

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 14/2004 rd

Regeringens proposition om statsbudgeten för 2005

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagens biträdande generalsekreterare meddelade utskottet genom en skrivelse den 16 september 2004 att riksdagen den 16 september remitterat regeringens proposition om statsbudgeten för 2005 (RP 151/2004 rd) till finansutskottet för beredning. Kommunikationsutskottet har med stöd av 38 § 3 mom. riksdagens arbetsordning beslutat lämna ett utlåtande i saken till finansutskottet vad kommunikationsministeriets förvaltningsområde beträffar.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- kanslichef Juhani Korpela, kommunikationsministeriet
- direktör Aulis Nironen, Vägförvaltningen
- investeringsdirektör Kari Ruohonen, Banförvaltningscentralen
- vice verkställande direktör Veikko Vaikkonen, VR-Group Ab
- kommunikationschef Juha Norppa-Rahkola, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- direktör Raimo Mansukoski, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Kommunikationsutskottet koncentrerar behandlingen av budgetpropositionen till kommunikationsutskottets förvaltningsområde och främst då till anslagen för Vägförvaltningen och Banförvaltningscentralen samt för nyinvesteringar.

Utskottet konstaterar att det vid förberedandet av statsbudgeten beviljades tilläggsanslag både för basväghållningen och basbanhållningen. Det är viktigt att servicenivån på hela trafikledsnätet, dvs. vägarna, banorna och havsfarle-

derna, bibehålls och utvecklas. Med tanke på näringslivets konkurrenskraft är det viktigt att få tilläggsresurser för bl.a. förbättrade hamnförbindelser.

Utskottet understryker att effektiv logistik utgör en viktig faktor för näringslivets konkurrenskraft och regionernas utveckling. I budgetpropositionen konstateras att trafikförbindelserna ska upprätthållas och utvecklas för att kunna trygga och förbättra konkurrenskraften i Finland och i dess olika regioner. Utskottet fäster allvarlig uppmärksamhet vid att strama utgiftsramar kan äventyra detta mål.

Investeringar

Ministerarbetsgruppen blev i februari klar med sitt förslag till riktlinjer för trafikledspolitiken i Finland för 2004—2013. Betänkandet innehåller allmänna riktlinjer för trafikledsinvesteringar för de närmaste åren. Utskottet konstaterar dock att i statsbudgeten har anvisats anslag utöver det redan tidigare bestämda E 18-projektet endast för fördjupningen av farleden till Torneå och ombyggnaden av Skogsbackavägen. Utskottet anser det mycket oroväckande att finansieringen ännu är öppen vad gäller alla andra investeringar.

Enligt ministerarbetsgruppens riktlinjer bör underhållet av trafikleder planeras långsiktigt så att planeringen sträcker sig över hela regeringsperioden. Den bör basera sig på långsiktiga strategier och investeringsprogram. Utskottet anser att en långsiktig planering av trafikledsunderhållet är nödvändigt, eftersom det på detta sätt är möjligt att effektivisera helhetsplaneringen och verkställandet av projekten samt utjämna konjunkturfuktuationerna på områdena för markbygge. Långsiktighet behövs också för att kunna planera den allmänna samhällsutvecklingen och i synnerhet egen verksamhet samt för planeringen av investeringarna för dem som använder trafiklederna och är aktörer inom logistiken. Med tillräckligt långsiktig planering är det dessutom möjligt att hålla helhetskostnaderna för väg- och banprojekten på en lägre nivå jämfört med att projekt genomförs i olika etapper så att arbetet under tiden avbryts.

Innehållet i investeringsprogrammet har valts så att befolkningens dagliga rörlighet och företagens internationella konkurrenskraft främjas så effektivt som möjligt samt att en balanserad utveckling av regionerna, en god miljö och trafiksäkerhet stöds. Enligt ministerarbetsgruppens betänkande räcker de nuvarande resurserna för underhållet av trafiklederna inte till för att trygga välfungerande transporter för näringslivet, medborgarnas dagliga rörlighetsbehov eller regionernas livskraft. Resurserna bör ökas genom att sådana temaprojekt som tar fasta på problempunkter inleds.

