan huoltoalueelle jonottava liikenne on haitannut nykytilanteessa maantien 370 liikennettä. Liittymä päällystetään vähintään viisi metriä jalankulku- ja pyöräilyväylän ohi.

Lisäksi maantielle esitetään toteutettavaksi tiekaide kohtiin, joissa uusi jalankulku- ja pyöräilytie sijoittuu ajoradan lähelle sen turvallisuusalueelle.

3.1.2 Joukkoliikenne

Linja-autopysäkit säilyvät Kuusanlammentiellä nykyisillä paikoillaan. Länsipuolen pysäkin kulkuyhteyksiä parannetaan.

3.1.3 Kevyen liikenteen järjestelyt

Maantien 370 varteen rakennetaan jalankulku- ja pyöräilytie alkaen Talonpojantien kohdalta ja jatkuen Kuusanlammentien liittymään, jossa se liittyy Kuusanlammentien varressa olevaan väylään. Väylä sijoittuu maantien itäpuolelle. Jalankulku- ja pyöräyhteys jatkuu sekä etelän että pohjoisen suunnassa nykyisellä maantien suuntaisella, vähäliikenteisellä katu- ja yksityistieverkolla (Liisankatu ja Kuusaanlammintie) ilman erottelua ajoneuvoliikenteestä.

Kuusanlammentien (K1) ylitys toteutetaan suojatiellä. Ahlmannintiellä säilyy nykyinen suojatiejärjestely.

Väylä toteutetaan 3–7 metrin välikaistalla maantien ajoväylästä erotettuna. Leveämpää välikaistaa käytetään avarimmalla alueella raviradan paikoitusalueen kohdalla ja kapeampaa välikaistaa kohdissa, joissa nykyiset rakenteet rajoittuvat lähelle maantietä.

Raviradan paikoitusalueen ja Kuusanlammentien välillä tullaan asemakaavalla säilyttämään ravitallien kulkuyhteys liikennealueen ulkopuolella.

3.1.4 Teiden hallinnolliset järjestelyt

Tiesuunnitelmassa ei esitetä väylien hallinnollisia muutoksia. Kuusanlammentien liittymäalue sisältyy vireillä olevaan asemakaavaan ja asemakaa-

van muutokseen, jossa se on esitetty kaduksi. Liittymästä pohjoiseen oleva osa Kuusanlammentietä säilyy yksityistienä.

3.2 Yksityisten teiden liittymät ja järjestelyt

Kuusanlammentien yksityistieosuus säilyy nykyisellään liittymäalueelle tehtäviä parannuksia lukuun ottamatta.

3.3 Kadut

Kuusanlammentien liittymä maantielle säilyy nykyisellään, mutta liittymäalueen järjestelyjä selkeytetään pohjoiseen jatkuvan Kuusanlammentien yksityistieosuuden liittymän osalta. Kuusanlammentien katuosuuden maantiehen liittyvää suuntaa korostetaan yksityistieliittymän alueella uudella reunatukilinjalla. Kuusanlammentien yksityistieliittymässä reunatuki toteutetaan madallettuna.

Suojatie siirretään hiukan nykyistä pohjoisemmaksi. Länsipuolen pysäkille toteutetaan pysäkkiyhteys ja pysäkin odotustilaa parannetaan.

3.4 Tekniset ratkaisut ja mitoitus

3.4.1 Väylien liikennetekninen ja rakenteellinen mitoitus

Mitoitusnopeus

Maantien 370 (M1) mitoitusnopeus suunnittelualueella on 60 km/h. Yksityisteiden ja katujen mitoitusnopeus on 40 km/h.

Teiden poikkileikkaukset

Maantien 370 (M1) poikkileikkaus säilyy nykyisellään. Tien poikkileikkaus on 10/7.5. Jalankulku- ja pyöräilytien rakentamisen yhteydessä kavennetaan ylileveitä tukipientareita. Lisäksi esitetään, että kaistat maalataan seuraavan päällystyksen yhteydessä 3,5 metrin levyisiksi.

Jalankulku- ja pyöräilytie J1 poikkileikkaus on 3,5 metriä, josta päällysteen leveys on 3,0 metriä.

