

Valtatien 13 parantaminen välillä Lappeenranta–Nuijamaa

Yleissuunnitelma | Hanke-esite | 2016

Valtatien 13 osuus Lappeenrannasta Nuijamaalle kuuluu Euroopan komission päättämään Suomen kattavaan liikenneverkkoon TEN-T. Tieosuus on maan toiseksi tärkein kansainvälisen liikenteen yhteys kuljetuksille ja henkilöliikenteelle. Valtatie 13 kulkee maan poikki länsirannikolta Kokkolasta Lappeenrantaan ja siitä edelleen Nuijamaan rajanylityspaikan kautta Venäjän puolelle Viipuriin. Valtatie 13 palvelee osaltaan myös paikallista liikkumista Nuijamaan kylätaajaman ja Lappeenrannan välillä. Erityisesti Mustolan raja-aseman läheisyyteen suunnitellut ja jo osittain toteutuneet maankäytön kaupalliset palvelut lisäävät voimakkaasti kasvaessaan myös seudullista liikennettä suunnitteluosuudella.

Nuijamaan raja-asema on ollut Suomen itärajan toiseksi vilkkain tieliikenteen rajanylityspaikka. Rajanylityspaikan kautta kulki vuonna 2015 noin miljoona ajoneuvoa ja 2,4 miljoonaa matkustajaa. Venäjän ja Suomen valtioiden välisen liikenteen kasvu on ollut voimakkainta Kaakkois-Suomessa ja sille on edelleen perusteltuja kasvudotuksia, vaikka viime aikoina liikenne on merkittävästi vähentynyt. Liikenteen kasvu oli voimakkainta henkilöliikenteessä ja kohdistui Etelä-Karjalassa erityisesti ostos- ja matkailuliikenteeseen. Myös tavaraliikenteellä on potentiaalia lisääntyä viimeaikaisesta. Liikenteen kasvaessa raja-aseman läheisyydessä korostuu alueellinen tarve erotella paikallinen ja kansainvälinen liikenne toisistaan ja varmistaa niin raja-aseman toimivuus yhdessä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kanssa.

Henkilö- ja tavaraliikenteen määrään vaikuttavat ensisijaisesti Euroopan Unionin harjoittama politiikka ja Venäjän taloustilanne sekä sen vaihtelut. Pitkällä tähtäimellä Pietarin ympäristön väestöpohjan tarjoamat mahdollisuudet kaupalle ja elinkeinotoiminnalle ovat erittäin merkittäviä Kaakkois-Suomen lisäksi myös valtakunnan tasolla. Tehtyjen selvitysten mukaan Kaakkois-Suomen ja Luoteis-Venäjän tuotantorakenteiden integraation lisääntyminen johtaa myös kulttuurisosaaliseen



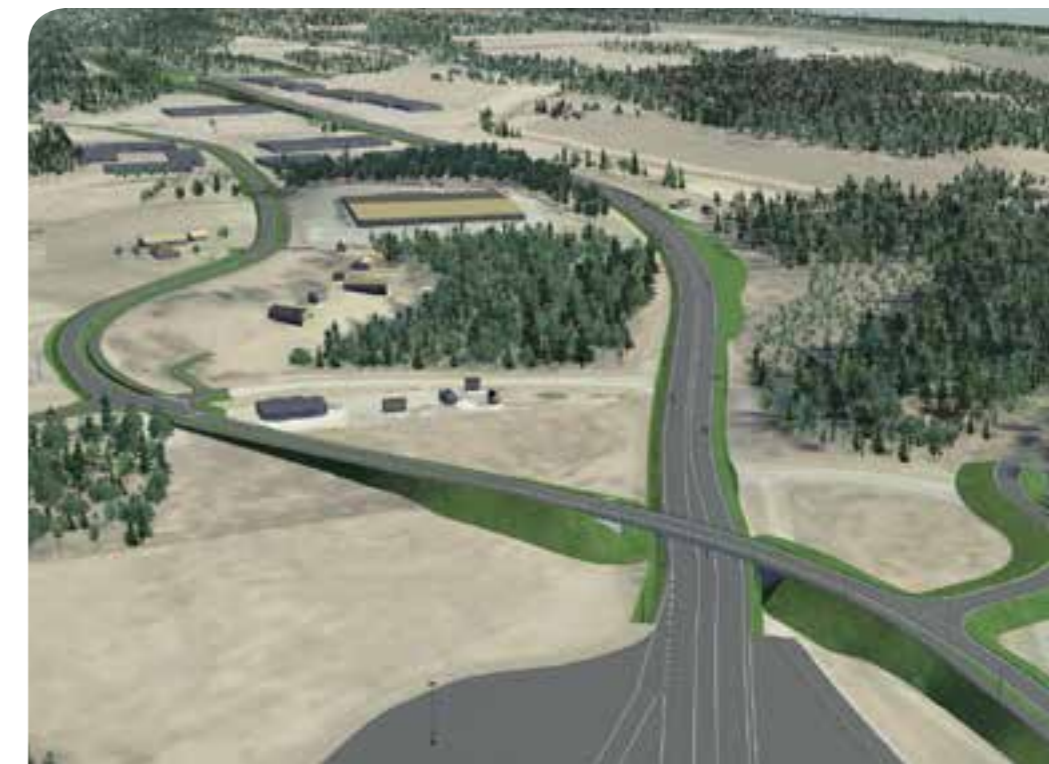
Valtatie 13 on osa Suomen tärkeintä kansainvälistä päätieverkkoa.

