

FINANSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 5/2008 rd

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

Till kommunikationsutskottet

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 och bestämde samtidigt att finansutskottet ska lämna utlåtande om utvecklings- och finansieringsprogrammet till kommunikationsutskottet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets trafikdelegation.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- överdirektör Juhani Tervala, kommunikationsministeriet.

Trafikdelegationen har hört

- trafikminister Anu Vehviläinen och överdirektör Juhani Tervala, kommunikationsministeriet
- statssekreterare Raimo Sailas och budgetråd Esko Tainio, finansministeriet
- generaldirektör Samuli Haapasalo, Luftfartsverket

- generaldirektör Jukka Hirvelä, Vägförvaltningen
- biträdande direktör Risto Lång, Sjöfartsverket
- överdirektör Ossi Niemimuukko, Banförvaltningscentralen
- verkställande direktör Jani Saarinen, Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry
- verkställande direktör Paavo Syrjö, Infra ry
- direktör Leena Karessuo, Finlands Kommunförbund
- verkställande direktör Jaakko Rahja, Vägföreningen i Finland
- verkställande direktör Matti Vuoria, Varma
- generaldirektör Henri Kuitunen, VR-Group Ab
- utredningsman Jorma Haapamäki
- forskare Marja Heikkinen-Jarnola.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Finlands Näringsliv
- Centralhandelskammaren
- Skogsindustrin rf
- Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf
- Finlands Naturskyddsförbund rf
- Företagarna i Finland.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Den trafikpolitiska redogörelsen tar upp ett brett spektrum av faktorer och aktuella frågor kring trafiksystemet, som trafiknätets tillstånd och fungerande förbindelser, tryggad virkesförsörjning samt behovet av att väga in klimatförändringarna och förbättra trafiksäkerheten. Det främsta målet är att göra trafikpolitiken mer långsiktig. I övrigt är målet ett fungerande trafik- och logistiksystem och bättre trafiksäkerhet och kollektivtrafik.

Finansutskottet har sett på redogörelsen närmast i relation till sitt eget ansvarsområde. Det har främst tagit upp programmet för underhåll och utveckling av trafiknätet och finansieringen av de här funktionerna, eftersom de har ett nära samband med budgetekonomin.

Redogörelsen är ett stort steg i riktning mot en långsiktigare och mer planmässig investeringspolitik, noterar utskottet. Den bidrar till större öppenhet 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 planeringen koncentreras speciellt på sådana projekt som ska startas upp inom den närmaste framtiden.

Det är bra att beslutet om statens utgiftsramar och den trafikpolitiska redogörelsen behandlas tillsammans, anser utskottet. Den parallella behandlingen garanterar att den finansiella basen är hållbar och att staten verkligen engagerar sig i projekten. En investeringsplan på längre sikt ger också bättre möjligheter att utnyttja nya finansiella modeller kontrollerat.

Redogörelsens innehåll kan gärna förbättras i fortsättningen. Regeringen kan med fördel ta ställning till de strategiska målen för det nationella trafiknätet i ett bredare sammanhang och

utnyttja investeringsprogrammet för att nå målen. Redogörelsen skulle också kunna utnyttjas för att skissera upp större helheter, som byggande av kompletta förbindelser och utveckling av kollektivtrafiktjänster i ett regionalt eller rikstäckande perspektiv.

Redogörelsen tar upp en lång rad mål utan att närmare konkretisera åtgärderna för att nå dem. Att utrusta t.ex. huvudvägarna med mitträcken och höja huvudbanornas bärkraft anges som viktiga mål, men några närmare åtgärder för att genomföra dem anges inte. Investeringsprojektet skulle också kunna göras långsiktigare genom att man fattar beslut om projekt som åtminstone delvis kommer att inledas under nästa valperiod.