Poikkileikkausmitoitus on esitetty tarkemmin liikenneteknisissä poikkileikkauksissa 4T-1.

Rakenteellinen mitoitus

Tierakenteiden rakenteellinen mitoitus on tehty Tiehallinnon ”Tierakenteen suunnittelu” -ohjeen (TIEH 2100029-04) mukaisesti. Mitoitus on tehty kuormituskestävyyden suhteen sallitun laskennallisen routanousun perusteella. Mitoittava roudansyvyys Kouvolan seudulla on 1,6 metriä.

Taulukko 1. Maantien kuormitus- ja routavaatimusluokka

Maantie	
M1 (Mt 370)	6.0 AB; V4

Taulukko 2. jalankulku- ja pyöräilyväylän kuormitus- ja routavaatimusluokka

Kevyen liikenteen väylä	
J1	jk+pp-tie; K1

Taulukko 3. Yksityisteiden ja katujen kuormitus- ja routavaatimusluokat

Yksityistiet / Kadut	
K1	0,4 AB, V5
T1	70 Sr

3.4.2 Pohjanvahvistustoimenpiteet

Jalankulku- ja pyöräilytie voidaan perustaa maanvaraisena.

3.5 Kuivatus

Suunnitelmakartoilla 3T-1…2 on kuvattu hankkeen kuivatusjärjestelyiden periaateratkaisu. Uusissa hulevesirakenteissa on varauduttu kasvaviin virtaamiin nykyistä suuremmalla putkikoolla.

Väylien pintakuivatus hoidetaan pääosin avo-ojin lukuun ottamatta korotettuja ja muutoin poikkileikkaukseltaan ahtaita osuuksia, jossa kuivatus hoidetaan rakennettavilla hulevesikaivoilla ja –viemäreillä sekä puolirummuilla. Päällysrakenteen kuivatus hoidetaan tarvittaessa salaojin.

Kuivatusjärjestelyt perustuvat nykyisiin laskuojiin, jotka on esitetty suunnitelmakartoilla.

3.6 Tieympäristön käsittely

Ympäristön käsittelyssä pyritään helppohoitoisuuteen. Maisemanhoidon lähtökohtana on maiseman nykytila, tieympäristö on säilytettävä selkeänä ja helppohoitoisena.

Tien vierialueilla pyritään säästämään olevaa puustoa ja istutettuja pensaita. Tarvittaessa tehdään täydennysistutuksia. Tiheästi istutettuja puustoalueita harvennetaan tarvittaessa puiden kasvuedellytysten parantamiseksi. Tien muokattavat sisä- ja ulkoluiskat nurmetetaan (maisemanurmi 1). Maastonmuotoilualueet maisemoidaan täytön jälkeen puuistutuksin ja nurmetuksin (maisemanurmi 2).

Tieympäristön käsittelyn periaatteet on esitetty tieympäristökartoilla 7.1T-1 ja 7.1T-2.

3.7 Meluntorjunta

Aluevaraussuunnitelmassa esitetyt melusuojausrakenteet toteutetaan myöhemmin maantielle esitettyjen muiden kehittämistoimenpiteiden (pääliittymien parantaminen) toteuttamisen yhteydessä.

Myöhemmin toteutettavan maantien 370 meluntorjunnan tilatarve on huomioitu jalankulku- ja pyöräilytien sijoituksessa.

3.8 Tievalaistus

Maantien M1/Mt370 nykyinen tievalaistus säilyy eikä jalankulku- ja pyöräilytielle ole tarvetta toteuttaa erillistä valaistusta.

3.9 Massatalous sekä läjitys- ja maa-ainesalueet

Hankkeelta saatavat penkereisiin kelpaavat maa- ja kallioleikkausmassat sijoitetaan pengerrakenteisiin. Hankkeelta saadut penkereisiin kelpaamattomat leikkausmassat sijoitetaan luiskatäyttöihin. Muualle sijoitettavaksi jää noin 4 700 m^3 kelpaamattomia leikkaus- ja raivausmassoja, jotka sijoitetaan maastonmuotoiluihin maantien ja rautatien väliselle tiealueelle.

