

Valtatien 6 parantaminen välillä Tykkimäki-Kaipiainen. Yleissuunnitelma. Kouvola.

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne- ja infrastruktuuriyksikkö on lähettänyt yleissuunnitelman valtatie 6 parantamiseksi välillä Tykkimäki-Kaipiainen. Yleissuunnitelmassa esitetään valtatie 6 parannettavaksi nelikaistaiseksi noin 19 kilometrin matkalla.

Hyväksymispäätös

Liikennevirasto hyväksyy valtatie 6 välin Tykkimäki-Kaipiainen parantamisen yleissuunnitelman mukaisesti seuraavasti:

Päätie

- Valtatie 6 rakennetaan nelikaistaiseksi eritasoliittymän varustetuksi tieksi Kouvolaan Tykkimäestä Kaipiainiin noin 19 kilometrin matkalla. Kuivalan kohdalla tietä oikaistaan ja valtatie siirtyy enimmäkseen noin 150 metriä nykyisen tien eteläpuolelle. Muualla valtatie parannetaan nykyisellä paikallaan.
- Valtatien mitoitussnopeus on 100 km/h lukuun ottamatta Utin linnakkeen ja Kuivalan välistä noin 3,5 kilometrin mittaista osuutta sekä suunnittelualueen itäpäässä, joissa mitoitussnopeus on 80 km/h.
- Uuden valtatie alustava poikkileikkaus on nelikaistainen keskikaiteellinen tie 2x9,5/7,0 metriä. Utin kohdalla valtatie alustava poikkileikkaus noin 3,5 kilometrin matkalla on nelikaistainen kapealla keskikaistalla varustettu tie 2x9,75/7,0 metriä, jossa keskikaistan leveys on 4,0 metriä.
- Valtatielle rakennetaan eritasoliittymät Tykkimäkeen, Uttiin ja Metsoon.
- Valtatieosuuden itäpäässä nykyinen Tirvantien (mt 14666) ja Kaipiaistentien (katu) nelihaaraliittymä porrastetaan ja kanavoidaan. Muita tasoliittymiä tiejaksolla ei sallita.
- Valtatielle järjestetään koko suunnittelualueelle jatkuva rinnakkaistie maantienä. Tykkimäestä Pöllömäkeen rinnakkaistie sijoittuu pääsääntöisesti uuteen maastokäytävään. Pöllömäestä Kaipiainiin rinnakkaistie hyödyntää nykyistä yksityistietä. Kaipiaisissa rinnakkaistie on asemakaava-alueella katu.
- Kevyt ja hidas liikenne ohjataan rinnakkaistieverkon kautta.
- Valtatie 6 rakentamiseen kytkeytyvät muut maantie- ja katu järjestelyt kevyen liikenteen väylään tehdään yleissuunnitelman periaatteiden mukaisesti.
- Valtatielle rakennetaan pohjavedensuojaus yhteensä noin 14 kilometrin matkalle.
- Meluesteitä rakennetaan yhteensä noin 4,7 kilometrin matkalle.
- Valtatie molemmille puolille rakennetaan riista-aita Tykkimäestä Tirvantien liittymään saakka. Utin kohdalla riista-aita yhdistetään lentokentän suoja-aitaan. Kivistönmäkeen rakennetaan vihersilta.

Yleissuunnitelmassa esitetyt tieverkon hallinnolliset järjestelyt sekä katujen ja yksityisteiden järjestelyt ovat alustavia ja ne ratkaistaan yksityiskohtaisesti tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityisesti huomiota kevyen liikenteen järjestelyihin kiertoliittymien yhteydessä.

20.10.2010

3801/0720/2010

Jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään mahdollisuudet toteuttaa tieosuus moottoritienä.

Kustannukset

Hankkeen alustava kustannusarvio on 59,4 miljoonaa euroa (maku.ind. 116,9; 2005=100), josta lunastus-, korvaus- ja tietoituskustannukset ovat 1,1 miljoonaa euroa.

Hankkeen kustannukset tulevat lähes kokonaan Liikenneviraston vastattavaksi.

Aikaisemmat suunnitelmat, vaihtoehdot ja ympäristövaikutusten arviointi (YVA)

Valtatiestä 6 Kouvolasta Lappeenrantaan on laadittu useita suunnitelmia, joista merkittävin on vuonna 1996 tehty tarveselvitys. Tarveselvityksen perustella ei tehty päätöstä valtatieen pääsuunnasta.

