

**Valtatie 13 raskaan liikenteen odotuskaistan rakentaminen välille Mustola – Metsäkansola, Lappeenranta**

**Tiesuunnitelmaselostus**

**Tiehallinto**  
Kaakkois-Suomen tiepiiri

Kouvola 2009

## TIESUUNNITELMASELOSTUS

### SISÄLTÖ

1	HANKKEEN LÄHTÖTIEDOT JA PERUSTELUT .....	3
1.1	Suunnittelukohde ja tieverkko .....	3
1.2	Ongelmat ja erityispiirteet .....	3
1.3	Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset .....	3
1.4	Maankäyttö ja ympäristö .....	4
2	TIESUUNNITELMAN ESITTELY .....	4
2.1	Tavoitteet .....	4
2.2	Teiden hallinnolliset järjestelyt .....	5
2.3	Liikennejärjestelyt .....	5
2.4	Teiden mitoitus ja tekniset ratkaisut .....	5
2.5	Läjitysalueet .....	6
2.6	Ympäristö .....	6
2.7	Tievalaistus .....	7
2.8	Sillat .....	7
3	SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET .....	7
3.1	Vaikutukset liikenteeseen ja turvallisuuteen .....	7
3.2	Vaikutukset maankäyttöön ja ympäristöön .....	8
3.3	Lunastettavat alueet .....	8
3.4	Kustannukset ja kustannusjako .....	8
4	JATKOTOIMENPITEET .....	8
4.1	Ehdotus suunnitelman hyväksymiseksi .....	8
4.2	Jatkotoimenpiteet .....	11
5	SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHDYSHENKILÖT .....	11

## 1 HANKKEEN LÄHTÖTIEDOT JA PERUSTELUT

### 1.1 Suunnittelukohde ja tieverkko

Valtatie 13 yhteysväli Lappeenranta – Nuijamaa on osa Suomen poikittaista tieyhteyttä Venäjän rajalle. Sitä käyttää Suomen ja Venäjän välisen liikenteen ja tavarankuljetuksien lisäksi seudullinen ja paikallinen liikenne. Suunnittelukohde sijaitsee Lappeenrannan kaupungin alueella alkaen Karhusjärveltä maantien 14822 liittymän kohdalta päättyen Metsäkansolaan maantien 14829 liittymään. Suunnittelualan pituus on noin 6,5 kilometriä.

Suunnittelukohteen tieosoite on vt 13, tieosa 240 / 0 – 241 / 0. Suunnittelualueella ajoradan leveys on 7 metriä ja tien leveys 8 metriä. Päälysteluokka on AB. Nuijamaalle toteutettu rajanylityspaikka otettiin käyttöön kesällä 2006. Uuden rajanylityspaikan yhteydessä rakennettiin valtatielle 13 raskaan liikenteen lisäkaista noin 5 kilometrin matkalle Metsäkansolan maantien ja Nuijamaan rajanylityspaikan raskaan liikenteen odotusalueiden väliselle osuudelle. Tällä rakennetulla tieosuudella tien poikkileikkaus on 12,5/10,5 metriä.

### 1.2 Ongelmat ja erityispiirteet

Tieosuudella ei ole kapasiteetista johtuvia sujuvuusongelmia. Palvelutaso- ja sujuvuusongelmia syntyy kuitenkin, kun rajan ylittävä liikenne ruuhkautuu. Nuijamaan rajanylityspaikalle muodostuvat rekkajonot aiheuttavat ongelmia muulle liikenteelle sekä haittoja tien varren ympäristölle ja asutukselle. Etenkin nykyisen tien kapeus muodostaa liikenneturvallisuusriskin rekkajonojen aikana toisensa kohtaavalle muulle liikenteelle, koska ajoradalle ei mahdu kolmea ajoneuvoa rinnakkain.

