

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 9/2008 rd

Statsrådets redogörelse: Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 1 april 2008 statsrådets redogörelse: Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020 (SRR 3/2008 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Utlåtanden

I enlighet med riksdagens beslut har finansutskottet lämnat utlåtande speciellt om utvecklings- och finansieringsprogrammet för transportnätet fram till 2020 (FiUU 5/2008 rd). Utlåtandet återges efter betänkandet. Dessutom har jord- och skogsbruksutskottet, kulturutskottet, ekonomiutskottet, framtidsutskottet, arbetslivs- och jämställdhetsutskottet och miljöutskottet haft tillfälle att lämna utlåtande till kommunikationsutskottet. Utlåtandena är följande:

- jord- och skogsbruksutskottet (JsUU 11/2008 rd)
- kulturutskottet (KuUU 7/2008 rd)
- ekonomiutskottet (EkUU 16/2008 rd)
- framtidsutskottet (FrUU 1/2008 rd)
- arbetslivs- och jämställdhetsutskottet (AjUU 10/2008 rd)
- miljöutskottet (MiUU 12/2008 rd).

Utlåtandena återges efter betänkandet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- bostadsminister Jan Vapaavuori och överingenjör Petteri Katajisto, miljöministeriet
- regeringens klimatpolitiska rådgivare, riksdagsledamot Oras Tynkkynen
- generaldirektör Tuomas Pöysti och ledande revisionschef Ari Hoikkala, Statens revisionsverk SRV
- överdirektör Juhani Tervala, kommunikationsministeriet
- statssekreterare Raimo Sailas och budgetråd Esko Tainio, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman, generalsekreterare Jorma Leppänen, Skärgårdsdelegationen
- överombudsman Esko Aho, Jubileumsfonden för Finlands självständighet (Sitra)
- direktör Keijo Kostiainen och biträdande direktör Timo Vähämaa, Sjöfartsverket
- överdirektör Ossi Niemimuukko, Banförvaltningscentralen
- enhetschef Johan Skjäl, Luftfartsförvaltningen
- direktör Aulis Nironen och ekonomidirektör Timo Hiltunen, Vägförvaltningen
- generaldirektör Samuli Haapasalo, Finavia Luftfartsverket
- verkställande direktör Matti Pajula, Lotsverket
- direktör Veijo Hiukka, Rederiverket
- personaldirektör Timo Aaltonen, direktör för drift- och underhållstjänster Kalevi Katko och direktör för färjetjänster Erkki Wallenius, Vägaffärsverket Destia

- forskarprofessor Kiti Müller, Arbetshälsoinstitutet
 - vägdirektör Petri Keränen, Savolax-Karelens vägdistrikt
 - chefsforskare Matti Roine, VTT
 - biträdande stadsdirektör Hannu Penttilä, Helsingfors stad
 - planeringsdirektör Pekka Normo, Sibbo kommun
 - trafikdirektör Niilo Järviluoma, Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (SAD)
 - vice verkställande direktör Henrik Arle, Finnair Abp
 - verkställande direktör Timo Kohtamäki, Lemminkäinen Infra Oy
 - verkställande direktör Silvo Viitanen, Marecap Trans Oy
 - logistikdirektör Antti Vehviläinen, Stora Enso Abp
 - generaldirektör Henri Kuitunen, VR-Group
 - vice verkställande direktör Mikko Vähälä, Vähälä yhtiöt
 - verkställande direktör Ilpo Jalasjoki, YIT Rakennus Oy
 - ordförande Timo Rätty, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
 - verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet
 - chefsexpert Raimo Mansukoski, Finlands Näringsliv
 - branschchef Kari Happonen, Koneyrittäjien liitto
 - kommunikationschef Saara Remes, Bussförbundet
 - verkställande direktör Kyösti Orre, Logistiikkayritysten Liitto
 - ordförande Mauri Lundén, Rautatieläisten liitto
 - verkställande direktör Petri Laitinen och medlem, verkställande direktör Markus Höglund, Finlands Speditörförbund rf
 - ombudsman Leif Wikström, Finlands Maskinbefälsförbund rf
 - verkställande direktör Iiro Lehtonen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
 - direktör för enheten samhälle, teknik och miljö Leena Karessuo, Finlands Kommunförbund
 - verkställande direktör Matti Aura, Finlands Hamnförbund
 - generalsekreterare Timo Tanner, Veturimiesten liitto
 - landskapsdirektör Timo Puttonen, Södra Karelens förbund
 - tekniskt ombud Mikael Rehula, Bilimportörerna r.f.
 - verkställande direktör Paavo Syrjö, Infra ry
 - ombudsman Pasi Korhonen och ordförande Antero Naskila, Pyöräilykuntien verkosto ry
 - verkställande direktör Mikko Melasniemi, Finlands Logistikköförening rf
 - ombudsman Antero Pulkkanen, Vattenvägföreningen i Finland rf
 - äldre planerare Mika Ristimäki, Finlands miljöcentral
 - ombudsman Antti Rainio, Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland
 - ordförande för styrgruppen, affärsverksamhetsdirektör Heikki Soininen, projektet Karjalan kehityskäytävä
 - verkställande direktör Timo Rautajoki, Lapplands handelskammare
 - verkställande direktör Matti Järvinen, Trafikskyddet
 - verkställande direktör Lauri Säynäjoki, Finlands Taxiförbund.
- Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
- Riksdagens kanalgrupp
 - Järnvägsverket
 - Ålands Redarförening
 - Helsingin polkupyöräilijät ry
 - Fraktfartygsföreningen
 - Finlands Rederiförening.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

*Motivering***Allmänt**

Ett centralt mål för den trafikpolitiska redogörelsen är att trafikpolitiken ska läggas upp på längre sikt. Andra mål är att säkerställa ett fungerande trafik- och logistiksystem, förbättra trafiksäkerheten och främja kollektivtrafiken. Redogörelsen tar upp klimatpolitiska aspekter på trafiken, olika sätt att öka kollektivtrafikens attraktivitet, bättre villkor för gång-, cykel- och mopedtrafik och en fungerande transportpolitik. Strategierna konkretiseras till stor del i programmet för underhåll och utveckling av trafiknätet.

Utskottet efterlyser en samlad vision av den framtida trafikpolitiken. Den måste på ett realistiskt sätt förankras i den övriga samhällsplaneringen. Samhällsutvecklingen och t.ex. de allt mer ambitiösa internationella miljömålen kommer att ställa ökade krav på trafikpolitiken. I ett glest bebott land som Finland, där person- och varutransporter i ett europeiskt perspektiv sker över mycket långa sträckor kommer rörelsebehovet och en fungerande trafik alltid att spela en stor roll. Geografiskt sett ligger vi långt från det europeiska kärnområdet, men vårt läge ger oss också vissa fördelar genom den starkt ökade ryska utrikeshandeln. Finlands gatewayposition i relation till Ryssland har blivit verklighet och vi måste klara av de växande utmaningarna. Vår gatewayposition backas dessutom upp av de kraftfullt ökade interkontinentala flygen inom både person- och varutrafiken.

Vad gäller virkestransporter lyfter redogörelsen och rambudgeten på ett förtjänstfullt sätt fram särbehov och lösningar. På samma sätt måste staten i framtiden kunna reagera snabbt, om det behövs, på de enorma logistiska utmaningar som planerade och delvis redan anlagda eller fungerande gruvprojekt i norra Finland ger upphov till. Andra utmaningar i samma storleksklass för trafiklederna är utvinningen av naturresurser i Barents och effekterna för Finland samt den ökade användningen av ved till biobränsle.

Utskottet understryker att projekten i kombination med andra liknande är en utmaning för underhållet och utvecklingen av vägnätet, men innebär samtidigt väldiga möjligheter för näringslivet och hela samhället. Därför är det viktigt med en stark samsyn om trafikpolitiken för att vi i framtiden ska kunna fatta sådana praktiska beslut som bäddar för framgång för samhället också i ett trafikperspektiv.

Bland de negativa trafikeffekterna nämner redogörelsen särskilt trafikutsläppen. Utskottet anser att det behövs en realistisk attityd till trafikens roll i klimatskyddet. Trafiken står för omkring 20 procent av de skadliga växthusgasutsläppen i Finland. Förhandlingar pågår om utsläppsminskningarna för de sektorer som inte omfattas av utsläppshandel, de icke-handlande sektorerna. Målen måste nås inom trafiken. Det går att tygla trafikvolymerna, men vår splittrade samhällsstruktur, våra låga trafikvolymerna och följaktligen olönsamma kollektivtrafik och det faktum att industri och näringsliv i övrigt är spridda över hela landet leder oundvikligen till att dagligvaror och människor behöver transporteras. Inte minst i glesbygden saknas oftast alternativ till privatbilism. Med en bättre integrerad samhällsstruktur och därmed också en fungerande kollektivtrafik kan man påverka människors rörelsebehov i avgörande grad, men verkningarna framträder först på sikt.

Redogörelseförfarandet. Utskottet ser positivt på att det blir bestående praxis att regeringen kommer med en trafikpolitisk redogörelse i början av valperioden. Om statens utgiftsramar och redogörelser behandlas parallellt, ger det vissa garantier för att den finansiella basen är hållbar och för att staten är engagerad i projekten. Beslut om trafikinvesteringar och finansiering av dem måste fattas på längre sikt och i större sammanhang än en valperiod. De strategiska målen för det nationella trafiknätet bör anges utförligare i framtida redogörelser och investeringsprogrammet utnyttjas för att nå målen. Man kan med fördel dra upp större strategier, som för att

bygga hela förbindelseleder och för att utveckla kollektivtrafiktjänster för hela regioner eller hela landet.

Det skulle ha suttit bra med en analys av sambanden mellan fysisk infrastruktur och utvecklingen av kommunikationerna i redogörelsen. Datakommunikation är ett viktigt arbetsredskap t.ex. för företag på landsbygden, landsbygdsnätverk och de som bor på landsbygden. Samhällets utveckling mot ett genuint informationssamhälle kan på många sätt påverka människors och företags etableringsbeslut, arbetsmetoder och rörelsebehov. IT-tekniska smarta trafiksystem kan bidra till en rationellare mobilitet. I fortsättningen bör den trafikpolitiska redogörelsen ta upp de möjligheter som IT-samhällsutvecklingen ger.

Likställdheten mellan medborgarna måste beaktas i nästa trafikpolitiska redogörelse. Alla måste garanteras en flexibel och säker mobilitet. Därför måste jämställdheten mellan kvinnor och män, olika åldersgruppers behov i trafiken och tillgänglighet för människor med funktionshinder vägas in i redogörelsen.

