

TRAFIKUTSKOTTETS UTLÅTANDE 9/2000 rd

Regeringens proposition om statsbudgeten för 2001

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagens biträdande generalsekreterare sände genom en skrivelse den 14 september 2000 i det syfte som avses i 38 § 3 mom. riksdagens arbetsordning ett utdrag ur riksdagens beslutsprotokoll om regeringens proposition om statsbudgeten för 2001 (RP 109/2000 rd) till trafikutskottet för kännedom. Utskottet beslutade vid sitt sammanträde den 7 september 2000 lämna ett utlåtande till finansutskottet till den del det gäller kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- ekonomiplanerare Esko Pyykkönen, kommunikationsministeriet
- överdirektör Ossi Niemimuukko, Banförvaltningscentralen
- polisrådet Teuvo Veijalainen, Rörliga polisen
- kommissarie Ilkka Koskimäki, Helsingforspolisen
- ekonomidirektör Veikko Vaikkinen, VR-koncernen.

PROPOSITIONEN

I budgeten för 2001 föreslås 7 061 miljoner mark i anslag för kommunikationsministeriets förvaltningsområde, vilket är omkring 300 miljoner mark mindre än i budgeten för 2000.

För väghållning föreslås anslag på sammanlagt 3 978 miljoner mark, vilket är omkring 200 miljoner mark mindre än i budgeten för 2000.

För Banförvaltningscentralen föreslås ett nettoanslag på totalt 1 671 miljoner mark, vilket är omkring 170 miljoner mark mindre än i budgeten för 2000.

UTSKOTTETS STÄLLNINGSTAGANDEN

Motivering

I sitt utlåtande om budgetpropositionen för 2000 (TrUU 6/1999 rd) uppmärksammade utskottet särskilt insatserna för att främja trafiksäkerhe-

ten och för att hålla hela vägnätverket i farbart skick och på en nivå som motsvarar trafiksäkerhetskraven. I utlåtandet befattade sig utskottet dessutom speciellt med stödet till sjöfarten, be-

hovet att bibehålla det regionala transportstödet och byggande och underhåll av flygplatser. Beträffande dem hänvisar trafikutskottet till sina tidigare uttalanden.

Bolagisering av Sjöfartsverket

I motiveringen till kapitel 31.30 (Sjöfartsverket) påpekas att Sjöfartsverket höjer sin beredskap att bedriva verksamhet som affärsverk och att avgörandet om bolagisering av verket fattas under 2001. Utskottet har fått utredning om förundersökningen av verksledningens förhållanden. Utifrån denna utredning menar utskottet att det innan beslut fattas om bolagisering av Sjöfartsverket måste ses till att verket internt befinner sig i ett sådant skick att en bolagisering kan lyckas.

Sanering av bannätet

I budgetpropositionen för 2001 föreslås fortsatt minskat anslag för reinvesteringar i bannätet, dvs. ombyggnad av banor. Enligt bokslutet för 1999 användes för ändamålet drygt en miljard mark, i budgeten för 2000 reserverades 801 miljoner mark och för 2001 föreslås bara 740 miljoner mark. Ändå borde reinvesteringarna uppgå till omkring en miljard mark per år för att bannätet småningom skall kunna rustas upp.

Det föreslagna anslaget betyder också enligt propositionens motivering fler fartbegränsningar. Detta stämmer inte överens med den kläm som riksdagen godkände i samband med budgetpropositionen för 2000. I den förutsatte riksdagen nämligen att bansträckor med stor betydelse för industrin underhålls ordentligt och att fler bansträckor inte beläggs med vikt- och hastighetsbegränsningar. Med stöd av detta framhåller trafikutskottet vikten av att anslagen för reinvesteringar i banor åter bör höjas till samma nivå som 1999.

Avskaffande av plankorsningar

I budgetpropositionen föreslås 40 miljoner mark för att avlägsna plankorsningar på banavsnitten Riihimäki—Kouvola och Vainikkala—Kotka/Fredrikshamn samt på andra viktiga leder för persontransporter eller transporter av farliga äm-

nen. Utskottet betraktar det som ett skäligt mål att plankorsningarna avskaffas fram till 2012 på centrala banavsnitt för planerade snabba persontransporter eller transporter av betydande volymer farliga ämnen. Det finns fler än 600 plankorsningar enbart på dessa banor och kostnaderna för att avlägsna dem uppskattas till 1 280 miljoner mark. Om korsningarna avskaffas i jämn takt behövs det alltså minst 100 miljoner mark per år för att målet skall nås.

