

# Valtatien 6 parantaminen välillä Tykkimäki–Kaipiainen, Kouvola, Valkeala, Anjalankoski

Ympäristövaikutusten arviointiselostus, **TIIVISTELMÄ**

# Valtatien 6 parantaminen välillä Tykkimäki–Kaipiainen, Kouvola, Valkeala, Anjalankoski

Ympäristövaikutusten arviointiselostus, **TIIVISTELMÄ**

**Hankkeesta vastaa**  
Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiiri  
Kauppamiehenkatu 4, 45100 Kouvola

**Yhteyshenkilö Kaakkois-Suomen tiepiirissä**  
Projektipäällikkö Pekka Hämäläinen,  
pekka.hamalainen@tiehallinto.fi  
puh. 020 422 6527

**Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomainen on Kaakkois-Suomen ympäristökeskus**  
Kauppamiehenkatu 4, PL 1023, 45101 Kouvola

**Yhteyshenkilö Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksessa**  
Ylitarkastaja Antti Puhalainen,  
antti.puhalainen@ymparisto.fi  
puh. 020 490 4344, 040-7789905

Helmikuu 2007

**Arviointiselostus on nähtävillä maaliskuussa 2007 seuraavissa paikoissa:**

Anjalankosken kaupunki (Keltakankaantie 8 A)  
Kouvolan kaupunki (Torikatu 10)  
Valkealan kunta (Kustaa III tie 10)  
Utin kyläkirjasto (Opintie 1) tiistaisin 12-19  
Kaakkois-Suomen ympäristökeskus (Kauppamiehenkatu 4)

**Muistutukset ja huomautukset tästä arviointiselostuksesta osoitetaan kirjallisesti yhteysviranomaiselle nähtävilläoloaikana.**

**Arviointiselostus on myös hankkeesta vastaavan internet-sivuilla osoitteessa**  
[www.tiehallinto.fi/kaakkois-suomi](http://www.tiehallinto.fi/kaakkois-suomi)

**Lisätietoja antaa myös:**  
Ramboll Finland Oy

Juha Siitonen  
juha.siitonen@ramboll.fi  
puh. 020 755 6360

Jari Mannila  
jari.mannila@ramboll.fi  
puh. 020 755 6459

## Hanke ja YVA-menettely

Kaakkois-Suomen tiepiiri suunnittelee valtatie 6 parantamista välillä Tykkimäki – Kaipiainen. Suunnittelualue sijaitsee Kymenlaaksossa Kouvolan, Valkealan ja Anjalankosken alueella. Suunnittelualueen keskiosassa sijaitsevat Utin taajama, varuskunta-alue ja lentokenttä.

Tiesuunnitteluprosessi koostuu neljästä vaiheesta, esiselvityksistä, yleissuunnittelusta, tiesuunnittelusta ja rakennussuunnittelusta. Ympäristövaikutusten arviointi toteutetaan yleensä esi- ja yleissuunnitelmia laadittaessa. Tässä hankkeessa YVA toteutetaan erillisenä vaiheena ennen maantielain mukaisen yleissuunnitelman laatimista. YVA-menettelyssä esille tulleet vaikutukset huomioidaan, niitä täsmennetään ja pyritään lieventämään myöhemmin laadittavissa maantielain mukaisissa yleis- ja tiesuunnitelmissa.

YVA-menettely jakautuu kahteen vaiheeseen; arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Arviointiohjelma on suunnitelma siitä, mitä ympäristövaikutuksia arvioidaan ja miten arviointi tehdään. Valtatie 6 Tykkimäki – Kaipiainen arviointiohjelma valmistui huhtikuussa 2006, ja se oli nähtävillä 13.4.–5.6.2006 välisen ajan. Yhteysviranomaisen antoi lausuntonsa ohjelmasta 19.6.2006.

Arviointiohjelman ja siitä saadun palautteen perusteella päätettiin arvioidavat vaihtoehdot ja tehtiin varsinainen vaikutusarviointi, jonka tulokset on esitetty ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Arviointiselostusvaiheessa, rinnan ympäristövaikutusten arviointityön kanssa, on laadittu suunnitelmat eri tievaihtoehdoista alustavan yleissuunnitelman tarkkuudella.



