

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 1/2014 rd

Statsrådets framtidsredogörelse: Velfärd genom hållbar tillväxt

Till framtidsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 7 november 2013 Statsrådets framtidsredogörelse: Velfärd genom hållbar tillväxt (SRR 7/2013 rd) till framtidsutskottet för beredning och bestämde samtidigt att kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande i ärendet till framtidsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- riksdagsledamot Ville Vähämäki, riksdagen
- generalsekreterare Pekka Lindroos, statsrådets kansli
- regeringsråd Mikael Nyberg, trafikråd Piia Karjalainen och kommunikationsråd Elina Normo, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsdirektör Hanna Nordström, försvarsministeriet
- kommunikationsmarknadsombud Joonas Orkola, Kommunikationsverket
- generalsekreterare Vesa Virtanen, Säkerhetskommittén

- överdirektör Anne Herneojä, Trafikverket
- ledande expert Katja Lohko-Soner, Trafiksäkerhetsverket
- forsknings- och utvecklingsdirektör Jyrki Kasvi, TIEKE Utvecklingscentralen för Informationssamhälle rf
- professor Petri Tapio, Framtidens forskningscentral
- upphandlingsdirektör Timo Vesalainen, Alma Manu Ab
- förändringsdirektör Risto Linturi, Sovelto Oyj
- verkställande direktör Petteri Järvinen, Petteri Järvinen Ab
- jurist Jussi Mäkinen, FiCom rf
- direktör Teemu Vehmaskoski, Finlands Byggnadsingenjörsförbund RIL rf
- verksamhetsledare Sampo Hietanen, Älykkään liikenteen verkosto ITS – Finland.

Dessutom har skriftliga utlåtanden lämnats av
— Finlands Transport och Logistik SKAL rf
— Finlands Kommunförbund.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Kommunikationsutskottet har granskat statsrådets redogörelse Velfärd genom hållbar tillväxt

(SRR 7/2013 rd, nedan redogörelsen) inom ramen för sin behörighet. Redogörelsen understryker den roll den omfattande digitaliseringen av samhällsfunktionerna kommer att ha inom tidsramen för redogörelsen, alltså fram till år 2030.

Utskottet håller med om denna bedömning och betonar därför i synnerhet hur viktigt det är att datatrafikförbindelserna är säkra och att informations- och kommunikationstjänster håller hög kvalitet. När informationssamhället hela tiden utvecklas kommer säkra tjänster allmänt taget att vara ett av de grundläggande villkoren för ett fungerande samhälle och tillgången till tjänsterna kommer att vara en oundgänglig medborgers rättighet i framtiden.

Utskottet konstaterar att trafiken i egentlig mening behandlas väldigt knapphändigt i redogörelsen, fastän vårt lands geografiska placering och tillgängligheten till de viktigaste exportmarknaderna nu och långt in i framtiden kräver en välfungerande och med hänsyn till konkurrensen tillräckligt fördelaktig logistikkedja, där sjötransporterna fortfarande spelar en viktig roll. För att vårt lands naturtillgångar ska kunna utnyttjas krävs det också i fortsättningen såväl fungerande huvudtrafikleder som regionala och lokala vägnät som håller för de tunga råvarutransporter näringslivet har behov av. De viktigaste produktionsanläggningarna befinner sig dessutom oftast intill de trafikleder som går utanför tätorterna.

Utskottet framhåller allas rätt att bo och röra sig på den plats de själva väljer. Därför måste vi också i fortsättningen se till att trafiklederna befinner sig i tillräcklig gott skick och gör det möjligt att röra sig i hela landet.

Enligt sakkunnigutredning till utskottet blir attraktiva stadsmiljöer allt viktigare i konkurrensen om en position på den globala marknaden. Det är viktigt för landets internationella konkurrensförmåga med välfungerande och täckande flygförbindelser och flygplatsservice av hög kvalitet. Att döma av de internationella trenderna verkar efterfrågan på flygtrafik sammantaget till och med öka. Fungerande kollektivtrafik i stadsregionerna är en viktig attraktionsfaktor också i en internationell jämförelse.