lähentymiseen. Turvaamalla rajanylityspaikkojen ja niille johtavien liikenneyhteyksien toimivuus tuetaan samalla merkittävästi myös maankäytön, yritystoiminnan ja kaupan kehittymistä.

Rajaliikenteen kehittämisen tärkeys on nostettu esiin Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle 2012. Selvityksen mukaan kilpailukykyä ja hyvinvointia edistetään vastuullisella liikenteellä. Tästä syystä Liikenneviraston ja alueensa liikenneverkon kehittämisestä osaltaan vastaavan Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen Venäjä-yhteistyön tavoitteena on osaltaan varmistaa maarajat ylittävän liikenteen turvallisuus ja sujuvuus edistämällä myös uuden Viipuri–Brusnitshnoje-tieyhteyden suunnittelua ja rakentamista tiiviissä yhteistyössä Venäjän tieviranomaisten kanssa.

Valtatien 13 parantamistarpeet Lappeenrannan ja Nuijamaan rajanylityspaikan välillä perustuvat rajaliikenteen sekä tienvarren maankäytöstä syntyvän liikenteen voimakkaan kasvudotuksen ennakointiin. Tavoitetilassa vuonna 2030 tieosuuden laatutason tulisi vastata ajankohdan valtatiejakson toimivuusvaatimuksia. Tieosuudella ei ole tuolloin rekkajonoja. Paikallisen liikenteen ja rajaliikenteen sekä Nuijamaan rajanylityspaikan liikennetarpeet on sovitettu yhteen alueen maankäyttötarpeiden ja Venäjän toteuttamien omien tieyhteyksiensä kanssa. Rajaliikenteen sujuvuus ja turvallisuus on tärkeää myös tieyhteyden ympäristön kannalta, koska toimenpiteet vähentävät oleellisesti liikenteen aiheuttamia päästöjä ja nykyisiä haittoja paikalliselle liikkumiselle.

Valtatien 13 parantaminen turvaa kansainvälisen ja paikallisen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden. Havainnekuva Nuijamaan rajanylityspaikalta Lappeenrannan suuntaan.



Kansainvälisen liikenteen ja maankäytön kehittyminen edellyttävät tien parantamista

Valtatie 13 ei täytä Suomen tärkeimmille päätelle asetettuja vaatimuksia eikä turvaa mahdollista kansainvälisen liikenteen kasvuodotusta. Tiejaksolla on ongelmia liikenneturvallisuudessa ja liikenteen sujuvuudessa, tien rakenteellisessa kunnossa sekä tienvarren maankäyttötarpeiden ja -odotusten yhteensovittamisessa.

Valtatien 13 liikennemäärät ovat nykyisin Mustolan alueella noin 7 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja siitä itään noin 3 700 – 4 400 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2015). Raskaan liikenteen osuus on päätelle poikkeuksellisen suuri – keskimäärin 14 ja arkinis 16 prosenttia. Liikenteen on arvioitu perusennusteen mukaisesti kasvavan vuoteen 2035 mennessä keskimäärin noin 2,5-kertaiseksi. Kasvu on voimakkainta Mustolassa (noin 5-kertainen) ja pienintä Nuijamaalla (noin 2,2-kertainen). Liikenteen kasvu riippuu hyvin voimakkaasti rajaliikenteen sekä

Mustolan alueen maankäytön kehitymisestä. Viimeaikoina kansainvälinen liikenne on vähentynyt, mutta talouselämän muuttuessa on hyvin todennäköistä, että liikenne kääntyy uudelleen kasvuun ja nykyinen tieverkko vaatii parantamista. Osa alueen maankäytöstä perustuu kansainvälisen liikenteen ja talouselämän kasvun odotuksiin. Merkittävä osa etenkin Mustolan alueen maankäytön aiheuttamasta liikenteestä tulee jatkossa Lappeenrannan kaupungin ja laajemmin koko Etelä-Karjalan maakunnan alueilta, jolloin valtatie parantamiselle muodostuu selkeä tarve etenkin Mälkiän ja Mustolan alueilla.

Tiejakson liikenneturvallisuustilanne on huono ja se heikkenee liikenteen kasvamisesta. Valtatien henkilövahinko-onnettomuustilanne on jatkossakin vaarallinen ja riski ovat kaksinkertaiset verrattuna vastaaviin valtateihin Suomessa. Suunnittelualueella tapahtui vuosina 2010–2014 yhteensä 58 poliisin

tietoon tullutta liikenne-onnettomuutta, joista 19 johti henkilövahinkoihin ja yksi liikennekuolemaan. Raskas ajoneuvo on ollut osallisena onnettomuuksissa huomattavasti suhteellista liikennemääräänsä useammin.

Liikenteen kasvaessa raja-aseman läheisyydessä sekä koko muulla tiejaksolla korostuu alueellinen tarve erotella paikallinen ja kansainvälinen liikenne toisistaan ja varmistaa raja-aseman toimivuus yhdessä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kanssa.

Kiireellisin lähiajan kehittämistarve on ajokäyttämistä erityisesti talvella häiritsevien ja tarpeettomiksi jääneiden raskaan liikenteen odotuskaistojen poistaminen. Tierakenteen kunto on jo nykyisin paikoin heikko ja tilanteen uskotaan heikentyvän entisestään ilman liikenteen kasvua. Liikenne heikentää myös asuinmukavuutta tien varrella.

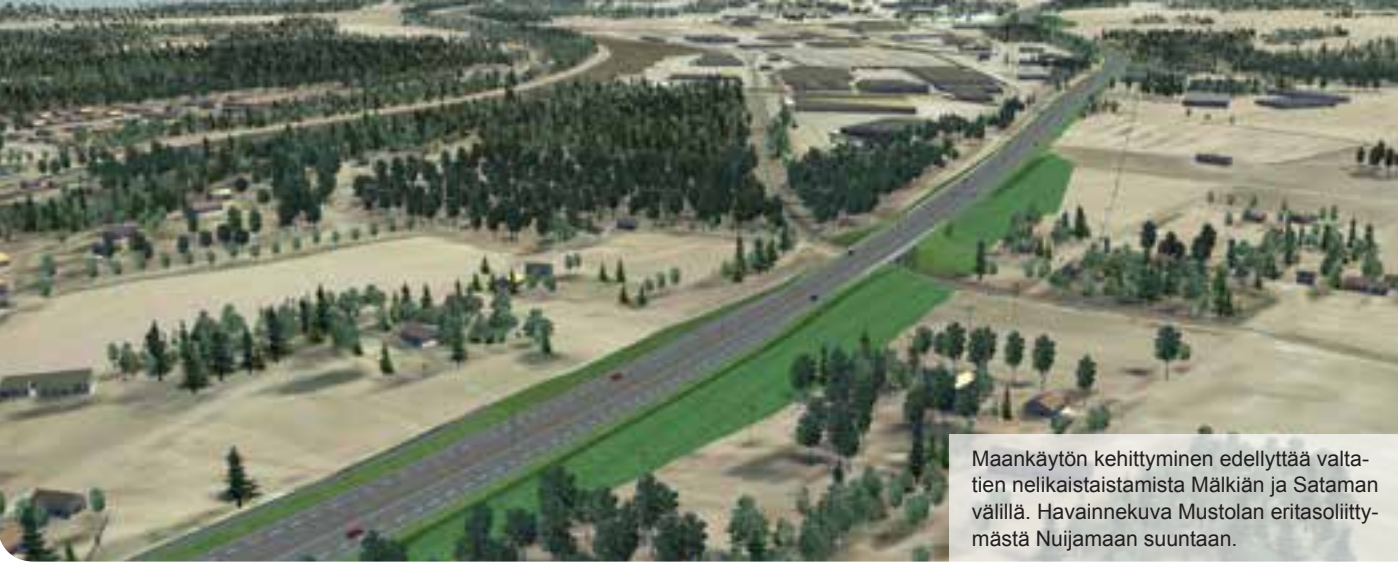
Valtatie parannetaan nykyisellä paikallaan yhtenäiseksi ja turvalliseksi yhteydeksi – paikallisen liikkumisen yhteyksiä parannetaan