Underhållet av trafiklederna kännetecknas av att arbetet är konjunkturberoende. Ministerarbetsgruppen anser det motiverat att försöka ersätta saneringsprogrammet för infrastrukturen som upprepas med några årtiondens mellanrum med ett kontrollerat underhåll av trafiklederna som optimerar livscykelkostnaderna. Betänkandet konstaterar att utifrån finansieringslösningen för denna regeringsperiod förverkligas utöver motorvägen E18 mellan Muurla och Lojo också fyra andra vägprojekt med livscykelmodellen. Av betänkandet framgår dessutom de kostnader som uppstår om bansträckan mellan Lahtis och Luumäki förverkligas med livscykelmodellen. Om väg- och bannätet inte kan utvecklas tillräckligt med hjälp av budgetmedel, anser utskottet att en begränsad tillämpning av livscykelmodellen som förverkligas till exempel genom både offentlig och privat finansiering erbjuder vid sidan av ordinarie projekt som förverkligas med hjälp av budgetfinansiering ett effektivt och för staten som beställare förmånligt upphandlingsförfarande för statligt betydande trafikleder.

Utskottet konstaterar att investeringar i trafikleder har under byggtiden en snabb inverkan på sysselsättningen. Den ekonomiska tillväxt som uppstår genom investeringar skapar även på längre sikt stadigvarande arbetsplatser. Kostnaderna för ministerarbetsgruppens trafikledsprojekt för 2004—2007 uppgår till 1,28 miljarder euro. Enligt Statens ekonomiska forskningscentrals preliminära utredning skulle genomförandet av projekten ha en inverkan på nationalprodukten som omkring år 2010 uppgår till cirka 230 miljoner euro per år. När denna inverkan fördelas på 30 år, har trafiklederna en total inverkan som är 2,5 gånger större än investeringarna, m.a.o. 3,5 miljarder euro i nuvärde. Utöver detta är det skäl att betona de sysselsättningseffekter som byggandet av trafikleder har. Kostnaderna för de planerade projekten för 2008—2013 uppgår till 2,164 miljarder euro. Om de genomförs, blir inverkan 7,6 miljarder euro under en tidsperiod på 30 år.

Utskottet hänvisar till sitt utlåtande (KoUU 15/2003 rd — RP 55/2003 rd) om statsbudgeten

för 2004 där det allvarligt betonar att regionala väg- och trafikledsinvesteringar har en stor betydelse för näringslivets konkurrenskraft och den regionala utvecklingen. Vidare betonar utskottet att finansieringen av basväghållningen är viktigt med tanke på den ekonomiska, sociala och regionala utvecklingen. Utskottet anser att på nationell nivå har de TDN-projekt som Europeiska unionen godkänt samt välfungerande kommunikationer mellan Finland och Ryssland stor ekonomisk betydelse.

Utskottet anser att i och med de trafikpolitiska riktlinjerna har man nu en välmotiverad lista över genomförbara projekt. För att kunna genomföra projekten efterlyser utskottet nu sådana finansieringsbeslut som motsvarar riktlinjerna.

Basväghållning

I budgetpropositionen föreslås att 570 miljoner euro reserveras för basväghållning. Utskottet fäster uppmärksamheten vid att statsbudgeten för 2005 inte uppfyller de finansiella mål som kommunikationsministeriet har uppställt. Detta betyder att servicenivån på det existerande trafikledsnätet kan försämrast. Som ett exempel kan nämnas att det sammanlagda kilometerantalet belagda vägar i dåligt skick har hållits så gott som oförändrat (ca 5 700 km). Också broar i dåligt skick har ökat konstant i antal. I klarspråk betyder detta att det för tillfället finns över hundra broar med viktbegränsningar och cirka 800 broar som är i dåligt skick och kräver en snabb renovering i vårt land. Utskottet är också oroad över det för medborgarna och näringslivet viktiga lägre vägnätets skick, eftersom antalet vägar som förstörts på grund av tjällossning inte ser ut att minska. De viktbegränsningar som har införts på vägar av lägre klass har under den senaste tiden försvårat till exempel virkesförsörjningen inom industrin. Om anslagsnivån för väghållningen inte höjs, kommer servicestandarden inom vägnätet inte att kunna möta de krav som den växande trafiken och konkurrenskraften ställer.

