

FINANSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 13/2012 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 finansutskottet ska lämna utlåtande i ärendet till kommunikationsutskottet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets trafikdelegation.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- kanslichef Harri Pursiainen, ekonomidirektör Jaana Kuusisto och regeringsråd Mikael Nyberg, kommunikationsministeriet.

Trafikdelegationen har hört

- trafikminister Merja Kyllönen, ekonomidirektör Jaana Kuusisto och trafikråd Piia Karjalainen, kommunikationsministeriet
- budgetråd Tuomas Sukselainen, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Marikki Järvinen, arbets- och näringsministeriet
- generaldirektör Juhani Tervala, ledande trafikexpert, enhetschef Sini Puntanen och sakkunnig i trafikekonomi Taneli Antikainen, Trafikverket

- överdirektör Ari Niiranen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Karelen
- professor Jorma Mäntynen, Tammerfors tekniska universitet
- gruppchef Outi Janhunen, samkommunen Helsingforsregionens trafik
- planeringschef Ari Vandell, Tammerfors stad
- direktör Maarit Lindström, Centralhandelskammaren
- verkställande direktör Tero Vauraste, Arctia Shipping Ab
- ekonomidirektör Kirsti Lehtovaara-Kolu, Finavia Abp
- verkställande direktör Kimmo Rahkamo, Proxion Train Ab
- byråchef Juha Hyvärinen, Pöyry Finland Ab, S:t Petersburg
- direktör för miljöfrågor och samhällsrelationer Otto Lehtipuu, VR Koncernen Ab
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands Näringsliv rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, Infra ry även som representant för Byggnadsindustrin RT rf
- projektchef Esa Mannisenmäki, Bussförbundet
- direktör Minna-Mari Kaila, Centraförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK rf
- logistikchef Outi Nietola, Skogsindustri rf

- specialplanerare Riitta Pöntynen, SPC Finland
 - näringschef Olli Koski, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf
 - verkställande direktör Petri Laitinen, Finlands Speditörförbund rf
 - transportexpert Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
 - verkställande direktör Tomi-Pekka Juha, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry
 - expert Matti Spolander, Teknologiindustrin rf
 - utredningsman Jyrki Paavola.
- Dessutom har skriftliga utlåtanden lämnats av
 - Uleåborgs stad
 - Åbo stad
 - Handelskammaren i Södra Savolax
 - Handelskammaren i Åbo
 - Finlands Kommunförbund
 - Finlands Lokaltrafikförbund rf
 - Suomen Taksiliitto
 - Vägföreningen i Finland
 - Företagarna i Finland
 - forskare Marja Heikkinen-Jarnola.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Redogörelsen är en heltäckande beskrivning av trafikpolitiken i dag och hela spektret av trafikpolitiska prioriteringar under innevarande regeringsperiod. Prioriteringarna har anpassats till de statsfinansiella ramarna 2013—2016 som fastställdes i mars 2012, och dessutom omfattar redogörelsen ett investeringsprogram som styr planeringen under de två följande regeringsperioderna.

Redogörelsen bygger på de centrala premiserna och trafikpolitiska prioriteringarna i regeringsprogrammet, som lyfter fram trafikpolitikens roll bl.a. för konkurrenskraften och den ekonomiska tillväxten och betydelsen av en tvärssektoriell koppling mellan trafikpolitiken och näringslivet, ekonomin, sysselsättningen och regionutvecklingen.

Utskottet beklagar att många temaområden kommer att tas upp i särskilda utredningar, som beredningen av en nationell havsstrategi och en flygstrategi, transportprissättningen och gruvindustrins transportbehov.

Utskottet är tillfreds med den öppna och genomsebara beredningen av redogörelsen för att det har möjliggjort ett brett åsiktsutbyte och samråd med intressegrupper och allmänhet.

Utveckling av transportnätet

Det är bra att redogörelsen har en bred infallsvinkel, men det övergripande och tvärssektoriella greppet om utvecklingen är fortfarande för vagt och delvis beroende av fortsatta utredningar och eventuella omstruktureringar. Kopplingen mellan transportpolitik och konkurrenskraft skulle ha kunnat betonas med större kraft för att uppfattas som en tydlig och stark prioritering.

Transportlösningarna är avgörande för näringslivet och ett blomstrande näringsliv är i sin tur ett villkor för större materiell välfärd. De är ägnade att stärka hela landets och enskilda regioners konkurrenskraft och välmående. På grund av sitt perifera läge, de långa avstånden och klimatet måste Finland bli särskilt bra på att se till att transportinfrastruktur och transporttjänster skapar goda förutsättningar för företagens internationalisering. På så sätt kan vi knappa in på våra konkurrenters logistiska försprång.

I likhet med regeringen anser utskottet att det behövs en långsiktig transportpolitik som utgår från en klar strategisk vision om hur framtidens utmaningar ska tacklas. Vi bör göra våra val med hänsyn framför allt till Finlands geografiska läge, de möjligheter som den ekonomiska tillväxten i Ryssland öppnar och de transportförbindel-

ser som utvecklingen i norra Finland och Arktis kan komma att kräva.

Utskottet hade gärna sett att Ryssland och de nordliga förbindelsernas strategiska roll redan nu hade fått mer plats. Den växande gruvindustrin och den ökade utvinningen av naturresurser i Ryssland och Norge kräver att transportsystemet i norra Finland utvecklas enormt. Med klimatuppvärmningen ökar användningen av de nordliga sjötransportruterna samtidigt som Arktis får allt större ekonomisk betydelse.

För att transportsystemet ska kunna utvecklas måste det rejäl och långsiktig finansiering till. Redogörelseförfarandet bidrar till större konsekvens i beslutsfattande och finansiering, men den nuvarande finansieringen är helt klart otillräcklig för att hela transportnätet ska kunna hålla samma standard. Regeringen prioriterar bl.a. låga utsläpp och för näringslivet viktiga tillväxtfrämjande projekt under innevarande period.

Investeringsprogram. Beslut om vilka nya transportprojekt som är aktuella under regeringsperioden fattades redan i rambeslutet; under ramperioden startas alltså 20 projekt för uppskattningsvis 1 miljard euro totalt. Dessutom fattades beslut om ett livscykelprojekt till en investeringskostnad om 240 miljoner euro.

Projektprogrammet svarar mot prioriteringarna i regeringsprogrammet och väger in näringslivets konkurrenskraft, trafikvolym, behoven i tillväxtcentra och regional jämlikhet. En viktig förändring är att tyngdpunkten förskjuts från vägprojekt till banprojekt: av investeringsanslagen går 49 procent till banprojekt, 47 procent till vägprojekt och 4 procent till vattenvägsprojekt.

En viktig prioritering som bäddar för större konsekvens i transportpolitiken är att regeringen utfäster sig att genomföra tre spårvägsprojekt 2016—2022 (Pisara-banan, höjd kapacitet på sträckan Helsingfors—Riihimäki, etapp 2, ett dubbelspår mellan Luumäki och Imatra och bättre förbindelse mellan Imatra och ryska gränsen). De här projekten spelar en exceptionellt stor roll för hela landet, med tanke på en fungerande spårtrafik och vår konkurrenskraft.

I övrigt är utvecklingsprogrammet 2016—2022 ett program som styr planeringen, utan några åtaganden men med en beskrivning av viktiga objekt som kräver förbättring av transportnätet. På detta sätt kan nästa regering och riksdagen utifrån sin budgetmakt besluta vilka transportprojekt de vill driva på. Det ger också bättre möjligheter att reagera snabbt till exempel på nya näringspolitiskt viktiga projekt. Det är en motiverad prioritering, liksom också det att utvecklingsprojekten för vissa förbindelsesträckor bedöms på nytt om det behövs en mer kostnadseffektiv och användarvänlig lösning.

Utskottet ser också positivt på att regeringen gör ett åtagande om fortsatt elektrifiering av bannätet. Bansträckan Ylivieska—Idensalmi nämns som det viktigaste elektrifieringsprojektet. På andra plats kommer banan Hangö—Helsingfors, som samtidigt gynnar Hangö hamn och främjar exporttransporterna.

