

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 6/2008 rd

Statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna 2009—2012

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 26 mars 2008 Statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna 2009—2012 (SRR 2/2008 rd) till finansutskottet för beredning och bestämde samtidigt att de övriga fackutskotten får lämna utlåtande till finansutskottet .

Sakkunniga

Utskottet har hört

- generaldirektör Tuomas Pöysti och ledande revisionschef Ari Hoikkala, Statens revisionsverk

- överdirektör Pekka Plathan och ekonomidirektör Jaana Kuusisto, kommunikationsministeriet
- överdirektör Ossi Niemimuukko, Banförvaltningscentralen
- direktör Aulis Nironen och ekonomidirektör Timo Hiltunen, Vägförvaltningen.

Skriftligt utlåtande har lämnats av

- Sjöfartsverket
- Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD
- VR-koncernen
- Finlands näringsliv
- Finlands transport och logistik
- Finlands Lokaltrafikförening rf
- Finlands Rederiförening.

REDOGÖRELSEN

I budgeten för 2008 och valperiodens rambeslut blev det bestämt att 26 trafikledsprojekt ska genomföras inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Riksdagen har redan godkänt anslag för 23 av dem, och förslag om ytterligare tre ska läggas fram för riksdagen under de närmaste åren.

Nya trafikledsprojekt kommer att startas mot slutet av valperioden. Anslagen får uppgå till högst 9 miljoner euro 2010 och högst 93 miljoner euro 2011. För två av de nya projekten görs en jämförelsekalkyl över kostnaderna som om de

gällde livscykelprojekt. Utvecklingsprojekten kommer att inledas med tidigarelagd finansiering från kommunerna. Trafikledsprojekten kommer att kräva omkring 1 579 miljoner euro i anslag 2008—2011 och därefter ca 2 864 miljoner euro, alltså totalt omkring 4 447 miljoner euro. Under valperioden ska 50 miljoner euro läggas ner på tematiska projekt.

För basväghållning avsätts 15 miljoner euro 2009, 25 miljoner euro 2010, 15 miljoner euro 2011 och dessutom anvisas 20 miljoner euro inom ramen 2009—2011 för att trygga virkes-

försörjningen. I en tilläggsbudgetproposition 2008 kommer 50 miljoner euro i extra pengar att avsättas för basväghållning och 10 miljoner euro 2009—2011 i bidrag för enskilda vägar.

Regeringen ska utveckla kollektivtrafiken och nivåhöja anslagen i enlighet med sitt pro-

gram. Höjningen är 5 miljoner euro 2009, 7,5 miljoner euro 2010 och 10 miljoner euro 2011. Kollektivtrafikanslagen (järnvägs-, buss-, flyg- och vattentrafik) för 2011 uppgår till totalt 104,5 miljoner euro. I dem ingår VR Ab:s avtal om köp av fjärrtrafiktjänster 2006—2011.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

I sitt utlåtande tar kommunikationsutskottet upp sådana aspekter i de justerade ramarna för statsfinanserna 2009—2012 som hänför sig till utskottets ansvarsområde, främst då trafikledsinvesteringar, basväghållning, sjöfart och kollektivtrafik.

De bitar i ramredogörelsen och den trafikpolitiska redogörelsen från den 27 mars 2008 som gäller trafikledsinvesteringar pekar enligt utskottets mening i rätt riktning. De bidrar till långsiktig planering och finansiering av väghållningen, vilket utskottet har efterlyst i flera sammanhang. Investeringsramen och investeringsprogrammet för den nuvarande regeringsperioden uttrycker en klar ambition att modernisera huvudvägnätet för att tillgodose både trafiksäkerheten och näringslivets konkurrenskraft. För industrin spelar de särskilda besluten om tryggt virkesförsörjning en stor roll, men de är också viktiga för att höja standarden på regionala och lokala vägar inom respektive område över en längre period.

Bastrafikledshållning

I sitt program uppger regeringen att den kommer att anvisa så mycket pengar för trafikledshållning och underhåll under valperioden att servicestandarden och trafiksäkerheten är garanterade. Därför kommer den bl.a. att åtgärda eftersläpningen i finansieringen av bastrafikledshållningen.

Utskottet ser allvarligt på att finansieringen av bastrafikledshållningen redan länge har legat långt under det som t.ex. vägmyndigheterna på goda grunder har föreslagit. Läget är oroväckan-

de, 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. Utskottet kan inte se att principerna i rambeslutet skulle tillföra framför allt basväghållningen de nödvändiga extra resurserna eller råda bot på eftersläpningen. Ju mer kostnaderna ökar, desto mer minskar de facto resurserna för de områden som inte prioriteras i rambeslutet jämfört med tidigare år.

