

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 5/2012 rd

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

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.

Utlåtanden

I enlighet med riksdagens beslut har finansutskottet, jord- och skogsbruksutskottet, ekonomiskutskottet, framtidsutskottet och miljöutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandena (FiUU 13/2012 rd, JsUU 14/2012 rd, EkUU 25/2012 rd, FrUU 3/2012 rd, MiUU 7/2012 rd) återges efter betänkandet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- generaldirektör Tuomas Pöysti och effektivitetsrevisionschef Arto Seppovaara, Statens revisionsverk
- trafikråd Riitta Viren, kommunikationsministeriet
- budgetråd Tuomas Sukselainen, finansministeriet
- överingenjör Petteri Katajisto, miljöministeriet
- biträdande direktör Seppo Reimavuo, Konkurrensverket
- enhetschef Sini Puntanen, Trafikverket

- forskningschef Sami Mynttinen, Trafiksäkerhetsverket Trafi
- biträdande chef Marko Lavikkala, Rörliga polisen
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- äldre forskare Paula Kivimaa, Finlands miljöcentral
- överdirektör Rita Piirainen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
- generalsekreterare, konsultativ tjänsteman Jorma Leppänen, Skärgårdsdelegationen
- överinspektör Sari Loijas, Riksomfattande handikapprådet
- verkställande direktör Suvi Rihtniemi, Helsingforsregionens trafik HRT
- strategichef Santtu von Bruun, Lahtis stad
- verkställande direktör Tero Vauraste, Arctia Shipping Ab
- direktör Jouni Karjalainen och direktör Tom Schmidt, Destia Oy
- direktör för Helsingfors-Vanda flygplats Juha-Pekka Pystynen, Finavia Abp
- verkställande direktör Kimmo Rahkamo, Proxion Train Oy
- specialplanerare Riitta Pöntynen, SPC Finland
- chef för samhällsrelationer Nina Routti-Hietala, VR-koncernen
- jurist Aki Viljander, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT
- kommunikationschef Jukka Tolvanen, Automobilförbundet

- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
 - verkställande direktör Iiro Lehtonen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
 - verkställande direktör Anna-Liisa Tarvainen, Trafikskyddet
 - logistikchef Outi Nietola, Skogsindustri rf
 - verkställande direktör Jaakko Rahja, Vägförbundet i Finland
 - verkställande direktör Olof Widén, Rederierna i Finland
 - ombudsman Kimmo Ylisiurunen, Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry
 - verkställande direktör Lauri Säynäjoki, Finlands Taxiförbund.
- Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
- specialsakkunnig Ilkka Lahti, finansministeriet
 - försvarsministeriet
 - Statens tekniska forskningscentral
 - Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland
 - Esbo stad
 - Kajana stad
 - Lapplands förbund
 - Norra Österbottens förbund
 - Tammerfors stad
 - Finlands näringsliv rf
 - Logistiikkayritysten Liitto ry
 - Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset SMKJ ry
 - Finlands Bilskoleförbund rf
 - Finlands Speditörförbund rf
 - Finlands Lokaltrafikförbund rf
 - Finlands Hamnförbund rf
 - Företagarna i Finland
 - Teknologiateollisuus — Teknologiindustri
 - Bilimportörerna rf
 - Infra rf
 - Koneyrittäjien liitto ry
 - Finlands Trafikmedicinska Förening
 - Finlands Idrott
 - Vattenvägföreningen i Finland
 - Jubileumsfonden för Finlands självständighet (Sitra).

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

I samband med den förra trafikpolitiska redogörelsen förutsatte kommunikationsutskottet att det ska bli bestående praxis att lämna en trafikpolitisk redogörelse i början av valperioden. Enligt den nuvarande regeringens program ska man genom en trafikpolitisk redogörelse, som kommer att utarbetas av en branschövergripande strategisk ministerarbetsgrupp, dra upp riktlinjerna för de strategiska mål som ska sträcka sig längre än valperioden och som ska ligga till grund för framtida projekthelheter och utveckla landets viktigaste trafiknät.

Det är utmärkt, menar utskottet, att det har blivit praxis att ta fram en trafikpolitisk redogörelse som sedan behandlas parlamentariskt. Ut-

skottet understryker att de trafikpolitiska strategierna måste vara långsiktiga och att perspektivet måste sträcka sig över regeringsperioderna. Trafikpolitiken ska bygga på långsiktigt samhällspolitiskt förberedande arbete, och man måste också i samband med att besluten fattas blicka tillräckligt långt in i framtiden. Trots detta måste man försöka se till att det finns beredskap till omprioriteringar när detta visar sig vara nödvändigt till följd av omvärldsförändringar. Det sektorsövergripande samarbete som tillämpades när redogörelsen bereddes lämpar sig mycket väl för ändamålet, med beaktande av trafikens centrala betydelse för så gott som alla andra samhällssektorer.

Utskottet påpekar att också flera andra utredningar pågår eller ska snart inledas. Dessa gäller bland annat frågan om att öppna upp järnvägstrafiken för konkurrens, vilka transportbehov gruv-

driften medför, rättvis prissättning av transporter, sjöfartsstrategin, luftfartsstrategin, utarbetande av en trafiksäkerhetsplan och framtidens drivmedel. De politiska vägvalen och besluten i fråga om flera av de mest centrala trafikpolitiska frågorna kommer inte förrän efter det att utredningarna är klara, vilket medför att redogörelsen inte är så konkret som den annars kunde ha varit. Utskottet anser det vara mycket viktigt att beredningen av dessa frågor effektivt förs framåt, men tycker samtidigt att frågorna trots detta skulle ha kunnat behandlas grundligare i redogörelsen. Dessutom vill utskottet fastslå att omfattande utredningar inte i onödan får fördröja de trafikpolitiska avgöranden som inom en nära framtid behövs i dessa frågor.

Största delen av transportlagstiftningen byggs åtminstone delvis på EU:s strategier. I redogörelsen uppskattas bara 10–30 procent av regleringen av trafiksektorn numera vara nationell. Det bör understrykas att detta gör det ytterst viktigt att påverka internationellt. Vi måste tillsammans med branschen påverka reglerna och riktlinjerna i ett så tidigt skede som möjligt inom EU och på de viktigaste internationella forumen, och då är det viktigt att med eftertryck framföra bland annat de särdrag som beror på Finlands geografiska läge och förhållandena samt de krav som dessa ställer på de regler som gäller trafiksektorn. Enligt utskottet är en av de trafikpolitiskt viktigaste prioriteringarna att vi påverkar internationellt och på EU-nivå. Detta är något som vi måste satsa och fokusera kraftigt på i fortsättningen.

Det sker en kraftig koncentrerings av både befolkning och ekonomi till tillväxtorterna och deras omgivning. Detta utgör en dubbel utmaning när trafikinvesteringarna ska finansieras. Å ena sidan måste investeringar göras för att utveckla trafikförbindelserna i tillväxtorterna, de närmast kringliggande områdena och mellan dessa orter. Å andra sidan måste vägarna hållas i gott skick på landsbygden, även om trafikmängderna minskar.

Utskottet förespråkar ett realistiskt förhållningssätt till trafikens betydelse för klimatskyddet. Trafiken ger upphov till omkring 20 procent

av de skadliga utsläppen av växthusgaser i vårt land. Trafiken måste uppfylla sin andel av de gemensamma miljömålen. Utsläppen kommer att minska redan på relativt kort sikt när fordonstekniken utvecklas och arbetet med att utveckla alternativa drivmedel leder till ökad användning. En integrerad samhällsstruktur med fungerande kollektivtrafik kan ha en betydande inverkan på behovet att förflytta sig och därmed på hur utsläppen minskar. Detta är emellertid effekter som uppnås först på lång sikt.

Rent generellt vill utskottet påpeka att redogörelsen tar upp och behandlar frågor på en relativt allmän nivå, vilket delvis gör det svårare att ta ställning till vissa av dem.

Utskottet hänvisar också till de insiktsfulla utlåtandena från finansutskottet, jord- och skogsbruksutskottet, ekonomiutskottet, framtidsutskottet och miljöutskottet.

Det samlade trafiksystemet

Enligt redogörelsen består det samlade trafiksystemet inte bara av trafikinfrastruktur, utan också av trafikmedel, trafiktjänster, människor i trafiken och gods som transporteras samt av tjänster, information, bestämmelser och organisationer i anslutning till dem.

Trafikpolitiken gäller alla dessa delområden. Över lag har trafiksystemet en mycket central betydelse för hur samhället fungerar och bland annat för näringslivets konkurrenskraft, miljön, den regionala utvecklingen och sysselsättningen. En fungerande trafik är väsentlig också när det gäller medborgarnas vardag, och efter boende och energi är trafiken hushållens största utgiftspost. Med andra ord är trafikpolitiken nära kopplad till de olika samhällsfunktionerna, vilket också understryker vikten av sektorsövergripande samarbete både när politiska beslut fattas och när besluten genomförs i praktiken. Med hjälp av trafikpolitiken försöker man där det är möjligt trygga smidigheten, funktionssäkerheten och säkerheten när det gäller rörlighet och transporter, i enlighet med olika aktörers och regioners behov. Finland är ett land med långa person- och godstransporter, vilket oundvikligen le-

der till att trafikförbindelsernas betydelse är större än i många andra länder. Vi finländare reser i snitt 41 kilometer inom landet under ett dygn. Trafikförbindelserna är bland annat en av de grundläggande förutsättningarna för regional utveckling och en väsentlig inverkan på företagets placering och konkurrenskraft. Enligt redogörelsen är det ett centralt mål för trafikpolitiken att sköta om funktionen och utvecklingen av de nationella och internationella förbindelser som stöder Finlands konkurrenskraft och hållbara ekonomiska tillväxt.

Vidare står det i redogörelsen att utvecklingen av trafiksystemet i fortsättningen ska kopplas till utvecklingen av näringslivet, ekonomin, sysselsättningen och regionerna genom intensivt samarbete med dem som svarar för planeringen av region- och samhällsstrukturen. Regeringen framför att åtminstone kommunikationsministeriets, arbets- och näringsministeriets och miljöministeriets förvaltningsområden bör förbinda sig att samarbeta när det gäller att utarbeta trafik- och samhällspolitiken. Detta är en utvecklingsriktning som utskottet stöder och dessutom det enda riktiga alternativet.

Enligt redogörelsen måste befolkningen och företagen på landsbygden tryggas möjligheter att bo och bedriva verksamhet på landsbygden genom en tillräckligt hög servicenivå inom de grundläggande tjänsterna för mobilitet och transporter. Trafiksystemet bör också granskas med avseende på det riksomfattande trafiksystemet och nåbarhet i hela landet, påpekar utskottet. Jord- och skogsbruksutskottet noterade i sitt utlåtande (JsUU 14/2012 rd) att industrin och bosättningen är spridda över hela landet och att avstånden i vårt land är långa. Vidare sade utskottet bl.a. att skogssektorn är viktig för landet ekonomi och att företagen inom den sektorn med sina stora och tunga transporter fortfarande står för en synnerligen stor del av den totala produktionen. Enligt utlåtandet är det nödvändigt med fungerande rikstäckande transportförbindelser för att landets olika delar ska kunna bevara sin livskraft och utvecklas, liksom även för att man ska kunna tillgodose näringslivets och människornas behov i vardagen. Kommunikationsut-

skottet instämmer i detta. Det man kan göra för att få trafiken att fungera bättre i hela landet är bl.a. att ägna uppmärksamhet åt hur man får olika transportformer att passa ihop och även åt hur man prioriterar olika transportformer utifrån regionala behov.

Logistik och konkurrenskraft

Av de finländska företagens samlade konkurrenskraft inom handelssektorn uppkommer cirka en tredjedel och inom industrin cirka en femtedel av logistikhantering. Det viktigaste inom det samlade trafiksystemet är enligt utskottets mening att man sörjer för tillförlitlighet och kostnadseffektivitet när det gäller den logistik som näringslivet behöver och därmed för att de uppnådda konkurrensfördelarna utnyttjas. Enligt redogörelsen kommer utvecklingsobjekten under den kommande tioårsperioden främst att vara projekt som gäller de centrala huvudlederna och stadsregionerna, som också näringslivets behov huvudsakligen är koncentrerade till. Ekonomiutskottet har i sitt utlåtande (EkUU 25/2012 rd) uppmärksammat att analysen av de olika alternativen i ett finans- och näringspolitikst perspektiv är knapp i redogörelsen.

Utskottet understryker i synnerhet att de höga transportkostnaderna och övriga logistikkostnaderna borde fås ned i Finland och att vi bör eftersträva effektiv logistik, exempelvis genom utnyttjande av möjligheterna med intelligenta transportsystem i syfte att kompensera för det underläge Finlands geografiska läge medför i förhållande till t.ex. de centraleuropeiska länderna. Utskottet välkomnar regeringens förslag om att en utvärdering av näringslivets konkurrenskraft ska göras för varje regeringsperiod, men påpekar samtidigt att man utifrån en sådan utvärdering också måste kunna genomföra behövliga konkreta åtgärder.

Vissa utvecklingsbehov

De knappa resurserna leder oundvikligen till prioriteringar och då lönar det sig att satsa på de objekt där behovet och genomslaget är störst. Utskottet understryker hur viktigt det är med friktionsfria och samordnade rese- och transport-

kedjor inom det samlade trafiksystemet. Det behövs också olika utvecklingsåtgärder för de olika trafikformerna, men det finns ändå anledning att granska trafiksystemet som en helhet och så att de olika trafikformerna fungerar smidigt tillsammans när det gäller de centrala trafiklederna och förbindelserna.

I synnerhet är ett välfungerande stomnät mellan tillväxtorterna en garanti för att vårt land behåller sin konkurrenskraft, men samtidigt också något som dämpar flyttströmmarna inom landet och stöder regional utveckling. Utskottet anser det vara viktigt att landets tvärtrafik och nord-sydtrafik utvecklas och att projekten planeras och genomförs så att olika delar av landet har nytta av dem. Det är bra att det finns flera viktiga projekt för tvärtrafiken bland de listade projekten i redogörelsen. Med tanke på Finlands konkurrenskraft är det väsentligt att se till att trafiksystemen i de stora stadsregionerna och de viktigaste rutterna inom landet fungerar plus bland annat att det finns fungerande sjö- och luftfartsförbindelser med utlandet. I princip är det rationellt att använda de knappa resurserna till att främja effektivt utnyttjande av det befintliga trafiknätet och gjorda investeringar, menar utskottet.

Regeringen accentuerar hur trafikpolitiken utvecklas i riktning mot servicenivåtänkande. Med detta avses att man bestämmer målnivån för olika faktorer som gäller resor och transporter så att man samtidigt beaktar de samhällseliga konsekvenserna. Till dessa faktorer hör kostnadseffektivitet, säkerhet, komfort och trivsel och andra liknande servicenivåfaktorer. Utskottet stöder denna utgångspunkt och utvecklingsriktning helt, men påpekar att den process som behövs för att bestämma målnivån och bedöma prioriteringen av de olika faktorerna måste vara sådan att slutresultatet är balanserat med avseende på bl.a. kundernas behov, samhällseliga mål och tillgängliga resurser och även rättvist ur ett regionalt perspektiv. Vidare framhäver utskottet att bland de frågor som bör uppmärksammas särskilt när servicenivån bestäms och åtgärder vidtas utifrån den finns en effektiv resursanvändning och medborgarnas och näringslivets behov. Utskottet vill

också peka på att det måste gå att använda sig av forskningen på området som stöd när trafikpolitiken utvecklas och bland annat effekterna utvärderas, och detta innebär att tillräckliga satsningar måste göras på att så sker.

Enligt redogörelsen ska prissättningen av trafiken utvecklas bl.a. i syfte att öka trafiksäkerheten och minska miljöverkningsarna. Kommunikationsministeriet har tillsatt en arbetsgrupp för utveckling av rättvis och intelligent trafik. Arbetsgruppen ska bli klar med sitt arbete före utgången av 2013, och den kommer att granska prissättningen men också mer generellt hur intelligent trafik kan nyttiggöras. Det är meningen att arbetsgruppen också ska granska frågor som gäller införande av vägavgifter. Eventuella vägavgifter bör utvecklas så att man försöker beakta bl.a. hur kostnadseffektivt systemet är, vilka för- och nackdelar olika tekniker har och om avgifterna fördelas rättvist mellan olika aktörer och regioner. Arbetsgruppen har ett viktigt uppdrag, och arbetsstarten innebär att det så småningom finns ett bra beslutsunderlag.