Tiesuunnitelmassa ei ole varattu ylijäämämaiden sijoitusalueita, sillä hankkeessa syntyvät ylijäämämassat saadaan sijoitettua nykyisten tiealueiden sisälle maastonmuotoiluihin.

3.10 Työnaikainen liikenteen hoito

Jalankulku- ja pyöräilytie rakennetaan nykyisten maantien liikennetilan vieressä ja ulkopuolella. Väistötilan ja kuivatusrakenteiden rakentaminen edellyttää nykyisen maantien ajoradan kaventamista ja työnaikaisen nopeusrajoituksen asettamista. Myös Kuusaanlammentien katuosuuden ajoradalla tehdään tienrakentamis- ja päällystämistoimenpiteitä, jotka edellyttävät työnaikaisia liikenteen ohjausjärjestelyjä.

4 TUTKITUT VAIHTOEHDOT

Tiesuunnitelman laadinnan yhteydessä on selvitetty jalankulku- ja pyöräilytien sijoittamista maantien 370 itä- tai länsipuolelle. Tarkasteluissa on päädytty väylän sijoittamiseen maantien 370 itäpuolelle 3–7 metrin välikaistalla erotettuna. Väylän sijoittamista itäpuolelle perustelee asutuksen ja käyttäjien sijoittuminen itäpuolelle. Länsipuolelle sijoittaminen edellyttää läheisestä radasta johtuen kallista alikulkukäytäväratkaisua tai tasoylitystä suojatiellä, joka vaatisi maantien nopeusrajoituksen pudottamista 50 km/h:ssa. Tieosuudella ei ole suojateitä.

Raviradan kohdalla on tutkittu hulevesijärjestelyitä nykyisen ojan huonokuntoisen putkituksen korvaamiseksi. Tutkitut vaihtoehdot ovat olleet:

- VE1: putkien uusiminen käyttäen nykyistä maantien alittavaa rumpua
- VE2: rakentamalla uusi maantien alittava rumpu B1400 ja purkamalla vanha
- VE3: säilyttämällä vanha alittava rumpu ja rakentamalla etelämmäksi toinen uusi rumpu (B1200) maantien alitse.

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto VE3, koska vaihtoehdolla saadaan kaupungin maankäytöstä ja katuverkolta sekä valtion maantiealueilta kulkeutuvat hulevedet erillisiksi, selkeästi ylläpidettäviksi kokonaisuuksiksi. Samalla lisätään hulevesienverkon kapasiteettia tulevaisuutta varten. Vaihtoehto VE3 oli myös kustannuksiltaan edullisin.

5 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN (YVA) JA YLEISSUUNNITELMAN HUOMIOON OTTAMINEN TIESUUNNITELMASSA

Hankkeeseen ei sovelleta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä säädetyn lain (468/1994) mukaista menettelyä. Hanke ei kuulu edellä mainitun lain nojalla annetun Valtioneuvoston asetuksen (Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä, 713/2006) hankeluetteloon, eikä hanke edellytä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ottaen huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne.

Hankkeeseen liittyen ei ole laadittu yleissuunnitelmaa. Maantien 370 kehittämisen tavoitetilanteesta ja vaiheittaisesta toteutuksesta on laadittu yleissuunnitelmatasoinen aluevaraussuunnitelma tienpidon suunnittelun ja maankäytön suunnittelun tarpeisiin. Tiesuunnitelma noudattaa aluevaraussuunnitelman periaatteita.

Tiesuunnitelmassa on esitetty hankkeen ympäristövaikutukset ja niiden hallinta aluevarussuunnitelman ympäristövaikutuksia koskevien tavoitteiden edellyttämällä tavalla sekä tiensuunnittelun toimintaohjeiden mukaisesti.

6 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

6.1 Vaikutukset liikenteeseen ja turvallisuuteen

Ajoneuvo- ja kevyt liikenne

Jalankulku- ja pyöräilytien rakentaminen parantaa erityisesti kevyen liikenteen turvallisuutta mutta myös autoliikenteen sujuvuutta, koska autojen ei tarvitse enää väistää pientareella kulkevia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Lisäksi raviradan liittymään rakennettava väistötila parantaa pääsuunnan sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta peräänajoriskin pienentyessä.

Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna. Jalankulku- ja pyöräilytie sekä suojatiejärjestelyt parantavat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisolosuhteita sekä turvallisuutta alueella. Väylän rakentaminen täydentää alueen nykyistä kevyen liikenteen verkkoa ja poistaa verkollisen yhteyden puutteen Valkealan ja Kuusankosken välillä sekä mahdollistaa myös selkeämmän ja sujuvamman yhteyden Valkealan ja Kouvolan keskustan välille.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteeseen suunnitelmalla ei ole merkittävää vaikutusta järjestelyjen säilyessä lähes nykyisellään. Kuusanlammentien pohjoispäässä olevat pysäkit palvelevat käyttäjiä edelleen, nyt jonkin verran parannettuina.

Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueen liikenneturvallisuustilannetta on arvioitu tarkemmin tiesuunnitelman yhteydessä tehdyn liikenneturvallisuustarkastuksen muistiossa. Tarkastusmuistio on kokonaisuudessaan tiesuunnitelman osassa 1.6T.

6.2 Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

Jalankulku- ja pyöräilytieyhteyden tarve on merkitty voimassa olevaan Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavaan. Uusi väylä toteuttaa yleiskaavan tarkoittaman yhteyden eikä muuta yleiskaavojen osoittamaa muuta maankäyttöä.

Kevyen liikenteen väylä sijoittuu koko suunnittelualueella asemakaavoitetulle alueelle. Asemakaavassa esitetty liikennealueen raja päivitetään vastaamaan tiesuunnitelmassa esitettyä. Liikennealuetta joudutaan muutamassa kohdassa laajentamaan nykyisestä, mutta pääosin aluetta on tarve kaventaa.

6.3 Meluvaikutukset, vaikutukset ilmanlaatuun sekä tärinävaikutukset

Hankkeella ei ole pysyviä melu- tai tärinävaikutuksia tai vaikutusta ilmanlaatuun.

Suunnittelualueen etelä- ja pohjoispäissä sijaitsee kiinteistöjä, joilla liikennemelulle asetut ohjearvot ylittyvät. Maantien 370 meluntorjuntaa parannetaan aluevaraussuunnitelmassa esitetyllä tavalla maantien kehittämisen seuraavassa vaiheessa.

6.4 Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

Tiesuunnitelman toimenpiteiden vaikutusalueella ei ole suojelualueita eikä tiedossa olevia mainittavia arvokkaita luontokohteita tai lajiesiintymiä. Kohdassa 1.6.3 mainitut laajat liito-oravien elinalueet ja kulkureitit eivät ole maantien 370 ja suunnittelukohteen vaikutusalueella.

Suunnitelma-alue on luokiteltavissa ihmisen muuttamaksi rakennetuksi ympäristöksi. Etelä- ja pohjoispäissä joudutaan poistamaan vähäisessä määrin istutettua puustoa ja pensaita.

Rakentamisen aikaiset haitat kohdistuvat tielinjalle ja sen läheisyyteen lyhytaikaisena meluna ja pölynä.

6.5 Vaikutukset vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin

Hankkeen vaikutukset pintavesiin ovat vähäiset. Pintavedet kulkevat nykyisiä kuivatusperiaatteita noudattaen nykyisiin laskuojiin. Uusissa hulevesirakenteissa on varauduttu kasvaviin virtaamiin nykyistä suuremmalla putkikoolla.

Suunnittelualueella ei ole suojausta vaativia pohjavesialueita.

6.6 Vaikutukset maa-ainesvaroihin

Kaikki käyttökelpoiset leikkausmassat käytetään tierakenteisiin ja luiskatäyttöihin. Tierakentamiseen soveltumattomat ylijäämämassat sijoitetaan maantien 370 ja rautatien väliselle alueelle maastonmuotoluihin.

Suunnittelukohteelle tuodaan hankkeen ulkopuolelta rakennekerroksiin ja muihin rakenteisiin kiviainesta ja hiekkaa noin 8 500 m3.

