

EKONOMIUTSKOTTETS UTLÅTANDE 16/2008 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. Ekonomiutskottet bereddes tillfälle att lämna utlåtande till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- byggnadsråd Mikko Ojajarvi, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Ilkka Mella, arbets- och näringsministeriet

- landskapsdirektör Matti Viialainen, Södra Savolax landskapsförbund
- landskapsdirektör Jussi Huttunen, Norra Savolax förbund
- vägdirektör Seppo Kosonen, Mellersta Finlands vägdistrikt
- logistikchef Harri Rumpunen, Skogsindustri rf
- överdirektör Ossi Niemimuukko, Banförvaltningscentralen
- vice verkställande direktör Veikko Vaikkonen, VR-Group Ab
- ombudsman Antero Pulkkanen, Vattenvägföreningen i Finland r.y.

Skriftligt utlåtande har lämnats av

- Riksdagens kanalgrupp
- Lapplands förbund.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Ekonomiutskottet ser det som positivt att statsrådet har kommit med riktlinjer för trafikpolitikens innehåll och centrala mål långt in i framtiden och att riksdagen har möjlighet att yttra sig om dem.

Ett fungerande trafiksystem är viktigt för näringslivet, sysselsättningen och invånarnas välfärd. Smidiga och effektiva kommunikationer

har betydelse för hur företagen etablerar sig på olika håll i landet och hur konkurrenskraftiga och lönsamma de blir. Regionalt viktiga projekt som gruvindustri behöver en logistiskt fungerande trafikinfrastruktur. Merparten av inrikes varutransporterna går till industrianläggningar och handelsföretag runt om i landet. Det är viktigt med logistisk punktlighet och tillförlitlighet när det gäller varutransporter. Därmed spelar funge-

rande och effektiva trafiksystem en väsentlig roll för områdenas konkurrenskraft och fördelningen av välbefindandet. Med EU:s utvidgning har trafikföretagare i de nya medlemsländerna kommit att konkurrera på Finlands interna transportmarknad. Våra inhemska transportföretags konkurrenskraft måste uppmärksammas bättre, för i annat fall hotar utflyttning till lågkostnadsländer. Regeringen måste förbättra transportföretagens konkurrenskraft med målet att sänka näringslivets logistikkostnader i hela landet. Detta gäller inte bara varutransporter utan också pendlingstrafik och turisttrafik inom landet och utomlands. Turismnäringen är viktig med tanke på sysselsättningen och den får stora möjligheter att växa om man ser till att det finns bl.a. flexibla trafikförbindelser.

Bastrafikledshållningen: vägar, banor, insjöfärleder. Enligt redogörelsen kommer regeringen att fästa uppmärksamhet vid eftersläpningen i finansieringen av bastrafikledshållningen, alltså vägar, banor och färleder, det sekundära vägnätets allmänna skick och underhåll och de enskilda vägnätens betydelse för att trygga villkoren för företagsamhet och näringsliv i hela landet. Bastrafikledshållningen går ut på att dagligen sköta och underhålla leder, ersätta uttjänta konstruktioner, styra trafiken och göra små investeringar, vanligen på högst några hundratusen euro.

Ungefär 1 500 kilometer av huvudvägarna är i behov av förbättring. Det är sämst ställt med de regionala vägarna och förbindelsevägarna, som inte är i acceptabelt skick. Tillskottet för basväghållning i rambeslutet går främst till virkesförsörjning och förbättringar på lågtrafikerade grusvägar.

Det är positivt att regeringen har beslutat utreda frågan om att inrätta ett Infrastrukturverk. Det ska inbegripa Vägförvaltningens och Sjöfartsverkets trafikledsfunktioner och Banförvaltningscentralen. Verket ska kunna effektivisera den övergripande utvecklingen av trafiknätet med tanke på näringslivet. Enligt bedömningar krävs det 200 miljoner euro till per år utöver de beslutade anslagen för att utveckla trafiknä-

tet. Reparationer av vägbeläggningar och broar samt regionala investeringar i samhällsutveckling får inte bli lidande av att anslagen är så knappa och främst går till andra ändamål.

