



Vt 12 yhteysväli Lahti-Kouvola

Hankekortti päivitetty
17.05.2021

Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittais-yhteys valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatusaltoa vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenneturvallisuudeltaan huono. Ensivaiheessa valtatie parannetaan kesrikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikoimmalta osuudeltaan Uusikylästä Tillolaan.

NYKYTILA

Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsi-suuntaista 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 vilkaana arkiliikenteenä.

Valtatie 12 on vilkasliikenteinen koko matkalla. Liikennemäärä vaihtelee 6 800–16 000 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä on suuri (10–14 %).

Lahti–Kouvola välillä tapahtuu hieman enemmän onnettomuuksia kuin Suomen valtateillä keskimäärin. Mankalan ja Keltin välillä liikenneturvallisuus on kuitenkin heikko. Vuosina 2012–2016 tiejaksolla tapahtui 41 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kolme oli kuolemaan johtaneita.

Tien laatusaltoa vaihtelee paljon. Jakson keskivaiheilla välillä Uusikylä–Tillola valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on huono Arolan kylässä ja Kausalassa. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista. Kausalassa tie kulkee taajamarakenteessa 5 km:n matkalla. Nopeusrajoitus on Kausalassa ja Arolassa alhainen (50-60 km/h) ja muualla se vaihtelee 80–100 km/h.

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

HANKE JA TAVOITTEET

Ensivaiheessa valtatie rakennetaan kesrikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikkotasoisimmalla jaksolla Uusikylä–Tillola (27

km) tarvittavine tie- ja liittymäjärjestelyineen. Uudelle linjaukselle valtatie rakennetaan Uudenkylän, Arolan, Kausalan ja Siperianmäen kohdilla. Kausalaa ja Tillolaan tehdään eritasoliittymät, muut pääliittymät ovat tasoliittymiä. Tielle muodostuu jatkuva rinnakkaistie, jolle järjestetään yksityisteiden liittymät. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan ja tehdään meluntorjuntaa. Pohjavesialueet suojataan.

Tavoitetilanteessa tie parannetaan nelikaistaiseksi moottoriväyläksi Joutjärveltä Nastolaan ja muilla osuuksilla kesrikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa) eritasoliittymin.

Hankkeen tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden, sujuvuuden, toimintavarmuuden ja matka-aikojen ennustettavuuden oleellinen parantaminen.

AIKATAULU

Koko yhteysvälin palvelutason määrittäminen ja hankkeen uudelleen arviointi valmistui 2014. Joutjärvi–Uusikylä yleissuunnitelma valmistui 2010. Yleissuunnitelmat välille Uusikylä–Tillola valmistuivat 2016 ja tiesuunnitelman laadinta 1.vaiheesta on käynnistetty keväällä 2019 ja se valmistunut keväällä 2021.

KUSTANNUKSET

Ensivaiheen (Uusikylä–Tillola) kustannusennuste on noin 134 milj.€ ja tavoitetilanteen kustannusennuste on noin 206 milj.€ (MAKU 2015; 120).

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 (32 %) ja 2,5 liikennekuolemaa/10 vuotta (31 %).
- + Järjestelyt mahdollistavat maankäytön kehittämisen yleiskaavojen mukaisesti Kausalassa ja Uusikylässä.
- + Rinnakkaisteista muodostuu kevyelle ja paikalliselle liikenteelle turvalliset väylät.
- + Liikenteen haitat (turvattomuus, melu, estevaikeus) vähenevät erityisesti Kausalassa ja Arolassa. Melulle altistuvien määrä vähenee 430 asukkaalla ja melusuojauksia tehdään 18,5 km.
- + Pohjaveden pilaantumisriski pienenee oleellisesti, kun suojauksia rakennetaan noin 5,0 km matkalle ja valtatie siirtyy pois pv-alueelta.
- Uuteen maastokäytävään sijoittuvat osuudet synnyttävät haittoja lähiympäristön asukkaille, maisemalle ja luonnonympäristölle.

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,0 (vuoden 2015 lopun yksikköarvot)

