

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 12/2013 rd

Statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna 2014—2017

Statsrådets redogörelse till riksdagen om komplettering av statsrådets redogörelse 27.3.2013 om ramar för statsfinanserna 2014—2017 (SRR 3/2013 rd)

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 10 april 2013 statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna 2014—2017 (SRR 3/2013 rd) och en komplettering av den (SRR 4/2013 rd) för beredning till finansutskottet och beredde samtidigt de övriga fackutskotten möjlighet att lämna utlåtande om ärendet till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- budgetråd Elina Selinheimo, finansministeriet
- kanslichef Harri Pursiainen, ekonomidirektör Jaana Kuusisto och regeringsråd Mikael Nyberg, kommunikationsministeriet
- biträdande direktör Riitta-Liisa Vuorela, Kommunikationsverket
- direktör Anders Östergård, närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
- chef för juridiska ärenden Rami Metsäpelto, Trafikverket

- avdelningsdirektör Juhani Nikula, Trafiksäkerhetsverket Trafi
- direktör Jouni Karjalainen, Destia Oy
- chef för samhällsrelationer Nina Routti-Hietala, VR-koncernen
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verkställande direktör Iiro Lehtonen, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- verkställande direktör Anna-Liisa Tarvainen, Trafikskyddet
- logistikchef Outi Nietola, Skogsindustri rf
- verkställande direktör Markku Henttinen, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY
- verkställande direktör Jaakko Rahja, Vägförningen i Finland.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
— närings-, trafik- och miljöcentralen i Lapp-land.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Kommunikationsutskottet behandlar i utlåtan- det ramarna för statsfinanserna 2014—2017 uti- från sitt eget ansvarsområde, dvs. kommunika- tionsministeriets förvaltningsområde. Fokus lig- ger framför allt på finansieringen av bastrafik- ledshållningen, ändringen i de högsta tillåtna måtten och massorna inom tung trafik och driv- medelsbeskattningen inom den yrkesmässiga trafiken.

Budgetramarna för förvaltningsområdet

I ramarna för statsfinanserna 2014—2017 är an- slagen för kommunikationsministeriets förvalt- ningsområde sammanlagt 2 970 miljoner euro. Av detta står anslaget för transportnätet för 1 717 miljoner euro. För stöd till trafiken och köp av tjänster disponeras 227 miljoner euro och för kommunikationstjänster och kommunika- tionsnät samt stöd för kommunikation avdelas 534 miljoner euro.

Rambeslutet ligger även till underlag för nöd- vändiga statsfinansiella sparåtgärder som samt- liga förvaltningsområden ska bidra till. Utskot- tet anser att anslagen för kommunikationsminis- teriets förvaltningsområde över lag ligger på en skälig nivå, i synnerhet om man ser till det totala sparmålet eller sparbetingen inom många andra förvaltningsområden. När anslagen för trafiken bestäms måste man fortsatt ta hänsyn till den stora betydelse transportsektorn har för ett funk- erande och effektivt näringsliv och för människ- ors transportbehov i det dagliga livet.

Bastrafikledshållning

Från anslaget till bastrafikledshållning finansie- ras bland annat underhåll av det befintliga tra- fiknätet, mindre investeringar, trafikkontroll, trafikplanering och egendomsförvaltning inom trafikledshållningen. För bastrafikledshållning

ökas anslagen med sammanlagt 55 miljoner euro under ramperioden, 15 miljoner euro 2014, 10 miljoner euro 2015 och 15 miljoner euro 2016 och 2017. Det hänger samman med att de högsta tillåtna måtten och massorna för lastbilar enligt förslaget ska höjas.

Kostnadsnivån beräknas för närvarande stiga med i genomsnitt 3—4 procent per år. Pengarna ger mindre köpkraft, eftersom anslagen inte fö- reslås bli indexjusterade. Det betyder troligen att riksvägarna och de vägar där trafiken är livligast kan hållas i skäligt skick, men det sekundära vägnätet måste anpassa sig efter finansieringen enligt principen i den trafikpolitiska redogörel- sen.