Valtatien 6 Kouvola – Imatra yhteysvälin kehittämisselvityksessä vuodelta 2002 suunnitteluosuuden kehittämiselle on esitetty tavoitteita erikseen Utin molemmille puolille. Sen mukaan Tykkimäestä Uttiin tavoitteena on nelikaistainen eritasoliittymän varustettu valtatie, jonka nopeusrajoitus on 100 km/h. Utissa vaihtoehtoina on tien parantaminen nykyisellä paikallaan (80 km/h) tai taajaman ohitus eteläpuolitse. Utista Kaipiaisiin tavoitteena on tie, jossa vastakkaiset ajosuunnat on erotettu rakenteellisesti toisistaan. Nopeusrajoitus on 100 km/h ja liittymät ovat pääosin kanavoituja kolmihaaraliittymiä. Kehittämisselvityksessä esitetyt laadulliset tavoitteet ovat vielä hyvin voimassa, mutta niiden toteuttamiseksi tarvittavat parantamistoimenpiteet on yleissuunnitelmassa arvioitu tarkemmin.

Valtatien 6 osuudelle Tykkimäki – Kaipiainen valmistui vuonna 2007 ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Arvioinnissa muodostettiin valtatie 6 pääsuunnalle useita vaihtoehtoja, joista varsinaiseen arviointiin valittiin kolme vaihtoehtoa alavaihtoehtoineen. Yhteysviranomaisena toiminut Kaakkois-Suomen ympäristökeskus totesi lausunnossaan ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta 18.6.2007 (yleissuunnitelman liite 4), että tutkitut kolme vaihtoehtoa ovat toteuttamiskelpoisia ja niiden valinta on perusteltu arviointiselostuksessa. Tutkitut pääsuuntavaihtoehdot olivat:

Vaihtoehdon 1 linjaus noudattaa nykyistä valtatieä lukuun ottamatta mutkan oikaisua Kuivalan kohdalla. Utin kohdalle on valtatieen vaakageometrian takia jätettävä nopeusrajoitukseksi 80 km/h, kun kaikkien muiden vaihtoehtojen nopeusrajoitus koko suunnittelualueella on 100 km/h. Eritasoliittymät ovat Tykkimäessä, Utissa ja Metsossa. Vaihtoehto on muiden vaihtoehtojen tavoin suunnittelualueen molemmissa päissä 1. luokan pohjavesialueella ja kulkee Utin 1. luokan pohjavesialueen läpi. Vaihtoehto 1A (YVA:ssa ve 3) kulkee Tykkimäessä nykyisen valtatieen pohjoispuolella noin kolmen kilometrin matkalla ja on muuten vaihtoehdon 1 kaltainen.

Vaihtoehto 2 erkanee Tykkimäen eritasoliittymästä valtatieen eteläpuolelle kulkien Hyppälän peltojen yli rautatien varteen. Tilan puutteen takia Utin kohdalle ei voida rakentaa verkollisesti tärkeää eritasoliittymää.

Vaihtoehto 2A erkanee valtatieen eteläpuolelle Lepolan hautausmaan länsipuoleisesta eritasoliittymästä ja liittyy vaihtoehdon 2 linjaukseen Utin kylän kohdalla. Vaihtoehto on lähes koko matkalla Utin pohjavesialueella.

Utin kylän jälkeen vaihtoehto 2B nousee takaisin Utin pohjavesialueelle ja liittyy nykyiseen valtatiehen Metson eritasoliittymän kohdalla.

Vaihtoehto 2C kulkee Utin pohjavesialueen eteläpuolella ja liittyy nykyiseen valtatiehen Kivistönmäen eritasoliittymän kohdalla lähellä suunnittelualueen loppua.

Vaihtoehdot 3A ja 3B erkanevat valtatieen eteläpuolelle Utin eritasoliittymästä ja kulkevat Utin kylän läpi urheilukentän eteläosaa sivuten. Utin kylän jälkeen vaihtoehto 3A liittyy vaihtoehtoon 2B ja vaihtoehto 3B vaihtoehtoon 2C.

Vaihtoehdot 3A ja 3B hylättiin erityisesti niiden Utin kylälle aiheuttamien haittojen vuoksi ja vaihtoehdot 2 ja siksi, että ne eivät tue nykyistä maankäyttöä eikä niitä voi rakentaa vaihteittain.