Ilmakuva Utin alueelta

## Jatkosuunnittelu ja vaikutusten seuranta

Hankkeesta on laadittu ympäristövaikutusten arvioinnin aikana alustava yleissuunnitelma esiselvityksineen. Vaihtoehdot on suunniteltu ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä alustavan yleissuunnitelman tarkkuudella ja niistä on tehty YVA:n oheisaineistoksi erillinen "Tekninen tarkastelu" -raportti. Seuraavaksi hankkeesta laaditaan maantielain mukainen yleissuunnitelma rinnan alueelta laadittavan yleiskaavan kanssa. Päätös yleissuunnitelmaksi viimeisteltävästä vaihtoehdosta tehdään yleissuunnittelun alkuvaiheessa.

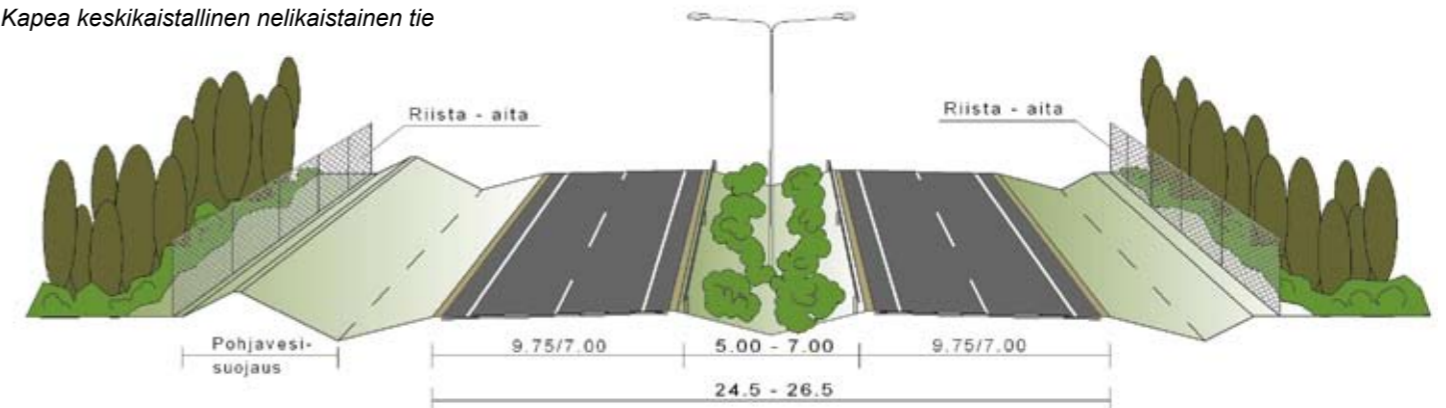


Ympäristövaikutuksia tulee seurata myös jatkossa. Uusien pohjavesien suojausten rakentamisen vuoksi pohjavesien määrän ja laadun tarkkailusta tullaan laatimaan ohjelma, jossa osoitetaan kaikki seurantatoimet ennen rakentamista, rakentamisen aikana ja sen jälkeen. Tarkkailun laajuus riippuu valittavasta vaihtoehdosta.