Norra Finland och i synnerhet Ryssland bland prioriteringsområden

Man måste också försöka blicka tillräckligt långt in i framtiden när man bedömer hur trafiksystemen behöver utvecklas. Med andra ord måste man försöka uppskatta hur trafikmängderna på olika trafikleder utvecklas i framtiden. Det är då ytterst viktigt att beakta bl.a. tillväxtutsikterna för näringslivet i norra Finland och trafikökningen till följd av ökad gruvdrift och annan användning av naturresurser. Framtidsutskottet framförde i sitt utlåtande (FrUU 3/2012 rd) att en viktig trend i ett logistikperspektiv är de nordliga/arktiska områdenas växande betydelse. Särskilt intresse har visats för Nordostpassagen och hela Arktis, bl.a. på grund av klimatförändringen. Det finns en stor chans för Finland i teknik för att utvinna naturresurser i de nordliga områdena och i kompetens när det gäller finländska vinterförhållanden. Nordostpassagen håller på att bli en betydande trad i samband med utvinningen av naturresurserna i norr. Om man vill dra nytta av de nordliga områdenas växande be-

tydelse och potentialen för arktisk teknik måste det beaktas bland annat i de trafikpolitiska strategierna för trafikinfrastrukturen. Kommunikationsutskottet instämmer i framtidsutskottets synpunkter i detta avseende. Utskottet anser vidare att det är särskilt viktigt att med framförhållning beakta de förändringar som kommer att ske i fråga om trafikbehoven när nya nordliga sjöförbindelser öppnas, exempelvis förändringar som gäller järnvägsförbindelser. Det är också viktigt att reagera på dessa framtida behov. Utskottet välkomnar särskilt utarbetandet av en vision för norra Finland i enlighet med vad som nämns i redogörelsen.

Det bör understrykas att utvecklingstrenderna i fråga om trafik- och transportbehov i Ryssland är en central och angelägen fråga som måste beaktas och följas i fortsättningen. Det är också en fråga där Finland absolut måste ha beredskap att vid behov också snabbt ändra de politiska prioriteringarna. Finlands viktiga roll som kanal ("gateway") för Rysslands transitotrafik bidrar till att skapa verksamhetsförutsättningar för Finlands övriga internationella handel och även för inhemska transporter. Det ryska transportbehovet, den ryska trafikens effekter och Rysslands ekonomiska tillväxt ger upphov till möjligheter som måste beaktas i alla trafikformer och när utvecklingsbehoven granskas med avseende på hela trafiksystemet. Det är också viktigt att sörja för fungerande förbindelser från mellersta och västra Finland. Goda trafikförbindelser till Ryssland är viktiga också för dessa delar av landet, eftersom de positiva effekterna av ekonomisk tillväxt i Ryssland då kan komma att gälla hela Finland. Också gränsstationernas utveckling och resursbehov måste beaktas när man talar om utveckling av Rysslandstrafiken. Det är möjligt att gränsen mellan Finland och Ryssland kommer att öppnas i framtiden till följd av viseringsfrihet, och detta kommer i så fall att ställa särskilda krav på både gränsstationernas och trafikens smidighet när antalet gränspassager ökar. Utskottet understryker hur viktigt Ryssland på grund av den gemensamma gränsen är för Finland när det gäller utveckling av trafiken. Det är i fortsättningen ytterst viktigt att också i fråga

om EU-strategierna och lagberedningen agera så att Finlands ställning som grannland till Ryssland beaktas när besluten fattas.

Trafiksystemet och intelligenta transportsystem

Man bör fundera på att främja det samlade trafiksystemets funktion, säkerhet och miljömål med hjälp av intelligent trafik som tillämpar modern informations- och kommunikationsteknik. Intelligent trafik kan användas bl.a. inom service till väganvändare, trafikstyrning eller moderna trafikmedel. Dem framtida intelligenta trafiken kommer sannolikt att vara en integrerad del av trafiksystemets funktionssätt.

Utskottet understryker att det med tanke på intelligent trafik är viktigt att inom en nära framtid sörja för att den nationella strategin för intelligenta transportsystem genomförs. Som utskottet ser det kan det vara möjligt att uppnå betydande genomslag genom väl övervägd resursallokering för att främja produktutveckling och införa intelligenta transportsystem, även med tämligen små insatser.

Enligt redogörelsen utgörs grunden för intelligenta transportsystem av en lägesbild med en aktuell beskrivning av bland annat trafikmängder, förhållanden, störningar osv. Exempelvis är uppgifter om trafikförhållanden ett instrument för att i fortsättningen bl.a. kunna lösa problem som vinterförhållanden orsakar trafiken mer kostnadseffektivt. Utskottet påpekar att finländsk kompetens som gäller vinterförhållanden och den tillhörande avancerade tekniken också skulle kunna användas som exportprodukt.

Utskottet vill i synnerhet lyfta upp frågan om att ge alla tillgång till trafikinformation så att bl.a. tjänsteutvecklare kan använda sig av den; allt i enlighet med principerna för offentliga uppgifter. Om informationslagren öppnas ges också kommersiella aktörer möjlighet att utveckla trafikrelaterade tjänster och tillämpningar. Det skulle kunna vara möjligt att i framtiden leverera tjänster där alla som använder trafiksystemet kommer åt och kan använda en realtida lägesbild av bl.a. trafikstockningar och störning-

ar. Detta kan ske exempelvis med hjälp av olika integrerade eller mobila terminaler i fordonen.

Sakkunniga har under utfrågningen betonat vilka möjligheter tekniken och smarta transportsystem erbjuder när det gäller att öka trafiknätets trafikkapacitet och säkerhet. Det är möjligt att klimatförändringen innebär att vi får mer extrema väderfenomen som stör trafiksystemet, vilket i sin tur ökar behovet att finna nya lösningar. Den nya tekniken gör också detta möjligt, men samtidigt kan det hända att mer tekniska funktioner och ett beroende av tekniska system för med sig nya typer av problem, och dessutom kommer det att krävas helt ny kompetens av dem som levererar trafiktjänster.

Den offentliga sektorn kan komma att fylla en viktig funktion när det gäller att främja ny teknik och intelligenta transportsystem. Exempelvis genom utveckling av utvärderingskriterierna vid offentlig upphandling kan man främja utveckling och införande av smart, utsläppsreducerande teknik. Storskaligt utnyttjande av teknik exempelvis i syfte att förbättra trafiksystemets trafikkapacitet och säkerhet kan eventuellt förbättra den inhemska industrins utveckling och konkurrenskraft.

Enligt redogörelsen behövs det nationella försöksområdena för att strategin för intelligenta transportsystem ska kunna genomföras. Detta stöder utskottet fullt ut och konstaterar att områdena kan ge upphov till innovationer som också har exportpotential.

Utskottet påpekar att intelligenta transportsystem bör utvecklas med vederbörlig hänsyn även till de bestämmelser och principer som gäller trafikanvändarnas integritetsskydd.

Bastrafikledshållning

Genom bastrafikledshållningen finansieras underhåll och ombyggnad av landsvägar, järnvägar och vattenvägar, trafikstyrning och tillhörande system samt isbrytning och landsvägsfärjtrafik. Dessutom borde anslaget också räcka till för små investeringar som kan gälla exempelvis reglering av anslutningar, gång- och cykelvägar, smidigare kollektivtrafik, ökad trafiksäkerhet,

terminal-, hamn- och gruvförbindelser, bangårdar, passagekontroll och annan trafikstyrning samt grundvatten- och bullerskydd.

Bastrafikledshållningens utmaningar

Det tillstår i redogörelsen att bastrafikledshållningens finansiering har utvecklats långsammare än statens budgetekonomi i övrigt. Finansieringen har till sin köpkraft blivit svagare på 2000-talet, samtidigt som trafikarbetet har ökat. Exempelvis innebär den förväntade årliga ökningen av kostnadsnivån på 4 procent enligt redogörelsen knappa 40 miljoner euro för bastrafikledshållningens del. Utskottet har redan länge i sina utlåtande påpekat att anslaget för bastrafikledshållning är otillräckligt för att trafiknätet ska kunna hållas i gott skick. Situationen har inneburit omallokering av medel och begränsning av små investeringar till ett minimum. Utskottet instämmer i det som sägs i redogörelsen, dvs. att liknande möjligheter till flexibilitet inte längre är tillgängliga, och uttrycker samtidigt sin oro för att statens största förmögenhet vittrar sönder och dess värde sjunker.

På lång sikt är situationen när det gäller finansiering av bastrafikledshållningen oroväckande enligt utskottets bedömning. Trots att trafikledshållningen har blivit effektivare och mer produktiv, leder kostnadsökningen obönhörligen till att servicestandarden sjunker. Om underskottet består länge till, är risken överhängande för stora problem med servicestandarden och trafiksäkerheten och den vägen också för ett ökat behov av stora engångsinvesteringar. En inte oansenlig del av bastrafiklederna är redan nu i behov av ombyggnad, och allt eftersom väg-, ban- och farledsnätet blir allt mer teknikbaserat ökar också kostnaderna för underhåll och ombyggnad. Också allt fler broar och även andra konstruktioner samt styrsystem och bangårdar börjar vara mognare för ombyggnad.

Finansiering av bastrafikledshållningen

Anslagen för bastrafikledshållning ligger kring 930 miljoner euro om året 2013—2016. På grund av nödvändiga statsfinansiella sparbeslut kom-

mer 11 miljoner euro att dras av 2014 och 22 miljoner euro från 2015 framåt.

Utskottets bedömning är att man med de disponibla pengarna kan säkerställa att huvudlederna hålls i rimligt skick, men hur det sekundära och tertiära vägnätet ser ut i framtiden väcker stor oro. Till detta hör också minskningen av statsbidraget för underhåll och förbättring av enskilda vägar med 3 miljoner euro från 2014 framåt, som ytterligare försvårar underhållet av det lokala vägnätet.

Därför välkomnar utskottet redogörelsens ytterst viktiga vägval att göra en omallokering inom trafikledshållningen från investeringar i utvecklingen av trafiknät till små investeringsprogram och underhåll inom bastrafikledshållningen. Från och med 2016 är det enligt redogörelsen möjligt att överföra 100 miljoner euro per år till bastrafikledshållning. Utskottet understryker att de ombyggnadsbehov som hopat sig inom bastrafikledshållningen går att finansiera bara genom ett verkligt långsiktigt åtagande att hålla tilläggsfinansieringen inom bastrafikledshållningen på en tillräcklig nivå. Den viktiga omprioritering som gjorts i redogörelsen och rambeslutet till förmån för bastrafikledshållningen är ett bra första steg när det gäller att lösa problemet. Också den indexjustering som görs i anslaget för bastrafikledshållning vid övergången från en regering till en annan är viktig och välkommen.

Kommunikationsutskottet instämmer i den synpunkt som finansutskottet framför i sitt utlåtande, nämligen att anslaget för bastrafikledshållning skulle klart behöva höjas redan tidigare än den nämnda anslagsökningen 2016. Försök har gjorts att finna tilläggsfinansiering i budget- och tilläggsbudgetpropositionerna för 2013-2016 när statsfinanserna tillåter det. Utskottet understryker att trafikledsprojekt har en stimulerande inverkan på regionernas näringsverksamhet.

Utskottets riktlinjer för bastrafikledshållningen

Utskottet understryker att man med s.k. små investeringar genom anslagen för bastrafikleds-

hållning, delvis genom praktiskt samarbete med kommunerna, i betydande utsträckning kan förbättra det regionala och lokala vägnätet och göra trafiken smidigare och säkrare. Sådana projekt är t.ex. projekt som förbättrar lokala trafikknutpunkter och gång-, och cykelvägarna i små tätorter. Dessa är projekt som under tidigare år inte genomförts till följd av anslagsnedskärningar. Utskottet hänvisar till formuleringen i regeringsprogrammet och uppmuntrar regeringen att i mån av möjlighet reservera tilläggsfinansiering för denna typ av projekt redan före 2016.

Enligt redogörelsen ska den dagliga trafikerbarheten och underhållet tryggas i hela nätet men det sekundära vägnätets skick anpassas till den tillgängliga finansieringen. Utskottet betonar att de sekundära vägarnas skick spelar en avgörande roll för tillgången till tjänster i glesbygden, transporten av råvirke, bioenergi, jordbruksprodukter och varor och de dagliga möjligheterna att förflytta sig för dem som bor utanför tätorterna.

Det är viktigt att det avsätts tillräckliga medel för att underhålla det sekundära vägnätet för att infrastrukturen på landsbygden inte ska förfalla under planperioden. Många sakkunniga som utskottet har hört har oroat sig för det sekundära vägnätets framtid och trafikerbarhet. Saker som har lyfts fram är bland annat de eventuella negativa konsekvenser för det sekundära vägnätet som omklassificeringen av vägnätet medför när utvecklingsbeslut fattas. Utskottet understryker att också sekundära vägar måste hållas i körbart och säkert skick, och ett tillräckligt vinterunderhåll måste säkerställas även om trafikarbetet håller på att sjunka till följd av den regionala centraliseringsutvecklingen. Kommunikationsutskottet understryker också i likhet med jord- och skogsbruksutskottet att utvecklingen av underhållet av det sekundära vägnätet kräver särskild uppmärksamhet i framtiden.

I synnerhet bör det betonas att också de enskilda vägarna utgör en mycket viktig del av trafiksystemet. Det är viktigt att de är i tillräckligt bra skick, både för dem som bor vid vägarna och för många landsbygdsnäringsar. För tillfället finns det lite anslag för att underhålla och rusta

upp enskilda vägar, och statsunderstödet för att underhålla och förbättra enskilda vägar kommer att minskas ytterligare. Det finns sammanlagt ca 350 000 kilometer enskilda vägar, med ca 55 000 kilometer som omfattas av rätt till statsbidrag. Kommunernas utsatta ekonomiska läge innebär att vägdelägarna är tvungna att nästan helt stå för de nödvändiga kostnaderna för vägunderhåll, även om det privata vägnätet vid sidan om vägdelägarnas behov även tjänar samhället, näringslivet och fritidsboende exempelvis genom virkes- och bioenergitransporter och landsbygdsnäringsens transporter. Enligt utskottet är det särskilt oroväckande att trenden med minskad finansiering till enskilda vägar i fortsättningen klart kan öka de privata väglagens betydelse och leda till allt fler enskilda vägar.

Utskottet välkomnar att man i redogörelsen säger att man i fortsättningen ska utreda långsiktiga finansieringsmodeller i syfte att hitta kostnadsbesparingar inom trafikledshållningen. Som ett exempel nämns möjligheten att genomföra ekonomiskt mer lönsamma broförbindelser för att ersätta landsvägsfärjor. Enligt expertutredning finns det för närvarande nio sådana lönsamma broprojekt som väntar på projektbeslut. I genomsnitt kommer det att kosta omkring 10 miljoner euro att genomföra projekten, vilket motsvarar priset på en ny färja och cirka tre års trafikeringskostnader. För skärgårdens vidkommande kommer tillräckliga landsvägsfärjor och förbindelsefartyg och samordnade tidtabeller dock fortsatt att ha en central ställning. Därför understryker utskottet behovet av fungerande trafikförbindelser för dem som bor så att de är beroende av skärgårds- och insjötrafik och för näringsidkare.

Det är viktigt att inte glömma underhåll och upprustning av farleder eller säkerhetsanordningarnas skick och inte heller deras utveckling. Underhållsanslaget har redan länge varit för litet, men det får inte leda till sämre service och säkerhet när det gäller sjöfartsleder och inre vattenvägar, t.ex. i den livligt trafikerade Finska viken. Därför måste man i fortsättningen satsa på utveckling av de inre vattenvägarna och på stävande av kostnadsökningen för att bättre kunna

utnyttja de inre vattenvägarnas miljövänliga transportmöjligheter bl.a. för ökade transporter av bioenergiråvara.

Investeringsprogrammet

Redogörelsens investeringsprogram bygger på 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.

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 det nya projekt för 370 miljoner euro per år, alltså för en tredjedel mindre än i dag. Beloppen påverkas dock av regeringens principbeslut som i och för sig är värt att understödjas men som innebär att från och med 2016 överförs det 100 miljoner euro per år till bastrafikledshållningen.

Utskottet förenar sig om finansutskottets påpekande i sitt utlåtande att behovet av nya projekt är betydligt större än vad ramarna medger, för det beräknas att det finns utvecklingsobjekt för ca 8 miljarder euro. Men utskottet anser att den föreslagna investeringsnivån, med beaktande av att finansieringen är förutsebar och långsiktig, är tillräcklig för regelbundna investeringar och stabil sysselsättning i branschen. Kommunikationsutskottet delar finansutskottets uppfattning om att det för att få fart på den ekonomiska utvecklingen krävs att det vid behov är möjligt att bestämma att en tilläggsbudgetreserv eller en outdelad reserv inom ramen kan användas för trafikinvesteringar och förbättring av transportnätet. Kommunikationsutskottet anser det motiverat att koncentrera insatserna i synnerhet till bastrafikledshållningen och till mindre projekt som förbättrar trafikflytet och säkerheten.