Utifrån den trafikpolitiska redogörelse som ska lämnas i början av varje valperiod bedöms periodens trafik- och investeringsbehov vara sådana att tidsramen till viss del har utsträckts utanför valperioden. Kommunikationsutskottet

har i sina ställningstaganden understrukt betydelsen av en längre tidsram när det gäller till exempel bastrafikledshållningen och investeringar i utvecklande av trafiklederna. Utskottet framhåller också i detta sammanhang att redogörelsens centrala uppgift är att se till att vårt land har fungerande och trygga trafikleder långt in i framtiden.

Trafiken och trafikbehoven i framtiden

Vid utfrågningen av sakkunniga har utskottet bekantat sig med olika ståndpunkter när det gäller framtida trafikslag och ändrade trafikbehov. Utskottet vill än en gång framhålla trafikens betydelse för näringslivet och uppfyllandet av medborgarnas grundläggande behov inom den tidsram som visionerna i redogörelsen gäller, alltså fram till år 2030. Digitaliseringen av samhället och utvecklingen av olika trafikformer och verktyg i kombination med intelligenta transportsystemslösningar kommer att ändra befolkningens behov av att förflytta sig och dess former, i synnerhet i tillväxtcentrumen.

Det är viktigt att framhålla att man vid bedömningen av investeringarna i trafik och trafikleder noterar skillnaderna i utvecklingstrender och behov när det gäller städerna och de stora tätorterna å ena sidan och de omfattande glesbygdsområdena å andra sidan. I glesbygdsområdena gör befolkningsmängden att det inte är möjligt att bedriva kollektivtrafik på samma sätt som i tätorterna annat än med hjälp av understöd. När samhälleliga och kommersiella tjänster i allt större omfattning koncentreras till tätorterna måste underhållet av såväl det regionala och lokala vägnätet som av de enskilda vägarna också i framtiden skötas på det sätt som en smidig och trygg kommunikation kräver.

Utskottet vill också understryka de behov afärsverksamheten i glesbygdsområdena har och den pendeltrafik den för med sig. Ett exempel är den stora betydelse den växande bioekonomin och den ökande mängden råvarutransporter som sammanhänger med den har för hela branschens utveckling och trafikbehovet i glesbygden. Utskottet framhåller att det inte får gå så att ett försämrat underhåll av trafiklederna eller skattebe-

slut som gäller trafiken och inkomstbeskattningen inte får göra det besvärligare för glesbygdsföretagen att bygga upp fungerande transportkedjor eller försvåra pendeltrafiken för de anställda som mestadels är hänvisade till personbil. På grund av bannätets begränsade täckning och de långa sträckorna med enkelspår erbjuder järnvägstrafiken inte heller några sådana alternativ inom person- och godstransporterna som avsevärt skulle minska landsvägsnätets betydelse i glesbygden inom överskådlig framtid. Den funktionella och miljövänliga järnvägstrafiken är emellertid viktig, dels för persontransporterna mellan tätorterna och dels för i synnerhet tunga godstransporter.

Utskottet hänvisar till rapporten Rakennetun omaisuuden tila 2013 enligt vilken den viktigaste trenden med tanke på trafiknätet är ökningen av personbilsbeståndet med 40 procent under 2000-talet till det nuvarande beståndet på 3 miljoner bilar. Under samma tid har vägtrafiken ökat med 15 procent på riksnivå, men i exempelvis Nyland med 28 procent. Enligt en bedömning som presenterades under sakkunnigutfrågningen kommer bilismen totalt sett snart att sluta öka. Enligt den senaste rikstäckande persontrafiksundersökningen har kollektivtrafikens andel i färdmedelsfördelningen vänt i en uppgång och personbilstrafikens representationer (km/person/dygn) stannat upp under åren 2005—2011. Enligt de sakkunniga stämmer detta också när man beaktar fluktuationerna i flygtrafiken. Den ekonomiska recessionen förklarar delvis fenomenet, men inte helt, eftersom biltätheten samtidigt har ökat tack vare den ändrade bilbeskattningen.