Finansutskottet efterlyser en minutiös uppföljning av målen och riktlinjerna i redogörelsen. Det är minst lika viktigt att det blir bestående praxis att lämna en trafikpolitisk redogörelse i början av valperioden. Riksdagen bör i sitt beslutsfattande koncentrera sig på det långsiktiga trafikpolitiska programmet och sådana aktuella frågor som kräver ett politiskt ställningstagande.

Fungerande trafiknät och logistik

För att upprätthålla sysselsättningen och den ekonomiska tillväxten behövs det ett fungerande och effektivt trafik- och logistiksystem. Det har blivit en ännu viktigare fråga i takt med företagens globalisering.

Finland är en logistisk utmaning: de huvudsakliga marknadsområdena ligger med undantag av Ryssland långt borta, och på grund av den glesa bosättningen och spridda samhällsstrukturen är transportavstånden långa. Hos oss är kostnaderna för transport och logistik mer betungande för såväl samhällsekonomin som för företag och hushåll än i många av våra konkurrentländer. Därför är det bra att man i regeringsprogrammet och redogörelsen har ställt som mål att förbättra vår logistiska konkurrenskraft genom att sänka näringslivets logistikkostnader i hela landet.

Trafiknätets skick spelar en stor roll för ett konkurrenskraftigt näringsliv. Ett bra trafiknät bidrar till punktliga transporter och gör det möjligt att sätta in större transportmateriel. Om t.ex. broar, banor och farleder är i gott skick, inverkar det direkt på kostnadseffektiviteten i industrins transporter.

Ett välfungerande trafiknät gynnar den regionala utvecklingen och konkurrenskraften. För hela landets konkurrenskraft är det viktigt att se till att framför allt internationella flygförbindelser, havsfarleder och trafikförbindelserna med Ryssland fungerar. Också Österbottenbanan är en nationellt viktig trafikled som måste renoveras effektivt och målmedvetet. Den tillgängliga finansieringen ger ingen möjlighet till det. I stället hotar projektet att dra ut på tiden ända in på 2020-talet.

Redogörelsen har inte mycket att komma med när det gäller att utveckla insjötrafiken. Utskottet anser att insjöfarlederna skulle kunna utnyttjas bättre t.ex. för virkestransport, inte minst som koldioxidutsläppen från vattentrafiken är betydligt mindre än från vägtrafiken. Bättre villkor för skärgårdstrafiken spelar i sin tur en stor roll för att förbättra invånarnas levnadsvillkor och för att utveckla turismen.

Klimatförändringarna och kollektivtrafiken

Den stora utmaningen för hela samhällsekonomin och det trafikpolitiska beslutsfattandet i framtiden är hur vi ska tygla klimatförändringarna. Redogörelsen klargör de klimatpolitiska allmänna riktlinjerna för trafiken och de trafikpolitiska metodernas effektivitet när det gäller att tygla klimatförändringarna. Riktlinjerna kommer att preciseras när samförstånd har nåtts i frågan på EU-nivå. Det sker troligen tidigast mot slutet av 2008. Enligt kommissionens energi- och klimatstrategi bör Finland ha reducerat trafikutsläppen med 16 procent kring 2020. Minskning målen gäller alla trafikformer, men framför allt vägtrafiken, som alstrar merparten av utsläppen.

Utskottet har inte sett närmare på metoderna för att tygla klimatförändringarna i detta sam-

manhang, men konstaterar att målet är mycket ambitiöst för vårt vidkommande. Det kräver en bred metodarsenal, bl.a. fordonstekniska lösningar, en integrerad samhällsstruktur, bättre kollektivtrafik och gång-, cykel- och mopedtrafik, fiskala metoder och andra ekonomiska styrredskap.

I redogörelsen listas flera sätt att utveckla och underhålla både kollektivtrafik och gång-, cykel- och mopedtrafik. Utskottet poängterar att kollektivtrafiken måste bli ett verkligt attraktivt alternativ, inte minst i storstädernas pendeltrafik. Det kollektivtrafikbidrag som kommer att betalas till stora städer från början av nästa år är välkommet, trots att det än så länge är ganska blygsamt jämfört med kommunernas egna satsningar. Städerna i huvudstadsregionen samt Tammerfors och Åbo finansierar årligen kollektivtrafiken med ca 180 miljoner euro, medan staten tänker sig 5 miljoner euro nästa år.