Väghållning. I rambeslutet avsätts 72 miljoner euro mer för basväghållning. Tillägget ska till stor del gå till att trygga skogsindustrins virkesförsörjning på vägar av lägre rang. Det betyder insatser mot menföreskador på grusvägar och reparation av vägar och broar som hotas av vikt-begränsningar. Det kommer att finnas liknande akuta och finansiella behov i områden där t.ex. nya gruvprojekt kan förväntas öka trafikvolymen avsevärt i framtiden.

Under de senaste åren har kostnaderna för vägnätsunderhåll ökat med omkring 25—30 miljoner euro om året. Det betyder att resurstillskottet för basväghållning i rambeslutet inte ens tillnärmelsevis motsvarar kostnadshöjningen. Om kostnaderna fortsatt utvecklas i den här riktningen och om resurstillskottet i rambeslutet huvudsakligen går till grusvägar av lägre rang, ställs väghållningen inför problemet hur underhållet av alla andra vägar och broar ska säkerställas. Utskottets uppfattning är att man inom väghållningen under ramperioden måste räkna med mindre finansiering i reella termer. Det betyder att man måste pruta på vägnätsunderhållet och regionala investeringar. I underhållet av vägbe-

läggningar prioriteras huvudvägar och då hotar framför allt belagda regionala vägar och förbindelsevägar och broar att hamna i ett uselt skick. För utskottet är det helt uppenbart att finansieringen av basväghållningen utan en klar nivåhöjning måste få ett tillskott genom tilläggsbudgetar under ramperioden, precis som tidigare år.

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. 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.

Banhållning. Utskottet påpekar att målen för banhållningen inte kommer att nås, om reinvesteringarna jämt ligger under miniminivå. Med den föreslagna finansieringen kan det inte undvikas att bannätets skick 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 bevara sin status som effektiv och konkurrenskraftig trafikled krävs det 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 restaureringen av banor som en av de största riskerna.

Trafiksäkerhet

Kommunikationsutskottet oroar sig speciellt för att anslagen för basväghållning och väginvesteringar inte ska räcka till för en större utbyggnad av gång-, cykel- och mopedvägar, som ju är viktiga ur trafiksäkerhetssynvinkel. Den förändrade samhällsstrukturen gör att gång-, cykel- och mopedvägar uttryckligen bidrar till trafiksäkerheten. Att på allvar få i gång programmet för mitträcken skulle också kräva extra satsningar, men där är anslagen i rambeslutet inte till stor hjälp. Under de senaste åren har antalet frontalkrockar förfulat statistiken över trafikdöda och trafikskadade i avgörande grad. Utskottet vill påstå att standarden på väghållningen är en av de viktigaste trafiksäkerhetsfaktorerna.

När man fattar beslut om innehållet i och finansieringen av tematiska projekt kan man gärna beakta vilken roll gång-, cykel- och mopedvägar och mitträcken spelar för vägtrafiksäkerheten, menar utskottet.

Kollektivtrafik och klimatförändring

Utskottet anser att det i och för sig är bra att nivån på anslagen för utveckling av kollektivtrafiken höjs. Syftet är att kunna svara på den utmaning som klimatförändringen innebär. Trafiken har stor del i ansvaret för klimatförändringen. Vägtrafiken står för omkring 90 % av växthusgasutsläppen från trafik. Utsläppen från vägtrafik härrör i sin tur till 60 procent från personbilstrafik och till 23 % från lastbilstrafik. Spårvägs- och järnvägs- trafikerna står för omkring 2 procent av utsläppen. Man har ställt ett mycket ambitiöst mål för minskade koldioxidutsläpp från trafik. Kring 2020 ska de få vara höst 10,9 miljoner ton. Just nu är

utsläppen omkring 13 miljoner ton om året och de antas öka om inga nya åtgärder sätts in.

Att utveckla kollektivtrafiken är helt centralt för att få ner koldioxidutsläppen från trafik. En av knäckfrågorna är att göra kollektivtrafiken till ett konkurrenskraftigt alternativ i jämförelse med personbilen. Ett sätt att gynna kollektivtrafiken i huvudstadsregionen och andra storstadsregioner är att förbättra spårvägstrafiken. Den är över lag det bästa alternativet för att bekämpa klimatförändringen.