Utskottet hänvisar här till utlåtandena från finansutskottet, jord- och skogsbruksutskottet, kulturutskottet, ekonomiutskottet, framtidsutskottet, arbetslivs- och jämställdhetsutskottet och miljöutskottet.

Trafiknät och logistik

Begreppet logistik används allmänt när man talar om transport och lagring av varor. I ett bredare perspektiv täcker logistik in en effektiv hantering av material-, penning- och informationsflöden. Logistikforskning omfattar områden som distribution, verksamhetsstyrning, transporter, köp, hantering av leveranskedjan och organisationers funktion. För industri- och handelsföretag betyder logistik en fullt ut integrerad metod att hantera företagets processer.

En långsiktig trafikpolitik och ett fungerande trafiksystem stöder näringslivets verksamhetsbetingelser och konkurrenskraft och den vägen också den ekonomiska tillväxten. Den tunga fabriksindustrins bnp-andel är i Finland större än i

de flesta OECD-länder. Industrins struktur och de långa avstånden gör att antalet tonkilometer växer sig stort i relation till bnp i jämförelse med våra viktigaste konkurrentländer.

Kommunikationsutskottet vill se till att näringslivets logistikkostnader är konkurrenskraftiga jämfört med våra viktigaste konkurrenter. Hanteringen av logistikkostnader och den logistiska kompetensen spelar en allt större roll som konkurrensfaktor och därför nämner regeringen i sitt program en logistikstrategi som en naturlig och viktig fortsättning på den trafikpolitiska redogörelsen. Vi måste också förstå att utnyttja tillgänglig spjutspetskunskap, ny teknik, innovationer och FoU. En fungerande och öppen transportmarknad är ett villkor för ett bättre och konkurrenskraftigt transportsystem.

Näringslivets utveckling för hela tiden med sig nya logistiska krav, som virkestransporterna eller de planerade gruvprojekten i norra Finland som nämns i redogörelsen och som ställer både transportkapaciteten och hållfastheten i våra viktigaste varutransportleder på prov. Sakkunniga inom näringslivet efterlyser tydligare, mer detaljerade och ambitiösa mål för landets stamnät. Enligt dem bör synpunkterna i redogörelsen på trafikkapaciteten, trafiksäkerheten, klimatförändringarna och näringslivet beaktas. Utskottet konstaterar att redogörelsen är starkt inriktad på utveckling av de viktigaste trafiklederna, som utgör stamnätet i Finland. De ökade bränslekostnaderna driver fortsatt upp logistikkostnaderna och gör logistisk punktlighet och säkerhet ännu viktigare för varuleveranserna. Näringslivet måste i alla lägen kunna lita på att vägnätet fungerar och att tidtabellerna håller i planeringen av sina egna investeringar.

Kommunikationsutskottet omfattar ekonomiutskottets utlåtande på den punkten att fungerande och effektiva trafikförbindelser har stor inverkan både på företagets intresse för att etablera sig i olika delar av landet och på deras konkurrenskraftiga och lönsamma drift. Merparten av inrikes varutransporterna går till industrianläggningar och handelsföretag runtom i landet. Därmed spelar fungerande och effektiva trafiksys-

tem en väsentlig roll för områdenas konkurrenskraft och fördelningen av välståndet.

Med EU:s utvidgning har trafikföretagare i de nya medlemsländerna kommit att konkurrera på Finlands interna transportmarknad. Våra inhemska transportföretags konkurrenskraft måste uppmärksammas bättre, för i annat fall hotar utflyttning till lågkostnadsländer. Kommunikationsutskottet kräver att regeringen förbättrar transportföretagens konkurrenskraft genom att sänka näringslivets logistikkostnader i hela landet. Detta gäller inte bara varutransporter utan också pendlings trafik och turisttrafik inom landet och utomlands.

De ringlande långtradarköerna i sydöstra Finland är med åtföljande trafiksäkerhetsproblem och andra olägenheter helt oskäligen både för transportnäringen och inte minst för dem som bor i området. Problemet har fortgått redan länge och kommer enligt trafikprognoserna att förvärras betydligt. Det bör skyndsamt avhjälpas genom att man bygger väntfiler, väntområden och långtradarparkeringar i närheten av gränsövergångarna.

Kommunikationsutskottet kräver att trafikförbindelserna från Finland till Ryssland utvecklas med hänsyn till behovet av transitotransporter och våra egna exportbehov. Regeringen bör på alla tänkbara sätt främja smidiga transporter över gränsen till Ryssland. Utskottet påskyndar åtgärder från regeringens sida för att man i samråd med EU och de ryska myndigheterna ska få till stånd fungerande och för båda parterna jämlika gränsövergångsprocedurer vid vår östra gräns.

Utskottet uppmärksammar här projektet för att utveckla bansträckan Seinäjoki—Uleåborg och behovet av att förbättra Ring III i huvudstadsregionen inom det direkta influensområdet för hamnen i Nordsjö på grund av projektens stora logistiska betydelse. Utifrån de sakkunnigutlåtanden som näringslivet lämnat till utskottet anses båda projekten vara utomordentligt betydelsefulla för en fungerande logistik. Om de här lederna stockar sig på grund av dåligt skick och dålig kapacitet eller långsamma reparationsarbeten som tar flera år i anspråk, inverkar det i av-

görande grad på näringslivets livsviktiga transporter, människors dagliga mobilitet och miljön i form av klart större utsläpp. Utskottet uppmanar regeringen att påskynda projekten och att skyndsamt först bygga ut bansträckan Seinäjoki—Uleåborg till en dubbelspårig bana innan det är dags för omfattande reparationer som stör trafiken.

Havs- och insjötrafik

Finlands utrikeshandel är beroende av att sjötransporterna fungerar året runt. Av exporten går 90 procent och av importen 70 procent sjövägen. Sjötransporterna har fortsatt ökat. År 2007 uppgick sjötransporterna mellan Finland och utlandet till rekordstora 102,6 miljoner ton. Trots att de totala sjötransportvolymerna har ökat har frakter med fartyg registrerade i Finland fortsatt minskat. År 2007 utgjorde de 29 procent (37,9 procent av importen och 17,5 procent av exporten). Utvecklingen är oroväckande med tanke på vår försörjningsberedskap. Kommunikationsutskottet understryker i sitt utlåtande om regeringens proposition med förslag till beredskapslag (KoUU 9/2008 rd) betydelsen av att det finns tillräcklig fartygs- och flygkapacitet och annan kapacitet för att säkerställa försörjningsberedskapen. Vi klarar inte av försörjningskapaciteten enbart med transportmateriel under finsk flagg vid undantagsförhållanden. Kapaciteten påverkas också av hur många utflaggade fartyg eller utländska fartyg som står till buds för finska rederier utifrån långvariga fraktavtal vi har tillgång till.

Finlands havskluster, som består av havsindustri, sjöfart och hamnnära verksamheter, omfattar ca 2 900 företag, kommunala hamnar medräknade. Den sammanräknade omsättningen i direkt samband med havsklustret uppgick 2006 till ca 13,2 miljarder euro. De havsklusternära verksamheterna sysselsatte inemot 43 000 personer. Kommunikationsutskottet anser i likhet med ekonomiutskottet att regeringen bör genomföra sin strategi för att trygga den finländska sjöfarten.

Redogörelsen är rätt knapphändig när det gäller utveckling av insjötrafiken. Jord- och skogs-

bruksutskottet lyfter i sitt utlåtande fram insjötrafiken som en energieffektiv, ekonomisk och miljövänlig transportform. Vi bör satsa mer på att utveckla insjötransporter och insjörutter och bl.a. undersöka om nya kanaler kan byggas, anser utskottet. En del av de sakkunniga som utskottet hört har också pekat på möjligheterna att utveckla insjötrafiken i framtiden. Utskottet vill se att insjöfarlederna förbättras i framtiden i den takt konkreta transportprojekt inom näringslivet dyker upp. Det har den uppfattningen att inte minst vedtransporterna och transporterna av virkesbaserad biomassa kommer att öka avsevärt på insjöarna.

Logistik- och trafikutbildning

Utskottet noterar behovet av logistikutbildning. Näringslivet behöver utbildade specialister på logistik som kan planera och se till att företagens material-, informations- och kapitalflöden fungerar effektivt. De som fått logistikutbildning klarar av ett brett spektrum av allmänna uppgifter som kräver lagrings- och transportkompetens, som inom kundtjänst och logistik i olika branscher inom näringslivet.

Enligt redogörelsen finns det 80 000—90 000 yrkesförare av tunga fordon i Finland. De flesta av dem arbetar som lastbilsförare och drygt 10 000 inom busstrafik. Det beräknas att det årligen behövs 3 000 nya lastbilsförare och 700 bussförare i stället för dem som lämnar arbetslivet. Utskottet har erfarenhet att det redan råder brist på förare. Jord- och skogsbruksutskottet påpekar i sitt utlåtande att bristen på virkesbilsförare redan nu begränsar virkesupphandlingen.

De som årligen börjar på utbildning för grund- och yrkesexamen för förare svarar till antalet ungefär mot hälften av behovet av nya förare varje år. Kommunikationsutskottet omfattar kulturutskottets och arbetslivs- och jämställdhetsutskottets oro för en säker tillgång till det antal yrkesförare som behövs i arbetslivet och de resurser som behövs för annan logistikutbildning. Kulturutskottet uppmärksammar i sitt utlåtande också behovet av lärare inom förarutbildningen. Det är viktigt att försvarsmakten och arbetskraftsförvaltningen gör sitt för att tillfreds-

ställa behovet av förare genom att bygga ut utbildningen under de närmaste åren. Det är nödvändigt att säkerställa inte bara lager- och transportutbildningen utan också de resurser som krävs för forskning och högre undervisning i logistik.

Markanvändning och planläggning

Miljöutskottet påpekar i sitt utlåtande att en av de viktigaste metoderna för att tygla klimatförändringarna på sikt är att gå in för en integrerad samhällsstruktur med tillhörande trafiklösningar. En integrerad samhällsstruktur bidrar till att minska trafikvolymerna och personbilsberoendet inte minst i stadsregioner och förskjuter tyngdpunkten mot mindre miljöbelastande trafikformer. Kommunikationsutskottet omfattar miljöutskottets syn att det behövs en starkare koppling mellan markanvändning och trafiksystem och att den måste utvecklas långsiktigt och samlat så att trafiknätets potential kan utnyttjas fullt ut.

Stat och kommuner ska samarbeta effektivare inte minst om att planera nya funktioner och trafiksystem i stora stadsregioner. Det behövs ett närmare samarbete mellan dels stat och kommuner, dels kommuner sinsemellan för att anlägga nätverk för gång-, cykel- och mopedtrafik och åstadkomma hållbara kollektivtrafiklösningar. Trafik- och stadsplaneringen bör tas till hjälp för att minska utsläppen från biltrafik.

