



Vt 6 Kouvolan siltakohteet

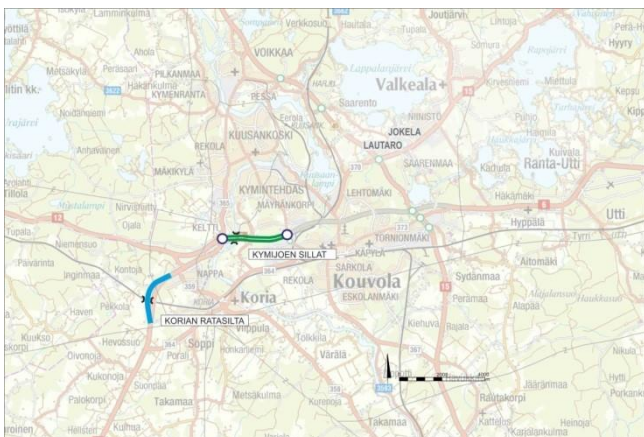
Kaakkois-Suomen ja Venäjälle suuntautuvan tieliikenteen toinen pääyhteys valtatie 6 on Kouvolan kohdalla turvaton ja laatusaltoaan poikkeava. Tie- ja rautatie-liikennettä haittaavat erityisesti Kouvolan länsipuolen kaksi huonokuntoista valtatiesiltaa. Koriolla radan ylikulisilta ja Keltissä Kymijoen silta uusitaan ja samalla parannetaan huonoa valtatieitä siltakohteiden molemmin puolin liikenteen edellyttämälle tasolle.

NYKYTILA

Valtakunnallisesti tärkeä ja Kaakkois-Suomen tieliikenteen selkäranka valtatie 6 (TEN-T kattava verkko) on erityisen tärkeä Kaakkois-Suomen suurteollisuudelle ja Venäjän tavarankuljetuksille. 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 tie- ja katuverkossa. Valtatie 6 on Kouvolan kohdalla moottoriliikennetie. Jakson länsipää on jäänyt parantamatta. Osuus on kapea ja tie- ja liittymäjärjestelyiltään heikkotasoinen verrattuna yhteysvälin muihin osuuksiin. Nopeusrajoitus on 70–80 km/h. Valtatie on vilkasliikenteinen (5800–12500 ajon/vrk) ja huomattava osuus liikenteestä on pitkämatkaista. Suurin liikennemäärä on välillä Keltti–Puhjo, jossa on ajoittain jonoutumista. Raskaan liikenteen määrä (700–1500 ajon/vrk) ja osuus (noin 12–13 %) ovat suuria ja yli kaksinkertaisia pääteiden keskiarvoon verrattuna. Runsaan kesäasutuksen takia liikenne ruuhkautuu varsinkin kesäviikonloppuisin.

Kouvolan pääliittymässä, Puhjon eritasoliittymän alueella on seudun suurin kauppakeskittymä, joka lisää liikennettä valtatielle ja ruuhkauttaa liittymiä. Liikenneturvallisuustilanne on heikko tieosuuden liikennekuolemien ja henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tiheyden ollessa yli kaksinkertainen pääteiden keskiarvoon verrattuna. Ohitusmahdollisuudet ovat huonot ja liittymien ruuhkautuminen lisää onnettomuusriskejä. Vuosina 2014–2018 valtateillä 6 ja 12 tapahtui 8 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta, joista kolme johti kuolemaan. Valtatien silloista Kymijoen vesistösilta ja Koriolla radan ylikulisilta ovat erityisen huonokuntoisia ja käyttökänsä lopussa. Rataliikenteen nopeus on alennettu Koriolla kapean silta-aukon takia.



HANKE JA TAVOITTEET

Tavoitteena on tien liikennöinnin turvaaminen huonokuntoisten siltojen ja kapean tien kohdalla, liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen vilkasliikenteisimmällä osuudella ja jalankulku- ja polkupyöräverkon keskeisimmän puutteen poistaminen.

- Hevossuo–Nappa osuudella huonokuntoinen radan ylikulisilta korvataan uudella sillalla tavoitetilanteen tielinjalle. Valtatie parannetaan pääosin leveäkaistatieksi. Uusi linjaus liitetään nykyiseen hukkarakentaminen minimoiden. Nykyinen silta puretaan ja korvataan myöhemmin rinnakkaistien sillalla laajemman kehittämishankkeen yhteydessä.
- Kymijoen ylittävä Keltin nykyinen silta peruskorjataan päällysrakenne uusien. Liikenteen hoitamiseksi viereen rakennetaan ensin uusi silta ja valtatie levennetään nelikaistaiseksi välillä Keltti–Puhjo (2,6 km). Samalla rakennetaan puuttuva kevyen liikenteen väylä. Keltin ja Kymijoen kohdalle rakennetaan melusuojaus. Keltin liittymän lisärampit valmistuvat vuonna 2019 valtatie 12 tiehankkeessa.

AIKATAULU

VAIKUTUKSET

- + Valtatien liikennöitävyys turvataan, kun huonokuntoiset sillat korvataan uusilla. Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranee vilkasliikenteisimmällä osuudella Keltti–Puhjo ja poikkeavan kapealla tieosuudella Koriolla kohdalla. Jonot ja ajoittaiset ruuhkat poistuvat.
- + Henkilövahinko-onnettomuuksien laskennallinen vähenemä on 0,6 onn/v (17 %) ja liikennekuolemien 1,0 onn/10 v (20 %).
- + Riihimäki-Kouvola ratajaksolta poistuu nopeutta alentava ja turvallisuutta heikentävä silta.
- + Kevyen liikenteen palvelutaso paranee kun keskeinen puuttuva yhteys Kymijoen yli toteutuu.
- + Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähennee noin 35:lla (3,0 km meluntorjuntaa).

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 1,5 (vuoden 2015 yksikköarvot)

- Koko hankkeen yleissuunnitelma on hyväksytty Liikennevirastossa (nyk. Väylävirasto) 2018. Koriolla kohdalle

valmistui tiesuunnitelma syksyllä 2016 ja hyväksymispäätös annettaneen v. 2021. Rakentaminen voi alkaa rakennussuunnittelun jälkeen vuonna 2021. Keltin liittymän lisärampit valmistuivat vuoden 2019 lopussa. Keltti–Puhjo välin tiesuunnitelman laatiminen voidaan aloittaa tarvittaessa vuonna 2021.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusennuste on 36,7 milj. euroa. Tavoitetilanteen kustannusennuste on noin 185 milj. euroa (ind.120; MAKU 2015=100).