En genbana Kervo—Lahtis

Bankapaciteten bereder störst problem på avsnittet Dickursby—Riihimäki. Under rusnings-tid är kapaciteten här fullt belagd. Tidtabellerna kan inte ändras i motsvarighet till efterfrågan och fler tåg kan inte heller sättas in, eftersom det helt enkelt inte ryms fler tåg på banan. Bankapaciteten gör det omöjligt att till exempel öka närtrafiken mellan Helsingfors och Riihimäki och tätortstrafiken mellan Helsingfors och Tammerfors. Bristen på bankapacitet orsakar förseningar som återverkar på en stor del av bannätet. Med nuvarande kapacitet är det också omöjligt att öka godstrafiken och att betjäna denna efter kundernas behov.

Problemet med bankapaciteten har i någon mån underlättats av att mötesspåret mellan Kervo och Räckhals blev färdigt 2000. Men mötesspåret löser bara en liten del av problemen. Kapacitetsproblemen på huvudbanan kommer att öka när ombyggnaden och uppgraderingen av banan mellan Helsingfors och Tammerfors blir färdig 2002, vilket möjliggör en hastighet på 160—200 kilometer i timmen för persontåg. Därmed ökar skillnaden i hastighet mellan persontrafiken och de långsammare lokaltågen, vilket i sin tur minskar banavsnittets kapacitet.

Problemen med kapaciteten på banavsnittet mellan Helsingfors och Riihimäki måste få en lösning så fort som möjligt. Detta förutsätter för det första att de avsnitt av det fjärde spåret mellan Dickursby och Kervo som ännu saknas anläggs med det snaraste. Vidare måste problemen med det tvåspåriga banavsnittet mellan Kervo och Riihimäki lösas.

Enligt erhållen utredning kostar genbanan Kervo—Lahtis 2 miljarder mark. En sådan lösning att extraspår anläggs från Kervo till Riihimäki kostar i sin tur 1,3 miljarder mark. Enligt vissa utredningar är en genbana trots högre investeringskostnader en betydligt lönsammare lösning i samhällsekonomiskt hänseende än ett extra spår. Genbanan förkortar resan från Helsingfors till östra Finland med 22 kilometer och banan får nya stationer i Haarajoki i Träskända och Mäntsälä. Trafikkostnaderna för genbanealternativet är lägre och biljettintäkterna och nytan för resenärerna klart större än i alternativet med extra spår. Dessutom ingår genbanan i det alleuropeiska TEN-nätet som ett led i den s.k. nordiska triangeln.

Trafikutskottet anser att huvudbanans kapacitetsproblem lämpligast kan lösas genom att en genbana anläggs från Kervo till Lahtis. Genbanan höjer bankapaciteten i väsentlig grad och gör det möjligt att öka person- och godstrafiken både via Tammerfors till Uleåborg och Rovaniemi och i riktning Kouvola. Samtidigt kan lokal-

trafiken från Helsingfors till Riihimäki och tätortstrafiken till Tammerfors utvecklas. Tack vare en genbana kan också transporter av farliga ämnen flyttas längre bort från tätorterna.

Riksdagen godkände i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2000 en kläm, där den förutsatte att trafikministeriet snabbt börjar bereda en modell för särskild finansiering av banprojektet för en genbana Kervo—Lahtis. Med stöd av det ovan anförda framhåller trafikutskottet

att finansutskottet i sitt betänkande bör förutsätta att genbanan Kervo—Lahtis påskyndas så att projektbeslutet kan fattas inom 2001.

Utlåtande

Trafikutskottet anför vördsamt som sitt utlåtande

att finansutskottet bör ta hänsyn till det ovan sagda.

Helsingfors den 5 oktober 2000

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Erkki Pulliainen /gröna
vordf. Annika Lapintie /vänst
medl. Jyri Häkämies /saml
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen-Raiskio /saml
Kari Myllyniemi /cent
Raimo Mähönen /sd
Tero Mölsä /cent

Ismo Seivästö /fkf
Timo Seppälä /saml
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
Matti Vähänäkki /sd
Harry Wallin /sd
ers. Eero Lämsä /cent.

Sekreterare vid sammanträdet var

utskottsrådet Ritva Bäckström.