Valtatie 13 parannetaan nykyisellä paikallaan korkealuokkaiseksi nelikaistaiseksi valtatieksi Mälkiästä Nuijamaan raja-asemalle noin 16,5 kilometrin matkalla tarvittavine tie-, katu- ja liittymäjärjestelyineen. Ajosuunnat erotellaan toisistaan keskialueella tai keskikaiteella. Valtatien mitoitussuunnitelman mukaan 50 km/h, Mustolasta Soskuaan 70 km/h ja siitä itään 100 km/h alentuen raja-aseman vierustien alueeseen mennessä 30 km/h:ssa. Hankkeen periaateratkaisut ovat seuraavat:

- Mälkiän ja Mustolan eritasoliittymä parannetaan kaista- ja rampijärjestelyillä. Satalan, Soskuan, Karhusjärven, Lyytikälän, Metsä-Kansolan ja Nuijamaan (Vortsan) kohdille rakennetaan eritasoliittymät.
- Nuijamaan eritasoliittymän ja raja-aseman välinen valtatieosuus on jatkossa vain kansainvälisen rajaliikenteen käytössä, nykyistä kaistoitusta voidaan yhdyntää liikenteen poikkeustilanteissa esimerkiksi raskaan liikenteen pysäköintiin.
- Kaikki valtatie tasoliittymät poistetaan ja ne korvataan tiejärjestelyillä ja risteysliiloilla. Rinnakkainen maantie rakennetaan valtatie pohjoispuolelle Soskuan ja Lyy-

- tikkälän sekä Metsä-Kansolan ja Nuijamaan eritasoliittymien välille hyödyntäen osittain nykyisiä yksityisteitä. Nuijamaan eritasoliittymästä itään rinnakkainen maantie rakennetaan valtatie eteläpuolelle uuteen maastokäytävään ja rinnakkaisite johdetaan valtatie yli sillalla nykyisen Rapattilantien liittymän kohdalla ja yhdistetään valtatie pohjoispuolella Rajatiehen. Siitayhteys muodostaa osaltaan portin Nuijamaan raja-asemalle ja sen sisäisille toiminnoille.
- Hakalininkadun liittymä Karjalantiellä muutetaan kiertoliittymäksi.
- Karjalantien ja Satalan välillä uusitaan nykyinen jalankulku- ja pyörätie muun tienrakentamisen alle jäävillä osuuksilla.
- Tievalaistus rakennetaan Mälkiän ja Soskuan eritasoliittymien sekä Nuijamaan eritasoliittymän ja raja-aseman välille sekä Karhusjärven yksityisteiden eritasoliittymän kohtaan. Eritasoliittymistä valaistetaan liittymä tie sekä rampit. Jalankulku- ja pyörätiet valaistetaan erikseen, jos niille ei riitä pääväylän valaistus.
- Meluesteitä rakennetaan valtatie varteen yhteensä 7,9 kilometriä.

Hankkeen tavoitetilanteen arvioidut rakentamiskustannukset ovat 58,2 miljoonaa euroa (MAKU 109.1; 2010=100), josta lunastus- ja korvauskustannusten osuus on noin 0,5 miljoonaa euroa. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,9. Lappeenrannan kaupungin alustavasti osallistuvan toteuttamiskustannuksiin muu muassa Karjalantien kiertoliittymän, Mustolan, Satalan, Soskuan ja Nuijamaan eritasoliittymien, katuyhteyksien, meluntorjunnan sekä jalankulku- ja pyöräilyteiden osalta. Erityisen tärkeää on toteuttaa Pajarilanväylä sekä Terminaalikadun jatke liikenteen kysynnän edellyttämässä aikataulussa. Lopullinen kustannusjako sovitaan tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä.