Samtidigt som man genomför viktiga riksäckande trafikprojekt måste man tillgodose behovet av reparationer på befintliga vägar och förbättring av trafiksäkerheten, menar utskottet. Vägarna ska förbättras enligt de krav som trafikvolymen, näringslivet och den regionala utvecklingen ställer. Inte bara persontrafiken utan också en stor del av godstransporterna sker fortfarande på landsvägar. Transporterna måste vara punktliga och säkra både med tanke på själva transporten och andra som färdas på vägen.

Utskottet framhåller vikten av att utveckla kommunikationerna i hela landet. När det gäller förbindelserna från söder till norr är det viktigt med en snabb tågförbindelse, välfungerande huvudvägar i bra skick och konkurrenskraftig flygtrafik. Dessa gör det möjligt bl.a. att fullt ut dra nytta av Barentssamarbetet.

Regeringen måste särskilt se till att finansiera reinvesteringar i undermåliga och tekniskt bristfälliga banor. Banorna måste repareras så att de får en sådan bärighet och trafikkapacitet att den befintliga transportkapaciteten effektivt kan nyttiggöras utan viktbegränsningar bl.a. med tanke på den för skogsindustrin viktiga virkesförsörjningen och exporten. I synnerhet bör man se till huvudbanornas skick med tanke på snabba tågförbindelser. Bannätets omfattning ska utvärderas utifrån trafikbehov och regional utveckling. Järnvägstransporter är miljövänliga och effektiva ur kapacitetssynvinkel och därför bör vi försöka få transporter som nu sker på vägarna att nyttja järnvägar i stället.

Tågförbindelser är också viktiga för pendlingstrafik och turism. Tåg är ett säkert sätt att färdas och konkurrerar med bil- och flygtrafik. Tågtrafiken kommer troligen att få större betydelse i framtiden på grund av den ökade miljömedvetenheten. För att göra det mer attraktivt att åka tåg bör man lägga vikt vid utbudet av förbindelser, restid, bekvämlighet och marknadsföring. Dagens kapacitet möjliggör större passagerarvolym. Bristfälliga banor tillåter inte att tå-

gens konstruktiva hastighet nyttiggörs fullt ut, så det är viktigt också för persontrafiken att banorna förbättras.

Trafiken på insjöarna ges inte mycket rum i redogörelsen. Där står det att det finns skäl att fördjupa infartslederna till många hamnar. Då blir det möjligt att använda större fartyg och förbättra transportekonomin. Vissa farleder har dessutom grundats upp jämfört med det ursprungliga farledsdjupet. För underhåll av farleder kommer det att användas 6 miljoner euro 2009–2011.

Utskottet anser att utvecklingen av ekonomiskt lönsamma insjötransporter och insjöfarleder bör tas med i utvecklingsprogrammet för trafiknätet. Programmet ska uppta befintliga leder och dessutom utbyggnad av nät, inbegripet eventuella nya kanalprojekt. Trafiken på insjöarna är effektiv med tanke på transportkapaciteten, miljövänlig och säker. Det är viktigt att förbättra farlederna på insjöarna också när det gäller turism.

Sjötransporter. Finlands utrikeshandel är beroende av att sjötransporterna fungerar året runt. Av exporten går 90 procent och av importen 70 procent sjövägen. Sjötransporterna har fortsatt ökat. År 2007 uppgick sjötransporterna mellan Finland och utlandet till rekordstora 102,6 miljoner ton. Trots att de totala sjötransportvolymer har ökat har frakter med fartyg registrerade i Finland fortsatt minskat. År 2007 utgjorde de 29 procent (37,9 procent av importen och 17,5 procent av exporten). Utvecklingen är oroväckande med tanke på vår försörjningstrygghet.

Finlands havskluster, som består av havsindustri, sjöfart och hamnnära verksamheter, omfattar ca 2 900 företag, kommunala hamnar medräknade. Den sammanräknade omsättningen i direkt samband med havsklustret uppgick 2006 till ca 13,2 miljarder euro. Verksamheterna sysselsatte inemot 43 000 personer.

Ekonomiutskottet ser det som viktigt att regeringen genomför sin strategi för att trygga den finländska sjöfarten. Regeringen lovar nämligen förbättra sjöfartens konkurrenskraft med hjälp av de stödformer som tillåts av EU och genom

reviderad lagstiftning om tonnageskatt och beskattning av rederier för att konkurrenskraften ska ligga på samma nivå som i de viktigaste konkurrentländerna. Målet för havspolitikerna är att trygga en positiv utveckling av den finska handelsflottan, sysselsättningen för finländska sjöfarare och försörjningsberedskapen. Regeringen lovar trygga den inhemska självförsörjningen för transporter i samhället i alla lägen.