Utskottet håller med finansutskottet om att projektprogrammet svarar mot prioriteringarna i regeringsprogrammet och väger in näringslivets konkurrenskraft, trafikvolymerna, behoven i till-

växtcentra och regional jämlikhet. En viktig ändring är att tyngdpunkten förskjuts från vägprojekt till banprojekt. Av investeringsanslagen går 49 procent till banprojekt, 47 procent till vägprojekt och 4 procent till vattenvägsprojekt. Enligt redogörelsen ska banor med mycket små trafikmängder inte byggas om, men förutsättningarna att trafikera dessa banor ska utredas från fall till fall.

Utskottet understöder denna principiella tyngdpunktsförskjutning i syfte att förbättra spårtrafiken. Det är likaså viktigt att gå vidare med elektrifieringen av bannätet. 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.

I samband med behandlingen av den förra trafikpolitiska redogörelsen (SRR 3/2008 rd) förutsatte riksdagen (RSv 13/2008 rd) att besluten om trafikinvesteringar och finansieringen av dem ska fattas parlamentariskt och i större bitar än en valperiod och på så sätt att byggvolymen är jämn också i skiftet mellan två regeringar. Utskottet framhåller att stambanan och anslutande spårförbindelser bör utvecklas som en del av stomnätet TEN-T, vilket kräver snabbare person- och varutransportförbindelser med bättre flyt i anslutning till stambanan. Utskottet stöder det principiella beslut genom vilket 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 även vår konkurrenskraft. Tydliga löften om dessa projekt så att de sträcker sig över ramperioden skapar en grund för att de ska kunna planeras, finansieras och genomföras effektivt och ändamålsenligt. Det här garanterar samtidigt att de företag som deltar i projekten kan planera sin egen verksamhet på lång sikt och därmed nå optimal effektivitet.

Genom ett seriöst engagemang i projekten kan man förhoppningsvis undvika de svåra finansieringsproblem som den grundliga förbättringen av banan mellan Seinäjoki och Uleåborg har drabbats av. Utskottet noterar att det här banprojektet, som fortsättningsvis pågår och som är mycket viktigt, inte alls nämns i redogörelsen. Kommunikationsutskottet påpekar att det är viktigt att andra projekt som var halvfärdiga vid ingången av denna valperiod men som toppprioriterats i den föregående redogörelsen slutförs.

I övrigt är utvecklingsprogrammet 2016–2022 ett program som styr planeringen, utan några åtaganden men med en beskrivning av objekt som kräver förbättring av transportnätet och som är viktiga för en långsiktig utveckling av trafikförhållandena. Enligt utskottet är det viktigt att nästa regering och riksdag utifrån sin budgetmakt kan besluta vilka transportprojekt de vill driva på. Det ger också bättre möjligheter att reagera snabbt till exempel på nya näringspolitiskt viktiga projekt och i förekommande fall göra en ny bedömning av hur trafikledsprojekt ska genomföras på det mest kostnadseffektiva och användarorienterade sätt.

Utskottet ser positivt på att man utvecklar och utvidgar kostnadsnyttoanalyserna av trafikledsinvesteringar och andra trafikledsbeslut. I synnerhet åtgärdernas effekter på hela trafiksystemet och de indirekta samhällskonsekvenserna bör beaktas. Utskottet understryker att det är särskilt viktigt att beakta konsekvenserna för konkurrenskraft och miljö.

Kravet på att trafiksystemet ska vara tillgängligt gäller likaså. För att öka jämlikheten måste tillgängligheten bli bättre i fråga om alla trafikformer. Den här aspekten ska beaktas i all trafikplanering och i olika projekt och lösningar.

Finansiering och budgetering av investeringarna

Enligt utredning till utskottet och enligt finansutskottets utlåtande (FiUU 13/2012 rd) har man undersökt olika budgeterings- och finansieringsmodeller på det sätt som uttalandet i regeringsprogrammet förutsatt. Utifrån förslagen har man fattat beslut om åtgärder som ska göra budget-

förfarandet 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 bemyndigandeförfarandet för momentet för utveckling av trafikledsnätet (31.10.77) och det ersätts av ett femårigt reservationsanslag. Budgetens genomskinlighet förbättras med ett särskilt anslag för planering av utvecklingsprojekt, och TEN-bidrag och externa finansiella bidrag behandlas som strukturella korrigeringar av ramar. Utskottet tillstyrker de föreslagna ändringarna i budgeteringen.

Arbetsgruppen bedömde också en intern lånemodell för statsbolag typ Infra Oy och staten. Modellen konstaterades fortfarande vara behäftad med många osäkerhetsfaktorer och därför ansågs det inte möjligt att inrätta en bestående institution på detta stadium. Finansutskottet anser i sitt utlåtande att det är fullt möjligt att experimentera med modellen om frågetecknen kring den kan rätas ut.

I finansutskottets utlåtande sägs det att det är en bra huvudregel att projekt finansieras på normal väg över budgeten. 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. Liksom finansutskottet understryker kommunikationsutskottet att beslut om trafikprojekt alltid bör utgå från samhällsekonomisk lönsamhet och trafikpolitisk effekt. Utskottet anser det viktigt att ett nytt livscykelprojekt genomförs under ramperioden för att samla på erfarenhet inför framtiden. Utskottet framhåller vidare att det vid behov ska vara möjligt att överväga en partnerskapsmodell där den kommun som får betydande marktäkts- eller annan nytta av ett trafikprojekt, eller exempelvis en aktör inom näringslivet som får motsvarande klara fördelar, deltar i finansieringen av projektet med en egen andel.

Finansutskottet anser i sitt utlåtande att det är motiverat att budgetanslag anvisas kostnadsba-

serat, för då kan löpande utgifter och investeringar hållas isär.

I trafiknätverket TEN-T ingår de enligt bestämda kriterier definierade viktigaste förbindelserna inom EU för järnvägstrafiken, insjötrafiken, vägtrafiken, sjötrafiken och flygtrafiken. Förverkligandet av TEN-T kräver långsiktig nationell planering och finansiering av de enskilda åtgärderna. Ju bredare trafiknätverket förväntas bli desto större nationella investeringar måste det till. Utskottet lyfter fram behovet av betydande fortsatt finansiering av vägnätet inom ramen för TEN-T. Enligt utredning till utskottet finns det inga löften heller i framtiden om ökad EU-finansiering och därför måste kostnaderna i verkligheten bestridas nationellt. Enligt vissa bedömningar kommer de åtaganden som följer av vägnätet inom TEN-T sannolikt i framtiden att klart begränsa möjligheterna att hålla igång och förbättra andra trafikleder. För att minimera kostnaderna finns det skäl att i tillräckligt god tid inleda en långsiktig planering och utvärdering av hur TEN-T åtagandena ska klaras av. Genomförandet av vägnätet TEN-T måste ske genom att effektivt utnyttja till bud stående finansieringsmekanismer inom EU, understryker utskottet.

Vägtrafik

Finland är ett land med begränsat trafikflöde och långa avstånd. Men vägtrafiken ökar ständigt och i samband med behandlingen av den förra redogörelsen framhöll utskottet att två tredjedelar av transportererna skedde genom landsvägstrafik. När det gäller den inhemska persontrafiken spelar vägtrafiken en stor roll och står för 89 procent av alla persontrafiksp prestationer. Utskottet understryker att vägtrafikens centrala funktion måste beaktas tillräckligt i investeringsbesluten och vid allokeringen av finansieringen för basbanhållningen. Målet bör vara fungerande och säkra huvudleder inom vägtrafiken och möjligheter att nå olika regioner. Satsningarna på underhåll av vägarna måste vara tillräckliga bland annat för att en stor del av trafikolyckorna sker just i vägtrafiken.

I stora och växande stadsregioner är målet att minska transportbehovet och beroendet av personbilar, sägs det i redogörelsen. Utskottet slår fast att bilen också i framtiden kommer att vara ett viktigt fortskaffningsmedel på landsbygden, där avstånden är långa och kollektivtrafikens alternativ begränsade. Sakkunniga har påpekat att personbilstrafikens faktiska betydelse och behovet av personbilen som transportform inte kommer fram tillräckligt i redogörelsen. Personbilstrafiken lyfts i stället fram närmast som ett problem trots att det i ett land som Finland bara delvis är möjligt att tillfredsställa mobilitetsbehovet genom andra former av färdmedel.

En bärande tanke i redogörelsen är ytterligare satsningar på spårtrafik. Utskottet framhåller att när det gäller varutransporter på väg finns det bara begränsade möjligheter att flytta transporterna till järnvägen. Enligt utskottets uppfattning beror betoningarna i redogörelsen på att man på goda grunder den här gången vill inrikta de begränsade resurserna på att lösa de stora problemen inom spårtrafiken. Utskottet understryker att man på lång sikt måste se till att det finns tillräckligt med resurser också för att genomföra trafikledsinvesteringar.

En konkurrenskraftig vägtrafik och transportnäringens behov

Den höjda skatten på dieselbränsle och motsvarande faktorer har bidragit till att höja kostnadsnivån inom den yrkesmässiga trafiken. Sakkunniga som utskottet har hört har talat om behovet att stävja kostnaderna genom att skapa ett system för den yrkesmässiga trafiken för återbäring av dieselskatten. Utskottet framhåller att det finns skäl att utreda möjligheterna till detta.

Samtidigt fäster utskottet mer generellt uppmärksamhet vid beskattningens styreffekter på trafiken och behovet av utvärdering av i synnerhet följderna av skatte- och andra lösningar för den för landet så livsviktiga transportbranschen. Det vore motiverat att med vinkling på transportbranschens och näringslivets konkurrenskraft dryfta om privat och yrkesmässig trafik i lagstiftningshänseende borde skiljas åt i ännu större utsträckning. Ekonomiutskottet lyfter i

sitt utlåtande fram verksamhetsvillkoren inom transportbranschen, dvs. den stigande kostnadsnivån, den svarta ekonomin och det att inhemska och utländska aktörer på området inte arbetar på lika villkor. Kommunikationsutskottet omfattar de här synpunkterna till alla delar.

De sakkunniga som utskottet har hört har bland annat talat om försöket i Sverige med större transportfordon. Om de nödvändiga transporterna för att tillfredsställa exempelvis virkesförsörjningen sköttes med större långtradare kunde det spara bränsle och minska utsläppen, menar utskottet. I ett eventuellt försök är det viktigt att se till att det fysiska trafikledsnätet är tillräckligt hållbart. Det är angeläget att Finland också i framtiden är tillräckligt flexibelt när det gäller vikter och mått i vägtrafiken. Större mått kan minska kostnaderna för inhemska transporter. Utskottet konstaterar att man här bör försöka påverka inom EU.

Också för vägtrafiken är svart ekonomi redan nu ett problem som gott och väl kan förvärras i framtiden. Enligt utskottet behövs det nya åtgärder för att åtgärda saken. När utländska transportföretag kommer in på den finländska marknaden blir problemet påtagligare. Uppskattningsvis tio procent av den totala omsättningen för varutransporter sker svart. Därför bör det finnas tillräckliga myndighetsresurser och behövlig övervakning för att säkra ingripanden och för att t.ex. förbättra informationsutbytet med myndigheter i andra länder.

Tillgången på kompetent arbetskraft kommer att vara en stor fråga för trafik- och i synnerhet transportsektorn, liksom också för kollektivtrafiken. Utskottet har redan tidigare påpekat att man måste arbeta på att förbättra och öka utbildningen för bl.a. de som arbetar med yrkesmässig trafik. Utskottet påpekar också att trafiksektorn måste göras attraktivare så att i synnerhet unga människor upplever den som ett relevant alternativ. Det är också nödvändigt att utveckla utbildningen på detta område så att den motsvarar de behov som uppstår i och med s.k. intelligent trafik och annan teknisk utveckling. Det här måste beaktas när den utvecklingsstrategi för branschen som nämns i redogörelsen görs upp. Ut-

skottet förenar sig om regeringens syn på att också forskning och utveckling kan ha en stor betydelse vid kompetensutveckling.

Spårtrafiken

Enligt redogörelsen ska en punktlig och driftsäker spårtrafik med bättre förmedlingskapacitet och förbättrad säkerhet prioriteras. Detta ska ske bl.a. genom att förnya trafikstyrningen och effektivisera underhållet. Utskottet framhåller att järnvägstrafikens kapacitet är en klar förutsättning för konkurrenskraft.

Utskottet noterar att förmedlingskapaciteten redan nu i praktiken utnyttjas till hundra procent på vissa bansträckor. Den centrala knutpunkten för hela landet är bangården i Helsingfors, vars problem påverkar trafiken i hela landet. Den funktionella förbättringen av Helsingfors bangård, som nämns i redogörelsen, innebär i praktiken en förnyelse av styr- och säkerhetsanordningarna. Det är också mycket viktigt att projektet genomförs för att säkerställa punktligheten i tågtrafiken. Den s.k. Pissarabanan är i detta avseende också ett särskilt viktigt projekt. Den nuvarande bristen på bankapacitet och de särskilda problemen i fråga om järnvägsknutpunkter måste man under ramperioden försöka finna en lösning på som är finansiellt hållbar på sikt.

I det här läget är det utmärkt att listan prioriterar banprojekt, eftersom tågtrafiken börjar fungera och hålla tiderna bättre i hela landet när de platser där bannätet är överbelastat åtgärdas. Med hänsyn till miljömålen kommer det sannolikt att bli allt viktigare att i framtiden utveckla spårtrafiken. Investeringar i spårtrafiken kan också bidra till att dämpa ökningen av den totala vägtrafiksmängden.

I princip bör man utveckla spårtrafiken genom en bred palett av åtgärder, understryker utskottet. Där flaskhalsarna är som värst kan dubbelspår byggas, om det är lönsamt ur ett bredare ekonomiskt perspektiv och över huvudtaget möjligt. Banornas förmedlingskapacitet kan om möjligt förbättras på andra håll t.ex. genom att anlägga mötesplatser. För att öka utnyttjandet av spårtrafik borde nya hållplatser och stationer

byggas ut fördomsfritt med beaktande av regionala trafikbehov. Det är också viktigt att effektivt utnyttja existerande stationer och om möjligt ta i bruk befintliga stationer som för tillfället har tagits ur bruk. Utskottet lyfter också fram potentialen i s.k. intelligent trafik när det gäller att förbättra flytet, förmedlingskapaciteten och säkerheten i spårtrafiken. Spårtrafikens säkerhet kan också förbättras genom en reduktion av antalet plankorsningar. Det är likaså av yttersta vikt att planer och förberedelser görs inför vinterunderhållet och osedvanligt strängt vinterväder.

Enligt de riktlinjer som anges i redogörelsen är staten beredd att delta i finansieringen av spårvägsinvesteringar i de största stadsregionerna Helsingfors, Tammerfors och Åbo. Utgångspunkten är att staten och kommunerna till lika delar är med och genomför banprojekt i städerna. Staten bidrar dessutom med 30 procent till metrobygget och spårvägar i städerna. Utskottet stöder de här projekten.

För att spårtrafiken ska vara tilltalande krävs det satsningar på en fungerande infartsparkering. Genom sådana satsningar kan olika trafikformer kombineras allt bättre.

Konkurrensen inom spårtrafiken

Trafikmarknaden i EU har stegvis sedan 1990-talet öppnats för konkurrens och under 2000-talet har detta också gällt spårtrafiken. I Finland öppnades varutransporterna på järnväg för konkurrens från början av 2007 och med stöd av EUnormer. Det finns inga lagstiftningshinder för att bedriva järnvägstrafik och konkurrensen är i princip fri under förutsättning att de behövliga tillstånden, som beviljas utan behovsprövning, är i skick. Trots det är VR-Group fortfarande den enda aktören på marknaden. Enligt utredning till utskottet står två andra aktörer beredda att inleda varutransporttrafik; den ena i hela landet och den andra regionalt. Utskottet noterar att redogörelsen inte just kommenterar utvecklandet av varutransporterna trots att branschen har öppnats för konkurrens.

Lagstiftningen innehåller inte heller längre bestämmelser om VR-Groups juridiska ensam-

rätt till persontrafik. Kommunikationsministeriet och VR-Group Ab ingick emellertid 2009 med stöd av tjänsteavtalsförordningen ett avtal om ensamrätt som ger VR-Group Ab möjlighet att bedriva persontrafik med ensamrätt på vissa i avtalet bestämda bansträckor. Avtalet täcker in de sträckor där VR-Group Ab redan nu har persontrafik, dvs. största delen av bannätet med undantag för huvudstadsregionen, där VR-Group Ab har ingått ett eget ensamrättsavtal med samkommunen Helsingforsregionens trafik. Avtalet mellan Kommunikationsministeriet och VR-Group Ab gäller till slutet av 2019 och avtalet mellan VR-Group Ab och samkommunen Helsingforsregionens trafik till slutet av 2017.