Vaihtoehtojen 1 ja 2A-2B tarkennetun vertailun perusteella yleissuunnitelmassa viimeisteltäväksi vaihtoehdoksi valittiin ve 1. Nykyisellä paikallaan parantaminen turvaa Utin kylärakenteen ja palvelujen säilymisen ja on saanut paikallisilta asukkailta selvästi eniten kannatusta. Samalla vältetään uuden tielinjan ihmisille, luonnolle ja maisemalle aiheuttamilta haitoilta. Nykyisellä paikallaan parantaminen mahdollistaa rakentamisen useassa vaiheessa.

Vaihtoehdossa 1A Tykkimäen eritasoliittymää ei voi rakentaa ilman valtatie siirtoa eikä vaihtoehdossa ollut oleellisia hyötyjä vaihtoehtoon 1 nähden.

Yhteysviranomaisen totesi lausunnossaan muutamia asioita, jotka arviointiselostuksessa oli esitetty puutteellisesti tai liian yleispiirteisesti tai joihin jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota. Yleissuunnitelman kappaleessa 3.4.5 on taulukossa 8 kuvattu, kuinka edellä mainitut asiat on otettu yleissuunnitelmassa huomioon.

Nykyiset olosuhteet ja hankkeen vaikutukset

Suunnittelualueella tehdyistä useista pienistä parantamistoimenpiteistä huolimatta valtatieosuus ei täytä päätieverkolle asetettuja tavoitteita ja ongelmat pahenevat entisestään arvioidun liikenteen voimakkaan kasvun myötä.

Yleissuunnitelmaratkaisun mukainen valtatieosuuden parantaminen tukee pääteiden kehittämisen toimintalinjojen mukaisten tavoitteiden toteutumista. Parantaminen mahdollistaa sujuvan ja turvallisen liikkumisen ja pienentää merkittävästi liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja.

Tie- ja liikenneolosuhteet

Valtatie 6 on osa Suomen tärkeintä päätieverkkoa Porvoon Koskenkylästä Kouvolan, Lappeenrannan ja Joensuun kautta Kajaaniin. Valtatie yhdistää itäisen Suomen Etelä-Suomeen toimien myös vetovoimaisena matkailutienä. Yhteys on tärkeä teollisuuden kuljetuksille. Kaakkois-Suomen tieverkon selkärankana toimivalla valtatiellä 6 on tärkeä rooli seudullisen ja osin myös paikallisen liikenteen välittäjänä.

Valtatien 6 osuus Kouvolasta Lappeenrantaan kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-tieverkkoon. Kansainvälistä merkitystä lisää huomattavasti valtatie rooli välittää raja-liikennettä Nuijamaalta ja Imatralta eteläiseen Suomeen. Suunnittelualueen raskaasta liikenteestä merkittävä osa on Venäjälle suuntautuvaa tavaraliikennettä ja määrän arvioidaan kasvavan vielä huomattavasti.

Valtatien keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 2007 oli 5300 – 9900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä on suuri 1100 – 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa (15-21 %). Arkisin raskaan liikenteen osuus on peräti 20-26 prosenttia. Liikenteen on arvioitu kasvavan vuoteen 2040 mennessä 54 prosenttia, jolloin suunnittelualueen liikennemäärä olisi 8600 – 14800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä olisi 2100 – 2800 ajoneuvoa vuorokaudessa (18-24 %).

Nykyinen valtatie ei täytä päätieverkolle asetettuja teknisiä ja toiminnallisia tavoitteita. Tien nopeustaso on erityisesti Utissa alhainen (70 km/h) ja poikkeaa totutusta valtatie-tasosta. Sujuvuusongelmat näkyvät suuresta liikennemäärästä johtuvina huonoina ohitusmahdollisuuksina sekä ongelmina liittyä sivusuunnista valtatieliikenteeseen. Valtatieliikenteen vähintään tyydyttävän palvelutason osuus laskee nykytilanteen 91

prosentista vuoteen 2040 mennessä 71 prosenttiin. Ruuhkautuminen häiritsee henkilöautoliikenteen lisäksi elinkeinoelämän kuljetuksia sekä joukkoliikennettä.

