

## Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse om det globala handlingsprogrammet Agenda 2030 för hållbar utveckling Hållbar utveckling i Finland – långsiktigt, koherent och inkluderande

Till framtidsutskottet

### INLEDNING

#### *Remiss*

Statsrådets redogörelse om det globala handlingsprogrammet Agenda 2030 för hållbar utveckling Hållbar utveckling i Finland – långsiktigt, koherent och inkluderande (SRR 1/2017 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till framtidsutskottet.

#### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- regeringssekreterare Janne Mänttari, kommunikationsministeriet
- utvecklingschef Asta Tuominen, Trafikverket
- ledande expert Katja Lohko-Soner, Trafiksäkerhetsverket
- verkställande direktör Johanna Lamminen, Gasum Ab
- director Johan Lunabba, Neste Abp
- specialsakkunnig Hanna Kalenoja, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Innovationsfinansieringsverket Tekes
- Meteorologiska institutet
- VR-Group Ab
- Finavia Abp
- Finnair Abp
- Teknologiska forskningscentralen VTT Ab
- Automobilförbundet rf
- Linja-autoliitto
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Rederierna i Finland rf
- stadsforskare Kaarin Taipale.

## Utlåtande KoUU 9/2017 rd

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet uttrycker sin tillfredsställelse över att alla länder första gången i världshistorien har ett eget handlingsprogram med konkreta mål för hållbar utveckling. Handlingsprogrammen bygger på FN:s globala handlingsprogram Agenda 2030. Regeringens nationella handlingsprogram för att genomföra Agenda 2030 fokuserar på ett koldioxidneutralt och resurssmart Finland och ett Finland där det råder jämlikhet, jämställdhet och kompetens.

Enligt de sakkunniga innefattar begreppet hållbar utveckling tre dimensioner: för det första ett samhällligt, alltså socialt perspektiv, för det andra ett ekonomiskt perspektiv och för det tredje ett miljörelaterat perspektiv. Det betyder att det nationella programmet för hållbar stadsutveckling inte bara ska ingå i fokusområdet för ett koldioxidneutralt och resurssmart Finland.

#### *Större hållbarhet och ökad flexibilitet i rörligheten*

Utskottet påminner om att alla tre dimensionerna i hållbar utveckling måste beaktas när man planerar hållbara transporter. Följaktligen bör man för det första behandla den samhällliga, det vill säga den sociala, dimensionen på transporter, där det främst ingår transporttjänster. Frågorna regleras i lagen om transportservice, som för närvarande behandlas i riksdagen. Den kommer att stiftas utifrån regeringens proposition om en transportbalk (RP 161/2016 rd). För det andra gäller det att också lyfta fram den ekonomiska dimensionen av transporter, och närmare bestämt av infrastrukturen. Den tredje dimensionen, miljöaspekten, är minst lika viktig och avser utsläppssnål rörlighet.

Det är bra att Trafikverket har lagt fast sin roll och sitt ansvar för samlad hållbarhet i transporter och farledshållning. Därmed fokuserar hållbara transporter och hållbar farledshållning på att minska utsläppen av växthusgaser. I ekonomiskt hållbara transporter och ekonomiskt hållbar farledshållning accentueras Trafikverkets ansvar som betydande upphandlade part av infrastruktur. Transporter och farledshållning som är hållbara i socialt och kulturellt hänseende ger större säkerhet, mer jämställdhet och trivsammare livsmiljö. Här spelar säkerheten den största rollen i Trafikverkets verksamhet.

#### *Transportservice*

Den föreslagna lagen om transportservice innebär en översyn av verksamhetsmodellerna och verksamhetsmekanismerna för trafik- och transporttjänster i sin helhet. Den nya lagstiftningen ska med hjälp av digitalisering ge bättre resurshantering och likabehandling av olika transportformer samt lika tillgång till transportservice. I lagen spelar transportservice, krav på servicen och deras tillgänglighet en framträdande roll. Mobilitet håller på att bli en form av tjänster (Mobility as a Service, MaaS) där hela transportsystemet byggs upp med fokus på användarna och själva servicen.