I redogörelsen sägs att det för närvarande görs en utredning med stöd av regeringsprogrammet om de samlade effekterna av att öppna persontrafiken för konkurrens. Utskottet anser att den nya konkurrenssituationen är såväl en möjlighet som en utmaning. Tydliga problem som kräver utredning finns bland annat i fråga om banornas förmedlingskapacitet och säkerhet, lokförarnas behörighet samt tillgången till materiel och bl.a. service och depåtjänster. Utskottet ser det som mycket viktigt att de här frågorna reds ut i grunden, liksom också fördelarna och nackdelarna med att öppna upp för konkurrens. Då kan eventuella beslut grundas på tillräcklig och mångsidig information. Det finns också skäl att överväga om konkurrensen kunde inledas på sådana bansträckor där det inte finns trafik just nu. På det sättet kunde man få mer erfarenhet av konkurrensens effekter. Beslut om att öppna för konkurrens kan emellertid fattas bara utifrån en samlad bedömning på det sätt som sägs i regeringsprogrammet.

Havs- och insjötrafik

Det ekonomiska läget och dess konsekvenser för Finlands export är av mycket stor betydelse för sjötrafikens utveckling. Av utrikestransporterna var mängden sjötransporter år 2011 98,5 miljoner ton och mängden vägtransporter 6,9 miljoner ton (uppgifter från 2012) medan järnvägs-transporterna uppgick till 11,3 miljoner ton. Sjö-

transporterna står alltså för en mycket stor del av utrikestransporterna.

Utskottet understöder riktlinjerna i redogörelsen enligt vilka sjöfartens verksamhetsförutsättningar ska säkras på ett helhetsinriktat sätt, och samtidigt ska mer ingående riktlinjer utfärdas bland annat i frågor som gäller vintersjöfarten, sjösäkerheten och ledavgifterna. Det är till stor nytta om en helhetsinriktad strategi för sjötrafiken görs, anser utskottet. I den borde det dryftas på vilket sätt man kunde få ner de logistiska kostnaderna. Enligt utredning kommer strategin att ta ställning till bland annat miljöbestämmelser, farledsavgifter, isbrytning samt frågor som berör hamnar och dockor. Utskottet anser att strategin dessutom borde behandla försörjningstrygghet och frågor i anslutning till finländska sjömäns studier och arbetspraktik.

Utskottet vill särskilt lyfta fram sjötransporternas avgörande betydelse för Finlands näringsliv och konkurrenskraft. På grund av sitt geografiska läge är Finlands utrikeshandel helt beroende av fungerande sjötransporter och av en fungerande logistik när det gäller hamnar och sjöfart. Sjöfartskostnaderna har ökat klart. På grund av sitt läge har Finlands exportindustri redan nu högre transportkostnader än konkurrenterna på de viktigaste marknadsområdena i Europa och övriga världen.

Sjötransporterna drabbas redan nu av ett allt större kostnadstryck som ser ut att öka ytterligare och som på ett väsentligt sätt påverkar totalkostnaderna för denna trafikform, som är mycket viktig för näringslivets transporter. Utskottet hänvisar här till det svaveldirektiv som för närvarande bereds och som är ett allvarligt exempel på det ökande kostnadstrycket. Det är av största vikt för näringslivet i Finland att man aktivt och i tillräckligt god tid såväl nationellt som i samarbete med EU och andra medlemsstater tar fram mångsidiga alternativ för att genomföra direktivet och finner möjliga stödformer för att så effektivt som möjligt minimera verkningarna av den föreslagna regleringen, som ökar kostnaderna och försämrar möjligheterna att hävda sig i konkurrensen. Finansieringsmöjligheterna på EU-nivå måste utnyttjas allsidigt.

Redogörelsen behandlar också den offentliga sektorns viktiga roll när det gäller att uppmuntra marknaden att utveckla och ta i bruk nya tekniska och logistiska lösningar för sjöfarten. De sakkunniga som utskottet har hört har sagt att fartyg utgör en sådan produktkategori som dels produceras, dels efterfrågas av det allmänna i Finland (t.ex. förbindelsefartyg, oljebekämpningsfartyg och isbrytare) och att Finland därför borde agera aktivt för att precisera miljökriterierna vid upphandling.

Utskottet noterar att den arktiska sjöfarten sannolikt ökar betydligt när de nordliga rutterna öppnas. Det kan därför bli nödvändigt att se över regionala betoningar vid utvecklingen av trafikens infrastruktur. Samtidigt kan det yppa sig helt nya möjligheter att utnyttja finländsk kompetens och teknik. Det är viktigt att utnyttja denna möjlighet.

Utskottet påtalar också vikten av förbättra möjligheterna till varutransporter i insjöfarten. Det skulle vara av särskild vikt att bedöma vilka konkreta behov och möjligheter det finns att utnyttja insjöfarlederna. Insjöfarledernas virkesterminaler och flottning är exempel på utmärkta sätt att transportera och den ökande användningen av bioenergi med anslutande transporter kan i en nära framtid komma att öka behovet av energieffektiva och utsläppsnåla insjötransporter. Tillräckliga resurser borde inriktas på att förbättra och underhålla de befintliga vattenlederna för att det ska vara möjligt att i större utsträckning utnyttja insjöfarlederna. Enligt utskottet är vintertransporterna längs insjöfarlederna en första rangens fråga när man bedömer hur lönsamma varutransporterna kan antas bli.

Tryggheten av vintersjöfarten är och förblir ett ständigt problem för sjöfarten. Farlederna måste absolut kunna trafikeras smidigt året om och det här är särskilt viktigt för transporter utomlands. Utskottet lyfter fram betydelsen av att förutsättningarna för en fungerande isbrytning säkerställs när sjötrafiken ökar. När isbrytarna om några år når slutet av sin livscykel är det mycket viktigt att se till att isbrytarkapaciteten bibehålls på ett kostnadseffektivt sätt.

Utskottet menar att ett förbättrat samarbete mellan hela hamnätverket och enskilda hamnar och en koordinering av verksamheten utifrån en samsyn på hamnätverket är mycket viktigt. Hamnarna borde göra en uppskattning av behovet att fördjupa de viktigaste farlederna och i synnerhet se till att väg- och spårtrafikförbindelser till hamnar som är viktiga för utrikeshandeln samt logistiken i anslutning till dem fungerar. Det vore också bra att för hela hamnätverket att bedöma vilka möjligheter det finns för hamnarna att specialisera sig.

Flygtrafik

Flygtrafiken spelar en betydande roll för persontransporterna utomlands. År 2011 transporterade flygtrafiken 13,6 miljoner resenärer utomlands medan motsvarande siffra för sjötrafikens del var 17,7 miljoner.

Rent generellt vill utskottet påpeka att redogörelsen behandlar flygtrafiken mycket ytligt, vilket sannolikt beror på att en särskild strategi för den kommer att utarbetas. Det är bra att en strategi tas fram för att utvärdera och utveckla verksamhetsmöjligheterna för en växande men delvis olönsam sektor.

Flygplatsnätverket i Finland är tillräckligt täckande i geografiskt hänseende men om man granskar de enskilda flygplatserna ser man att en betydande del av nätverket för tillfället går med förlust och att också många rutter uppvisar en svag lönsamhet. De nya bolag på marknaden som erbjuder billiga flyg är en ytterligare utmaning för de finländska flygbolagen.

Flygtrafiken är en överlägset snabb trafikform på långa sträckor. Flygtrafiken är också betydelsefull för Finlands möjligheter att hävda sig i den internationella konkurrensen och stärker regionernas ställning inom landet. Dessutom är den ofta mycket viktig för det lokala näringslivet. På många flygplatser har enskilda aktörer gått samman för regionala satsningar. På så sätt har man lyckats få internationella flygförbindelser till regionen.

I synnerhet Helsingfors-Vanda flygplats transporterar med sina utrikesförbindelser väl-

digt många transitpassagerare men också ett stort antal turister. Utskottet vill ändå understyrka att det finns skäl att undersöka vilken roll även andra flygplatser i synnerhet i stora städer kunde spela när det gäller direkta utrikesförbindelser. Inom ramen för tillgängliga resurser bör flygplatserna utvecklas så jämbördigt som möjligt med beaktande också av regionala behov och möjligheterna att nå regionerna. Flygplatsnätet bör ses som en del av hela trafiksystemet och därför måste flygtrafiken så väl som möjligt samordnas med andra trafikformer och annan trafikservice.

Utskottet fastslår att flygplatsen i Uleåborg är den viktigaste knutpunkten i Norra Finland och att det är nödvändigt att stärka dess möjligheter att hävda sig som en stark aktör på nordkalotten. Det är också viktigt att trygga särskilt de flygplatserns existens som huvudsakligen har flygtrafik till utlandet. Här kan nämnas flygstationerna i Helsingfors-Vanda, Tammerfors, Åbo och Villmanstrand.

Av redogörelsen framgår att en strategi för flygtrafiken ska tas fram där man utvärderar dess framtidsutsikter och bedömer ändamålsenligheten hos flygplatsnätverket i Finland och statens ställning i organiseringen av flygtrafiktjänsterna. Dessutom kommer man överens om flygtrafikens mål med beaktande av den helhet som bl.a. trafiksystemet bildar. Enligt utskottets uppfattning är det vitalt att i strategin beakta flygtrafikens regionala betydelse och vilken roll olika typer av stöd spelar för flygplatsnätet. Man måste också ta ställning till prioriteringar av trafikformerna och tillgången till service på olika håll i landet samtidigt som man säkerställer att det finns lämpliga alternativ till mobilitet för olika förbindelser. Det blir nödvändigt att i strategin anlägga olika synvinklar på framtida prioriteringar inom bland annat spårtrafiken och flygtrafiken. Hela trafiksystemet och tillgången till alternativa trafikformer samt service i hela landet måste beaktas när trafikbehoven för regionerna bedöms. Det är också viktigt att beakta hur kollektivtrafiken i anknytning till flygplatserna kan ordnas.

Utskottet påpekar att när det gäller flygtrafiken har Finland en ypperlig position med avseende på flygrutter mellan å ena sidan Europa och Asien och å andra sidan mellan Asien och den amerikanska kontinenten. I strategin är det nödvändigt att försöka göra en bedömning av hur denna position ska kunna bibehållas och utnyttjas fullt ut.

Kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik

Kollektivtrafiken stod för ca 19 procent av alla transportprestationer 2010—2011. Omkring 8 procent av alla resor i landet görs med kollektiva färdmedel. Den stigande kostnadsnivån har lett till att finansieringen av kollektivtrafik sjunkit de senaste åren. Exempelvis har kostnaderna för busstrafiken enligt redogörelsen stigit med 15 procent de tre senaste åren.

Statens finansiering av kollektivtrafiken förnyas på ett sådant sätt att den motsvarar service-nivådefinitionerna och de nya trafikhelheterna i stället för att baseras på fortskaffningssättet som tidigare, står det i redogörelsen. I de stadsregioner där också kommunerna själva ökar sina satsningar på kollektivtrafik ska finansieringen utökas om möjligt. På andra håll garanteras en minimistandard för kollektivtrafik. Inom fjärrtrafiken är det väsentligt att trafiken planeras och organiseras med ett enda trafikslag som betjänar förbindelsen och områdets tillgänglighet på bästa sätt. Kommunikationsutskottet instämmer med jord- och skogsbruksutskottet i att det är svårt att tillhandahålla skäligen kollektivtrafiktjänster som är anpassade för att uträtta ärenden i glesbygden och att befolkningens åldrande också är en utmaning för hela transportsystemet, inte minst på landsbygden. Framför allt möjligheterna till anropsstyrd kollektivtrafik, samåkande och skjutsgaranti måste förbättras så att de tillgodoser behoven i glesbygder och på landsbygden.

Man kan försöka göra kollektivtrafiken populärare bl.a. genom snabbare förbindelser, ökat utbud, lägre biljettpriser och bättre kvalitet på tjänsterna. Men i dagens ekonomiska läge är det krävande att vidta den typen av åtgärder. Om

personalbiljetter blir mer lockande kan pendlare tänkas använda kollektivtrafik oftare. Standarden på kollektivtrafiken är en av de viktigaste attraktionsfaktorerna. Det är ett ytterst viktigt mål de kommande åren att kollektivtrafiklagen (869/2009) genomförs effektivt för att servicestandarderna inom busstrafiken ska säkras på olika håll i landet. Målet kräver en gemensam vision och intensivt och fungerande samarbete mellan företagare, kommuner, behöriga myndigheter och andra trafikmyndigheter.

Utskottet ser mycket positivt på att köpkraften i fråga om finansieringen av kollektivtrafik enligt redogörelsen ska säkras genom en nivåhöjning i skiftet mellan två regeringar med hänsyn till kostnadshöjningen. Det är helt klart en förbättring jämfört med den tidigare situationen då köpkraften väsentligt sjönk när kostnaderna steg. Som sagt har sakkunniga pekat på behovet att ersätta kostnader som beror på höjningen av skatten på dieselolja, t.ex. genom ett förfarande med skattekonto för bussar och annan yrkesmässig trafik, så att skattehöjningens konsekvenser för verksamhetsvillkoren lindras. Utskottet anser att frågan är mycket viktig och framhåller att möjligheterna att införa ett återbäringsystem bör undersökas.

Enligt redogörelsen ska kollektivtrafiken bli en enhetlig helhet som är lätt att använda och som även omfattar ett samordnat betalnings- och informationssystem. Det är mycket angeläget att införa ett samordnat biljettsystem och det är en av de viktigaste faktorerna när man ska utveckla hindren för att öka andelen kollektivtrafik som trafikslag, anser utskottet. Den offentliga förvaltningen bör arbeta aktivt i samverkan med andra aktörer för att nå målet.

Tillväxtutvecklingen i stadsregionerna och den splittrade samhällsstrukturen i tätorterna har lett till att det blivit längre väg för dem som ska åka till jobbet eller uträtta ärenden. Därför har personbilstrafiken ökat. Det är krävande att ordna fungerande kollektivtrafik som kan konkurrera med personbilstrafik i en splittrad samhällsstruktur. Om det är långt till service upplevs heller inte gång- eller cykeltrafik som lockande.

Samarbetet mellan staten och de stora stadsregionerna kring markanvändning, boende och trafik är angeläget för en långsiktig och effektiv trafikplanering och konstruktion av transportvägar. Förfarandet möjliggör att de minskande anslagen för utveckling och underhåll av markanvändning, boende och trafik används optimalt så långt det går och kommer till nytta för alla kommuner i regionen. Projekten omfattar också miljöaspekten och utveckling av bl.a. närservice. Utifrån erfarenheterna kan man bedöma om det finns möjligheter att införa samma praxis med avtalsförklaring också i andra stadsregioner. Utskottet hänvisar till ekonomiutskottets utlåtande och påpekar att också landskap och randområden behöver beaktas i beslut om MBT-avtalen. Enligt redogörelsen ska MBT-avtalen framöver breddas så att de också omfattar planering av servicestrukturer och näringsliv enligt principerna för hållbar utveckling (MBTSN). Målet är att fördjupa samarbetet mellan kommuner, stat och privat sektor inom planering, genomförande och finansiering av stadsregioner. Stödet för kollektivtrafik i stora städer ska härfter kopplas till åtgärder som skrivs in i MBT-avtalen och som främjar kollektivtrafik. Utskottet anser att detta är konsekvent och lämpligt med tanke på både passagerarna och finansieringens genomslag. I avsiktsförklaringarna är det också viktigt att väga in behovet att utveckla gång- och cykelleder.

Det är mycket klokt att gå in för att kombinera undervisnings- och kulturväsendets elevtransporter, social- och hälsovårdsväsendets transporter, transporter som ersätts av FPA och den öppna kollektivtrafiken som stöds av trafikförvaltningen, som det står i redogörelsen. Utskottet anser att det med avseende på hur sammanslagningen genomförs rent konkret är viktigt att tillräckligt omfattande undersöka vilka effekter de olika alternativen kommer att ha. Om sammanslagningen genomförs på rätt sätt kan tillgången till tjänster förbättras och de totala kostnaderna minska.

För att främja kollektivtrafik behövs det också satsningar på nya fungerande infartsparkeringar. I sitt utlåtande påpekar miljöutskottet att

de bristfälliga infartsparkeringarna utgör ett direkt hinder för att åka kollektivt och att bristerna gäller säker infartsparkering för både bilar och cyklar. Kommunikationsutskottet omfattar de här synpunkterna till alla delar.

För en bättre kollektivtrafik är det också angeläget att passagerarna känner sig trygga. Här rör det sig framför allt om berusade personers beteende i kollektiva färdmedel. Det är inte bara fråga om att passagerarna ska känna sig trygga inne i färdmedlet; också chauffören ska kunna arbeta tryggt och det ska vara säkert att vistas på perronger, hållplatser och stationer. Utskottet inskräper att känslan av otrygghet i många fall kan vara en faktor som gör att man väljer bort kollektivtrafik.