Yleissuunnitelman mukainen ratkaisu poistaa ruuhkaisuuden lähes kokonaan ja turvaa liikenteen sujuvuuden pitkälle tulevaisuuteen palvelen joukkoliikenteen ja muun raskaan liikenteen toimintaedellytyksiä ja aikataulujen pitävyyttä sekä lyhentäen matka-aikoja. Paikallisen liikenteen olosuhteet paranevat rinnakkaistiestön kehittämisellä.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuutta huonontavat ruuhkautuvuuden lisäksi useat tasoliittymät, joista monet ovat nelihaaraliittymiä. Alhaisen ajonopeuden aiheuttamat ohitustarpeet yhdessä vastaantulevan liikenteen suuren määrän kanssa lisäävät vaarallisia ohitustilanteita erityisesti Tykkimäen ja Utin välillä.

Suunnittelualueella on viime vuosina tapahtunut keskimäärin 4,8 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuosittain. Onnettomuuksissa on kuollut keskimäärin yksi henkilö vuosittain. Henkilövahinko-onnettomuuksista kolmasosa oli yksittäisonnettomuuksia. Seuraavaksi yleisin onnettomuustyyppi oli risteämisonnettomuus. Tieosuus on Suomen valtateiden keskiarvoa vaarallisempi.

Yleissuunnitelman mukainen ratkaisu poistaa tieosuuden merkittävimmät liikenneturvallisuusongelmat ja onnettomuuksien vakavuudet pienenevät. Henkilövahinko-onnettomuuksien arvioidaan vähenevän 33 prosenttia ja liikennekuolemien 45 prosenttia.

Asutus, elinkeinot ja ympäristö

Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi maa- ja metsätalousvaltaista seutua. Suunnittelualueella ovat Kouvolan keskeisen kaupunkialueen itäiset osat, Utin ja Kaipiaisen taajamat sekä pieniä asutuskeskittyymiä ja haja-asutusta. Valtatien pohjoispuolella on rannoilla olevaa loma-asutusta. Tykkimässä toimii suunnittelualueelle ulottuva moottoriurheilukeskus. Valtatien eteläpuolella Lepolassa on Kouvolan seurakunnan hautausmaa ja sen kohdalla valtatien pohjoispuolella varuskunnan leirialueen takana Haukkajärven uimaranta. Utissa suunnittelualueella on valtatie eteläpuolella liikenneasema ja sen takana Utin varuskunta ja lentokenttä, jossa toimii muun muassa valtakunnallinen maavoimien helikoptereiden päätukikohta. Utintien varressa on päiväkoti ja ala-aste sekä urheilukenttä ja -halli. Suunnittelualueen loppupäässä Kaipiaisissa on asutuksen ja peruspalvelujen lisäksi teollisia työpaikkoja.

Liikenne aiheuttaa meluhaittaa valtatie lähialueen asutukselle. Nykyisin yli 55 dB:n päivämelun (7-22) alueella asuu 40 asukasta, joista 4 altistuu yli 65 dB:n melulle. Noin 15 loma-asunnon kohdalla ylittyy päiväajan ohjearvo 45 dB. Ilman uutta meluntorjuntaa 55 dB päivämelualueella asuvien määrä kasvaa vuoteen 2040 mennessä 52 asukkaaseen, joista 4 altistuu yli 65 dB:n melulle. Vastaavasti päiväajan ohjearvo 45 dB ylittyy noin 20 loma-asunnon kohdalla. Utissa meluhaittaa aiheuttavat valtatie lisäksi lentokenttä, ampumarata ja kylän eteläreunalla rautatie.

Kipparilan ja Mankin tienhaarojen välillä valtatie pohjoisreunalla kasvaa uhanalainen hietaneilikka. Luonnonsuojeluasetuksella uhanalaiseksi säädettyjä perhoslajeja esiintyy Pöllömäen kohdalla olevassa leikkauksessa (kämpälälattakoi) sekä Utin lentokentän koillispuolella valtatie eteläreunalla (ahokenttäkääriäinen).

Valtatie 6 sijaitsee koko suunnittelualueella ensimmäisen Salpausselän reunamuodostelmalla. Alueella sijaitsee kolme vedenhankinnan kannalta tärkeää I-luokan pohjavesialuetta sekä yksi vedenhankintaan soveltuva II-luokan alue. Liikenne aiheuttaa jatkuvan riskin tärkeälle pohjavesialueelle, jonka vettä käyttää 130 000 ihmistä.