Viime vuosien aikana rekkajonot ovat pidentyneet ja yleistyneet. Jonot ovat olleet pisimmillään liki 30 kilometrin pituisia ulottuen valtatielle 6 saakka. Tilapäisiä rekkojen pysäköimisalueita on jouduttu tekemään ajoittain myös valtatie 6 leveäpientareisille osuuksille. Lisäksi tien kantavuus on heikentynyt raskaan liikenteen kuormituksen seurauksena.

Tiellä on suunnittelualueella 80 km/h nopeusrajoitus. Suunnittelukohteen keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL 2008) oli noin 3600 ajoneuvoa, josta raskaita ajoneuvoja oli 920 eli noin 26 %. Kesäkuukausina keskimääräinen vuorokausiliikenne ei ollut suurempi. Nuijamaan rajan ylittäneiden KLV-2007 oli 2440 ajoneuvoa, joista raskaita 780 eli noin 32 %.

Valtatien suunnittelualueeseen kuuluvalla tieosuudella tapahtui 22 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta viimeisten viiden vuoden aikana (2004 – 2008). Onnettomuuksista neljä johti loukkaantumisiin. Yhtään kuolemaan johtavaa onnettomuutta ei ollut.

### 1.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset

Kaakkois-Suomen tiepiiri on teettänyt vuonna 2002 Valtatie 13 Lappeenranta – Nuijamaa yhteysvälin kehittämisselvityksen sekä Valtatie 13 Mustola

– Suikinsilta välin toimenpideselvityksen, joka käsittää nykyisen suunnittelualueen sekä jo rakennetun raskaan liikenteen kaistan.

Valtatielle 13 on tehty tiesuunnitelma Valtatien 13 parantaminen välillä Metsäkansolan paikallistie 14829 – Suikinsilta, josta on annettu hyväksymispäätös 14.1.2004. Tämän mukaan on rakennettu nykyinen raskaan liikenteen odotuskaista.

Joulukuussa 2007 on tehty esiselvitys Valtatien 13 rekkajono-ongelmien lieventäminen välillä Lappeenranta – Nuijamaa. Kaakkois-Suomen tiepiiri on tehnyt hankkeesta toimenpidepäätöksen 11.7.2008. Tässä suunnitelmassa esitetyt periaateratkaisut ovat em. esiselvityksen mukaiset.

## 1.4 Maankäyttö ja ympäristö

Suunnittelualue sijaitsee Etelä-Karjalan seutukaava-alueella. Seutukaavat on vahvistettu vuonna 1979, 1987 ja 1988. Vaihekaavat korvaava seutukaava on hyväksytty vuonna 1997 ja vahvistettu ympäristöministeriössä vuonna 2001. Maakuntakaavan laatiminen on aloitettu vuonna 2004. Kaavan alustavissa tavoitteissa on esitetty valtatie 13 Lappeenranta – Nuijamaan kehittäminen rajaliikenneyhteytenä.

Mustolan ja Karhusjärven alueet sijoittuvat voimassa olevaan Lappeenrannan keskustaajaman yleiskaavaan. Kaavan mukaan Mustolan alue muodostuu keskeiseksi työpaikkarakentamisen kasvusuunnaksi.

Suunnittelualueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa ja se sijaitsee pääosin maa- ja metsätalousalueella.

Suunnittelukohteeseen on tehty luontoselvitys eikä suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä ole tiedossa uhanalaisia / suojeltuja kasvi- tai eläimiä. Alueella ei myöskään ole luonnonsuojelun alueita tai kulttuurihistoriallisia kohteita.

Suunnittelualueella on kaksi III-luokan pohjavesialuetta:

- tieosoite 240/3141 – 240/4741
- tieosoite 240/6424 – 241/504

Suunnittelukohteeseen on tehty myös meluselvitys. Meluselvityksessä on määritetty tieliikenteen aiheuttamat keskiäänitasot nyky- ja ennustetilanteessa sekä ilman raskaan liikenteen odotuskaistaa että kaistalla. Suunnittelualueella tiemelulle alistuu nyky- ja ennustetilanteessa kahdeksan asuinrakennusta, joista kolme on yli 60 dB alueella.