Det gäller att se till att kollektivtrafikservicen också i glesbygderna håller en viss nivå. En möjlighet är att utveckla t.ex. den anropsstyrda trafiken.

Underhållsprogrammet för trafiknätet

Problemet framför andra i bastrafikledshållningen har redan länge varit den knappt tilltagna finansieringen. 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.

Enligt en utredning från kommunikationsministeriet avdelades ca 1,16 miljarder euro 1996 (i 2006 års prisnivå) för underhåll av väg- och bananätet mot 0,89 miljarder euro 2006. Antalet passagerare på järnvägarna ökade samtidigt med 38 procent, varutransporttonnaget med 15 procent och vägtrafiken med 26 procent. Sjöfartsverket använde 28,1 miljoner euro för basfarledshållning 1996 (i 2006 års prisnivå) mot drygt 22 miljoner euro 2006, alltså omkring 20 procent

mindre. Under samma tid ökade sjöfarten med 43 procent.

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 hotas mer än 700 kilometer bana 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. Fram till 2012 kommer finansieringen av basväghållningen att höjas med 72 miljoner euro, basbanhållningen med 57 miljoner euro och farledshållningen med 6 miljoner euro. Bidragen för enskilda vägar höjs med 30 miljoner euro. Av de redan nu tillgängliga medlen för bastrafikledshållning inom ramarna för innevarande valperiod avdelas 60 miljoner euro för att trygga virkesförsörjningen. Finansieringen av trafikledsunderhållet höjs därmed årligen med i snitt 41 miljoner euro och ca 56 miljoner euro tas för att trygga virkesförsörjningen.

Det är nödvändigt att trygga virkesförsörjningen och utskottet är tillfreds med att det klart avsätts extra resurser för ändamålet. Med de här satsningarna kan bl.a. grusvägar och broar förbättras avsevärt. 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 lägre rangens grusvägar och lågtrafikerade banor. Av väghållningsanslagen tas t.ex. 45 miljoner euro för virkesförsörjningen, 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 är byggt eller renoverat 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 och det betyder ökade underhållskostnader när banor och passagekontrollsystem och ledningssystem för sjötrafiken elektrifieras.

Sakkunniga har bedömt att underhållsanslagen behöver höjas med 200 miljoner euro per år mot nuvarande 41 miljoner euro, om vi ska åtgärda reparationsunderskottet.

Utskottet påpekar att rätt planerade och riktade renoveringsinsatser i framtiden skulle minska behovet av pengar för bastrafikledshållning. Trafikledsunderhållet skulle också gynna näringslivet och förbättra den regionala konkurrenskraften och minska de negativa miljöeffekterna.

Med ökad finansiering av bastrafikledshållningen kan man framför allt förbättra trafiksäkerheten. Trycket är stort t.ex. på att bygga nya leder för gång-, cykel- och mopedtrafik, reinvestera i bannätet och förbättra säkerheten i farleder. Det är på många sätt ekonomiskt lönsamt att finansiera förbättringar i trafiksäkerheten, för

trafikolyckor orsakar inte bara mänskligt lidande utan också betydande kostnader för stat, kommuner, arbetsgivare, försäkringsbolag och enskilda personer.

Utskottet menar 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 som ju är ett av de explicita syftena med redogörelseförfarandet.

Utvecklingsprogrammet för trafiknätet

Investeringsprogrammet i redogörelsen arbetar med två tidsspann. Där beskrivs dels trafikinvesteringarna under pågående valperiod, dels de projekt som ska genomföras efter valperioden ända fram till 2020. Projekten efter 2011 har namngetts, men det sägs ingenting om vilken ordning de ska genomföras i och med vilken tidsplan. Det enda undantaget är projektet E18 Helsingfors—Vaalimaa, som enligt regeringsprogrammet ska genomföras som ett enda integrerat projekt.