Utvecklingen kan förklaras med bland annat den snabbt åldrande befolkningen, som övergår från att använda egen bil till att använda till exempel taxitjänster eller anropsstyrd kollektivtrafik. Åldrandet är alltså inte enbart ett problem för statsfinanserna, även om det ofta utpekas som ett sådant. Det innebär också en omfattande marknad där äldre är mer konsumtionsstarka och krävande konsumenter än förut. Utskottet understryker behovet av att beakta den kraftiga ökningen av äldre i all planering som gäller trafik.

De yngre generationerna väljer inte heller nödvändigtvis att röra sig med bil på samma sätt som tidigare generationer. Enligt experterna väljer i synnerhet unga kvinnor att ta körkortet senare. Om erfarenheterna av kollektivtrafiken är goda är sannolikheten att denna grupp skaffar sig det dyra körkortet mindre än i fråga om föregående generation. Samma trend gäller också i de övriga nordiska länderna.

Dessutom kan den minskade bilismen påverkas av en redan etablerad praxis att delvis minska människors behov av att förflytta sig genom att samordnad planering av trafiken, markanvändningen och byggandet styr persontransporterna till fungerande kollektivtrafik.

Informationssamhällets utveckling bedöms i allmänhet minska människors behov av att förflytta sig, bland annat därför att fungerande dataförbindelser gör det möjligt att arbeta på distans och att lättare än hittills ha sin egentliga arbetsplats i hemmet. En trend i motsatt riktning är att den allt vanligare näthandeln leder till att utdelningen av försändelser till kunderna ökar. Till den här kategorin kan utöver näthandeln också hänföras särskild basservice på beställning som erbjuds äldre som bor kvar i hemmet eller sådant som hemkörning av nätbeställningar av livsmedel från närbutiken.

I framtiden måste det noga bedömas hur dessa trender påverkar exempelvis kollektivtrafiken eller de trafikpolitiska avgörandena vid utvecklingen av trafikinfrastrukturen. Utskottet framhåller vikten av att redogörelsen och den diskussion den väcker används som utgångspunkt för en närmare innovativ debatt inom trafiksektorn när det gäller trafiken och behovet av att förflytta sig i framtiden, men också om privatbilismens och kollektivtrafikens roll i olika områden och särskilda lösningar i fråga om trafiklederna. Det är viktigt att man inom trafikplaneringen inser betydelsen av att resekedjorna och logistikkedjorna inom godstrafiken inte bryts. Det är väsentligt för såväl en smidigt löpande trafik och förbättrad kostnadseffektivitet när det gäller transporter som för minskade trafikutsläpp. Det behövs också olika utvecklingsåtgärder för de olika trafikformerna, men det finns ändå anled-

ning att granska trafiksystemet som en helhet och så att de olika trafikformerna fungerar smidigt tillsammans när det gäller de centrala trafiklederna och förbindelserna. Det är av vital betydelse för persontrafiken att olika områden kan nå antingen med hjälp av ett enda trafikslag eller genom en lämplig kombination av trafikslag. I detta sammanhang måste det också föras en seriös debatt om konkreta åtgärder när det gäller hur de ansehlga kommersiella och andra möjligheter det arktiska området erbjuder ska utnyttjas.

Utskottet efterslyser särskilt nya djärva framtidsvisioner i trafikdebatten. Den allt mer omfattande digitaliseringen befrämjar alla slags intelligenta transportsystem och tillämpningar av dem. Under sakkunnigutfrågningarna har utskottet fått stifta bekantskap med den automatiserade trafikövervakningen, en internationell trend på stark frammarsch. Fullt genomförd kan den bidra till att trafiken flyter bättre och öka trafikkapaciteten på trafiklederna, samtidigt som den märkbart ökar trafiksäkerheten. När snabba kollektiva färdmedel efterlysts har experterna föreslagit bland annat supersnabba tåg och vakuumtåg.

Förbättrad infrastruktur

Utskottet har vid upprepade tillfällen i sina utlåtanden om budgetramarna och ramarna för statsfinanserna påpekat att infrastrukturen blir allt mer nedgången och att det eftersatta underhållet blir allt allvarligare utan tillräckliga extrainsatser. I sitt utlåtande om regeringens proposition till riksdagen om statsbudgeten för 2014 (KoUU 27/2013 rd – RP 112/2013 rd) tog utskottet senast ställning till trafikledsnätets kondition och de tilläggsanslag som skulle krävas för underhållet, men enligt vad utskottet erfarit efteråt, ser situationen att döma av lägesbedömningen nu betydligt dystare ut.