Den ökade personbilstrafiken beror till stor del på att samhällsstrukturen splittrats, med ökat personbilsberoende som följd. Det är viktigt att minska bilberoendet för att förebygga klimatförändringar och bekämpa andra negativa trafikeffekter. Samarbete om planering av trafik och markanvändning spelar en nyckelroll i sammanhanget. Det är en gemensam utmaning för trafiken och markanvändningen att få till stånd en samhällsstruktur som gynnar kollektivtrafik, gångtrafik och cykling.

Finland har en exceptionellt splittrad samhällsstruktur också i en internationell jämförelse. Men den nuvarande glesa strukturen möjliggör också en integrering av en systematisk sam-

hållsstruktur. För integrering krävs det en stark markpolitik och stöd för regional markanvändning enligt principerna i de Riksomfattande målen för områdesanvändningen.

Det går att integrera samhällsstrukturen bara om målet ges prioritet i både markanvändningen och trafikplaneringen. Trafik- och markanvändningsprojekt bör förläggas tidsmässigt så att de stöder uppkomsten av en samhällsstruktur som bygger på kollektivtrafik och framför allt spårtrafik. Enligt vissa uppskattningar lider en miljon finländare av för mycket buller, som till ca 80 procent orsakas av vägtrafik. En integrerad samhällsstruktur betyder att fler människor utsätts för bullerolägenheter. Redogörelsen bör i framtiden också väga in bullerbekämpning.

Miljöutskottet konstaterar i sitt utlåtande MiUU 11/2008 rd om miljöministeriets utredning om en översyn av de riksomfattande målen för markanvändningen att inte minst insatserna för att tygla klimatförändringarna och anpassa sig till dem kräver effektivare styrning av den riksomfattande områdesanvändningen. Kommunikationsutskottet omfattar utlåtandet och efterlyser adekvata styrmedel för planering och styrning av områdesanvändningen. Genom samarbete om markanvändningsplanering, planläggning och trafikplanering över kommungränserna ska de viktigaste rikstäckande målen för att integrera samhällsstrukturen kunna nås. Det gäller framför allt den folkrika huvudstadsregionen, men också andra större stadscentra.

Översynen av de rikstäckande målen för områdesanvändningen är på sluttampen. De viktigaste förslagen gäller en integrering av samhällsstrukturen inte minst i stadsregionerna, en precisering av kommande mål och ett starkare åtagande att följa dem. I förslagen ingår ett åtagande om att minska behovet av personbilstrafik och att skapa bättre villkor för gång- och cykeltrafik. För Helsingforsregionen är målet att göra regionen till ett metropolområde med en allt mer integrerad samhällsstruktur som stöder sig på kollektivtrafik, framför allt spårtrafik. I planeringen av områdesanvändningen är krav nummer ett att byggandet ska förläggas till områden som betjänas av kollektivtrafik, framför allt

spårtrafik. Dessutom ska utglesad bebyggelse utanför den existerande samhällsstrukturen motarbetas. I målen ingår dessutom ett åtagande om att regionen ska ha en gemensam trafiksystemplan.

I planeringen av kommunernas markanvändning och statens investeringar ingår utöver en effektivare markanvändning också eventuella insatser för att integrera samhällsstrukturen och minska trafikbehoven. Det är utomordentligt viktigt också på annat håll än i huvudstadsregionen att kommunerna samarbetar intensivare om markanvändningsplanering och planläggning. Kommunerna bör främja gemensamma generalplaner och landskapsplaner för stadsregioner. I planeringen av trafiksystem är det viktigt att det kommunala samarbetet fungerar regionalt och i förhållande till staten. Kompletteringsbyggnad kräver en översyn av stadsplaner för att göra markanvändningen effektivare och utnyttja redan gjorda infrastrukturella investeringar fullt ut. Staten måste själv rikta sina investeringar på kollektivtrafikprojekt som bidrar till en integrerad samhällsstruktur, inte minst inom spårtrafik.

Trafik och klimatpolitik

Trafiken står för omkring en femtedel av alla klimatutsläpp i Finland och 40 procent av utsläppen från den icke-handlande sektorn. Trafikutsläppen har ökat ganska jämnt och snabbt sedan lågkonjunkturen i början av 1990-talet, med 16 procent 1996—2006. Förslaget till bördefördelning i EU:s energi- och klimatpaket innebär att Finland måste få ner sina koldioxidutsläpp från den icke-handlande sektorn med i snitt 16 procent 2005—2020. Detta bygger på det övergripande målet om utsläppsminskningar på 20 procent. Målet är en stor utmaning för trafiksektorn: kring 2020 får koldioxidutsläppen vara högst 10,9 miljoner ton. De årliga utsläppen är i dag omkring 13 miljoner ton och antas utan åtgärder öka till 13,9 miljoner ton kring 2020. Minskingsbehovet är 2,5—3 miljoner ton 2020, beroende på den tekniska utvecklingen och andelen biobränsle. Men om EU:s utsläppsminsk-

ningsmål stiger till 30 procent, skärps vår andel till över 20 procent.

Trafiksektorn måste utnyttja en bred metodarsenal för att nå utsläppsminskningarna för trafiken och dessutom räkna med att kraven skärps. Därför bör den trafikpolitiska redogörelsen komma med samlade och mer precisa analyser av de åtgärder på kort och lång sikt som rent konkret ska hjälpa oss att nå minskningarna.

Utskottet noterar att en stor del av de föreslagna reformerna för att få trafiksystemet att fungera bättre automatiskt också skulle bidra till minskade utsläpp. En smidig trafik minskar redan i sig utsläppen. Därför är det redan av miljöhänsyn förnuftigt att förbättra trafikledernas kapacitet, eliminera flaskhalsar i trafiken och hindra pendeltrafiken att gröta ihop sig i huvudstadsregionen. Det är lovvärt att redogörelsen prioriterar en utveckling av spårtrafiken. Fungerande logistiska lösningar som höjer transportmaterielens belägningsgrad är affärsekonomiskt rationella och minskar onödiga tomkörningar och den vägen också utsläppen. Inte minst huvudlederna måste fungera, anser utskottet.

Utöver de här åtgärderna behövs det särskilda insatser i trafiksektorn för att minska utsläppen. Det går som sagt att påverka utsläppen på sikt med en samhälls- och trafikplanering som beaktar miljön. Snabbare effekter måste sökas i ny fordonsteknik och biodrivmedel, speciellt i styrningen av ekonomin och informationen.

De beslut som påverkar växthusgasutsläppen från trafiken tas av flera ministerier. Kommunikationsministeriet svarar för trafikkontroll, nya trafikprojekt och fordonsteknik samt trafiklagstiftning, med undantag av skatter. Finansministeriet svarar för trafikskattepolitiken, miljöministeriet för sambandet mellan trafikbehov och områdes- och samhällsplanering och arbets- och näringsministeriet för utveckling av biodrivmedel. Kommunikationsutskottet understryker att dessa aktörer bör ha en samsyn och ett ansvar för de konkreta beslut som gäller framtiden.

I de trafikpolitiska strategierna bör man utöver den stora frågan om klimatförändringarna också ta upp trafikens skadliga hälsoeffekter, som småpartikelutsläpp, buller och skakningar,

och konsekvenserna av trafikprojekt för användningen av naturresurser. En omfattande oljeolycka inte minst i Finska viken är ett exempel på en stor miljörisk med trafiken. Hur de ska förebyggas och bekämpas behöver uppmärksammas i framtida redogörelser.

Teknisk utveckling och bilbeskattning

Redogörelsen tar inte alls upp frågan om utveckling av ekologisk bilism. Sakkunniga i utskottet har pekat på den effekt som omläggningen av bilbeskattningen har haft för personbilsbeståndet. Omläggningen skedde mot bakgrund av att vi hade den i västeuropeisk jämförelse äldsta fordonsparken med en skrotningsålder som låg klart över 18 år. De genomsnittliga koldioxidutsläppen från personbilar som registrerats de tre första månaderna 2008 har minskat med 7 procent mot 2007. Nyregistrerade fordon har också haft mindre motorer, både de bensindrivna och de dieseldrivna. Nyregistreringarna av dieseldrivna bilar steg till 51,9 procent i mars 2008.

Utskottet anser att förändringarna är en bra början på en total omstrukturering av fordonsparken i riktning mot miljövänligare teknik. De visar att man genom ändringar i skattesystemet rent konkret och målmedvetet kan påverka beslut om fordonsköp. Det är viktigt med incitament på EU-nivå för att främja en bredare användning av partikelfilter för avgaser.

Målen och riktlinjerna för utveckling av fordonbeskattningen bör sammanställas till ett flerårigt program, där ett av de främsta målen bör vara att av miljöhänsyn så skyndsamt som möjligt förnya vårt gamla bilbestånd. Skattereformen bör omfatta både skatten på bilköp och den årliga fordonsskatten för att använda bil. Man bör titta på vilken effekt det har om den särskilda drivkraftsskatten på dieseldrivna bilar slopas samt på beskattningen av gasdrivna bilar, hybridbilar och eldrivna bilar. Möjligheten att gradera drivmedelsskatten efter utsläpp bör också övervägas.

Utskottet lyfter fram potentialen för eldrivna bilar. En eldriven bil är en bra lösning t.ex. i stadsmiljö, där utsläppsminskningarna har en klar inverkan på den lokala luftkvaliteten. Det

gäller också att främja användningen av bio- och naturgas i trafiken efter internationellt exempel.

I sitt utlåtande om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av förnybar energi (KoUU 7/2008 rd — U 7/2008 rd) konstaterar utskottet att kriterierna för hållbar utveckling bör vara så klara och lättverifierbara som möjligt. Det gäller att beakta biodrivmedlens samlade miljöeffekter och de sociala och ekonomiska aspekterna på framställningen av dem. De bör uppmuntra till produktutveckling och investeringar i Finland och i EU och de drivmedel som uppfyller kriterierna bör behandlas lika i konkurrensen. Det är extra viktigt att försöka ta fram miljövänliga andra generationens biodrivmedel.

Kommunikationsutskottet inskräpper vidare att gamla uttjänta fordon måste skrotas på behörigt sätt.

Informationsstyrning

Kommunikationsutskottet efterlyser övergripande styrning och upplysning när det gäller människors rörlighet. Allmänheten bör få opartisk och högkvalitativ information om betydelsen av klimatvänlig mobilitet samt alternativ och valmöjligheter. Om man t.ex. lär ut ett ekonomiskt körsätt, kan bilisterna minska sin tidigare bränslekonsumtion med omkring tio procent. Forskningen i de ekonomiska effekterna av olika alternativ och en heltäckande och långvarig information bör särskilt lyftas fram.