Utöver satsningarna på spårtrafik gäller det att se till att det finns en i alla sina delar fungerande transportkedja. Särskild uppmärksamhet kräver sådana logistiskt viktiga vägförbindelser som inte backas upp av spårtrafik.

Utskottet hänvisar till regeringsprogrammet och kräver att de projekt som varit på gång i början av valperioden slutförs. Exempelvis etapp 3 av projektet i centrum av Nyslott måste få fortsätta.

Finansieringen av investeringar. I linje med regeringens beslut påbörjas allt färre nya utvecklingsprojekt. Nya projekt kommer att inledas för ca 1 miljard euro 2012—2015 och för högst 3—4 miljarder euro under en period av tio år. Från och med 2016 finansieras nya projekt för 370 miljoner euro per år, alltså för en tredjedel mindre än i dag.

Behovet av nya projekt är betydligt större, för det beräknas att det finns utvecklingsobjekt för ca 8 miljarder euro. De statsfinansiella ramarna medger emellertid ingen extra finansiering, men finansieringen är i stället förutsebar och långsiktig och bidrar därmed till regelbundna investeringar och stabil sysselsättning i branschen. För

att få fart på den ekonomiska utvecklingen måste det ändå vid behov vara möjligt att bestämma att en tilläggsbudgetreserv eller en outdelad reserv inom ramen kan användas för trafikinvesteringar och förbättring av transportnätet.

Basväghållning. Basväghållningsanslagen har minskat på 2000-talet med den påföljden att bl.a. många reparationer har fördröjts och att regionala investeringar är nere i ett minimum. Kostnadsnivån förväntas fortsatt stiga i framtiden och behovet av reparationer och trafikvolymerna öka. Läget tillspetsas dessutom av att anslagen för basväghållning enligt rambeslutet minskar med ytterligare 55 miljoner euro 2013—2016.

Mot den bakgrunden är det viktigt att 100 miljoner euro per år av anslagen för väghållning flyttas över till små investeringsprogram och underhåll från och med 2016. Positivt är också det att anslagen för basväghållning alltid kommer att indexjusteras vid övergången från en regeringsperiod till en annan.

Men anslagen för basväghållning skulle klart behöva höjas redan tidigare än så. Följaktligen bör man försöka anvisa anslag för små investeringsprogram redan 2013—2015.

Olika slag av tematiska projekt är så vitt utskottet kan se ett fungerande och kostnadseffektivt sätt att främja regionala investeringar. De förbättrar trafiksäkerheten, kollektivtrafiken och resekedjans funktion och gynnar dessutom näringslivet.

Utskottet lyfter fram gång-, cykel- och mopdvägarnas betydelse. De främjar trafiksäkerheten, men de är också viktiga ur motionssynvinkel och möjliggör ökad vardagsmotion. En planmässig utveckling av cykel- och gångvägsnätet tas upp också i regeringsprogrammet.

När det gäller att ersätta landsvägsfärjor med broar pekar utskottet på projektens totalekonomiska effekter. För att det ska löna sig att ersätta färjor med broar måste det ge klara inbesparingar i relation till brobyggnadskostnaderna och nödvändiga projekt för att förbättra trafiksäkerheten.

Enligt redogörelsen får *det sekundära vägnätet* lov att anpassa sig till anslagen, vilket bety-

der att vägnätets skick försämrats åtminstone i vissa delar. Rambeslutet innebär att anslagen också för enskilda vägar minskar under ramperioden 2013—2016.

Det sekundära vägnätets skick spelar en central roll för näringar, tjänsteutbud och jord- och skogsbrukstransporter i glesbygden. Exempelvis råvirkestransporter startar i regel från enskilda vägar.

Anslagen för det sekundära vägnätet behöver bedömas på nytt, menar utskottet. Det sekundära vägnätets skick bör ses till på ett sätt som tryggar verksamhetsförutsättningarna för landsbygdsnärings- och skogsbruk. Likaså är det angeläget att förtydliga och förenkla bidragen för enskilda vägar och att stärka underhåll och anknytande kompetens.