Genom finansiering är det möjligt att ta hand om den dagliga farbarheten i trafiknätet och väg-

nätets skick, så att dessa inte försämrast. Utskottet konstaterar att finansieringen inte alls är tillräcklig för genomförandet av mindre utvidgnings- och nyinvesteringar som är viktiga med tanke på lokala behov, till exempel byggandet av lätttrafikleder som får endast 42 miljoner euro finansiering. Dessutom har ett anslag på 36 miljoner euro reserverats för nationellt prioriterade temaprojekt, varav 10 miljoner euro går till att finansiera aktuella brobyggnadsprogram på grundvattenområden och områden för färjtrafik. Meningen är att det resterande anslaget på 26 miljoner ska användas till att finansiera fem projekt som syftar till att utveckla vägförbindelserna till hamnar och terminaler samt fyra projekt som siktar på att förbättra säkerheten på våra huvudvägar. Genomförandet av de prioriterade projekt som ingår i ministerarbetsgruppens ovan nämnda temaprogram förutsätter ett tilläggsanslag på 60 miljoner euro i finansieringsramen för basväghållningen.

Utskottet poängterar i enlighet med ministerarbetsgruppens förslag att den årliga finansieringen för basväghållningen bör ligga på omkring 630 miljoner euro, medan den hållbara finansieringsnivån är omkring 710 miljoner euro.

Med de anslag som upptas i budgeten för 2005 kan vägnätets skick bibehållas på sin nuvarande nivå, men för att ett optimalt samhällsekonomiskt tillstånd ska uppnås krävs en engångsfinansiering på 800 miljoner euro. Under åren 1995—2001 var man tvungen att skära ner på underhållet och ombyggnaden av vägnätet med cirka 400 miljoner euro. Summan är lika stor som den finansieringsandel som anvisas för underhållet och ombyggnaden för två år. Finansieringsbehovet för underhållet och ombyggnaden kommer dock att öka under de närmaste åren med 10—30 miljoner euro per år, eftersom en stor del av de broar som byggdes i Finland på 1960- och 1970-talet börjar bli så gamla att de är i behov av reparation.

Utskottet anser att det är oroväckande att den otillräckliga finansieringen av basväghållningen leder till att regionala investeringar skjuts på en obestämd framtid. Finansieringsnivån för dessa investeringar har enligt utskottets utred-

ning minskat från det läge som rådde i mitten av 1990-talet. På den tiden var den årliga finansieringen omkring 150—220 miljoner euro.

Dessutom vill utskottet fästa uppmärksamheten vid att vägnätets skick är en viktig trafiksäkerhetsfaktor. Långsiktiga trafiksäkerhetsmål kan inte uppnås med den föreslagna finansieringsnivån utan en omfattande ökning av hastighetsbegränsningarna och övervakningen.

Banhållning

Utskottet vill lyfta fram ministerarbetsgruppens betänkande där det konstateras att bannätet är i ännu sämre skick än vägnätet. Många landsomfattande järnvägsförbindelser är i behov av en snabb ombyggnad, vilket försämrar järnvägstrafikens konkurrensförmåga avsevärt inom det verksamhetsområde som är allra lämpligast för tågtrafiken, dvs. långväga tungtransporter och snabb tågtrafik mellan städer. Enligt Banförvaltningscentralens bedömning är det med nuvarande finansiering möjligt att bibehålla endast två tredjedelar av bannätet i ett sådant skick att inga trafikbegränsningar behövs. När nivån för reinvesteringar kontinuerligt ligger under miniminivån, är det omöjligt att uppnå de mål som uppställts för banhållningen. Enligt experterna kommer trafikbegränsningarna att öka på några år från 300 kilometer upp till 750 kilometer.

Utskottet konstaterar att den andra tilläggsbudgeten för 2004 är viktig med tanke på bannätets skick. De anvisade medlen riktas till temat paketet för att förnya de föråldrade överbyggnaderna på bansträckor. Med tanke på tågtrafiken och byggverksamheten är det viktigt att finansieringen för reinvesteringar för 2005 har höjts redan i den egentliga budgetpropositionen för 2005. Utskottet understryker dock att nivån på ramfinansieringen inte är tillräcklig för banhållningen för att trygga konkurrenskraften och en jämlik utveckling av regionerna. Nödvändiga reinvesteringar har genomförts endast med hjälp av den finansiering som erhållits från tilläggsbudgeterna, vilket har räddat bannätet från förfall.

I enlighet med ministerarbetsgruppen vill utskottet poängtera att slutförandet av ombyggnadsprogrammet för järnvägarna måste tryggas. Bannätets dåliga skick utgör fortfarande ett hot mot järnvägstrafikens konkurrenskraft och sätter på lång sikt hela järnvägssystemets existens på spel. Det finns betydande ombyggnadsbehov på bannätet, påpekar utskottet. Servicenivån på våra huvudbanor som riktas mot norr och öst är inte tillräcklig och vissa bansträckor hotas rentav av nedläggning på den del av bannätet som är mycket svagt trafikerat.

Enligt regeringsprogrammet ska verksamhetsbetingelserna för kollektivtrafiken förbättras. Utskottet konstaterar att spårtrafiken bör gynnas på grund av miljöskäl och den stora transportkapaciteten. Men konkurrenskraften påverkas också av den tid som läggs ner på resan. Huvudbanans dåliga skick gör trafiken redan nu långsammare, eftersom bannätet inte har kunnat renoveras enligt förväntningarna. Det största problemet utgörs av planskilda korsningar där farten på bansträckan begränsas till 140 kilometer per timme. Problemet är speciellt stort i fråga om utvecklandet av de snabba tågförbindelserna. För tillfället är tåghastigheten 200 kilometer i timmen endast på sträckan Kervo—Tammerfors och efter att direktbanan blir färdig även på sträckan Kervo—Lahtis. Detta förorsakar problem speciellt för VR, som får bära det finansiella ansvaret för de banor som är i dåligt skick. I persontrafiken betyder detta att utnyttjandegraden för de nyanskaffningar som VR antingen redan har gjort eller förbundit sig till att göra inte kommer att öka i önskvärd utsträckning eller kommer till och med att minska när restiden blir längre. Det blir också svårare att hålla sig till tidtabellen. Inom godstrafiken leder den låga vikten per axel till trafikbegränsningar och tilläggskostnader. Samtidigt förlorar järnvägstrafiken sin naturliga styrka utan att kunna konkurrera med de specialegenskaper som lastbils- trafiken har. Enligt de kalkyler som VR har utfört bör bannätets reinvesteringar uppgå till 170 miljoner euro per år för att de ovan nämnda problemen ska kunna undvikas.

Både banförvaltningscentralen och VR är ense om att bangården i Ilmala bör byggas om i brådsakande ordning. I samband med ombyggnaden ska också de med tanke på trafikbehoven nödvändiga tekniska reformerna genomföras. Kostnaderna för ombyggnaden av bangården i Ilmala och utvecklingsarbetena beräknas uppgå till 158 miljoner euro. Banförvaltningscentralens och statens andel är 96,7 miljoner euro, medan VR står för resten. Enligt inhämtad utredning kan projektet för de tekniska planernas del påbörjas år 2005.

Övrigt

Utöver det ovan sagda vill utskottet fästa uppmärksamhet vid förvaltningen och underhållet av enskilda vägar som enligt ministerarbetsgruppen bör effektiviseras genom att samarbetet mellan kommuner med enskilda vägar utvecklas. Budgetpropositionen upptar en höjning på 2 mil-

joner euro för statsbidraget till enskilda vägar. Utskottet uttrycker dock sin oro över de skador som det gångna årets väderförhållanden har förorsakat och anser att tillräckliga anslag bör finnas i nästa års budget för reparation av vägar. Utskottet påpekar ytterligare att när väglagen låter utföra vägarbeten med statsbidrag, blir mervärdesskatten en kostnadspost som ska täckas och beaktas när statsbidraget för enskilda vägar avgörs.

Vad gäller kollektivtrafiken anser utskottet att de anslag som har reserverats för kollektivtrafiken inte är tillräckliga för att kunna upprätthålla fungerande kollektivtrafiktjänster i hela landet och i synnerhet i glesbebyggda områden.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det ovan sagda.

Helsingfors den 12 oktober 2004

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /saml
Inkeri Kerola /cent
Risto Kuisma /sd
Reino Ojala /sd
Erkki Pulliainen /gröna

Eero Reijonen /cent
Pertti Salovaara /cent
Arto Seppälä /sd (delvis)
Timo Seppälä /saml
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml (delvis)
Raimo Vistbacka /saf
ers. Reijo Paajanen /saml (delvis)
Lyly Rajala /saml (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.