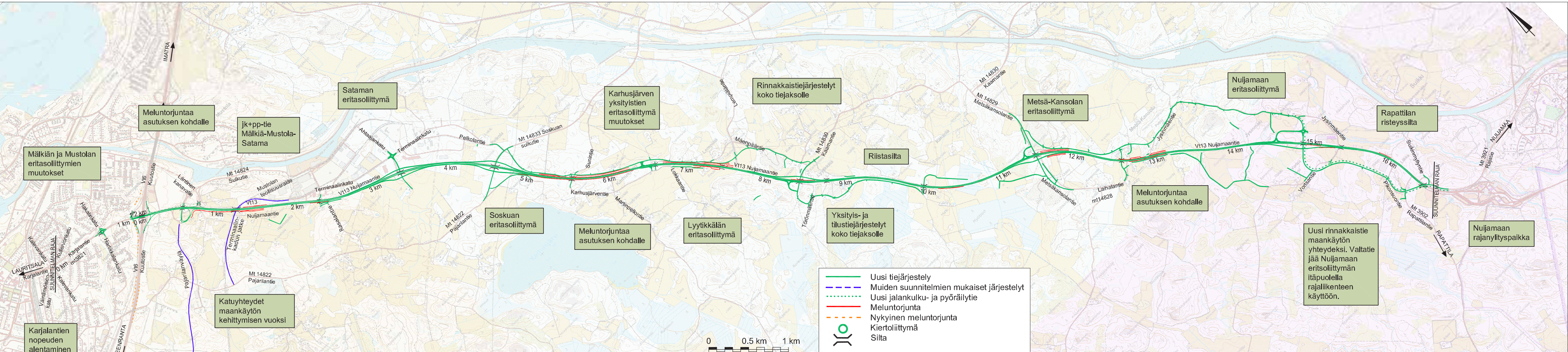


Maankäytön kehittyminen edellyttää valtatie nelikaistaistamista Mälkiän ja Satalan välillä. Havainnekuva Mustolan eritasoliittymästä Nuijamaan suuntaan.



Nuijamaan ja rajanylityspaikan välinen rinnakkaisite Rapattilan risteysliittymä on tärkeimpiä kehittämiskohteita. Havainnekuva Nuijamaan eritasoliittymästä raja-aseman suuntaan.

Ratkaisuehdotuksen periaatteet



Toteuttaminen vaiheittain tarpeiden perusteella

Hanke esitetään toteutettavaksi osavaiheittain kansainvälisen liikenteen ja maankäytön kysynnän kasvun mukaisesti. Liikenteen kehitykseen merkittävimmin vaikuttavat tekijät ovat rajaliikenne sekä Mustolan alueen maankäytön kehitys.

Palvelutasopuutteiden poistamisen sekä rakentamisen kustannustehokkuuden kannalta suositellaan lähtökohtaisesti toteuttamiskäytännön kevennettyä vaihtoehtoa 2, joka käsittää alla kuvatut kaksi ensimmäistä toteutusvaihetta. Mikäli vaihtoehtoa ei pystytä toteuttamaan lähivuosina, tulisi erityisesti liikenneturvallisuuden varmistamiseksi toteuttaa ensimmäisen vaiheen ratkaisu jo lähivuosina. Kolmannen vaiheen ratkaisulla varaudutaan voimakkaaseen liikenteen kasvuun.

Ensimmäisen vaiheen toteutuksella turvataan valtatieliikenteen sujuvuus ja turvallisuus, maankäytön lähiaikojen kehittyminen Mustolan ja Vortsan alueilla sekä raja-aseman toimivuus noin vuoteen 2020 asti. Päätömenpiteet

ovat Mälkiän eritasoliittymän liikenteen sujuvuuden turvaaminen liikennevalohajauksilla, nykyisten raskaan liikenteen odotuskaistojen poistaminen turvallisuussyistä, rinnakkaisiteiden rakentaminen Vortsasta Rapattilantien risteysliittymän kautta Rajatielle sekä Vortsan liittymän parantaminen. Kustannusarvio on noin 3,7 miljoonaa euroa.

