

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Ajallisen saavutettavuuden parantaminen ja alueiden kytkeytyminen suoraan globaaliin liikennejärjestelmään

Suomen kansainväliset yhteydet painottuvat suunnitelmassa vahvasti henkilöliikenteessä yhteyksiin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja logistiikassa yhteyksiin rannikkosatamien kautta. Imatran kaupungin näkemyksen mukaan suunnitelmassa tulee huomioida paremmin myös alueiden suorat kansainväliset yhteydet esim. saavutettavuus EU:n ulkopuolisiin metropoleihin mm. Pietariin. Itä- ja Kaakkois-Suomessa tämä tarkoittaa erityisesti suoria maantie- ja rautatieyhteyksiä Venäjälle ja edelleen Aasiaan, sekä kauppamerenkulkua Saimaan kanavan kautta.

Suunnitelmaluonnoksessa saavutettavuutta koskevissa strategisissa linjauksissa on mainittu merenkulun ja lentoliikenteen kehittäminen, vaikka ilmastotavoitteet huomioiden raideliikenteen kehittäminen on päästötavoitteiden näkökulmasta tärkeämpää.

Imatran kaupungin kantana on, että kansainvälinen rajaliikenne, erityisesti EU:n ulkorajan ylittävä maantie- ja rautatieliikenne idän suuntaan tulee tuoda esille myös strategisissa linjauksissa osana kansainvälisiä liikennekäytäviä. Kaikesta Suomen EU-ulkorajan ylittävästä liikenteestä valtaosa kulkee Itä- ja Kaakkois-Suomen kautta. Rahtiliikenteen sujuvuuden turvaaminen sekä viennin että tuonnin osalta itärajan maantie- ja rautatieylityspaikoilla on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuuden kannalta. Suomen tavoitteena tulee olla ohjata niin paljon tavaraliikennettä vähäpäästöiseen raideliikenteeseen kuin mahdollista.

Luonnos valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi pitää sisällään seuraavan maininnan Suomen ja Venäjän välisestä rautatieliikenteestä: ”Yhteydet Venäjälle ovat hyvät sekä matkustajaliikenteessä että logistiikassa. Pietariin pääsee Helsingistä vajaan neljässä tunnissa. Moskovaan kulkee yöjuna.” Edellä viitattu kuvaus on sekä Suomen että Venäjän rautatieoperaattoreiden kanssa käytyjen keskustelujen perusteella olennaisesti puutteellinen. Tosiasiassa rautatieyhteyksissä Suomen ja Venäjän välillä on jo nykyisellään kapasiteettivajetta ja toimitusvarmuuteen liittyviä riskejä. Vainikkalan asema on ruuhkautunut ja se on erittäin haavoittuva esimerkiksi häiriötilanteissa. Lisäksi se estää matkustaja- ja tavaraliikenteen kapasiteetin kasvattamisen, vaikka kysyntää olisi (matkustajaliikenteessä normaaliolosuhteissa ilman pandemiarajoituksia). Toinen (Imatra) rautatierajanylityspaikka tuo varmuutta toimitusketjulle ja mahdollistaa kasvukysyntään vastaamisen matkustajaliikenteessä. Kirjausta tulee korjata siten, että edellä kuvattu nykytilanteen ongelmallisuus käy siitä ilmi ja siinä todetaan nykytilaan liittyvät ongelmat sekä niihin perustuvat tarpeet kehittää rajan ylittävää rautatieliikennettä tulevana suunnitelmakautena. Venäjän puolella tehdyt ja suunnitteilla olevat rajaliikenteeseen vaikuttavat hankkeet tulee jatkaa Suomen puolella palvelutasoltaan yhtenäisiksi liikennekäytäviksi. Tämä kirjaus viestii samalla Venäjälle Suomen halukkuutta parantaa maiden välisiä logistisia yhteyksiä, jotka palvelevat molempien valtioiden elinkeino- ja ilmastopoliittisia tavoitteita.

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty kuljetusyhteyksien parantamista konttijunaliikenteellä Narvikin kautta Kiinaan. Yhteyden rakentamisesta ei ole vielä minkäänlaisia päätöksiä. Sen sijaan suunnitelmaluonnoksessa ei oteta kantaa jo olemassa olevan Imatran kautta kulkevan raideyhteyden kehittämiseen (sähköistäminen ja kaksoisraide) joka tarjoaa kansainvälistyessään nopeammalla aikataululla kahdensuuntaisen raideliikenneyhteyden Kiinaan asti. Imatran olemassa olevan raideyhteyden avaaminen kansainväliselle liikenteelle takaa ja lisää Suomen kilpailukykyä varmistamalla raideliikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus. Samalla se tuo matkustajaliikennetavoitteiden ja -tarpeiden edellyttämää lisäkapasiteettia matkustajaliikenteelle.

Kansainvälisen rautatieliikenteen aloittaminen Imatran rajanylityspaikalla luo merkittävän mahdollisuuden ilmaston kannalta haitallisten matkustajaliikenteeseen liittyvien päästöjen vähentämiselle. Mikäli noin miljoona vuosittaista matkustajaa (matkustajaennusteen mukaisesti) siirtyy moottoriajoneuvoista junamatkustamiseen välillä Pietari – Imatra, tippuisivat päästöt moottoriajoneuvomatkustamisen 30 400 tCO<sub>2</sub>e:stä 99 %:lla 380 tCO<sub>2</sub>e:n vuosittaiseen päästötasoon. Myös kumipyöriltä juniin siirtyvän rahdin ympäristövaikutus on merkittävä. Yhteen junaan voidaan lastata 30 – 50 rekkakuormaa. Vastuullisuus, kestävyys, turvallisuus ja ekologiset arvot tulevat korostumaan tulevaisuudessa erityisesti matkailijavirtojen osalta.

Kaakkois-Suomen rajanylityspaikkojen merkitys alueen ja koko Suomen elinkeinorakenteelle on tärkeä. Suunnitelmaluonnoksessa on erikoisesti nostettu Viron matkustajaliikenne, joka on mittakaavaltaan ja merkitykseltään täysin minimaalista Suomen elinkeinoelämälle verrattuna Venäjän matkustajaliikenteeseen Kaakkois-Suomessa. Vuonna 2017 3.057 miljoonaa venäläistä ylitti itärajan Kaakkois-Suomessa, joka on merkittävästi enemmän kuin esimerkiksi Suomen ja Viron välinen matkustajaliikenne. Matkailijoina venäläiset käyttävä rahaa noin 160 €/vrk (Visiittori.fi). Vastaavasti vuoden 2017 tilaston mukaan Suomen ja Viron välillä matkustajia oli noin 2.7 miljoonaa, joista suomalaisten osuus oli 60 %. Eli virolaisia rajan ylittäjiä on alle miljoona ja heistäkin suurin osa

tulee Suomeen työskentelemään, jolloin he eivät tuo matkailutuloa Suomeen (<https://www.kvartti.fi/fi/artikkelit/mita-tiedamme-helsingin-ja-tallinnan-valisesta-matkailusta-tilastojen-valossa>). Sähköisten viisumien käyttöönotto Venäjän maarajoilla tulee lähivuosina lisäämään henkilöliikennettä Itä- ja Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla. Kaakkois-ajan merkitys matkailutoimialalle on erittäin merkittävä koko Suomen kansantalouden kannalta ja tulee sähköisen viisumin käyttöönoton myötä korostumaan.

Rautatieliikenteessä tulee jatkossa huomioida rautatieliikenteen monitoimijamalli. Rautatiemarkkinoiden syntyminen on positiivinen asia ja varmasti tulee lisäämään rautatiekuljetusten käyttöä. Monitoimijamalli vaatii enemmän huomiota ja suunnittelua ratapihojen raiteiden osalle, jopa raiteita enemmän kuin entisessä yksitoimijamallissa. Tämä on aiheuttamassa varmaankin lisäkustannustarpeita, mutta aivan varmasti maksaa itsensä takaisin asiakaslähtöisempänä ja kustannustehokkaampana toimintana.

Suomen sisäisen saavutettavuuden parantaminen

Alueiden ja Helsinki-Vantaan lentoaseman saavutettavuuden kehittämisen tulee edistää alueiden saavutettavuutta tasapuolisesti. Itä-Suomen ajallinen saavutettavuus esim. raidehenkilöliikenteessä on heikompi kuin Länsi-Suomen.

Suomen sisäinen saavutettavuus tulee nähdä myös alueiden välisenä saavutettavuutena, ei ainoastaan saavutettavuutena pääkaupunkiseudulle tai –seudulta.

Pääväyläasetusta tulee tarkastella rajaliikenteen näkökulmasta uudestaan siten että rajaliikenteen vaatimat sisäiset yhteydet ovat toimivat ja liikennemäärien vaatimalla tasolla.

Alueellisten erityiskysymysten huomioiminen

Suunnitelmassa esitetty Saimaan vesiliikenne osana Suomen kauppamerenkulkua on positiivinen asia. Suunnitelmassa esitetään, että valtio selvittää yhteistyössä sisävesiliikenteen toimijoiden kanssa mahdollisuudet siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille osana logistiikan päästövähennyksiä koskevaa tutkimusta. Päästövähennyksiä tulee tarkastella kokonaisuutena, joka huomioi raideliikenteen hiilineutraalisuuden. Suomen maantieteellinen asema huomioiden logistiikan kokonaiskustannukset ovat merkittävät eri kuljetusmuotojen päästöjä vertailtaessa. Logistiikassa kuljetuksiin käytettävä aika yhdessä kuljetusten aiheuttamisen päästöjen kanssa on tulevaisuuden kilpailukykytekijä, jolla Suomi pärjää muiden joukossa. Olemassa olevat Itä-Suomen rajanylityspaikat mahdollistavat mm. Kiinasta tulevat tavaravirrat Venäjän läpi kymmenessä päivässä Suomeen ja edelleen Eurooppaan.

Imatran kaupungin mielestä on tärkeää, että rajaliikenteen osalta huolehditaan toimivista yhteyksistä rajanylityspaikoille sekä varmistetaan tiiviillä yhteistyöllä, että kehittämistyö Suomen puolella on linjassa Venäjän puolen infrahankkeiden kanssa. Suomen logistisen kilpailukyvyyn ja toimintavarmuuden turvaamiseksi tulee huolehtia siitä, että kansainvälisiä rajanylityspaikkoja on riittävästi sekä maantie- että rautatieliikenteessä. Tämä on tärkeää, jotta voidaan varmistaa, että Suomi onnistuu suunnitelmassa esitetyn vision mukaisesti hyödyntämään koko maantieteellisen potentiaalinsa matkojen ja kuljetusten kansainvälisenä solmupisteenä. Suomen viennin kannalta on tärkeää, että rajanylityspaikat ovat kansainvälisiä. Riittävällä kansainvälisten rajanylityspaikkojen määrällä turvataan se, etteivät mitkään matka- ja kuljetusketjut ole vain yhden rajanylityspaikan varassa. Tämän vuoksi käynnissä olevat kehittämishankkeet (mm. Imatran kolmioraide ja sähköistetty raideyhteys rajalle) tulee viedä suunnitelman mukaisesti loppuun asti. Jos Suomi ei pysty tarjoamaan riittävän toimintavarmaa rajaliikennettä, siirtyvät kuljetukset nopeasti muualle ja Suomi menettää mahdollisuutensa olla matkojen ja kuljetusten kansainvälinen solmupiste.

Suunnitelmaluonnos avautuu kokonaisuutena paremmin jos siinä konkretisoidaan kansainvälisen matkustajaliikenteen sekä viennin ja tuonnin virtoja teillä, rautateillä, merellä ja ilmassa. Tarkastelu tulee tehdä nykyisen verkoston kapasiteetin mukaisesti, sekä eri skenaarioissa huomioiden nykyisen verkoston perusparannuksen tuoma lisäkapasiteetti, sekä täysin uudet hankkeet. Satamien ja tie- sekä raideväylien välinen yhteys tulisi avata myös toimialoittain. Alueellisia erityiskysymyksiä tulee lähestyä näistä konkreettisista tietopohjista käsin.

Etätyön, -opiskelun ja -palvelujen lisääntyessä liikkuminen muuttaa muotoaan ja mahdollisuudet liikkumistarpeen vähentymiseen ja kestävämpien liikkumismuotojen käyttöön kasvavat. Viestintäverkkojen tasapuolinen ja maanlaajuinen kehittäminen on tärkeää liikennejärjestelmän kehittämisen sekä monipaikkaisen asumisen, etätyön ja digitaalisten palvelujen hyödyntämisen kannalta. Viestintäverkkoja kehittämällä voidaan vaikuttaa ihmisten liikkumistarpeeseen ja -suoritteisiin vähentävästi. Tietoliikenneyhteyksien osalta on tärkeää, että Suomen kansainväliset sopimukset ovat sellaisia, että ne eivät rajoita tietoliikenneyhteyksien (mm. 5G) asianmukaista kehittämistä lähellä Venäjän rajaa. 5G-verkko mahdollistaa digitaalisten palveluiden ja tietoliikenneyhteyksiin nojautuvien työpaikkojen syntyminen ja kehittymisen alueelle.

## **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

## Liikenneverkko ja solmukohdat

Imatran kaupungin näkemyksen mukaan kokonaisrahoitustaso ei vastaa suunnitelman tavoitteisiin ja alueellisia erityispiirteitä ei ole riittävästi huomioitu. Liikenneinfran investoinnit tulee kohdentua alueellisesti tasaisesti huomioiden pääväyläverkoston lisäksi muutkin väylät.

Suunnitelmassa esitetty yhteisrahoitusmalli valtion ja kuntien rahoituksen suhteen ei ole Imatran kaupungin mielestä hyväksyttävä. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea jatkossakin vain isoja hankekokonaisuuksia. Kunnille ei saa vyöryttää lisää kustannusvastuita tilanteessa, jossa sote-uudistuksen kautta kuntien rahoituspohja on muuttumassa siten, että mahdollisuudet rahoittaa isoja liikenneinvestointeja heikkenevät oleellisesti. Hyötyjä maksaa -mallista ei ole selvityksen perusteella olemassa riittävää tietopohjaa kustannusten jakamiseksi ja alueellisten sekä hankekohtaisten eroavaisuuksien huomioimiseksi.

Kehittyvät solmukohdat ovat tulevaisuudessa suuressa roolissa kulkumuotojen yhtymäkohtina, jotka tuottavat tehokkuutta ja parempaa palvelutasoa ihmisille sekä yrityksille. Kun ihminen ja yritys valitsee tulevaisuudessa ympäristön kannalta parhaan vaihtoehdon, täytyy sen palvelutaso ja matka-aika olla lähtökohtaisesti parempi ja halvempi kuin vanha vaihtoehto. Tämän vuoksi rahoitusta tulisi suunnata liikenteen solmukohtien kehittämiseen kaikkialla maan eri alueilla.

EU:n rahoitusta tulee pystyä hyödyntämään nykyistä paremmin osana maamme liikenneverkkoinvestointien rahoittamista. Valtatie 6 toimii pohjoisen Euroopan vilkkaimpana liikenneväylänä EU:n ja Venäjän välillä. Se on tärkeimpiä itä-länsisuuntaisia päätieyhteyksiä ja erittäin merkittävä raskaan liikenteen kuljetusreitti. Tämän vuoksi se tulee nostaa EU:n TEN-T -ydinverkkoon kuuluvaksi liikenneväyläksi Lappeenrannasta Imatralle ja Joensuuhun asti. Tämä pätee myös Karjalan rataan Luumäen ja Joensuun rataosuudella. Kehittämisinvestoinnit Karjalan radalla perusparannusten lisäksi ovat tärkeitä lähitulevaisuuden raideliikenteen kehittymisen kannalta.

## Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

Henkilöliikenteen palvelujen kehittämistä tulee tulevaisuudessa jatkaa toimivaltaisten viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyönä. Toimivaltaisten viranomaisten seudullistamiseen tulee kannustaa, sillä useissa yhteyksissä on todettu, että laajempi suunnittelualue tuottaa kustannustehokkaampia ja palvelutarpeeseen paremmin vastaavia palveluita. Toimivaltaisen viranomaisen alueen laajentumien seudulliseksi ei saa aiheuttaa tilannetta, jossa yhdistyneen alueen valtiontuet pienenevät ratkaisevasti estäen toimivalta-alueen laajenemisen. Joukkoliikenteen valtionavustusten taso ei ainakaan saa heiketä nykyisestä, vaan se tulee pyrkiä tulevaisuudessa nostamaan 50/50 kustannustasoon.

Imatran kaupunki pitää hyvänä, että valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltyä raide kaukoliikenteen palvelutasoa henkilöliikenteen hankinnoin vuodesta 2025 alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti. Palvelutaso tulee kuitenkin pitää vuoteen 2025 asti vähintään vuoden 2019 tasolla. Tämä voi tietyissä tapauksissa edellyttää ostoliikenteen lisäämistä, jotta turvataan Itäisen Suomen varhaiset aamuvuorot pääkaupunkiseudulle.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että vuoden 2027 jälkeisellä rahoituskaudella valtio voi hakea CEF-rahoitusta itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämiseen (Kouvola-Luumäki-Imatra sekä Luumäki-Vainikkala) kokonaisuuksineen sisältäen kolmioraiteet), mikäli suunnitelmassa kuvatut pääradan ja Turku-Helsinki -ratayhteyden kehittämishankkeet ovat edenneet suunnitellusti. Imatran kaupunki yhdessä Etelä-Karjalan liiton kanssa ei pidä hyväksyttävänä sitä, että suunnitelmassa mainittujen itäisen suunnan ratayhteyksien kehittäminen ja rahoittaminen sidotaan muiden hankkeiden etenemiseen. Riippumatta muiden hankkeiden etenemisestä, liikennemäärien kasvupaineet ja potentiaalinen hyödyntäminen Venäjän kautta edellyttää, että Kaakkois-Suomen raideinvestoinnit toteutetaan mitä pikimmiten. Kansainvälisen logistisen kilpailukykyyn varmistamisen kannalta on tärkeää, että CEF-rahoitusta voidaan hyödyntää myös itäisen suunnan ratayhteyksien kehittämisessä jo uudella rahoituskaudella 2021–2027. Verkkojen Eurooppa -asetuksen mukaan tukea voidaan myöntää rautatie-, maantie-, sisävesi- ja meriliikenteen infrastruktuurin kehittämisessä myös TEN-T-verkon kytkemiseksi kolmansien maiden liikenneverkkoihin. Näin ollen itäisen suunnan ratayhteydet täyttävät kaikki tuelle asetetut kriteerit.

Itäiseen Suomeen Karjalan radan kautta suuntautuvan raideliikenteen kapasiteetin nostamista tulee tarkastella henkilöliikenteen ja teollisuuden kuljetustarpeita ajatellen. Luumäki-Joutseno välin kaksoisraiteen eteenpäin vieminen on elintärkeää Itäisen Suomen elinkeinoelämän ja saavutettavuuden varmistamiselle. Kolmioraiteet (Imatralle sekä Luumäelle) ovat myös tärkeä osa kansainvälisiä raideyhteyksiä ja raidekapasiteettia tarkastellessa. Imatran kaupunki, Lappeenrannan kaupunki ja Etelä-Karjalan Liitto yhdessä esittävät, että Luumäki-Joutseno- kaksoisraiteen rakentaminen sisällytetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tärkeimpiin hankkeisiin.

Liikennejärjestelmän tukitoimet

Ei lausuttavaa.

Muut toimenpiteet

Suunnitelmalla ei saavuteta sille asetettuja tavoitteita. Suunnitelmaa tulee täydentää niiltä osin, miten se liittyy ja on yhdenmukainen päästövähennystavoitteiden kanssa. Rahoitusratkaisulla tulee ohjata liikennejärjestelmän kehittymistä päästövähennystavoitteiden mukaiseksi.

## **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Visio sinällään sisältää oikeat asiat liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Imatran kaupungin näkökulmasta toimenpideohjelman kytkentä itse visioon jää kuitenkin vajavaiseksi. Suunnitelmasta tulee ilmetä paremmin, miten esitetyt toimenpiteet ovat ensimmäinen askel kohti vision mukaista tavoitetilaa.

## **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Visioon ”kestävä ja saavutettava Suomi” saavuttamiseen toimenpideohjelma ei aseta riittäviä suuntalinjoja.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman visiona on ”Suomi on onnistunut hyödyntämään koko maantieteellisen potentiaalinsa matkojen ja kuljetusten kansainvälisenä solmupisteenä.” Toimenpiteissä ei ole kuitenkaan huomioitu riittävällä tasolla jo olemassa olevaa Imatran rautatieyhteyttä itärajan yli Venäjälle ja kolmansiin maihin. Maailmankehitys on ottamassa isoja askelia kohti päästövapaita kuljetusketjuja ja tulevaisuudessa logistiikan kilpailukyky mitataan päästöarvoilla.

Visiossa mainittu ”Myös tavarankuljetuksissa on siirrytty vähäpäästöisiin ajoneuvoihin.” määritelmä on liian kapea-alainen ja tavaraliikennettä tulee tarkastella kokonaisuutena, johon kuuluu ajoneuvoliikenteen lisäksi raide- ja vesiliikenne.

## **Vaikutusten arviointi**

### **Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

Kokonaisuutena liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi kohdentuu toimenpideohjelman vaikutuksiin, eikä itse suunnitelman arviointiin SOVA-lain tarkoittamalla tavalla. Arvioinnin tulisi kohdentua tarkemmin aluekohtaisesti, huomioiden toimenpidesuunnitelman yhteiskunnalliset vaikutukset eri alueille. Suunnitelmassa todetaan, että sen vaikutukset SOVA-lain mukaisiin ympäristövaikutuksiin ovat kokonaisuutena vähäiset ja vaikutukset voimistuvat vasta suunnittelukauden (2021-2032) jälkeen pidemmällä aikavälillä. Nykypäivän yhtenä megatrendinä on ilmastonmuutoksen torjunta. Vastaako näin laaja-alainen suunnitelma tähän megatrendiin näin suppeilla vaikutuksilla? Tyydytäänkö vielä tänä päivänä siirtämään muutosta tulevaisuuteen vai uskalletaanko linjata myös liikennejärjestelmän osalta, että siinä on tapahduttava muutos, jotta ilmastotavoitteet saavutetaan? Ilmastotavoitteiden toteutumisen kannalta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee ottaa selkeämmin kantaa raideliikenteen pienemmän hiilijalanjäljen puolesta sekä tavara- että matkustajaliikenteen kapasiteetin kannalta. Suunnitelma antaa vaikutelman, että se on tehty nykyisen liikennejärjestelmän päälle tukeutuen viennin osalta vahvasti satamiin. Yritykset ovat jo tänä päivänä siirtymässä tuotteiden kokonaishiilijalanjäljen

seurantaan, jolloin kuljetuksen aiheuttama mahdollisimman pieni hiilijalanjälki nousee kilpailukytekijäksi.

### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Suunnitelman vaikutustenarviointikehikko perustuu hankkeiden vaikutusten arviointiin, joten vaikutustenarviointi on osin liiankin tarkkaa toimenpiteiden tarkkuus huomioiden. Toisaalta koko suunnitelman osalta vaikutuksia todetaan olevan, mutta niiden konkretisointi mittareiksi tai selkeiksi tavoitteeksi jää epäselväksi.

Suunnitelman vaikutuksissa ei ole saatu merkittäviä eroavaisuuksia esitettyä vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Tavoitteena kuitenkin on päästöjen vähentäminen, joka ei nyt ole suunnitelman linjausten kanssa yhteneväinen. Vaikutusten arvioinnissa on todettu, että vaikutukset päästöihin ovat vähäiset.

## **Yleistä**

### **Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

Vuorovaikutuksen tulee olla jatkuvaa ja aktiivista kaikilla eri tasoilla. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu tulee kytkeä osaksi alueellisia liikennejärjestelmätyöryhmiä. Vuorovaikutus näiden välillä tulee olla sujuvaa, avointa ja riittävää. Työskentelyssä tulee varmistaa aito vuorovaikutteinen prosessi kuntien kanssa alueelliset erityispiirteet huomioon ottaen. Ratkaisuja, kuten yhteisrahoituksen periaatteita, tulee valmistella ja hakea yhteisesti.

Päästövähennystavoitteet on otettava huomioon osana suunnitelmaa. Toimenpiteet on päivitettävä sellaisiksi, että ne täyttävät ilmastotavoitteet perustuen kulkumuotosiirtymiin niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä.

Sarlomo Sirkku  
Imatran kaupunki - Konsernipalvelut