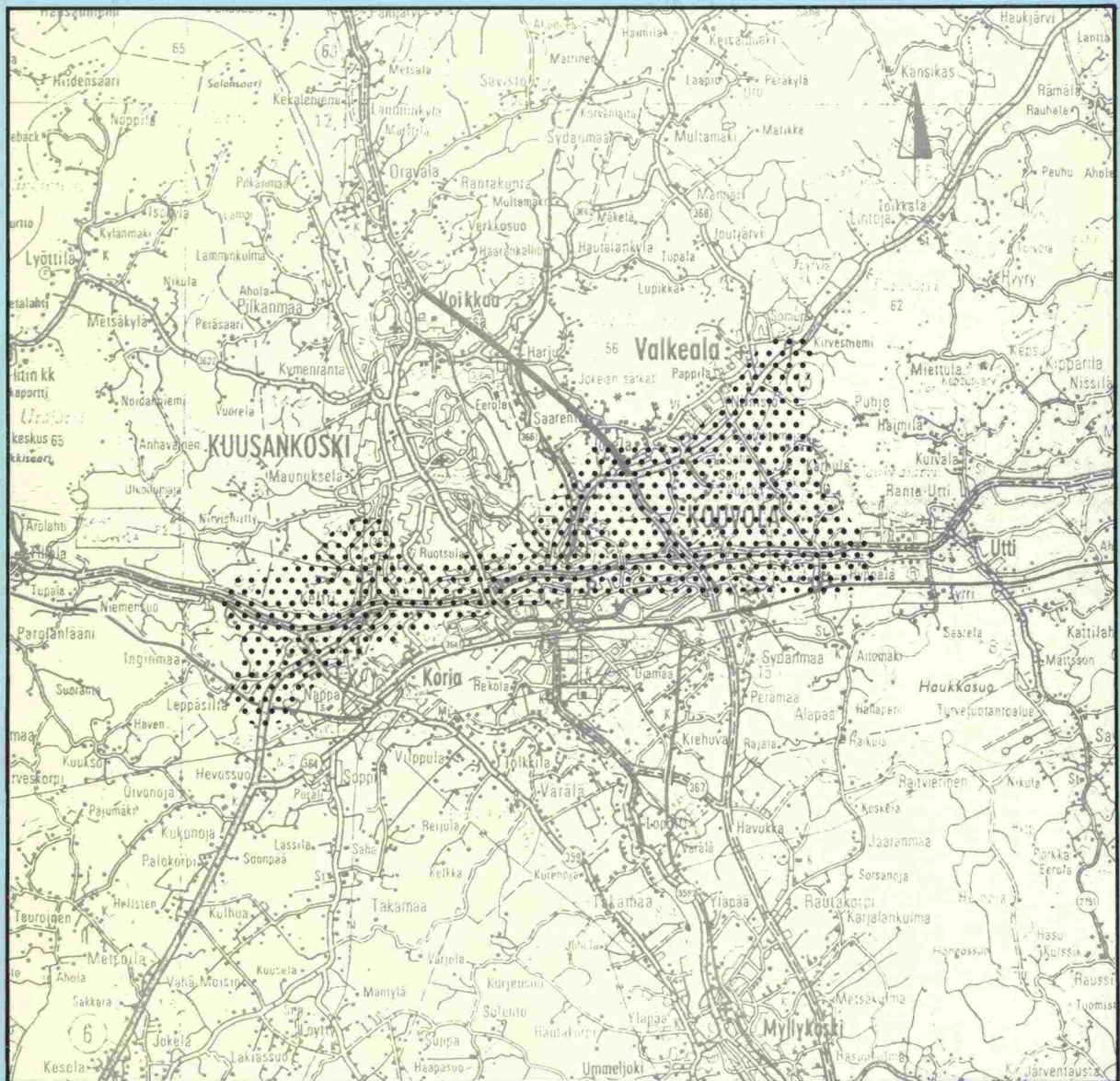


# KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET

## TIEVERKKOSUUNNITELMA



**TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS**  
**TIENSUUNNITTELU**

**VIATEK OY**  
**1989**

08

TIE



90 50

Tie- ja vesirakennushallitus  
Tiensuunnittelu  
Opastinsilta 12  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. 90-1541

Kymen tie- ja vesirakennuspiiri  
Kauppamiehenkatu 4  
PL 13  
45101 KOUVOLA  
Puh. 951-2911

Pohjakartat © Maanmittaushallitus  
Helsinki 1989



# Kouvolan seudun päätiet, tieverkkosuunnitelma TVH Tiensuunnittelu 1989

## TIIVISTELMÄ

### Tehtävä

Kouvolan seudun päätiet, valtatie 6, 12 ja 15 sekä kantatie 60, välittävät valtakunnallista, seudullista ja osaksi myös paikallista liikennettä. Tiet ovat tärkeitä myös lähinnä Helsingin seudulta peräisin olevan viikonloppuliikenteen kannalta.

Pääteiden liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden sekä maankäytön toimivuuden takaamiseksi pitkällä tähtäyksellä on laadittu käsillä oleva tieverkkosuunnitelma.

### Lähtökohdat

Suunnittelun tarve lähtee pääosin liikenteellisistä tarpeista. Pääteiden liittymissä esiintyy arkipäivisin ruuhkia. Kesäviikonloppuisin ruuhkat ovat pahoja ja voivat kestää useita tunteja. Tulevan päätieverkon suunnittelulla halutaan myös selvittää maankäytön ja tiejärjestelyjen vuorovaikutusta kuten esim. Kouvolan keskustan kytkentöjä päätieverkkoon.

### Tieverkkoehdotus

Tulevan päätieverkon selvittämiseksi on tutkittu useita eri vaihtoehtoja. Lopulliseen ehdotukseen sisältyvät seuraavat järjestelyt:

- Valtateiden 6 ja 12 liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden takaamiseksi pitkällä tähtäyksellä tiet rakennetaan moottoriteiksi.
- Keltin - Suviojan alueelle rakennetaan tulevien moottoriteiden 6 ja 12 haarautuma ja uusi Kuusankosken länsisuunnan sisääntuloliikennettä palveleva tie.
- Tanntarin eritasoliittymä, jossa on rampit itäänpäin ja Kymenlaaksontien jatke.
- Valtatien 15 uusi linjaus Tykkimäeltä Jyrääkosken kautta Valkealan kirkonkylän ohi sekä Kouvolan sisääntulojärjestelyt Tykkimäellä.

Teiden linjaukset ovat tässä vaiheessa suuntaantavia ja täsmentyvät jatkosuunnittelussa.

### Vaiheittainen rakentaminen

Investointien jakamiseksi pidemmälle aikavälille tieverkko ehdotetaan parannettavaksi vaiheittain seuraavalla tavalla:

**Vaihe 1:** Valtateiden 6 ja 12 rakentaminen moottoriteinä Napasta Puhjoon tiejärjestelyineen.

**Vaihe 2:** Valtatien 6 tiejärjestelyt Tykkimäellä sekä valtatie 15 rakentaminen Tykkimäeltä Valkealan kirkonkylän ohi.

**Vaihe 3:** Valtatien 6 täydentäminen moottoriteiksi Puhjosta Tykkimäelle ja Kymenlaaksontien jatkeen rakentaminen.

Ensimmäinen rakennusvaihe on kaavailtu aloitettavaksi 1990-luvun puolivälissä.

### Rakentamiskustannukset

Tieverkkosuunnitelman mukaisten toimenpiteiden kustannuksiksi on arvioitu 342 Mmk alkuvuoden 1989 hintatasossa (tr-ind. = 121). Kustannukset jakautuvat eri toteutusvaiheille seuraavasti:

- Vaihe 1: 144 Mmk
- Vaihe 2: 123 Mmk
- Vaihe 3: 75 Mmk

### Jatkotyö

Jatkossa työ etenee siten, että TVH hankkii tieverkkosuunnitelmasta lausunnot sidosryhmiltä sekä tekee päätöksen lopullisesta päätieverkosta ja suunnittelun jatkamisesta. Seuraavassa suunnitteluvaiheessa laaditaan tiejärjestelyistä yleissuunnitelma.

# SISÄLTÖ

## TIIVISTELMÄ

## ESIPUHE

	Sivu
<b>1. JOHDANTO</b>	1
<b>2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT</b>	1
2.1    Suunnittelualueen rajaus ja aikaisemmat suunnitelmat	1
2.2    Ympäristö	1
2.3    Maankäyttö	3
<b>3. NYKYINEN PÄÄTIEVERKKO</b>	7
3.1    Tiet	7
3.2    Liikenne	7
3.3    Liikenne-ennuste	13
3.4    Liikenteelliset ongelmat	13
<b>4. TIEVERKKOVAIHTOEHDOT</b>	18
4.1    Alustavat tieverkkovaihtoehdot ja vaihtoehtojen karsinta	18
4.11    Valtatiet 6 ja 12	18
4.12    Suviojan - Keltin alue	18
4.13    Valtatie 15	18
4.14    Kouvolan keskustan kytkentä valtatiehen 6	18
4.15    Valtatien 6 johtaminen Kouvolan eteläpuolitse	19
4.2    Tieverkkoehdotus	20
<b>5. TIEVERKON KEHITTÄMINEN</b>	20
5.1    Vaiheittainen rakentaminen	20
5.2    Rakentamiskustannukset	20
<b>6. JATKOTYÖ</b>	21



## ESIPUHE

Käsillä oleva tieverkkosuunnitelma on laadittu palvelemaan tielaitoksen pitkän tähtäyksen päätieverkkoa koskevia päätöksiä. Työn tarkoituksena on myös ollut luoda lähtökohtia tielaitoksen toimenpiteiden ohjelmoinnille ja eriasteiselle kaavoitukselle.

Tieverkkosuunnitelman on laatinut Tie- ja vesirakennushallituksen tiensuunnittelun vastuualue. Konsulttina on toiminut Viatek Oy. Suunnittelutyötä varten perustetun työryhmän jäseninä ovat olleet:

- Diplomi-insinööri Juha Parantainen, puheenjohtaja, Tie- ja vesirakennushallitus
- Diplomi-insinööri Matti Reunanen, Kymen tie- ja vesirakennuspiiri
- Insinööri Keijo Viljakainen, Kymen tie- ja vesirakennuspiiri
- Kunnaninsinööri Antti Laherto, Elimäen kunta
- Kaupunginarkkitehti Paavo Tammekann, Kouvolan kaupunki
- Apulaiskaupungininsinööri Erkki Becker, Kouvolan kaupunki
- Kaupungininsinööri Jukka Köppä, Kuusankosken kaupunki
- Kaupunginarkkitehti Maija-Liisa Mikkonen, Kuusankosken kaupunki
- Kaavoitusinsinööri Heikki Haapalahti, Valkealan kunta
- Kunnaninsinööri Kyösti Arola, Valkealan kunta
- Diplomi-insinööri Ari Pietarinen, Kymenlaakson seutukaavaliitto

Suunnittelutyöhön ovat Viatek Oy:ssä pääasiassa osallistuneet:

- Diplomi-insinööri Ralf Granlund
- Diplomi-insinööri Tom Granberg
- Diplomi-insinööri Pekka Iikkanen
- Diplomi-insinööri Maija Krankka
- Rakennusmestari Erkki Nivalainen
- Tekniikan ylioppilas Matti Keränen

Tieverkkosuunnitelmasta pyydetään asianomaisten kuntien, virastojen ja yhteisöjen lausunnot ennen kuin päätös tulevasta tieverkosta tehdään. Tie- ja vesirakennushallituksessa lausuntokierroksen jälkeen tehtävä päätös tieverkosta koskee rakennettavia tieyhteyksiä ja niiden ylimalkaista sijaintia.

## 1. JOHDANTO

Tässä tieverkkoselvityksessä on tutkittu Kouvolan kaupunkiseudun päätieverkon kehittämistoimenpiteitä pitkällä tähtäyksellä. Suunnittelualueeseen sisältyvät valtatie 6, 12 ja 15 sekä kantatie 60.

Kouvolan - Kuusankosken kaupunkiseudun maankäyttöä ja päätieverkon kehittämistä koskevat kokonaissuunnitelmat laadittiin 1960 - 70-lukujen vaihteessa. Pääosa näissä esitetyistä uusista tieyhteyksistä on toteutettu. Tämän jälkeen suunnittelu on edennyt keskittyen tietön alueelliseen (ei seudulliseen) kehittämiseen.

Valtatien 6 liikenteellinen toimivuus on ollut tyydyttävä tai hyvä koko 1970-luvun. Vuosikymmenen vaihteessa on alkanut esiintyä ajoittaista ruuhkautumista erityisesti kesäviikonloppuina. Ruuhkautuminen ja sen odotettavissa oleva paheneminen sekä Etelä-Suomen moottoritieverkon suunnittelun käynnistäminen ovat antaneet sysäyksen tarkastella valtatie 6 kehittämistä laajempänä verkollisena kysymyksenä.

Liikenteen kasvu ja maankäytön kehittyminen edellyttävät toimenpiteitä, jotta pääteiden liikenneonnettomuus ja turvallisuus vielä vuonna 2010 olisivat hyväksyttävällä tasolla. Päätieverkon parantamiseksi on vireillä useita hankkeita:

- Kantatielle 60 välillä Heparo - Voikkaa on laadittu tie- ja rakennussuunnitelma. Hanke on tielaitoksen toimenpideohjelmassa 1989 alkavana, ja tie avataan liikenteelle 1991.
- Kymen ja Hämeen tie- ja vesirakennuspiirit ovat laatineet pääsuuntaselvityksen valtatie 12 rakentamisesta moottoritieksi välillä Uusikylä - Tillola. Suunnitelma on parhaillaan käsittelyssä.
- TVH:n tiensuunnittelun vastuualue laatii moottoriväylän pääsuuntaselvitystä välillä Koskenkylä - Kouvola ja Kymen läänin päätieverkkoselvitystä.
- Kymen tie- ja vesirakennuspiiri selvittää moottoriväylän sijoitusmahdollisuuksia välillä Kouvola - Lappeenranta.

## 2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Suunnittelualueen rajausta ja aikaisemmat suunnitelmat

Suunnittelualue käsittää valtatie 6 Hevossuolta Tykkimäelle, valtatie 12 Suviojan - Keltin alueella ja valtatie 15 Tykkimäeltä Valkealan kirkonkylään sekä näihin teihin liittyvät ja niiden liikennettä vaihtoehtoisesti palvelevat tieyhteydet, kuva 1. Käytännössä suunnittelualueena on Korian - Kouvolan - Valkealan vyöhyke, Kuusankoskea on sivuttu lähinnä sen lounaisten ja eteläisten liepeitten sekä alueen yhteystarpeitten osalta.

Suunnittelun aikajänne on rajattu vuoteen 2010. Ratkaisuja haettaessa on jouduttu tarkastelemaan myös myöhempiä tilanteita (2020... 2030).

Osana Pohjois-Kymenlaakson kaupunkiseudun yleiskaavallista yhteistyötä (Masto) valmistui vuonna 1978 pääväyliä koskeva raportti: Kouvola, Kuusankoski, Valkeala, Pääväyläsuunnitelma. Sen valta- ja kantateita koskevaan suositukseen sisältyy nykyisten pääteiden lisäksi Kymenlaakson tien jatke Ahlmannintielle, Tantarin eritasoliittymä ja kantatie 60 välillä Heparo - Voikkaa.

### 2.2 Ympäristö

#### Maisema ja maaperä

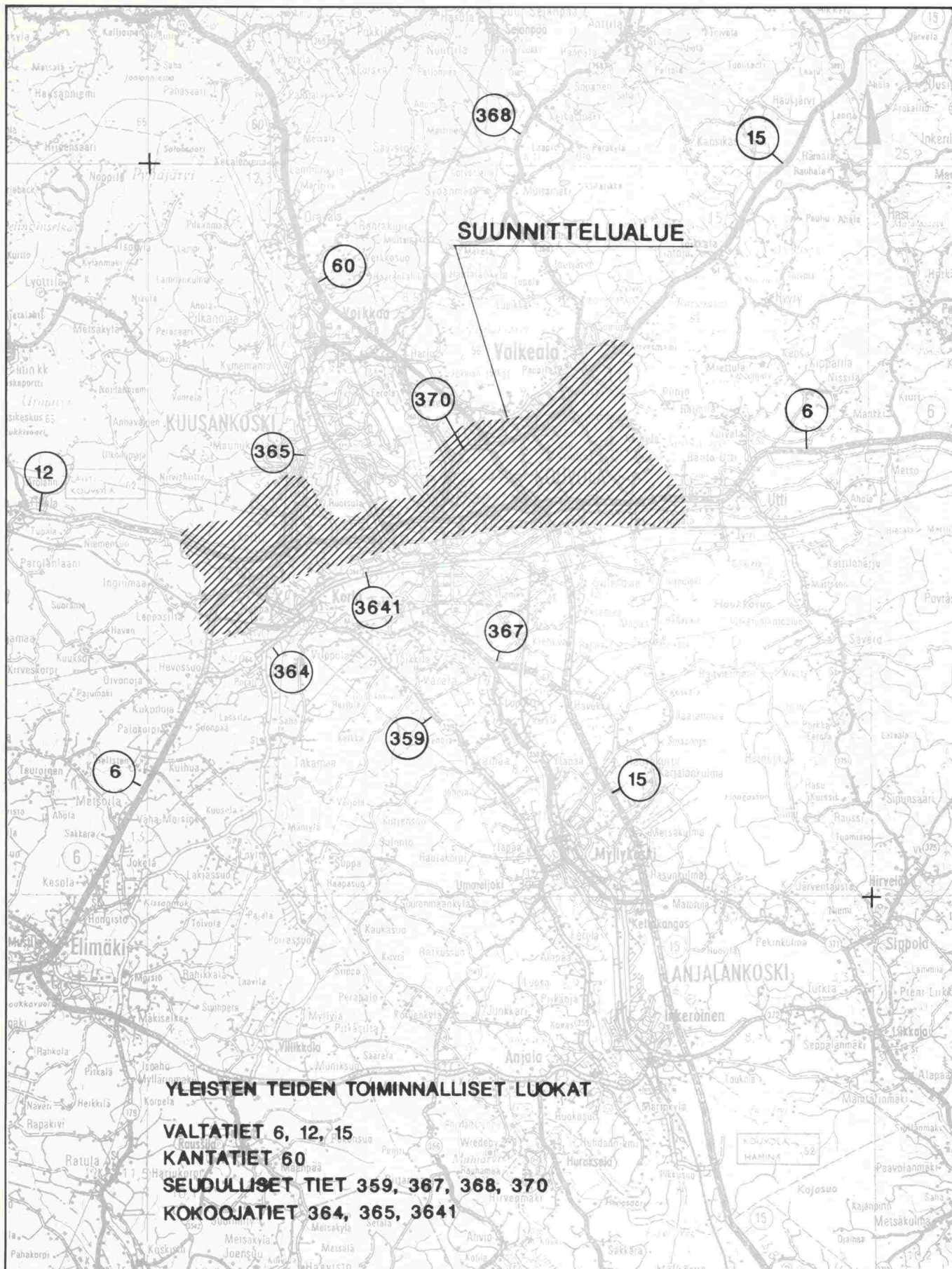
Suunnittelualue sijaitsee Salpausselän reuna- ja muodostuma-alueella. Elimäen maastossa vaihtelevat siltti- ja savimaat sekä hieman kohoavat moreenipeitteiset kallioselänteet. Salpausselkä muodostuu Kouvolan kohdalla enimmäkseen moreenista, mutta myös soraa ja hiekkamaastoa esiintyy. Salpausselän pohjoispuolella on moreenipeitteistä mäkimaastoa.

Salpausselän pohjoislaitaa seuraileva Käyräjoki laskee Käyrälammen ja edelleen Lappalanjärven kautta Kymijokeen, joka puhkaisee Salpausselän Kuusankoskella.

