Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko kestävän kehityksen globaalista toimintaohjelmasta Agenda2030:sta Kestävän kehityksen Suomi – pitkäjänteisesti, johdonmukaisesti ja osallistavasti

Tulevaisuusvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko kestävän kehityksen globaalista toimintaohjelmasta Agenda2030:sta Kestävän kehityksen Suomi – pitkäjänteisesti, johdonmukaisesti ja osallistavasti (VNS 1/2017 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava tulevaisuusvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- hallitussihteeri Janne Mänttäri, liikenne- ja viestintäministeriö
- kehityspäällikkö Asta Tuominen, Liikennevirasto
- johtava asiantuntija Katja Lohko-Soner, Liikenteen turvallisuusvirasto
- toimitusjohtaja Johanna Lamminen, Gasum Oy
- director Johan Lunabba, Neste Oyj
- erityisasiantuntija Hanna Kalenoja, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- Innovaatiorahoituskeskus Tekes
- Ilmatieteen laitos
- VR-Yhtymä Oy
- Finavia Oyj
- Finnair Oyj
- Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- Autoliitto ry
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Varustamot ry
- kaupunkitutkija Kaarin Taipale

Valmis
5.0

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta pitää hyvänä, että ensimmäistä kertaa maailmanhistoriassa kaikilla mailla on yhteinen Yhdistyneiden kansakuntien globaalin kestävän kehityksen toimintaohjelmaan perustuva kansallinen toimintaohjelma, joka sisältää konkreettisia tavoitteita kestävän kehityksen toteuttamiseksi. Hallituksen kansallisen Agenda2030:n toimeenpanon painopisteet ovat hiilineutraali ja resurssiviisas Suomi sekä yhdenvertainen, tasa-arvoinen ja osaava Suomi.

Asiantuntijakuulemisen mukaan kestävän kehityksen käsite edellyttää kolmea ulottuvuutta, ensinnä yhteiskunnallista eli sosiaalista, toiseksi taloudellista ja kolmanneksi ympäristöön liittyvää näkökulmaa. Näin esimerkiksi kansallisen kestävän kaupunkikehityksen ohjelmaa ei tulisi sisällyttää ainoastaan hiilineutraalia ja resurssitehokasta Suomea koskevaan painopistealueeseen.

Kestävämpi ja joustavampi liikkuminen

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että kestävää liikennettä suunniteltaessa on tarkasteltava kaikkia kestävän kehityksen kolmea ulottuvuutta. Näin on syytä käsitellä ensinnäkin liikenteen yhteiskunnallista eli sosiaalista ulottuvuutta, joka käsittää lähinnä liikenteen palveluja. Näistä säädetään eduskunnassa käsittelyssä olevassa laissa liikenteen palveluista, joka on tarkoitus antaa liikennekaaresta annetun hallituksen esityksen (HE 161/2016 vp) pohjalta. Toiseksi tulee myös kiinnittää huomiota liikenteen taloudelliseen näkökulmaan, joka lähinnä käsittää infrastruktuurin. Kolmas mutta ei vähäpätöisin ulottuvuus on ympäristöulottuvuus eli vähäpäästöinen liikenne.

Valiokunta pitää hyvänä, että Liikennevirasto on määritellyt roolinsa ja vastuunsa kestävän liikenteen ja väylänpidon kokonaisuudessa. Näin ekologisesti kestävässä liikenteessä ja väylänpidossa painopisteenä on kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen, ja taloudellisesti kestävässä liikenteessä ja väylänpidossa korostuu Liikenneviraston vastuu infra-alan merkittävänä hankkijana. Sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä liikenne ja väylänpito taas on turvallista, tasa-arvoista ja elinympäristön viihtyvyyttä lisäävää. Tässä turvallisuus on Liikenneviraston toiminnan lähtökohta.

Liikenteen palvelut

Eduskunnassa käsittelyssä oleva laki liikenteen palveluista uudistaa liikenteen ja kuljetusten toimintamalleja ja -järjestelmiä. Uudella lainsäädännöllä pyritään digitalisaatiota hyödyntäen parempaan resurssien hallintaan, eri liikennemuotojen yhtäläiseen kohteluun ja liikenteen palvelujen tasapuoliseen saatavuuteen. Laissa keskeisessä asemassa ovat liikenteen palvelujen toteuttaminen, palveluja koskevat vaatimukset sekä niiden saatavuus. Liikkuminen on muuttumassa palveluksi (Mobility as a Service, MaaS), jossa koko liikennejärjestelmä rakentuu käyttäjä- ja palvelulähtöisesti.

