

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Valtatien 6 parantaminen nelikaistaisena tienä välillä Lappeenranta – Imatra Ympäristövaikutusten arviointi ja alustava yleissuunnitelma

TIIVISTELMÄ

Kouvola 2002



HANKKEEN TAUSTA JA TARKOITUS

Valtatien 6 välin Lappeenranta-Imatra parantamisesta on vuonna 1992 tehty toimenpidepäättös, jonka mukaan tie varaudutaan rakentamaan vaiheittain moottoritieksi. Viime vuosina tapahtunut pääteiden uusien poikkileikkaustyyppien kehittäminen on tuonut vaihtoehtoja myös tämän välin parantamiseen. Vuonna 2000 valmistuneessa nykyisen tien kehittämissuunnitelmassa esitettiin tien parantamista nykyisellä paikallaan nelikaistaisena, kaksiajorataisena sekaliikennetienä. Suunnittelua on jatkettu tältä pohjalta. Uudet vaihtoehtot ovat selvästi moottoritietä halvempia, mutta siitä huolimatta niillä saavutetaan tavoitteiden mukainen liikenneturvallisuus ja liikennöitävyys. Valtatien parantaminen nykyisellä paikallaan on myös useimpien ympäristötekijöiden kannalta edullisempi kuin moottoritievaihtoehto.

Lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ja alustavan yleissuunnitelman laatiminen käynnistyi toukokuussa 2001 ja valmistui toukokuussa 2002. Suunnittelualueena oli valtatie 6 Lappeenrannan ja Imatran välillä. Noin 44 km:n mittainen osuus alkoi Lappeenrannan länsipuolelta Kärjen kylästä ja päättyi Imatralle Mansikkalan eritasoliittymään. Suunnittelualueeseen kuuluivat myös valtatiehen välittömästi liittyvät muut yleiset tiet ja tiejärjestelyt. Hanke sijaitsee Lappeenrannan, Joutsenon ja Imatran kuntien alueella.

Nykyinen valtatie on pääosin yksiajoratainen sekaliikennetie. Lappeenrannan kohdalla on noin 2,5 km:n pituinen kaksiajorataisen osuus. Keskimääräinen vuorokausiliikenne on paikoitellen noin 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus arkipäivisin on noin 13,5 %. Liikenne ruuhkautuu erityisesti Saimaan kanavan kohdalla, valtateiden 6 ja 13 liittymässä sekä Selkähärjun ja Mattilan eritasoliittymien välillä.

Valtatien suunnittelualueella kuolemanriski on noin 3-kertainen muihin Suomen vilkkaisiin pääteihin verrattuna. Yleisin onnettomuustyyppi on kohtaamisonnettomuudet, joista yli puolet on ollut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Tiejaksolla tapahtuu myös runsaasti eläinonnettomuuksia. Hirvieläinten suosimia valtatieen ylityskohtia on mm. valtatie 13 liittymän länsipuolella, Muukon ja Ahvenlammen eritasoliittymien välillä sekä Joutsenon ja Korvenkylän välillä. Nykyisellä tiellä ei ole riista-aitoja.

Tie sijaitsee ensimmäisen Salpausselän suuntaisesti ja on suurimman osan matkasta harjulla. Ensimmäisen ja toisen luokan pohjavesialueita on tien kohdalla useita. Nykyisellä tiellä ei ole pohjavesisuojausta. Valtatie 6 on jo nykytilanteessa suunnittelualueen pääasiallinen melunlähde. Erityisesti Lappeenrannan, Joutsenon ja Imatran keskustaajamien koh-

dalla on melusuojaustarpeita. Nykytilanteessa valtatie melualueella (yli 55 dB) asuu noin 500 ihmistä.

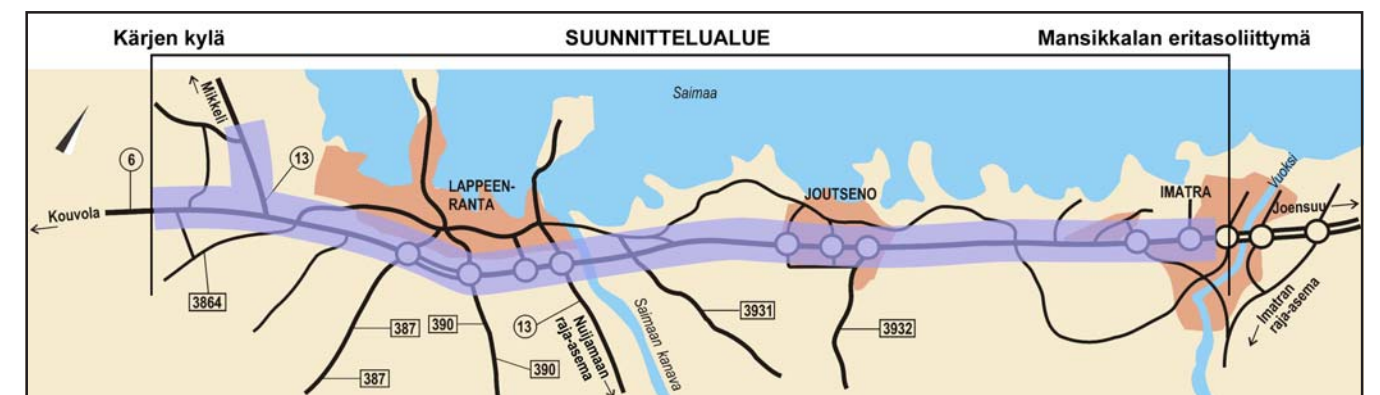
Hankkeen tavoitteet

Valtatien 6 parantamiselle on asetettu seuraavat tavoitteet:

- alueen kehittäminen
- liikenneturvallisuuden parantaminen
- liikenteen sujuvuuden turvaaminen
- tien sopeuttaminen ympäristöön mahdollisimman hyvin
- taloudellisuus.

Ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena on parantaa päätöksentekoa esittämällä päätösten perustaksi järjestelmällisesti kerättyä aineistoa toteuttamisvaihtoehtoista ja niiden vaikutuksista. YVA:n tarkoituksena on varmistaa, että ympäristövaikutukset selvitetään riittävällä tarkkuudella ja vaikutukset kirjataan päätöksenteon pohjaksi. YVA-menettelyn tavoitteena on parantaa kansalaisten tiedonsaantia sekä lisätä kansalaisten mahdollisuuksia vaikuttaa suunnitteluun ja päätöksentekoon. Arviointimenettelyn tavoitteena on lisäksi selvittää, miten haitallisia vaikutuksia voidaan ehkäistä, vähentää, lieventää ja mahdollisesti seurata.

Suunnittelualue.



HANKKEEN VAIHTOEHDOT

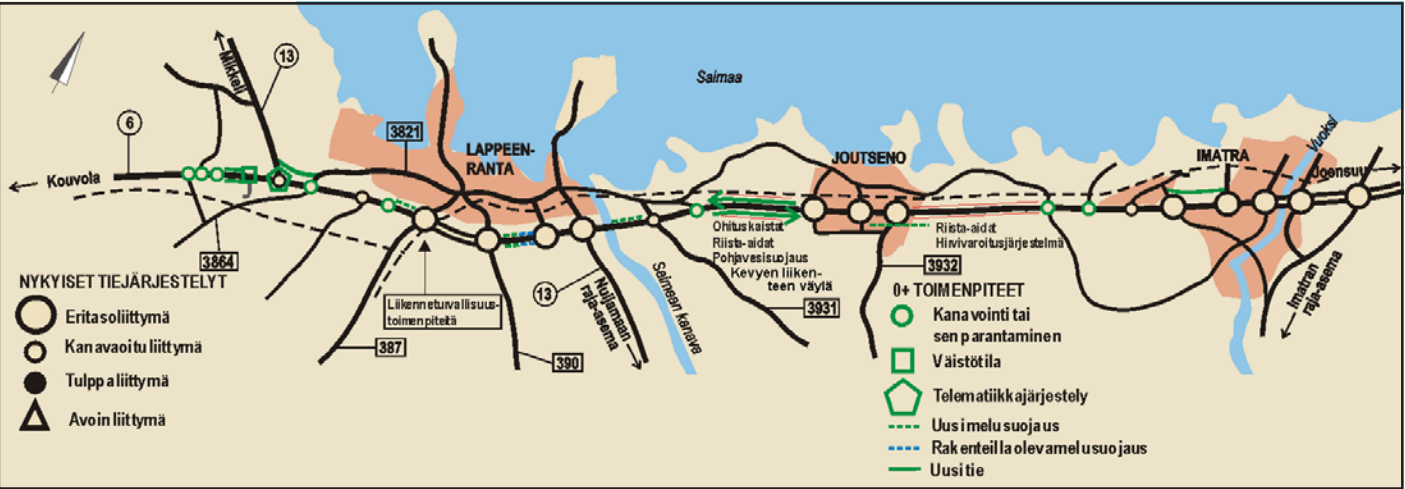
Vaihtoehto 0, valtatietä ei paranneta

Vaihtoehto 0 on tien sekä muiden tiejärjestelyjen osalta nykytilanne. Se toimii vertailuvaihtoehtona.

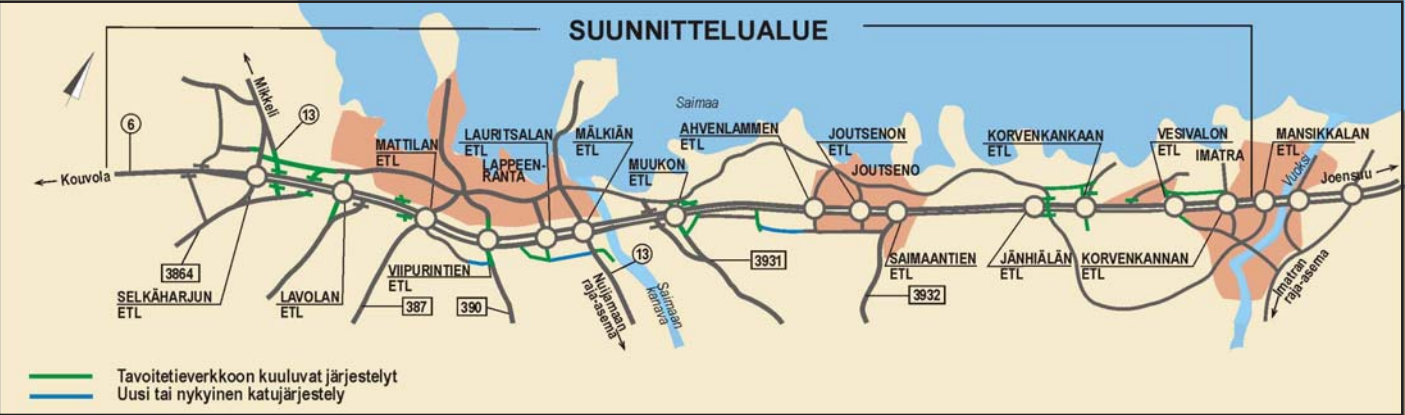
Vaihtoehto 0+, valtatiellä tehdään pieniä parantamistoimenpiteitä

Vaihtoehto 0+ sisältää pieniä lähinnä liikenneturvallisuutta, kevyen liikenteen olosuhteita ja meluntorjuntaa parantavia toimenpiteitä. Vaihtoehto sisältää myös valtatieparantamisen nykyisellä paikallaan kaksiajorataiseksi, nelikaistaiseksi tieksi noin 4,0 km:n matkalla Joutsenonkankaalla. Samalla toteutetaan ko. jaksolla pohjaveden suojaus ja riista-aidat molemmille puolin valtatiestä sekä kevyen liikenteen väylä.