#### Harjut ja pohjavesi

Alueella ei ole valtakunnallisesti merkittäviä yksittäisiä harjajensuojelukohteita. Tykkimäki on ollut voimakkaan maa-aineksen oton kohteena, mikä on tuhonnut maisemallisesti merkittävän rinteen.





**KUVA 1 YLEISKARTTA 1:200000**

**KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
 TIEVERKKOSUUNNITELMA**

**TVH 1989**

**VIATEK OY**



Suunniteltu tielinjaus sivuaa Elimäellä Napan pohjavesialuetta ja Kouvolassa Tornionmäen pohjavesialuetta sekä ulottuu Valkealan kirkonkylän pohjavesialueelle.

#### Luonnonsuojelu ja maisemallisesti merkittävät kohteet sekä virkistysalueet

Kymijoen jyrkät ja paikoin vierineet rannat sekä niihin liittyvät purolaaksot kasvavat rehevää lehtokasvillisuutta. Alueen eteläosan rannat on esitetty suojeltaviksi. Pohjoisosa on suunniteltu virkistyskäyttöön.

**Urheilukenttämaet, Huuhkajavuori sekä Niivermäki - Lintusuo** muodostavat urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen ja niillä on myös luonnon- ja maisema-arvoja.

**Tanttarinkorpi** Savonsuon eteläosassa on ter- valeppäkorpi, joka on valtakunnallisen kosteikkojen suojeluohjelman kohde. Itse suolla sijaitsee kaatopaikka, mutta linnustonsa ansiosta alueella on virkistysmerkitystä.

Ohikulkutien varressa sijaitsee Kouvolan kaupungin lähivirkistysalueita.

**Käyräjoen ja Jyrääkosken ympäristö** on maisemallisesti merkittävää ympäristöarvoja omaavaa ulkoilu- ja metsätalousaluetta. Rantoja pyritään säilyttämään luonnontilaisina myös virran yläosan rakentamisrajoituksilla. Alueella kulkee ulkoilureitistö.

#### Esihistorialliset ja historialliset kohteet

Elimäellä on muinaishauta valtatie vieressä. Kymijoen rannalla sijaitsee kaksi muinaismuistoa.

Paikallisella tasolla rakennushistoriallisesti merkittävän **Kyttälän tilan 1800-luvulta** peräisin oleva päärakennus Keltissä sijaitsee tulevala liittymäalueella. Isosaaren alapuolella on 1700-luvun lopulta peräisin oleva puolustusvali, **Ruotsulan redutti**. Ulvilan ja Anttilan sukutilat muodostavat arvokkaan kulttuuriympäristön.

**Jyrääkosken maisema ja Kupiaksen talo** liittyvät arvokkaaseen joenrannan maisemakokonaisuuteen.

## 2.3 Maankäyttö

Maankäytöllisesti suunnittelualue sijaitsee Pohjois-Kymenlaakson kaupunkiseudulla, johon lasketaan kuuluvan Kouvolan ja Kuusankosken lisäksi Korian, Valkealan kirkonkylän, Jokelan ja Utin taajamat, kuva 2.

Pääosa Kouvolan alueesta on asemakaavoitettu. Kaavoissa on tilavaraus valtatie 6 toista ajorataa varten.

Elimäellä Napan rakennuskaava-alue ulottuu valtatielle 6 asti. Valtateiden 6 ja 12 välinen alue on kunnan hyväksymässä osayleiskaavassa osoitettu pääasiassa teollisuustonteiksi.

**Kuusankosken kaupunki** laatii yleiskaavaa koko kaupungin alueelle. Valtatie 12 pohjoispuoliset alueet osuudella Suvioja - Keltti osoitetaan yhden vaihtoehdon mukaan teollisuusalueeksi. Tervaskankaan alueelle Kuusaantien varrella laaditaan lähinnä palvelualueita sisältävää asemakaavaa.

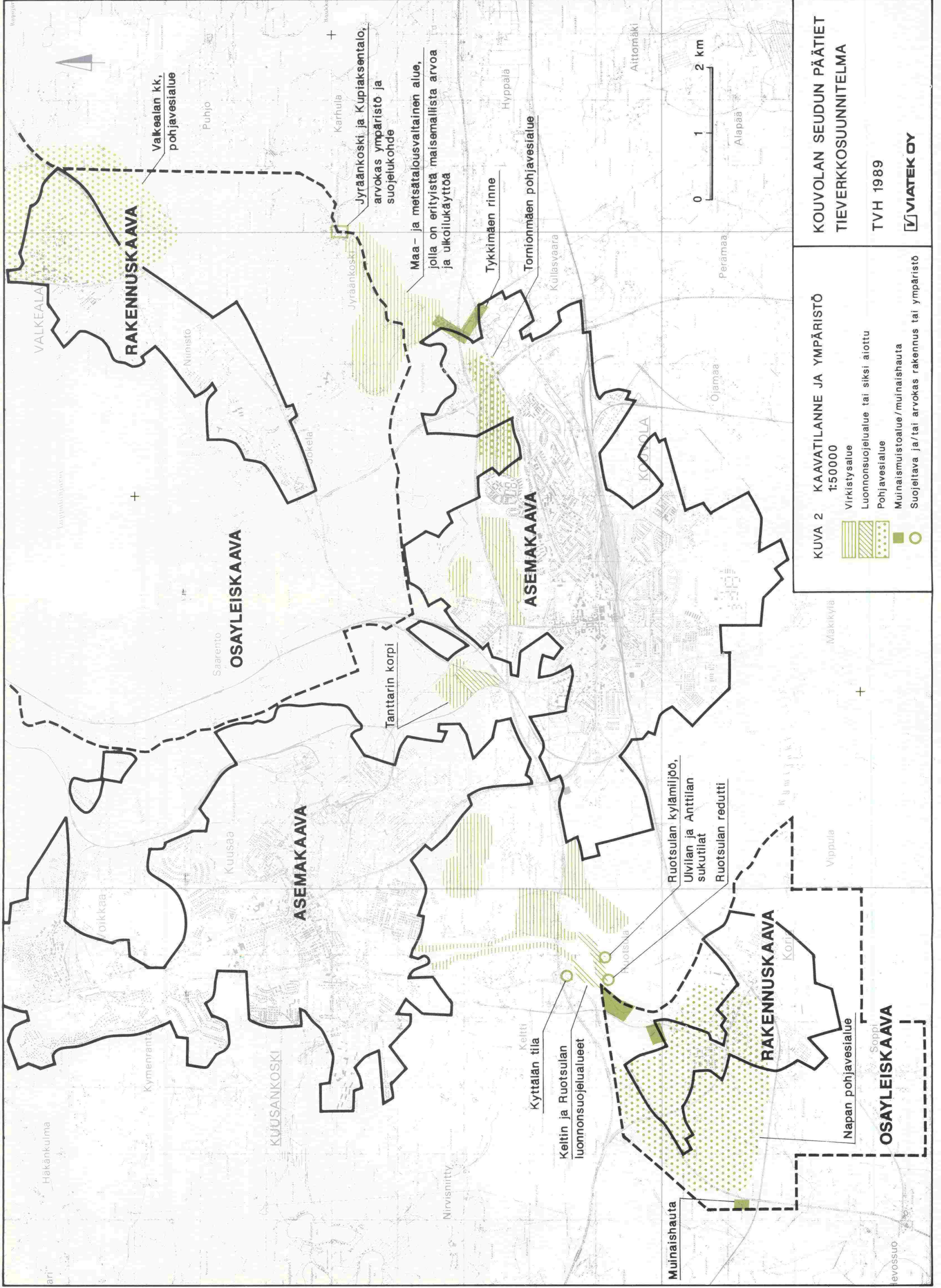
**Valkealassa** rakennuskaava säätelee valtatiehen 15 rajoittuvien alueiden maankäyttöä välillä Heparo - Valkealan kirkonkylä. Täydentävää maankäyttöä on osoitettu kunnan hyväksymässä Kirkonkylän - Jokelan osayleiskaavassa vuodelta 1984. Utissa aseman seutu on rakennuskaavoitettu, muilta osin osayleiskaavoitus on käynnissä. Lautaroon on tarkoitus suunnitella asuntoalue.

Asukkaat ja työpaikat suuralueittain on esitetty kuvissa 3 ja 4. Kunnittaiset väestö- ja työpaikkaennusteet on esitetty seuraavassa taulukossa:

	Asukkaat			Työpaikat		
	1988	2000	2010	1988	2000	2010
Kouvola	32 000	33 600	35 000	15 170	16 200	17 100
Kuusankoski	22 750	24 000	25 050	8 600	9 200	9 500
Valkeala	6 100	6 900	7 500	2 260	2 620	2 930
Koria (Elimäki)	3 650	3 950	4 200	1 160	1 380	1 570
<b>Koko alue</b>	<b>64 500</b>	<b>68 450</b>	<b>71 750</b>	<b>27 190</b>	<b>29 500</b>	<b>31 100</b>

Lähde: POKS B:79, 1988










**KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA**

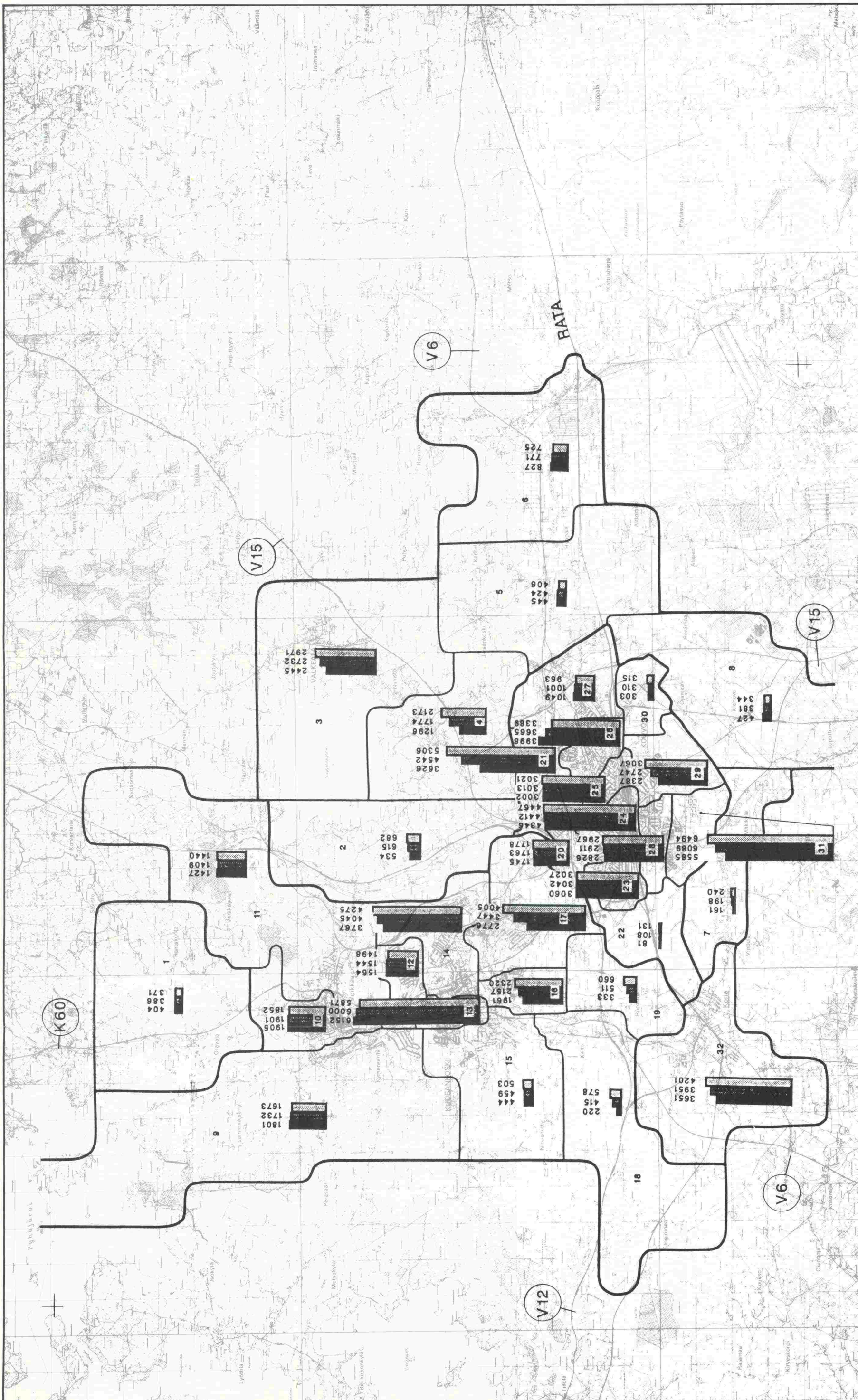
TVH 1989



**KUVA 2 KAAVATILANNE JA YMPÄRISTÖ  
1:50000**

-  Virkistysalue
-  Luonnonsuojelualue tai siksi aiottu
-  Pohjavesialue
-  Muinaismuistoalue/muinaishauta
-  Suojeltava ja/tai arvokas rakennus tai ympäristö





**KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA**

TVH 1989

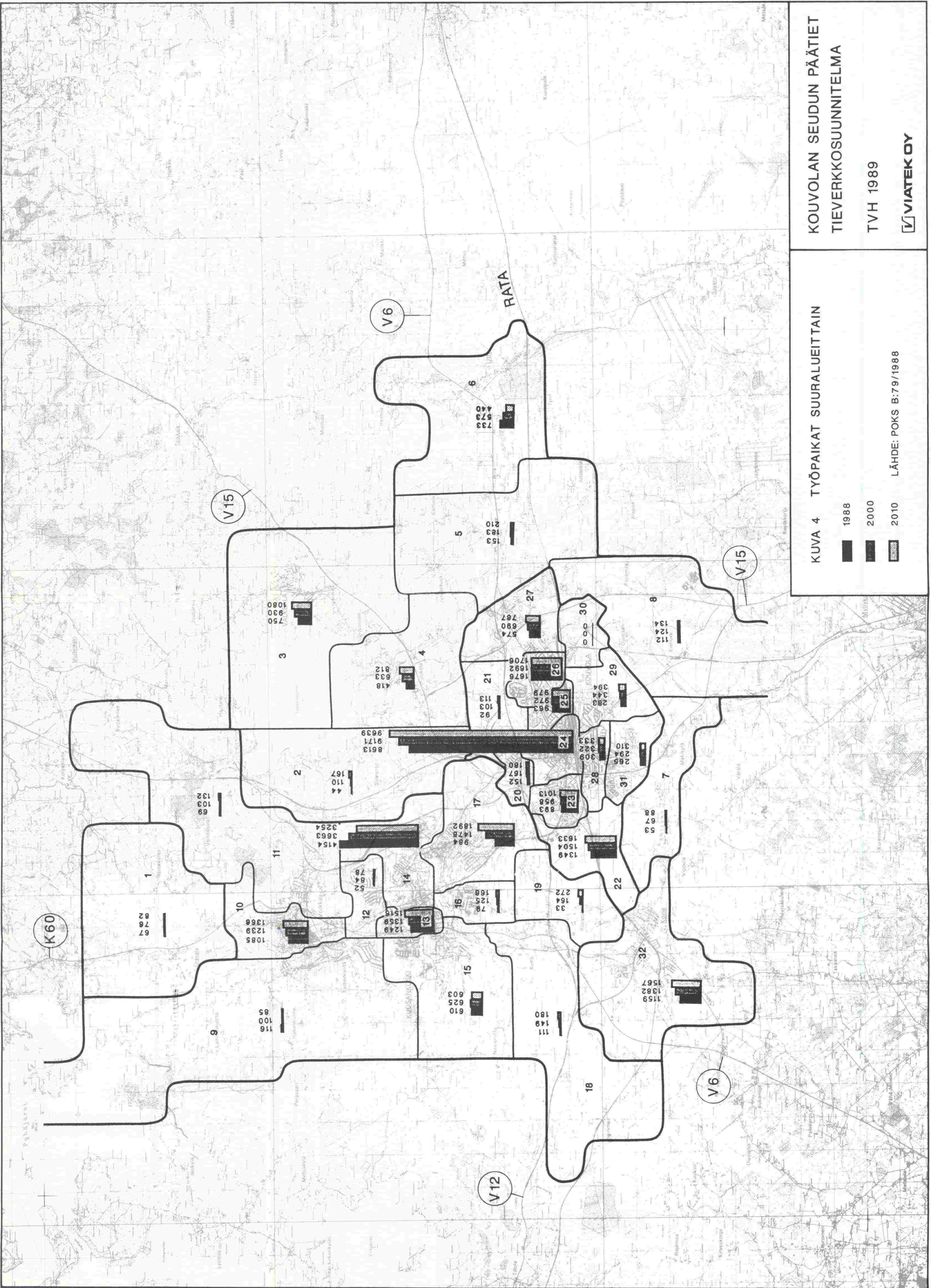
**VIATEK OY**

**KUVA 3 ASUKKAAT SUURALUEITTAIN**

1988  
2000  
2010

LÄHDE: POKS B:79/1988







### 3. NYKYINEN PÄÄTIEVERKKO

#### 3.1 Tiet

Suunnittelualueen päätiet ovat:

- valtatie 6 (Helsinki - Lappeenranta)
- valtatie 12 (Lahti - Kouvola)
- valtatie 15 (Kotka - Mikkeli)
- kantatie 60 (Kouvola - Heinola).

Lisäksi on tarkasteltu näitä teitä ja alueen päätaajamia yhdistäviä alueellisia pääyhteyksiä kuten Kymenlaaksontie, Hämeentie ja Karjalankatu Kouvossa, Kauppalankadun jatke Valkealassa jne.

Alueen tieverkko ilmenee kuvasta 1. Kuvassa 5 on esitetty pääteiden leveydet, nopeusrajoitukset ja valaistusolosuhteet. Pääteiden kunto ja tekninen taso on pääosin hyvä, osin tyydyttävä. Näkemä-% (> 460 m) vaihtelee välillä 42-91 (keskimäärin 70), mäkisyys välillä 4-16 (keskimäärin 8) ja kaarteisuus 16-52 (keskimäärin 24). Pääteiden kevätkantavuudet eivät täytä nykyisten suunnitteluohjeiden vaatimuksia. Kantavuudet vaihtelevat välillä 230-360 (keskimäärin 280).

Yleiskaavallisessa suunnitelmassa 1986 - 1995 on esitetty liikenneväylien toteuttamishjelma, kuva 6. Kuusaantien toimenpideselvitys on viireillä.

#### 3.2 Liikenne

Suunnittelualueen liikenteen selvittämiseksi tehtiin Kouvossa ja sen ympäristössä määräpaikkatutkimus 18.5 - 27.5.1988. Lisäksi alueen liikennetietoja on kerätty Kymen piirin toimesta sekä muiden hankkeiden yhteydessä että jatkuvana seurantana. Tutkimusta varten tehtiin erillisiä liikennelaskentoja 17 poikkileikkauksessa. Laskennat tehtiin samanaikaisesti arkivuorokauden liikennettä selvittävien määräpaikkatutkimusten kanssa.

Tutkimusajankohdan osalta liikennemäärät edustivat hyvin keskimääräistä vuorokausiliikennettä. Sääolot tutkimusajankohtana olivat normaali. Haastatteluotoksen koko oli tutkimuspisteittäin 70-93 % (keskimäärin 84 %) kokonaisliikennemäärästä, joten otoksen kattavuus oli erittäin hyvä. Haastatteluilla saatiin tietoja yhteensä 14 916 automatkasta. Näistä henkilö- ja pakettiautoilla tehtiin 12 904 ja raskailla ajoneuvoilla 2 012 matkaa (13,5 %).

Haastattelupisteiden liikenteestä 48 % oli Kouvolaan päätyvää tai sieltä alkavaa liikennettä ja 39 % Kouvolaan läpikulkevaa liikennettä. Muusta liikenteestä tärkeimpiä olivat Kuusankosken virrat Helsingin, Lahden ja Heinolan suuntiin.