I rambeslutet föreslås en nivåhöjning på 5 miljoner euro 2009 och 7,5 respektive 10 miljoner euro 2010 och 2011. Utskottet anser att anslagen är för små med hänsyn till behovet. Om man vill att kollektivtrafiken ska stå sig bättre i konkurrensen, måste anslagen höjas avsevärt. Utskottet tror att kollektivtrafikpengarna får störst effekt om de riktas till stora stadsregioner, inte minst huvudstadsregionen, där det finns gott om potentiella nya användare.

Finansiering av det tematiska sjöfartspaketet

Utskottet lyfter fram sjöfartens roll för Finland. Utrikeshandelns transporter går till omkring 80 procent över havet. Fartygstrafiken i Östersjön och på Finska viken har ökat mycket snabbt under de senaste åren och transporterna förväntas fortsatt öka från nuvarande 140 miljoner till mer än 250 miljoner ton per år fram till 2015. Trafiken med passagerarfartyg är dessutom livlig mellan Tallinn och Helsingfors, omkring 6 miljoner passagerare per år. Med ökade trafikvolymer ökar också olycksrisken. Grundstötningar eller kollisioner kan betyda förlorade människoliv eller allvarliga miljöskador. De ökade oljetransporterna på Finska viken höjer olycksrisken. Utskottet har erfarenhet att det nästan dagligen förekommer nära ögat-incidenter.

Utskottet vill att det speciellt ses till att sjöfarten också i fortsättningen håller samma service- och säkerhetsstandard som nu. För säkrare och effektivare sjöfart och bättre säkerhetsarrangemang krävs det att telematiska system och anläggningar som nått slutet av sin livscykel förnyas. En del av sensorerna i det nuvarande syste-

met är 10–20 år gamla. Deras tekniska livslängd är omkring 10 år. Livscykeln för de data-tekniska system som utnyttjas inom fartygstrafikservice är omkring 3–5 år.

I våra inhemska farleder finns det gott om ställen som till sin servicestandard och säkerhet inte svarar mot vattentrafikens krav. Typiska fall är uppgrundade farleder och strukturella brister i säkerhetsanordningar och kanaler. Dessutom finns det ställen som inte uppfyller kriterierna för farledsplanering och som därför skulle kräva uträtning av kurvor eller breddning av farleden på annat sätt.

Anslagen för Sjöfartsverkets omkostnader och farledshållning räcker till för basutgifterna, men några investeringar och reinvesteringar i sjöfartsleder, säkerhetsutrustning, anordningar och system för trafikreglering eller projekt för att utveckla verksamheten är inte att tänka på med beaktande av regeringens rambeslut. För att garantera säkerheten till sjöss under ramperioden krävs det att Sjöfartsverkets temapaket för servicen och säkerheten till sjöss genomförs. För service av telematiska system behövs det omkring 1,6 miljoner euro om året. För att säkerställa servicestandarden och säkerheten i farlederna behövs det ett tillskott på 2–4 miljoner euro inom den årliga ramen.

Alternativa sätt att finansiera infrastrukturprojekt

Det är viktigt att finansieringen av vägprojekt utvidgas med kompletterande finansieringsformer. Ramen medger två livscykelprojekt, och där hänvisas också till tidigare lagd finansiering från kommunerna. För de nya projekt som enligt planerna ska påbörjas mot slutet av ramperioden föreslår utskottet tidigareläggning, t.ex. genom alternativa former av finansiering, för att den ökade totalvolymen anläggningsprojekt inte ska leda till konjunkturöverhettning och en okontrollerad kostnadsstegring.

Utskottet framhåller vidare att risken med ökad tidigareläggning av den kommunala finansieringen är att situationen för kommuner med ett sämre ekonomiskt läge kan bli ohållbar. För

kommunerna viktiga projekt kan komma att skjutas på framtiden, och rikare kommuners projekt ges företräde tack vare egenfinansiering. Alternativa finansieringsformer, som tidigare lagd kommunal finansiering, förutsätter en bra övergripande uppfattning om vad projekt som står i väntrummet innehåller, om deras lönsamhet och om projektets betydelse för hela området. Regionala och kommunspezifika väg- och farledsinvesteringar spelar en stor roll för ett konkurrens-

kraftigt näringsliv och områdesutvecklingen. Det är effekter som vid sidan av finansieringen måste vägas in i besluten om projekten.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet anser

att finansutskottet bör beakta det ovan sagda.

Helsingfors den 16 april 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /saml
Mats Nylund /sv
Pentti Oinonen /saf
Reijo Paaajanen /saml

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

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine
konsultativ tjänsteman Marjaana Kin-
nunen.