## 2 TIESUUNNITELMAN ESITTELY

### 2.1 Tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on parantaa valtatie 13 liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Suunnitteluratkaisuilla pyritään poistamaan rekkajonojen aiheuttamia ongelmia ja parantamaan tien kantavuutta. Lisäksi yksityistien

liittymien järjestelyillä ja uusilla alikuluilla parannetaan paikallisen ja kevyen liikenteen turvallisuutta. Parannustoimenpiteet pyritään toteuttamaan niin että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa olemassa olevalle asu- tukselle, maankäytölle sekä hankekohteen ympäristölle.

## 2.2 Teiden hallinnolliset järjestelyt

Tiesuunnitelmassa ei esitetä tieverkolle hallinnollisia muutoksia. Syrjään jäävät vähäiset yksityistieosuudet puretaan ja maisemoidaan rakentamisen yhteydessä.

## 2.3 Liikennejärjestelyt

Raskaan liikenteen odotuskaista on suunniteltu rakennettavaksi valtatie- n oikealle puolelle kulkusuunnassa Nuijamaan suuntaan. Kaista sijoittuu Kar- husjärven maantien 14822 ja Metsäkansolan maantien 14829 liittymien välil- le. Suunniteltujen kaistojen yhteenlaskettu pituus on 5,9 kilometriä. Kaistoi- hin tulee kaksi muutaman sadan metrin katkosta. Näköyhteys kaistojen välil- lä kuitenkin säilyy. Kaista jatkuu yhtenäisenä säilytettävien yksityistieliittymi- en yli ja bussipysäkit sijoittuvat kaistalle. Liikennöinti ruuhkatilanteissa näissä kohdilla varmistetaan pysähtymiskielloilla.

Tiesuunnitelmassa esitetään yksityistie- ja maatalousliittymät. Suunnitelman alkuosassa on yksityisten teiden liittymien määrää kaistojen puolella harven- nettu liikenneturvallisuussyistä. Tälle osuudelle on myös suunniteltu kaksi alikulkukäytävää, joita voi kevyenliikenteen lisäksi käyttää myös matalat ajo- neuvot. Alikulkukäytävien kulkukorkeus on 2,8 metriä. Alikulkukäytävät on esitetty suunnitelmakartoilla T2-1 ja T2-2. Neljä yksityisten teiden liittymää suljetaan ja korvaavat yhteydet järjestetään säilytettävien liittymien sekä ra- kennettävien alikulkukäytävien kautta. Korkeille ajoneuvoille on myös järjes- tetty kulku säilytettävän liittymän kautta. Kahden yksityistien linjausta on hie- man muutettu, jotta odotuskaista saadaan mahtumaan rakenteellisesti ja uuden alikulun tien pituuskaltevuus tulee hyväksyttäväksi.

Katkaistujen liittymien läheisyydessä oleville bussipysäkeille on suunniteltu kevyen liikenteen yhteydet.

Odotuskaistan rakentamista varten lunastetaan tiealue, joka ulottuu 1 – 4 metrin etäisyydelle ojan tai, missä ojaa ei ole, tieluiskan tai -leikkauksen ul- koreunasta.

## 2.4 Teiden mitoitus ja tekniset ratkaisut

### Teiden poikkileikkaukset

Valtatien 13 peruspoikkileikkaus nykytilanteessa on 8/7, jossa ajokaistan leveys on 3,5 metriä ja päällysteenä asfalttibetoni (AB). Odotuskaistojen ko- dilla peruspoikkileikkaukseksi on suunniteltu 12.5/10.5, jossa ajokaistan le- veys on 3,5 metriä. Lisäksi odotuskaistan ja päällysteen reunan välillä on metrin piennar. Mitoitusnopeutena käytetään 80 km/h. Valtatie 13 päällyste- tään suunnittelualueella SMA päällysteellä koko leveydeltään mukaan lukien

leventämättömät osuudet. Kanavoidulla loppuosuudella päällystetään vain odotuskaista.