Osa näistä materiaaleista voidaan korvata teollisuuden tai energiatuotannon sivutuotteilla. Alustavien selvitysten perusteella lento- ja pohjatuhkalla voitaisiin korvata noin 4 000 - 6 000 m3 penger- ja suodatinkerrosmateriaaleja. Tuotteistamattomien tuhkien käyttö edellyttää ilmoitusmenettelyä (ns. MARA-asetus).

6.7 Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin

Jalankulku- ja pyöräilytien myötä ympäristö muuttuu jonkin verran, kun tiealueesta tulee aiempaa hallitsevampi. Kevyen liikenteen väylän maisemalliset vaikutukset eivät kuitenkaan ole kokonaisuutena merkittäviä. Uuden

väylän haitallisia vaikutuksia ympäristöön lievennetään huolellisella ympäristönsuunnittelulla ja -hoidolla.

Nykytiedon perustella uusi kevyen liikenteen väylä ei heikennä alueen kulttuurihistoriallisia arvoja.

6.8 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Jalankulku- ja pyöräilytie parantaa liikenneturvallisuutta sekä asuinympäristön laatua ja viihtyisyyttä. Sen myötä liikkuminen Valkealan ja Kuusankosken/Kouvolan välillä helpottuu. Toimiva kevyen liikenteen yhteys kannustaa autottomaan liikkumiseen ja edistää liikuntaa.

Uusi jalankulku- ja pyöräilytie ei aiheuta merkittävää häiriötä tai haittaa alueen asukkaille. Suunnittelualueen pohjoispäässä väylä kaventaa kahden asuinkiinteistön piha-alueita ja poistaa vähän niiden suojapuustoa. Asemakaavassa aiemmin varattua liikennealuetta voidaan kuitenkin kaventaa, joten vaikutus on aikaisemmin varauduttua vähäisempää.

6.9 Kiinteistövaikutukset

Alueen maanomistus sekä tiejärjestelyjen tekemistä varten tarvittavan tiealueen ohjeellinen raja ilmenevät maanomistajaluettelosta (Tiesuunnitelman osa 1.4T) sekä suunnitelmakartoista 3T-1..2.

Tiesuunnitelman perusteella joudutaan lunastamaan maata noin 870 m2.

Raviradan valjastuskatoksen kohdalla on piha-alue ulottunut aiemmin tie- ja liikennealueelle. Käytössä olevaa aluetta joudutaan jalankulku- ja pyöräilytien rakentamisen myötä kaventamaan ja pihaa ympäröivää verkkoaitaa sekä valaistusta joudutaan siirtämään tai korvaaman uudella.

Raviradan uutta, alueen käyttöä parantavaa kulkuyhteyttä varten tullaan asemakaavassa osoittamaan tila liikennealueen ulkopuolelle.

6.10 Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset

Hankkeen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 0,46 milj. € (MAKU-indeksi 111,8 (2010 = 100). Kustannusarvio ei sisällä arvonlisäveron osuutta.

Kustannusarvio ja eri osapuolten osuudet kustannuksista on esitetty asiakirjassa 1.5T-1 ja 1.5T-2.

6.11 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikana haittoja syntyy mm. pengerrys- ja leikkaustöiden tekemisestä sekä työmaaliikenteen aiheuttamista melu-, tärinä- ja pölyhaitoista. Väliaikaiset liikennejärjestelyt hidastavat liikennettä ja saattavat heikentää liikenneturvallisuutta.

Maankaivutyössä tulee ottaa huomioon muinaismuistolain 14 §, jonka mukaisesti kaivutyöt tulee pysäyttää, mikäli maata kaivettaessa löytyy merkke-

jä kiinteästä muinaisjäännöksestä. Löydöistä tulee ottaa viipymättä yhteys Kymenlaakson museoon tarvittavien jatkotoimenpiteiden arvioimista varten.

7 HANKKEEN YHTEYDESSÄ RAKENNETTAVAT VESIVÄYLÄT JA LASKUOJAT SEKÄ JOHTOJEN JA LAITTEIDEN SIIRROT

7.1 Kadut

Hankkeen yhteydessä toteutetaan ja parannetaan yhtä katua, joka on K1 /Kuusanlammentie) kevyen liikenteen väylineen. Lisäksi rakennetaan raviradan uusi tonttiyhteys T1.