20.10.2010

3801/0720/2010

Utissa valtatie sivuaa vuosina 1791-1792 rakennettua Utin linnoitusta ylittäen eteläisen poikkivallin. Linnoitus on valtakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen ympäristö.

Yleissuunnitelman mukainen ratkaisu turvaa selkeät ja turvalliset yhteydet päätieltä asuin- ja työpaikka-alueille sekä palveluihin. Tiejärjestelyt rajaavat Tykkimäen moottoriurheilukeskuksen toimintaa, mutta eivät estä sen käyttöä. Moottorirata-alue on siirtymässä tulevaisuudessa muualle. Liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyt mahdollistavat Utin varuskunnan, lentokentän ja palvelujen kehittämisen. Vaikka liikenne valtatiellä kasvaa voimakkaasti ja nopeustaso nousee, 55 dB päivämelualueella asuvien määrä vähenee nykyisestä 40 asukkaasta 15 asukkaaseen. Pohjavesisuojaus vähentää valtakunnallisesti merkittävän pohjavesialueen pilaantumisriskiä huomattavasti. Valtatien leventämisen ja uusien väylien alta joudutaan lunastamaan metsätalousmaata ja erityisesti rinnakkaistien rakentaminen pirstoo jonkin verran metsäkiinteistöjä.

Maankäyttö ja kaavoitus

Kymenlaakson vaiheittain etenevän maakuntakaavoituksen ensimmäinen vaihekaava ”taajamat ja niiden ympäristöt” on vahvistettu ympäristöministeriössä 28.5.2008. Kaavassa valtatie 6 on suunnittelualueella merkitty uudeksi moottoritieksi. Ensimmäisen vaihekaavan ulkopuolisilla alueilla on toistaiseksi voimassa ympäristöministeriön 19.6.2001 vahvistama Kymenlaakson seutukaava. Seutukaavassa on merkitty valtatie 6 linjaus ohjeellisena nykyisen valtatie ja Utin kylän eteläpuolelle. Toisen vaihekaavan ”maaseutu ja luonto” kaavaehdotus on ollut nähtävillä 19.1.-20.2.2009. Ehdotuksessa valtatie 6 on suunnittelualueella merkitty kaksiajorataisena valtatieksi nykyiselle paikalleen ja suunnittelumääräyksen mukaan maankäytön suunnittelussa tulee varautua siihen, että valtatielle päästään järjestettyjen liittymien kautta.

Entisen Kouvolan alueella ovat voimassa oikeusvaikutteiset Tykkimäki-Tenhola yleiskaava (2004) ja Käyrälampi-Utunmäki osayleiskaava (2006).

Tykkimäessä ja Kaipiaisissa on voimassa asemakaavat.

Yleissuunnitelmaratkaisu ei ole ristiriidassa maakunta-, seutu-, yleis- tai asemakaavojen kanssa.

Liikennetalous

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 1,6. Suurimmat ajokustannussäästöt kertyvät aika- ja onnettomuuskustannuksista.

Kuulemismenettely

Yleissuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistöjen omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työnteekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia sekä lausua kirjallisesti ja suullisesti mielipiteensä. Yleissuunnitelman laatimisen aloittamisesta on kuulutettu maantielain 16 §:n edellyttämällä tavalla 7.1.2008 ja kuulutus on pidetty nähtävillä Kouvolan kaupungin, Valkealan kunnan ja Anjalankosken kaupungin ilmoitustauluilla 8.1 - 7.2.2008.

Yleissuunnitelman laatimiseen on sisältynyt laaja osallistumis- ja vuoropuheluprosessi asukkaiden ja sidosryhmien kanssa. Kaikille avoimissa yleisötilaisuuksissa on esitelty suunnitteluprosessia, suunnitelmaluonnoksia ja vaikutusmahdollisuuksia kolme kertaa suunnitelman laatimisen aikana ja neljännessä tilaisuudessa esiteltiin valmis yleissuunnitelma. Halukkaiden kanssa on toteutettu maastokävely sekä kaksi työpa-

20.10.2010

3801/0720/2010

jaa, joissa tutustuttiin suunnitelmaluonnoksiin yksityiskohtaisesti ja ideoitiin niihin parannusehdotuksia sekä arvioitiin suunnitelmaratkaisun vaikutuksia. Tämän lisäksi suunnittelusta ja vaikutusmahdollisuuksista on saanut lisätietoa yleissuunnittelun alkuvaiheesta asti Tiehallinnon internet-sivuilta sekä Utin liikenneaseman esittelypisteestä.