Taxitrafiken är en viktig del av trafiksystemet och är ett kompletterande trafikslag när det gäller mobiliteten i glesbygden.

Utvecklingen av kollektivtrafiken kan också gynnas av ett tydligt ställningstagande till vilken roll staten och kommunerna på längre sikt kommer att spela i utvecklingen och finansieringen av kollektivtrafik.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken är trafikslag som vi kraftigt bör satsa på för att få den att öka. Statistiken visar att allt färre i alla åldersgrupper använder sig av gång- och cykeltrafik. Men om vi försöker få användningen att öka kan personbilstrafiken samtidigt minska. Utskottet ställer sig bakom målet att öka andelen gång- och cykeltrafik som trafikslag men noterar att redogörelsen innehåller ganska få förslag till metoder som kan tillämpas för att nå målet.

Ungefär 30 procent av alla resor görs enligt redogörelsen till fots eller på cykel, medan 58 procent av alla resor görs med personbil. Gång- och cykeltrafik kan ersätta framför allt korta resor med personbil, som enligt statistiken utgör en mycket stor del av alla resor med personbil. Miljöutskottet påpekar i sitt utlåtande att det är särskilt viktigt med trygga och tillgängliga gång- och cykelleder med tanke på en fungerande vardag för den äldre befolkningen och barnfamiljerna.

Underhållet av gång- och cykellederna både sommar- och vintertid bör om möjligt effektiviseras och också i övrigt bör möjligheterna att utöka resurserna för att utveckla gång- och cykelleder undersökas. Gång- och cykellederna kan utvecklas och rustas upp genom små investeringsprogram för bastrafikledshållning från och med 2016. För att hela trafiksystemet ska vara hållbart är det viktigt att andelen gång- och cykeltrafik som trafikslag vid sidan av kollektivtrafiken ökar, inte minst i stadsregioner. Gång- och cykeltrafik är ett billigt trafikslag och är till nytta både för miljön och hälsan hos dem som går till fots och cyklar.

Möjligheterna att gå till fots och cykla kan förbättras genom ett heltäckande, säkert och trivsamt nät av gång- och cykelrutter.

Miljö

Trafiken ger upphov till ca 20 procent av alla växthusgasutsläpp i Finland och genererar också andra hälsoskadliga utsläpp, t.ex. små partiklar. Finland har åtagit sig att reducera utsläppen. Enligt redogörelsen ska vi minska utsläppen från trafiken med 16 procent fram till 2020 jämfört med 2005. Utskottet ser det som mycket viktigt att vi vinnlägger oss om att nå målen men påpekar samtidigt att det är en stor utmaning som absolut kräver en bred metodarsenal. Trots de åtgärder som hittills vidtagits har utsläppen från trafiken på grund av ökande trafikmängder snarare visat en uppåtgående trend.

Utsläppen från trafiken kan minskas om energieffektiviteten förbättras genom ny fordonsteknik, utsläppssnålare energikällor nyttjas, mobilitetsbehovet minskar, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik främjas och ekonomiska styrmedel används. Bara det att trafiken löper är en väsentlig faktor som påverkar miljökonsekvenserna. Därför är det också i miljöhänseende klokt att satsa på ett smidigt trafiksystem, eftersom utsläppen samtidigt minskar.

Enligt utredning kommer de åtgärder som hittills vidtagits inte att räcka till för att vi ska nå miljömålen. Miljöåtgärdernas positiva och negativa effekter måste kunna analyseras utifrån in-

dex för nytta och kostnader så att åtgärderna är motiverade och inte får oskäligen konsekvenser t.ex. på konkurrenskraften i trafik- och transportsektorn eller näringslivet över lag.

Utskottet anser att de med hänsyn till miljömålen begränsade resurserna bör disponeras så att effektivitetspotentialen är så stor som möjligt. Här är det betydelsefullt att ca 73 procent av koldioxidutsläppen från trafiken kommer från vägtrafiken och största delen från personbilstrafiken. Trafikmängden i de stora stadsregionerna och å andra sidan utbudet av alternativa trafikslag i stadsregionerna erbjuder möjligheter till betydande effekter i relation till satsningarna. Ett av de viktigaste målen bör alltså vara att minska personbilstrafiken i de stora stadsregionerna. Målet att minska personbilstrafiken kan överhuvudtaget bara i begränsad utsträckning gälla områden där det inte finns kollektivtrafik som kan konkurrera med personbilstrafiken. I likhet med miljöutskottet påpekar kommunikationsutskottet att bilismen inte bör försvåras i områden där den de facto är det enda alternativet.

Bilparken i Finland är en av de äldsta i EU, i genomsnitt ca 12 år och bilarna skrotas när de är ca 20 år. Utsläppen från vägtrafiken kan väsentligt påverkas om bilparken förnyas och nyare utsläppssnålare bilar tas i bruk. En nyare bilpark bedöms kunna ha en viss inverkan redan på kort sikt.

Alternativa drivmedel

För närvarande är trafiken nästan helt beroende av olja som drivkraft och det leder till stora utsläpp. Utskottet framhåller att energieffektiviteten i transportsektorn bör ökas så långt det går. För att nå miljömålen måste vi underlätta för ny hållbar teknik för drivmedel, utveckling av andra nya drivmedel och användning av dessa. Den här utvecklingstrenden kräver också att offentliga sektorn använder en bred metodarsenal. För närvarande pågår ett arbete i arbetsgrupp där frågor om alternativa drivmedel behandlas.

I likhet med framtidsutskottet vill kommunikationsutskottet uppmärksamma betydelsen av biodiesel, bioetanol och biogas för att minska ol-

jeberoendet och utsläppen från trafiken. Framöver behövs det klart mer satsningar på att forska i och producera bioenergi och främja användningen. På kortare sikt finns det också skäl att försöka öka användningen av laddhybrider. På längre sikt kan väte bli vanligare som drivmedel. Biogas bör lämpligen användas i synnerhet i områden där det finns egen produktion. Utskottet påpekar att det finns stora skillnader i klimatbalansen i fråga om biodrivmedel: de bästa biodrivmedlen minskar utsläppen till en bråkdel medan andra bland alternativen under sin livscykel rentav framkallar mer utsläpp än petroleumbase-
rade drivmedel.

Satsningar på bioenergi och fordonsteknik med anknytande produktutveckling kan också ge finländska företag nya möjligheter till framgång, menar utskottet. Städerna får tillfälle att bli föregångare när det gäller att främja den här frågan. Framtidsutskottet pekar i sitt utlåtande på att Finland har en chans att profilera sig som producent av förnybar och närproducerad energi.

Att främja elbilar

Vid sidan av att främja användningen av biodrivmedel vill utskottet också lyfta fram den potential som finns i ny fordonsteknik och bl.a. elbilar när det gäller att reducera utsläppen från trafiken. Framtidsutskottet fäster sig särskilt vid insatser för att främja användningen av energieffektiva och utsläppsfria eldrivna bilar. I utlåtandet menar utskottet att de största hindren för att elbilar ska bli vanligare är att det inte finns tillräckligt många snabbbladdningspunkter och att priset och tillgången spelar in. Kommunikationsutskottet ser elbilar med batteri och annan teknik på dagens utvecklingsnivå som potentiella färdmedel främst i stadsregioner. Utskottet lägger vikt vid potentialen med elbilar och biodrivmedel bl.a. när kollektivtrafik ska genomföras.

Det vore bra att bedöma vilka ytterligare åtgärder som behövs för att bidra till att elbilar blir vanligare. Metoderna kan om det behövs vara tidsbegränsade lösningar i en mellanetapp som gör det möjligt att åstadkomma en "kritisk mas-

sa" i början så att ökningen kan komma i gång. Metoderna kunde vara någon typ av ekonomiska styrmedel, satsningar på produktutveckling eller t.ex. utveckling av infrastrukturen för laddning. Utskottet anser att frågan måste utredas inom kort.

Måluppfyllelsen i fråga om utsläpp från bilar är i väsentlig grad beroende av hur snabbt fordonstekniken utvecklas globalt.

Andra miljöaspekter

Trafikens miljökonsekvenser är också kopplade till mobilitetsbehovet. En stor del av energiförbrukningen går åt till boende och resor. När olika e-tjänster och handel på nätet blivit vanligare har människornas mobilitetsbehov redan minskat i viss mån. Varor kan beställas elektroniskt och då blir mobilitetsbehovet mindre. Men utbudet av olika varor i näthandeln blir fortsatt mer varierat och det kräver effektiva och fungerande distributions- och transportsystem. I framtiden kan det vara en viktig faktor som minskar mobilitetsbehovet att distansarbete blir vanligare. När e-tjänster och distansarbete ökar måste det finnas fungerande telekommunikationer.

Enligt redogörelsen har befolkningen spritts ut till stadsregionernas ekonomiska regioner de senaste decennierna. Det är en naturlig följd av bl.a. de ökande boendekostnaderna. Men det gör det svårt att ordna miljövänlig kollektivtrafik samtidigt som det blir mindre lockande att gå till fots eller cykla när avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen respektive servicen blir längre. I en splittrad samhällsstruktur är trafikmängden stor och personbilen är ett av de viktigaste färdmedlen, vilket betyder att utsläppen är stora. Från miljösynpunkt står det klart att de centrala målen är att göra samhällsstrukturen mer integrerad och i anknytning till detta främja kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Men förändringar i samhällsstrukturen sker mycket långsamt.

I likhet med miljöutskottet vill kommunikationsutskottet också peka på andra miljöskador som trafiken orsakar, t.ex. buller och påverkan på grundvattnet. I samarbetet kring planeringen av investeringar i markanvändning och trafik är

det viktigt att räkna med hur trafikbullret ska kunna minskas och effekterna på grundvattnet minimeras. Nya trafikleder bör i princip inte byggas i grundvattenområden om det inte går att tillförlitligt förebygga deras negativa konsekvenser för grundvattnet. Trafikbuller inverkar negativt på trivseln i livsmiljön och har också konstaterats ha skadliga hälsoeffekter.

Utskottet anser att ekonomiska styrmedel av rätt typ kan spela en viktig roll när det gäller att nå miljömålen. Dagens skatte- och avgiftssystem för trafiken är inte till alla delar något incitament att förnya fordonsparken eller välja miljövänliga färdmedel. Detsamma gäller utveckling och användning av hållbara drivmedel och utsläppssnåla fordon. Här vore det på sin plats att tänka igenom vilka ändringar som behövs för att styra valen och verksamheten i rätt riktning.

Utskottet påpekar att regeringen i redogörelsen inte alls hänvisar till målsättningen i framtidsredogörelsen om klimat- och energipolitiken: vägen till ett utsläppssnålt Finland (SRR 8/2009 rd) som riksdagen godkänt, nämligen att utsläppen på lång sikt, de facto senast 2050, ska reduceras så att det sker en övergång till en närapå utsläppsfri vägtrafik. Som vägledande mål angavs att personbilarnas direkta specifika utsläpp år 2030 är högst 80–90 gram CO₂/kilometer. Därefter ska utsläppen ytterligare reduceras till högst 50–60 gram år 2040 och 20–30 gram år 2050. Motorteknik, elbilar och biodrivmedel är de viktigaste faktorerna som möjliggör reduktionen av de specifika utsläppen, står det i framtidsredogörelsen.

När man utformar krav på utsläpp från trafiken på EU-nivå eller internationellt är det ytterst viktigt att driva på lösningar som väger in trafikförhållandena och särdragen i det finländska trafik- och transportsystemet, framhåller utskottet.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten eller avsaknaden av den är beroende av hur fordonen och infrastrukturen fungerar och av de människor som rör sig i trafiken och hur de handlar i olika situationer. Trafikolyckor och allvarliga personskador är ett

stort folkhälsoproblem med omfattande mänskliga effekter men också betydande ekonomiska konsekvenser för enskilda människor, staten, kommunerna, arbetsgivarna och försäkringsbolagen. Utskottet framhåller att redogörelsens framtidsvision för trafiken, alltså att ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken, berör hela samhället.

Trafikolyckor är framför allt ett problem i vägtrafiken. I kommersiell flygtrafik, sjöfart och tågtrafik är dödsfall och allvarliga personskador sällsynta. Utskottet påpekar att olyckor i plankorsningar vid järnvägar enligt utredning statistikförs som olyckor i vägtrafiken. Enligt redogörelsen är målet i flygtrafiken, sjöfarten och tågtrafiken att säkra den uppnådda säkerhetsnivån. Men förändringar i omvärlden för med sig ytterligare utmaningar när det gäller att upprätthålla säkerhetsnivån. Utskottet lyfter särskilt fram behovet att bereda sig på en stor olycka på Östersjön till följd av att fartygstrafiken och de stora oljetransporterna hela tiden ökar.

Linjevalen och de viktigaste åtgärdsförslagen i redogörelsen är mycket bra och välkomna. Det är också viktigt att regeringen kommer att fatta ett principbeslut om säkerhet i vägtrafiken utifrån den riksomfattande säkerhetsplanen för vägtrafiken "Tavoitteet todeksi — Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014" som blev klar i februari 2012 och sträcker sig till 2014.

Trafiksäkerheten inom alla trafikslag ingår som en viktig del i det internationella arbetet och i EU. Finland bör medverka intensivt i förberedelserna kring den här typen av frågor.

Trafikledernas skick och den tekniska trafik-säkerheten

Kompetent och tillräckligt underhåll av alla trafikleder är ett grundläggande villkor för en löpande och säker trafik. Standarden på basstrafikledshållningen är i allra högsta grad en trafiksäkerhetsfråga. De knappt tilltagna resurserna är ett hot mot underhållet av och trafiksäkerheten i det sekundära vägnätet. Genom ett program för att utveckla vägnätet ska styrsystemen inom väg-, sjö- och järnvägstrafiken enligt redogörelsen förnyas, vilket ökar säkerheten särskilt inom

sjöfarten. Projekten väntas också förbättra säkerheten i vägnätet på många håll.

Sakkunniga har påpekat att målet att minska dödsfallen i trafiken kräver trafikledsinvesteringar som planerats från trafiksäkerhetssynpunkt, i synnerhet inom vägtrafiken. Exempel är de stora motorvägsprojekten Helsingfors—Åbo och Helsingfors—Tammerfors, där säkerhetsnivån höjts betydligt när körfilerna åt motsatta håll skiljts åt på hela sträckan.

Utskottet framhåller att trafiksäkerhetsaspekterna tillräckligt tidigt måste beaktas i alla planeringsprojekt som gäller markanvändning och vägtrafik. Utskottet uttalar sitt stöd för projekt som går ut på att t.ex. bygga vägsträckor med åtskilda körfiler åt motsatta håll i huvudvägnätet. Det har också stor betydelse för trafikflytet och trafiksäkerheten att accelerationsfälten och avfartsfälten är tillräckligt långa.

I olyckor vid plankorsningar med järnväg dog det två personer 2011 och sju personer årligen i genomsnitt de senaste tio åren. Det är särskilt angeläget att förbättra säkerheten vid plankorsningarna och att avveckla dem framöver. Genom att underhålla och rusta upp bangårdar kan man också se till att tågen tryggt kan mötas i vårt bannät som huvudsakligen är enkelspårigt.

Utskottet påpekar att gång- och cykeltrafiken ges relativt lite rum i redogörelsen, fastän den har stor betydelse som trafikslag. Projekten för gång- och cykeltrafik är enligt utredning oftast kopplade till större projekt för planering av stadsmiljön och kan inte skiljas åt så att de blir av liknande typ som väg- och banprojekten. Detta gör det svårt att genomföra dem separat. Utskottet påpekar att det är särskilt viktigt med trygga och tillgängliga gång- och cykelleder med tanke på en fungerande vardag för den äldre befolkningen och barnfamiljerna. Bättre trafikmiljö för fotgängare och cyklisterna bör prioriteras också när det gäller att främja hälsa och välbefinnande. Det krävs både strukturella lösningar och upplysning för att förbättra säkerheten i gång- och cykeltrafiken. Det är särskilt viktigt att se till att gång- och cykellederna underhålls vintertid.

Särskilda frågor om vägtrafiken

Säkerheten i vägtrafiken har enligt redogörelsen blivit bättre i Finland på lång sikt. Men 2011 svängde den positiva utvecklingen om, då dödsfallen i trafiken ökade med tjugo från året innan. Den här ofördelaktiga utvecklingen fortsatte under första halvåret i år. Det betyder att målet att halvera dödsfallen i vägtrafiken blir allt mer krävande. År 2011 dog 292 personer och skadades 7 919 i vägtrafiken.

Flest dödsfall inträffar i icke kommersiell och icke yrkesmässig trafik. Jämfört med medelålders bilförare har unga bilförare (18–20 år) tredubbel risk att omkomma i trafiken. För äldre bilförare (över 75 år) är risken dubbel.

Särskilda problem i vägtrafiken är rattfylleri, fortkörning, körning mot rött ljus och försumelse att använda säkerhetsanordningar. De vittnar enligt experter om en ansvarslös trafikskultur. Enligt rörliga polisens uppföljning ökade fallen av grovt äventyrande av trafiksäkerheten betydligt i början av 2012 jämfört med i fjol. Utskottet påpekar att vi måste arbeta för ansvarsfullt beteende och ökad respekt för säkerhet i vägtrafiken för att vi ska nå säkerhetsmålen. Det krävs god samverkan mellan alla aktörer i trafik- och transportsystemet för att vi ska nå säkerhetsmålen i vägtrafiken.

Vidare vill utskottet understryka vikten av effektivt underhåll vintertid. Farliga vägsträckor måste tydligt märkas ut och vinterunderhållet bör möjliggöra säker trafik vintertid med hänsyn till eventuella regionala skillnader i behovet av vinterunderhåll. Det är på väghållarens ansvar att vägarna underhålls enligt kvalitetskraven. Det betyder att väghållaren måste ordna med adekvat övervakning och i förekommande fall reparationsåtgärder, om kvalitetskraven inte uppfylls.

Utskottet lyfter fram hur viktigt det är att hastighetsbegränsningarna differentieras rätt. De fungerar bäst då de som rör sig på vägen inser att de står i rätt proportion till skicket, farorna och trafikmängden på vägen. Under behandlingen av ärendet kom det fram att differentieringen med fördel bör ses över med fokus på smidig trafik, vägnarnas skick och väderförhållandena. Å andra

sidan har det påpekats att det finns belegg för att användarna är mycket nöjda med dagens system för hastighetsbegränsningar och att Trafikverket och de regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna redan i dagsläget kan bidra till att säkra begränsningar väljs med hänsyn till vägens egenskaper och trafikmängderna. Utskottet ser det som angeläget att dagens system effektivt tillämpas efter omständigheterna i trafiken, men föreslår också att man funderar på alternativa system för att differentiera körhastigheten.

Förarnas hälsa och körning under påverkan av berusningsmedel

Bättre bedömning av förarnas hälsa har varit aktuellt i många år nu i olika planer och arbetsgruppsutredningar. Men några konkreta åtgärder för att höja kompetensen i trafikmedicin har enligt utskottets uppfattning knappast åstadkommits. I sina yttranden vill de sakkunniga se snabba framsteg i frågan och föreslår att kompetensen och expertisen i trafikmedicin när det gäller olika trafikslag ska kunna nyttjas på gemensamma centrum för hälsokontroller för förare. Enligt uppgift har erfarenheterna och resultaten de senaste åren varit positiva i fråga om trafiklärares samarbete kring bedömning av körförmågan med läkare, neurologer, neuropsykologer och forskare på området.

Utskottet påminner om att riksdagen den 10 december 2009 förutsatte att regeringen genast vidtar åtgärder för att upprätta ett allsidigt och tillförlitligt system för bedömning av körförmågan, utöka forskning och undervisning i trafikmedicin, gå ut med behövliga råd till de läkare som utför undersökningar och ordna heltäckande företagshälsovård för yrkesförare och företagare i transportsektorn.

Enligt ett sakkunnigutlåtande är sjukdomar och självmord betydligt oftare än förmodat den främsta orsaken till trafikolyckor med dödlig utgång. Den officiella statistiken över trafikolyckor motsvarar inte statistiken hos Trafikförsäkringscentralen, som leder utredningen av olyckor. I den officiella statistiken ingår nämligen inte så kallade naturliga dödsfall under körningen, som i efterhand kunnat fastställas. En viss be-

dömning visar att andelen naturliga dödsfall under körning utgör åtminstone en tredjedel av alla dödsfall i trafiken.

Till skillnad från vissa andra europeiska länder låter vi i Finland självmordsolyckor ingå i statistiken. Andelen sådana olyckor beräknas vara särskilt stor hos oss, ca 22 personer per år. Utskottet ser det som ytterst viktigt att andelen fall där sjukdomar, inklusive psykisk ohälsa, och självmord orsakat dödsfall i trafiken ytterligare utreds och att statistiken över dödsfall i trafiken utvecklas så att den gör det lättare att analysera och förebygga faror i trafiken.

Antalet rattfulla förare var 12 per 10 000 förare i fjol. Var 800:e förare var rattfull och var 180:e förare körde med alkohol i blodet. Ett växande problem är att förarna är påverkade av andra berusningsmedel än alkohol. I olyckor orsakade av rattfylleri omkommer och skadas relativt sett flest unga människor, i åldern 15–24 år.

Utskottet noterar att det krävs ett brett urval åtgärder för att minska rattfylleriet. I en stor del av fallen rör det sig om storkonsumenter av alkohol och missbrukare som också har problem som tyder på social utslagning. Det är nödvändigt att fortsatt övervaka rattfylleri och effektivisera informationen, öka användningen av alkoholås och ta fram vård- och stödåtgärder för missbrukare. Tidiga insatser mot körning under påverkan av berusningsmedel är särskilt viktiga för att unga ska klara sig i trafiken. Utskottet förespråkar en utvidgad användning av alkoholås så att alla som dömts för rattfylleri ska använda alkoholås. Framöver blir det möjligt att tänka igenom om alkoholås rentav ska finnas i alla nya bilar.

Trafikövervakning

För att vi ska åstadkomma ett ansvarsfullt beteende i trafiken måste polisen kunna övervaka trafiken på många olika sätt. Det är nödvändigt att avdela tillräckligt med resurser för övervakning av säkerheten i vägtrafiken samtidigt som dagens kvalitetsstandard och expertis i vägtrafik bibehålls. Den konventionella övervakningen fokuseras enligt utredning i stor utsträckning på körfel och trafikbeteende, t.ex. användning av bilbälte och åtländnad av reglerna vid övergångs-

ställen. Samtidigt kan polisen kontrollera att fordonen uppfyller kraven enligt bestämmelserna. Automatisk övervakning kan komplettera övervakningen på vissa punkter men inte ersätta den övervakning som polisen själv utför.

Den riksomfattande trafiksäkerhetsplanen och redogörelsen ställer som mål att finna samarbetsmodeller som gör det möjligt för bl.a. kommunerna att medverka i övervakningsarbetet. Utskottet ställer sig positivt till övervakningssamarbete och utveckling av övervakning under ledning av polisen.

Den trafikövervakning som polisinsatserna har hand om utförs till största delen i tätorterna, medan rörliga polisen prioriterar vägnätet utanför tätorter. Polisen gör t.ex. fler än två miljoner utandningsprov på vägarna årligen, varav rörliga polisen i fjol gjorde fler än 1,1 miljoner. Utskottet ser det som mycket viktigt att antalet utandningsprov förblir högt. Om möjligt måste risken bli ännu större för rattfulla förare att bli fast. Dessutom är det påkallat att ha tillförlitliga verktyg för drogscreening och i framtiden också för analys av förarens vakenhet.

Rörliga polisen har sedan i fjol diversifierat sin övervakning efter Road Policing-modell och kan nu mer systematiskt avslöja också annan kriminalitet än trafikbrott. Det rör sig om bl.a. brott inom transportsektorn som hänger samman med svart ekonomi och de prioriteras i år. Vakenheten hos förarna i tung trafik kontrolleras genom övervakning av kör- och vilotider. Kontrollerna görs med hjälp av uppgifter från förarnas färdskrivare. Övervakningen av uppgifter från digitala färdskrivare har också kopplingar till annan brottsbekämpning. Utskottet fäster största vikt vid övervakning av finländsk och utländsk tung trafik utifrån riskanalys.

Det är mycket bra att polisen i år ska utreda annan brottslig bakgrund hos personer som gjort sig skyldiga till allvarliga trafikbrott. Trafikbeteendet har nämligen visat sig hänga samman med förarens beteende även i övrigt. Utskottet ställer sig positivt till rikstäckande polisleda tillslag som har gjorts i trafiken kring bl.a. mid-sommar och sportlov.

Rörliga polisen utvecklar aktivt övervakningstekniken i samråd med bl.a. polisens teknikcentral. I de utredningar som utskottet fått nämnas bl.a. automatiska avläsare för registreringsskyltar, försök med värmekameror som underlättar övervakningen av bromsar i tunga fordon och mätare för buller från motorcyklar och mopeder. Utskottet lyfter fram betydelsen av att utveckla tekniken som ett led i effektiviseringen av trafikövervakningen.

Trafikupplysning och trafikregler

Utskottet pekar på betydelsen av trafikupplysning för att förbättra trafikunkskaperna och påverka attityderna i trafiken. Genom trafikupplysning får trafikanterna på vägarna färdigheter att röra sig tryggt och ta ansvar för sin egen och andras säkerhet. Det behövs inom alla trafikslag i vägtrafiken. Utskottet lyfter fram Trafikskyddets roll som rikstäckande och regional expertorganisation inom trafikupplysning. I skolorna är lärarna och polisen viktiga när det gäller trafikfostran för barn och unga. Detta bör också återspeglas i lärarutbildningen. Temat bör behandlas effektivare i skolorna, bl.a. genom styrning från Utbildningsstyrelsens sida.

Bilskolorna tillhandahåller allt mer utvecklad grundläggande förarutbildning men de har också erfarenhet av att utbilda förare som redan har körkort bl.a. i hur man kör ekonomiskt och med framförhållning. Siktet måste vara inställt på livslångt lärande inom trafikupplysning och användning av utvecklad fordonsteknik, framhåller utskottet. Exempelvis är det viktigt att föraren innan köpet får tillräckligt med vägledning i hur man använder det nya fordonet.

Det är viktigt att människorna upplever trafikreglerna som relevanta och motiverade. Sakkunniga har påpekat att bl.a. en stor del av de som rör sig på vägarna inte tillräckligt bra känner till väjningsreglerna för bilar och cyklar. Dagens system med körkortspåföljder är ett exempel på bestämmelser som framför allt yrkesförare inte anser vara befogade. När riksdagen behandlade regeringens proposition med förslag till körkortslag och vissa lagar som har samband med den (RP 212/2010 rd) förutsatte den att regeringen

genomför ett poängbaserat system för körkortspåföljder. Utskottet lägger vikt vid behovet att fortsatt utveckla och modernisera trafikreglerna.

Övriga synpunkter

Redogörelsen stöder sig på strategin för intelligenta transportsystem och ställer som mål att ta fram en aktuell lägesbild över vägtrafiken. Men enligt utredning är rentav faktaunderlaget om trafikolyckor bristfälligt i nuläget. Det finns också allvarliga trafikolyckor som uteblir från statistiken och det finns inte tillräckligt med information om hur allvarliga personskadorna varit. Dessutom drar det ut på tiden att få tillgång till materialet, som dessutom är behäftat med administrativa begränsningar. Den tillgängliga lägesbilden för trafiksäkerheten bör förbättras och utvecklas, konstaterar utskottet.

I redogörelsen står det att de bästa resultaten inom trafiksäkerhet och utsläppsmål kan nås om fordonsparken förnyas och den intelligenta trafiken utvecklas. I framtiden kommer det att höra till de grundläggande färdigheterna i trafiksäkerhet att föraren kan använda nya tekniska säkerhetsanordningar och annan teknik i fordonet och nya intelligenta tekniska tillämpningar i trafikmiljön.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner följande ställningstaganden med anledning av redogörelsen:

1. Under ramperioden måste det avsättas mer finansiella resurser för bastrafikledshållning om läget i statsfinanserna tillåter det. Fokus bör särskilt ligga på små projekt för trafikflyt och trafiksäkerhet. På lång sikt måste extra finansiering sättas in för bastrafikledshållning, så att trafiknätet kan hållas i tillräckligt bra skick och förbättras där det behövs och så att eftersattheten i fråga om reparationer av de allt äldre trafiklederna de facto kan minskas.

2. Tillsammans med kommuner och väglag måste det tas fram en övergripande lösning på frågan om finansieringen av och lagstiftningen om underhåll och utveckling av det sekundära vägnätet och enskilda vägar, så att bättre finansiella resurser garanteras för det sekundära vägnätet och enskilda vägar och så att de olika aktörernas ansvar tydliggörs.

3. Konkurrenskraften i vårt näringsliv måste förbättras i relation till konkurrerande länder genom att logistikkostnaderna sänks. Framför allt bör möjligheten att införa ett system för återbäring av förhöjd dieselskatt till yrkesmässig trafik utredas.

4. Den potential som finns i den ekonomiska tillväxten i Ryssland måste lyftas fram tydligare i den nationella trafikpolitiken och den bör synas bättre i stånd-

punktsformuleringen i anknytning till beslutsfattandet i EU.

5. Trafik- och transportsektorn måste nå de mål som ställts för Finland i fråga om reduktion av utsläppen från trafiken bl.a. genom att användning och utveckling av ny fordonsteknik och hållbara biodrivmedel främjas. Dessutom bör användningen av hybrid- och elbilar främjas t.ex. genom bättre infrastruktur för laddning och satsningar på inhemska innovationer och produktutveckling.

6. Den nationella intressebevakningen i beredningen av trafikpolitiska beslut som är viktiga för vårt land måste effektiviseras och skärpas tillsammans med berörda intresseorganisationer, både i EU och internationellt inom forum med beslutanderätt.

Helsingfors den 7 juni 2012

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Arto Satonen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent (delvis)
Thomas Blomqvist /sv
Ari Jalonen /saf
Kalle Jokinen /saml
Jukka Kopra /saml
Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd

Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml
Eila Tiainen /vänt
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent
ers. Arto Pirttilahti /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula
utskottsråd Kaj Laine.

RESERVATION 1

*Motivering**Regeringen kör över en långsiktig trafikpolitik*

Den trafikpolitiska redogörelse som riksdagen enhälligt antog 2008 hade större långsiktighet i trafikpolitiken som mål. Med långsiktighet avsågs ett tidsspänn på 10—15 år.

Den nu aktuella redogörelsen lägger om kursen kapitalt. Långsiktighet är inte längre något att räkna med, utan nu ska trafikpolitiken igen gälla en regeringsperiod åt gången. Redogörelsen backar upp regeringens grundläggande policy, som är att boende och tjänster ska koncentreras. Det kan vi inte acceptera.

Så sent som i redogörelsen 2008 behandlades transportnätet som en rikstäckande helhet. Redogörelsen 2012 koncentrerar sig uteslutande på stadsregioner, transportprojekt och kollektivtrafik i stora stadsregioner samt spårtrafik och huvudleder. Regeringen negligerar att utveckla transportförhållandena i hela landet. Det är helt fel väg med tanke på den samhällsekonomiska tillväxten.

Redogörelsen erkänner transportförbindelsernas roll för utvecklingen av regionerna. Ändå blir stora områden helt utan några som helst utvecklingsinsatser. Man kan fråga sig om ens de nuvarande resurserna kommer att finnas kvar på landsbygden och däromkring.

Regeringens trafikpolitik koncentrerar och särbehandlar

Redogörelsen bygger på fem insatsområden: förbättring av huvudlederna, trafiksystemet i Helsingforsregionen, förbättring av de övriga huvudvägarna och bannätet, projekt i stadsregionerna och investeringar i trafikstyrning.

Den bidrar till ökad regional särbehandling och försvårar människors vardag och möjligheter att leva och försörja sig. Det har helt glömts bort att mellersta och norra Finland behöver utvecklas.

Möjligheterna med en s.k. decentraliserad ekonomi beaktas över huvud inte. Exempelvis utvinning av naturresurser, turism, förnybar energi och bioekonomi och främjat jord- och skogsbruk anses inte värda några utvecklingsinsatser.

Som de enda aktuella insatserna utanför stora tillväxtcentra i år nämns arbets- och näringsministeriets utvecklingsprogram för östra och norra Finland och en rapport om gruvindustrins transportbehov, som möjligen kan sammanställas till en vision för norra Finland. Men inga medel har avsatts för genomförandet och då är det lätt hänt att inga konkreta åtgärder blir vidtagna.

I avsnittet om trafikpolitik i regeringens program fanns det ännu rum bl.a. för att utveckla regionerna, lägga upp en regionalpolitik, löva trygga finansieringen av bastrafikledshållningen och beakta stegringen i kostnadsnivån, underhålla det sekundära vägnätet och värna flygtrafik och sjöfart. Den trafikpolitiska redogörelsen kör över allt detta.

De trafikpolitiska prioriteringarna har bestämts med ett enda kriterium för ögonen, transportvolymerna. Att satsa på spårtrafiken är att inte inse fakta.

Centern accepterar inte den tvångskoncentrerings som bedrivs med åberopande av en "integrerad samhällsstruktur". Koncentreringen ökar särbehandlingen av regionerna. Regeringen tar inte heller hänsyn till små stadsregioners önskemål och betydelse som regionala centra.