Från trafikledsinvesteringarna kommer det i enlighet med den trafikpolitiska redogörelsen att överföras 100 miljoner euro per år till små inves- teringar och underhåll av trafiknätet från och med 2016. Utskottet påpekar att man i stor ut- sträckning varit tvungen att gallra i de små in- vesteringarna och underhållet de senaste åren i brist på finansiella resurser. Därför är det myck- et välkommet och angeläget att 100 miljoner euro ska överföras för ändamålet. Om det inte finns tillräckligt med statliga resurser för små trafiksäkerhetsprojekt, t.ex. cykelvägar, väg- korsningar och plankorsningar, kan det hända att också en del av de viktigaste projekten inte ge- nomförs eller att kommunerna får ta ansvar för projekten, vilket inte är önskvärt med hänsyn till det ekonomiska läget i kommunerna. Utskottet vill också peka på de utmaningar som kan drab- ba vägunderhållet på grund av det ekonomiska läget i kommunerna och de minskade statsstö- den.

Bastrafikledshållningen och trafikflytet har stor betydelse bland annat för konkurrenskraf- ten i näringslivet, trafiksäkerheten och utfallet av miljömålen. Två tredjedelar av godstranspor- terna och mer än 90 procent av persontranspor- terna sker på väg. Anslaget för bastrafikledshåll- ning måste räcka till för att hålla vägnätet i trafi- kerbart och säkert skick, framhåller utskottet. Det eftersatta underhållet är enligt utredning för

närvarande nu uppe i ca 1,5 miljarder euro. Det vore viktigt att avsätta mer finansiella resurser för bastrafikledshållning om läget i statsfinanserna tillåter det, så att det eftersatta underhållet inte ökar. Framöver behöver det också bedömas hur den föreslagna anslagsöverföringen av 100 miljoner euro från och med 2016 möjligtvis kommer att påverka det eftersatta underhållet. På längre sikt bör vi om möjligt planera in andra konkreta åtgärder så att det eftersatta underhållet som nu vuxit sig stort kan minskas.

Enligt landsvägslagen (503/2005) ska landsvägar hållas i tillfredsställande skick med hänsyn till allmän trafik. Med de tillgängliga anslagen för bastrafikledshållning går det enligt utskottet att hålla huvudlederna i rimligt skick, men på sikt är anslagssituationen för vägnätet mycket oroväckande på grund av utvecklingen i vägnätets skick och det mycket eftersatta underhållet. Utskottet ser det som viktigt att resurserna på längre sikt utöver det grundläggande underhållet också räcker till projekt för att förbättra trafikflytet och trafiksäkerheten. Framför allt beläggningsen på det sekundära vägnätet förnyas nu med ganska långa intervall. Sakkunniga har påpekat att reparationskostnaderna kan bli betydligt högre om reparationerna kan göras först när vägens skick har hunnit försämrats avsevärt. Enligt utredning är det i nuläget på vissa håll nödvändigt att bygga om mindre trafikerade vägar med beläggning till grusvägar, för det är billigare på lång sikt jämfört med vad det kostar att förnya beläggningsen. Utskottet framhåller dock att det behövs en samlad bedömning utifrån kostnaderna, trafiken och invånarnas och näringslivets behov innan vägar byggs om till grusvägar.

Utskottet påpekar att anslaget för enskilda vägar har minskat i flera år nu. Statsbidraget för enskilda vägar är nere i 5 miljoner euro 2014, vilket är mycket lite i förhållande till behovet. Det finns 358 000 kilometer enskilda vägar i Finland och t.ex. många viktiga transporter inom näringslivet görs på enskilda vägar, åtminstone i början av transporten. Utskottet är oroat över utvecklingstrenden i finansieringen av enskilda vägar. I glesbygden är de enskilda vägarna en

livsviktig infrastruktur som betjänar skogsindustri, turism, jordbruk, boende, lokala företag m.fl.

Det är också viktigt att satsa på kartering av trafikledernas skick med beaktande av vilken potential det finns i ny teknik. På måttligt trafikerade vägsträckor med några få allvarliga konstruktionsproblem kan det enligt utredning lämpa sig med punktreparationer, så att resurserna så långt det går kan sättas in där det behövs på grund av uppenbara risker för trafiksäkerheten. Underhållet av bannätet har också blivit allt mer eftersatt, så vi bör framöver vara uppmärksamma på järnvägarnas och järnvägsbroarnas skick. Det har stor betydelse för hela transportsystemet att tågtrafiken får bättre transportkapacitet och att den fungerar punktligt och tillförlitligt.

Enligt utredning satsar Sverige nästan två gånger mer än Finland per kilometer trafikled. Norge satsar över två gånger så mycket som Finland och Danmark rentav sex gånger. Utskottet anser att målet på lång sikt bör vara att komma närmare finansieringsnivån i de andra nordiska länderna.

Trafikanslagen är alltid ett resultat av en kompromiss med andra behov i samhället. På lång sikt är situationen när det gäller finansiering av bastrafikledshållningen oroväckande enligt utskottets bedömning. Anslaget till bastrafikledshållning behöver höjas redan före överföringen av 100 miljoner euro 2016. Enligt den trafikpolitiska redogörelsen ska anslaget för bastrafikledshållning nivåhöjas i skiftet mellan två regeringar i motsvarighet till stegringen i kostnadsnivån. Utskottet anser att detta är nödvändigt och föreslår

att man skyndsamt undersöker möjligheterna att tidigarelägga den nivåhöjning som planerats in i skiftet mellan två regeringsperioder. Nivåhöjningen enligt ökningen i kostnadsnivån behöver göras redan för 2015.

Mått och massor

De högsta tillåtna massorna och måtten för den tunga trafiken ska enligt ramredogörelsen höjas

för att förbättra den logistiska effektiviteten och det ska stegvis bli möjligt att använda dem på vägarna. För ändamålet ska 10—15 miljoner euro per år i extra anslag avdelas för reparationer på de ruttor som är mest kritiska med tanke på näringslivet. Under hela ramperioden innebär detta ett tillskott på 55 miljoner euro. Ändringen i mått och massor väntas enligt utredning möjliggöra en inbesparing av ca 80—120 miljoner euro framför allt i och med att näringslivets logistiska kostnader sjunker. Men det kräver att bärformågan hos broar och vägar förbättras och att låga underfarter höjs. Dagens vägkonstruktioner är inte dimensionerade för betydligt större massor. Enligt utredning kommer större transporter att få göras bara på vissa trafikleder som är tillräckligt hållbara.

Transportavstånden är långa i Finland och därför utgör de logistiska kostnaderna en större andel av företagets omsättning än i de främsta konkurrentländerna t.ex. i Centraleuropa. Utskottet har tidigare, bland annat i anknytning till den trafikpolitiska redogörelsen, kommit med yttranden om att vi i Finland bör sikta på att få ner de logistiska kostnaderna betydligt. Genom att höja de tillåtna måtten och massorna kan vi till viss del också bemöta de ökade logistiska kostnaderna till följd av svaveldirektivet. Om de nödvändiga transporterna för att tillfredsställa exempelvis virkesförsörjningen sköttes med större transportenheter kunde det spara bränsle och minska utsläppen, menar utskottet. Å andra sidan för ändringarna med sig investeringskostnader för transportföretagarna.

