

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Strategisissa liikennejärjestelmävisioissa ja tavoitteissa tulee korostaa liikennejärjestelmän merkitystä sekä alue- ja kaupunkikehitykselle että yksityisten ja julkisten investointien edistäjänä. Liikennejärjestelmän kehittämisellä ja alueille investoimalla pidetään myös maakuntakeskukset ja keskisuuret kaupunkiseudut elinvoimaisina. Suomen menestys nousee alueiden ja kaupunkien menestyksestä. Suunnitelman strategiset kirjaukset ovat melko yleisluontoisia, eivätkä esitä konkreettisia toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiseksi. Konkreettiset toimenpiteet ja niiden esittäminen jääkin suurimmaksi osaksi väyläverkon investointiohjelmien varaan. Erityisen suuri huolenaihe suunnitelmassa on rahoituksen ja tavoitteiden välinen epäsuhta; haastavassa rahoitustilanteessa tavoitteiden saavuttaminen on epävarmalla pohjalla.

Alue- ja kaupunkiseutukohteisten menestystekijöiden huomiointia varten suunnitelmaan on oikeutetusti tuotu alueelliset ja valtakunnalliset painotukset koko maan tasoisten painopisteiden lisäksi. Suunnitelmassa on onnistuneesti tunnistettu Kouvolan asema osana eteläisen Suomen kaupunkiverkostoa ja yhtenäistä työssäkäyntialuetta, jonka yhteyksien kehittäminen on keskeistä. Samalla suunnitelmassa tulisi myös tunnistaa Kouvolan ja laajemmin Kymenlaakson maakunnan rooli osana sekä Etelä-Suomea että myös Itä-Suomea, jonka haasteet rakennemuutoksesta ja geopoliittisen tilanteen muutoksesta säteilevät vahvasti myös liikennejärjestelmään.

Kouvolan kaupungin näkemyksen mukaan alueellisista painotuksista puuttuu Itä-Suomen osalta aivan olennainen tekijä: huoltovarmuus. Itäisen Suomen painopisteiksi mainitut matkailun ja teollisuuden tarpeiden edistäminen ovat sinänsä hyviä ja oikeita, mutta suunnitelmaan tulisi ehdottomasti tuoda näkyväksi itäisen Suomen rooli koko maan kannalta strategisesti tärkeänä alueena. Verrattuna alkuperäiseen vuoden 2021 suunnitelmaan on geopoliittisen tilanteen muutos

ohjannut kuljetusvirtoja ja liikennettä merkittävästi uudelleen esimerkiksi Kaakkois-Suomessa. Tämä merkittävä rakenteellinen muutos ei kuitenkaan näy suunnitelmassa erityisen hyvin, vaan huoltovarmuutta parantavat toimet keskittyvät voittopuolisesti Länsi- ja Pohjois-Suomeen. Suunnitelmassa tulisikin vahvemmin tunnistaa itäisen Suomen erityinen merkitys huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta sekä panostaa tältä osin välttämättömiin hankkeisiin. Panostuksella olisi myös aluetaloudellinen merkitys itäisen Suomen kärsittyä suuresti Venäjän rajan sulkemisesta ja rajaliikenteen loppumisesta. Liikenne12-suunnitelma tulisi myös vielä vahvemmin kytkeä Itä-Suomen valmisteilla olevaan ohjelmaan niin strategisten tavoitteiden kuin toimenpiteidenkin osalta. Myös itärajalle suuntautuva infrastruktuuri tulee pitää kunnossa.

Kehittyvät kaupunkiseudut ovat luonnollisesti talouskasvumme vetureja ja elinympäristöltään houkuttelevia. Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutus kaupunkiseutujen kasvuun, alue- ja kaupunkikehitykseen sekä koko Suomen menestykseen globaalissa taloudessa on kiistaton. Täten on hyvä, että myös kaupunkiseuduille on suunnitelmassa laadittu omat panostuksensa. Kaupunkiseutujen panostus on nähtävästi tehty erityisesti suurten kaupunkien näkökulmasta, joilla on myös parhaat resurssit esimerkiksi kestävien liikkumismuotojen edistämiseen. Kaupunkiseutuihin kohdistuvissa panostuksissa tulisi erikseen ottaa huomioon suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut sekä niiden erilaiset lähtökohdat ja mahdollisuudet kaupunkiseutujen sisäisen liikennejärjestelmän ja kestävä yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Rahoitusta voisi olla paikallaan kanavoida keskisuurille ja suurille kaupunkiseuduille erikseen.