Centern godkänner inte heller att systemet med intentionsavtal om transportprojekt i stora stadsregioner utnyttjas som ett slags omkörningsfil i den nationella resurstilldelningen, inte minst som pengarna för projekten tas från det allmänna momentet för bastrafikledshållning. Lika lite kan vi i det rådande kärva finansiella läget acceptera att det i betänkandet till och med föreslås att systemet med intentionsavtal utsträcks till andra stadsregioner.

Centern understöder en samhällsstruktur som ger invånarna i alla regioner en chans att leva och försörja sig. Spridd bosättning ska vara möjlig också i framtiden och för det krävs det ett fungerande transportnät. Det ska gå att utvinna naturresurser på ett hållbart sätt och det kräver ett fungerande vägnät. Potentialen för tillväxt i Finland finns i norr och öst.

Centern påminner att regeringens koncentrationspolitik inte kan motiveras med miljöhänsyn. I en nära framtid kommer vi att ha fordon som drivs med el, biogas, väte och liknande former av förnybar energi och det gör det mindre viktigt var vi bor i relation till trafikutsläppen. Det räknar regeringen inte alls med i sin koncentrationsfrälsta redogörelse.

Redogörelsen tillgodoser inte behovet att utveckla vägnätet

Centern anser att spårtrafiken behöver utvecklas, men en så här radikal förskjutning av tyngdpunkten i utvecklingsprojekten från vägprojekt till banprojekt motiveras inte av vare sig persontrafikvolymerna eller industrins transportbehov. Det här får inte bli bestående. Mätt i ton och mätt i ton per kilometer sker upp till 90 respektive 68 procent av de inhemska varutransporterna på väg. Persontransporterna sker till 89 procent på väg.

I betänkandet poängteras det att transportkedjorna ska fungera i alla sina delar. Enligt sakkunniga som hörts i utskottet betyder det avsevärda extra kostnader att lägga om vägtransporter till bantransporter och tvärtom under en och samma varutransport och det gör transporterna ekonomiskt olönsamma.

Dessutom blir järnvägsnätet aldrig så heltäckande att det kan betjäna människor i alla regioner och tillgodose näringslivets behov på lika villkor. Trafiken utanför städerna löper till stor del i vägnätet.

Trafikinvesteringarna

Regeringen rangordnar i sin redogörelse trafikinvesteringsprojekten. När investeringsprojekten utvärderades på nytt borde regeringen ha ta-

git hänsyn till de regionalpolitiska konsekvenserna. Men så blev det inte.

Den föregående regeringen tog i sin redogörelse upp en del investeringsprojekt i den s.k. andra korgen och fick riksdagens enhälliga godkännande för dem, men de förbigås helt i den nya redogörelsen. Så har till exempel reparationsprojekt på riksväg 3, 4 och 5 skjutits över till nästa regeringsperiod, trots att vägarna som vertikala förbindelser spelar en stor näringspolitisk roll. Också den horisontella trafikens behov måste vägas in i planeringen.

I sitt program utfäste sig regeringen till råga på allt att se till att pågående trafikprojekt slutförs. Nu verkar det som om byggarbetet åtminstone på etapp 3 i Nyslott skulle avbrytas.

Centern accepterar inte regeringens vacklande hållning som gör statsmakten till en opålitlig avtalspart. Pågående investeringsprojekt ska slutföras, precis som regeringsprogrammet lovar.

Vi kräver utvecklingsinsatser i östra och norra Finland som är rika på naturresurser och viktiga för turismen. Regeringen bör visa större aktivitet och söka bredare modeller för att finansiera stora investeringsprojekt. Den bör främja till exempel ett finansiellt system typ Infra Oy.

Bastrafikledshållningen

Centern godkänner inte regeringens sparbeslut när det gäller bastrafikledshållningen. Om det skärs i anslagen för bastrafikledshållning förfaller vårt vägnät i snabb takt. De ökade kostnaderna förvärrar bara det finansiella underskottet.

Den föreslagna finansieringen av bantransporter räcker inte heller till för att banornas skick de facto ska kunna förbättras. Prioriteringarna inom markanvändning, boende och trafik bidrar till att öka koncentrationen av befolkningen och integrera samhällsstrukturen. Till en viss del är det motiverat, men det är till en del också fråga om ideologisk koncentration som backas upp med prioriteringarna i den trafikpolitiska redogörelsen.

Det utlovas en höjning av anslagen för bastrafikledshållning, men först 2016. Regeringen skjuter alltså över ansvaret till nästa regering.

Den tilltänkta höjningen, 100 miljoner euro, räcker i princip inte till ens för att täcka in den stegring i kostnadsnivån som kommer att inträffa under tiden.

Centern anser att anslagen för bastrafikledshållning omgående behöver höjas. Det är nödvändigt för näringslivet och trafiksäkerheten. Sakkunniga hävdar att det behövs en årlig höjning på ca 200 miljoner euro.

Centern rekommenderar att stora projekt åtminstone delvis läggs på is för att det ska finnas pengar för bastrafikledshållning och förbättringar inom det sekundära vägnätet. Det är nödvändigt för näringslivet och trafiksäkerheten.

Det sekundära vägnätet och de enskilda vägarna

Stick i stäv med regeringsprogrammet godkänner redogörelsen att det sekundära vägnätets skick anpassas efter finansieringen och att servicestandarden i nätet försämras. Regeringen försöker i praktiken vältra över en allt större del av ansvaret för att underhålla det sekundära vägnätet på kommunerna, vilket är helt fel med hänsyn till den kommunala ekonomin och uppgiftsfördelningen mellan kommuner och stat.

Kännbara nedskärningar aviseras också inom underhållet av enskilda vägar. Det urholkar de enskilda vägarnas roll i transportnätet.

Redogörelsen noterar över huvud inte att underhållet av grusvägar är nästan obefintligt. Det behövs till exempel fler väghyvlar. De här bristerna negligeras, trots att transportarbetet i det sekundära vägnätet har ökat.

Centern godkänner inte den tydliga ambitionen att omvandla sekundära vägar till enskilda vägar, i praktiken alltså att det inte avsätts offentliga medel för basunderhållet.

Flygtrafiken

Flygtrafiken har inte fått tillräckligt mycket utrymme i redogörelsen. Målnivån för att trygga flygtrafiken har sänkts i förhållande till regeringsprogrammet.

Flygfälten spelar en stor roll för regionernas internationella förbindelser, som både människorna och näringslivet i regionerna har behov av.

Centern menar att flygplatsavgifterna måste graderas bättre för att flygplatserna i landskapen ska bli mer attraktiva. Flygplatserna blir mer konkurrenskraftiga om avgifterna graderas. Det måste ses till att det också i framtiden finns ett nätverk av flygplatser som täcker in hela landet.

Kollektivtrafiken

Enligt redogörelsen ska kollektivtrafiken bara utvecklas i stadsregionerna. Under den förra valperioden togs planer på garanterade skjutsar i glesbygden fram, men de har nu getts på båten. Regeringens policy stöder inte glesbygdsboende på denna punkt heller.

Om kollektivtrafiken i glesbygden gallras ut eller läggs ner betyder det att utbildningen koncentreras och att barn i allt yngre åldrar får lov att flytta hemifrån redan efter grundskolan.

Centern kräver att regeringen ser till att det finns ett fungerande kollektivtrafiksysteem för glesbygden. Skjutsgarantin måste gå att ordna. Det behövs ett enhetligt rikstäckande biljettsystem i kollektivtrafiken.

Sjöfarten och insjötrafiken

Hamnarna är livsviktiga för exportindustrin och passagerartransporten. Exporten går till 90 procent sjövägen.

Höjda hamnavgifter och svaveldirektivet försvagar våra hamnars konkurrenskraft jämfört med hamnarna i våra närområden. Därför måste vi se om våra hamnars konkurrenskraft. Inom vattentransporten har man glömt bort vilken roll insjötrafiken spelar för varutransporten.

Centern kräver att regeringen vidtar aktiva åtgärder för att sammanjämka miljö- och klimatkraven med den inhemska handelssjöfartens konkurrenskraft. När kostnaderna för sjöfart stiger måste staten stödja rederierna och medfinansiera en miljövänligare fartygsteknik.

Svaveldirektivet för med sig kostnader för sjötransportsektorn och hotar våra hamnars konkurrenskraft. Centern anser att sjötransportsektorn måste kompenseras för konsekvenserna av svaveldirektivet. Det finns också risk för att transporterna flyttas över från sjön till järn- och

landsvägar. Hamnarnas konkurrenskraft får inte urholkas genom andra växande kostnader heller.

Vi anser att insjötrafiken ska utvecklas som en alternativ transportform där det är möjligt och lönsamt. Insjötrafikens möjligheter vid energivirkestransport bör undersökas närmare.

Förslag

Vi föreslår att riksdagen godkänner följande ställningstagande:

- 1. Transportpolitiken bör se till att fullfölja regional jämlikhet och tillgodose underhåll och byggande av trafikleder som behövs för boende och företags- och näringsverksamhet samt kollektivtrafik i hela landet.*
- 2. Det får inte skäras i anslagen för bastrafikledshållning, det sekundära vägnätet och enskilda vägar och anslagen för bastrafikledshållning bör höjas under innevarande valperiod.*

gen för bastrafikledshållning bör höjas under innevarande valperiod.

3. Kommunerna får inte pådyvlas mer ansvar för underhåll av offentliga vägar och offentliga vägar bör inte omvandlas till enskilda vägar annat än i undantagsfall.

4. I ett land med stor landyta kommer person- och varutransporter alltid att ske huvudsakligen på väg och det bör beaktas i beslut om prioritering och finansiering av transportprojekt.

5. Intentionsavtalen om markanvändning, boende och transport (MBT-avtal) får inte försvåra transportprojekt utanför stadsregioner.

6. Sjötransportsektorn bör kompenseras för de extrakostnader som svaveldirektivet medför.

Helsingfors den 7 juni 2012

Mirja Vehkaperä /cent
Mikko Alatalo /cent

Ari Torniainen /cent
Arto Pirttilahti /cent

RESERVATION 2

*Motivering**Allmänt om den trafikpolitiska redogörelsens mål*

Finlands geografiska läge begränsar vår konkurrensförmåga. Transportkostnaderna utgör en större andel av totalkostnaderna hos oss än i våra viktigaste konkurrentländer. En av de trafikpolitiska utgångspunkterna är att minimera transportkostnadernas effekt på vår nationella konkurrenskraft.

De statsekonomiska ramarna för att utveckla trafiken är mycket snäva. Därför måste pengarna användas övervägt på det mest rationella sättet med tanke på hela samhällsekonomin och med samtidig hänsyn till att alla delområden av trafiken behandlas lika. Regeringsprogrammet har som mål att alla påbörjade trafikprojekt ska slutföras. Det är lovvärt i sig, för kostnaderna för ett trafikprojekt blir i många fall flerdubbla om projektet avbryts. Vid rammanglingen beslutades det till exempel att etapp 3 i centrum av Nyslott (Hv 14) stryks från listan på projekt som ska finansieras, trots att förhållandet mellan kostnader och nytta i det projektet är landsbäst. Det här är ett avgrundsexempel på hur regeringen går till väga.

Enligt regeringens ramredogörelse 2013—2016 ska 100 miljoner euro om året föras över från väginvesteringar till små investeringar i och underhåll av transportnätet. Fram till 2016 ska det skäras i transportanslagen med 55 miljoner euro. Stegringen i kostnadsnivån och inflationsutvecklingen fram till ramperiodens slut kan i värsta fall vara dubbelt så stora som anslagstillskottet. Följden är att väg- och bannätet försämras ännu mer under de närmaste åren. De tidigare regeringarnas spargrispolitik leder till att transportnätet på grund av det eftersatta underhållet fortsätter att försvagas i hisnande fart. De 100 miljoner som nu behövs bör läggas på bordet omgående. Om mer pengar inte går att uppbåda kan finansieringen fixas till exempel ge-

nom att töja på tidsplanerna för stora investeringar.

På det hela taget får man den uppfattningen av redogörelsen att regeringen inte inser vilken roll transportförbindelserna spelar för vår industri eller att familjer nästan överallt i landet blir tvungna att ha bil, eller rentav två bilar. Ett heltäckande vägnät är grunden för välfärd i hela landet. Med regeringens trafikpolitik kan hela landet inte hållas bebott och möjligheterna att utveckla landsbygden slumpas bort. Vi Sannfinländare godkänner inte en sådan politik.

För att trafikpolitiken ska kunna främja konkurrenskraften och välfärden på ett ansvarsfullt sätt är det viktigt att besluten fattas på bred basis och lång sikt utifrån de rätta objekten och behoven, helt utan hänsyn till var ministrarna råkar ha sina hemorter. En sådan långsiktig trafikpolitik är möjlig om den tas upp till behandling varje regeringsperiod och genomförs över ett tidsspänn på 8—12 år. Det bäddar för tillräcklig långsiktighet i trafikpolitiken och inverkar i bästa fall på transportledernas skick och säkerhet och den ekonomiska tillväxten. Samtliga partier i riksdagen bör alltid vara med om beredningen.

Underhåll av vägnätet

Vårt transportnät har redan länge fått förfalla. Regeringens förslag till statsfinansiella ramar räcker inte till för att bibehålla transportnätet ens i det skick det är nu. Sparpengar har använts för att ge konstgjord andning åt vårt vägnät och kvaliteten har fått stryka på foten bl.a. då det gäller beläggningstjockleken. Det är klart att snålbeläggningar som för att spara pengar inte är mer än 3—4 cm tjocka där de normalt är minst 6—8 cm över en längre period kräver totalekonomiskt dyra reparationer. I vårt vägnät är det vanligt att ett lager lösgörs från underliggande lager. Det beror på att lagren är tunna och att vattnet kommer åt att sippra in mellan lagren.

Vi har tjäle och det kan vi inte göra något åt. Fukt som tränger in i vägarnas grundkonstruk-

tion orsakar tjälsprickningar och kan i värsta fall skada hela vägkonstruktionen. Då måste inte bara ytan utan också stödkonstruktionerna repareras. Det ställer sig betydligt dyrare att reparera hela vägkonstruktionen än att åtgärda tjälskadorna så fort de uppkommer.

Vi Sannfinländare menar att transportnäten är en del av vår nationalegendom och att vi genom att rusta upp dem värnar inte bara vår egendom utan också sysselsättningen. De njugga anslagen för bastrafikledshållning räcker inte till för sådan upprustning trots att den skulle gjuta liv i vår ekonomi och leda till tillväxt. I ett samhälls-ekonomiskt perspektiv är det rationellt att först åtgärda det befintliga vägnätets skick och först därefter se hur mycket vi kan satsa på nya transportprojekt.

Vägnätets skick är också en fråga om trafiksäkerhet för gammal och ung, vare sig de tar sig fram på bilvägar eller gång-, cykel- eller mopedvägar. Som vi ser det är en automatisk justering av fartbegränsningar efter väder och vägförhållanden ett effektivt sätt att göra vägtrafiken säkrare för alla som rör sig i den.

Följaktligen rekommenderar vi att staten börjar lägga om fartbegränsningssystemet till ett automatiskt displaysystem för hur fartbegränsningarna förändras efter väder och vägförhållanden.

EU och TEN-T

I transportnätet TEN-T ingår de viktigaste förbindelserna inom järnvägstransport, insjötransport, vägtransport, sjötransport och flygtransport i EU. Förverkligandet av TEN-T kräver långsiktig nationell planering och finansiering av de enskilda åtgärderna. Nätet utvecklas i praktiken med nationella pengar utan medfinansiering från EU och därför kan detta inte accepteras.

I framtiden kommer EU genom sina tydliga ambitioner på en federation och genom TEN-T-nätet i allt större utsträckning att bestämma hur vi använder våra transportanslag. Det är fullt möjligt att en allt större del av våra kommunikationsanslag går till objekt som bestäms vid kartborden i Bryssel. Utan lokalkännedom och kän-

nedom om förhållandena finns det risk för att kostnaderna för vägprojekt stiger utan att vi har någon möjlighet att påverka saken. Finland borde aldrig ha gått med på ett sådant system.

Järnvägar

Enligt vår mening är det angeläget att utveckla bantrafiken. Det oaktat anser vi att investeringarna under ramperioden tar alltför starkt fasta på bantrafiken med hänsyn till bantrafikens andel av den totala trafiken.

Järnvägstrafiken blir ineffektiv om de transporterade varorna om och om igen måste lastas av och över till gummihjulstransport. Därför bör trafikpolitiken särskilt vinnlägga sig om en effektiv tågtrafik, för passagerar- och varutransport, och utnyttja den på ett sätt som faller sig naturligt. Järnvägstransporterna är effektivast med maximala vagnslaster. Där kan broarnas viktbegränsningar lätt bli ett hinder. Broarnas skick är över lag ett stort bekymmer.