Kostnadskalkylerna för det eftersatta underhållet varierar mellan ett belopp på 2 miljarder euro och så mycket som 2,5 miljarder euro. Det är särskilt oroväckande att kalkylerna visar att beloppet växer allt snabbare. Med den nuvarande finansieringsnivån kan endast trafikledernas dagliga underhåll tryggas och det centrala tra-

fiknätet hållas i nuvarande skick. Också detta mål blir allt svårare att uppnå enligt utskottets bedömning. Man tvingas nedprioritera underhållet av vägnätet på lägre nivå och småvägarna blir i praktiken i allt sämre skick därför att det saknas tillräckliga anslag för basväghållningen. De negligerade reparationerna kommer att kosta betydligt mera än vad man sparar in. Många kritiska knutpunkter, såsom landsvägsbroarna, är i stor utsträckning i behov av omedelbara reparationer och behovet blir ännu mera akut på grund av de större maximistorlekar och maximivikter som införts inom den tunga godstrafiken. Underhållet har blivit allt mer eftersatt i och med den ökade kostnadsnivån som inte har kunnat kompenseras i den årliga budgeten.

Kommunikationsutskottet krävde i december 2013 att kommunikationsministeriet i enlighet med 47 § 2 mom. i grundlagen skulle lämna en utredning om de framtida modellerna för bastrafikledshållningen och genomförandet av vägprojekt. Som en följd av denna begäran tillsatte ministeriet en parlamentarisk arbetsgrupp som ska kartlägga olika alternativ för att minska eftersläpningen i underhållet av trafiknätet. Arbetsgruppen reder ut olika alternativ, som nya underhållskoncept, nya tekniska lösningar och effektiviserad användning av finansieringen. Arbetsgruppen gör också upp en gemensam lägesbild över i vilket skick trafiknäten befinner sig och lägger fram ett förslag till en ändamålsenlig långsiktig finansieringsnivå för utvecklandet av basväghållningen och trafiknätet. Utskottet understryker hur viktigt arbetsgruppens uppdrag är för den långsiktiga utvecklingen av trafikinfrastrukturen och för en faktisk minskning av det eftersatta underhållet.

Att utnyttja digitaliseringen

Utskottet konstaterar att snabba, högkvalitativa och täckande teleförbindelser är ett primärt villkor för förbättrade strukturer inom ekonomin och den offentliga sektorn och för att nya effektiva rutiner ska införas. För att garantera detta investerar de finländska teleföretagen årligen 600 miljoner euro i datakommunikationsinfrastrukturen. Utskottet påpekar att ett informa-

tionssamhälle som hela tiden utvecklas är allt mera beroende av fungerande teleförbindelser och mera sårbart när förbindelserna är försatta ur spel. Genom en statlig frekvenspolitik och en störningsfri och tillräckligt säkrad datakommunikationsinfrastruktur bör det säkerställas att datakommunikationen fungerar och att trafikkapaciteten är tillräcklig, också för de växande framtida behoven. Det som väcker särskild oro är om investeringarna i ett täckande bredbandnät är tillräckliga, särskilt när det gäller fiberkabelnätet. Utskottet anser att samhället också i fortsättningen måste bidra till investeringarna i bredbandsnät i glesbygdsområdena för att den digitala ekonomin och omstruktureringen inom industrin fullt ut ska kunna utnyttas också i de glesbygdsområden där ingen vill bygga ett sådant nät på rent kommersiella grunder.

Inom trafiksektorn innebär digitaliseringen mera framstående och intelligentare teknik för dagligt bruk. Det innebär också mera information om trafiken också för konsumenter, trafikutbildare och forskare. Information och digital ekonomi är den absoluta kärnan i potentialen för ny affärsverksamhet på trafikområdet. Enligt experterna kommer sådana program som utnyttjar intelligenta transportsystem att bli fler och därmed öka trafiksäkerheten och miljövänligheten. Digitaliseringen av trafiken erbjuder allmänt taget en snabbt växande informations- och verksamhetsgrund för inhemsk forskning och utveckling och eventuellt också en betydande nationell konkurrensfördel i relation till andra länder, om bara denna möjlighet utnyttjas.

