



2. Kokouksen asialistan sekä edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen

Hyväksyttiin asialista ja edellisen kokouksen pöytäkirja.

3. Vertailuvaihtoehdon kuvaus

Erityisasiantuntija Taru Pakkanen, Liikenne- ja viestintävirasto

*Työryhmä kuulee esityksen ja keskustelee sen sisällöstä.*

Puheenjohtaja totesi, että ei ole näköpiirissä, että rahoitustaso nousisi ja muistutti, että esitys ei sisältänyt hallitusohjelman mukaista korjausvelkapakettia. Liikenteen verotuksen ja rahoituksen työryhmä on perustettu juuri miettimään sitä, että miten rahoitushaasteita voitaisiin ratkaista ja löytyisikö uusia keinoja.

Käytiin keskustelua mm. siitä, mihin liikennesuoritteiden, sähköautojen määrän sekä päästövähennysten ennusteet perustuvat. VTT:n ennusteet ovat taustaoletuksena. Sähköautoilun kustannus on tällä hetkellä niin edullinen, että kun sähköautojen määrä kasvaa, on oletus se, että ajetaan enemmän. Uusien, turvallisempien autojen myötä myös liikenneturvallisuus kasvaa. Lisäksi päästövähennusennusteeseen liittyvät mm. muuttuvat jakeluelvoitteet.

Lisäksi keskusteltiin liikenneturvallisuudesta. Todettiin, että ollaan jääty esim. Ruotsista jälkeen. Syynä heikkoon tilanteeseen on mm. Suomen liikennekulttuuri sekä teiden kunto. Tavoite nollavisiosta on korkealla ministeriön prioriteeteissa ja kaikki edulliset keinot (mm. viestintä) on otettava käyttöön.

Mainittiin, että joukkoliikenteen heikot näkymät vaikuttavat mm. liikenneköyhyyteen ja sitä käsitellään osana kokonaisvaikutusten arviointia. Myös näkymät kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen ovat vertailuvaihtoehdossa heikot.

Todettiin, että korjausvelan kasvukäyrä on karu ja siihen ei hallituksen määräaikainen purkuohjelmakaan vielä paljon vaikuta. Rahoituksen pitkäaikaiseen ratkaisumalliin täytyy löytyä uusia ratkaisuja. Koko Suomen verkkoa, ml. alempiasteista tieverkkoa, tarvitsevat välillisesti myös kaupungeissa asuvat. Verotuksen ja rahoituksen työryhmän tehtävä on etsiä uusia keinoja. Ja vaikka EU-rahoituksen saannin maksimointi on edelleen tärkeää, on selvää että EU rahoitus ei ratkaise peruskunnossapidon haasteita.

Lisäksi tarkennettiin, että vertailuvaihtoehdon rahoitustaso on määritelty vuoden 2027 tason mukaisesti ja kehittämisessä päätettyjen talousarvioiden mukaan. Sitä päivitetään vielä mahdollisten tulevien päätösten myötä talven aikana. Tasossa ei ole huomioitu mm. julkisen talouden suunnitelman tulevia teknisiä kehityksiä.

4. Liikenne 12-vaikutusarviointiohjelman lausuntopalaute

Johtava erityisasiantuntija, Maria Torttila, liikenne- ja viestintäministeriö

*Työryhmä kuulee esityksen ja keskustelee sen sisällöstä.*

Puheenjohtaja mainitsi, että hallituksen iltakoulussa otettiin juuri esiin, että mikä on huoltovarmuuden määritelmä ja todettiin, että se tulee ottaa huomioon ja rajata tässä kontekstissa.

Keskusteltiin mahdollisuudesta, että lausuntojen joukossa voi olla uusia ajatuksia, jota voitaisiin hyödyttää suunnitelmassa. Todettiin, että lausunnot on syytä käydä tarkasti läpi hallinonalalla yhteistyössä ja ns. helmet pyritään poimimaan käyttöön. Ideoita voi tulla myös myöhempien lausuntokierrosten sekä sidosryhmäyhteistyön kautta.

Todettiin, että lausunnoissa nostettiin esiin myös väestörakenteen muutos. Ennusteet näyttävät mm. ikääntyneiden ja ajokortittomien määrä lisääntyvän ja heidän liikumisensa tulee liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ottaa huomioon mm. esteettömyysasioissa. Myös liikenneköhyysteeman todettiin nousseen voimakkaasti esiin edelliseen suunnitelmakierrokseen nähden.

#### 5. Keskustelu Liikenne 12-suunnitelman vision ja tavoitteiden päivitystarpeista

Liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö

*Työryhmä kuulee alustuksen ja keskustelelee sen sisällöstä.*

Puheenjohtaja kehui esitettyä tavoitekolmiota, johon on kiteytynyt kaikki olennainen. Taloudellinen kestävyys pitäisi saada näkyviin läpileikkaavana. Vision pitäisi vielä myös kiteytyä entisestään. "Kestävyys", terminä kattaa sekä ekologisen, taloudellisen että sosiaalisen näkökulman. Myös liikenneköhyys hyvä huomioida tavoitteiden sisällä.

Tehtiin mm. seuraavankaltaisia ehdotuksia visioon ja tavoitteisiin liittyen:

- päästöttömyyden tavoitetta tulee käsitellä realistisesti
- edelliseen visioon kuulunut "edelläkävijä liikenteen palveluiden ja teknologioiden kehittämisessä" voisi toimia jatkossakin
- luonnon kantokyky on tärkeää näkyä, mutta ei välttämättä yhdessä elinkeinon ja teollisuuden kanssa, voisi sisältyä toiseen yhteyteen paremmin.
- matkaketjujen (ja multimodaalisuuden) kehittäminen oleellista
- turvallisuus ja sotilaallisen liikkuvuuden kysymykset on yhdessä talouden kasvun kanssa on hyvä huomioida visiossa paremmin, myös lyhyt reitti jäämerelle muistettava
- huomioitava, että ulkomaiden lisäksi Suomen sisällä liikutaan ja se pitäisi lisätä saavutettavuuteen. Digipuoli on myös tärkeä.
- Elinkeinoelämän kilpailukykyä on painotettu, mutta huoltovarmuus -sana pitäisi lisätä
- terminä taloudellisuus vs. tehokkuus.
- turvallisuudessa huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus on se, mihin pitää keskittyä. (Todettiin kuitenkin, että kaikkia hankkeita ei ole perusteltavissa huoltovarmuudella vaan viranomaisten tehtävänä on määritellä kriittiset kohdet. Sotilaallisen liikkuvuuden osalta vastuu on puolustusministeriöllä ja puolustusvoimilla.)
- terminä päästötön vs. ympäristöystävällinen

- liikennejärjestelmän tulee tukea koko Suomen kehitystä, kokonaisvaltainen ajattelu liikenteen palveluihinkin; jos alueet pärjäävät, Suomi pärjää
- tuet kävelyn ja pyöräilyn infraa on on satsaus liikkumiseen
- H/K -arviot, taloudellinen tehokkuus keskiöön

## 6. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja kiitti hyvistä alustuksista ja keskusutelusta ja päätti kokouksen klo 10.36.

Liitteet:

Liite 1 Vertailuvaihtoehdon kuvaus, Traficom

Liite 2 Liikenne 12-vaikutusarviointiohjelman lausuntopalaute,LVM