

Finansutskottet

Statsrådets redogörelse om beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse om beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen (SRR 8/2018 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets trafikdelegation.

Sakkunniga

Trafikdelegationen har hört

- konsultativ tjänsteman Kati Jussila, finansministeriet
- direktör för säkerhetsenheten, kommunikationsråd Timo Kievari, kommunikationsministeriet
- trafikråd Hanna Perälä, kommunikationsministeriet
- branschdirektör Mirja Noukka, Trafikledsverket.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Finlands Kommunförbund
- Finlands näringsliv rf
- Infra rf, Byggnadsindustrin RT rf
- Skogsindustrin rf
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Inget yttrande av

- Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Redogörelsen återger målen och syftena med den riksomfattande trafiksystemplanen, beredningsprocessen för planen och principerna för den finansiering som planen förutsätter. Redogörelsen grundar sig på den slutrapport som den 13 december 2018 lämnades av den parlamentariska

Utlåtande FiUU 15/2018 rd

ka arbetsgrupp som styrde beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Redan tidigare hade den parlamentariska arbetsgruppen för finansiering av transportnätet dragit upp riktlinjerna för finansieringen av underhållet och utvecklingen av transportnätet och för hur utsläppen från trafiken ska minskas (halvtidsrapport 30.8.2018, slutrapport 28.2.2018). Den rättsliga grunden för planen utgörs av lagen om trafiksystem och landsvägar (572/2018), som trädde i kraft i augusti 2018.

Redogörelsen ger därmed ramarna och utgångspunkterna för hur och enligt vilken tidsplan trafiksystemplanen ska beredas och hur besluten om planen ska fattas. Den metod som avses i redogörelsen innebär att Finland alltid har en gällande, aktuell och långsiktig riksomfattande trafiksystemplan som kan anpassas till förändringar i behoven och målsättningarna.

Utskottet välkomnar och stöder de samhällliga målen för utvecklingen av trafiksystemet. Hit hör bland annat att främja landets konkurrenskraft, bekämpa klimatförändringen och stärka regionernas livskraft och tillgänglighet.

Utskottet anser att också förfarandet för uppgörande av planen är ändamålsenligt. Beredningen sker i nära samarbete med de politiska beslutsfattarna, de statliga aktörerna, regionerna, näringslivet och övriga intressegrupper. Under arbetet granskas trafiksystemets tillstånd och utvecklingsbehov i fråga om samtliga trafikformer. Härigenom erhålls en övergripande och objektiv bild av utvecklingsbehoven i fråga om trafiklederna, varvid också särdragen i de olika regionerna beaktas.

Beredningsprocessen på två år är tämligen intensiv och infaller under de två mellersta åren av nästa valperiod. Planen är rullande. Den justeras och uppdateras med cirka fyra års mellanrum. Målet är att den första planen för 2020—2031 bereds i början av nästa regeringsperiod, så att beslut om den kan fattas under våren 2020.

Utskottet är särskilt tillfreds med att det i planen ingår en statlig finansieringsplan, vilket också lagen om trafiksystem och landsvägar förutsätter. Finansieringsplanen i förening med det tolvåriga åtgärdsprogrammet ger infrastrukturpolitiken en länge saknad kontinuitet över valperioderna. Det gynnar bland annat hanteringen av projektkostnader, markanvändningsplaneringen och verksamhetsbetingelserna för näringslivet. Det är likaså viktigt att planeringsperioden sträcker sig över EU:s sjuåriga finansieringsperioder, vilket ökar möjligheterna att få EU-finansiering. Vid sidan av den långsiktiga planeringen och beslutsprocessen är det av vikt att planen ger möjlighet att vid behov snabbt reagera på förändringar i omvärlden och förhållandena.

Det är också positivt att uppgörandet av planen har kopplats till riksdagens budgetmakt och den parlamentariska styrningen. Enligt redogörelsen ska åtgärdsprogrammet beredas under parlamentarisk styrning, och planen ska också godkännas av en parlamentarisk styrgrupp. Därefter lämnas den till riksdagen i form av en redogörelse från statsrådet.

Utskottet framhåller vikten av behöriga konsekvensbedömningar och ser det som angeläget att uppföljningen och analysen av trafiksystemets nuläge och utveckling förbättras. Vid sidan av den nyttokostnadsanalys som redan tillämpas måste större uppmärksamhet fästas vid de samhällseko-

Utlåtande FiUU 15/2018 rd

nomiska konsekvenser som åtgärderna ger på ett vidare plan. Samtidigt gäller det att bevaka hur effektiv finansieringen är och därigenom öka genomslaget för verksamheten.

Det är likaså viktigt att i största möjliga utsträckning utnyttja bland annat digitala metoder, den tekniska utvecklingen i allmänhet och den ökande tillgången till information, och på det sättet skapa möjligheter för utveckling av nya tjänster och förfaringssätt.

Finansieringen

Enligt redogörelsen omfattar planen en statlig finansieringsplan, och riksdagen beslutar om finansieringen genom statsbudgeten. I början av varje regeringsperiod samordnas finansieringsplanen med planen för de offentliga finanserna. Utgångspunkten för beredningen av planen är att anslagen för bastrafikledshållningen på lång sikt ska höjas med minst 300 miljoner euro på årsbasis, varvid det totala anslaget blir 1,3 miljarder euro. Därutöver ska varje år cirka en miljard euro reserveras för utvecklingsinvesteringar. I nuläget är siffran mindre än 500 miljoner euro.