Vaihtoehdon 0+ toimenpiteet.



Tavoiteverkko vaihtoehdoissa 1 ja 2.



Vaihtoehdot 1 ja 2, valtatietä parannetaan nelikaistaisena tienä

Vaihtoehdoissa 1 ja 2 valtatietä on koko suunnittelualueella (nykyistä kaksiajorataista tiejaksoa lukuun ottamatta) parannettu kaksiajorataiseksi, nelikaistaisena tienä. Vaihtoehdot eroavat toisistaan lähinnä vain poikkileikkaukseltaan. Vaihtoehto 1 on poikkileikkaukseltaan keskikautallinen nelikaistainen tie ja vaihtoehto 2 on keskikaiteellinen nelikaistainen tie. Molemmat vaihtoehdot on suunniteltu toimimaan sekaliikennetienä ja niiden mitoitusnopeus on 100 km/h. Vaihtoehdot ovat verkolliselta ratkaisultaan samanlaiset ja molemmat sisältävät vain eritasoliittymiä. Tasoliittymät on poistettu ja liikenne ohjataan valtatielle rinnakkaisen tie- ja katuverkon sekä eritasoliittymien kautta. Kevyt liikenne on

koko välillä ohjattu erillisille kevyen liikenteen väylille tai rinnakkaiselle tieyhteydelle. Saimaan kanavan nykyinen silta hyödynnetään toisen ajoradan siltana. Toiselle ajoradalle rakennetaan uusi silta.

Pohjaveden suojauksessa ja meluntorjunnassa vaihtoehdoilla noudatetaan samoja periaatteita. Pohjaveden osalta pääperiaatteena on, että tietä parannettaessa suojataan vedenhankinnan kannalta kaikkein tärkeimmät ensimmäisen luokan pohjavesialueet. Tällaisia pohjavesialueita on Lappeenrannassa Joutsenonkankaalla, Pappilankankaan ja Vihavaisenkankaan (Ukonhaudat) välillä sekä Imatralla. Melulta suojatuksi tulee lähes kaikki yli 55 desibelin alueella olevat asuinalueet. Kaikkia yksittäisiä asuintaloja ei suojata.

VAIHTOEHTOJEN VAIKUTUKSET

Vaikutukset luonnonoloihin

Toimenpiteet muuttavat luonnonoloja rakennettavalla tiealueella ja sen lähi-alueilla. Vaikutukset ovat suurimmillaan tien rakentamisen aikana. Vaihtoehdossa 0+ vaikutukset jäävät vähäisiksi. Vaihtoehdot 1 ja 2 eivät heikennä Ukonhautojen Natura 2000 -alueen suojeluarvoja, sillä alueen ja tien väliin jää 130 - 140 m:n levyinen suojavyöhyke, eikä tien parantaminen muuta alueen vesiolosuhteita. Vaihtoehdoilla on eroa vain Välikorven alueella, missä vaihtoehto 1 on hiukan vaihtoehtoa 2 haitallisempi. Ero ei ole merkittävä.

Vaikutukset pohjavesiin ja vesistöihin

Valtatie on suurelta osin pohjaveden muodostumis- tai ottoalueella. Valtatiellä ei ole pohjaveden suojaus- ja valumavedet johdetaan maastoon. Vaihtoehdossa 0+ pohjavesien likaantumisen riski vähenee Joutsenonkankaalla suojaustoimenpiteiden ansiosta noin 4 km:n matkalla, mutta muilla alueilla se kasvaa liikenteen ja onnettomuusriskin lisääntyessä. Vaihtoehdoissa 1 ja 2 tärkeät pohjavesialueet suojataan, joten pohjavesien pilaantumisen riski pienenee merkittävästi nykyisestä.

Vaikutukset kaupunkikuvaan ja maisemaan

Suunnittelualue on suhteellisen tasaisella. Viljeltyjä peltoalueita on paljon, mutta pellot ovat rikkonaisia. Vaihtoehdossa 0+ toimenpiteiden vaikutukset jäävät vähäisiksi ja lähinnä vain me-



Valtatie 6 Joutsenon kohdalta Lappeenrannan suuntaan, vaihtoehto 1.

luntorjuntarakenteet muuttavat tiemaisemaa. Vaihtoehdoissa 1 ja 2 keskeiset vaikutukset maisemaan tulevat uusista liittymäjärjestelyistä. Tietilan laajentaminen nelikaistaiseksi muuttaa tien suhdetta maisemaan. Vaihtoehdon välillä ei ole merkittäviä eroja. Kaupunkikuvaltaan vaihtoehto 1 soveltuu paremmin kaupunkijaksoille, vaihtoehto 2 taas metsäjaksoille.