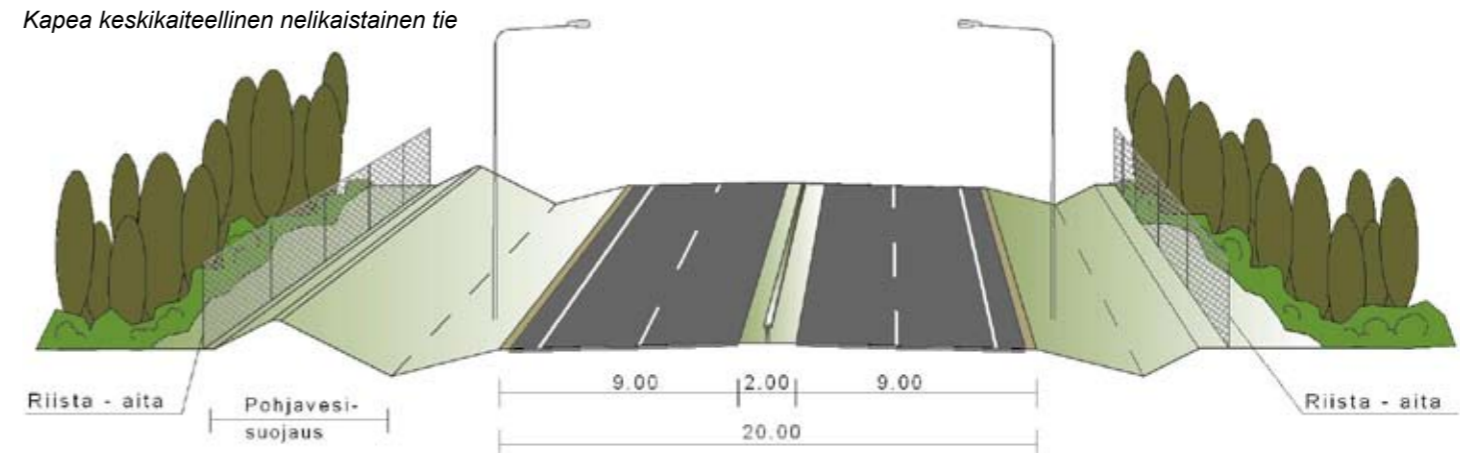


Jos jatkosuunnittelun valitaan vaihtoehto 2 tai 3, se edellyttää tielinjauksen maastokäytävältä tehtävää tarkistusinventointeja liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen muutosten seuraamiseksi ennen rakentamisen aloittamista ja sen aikana.

Kapea keskikaistallinen nelikaistainen tie



Kapea keskikaiteellinen nelikaistainen tie



## Osallistuminen, vuorovaikutus

Alueen asukkailla ja muilla intressiryhmillä on ollut mahdollisuus osallistua suunnitteluun ja ympäristövaikutusten arviointiin. Näkemyksiä hankkeesta ja sen vaihtoehdoista on kerätty koko YVA-menettelyn ajan. Tavoitteena oli tarjota osallistumismahdollisuuden lisäksi tietoa hankkeesta kaikille kiinnostuneille. Asukkaiden ja muiden kiinnostuneiden näkemykset vaikuttivat myös tarkasteltavien linjausvaihtoehtojen muodostamiseen.

Hankkeesta ja järjestetyistä tilaisuuksista tiedotettiin lehdistötiedotteiden, ilmoitusten ja Internetsivujen välityksellä. Hankkeelle perustettiin YVA-menettelyn alkuvaiheessa internetsivut osoitteeseen [www.tiehallinto.fi/kaakkois-suomi](http://www.tiehallinto.fi/kaakkois-suomi). YVA-menettelyn aikana järjestettiin kaksi yleisötilaisuutta, joista ensimmäinen arviointiohjelman nähtävilläolon aikana huhtikuussa 2006 ja viimeinen maaliskuussa 2007. Maaliskuussa ja mar-

rakuussa 2006 järjestettiin kaksi asukkaille ja sidosryhmille tarkoitettua työpajatilaisuutta. Selostusvaiheen aikana järjestettiin hankkeesta kiinnostuneille maastokävely, jonka aikana eri vaihtoehtoja esiteltiin paikan päällä. Maastokävelylle kutsuttiin lehti-ilmoituksella. Lisäksi kutsukirje lähetettiin työpajaan osallistuneille ja postituslistalle ilmoittautuneille.

Yleisötilaisuudet olivat kaikille avoimia esitely- ja keskustelutilaisuuksia. Työpajoihin kutsuttiin kuntien viranhaltijoita, teknisen lautakunnan jäseniä, kuntayhtymän edustajia sekä suunnittelualueella toimivien järjestöjen ja yritysten edustajia. Työpajojen avulla saatiin tietoa alueen nykytilanteesta, palautetta vaihtoehdoista sekä paikallisia näkemyksiä hankkeen merkittävimmistä vaikutuksista.

### Tarkastellut vaihtoehdot ja vaikutukset

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä arvioitiin seuraavien päävaihtoehtojen vaikutuksia:

- Vaihtoehto 0: nykytilanne säilyy eli hanketta ei toteuteta
- Vaihtoehto 0+: nykyistä tietä parannetaan liikenneturvallisuutta ja toimivuutta parantavilla toimenpiteillä
- Vaihtoehto 1: tietä levennetään ja parannetaan nykyisen tien maastokäytävässä
- Vaihtoehto 2: tie kiertää Utin taajaman eteläpuolelta, radan varressa
- Vaihtoehto 3: tie kulkee Utin taajaman läpi ja lentokentän eteläpuolelta.

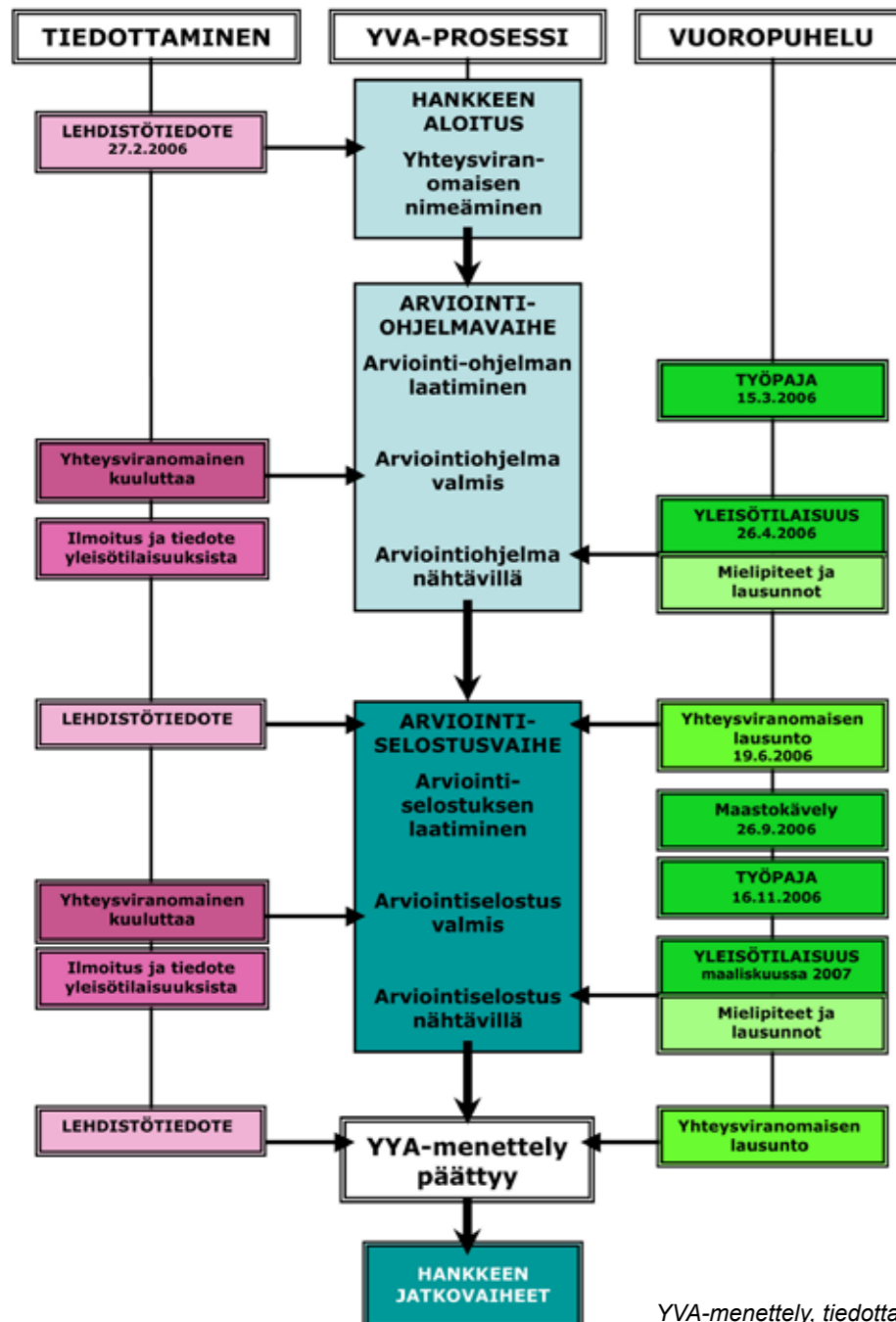
Lisäksi vaihtoehdoille 2 ja 3 kehitettiin alavaihtoehtoja asukkaiden ja sidosryhmien kommenttien perusteella.

