

FRAMTIDSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 1/2008 rd

Statsrådets redogörelse: Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 1 april 2008 Statsrådets redogörelse Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020 (SRR 3/2008 rd) till kommunikationsutskottet för beredning. Framtidsutskottet har beretts möjlighet att lämna utlåtande till kommunikationsutskottet. Utskottet beslöt att lämna utlåtande i ärendet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- TkD, sektorchef Heikki Lonka, FCG Planeko Oy
- professor Heli Marjanen, Åbo handelshögskola
- stadsforskare, arkitekt Kaarin Taipale.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Framtidsutskottet har i sina utlåtanden betonat vikten av att inkludera en framtidspolitisk del i redogörelser, utvecklingsplaner, budgetar och finansieringsprogram. Det gäller alltså att fundera på utgångspunkter och visioner för och möjligheter i fråga om den långsiktiga utvecklingen. Enligt utskottet är det bra att trafik, som utgör ett viktigt uppgiftsområde, för första gången beaktas i redogörelsen på långt sikt ändå fram till 2020. Att även finansiering av projekt nu granskas är också viktigt.

Trafikpolitiken berör infrastrukturen, och trafikpolitiska lösningar har en omfattande inverkan på olika sektorer inom samhällspolitik. Ur en framtidspolitisk synvinkel är det också centralt att undersöka orsak- och verkansamband

mellan den bedrivna trafikpolitiken och de olika politikområdena. I samband med den långsiktiga trafikpolitiken borde åtminstone klimatpolitik, telekommunikationspolitik och regionpolitik undersökas. Att till och med näringsläget i världen via biobränslen hänger samman med framtida trafiklösningar berättar om omfattningen av trafikpolitikens verkningar.

Den trafikpolitiska redogörelsen tar i huvudsak fasta på riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklingsprogram för trafiknätet. I riktlinjerna beaktas dock det faktum att trafiknätet stöder regionernas och näringarnas framgång. För första gången har man nu behandlat klimatförändringen och betydelsen av kollektivtrafiken, såsom även trafiksäkerheten.

Utvecklingen av den fysiska infrastrukturen och dess användning har varit utgångspunkten i

redogörelsen. Datakommunikationen har med avsikt begränsats utanför granskningen. I enlighet med sitt uppdrag anser framtidsutskottet att det skulle ha varit nyttigt att i rapporten behandla förbindelser till utvecklingen av datakommunikationen. Växelverkan mellan olika politikområden skulle ha främjat igenkännande av sådana linjedragningar som beaktar den mångsidiga växelverkan mellan den fysiska trafiken, datakommunikationen och klimatpolitiken. Speciellt då det gäller så här långsiktig planering räcker granskningen av växelverkan mellan enbart den fysiska trafiken och klimatpolitiken nämligen inte.

I sitt utlåtande koncentrerar sig framtidsutskottet på att behandla framtiden av trafikpolitiken i ljuset av följande faktorer: utveckling av informationssamhället, klimatförändring och framtidsfrågor i anslutning till metropolregioner.

I framtida trafiklösningar kommer datakommunikationen att fungera i en nära växelverkan med den fysiska trafiken. Elektronisk kommunikation, distansarbete och ökade virtuella möten har en direkt inverkan på behovet av den fysiska trafiken. Det är viktigt att man även i fråga om den fysiska trafiken bereder sig på uppkomsten av en överallt förekommande datorisering (ubiquitous computing). Det har estimerats att i-länderna är på väg mot ett följande utvecklingsstadium av informationssamhället, mot en period som kan kallas för vardagens informationssamhälle, där informations- och kommunikationsteknologin spelar en ännu viktigare roll i människornas och gruppernas vardag. I ett sådant samhälle baserar sig rutinerna, även i trafiken, på informations- och kommunikationstjänster som används alltid och överallt.

Utvärdering av datakommunikationen som en del av annan trafikpolitik är viktigt även i ljuset av att den lovande tillväxten av utvecklingen av informationssamhället i Finland verkar ha avmattats. Fortfarande placerar Finland sig rätt bra i internationella jämförelser där man räknar antalet datorer och datakommunikationsförbindelser. Då man jämför till exempel antalet elektroniska tjänster och användningen av dem, place-

rar Finland sig längre ner. Våra grannländer Danmark, Estland, Sverige, Island och i fråga om asiatiska länder i synnerhet Sydkorea, Japan och Singapore toppar de internationella jämförelserna. Att Kina placerar sig högt i dem grundar sig i huvudsak på köpt teknik fortfarande. Ökning av egen teknik och innehållsproduktion är dock redan i sikte.

I Finland behövs det offentlig diskussion om orsaker till att vår utveckling har avmattats. Vi borde också bilda en uppfattning om hurdant informationssamhälle vi vill åstadkomma. Framtidsutskottet har beslutat att framföra att ämnet skulle tas upp i aktuell debatt vid riksdagens plenum på hösten (FrU:s publikation *Silmät auki! Tietoyhteiskunnan uhat ja mahdollisuudet 2008* (Öppna ögonen! Hot och möjligheter i informationssamhället) och bibliotekets publikation *Paratiisi vai panopticon? 2008* (Paradis eller panoptikon?)) kommer att användas som bakgrundsmaterial).

Utvecklingen av datakommunikationen kommer i framtiden att spela en avgörande roll då det gäller behovet att röra sig i trafiken. På det sättet kommer den även att inverka på kontrollen över klimatförändringen. Med tanke på en klimatpolitik som strävar efter en hållbar utveckling är det dessutom befogat att fästa uppmärksamhet vid två frågor: förhållandet mellan flytrafiken och spårtrafiken och de risker som en utspridd samhällsstruktur innebär.

Det är viktigt att utveckla järnvägar så att de kan erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till flygtrafiken. Restider mellan stadscentra måste kortas så att restiderna med tågen kan konkurrera med flygandet. Därför måste resurser styras till basbanhållning så att tågen inte blir långsammare och att tidigare investeringar i snabba tåg kan utnyttjas. Den kritiska restiden torde vara 3–4 timmar i fråga om flygande från knutpunkter för flygtrafik. Vid planeringen av när och på vilka stationer tågen kommer att stanna ska man sträva efter en balanserad lösning där restiderna från även mindre bosättningscentrum kan bibehålla sin konkurrenskraft vid sidan av stora centrum. Då tågen och flygplanen konkurrerar med varandra om kunder är det inte enbart restiden

som avgör, utan den servicehelhet som kunderna erbjuds. Tågen ska vara utrustade med fungerande trådlösa bredbandsanslutningar. De ska även hålla sig fast vid tidtabeller. Att tidtabellerna håller kunde bli spårtrafikens speciella styrka. I fråga om långa resor är det fortfarande förmanligt att flyga. Det är viktigt att det ordnas möjligheter till långa och direkta flygningar utomlands även från andra flygplatser i landet än den i Helsingfors, anser utskottet.

Framtidsutskottet har valt allmänbildning i framtiden och utmaningar för metropoler som ett av sina huvudteman (den första rapporten Metropolit, Aasia ja yleissivistys (Metropoler, Asien och allmänbildning) publiceras den 21 maj 2008). Redogörelsen betonar vikten av trafiken mellan de olika centrumen och regleringen av markanvändningen. Enligt den trafikpolitiska redogörelsen ska markanvändning i kommuner minska på användning av personbilar och vara hållbar ur en klimatpolitisk synvinkel. Det stämmer. Också framtidsutskottet framhäver trafikpolitikens centrala roll i planeringen av markanvändningen.

Enligt utskottets mening har man inte satsat tillräckligt på vårt trafiksystem med tanke på att både elektroniska och fysiska förbindelser till världens metropoler och övriga innovationscentra borde fungera på det bästa möjliga sättet, dock med beaktande av de krav som klimatförändringen medför. Trafiknätet tillfredställer inte informationssamhällets krav på det bästa möjliga sättet. Om finansiering riktas på ett bristfälligt sätt, kan det lätt leda till att pengarna används till underhåll av det system som redan finns. Då saknas tillräckliga medel för den långsiktiga utvecklingen av systemet så att det skulle motsvara framtida behov. Ur denna synvinkel utgör den trafikpolitiska redogörelsen ett viktigt redskap för den långsiktiga planeringen och det kan rekommenderas att man även under de kommande regeringsperioderna utarbetar en långsiktig trafikpolitisk redogörelse enligt förändrade förhållanden och behov.

Den trafikpolitiska redogörelsen innebär betydande projekt för utveckling av bannätet i metropoler, bl.a. västmetron och ringbanan i Vanda.

Istandsättning av Österbottenbanan och de övriga projekten för utveckling av bannätet är motiverade ur en klimatpolitisk synvinkel. Finansiering av vägsträckan mellan Helsingfors och Vaalimaa är ett av de viktigaste bland de många trafikledsprojekten, i synnerhet då den utgör en del av det europeiska huvudvägsnätet. Finland behöver dock tilläggsresurser även för basväghållningen.