Vaikutukset arkeologisiin kohteisiin ja kulttuuriperintöön

Tien läheisyydessä on kolme valtakunnallisesti merkittävää kulttuurihistoriallista kohdetta (Saimaan kanava ympäristöineen, Salpalin ja sekä Imatralla Vuoksen kulttuurimaisema välillä Imatrankoski-Tainionkoski). Tien läheisyy-

dessä ei ole arkeologisia kohteita. Vaihtoehdon 0+ toimenpiteillä ei ole vaikutuksia. Valtatie 13 kohdalla vaihtoehtojen 1 ja 2 tielinjaus kulkee Salpalin tukikohdan rakenteiden päältä. Vaihtoehtojen 1 ja 2 uusi Saimaan kanavan silta muuttaa ympäristön maisemaa voimakkaasti. Vaihtoehdoilla 1 ja 2 ei ole merkittävää eroa.

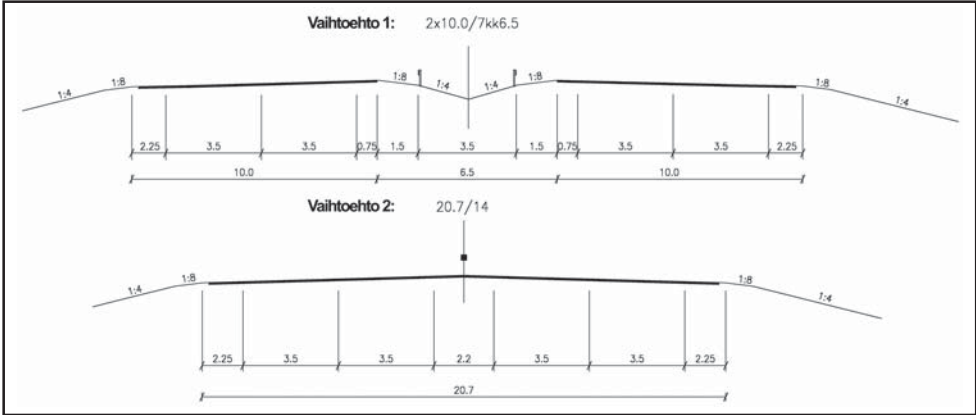
Vaikutukset aluerakenteeseen ja maankäyttöön

Suunnittelualue on Etelä-Karjalan seutukaavan 4 alueella, jossa valtatietä voidaan kehittää sen nykyisellä paikalla. Yleiskaavoissa valtatievaraus on moottoritienä ja nykyisellä paikalla parannettuna. Vaihtoehdossa 0+ ei ole merkittävää muutosta nykytilanteeseen. Vaihtoehdoilla 1 ja 2 on positiivinen vaikutus Etelä-Karjalan ydinalueen kehittämiseen.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Vaihtoehdon 0 melualueella (yli 55 dB/päivä) asuu ennustetilanteessa 731 asukasta. Vaihtoehdon 0+ meluntorjunnalla voidaan suojata osittain melulle altistuvat asuinalueet, mutta melualueelle jää edelleen 572 asukasta. Vaihtoehtojen 1 ja 2 meluntorjunnalla voidaan suojata lähes kaikki melulle altis-

Vaihtoehtojen 1 ja 2 poikkileikkaukset.





Valtatie 6 Joutsenon kohdalta Lappeenrannan suuntaan, vaihtoehto 2.

tuvat asuinalueet. Melualueelle jää edelleen 385 asukasta.

Vaihtoehtoissa 1 ja 2 riista-aidat sulkevat tiekäytävän aiheuttaen estevai-
kutuksen kulkijoille. Lähes kaikkien tien
poikki kulkevien ulkoilureittien yhteydet
kuitenkin säilytetään rakentamalla uu-
det alikulut. Asutusalueiden läheisyy-
den virkistysalueita myös suojataan
melulta, jolloin asuin ympäristön viihtyi-
syys paranee. Vaihtoehtoilla 1 ja 2 ei
ole merkittävää eroa.

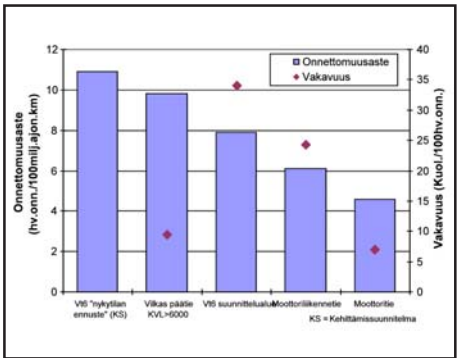
*Vaikutukset liikenteeseen ja liikennetur-
vallisuuteen*

Ilman toimenpiteitä liikenteen palvelu-
taso ja liikenneturvallisuus heikkene-
vät huomattavasti nykytilanteesta.
Ruuhkaantuvan ja herkästi ruuhkautu-
van liikenteen osuus kasvaa yli
50 %:iin. Valtatieliikenteen onnetto-
muusaste kasvaa noin 38 %. Liiken-
teen aiheuttamat pohjavesiriskit kas-
vavat. Vaihtoehto 0+ parantaa palve-
lutasoa Joutsenonkankaalla. Pienet toi-
menpiteet parantavat hiukan myös lii-
kenneturvallisuutta. Vaihtoehtoon jää