Kevyen liikenteen väylien J1 ja J2 leveys on 3,0 metriä, päällysteen (AB) leveys 2,5 metriä.

Uusien rakennettavien yksityistieosuuksien leveys vaihtelee 4 – 6 metriin. Päällyste niissä on sorapäällyste, lukuun ottamatta valtatie alittavia teitä Y7 ja Y10, joissa päällyste on pehmeä asfalttibetoni (PAB).

### **Kuivatus**

Valtatie 13 on suunniteltu kuivatettavaksi sivuojin nykyisiin laskuojiin. Alikulkukäytävien kuivatus hoidetaan pumppaamoilla.

### **Johto- ja laitesiirot**

Suunnittelualueella on TeliaSonera Oyj:n johtoja ja kaapeleita sekä Lappeenrannan energian sähköjohtoja. Odotuskaistan rakentaminen aiheuttaa johtojen ja kaapeleiden siirto- ja suojaustarpeita. Lisäksi alikulkujen kohdilta joudutaan mahdollisesti siirtämään valtatie valaistustolppia. Paalulla 5315 joudutaan siirtämään liikenteenohjauslaitetta. Tarvittavat laitesiirot suunnitellaan laitteiden omistajien toimesta. Laitteiden omistajien lausuntoja on esitetty suunnitelma-asiakirjassa A9.

## **2.5 Läjitysalueet**

Leikkausmassat pyritään käyttämään käyttökelpoisilta osiltaan hyväksi hankkeen penkereissä, luiskatäydyksissä ja melusuojuuksissa. Suunnitelmassa ei ole esitetty varattavaksi erillisiä läjitysalueita, koska toteutusajan kohtana tilanne on saattanut muuttua.

## **2.6 Ympäristö**

Tieympäristön kannalta tärkeintä on sovittaa esitetyt toimenpiteet mahdollisimman hienovaraisesti olevaan maastoon ja maisemaan. Ympäristöä muuttavat toimenpiteet ovat käytännössä vähäiset ja sijoittuvat lähinnä rakentamattomalle alueelle. Purettavaksi esitettyjä rakennuksia tai laitteita ei ole.

Puustoa joudutaan poistamaan jonkun verran odotuskaistan puolelta niistä kohdin, joissa metsän reuna on lähellä tietä. Lisäksi puustoa poistetaan yksityisteiden uusien linjausten kohdalta. Kevyen liikenteen väylien osalta puustoa poistetaan J1:n kohdalta.

Keskeisenä kohteena ympäristön hoidon osalta on valtatie 13 alittavat alikulkukäytävät.

Melualueella tai sen rajalla sijaitsee kahdeksan yksittäistä asuinrakennusta. Melualueen raja ( 55dB ) on merkitty suunnitelmakartoille. Melusuojuuksia voitaisiin toteuttaa hankkeen ylijäämämassoilla, mutta rakennuksien sijaitessa pääasiassa tietä huomattavasti korkeammalla tulisi meluvälleista massiivisia ja varsinkin hankkeen alussa niiden vuoksi jouduttaisiin poistamaan olemassa olevaa suoja puustoa ja siirtämään yksityisteitä.

Melusuojaustoimenpiteinä esitetään rakennettavaksi meluvalli valtatieen varteen noin paalulle 2500 tien lähellä olevan asuinrakennuksen suojaksi. Asuinrakennus sijaitsee 60dB:n alueella ja asiasta on neuvoteltu maanomistajan kanssa.

## 2.7 Tievalaistus

Tievalaistuksesta on suunnitelma-alueelle tehty erillinen suunnitelma ja valaistus on toteutettu vuoden 2009 keväällä. Valaistus sijaitsee paalutussuunnassa tien vasemmalla puolella.

## 2.8 Sillat

Valtatien 13 alittavista alikulkukäytävistä on tiesuunnitelmaan liitetty erilliset siltojen yleispiirustukset, joissa on esitetty niiden liikennetekniset mitat.

