

## Vt 12 Uusikylä - Tillola (yhteysväli Lahti - Kouvola)

Hankekortti päivitetty  
30.8.2024

Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittaisyhteys valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatutasoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenneturvallisuudeltaan huono. Valtatie parannetaan ensivaiheessa keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikoimmalta osuudeltaan Uusikylä - Tillola.

### NYKYTILA

Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa (TEN-T kattava verkko), osa Suomen maanteiden pääväyläverkkoa (palvelutasoluokka I) ja merkittävä elinkeinoelämän kuljetuksille. Valtatie 12 on myös pääyhteys TEN-T ydinverkkoon kuuluvaan Kouvolan RR-termiiniin, joka on otettu käyttöön alkuvuodesta 2023. Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, joka näkyy vilkkaana arkiliikenteenä. Valtatien 12 liikennemäärä vaihtelee 6 400–7 500 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä on suuri (14–15 %).

Uudenkylän ja Tillolan välisen tieosuuden (25 km) liikenneturvallisuus on huono, vaikka nopeusrajoituksia on alennettu. Vuosina 2017–2021 tiejaksoilla tapahtui 18 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan.

Valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on huono Arolassa 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 tiejakson muilla osuuksilla 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

Valtatie rakennetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa) tarvittavine tie- ja liittymäjärjestelyineen. Uudelle linjaukselle valtatie rakennetaan Uudenkylän, Arolan, Kausalan



ja Siperianmäen kohdilla. Valtatien mitoitussopeus on 100 km/h. Kausalaa ja Tillolaan tehdään eritasoliittymät, muut pääliittymät ovat 1.vaiheessa tasoliittymiä. Eritasoliittymien rampit ja risteävät tiet sekä liittymäalueet valaistaan ja valatielle rakennetaan riista-aidat koko suunnittelualueelle. Tielle muodostuu jatkuva rinnakaistie, jolle järjestetään yksityistien liittymät. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan ja tehdään meluntorjuntaa. Valtatielle toteutetaan laadukkaat joukkoliikenteen järjestelyt Uudenkylän ja Kausalan eritasoliittymiin sekä Jokuen tasoliittymän yhteyteen. Arolan kohdalle toteutetaan valtielle pysäköimisalueet, jotka toimivat myös raskaan liikenteen tarkastuspisteinä. Pohjavesialueet suojataan.

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

### AIKATAULU

- Koko yhteysvälin palvelutason määrittäminen sekä hankkeen uudelleen arviointi on valmistunut 2014 ja näiden perusteella tarkistetut yleissuunnitelmat 2016.
- Tiesuunnitelma 1.vaiheesta on valmistunut keväällä 2021 ja saanut lainvoiman elokuussa 2024.
- Hanke on mahdollista toteuttaa myös pienempinä kokonaisuuksina.

### VAIKUTUKSET (1.vaihe)

- + Yhteysvälin heikkotasoisimmat jaksot paranevat, mikä palvelee etenkin elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja kustannustehokkuutta.
- + Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat oleellisesti. Toimenpiteet vähentävät vuosittain arviolta 1,5 henkilövahinko-onnettomuutta (39 %) ja 1,3 liikennekuolemaa/10 vuotta (58 %).
- + Järjestelyt mahdollistavat maankäytön kehittämisen Kausalassa ja Uusikylässä.
- + Rinnakaisteista muodostuu kevyelle ja paikalliselle liikenteelle turvalliset väylät.
- + Liikenteen haitat (turvattomuus, melu, estevaikutus) vähenevät erityisesti Kausalassa ja Arolassa. Melulle altistuvien määrä vähenee 390 asukkaalla ja melusuojauksia tehdään 17 km.
- + Pohjaveden pilaantumisen riski 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 0,85.