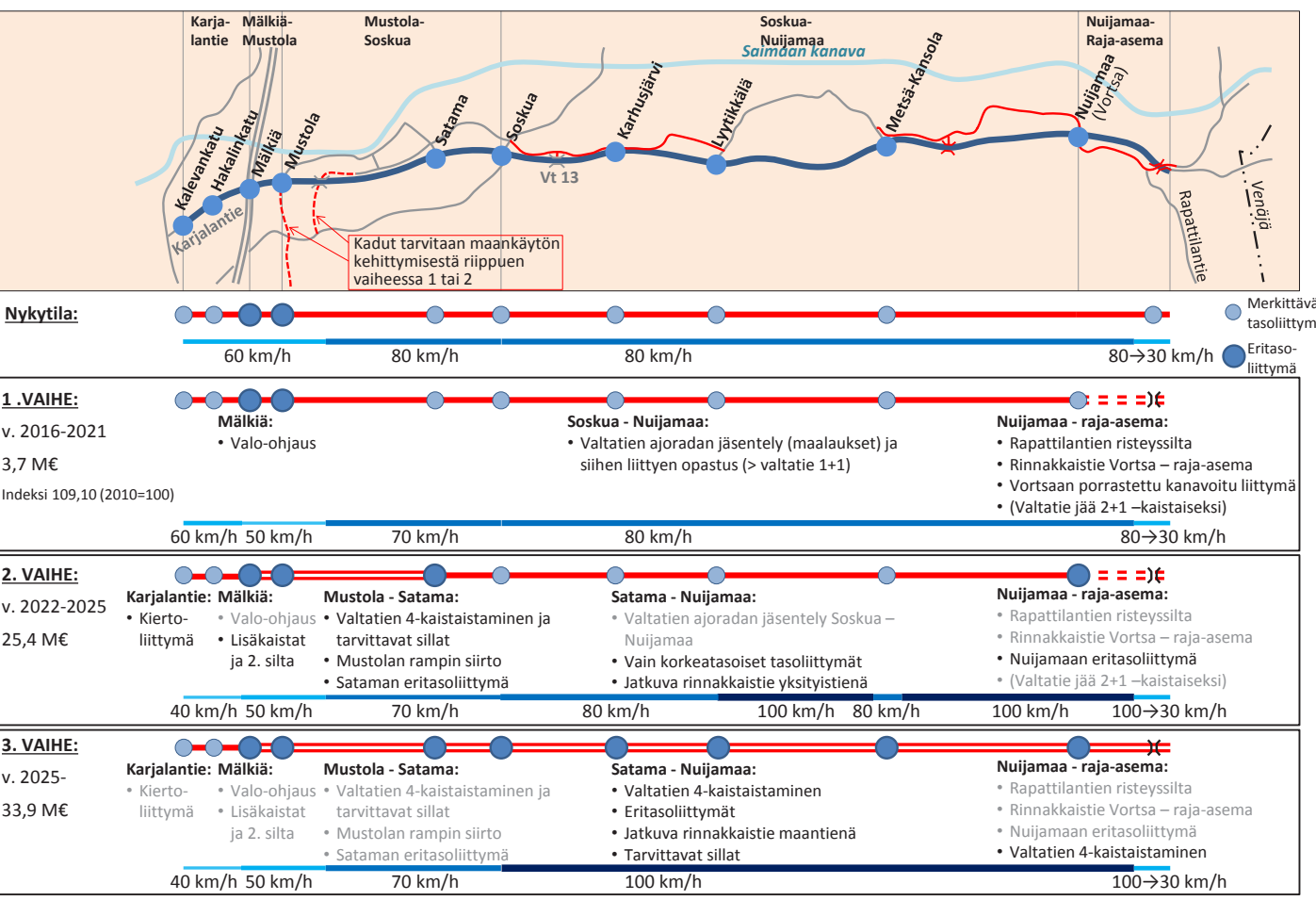
Toisen vaiheen toteutuksella mahdollistetaan maankäytön ja kansainvälisen liikenteen merkittävä kasvu. Päätömenpiteet ovat Karjalantien kiertoliittymä, Mälkiän eritasoliittymän liikenteen sujuvuuden turvaaminen kaista- ja liittymäjärjestelyillä, Mustolan eritasoliittymän eteläisen rampin siirto, Satalan eritasoliittymä rakentaminen, valtatie 4-kaistainen väylä Mälkiä – Satalan eritasoliittymä sekä Satalan eritasoliittymän ja Nuijamaan liittymän (Vortsan) välin parantaminen toteuttamalla yhteinen rinnakkaisite, neljä korkeataisoita tasoliittymää sekä poistamalla kaikki muut liittymät valtatieltä. Kustannusarvio on noin 25,4 miljoonaa euroa ja arvio-

tu rakentamisaikajako ajoittuu vuosille 2022–2025.

Kolmannen vaiheeseen sisältyy loput tavoitetilanteesta tarvittavista toimenpiteistä, joilla turvataan liikenteen hyvä palvelutaso ja turvallisuus. Ratkaisu mahdollistaa maankäytön toteutumisen osayleiskaavojen mukaisesti sekä rajaliikenteen voimakkaan kasvun. Päätömenpiteet ovat valtatie nelikaistaistaminen Satalan eritasoliittymästä raja-asemalle saakka sekä toisessa vaiheessa parannettujen tasoliittymien muuttaminen eritasoliittymiksi. Kustannusarvio on noin 33,9 miljoonaa euroa. Kolmannen vaiheen toimenpiteet tulevat ajankohtaisiksi tämän hetken käsityksen mukaan vuosien 2025–2030 jälkeen ja niiden tarve edellyttää myös Nuijamaan rajanylityspaikan toimivuuden nostoa sekä Nuijamaa–Viipuri-tieyhityksen rakentamista uuteen maastokäytävään.