**S1, Akkamäen alikulkukäytävä** on valtatielle 13 tuleva ajoneuvo- sekä kevyen liikenteen alikulkukäytävä, jolla parannetaan valtatie 13 liikenneturvallisuutta odotuskaistan kohdalla sekä helpotetaan kevyen liikenteen kulkua valtatieen toiselle puolelle. Sillan tyypiksi on suunniteltu teräksinen holvisilta, jossa on betoninen alaosa ja sen vapaa aukko B \* H on 4,6 m \* 2,8 m. Sillan hyötyleveys valtatiellä on 12,75 metriä. Siltapaikan kuivatus hoidetaan pumppaamalla ja muutoin normaalein sivu- ja laskuojin.

**S2, Karhusjärven alikulkukäytävä** on valtatielle 13 tuleva ajoneuvo- sekä kevyen liikenteen alikulkukäytävä, jolla parannetaan valtatie 13 liikenneturvallisuutta odotuskaistan kohdalla sekä helpotetaan kevyen liikenteen kulkua valtatieen toiselle puolelle. Sillan tyypiksi on suunniteltu teräksinen holvisilta, jossa on betoninen alaosa ja sen vapaa aukko B \* H on 4,6 m \* 2,8 m. Sillan hyötyleveys valtatiellä on 12,75 metriä. Siltapaikan kuivatus hoidetaan pumppaamalla ja muutoin normaalein sivu- ja laskuojin.

Alikulkukäytävien rakentamisen ajaksi valtatieen liikenne ohjataan kiertoteille. Kiertoteitä varten on varattu lisäaluetta, joka on esitetty suunnitelmakartoilla.

## 3 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

### 3.1 Vaikutukset liikenteeseen ja turvallisuuteen

Rakennettava raskaan liikenteen odotuskaista leventää nykyistä kapeaa valtatieitä. Raskaat ajoneuvot ohjataan käyttämään omaa kaistaa, mikä parantaa valtatieen liikennöitävyyttä. Lisäksi ruuhkatilanteissa raskaat ajoneuvot eivät ruuhkauta varsinaista ajokaistaa vaan voivat odottaa omalla kaistallaan. Harvennettavat yksityisteiden liittymät sekä uudet alikulkukäytävät parantavat paikallisten asukkaiden liikenneturvallisuutta ja helpottavat valtatieen ylitystä.

### 3.2 Vaikutukset maankäyttöön ja ympäristöön

Mustolan ja Karhusjärven alueet sijoittuvat voimassa olevaan Lappeenrannan keskustaaajaman yleiskaavaan. Pääosin suunnittelualue sijaitsee kuitenkin maa- ja metsätalousalueella. Alueiden käyttö ja yhdyskuntarakenne säilyvät nykytilanteen mukaisina.

Vaikutukset maisemakuvaan, lähiympäristön laatuun, luontoon sekä esi- ja kulttuurihistoriaan on arvioitu olemassa olevien selvitysten, nykytilanteen analyysin ja maastokäynnin avulla.

Suunniteltujen toimenpiteiden vaikutukset maisemaan ja ympäristöön ovat vähäiset. Odotuskaistojen kohdalla tie levenee toiselle puolelle ja avartaa tiemaisemaa. Tietyön ajaksi rakennetaan kiertotiet molempien alikulkujen kohdille. Tien poikkileikkauksen levennyksellä ajonopeudet hieman suurentuvat, jolloin polttoaineen kulutuksen lisääntyessä myös ympäristöhaitat kasvavat pakokaasupäästöjen hieman lisääntyessä. Tehdyn meluselvityksen perusteella liikennemelu ei juurikaan lisäänty odotuskaistan johdosta. Odotuskaistan puoleisella alueella melualue hieman laajenee mutta toisella puolella melualue päin vaistoin supistuu, koska raskas liikenne siirtyy hieman kauemmaksi.

Raskaan liikenteen odotuskaista vaikuttaa tiealueen rajaukseen ja aiheuttaa nykyisten laitteiden siirto- ja suojaustarpeita.