Gruvindustrins transportförbindelser. Det är välkommet att regeringen i förekommande fall är beredd att avsätta mer anslag för förbättring av gruvindustrins transportförbindelser och näringspolitiskt viktiga projekt. Meningen är att ta upp gruvindustrin och behovet att utveckla den nödvändiga infrastrukturen till närmare behandling nästa år då en arbetsgrupp för transportbehoven inom gruvindustrin i norra Finland ska komma med sina förslag.

Gruppen har i uppdrag att se på gruvdriftens transportbehov och vilket slag av transportsystem det kräver både på kort och lång sikt. Samtidigt ska den reflektera över olika finansiella modeller som staten och gruvbolagen bidrar till att bygga och underhålla rutten med.

Enligt redogörelsen ska utredningarna om hur norra Finland ska utvecklas sammanställas till en särskild vision för norra Finland. Det är en god idé, men det gäller också att ta hänsyn till gruvindustrins transportbehov i östra Finland.

Insjötrafik. Redogörelsen är rätt knapphändig när det gäller utveckling av insjötrafiken och ber att få återkomma till saken i mitten av 2010-talet. Då ska möjligheterna till bättre utnyttjande av insjörutterna för varutransport och passagerartrafik tas upp till granskning.

Det är viktigt att utveckla insjötransporter och insjörutter, men tillväxtpotentialen för den ryska insjötrafiken bör också tas med i beräkningen. Det finns dessutom goda argument för att utreda om det är möjligt att bygga nya kanaler.

Sjöfart. Sjöfartslösningarna kommer att behandlas längre fram i en särskild havsstrategi, som bland annat tar upp anpassningen till skärpta miljöbestämmelser, subventionspolitiken, en översyn av farledsavgifterna, upphandling av isbrytare och hamn- och varvsfrågor.

Sjöfarten spelar en exceptionellt stor roll för Finland, eftersom 90 procent av vår export och 70 procent av vår import går sjövägen. Det är därför av största vikt att utveckla sjöfarten och värna dess konkurrenskraft. Vid sidan av beslut om stöd- och avgiftspolitik behövs det satsningar på hamnar och fungerande väg- och järnvägsförbindelser till dem samt starkare logistikkedjor.

Sjöfartskostnaderna kommer att öka kraftfullt från och med 2015 på grund av förpliktelserna att reducera svavelutsläpp. Regeringen utfäster sig i sitt program att arbeta aktivt för att miljö- och klimatkraven på sjöfarten inte ska ge upphov till oskäligen kostnader för finska företag eller snedvrider konkurrensen inom EU och i relation till aktörer i tredje land.

Det centrala kriteriet i upphandlingen av isbrytarutrustning bör vara driftssäkerhet och en fungerande handelssjöfart under alla förhållanden.

Rysslandstrafiken. De möjligheter som öppnas med den ekonomiska tillväxten i Ryssland borde som sagt ha lyfts fram bättre i redogörelsen. Tillväxten där och den snabba utvecklingen i handel och tjänster betyder en avsevärd tillväxtpotential för vår industri och företagsverksamhet, men de ställer också extra krav på en fungerande infrastruktur och gränsövergångsställen. För att vi ska kunna dra nytta av den ryska tillväxten måste bl.a. gränsstationen i Imatrankoski öppnas för internationella järnvägsvarutransporter.

Rysslandstrafiken beräknas öka snabbt ju mer varutransporterna och turismen ökar; gränsövergångarna uppskattas vara ca 12 miljoner i år och uppe i 20 miljoner kring 2018. Den växande trafiken kräver inte bara att transportnätet förbättras utan också att man ser till att gränsövergångsställena fungerar och dessutom att tull- och gränsmyndigheternas verksamhet utvecklas och tilldelas adekvata resurser.