Tarvittaessa eri toteutusvaiheiden toimenpiteitä voidaan toteuttaa myös pienempinä osakokonaisuuksina liikenteen tarpeiden edellyttämässä laajuudessa.

Vaiheittain toteuttamisen ehdotus.



Keskeisimmät vaikutukset kohdistuvat turvallisuuteen, kansainväliseen liikenteeseen ja maankäytön kehittämisen turvaamiseen sekä paikallisen liikkumisen olosuhteiden parantamiseen

Hankkeen toteuttaminen tukee valtatie 13 kehittämistä palvelutasoltaan yhtenäiseksi asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Yleissuunnitelmaratkaisun keskeisimpiä etuja ovat merkittävä liikenneturvallisuuden ja liikenteellisen sujuvuuden parantuminen. Nämä liikenteelliset vaikutukset heijastuvat tässä hankkeessa suoraan ympäristövaikutuksiin. Yleissuunnitelma tukee maakuntakaavassa ja yleiskaavoissa osoitettujen kaupan ja työpaikkojen alueiden toteutumista. Ne mahdollistavat myös Nuijamaan rajanylityspaikan toimintojen kehittämisen.

Keskeiset liikenteelliset vaikutukset kohdistuvat päätien autoliikenteen sujuvuuteen, matka-aikoihin sekä liikenneturvallisuuteen. Ruuhkautumisongelmat poistuvat koko tieosuudelta ja nopeusrajoitus voidaan nostaa Soskua–Nuijamaa-osuudella päätieverkon tavoitteiden mukaisesti 100 kilometriin tunnissa. Se lyhentää matka-aikoja henkilöliikenteen lisäksi myös kuljetuksilla. Tavoiteverkko turvaa myös liikenteen sujuvuuden ja poistaa ruuhkautumisongelmat.

Liikenneturvallisuus paranee huomattavasti. Henkilövahinko-onnettomuuksien ja liikennekuolemien määrä vähenee tavoitteiden mukaisesti noin puoleen nykyisestä. Vuosittain vältetään 2,7 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta ja kymmenessä vuodessa yksi liikennekuolema.

Sataman eritasoliittymä tukee maankäytön kehittämistä. Havainnekuva valtatie 6 suuntaan.



Valtatie 13 varteen toteutetaan tehokas meluntorjunta ja jatkuva rinnakkais-tiestö. Havainnekuva Akkamäen kohdalta Lappeenrannan suuntaan.

Hankkeen haitalliset ympäristövaikutukset ovat kokonaisuutena hyvin pieniä. Valtatietä parannetaan nykyisellä paikallaan, joten ympäristö ei muutu jatkossakaan merkittävästi. Luonnon monimuotoisuuteen kohdistuu kokonaisuutena vähäinen muutos. Valtatie parantaminen lisää tien estevaikutusta vähäisesti. Arvokkaisiin luontokohteisiin ei tunnistettu merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Maisemaan ja kulttuuriperintöön kohdistuu kokonaisuutena vain vähäinen muutos, jossa on myös myönteisiä puolia tieympäristön kohentumisen vuoksi. Ihmisten elinympäristö muuttuu. Yksittäisiin asuintaloihin kohdistuu haitallisia vaikutuksia asumisen viihtyvyyteen ja liikkumisyhteisyyksiin, mutta kokonaisuutena ympäris-

tö kohentuu. Liikkuminen vaikuttaa suoraan ihmisten elämän piiriin.

Kehitettävä yhtenäinen rinnakkaistie palvelee kokonaisuutena hyvin paikallista liikkumista, mutta levennettävä ja keskikajteella varustettava valtatie melusteineen lisää estevaikutusta niissä yksittäisissä tapauksissa, joissa ei ole kustannustehokasta järjestää valtatielle alikulkuyhteyttä. Meluntorjunnalla saadaan poistettua useita liikennemelun ongelma-alueita. Asukkaiden määrä yli 55 db:n liikennemelualueella vähenee noin 60 henkilöllä. Vesistövaikutukset ovat myönteisiä johtuen liikenneturvallisuuden parantumisesta ja onnettomuusriskin pienentymisestä.

Valtatie 13 nelikaistaistaminen ja eritasoliittymät parantavat liikenneturvallisuutta. Havainnekuva Metsä-Kansolan eritasoliittymästä Nuijamaan suuntaan.