Under pågående valperiod kommer 18 projekt för utveckling av trafiknätet att inledas. Beslut om fem av dem fattades redan under förra regeringsperioden. Det finns alltså 13 helt nya projekt; två av dem kommer att genomföras enligt livscykelmodellen. Ett projekt startas med kommunal finansiering, och kommunal förskottering för att påskynda projekten kan övervägas i sju fall. De sammantagna kostnaderna för de nya projekten uppgår till ca 1,1 miljarder euro. De utgifter som infaller under pågående valperiod finansieras med en reservering på 28,7 miljoner euro som redan finns i ramarna och med tilläggsfinansiering på 80 miljoner euro, som tas från statsbolagens försäljningsintäkter.

Enligt redogörelsen har projekten sållats fram bland 150 förslag och i valet har man fäst sig vid landskapens och näringslivets prioriteringar, regional jämvikt och internationella åtaganden.

Med hjälp av efterfinansieringsmodellen kan man dessutom starta näringspolitiskt viktiga projekt under valperioden. För tematiska projekt har 50 miljoner euro reserverats.

Utskottet välkomnar 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 utskottet 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.

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 utskottet håller fast vid att 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 åtminstone i början av nästa valperiod. I t.ex. Sverige läggs ett politiskt acceptabelt trafikinvesteringsprogram upp för tio år i taget.

Tidsplanen för projekt i startgroparna. 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 konkurrensutsetts 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 kostnads-höjande effekt och göra kostnadskalkylerna mindre hållbara.

Meningen är att jämna ut infrastrukturmarknaden med hjälp av snabbare kommunal finansiering.

Det är viktigt att kunna undvika det konjunkturuppsving och den överhettning som hotar 2011—2012. Om det inte går att få i gång projekt med kommunal finansiering, ska regeringen i tid vidta åtgärder för att vissa investeringar ska bli av. I så fall bör projekten vägas in redan i budgetpropositionen för 2009.

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 gruvinindustrin behöver, men en del av trafikledsproblemen kan komma att kräva omedelbar statlig finansiering. Om man inte alls är beredd för sådana projekt, kan det bli problem.

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

Tematiska projekt. Utskottet är tillfreds med att de tematiska projekten 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 genomblickbart.

Utveckling av ram- och budgeteringsmetoden

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 långsiktig utveckling och underhåll av trafikleder. Utskottet anser som sagt att långsiktigheten kan förbättras ytterligare i framtiden om vi åtminstone delvis fattar beslut om investeringar under nästa valperiod också.

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 utanför budgetekonomin.

Finansutskottet ser helst att anslagen för investeringar och underhåll separeras tydligare för att göra beslutsprocessen klarare och öppnare. Budgeteringen av trafikinvesteringar behöver utvecklas och investeringar behandlas på ett annat sätt inom ramarna.

Utskottet tar närmare ställning till frågan i samband med statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna för 2009—2012 (SRR 2/2008 rd).

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 av-

talsfullmakter som riksdagen godkänt. Upphandlingsförfarandet leder inte heller alltid till ett lämpligt och ekonomiskt optimalt slutresultat med tanke på trafikledsprojekten som helhet.

Finansutskottet har redan tidigare noterat problemen. Det påskyndar 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.

Enligt finansutskottets mening ska den bärande principen i finansieringen av trafikledsprojekt också i framtiden 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. Det är inte bara fråga om en modell för finansiering utan också om 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 och inte heller 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, för trafikprojekten ger dem betydande markanvändningsfördelar och andra fördelar.