Kouvolan kaupunki on kuuluttanut yleissuunnitelman nähtävillä olosta ilmoitustaululaan sekä sanomalehti Kouvolan sanomissa 16.9.2009. Yleissuunnitelma on ollut yleisesti nähtävillä Kouvolan kaupungissa Valkealan yhteispalvelutoimistossa sekä Kouvolan kaupungin Tekniikka- ja ympäristötalossa 18.9 -19.10.2009. Nähtävillä olon aikana niille, joiden oikeutta tai etua suunnitelma koskee, oli varattu tilaisuus muistutusten tekemiseen. Suunnitelman nähtävillä asettamisesta on lähetetty kirjallinen ilmoitus suunnitelmakarttaliitteineen 21.9.2009 niille maanomistajille tai -haltijoille, joiden asuinpaikka on ollut muualla kuin Kouvolan kaupungissa. Yleissuunnitelmasta on maantielain 27 §:n mukaisesti pyydetty ja saatu lausunnot Kouvolan kaupungilta, Kymenlaakson liitolta, Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselta, Utin Jääkäriyrykmentiltä, Museovirastolta sekä Kymenlaakson Vesi Oy:ltä. Lisäksi lausunnot pyydettiin, mutta niitä ei saatu Ilmailulaitos Finavialta, Kymenlaakson maakuntamuseolta, Suomen linja-autoliitolta ja Suomen kuorma-autoilijoiden liitolta.

Muistutukset

Nähtävillä olon aikana suunnitelmasta on tehty kolme muistutusta.

Heikki Pilli-Sihvola tilan Lahtela 2:56 omistajana huomauttaa, että rinnakkaistie yhdessä nykyisen vesijohdon kanssa aiheuttaa metsän pienenemistä sekä tilan pirstoutumista ja arvon laskua. Hän esittää, että yleissuunnitelmassa esitettyä rinnakkaistien valtatie alitusta (valtatie paalu 11640) tulee siirtää noin 400 metriä lännemmäksi.

Kouvolan kaupunki toteaa, että muistutuksessa esitetty ratkaisu on maankäytöllisesti mahdollinen ja toteutuskelpoisuus tulee selvittää jatkosuunnittelussa.

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että valtatie alituksen paikka on sijoitettu Utin lentokentän suoja-aidan ulkopuolelle ja Pilli-Sihvolan ehdottama ratkaisu edellyttäisi suoja-aidan siirtämistä. Jatkosuunnittelussa rinnakkaistien paikka määritellään maanomistajaa kuullen. Esimerkiksi siirtämällä alikulku tilan itäisen rajan kohdalle voidaan esitettyjä haittoja vähentää.

Esko Olenius ja Kyösti Korppi Etu-Utin asutusalueen kuivatusyhtiön puolesta ilmoittavat, että Lepolan hautausmaan itä- ja länsipuolelta johdetaan avo-ojia pitkin valtatie eteläpuolella peltoalueen kuivatusviemäriin huomattavia määriä sade- ja sulamisvesiä. Lisäksi vesien mukana pääsee runsaasti myrkyllisiä liikenteen ja kunnossapidon päästöjä pohjavesialueella olevaan peltomaahan ja edelleen kasvustoon.

Kouvolan kaupunki toteaa, että mahdolliset vaikutukset kuivatusyhtiön ojastoon tulee selvittää ja sopia mahdollisesti tarvittavista toimenpiteistä.

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että vesien johtaminen ja mahdollinen puhdistaminen selvitetään jatkosuunnittelun yhteydessä.

Risto Kettula ja Aarre Paavola esittävät, että rinnakkaistie tulisi linjata Aarre Paavolan kiinteistön (valtatie paalu 3800 vas.) kohdalla yleissuunnitelmassa esitettyä pohjoisemmaksi kulkemaan Porvarin entisen soraomontun läpi siten, että säästetään Paavolan tontti sekä vältetään Kettulan ja Vesasen kangasalueen pirstoutumiselta. Lisäksi liittymä rinnakkaistieltä Paavolan kiinteistölle tulisi osoittaa hyvin maastoon soveltuvasta paikasta tontin Utin puoleisesta reunasta.