Broar

I de tusen sjöarnas och älvarnas land spelar broarna sin egen viktiga roll för det befintliga väg- och järnvägsnätets funktion. Många broar runt om i landet är i uselt skick för att underhållet har försummats. Om vi inte åtgärdar det eftersatta underhållet som ackumulerats år för år kommer en ännu mycket saftigare reparationsnota att landa på statens bord.

Fukt som sipprar in i broarnas grundkonstruktioner försvagar broarna och får till och med stödkonstruktioner av järn att rosta på ett sätt som skadar hela brokonstruktionen. I värsta fall måste hela bron byggas om. Reparationskostnaderna blir då betydligt högre och själva reparationerna svårare än om mindre underhållsarbeten utfördes regelbundet.

Vattentransport

Finlands export och import är i högsta grad beroende av fungerande sjötransporter och därför ska staten trygga både export och import och se till att de huvudsakligen hålls i finländska rederiernas händer under alla förhållanden. En av de stora frågorna för sjötransporternas lönsamhet i

en nära framtid är EU:s svaveldirektiv och övriga krav och begränsningar som ställs huvudsakligen av EU och IMO. Också kostnaderna för farleds- och lotsningsavgifter och hamnavgifter måste beaktas.

För vår konkurrenskraft är inte heller det helt betydelselöst hur den förbättrade ryska hamninfrastrukturen påverkar oss när det gäller Rysslands egen import. Regeringen och aktörerna i branschen har all anledning att noga ge akt på hur läget utvecklas och reagera vid behov. Vidare bör det noteras att transporterna och konkurrensen i Norra Ishavet har ökat, inte bara exporten till Asien utan också den fortsatta beredningen och transiteringen av råvaror från området. För vår ekonomi skulle det vara bättre att få ha hand om beredningen av råvaror snarare än att bara tjäna som transitland.

Det är viktigt att bry sig om naturskyddet. Men det ska ske på ett förnuftigt sätt. Den totala föroreningen av jordklotet ökar om det försvåras för våra fartyg eller fabriker som redan nu drivs med renaste möjliga energi och teknik med allt strängare begränsningar till den grad att de flaggar ut eller flyttar till s.k. lågkostnadsländer där samma produkter tillverkas med mer förorenande teknik och i de mest förorenande fabriker. Också de mänskliga rättigheterna, arbetsvillkoren och lönerna står på en sämre grund än i Finland.

På Östersjön och i Finska viken trafikerar numera allt fler stora oljetanker. Det är bara en tidsfråga när det inträffar en oljeolycka på Östersjön och framför allt i Finska viken. Därför måste våra nya isbrytare absolut vara kombiisbrytare. På det sättet förbättrar vi utan större extra insatser vår oljebekämpningsförmåga inte minst i vinterförhållanden.

Inom insjötransport finns det fortfarande en hel del att bättra på, både inom varutransport och inom turism. Villkoren för insjötransport behöver tryggas.

Flygtrafik

Vi Sannfinländare tycker att landskapsflygplatserna bör bevaras, också om de går med förlust. En flygplats är alltid mycket viktig för den regi-

on där den finns och enbart flygplatsens existens ingjuter framtidstro i människor. Inte minst för näringslivet är den samlade nyttan av att flygplatsen finns till större än utgifterna för flygtransport.

Men om man redan har nått det läget att flygplatsen inte fungerar eller att underhållet ställer sig övermäktigt dyrt och därmed omintetgör all annan nytta, bör man för att trygga transporterna tänka på andra former av snabb kollektivtrafik, som tåg eller bussar.

Finland ligger gynnsamt till för flygtransport mellan Europa och Asien. Inkomsterna från trafiken på Asien upprätthåller i sin tur hela vår flygtransportinfrastruktur. Därför måste det ses till att trafiken på Asien är konkurrenskraftig och att Finland framstår som en viktig gateway för förbindelserna mellan Europa och Asien.

Utländsk arbetskraft och materiel

Numera hör utländsk arbetskraft och materiel till vardagen inte minst inom tunga transporter. Konsekvensen är tyvärr den att det försämrar villkoren för inhemska transportföretagare och den vägen också för försörjningsberedskapen. Följaktligen anser vi att ett alternativ för att få konkurrensen i balans är att undersöka för- och nackdelarna med så kallade vinjettavgifter. Konkurrenslagstiftningen kräver att avgiften ska gälla såväl inhemska som utländska aktörer. Den inhemska transportsektorn gottgörs för vinjettavgiften med en mer eller mindre permanent nedsättning eller återbäring på någon transportrelaterad skatt eller annan avgift.

För trafiksäkerheten och bekämpningen av svart ekonomi är det viktigt att se till att det finns adekvata gränskontroll- och polisresurser. Om resurserna inte räcker till är det svårt att ha en fullödlig övervakning. Om det blir aktuellt med visumfrihet för ryssar, kommer gränsövergången att kräva enormt mycket större resurser.

Transportavgifter och beskattning

Drivmedelsskatten är en plattskatt som diskriminerar gumman på landet jämfört med den rika Westendknösen.

Inom kollektivtrafiken slås dieselprishöjningarna direkt ut över biljettpriserna. Drivmedelskostnaderna utgör en betydligt större del av transportkostnaderna än drivkraftsskatten. Regeringen har planer på att sänka drivkraftsskatten för transportföretag för att kompensera den höjda drivmedelsskatten. Kostnadsstrukturen gör att det inte räcker till, anser vi. Skattehöjningen slår hårdast mot bussar, eftersom de inte ens i dagsläget betalar drivkraftsskatt. Vi föreslår att det skapas ett system med skattekontoåterbäring och att företagen fullt ut utnyttjar den kostnadsstegring som drivmedelsskatten ger upphov till i sina investeringar. Företagens investeringar till exempel i nyare och miljövänligare motorteknik (Euro 6) bör beaktas i deras beskattning.

Vi Sannfinländare menar att de sänkta kilometerersättningarna inte får bli ett alltför stort hinder för sysselsättning eller de människor som nödvändigt måste ha bil i sitt arbete. Regeringens planer på att sänka kilometerersättningarna drabbar bilister mycket hårt. I det här sammanhanget är det minst lika nödvändigt, om sänkningarna verkligen går igenom, att kollektivtrafiken vidareutvecklas på de orter som har de bästa förutsättningarna för kollektivtrafik (huvudstadsregionen framför allt). Om kollektivtrafiken fungerar kan kilometerersättningarna minska av sig själva.

Miljöhänsyn och energieffektivitet

Vi anser som sagt i princip att det är viktigt med naturskydd och att det ska ordnas på ett rationellt sätt och med hänsyn till den totala föroreningen av jordklotet. Den totala föroreningen av jordklotet ökar om det försvåras för våra fabriker som redan nu drivs med renaste möjliga energi och teknik med allt strängare begränsningar till den grad att de flyttar till s.k. lågkostnadsländer där samma produkter tillverkas med mer förorenande teknik och i de mest förorenande fabriker.

Man måste fråga sig vem som vinner på att industrin flyttas till mer förorenande länder. Som vi ser det har vi misslyckats om alternativet till

inhemsk produktion är att den flyttas till mer förorenande länder.

Datakommunikationer

Datakommunikationer utgör ett precis lika väsentligt led i dagens trafikpolitik som vägnätet. Det handlar i praktiken om elektroniska tjänster och verktyg och då måste staten vara ännu noggrannare med att de mest sårbara datakommunikationerna och all annan infrastruktur i vårt samhälle inte tar skada under några som helst förhållanden. Vi Sannfinländare menar att det skulle visa prov på stor vishet att man lät bli att överlåta allt på datorer, för tekniken är alltid sårbar på sitt sätt och har alltid sina egna säkerhetsproblem.

Alla finländare som så vill bör ha tillgång till internet, för det ingår redan i samhällets grundstrukturer. Frågan är alldeles speciellt viktig för glesbygden. Således är det absolut nödvändigt att regeringen lägger om stödet för anläggande av bredband så att det betalas för bredband ända fram till vars och ens dörr. Om kostnaderna för att anlägga en bredbandsförbindelse från närmaste datakommunikationscentral hem till var och en stiger till ett par tusen euro, är de på tok för höga för många enskilda hushåll och nyetablerade företag i glesbygden.

Det är statens skyldighet att begränsa kostnaderna för medborgarna nu när tjänster i allt större utsträckning görs tillgängliga bara på nätet. Vi vet ju dessutom inte vilket garage vår nästa nationella framgångsprodukt kommer att uppstå i. Det måste gå att bo och driva företag också på landsbygden. Det är i statens hand om det ska lyckas.

Ändringsförslag

Vi föreslår följande ändringar i betänkandets motivering:

Till slutet av stycke 6 under rubriken "Allmänt" fogas följande mening:

"Den totala föroreningen av jordklotet måste också vägas in i besluten om klimatskydd. Det är bättre att försöka hålla kvar tillverkning och transport av produkter i Finland än att flytta tillverkningen till länder där en enda fabrik kan pro-

ducera mer växthusgasutsläpp än finländska fabriker i samma bransch totalt."

Meningen "Från och med 2016 är det enligt redogörelsen möjligt att överföra 100 miljoner euro per år till bastrafikledshållning" under rubriken "Finansiering av bastrafikledshållningen" ändras enligt följande:

"Från och med 2016 är det enligt regeringen Katainens redogörelse möjligt att överföra 100 miljoner euro per år till bastrafikledshållning".

Till slutet av stycke 3 under samma rubrik fogas följande mening:

"Utskottet föreslår således att det som sägs om att det sekundära vägnätet får vika stryks och poängterar hur viktigt det är att reparationer görs efter behovet utan att sparobjekt särskilt behöver nämnas".

Följande mening i stycke 2 under rubriken "Investeringsprogram": "Beloppen påverkas dock av regeringens principbeslut som innebär att det överförs 100 miljoner euro per år till bastrafikledshållningen från och med 2016" ändras och lyder:

"Beloppen påverkas dock av regeringens principbeslut som innebär att det överförs 100 miljoner euro per år till bastrafikledshållningen från och med 2016, vilket med hänsyn till reparationsbehovet är dock för sent. Underhållsbehovet i det sekundära vägnätet är omedelbart och angeläget. Därför måste anslagen höjas genast i början av 2013".

Meningen i det femte stycket under samma rubrik "Utskottet understöder denna principiella tyngdpunktsförskjutning i syfte att förbättra spårtrafiken." stryks och ersätts med följande meningar:

"Enligt vår mening är det angeläget att utveckla bantrafiken. Det oaktat anser vi att investeringarna under ramperioden tar alltför starkt fasta på bantrafiken med hänsyn till bantrafikens andel av den totala trafiken."

Meningen "Utskottet framhåller att det finns skäl att utreda möjligheterna till detta" i stycke 1 under rubriken "En konkurrenskraftig vägtrafik och transportnäringens behov" ändras på följande sätt:

"Utskottet framhåller att det finns skäl att utreda möjligheterna till detta och genomföra det så fort som möjligt."

Sista meningen i stycke 4 under rubriken "Kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik", "Utskottet anser att frågan är mycket viktig och framhåller att möjligheterna att införa ett återbäringsystem bör undersökas." ändras på följande sätt:

"Utskottet anser att frågan är mycket viktig och framhåller att möjligheterna att införa ett återbäringsystem bör undersökas och systemet införas så fort som möjligt."

Meningen "Utsläppen kommer att minska redan på relativt kort sikt när fordonstekniken utvecklas och arbetet med att utveckla alternativa drivmedel leder till ökad användning." i stycke 1 under rubriken "Miljö" ändras enligt följande:

"Utsläppen kommer att minska redan på relativt kort sikt när fordonstekniken, t.ex. för eldrivna bilar, utvecklas och arbetet med att utveckla alternativa drivmedel leder till ökad användning."

Följande mening tas in som sista stycke under rubriken "Andra miljöaspekter":

"Det faktum att alla finländare inte har råd att köpa ny bil bör beaktas när man bestämmer skatter och andra avgifter som grundar sig på trafikutsläpp."

Till slutet av stycke 6 under rubriken "Förarnas hälsa och körning under åverkan av berusningsmedel" fogas följande mening:

"Dessutom finns det anledning att överväga strängare straff."

Sista meningen i första stycket under rubriken "Trafikövervakning", "Automatisk övervakning kan komplettera övervakningen på vissa punkter men inte ersätta den övervakning som polisen själv utför" ändras så att den lyder:

"Automatkameror kan ändå inte ersätta polisen. Övervakningskameror bör inte placeras så att till exempel säkerheten i korsningar försämrars när förarna koncentrerar intresset på kamera-stolparna; de bör inte heller placeras ut på naturliga omkörningsställen."

Till slutet av stycke 3 under rubriken "Trafikuppllysning och trafikregler" fogas följande nya mening:

"Riksdagen krävde när den behandlade regeringens proposition med förslag till körkortslag och vissa lagar som har samband med den (RP 212/2010 rd) att regeringen genomför ett poängbaserat system för körkortspåföljder. I det här sammanhanget bör inkomstbortfall på grund av att man bli av med sitt körkort beaktas."

Uttrycket "på lång sikt" i början av tredje meningen i ställningstagande 1 stryks och lyder därefter:

1. "Under ramperioden måste det avsättas mer finansiella resurser för bastrafikledshållning om läget i statsfinanserna tillåter det. Fokus bör särskilt ligga på projekt för trafikflyt och trafiksäkerhet. Extra finansiering måste sättas in för bastrafikledshållning, så att trafiknätet kan hållas i tillräckligt bra skick och förbättras där det behövs och så att eftersattheten i fråga om reparationer av de allt äldre trafiklederna de facto kan minskas.

I ställningstagande 3 stryks uttrycket "möjligheten att införa". Det ersätts med "och införs". Vidare kompletteras ställningstagandet med en ny mening på slutet så att den lyder som följer:

3. "Konkurrenskraften i vårt näringsliv måste förbättras i relation till konkurrerande länder genom att logistikkostnaderna sänks. Framför allt bör ett system för återbäring av förhöjd dieselskatt till yrkesmässig trafik utredas och införas. Dessutom ska de negativa ekonomiska konsekvenserna av svaveldirektivet minskas."

Ställningstagande 5 ändras och lyder som följer:

5. "Trafik- och transportsektorn måste nå de mål som ställts för Finland i fråga om reduktion av utsläppen från trafiken bl.a. genom att användning och utveckling av ny fordonsteknik och hållbara drivmedel främjas. Dessutom bör användningen av hybrid- och elbilar främjas t.ex. genom bättre infrastruktur för laddning och satsningar på inhemska innovationer och produktutveckling."

Till betänkandet fogas ett nytt 7 ställningstagande som lyder:

"Man bör på allvar överväga att lägga om beredningen och behandlingen av den trafikpolitiska redogörelsen för att den bättre ska tillgodose Finlands behov. I ett samhällsperspektiv skulle det vara effektivare och bättre om den bereddes och genomfördes på längre sikt och bredare basis så att alla partier i riksdagen är representerade."

Förslag

Vi föreslår följaktligen

att riksdagen godkänner reservationens förslag till ändringar i motiven till utskottets betänkande,

att ställningstagandena godkänns enligt utskottets betänkande men 1,3 och 5 med följande ändringar,

1. Under ramperioden måste det avsättas mer finansiella resurser för bastrafikledshållning om läget i statsfinanserna tillåter det. Fokus bör särskilt ligga på projekt för trafikflyt och trafiksäkerhet. Extra finansiering måste sättas in för bastrafikledshållning, så att trafiknätet kan hållas i tillräckligt bra skick och förbättras där det behövs och så att eftersattheten i fråga om reparationer av de allt äldre trafiklederna de facto kan minskas.

3. Konkurrenskraften i vårt näringsliv måste förbättras i relation till konkurrerande länder genom att logistikkostnaderna sänks. Framför allt bör ett system för återbäring av förhöjd dieselskatt till yrkesmässig trafik utredas och införas. Dessutom ska de negativa ekonomiska konsekvenserna av svaveldirektivet minskas.

5. Trafik- och transportsektorn måste nå de mål som ställts för Finland i fråga om reduktion av utsläppen från trafiken bl.a. genom att användning och utveckling av ny fordonsteknik och håll-

bara drivmedel främjas. Dessutom bör användningen av hybrid- och elbilar främjas t.ex. genom bättre infrastruktur för laddning och satsningar på inhemska innovationer och produktutveckling, och

att ställningstagandet kompletteras med följande punkt 7:

7. Man bör på allvar överväga att lägga om beredningen och behandlingen av den trafikpolitiska redogörelsen för att den bättre ska tillgodose Finlands behov. I ett samhällsperspektiv skulle det vara effektivare och bättre om den bereddes och genomfördes på längre sikt och bredare basis så att alla partier i riksdagen är representerade.

Helsingfors den 7 juni 2012

Osmo Kokko /saf
Ari Jalonen /saf
Reijo Tossavainen /saf