Förbindelserna med Ryssland. Utöver godstransporterna mellan Finland och utlandet utgör transiteringen till Ryssland en viktig del av alla transporter nu och i framtiden. Enligt redogörelsen är Ryssland Finlands fjärde viktigaste exportland, men värdet av transittrafiken genom Finland till Ryssland är nu nästan fyrfaldigt jämfört med värdet av Finlands export till Ryssland.

Bra förbindelser med Ryssland är viktiga både för transittrafiken och vår export. Utskottet kräver att förbindelserna med Ryssland förbättras enligt behovet av transportkapacitet och att Finland gör sitt bästa för att få transporterna att löpa över östgränsen. Valfungerande kommunikationer är till fördel både för godstrafik och för persontrafik på vägar och järnvägar. Enligt regeringsprogrammet har Finland utfäst sig att genomföra motorväg E 18 mellan Helsingfors och Vaalimaa senast 2015.

Finansiering av trafikinvesteringar. Finansiering över statsbudgeten är enligt redogörelsen den huvudsakliga modellen för att finansiera trafikinvesteringar, men man söker också nya finansieringsmodeller för att få större flexibilitet i investeringarna. Redogörelsen tar upp livscykelmodellen, kommunal delfinansiering, vägavgifter, efterfinansiering, försäljningsinkomster i statliga bolag och finansiering av gränsöverskridande projekt.

Utskottet anser att man aktivt bör söka nya finansieringsmodeller som lämpligen kan tillämpas för att tillförlitligt och snabbt genomföra investeringsprojekt. Enligt redogörelsen är det nödvändigt att använda finansieringskällor som kompletterar statsbudgeten för att trygga fullgod servicenivå i trafiknätet. Kommunal delfi-

nansiering lämpar sig särskilt i huvudstadsregionen och i landskapscentrumen där kommunerna drar stor nytta av trafikledsprojekt. Utskottet anser att kommunal delfinansiering bör övervägas separat för varje projekt också på andra håll i landet om investeringarna är viktiga för kommunerna. Man ska då beakta den nytta som kommunen får av investeringarna och den belastning som finansieringen förorsakar.

Ekonomiutskottet föreslår att budgeteringen av trafikinvesteringar utvecklas enligt riktlinjerna i finansutskottets betänkande FiUB 9/2008 rd. Enligt betänkandet bör staten i sin ekonomiska styrning införa en balanskalkyl som beskriver den ekonomiska situationen. Med hjälp av kalkylen kan man sedan styra och fatta beslut om vägledsinvesteringar. Ekonomiutskottet anser att finansiering och genomförande av investeringsprojekt ska bedömas utifrån de sammantagna samhällsekonomiska effekterna.

Klimat- och energiredogörelsen. Redogörelsen tar upp frågan om trafikpolitik och klimatförändring. Trafiken konstateras bära en betydande del av ansvaret för klimatförändringen.

Utskottet noterar att regeringen har lovat lämna riksdagen en klimat- och energiredogörelse i början av hösten 2008. I samband med den måste man ta ställning till självförsörjning på energi, utsläppsfria alternativ, kostnadseffektivitet, trafiksystemets energieffektivitet och en trafikpolitik som bidrar till att hejda klimatförändringen. När klimat- och energiredogörelsen behandlas bör man vara beredd på att se över riktlinjerna i den trafikpolitiska redogörelsen och riksdagens ståndpunkter.

Utlåtande

Ekonomiutskottet anför

att kommunikationsutskottet beaktar det som sagts ovan.

Helsingfors den 22 maj 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Jouko Skinnari /sd
vordf. Antti Rantakangas /cent
medl. Janina Andersson /gröna (delvis)
Hannu Hoskonen /cent
Harri Jaskari /saml (delvis)
Anne Kalmari /cent
Matti Kangas /vänst
Toimi Kankaanniemi /kd
Miapetra Kumpula-Natri /sd

Jouko Laxell /saml
Eero Lehti /saml
Päivi Lipponen /sd (delvis)
Marjo Matikainen-Kallström /saml
Petteri Orpo /saml (delvis)
Sirpa Paatero /sd
Markku Uusipaavalniemi /cent
Ulla-Maj Wideroos /sv (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Eelis Roikonen.

AVVIKANDE MENING

Motivering

Den trafikpolitiska redogörelsen har stora brister. Den innehåller inga tillräckligt kraftfulla insatser för basväghållning, järnvägar eller flygtrafik i landskapen. Inte heller åtgärdas flaskhalsarna på huvudvägarna. Redogörelsen är alltför försiktig när det gäller nya finansieringsmodeller. Ekonomiutskottet påtalar inte bristerna tillräckligt skarpt.

Med tanke på utskottets ansvarsområde är det oroväckande att industrin i det strama konkurrensläget nu också drabbas av försämrade transportförbindelser. De undermåliga trafiklederna förorsakar också förluster inom handel, jord- och skogsbruk och persontrafik.

Väg- och banprojekt bör få separat finansiering för att virkesförsörjningen inom industrin ska kunna tryggas. Det är ohållbart att regeringen i detta syfte skär ner på medlen för basväghållning. Eftersom kostnaderna stiger kraftigt, försämras basväghållningen allt fortare särskilt i landskapen. Den här trenden får avfolkningen på landsbygden att ta fart samtidigt som ojämlikheten ökar både bland invånare och företag. Enbart för basväghållning måste det avdelas 100 miljoner euro mer per år.

Det behövs också mer pengar för att förbättra huvudvägarna. Särskilt den återstående ombyggnaden av riksväg 4, en av landets viktigaste huvudvägar, från söder till Uleåborg måste tas upp på listan över projekt som ska genomföras den här valperioden. Det är viktigt att undanröja flaskhalsarna på huvudvägarna. En av de värsta finns vid Vaajakoski på riksväg 4, 9 och 13. Men det finns problematiska ställen på andra håll i landet också och de måste åtgärdas.

Enligt redogörelsen får banhållningen inte tillräckligt med finansiering. Regeringen talar mycket om klimatpolitiska krav, men åtgärderna låter vänta på sig. Särskilt tydligt märks detta i banhållningen. Hastigheterna måste ständigt sänkas för både persontåg och godståg på grund av att banornas skick försämras. Det är en stor

förlust för näringslivet och hela samhällsekonomin. Dessutom ökar riskerna. Exempelvis transporterna från Jämsänjoki älvdal till hamnarna längs västkusten lider oskäligt mycket av att banan är i så dåligt skick. Det måste snabbt byggas nya banavsnitt. En fortsättning på banan Kervo-Lahtis till Jämsä måste tas med bland projekten som ska planeras och genomföras.

När det gäller flygtrafik bör de internationella företagen i landskapen och de företag som bedriver utrikeshandel och deras behov uppmärksammas alldeles särskilt. De behöver snabba och flexibla förbindelser. Det gäller att säkerställa en konkurrenskraftig flygtrafik på flygplatserna i landskapen.

Ekonomiutskottet nöjer sig i sitt utlåtande med regeringens försiktiga intresse för att införa nya modeller för att finansiera och genomföra trafikprojekt. Sådana projekt har långvariga effekter, så det är högst motiverat att införa nya finansieringsmodeller. På så sätt kan man snabbt rusta upp trafiklederna, vilket medger avsevärda inbesparingar. Samtidigt bör ny teknologi tas i bruk i trafiksystemen.

Ståndpunkt

Vi föreslår

att kommunikationsutskottet tar in följande uttalanden i sitt betänkande:

1. Utskottet förutsätter att anslaget för basväghållning höjs med minst 100 miljoner euro årligen för att tillförsäkra näringslivet verksamhetsbetingelser och stoppa vägnas förfall.

2. Utskottet förutsätter att viktiga huvudvägs- och banprojekt i högre grad än vad som aviseras i redogörelsen finansieras bl.a. enligt livscykelmodellen och med eventuella inkomster från försäljning av statlig egendom.

EkUU 16/2008 rd — SRR 3/2008 rd

Helsingfors den 22 maj 2008

Toimi Kankaanniemi /kd
Matti Kangas /vänst