20.10.2010

3801/0720/2010

Kouvolan kaupunki toteaa, että yleissuunnitelmassa esitetty rinnakkaistien sijainti on tulevan maankäytön suunnittelun kannalta muistutuksessa esitettyä parempi vaihtoehto.

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että vaikka rinnakkaistie voisi maastollisesti sijaitakin muistutuksessa esitetyssä paikassa, tulee jatkosuunnittelun lähtökohtana toimimaan maankäytön suunnittelun tukemiseksi yleissuunnitelmassa esitetty linjaus. Paavolan kiinteistön liittymän paikka tullaan selvittämään jatkosuunnittelun yhteydessä. Liittymän paikan valinnassa tulee huomioida, että rinnakkaistiehen liittyy tontin itäpuolella valtatieä ali kulkeva Hyppäläntie, minkä takia rinnakkaistien tasausta joudutaan alentamaan.

Lausunnot

Kouvolan kaupungilla ei ole erityistä huomautettavaa yleissuunnitelmaratkaisuun. Kaupunki ilmoittaa, että yleissuunnitelma on vaihemaakuntakaavojen mukainen eikä ole ristiriidassa yleis- ja asemakaavojen eikä kaupungin tavoitteiden kanssa. Kaupunki puoltaa hankkeen mahdollisimman nopeaa toteuttamista.

Kymenlaakson liitto ilmoittaa, että yleissuunnitelma on voimassa olevan seutukaavan ja maakuntavaalituuston 8.6.2009 hyväksymän maakuntakaavaehdotuksen mukainen eikä sillä ole huomautettavaa yleissuunnitelmasta. Liitto korostaa, että suunnittelualueen kaltaisia ongelmia on lähes kaikilla maakunnan valtiella ja Tiehallinnon olisi aktiivisesti haettava rahoitusta teiden parantamiseen.

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Yleissuunnitelmaa voidaan pitää hyväksyttävänä meluntorjunnan osalta, mikäli meluntorjunta toteutetaan suunnitellulla tavalla. Pohjaveden suojauksesta tulee huolehtia, kuten yleissuunnitelmassa on esitettykin.

Jatkosuunnittelussa tulee seurata, tapahtuuko Käyrälammen eteläpuoleisella liito-oravareviirillä muutoksia ja arvioida hankkeen merkitys liito-oravalle tarvittaessa uudelleen. Erityisesti suojeltavien, erittäin uhanalaisten perhoslajien ja palosirkan osalta tulee selvittää lajin esiintyminen lähialueella. Hietaneilikan siirtoistutus vaatii luonnon-suojelulain 48§:n mukaisen alueellisen ympäristökeskuksen myöntämän poikkeusluvan.

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että jatkosuunnittelun yhteydessä tehdään liito-oravareviirin mahdollisten muutosten selvitys sekä selvitetään lausunnossa mainittujen lajien esiintyminen lähialueella.

Utin Jääkärirykmentti toteaa, että laadittu suunnitelma on rykmentin tarpeiden mukainen Utin alueen liikennejärjestelyjen osalta. Utin Jääkärirykmentti haluaa korostaa edelleen Utin alueen parannustöiden kiireellisyyttä rykmentin henkilökunnan ja varusmiesten turvallisuuden parantamiseksi.

Museovirasto ilmoittaa lausunnossaan, että tielinjan toteuttamiselle ei ole muinaismuistolain (295/1963) asettamaa estettä. Lisäksi esitetään:

1. Yleissuunnitelmasta puuttuu tieto Museoviraston yleissuunnitelman laatimisen aikana tekemässä sotahistoriallisten muinaisjäännösten inventoinnissa suunnittelualueelta löytyneistä muinaismuistolain rauhoittamasta kiinteästä muinaisjäännöksestä (Utti, Salmela) sekä kahdesta toisen maailmansodan aikaisesta kohteesta (Pitkäsuon linnoituslaitteet ja Häkämäen suojahuoneet). Utti Salmela muinaisjäännöksiin kajoaminen tienrakennustöiden yhteydessä edellyttää neuvottelua Museoviraston kanssa ja rakennuttajan on varauduttava kustannuksellaan mahdollisesti tuhoutumaan tulevien osien arkeologiseen tutkimukseen. Toisen maailmansodan aikaiset kohteet on otettava huomioon mm. maankäytön suunnittelussa historiallisesti merkittävänä rakenteina ja kohteina ja tienrakentamisessa

mahdollisesti tuhoutumaan tulevien kohteiden dokumentoinnista on neuvoteltava Museoviraston kanssa.