Sakkunniga har uttryckt sin oro över hur beslutet kommer att påverka de enskilda vägarna och kommunernas gatuavsnitt. Transporterna börjar eller slutar ofta på enskilda vägar eller på gator. Utskottet påpekar att man också för trafiksäkerhetens skull måste försäkra sig om att vägarna är tillräckligt hållbara innan transporten startar. En annan synpunkt som framfördes vid utfrågningen var att det vore motiverat att införa tekniska och andra krav som förbättrar säkerheten hos större fordon samtidigt som de tillåtna måtten och massorna höjs. Sakkunniga var oroliga över att 55 miljoner euro inte kommer att

räcka till för att förbättra vägar och broar så att de blir tillräckligt hållbara för större transportenheter. Enligt utredning kommer de finansiella resurserna inte att räcka till för att förbättra så många broar, så vi måste antagligen vara försiktiga i början.

Trafikprojekt

Enligt ramredogörelsen ska anslaget för trafikledsprojekt öka med 113 miljoner euro 2014 och 58 miljoner euro 2015. Från och med 2016 ska den statliga finansieringen av investeringar i trafikleder ligga på nivån 377 miljoner euro. Utskottet välkomnar varmt att ramfinansieringen garanterar att pågående trafikprojekt slutförs. De ökade anslagen möjliggör också att de projekt som nämns i den trafikpolitiska redogörelsen startas i huvudsak 2014—2015. Detta är mycket positivt i det rådande ekonomiska läget. Enligt utredning kommer besluten om tidsplanen för projektstarten att fattas senare i vår. En närmare bedömning av hur trafikprojekten ska genomföras kommer att göras enligt den trafikpolitiska redogörelsen. Utskottet framhåller rent allmänt att det behövs kontinuitet och långsiktig planering i fördelningen av bidrag till trafikprojekt för att garantera att projekten genomförs kostnadseffektivt över hela linjen. Projekten bör också slutföras på ett ekonomiskt förnuftigt sätt och enligt en tidsplan som är lämplig med tanke på kostnaderna.

Förbättringen av trafiknätet bör enligt utskottet fokusera på att effektivare utnyttja de befintliga trafiklederna. I princip är det rationellt att lägga en del av de knappa resurserna på effektivisering av det befintliga trafiknätet och av gjorda investeringar, menar utskottet.

Trafikledsprojekten bör också ses som en investering i framtiden. Utskottet understryker att trafikledsprojekt påverkar sysselsättningen och har en stimulerande inverkan på näringsverksamheten i regionerna. Det är viktigt med friktionsfria och samordnade rese- och transportkedjor inom det samlade trafiksystemet. Det finns anledning att granska och planera trafiksystemet och investeringarna som en helhet och

så att de olika trafikformerna fungerar smidigt tillsammans när det gäller de centrala trafiklederna och förbindelserna. Inom fjärrtrafiken är det enligt den trafikpolitiska redogörelsen väsentligt att trafiken planeras och organiseras baserat på ett enda trafikslag som betjänar förbindelsen och områdets tillgänglighet på bästa sätt.

Andra synpunkter

För att inrätta ett cybersäkerhetscenter vid Kommunikationsverket reserveras 1 miljon euro i Kommunikationsverkets omkostnader 2014 och ett tillskott på 1,5 miljoner euro föreslås för 2015—2017. Det är mycket bra att resurser för inrättandet kunde tas fram. De kommer också enligt utredning att göra det möjligt för centret att arbeta dygnet runt. I sitt utlåtande om den nationella cyberstrategin menade utskottet att centrets resursbehov bör följas upp och att om uppgifterna ökar till följd av eventuella förändringar i omvärlden bör detta beaktas i resurstilldelningen.

Enligt uppgift kommer Rundradions inbesparingar att stanna 12 miljoner euro under målet, vilket förutsätter åtgärder.

Anslagen för kollektivtrafik nämns inte särskilt i ramredogörelsen. Dagens anslag är mycket lågt med tanke på utvecklingen av kollektivtrafiken. Utskottet anser att ökad användning av kollektivtrafik bör vara det tydliga målet, bland annat för att utsläppen ska minska och människorna ska få lika möjligheter att röra sig. Utskottet understryker särskilt att kollektivtrafiken mellan kommuner och centralorter i landskapen måste fungera och att olika former av kollektivtrafik måste samordnas. Också samarbetet mel-

lan staten och de stora stadsregionerna kring markanvändning, boende och trafik är angeläget för en långsiktig och effektiv trafikplanering och konstruktion av transportvägar. Samarbetet är ett sätt att försäkra sig om att de knapphändiga resurserna för utveckling och underhåll används optimalt.

Enligt regeringsprogrammet ska drivmedelskatten höjas i två etapper, varav den senare infaller 2014. Höjningen väntas öka skatteintäkterna med 125 miljoner euro. På senare år har priset på dieselbränsle stigit mycket, och den förra höjningen av bränsleskatten i början av 2012 gav enligt vissa beräkningar yrkestrafiken en extra nota på upp till 100 miljoner euro. Utskottet har också tidigare ansett att det är av största vikt att näringslivet och transportsektorn i Finland får möjligheter att genom lägre transport- och logistikkostnader förbättra sin konkurrenskraft i relation till konkurrenterna. På grund av de långa avstånden i landet har skenbart små prisändringar stora samlade konsekvenser för transportkostnaderna och näringslivets konkurrensförmåga. Utskottet anser att

skattekonto eller något annat liknande återbäringsystem för dieselskatt i yrkesmässig trafik kunde vara ett bra verktyg för att sänka logistikkostnaderna och förbättra lönsamheten. Möjligheterna att införa ett sådant system bör undersökas.

Ställningstagande

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

KoUU 12/2013 rd — SRR 3/2013 rd, SRR 4/2013 rd

Helsingfors den 3 maj 2013

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Jukka Kopra /saml
Suna Kymäläinen /sd

Johanna Ojala-Niemelä /sd
Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

I huvudsak instämmer vi i det som kommunikationsutskottet skriver i sitt utlåtande. Men på vissa punkter behövs grundligare reflexion och mer djupgående strukturella lösningar.

Valtion Infra Oy bör genomföra trafikprojekt

Stora investeringsprojekt för trafikleder finansieras via statsbudgeten från samma moment som anläggande och normalt underhåll av trafikleder av olika slag.

Med tanke på en långsiktig transportpolitik är förfarandet inte hållbart. Budgetfinansieringen har resulterat i en oplanerad transportpolitik och byggandet av trafikleder har inte nått en jämn volymnivå. I värsta fall har den strama statsfinansiella ramen skjutit fram eller rentav stoppat den typen av investeringsprojekt som klart och tydligt har tillväxtfrämjande effekter.

Projektet har hopat sig av flera orsaker och det har lett till finansiella problem, förseningar och högre kostnader. De offentliga trafikinvesteringarna sacker tydligt efter bnp-tillväxten.

Valtion Infra Oy kan erbjuda ett nytt finansiellt instrument. Företaget kan stå för det tekniska genomförandet vid finansiering av väg- och trafikinvesteringar. Riksdagen ska besluta om väg- och trafikinvesteringar och hur de ska finansieras. Det ska vara en partnerskapsmodell som erbjuder enskilda investerare ett säkert finländskt investeringsobjekt.

I stället för att investera i skatteparadis kan pensionsbolagen satsa på långsiktiga och stabila projekt som förbättrar sysselsättning och tillväxt i Finland. På så sätt kunde vi få vår nationalförmögenhet att växa för oss. Projekt som förbättrar tillväxt och sysselsättning på både lång och kort sikt ger pensionsbolagen nytt kapital att investera när de får in pensionspremier.

Vi centerledamöter anser att regeringen genast måste se till att Valtion Infra Oy bildas.

Nivåhöjning och indexjustering av anslagen för bastrafikledshållning

En nivåhöjning med 100 miljoner euro för bastrafikledshållning måste införas den här valperioden, 2014. En indexjustering måste göras så snart som möjligt. Underhållet inom basväghållningen får inte bli eftersatt intill vanvett. Statliga investeringar i vägar är ett bra sätt att öka sysselsättningen i ekonomiskt svåra tider och därför får heller inte nivåhöjningen skjutas för långt fram i tiden.

Finansieringen av enskilda vägar och det sekundära vägnätet

I utlåtandet pekar utskottet med fog på hur viktiga de enskilda vägarna är. Dessutom måste man komma ihåg att anslagen på samma moment också används för allmän förvaltning och underhåll av färjor. Det blir alltså betydligt mindre pengar över för underhåll av enskilda vägar än vad skrivningen i ramarna gör gällande. Sakkunniga hävdar att det skulle räcka med ett anslag på 20 miljoner euro.

I den trafikpolitiska redogörelsen har regeringen gått in för principen att det sekundära vägnätets skick anpassas efter finansieringen. När servicestandarden sjunker betyder det i praktiken att kommunerna allt mer får ta över ansvaret för underhållet av det sekundära vägnätet. Det är enligt oss fel politik med hänsyn till kommunernas ekonomi och arbetsfördelningen mellan kommunerna och staten.

Ta hand om kollektivtrafiken på landsbygden

Trots tilläggen och budgetutlåtandena i riksdagen sänks anslagen för kollektivtrafik på landsbygden hela tiden. Under förra valperioden togs planer på garanterade skjutsar i glesbygden fram, men de har nu getts på båten. Och kollektivtrafikbehoven på landsbygden har gömts undan i en arbetsgrupp.

KoUU 12/2013 rd — SRR 3/2013 rd, SRR 4/2013 rd

På grund av nedskärningarna har drygt tusen bussturer försvunnit på landsbygden utan att regeringen har erbjudit något annat system i stället. Läget är ohållbart för invånarna på landsbygden.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan i sitt betänkande om redogörelsen om ramar för statsfinanserna 2014—2017.

Helsingfors den 3 maj 2013

Mirja Vehkaperä /cent
Ari Torniainen /cent

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

När det världsekonomiska läget är oroligt och de existerande marknadsmekanismerna hotar vittra är det viktigare än någonsin att se om vår egen ekonomi.

Finland lever på fungerande logistik

Utan en fungerande logistik går det inte att leva och vara företagare i vårt land. Vår konkurrenskraft försvagas på grund av landets geografiska läge. Exempelvis transportkostnadernas andel av totalkostnaderna är större hos oss än i våra viktigaste konkurrentländer. Därför gäller det att minimera denna faktors effekt på vår nationella konkurrenskraft. Vägnätet når alla finländare med början vid dörren till hemmet och gör det möjligt att transportera produkter från fabriker ut i hela landet och utanför landets gränser.

Väghållning går inte bara ut på att underhålla vägarna. Man måste också komma ihåg att det behövs högkvalitativ och föregripande planering. Exempelvis välplanerade anslutningar från det sekundära vägnätet till landsvägar eller motorvägar effektiviserar trafikflytet, förbättrar trafiksäkerheten och sparar bränsle till förmån för oss alla.

Sannfinländarnas riksdagsgrupp känner stor oro för transportkostnaderna inom näringslivet och vi förespråkar ett system för återbäring av bränsleskatten för att näringslivet ska kunna behålla sin konkurrenskraft med hjälp av skäliga transportkostnader. Bränsleskatterna bör sänkas även i övrigt. Kilometerersättningarna är en annan viktig fråga för näringslivet och vi föreslår att finansutskottet tar sig an frågan.

Effektivare underhåll

Regeringens förslag till ramar för statsfinanserna 2014—2017 innehåller ingenting nytt. Så som många gånger tidigare kan anslagen för basväghållning inte heller nu anses vara tillräckliga för att hålla vårt transportnät ens i nuvarande

skick. Sparpengar har använts för att ge konstgjord andning åt vårt vägnät och kvaliteten har fått stryka på foten bl.a. då det gäller beläggningstjockleken. Det har lett till att antalet vägsträckor som behöver repareras med det snaraste har ackumulerats under årens lopp. Vägnätet förfaller med en årlig takt på 100 miljoner euro.