Kouvolaan läpikulkevasta liikenteestä 23 % meni kaupungin keskustan kautta. Haastattelupisteittäin olivat keskustan kautta ajaneiden osuudet läpikulkuliikenteestä seuraavat:

- Lappeenrannan suunta (1)	11 %	(404 ajon/vrk)
- Kotkan suunta (2)	40 %	(924 ajon/vrk)
- Helsingin suunta	18 %	(391 ajon/vrk)
- Lahden suunta (5)	25 %	(652 ajon/vrk)
- Heinolan suunta (6)	72 %	(316 ajon/vrk)
- Mikkelin suunta	41 %	(1706 ajon/vrk)

Ummeljoen tutkimuspisteen liikennevirtojen painopistesuunta oli Kuusankoskelle ja Kouvolaan.

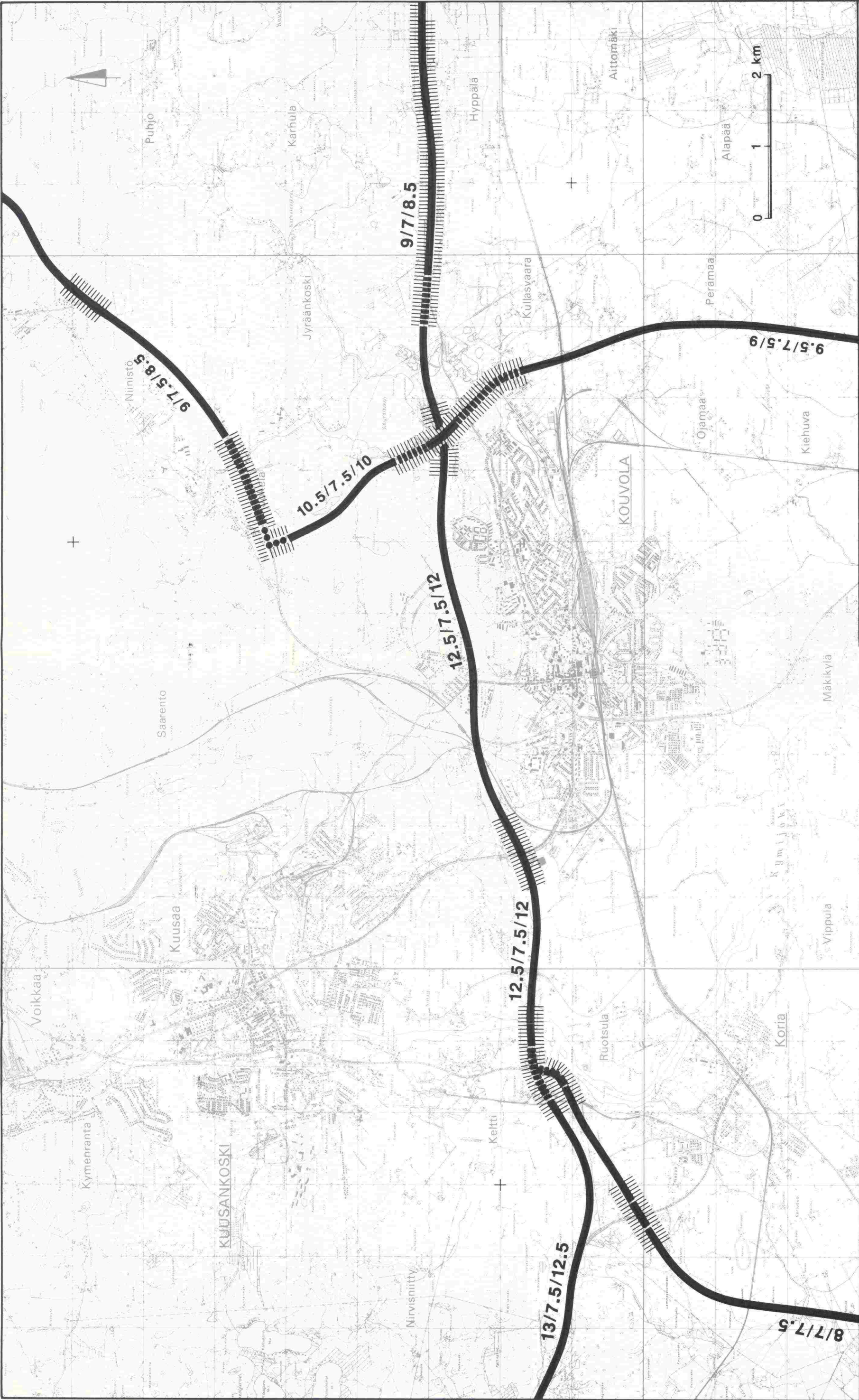
Viikonloppuliikennettä tutkittiin valtatiellä 6 (Koskenkylä) ja valtatiellä 12 (Tillola) ruuhkasuunnassa tehdyllä määräpaikkatutkimuksella. Juhannusliikenteen seurantatutkimus vuosilta 1986 ja -87 on ollut myös käytettävissä. Koskenkylän ja Tillolan tutkimusten aikana vallitsi lämmin ja poutainen sää. Varsinainen loma-kausi ei vielä ollut alkanut, joten tutkimusajankohdat edustivat vuoden vilkkainta mökkiliikennekautta.

Koskenkylän tutkimuksessa saatiin tiedot 3 165 automatkasta, mikä oli 60 % haastattelualueen kokonaisliikennemäärästä ja Tillolan tutkimuksessa 1 837 automatkasta (68 %). Huipputuntin liikenteen suuntautuminen tutkimusperjantaina on esitetty kuvassa 7.

Arki- ja viikonloppuliikenne poikkeavat koostumukseltaan, aikavaihteluiltaan ja suuntautumiseltaan huomattavasti. Esimerkiksi normaaliarkena Helsingin suunnasta liikenteen painopiste on Lappeenrannassa mutta viikonloppuna Mikkelin suunnassa. Arki- ja viikonloppuliikenteen liikennemäärät on esitetty kuvassa 8. Liikenteen suuntautuminen on esitetty eräiden virtojen osalta kuvassa 10.

Määräpaikkatutkimusten perusteella on myös voitu todeta, että yli 90 % Helsingistä Lappeenrantaan suuntautuvasta liikenteestä kulkee Kouvolaan kautta ja alle 10 % Kotkan kautta.





**KUVA 5 PÄÄTEIDEN INVENTOINTITIEDOT**  
**1:50000**

||||| Valaistus  
 Nopeusrajoitukset 100 80 60  
**10/7.5/9** Tien leveys/ajoradan leveys/asfaltin leveys

**KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET**  
**TIEVERKKOSUUNNITELMA**

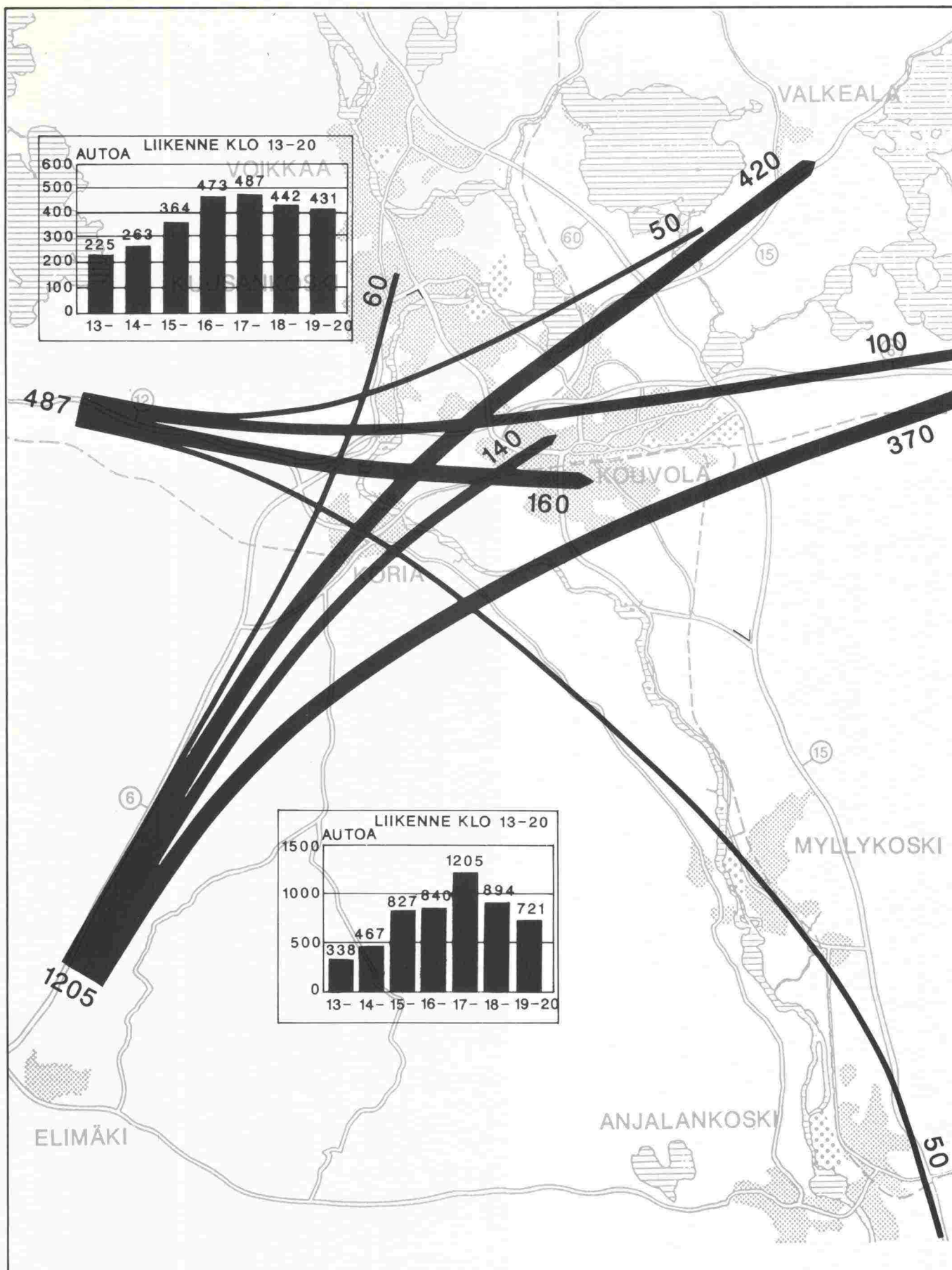
TVH 1989

**VIATEK OY**







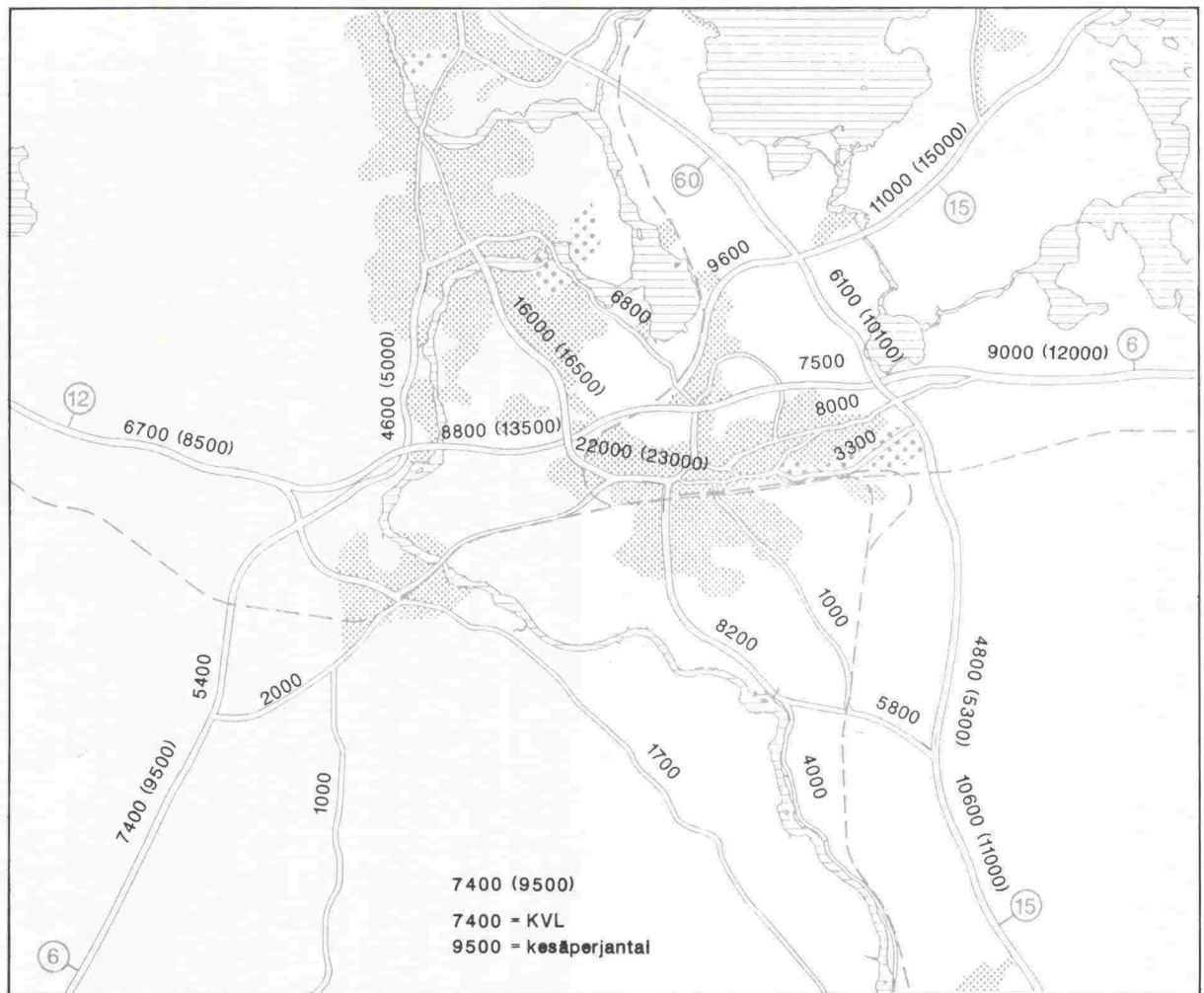


KUVA 7 VALTATEIDEN 6 JA 12 HUIPPUTUNTI-LIIKENTEN SUUNTAUTUMINEN PERJANTAINA 10.6.1988

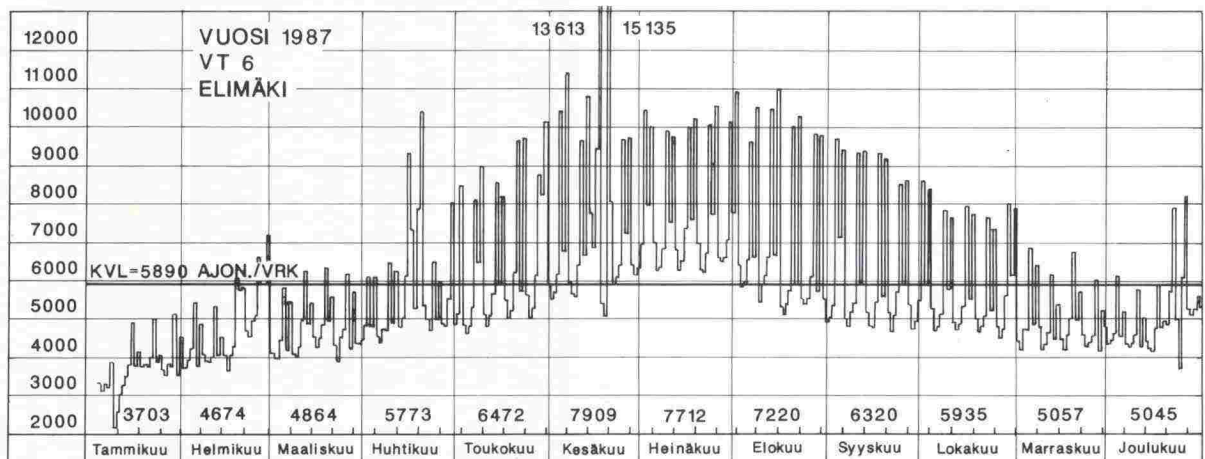
KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA

TVH 1989

 VIATEK OY

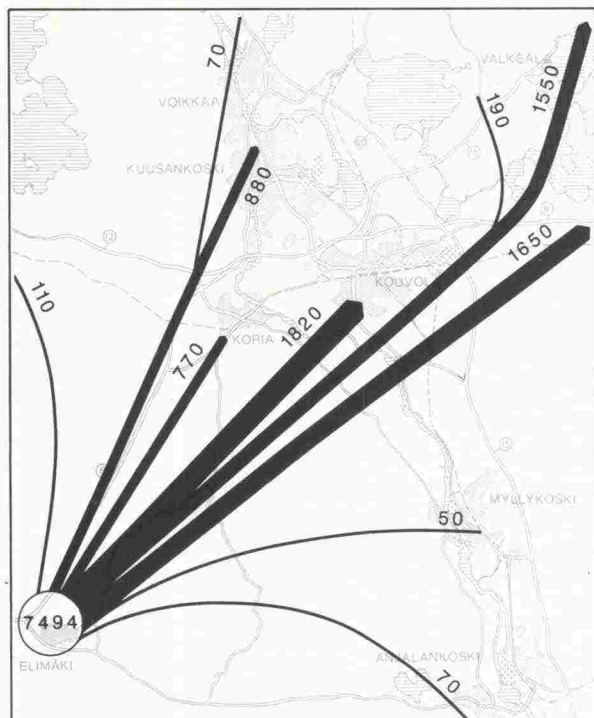


Kuva 8 Liikenne nykyverkolla vuonna 1988

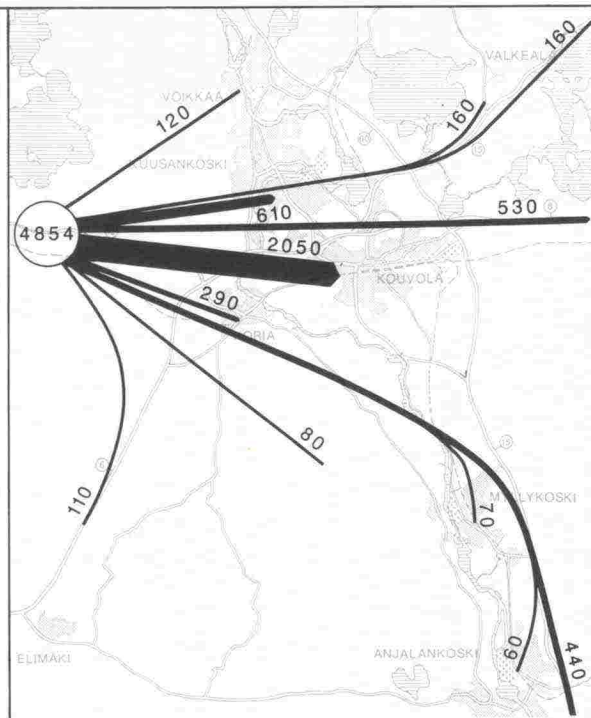


Kuva 9 Elimäen laskentapistein vuorokausiliikenteen vaihtelu

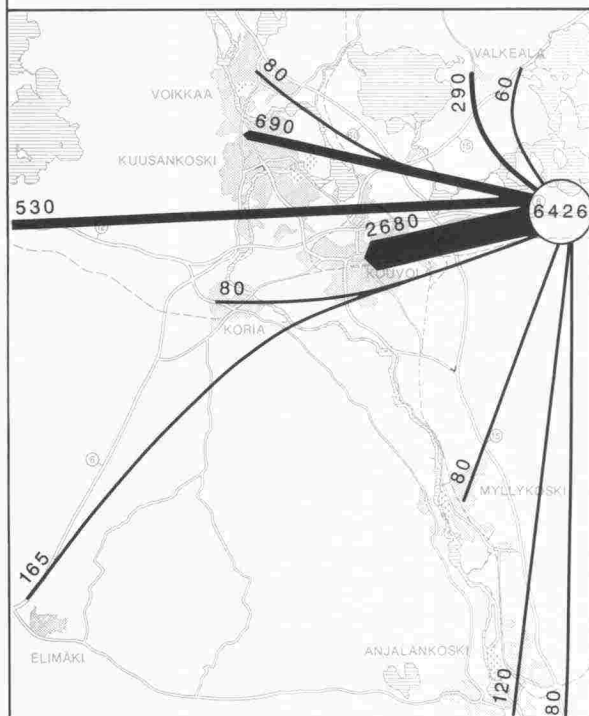




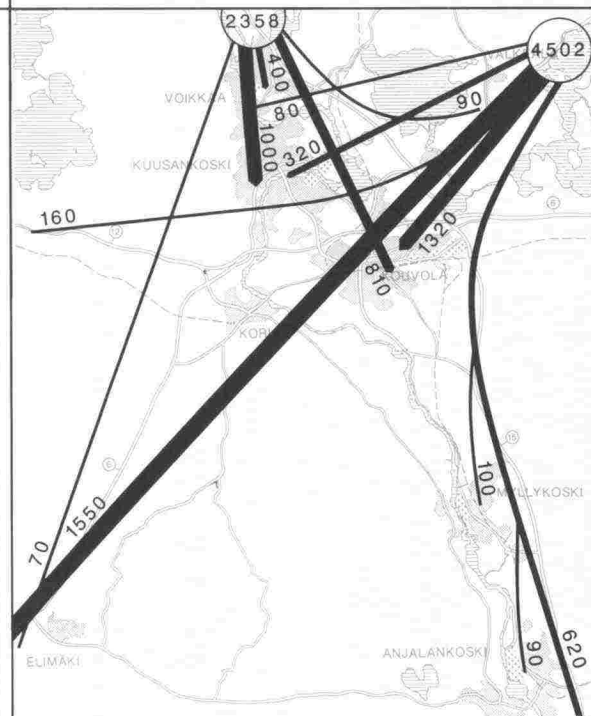
LIIKENNEVIRRRAT  $\approx 50$  ajon./vrk  
HELSINGISTÄ (VT 6)



LIIKENNEVIRRRAT  $\approx 50$  ajon./vrk  
LAHDESTA (VT 12)



LIIKENNEVIRRRAT  $\approx 50$  ajon./vrk  
LAPPEENRANNASTA (VT 6)



LIIKENNEVIRRRAT  $\approx 50$  ajon./vrk  
MIKKELISTÄ (VT 15)  
HEINOLASTA (KT 60)

KUVA 10

LIIKENTEEN SUUNTAUTUMINEN  
ERÄISSÄ HAASTATTELUPISTEISSÄ  
TOUKOKUUSSA 1988

KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA

TVH 1989

**VIATEK OY**



Tyypillinen piirre alueen pääteiden liikenteessä on viikonpäivän ja vuodenajan mukaan esiintyvä huomattava vaihtelu. Kuvassa 9 on esitetty vt 6:11a Elimäessä olevan konelaskentapisteen tulostamat aikavaihtelut. Huippuliikenne on n. 2,5 kertaa keskivuorokausiliikenne ja kesäaikana viikonloppuliikenne lähes kaksi kertaa arkivuorokausiliikenne.

### 3.3 Liikenne-ennuste

Liikenne-ennustetta varten on laadittu malli, joka perustuu aikaisempiin liikenne-ennusteisiin vuosille 1995 ja 2010 sekä tehtyihin liikennetutkimuksiin. Malli testattiin vertaamalla sitä todellisiin liikennemääriin. Malli piti hyvin paikkansa, poikkeama tieosittain oli keskimäärin alle 10 %.

Maankäyttötiedot perustuvat Pohjois-Kymenlaakson maankäyttölliseen suunnitelmaan 1986 - 1995 (3. vaihe) sekä alueen maankäyttötoimikunnan tuottamiin maankäyttölukuihin v. 2010. Ennusteessa on käytetty kaikkiaan 128 osa-alueita, joista ulkoisia tienpääalueita on 11. Maankäyttöluvut on esitetty kuvissa 3 ja 4.

Osa-alueiden matkat on laskettu maankäyttöluvuista käyttäen ns. matkatuotoslukuja. Laskelmat on tehty erikseen kunkin ohjevuoden maankäytölle.

Maankäytön lisäksi matkamääriin vaikuttavat auton omistus (autotiheys, autoa/1 000 asukasta) ja autolla vuosittain ajettu kilometrimäärä (ajosuorite). Ajosuoritteet perustuvat TVH:n ennusteeseen ja autotiheydet em. suunnitelmissa ja lähtökohtina olleissa ennusteissa esitettyihin lukuihin. Ennusteessa on käytetty seuraavia ajosuorite- ja autoistumistietoja:

Vuosi	Ajosuorite km/ajon.	Autotiheys ajon/1000 as.
1988	16 700	337
2000	15 700	460
2010	14 500	530

Muodostettu liikenne-ennuste on sijoitettu verkolle käyttäen reitinvalinnan perusteena ns. yleistettyä matkakustannusta. Vaikka kysymyksessä on yksireittisijoittelu, tiheä aluejako on käytännössä merkinnyt liikenteen jakautumista useille reiteille.

Nykyverkon sijoittelutulokset (ennuste 2010) on esitetty kuvassa 11.

Pääteiden liikennemäärät kasvavat vuoteen 2010 mennessä keskimäärin noin 70 %, mikä vastaa noin 4 % vuotuista kasvua vuoteen 2000 asti ja sen jälkeen 1,5 % vuotuista kasvua. Kouvolan seudun pääteiden liikenteen kasvu on 1980-luvulla ollut 6-7 % vuodessa. Pääteiden ennustetut liikennemäärät ovat keskimäärin hieman suuremmat kuin yleisten teiden valtakunnallisessa ennusteessa (TVH 1988).

### 3.4 Liikenteelliset ongelmat

#### Toimivuus

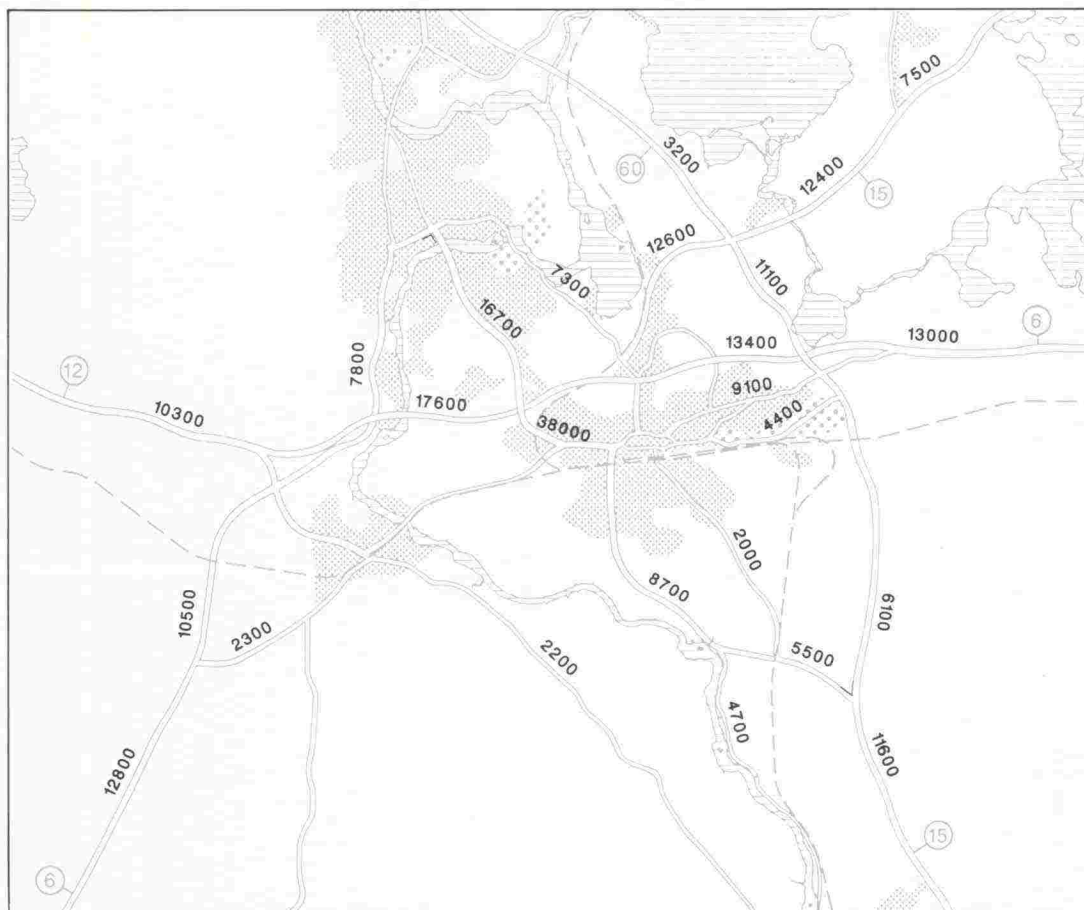
Päätieverkon liikenteellistä toimivuutta on tarkasteltu eri mitoitussajankohtina: kesäperjantain huipputuntina ja arkipäivän (ma - to) huipputuntina.

Palvelutasoluokat HCM:n mukaan ovat:

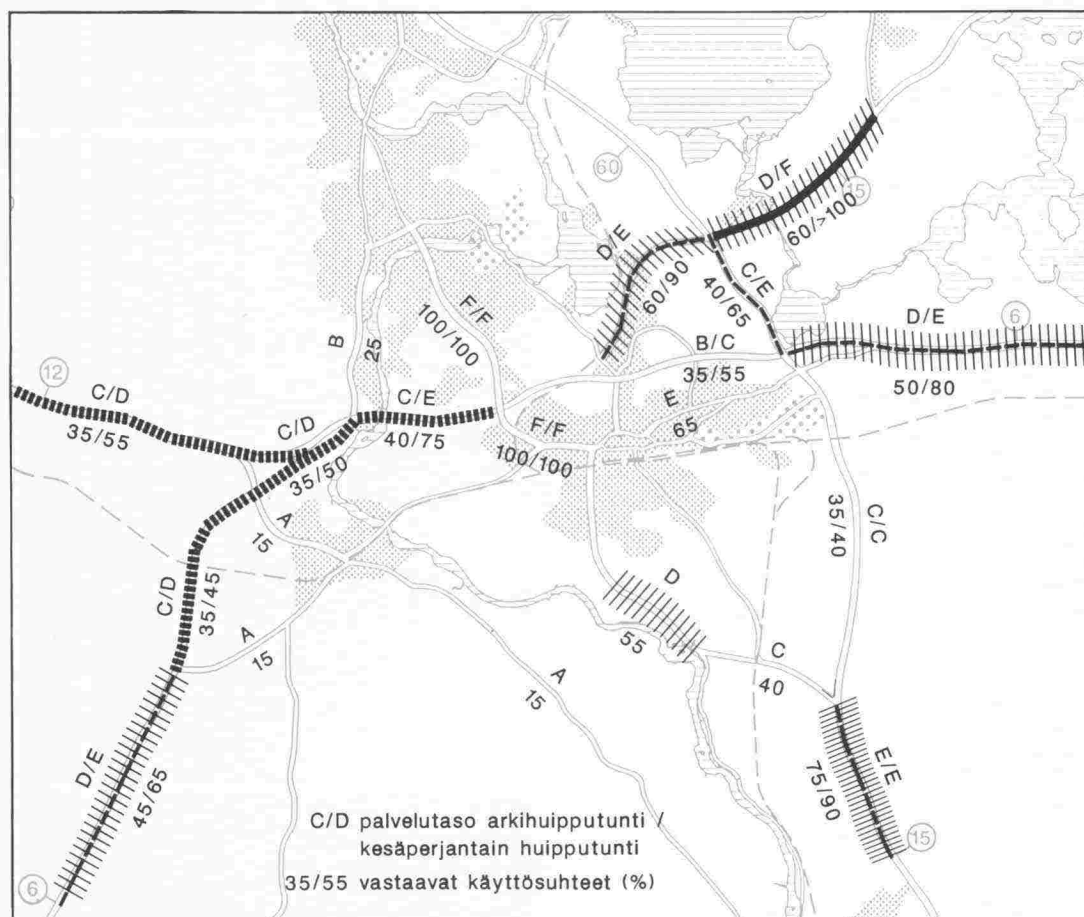
- Ajo-olosuhteet lähes vapaat. Toivonopeus helppo ylläpitää.
- Ajo-olosuhteet hyvät. Toivonopeuden ylläpito edellyttää paljon ohituksia.
- Ohitusmahdollisuudet rajalliset. Liikennevirta vakaa. Hitaat ajoneuvot aiheuttavat jononmuodostusta.
- Ohitustarve suuri, ohitusmahdollisuudet vähäiset. Liikennevirta epävakaa. Nopeudet alentuneet, vaihtelevat.
- Ohittaminen käytännössä mahdotonta ja hyödytöntä. Liikenne ruuhkautunutta. Tien välityskyky kokonaan käytetty.
- Välityskyky ylittynyt. Liikenne saattaa madalla ja pysähdellä.

Tuloksena voidaan todeta kuvista 12 ja 13, että useimmilla tieosilla palvelutaso arkivuorokausina on keskimäärin tyydyttävä. Huonoimmillakaan tieosuuksilla ei ylikuormittumista esiinny. Laskelmien mukaan kriittisimmät jaksot ovat valtatiellä 15 Kiehuvan liittymästä (Mt 367) etelään (E) ja Kouvolasta Valkealan kk:ään (Mt 370) (D) sekä valtatiellä 6 Hevosuon liittymästä (Mt 364) Helsingin suuntaan (D) ja Käyrälammelta Lappeenrannan suuntaan (D). Kesäviikonloppuina valtatie 15 ylikuormittuu välillä Kouvola - Valkealan kk ja muilla osuuksilla palvelutaso putoaa keskimäärin yhden luokan.



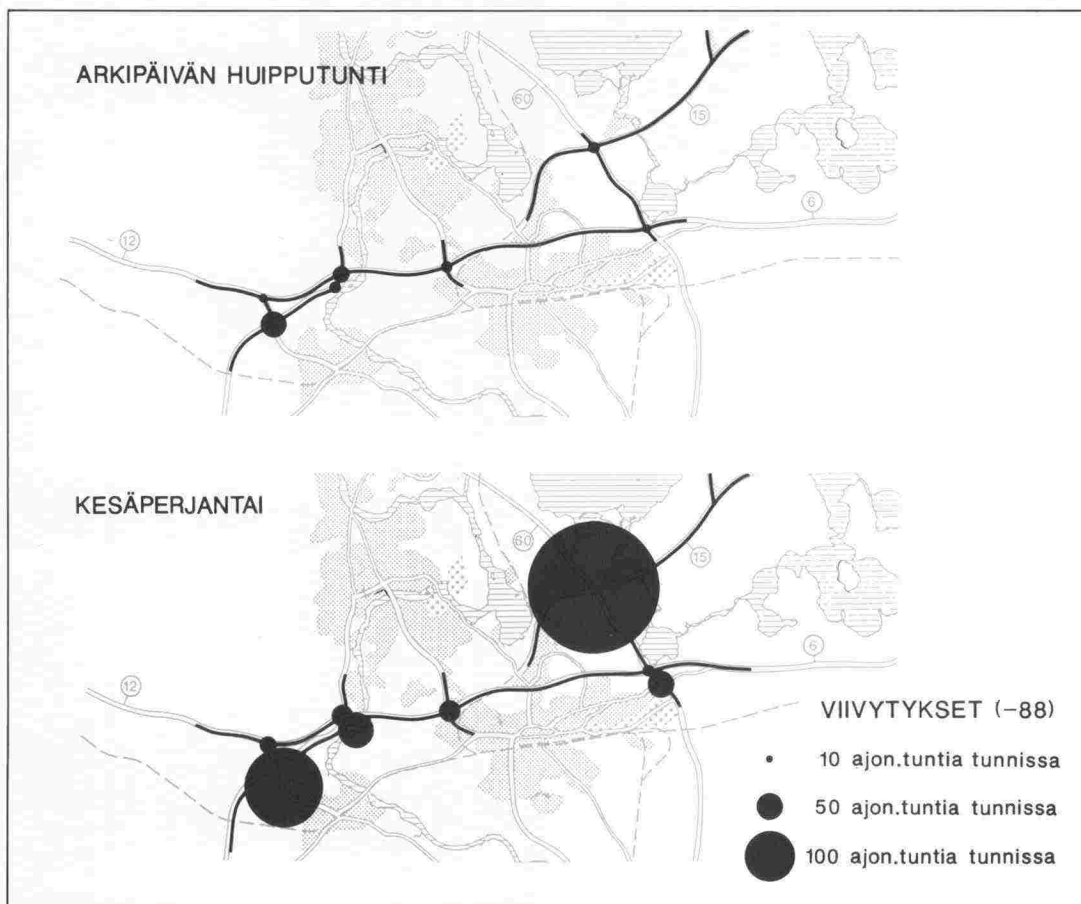


Kuva 11 Vuoden 2010 ennustettu liikenne nykyverkolla,  
keskiarkivuorokausiliikenne

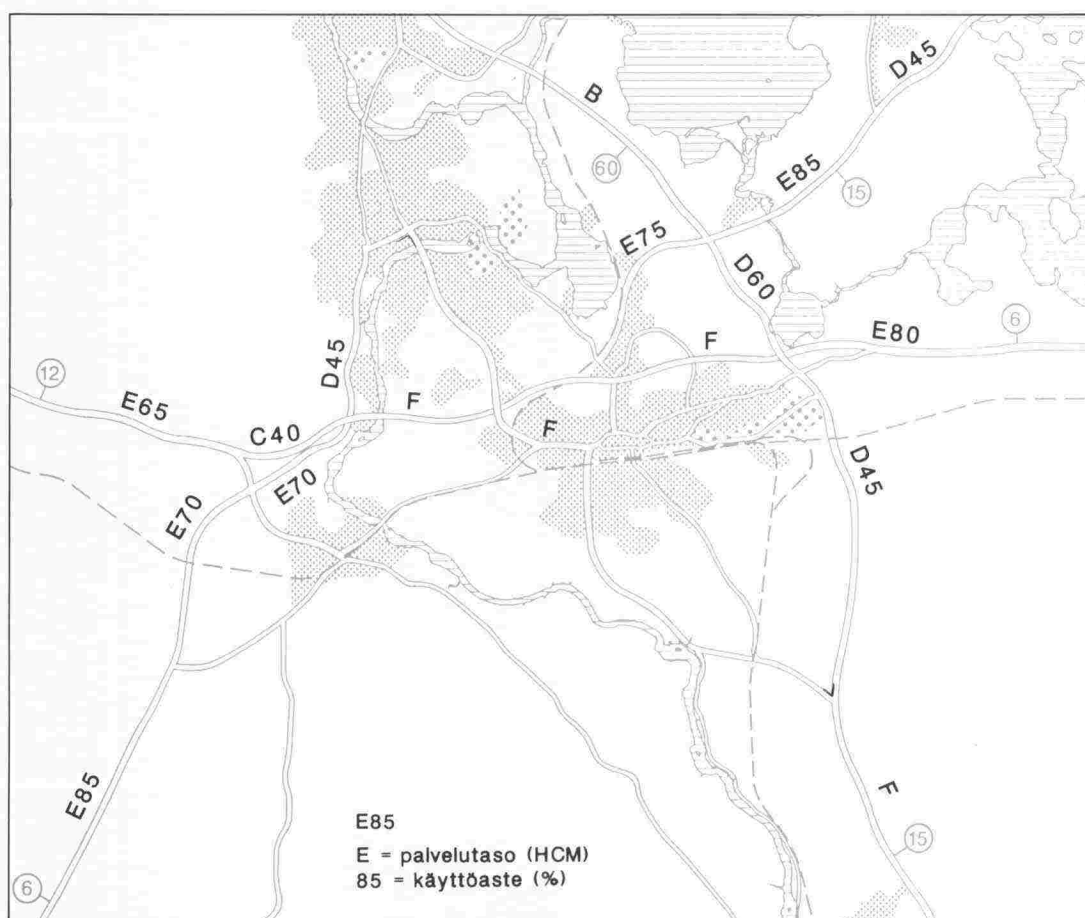


Kuva 12 Pääteiden palvelutaso vuonna 1988



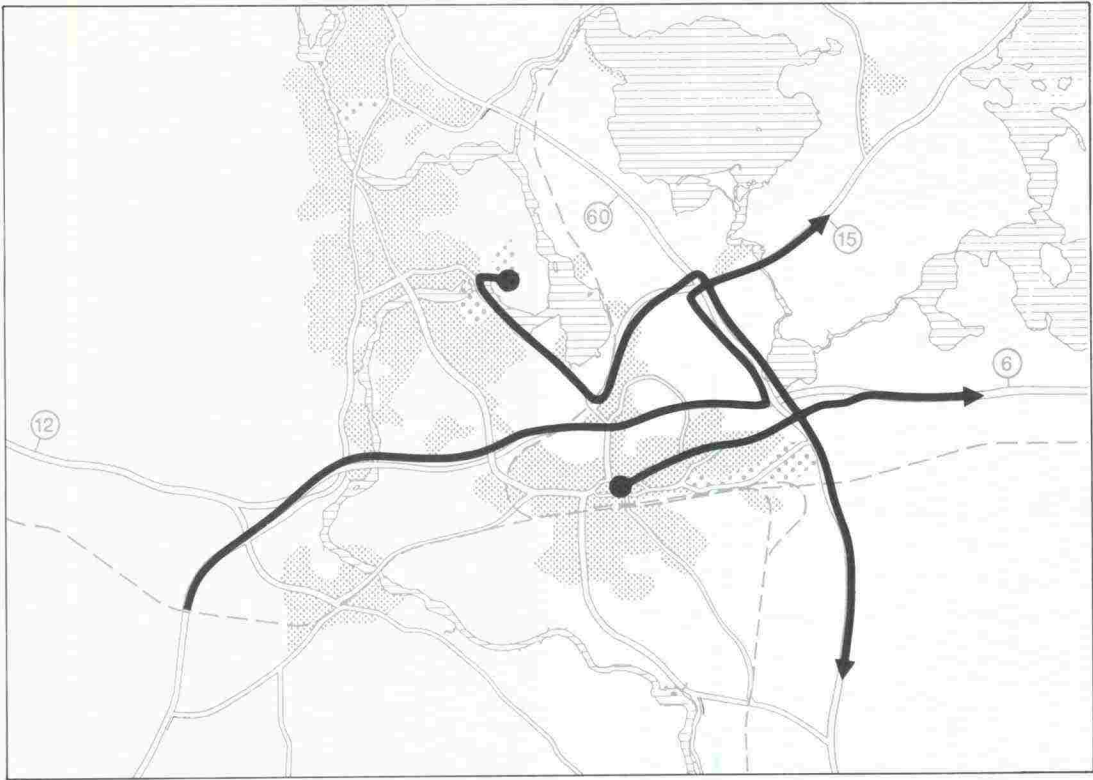


Kuva 13 Liittymien viivytykset vuonna 1989

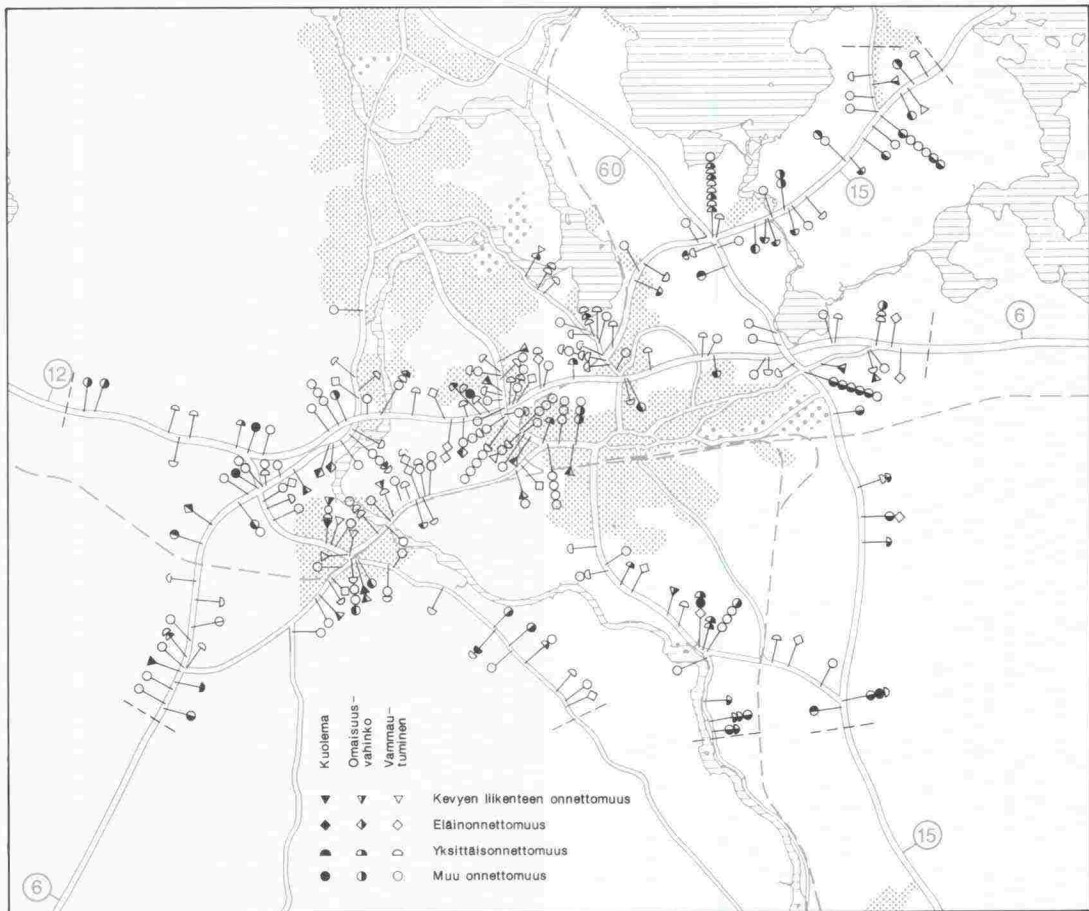


Kuva 14 Pääteiden palvelutaso vuonna 2010 nykyverkolla





Kuva 15 Yhdistävyysongelmat



Kuva 16 Onnettomuudet vuosina 1985-1988



Yhteenvedona voidaan todeta, että toimivuusongelmat keskittyvät alueille, missä suuret liikennevirrat yhtyvät samalle väylälle tai siirtyvät liittymän kautta väylältä toiselle. Tällaisia tienkohtia ovat Keltin liittymä, jossa esiintyy selviä ruuhkatilanteita jo arkiliikenteessä sekä Puhjon, Käyrälammen ja Heparon liittymät, joissa liikenne ruuhkautuu jopa useiksi tunneiksi viikonloppuliikenteen aikana.

Liikennetilanteen kehittymistä tulevaisuudessa on tutkittu laskemalla palvelutasot vuoden 2010 liikenteillä, kuva 14. Tien välityskyky ylittyy valtatiellä 6 välillä vt 12 - vt 15 arkiliikenteessä.

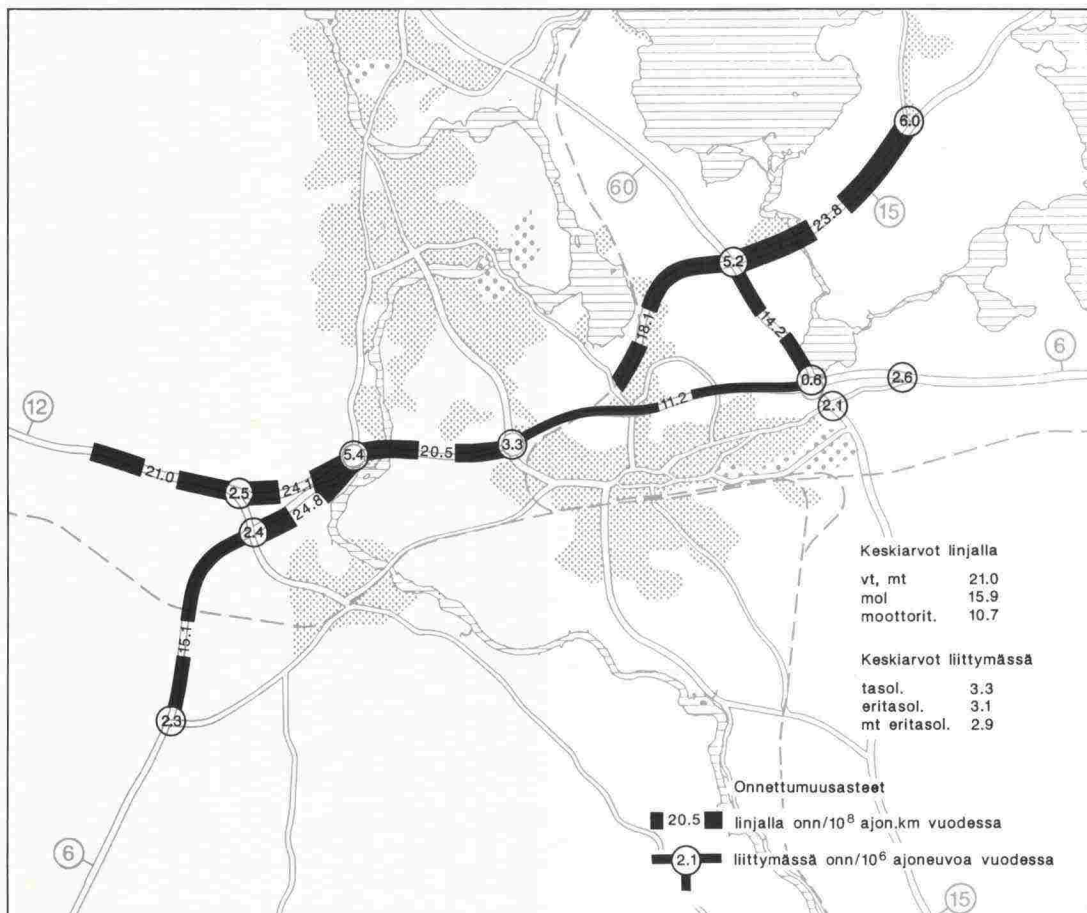
### Yhdistävyys

Tieverkon yhdistävyys on yleisesti ottaen varsin hyvä. Yhdistävyyspuutekriteereinä on käytetty joko linnuntie-etäisyyden/tieverkkoyhteyden suhdetta tai pitkämatkaisen liikenteen sijoittumista alempiluokkaiselle tielle. Ensimmäisen kriteerin mukaan yhteys Helsingistä Mikkelin suuntaan on epätydyttävä. Yhteys Kuusankosken teollisuuslaitoksista sekä Helsingin että Kotkan suuntaan on mutkainen ja raskas - liikenne kulkee asuinalueen kautta tuottaen ympäristöhaittoja. Kouvolan liikenne itään kulkee Karjalankatua pitkin yli 5 km ennen pääsyä valtatielle, kuva 15.

Liikenneonnettomuudet

### Liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuudet ja onnettomuusasteet vuosina 1985-88 on esitetty kuvissa 16 ja 17. Onnettomuusluvut vastaavat maan keskiarvoja yleensä. Merkittävimmät onnettomuustihenemät ovat Valkealassa valtatiellä 15, Puhjon liittymän ympäristössä sekä Keltin liittymässä.



Kuva 17

Onnettomuusasteet vuosina 1985-1988



## 4. TIEVERKKOVAIHTO-EHDOT

### 4.1 Alustavat tieverkkovaihtoehdot ja vaihtoehdojen karsinta

#### 4.11 Valtatiet 6 ja 12

Valtateiden 6 ja 12 turvallisuus- ja palvelutaso-ongelmat voidaan poistaa vain rakentamalla tiet moottoriteiksi.

#### 4.12 Suviojan - Keltin alue

Keltin eritasoliittymän sekä Suviojan ja Venäläistöyryn tasoliittymien turvallisuus- ja välityskyöngelmien ratkaisemiseksi rakennetaan valtateiden (moottoritiet) haarautuma ja kolme eritasoliittymää sekä järjestellään alempi tieverkko. Keltin eritasoliittymässä on rampit vain itäänpäin. Rampit länteenpäin eivät ole mahdollisia moottoriteiden haarautuman läheisyyden takia.

Kuusankoskelta valtateille länteen ja etelään suuntautuvan liikenteen järjestämiseksi on tutkittu kaksi vaihtoehtoa, kuva 18. Vaihtoehdossa 1 moottoritien rinnakaistat (sekä eteläinen että pohjoinen) välittävät nämä liikennevirrat. Vaihtoehdossa 2 rakennetaan uusi tie Heinharjulta Venäläistöyrylle pohjoisen rinnakaistien sijasta.

Verkollisen toimivuuden ja Kuusankosken lounaisosien maankäytön kehittämisen kannalta vaihtoehto 2 on vaihtoehtoa 1 parempi. Tästä syystä vaihtoehdosta 1 on luovuttu.

#### 4.13 Valtatie 15

Valtatien 15 palvelutaso- ja turvallisuusongelmien ratkaisemiseksi on tutkittu kaksi vaihtoehtoa; tien parantaminen nykyisellä paikalla ja uuden tien rakentaminen Tykkimäeltä Valkealan ohi, kuvat 19 ja 20.

Käyrälammen länsipuolta kiertävä valtatie oikaisu ei ole mahdollinen alhaisen tieteknisen standardin ja Valkealan maankäytön asettamien esteiden takia.

**Valtatietä 15 parannetaan nykyisellä paikalla (vaihtoehto 1).**

Tässä vaihtoehdossa valtatie levennetään 2 + 2-kaistaiseksi välillä Käyrälampi - Valkealan kirkonkylä. Liittymät muutetaan eritasoliittymiksi.

Vaihtoehdosta luovuttiin suunnittelun aikana, koska se on kalliimpi kuin uuden tien rakentaminen (ve 1 = 108 Mmk, ve 2 = 90 Mmk). Valtatietä ympäröivien alueiden maankäytön kehittäminen on hankalaa ja valtatie melu-, saaste- ja estevaikutukset ovat huomattavat. Lisäksi valtatie nopeustaso (80 km/h) ja turvallisuustaso jäävät vaihtoehtoa 2 huonommiksi.

#### Valtatien 15 uusi linjaus (vaihtoehto 2)

Uusi valtatie lähtee Tykkimäen eritasoliittymästä, kulkee Jyräänkosken kautta ja yhtyy nykyiseen valtatiehen 15 Valkealan kirkonkylän liittymän pohjoispuolella. Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 90 Mmk ja vuoden 2010 liikennekustannusten säästöt ovat 15 Mmk/v. Hanke on pelkästään liikennekustannusten säästöjen perusteella kannattava (sisäinen korko noin 11 %).

Nykyinen valtatie jää tässä vaihtoehdossa paikallisen liikenteen käyttöön. Tämä antaa hyvät mahdollisuudet kehittää nykyistä valtatieä ympäröivien alueiden maankäyttöä. Nykyisen valtatie liikenteen aiheuttamat melu-, saaste- ja estevaikutukset vähenevät oleellisesti.

#### 4.14 Kouvolan keskustan kytkentä valtatiehen 6

Sisääntuloyhteyden parantamiseksi idästä Kouvolan keskustaan on tutkittu useita vaihtoehtoja. Uuden eritasoliittymän sijoittamista valtatielle Puhjon ja Käyrälammen välille rajoittavat liittymävälivaatimukset, alueen maankäyttö ja topografia sekä olemassa oleva tie- ja katuverkko.

Tutkitut eritasoliittymävaihtoehdot ilmenevät kuvista 21-23.

Riippumatta keskustan kytkennästä valtatiehen 6 Kymenlaaksontien jatkeen rakentaminen Hämeentieltä Ahlmannintielle on perusteltu. Väylä palvelee Tanttarin uuden alueen maankäyttöä ja helpottaa Kauppalankadun liikennepainetta. Hämeentien - Kymenlaaksontien liittymään tehtäviä järjestelyjä ei ole tutkittu tarkemmin, vaan ne tarkastellaan Kouvolan kaupungin keskustan kehittämissuunnitelmassa.

**Ei uusia sisääntuloja keskustan kohdalla (vaihtoehto A).**

Kouvolan keskustan sisääntuloliikenne valtatieltä 6 käyttää Puhjon eritasoliittymää lännessä ja Tykkimäen eritasoliittymää idässä (kuva 21).



Tämä on tieverkollinen perusratkaisu, jossa liikennevirrat sijoittuvat karkeasti ottaen samalla tavalla kuin nykyisinkin. Mikkelin suunnan liikenne tulee kuitenkin Tykkimäen kautta (kuvan 20 mukaan), kun se nykyisin kulkee Käyrälammen kautta.

#### **Täydellinen eritasoliittymä Tanttarissa (vaihtoehto B).**

Eritasoliittymän lisäksi rakennetaan Kymenlaaksontien jatke välillä Hämeentie - Ahlamannintie ja parannetaan Kymenlaaksontien - Hämeentien liittymää, kuva 21.

Tanttarin eritasoliittymä yhdistää Kouvolan keskustan läntisenä kehätienä toimivan Kymenlaaksontien jatkeen valtakunnalliseen tieverkkoon. Eritasoliittymä palvelee hyvin seudullista palokuntaa ja Kymintehtaan raskaita kuljetuksia. Eritasoliittymä antaa myös hyvät liikenteelliset edellytykset kehittää eritasoliittymän ja Kouvolan keskustan välisen alueen maankäyttöä.

Tanttarin eritasoliittymän ratkaisut jäävät tietekniseltä standardiltaan välttäviksi radan ylityksen läheisyyden ja moottoritien alta kulkevan Kymenlaaksontien takia. Eritasoliittymän ja Kymenlaaksontien jatkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 24,5 Mmk. Tanttarin täydellinen eritasoliittymä lisää liikennepainetta jo voimakkaasti kuormittuneeseen Kymenlaaksontien - Hämeentien liittymään. Näistä syistä Tanttarin täydellisestä liittymästä on luovuttu suunnittelutyön aikana.

#### **Suuntaisliittymä itään Tanttarissa (vaihtoehto b)**

Eritasoliittymässä on rampit vain itäänpäin, muuten liikennejärjestelyt ovat samat kuin vaihtoehdossa B, kuva 22.

Suuntaisliittymän edut nykytilanteeseen nähden ovat samat kuin vaihtoehdossa B, mutta vain itäsuunnan liikennevirtojen osalta. Eritasoliittymän ja Kymenlaaksontien jatkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 9,0 Mmk.

Liikenteen sijoittelussa eritasoliittymän rampien liikenne jää vähäiseksi. On kuitenkin todennäköistä, että Kouvolan keskustan länsi- ja eteläosiin idästä tuleva liikenne käyttää Tanttarin eritasoliittymää. Jos Kouvolan keskustan katuverkko ylikuormittuu, tämän reitin merkitys kasvaa.

#### **Eritasoliittymä Lehtomäellä (vaihtoehto C)**

Eritasoliittymän lisäksi parannetaan Lehtomäenkadun - Karjalankadun liittymää, kuva 22.

Lehtomäen eritasoliittymä palvelee hyvin Kouvolan keskustan itäistä sisääntuloliikennettä, mutta järjestely ei ole toivottava maankäytön ja Lehtomäenkadun kannalta. Eritasoliittymä houkuttelee läpikulkuliikennettä Lehtomäen asuntoalueelle. Lisäksi syntyy liikenteellistä painetta Hongistontielle. Näistä syistä on luovuttu vaihtoehdosta suunnittelun aikana.

#### **Eritasoliittymä Lehtomäen ja Käyrälammen välissä (vaihtoehto D)**

Rakennetaan eritasoliittymä valtatielle 6 sekä uusi sisääntulotie valtatie 15 (Heparo) suunnasta eritasoliittymän kautta Karjalantielle vesitomin kohdalle. Käyrälammen eritasoliittymän nykyiset rampit jouduttaisiin poistamaan (kuva 23).

Vaihtoehto on verkollisesti ja valtatie 6 liittymärytmin kannalta hyvä. Sisääntulotien linjaaminen ja kytkentä Karjalantiehen on vaikeata jyrkän maaston, vedenottamon suojauksen ja tilanahtauden takia. Näistä syistä on luovuttu vaihtoehdon tarkemmasta tutkimisesta.

#### **Eritasoliittymä Ravikylän ja Lehtomäen välissä (vaihtoehto E)**

Rakennetaan eritasoliittymä ja sisääntulotie, joka liittyy Karjalantiehen Lehtomäentien liittymän kohdalla, kuva 23.

Tässä vaihtoehdossa keskustan sisääntulo on takaperoinen. Sisääntulotie sijoittuu eritasoliittymän kohdalla korkealle, maisemaa rumentavalle penkereelle. Lisäksi se kulkee urheilupuiston halki. Näistä syistä on luovuttu vaihtoehdon tarkemmasta tutkimisesta.

#### **4.15 Valtatie 6 johtaminen Kouvolan eteläpuolitse**

Tieverkkoratkaisu, jossa valtatie 6 johdetaan Kouvolan eteläpuolitse osoittautui liikennetaloudellisesti mielenkiintoiseksi. Vaihtoehdon tarkemmasta tutkimisesta on luovuttu useiden epävarmuustekijöiden takia. Ratkaisu edellyttää melko suuren kertainvestoinnin. Vaikka eteläinen ohikulkutie rakennettaisiin olisi myös pohjoista ohikulkutietä parannettava. Lisäksi uusi valtatie-suuntaus vaikuttaisi ratkaisevasti kaupunkiseudun maankäytön rakenteeseen.



## 4.2 Tieverkkoehdotus

Tieverkkoehdotus, joka ilmenee kuvasta 24 sisältää seuraavat tiejärjestelyt:

- Keltin - Suviojan alueen moottoritiehaurautuma ja Kuusankosken uusi sisään-tulotie lännestä.
- Tanttarin eritasoliittymä, jossa on rampit itäänpäin sekä Kymenlaaksontien jatke.
- Valtatien 15 uusi linjaus Tykkimäeltä Jyräänkosken kautta Valkealan kirkonkylän ohi sekä Kouvolan sisääntulotiejärjestely Tykkimäellä.
- Valtateiden 6 ja 12 täydentäminen moottoriteiksi.

Ehdotetulle tieverkolle sijoitettu liikenne 2010 ilmenee kuvasta 25. Tieverkko kuormittuu sopusuhtaisesti, eikä kuormitushuippuja esiinny missään pääteillä. Liittymien kääntyvät liikennevirrat ovat myös kohtuullisia, joten liittymät voidaan ratkaista normaalein ramppijärjestelyin.

## 5. TIEVERKON KEHITTÄMINEN

### 5.1 Vaiheittainen rakentaminen

Tieverkkosuunnitelmaan kuuluvien teiden parantaminen ja rakentaminen on niin suuri investointi, että toteutus on ajoitettava pitkälle aikavälille. Tällöin toimenpiteet kohdistetaan kiireellisyysjärjestyksessä tarkoituksenmukaisiin hankkeisiin. Tehtyjen ongelmaselvitysten perusteella tieverkon kehittäminen voidaan jakaa kolmeen osaan, kuva 26. Niiden kiireellisyysjärjestys on seuraava:

**Hanke 1:** Valtateiden 6 ja 12 rakentaminen moottoriteinä Napasta Puhjoon tiejärjestelyineen.

**Hanke 2:** Valtatien 6 tiejärjestelyt Tykkimäellä sekä valtatie 15 rakentaminen Tykkimäeltä Valkealan kirkonkylän ohi.

**Hanke 3:** Valtatien 6 täydentäminen moottoriteiksi Puhjosta Tykkimäelle ja Kymenlaaksontien jatkeen rakentaminen.

Ensimmäinen rakennusvaihe on kaavailtu aloitettavaksi 1990-luvun puolivälissä.

## 5.2 Rakentamiskustannukset

Rakennuskustannusarviot perustuvat suurten maa- ja kallioleikkausten, pohjanvahvistusten ja siltojen kustannusten laskentaan sekä vakiorakenteiden kilometrihintoihin. Lunastus- ja korvauskustannukset sisältyvät myös arvioihin. Laskenta perustuu alkuvuoden 1989 hintatasoon (tr-indeksi = 121).

Rakentamiskustannukset ovat seuraavat:

### Hanke 1 (läntiset osat)

- valtatie 6	70 Mmk
- valtatie 12	11 "
- tiejärjestelyt	21 "
- Kymijoen silta	13 "
- muut sillat	29 "

**Yhteensä 144 Mmk**

### Hanke 2 (itäiset osat)

- valtatie 15	44 Mmk
- valtatie 6	39 "
- tiejärjestelyt	10 "
- Jyräänkosken silta	13 "
- muut sillat	17 "

**Yhteensä 123 Mmk**

### Hanke 3 (Kouvolan keskustan kohta)

- valtatie 6	50 Mmk
- Kymenlaaksontien jatke	5 "
- sillat	20 "

**Yhteensä 75 Mmk**

### Tieverkkosuunnitelman hankkeet yhteensä

**342 Mmk**

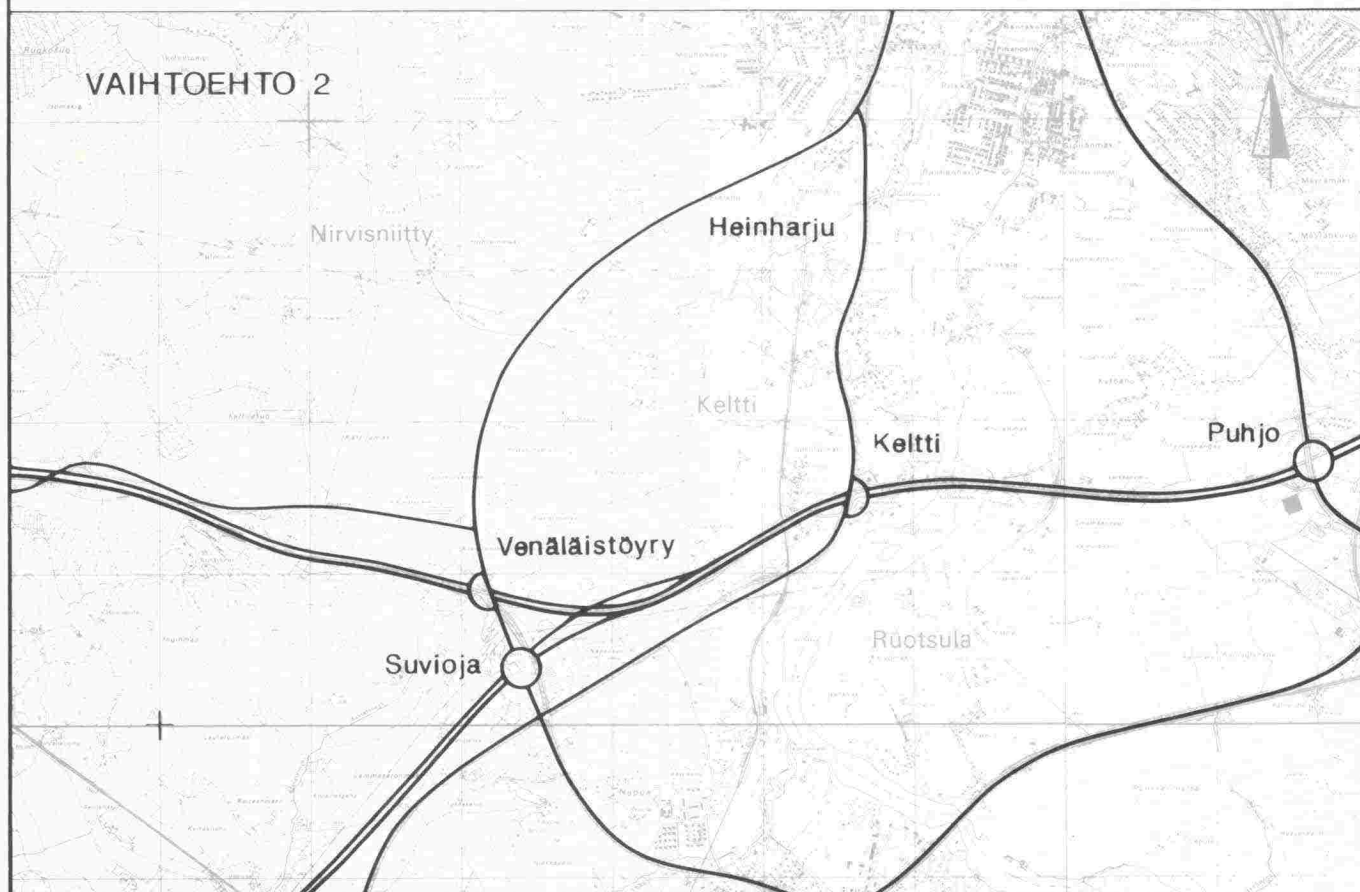
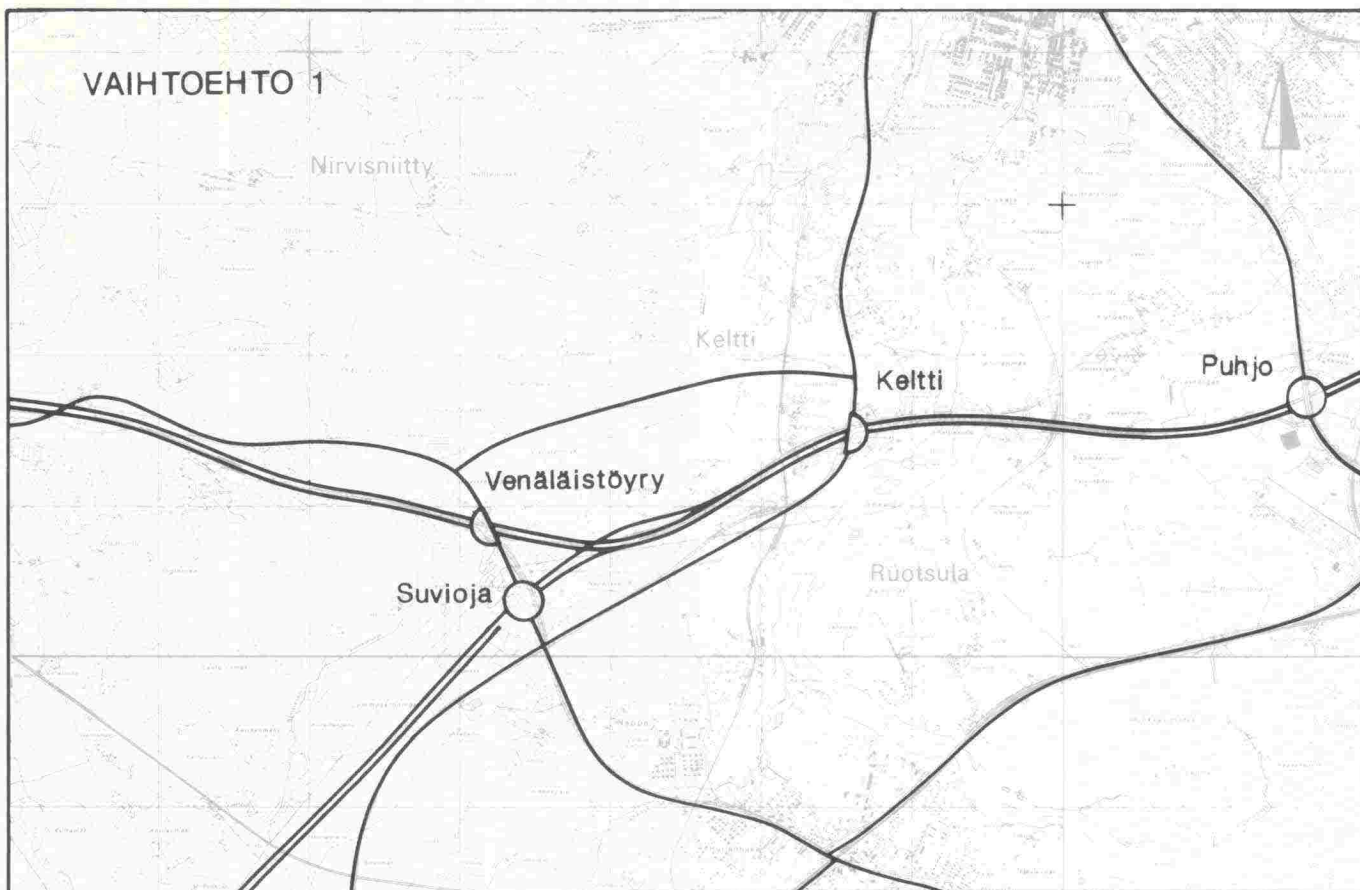


## 6. JATKOTYÖ

Tieverkkosuunnittelun jälkeen suunnittelutyö etenee seuraavalla tavalla:

- TVH hankkii tieverkkosuunnitelmasta lausunnot ja päättää lopullisesta päätieverkosta ja suunnittelun jatkamisesta.
- Kymen tie- ja vesirakennuspiiri aloittaa teiden yleissuunnittelun. Kunnat tekevät tarvittavilta osin yleiskaavatyötä. Yleissuunnitelmasta pyydetään sidosryhmien lausunnot.
- Hyväksytyn yleissuunnitelman pohjalta laaditaan maapohjan haltuunottoon ja rakentamiseen tähtäävät tie- ja rakennussuunnitelmat. Kunnat tekevät tiiviissä yhteistyössä tielaitoksen kanssa asema- ja rakennuskaavoja. Tiesuunnitelma pannaan yleisesti nähtäville, ja sitä vastaan voidaan esittää muistutuksia.
- Parantamistyöt aloitetaan tielaitoksen kaavilujen mukaan 1990-luvun puolivälissä.





KUVA 18 SUVIOJAN-KELTIN  
TIEJÄRJESTELYVAIHTOEHDOT

== Moottoritie  
— Muu pääväylä

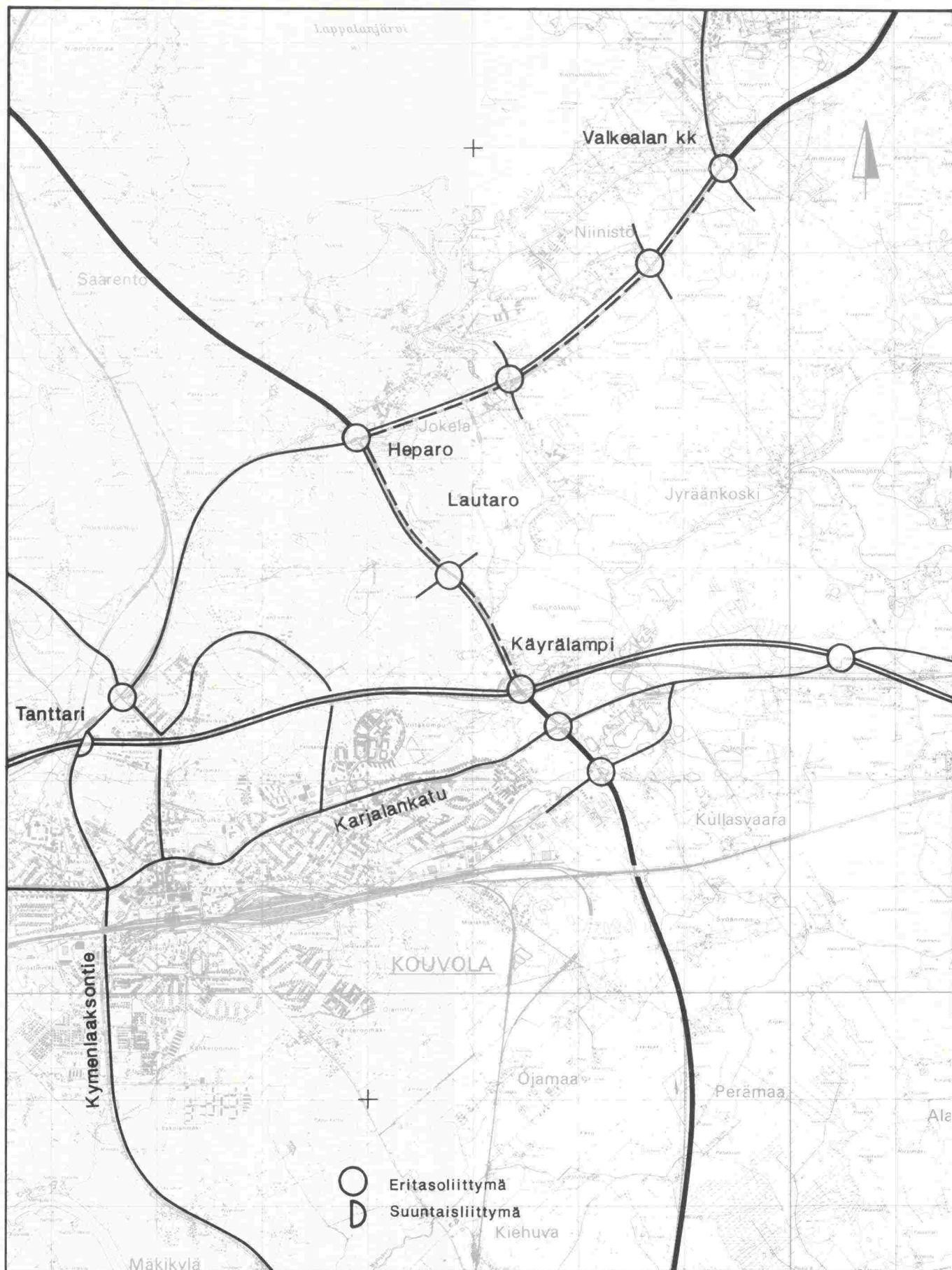
○ Eritasoliittymä  
D Suuntaisliittymä

KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA

TVH 1989

 VIATEK OY





KUVA 19 VALTATIEN 15 JÄRJESTELYVAIHTOEHDOT  
VALTATIE 15 PARANNETAAN  
NYKYISELLÄ PAIKALLA

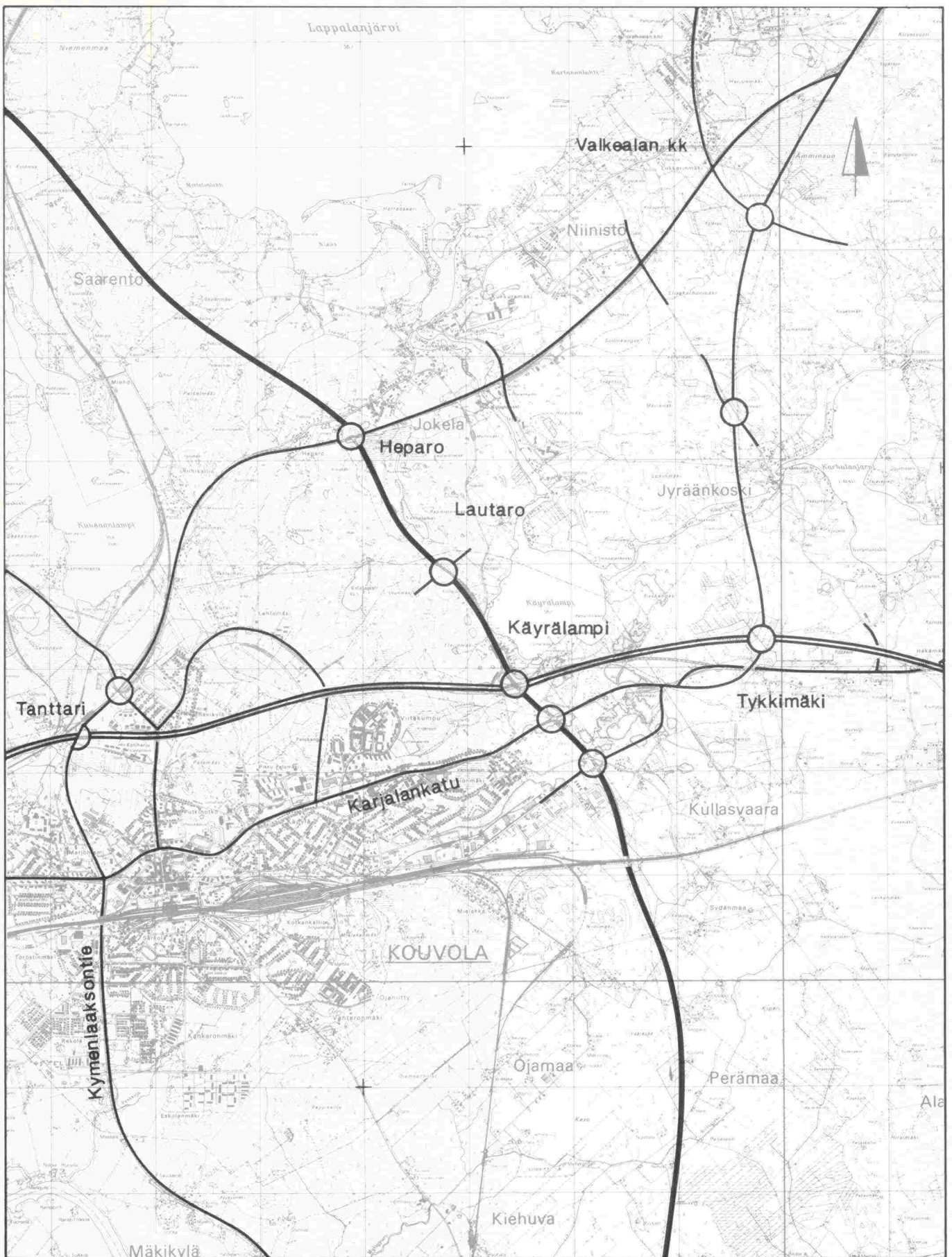
-  Moottoritie
-  Valtatie (sekaliikennetie) 2+2 kaistaa
-  Valtatie, kantatie (sekaliikenne) 2 kaistaa
-  Muu pääväylä

KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA

TVH 1989

 VIATEK OY





KUVA 20 VALTATIEN 15 JÄRJESTELYVAIHTOEHDOT  
VALTATIEN 15 UUSI LINJAUS

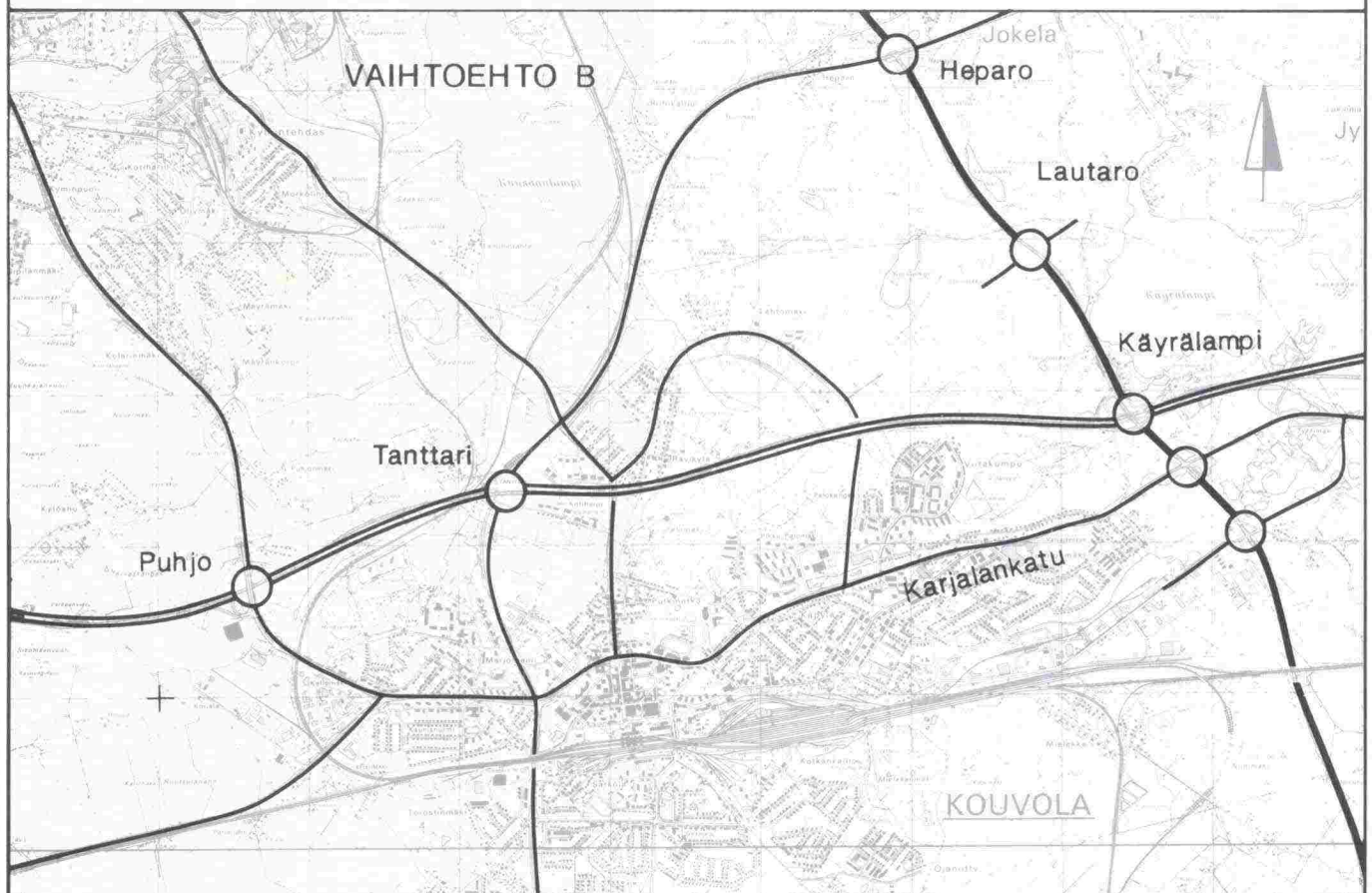
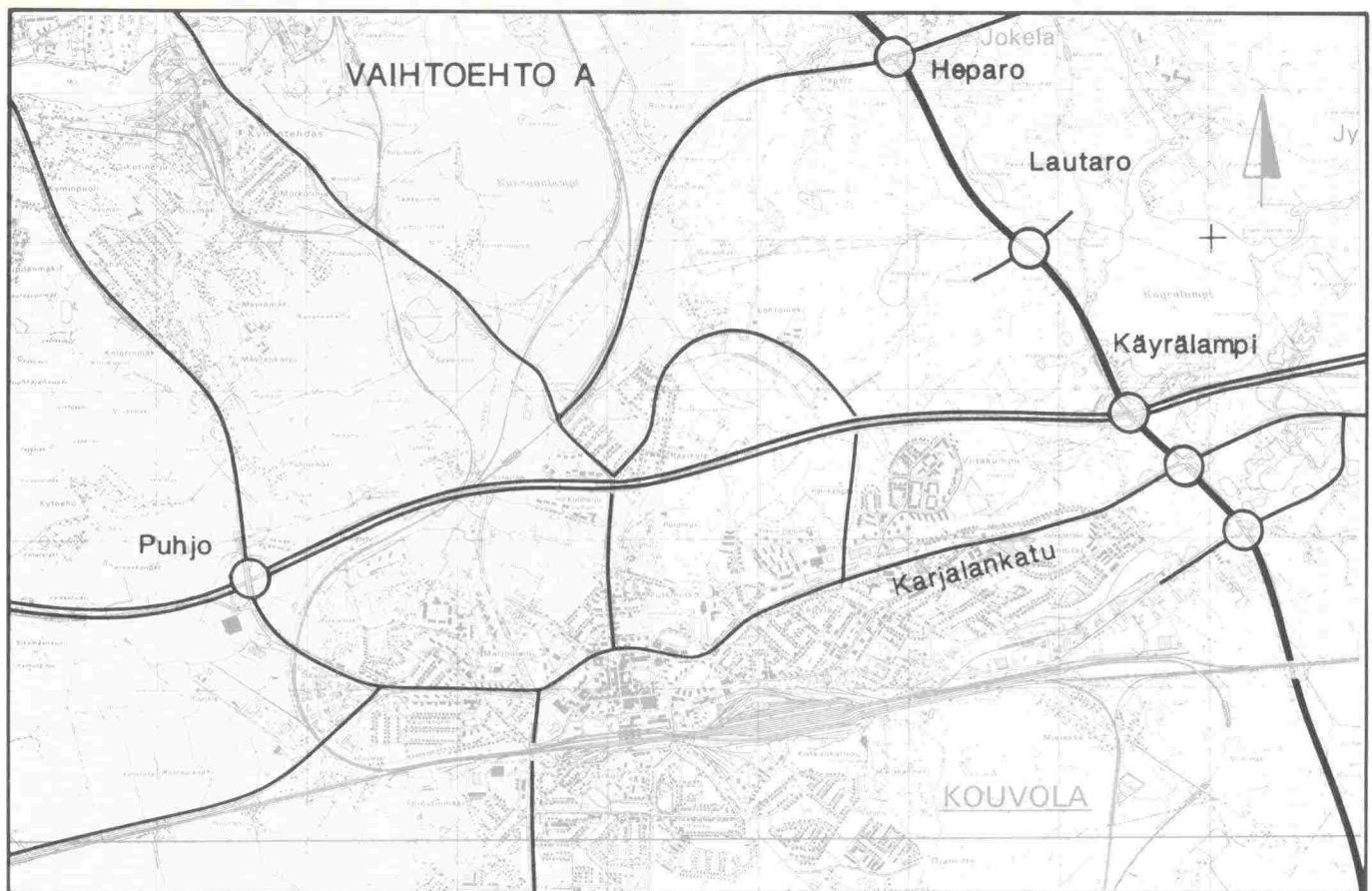
-  Moottoritie
-  Valtatie, kantatie (sekaliikenne) 2 kaistaa
-  Muu pääväylä
-  Eritasoliittymä
-  Suuntaisliittymä

KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA





TVH 1989

 VIATEK OY





**KUVA 21 KOUVOLAN KESKUSTAN KYTKENTÄ  
VALTATIELLE 6  
VAIHTOEHDOT A JA B**

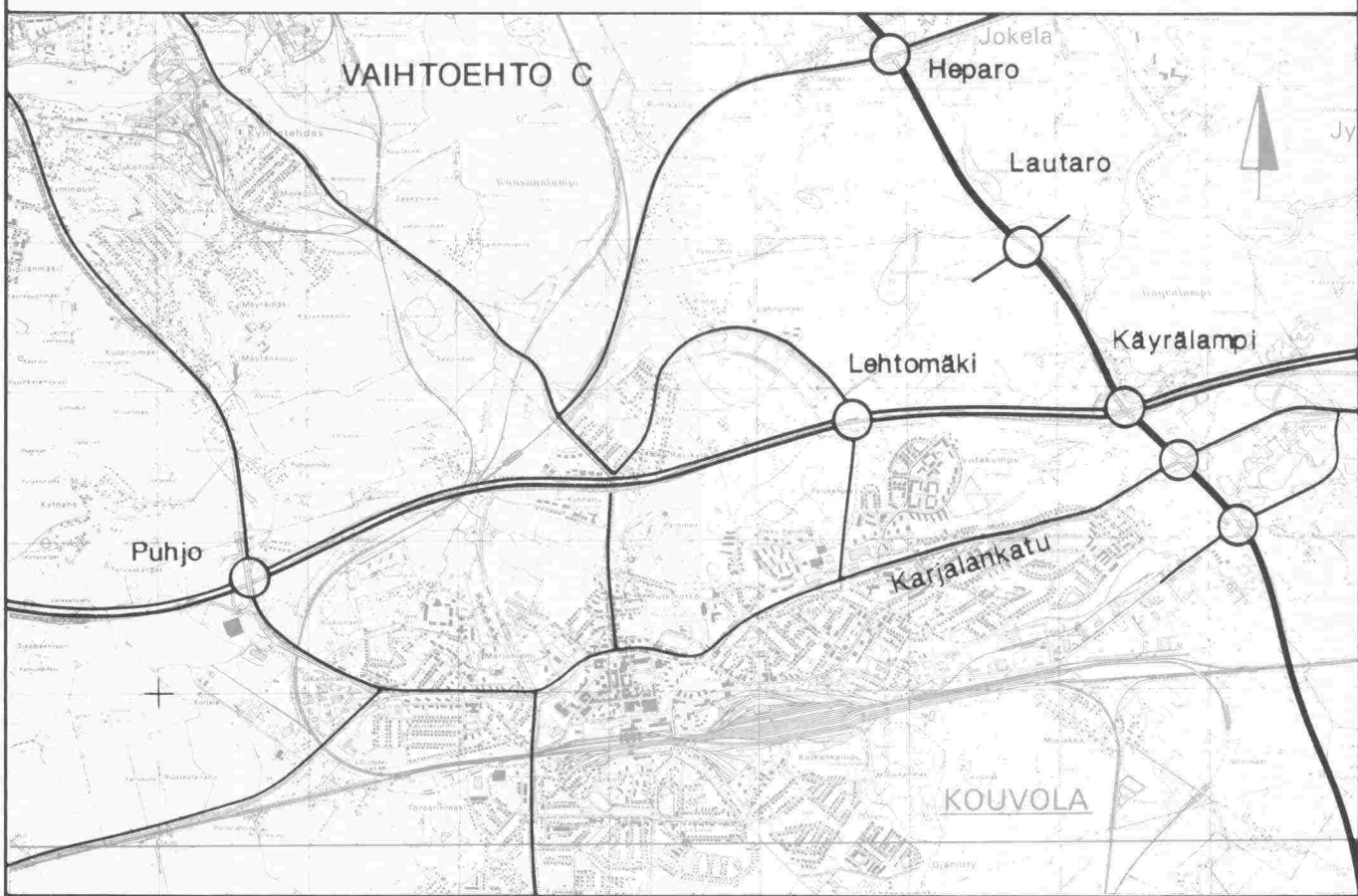
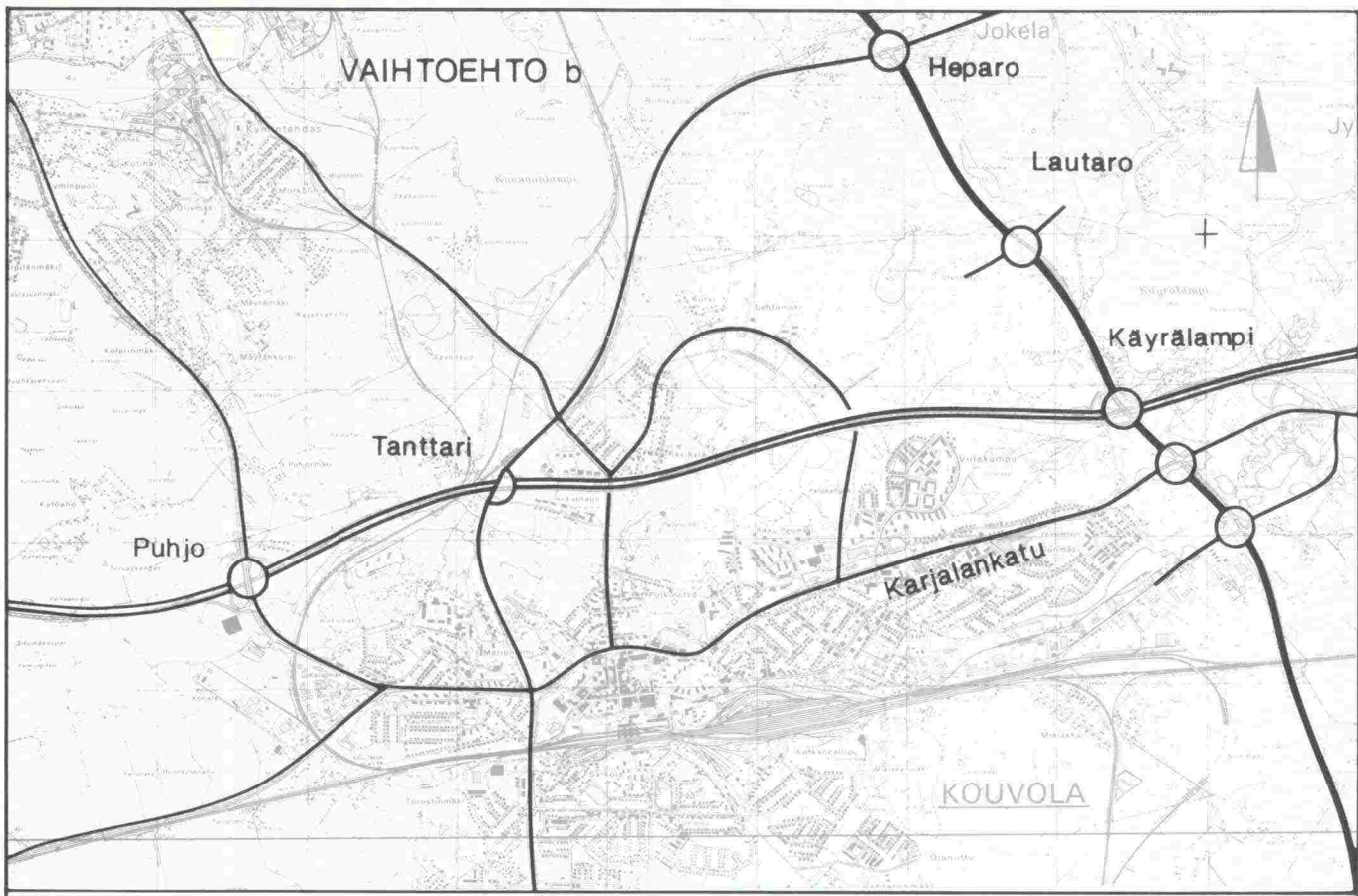
-  Moottoritie
-  Valtatie, kantatie (sekaliikenne) 2 kaistaa
-  Muu pääväylä
-  Eritasoliittymä

**KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA**

TVH 1989

 **VIATEK OY**





KUVA 22 KOUVOLAN KESKUSTAN KYTKENTÄ VALTATIELLE 6 VAIHTOEHDOT b JA C

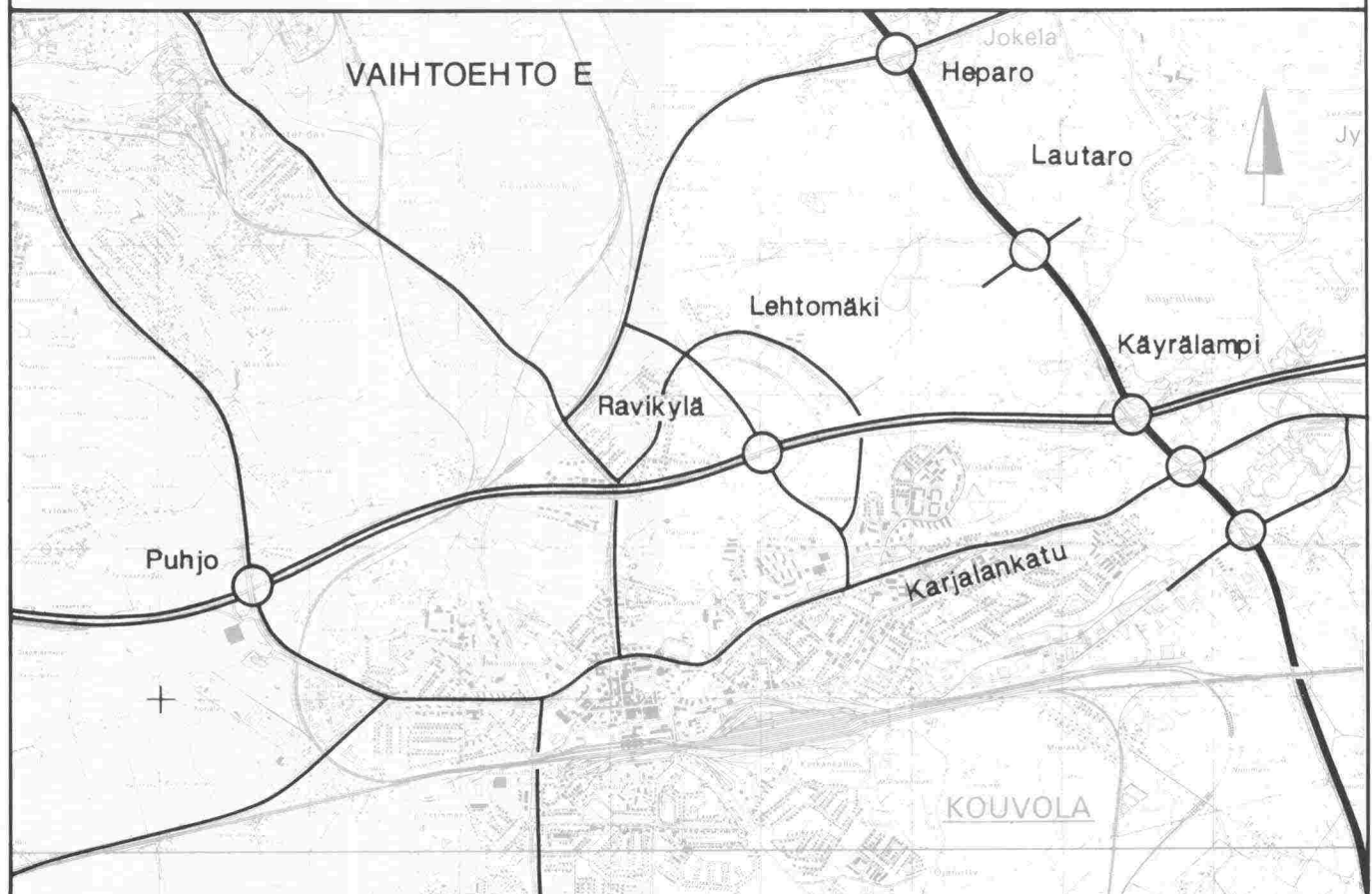
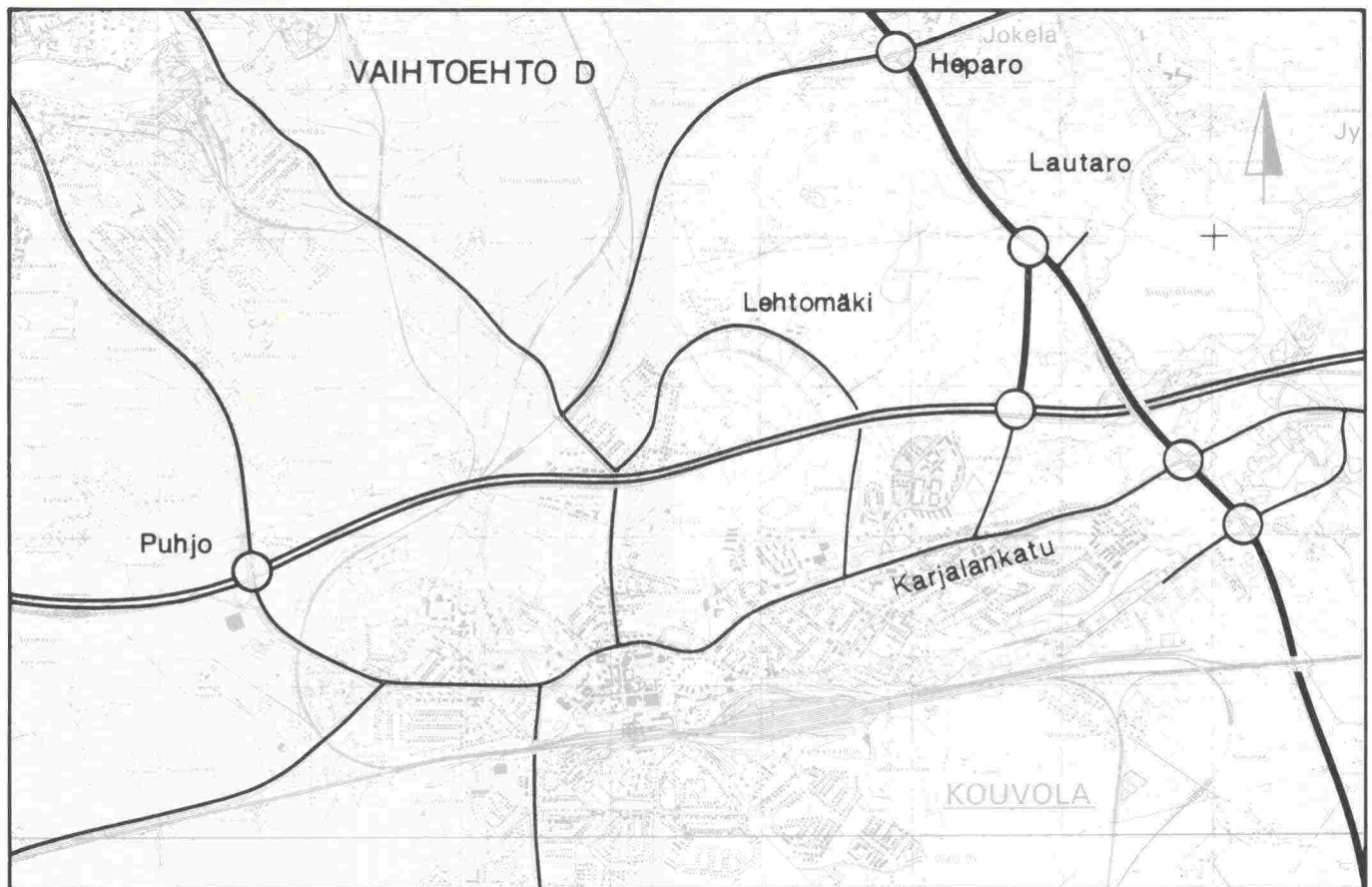
-  Moottoritie
-  Valtatie, kantatie (sekaliikenne) 2 kaistaa
-  Muu pääväylä
-  Eritasoliittymä
-  Suuntaisliittymä

KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET TIEVERKKOSUUNNITELMA

TVH 1989

 VIATEK OY





**KUVA 23 KOUVOLAN KESKUSTAN KYTKENTÄ  
VALTATIELLE 6  
VAIHTOEHDOT D JA E**

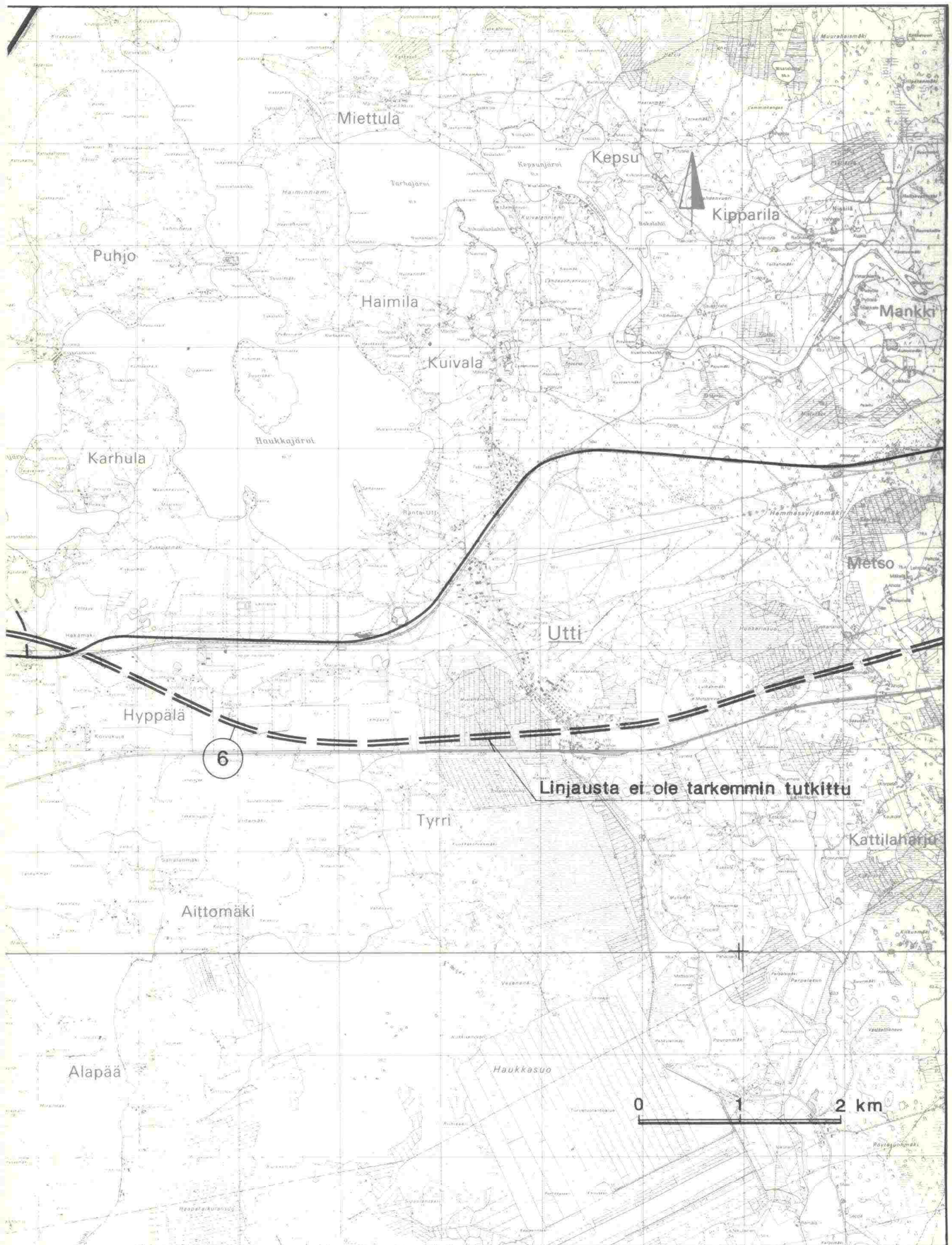
-  Moottoritie
-  Valtatie, kantatie (sekaliikenne) 2 kaistaa
-  Muu pääväylä
-  Eritasoliittymä

**KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA**

TVH 1989

 **VIATEK OY**





KUVA 24 TIEVERKKOEHDOTUS 1:50000

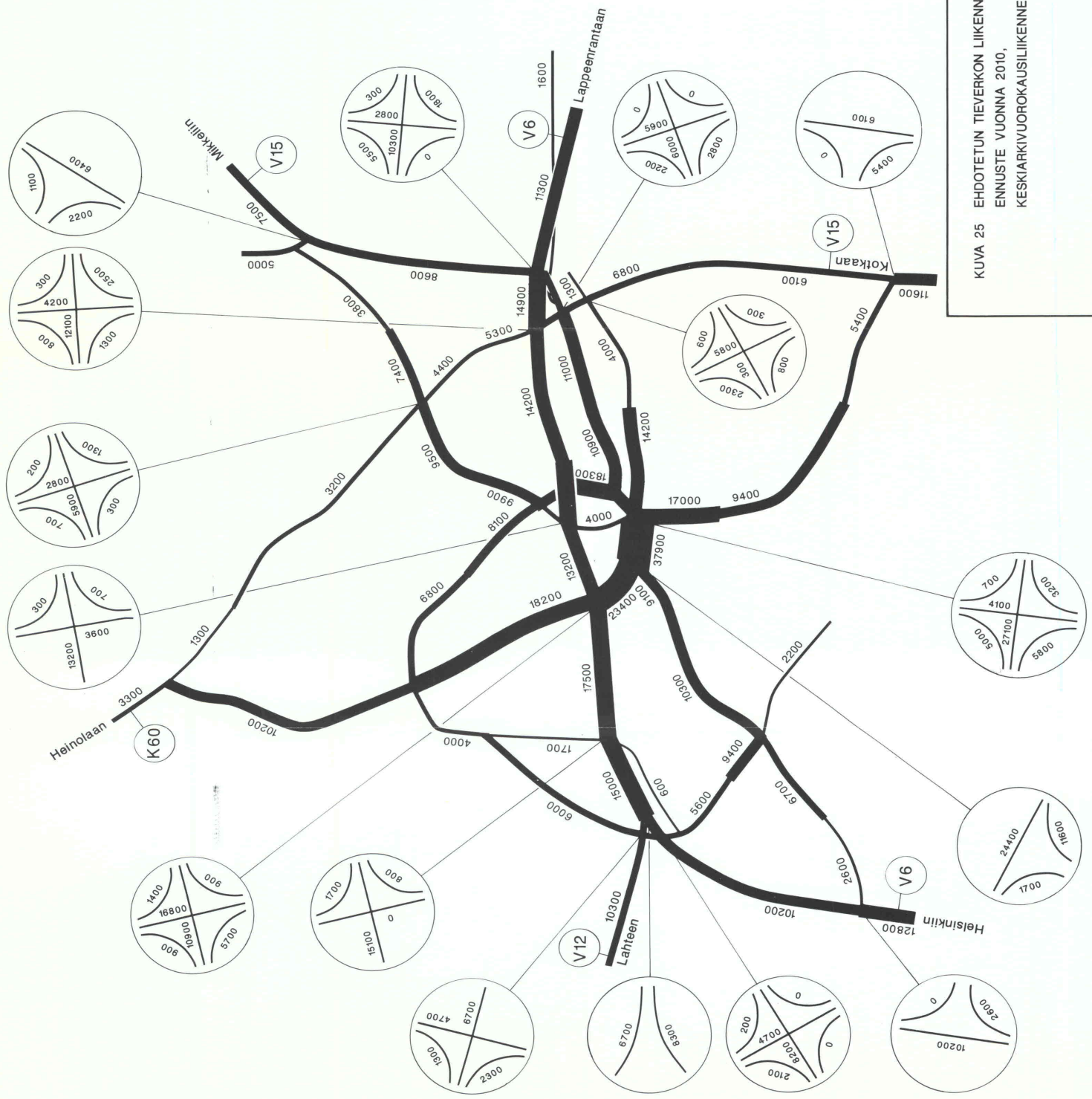
- ==== Moottoritie
- Valtatie, kantatie (sekaliikenne) 2 kaistaa
- Muu pääväylä
- OD Eritasoliittymä
- D Suuntaisliittymä

KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA

TVH 1989

 VIATEK OY



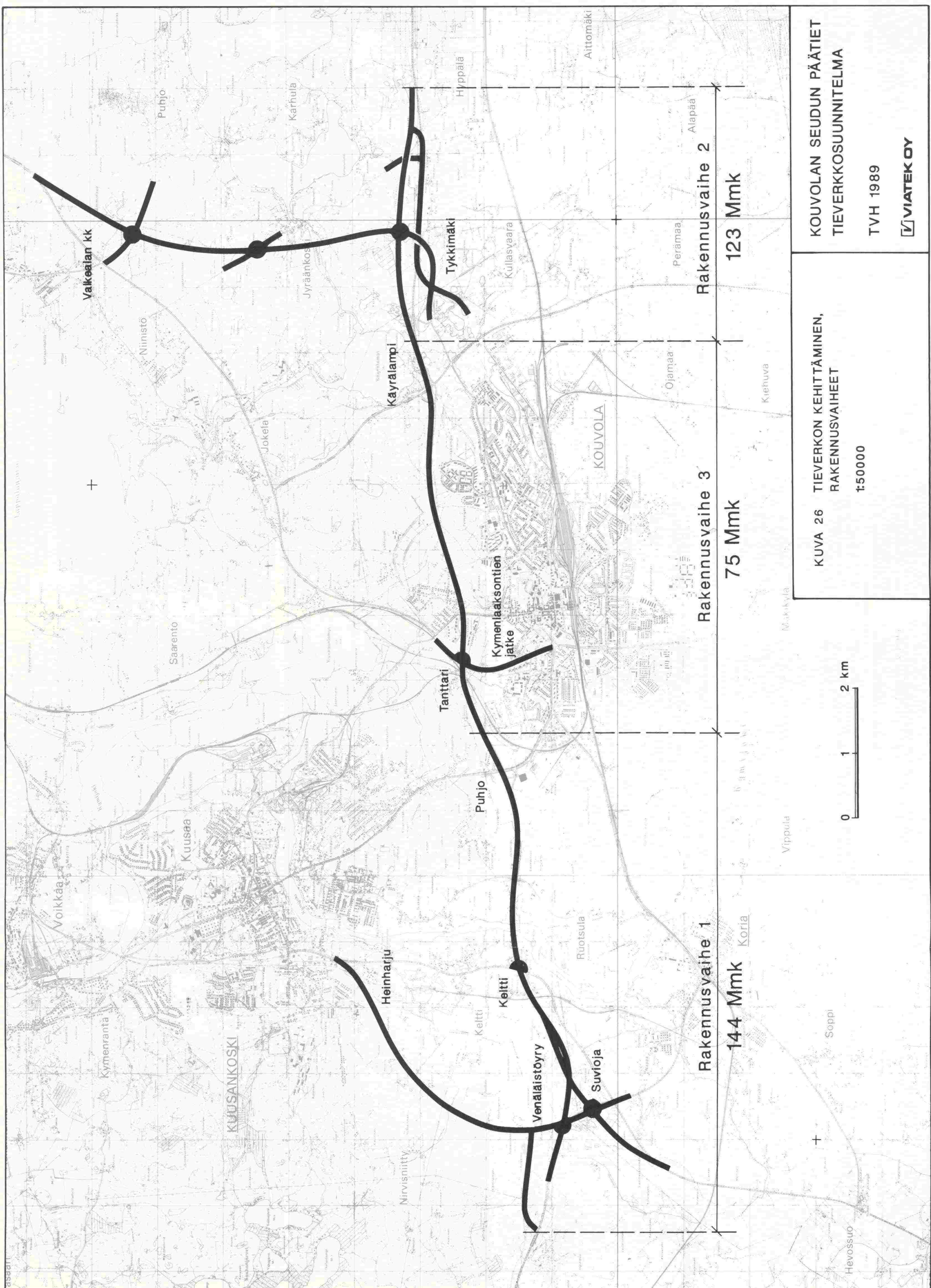


KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
 TIEVERKKOSUUNNITELMA  
 TVH 1989

**VIATEKOY**

KUVA 25 EHDOTETUN TIEVERKON LIIKENNE-  
 ENNUSTE VUONNA 2010,  
 KESKIARKIVUOROKAUSILIIKENNE (KAVL)





KOUVOLAN SEUDUN PÄÄTIET  
TIEVERKKOSUUNNITELMA

KUVA 26 TIEVERKON KEHITTÄMINEN,  
RAKENNUSVAIHEET

TVH 1989



1:50000