2. Utin linnoitus on muinaismuistolain rauhoittama valtakunnallisesti merkittävä kohde, jonka säilyminen on turvattava kaikissa olosuhteissa. Yleissuunnitelmassa valittu rinnakkaistien linjaus kulkee hyväkuntoisen traverssin yli. Rinnakkaistietä tulee siirtää siten, ettei traverssi vahingoitu. Mikäli asiassa ei muulla tavoin löydetä ratkaisua, Museovirasto ehdottaa järjestettäväksi neuvottelun, jossa Tiehallinto, suunnittelijat ja Museovirasto vielä selvittävät asian ratkaisuvaihtoehtoja.

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa:

1. Jatkosuunnittelussa huomioidaan muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäännös sekä toisen maailmansodan aikaiset kohteet ja neuvotellaan asiasta Museoviraston kanssa.
2. Suunnittelun aikana Museoviraston edustajan kanssa pidetyssä maastokatselmuksessa todettiin, että rinnakkaistie voisi ylittää traverssin sen läpi jo aiemmin tehtyjen teiden kohdalta, jolloin siihen ei syntyisi lisävaurioita. Mahdollisuus tähän selvitetään perusteellisesti tiesuunnitteluvaiheessa. Rinnakkaistien ja sen rakentamisen vaikutukset linnoitukseen käydään läpi joka tapauksessa tiesuunnitteluvaiheessa Museoviraston kanssa.

Kymenlaakson Vesi Oy toteaa, että yleissuunnitelmassa ei ole huomioitu Utin alueella sijaitsevia runkovesijohtoja ja pohjaveden pinnanmittaukseen tarkoitetut havaintoputket jäävät useasta kohtaa uusien tielinjauksien alle. Pohjaveden suojaukset tulisi rakentaa / olla rakennettuna suunnitellulla tieosuudella koko matkalta yhtenäisenä Kuivalan laitokselta Kaipiaisiin asti. Nopeusrajoitus Utin vedenottamon kohdalla tulee jatkossakin olla enintään 80 km/h, kuten yleissuunnitelmassa on esitetty. Tiehallinnon tulee jatkossakin seurata tiesuolauksen aiheuttamia kloridipitoisuuksia pohjavedessä pohjavesialueella. Lausunnossa on esitetty ratkaisuja tiejärjestelyjen ja runkovesijohdon yhteensovittamiseen. Tienrakentajan edellytetään siirtävän kustannuksellaan alle jäävät pohjavesiputket yhdessä neuvoteltuihin paikkoihin. Sade- ja sulamisvedet tulee johtaa suojausrakenteista valtatie eteläpuolelle pohjavesialueen ulkopuolelle tarvittaessa nykyistä Hammassyrmäen purkuputkea jatkaen.

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että runkovesijohto on huomioitu muiden johtojen ja laitteiden tavoin arvioimalla alustava suojaus- tai siirtotarve sekä karkeat kustannukset. Suojaus- ja siirtotarve sekä niiden toteuttaminen suunnitellaan yksityiskohtaisesti jatkosuunnittelun yhteydessä. Yleissuunnittelussa on selvitetty pohjavesitilanne hyvin tarkkaan mm. asentamalla Uttiin uusia tarkkailuputkia ja laatimalla pohjavesistä virtausmalli. Tien parantamisen yhteydessä lisätään tarvittavat pohjavesiputket uusiin paikkoihin. Tienpitäjä seuraa jatkossakin pohjavesien kloridipitoisuuksia.

Sovelletut säännökset

Maantielaki 16-20, 27, 29, 88, 99 ja 105-107 §. Maantieasetus 3 §.

Tiedoksi antaminen

Päätöksestä annetaan tieto kiinteistöjen omistajille ja muille asianosaisille maantielain 103 §:n mukaisesti sekä tämän lisäksi maantielain 104 §:n edellyttämille viranomaisille. Samanaikaisesti tieto annetaan niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa.

20.10.2010

3801/0720/2010

Tieinsinööri

Teija Snicker-Järvinen

LIITTEET

Valitusosoitus

TOIMENPITEITÄ VARTEN

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

TIEDOKSI

Kouvola kaupunki
Kymenlaakson liitto
Museovirasto
Utin jääkäriyrykmentti
Kymenlaakson Vesi Oy

Teija Snicker-Järvinen