Kaikki kadut, jotka on esitetty tunnuksella K ja kevyen liikenteen väylät, jotka on esitetty tunnuksella KJ, tulee Kouvolan kaupunki käsittelemään maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

7.2 Laskuojat

Hankkeen yhteydessä parannettavat laskuojat on esitetty suunnitelmakartoilla 3T-1…2. Laskuojien perkaamiseen tarvitaan asemakaava-alueella Kouvolan kaupungin lupa.

7.3 Johto- ja laitesiirrot

Suunnitellut liikennejärjestelyt edellyttävät olemassa olevien johtojen ja laitteiden siirto- ja suojaustoimenpiteitä. Näistä on työn aikana neuvoteltu laitteiden omistajien kanssa.

Suunnittelualueella olevat muiden omistamat johdot ja laitteet on esitetty johtosiirtojen suunnitelmakartoilla 6.3T-1…2.

Alueen johto- ja laiteomistajilta pyydetään tiesuunnitelmassa esitetyistä ratkaisuista lausunnot. Omistajat laativat yksityiskohtaiset siirto- ja suojaussuunnitelmat rakennussuunnittelun yhteydessä ja vastaavat siirtotoimien tarvitsemista luvista.

8 HANKKEEN TOTEUTTAMISEN VAATIMAT LUVAT JA SOPIMUKSET

Suunnitelma ei sisällä erillisiä lupia eikä sopimuksia.

Hankkeen toteuttaminen vaatii:

- Laiteomistajien kanssa tehdyt sopimukset
- Kustannusjaosta tehdyt sopimukset/pöytäkirjat
- Tuhkan mahdolliseen käyttöön liittyvät sopimukset ja ilmoitukset

9 HYVÄKSYMISEHDOTUS JA JATKOTOIMENPITEET

9.1 Ehdotus tiesuunnitelman hyväksymiseksi

Tiesuunnitelman hyväksymisehdotus on esitetty asiakirjassa 1.3T.

9.2 Jatkotoimenpiteet

Kaakkois-Suomen ELY-keskus pyytää lausunnon tiesuunnitelmasta Kouvolan kaupungilta, Museovirastolta/Kymenlaakson museolta, Kymenlaakson liitolta sekä johto- ja laiteomistajilta. Lisäksi Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen Y-vastuualueelta pyydetään kirjallista kannanottoa. Kouvolan kaupunki asettaa tiesuunnitelman kuukauden ajaksi yleisesti nähtäville, jolloin siitä voi tehdä muistutuksia. Kouvolan kaupunki tekee tarvittavat muutokset asemakaavoihin siten, että tiesuunnitelma ja asemakaavat ovat yhtenevät. Kaakkois-Suomen ELY-keskus käsittelee tiesuunnitelmasta saadut lausunnot ja muistutukset. Tämän jälkeen ELY-keskus valmistelee tiesuunnitelmasta hyväksymispäätösesityksen Liikennevirastolle, joka antaa suunnitelmasta hyväksymispäätöksen.

Tiesuunnitelmavaihetta seuraa rakennussuunnitelman laatiminen. Rakennussuunnitelma sisältää yksityiskohtaiset piirustukset ja työtapaohjeet rakennustyötä varten.

Hankkeella ei ole rahoitusta. Hanketta on esitetty Liikenneviraston valmistelemaan mahdolliseen jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamisen teemaohjelmaan vuosille 2019–2021. Hankkeen toteutus olisi mahdollista aloittaa vuoden 2018 lopussa.

10 SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHTEYSHENKILÖT

Tiesuunnitelma on laadittu Kaakkois-Suomen Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) toimeksiannosta. Suunnitelman on laatinut Finnmap Infra Oy.

Lisätietoja suunnitelmasta antavat:

Juha Laamanen, Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Salpausselänkatu 22,
45100 Kouvola
puh. 0295 029 184
juha.laamanen@ely-keskus.fi

Mikko Erjo, Finnmap Infra Oy
PL 114,
00521 Helsinki
puh. 09 8565 3848
mikko.erjo@finnmap-infra.fi

Kouvolassa 31. päivänä elokuuta 2018

Juha Laamanen

Kaakkois-Suomen ELY-keskus

Mikko Erjo

Finnmap Infra Oy