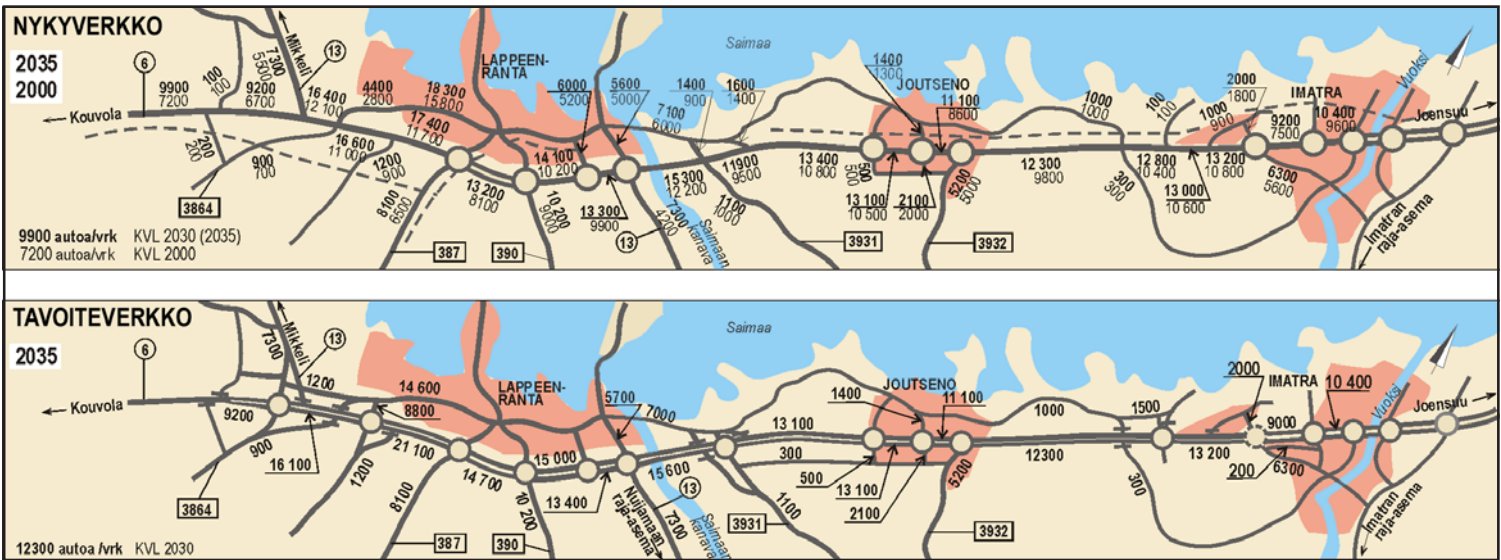
edelleen runsaasti liikenneturvallisuus-
ja palvelutaso-ongelmia.

Vaihtoehdot 1 ja 2 parantavat liikenne-
turvallisuutta ja liikenteen palvelutasoa
oleellisesti. Vaihtoehto 1 on liikenne-
turvallisuuden ja palvelutason kannal-
ta hiukan parempi kuin 2, mutta ero ei
ole merkittävä. Onnettomuusriskin ar-
vioidaan ennustetilanteessa olevan
noin 44 % pienempi kuin vaihtoehdos-
sa 0. Toimenpiteillä vaikutetaan erityi-
sesti vakaviin ja kuolemaan johtaviin
onnettomuusluokkiin. Palvelutason
nostosta hyötyvät erityisesti raskas lii-
kenne ja työmatkaliikenne. Myös ke-
vyen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus
paranee. Joukkoliikenteen palvelutaso
paranee ja nykyiset ongelmakohdat

*Liikenneturvallisuus suunnittelualueella vuo-
sina 1996 - 2000 ja eri tyyppisillä teillä Suo-
messä vuosina 1998 - 2000 (KS = kehittä-
missuunnitelma).*



Nykyiset liikennemäärät ja liikenne-ennuste nykyverkolla ja tavoiteverkolla.



poistuvat. Suurten erikoiskuljetusten
reitit muuttuvat nykyisestä. Vaaral-
listen aineiden kuljetuksiin vaihtoeh-
doilla ei merkittävää vaikutusta, mut-
ta pohjavesien likaantumisen riski pie-
nenee pohjavesisuojausten myötä.

Taloudelliset vaikutukset

Liikennemäärien kasvaessa ja lii-
kenteen ruuhkautuessa väylän käyt-
täjien kustannukset kasvavat. Myös
ulkopuolisille aiheutuvien haittojen
kustannukset kasvavat erityisesti
melun osalta. Vaihtoehdon 0+ raken-
tamiskustannukset ovat noin 11
milj. € ja sen hyöty-kustannussuhde
on 1,4. Vaihtoehdon 1 rakentamis-
kustannukset ovat noin 123 milj. €
ja vaihtoehdon 2 noin 119 milj. €. Vaihtoehdon 1 hyöty-kustannussuhde on 1,4 ja vaihtoehdon 2 1,5. Vaihtoehtojen 1 ja 2 "riisuttu" (pohjavesisuojausten kustannukset poistettu) hyöty-kustannussuhde on 1,7. Suurimmat säästöt tulevat onnettomuus- ja aikakustannuksista. Vaihtoehtoilla 1 ja 2 saatava hyödyt ovat yli 10-kertaiset vaihtoehtoon 0+ verrattuna.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakennustoista aiheutuu haittaa
tienkäyttäjille ja erityisesti lähialueen
asukkaille sekä ympäristölle. Tien-
käyttäjät kärsivät lähinnä rakennus-
töiden aiheuttamista viiveistä. Asuk-
kaille ja ympäristölle aiheutuu yli-
määräistä haittaa työkonien käyt-
östä, materiaalikuljetuksista sekä
mm. murskaus- ja räjäytystöistä.
Vaikutukset luontoon jäävät vähäi-
siksi. Erilaisten haitallisten aineiden
ja materiaalien käsittelyn tuoma ris-
ki pohjavesille voidaan välttää töi-
den huolellisella suunnittelulla ja
työnaikaisella valvonnalla.