Lagen om transportservice avser också att samordna olika transportformer. Det bygger på uppfattningen att så kallade bilpooler kommer att vara en möjlighet i framtiden. Systemet bygger på tanken att människorna särskilt i städerna i stället för att äga en bil använder bilar som de inte äger utan har delad äganderätt till tillsammans med flera andra. Utskottet har fått en uppgift om att per-

## Utlåtande KoUU 9/2017 rd

sonbilar är i aktiv användning i snitt fem procent av tiden. Följaktligen bör parkeringsproblemen i städerna och delvis också trafikstockningarna kunna reduceras med bilpooler.

Trafikverket arbetar dels för lika villkor och säkerhet för alla som rör sig och för transporter, dels för välfungerande transportsystem. Säkerheten är en viktig fråga i Trafikverkets ordinarie verksamhet och ledarskap. Mobilt arbete blir vanligare och resande minskar när digitalisering kan kombineras med nya mobilitetstjänster och möjligheter att utföra arbete oberoende av tid och rum. Transporter och farledshållning som är hållbara i socialt och kulturellt hänseende ger större säkerhet, mer jämställdhet och trivsammare livsmiljö, enligt sakkunniga.

### *Trafikinфраstruktur*

Både persontransporter och varutransporter förväntas öka fram till 2030. Det totala trafikarbetet förväntas vara cirka 67 000 miljoner kilometer 2030, vilket är 23 procent mer än 2012. År 2035 förväntas de totala transporterna inom godstrafik på räls uppgå till 39,1 miljoner ton. Det är en ökning med 8 procent jämfört med 2013. Samma år kommer passagerarantalet inom fjärtrafiken med tåg att vara cirka 16,3 miljoner resor. Idag har fjärtrafiken omkring 13 miljoner passagerare. Sjötransporterna beräknas stiga till 103,6 miljoner ton 2040, vilket är 7,3 miljoner ton mer än 2013, en ökning med 8 procent.

Den förväntade ökningen i transporter ställer stora krav på vårt transportnät, både på att utveckla det och på att bevara det. Det finns ett behov av att ha kvar det nuvarande transportnätet och att se till att det fungerar. Samtidigt är det angeläget att planera nya trafikleder och eventuellt också nya transportformer för framtida behov. De ska kunna stödja ekonomiska aktiviteter, särskilt industrin, och den vägen förbättra sysselsättningen. Också i stadsplaneringen bör infrastrukturen förbättras med hänsyn till de tre dimensionerna av hållbar utveckling.

### *Utsläppsnåla transporter*

I det nationella handlingsprogrammet för Agenda 2030 är ett koldioxidneutralt och resurssmart Finland det första fokusområdet och det ställer vissa krav på att utveckla trafiken och transporterna. För att nå upp till målet behövs det åtgärder som medverkar till att det skapas nya innovationer som dessutom kan exporteras. Vidare måste utsläppsnåla sektorer inom ekonomin stödjas och modeller för ny affärsverksamhet tas fram. Transportbranschen möter utmaningen med hållbar utveckling genom att satsa på utsläppsnåla bilar via förbränningsmotortekniken och ta vara på möjligheten att snabbt övergå till biodrivmedel. Vidare införs eldrivna bussar i stor skala i stadstrafiken, när de tekniska och ekonomiska förutsättningarna förbättrats.

Målen för minskade utsläpp från trafiken är mycket ambitiösa, menar utskottet. Vid utfrågningen av de sakkunniga framhölls det att ett rättvist och hållbart sätt att minska utsläpp är att fördela minskningsmålet i klimatavtalet jämnt mellan alla icke-handlande sektorer.

I trafikledshållningen och i en ekologiskt hållbar transportsektor är minskade utsläpp av växthusgaser ett fokusområde för den närmaste framtiden, enligt de sakkunniga. Åtgärder för anpassning till klimatförändringen pågår hela tiden. Exempelvis bör åtgärderna för att minska användningen

## Utlåtande KoUU 9/2017 rd

av fossila bränslen inte bara vända sig till energisektorn utan också gälla material och kemikalier som kan ersättas med förnybara material och produkter.

*Flygtrafik.* Utskottet vill också lyfta fram flygtrafiken, där koldioxidutsläppen utgör ungefär två procent av utsläppen från mänsklig aktivitet. Enligt uppgifter från de sakkunniga har branschen för avsikt att växa koldioxidneutralt redan från och med 2020. Metoder för att nå målen är teknikutveckling, effektivare verksamhet, bättre infrastruktur och kompensation av koldioxidutsläpp på marknadsvillkor.

Vad beträffar flygtrafiken bör det noteras att branschen är den första industrigrenen som håller på att ta fram ett globalt system för utsläppshantering. Internationella organisationen för civil luftfart ICAO ingick 2016 avtal om systemet CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), som är ett globalt system för att minska och kompensera koldioxidutsläpp från internationell flygtrafik.

Enligt uppgifter till utskottet har Finavia Abp satt som mål att vara ett koldioxidneutralt flygplatsföretag 2020. För att nå målet kommer företaget att förbättra energiprestandan, gradvis öka användningen av förnybar energi och kompensera utsläpp som inte kan avskaffas med tekniska metoder.

*Nya drivmedel.* Nya drivmedel är både en utmaning och en möjlighet. Finländska företag har varit föregångare i arbetet med att ta fram förnybara drivmedel.

### ***Digitalisering i samhället***

Den snabba digitaliseringen av samhället skapar å ena sidan möjligheter att bygga ett Finland där det råder jämlikhet, jämställdhet och kompetens, å andra sidan möjligheter att ta fram innovativ produktion av nya tjänster och produkter.

För att fokusområde 2, Ett Finland där det råder jämlikhet, jämställdhet och kompetens, ska bli verklighet måste vi enligt redogörelsen satsa på utbildning. Utskottet påpekar att det också kräver att vi anpassar oss till en digitaliserad värld och samtidigt lär oss utnyttja digitaliseringen i våra satsningar på att utveckla utbildningen och ekonomin. I takt med att digitaliseringen fortskrider är det viktigt att med ny reglering på området skapa en fungerande plattform för social- och ekonomisk aktivitet. Då gäller det att lyfta fram skyddet och säkerheten för konsumenter utan att reglerna blir alltför restriktiva och inkräktar på innovationer.

Digitaliseringen spelar en stor roll dels som medel för att förbättra konkurrenskraften, dels som möjlighet att ta fram helt ny affärsverksamhet och sysselsättning. I själva verket har Finland en stor möjlighet att generera tillväxt utifrån högtekniska lösningar och nya affärsmodeller.

### ***Övrigt***

EU ställer konsumenten i fokus i sin politik för 2030. I fortsättningen kommer konsumenter och även tjänster att få en mer framskjuten roll för att vi ska nå målen för Agenda 2030 i Finland och

## Utlåtande KoUU 9/2017 rd

internationellt. Ett bredare konsumentperspektiv och ett förvaltningsövergripande grepp behövs också i det nationella genomförandet av Agenda 2030.

I utfrågningen av de sakkunniga framhölls det att det inte räcker med mål och uppföljning utan att det också behövs sanktioner, bland annat skatteinstrument. I fortsättningen bör det dessutom anges vilken roll landskapen ska spela i genomförandet av handlingsprogrammet.

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet anför

*att framtidsutskottet bör beakta det som sägs ovan.*

Helsingfors 7.4.2017

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonen saf  
vice ordförande Mirja Vehkaperä cent  
medlem Mikko Alatalo cent  
medlem Katja Hänninen vänst  
medlem Jyrki Kasvi gröna  
medlem Jukka Kopra saml  
medlem Susanna Koski saml  
medlem Suna Kymäläinen sd  
medlem Mats Löfström sv  
medlem Eeva-Maria Maijala cent  
medlem Jani Mäkelä saf  
medlem Markku Pakkanen cent  
medlem Jari Ronkainen saf  
medlem Katja Taimela sd  
medlem Ari Torniainen cent  
medlem Sofia Vikman saml.

Sekreterare var

utskottsrad Mika Boedeker.