### 3.3 Lunastettavat alueet

Tiealue lunastetaan suunnittelualueella lopullisen tierakenteen vaatimassa laajuudessa. Haltuunottoalueen ohjeellinen raja on esitetty suunnitelmakartoilla.

### 3.4 Kustannukset ja kustannusjako

Hankkeen kokonaiskustannukset ovat 4,6 M€, josta rakennuskustannukset ovat 4,54 M€ (Mr-ind. 145,0 v. 2000=100). Lunastus- ja korvauskustannuksiksi on arvioitu 60 000 €

Hankkeen kustannuksista vastaa pääosin Tiehallinto.

Johtojen sekä laitteiden siirto- tai suojausjärjestelyjä ja niistä aiheutuvia kustannuksia koskeva kirjeenvaihto on esitetty tiesuunnitelman asiakirjassa A9.

Hankkeen kustannusarvio on esitetty suunnitelman asiakirjassa B1.

## 4 JATKOTOIMENPITEET

### 4.1 Ehdotus suunnitelman hyväksymiseksi

Tiepiiri ehdottaa suunnitelmassa esitetyt yleiset tiet hyväksyttäväksi pääpiirustusten mukaisesti (osa C).



**Valtatie 13 raskaan liikenteen odotuskaistan rakentaminen välille  
Mustola – Metsäkansola, Lappeenranta  
Tiesuunnitelmaselostus**

31.08.2009  
9(11)

**Valtatie 13**

Tien nimi ja numero	Paaluväli	Pituus/km	Poikkileikkaus/ päällyste
VT 13	0 -240	0,240	8 /7 SMA nykyinen
VT 13	240 -2260	2,020	12,5 /10,5 SMA Levennys
VT 13	2260 -2590	0,330	8 /7 SMA nykyinen
VT 13	2590 -3870	1,280	12,5 /10,5 SMA Levennys
VT 13	3870 -4070	0,200	8 /7 SMA nykyinen
VT 13	4070 -6420	2,350	12,5 /10,5 SMA Levennys
VT 13	6420 -6675	0,255	12,5 /10,5 Levennys

Tiesuunnitelma ulottuu paaluvälillä 6420 – 6675 Metsäkansolan liittymäalueelle. Sen kanavointi on toteutettu 14.1.2004 hyväksytyin tiesuunnitelman Valtatien 13 parantaminen välillä Metsäkansolan paikallistie 14829 – Suikin-silta, Lappeenranta mukaisesti. Hyväksymispäätöksen numero on 495/2003/20/2

**Valtatiehen 13 kuuluvina kevyen liikenteen väylät**

Tien nimi ja numero	Paaluväli	Pituus/km	Poikkileikkaus/ päällyste
J1	0 - 49	0,049	3,0/2,5 AB
J2	0 - 43	0,043	3,0/2,5 AB

Valtatiellä suoja-alueen laajuus on 30 metriä ajoradan keskiviivasta.

**Tien tekemisen ajaksi perustettavat oikeudet**

**Kiertotiet**

Akkamäen alikulkukäytävän rakentamisen ajaksi perustetaan oikeus kiertotielle piirustuksen T2-1 mukaisesti.

Karhusjärven alikulkukäytävän rakentamisen ajaksi perustetaan oikeus kiertotielle piirustuksen T2-2 mukaisesti.

**Rasiteoikeus laskuojan pitämiseen**

Laskuojan nro	Sijainti Vt 13 pl	Pituus m	Piirustus nro
Laskuoja 1	740 Vas	155	T2-1
Laskuoja 2	2690 Vas+oik	152	T2-2
Laskuoja 3	5530 Vas+oik	88	T2-4

Valtatie 13 raskaan liikenteen odotuskaistan rakentaminen välille  
Mustola – Metsäkansola, Lappeenranta  
Tiesuunnitelmaselostus

31.08.2009  
10(11)