TEN-näten. Utskottet hänvisar till sitt utlåtande (FiUU 5/2012 rd) om det transeuropeiska transportnätet och understryker att finansieringen från EU bör utnyttjas fullt ut. Det påpekar precis som i utlåtandet hur viktigt det är att satsa på transportleder som förbättrar tillgängligheten i östra och norra Finland. Kommissionens förslag om TEN-T-nätet bör därför kompletteras med riksväg 5 och Savolaxbanan, som förbinder östra Finland med Nordiska triangeln, och med ban- och vägförbindelserna Uleåborg—Vartius, som spelar en central roll bl.a. för råvarutransporter och förbindelserna med Ryssland.

Utskottet vill att Finland skärper sin intressebevakning i beslutsprocesserna i EU och andra internationella organisationer. Finland måste också se till att stärka sina logistiska konkurrenspositioner i förhållande till övriga länder.

Kollektivtrafik

Utskottet välkomnar regeringens prioritering beträffande kollektivtrafiken. För att anslagen ska få större effekt är det motiverat att uppmuntra sådana växande stadsregioner som själva satsar på bättre kollektivtrafik. Prioriteringarna i fråga om att ta fram kompatibla betal- och informationssystem för kollektivtrafiken är också bra. Utskottet är även tillfreds med planerna på att avstå från separat finansiering av transportformer och att säkra en tillräcklig finansiering genom indexjusteringar i övergången från en regeringsperiod till en annan.

Kollektivtrafiken behöver förbättras också i glesbygden och kostnadseffektiva och användar-

tillvända lösningar införas, som anropstrafik. Vidare är det viktigt att kombinera persontransporterna inom olika förvaltningsområden (bl.a. skolskjutsar, social- och hälsovårdstransporter, transporter som ersätts av FPA) för att spara kostnader och höja servicestandarden. I upphandlingen av bastjänster inom fjärrtrafik är det väsentliga att inte finansiera flera alternativa transportformer med offentliga medel. Kollektivtrafiken bör utvecklas för hela pendlingsområden och fungerande modeller bör inte få hindras av kommun- och förvaltningsgränser.

Kollektivtrafiken kan också förbättras genom nya trafikinvesteringar. Ringbanan och Västmetron kommer till exempel i sinom tid att öka kollektivtrafiken och styra samhällsstrukturen i en riktning som gynnar kollektivtrafik.

För att kollektivtrafiken verkligen ska öka i popularitet måste servicen emellertid förbättras på många sätt; anslutningsparkeringen behöver byggas ut, systemet med personalbiljetter utvecklas, möjligheterna till intelligent trafik utnyttjas och tidtabeller göras tillförlitligare och resesäkerheten förbättras.

En strategi kommer att utarbetas för *flygtrafiken*, med mål för trafiken i en förändrad omvärld. Det ska ses till att det finns flygförbindelser till orter som är viktiga för exportindustrin. Det är nödvändigt för företag och näringsliv att det finns fungerande internationella flygförbindelser.

Frågan om att öppna upp *persontransporter på järnväg för konkurrens* kan avgöras först efter en grundlig totalekonomisk utvärdering av för- och nackdelarna. Utskottet hänvisar här till det som står i regeringsprogrammet.

Insatser för att förbättra kollektivtrafiken i stora städer

Redogörelsen lyfter på ett föredömligt sätt fram stora och växande städers roll för vår välfärd och konkurrenskraft. De s.k. MBT-intentionsavtalen är ett bra sätt att bidra till en integrerad, fungerande och konkurrenskraftig stadsregion i samråd med stat och kommuner. Intensionsavtalen gäller tills vidare fyra stadsregioner (Helsingfors, Tammerfors, Åbo och Uleåborg) och

staten åtar sig att betala hälften (30 miljoner euro) av hela projektet.

Alla insatser för att förbättra kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken är välkomna, anser utskottet. Utifrån erfarenheterna kan man bedöma om det finns möjligheter att införa samma praxis med intentionsavtal också i andra växande stadsregioner.

Det är bra att staten är beredd att delta i finansieringen av investeringar i spårvägstrafik i de stora städerna (Helsingfors, Åbo och Tammerfors). Utgångspunkten är att staten och kommunerna till lika delar är med och genomför banprojekt i städerna. Staten bidrar med 30 procent till metrobygget och spårvägar i städerna.

Att planera och genomföra investeringar i spårtrafik är en lång process där ett tidsspann på fyra år är mycket kort. För kommuner och andra aktörer är det viktigt att säkerställa att redan påbörjade projekt kan fortsätta. Det gäller att hitta metoder för att göra olika slag av intentionsavtal mer bindande.

Utveckling av budgetfinansieringen och finansiella modeller

I sitt program utfäster sig regeringen att undersöka olika modeller för budgetering och finansiering av trafikinvesteringar, vilket också finansutskottet har krävt i sitt betänkande om årets budget (FiUB 26/2011 rd).

Utifrån förslagen från en arbetsgrupp som grunnat på frågan har man fattat beslut om åtgärder som ska göra budgetförfarandet smidigare och klarare utan att äventyra utgiftshanteringens förutsättningar och stabilitet. Ändringarna är tekniska och avses bli införda redan i nästa års budget. I framtiden slopas fullmaktsförfarandet på momentet för utveckling av trafikledsnätet (31.10.77) och ersätts av ett femårigt reservationsanslag. Budgeten blir mer transparent tack vare ett särskilt anslag för planering av utvecklingsprojekt, och TEN-bidrag och externa finansiella bidrag behandlas som strukturella korrigeringar av ramarna.

Arbetsgruppen bedömde också en intern lånemodell för statsbolag typ Infra Oy och för staten. Modellen konstaterades fortfarande vara be-

häftad med många osäkerhetsfaktorer och därför ansågs det inte möjligt att inrätta en bestående institution på detta stadium.

Utskottet ser positivt på att finansieringen med små tekniska ingrepp kan göras effektivare och smidigare. Det är fullt möjligt att experimentera från fall till fall med att inrätta ett statsbolag typ Infra Oy, om frågetecknen kring modellen kan rätas ut.

Det är en bra huvudregel att projekt finansieras på normal väg över budgeten, anser utskottet. Men vid sidan av budgetfinansiering ska det vara möjligt att anlita andra finansieringsmetoder, om de ställer sig billigare för staten. Exempelvis livscykelmodellen betyder långtgående ansvarsåtaganden i statsbudgeten, men i vissa specialfall kan det vara motiverat att tillämpa den modellen. Beslut om trafikprojekt bör alltid utgå från samhällsekonomisk lönsamhet och trafikpolitisk effekt.

Utskottet har i många sammanhang framhållit att investerings- och driftsutgifter behöver hållas tydligare i sär. Det är fortsatt motiverat och därför ser utskottet helst att budgetanslag anvisas kostnadsbaserat, för då kan löpande utgifter och investeringar hållas i sär. Utskottet

återkommer i större detalj till frågan i samband med ram- och budgetbehandlingen.

Ställningstagande

Finansutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan och

att riksdagen godkänner följande ställningstagande med anledning av redogörelsen:

1. För att skapa villkor för ekonomisk tillväxt, förbättra sysselsättningen och åtgärda hållbarhetsgapet måste regeringen i beredningen av budgeten och ramarna se till att det görs en adekvat satsning på trafikpolitiken i enlighet med utskottets prioriteringar.

2. Den potential som finns i den ekonomiska tillväxten i Ryssland måste lyftas fram tydligare i den nationella trafikpolitiken och i ståndpunktsformuleringen i anknytning till beslutsfattandet i EU.

Helsingfors den 23 maj 2012

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kimmo Sasi /saml
medl. Pertti Hemmilä /saml
Jouko Jääskeläinen /kd
Timo Kalli /cent
Sampsa Kataja /saml
Mika Lintilä /cent (delvis)
Kari Rajamäki /sd
Pia Viitanen /sd (delvis)
ers. Pietari Jääskeläinen /saf
Johanna Karimäki /gröna

Riitta Myller /sd (delvis)
Mats Nylund /sv
Sirpa Paatero /sd (delvis)
Raimo Piirainen /sd
Antti Rantakangas /cent
Eero Reijonen /cent
Ismo Soukola /saf
Lenita Toivakka /saml
Anne-Mari Virolainen /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Hellevi Ikävalko.