Arvioinnissa tarkasteltiin seuraavia vaikutuskokonaisuuksia

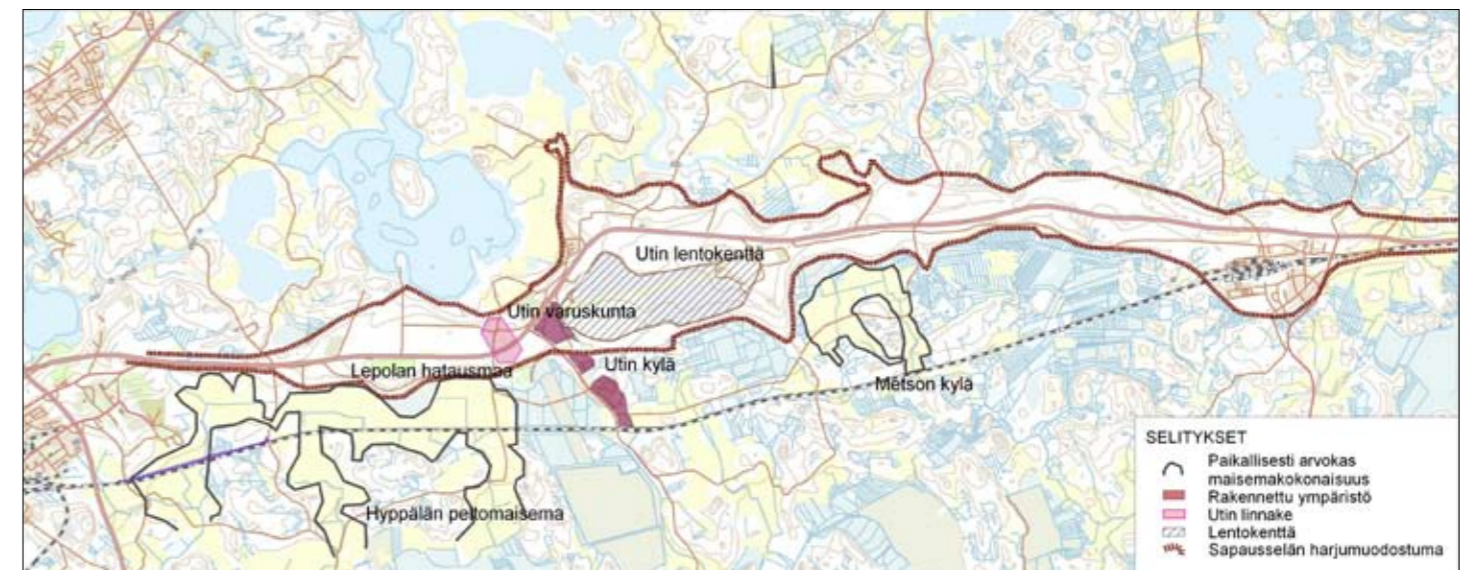
- Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, joita tässä hankkeessa ovat
  - tieliikenteen melu
  - ihmisten hyvinvointi ja asumisviihtyisyys
  - liikenneturvallisuus
  - taloudelliset vaikutukset

- Vaikutukset maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen, joita tässä hankkeessa ovat
  - vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön
  - vaikutukset maa- ja kallioperään
  - vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

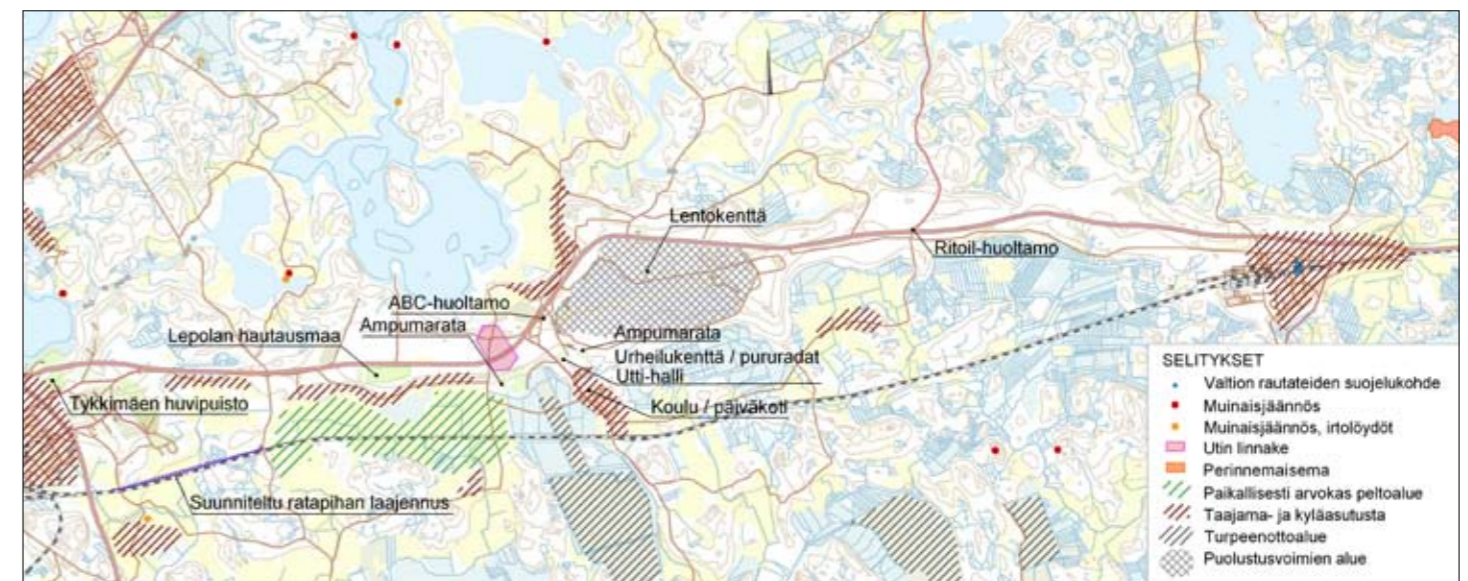
- Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön, joita tässä hankkeessa ovat
  - vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön
  - vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön



YVA-menettely, tiedottaminen ja vuoropuhelu



Maisemainventointi



Maankäyttö ja palvelut suunnittelualueella

## Keskeiset vaikutukset ja vaihtoehtojen vertailu

Hankkeesta aiheutuvat vaikutukset voivat olla luonteeltaan joko suoria tai välillisiä. Suorat vaikutukset aiheutuvat välittömästi jonkin vaihtoehdon toteuttamisen seurauksena. Ne voivat kohdistua esimerkiksi uuden maastokäytävän pohja- ja pintavesiin, luonnonoloihin, maisemaan ja ihmisten liikumiseen. Välillisiä vaikutuksia ovat esimerkiksi uuden tien rakentamisen seurauksena aiheutuvat muutokset maankäytössä ja yhdyskuntarakenteessa.

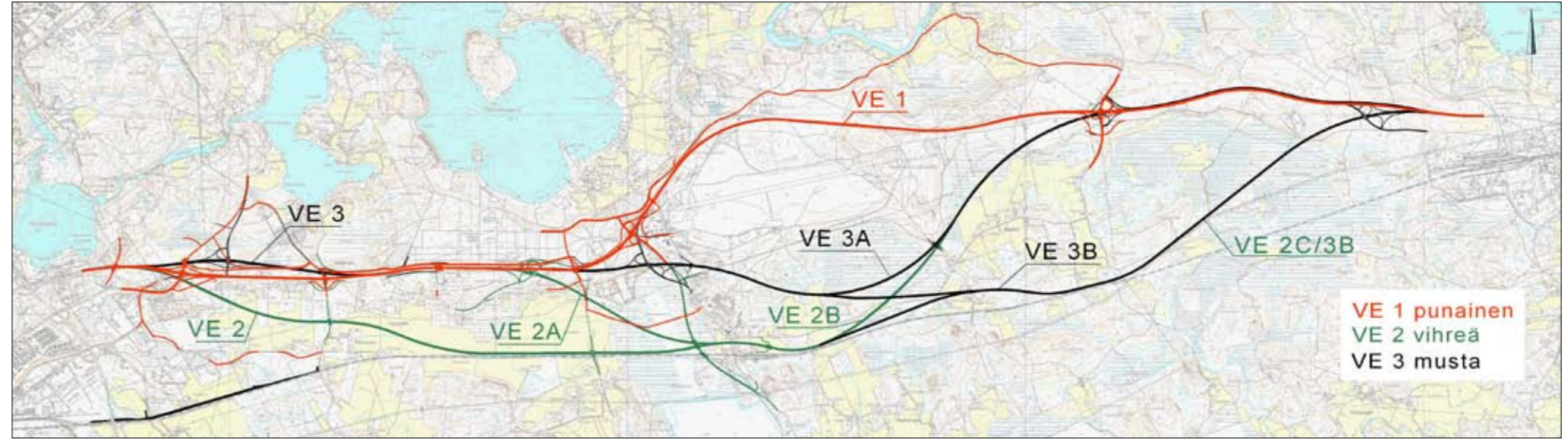
Vaihtoehdon 0 + vaikutukset ovat vähäisiä. Vaihtoehtoon sisältyvät pienet parannustoimenpiteet eivät kuitenkaan estä turvallisuuden heikkenemistä, kun liikennemäärä kasvaa vuoteen 2030 mennessä. Vaihtoehdoissa 1, 2 ja 3 liikenteen sujuvuus paranee ja onnettomuudet vähenevät. Valtatien saavutettavuus muuttuu vaihtoehdoissa 1, 2 ja 3, sillä liittyminen tielle tapahtuu eritasoliittymien kautta.

Uusista linjausvaihtoehdoista VE 1 tuo mukanaan vähiten haitallisia vaikutuksia. Kyseinen vaihtoehto kulkee nykyisen tien tiekäytävässä. Vaikutukset kohdistuvat suurimmaksi osaksi samoille alueille kuin nykyisin.

Vaihtoehdot 2 ja 3 kulkevat alavaihtoehtoi-  
neen suurimmaksi osaksi uudessa maastokäytävässä, jolloin tien ja liikenteen haitat siirtyvät uusille alueille. Nykyisen tienvarren

asutuksen olot rauhoittuvat liikenteen siir-  
tyessä pääosin uuteen maastokäytävään. Vaihtoehdossa 2 valtatie siirtyy nykyisen eteläpuolelle ja ohittaa Utin taajaman, mikä heikentää palveluiden säilymismahdollisuuksia taajamassa. Tiekäytävä kulkee lisäksi Hyppälän peltoaukean läpi ja haittaa alueella olevaa asutusta, viljelyä ja maisemaa. Alavaihtoehto 2A säästää Hyppälän peltoaukean. VE 2A sijoittuu Utin taajamaan, mutta eritasoliittymä jää taajaman ulkopuolelle. VE 3 kulkee Utin taajaman läpi ja muodostaa uuden esteen taajaman keskelle. Toisaalta eritasoliittymän sijainti Utin taajamassa parantaa saavutettavuutta. VE 3 haittaa lisäksi varuskunnan toimintaa jakamalla varuskunnan toiminnot tien eri puolille.

Vaihtoehdot eivät aiheuta merkittäviä haittoja luonnonoloille. Uudet tielinjaukset aiheuttavat uusia estevaikutuksia eläimistöille. Vaihtoehdoissa 1, 2 ja 3 sitä lievennetään Utin ja Kaipiaisten riista-aitaosuudelle tien yli rakennetavalla vihersillalla. I-luokan pohjavesialueet suojataan vaihtoehdoissa 1, 2 ja 3, jolloin pohjavesien pilaantumiskit pienenevät nykyiseen verrattuna. Myös vaihtoehdossa 0+ pohjavesisuojaus tehdään puuttuville osille. Toisaalta pohjavesien pilaantumiskit vähenevät, jos tie sijoitetaan pohjavesialueiden ulkopuolelle, kuten vaihtoehdossa 2 ja osittain vaihtoehdossa 3.



	ALUERAKENNE JA MAANKÄYTTÖ	LIIKENNE	MELU	LUONTO	POHJA- JA PINTAVEDET	SOSIAALISET VAIKUTUKSET	MAISEMA JA KULTTUURIYMPÄRISTÖ	RAKENTAMISEN AIKAISET VAIKUTUKSET
<b>VE 0+</b>	Ei merkittäviä muutoksia. Rajoittaa varuskunnan toimintaa.	Huono sujuvuus ja turvallisuus	Melu säilyy nykyisen tien käytävässä. Asutus suojataan (> 55 dBA).	Ei oleellisia vaikutuksia.	Suojauksia täydennetään, pilaantumiskit vähenee.	Haitat tien lähellä ja estevaikutus lisääntyvät, turvallisuus heikkenee.	Ei oleellisia muutoksia.	Jonkin verran haittoja.
<b>VE 1</b>	Parantaa yhteyksiä. Rajoittaa hieman maankäyttöä.	Hyvä sujuvuus ja turvallisuus	Melu säilyy nykyisen tien käytävässä. Asutus suojataan (> 55 dBA).	Ei oleellisia vaikutuksia.	Suojaukset rakennetaan, pilaantumiskit vähenee.	Haitat tien lähellä lisääntyvät, yhteydet muuttuvat.	Lähimaisema muuttuu.	Merkittäviä haittoja. Mahdollistaa vaiheittain rakentamisen.
<b>VE 2 / 2C</b>	Ei liitymää Utissa. Rajoittaa maankäyttöä, pirstoo peltoja. Varuskunnan kannalta paras.	Hyvä sujuvuus ja turvallisuus	Melu uusille alueille. Asutus suojataan (> 55 dBA).	Uusi maastokäytävä pirstoo metsiä. Estevaikutus.	Siirtyy pääosin pois pohjavesialueilta, tarvittavat suojaukset rakennetaan. Pilaantumiskit vähenee.	Valtatien haitat uusille alueille. Pirstoo Utin kylää. Utissa estevaikutusta.	Pirstoo paikallisesti arvokasta Hyppälän peltoaukeaa. Tie muuttaa maisemaa uudessa maastokäytävässä.	Vain vähän haittoja. Vaiheittain rakentaminen ei mahdollista.
<b>VE 3 / 3A</b>	Yhteydet paranevat. Pirstoo Utin kylää ja rajoittaa varuskunnan toimintaa	Hyvä sujuvuus ja turvallisuus	Melu säilyy osin nykyisen tien käytävässä, osin uusille alueille. Asutus suojataan (> 55 dBA).	Uusi maastokäytävä pirstoo metsiä. Estevaikutus. Leikkaa arvokasta harjua.	Siirtyy osittain pois pohjavesialueilta, tarvittavat suojaukset rakennetaan. Pilaantumiskit vähenee.	Valtatien haitat uusille alueille. Pirstoo Utin kylää. Merkittävä estevaikutus.	Pirstoo Utin kylämaisemaa korkeilla penkereillä.	Jonkin verran haittoja. Vaiheittain rakentaminen mahdollista.
<b>Alavaihtoehtojen vaikutukset</b>	VE 2A:ssa liittymä Utin länsipuolella parantaa yhteyksiä. VE:t 3A ja 2B ovat parempia kuin 3B ja 2C.	VE:issa 2A, 2B, 2C, 3A ja 3B on hyvä sujuvuus ja turvallisuus.	VE 2A:ssa melu säilyy osin nykyisen tien käytävässä, osin uusille alueille. Asutus suojataan (> 55 dBA). VE:t 2B ja 3A ovat parempia kuin VE:t 2C ja 3B.	VE 2A:ssa pääosin uusi maastokäytävä pirstoo metsiä. Estevaikutus. Leikkaa arvokasta harjua. Ei oleellisia eroja alavaihtoehdoissa 2B/3A ja 2C/3B.	VE 2A siirtyy osittain pois pohjavesialueilta, tarvittavat suojaukset rakennetaan. Pilaantumiskit vähenee. Ei oleellisia eroja alavaihtoehdoissa 2B/3A ja 2C/3B.	VE 2A:ssa valtatie haitat uusille alueille. Pirstoo Utin kylää. Estevaikutusta. VE:t 2C ja 3B huonompia kuin 2B ja 3A.	VE 2A leikkaa Salpausselkää näkyvästi. VE:t 2C ja 3B huonompia kuin 2B ja 3A.	VE 2A aiheuttaa enemmän haittoja kuin VE 2. VE 2A:ssa vaiheittain rakentaminen mahdollista. Ei mahdollisuutta vaiheittain rakentamiseen VE:issa 2B/3A ja 2C/3B.

Keskeiset myönteiset vaikutukset (vihreällä) ja kielteiset (punaisella) sekä vaihtoehtojen vertailu



Vaihtoehto 2 kulkee Hyppälän peltoaukean läpi