Suomi on vuoden 2022 ilmastolain myötä sitoutunut kansallisella ja kansainvälisellä tasolla ilmastotavoitteisiin. Täten onkin merkillistä, miten vähäisellä pohjalla suunnitelman strategisissa tavoitteissa ja toimenpiteissä ilmastotavoitteet näkyvät. On hyvin todennäköistä, ettei liikenteeseen kohdistuvia ilmastotavoitteita saavuteta suunnitelman keinoin. Vaikka ilmastoon ja kestäväan liikkumiseen liittyviä toimenpiteitä onkin suunnitelmassa, ne uhkaavat jäädä vaillinaisiksi ja kunnianhimmottomiksi, etenkin rahoituksen riittämättömyyden takia. Toimenpiteitä esimerkiksi liikennetarpeen vähentämisen suhteen, tulisi esittää enemmän. Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää muutakin kuin vain käyttövoimamuutosta.

Kouvolan kaupunki esittää huolensa Liikenne12-suunnitelman sitovuudesta ja merkityksestä. Poliittinen sitoutuneisuus suunnitelmaan yli hallituskausien olisi äärimmäisen tärkeää, jo suunnitelman merkityksen ja mielekkyyden kannalta. Nyt poliittisen sitoutumisen taso ja keinot sitoutumisen vahvistamiseksi jäävät suurelta osin osoittamatta. Suunnitelmaa on tärkeää voida tarkistaa ja päivittää esimerkiksi juuri geopoliittisen tilanteen muutosten myötä, mutta silti tulisi pitää huolta sitoutumisesta ns. pitkän linjan investointi- ja kehittämistarpeisiin. Kullekin hallituskaudelle on tarpeen jättää suunnitelmassa tietty ns. nimeämättömien hankkeiden varaus, mutta samalla olisi huolehdyttävä, että esim. perusväylänpidon ja kehittämisen tietyt resurssit pysyisivät vakaina koko suunnitelmakauden ajan. Tulevien hallituskausien varaan rakennetaan suunnitelmassa liian paljon, mikäli poliittista sitoutuneisuutta suunnitelman noudattamiseen ei paranneta. Visiot ja strategiset suunnitelmat vaativat tuekseen ja toteutuakseen sitoutumista.

## **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

- Perusväylänpito ja kehittäminen

Suunnitelma ei sisällä varsinaisia hankkeita tai hankelistauksia, vaan yleiset, strategisen tason toimenpidelinjaukset. Toimenpiteiden runkona mainittu perusväylänpidon rahoituksen tasokorotus on erittäin tarpeellinen ja kipeästi kaivattu eritoten nykyjärjestelmän toimivuuden, toimintavarmuuden ja tehokkuuden kannalta. Huolenaiheena onkin, miten suunnitelman puitteissa perusväylänpitoon panostamisesta voidaan pitää kiinni haasteellisen rahoitustilanteen vallitessa. Yhteiskunnan kehittyessä ja tarpeiden muuttuessa ei liikennejärjestelmän kehittämisessä voida nojautua pelkästään perusväylänpitoon, vaan myös kehittämiseen on panostettava; liikennejärjestelmä ei voi kehittyä, ellei myös väylien kehittämiseen panosteta. Kouvolaa, Kymenlaaksoa ja itäistä Suomea koskevat kehittämistarpeet esimerkiksi logistiikan, sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden osalta edellyttävät myös kehittämistoimenpiteitä. Suunnitelman huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvät kehittämistoimenpiteet sijoittuvat ylikorostuneesti Länsi- ja Pohjois-Suomeen, mikä ei ole hyväksyttävää alueellisenkaan tasapuolisuuden kannalta. Kansainväliset yhteydet suurimpien satamien kautta ovat keskeisiä yhteyksiä, joka on tuotu hyvin esille monissa kohdin Liikenne 12 -suunnitelmaa. Takamaayhteydet suurimpiin teollisuuden ja logistiikan keskittymiin ovat tärkeitä, ja näiden yhteyksien tulisi olla priorisoituna perusväylänpidossa sekä kehittämisessä. Pienet parantamishankkeet voitaisiin toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella rahoitustason kehittyessä positiivisesti. Kehittämisen vapaa rahoitus tulisi osoittaa investointiohjelman mukaisesti tärkeimmille ja merkittävimmille hankkeille.

Raideliikenteen kehittämishankkeiden kannalta on hyvä, että hankeyhtiöiden kautta edistettävien hankkeiden eteneminen huomioidaan valtion rataverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä, jotta oikeita toimenpiteitä pystytään valtion rataverkolle oikea-aikaisesti. Hankeyhtiöiden kautta edistettävien hankkeiden asema tulee muutenkin turvata rahoituksessa esimerkiksi takaamalla hankkeiden suunnittelun eteneminen hallituskausien yli. Kouvolan kaupunki pitää tärkeänä, että valtio muodostaisi raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta.

- Kansainväliset yhteydet

Suunnitelmassa on ansaitusti tunnistettu yhteyksien kehittämistarve Länsi-Eurooppaan ja muhin Pohjoismaihin erityisesti pitkällä tähtäimellä. Myös huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet on suunnitelmassa tunnistettu. Suunnitelman arvioinnin mukaan Suomen kansainvälinen saavutettavuus meriliikenteen osalta on heikompaa kuin EU:n verrokkimaissa. Tämä seikka korostaa paisti meriliikenteen ja satamainfrastruktuurin kehittämisen tarvetta, myös maayhteyksien parantamista Länsi- ja Keski-Eurooppaan. Suunnitelmassa tulisi täten esitettyä vahvemmin korostaa myös Suomenlahden yli suuntautuvaa liikennekäytävää tärkeänä kansainvälisenä yhteytenä, ja esittää, miten Itärata- ja Rail Baltica -yhteyttä hyödynnetään osana kansainvälistä henkilö- ja tavaraliikennettä. Suunnitelmassa tulisi myös vielä vahvemmin huomioida TEN-T-vaatimusten täyttäminen maan sisäisillä, kansainvälisesti tärkeillä liikenneverkolla sekä EU:n tavoitteiden huomiointi raideliikenteen kulkutapaosuuden nostamisesta. Kansainvälisesti ja huoltovarmuuden kannalta merkittävistä yhteyksistä korostuvat Kymenlaaksossa Kotkan ja Haminan satamien

yhteydet tie- ja rautatieverkkoon esimerkiksi Kouvolan ratapihan ja RR-terminaalin kautta sekä itä-länsisuuntaiset yhteydet (erityisesti valtatie 12).

- Kestävät liikennemuodot ja ilmastotoimet

Suunnitelmassa näkyy valitettavasti se tosiseikka, ettei kävelyn ja pyöräilyn erillistä kehittämishanketta enää ole. Jo tapahtunut kävelyn ja pyöräilyn väylien rahoituksen radikaali pieneminen ei edistä suunnitelman tavoitteita kestävydestä niin ilmastovaikutusten, kansanterveyden kuin liikenneturvallisuuden kannalta. Päivitetty suunnitelma vaikuttaa tässä suhteessa jatkavan pitkälti nykytilan mukaista linjaa, ja vasta suunnitelmakauden loppuilla rahoituksen suurenemisen myötä tilanteen voi olettaa paranevan. Suunnitelma vaikuttaa siirtävän vastuuta kestävän liikenteen toimenpiteistä yhä enemmän kunnille ja kaupungeille, mikä asettaa alueet eriarvoiseen asemaan. Rahoitusta tulisikin kohdentaa keskisuurille ja pienille kaupunkiseuduille enemmän, mikäli strategisesta tavoitteesta liikennemuotojen edistämiseksi halutaan pitää kiinni. Suunnitelmassa keskitytään liikenteen päästövähennystavoitteiden osalta lähinnä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantaviin toimiin. Jää kuitenkin suunnitelman perusteella hiukan epäselväksi, mitä energiatehokkuutta parantavat toimet ovat. Kuten strategisissa linjauksissa, myös toimenpideohjelmassa ilmastotoimet jäävät vajaiksi ja suurelta osin vain käyttövoimamuutoksen varaan. Ilmastotoimet vaatisivat onnistuakseen huomattavasti kunnianhimoisempia toimenpiteitä, kuten liikennetarpeiden vähentämistä, liikennesuunnittelun vahvempaa kytkemistä yhdyskuntasuunnitteluun sekä arkiliikkumisen kulkutapaosuuden muutosta kestäviä liikennemuotoja suosivaksi.

- Kaupunkiseutujen liikennehankkeet

Väyläverkon kehittämishankkeista useat eivät pysähdy MAL-sopimusalueen rajoille, vaan niillä on selkeästi laajempaa merkitystä. Tämän takia suunnitelmassa tulisi esitettyä paremmin huomioida myös muiden keskisuurten kaupunkiseutujen tarpeet ja ottaa huomioon MAL-seuduilla toteutettavien hankkeiden valtakunnallinen konteksti. Kaupunkiseutujen liikennehankkeita voisi suunnitelmassa olla aiheellista luokitella kahteen erilliseen koriin, joista toisessa ovat MAL-kaupunkiseudut ja toisessa muut kaupunkiseudut. Kaikilla kaupunkiseuduilla on yhteisiä haasteita mahdollisuuksia, mutta olosuhteet ja resurssit eroavat myös suuresti kaupunkien välillä.

- Joukkoliikenteen järjestäminen ja muut joukkoliikenteeseen kohdistuvat toimenpiteet

Joukkoliikenteen järjestämistapaan on tulossa suuria muutoksia etenkin alueellisen ja paikallisen junaliikenteen osalta vuoden 2030 jälkeen. Suunnitelman kirjaus valtion vastuusta joukkoliikenteen järjestämisestä alueilla, joissa markkinaehtoista liikennettä ei synny, on kannatettava. Toisaalta junaliikenteen järjestämisen tahtotila vuoden 2030 jälkeen vaikuttaa olevan se, että alueiden ja/tai kuntien tulee vastata suuremmalla osuudella nyt harjoitettavasta liikenteestä, liikenteen kehittämisestä puhumattakaan. Junaliikennettä ei Kouvolan kaupungin näkemyksen saa jättää pelkästään alueiden rahoittamaksi. Suunnitelmassa tulisi siis linjata, miten esimerkiksi alueellista tai lähijunaliikennettä järjestetään 2030 jälkeen ja mitkä ovat erityisesti valtion ja kuntien rahoitusvastuut. Vaikka esimerkiksi Kouvola-Kotka- yhteysväli on kahden kaupungin välinen tärkeä alueellinen junayhteys, toimii yhteys myös syöttöliikenteenä kaukojuniin, ja täten yhteysväli on

merkitystä myös valtakunnallisen junaliikenteen ja saavutettavuuden kannalta. Kyseistä ja muita vastaavia yhteysvälejä tulee kehittää nyt käytössä olevan junapilotin pohjalta.

Nyt esitetyillä toimenpiteillä ja rahoitustasolla joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ei saatane lisättyä. Joukkoliikenteen rahoitustason säilyminen nykyisellään tarkoittaa todellisuudessa, inflaatio huomioiden, liikenteen kehittämisen pysähtymistä ja myös olemassa olevan palvelutason vaarantumista.

Mahdollinen joukkoliikennelain muutos saattaa heikentää eri liikennemuotojen yhteistoimivuutta, jos kaupunkien yhteisestä Waltti-järjestelmästä siirrytään pirstaleiseen kokonaisuuteen missä kaupungeilla on omia lippujärjestelmiään. Joukkoliikenteen matkaketjujen yhdistämisestä suunnitelma herättää kysymyksiä, että miten varmistetaan kaupunkien ja hyvinvointialueiden yhteistyö? Suunnitelmassa ainoastaan todetaan, että olisi hyvä, että päästäisiin yhdisteltyihin henkilökuljetuksiin, mutta ei osoiteta siihen mitään keinoa tai resurssia. Esimerkiksi Kymenlaaksossa yhteistyötä on yritetty edistää, mutta ilman ulkopuolista ohjausta on vaarana, että hyvinvointialueet ja kaupungit jäävät erimielisyyteen jaettavista kustannuksista.

- Muiden hallinnoimat verkot

On positiivista, että suunnitelmassa on tunnistettu yksityistieverkoston merkittävä rooli maaseutu- ja haja-asutusalueilla arkiliikkumisen sekä pääväyliä syöttävän liikenteen kannalta. Kuntien ja kaupungin hallinnassa olevan katuverkoston kannalta merkityksellistä on, että suunnitelma mahdollistaisi yhteisrahoittamisen käytön myös verkon kunnossapidollisiin toimiin yhteisrahoitteisesti toteutetuissa hankkeissa.

Yhteisrahoittamista kunnossapitoon ei tule laajentaa, ja yhteisrahoitusmalli ei voi toimia kaavamaisesti 50 %:n mukaan, kuten suunnitelmassa on kirjattu. Laskennalliset perusteet mallille puuttuvat. Täten yhteisesti rahoitettavien hankkeiden problematiikkaan suunnitelma ei tarjoa vastauksia, vaan näitä kysymyksiä tulee ratkoa vielä erikseen kuntien ja valtion välillä. Kaavamainen rahoitusmalli ei ole missään tapauksessa kuntien ja kaupunkien kannalta hyväksyttävä. Yhteisrahoitus tulee siis olla mahdollista vain erikseen sovittaessa ja niissä tapauksissa, joissa kaupunki tai kunta saa todennetusti hankkeesta erityistä hyötyä. Erityisen hyödyn toteaminen ei voi olla yleisesti kaikkia kuntia koskeva, vaan tapauskohtainen. Yhteisvastuuta ei tule laajentaa kunnossapitoon. Hankkeita ei tule myöskään priorisoida keskenään sen mukaisesti, mihin hankkeeseen yhteisrahoitusta on saatavissa ja sovittavissa.

## **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Suunnitelman rahoitusohjelma sopeutettu julkisen talouden 2026–2029 rahoitussuunnitelmaan. Talousraami huomioiden rahoitusohjelma on Kouvolan kaupungin näkemyksen mukaan oikeansuuntainen, ja panostukset perusväylänpitoon tervetulleita. Huoli herää erityisesti siitä, että suunnitelman rahoituksen lisäpanostukset nojautuvat suurelta osin vuoden 2029 jälkeiseen aikaan.

Ei ole kuitenkaan takuita siitä, että valtion rahoitustilanne helpottuu ja suunnitelman mukaisia panostuksia voidaan tehdä 2029 jälkeen. Rahoitusohjelman tulisi siis olla ajallisesti tasapainoisempi, talousraami huomioiden. Korjausvelan taittamistoimenpiteitä tarvittaisiin kipeästi jo nyt, ja toimenpiteiden viivyttäminen tulee lopulta kalliimmaksi. Kuten aiemmin lausunnossa todettua, Kouvolan kaupunki katsoo, että kehittämistoimenpiteiden rahoitustaso on erityisesti pitkällä tähtäimellä riittämätön.