Så kallade tidigareläggningslån, förskottering, förpliktar inte kommunerna, men gör det möjligt 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 tidigareläggningslån, menar utskottet, men finansieringen bör tidigareläggas kontrollerat och den får inte bli huvudregel i finansieringen av infrastruktur. Det ska också ses till att tidigareläggningslån inte används för att få i gång projekt som inte finns upptagna i en godkänd projektförteckning.

Utskottet noterar vidare att tidigareläggningslån kan rentav innebära betydande extra förpliktelser för den kommunala förvaltningen. Kommunen är ju då inte bara finansiär utan också utförare.

Vägavgifter. Det finns planer på att införa vägavgifter baserade på positionsbestämning under nästa årtionde. 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 trafikkostnaderna på användarna.

Därför ser utskottet gärna att frågeställningarna kring vägavgifter 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 trafiken 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 projektfinansieringen och finansieringen av räntekostnader.

Metoden är ändamålsenlig för att den till stor del undanröjer risken för felinvesteringar från statens sida och därför 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. den möjligheten att pensionsanstalterna investerar i fonder eller hur fonder av typen fastighetsfond fungerar.

Utskottet tar inte här närmare ställning till frågan om fonder. Men det är viktigt att det görs en bredare utredning om huruvida det lönar sig att inrätta och utnyttja väg- och trafikfonder. Det gäller också att se på frågor som har med eventuell fondering av väg- och trafikavgifter att göra.

Statsbolags försäljningsinkomster. Statsbolagens inkomster av aktieförsäljning har under flera år använts till trafikinvesteringar. Enligt vå-

rens 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 svårförutsebara. 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 enligt utskottets mening bättre möjligheter att planera investeringar och finansiering kontrollerat så att också intäkter och utgifter kan fås i balans på sikt. Då kan det också bedömas på nytt om försäljningsinkomster kan användas för att finansiera investeringar.

EU-finansiering. TEN-nätverkets omfattning kommer att bedömas på nytt inom de närmaste åren. Det pågår också en rad andra projekt för att förbättra våra gränsöverskridande trafikförbindelser. Utskottet understryker att Finland bör visa aktivitet i förhandlingarna om bl.a. TEN och nordeuropeiska trafikprojekt och försöka dra nytta av de finansieringsmöjligheter som EU-programmen erbjuder.

Utlåtande

Finansutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan och

att följande ställningstaganden godkänns med anledning av redogörelsen:

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

2. Beslut om trafikinvesteringar och finansieringen av dem ska fattas på längre sikt och i större bitar än en valperiod. Byggbolymen bör vara jämn också under skiftet mellan två regeringar.

3. Finansieringen av bastrafikledshållningen ska garantera att trafiknätet kan hållas i skick.

4. Möjligheterna att utnyttja väg- och trafikfonder ska utredas.

Helsingfors den 9 maj 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Hannes Manninen /cent
vordf. Kari Rajamäki /sd
medl. Pertti Hemmilä /saml (delvis)
Bjarne Kallis /kd
Kyösti Karjula /cent
Esko Kiviranta /cent (delvis)
Jari Koskinen /saml (delvis)
Mikko Kuoppa /vänt
Reijo Laitinen /sd
Mika Lintilä /cent (delvis)
Olli Nepponen /saml
Tuija Nurmi /saml (delvis)
Kirsi Ojansuu /gröna
Heikki A. Ollila /saml
Heli Paasio /sd (delvis)

Markku Rossi /cent
Matti Saarinen /sd
Petri Salo /saml
Minna Sirnö /vänt (delvis)
Pia Viitanen /sd (delvis)
ers. Esko Ahonen /cent (delvis)
Matti Kauppila /vänt (delvis)
Miapetra Kumpula-Natri /sd (delvis)
Lauri Kähkönen /sd
Reijo Paaajanen /saml (delvis)
Eero Reijonen /cent (delvis)
Jutta Urpilainen /sd (delvis)
Tuula Väättäinen /sd (delvis)
Ulla-Maj Wideroos /sv.

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Hellevi Ikävalko.

AVVIKANDE MENING

Motivering

Vi undertecknade kräver en långsiktig, förutse-
bar, miljövänlig och tillförlitlig investeringspo-
litik på trafikområdet. Osäkerheten inverkar ne-
gativt på alla parter och blir dyr för alla. Ett
grundläggande villkor för långsiktighet är tro-
värdighet och adekvata anslag, precis som riks-
dagen krävde av regeringen redan under den för-
ra valperioden. Redogörelsen uppfyller inte riks-
dagens krav på denna punkt.

För klarhetens skull bör investeringarna ock-
så kopplas loss från driftsutgifterna och behand-
las som en post utanför rambudgeten.

Frågan med stort F i redogörelsen är hur väl
den beaktar klimatförändringarna. När det gäl-
ler t.ex. kollektivtrafiken ligger vi fortfarande i
startgroparna. Kommunikationsutskottet hävdar
i sitt utlåtande om budgetramarna att anslagen
inte motsvarar behovet. Det är viktigt både för
stadsregioner och glesbygder att villkoren för
kollektivtrafiken skyndsamt förbättras.

Enligt redogörelsen startas nya trafikledsproj-
ekt under pågående valperiod för bara 400 mil-
joner euro. Finansieringen är bastrafikledshåll-
ningens största problem. En del sakkunniga an-
ser att riktlinjerna i regeringens rambeslut inte
ens beaktar kostnadsökningen fullt ut, för att inte
tala om att hjälpa upp eftersläpningen i finansie-
ringen, som bastrafikledshållningen är i ett
trängande behov av.

Den största bristen när det gäller spårvägstra-
fiken finns inom basbanhållningen. Det enda
man nu kan koncentrera sig på är att hålla bannä-
tet i trafikerbart skick. Alla projekt för att höja
servicestandarden får ligga. Enskilda investe-
ringar i utveckling av bannätet räcker inte till,
och samtidigt försummar man att förbättra servi-
cestandarden inom bannätet i övrigt. VR konsta-
terar i sina interna riskanalyser att bristen på
pengar för att reparera banorna är en av de störs-
ta riskerna. Det betyder problem med punktlig-
heten och allt fler trafikbegränsningar. Det stora
antalet plankorsningar ökar säkerhetsriskerna.
Sakkunniga bedömer att det krävs ett årligt till-

skott på 80 miljoner euro i ramarna för att hålla
bannätet i ett effektivt och konkurrenskraftigt
skick enligt målen i regeringens trafikpolitiska
redogörelse.

Under de senaste åren har vägnätets under-
hållskostnader ökat med 25—30 miljoner euro
per år. Enligt sakkunniga behövs det betydligt
mer i årliga anslag för basväghållning. Den öka-
de finansieringen i rambeslutet täcker inte ens
kostnadsökningen. Vägnätet av lägre rang för-
sämras och skadorna ökar hela tiden. Tillskottet
till väghållningen går till stor del till att trygga
skogsindustrins i och för sig viktiga virkesför-
sörjning på vägar av lägre rang. En del av finan-
sieringen tas från anslagen för basväghållning
och därmed har vi ett nollsummespel.

Finlands Näringsliv uppskattar t.ex. att det
behövs 200 miljoner euro extra per år för bas-
väghållning.

Säkerheten är ett av trafikpolitikens kärnom-
råden. Redogörelsen lovar inte mycket för pro-
grammet för mitträcken som ska minska antalet
frontalkrockar i vägtrafik.

Pengarna för att avskaffa plankorsningar
räcker inte heller till. Störst är konflikten mellan
ord och gärning när det gäller leder för gång-,
cykel- och mopedtrafik. Man hänvisar på många
punkter till hur viktiga de är, men de nödvändi-
ga anslagen lyser med sin frånvaro.

Det sägs inte ett ord om de bullerolägenheter
som trafiken ger upphov till.