Utveckling av kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken utgör omkring 15 procent av persontransportarbetet i Finland. Marknadsandelen har minskat år för år, samtidigt som personbilstrafiken har ökat sin andel. Personkilometertalet i busstrafik har minskat med omkring 10 procent sedan 1990. Tåg- och flygtrafiken har gått upp något. Den ökade persontrafiken består nästan uteslutande av ökad personbilstrafik.

Det finns många faktorer som påverkar konkurrensen mellan kollektivtrafik och privatbilsism, som samhällsstrukturen, människors värderingar och preferenser, kostnaderna för alter-

nativa färdssätt, subventionerna för kommunal trafik samt trafikskatter och trafikavgifter. En tät samhällsstruktur gynnar kollektivtrafik, medan en gles struktur gynnar personbilstrafik.

Kommunikationsutskottet omfattar lägesbedömningen i redogörelsen (s. 23) om hur kollektivtrafiken behöver utvecklas. Kollektivtrafiken måste göras mer attraktiv, och om adekvata kollektivtrafiktjänster inte uppstår på marknadens villkor, ska basservicenivån tryggas genom köp av tjänster. Utskottet poängterar här, precis som i ett tidigare sammanhang, att markanvändningen måste utvecklas så att den stöder kollektivtrafiken. I stadsregionerna lever och rör sig invånarna över kommungränserna och kollektivtrafiken behöver ordnas därefter. Tjänsterna måste planeras i ett större sammanhang både i städer och i glesbygder. Kollektivtrafiken i stadsregionerna kan göras attraktivare med hjälp av intelligent informations- och kommunikationsteknik i trafiken. Städernas interna och regionala trafik, kommunernas interna trafik och trafiken mellan kommuncentra samt snabbturen bildar ett fungerande riksomspännande busstrafiknät som måste fungera i sin helhet.

Kommunikationsutskottet påpekar att resans pris, utbudet av trafiktjänster och trafikens smidighet spelar en stor roll för resenärernas dagliga val av trafikform. Det kan påverkas genom höjda subventioner för kollektivtrafik som direkt påverkar resans pris. Utskottet tillstyrker att stödet för städernas kollektivtrafik tidigare läggs till 2009, men konstaterar att anslagen i ramredogörelsen är otillräckliga för ändamålet.

Man kan motverka att bilbeståndet ökar och att trafiken grötar ihop sig ännu mer inte minst i huvudstadsregionen och i de större städerna genom att göra kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken smidigare, t.ex. så att man satsar på spårtrafik och förbättrar bussfiler och gång-, cykel- och mopedvägar. Kollektivtrafiken kan göras attraktivare också för andra än de som dagligen reser kollektivt genom samordnad biljettpraxis och flexibel prissättning (studerandebiljetter, familjebiljetter, priserna på enkelbiljetter). Speciellt viktigt är det att erbjuda biljett- och omstigningsalternativ för dem som utnyttjar

olika trafikmedel och som på grund av sina rörelsebehov inte helt kan avstå från personbil.

Kommunikationsutskottet anser att det måste göras attraktivare att använda personalbiljett på det sätt som beskrivs i redogörelsen. Samtidigt bör bilförmånens användning och betydelse analyseras också i ett miljöperspektiv. Bilförmånen utnyttjas av inemot 80 000 personer. Den uppgick till ca 468 miljoner euro 2006. I fjol utnyttjade inemot 32 000 anställda personalbiljett. Det finns en del utestående frågor kring beskattningen av personalbiljetterna. Men med hjälp av personalbiljetten kan man rätt snabbt försöka påverka ett stort antal resenärer per dag.

Utskottet noterar vidare sämre lönsamhet för kollektivtrafiken, framför allt busstrafiken, på grund av stigande drivmedelskostnader. I försöken att göra kollektivtrafiken attraktivare ingår att klarlägga vad staten kan göra för att förbättra lönsamheten rent allmänt. Det gäller att undersöka t.ex. om skattesatsen på drivmedel i kollektivtrafiken kan sänkas och momsens på 8 procent i biljettpriserna antingen sänkas eller slopas.

Det är viktigt att höja kvalitetsnivån på kollektivtrafiken. Kvalitetsnivån inbegriper avgångsfrekvens, pålitliga tidtabeller, smidiga resor och bekväma och säkra trafikmedel och stationer. Pålitliga tidtabeller gäller speciellt spårtrafiken, som transporterar ett stort antal resenärer per enhet. Om ett tåg är försenat, får det multipla effekter för hela trafikflödet. Man måste kunna förutse eventuella ökningar i kollektivtrafiken och sätta in tillräckligt med personal och materiel också i rusningstid i pendeltrafiken.

Kommunikationsutskottet vill särskilt uppmärksamma mobiliteten för dem som bor i glesbygderna. När befolkningen åldras och människor i förvärvsaktiv ålder flyttar till större tätorter och städer på grund av sitt arbete, betyder det ohjälpligt mindre jämlika rörelsemöjligheter för den äldre befolkning som stannar kvar i glesbygderna. Där är det svårt att tillhandahålla skäliga kollektivtrafiktjänster som är anpassade för att uträtta ärenden. Jord- och skogsbruksutskottet påpekar i sitt utlåtande att nuvarande praxis att komplettera linjetrafiken med länsstyrelsernas upphandlingstrafik, kommunernas köptrafik

och ytterligare beställningstrafik främst för skolskjutsar har lett till att kollektivtrafiken är dåligt samordnad. Arbetslivs- och jämställdhetsutskottet konstaterar i sin tur att hushållen med endast tillgång till köptrafik är flest i östra Finland, där 10 procent av de billösa hushållen bara har köptjänster att tillgå.

Staten tryggar genom sina köp flygtrafik mellan orter där det inte uppstår ett kollektivtrafikutbud som kan finansieras med biljettintäkter. Villkoret är att restiden från Helsingfors med snabbtåg tar längre än tre timmar. Kommunikationsutskottet framhåller hur viktig flygtrafiken är i det riksomspännande trafiksystemet. Hel täckande och fungerande internationella flygförbindelser är en kritisk konkurrensfaktor för företag som satsar på export och för turistnäringen. De bidrar också till att regionerna kan utvecklas på lika villkor.

Trafiksäkerhet

Fysisk miljö

Allmänt. Kommunikationsutskottet omfattar målen för bättre trafiksäkerhet i redogörelsen. Under detta årtionde har 350—400 personer per år omkommit i trafiken i Finland. Målet i den trafikpolitiska redogörelsen är att det 2010 inte ska omkomma fler än högst 250 personer i trafiken och att antalet trafikdöda ska ligga under 100 kring 2025.

Målen är motiverade, anser utskottet. Men redogörelsen prioriterar inte trafiksäkerheten tillräckligt högt. Det finns t.ex. ingen klar bedömning av hur olika åtgärder inverkar på trafiksäkerheten. Trafikolyckor är ett betydande folkhälsoproblem och de utgör en stor andel av dödsolyckor som kunde ha undvikits. Utskottet noterar vidare att de åtgärder som skulle behövas för att nå målen inte har konkretiserats i redogörelsen. Det måste till adekvata resurser för att säkerställa att målen nås.

Utskottet vill att trafiksäkerheten integreras i markanvändningsplaneringen på alla stadier. Genom områdesreserveringar och förläggning av verksamheter skapar man ett behov av ett trafiknät och påverkar trafiksäkerheten långt in i

framtiden. Ju tidigare i planläggningen man beaktar trafiksäkerhetsaspekterna, desto bättre blir slutresultatet.

Det är i många avseenden ekonomiskt lönsamt att lägga ner medel på att förbättra trafiksäkerheten, för trafikolyckor ger upphov inte bara till mänskligt lidande utan också avsevärda ekonomiska kostnader för enskilda människor, staten, kommunerna, arbetsgivarna och försäkringsbolagen.

Vägtrafik. Utskottet omfattar finansutskottets uppfattning att trafiksäkerheten kan förbättras genom mer finansiering för basväghållningen. Finansieringen har redan länge legat på en sådan nivå att vägnätet inte i alla delar har kunnat hållas i ett adekvat skick och det inverkar i sin tur negativt på trafiksäkerheten. Det är angeläget att höja anslagen för basväghållning avsevärt för att projekt som är nödvändiga för att förbättra trafiksäkerheten ska kunna genomföras.

De mest akuta åtgärderna för att förbättra trafikmiljön är att utrusta de livligaste huvudvägarna med mitträcken och omkörningsfiler, vidta strukturella åtgärder för att sakta ner trafiken i tätorter och att bygga gång-, cykel- och mopedvägar. Frontalkrockar är det allvarligaste trafiksäkerhetsproblemet på huvudvägarna. Det är bra att finansieringen av temaprojekt under valperioden inriktas på att förbättra trafiksäkerheten på huvudvägarna, alltså det s.k. mitträckesprogrammet, men inga vajerräcken.

Utskottet noterar att konkurrensutsättningen av väghållningen kan få konsekvenser för trafiksäkerheten. En fungerande marknad kräver att beställaren förstår att upphandla tjänster av sådan kvalitet som uppfyller det verkliga behovet. Det gäller att kontrollera tjänstetillhandahållarens kapacitet att producera kvalitet och den slutliga kvaliteten för att säkerställa att beställaren får valuta för pengarna. Inom underhållet spelar inte minst vinterunderhållets kvalitet och genomförande en stor roll för trafiksäkerheten.

Trafiken över östgränsen belastar trafiknätet i östra Finland mycket tungt och inverkar därmed starkt på trafiksäkerheten. Därför är det mycket viktigt att uppmärksamma inte bara projektet

E18 Helsingfors—Vaalimaa utan också kapaciteten och säkerheten på andra vägsträckor som belastas av Rysslandstrafiken. Läget ser oroväckande ut mot tillväxtprognoserna för den tunga transitotrafiken.

Med tanke på trafiksäkerheten är det motiverat med ett mindre älgbestånd. Det effektivaste sättet att förebygga hjorddjursolyckor är att reglera älgbeståndet.

Sjöfart. Säkerheten till sjöss har inte fått tillräckligt stor plats i redogörelsen, anser utskottet. De kraftfullt ökade varu- och passagerartransporterna i Finska viken och Östersjön på senare år har höjt olycksrisken avsevärt. Inte minst oljetransporterna höjer ytterligare risken för en miljöolycka.

Det finns gott om ställen i våra farleder som inte uppfyller kraven på servicestandard och säkerhet i vattentrafik. Hit hör t.ex. uppgrundade farleder, föråldrade säkerhetsanordningar och strukturellt bristfälliga kanaler. Det är ytterst viktigt att planerade projekt för bättre service och säkerhet inom sjöfarten genomförs.

Kommunikationsutskottet omfattar kulturutskottets uppfattning att redogörelsen också borde ha tagit upp frågan om sjösäkerhet och utbildning inom sjöfartsområdet, som spelar en vital roll för en konkurrenskraftig handelsflotta, och hur utbildningen ska tryggas. Den finska kusten är svårnavigerad och farlig, och de ökade trafikvolymerna och isförhållandena kräver att sjömännen har hög yrkeskompetens. För sjösäkerheten är det nödvändigt att det finns tillgång till anställda med sjöfartsutbildning bl.a. för lotsning, inspektion av sjötrafiken, besiktning och fartygstrafiktjänster. I sjöfartsbranschen råder det brist framför allt på maskinmästare, men också kompetent besättning, som reparatörer och fartygselmontörer.

Spår- och flygtrafik. Kommunikationsutskottet har erfarit att plankorsningar i vägtrafik är det största hotet mot säkerheten i järnvägstrafiken. Det är viktigt att det avsätts adekvata resurser för att avskaffa plankorsningarna. En annan säkerhetsrisk i järnvägstrafiken är att säkerhetsnivån i

Finland ses som en självklarhet och att det därför inte satsas på fortsatt säkerhetsarbete. För en betydande höjning av säkerhetsnivån på järnvägarna krävs det avsevärda investeringar i baninfrastruktur och säkerhetsteknik.

Flygsäkerheten tas inte alls upp i redogörelsen, noterar utskottet. Flygsäkerhetspolitiken bestäms inte längre helt nationellt, utan befogenheten att lagstifta om den har mer eller mindre lyfts över på gemenskapen. Kommissionen och Europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA, som övervakar det nationella genomförandet, kräver att de nationella myndigheterna ska ha tillräckliga personella resurser.

Övriga trafiksäkerhetsfaktorer

Vid sidan av säkerheten i det basala vägnätet nämner redogörelsen en rad andra insatsområden för säkerhetsarbetet, som rattonykterhet, fortkörning, användning av säkerhetsutrustning, underlåtenhet att följa regler och osäkerheten med oskyddad trafik.

De föreslagna åtgärderna för att minska rattonykterheten är de rätta, anser utskottet. Det behövs effektiv trafikövervakning och större risk för att åka fast för rattonykterhet. Man måste kunna ingripa framför allt i unga förarens rattonykterhet genast första gången genom att ge dem information och föreslå åtgärder för att klarlägga om det finns ett alkoholproblem. Det är viktigt att utreda om alkohol kan införas i större skala. Ambitionen bör vara att alkohol så snart som möjligt ska ingå i bilars standardutrustning.

I redogörelsen föreslås effektivare trafikövervakning genom ökad automatisk övervakning. Däremot föreslås inga konkreta åtgärder för att utnyttja ny teknik. Utskottet ser gärna att man undersöker och experimenterar med den nya teknikens möjligheter för att göra övervakningen effektivare. Det behövs också adekvata resurser för synlig polisövervakning.

Människor bör uppmuntras att använda säkerhetsutrustningen i sina bilar i tätorter, i baksätet och inte minst vid yrkesmässiga persontransporter. Nya tekniska anordningar i fordon bör gynnas, förutsatt att de bidrar till ett säkert förarbe-

teende och att det har bevisats genom undersökningar att de har säkerhetsfrämjande effekter.

Enligt riktlinjerna i redogörelsen ska körundervisningen och körkortsprovet ses över. Först ska nya krav på mopedförare fastställas. Mopedtrafiken har ökat kraftfullt under 2000-talet med den påföljden att riskförarprofilen i trafiken har föryngrats. Antalet mopeder har snabbt gått upp och antalet mopedolyckor i samma takt. Det går att få körkort till moped och lätt fyrhjuling (mopedbil) bara genom att avlägga teoriprovet med godkänt betyg, men det är ingen garanti för unga mopedförarens säkerhet och trafikkompetens. Inte minst den snabba ökningen i antalet korsningsolyckor talar sitt tydliga språk om mopedförarnas bristfälliga färdigheter i dagens trafik. Kommunikationsministeriet bör skyndsamt bereda nödvändiga ändringar som gäller mopedkortet. Utskottet ser också med oro på trafiksäkerhetsriskerna med lätta fyrhjulingar och terränghjulingar och menar att det bör undersökas hur de kan göras säkrare i trafiken.

Kulturutskottet påpekar i sitt utlåtande att det ofta ligger ett mänskligt misstag bakom allvarliga trafikolyckor. Man hittar allt oftare ett samband mellan bristande social kompetens, förringande av och oförmåga att identifiera risker och bristande självkontroll. Man kan på goda grunder anta att mer körundervisning och en omprioritering av undervisningen har positiva effekter. Kommunikationsutskottet omfattar kulturutskottets syn att det måste till effektivare åtgärder för att förbättra körundervisningen.

Trafiksäkerhet och trafikupplysning för befolkningen

Enligt den trafikpolitiska redogörelsen är en bra trafikinfrastruktur och ett fungerande trafiksystem viktiga för befolkningens dagliga liv. Nästan alla människor gör dagligen flera resor i anknytning till arbete, skola, ärenden eller fritid. Om man vill förbättra trafiksäkerheten, gäller det att se till att befolkningen har likvärdiga möjligheter att anlita olika färd sätt. Alla bör ha en möjlighet att färdas säkert oberoende av sina ekonomiska, fysiska eller psykiska egenskaper eller var de bor.

Det är mycket viktigt att se till barns säkerhet när de rör sig ute och på vägen till och från skolan. Barn i skolåldern bör regelbundet handledas i hur de ska bete sig i kollektivtrafiken och hur de kan färdas säkert till fots och på cykel. Föräldrar bör få upplysning om barns säkerhet i bilen och det bör ses till att skol- och dagvårdsskjutsar är säkra. Utskottet omfattar kulturutskottets syn att gång- och cykeltrafikens säkerhet är en utomordentligt viktig fråga just när det gäller skolbarn. Redogörelsen kommer inte med några konkreta åtgärder för att förbättra omkring 400 000 barns och ungas dagliga säkerhet i trafiken. Effekterna av olika beslut om utveckling av trafiksystemet bör utvärderas särskilt med tanke på hur säkra barn är i trafiken och hur säkra deras skolresor är.

Kulturutskottet pekar också på vilken effekt det ökade antalet ålderstigna förare har för trafiksäkerheten och kräver mer undervisning och påbyggnadsutbildning i trafikmedicin för att sambandet mellan hälsotillstånd och körförmåga ska kunna bedömas bättre inom hälsovården.

Kommunikationsutskottet framhåller att trafiksystemet inte bara består av trafikmedel och infrastruktur utan också av människor i trafiken och att det därför är ytterst viktigt med livslång trafikupplysning till olika befolkningsgrupper. Det är angeläget att människor kontinuerligt genom kampanjer påminns om säkerhetsaspekter på trafikfrågor. Utskottet omfattar det som sägs i redogörelsen och i kulturutskottets utlåtande om att det måste till ett aktivt förvaltningsövergripande samarbete bl.a. mellan undervisningsväsendet, socialväsendet och polisen för att trafiksäkerheten ska förbättras.

Säkerheten i gång-, cykel- och mopedtrafiken

Redogörelsen ägnar inte någon större uppmärksamhet åt gång-, cykel- och mopedtrafiken, noterar utskottet. Det är viktigt att förbättra villkoren för gång- och cykeltrafik, för inemot en tredjedel av alla dagliga resor görs till fots eller på cykel. Knappa 5 000 kilometer av vårt totala vägnät på ca 78 000 kilometer är utrustade med gång-, cykel- och mopedvägar. Enligt uppskattning behövs det ungefär lika mycket nya vägar

till. Med nuvarande fart tar det 50 år att tillgoda detta behov och med den finansiering som redogörelsen utlovar för basväghållning minskar Vägförvaltningens möjligheter att anlägga nya gång-, cykel- och mopedvägar ytterligare.

Det är en beklaglig utveckling att säkerheten i gång-, cykel- och mopedtrafiken har försämrats. Behovet är stort, men de åtgärder och resurser som föreslås i redogörelsen för att anlägga gång-, cykel- och mopedvägar är helt otillräckliga.

Kommunikationsutskottet omfattar miljöutskottets utlåtande på den punkten att staten och kommunerna bör samarbeta inte minst om att anlägga nätverk för gång-, cykel- och mopedtrafik och om hållbara kollektivtrafiklösningar. Villkoren för fotgängare och cyklister kan förbättras i avgörande grad genom markanvändning och planläggning och genom att förutse trafikbehoven.

Arbets säkerhet och arbetarskydd i transportsektorn

Utskottet vill lyfta fram arbets säkerheten i transportsektorn på grund av den exceptionella arbetsmiljön och hälsoriskerna. Att arbetsmiljön i den yrkesmässiga trafiken är särskilt krävande beror på att arbetstiderna är långa och oregelbundna, väglag och belysning är varierande och förarna oftast arbetar ensamma. Transportsektorn kommer på tredje plats bland alla huvudsektorer i fråga om frekvensen för olycksfall i arbetet. De allvarligaste olyckorna som leder till skador och dödsfall händer i trafiken. Sektorn är småföretagardominerad och därför omfattas yrkesförarna i vägtrafiken sällan av regelbundna hälsokontroller inom företagshälsovården. Vägtrafiken skiljer sig också från spårtrafik, luftfart och sjöfart på det sättet att det inte ordnas systematiska hälsokontroller för att bedöma förarnas säkerhet och hälsa i trafiken. Yrkesförare i vägtrafiken genomgår en hälsokontroll när de får körkort. Men det är möjligt att de följande gång går på hälsokontroll först när de förnyar körkortet. Då är de 45—50 år.

Det är mycket påkallat att förbättra företags hälsovården i trafiksektorn, särskilt för småföre-

tagare i vägtrafiken och andra yrkesförare som är egenföretagare. Företagshälsovården för förare i vägtrafiken bör bli lika omfattande som för andra riskyrken. Transporterna är säkra, effektiva, välfungerande och produktiva om föraren mår bra och är frisk och pigg. Dessutom kan en välfungerande företagshälsovård minska bristen på arbetskraft inom sektorn eftersom arbetstrivseln blir bättre och sektorn blir mer attraktiv för arbetssökande.

Liksom arbetslivs- och jämställdhetsutskottet är kommunikationsutskottet oroat över resurserna för arbetarskyddet inom den tunga trafiken. Att körtider och viloperioder inom den tunga trafiken följs kontrolleras av arbetarskyddsinspektörer och dessutom av polisen. I praktiken koncentrerar sig arbetarskyddsmyndigheterna numera på kontroll i företag och deltar inte i vägkontroller. Statistiken visar att omkring 1,4 procent av den dagliga arbetstiden (ca 230 000 per år) användes för kontroll av t.ex. körjournaler 2005 och 2006. Arbetslivs- och jämställdhetsutskottet har erfarit att de praktiska problemen för arbetarskyddstillsynen består av företagarnas tillgänglighet, var kontroller ska sättas in, det långsamma påföljdssystemet och otillräckliga möjligheter att ingripa i verksamheten vid företag som upprepat bryter mot bestämmelserna.

Kommunikationsutskottet är särskilt oroat över arbetarskyddsmyndigheternas och polisens personella resurser och deras betydelse för trafiksäkerheten och arbetarskyddet. Samtidigt ska det ses till att tillsynen sätts in där det är ändamålsenligt och på ett sådant sätt att företagsamhetsvillkoren och branschens attraktivitet inte försämras. Det har inte byggts tillräckligt många bra och säkra rastplatser för tung trafik. Rastplatserna behövs också för övervakning av den tunga trafiken.

Programmet för underhåll och utveckling av trafiknätet

Kommunikationsutskottet håller med finansutskottet om att redogörelsen är ett stort steg i riktning mot en långsiktigare och mer systematisk investeringspolitik. Den bidrar till större öppen-

het i trafikpolitiken och betyder inte bara ökad långsiktighet utan också större säkerhet i planering och byggande av samhällets grundläggande infrastruktur. När besluten fattas på längre sikt, betyder det klara besparingar i byggandet och en effektivare och jämnare resursanvändning. För användningen av offentliga medel är det också viktigt att resurserna för planering av trafikleder koncentreras speciellt på sådana projekt som säkert kommer att startas upp inom den närmaste framtiden. En investeringsplan på längre sikt ger också bättre möjligheter att kontrollerat nyttja nya finansiella modeller.

Kommunikationsutskottet instämmer i framtidsutskottets påpekande att bredare samhälleliga effekter inte beaktas tillräckligt därför att de inte går att påvisa entydigt genom kalkyler. I många fall beskriver nytto-kostnadskvoten trafikledernas och banornas trafikvolym, betydelse och nytta i förhållande till kostnaderna. I framtiden måste man dock lägga mer vikt vid klimatsynvinklar när man utvärderar projekt. Också regionala synvinklar kan tala för många trafikprojekt, eftersom bättre trafikleder för med sig andra investeringar och befolkning. Kommunikationsutskottet vill se att kalkylmodellen för lönsamheten i trafikinvesteringar snabbt ses över och att effekten på klimatförändringen tas med bland indikatorerna.

Kommunikationsutskottet noterar att kommunikationsministeriet för närvarande undersöker möjligheten att låta Vägförvaltningens, Banförvaltningscentralens och Sjöfartsverkets uppgifter och funktioner sortera under en enda trafikledsmyndighet. Det möjliggör en jämlik granskning av alternativa trafikformer i början av stora trafikledsprojekt.

I sitt utlåtande efterlyser finansutskottet en minutiös uppföljning av målen och riktlinjerna i redogörelsen. Riksdagen bör i sitt beslutsfattande koncentrera sig på det långsiktiga trafikpolitiska programmet och sådana aktuella frågor som kräver ett politiskt ställningstagande.

Finansutskottet föreslår en standpunkt med anledning av redogörelsen: beslut om trafikinvesteringar och finansieringen av dem ska fattas på längre sikt och i större bitar än en valperiod.

Byggvolymen bör vara jämn också under skiftet mellan två regeringar.

Underhållsprogrammet

Bastrafikledshållning. Utskottet ser allvarligt på att finansieringen av bastrafikledshållningen redan länge har legat långt under det som t.ex. vägmyndigheterna på goda grunder har föreslagit. Det gäller vägnät, bannät, farleder på hav och insjöar såväl som trafiktelematik. Läget är oroväckande, för om underskottet får fortgå länge till, är risken överhängande för stora problem med servicestandarden och trafiksäkerheten och den vägen också för ett ökat behov av stora engångsinvesteringar. Finansieringens värde i reella termer har minskat kännbart sedan tidigt 1990-tal, medan trafikarbetet samtidigt har ökat kraftfullt. Anslagen för t.ex. basväghållning har sedan 1992 tappat omkring hälften av sin köpkraft samtidigt som trafikvolymen har ökat med omkring en fjärdedel.

På grund av den fortsatt låga finansieringen har det inte gått att hålla vägledsnätet i acceptabelt skick i alla delar. Enligt redogörelsen kräver omkring 1 500 kilometer huvudväg reparation och det finns omkring 14 000 undermåliga broar. Bannätet är i så dåligt skick att ca 600 kilometer bana har belagts med trafikbegränsningar; kring 2012 kommer mer än 700 kilometer bana att hotas av begränsningar. Också en del farleder har grundats upp jämfört med sitt ursprungliga farledsdjup och säkerhetsanordningarna i farlederna är delvis föråldrade.

Enligt rambeslutet anvisas 165 miljoner euro mer för bastrafikledshållning och enskilda vägar under valperioden. Merparten ska gå till att trygga virkesförsörjningen. Med de här satsningarna kan bl.a. grusvägar och broar förbättras. De förbättrade virkestransportruterna gynnar givetvis också all annan trafik på rutterna; framför allt förbättras villkoren för den tunga trafiken. Men finansieringen av det övriga trafiknätet kommer att minska i och med att alla extra medel och dessutom en del av den finansiering som redan finns inskriven i ramarna går till sekundära grusvägar och lågtrafikerade banor. Av väghållningsanslagen tas t.ex. 45 miljoner euro för vir-

kesförsörjningen, och det betyder bl.a. minskade regionala investeringar och långsammare upprustning av broar och beläggningar. Under de senaste åren har man använt omkring 160 miljoner euro om året för reinvesteringar i bannätet, men under ramperioden kommer det att finnas kvar omkring 125 miljoner euro per år för andra än lågtrafikerade banor och investeringar i virkesförsörjning.

Finansieringen av bastrafikledshållningen är otillräcklig också efter alla tillskott i rambeslutet för att kostnadsökningen inte har räknats in i anslagen. Under de senaste åren har kostnaderna ökat med i snitt 4—5 procent per år och det har betytt årliga merkostnader på 25—30 miljoner euro t.ex. inom väghållningen. Trots att trafikledshållningen har blivit effektivare och produktivare, leder kostnadsökningen obönhörligen till att servicestandarden sjunker.

Läget förvärras dessutom av att trafiknätet byggdes eller renoverades på 1960- och 1970-talen och av att livslängden därmed är på upphållningen. Det betyder i sin tur att renoveringsbehovet är som störst just nu. Klimatförändringarna påverkar också väglaget och ställer till med problem för underhållet när ökade översvämningar och regn och exceptionella väderfenomen skadar väg- och bannätets strukturer. Dessutom ökar tekniken i väg-, ban- och farledsnäten så att till exempel styrsystem för sjötrafiken och elektrifiering och övervakning av spårtrafiken medför ökade underhållskostnader.

Sakkunniga har bedömt att underhållsanslagen behöver höjas med 200 miljoner euro per år mot nuvarande 41 miljoner euro, om vi ska åtgärda reparationsunderskottet. Kommunikationsutskottet instämmer med finansutskottet i att en anslagsnivå enligt rambeslutet ännu inte gör någonting för eftersläpningen i finansieringen, utan att anslagen för bastrafikledshållning helt uppenbart måste höjas i tilläggsbudgetar. Budgetering genom tilläggsbudgetar får emellertid inte bli en bestående lösning, för det omöjliggör en långsiktig och ekonomisk planering och det är ju ett av de explicita syftena med redogörelseförfarandet.

Vägnätet. Landsvägsnätet i Finland omfattar 78 200 kilometer och det är värt omkring 15 miljarder euro. Utskottet ser med oro på hur statens största förmögenhetspost förvittrar och hur värdet hela tiden sjunker för att resurserna för basväghållning inte räcker till. Vägförvaltningen har påpekat att det grundläggande problemet är kostnadsstegringen, som inte beaktas på tillbörligt sätt i rambeslutet. Därför bör den försvagade köpkraften årligen kompenseras och nivån på basväghållningen dessutom höjas med omkring 100 miljoner euro för att hindra att vägnätet försämrats och för att samtidigt åtgärda eftersläpningen i strukturella reparationer.

Läget försvåras av att 45 miljoner euro av ramarna för basväghållning ska gå till att trygga virkesförsörjningen. Följden blir att regionala investeringar och beläggningsarbeten minskar och att planerade temaprojekt måste senareläggas. I underhållet av vägbeläggningar prioriteras huvudvägar och då hotar framför allt belagda regionala vägar och förbindelsevägar och broar att hamna i ett uselt skick. Det finns nu ogenomförda s.k. gamla temaprojekt för knappt 70 miljoner euro.

I sitt utlåtande framhäver jord- och skogsbruksutskottet de enskilda vägarnas betydelse. Det finns sammanlagt ca 350 000 kilometer enskilda vägar varav ca 55 000 kilometer omfattas av rätt till statsbidrag. Det är viktigt att de är i tillräckligt bra skick både för dem som bor längs vägarna och för landsbygdsnäringsarna. Råvirkestransporterna börjar i regel vid enskilda vägar.

Banhållning. Utskottet påpekar att målen för banhållningen inte kommer att nås, om reinvesteringarna jämt ligger under miniminivå. Ombyggnadsprogrammet för bannätet och den otillräckliga trafikkapaciteten hör till de största problemen inom banhållningen. Med finansieringen enligt rambeslutet kan det inte undvikas att bannätets tillstånd försämrats. Det betyder svårigheter med tidtabeller och trafikbegränsningar på upp till 710 kilometer bana fram till 2012. Ett uselt bannät betyder också dolda säkerhetsrisker, däribland det stora antalet plankorsningar.

För att bannätet på sikt ska kunna hållas i ett säkert skick för trafik behövs det 40 miljoner euro till inom den årliga ramen, har utskottet erfarit. Då kan vi trygga den nuvarande servicenivån också inom den del av bannätet som inte får några utvecklingsinvesteringar och hindra att det uppdämda reparationsbehovet skjuts fram till kommande år. För att bannätet i linje med målen i den trafikpolitiska redogörelsen ska behålla sin status som effektiv och konkurrenskraftig trafikled krävs det årligen omkring 80 miljoner euro till inom ramen.

Inom basbanhållningen måste man nu koncentrera sig på att hålla hela bannätet i farbart skick och det betyder att projekt för att höja servicestandarden inte blir genomförda. Utskottet oroar sig speciellt för bannätets konkurrenskraft, säkerhet och servicestandard i ett samlat perspektiv. Det räcker inte med enskilda investeringar i utveckling av bannätet, om man samtidigt försummar att förbättra servicen på bannätet i övrigt. På grund av förfallet inom bannätet har VR i sin roll som järnvägstrafikoperatör inte förmått tillhandahålla person- och godstrafikservice enligt efterfrågan. VR har i sina interna riskanalyser pekat på den försummade upprustningen av banor som en av de största riskerna.

Trafiken med färjor och förbindelsefartyg. Det måste finnas skäligena trafikförbindelser i glesbygden också. Med tanke på förbindelserna i skärgården är det viktigt att trafiken med landsvägsfärjor och förbindelsefartyg är tillräcklig och att tidtabellerna är samordnade. Sjöfartsverket och Vägförvaltningen beställer sådan trafik för ca 38 miljoner euro varje år.

Vägaaffärsverket Destias färjetjänster har hand om trafiken med landsvägsfärjor på 40 rutter inom det allmänna vägnätet. Rederiverket Finstashes Skärgårdsrederi trafikerar två färjerutter. Trafiken med förbindelsefartyg tillhandahålls av Finstashteam och vissa privata mindre rederier.

Kommunikationsutskottet lägger vikt vid väl fungerande kommunikationer för dem som på grund av boende och näring är beroende av förbindelserna i skärgården och på insjöarna. Före-

tagsamhet är mycket viktigt för att skärgården ska förbli livskraftig. Ett villkor för att det ska uppstå företagsamhet är att servicestandarden på trafikinfrastrukturen är säkerställd för en tillräckligt lång tid framåt. Utskottet uppmanar till ytterligare intensifierat samarbete mellan dem som beställer förbindelsefartystjänster och färjetjänster. Dessutom vill utskottet se att en sammanslagning av de organisationer som tillhandahåller sådana tjänster vidareutreds.

Utvecklingsprogrammet för trafikinätet

Kommunikationsutskottet välkomnar liksom finansutskottet framför allt satsningarna på spårtrafik eftersom de bidrar till en bättre sammanhållen samhällsstruktur och gynnar kollektivtrafik och dessutom är de viktiga för att reducera trafikutsläpp. Det är också bra med tanke på den framtida markanvändningsplaneringen att redogörelsen tar upp flera helt nya banutvecklingsprojekt.

På tal om projektfinansieringsplanen noterar finansutskottet att finansieringen av projektet Uleåborg—Seinäjoki måste omprövas. Den tilltänkta finansieringen leder till att projektet drar ut på tiden ända till 2020-talet; det betyder i sin tur onödiga merkostnader och urholkar både persontrafikens och industritransporternas effektivitet och konkurrenskraft. Kommunikationsutskottet instämmer och tillägger att också Ring III på grund av sin stora logistiska betydelse måste förbättras snabbare än planerat.

Tidsspannet för investeringar. I redogörelsen anges ett tidsspann på 10—15 år som långsiktigt, men de projektspecifika besluten gäller bara den pågående regeringsperioden. På listan över projekt som ska genomföras efter 2011 finns omkring 30 projekt, som svarar mot en investeringsvolym under 3—4 valperioder. Något närmare beslut om vilken ordning de ska genomföras i eller med vilken tidsplan har inte fattats. Nästa regering tar väl ställning till dem tidigast året efter valåret och då gäller alla bindande beslut den återstående regeringsperioden.

Riktlinjerna i rambeslutet och redogörelsen är en klar förbättring mot tidigare praxis, då beslut

om trafikprojekt fattades varje år för ett projekt åt gången. Men en valperiod och en ramperiod för statsfinanserna är för korta perioder med tanke på trafikinvesteringar. Projektplaneringen skulle klart ha nytta av att s.k. korg nummer två prioriterades ens i början av nästa valperiod. I t.ex. Sverige läggs ett politiskt acceptabelt trafikinvesteringsprogram upp för tio år i taget. Kommunikationsutskottet ser det som väsentligt att regioner, företag och vägmyndigheter har en klar, långsiktig strategi för hur infrastrukturen kommer att se ut i framtiden när det gäller var företagen etablerar sig, hur deras transporter ordnas, hur invånarna kan färdas och hur regionerna utvecklas.

Tidsplanen för projekt i startgrupparna. För tillfället pågår det ett tjugotal utvecklingsprojekt, som nästan alla ska vara färdiga kring 2010, de flesta redan 2008 eller 2009. Nya projekt som lagts fast i rambeslutet koncentreras till slutet av pågående valperiod och början av nästa. I praktiken betyder det att flera projekt konkurrensutsätts samtidigt 2010 och att de startar 2011—2012.

Inom trafikledshållning lönar det sig bäst på sikt att planera med längsta möjliga tidsspann och hålla investeringarna så jämna som möjligt. Om investeringarna tajmas som i redogörelsen, kan det betyda att konkurrensutsättningen av projekt och projektstarten i för hög grad koncentreras till 2010—2012. Det kan få en kostnadshöjande effekt och göra kostnadskalkylerna mindre hållbara. Enligt redogörelsen går det att jämna ut infrastrukturmarknaden med hjälp av förskottad kommunal finansiering.

Det är viktigt att kunna undvika det konjunkturuppsving och den överhettning som hotar 2011—2012. Om projekt inte fås i gång med kommunal finansiering, måste regeringen vidta åtgärder i tid för att tidigarelägga vissa investeringar. Det betyder att projekten bör vägas in redan i budgeten för 2009.

Sakkunniga har framhållit att projekt konkurrensutsätts i alltför stora bitar och att detta är den främsta orsaken till att marknaden för vägbygge inte fungerar, att kostnaderna för stora projekt

blir större än beräknat och att det inte kommer in så många anbud. I Finland finns det bara en handfull företag som har resurser att över huvud taget erbjuda sig att planera och genomföra projekt som så stora entreprenader. För att få marknaden att fungera bättre måste man enligt utskottets åsikt också ta hänsyn till hur konkurrenssättningen av entreprenader påverkar konkurrensen inom markbyggnadssektorn.

Beredskap för oförutsedda investeringar. När samhället och transportbehoven förändras, kan det uppstå oförutsedda investeringsbehov, som bör åtgärdas så snabbt som möjligt. Med efterfinansiering kan man få i gång t.ex. investeringar som gruvindustrin behöver, men en del av trafikledsproblemen kan komma att kräva omedelbar statlig finansiering. Om man inte alls är beredd på sådana projekt, kan det bli problem.

Utskottet anser att man i anslagsramarna efter 2011 måste reservera 100–200 miljoner euro för sådana oförutsedda trafikledsinvesteringar som ännu inte på detta stadium kan preciseras närmare.

Temaprojekt. Utskottet är tillfreds med att temaprojekten i framtiden kommer att finansieras med medel för utveckling av trafiknätet. De har hittills finansierats med anslag för bastrafikledshållning, och de har konkurrerat om samma anslag som trafiknätsunderhållet. Detta har gjort beslutsfattandet mindre öppet. Utskottet betonar att det årligen bör avdelas större resurser i budgeten för temaprojekt.

Under valperioden kommer pengarna till temaprojekt bland annat att användas till att förbättra säkerheten på huvudvägarna (mitträcksprogrammet) och till att förbättra kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken. Utskottet välkomnar det här vägvalet, för den låga nivån på basfinansieringen har lett till att sådana lokala projekt som är viktiga för kommunerna har blivit färre, t.ex. projekt för gång- och cykelvägar och små trafiksäkerhetsprojekt. Dessutom framhäver utskottet behovet av servicestandard och säkerhet i sjötrafiken och temapaket för bullerbekämpning.

Utveckling av flygplatser. Luftfarten är den enda trafikformen i vårt land som helt och hållet är rörelse- och kundfinansierad. Det går alltså inte åt statliga budgetmedel till dess infrastruktur och tjänster. Luftfartsverket driver det landstäckande nätet med 25 flygplatser som affärsverk. Flygplatserna drivs och utvecklas samordnat enligt den så kallade nätverksprincipen. Den ekonomiskt mest lönsamma flygplatsen är Helsingfors-Vanda. Också sex andra flygplatser visar företagsekonomiskt överskott. Kommunikationsutskottet lägger vikt vid nätverksprincipen när det gäller att driva nätet av flygplatser och främja regional jämlikhet. Stora satsningar har gjorts på Helsingfors-Vanda flygplats de senaste åren. Vid sidan av de företagsekonomiskt mest lönsamma flygplatserna är det rationellt att också satsa på servicestandarden på de övriga flygplatserna så att flygtrafiken blir mer attraktiv och hela nätets lönsamhet därmed förbättras.

Finansiering av investeringar

Budgeteringsproblemen

För att göra trafikledshållningen långsiktigare och kostnadseffektivare är det nödvändigt att fatta beslut om valperiodens trafikprojekt och finansieringen av dem på en gång och att se till att det inom ramen genast från början av valperioden finns adekvata anslag för utveckling och underhåll av trafikleder i ett längre perspektiv. Långsiktigheten kan förbättras ytterligare i framtiden om vi åtminstone delvis också fattar beslut om nästa valperiods investeringar. Kommunikationsutskottet ställer sig bakom finansutskottets synpunkter på finansiering av investeringar och utveckling av budgeteringsförfarandet.

Budgetering av investeringar. Statens nuvarande budgetpraxis bygger på budgetering av driftsutgifter, vilket betyder att investeringar också behandlas som driftsutgifter. Vid kapitalbudgetering har investeringar och driftsutgifter däremot sina egna budgetar, vilket ger bättre möjligheter till planering av investeringar och finansiering.

I statsförvaltningen är problemen med budgeteringen närmast förknippade med trafikinvesteringar, för merparten av alla betydande investeringar inom andra förvaltningsområden har lyfts ut ur budgetekonomin. Anslagen för investeringar och underhåll bör separeras tydligare för att göra beslutsprocessen klarare och öppnare. Budgeteringen av trafikinvesteringar behöver utvecklas och investeringar behandlas på ett annat sätt inom ramarna.

Budget- och fullmaktsförfarandet. Den nuvarande metoden för budgetering av trafikprojekt är stel och inflexibel. Den kräver att minsta lilla ändring i både projektspecifika fullmakter och årliga anslag tas upp till behandling i riksdagen, trots att ändringarna faller inom ramen för de avtalsfullmakter som riksdagen godkänt. Upphandlingsförfarandet leder inte heller alltid till ett lämpligt och ekonomiskt optimalt slutresultat med tanke på trafikledsprojekten som helhet.

Finansutskottet uppger sig ha påtalat detta redan tidigare och vill därför påskynda alla åtgärder för att förenkla och likrikta förfarandet.

Finansieringsmodeller

I redogörelsen framhålls det att finansieringen av trafiken enligt de strategiska målen för 2020 är långsiktig och står på säker grund och att ett mångsidigt utbud av finansieringsmodeller som kompletterar budgetfinansieringen finns tillgängligt. Det är nödvändigt att utnyttja finansiella källor som kompletterar budgetfinansieringen för att garantera en adekvat servicestandard och att fördomsfritt testa nya finansieringsmodeller.

Trafikinvesteringar finansieras huvudsakligen via budgeten i alla länder. Men det finns en allmän tendens att söka nya finansieringsmodeller vid sidan av budgetfinansiering för att få in lite flexibilitet i genomförandet.

Bland modeller som kompletterar budgetfinansieringen nämner redogörelsen livscykelmodellen, kommunal delfinansiering, vägavgifter, efterfinansiering, väg- och trafikfonder, försäljningsinkomster från statsbolag och EU-finansiering för gränsöverskridande projekt.

Kommunikationsutskottet håller med finansutskottet om att den bärande principen i finansieringen av trafikledsprojekt också i framtiden ska vara att det sker över statsbudgeten. Men det kan finnas anledning att ta fram också andra finansieringsmodeller vid sidan av budgetfinansiering.

Livscykelmodellen. Livscykelmodellen har redan gett positiva erfarenheter. Den är inte enbart en finansieringsmodell utan också en operativ modell, som går ut på att trafikledshållaren med ett långvarigt kontrakt beställer väghållningsservicen på ett visst avsnitt av en utomstående företagare. Livscykelmodellen möjliggör lösningar och fördelar som är innovativa och ekonomiska på sikt. Den tillåter också att beställaren och utföraren delar på riskerna.

Livscykelmodellen kan genomföras på flera olika sätt, och betalningsmekanismer och andra egenskaper kan skräddarsys för varje enskilt projekt. Beslut om hur projektet finansieras ska tas utifrån en grundlig och objektiv jämförelse mellan den livscykelmodell som anses optimal och normal budgetfinansiering. Sättet att finansiera ett projekt får inte inverka på tidsplanen för genomförandet eller på hur projektet behandlas inom ramarna.

Kommunal delfinansiering. Enligt redogörelsen deltar kommunerna i storstadsregioner i kostnaderna för trafikinvesteringar. Meningen är att fortsätta med samma praxis. Dessutom kan kommunerna allt oftare få i gång ett viktigt trafikprojekt med räntefri efterfinansiering. Kommunal delfinansiering har ansetts motiverad, om trafikprojekten ger kommunerna betydande markanvändningsfördelar och andra fördelar.

Kommunerna har ingen skyldighet, och alla kommuner har heller inte möjlighet, att använda tidigareläggningslån. Men sådan förskottering ger en del kommuner möjlighet att köra i gång ett viktigt trafikprojekt tidigare än planerat. Kommunen betalar utgifter som i princip hör till staten, men drar i sin tur nytta av fördelarna inom markanvändningen.

Det är i sig motiverat att utnyttja tidigare läggningens lån, men finansieringen bör förskottas kontrollerat och den får inte bli huvudregel i finansieringen av infrastruktur. Risken med en ökad användning av sådan finansiering är att den kan leda till att projekt som är viktiga för kommuner med sämre ekonomi skjuts på framtiden, och rikare kommuners projekt ges företräde tack vare egenfinansiering. Det ska också ses till att förskottning i form av lån inte används för att få i gång projekt som inte finns upptagna i en godkänd projektförteckning. Lånen kan också innebära betydande extra förpliktelser för den kommunala förvaltningen. Kommunen är ju då inte bara finansör utan också utförare.

Välgavgifter. Det finns planer på att införa välgavgifter baserade på positionsbestämning under nästa årstionde. Regeringen är också beredd att skapa legislativa förutsättningar för att införa eventuella regionala trängselavgifter.

För att tygla trafiken och energiförbrukningen kan det bli nödvändigt att lyfta över en allt större del av trafik kostnaderna på användarna. Liksom finansutskottet ser kommunikationsutskottet därför gärna att frågeställningarna kring välgavgifter och trängselavgifter reds ut. Det är viktigt att ta ställning till om trängselavgifter ska användas som styr- eller finansieringsredskap eller eventuellt både och.

Det är möjligt att trängselavgifter minskar personbilstrafiken och därmed också behovet av vissa trafikinvesteringar. Därför bör beslut om trängselavgifter fattas i tid innan de eventuellt införs.

Efterfinansieringsmodellen. Efterfinansieringsmodellen lämpar sig t.ex. för de infrastrukturella förbindelserna i samband med nyöppnade gruvor. Den andra parten är då företaget, som gör en företagsekonomisk bedömning av projektf finansieringen och finansieringen av räntekostnaderna. Metoden är ändamålsenlig för att den till stor del undanröjer risken för felinvesteringar från statens sida och är säker för staten.

Väg- och trafikfonder. Redogörelsen kommer inte med några riktlinjer för fondmodellen.

Statssekreterare Sailas drog i sin utredning om utveckling av finansieringen av trafikinvesteringar (Kommunikationsministeriets publikationer 72/2007) helt nyligen den slutsatsen att det inte finns någon anledning att inrätta traditionella trafikfonder. Han anser att de inte skulle öka statens inkomster eller ge mer till finansiering av trafikinvesteringar.

Redogörelsen tar inte närmare upp användningen av fonder, och där klarläggs inte heller t.ex. möjligheten att pensionsanstalterna investerar i fonder eller hur fonder av typen fastighetsfond fungerar.

Liksom finansutskottet anser kommunikationsutskottet det viktigt att det görs en bredare utredning om huruvida det lönar sig att inrätta och nyttja väg- och trafikfonder. Det gäller också att se på frågor som har med eventuell fondering av väg- och trafikavgifter att göra. Finansutskottet föreslår en ståndpunkt om detta i sitt utlåtande.

Statsbolags försäljningsinkomster. Statsbolagens inkomster av aktieförsäljning har under flera år använts till trafikinvesteringar. Enligt vårens rambeslut får 80 miljoner euro av försäljningsinkomsterna användas för att finansiera nya trafikledsprojekt.

Finansieringen av trafikledsnätet måste på sikt ligga på en hållbar och adekvat nivå. Försäljningsinkomsterna bidrar därmed inte till en långsiktig investeringspolitik, för de är sporadiska och svår förutsebara. Men under de senaste åren har de tillåtit ett visst svängrum inom de i övrigt strama utgiftsramarna.

Genom utveckling av statens budget- och styrsystem får man bättre möjligheter att planera investeringar och finansiering kontrollerat så att också intäkter och utgifter kan komma i balans på sikt. Då kan det också bedömas på nytt om försäljningsinkomster kan användas för att finansiera investeringar.

EU-finansiering. EU fattade beslut om det nuvarande transportnätet för stomtrafiken, det vill säga TEN-nätet 2004. Dess omfattning kommer att bedömas på nytt inom de närmaste åren. Det

pågår också en rad andra projekt för att förbättra våra gränsöverskridande trafikförbindelser. Finland bör visa aktivitet i förhandlingarna om bl.a. TEN och nordeuropeiska trafikprojekt och försöka dra nytta av de finansieringsmöjligheter som EU-programmen erbjuder. Utskottet anser att de viktiga huvudlederna i landet och regionerna bör tas med i TEN.

Förslag till beslut

Kommunikationsutskottet föreslår

att riksdagen godkänner följande ståndpunkter med anledning av redogörelsen:

1. Det ska bli bestående praxis att lämna en trafikpolitisk redogörelse i början av valperioden.

2. Den regionala och rikstäckande planeringen av markanvändning och trafik plus tillhörande styrmedel ska utvecklas målinriktat så att samhällsstrukturen blir intakt och behovet att färdas minskar. Behoven av gång- och cykeltrafik ska beaktas i markanvändning, planläggning och trafikplanering och finansieringen av vägar för sådan trafik ska säkerställas.

3. Näringslivets konkurrenskraft jämfört med konkurrerande länder måste förbättras genom att logistikkostnaderna sänks. I samarbete med EU och de ryska myndigheterna bör vi skyndsamt och på lika villkor för båda parterna få gränsövergångspraxisen längs östgränsen att löpa bättre.

4. Kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv genom att biljettsystemen förbättras,

tjänsterna samordnas, servicestandarden höjs och trafiken blir mer tillförlitlig. Stödet för kollektivtrafik i stora stadsregioner ska införas 2009.

5. Trafiken ska nå de mål som ställts upp för att reducera utsläppen i Finland. Den nyaste fordonsteknologin ska främjas, användning och utveckling av biodrivmedel utökas och beskattningen av bilism ändras så att den bättre bidrar till att nå målen för utsläppsminskning.

6. Trafiksäkerhetsarbetet ska effektiviseras med hjälp av ett heltäckande säkerhetsprogram som tar upp allt från markanvändning till trafikfostran och sänker olycks- och dödlighetssiffrorna för gott. Strategier och lösningar för att utveckla trafiksystemet bör alltid utvärderas ur trafiksäkerhetssynvinkel.

7. Möjligheterna att införa trängselavgifter och vägavgifter baserade på positionsbestämning bör utredas.

8. För basväghållning ska det redan i rambeslutet för valperioden anvisas finansiering som garanterar att trafiknätet kan hållas i tillbörligt skick och förbättras där det behövs.

9. Besluten om trafikinvesteringar och finansiering av dem ska fattas parlamentariskt sett i större bitar än en valperiod och på så sätt att byggvolymen är jämn också under skiftet mellan två regeringar. Möjligheterna att nyttja väg- och trafikfonder ska utredas under den här regeringsperioden.

KoUB 9/2008 rd — SRR 3/2008 rd

Helsingfors den 17 juni 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd
Maria Guzenina-Richardson /sd
Leena Harkimo /saml
Mats Nylund /sv
Pentti Oinonen /saf
Reijo Paajanen /saml
Markku Pakkanen /cent (delvis)

Lyly Rajala /saml
Tero Rönni /sd (delvis)
Pertti Salovaara /cent
Janne Seurujärvi /cent
Johanna Sumuvuori /gröna
Ilkka Viljanen /saml
Anne-Mari Virolainen /saml
ers. Lauri Oinonen /cent (delvis)
Sari Palm /kd (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine
konsultativ tjänsteman Marjaana
Kinnunen.