**Yksityisten teiden liittymät järjestelyineen:**

Liittymän ja yksityisen tien						
paalu	suunta	tunnus	liit.tyyppi	pituus (m)	leveys (m)	Huom.
<b>VT 13</b>						
120	vas	Y1	LA-III		nyk.	Pelkolantie
241	oik	Y2	LA-III		nyk.	
412	vas	Y5	LA-III		nyk.	Hanskantie
665	vas	Y6	LA-III		nyk.	
1264	oik	Y8	LA-III		nyk.	Martinpellontie
1275	vas	Y9	LA-III		nyk.	
1769	vas	Y11	LT-b	70	nyk.	Parantaminen
2416	vas	Y13	LA-III		nyk.	
2424	oik	Y14	LA-III		nyk.	
2829	vas	Y15	LA-I		nyk.	
3670	oik	Y16	LA-III	186	nyk.	Parantaminen Törömäentie
4056	oik	Y17	LA-III		nyk.	
4824	vas	Y18	LA-III		nyk.	
5136	oik	Y19	LA-III		nyk.	Hurtantie

**Muut rakennettavat ja parannettavat yksityiset tiet:**

Liittymän ja yksityisen tien					
paalu	suunta	tunnus	pituus (m)	leveys (m)	Huom.
Y2 pl 56	vas	Y3	184	4,0 SR	
Y1 pl 32	oik	Y4	616	4,0 SR	nykyinen
Y4 pl 620	oik	Y7	184	4,5 PAB	
Y12 pl 52	oik	Y10	93	4,5 PAB	
Y11 pl 43	oik	Y12	156	5,5 SR	

**Katkaistavat yksityisten teiden liittymät**

Katkaistava liittymä			Korvaava yhteys	
<b>VT13</b>				
pl. 410	oik	Y3	Y2	kautta
pl. 670	oik	Y7	Alikulku +Y4,Y6 Y8	kautta korkeat ajoneuvot
pl. 1769	oik	Y10	Alikulku +Y12,Y11 Y8	kautta korkeat ajoneuvot
pl. 2012	oik	Y20	Y10/Y12 ja Y11 Y8	kautta korkeat ajoneuvot

Tiepiiri esittää, että päätöksellä kielletään liittämästä valtatiehen 13 paaluvälille 0 – 6675 muita yksityisteiden liittymiä. Maatalousliittymät on esitetty suunnitelmakartoilla. Niistä ei päätetä tiesuunnitelmassa.

## 4.2 Jatkotoimenpiteet

Suunnittelua jatketaan rakennussuunnitelman laatimisella. Hankeen toteutusajankohdasta ei ole vielä päätöksiä.

## 5 SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHDYSHENKILÖT

Tiesuunnitelma on laadittu Kaakkois-Suomen tiepiirin toimeksiannosta.

Hankkeen tilaajana on toiminut projektipäällikkö Hannu Heinikainen (p. 0204 22 6208) Kauppamiehenkatu 4, 45100 KOUVOLA.

Suunnittelutyö on tehty Destian Oy:n Infrasuunnittelun Kouvolan toimistossa, jossa työstä on vastannut projektipäällikkönä ins. Hannu Tukiainen (p. 0400 326 993) os. Kauppamiehenkatu 4, 45100 KOUVOLA ja suunnittelijana on toiminut Pauli Pietiläinen.

Suunnittelua on ohjannut hankeryhmä, jossa on ollut edustajat Kaakkois-Suomen tiepiiristä, Lappeenrannan kaupungilta, Rajavartiolaitokselta, Tullilaitokselta, Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselta ja Destia Oy:stä.

Hankkeesta on pidetty yksi yleisötilaisuus 2.6.2009 Lappeenrannan kaupungintalolla. Hankkeeseen kävi perehtymässä 10 henkilöä.

Kouvolassa 31. elokuuta 2009

Destia Oy  
Kouvolan toimisto

Projektipäällikkö

Hannu Tukiainen

Tiehallinto  
Kaakkois-Suomen tiepiiri

Projektipäällikkö

Hannu Heinikainen