Yleissuunnitelman käsittely ja toteuttaminen

Yleissuunnitelma on maantielain mukaan käsiteltävä suunnitelma, jonka Liikennevirasto hyväksyy. Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää yleissuunnitelmasta lausunnot Lappeenrannan kaupungilta ja muilta sidosryhmiltä. Yleissuunnitelma asetetaan kesän 2016 kuluessa yleisesti nähtäville Lappeenrannan kaupungissa 30 vuorokauden ajaksi, jolloin ne, joiden etua tai oikeutta suunnitelma koskee, voivat esittää suunnitelmasta mielipiteensä.

Hyväksymispäätöksessä päätetään valtatie 13 ja Karjalantien sekä valtatie läheisyyden maantieverkon parantamisen liikenteelliset ja tekniset periaateratkaisut ohjeeksi hankkeen jatkosuunnittelulle. Niistä ei voi oleellisesti poiketa tiesuunnitelmaa laadittaessa. Hyväksymispäätös edellyttää, että yleissuunnitelma on yhdenmukainen alueen oikeusvaikutteisten maakunta- ja yleiskaavojen kanssa. Hyväksymispäätös mahdollistaa myös hankkeen jatkosuunnittelun.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen lähiajan tavoitteena on parantaa tieosuuden yleistä liikenneturvallisuutta ja toiminnallista sujuvuutta poistamalla vuoteen

2017 mennessä Soskuan ja Vortsan väliset raskaan liikenteen odotuskais-tat. Hankkeen laajempi toteuttaminen ei sisälly tällä hetkellä Liikenneviraston toteuttamisohjelmiin. Tämän hetken käsityksen mukaan hankkeeseen liittyvien suurempien toteuttamiskokonaisuuksien rakentaminen alkaa mahdollisesta EU-rahoituksesta riippuen aikaisintaan vuoden 2020 jälkeen. Etenkin länsiosan, Mälkiä–Satama-välin, toimenpiteiden rakentaminen riippuu alueen maankäytön kehittymisestä. Jos alueelle kaavaillut kauppakeskukset lähtevät vuodesta 2017 alkaen rakentumaan, se vaatii jatkossa valtatie parantamisen lisäksi kaduverkon, Pajarilanväylä ja Terminaalikadun jatke, aikaisempaa tai samanaikaista rakentamista.

Mahdollinen kansainvälisen liikenteen kasvu edellyttää myös Nuijamaan raja-asemalta Viipuriin johtavan tieyhteyden parantamista Venäjän puolella. Nykyisin Nuijamaan ja Viipurin välisenä ainoana pääliikenneväylänä toimii Saimaan kanavan vuokra-alueen huoltotieyhteys. Kapeaa ja mutkaista huoltotieosuutta on korjattu EU-rahoituksella vuonna 2014 tiettyjen vauriokohtien ja päällysteen

sekä vuonna 2015 tiekaiteiden osalta. Vuosina 2016–2017 uusitaan mahdollisesti vielä tieyhteyden viitoitusrakenteet. Linjaukseltaan, tie- ja siltarakenteiltaan puutteellinen sekä erityisesti liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta heikko tieyhteys ei voi kuitenkaan toimia liikenteen kasvaessa alueen tieverkon pääväylänä. Nykyinen huoltotie tulee korvata uudella tieyhteydellä, joka sijoittuu alueen kaavavarauksen mukaisesti kokonaan kanavan vuokra-alueen ulkopuolelle.

Saimaan kanavan nykyisen huoltotieyhteyden korvaavan uuden tieyhteyden alustava suunnittelu on alkamassa EU:n Pohjoisen ulottuvuuden rahaston myöntämän määrärahan turvin. Suunnittelu-työn teettämisestä vastaa Leningradin alueen tiekomitea. Alustava tiesuunnitelma valmistunee vuoden 2017 alussa, minkä jälkeen tehdään päätökset varsinaisen tiesuunnitelman laadinnan jatkorahoituksesta ja alustavasta toteutusai-kataulusta. Venäjän puolen rakennustoi-met tulisi alustavasti ajoittaa siten, että ne olisivat käynnissä ennen tai viimeistään samanaikaisesti Suomen puoleisen valtatieosuuden parantamisen kanssa.

Rapattilan risteysilta toimii porttina Suomeen ja rajanylityspaikalle.



Lisätietoja

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Salpausselänkatu 22, 45100 KOUVOLA
Hannu Moilanen, puh. 0295 029 191
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

Konsultti:
Sito Oy
Tuulikuja 2, 02100 ESPOO
Matti Romppanen, puh. 020 747 6740
etunimi.sukunimi@sito.fi

Hankkeen Internet-sivut:
<https://www.ely-keskus.fi/web/ely/kaakkois-suomi-vt-13-lappeenranta-nuijamaa>

www.ely-keskus.fi