Välilliset vaikutukset

Hankkeella on positiivisia vaikutuk-
sia Etelä-Karjalan ydinalueen kehit-
tämiseen. Myös ihmisiin kohdistuvat
vaikutukset ovat pääosin positiivisia.
Kangasvuokoihin ja kehräajiin koh-
distuu negatiivisia vaikutuksia.

VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

Valtatien 6 parantamisen viisi tär-
keintä tavoitetta on

- liikenneturvallisuuden parantami-
nen erityisesti vakavia ja kuole-
maan johtavia onnettomuuksia eh-
käisemällä
- tärkeiden pohjavesialueiden suo-
jaaminen liikenteestä aiheutuilta
likaantumisriskeiltä
- liikenteestä aiheutuvien meluhait-
tojen vähentäminen
- liikenteen kasvavien sujuvuuson-
gelmien vähentäminen ja elinkei-
noelämän kuljetusten turvaaminen
- yhdyskuntarakenteen kehityksen
ja maankäytön tavoitteiden tuke-
minen.

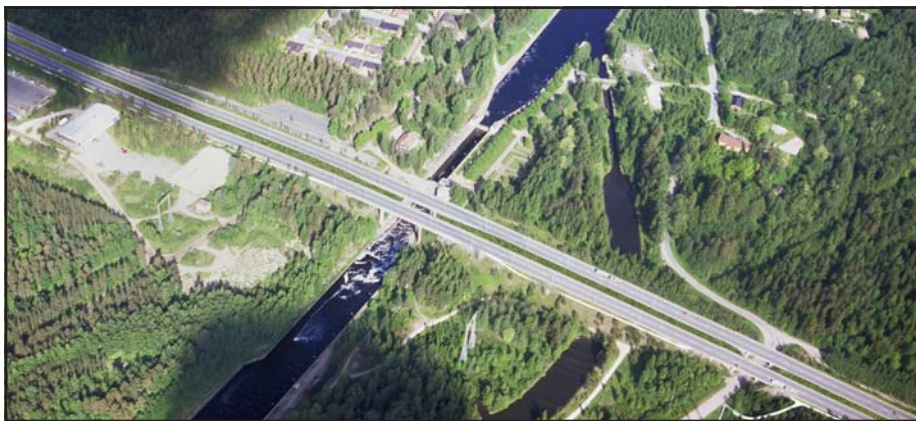
Vaihtoehtoilla 0 ja 0+ liikennetur-
vallisuus ja liikenteen palvelutaso
huononevat nykyisestä merkittävästi
liikenteen kasvaessa. Myös pohja-
vesien likaantumisen riski kasvaa.
Vaihtoehtolla 0+ likaantumisen riski
pienenee Joutsenonkankaalla. Vaihtoehtolla 0+ on positiivisia meluvai-
kutuksia, mutta vaihtoehtolla 0 me-
lualueella asuvien ihmisten määrä
kasvaa hiukan. Lisääntyvät ruuhkat
heikentävät elinkeinoelämän toimin-
taedellytyksiä. Vaihtoehdot eivät tue
yhdyskuntarakenteen kehittämispyr-
kimyksiä eikä maankäytön tavoittei-
ta.

Vaihtoehtoja 0 ja 0+ voidaan pitää
tavoitteisiin nähden riittämättöminä
ja osin vaikutuksiltaan väärän suun-
taisina. Vaihtoehtoja ei suositella jat-
kosuunnittelun pohjaksi.

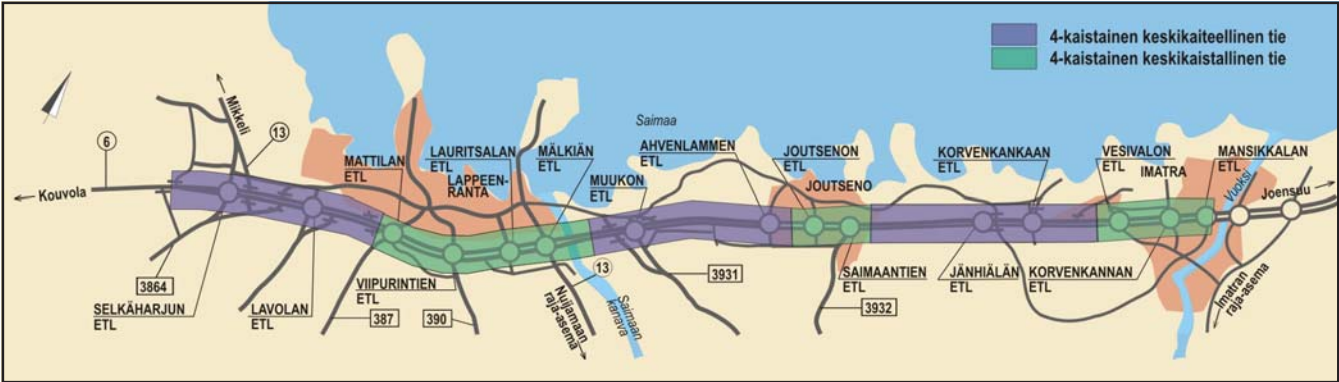
Vaihtoehtoilla 1 ja 2 liikenneturval-
lisuus paranee oleellisesti nykyises-
tä. Erityisesti vakavien ja kuolemaan
johtavien onnettomuuksien riski vä-
henee. Liikenteen ja joukkoliiken-
teen palvelutaso paranee merkittä-
västi ja tämä turvaa mm. elinkeino-
elämän kuljetusaikojen ennustetta-
vuuden. Myös kevyen liikenteen tur-
vallisuus ja sujuvuus paranee. Vaihtoehtoissa kaikki tärkeät pohjavesi-
alueet suojataan, joten pohjavesien
likaantumisen riski pienenee oleellisesti.
Vaihtoehtoilla vähennetään merkit-
tävästi melualueella asuvien ihmis-
ten määrää. Vaihtoehdot tukevat yh-
dyskuntarakenteen kehittymistä ja
ne tukevat maankäytön tavoitteita.

Molempia vaihtoehtoja 1 ja 2 voi-
daan pitää tavoitteisiin nähden erit-
tään hyvinä vaihtoehtoina. Vaihtoeht-
to 2 on rakentamiskustannuksiltaan
vaihtoehtoa 1 edullisempi (noin
5 %). Lisäksi vaihtoehtoa 2 voidaan
pitää ympäristövaikutuksiltaan hiu-
kan vaihtoehtoa 1 parempana. Tästä
syystä vaihtoehdon 1 valinta tie-
tyille jaksoille edellyttää erityisperus-
telut. Erityisperusteluna keskustaa-
jamien kohdalla voidaan pitää kau-
punkikuvaa. Vaihtoehto 1 mahdollis-
taa kaupunkikuvallisesti korkeata-
soisemman ratkaisun tekemisen.
Lappeenrannassa Viipurintien ja
Mälkiän eritasoliittymien välillä liitty-
mätiheys ja toisen ajoradan siltava-
raukset jättävät käytännössä jäljelle
vain vaihtoehdon 1. Sama tilanne on
Imatralla Vesivalon ja Mansikkalan
eritasoliittymien välillä.

Havainnekuva valtatieltä 6 Saimaan kanavan kohdalta.



Suositus JATKOSUUNNITTELUUN

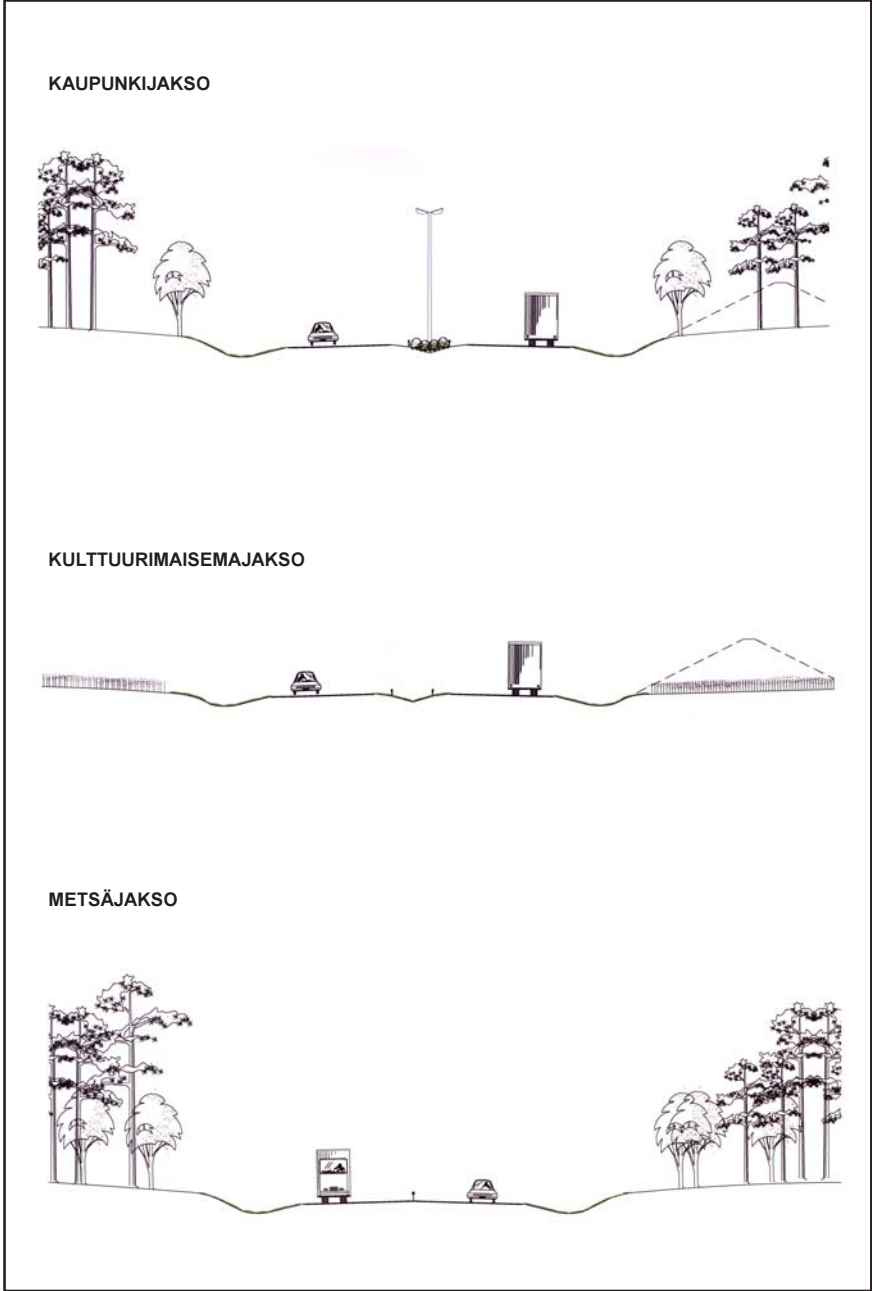


Suositus jatkosuunnitteluun.

Jatkosuunnittelun pohjaksi on valittu ratkaisu, jossa valtatie poikkileikkaus vaihtelee jaksoittain. Suositusvaihtoehdon kustannukset ovat 119 milj.euroa ja hyöty-kustannussuhde 1,5 (riisuttu hyöty-kustannussuhde 1,7). Tämä sisältää mm. seuraavia ominaisuuksia:

- 14 eritasoliittymää, joista uusia Selkäharjun, Lavolan, Muukon, Jänhiälän ja Korvenkankaan liittymät
- uusia päätien siltoja 21 ja nykyisistä silloista 17 levennetään tai niiden vierelle rakennetaan toinen silta
- pohjaveden suojaukset Lappeenrannassa Joutsenonkankaalla, Pappilankankaan ja Vihavaisenkankaan välillä sekä Imatralla
- kevyt liikenne erillisille kevyen liikenteen väylille tai rinnakkaisille tieyhteyksille
- yli 55 dB:n melualueella olevat asuinalueet suojataan
- hirvieläinten suosimille alueille hirviaidat ja kullekin niistä yksi turvallinen eläinten risteämispaikka
- liikenteen automaattiset mittauspisteet väleille Muukko – Ahvenlampi ja Joutseno – Imatra sekä liikennekamera välille Muukko – Ahvenlampi.

Periaatteelliset poikkileikkaukset eri jaksoilla.



KANSALAISTEN VAIKUTUSMAHDOLLISUUDET

Ympäristövaikutusten arviointiselostus ja alustava yleissuunnitelma asetetaan nähtäville Lappeenrantaan, Joutsenoon ja Imatralla kahden kuukauden ajaksi. Tänä aikana viranomaisilta pyydetään lausunnot sekä asukkailla ja muilla intressiryhmillä on mahdollisuus esittää mielipiteensä yhteysviranomaisena toimivalle Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle.

Nähtävilläolo- ja lausuntoaika ajoittuu kesä-elokuulle 2002.

Yhteysviranomaisen kokoa arviointiselostuksesta annetut lausunnot ja mielipiteet sekä antaa niiden perusteella oman lausuntonsa viimeistään kahden kuukauden kuluttua nähtävillä olon päättymisestä. Koko välin Lappeenranta-Imatra suunnittelu jatkuu lakisääteisen

yleissuunnitelman laatimisella. Kaakkois-Suomen tiepiirillä on tarkoitus käynnistää yleissuunnitelman laatiminen välittömästi lausuntoajan päättymisen jälkeen elokuussa 2002. Joutsenonkankaalla vähän yli neljän kilometrin matkalla suunnittelu on edennyt jo tie- ja rakennussuunnitelmaan.

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUS JA ALUSTAVA YLEISSUUNNITELMA OVAT NÄHTÄVILLÄ SEURAAVISSA PAIKOISSA:

Tiehallinto
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppiemiehenkatu 4,
4. krs info-piste
45100 KOUVOLA

Lapteenrannan kaupungintalo
Kaavoitusosasto,
3. krs
Villimiehenkatu 1
53100 LAPPEENRANTA

Lapteenrannan ympäristötoimi
Pohjolankatu 14
53100 LAPPEENRANTA

Lapteenrannan maakuntakirjasto
Valtakatu 47
53100 LAPPEENRANTA

Joutsenon kunnanvirasto
Kaavoitus- ja mittaustoimisto
Kesolantie 3
54100 JOUTSENO

Joutsenon pääkirjasto
Keskuskatu 2
54100 JOUTSENO

Korvenkylän kirjasto
Asematie 14
55300 RAUHA

Imatran kaupungintalo
Virastokatu 2,
Kaupunginkanslia huone 108
55100 IMATRA

YHTEYSTIEDOT		
Hankkeesta vastaa	Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteysviranomaisen on	Konsulttina toimii
Tiehallinto Kaakkois-Suomen tiepiiri	Kaakkois-Suomen ympäristökeskus	Sito-konsultit Oy
Yhteyshenkilöt:	Yhteyshenkilöt:	Yhteyshenkilöt:
Pekka Hämäläinen Jääkärintie 14 50100 Mikkeli puh. 0204 22 6527 pekka.hamalainen@tiehallinto.fi	Antti Puhalainen Kauppiemiehenkatu 4 45100 Kouvola puh. 05 - 776 4344 antti.puhalainen@vyh.fi	Tapio Puurunen Pohjantie 12 A, 02100 Espoo puh. 09 - 476 11 792 fax. 09 - 476 11 510 tapio.puurunen@sito.fi
Reijo Kukkonen Kauppiemiehenkatu 4 45100 Kouvola puh. 0204 22 6223 reijo.kukkonen@tiehallinto.fi	Jukka Timperi Kauppiemiehenkatu 4 45100 Kouvola puh. 05 - 754 4340 jukka.timperi@vyh.fi	Rauno Tuominen Pohjantie 12 A, 02100 Espoo puh. 09 - 476 11 725 fax. 09 - 476 11 510 rauno.tuominen@sito.fi
Antti Rinta-Porkkunen Kauppiemiehenkatu 4 45100 Kouvola puh. 0204 22 6220 antti.rinta-porkkunen@tiehallinto.fi		Tiina Kähö Pohjantie 12 A, 02100 Espoo puh. 09 - 476 11 710 fax. 09 - 476 11 510 tiina.kaho@sito.fi