Lailla liikenteen palveluista pyritään myös yhteensovittamaan eri liikennemuotoja. Tämä pyrkimys perustuu siihen näkökantaan, että tulevaisuudessa myös niin sanotut yhteiskäyttöautot ovat mahdollisia. Yhteiskäyttöajoneuvojärjestelmä perustuu ajatukselle, että varsinkin kaupungeissa oman auton omistamisen sijaan liikkumiseen voidaan käyttää ajoneuvoja, joita ei omisteta, vaan

joihin on muiden käyttäjien kanssa jaettu käyttöoikeus. Valiokunnalle on esitetty, että henkilöautot ovat aktiivisessa käytössä keskimäärin noin 5 % ajasta. Näin ollen kaupunkien pysäköintiongelmia ja osittain liikenneruuhkia voidaan vähentää yhteiskäyttöautoilla.

Liikennevirasto edistää omilla päätöksillään kaikkien liikkujien ja kuljetusten tasa-arvoisuutta, turvallisuutta ja liikennejärjestelmän toimintavarmuutta. Turvallisuusasiat ovat tärkeä osa Liikenneviraston päivittäistä toimintaa ja johtamista. Kun digitaalisuuden mahdollisuuksia yhdistetään liikkumisen uusiin palveluihin ja työn tekemisen ajasta ja paikasta riippumattomiin ratkaisuihin, edistetään mobiilia työskentelyä ja toisaalta vähennetään matkustamista. Sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä liikenne ja väylänpito on asiantuntijakuulemisen mukaan myös turvallista, tasa-arvoista ja elinympäristön viihtyvyyttä lisäävää.

Liikenteen infrastruktuuri

Sekä henkilö- että tavaraliikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä. Tieliikenteen kokonaissuoritteeksi vuonna 2030 ennustetaan noin 67 000 miljoonaa ajoneuvokilometriä, joka on 23 % suurempi kuin vuoden 2012 kokonaissuorite. Rautateiden tavaraliikenteen kokonaiskuljetusmääräksi vuonna 2035 ennustetaan 39,1 miljoonaa tonnia, jossa on kasvua vuoteen 2013 verrattuna 8 prosenttia. Rautateiden kaukoliikenteen matkustajamääräksi ennustetaan vuonna 2035 noin 16,3 miljoonaa matkaa, kun nykytilanteessa matkustajia on noin 13 miljoonaa. Merikuljetusten ennustetaan kasvavan 103,6 miljoonaan tonniin vuoteen 2040 mennessä, ja kasvua vuoteen 2013 verrattuna on 7,3 miljoonaa tonnia eli 8 %.

Liikenteen arvioitu kasvu asettaa haasteita Suomen liikenneverkolle sekä sen kehittämisen että ylläpitämisen osalta. On tarvetta ylläpitää nykyistä liikenneverkkoa ja pitää huolta sen toimivuudesta. Samalla on kuitenkin syytä suunnitella tulevaisuuden tarpeita varten uusia väyliä ja mahdollisesti uusia liikennemuotoja, jotka voivat tukea taloudellisen toiminnan ja erityisesti teollisuuden ja sitä kautta työllisyyden kehittämistä. Myös kaupunkisuunnittelussa infrastruktuuria tulee kehittää pitäen mielessä kestävän kehityksen kolme ulottuvuutta.

Vähäpäästöinen liikenne

Kansallisen Agenda2030:n ensimmäinen painopistealue hiilineutraalista ja resurssiviisaasta Suomesta asettaa haasteita liikenteen kehittämiselle. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää toimia, joilla edistetään uusien innovaatioiden luomista ja niiden vientiä ja tuetaan vähäpäästöisiä talouden sektoreita sekä uusien liiketoimintamallien syntymistä. Liikennetoimiala vastaa kestävän kehityksen haasteeseen vähäpäästöisillä ajoneuvoilla polttomoottoritekniikan kehityksen kautta ja mahdollisuudella siirtyä biopolttoaineisiin nopeastikin sekä esimerkiksi sähköbussien laajamittaisella käyttöönotolla kaupunkiliikenteessä sitten, kun sähköbussien teknis-taloudelliset edellytykset parantuvat.

Valiokunta toteaa, että liikenteelle asetetut päästövähennystavoitteet ovat hyvin haastavia. Asiantuntijakuulemisessa onkin tuotu esiin, että oikeudenmukainen ja kestävä tapa päästöjen vähentämiseen on jakaa ilmastosopimuksen vähennystavoite tasapuolisesti kaikkien päästökaupan ulkopuolisten sektorien kesken.

Ekologisesti kestävässä liikenteessä ja väylänpidossa lähiajan painopisteenä on asiantuntijakuulemisen mukaan kasvihuonekaasujen vähentäminen. Myös ilmastonmuutokseen sopeutumistoimia tehdään jatkuvasti. Esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämisen ei tulisi kohdistua vain energiasektoriin vaan myös materiaaleihin ja kemikaaleihin, joita voitaisiin korvata uusiutuvilla materiaaleilla ja tuotteilla.

Lentoliikenne. Valiokunta kiinnittää huomiota myös lentoliikenteeseen, jonka hiilidioksidipäästöt ovat noin 2 % ihmistoiminnan päästöistä. Asiantuntijakuulemisen mukaan alan on määrä kasvaa hiilineutraalisti jo vuodesta 2020 eteenpäin. Keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi ovat teknologian kehittäminen, toiminnan ja infrastruktuurin tehostaminen sekä markkinaehtoinen hiilidioksidipäästöjen kompensoiminen.

Lentoliikenteen osalta huomioitavaa on myös, että lentoliikenne on ensimmäinen teollisuudenala, jolla on kehitteillä globaali päästöjenhallintajärjestelmä. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO sopi vuonna 2016 CORSIA-järjestelmästä (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), joka luo globaalin järjestelmän kansainvälisen lentoliikenteen hiilipäästöjen vähentämiseen ja kompensointiin.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Finavia Oyj on asettanut tavoitteeksi olla hiilineutraali lentoasemayhtiö vuonna 2020. Tavoitteeseen päästään parantamalla energiatehokkuutta, lisäämällä asteittain uusiutuvan energian käyttöä sekä kompensoimalla päästöt, joita ei teknisin keinoin voida poistaa.

Uudet polttoaineet. Uusien polttoaineiden myötä syntyy haasteita mutta myös mahdollisuuksia. Suomalaiset yritykset ovat olleet edelläkävijöitä uusiutuvien polttoaineiden kehityksessä.

Digitalisoituva yhteiskunta

Nopeasti digitalisoituvan yhteiskunnan kehitys luo toisaalta mahdollisuuksia kehittää yhdenvertaista, tasa-arvoista ja osaavaa Suomea ja toisaalta mahdollisuuden luoda uutta palvelujen ja tuotteiden innovatiivista tuotantoa.

Kansallisen Agenda2030:n yhdenvertaista, tasa-arvoista ja osaavaa Suomea koskeva toisen painopistealueen toteuttaminen edellyttää valtioneuvoston selonteon mukaan panostusta koulutukseen. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että se edellyttää myös sopeutumista digitalisoituvaan maailmaan ja samalla digitalisaation hyödyntämistä Suomen koulutuksellisessa ja taloudellisessa kehittämisessä. Digitalisaation edistämisessä tulee kiinnittää huomiota siihen, että sääntelyn kehittämisellä luodaan toimiva alusta sosiaaliselle ja taloudelliselle toiminnalle. Sääntelyä luotaessa tulee kiinnittää huomiota kuluttajien suojaan ja turvaan kuitenkin siten, että sääntelystä ei tehdä liian rajoittavaa ja innovaatioita turhaan estävää.

Digitalisaatio on tärkeä sekä keinona kehittää kilpailukykyä että mahdollisuutena luoda kokonaan uutta liiketoimintaa ja työllisyyttä. Suomella onkin merkittävä mahdollisuus luoda korkeaan teknologiaan ja uudenlaisiin liiketoimintamalleihin pohjautuvaa kasvua.

Valiokunnan lausunto LiVL 9/2017 vp

Muuta

Euroopan unioni on nostanut kuluttajan keskiöön 2030-politiikassaan. Kuluttajien ja myös palvelujen roolit tulevat jatkossa korostumaan, jotta saavutetaan Agenda2030:n tavoitteet Suomessa ja kansainvälisesti. Kuluttajanäkökulman laajempi ja hallinnonalojen ylittävä tarkastelu olisikin tarpeen myös Agenda2030:n kansallisessa toimeenpanossa.

Asiantuntijakuulemisessa valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että tavoitteet ja seuranta eivät yksinään riitä, vaan tarvitaan myös sanktioita, kuten verotusinstrumentteja. Vastaisuudessa on myös tärkeää määritellä maakuntien rooli toimintaohjelman toteuttamisessa.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että tulevaisuusvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 7.4.2017

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen ps
varapuheenjohtaja Mirja Vehkaperä kesk
jäsen Mikko Alatalo kesk
jäsen Katja Hänninen vas
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Susanna Koski kok
jäsen Suna Kymäläinen sd
jäsen Mats Löfström r
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Markku Pakkanen kesk
jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Sofia Vikman kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker