

MILJÖUTSKOTTETS UTLÅTANDE 7/2012 rd

Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik: Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen 2012

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 18 april 2012 statsrådets redogörelse Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik: Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen 2012 (SRR 2/2012 rd) till kommunikationsutskottet för beredning och bestämde samtidigt att miljöutskottet ska lämna utlåtande om ärendet till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Lolan Eriksson, konsultativ tjänsteman Saara Jääskeläinen och trafikråd Pii Karjalainen, kommunikationsministeriet
- överingenjör Kaisa Mäkelä, miljöministeriet
- ledande trafikexpert, enhetschef Sini Puntanen och trafikekonom Anton Goebel, Trafikverket
- specialforskare Mika Ristimäki, Finlands miljöcentral

- forskarprofessor Nils-Olof Nylund och forskarprofessor Ilkka Savolainen, Statens tekniska forskningscentral
- forskningschef Hanna Kalenoja, Tammerfors tekniska universitet
- transportexpert Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- projektchef Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- chef för saneringsrådgivningen Tuula Syrjänen, Hengitysliitto ry
- vice ordförande Otso Kivekäs, Suomen liikenneliitto SuLi ry
- expert Karoliina Luoto, Finlands Idrott rf
- skyddsexpert Hanna Hakko, Finlands naturskyddsförbund rf
- generalsekreterare Minna Paajanen, Statens idrottsråd.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- samkommunen Helsingforsregionens trafik HRT
- Vattenvägföreningen i Finland.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Hållbart trafiksystem och klimatmål

I enlighet med sitt behörighetsområde behandlar utskottet redogörelsen ur miljösynvinkel. Utskottets kommentarer är följande.

I vid bemärkelse bildar transporter och trafik en grund för en fungerande ekonomi men också för en hög livskvalitet i och med att människorna har möjlighet att färdas, röra på sig och syssla med diverse aktiviteter. Redogörelsen tar avstamp i konkurrenskraft och välfärd men samtidigt måste man se trafikfrågorna i ljuset av miljömålen och klimatförändringen, framhåller utskottet. De reduktionsmål för växthusgasutsläpp som är nödvändiga för att stävja klimatförändringen bör vävas in i ramarna för utvecklingen av trafiksystemets strukturer på lång sikt. Målet bör vara ett trafiksystem som fungerar enligt principerna för hållbar utveckling med avseende på frihet att kunna resa, konkurrenskraft, livskvalitet och miljö.

Klimatförändringen kräver att resurseffektiviteten över lag förbättras väsentligt för att utsläppen ska minska. Det är en krävande utmaning att höja resurseffektiviteten i trafiken, som nästan helt är beroende av fossila bränslen och fortsatt genererar allt mer utsläpp. Den nytta som en förbättrad energieffektivitet fört med sig har hittills gått förlorad i och med att utsläppen ökat på grund av de ökade transporterna. Om inga effektiva politiska åtgärder vidtas väntas den totala trafikmängden fortsätta öka i takt med den ekonomiska tillväxten.

Så som det står i redogörelsen ger trafiken upphov till inemot en femtedel av växthusgasutsläppen. Transport- och trafiksektorn måste bereda sig på att reducera sina utsläpp med ca 60 procent från nivån 1990 fram till 2050. Men det är en krävande uppgift, medger regeringen. Utsläppen från vägtrafiken står för ca 90 procent av alla utsläpp från trafiken. Dessutom uppges det i redogörelsen att Finland inte kommer att nå sina klimatmål om åtgärderna inte blir väsentligt mycket effektivare.

Utskottet vill följaktligen påminna kommunikationsutskottet om att den viktigaste trafikpolitiska utmaningen är att genomföra de utsläppsminskningar som behövs för att stävja klimatförändringen. Vi måste effektivt fullfölja målen i redogörelsen och se till att finansieringen är i sin ordning för att kunna nå klimatmålen på lång sikt. Utskottet instämmer i att de övergripande målen kan nås med hjälp av ett brett urval av de föreslagna metoderna, som att höja energieffektiviteten, förnya fordonstekniken, ändra färdmedelsfördelningen, tillämpa ekonomisk styrning och börja använda alternativa bränslen.

De långsiktiga målen måste därför vara att lägga om trafiksystemet så att det blir hållbart, minska oljeberoendet, skapa modern infrastruktur och ta i drift intelligenta kontrollsystem och datasystem. Man måste försöka motverka onödiga transporter och få dem att minska. Framför allt kan man bidra till detta genom att minska människornas mobilitetsbehov, nyttja informations- och kommunikationsteknik, driva på utvecklingen av digitala tjänster, planera samhällsstrukturen och försöka få upp gång- och cykeltrafikens andel bland trafikslagen. Mobilitetsbehovet kan också minska om det finns när-service och möjlighet att arbeta och utträta ärenden på distans. Om det finns ett heltäckande utbud av dagliga tjänster på gångavstånd minskar behovet att använda bil. Ett minskat mobilitetsbehov innebär inte att människorna får begränsade möjligheter att röra sig. Tanken är att de inte behöver åka så långt för att komma till jobbet eller utträta ärenden. Vid sidan av de långsiktiga målen måste vi också åstadkomma behövliga förändringar på kort tid.

Trafikens övriga miljökonsekvenser

Utöver växthusgasutsläpp genererar trafiken många andra skadliga utsläpp. Det rör sig om utsläpp som framför allt är hälsoskadliga, bl.a. kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, kolväten och små partiklar. I redogörelsen lyfts den grundläggande principen fram att man genom att påverka transporterna effektivt kan minska ska-

kor orsakade av andra utsläpp, buller och skador på grundvattnet.

Utskottet instämmer i att det inte avdelats tillräckligt med resurser för bekämpning av transportrelaterade skador på miljön. Regeringen menar också att det är viktigt att minska trafikmängden på sikt för att motverka klimatförändringen, eftersom de transportrelaterade miljöskadorna samtidigt minskar. De största utmaningarna är att få kontroll över utsläppen, men också att åtgärda buller, försämrade luftkvalitet, tillståndet i Östersjön, grundvattenföroreningar, ohållbar användning av naturresurser, uppkomst av avfall och utarmning av naturens mångfald. Dessutom kräver trafikleder och andra konstruktioner i trafiken mycket utrymme och då blir omgivningen ofta mindre trivsamt.

De största hälsorelaterade skadorna orsakade av trafiken uppkommer på grund av små partiklar. Partiklarna försämrar funktionen hos andnings- och cirkulationsorganen. Hälsoskadorna på grund av dem är rentav större än man tidigare trott. Enligt de nyaste uppskattningarna orsakar små partiklar ca 1 800 förtida dödsfall per år och dessutom mycket sjukfrånvaro. Genom behöriga insatser mot det årligen återkommande problemet med gatudamm kan skadorna effektivt minskas.

Utskottet påpekar att trafikbuller påverkar hälsan både direkt och indirekt. I synnerhet bullret från vägtrafiken ökar i takt med transporter. Regeringen skulle ha redogjort för konkreta mål och finansiering för att minska och åtgärda bullerföroreningar. Föroreningarna försämrar kvaliteten och trivselt i livsmiljön och människornas hälsa och välbefinnande. Bullerbekämpningen har länge varit lågprioriterad inom miljöskyddet och man har inte fäst tillräcklig vikt vid att förebygga buller. Trafiken är den största källan till bullerexponering i omgivningen, så bullerbekämpningen bör lyftas upp som ett viktigt mål.

Det är också angeläget att skydda grundvattnet mot föroreningar från vägtrafiken. Vägsaltning är en faktor som riskerar kvaliteten på grundvattnet och ger upphov till förorening. Vägar har vanligen byggts på områden där mar-

ken har god vattenledningsförmåga och därför är viktig för vattenförsörjningen. Ungefär 70 procent av finländarna får sitt dricksvatten från grundvattnet. Ämnen som används vid halkbekämpning skadar grundvattnet bl.a. när tungmetaller löser upp sig, kemikalierester kommer ut i vattnet och användning av organiska ämnen leder till syrebrist i vattnet, vilket i sin tur får ytterligare konsekvenser (t.ex. att halten av lösligt järn stiger i grundvattnet). En hög kloridhalt i grundvattnet orsakar dessutom t.ex. korrosion i vattenledningsnätet. Vi måste söka alternativa sätt att bekämpa halka så att skadorna på grundvattnet till följd av saltning kan minimeras utan att trafiksäkerheten försämrats, framhåller utskottet. Det är dyrare att rena förorenat grundvatten än att förebygga förorening.

Enligt principen i redogörelsen ska underhållet av infrastruktur nu prioriteras högre än utvecklingen av trafiknätet. Utskottet påpekar att man över lag behöver titta på logistiken för industritransporter med tanke på ett hållbart transportsystem. Ungefär en fjärdedel av trafikutsläppen kommer från skåpbilar och lastbilar. Energiförbrukningen inom transportsektorn kan i princip minskas med 10–20 procent genom logistiska lösningar. De specifika utsläppen är i regel väsentligt mycket mindre inom tåg- och båttrafiken. Det är ändamålsenligt att transportera med tåg och båt snarare än med vägtrafikfordon särskilt om sträckan är lång och lasten tung. Projekt för samhällsekonomisk och hållbar spår- och sjötrafik bör framöver ses också i ett klimatpolitiskt perspektiv.

De olika trafikslagen bör i konsekvensanalyserna bedömas utifrån lika villkor och infallsvinkeln bör breddas så att de olika alternativens indirekta kostnader för samhället kan identifieras och bedömas (t.ex. utsläpp). Det betyder att förhållandet mellan nytta och kostnader bara ska vara ett av lönsamhetskriterierna för trafikledsprojekt. Det ska ändå inte vara det främsta kriteriet, utan här ska man se på de problem i samhället eller trafiken som projektet avses lösa.

Utskottet påpekar att miljöskador effektivt motverkas genom bättre trafiksäkerhet. Framför allt transporter av farliga kemikalier utgör en

risk för allvarliga miljöskador och grundvattenförorening. Ett av problemen inom väghållningen är att närings-, trafik- och miljöcentralerna inte har tillräckligt med pengar för underhåll och övervakning. Det är också viktigt att polisen har kompetens och operativ kapacitet. Det behövs tillräckliga satsningar på säkerhet i tung trafik med tanke på stora olyckor som kan inträffa.

Utskottet påpekar att det är en svår utmaning att kunna bygga framför allt grundvattens- och bullerskydd med de pengar som finns att tillgå för bastrafikledshållning. Men man måste komma ihåg att det alltid är billigare att förebygga miljörisker än att reparera skador.

Riskerna för allvarliga olyckor är störst inom sjötrafiken. Den snabbt ökande risken för oljeolyckor på Finska viken beror på att antalet oljetransporter mångdubblats de senaste tio åren. Den allt större olycksrisken kräver kontinuerligt ökad beredskap, låt vara att utvecklingen varit positiv när det gäller att förbättra bevakning, styrning, kartläggning, ruttplanering och oljebekämpningsberedskap.

Miljöskadorna till följd av trafiken på havet måste också ses i ett övergripande perspektiv, eftersom utsläppsreduktion inom sjöfarten alltid ägnats mindre uppmärksamhet än inom vägtrafiken. Drivmedlen i vägtrafiken är de facto svavelfria i dag. Utsläppen inom sjöfarten har blivit betydande och utan begränsningar i utsläppen av svaveldioxid och kväveoxid kommer utsläppen år 2020 att vara större än inom industrin och trafiken på land. För att reducera svaveldioxid- och kväveoxidutsläppen till skäliga kostnader behövs det satsningar på ny miljöteknik och bättre tillgång till lågsvavligt bränsle. Även flytande naturgas och biodrivmedel uppfyller kraven på utsläppsreduktion.

Trafik och samhällsstruktur

Regeringen inser behovet att se planeringen av trafiksystem och samhällsstruktur i ett bredare perspektiv. Tack vare MBT-avtalen om markanvändning, boende och trafik finns det redan förutsättningar för en effektivisering i de största stadsregionerna. Utskottet instämmer i att MBT-avtalen framöver bör breddas med hjälp av av-

talsförfarandet MBTSN så att de också omfattar planering av servicestrukturer och näringsliv enligt principerna för hållbar utveckling.

Bättre ekoeffektivitet på landsbygden kräver helt annorlunda lösningar än i stadsregioner. Det behövs olika lösningar inom samhällsplaneringen i olika områden. Det största problemet just nu är den okontrollerade byggnationen i stadsregioner, alltså att man bygger till i utkanterna av tätorter. På den glest befolkade landsbygden behövs nya kostnadseffektiva, användarorienterade alternativ som tar vara på de tekniska möjligheterna, t.ex. anropsstyrd kollektivtrafik.

För en hållbar samhällsstruktur i stadsregioner behöver markanvändning, boende och trafik samordnas effektivare. Samhällsstrukturen och trafiksystemet har enligt undersökningar stor betydelse för hur bilismen utvecklas. MBT-avtalen bör effektivare sikta på en tätare markanvändning för kollektivtrafikfiler, bättre möjligheter till infartsparkering, mer investeringar i infrastruktur för gång- och cykeltrafik, stärkta mindre centra i stadsregioner och en varierad servicestruktur. Målet bör vara att minska andelen hushåll med två bilar, eftersom de boende i hushåll av den typen ofta åker bil och inte lika mycket med andra färdmedel som boende i hushåll med bara en bil.

En samhällsstruktur med flera centra gör att mobilitetsbehovet minskar. I regioner med flera mindre centra väljer invånarna oftare att röra sig till fots eller med cykel. Gång- och cykeltrafiken påverkas av infrastrukturen men också av hur boende, arbetsplatser och tjänster är placerade. Viktiga faktorer i tät bebyggda områden är också de kvalitativa aspekterna i stadsmiljön och standarden på och attraktiviteten hos närliggande rekreationsområden. Det behövs mer liknande forskningsdata för att kunna påverka hur invånarna väljer att röra sig. När man planerar markanvändningen bör man alltid ta hänsyn till möjligheterna att röra sig till fots, cykla och åka kollektivt. De ställen där möjligheterna är bäst bör prioriteras.

Utskottet påpekar att gång- och cykeltrafiken ges relativt lite rum i redogörelsen, fastän den har stor betydelse som trafikslag och fortfarande

betydande potential i fråga om utsläppsreduktion. Gång- och cykellederna är huvudsakligen på kommunernas ansvar, men staten behöver ges en större och mer framträdande roll i MBT-avtalen. Projekten för gång- och cykeltrafik är oftast kopplade till andra projekt för planering av stadsmiljön och kan inte skiljas åt på samma sätt som väg- och banprojekt. Att projekten är så små blir ett strukturellt finansieringsproblem när investeringarna i gång- och cykeltrafik ska öka.

Utskottet påpekar att trygga och tillgängliga gång- och cykelleder är särskilt viktiga för att den äldre befolkningens och barnfamiljernas vardag ska fungera. En trygg skolväg skapar grund för motionsvanor i barndomen och tillgängliga gång- och cykelleder gör det möjligt för alla att vara fysiskt aktiva hela livet. Bättre trafikmiljö för fotgängare och cyklister bör prioriteras också i arbetet för att främja hälsa och välbefinnande. Det krävs både strukturella lösningar och upplysning för att förbättra säkerheten i gång- och cykeltrafiken.

Enligt redogörelsen ska staten för att främja MBT-avsiktsförklaringar finansiera små kostnadseffektiva insatser för att utveckla trafiknätet med 30 miljoner euro, förutsatt att kommunerna deltar i finansieringen med motsvarande andel. Insatserna ska göras så att de bidrar till möjligheterna att åka kollektivt, röra sig till fots och cykla. Den här regeringsperioden sker byggande, underhåll och service av infrastruktur för gång- och cykeltrafik inom ramen för den nuvarande finansieringen av bastrafikledshållningen. I redogörelsen föreslås tillskott för små investeringar i bastrafikledshållning först från och med 2016. Men trenden är oroväckande för den går emot de här målen: enligt den rikstäckande persontrafiksundersökningen rör man sig allt mindre till fots och på cykel i alla åldersgrupper och allt fler hushåll har två bilar. Utskottet anser att mer pengar behöver avsättas för cykel- och gångtrafik redan under den här regeringsperioden.

Satsning på kollektivtrafik

I redogörelsen markerar regeringen tydligt att den vill främja kollektivtrafik. Det är ett viktigt

mål att göra kollektivtrafiken till sammanhållen tjänst som är lätt att använda och som även omfattar ett användarvänligt, samordnat betalnings- och informationssystem. Kollektivtrafiken kan bli populärare bara om servicestandarderna och därmed attraktiviteten förbättras. Här är det relevant t.ex. att kommunikationerna blir snabbare, utbudet bredare, biljetterna billigare och bekvämligheten bättre. Bristen på infartsparkeringar utgör ett direkt hinder för att åka kollektivt. Säkra infartsparkering saknas för både bilar och cyklar. Därför är målet att högprioriterade fungerande resor i de största och i de växande stadsregionerna speciellt viktigt. Ett sätt att närma sig detta är att effektivisera den befintliga kapaciteten på trafiklederna och besluta om alternativa sätt att ordna infartsparkering.

Utskottet ser det som en positiv utveckling att investerings- och planeringsprogrammet i redogörelsen är fokuserat på spårtrafik. Principen är att staten medfinansierar investeringar i spårtrafik i de stora stadsregionerna (Helsingfors, Åbo och Tammerfors) och att kostnaderna för stadsbaneprojekten delas jämnt mellan staten och kommunerna. Staten bidrar också med 30 procent till metrobygget och spårvägar i städerna. I gengäld kräver staten att den ska få komma överens med kommunerna om hur markanvändning, boende och trafik ska utvecklas i regionen. Investeringar i spårtrafik i stora städer bör alltid inbegripa organisering av matartrafiken. Staten bör se särskilt noga på möjligheterna att stödja och främja byggandet av infartsparkeringar inom den befintliga samhällsstrukturen, framhåller utskottet.

Höga biljettpriser och avsaknaden av ett samordnat biljettsystem är det som enligt undersökningar orsakar mest missnöje med den lokala kollektivtrafiken i stadsregionerna. Om det fanns innovativa biljettprodukter och ett samspel mellan de olika formerna av kollektivtrafik skulle passagerarna bli betydligt fler och reskedjorna smidigare. I redogörelsen lyfter regeringen fram ett riksomfattande biljettsystem som täcker in alla former av kollektivtrafik. Utskottet vill se att biljettsystemet skyndsamt utvecklas och informationen till passagerarna förbätt-

ras. Erfarenheter i utlandet visar nämligen att det här är faktorer som väsentligt bidrar till att allt fler åker kollektivt. Det behövs också aktiva satsningar på att bygga ut Helsingforsregionens kollektivtrafik till närliggande kommuner.

Utskottet instämmer i redogörelsens konstaterande att dagens skatte- och avgiftssystem för trafiken inte på bästa möjliga sätt stöder beslutsfattandet när det gäller val av färdmedel i enlighet med de klimat- och trafikpolitiska målen. De samlade effekterna av avgifter och skatter på trafiken och transporttjänsterna bör med det snaraste undersökas mer så att man får fram tillräckligt med information till underlag för beslut. Frågan är omfattande och har kopplingar till t.ex. bostadspolitiken, samhällsstrukturen och arbetskraftens rörlighet. Det är särskilt brådskande att utreda hur systemet med avdrag för resekostnader mellan bostaden och arbetsplatsen kan utvecklas och vilka andra delfaktorer som påverkar valet av färdmedel i pendlingstrafiken. Ett effektivt sätt att reducera utsläppen med effekter på kort sikt är att göra personalbiljetterna mer attraktiva. De statliga och kommunala arbetsgivarna bör föregå med gott exempel i den här frågan.

Hållbara val bör bli lockande och ohållbara val mindre lockande. Men bilismen bör inte försvåras i områden där den de facto är det enda alternativet.

Utveckling av fordonstekniken och alternativa drivmedel

Framtidsredogörelsen om klimat- och energipolitiken utgår från att utsläppen från vägtrafiken ska minska betydligt och att utvecklingen stegvis ska gå mot nästan utsläppsfri vägtrafik. Motorteknik, el- och hybridbilar och biodrivmedel är de viktigaste faktorerna som möjliggör reduktion av de specifika utsläppen.

I Finland finns det enligt bilregistret från 2011 inemot 3 miljoner bilar. Bilarna är i genomsnitt ca 11 år gamla och skrotas när de är 18 år. Enligt klimatscenariot är målet att ca 10 procent av alla nya bilar är renodlade elbilar eller laddhybrider 2020. På medellång och lång sikt är ett av de mest lovande verktygen för utsläppsre-

duktion att bilparken elektrifieras. Elmotorer är väsentligt mycket energieffektivare än förbränningsmotorer, så om man övergick att använda bara elbilar skulle utsläppen gå ner även om elektriciteten huvudsakligen producerades med fossila bränslen.

Laddhybrider kan snabbare tas i bruk än elbilar. Utsläppen från bilismen kunde minska med ungefär 30 procent om andelen laddhybrider i landet ökade till 50 procent. Men det offentliga måste vidta åtgärder för att elbilar snabbt ska kunna tas i bruk. Genom ekonomisk styrning kan det bli mer lockande att köpa elbilar.

Den offentliga upphandlingen har väsentlig betydelse när det gäller att få i gång en förändring. Mycket riktigt står det i redogörelsen att utsläpps- och energieffektiviteten bör lyftas fram som ett centralt utvärderingskriterium vid upphandlingen av offentliga trafik tjänster och forskaffningsmedel. I likhet med redogörelsen poängterar utskottet att Cleantech-utvecklingen, bland annat Finlands elbilskluster, behöver hemmarknadsreferenser. Staten och kommunerna bör också här bli föregångare inom upphandlingen.

Klimat- och energistrategins mål för utsläppsreduktion bygger på att andelen biodrivmedel i trafiken höjs till 20 procent fram till 2020. I redogörelsen tar regeringen inte alls ställning till biodrivmedel. Enligt ett nytt scenario kan utsläppen från trafiken minska med så mycket som 15 procent med hjälp av biodrivmedel. Hur mycket utsläppen kan minska beror delvis på vilket biodrivmedel som används, noterar utskottet. Dessutom kommer de globala utsläppen inte nödvändigtvis att minska fastän utsläppen i Finland gör det. Genom att öka användningen av biodrivmedel kommer vi enligt en utredning från Statens tekniska forskningscentral 2020 att ha minskat koldioxidutsläppen med ca 1,1 miljoner ton från 2010. Om man också beaktar utsläppen i produktionskedjan kommer de relaterade utsläppen inom andra sektorer i landet att bli ca 0,1 MtCO₂-ekvivalenter och i världen i övrigt 0,2–0,7 MtCO₂-ekvivalenter beroende på råvara¹.

Intelligent trafik och ekonomisk trafikreglering

Den sammantagna nyttan av intelligenta transportsystem för trafiksäkerhet och trafikstockningar bedöms bli 10 procent färre dödsfall och en 10 procents minskning av kostnaderna för trafikstockningar. Intelligenta transportsystem kan alltså bidra till miljö- och klimatmålen genom att energieffektiviteten höjs och användningen av infrastrukturen och fordonskapaciteten effektiviseras. Många bedömningar tyder på att intelligenta transporter kan bli en av de största omställningarna i trafiken de närmaste decennierna.

Bland tillämpningarna finns signalprioritering i kollektivtrafiken, skyltning med information om väntetider och trådlöst nät för passagerarna. Bilisterna kan ha nytta av meddelanden om trafikstockningar och störningar, vägledning för förare, automatiska krocklarm och positionsbaserade vägavgifter. Intelligenta transportsystem är ofta mycket kostnadseffektiva. Positions-baserade avgiftssystem kommer att göra det möjligt att beakta t.ex. om det finns ett lämpligt kollektivtrafikalternativ till bil.

¹ VTT Technology 11, 2012. Arvioita uusiutuvan energian lisäämisen vaikutuksista Suomen kasvihuonekaasupäästöihin ja kansantalouteen.

Utskottet ställer sig bakom regeringens synpunkt på behovet att till stöd för strategin för intelligent trafik inrätta nationella försöksområden för innovationer, forskning och transportsystem.

Kommunikationsministeriet har tillsatt en arbetsgrupp som senast 2013 ska utreda hur vi kunde gå vidare med ett rättvist och intelligent trafik- och transportsystem i Finland. Arbetsgruppen ska bl.a. undersöka hur vägavgiftssystem kunde införas på lång sikt. Det rör sig om tekniska, trafikmässiga, ekonomiska och legislativa frågor.

Utskottet lyfter fram den potential som ekonomisk styrning har för att åstadkomma en förändring. Utskottet vill se att en prissättning av trafiken med det snaraste tas fram för att styra och effektivisera användningen av trafik- och transportsystemet och att skatte- och avgiftspolitiken utvecklas som verktyg för att påverka mobilitetsbehovet och valet av färdmedel, också med hänsyn till regionala aspekter.

Ställningstagande

Miljöutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 16 maj 2012

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Rakel Hiltunen /sd
medl. Eeva-Johanna Eloranta /sd
Christina Gestrin /sv
Timo Heinonen /kok (delvis)
Antti Kaikkonen /cent
Pauli Kiuru /saml
Jukka Kärnä /sd

Jari Lindström /saf
Eeva Maria Maijala /cent
Tapani Mäkinen /saml
Martti Mölsä /saf
Sirpa Paatero /sd
Sari Palm /kd
Mirja Vehkaperä /cent
Juha Väätäinen /saf (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Marja Ekroos.