Redogörelsen granskar tre finansieringsscenarier som kan ligga till grund för beredningen av planen. Scenario 1 utgår från nuläget (1 miljard euro för bastrafikledshållningen och 500 miljoner euro för utvecklingsinvesteringar). Scenarierna 2 och 3 utgör alternativ där budgetfinansieringen av bastrafikledshållningen och utvecklingsinvesteringarna höjs, samtidigt som också andra finansieringskällor utnyttjas (projektbolag, EU-finansiering). I scenario 1 är finansieringen något högre och i scenario 2 avsevärt högre än i nuläget.

Finansutskottet anser att en höjning av de finansiella resurserna för trafikledshållning är motiverad, eftersom trafiklederna och deras tillstånd är av stor vikt för bland annat konkurrenskraften, trafiksäkerheten och regionernas tillgänglighet. Det eftersatta underhållet, som tidigare ökat med cirka 100 miljoner euro per år, har under innevarande valperiod beviljats extra anslag och ökar inte längre. Enligt uppskattningar kommer det likväl att snabbt börja öka på nytt, om anslagen för bastrafikledshållningen permanent förblir på nuvarande nivå (ca 1 miljard euro). Också utvecklingen av trafiknätet kräver mer investeringar än i nuläget.

Utskottet konstaterar dock samtidigt att den offentliga ekonomin förväntas vara stram också under 2020-talet, eftersom i synnerhet den åldrande befolkningen bidrar med ett avsevärt kostnadstryck. Eftersom det finns många andra utmaningar som bidrar till höjda kostnader, måste finansieringen av trafiken anpassas till statsfinanserna och den offentliga ekonomin och den ekonomiska hållbarheten.

Med hänsyn till de offentliga finanserna är det viktigt att gynna nya finansieringsmodeller och vidga finansieringsbasen för investeringarna. Utskottet vill dock fästa uppmärksamheten vid att investeringar som görs inom ramen för det huvudsakligen offentligt ägda projektbolaget kan belasta de offentliga finanserna och öka den offentliga sektorns skuldsättning, även om investeringarna inte finansieras direkt via statsbudgeten. Om projektbolaget är huvudsakligen offentligt ägt och finansierat, räknas infrastrukturprojektet till den offentliga ekonomin.

Det är enligt utskottet viktigt att projektbolagen inrättas som ett led i den process som beskrivs i redogörelsen, och därmed bygger på en god beredning. I annat fall finns det risk för att en del pro-

Utlåtande FiUU 15/2018 rd

jektbolagsmodeller förbigår den officiella processen och dess åtgärdsprogram och projektarrangemang. Prövningen av huruvida ett projekt behövs eller genomförandet av projektet får inte grunda sig på huruvida kommuner eller andra aktörer deltar i finansieringen, utan planen måste på bred front svara mot hela samhällets behov och målsättningar.

Efter det att redogörelsen lämnades (1.2.2019) har kommunikationsministeriet meddelat att 100 miljoner euro kommer att investeras i ett nytt aktiebolag, inom vars koncern det kommer att bildas bland annat projektbolaget Suomi-rata (Finlandsbanan) och projektbolaget Turun tunnin juna (entimmeståget). Avsikten är att projektbolagsmodellen ska kunna utnyttjas för att få till stånd snabbare förbindelser längs Östbanan. Att genomföra stora investeringar genom projektbolag minskar enligt ministeriets pressmeddelande avsevärt behovet av statlig budgetfinansiering, varvid projekten inte avgörs i samband med den tolvåriga riksomfattande trafiksystemplanen. Projektbolagens investeringar reducerar eller begränsar därmed inte heller den statliga finansieringsplanen som ingår i trafiksystemplanen.

Utskottet ser det som viktigt att de nämnda banprojekten gynnas, liksom att finansieringsbasen breddas. De nämnda projektet är så omfattande att det är ytterst svårt att genomföra dem enbart genom budgetfinansiering.

Utskottet fäster dock uppmärksamhet vid att förfarandet förbigår den parlamentariska process som beskrivs i den precis samtidigt lämnade redogörelsen. Det är därför angeläget att också de projekt som genomförs utifrån projektbolagsmodellen och de finansieringslösningar som anknyter till dem utgör en del av den övergripande, parlamentariskt beredda riksomfattande trafiksystemplanen och av den beredningsprocess planen förutsätter.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande FiUU 15/2018 rd

Helsingfors 19.2.2019

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Timo Kalli cent
medlem Timo Heinonen saml
medlem Kauko Juhantalo cent
medlem Toimi Kankaanniemi saf
medlem Pauli Kiuru saml
medlem Esko Kiviranta cent
medlem Kari Kulmala blå
medlem Mats Nylund sv
medlem Antti Rantakangas cent
medlem Markku Rossi cent
medlem Eero Suutari saml
medlem Kari Uotila vänst
medlem Ozan Yanar gröna
ersättare Markku Eestilä saml
ersättare Lasse Hautala cent
ersättare Riitta Myller sd
ersättare Joona Räsänen sd
ersättare Harry Wallin sd.

Sekreterare var

utskottsråd Hellevi Ikävalko.