Det är enligt utskottet väsentligt att universitet och forskningsinstitut avsätter tillräckliga resurser för forskningen inom trafiksektorn. Staten bör också på alla sätt stödja och uppmuntra nya innovationer, ny teknik och ny programvara som gäller förflyttningar och intelligenta transportsystem som samtidigt beaktar utsläppsmålen. Utskottet framhåller betydelsen av så kallade öppna data, alltså att det databestånd myndigheterna förfogar över ska kunna användas fritt för innovationer och ny kommersiell programvara. Enligt utredning har situationen i detta avseende delvis rentav blivit sämre under de

senaste åren, då administrationen av trafikstatistiken har övergått från Trafikverket till Statistikcentralen, som tar ut en avgift för att lämna ut informationen.

Enligt experterna förhindrar vår lagstiftning och de normer på lägre nivå som utfärdats med stöd av lag i vissa fall i praktiken uppkomsten av innovationer eller finansieringen av dem, till exempel med hjälp av den nya finansieringsformen crowdfunding. Det är enligt utskottet nödvändigt att vi i vårt land skapar en atmosfär som främjar innovationer och där vi vågar erkänna de negativa effekterna av gällande bestämmelser och föreskrifter och hur de hämmar utvecklingsarbetet, så att vi kan undanröja dessa hinder och främja uppkomsten av framtida lösningar redan i dag. Utskottet vill betona att innovationer som gäller trafik oftast är globala till sin natur, och om de lyckas slå igenom kan de ge vårt näringsliv betydande kommersiella möjligheter.

Cybersäkerhet

Kommunikationsutskottet gav 2013 ett utlåtande till utrikesutskottet med anledning av statsrådets utredning om statsrådets principbeslut om en strategi för cybersäkerheten i Finland (KoUU 7/2013 rd – USP 2/2013 rd). Utskottet konstaterade i sitt utlåtande bland annat att närpå alla centrala och vitala funktioner i det moderna samhället är beroende av fungerande it-system och kommunikationsnät. Också för företagen är det i dag A och O att it- och kommunikationssystemen fungerar. Till följd av detta beroende har kommunikationsnäten och kommunikationstjänsterna blivit ett attraktivt mål för it-attacker, och i krissituationer spelar elektronisk kommunikation en allt viktigare roll. Utifrån erhållen information ansåg utskottet det också sannolikt att samhället blir allt mer beroende av cybermiljön i framtiden.

Utskottet konstaterade att it-system och kommunikationsnät på det hela taget ger stora fördelar i fråga om effektivitet, kostnader med mera. Men de är också utsatta för risker i cybermiljön som man måste kunna identifiera, bereda sig på och aktivt avvärja i tid. Cybersäkerhet är ett måltillstånd där man kan lita på cybermiljön och säk-

ra de funktioner som är beroende av denna miljö. Utskottet konstaterade att ett annat viktigt mål vid sidan av funktionskontinuitet bör vara att tillgodose medborgarnas och företagens rättigheter.

Utskottet påpekade att en dimension av cybersäkerheten är att de grundläggande fri- och rättigheterna ska tillgodoses i cybermiljön även i händelse av störningar. Cybersäkerheten bör utformas så att exempelvis skyddet för förtroliga meddelanden eller integritetsskyddet inte kränks.

De närmare ställningstagandena framgår av det utlåtande som nämns ovan (KoUU 7/2013 rd).

Kommunikationsutskottet understryker vikten av att informationssamhället har beredskap inför allvarliga störningar och längre avbrott i kommunikationsnätens funktion. Utskottet förespråkar förebyggande verksamhet och verksamhet som skyddar kommunikationsnäten, men också förmåga att i krissituationer säkra kontinuiteten hos de system som är kritiska för de vitala samhällsfunktionerna.

Ställningstagande

Kommunikationsutskottet föreslår

att framtidsutskottet bör beakta det som sagts ovan.

Helsingfors den 10 april 2014

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Jukka Kopra /saml
Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd

Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml
Hanna Tainio /sd
Eila Tiainen /vänst
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine.