

Vaihtoehto VE 2, radanvarsivaihtoehto

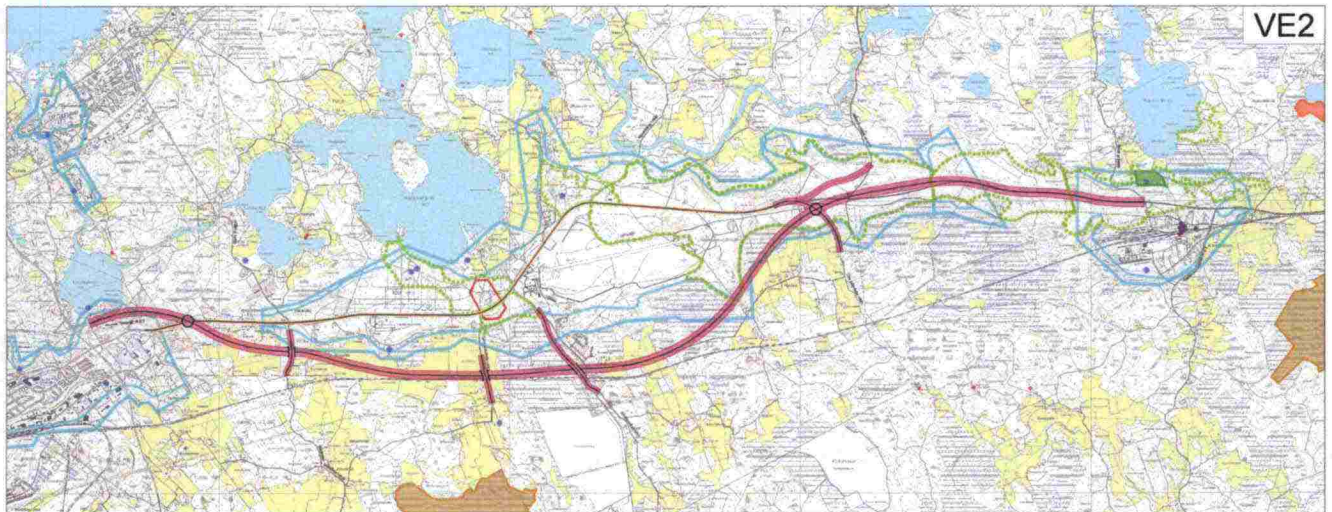
Valtatie parannetaan Tykkimäen ja Kaipaisien välillä uuteen maastokäytävään. Tykkimäen nykyisen eritasoliittymän itäpuolella tiekäytävä suuntautuu nykyisen Kouvola – Tykkimäki maantien liittymän kohdalta etelään Hyppälän peltoaukeaman kautta Kouvola – Lappeenranta radan pohjoispuolelle. Utin taajaman kohdalla tien tutkittava maastokäytävä sijoittuu asemarakennusten ja asutuksen väliin. Utin ohituksen jälkeen maastokäytävä sijoittuu edelleen radan eteläpuolella oleville suoalueille Metsoon asti. Metson kohdalta itään päin tietä parannetaan nykyisen tien maastokäytävässä. Tie voidaan toteuttaa joko moottoritienä tai sekaliikennetienä, jolloin poikkileikkausvaihtoehtoina tulevat kyseeseen kohdassa 4.4 esitetyt tietyypit. Valtatien nopeusrajoitus on 100 km/h.

Valtatien 6 ja tarkasteltavalla tieosuudella olevien muiden yleisten teiden liittymät järjestellään

niin, että tavoitetilanteessa valtatielle liittyminen tapahtuu liittymäjärjestelyjen jälkeen 2-3 eritasoliittymän kautta.

Nykyinen valtatie jää tässä vaihtoehdossa Tykkimäen ja Utin välillä uuden tien rinnakkaisyhteydeksi, jota täydennetään tarpeen mukaan Utin ja Metso – Tuohikotti maantien välisellä osuudella uudella rinnakkaistieyhteydellä. Koko parannettavalla tieosuudella nykyisiä poikkaisyhteyksiä korvataan uusilla yleisten teiden ja yksityisten teiden järjestelyillä. Kevyen liikenteen väyläverkostoa täydennetään ja kaikki jalankulun ja pyöräilyn risteämiset valtatieen kanssa pyritään hoitamaan alikulkukäytäväjärjestelyillä.

Parannettavalle tielle tutkitaan tarvittavat pohjavesisuojaustoimenpiteet ja tienvarren asutukselle liikenteen melusta aiheutuvat meluhaitat torjutaan melusteiden avulla.



Kuva 20. Vaihtoehdon VE 2 mukainen maasto- ja tiekäytävä

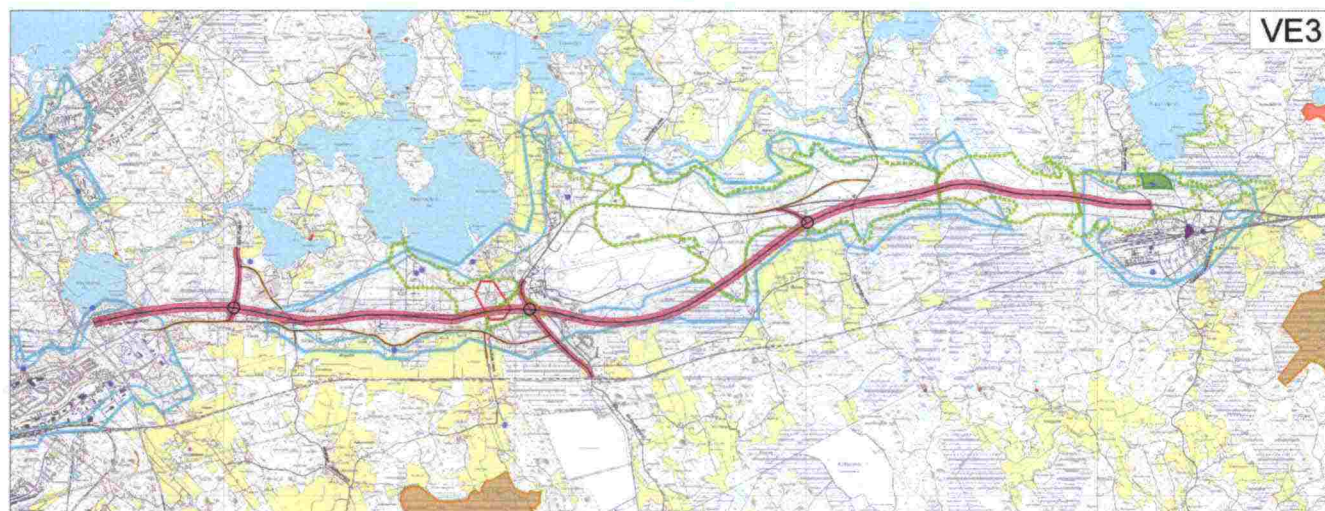
Vaihtoehto VE 3, lentokenttävaihtoehto

Valtatie parannetaan Tykkimäen ja Utin välillä osittain uuteen ja osittain nykyiseen maastokäytävään. Tykkimäen nykyisen eritasoliittymän itäpuolella tiekäytävä suuntautuu nykyisen tien pohjoispuolelle ohittaen Häkämäen taimitarhat niiden eteläpuolelta ja liittyen nykyisen tien tiekäytävään Jyrään paikallistien liittymän kohdalla. Jyrään ja Tyrrin paikallisteiden välillä tie parannetaan nykyiselle paikalle. Tyrrin paikallistien itäpuolella uuden tien maastokäytävä suuntautuu Utin urheilukentän ja asutuksen välistä lentokentän eteläpuolelle ja sieltä Hammassyränmäen kautta Metson liittymään. Metson kohdalta itään päin tietä parannetaan nykyisen tien maastokäytävässään. Tie voidaan toteuttaa joko moottoritienä tai sekaliikennetienä, jolloin poikkileikkausvaihtoehtoina tulevat kyseeseen kohdassa 4.4 esitetyt tietyypit. Valtatien nopeusrajoitus on 100 km/h.

Valtatien 6 ja tarkasteltavalla tieosuudella olevien muiden yleisten teiden liittymät järjestellään niin, että tavoitetilanteessa valtatielle liittyminen tapahtuu liittymäjärjestelyjen jälkeen 2-3 eritasoliittymän kautta.

Nykyinen valtatie jää tässä vaihtoehdossa Tykkimäen ja Utin välillä uuden tien rinnakkaisyhteydeksi, jota täydennetään tarpeen mukaan Utin ja Metso – Tuohikotti maantien välisellä osuudella uudella rinnakkaistieyhteydellä. Koko parannettavalla tieosuudella nykyisiä poikkaisyhteyksiä korvataan uusilla yleisten teiden ja yksityisten teiden järjestelyillä. Kevyen liikenteen väyläverkostoa täydennetään ja kaikki jalankulun ja pyöräilyn risteämiset valtatieen kanssa pyritään hoitamaan aikukäytäväjärjestelyillä.

Parannettavalle tielle tutkitaan tarvittavat pohjavesisuojaustoimenpiteet ja tienvarren asutukselle liikenteen melusta aiheutuva meluhaitat torjutaan melusteiden avulla.



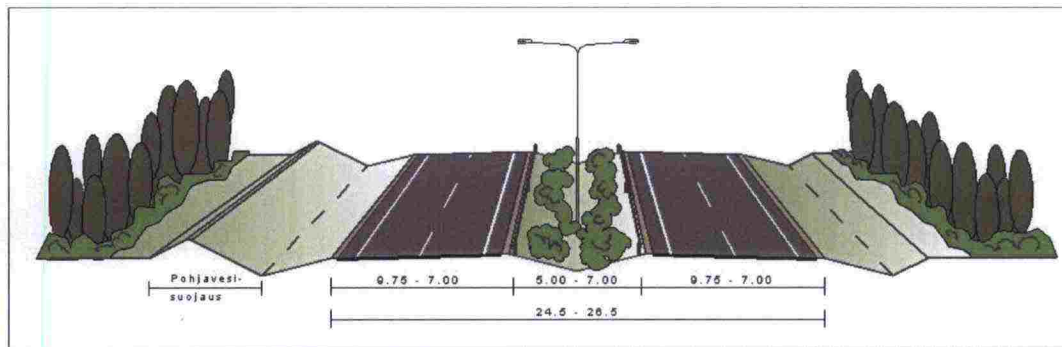
Kuva 21. Vaihtoehdon VE 3 mukainen maasto- ja tiekäytävä

4.4 Valtatien poikkileikkausvaihtoehdot

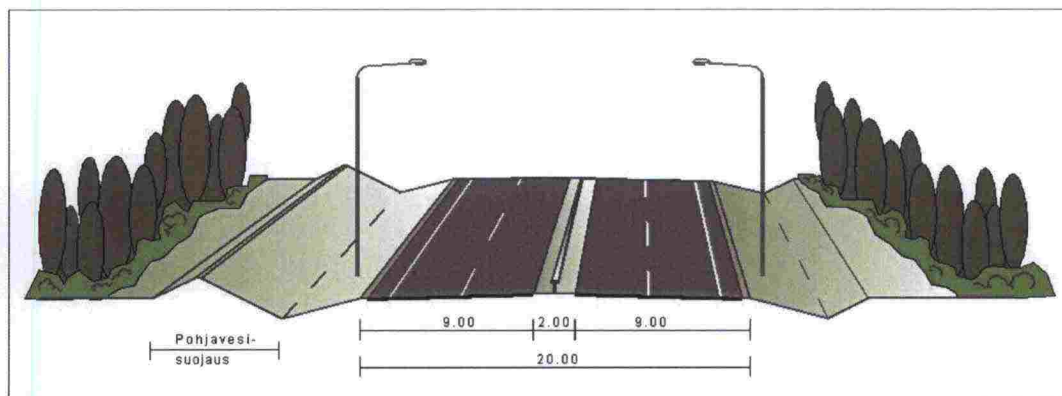
Valtatien parantamis- ja uusinvestointivaihtoehdoissa tutkitaan liikenne-ennusteiden pohjalta liikenteen turvallisen kulun järjestämiseksi useita eri poikkileikkausvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia. Seuraavissa kuvissa on esitetty uusien tai parannettavien valtatietieosuuksien poikkileikkausvaihtoehtoja.

Uusi tai parannettava valtatie 6

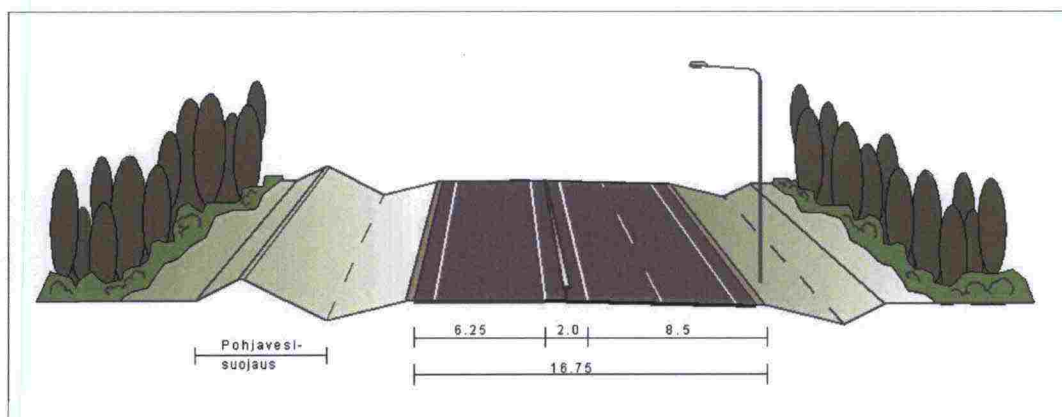
Istutettavalla kapealla keskikaistalla ajosuunnat erotettu 4-kaistainen tie, keskikaista 5,0-7,0 m



Keskikaiteella ajosuunnat erotettu 4-kaistainen tie, keskikaista 2,0 m



Keskikaiteellinen ohituskaistatie yksipuolisen ohituskaistan kohdalla



4.5 YVA-ohjelmassa suoritettu vaihtoehtojen karsinta

Työtä ohjaavassa hankeryhmässä on päätetty karsia kuvassa 22 esitetyt kaksi suuntausvaihtoehtoa pois jatkosuunnittelusta.

Pohjoinen suuntausvaihtoehto

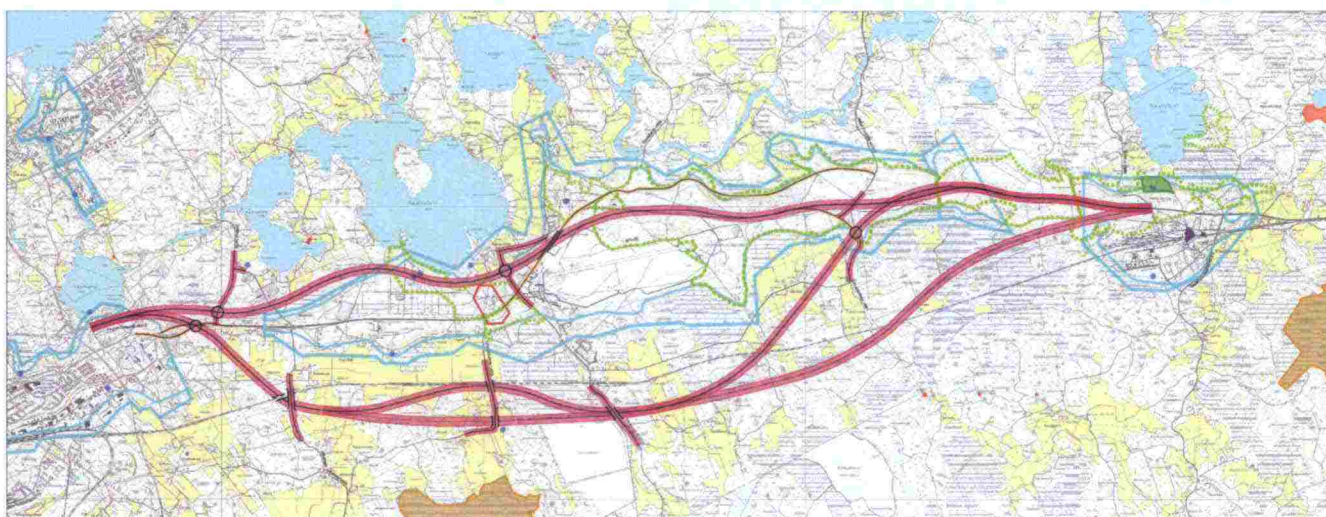
Vaihtoehdon mukaan valtatie 6 oli luonnosteltu parannettavaksi Tykkimäen ja Utin välillä uuteen maastokäytävään, jolloin se olisi sijoittunut puolustusvoimien Utin harjoitus- ja leirialueen pohjoispuolelle sen ja ranta-alueen väliin.

Ympäristövaikutusten arvioinnin ohjelmavaiheen aikana paikallisille sidosryhmille järjestetyssä työpajatilaisuudessa kaikki läsnä olleet tahot esittivät vaihtoehdon hylkäämistä. Perusteina jatkosuunnittelusta karsinnalle olivat tielinjauksen sijoittuminen virkistyskäytössä olevan järven ranta-alueen läheisyyteen. Tiekäytävä halkaisi myös yhteyden varuskunnan aktiiviselta harjoitusalueelta järven ranta-alueelle. Lisäksi vaihtoehto muodostaisi uuden tiekäytävän keskeisesti arvokkaalle Utin pohjavesialueelle. Hankeryhmä päätti edellä mainittujen syiden perusteella karsia vaihtoehdon jatkosuunnittelusta.

Radan eteläpuoleinen suuntausvaihtoehto

Vaihtoehdon mukaan valtatie 6 oli luonnosteltu Tykkimäen ja Kaipiaisten välillä uuteen maastokäytävään. Tykkimäen nykyisen eritasoliittymän itäpuolella tiekäytävä suuntautui nykyisen Kouvola – Tykkimäki maantien liittymän kohdalta etelään ylittäen Kouvola – Lappeenranta radan. Tiekäytävä sijoittui Tyrrin kylän alueelle ja suo-alueille. Utin itäpuolella tielinja ylitti uuden kerran radan ja liittyi nykyiseen tielinjaan joko Metson liittymän tuntumassa tai juuri ennen Kaipiaisissa olevaa Tirvan paikallistien liittymää.

Paikallisille sidosryhmille järjestetyssä työpajatilaisuudessa suuri osa työryhmistä esitti vaihtoehdon hylkäämistä. Perusteina jatkosuunnittelusta karsinnalle olivat tielinjauksen muihin vaihtoehtoihin verrattuna siltakohteista ja maasto-olosuhteista johtuvat merkittävästi suuremmat rakentamiskustannukset ja Tyrrin kylän pirstoutuminen. Lisäksi todettiin, että radan eteläpuoleinen vaihtoehto ja VE 2 ovat pohjavesialueiden suhteen vaikutuksiltaan samankaltaisia niiden kummankin sijoituessa pohjavesialueiden ulkopuolelle. Hankeryhmä päätti karsia vaihtoehdon jatkosuunnittelusta edellä mainittujen syiden perusteella ja koska sen katsottiin olevan toteuttamiskustannuksiltaan epärealistinen.



Kuva 22. Karsitut vaihtoehdot

5 ARVIOINNIN RAJAUS

5.1 Arvioitavat vaikutukset

YVA-laissa ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan hankkeen tai toiminnan aiheuttamia välillisiä tai välittömiä vaikutuksia, jotka voivat kohdistua:

- ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- luonnonvarojen hyödyntämiseen ja
- edellä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin ja elinkeinoihin

Tämän hankkeen keskeiset vaikutukset tulevat todennäköisesti olemaan seuraavat:

- vaikutukset pohjaveden laatuun ja määrään
- vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön
- vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen (melu ja päästöt)
- vaikutukset yhteisöihin ja sosiaalisiin suhteisiin
- vaikutukset liikenteeseen
- vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön
- vaikutukset yhdyskuntatalouteen ja elinkeinoihin

5.2 Vaikutusalue

Vaikutusalueen laajuus riippuu arvioitavasta vaikutuksesta; erityyppiset vaikutukset kohdistuvat alueellisesti eri tavoin. Välittömät, kuten lähimaisemaan kohdistuvat vaikutukset rajoittuvat tielinjan läheisyyteen. Hankkeen välilliset vaikutukset, mm. vaikutukset liikenteeseen ja maankäyttöön kohdistuvat laajemmalle alueelle.

6 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA MENETELMÄT

Valtatien 6 Tykkimäki - Kaipainen YVA-hankkeessa ympäristövaikutuksia tarkastellaan pääasiassa välittömien vaikutusten alueella. Vaikutusten tarkastelussa keskitytään liikenteellisiin vaikutuksiin, meluvaikutuksiin, perinne- ja kulttuurimaisemaan sekä pinta- ja pohjavesiin kohdistuviin vaikutuksiin, luontovaikutuksiin, taloudellisiin sekä sosiaalisiin vaikutuksiin. Työn aikana tutkitaan alustavasti haittavaikutuksien lieventämistoimenpiteitä.

Vaikutusten arviointiin liittyy myös arvoja ja arvostuksia, jotka tuovat erilaisia näkökulmia vaikutusten arviointiin. Arviointityön aikana pyritään ottamaan huomioon mahdolliset lähtötiedoissa ja eri toteuttamisvaihtoehdoissa esiintyvät epävarmuustekijät.

YVA-prosessin aikana käytävän vuoropuhelun yhtenä tarkoituksena on tuoda esiin erilaiset näkemykset vaikutuksista ja niiden merkittävydestä. Epävarmuustekijät ja niiden vaikutukset arviointeihin kuvataan YVA-selostuksessa.

Suunnitteluun liittyviä epävarmuuksia pyritään vähentämään keskustelemalla ohjaus- ja suunnitteluryhmän jäsenten, viranomaisten, asukkaiden ja muiden sidosryhmien kanssa.

6.1 Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön

Hanke muuttaa toteutuessaan nykyistä aluerakennetta. Muutoksen suuruus ja merkittävyys on eri vaihtoehdoilla erilainen. Tien rakentaminen uuteen maastokäytävään vaikuttaa nykyisten ja uusien toimintojen sijoittumiseen. Alueiden kytkeytyminen toisiinsa ja tien saavutettavuus eri alueilta muuttuu uuden tieyhteyden myötä. Jos tietä parannetaan nykyisessä maastokäytävässä, ovat muutokset aluerakenteessa todennäköisesti merkittäviä, koska nykyiset tonttiliittymät poistuvat ja maankäyttöä palvelevat uudet rinnakkaisyhteydet. Tien parantaminen vastaamaan runkoverkolle asetettuja vaatimuksia edellyttää nykyisten tonttiliittymien poistamisen.

Tie uudessa maastokäytävässä ohittaa Utin taajaman ja se toimii nopeana yhteytenä, johon liitytään vain muutamista eritasoliittymistä. Aluerakenteeseen vaikuttaa oleellisesti tulevien liittymien sijainti. Uuteen maastokäytävään sijoittuva tie pirstoo nykyisiä ehyitä alueita. Nykyinen valtatie 6 jää uuden tielinjauksen toteutuessa vähäliikenteisemmäksi kokoojatieksi.

Hankkeen vaikutuksia aluerakenteeseen arvioidaan asiantuntija-arviona yhdessä Kouvolan kuntayhtymän ja kuntien kaavoittajien kanssa. Arvioinnissa tarkastellaan aluerakenteen mahdollisia muutoksia vertaamalla nykyistä aluerakennetta eri vaihtoehtojen toteuttamiseen. Arvioinnissa keskitytään liikenteen suuntautumisen ja alueen palvelurakenteen tarkasteluun sekä arviointiin niiden kehittämisedellytyksistä eri vaihtoehtoissa.

Hankkeella on toteutuessaan sekä välillisiä että välittömiä vaikutuksia maankäyttöön. Uusi tie muuttaa alle jäävien alueiden maankäyttöä. Välillisesti uusi tielinjaus tai nykyisen tien parantaminen vaikuttaa maankäytön intensiteettiin eri alueilla. Maankäyttö voi esimerkiksi tehostua uusien eritasoliittymien läheisyydessä ja samaan aikaan keventyä kauempana liittymäalueista. Uuden tielinjauksen toteutuessa nykyinen valtatie 6 jää kokoojatieksi, jonka varrelle voi puolestaan hakeutua uusia kevyempiä maankäyttötoimintoja, kuten asutusta.

Maankäytön muutokset tarkastellaan asiantuntija-arviona yhdessä Kouvolan kuntayhtymän ja kuntien kaavoittajien kanssa. Maankäytön muutoksia arvioidaan tarkastelemalla nykyistä maan-

- laskennat laaditaan nykytilanteesta (vuosi 2005) nykyisillä liikennejärjestelyillä sekä ennustetilanteesta vuonna 2030 arvioitavilla vaihtoehtoilla
- melulähteenä huomioidaan suunnittelualueen päätieverkon synnyttämät melutasot
- melulaskennat laaditaan päiväaikaista (klo 7-22) melutilanteista (yöaikaiset klo 22-7 melutilanteet selvitetään tarvittavilta osin)
- melulaskennoissa ei oteta huomioon rakennuksia
- melulaskennoissa otetaan huomioon nykyiset meluesteet
- laskentojen perusteella vaihtoehtoilta määritellään alustavat meluntorjunnan tarpeet (kohteet ja alustava mitoitus)
- meluntorjunnan toimenpiteiden määrittämistä ohjaa valtioneuvoston asettamat melutaso-ohjeavot (993/92)
- radan aiheuttama melu on kaikissa tarkasteltavissa vaihtoehtoissa sama

Liikenteen meluvaikutuksia ja vaihtoehtojen vertailua tarkastellaan melualueille sijoittuvien asukasmäärälaskentojen perusteella. Asukasmäärät melualueilla jaotellaan 55-60 dB, 60-65 dB ja yli 65 dB vyöhykkeisiin. Vaihtoehtojen välisten vaikutusten vertailemiseksi tarkastellaan myös muita melulle altistuvia herkkiä kohteita, kuten mm. kouluja, hoitolaitoksia, luonnonsuojelualueita yms.

6.3 Tieliikenteen muut päästöt

Päästömäärät lasketaan liikenne-ennusteesta