Yksityisteiden tukitason nostaminen on positiivinen asia eritoten Kouvolan kaltaisen, pinta-alaltaan laajan kaupungin kannalta, missä yksityistieverkostolla on arkiliikkumisen kannalta merkittävä rooli. Lentoliikenteen rahoitukseen ja verkoston laajuuteen tulisi löytää kestävä, hallituskaudet ylittävä rahoitus- ja kehittämiskäytäntö lyhyen tähtäimen tukimuotojen sijaan.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palveluihin kohdistettavasta rahoituksesta valtion hankkimien henkilöliikennepalvelujen, kuten junien ostoliikenteen, taso tulee säilyttää vähintään nykytasolla, jotta turvataan taajamajunakalustolla hoidetut maakunnalliset ja maakuntien väliset henkilöjunaliikennepalvelut myös tulevaisuudessa. Nyt rahoitus tosiasiallisesti pienenee inflaation vaikutukset huomioiden. Jää myös epäselväksi kohdennetaanko julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen 10 miljoonan euron rahoituslisäys kaupunkien väliseen vai sisäiseen liikenteeseen. Rahoitusohjelmasta saa myös käsityksen, että joukkoliikenteen kunnille myönnettävät avustukset suuntautuvat tulevaisuudessa lähinnä liikenteen kehittämiseen, muttei enää liikenteen oston. Tämä olisi merkittävä muutos rahoituksen suuntaamisessa.

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

Vaikutusten arvioinnin tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. On tärkeää kehittää arvioinnin menetelmiä ja käytäntöjä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Vaikutusarvioinnin subjektiivisuutta tulisi vähentää ottamalla laajaan asiantuntijatyöhön mukaan alueita ja niiden liikennejärjestelmää hyvin tuntevia asiantuntijoita. Vaikka kyse on valtakunnallisesta suunnitelmasta, niin vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon aluekehitysvaikutukset, mitä syntyy väyläinvestointien seurauksena, tai jättämällä väyläinvestointeja toteuttamatta.

Liikenne 12 -suunnitelman ympäristöselostuksessa on tunnistettu hyvin tärkeimmät ympäristöä koskevat tavoitteet sekä analysoitu suunnitelman vaikutuksia tavoitteiden kehittymiseen. Nykytilaa kuvaava vertailuvaihtoehto on esitetty, johon Liikenne 12 - suunnitelman vaikutuksia verrataan. Vertailuvaihtoehto sisältää jo päätetyt toimenpiteet mutta kokonaisuutena liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys heikkenevät. Ympäristöselostuksessa on todettu, että Liikenne 12 –suunnitelmassa ei esitetä kohdennettuja toimenpiteitä liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöjen kehitykseen sekä ilmanlaatuun liittyen. Kuten tässä lausunnossa on strategisten tavoitteiden osalta jo todettu, on jopa todennäköistä, että suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet eivät riitä niiden ympäristötavoitteiden saavuttamiseen.

## Muut huomiot?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia tulee kehittää vuorovaikutteisempaan suuntaan. Toimialan ja kaupunkien asiantuntijoille tulee antaa paremmat mahdollisuudet tuoda asiantuntijanäkemyksiä esiin valtion johtamaan prosessiin aluekehitysnäkökulmasta. Toivottavasti esimerkiksi liikennejärjestelmäfoorumi tai vastaavat tilaisuudet tarjoavat tähän mahdollisuuden. Alueellisilla liikennejärjestelmäsuunnitelmissa olisi myös paljon annettavaa valtakunnalliseen suunnitelmaan.

Tietoon perustuvan päätöksenteon prosessissa tulisi varmistaa käytettävän tiedon kuten liikenneverkon strategisen tilannekuvan oikeellisuus ennen johtopäätösten tekemistä. On ehdottoman tärkeää, että liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet ja valinnat tehdään oikein perustein. Tiivis yhteistyö maakuntien keskuskaupunkien kanssa on tarpeen valtakunnallisen liikenne-ennustemallijärjestelmän kehittämisessä sekä osana tehtäviä vaikutusarviointeja. Myös esimerkiksi huoltovarmuustekijöiden tehokas huomiointi edellyttää yhteistyötä valtion ja eri kuntien sekä alueiden välillä.

Pesonen Minna  
Kouvolan kaupunki - Tekninen lautakunta