Vi vill också lyfta fram sjöfarten. Faktum är
att över 80 procent av varutransporterna i vår ut-
rikeshandel går sjövägen. Anslagen för Sjöfarts-
styrelsens omkostnader och farledshållning
räcker inte till för farleder, säkerhetsanordning-
ar och utrustning för trafikstyrning inom sjöfar-
ten. Med regeringens rambeslut går det inte att
rusta upp och reinvestera i anordningarna eller
genomföra projekt för att utveckla verksamhet-
en. Också kommunikationsutskottet framhåller
i sitt utlåtande att Sjöfartsstyrelsens tematiska
strategi för sjöfartens servicestandard och säker-
het bör genomföras.

För att utveckla insjötransporterna bör man utreda hur en kanal mellan Saimen och Päijänne kan främjas.

Redogörelsens trovärdighet naggas i kanterna av att kostnaderna för merparten av alla utvecklingsprojekt skjuts fram till tiden efter nästa riksdagsval. För oss är regeringens vackra tankar om tidigareläggningslån bara blå dunster. De betyder att statens utgifter lassas på kommunerna trots att staten har pengar, medan den kommunala ekonomin är i knipa. Det värsta är att förfarandet särbehandlar kommunerna.

Finansieringsmodellerna i redogörelsen ger inte väghållningen ett dugg mer resurser. Vi anser att en del av överskottet i statsekonomin kunde användas för trafiken. Statens beräknade inkomster överskreds ju i fjol med fyra miljarder euro.

I redogörelsen konstateras det bl.a. följande om Finlands konkurrenskraft: "Kvaliteten på trafikförbindelserna är en viktig konkurrensfaktor för vårt land. De finländska företagens logistik-kostnader ökar på grund av de långa avstånden till de viktigaste marknadsområdena och det stränga klimatet. Kostnaderna är två till tre gånger så stora som för företagen i kärnområdena i EU." Mot de här behoven står sig förslagen i redogörelsen slätt. Finland måste satsa mer än någonsin på en nationell konkurrenskraftsstrategi. Där spelar en fungerande trafikpolitik en stor roll.

Redogörelsen ger en bra beskrivning av många frågor, men tre viktiga frågor behandlas i lättaste laget. För det första är de insatser som klimatförändringarna kräver nästan obefintliga, och målen för utsläppsminskning glider utom räckhåll.

För det andra reagerar redogörelsen dåligt på behovet av bättre trafiksäkerhet, inte minst inom gång-, cykel- och mopedtrafiken.

För det tredje erkänns eftersläpningen i anslag för basväghållning, som också bekräftas av sakkunniga, men var de nödvändiga resurserna ska tas anger redogörelsen inte.

Ståndpunkt

Vi föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan och

att följande ställningstaganden godkänns med anledning av redogörelsen:

1. För att nå de klimatpolitiska målen behövs det mer anslag för att stödja kollektivtrafiken i stora städer. Samtidigt ska kollektivtrafiktjänsterna i glesbygden tryggas och förbättras.

2. Trafikinvesteringar som traditionellt hört till staten bör inte lyftas över på kommunerna genom tidigareläggningslån, eftersom det särbehandlar kommunerna i ett kärt ekonomiskt läge för den kommunala ekonomin medan staten sitter på pengarna.

3. Anslagen för bastrafikledshållning är enligt samtliga sakkunnigas utsago otillräckliga och står i strid med målen i redogörelsen och därför kräver vi att regeringen vid första tillfälle lämnar en proposition till riksdagen med förslag till hur eftersläpningen i anslag ska korrigeras.

Helsingfors den 9 maj 2008

Kari Rajamäki /sd
Matti Saarinen /sd
Lauri Kähkönen /sd
Reijo Laitinen /sd
Matti Kauppila /vänst
Minna Sirnö /vänst

Heli Paasio /sd
Miapetra Kumpula-Natri /sd
Tuula Väättäinen /sd
Mikko Kuoppa /vänst
Pia Viitanen /sd