Hela budgetförfarande borde förnyas, såsom det har konstaterats i redogörelsen. Långsiktiga projekt som siktar mot framtiden och den egentliga basväghållningen och banhållningen borde budgeteras separat. Även finansieringsmodeller som kompletterar budgetfinansiering borde användas för investeringar. Således skulle budgetpengarna räcka bättre till för underhållning av vår nationell egendom, trafikleder och banor. I den trafikpolitiska redogörelsen har man tillämpat kompletterande finansieringsmodeller såsom bl.a. public private-projekt, livscykelmodeller och kommunernas tidigareanläggningslån. Det vore önskvärt att även trafikfonder skulle användas för trafikinvesteringar.

Då det främsta målet är att underhålla det nuvarande trafiknätet, investerar man ofta först då det är absolut nödvändigt. Investeringarna alltså löser akuta problem. Beräkningar av förhållandet mellan nytta och kostnad betraktar prolema ur denna synvinkel: den bästa investeringen är avlägsnande av någon flaskhals som redan kommit till. Bredare samhälleliga inverknings beaktas inte tillräckligt eftersom de inte går att entydigt påvisas genom kalkyler. I många fall beskriver förhållandet mellan nytta och kostnader trafikledernas eller banornas trafikvolym, viktighet och nytta i förhållandet till dess kostnader. I framtiden ska man dock fästa mera uppmärksamhet vid i synnerhet klimatpolitiska synpunkter då det gäller att bedöma projekt. Dessutom kan regionala synpunkter förordas flera trafikprojekt. De förbättrade trafiklederna medför andra investeringar och befolkning. Största delen av trafikinvesteringar är produktiva, vilket har konstaterats också i redogörelsen. Trafikpolitiken ska utgöra en viktig del av samhällspolitiken och planeringen av samhället.

Den trafikpolitiska redogörelsen är ett bra utspel i en situation där Finland behöver en klar vision för hur landets trafiksystem kommer att se ut år 2020. Målet är att Finland ska ha ett modernt och väl fungerande ban-, väg-, sjö- och datakommunikationsnät. Ett meningsfullt framtidsscenario är ett sådant där ett väl fungerande fysisk nät förenar de viktigaste centrumen med varandra. Stamnätet inkluderar även fungerande tvärförbindelser, alltså andra väg- och järnvägsförbindelser än till och från huvudstadsregionen. För glesbygden och virkestransporter behövs det fortfarande ett vägnät som täcker hela landet. Det har man räknat med i statens budgetramar, där tilläggsresurser nämligen har riktats till åtgärder för att trygga virkesförsörjningen.

Mobilt internet borde fungera effektivt överallt i Finland. En starkt subventionerad kollektivtrafik skulle basera sig på ett bannät vars matartrafik fungerar med bussar och mindre fordon. Finlands förbindelser till Europas kärna ska

förbättras med rekordsnabba järnvägsförbindelser.

Utskottet kommer att förbereda riksdagens svar på regeringens framtidsredogörelse om klimat- och energipolitiken. Valperiodens redogörelse kommer att lämnas ut 2009. I detta sammanhang kommer utskottet att ta ställning till även trafikpolitiken som en del av den långsiktiga klimat- och energipolitiken. Det gäller till exempel att noggrant bedöma om EU:s linjeförbrukning ska bestå av biobränslen, är ändamålsenlig eller inte. Även denna framtidsredogörelse kommer till en väsentlig del att handla om att samordna olika områden inom samhällspolitiken med varandra.

Utlåtande

Framtidsutskottet anför

att kommunikationsutskottet bör beakta det som sägs ovan.

Helsingfors den 16 maj 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Marja Tiura /saml
vordf. Jyrki Kasvi /gröna (delvis)
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd (delvis)
Tarja Filatov /sd (delvis)
Liisa Jaakonsaari /sd (delvis)
Harri Jaskari /saml (delvis)
Kyösti Karjula /cent (delvis)
Jouko Laxell /saml (delvis)
Päivi Lipponen /sd (delvis)

Marjo Matikainen-Kallström /saml (delvis)
Juha Mieto /cent
Mats Nylund /sv (delvis)
Markku Uusipaavalniemi /cent (delvis)
Anne-Mari Virolainen /saml (delvis)
Pertti Virtanen /saf (delvis)
Jyrki Yrttiaho /vänst (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Paula Tiihonen, specialrådgivare Osmo Kuusi.