Vi sannfinländare anser att statsmakten under de närmaste åren bör satsa på att inventera vägnätet med avseende på underhållsbehovet. Med modern teknik går det bra att skanna hela vägnätet i syfte att sätta in reparationer där problemen börjar nå den egentliga vägkonstruktionen. På så sätt kan dyra reparationer av vägarnas underbyggnad undvikas. Genom att nyttja den här informationen kan vårt samhälle spara stora summor inom väghållningen samtidigt som kvaliteten på vägarna höjs, då reparationer kan göras just där problemen finns.

Broarna i skick

Ett otal broar runt om i Finland har genomgått samma utveckling. Om det eftersatta underhållet inte betas av systematiskt, kommer staten att presenteras en avsevärt högre reparationsräkning när skadorna sprider sig i brokonstruktionerna.

Planerna på att öka måtten och massorna i den tunga trafiken bör beaktas i underhållet av vägnätet. Därför måste staten påskynda reparationer i anknytning till vägnätets bärkraft överlag men också broreparationer, så att så många broar som möjligt går att använda för transporter inom den tunga trafiken. Vår misstanke är att de ökande längderna och massorna på det hela taget kommer att föra med sig fler nackdelar än fördelar för samhället. Därför måste höjningen tänkas igenom ytterst noggrant och införas bara på rutter där infrastrukturen är tillräckligt hållbar för den ökade belastningen. Det finns få fabriker längs ringvägarna.

Broarna är en viktig del av vårt vägnät. Också staten måste vara kapabel att se transportnätet som en helhet. Det stora problemet ligger de facto i det sekundära vägnätet, och där är regeringens satsningar inte adekvata mot bakgrund av omständigheterna. I själva verket försvagar regeringen det sekundära vägnätet med avsikt. I regeringsprogrammet sägs det att det sekundära vägnätet får anpassa sig. Vi sannfinländare godkänner inte sådan här ansvarslöshet. Vi sannfinländare godkänner inte en sådan ansvarslöshet. Vi vill uppmärksamma standarden också på det sekundära vägnätet, för bland annat transporter inom virkes- och jordbruksproduktionen startar på enskilda vägar.

Nedskärningarna i statsandelarna till kommunerna hotar också vårt vägnät

Sannfinländarnas riksdagsgrupp är ytterst oroad över regeringens pågående nedskärningar i statsandelarna. De drabbar inte bara kommunernas kapacitet att tillhandahålla tjänster för sina invånare utan också kommunernas möjligheter att ta hand om det allmänna gatunätet och de enskilda vägarna. Med andra ord skrotar regeringen kommunernas ekonomi och dessutom också möjligheterna att sköta trafikmiljön.

Helsingfors den 3 maj 2013

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

Sannfinländarnas alternativ

Sannfinländarnas riksdagsgrupp anser att ramanslagen för bastrafikledshållning 2014—2017 bör höjas så att investeringarna i vägnätet 2014—2015 tidigareläggs. Genom att rusta upp nationalegendom, dvs. transportnäten, i tid värnar vi vår gemensamma egendom. Vi lägger dessutom vikt vid behovet att slutföra avtalade vägprojekt med en gång därför att de har stimulerande effekter på samhällsekonomin och förbättrar sysselsättningen. Regeringens åtgärder saknar långsiktighet och konsekvens, vilket visar sig som en ovilja att ha hand om vägprojekt ända till slutet.

Eftersom de njujga anslagen för bastrafikledshållning inte räcker till för dessa reparationer som skulle gjuta liv i vår ekonomi och leda till tillväxt, kan vi inte instämna i utskottets utlåtande om statsrådets redogörelse om ramarna för statsfinanserna 2014—2017.

Avvikande mening

Vi föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.