

EKONOMIUTSKOTTETS UTLÅTANDE 25/2012 rd

Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik: Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen 2012

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 18 april 2012 statsrådets redogörelse Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik: Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen 2012 (SRR 2/2012 rd) till kommunikationsutskottet för beredning och bestämde samtidigt att ekonomiutskottet ska lämna utlåtande till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- trafikråd Piia Karjalainen, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Marikki Järvinen, arbets- och näringsministeriet
- forskningsrådgivare Olavi Rantala, Näringslivets Forskningsinstitut ETLA
- verkställande direktör Pasi Holm, Pellervo Ekonomiska Forskningsinstitut PTT
- chefsforskare Pekka Leviäkangas, Teknologiska forskningscentralen VTT
- teknisk direktör Olavi Louko, Esbo stad

- gruppchef Outi Janhunen, Helsingforsregionens trafik HRT
- landskapsingenjör Marko Tantt, Etelä-Savon maakuntaliitto
- trafikingenjör Pekka Kokki, Keski-Suomen liitto
- regionutvecklingsdirektör Jussi Lehtinen, Kymmenedals förbund
- landskapsdirektör Ossi Savolainen, Nylands förbund
- verkställande direktör Ville Vähälä, Vähälä Logistics Oy
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands Näringsliv rf
- logistikchef Sakari Backlund, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- närings- och intressebevakningsombud Jouko Ahonen och ordförande för näringspolitiska arbetsgruppen Mika Kärkkäinen, delegationen för Industrins löntagare
- professor Jorma Mäntynen, Tammerfors tekniska universitet.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
— Företagarna i Finland.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

*Motivering**Allmänt*

Ekonomiutskottet välkomnar den trafikpolitiska redogörelsen som en angelägen och allomfattande beskrivning av principerna för den trafikpolitiska beredningen och framtidens utmaningar. En redogörelse är ett lämpligt forum för att identifiera och väga framtida behov också över ett längre tidsspann. Utskottet hade gärna sett att också avgörandenas näringspolitiska dimension hade vägts in: alltså en bedömning av konsekvenserna av att projekt genomförs, skjuts upp eller inte alls genomförs i ett näringspolitiskt perspektiv. Det är inte helt övertygat om att de ekonomiska realiteterna i omvärlden har beaktats i analyserna i redogörelsen.

Ett fungerande transportsystem är en central konkurrensfaktor för Finland på grund av den stora landytan och de långa transportsträckorna. Industrin och bosättningen är spridda över hela landet, och företagen inom skogs- och metallindustrin med sina stora och tunga transporter har stått för en stor del av den totala produktionen. Sjötransporterna dominerar utrikeshandels transporter. Finlands läge i relation till resten av Europa är inte bara en kostnadsfaktor utan också en stor utmaning för tillgängligheten rent generellt. När transportsystemet fungerar normalt är Finlands perifera läge inget oöverstigligt eller europeiskt sett uteslutande hinder med moderna transportlösningar. Under exceptionella förhållanden, till exempel om flyg- eller fartygstrafiken plötsligt försvåras i betydande grad, befinner sig Finland geografiskt mycket långt från Europas ekonomiska centrum. Med hänsyn till vilken roll sjötransporter, både person- och godstransporter, spelar för Finlands utrikeshandel finns det anledning att säkra villkoren för denna transportform. Som flera sakkunniga har påpekat i sina utlåtanden är tryggade villkor för sjötransport också en fråga om Finlands försörjningsberedskap. Svaveldirektivets betydelse för alla sjöfartsaktörer bör beaktas i besluten om stöd för olika transportformer.

Finland har en lång gräns mot Ryssland och det finns ett tjugotal gränsövergångsställen vid gränserna mot norra Sverige och Norge. De här förbindelserna och pågående projekt i grannländerna bör vägas in i olika utvecklingsprojekt. Sverige och Norge har ett gemensamt projekt för att förbättra tillgängligheten till havet i norr via järnväg och det kommer att spela en stor roll för transportförhållandena i norra Finland.

Utöver huvudtransportförbindelser och tvärsående förbindelser har det också stor betydelse för ett fungerande transportsystem och landets konkurrenskraft att det basala vägnätet håller en adekvat standard. Säkerhet, flyt och pålitlighet är vid sidan av oavbrutna rese- och logistikkedjor avgörande för servicestandarderna i både gods- och persontransportsektor. Transportsektor är också en servicenäring som sysselsätter över 5 procent av den aktiva arbetskraften. Dessutom genererar transportsektor indirekt arbetstillfällen bl.a. inom anläggningssektor och teknikindustri. Under den förra lågkonjunkturen användes trafikinvesteringar med stor framgång för att stimulera ekonomin. Ju längre en lågkonjunktur drar ut på tiden desto svårare blir det att hitta en balans mellan å ena sidan näringspolitisk utveckling och å andra sidan nedskärningar i den offentliga konsumtionen. Den stora trafikpolitiska utmaningen är att med begränsade resurser prioritera rättvist och långsiktigt mellan olika projekt.

Ekonomiutskottet anser det önskvärt att transportsystemet planeras så att det är samordnat och kompatibelt med andra omstruktureringar i samhället som genomförs samtidigt.

Den nuvarande finansiella ramen räcker inte till för hållbar utveckling av transportsystemet.

Prioritering

Den stora frågan för utvecklingen av transportsystemet har alltid varit hur projekt ska prioriteras. På grund av begränsade resurser måste i och för sig stödvärda och nyttiga projekt skjutas på framtiden. Det går inte att undvika en bedömning av kriterierna för resursallokering och då är

det av största vikt att beslutsfattandet är genomskinligt och tillräckligt väl underbyggt. Utskottet hänvisar till regeringsprogrammet där det sägs att redan påbörjade projekt kommer att slutföras. Sakkunniga som utskottet hörde såg det som en brist att redogörelsen inte tog upp motiven för att genomföra föreslagna projekt. Det finns just ingen analys av olika alternativ i ett finans- och näringspolitiskt perspektiv, trots att det skulle behövas för beslutsunderlaget. Inte heller analyseras miljökonsekvenserna av olika alternativ på ett sådant djup som beslutsfattandet skulle kräva.

Betydelsen av kontinuitet i projekten och finansiella modeller

De trafikpolitiska prioriteringarnas betydelse och effekt klarnar först efteråt när konsekvenserna för näringslivet och trafikbeteendet kommer fram. Avgöranden bör omfatta större helheter, mätt i både pengar och tid. I många fall ger bara större projekthelheter önskat slutresultat där de enskilda delarna inte har något faktiskt värde i sig för att transportsystemet ska fungera smidigt. Utskottet vill att det tas fram och införs helt nya finansiella modeller och beslutsmodeller som möjliggör en långsiktigare planering. Att slutföra påbörjade och planerade projekt så att man undviker administrativa och andra kostnader för att projektorganisationer temporärt blir upplösta och hopsamlade igen är ett effektivt sätt att avdela resurser för egentlig utveckling av transportsystemet. Enligt sakkunniga visar sig den ekonomiska nyttan av att genomföra projekt på en gång framför allt vid stora systemprojekt, som spårtrafikprojekt. Lokalt kan effekterna av infrastrukturella trafikprojekt för sysselsättning och företag maximeras med bättre framförhållning. Redogörelsen lämnar det helt öppet varför statens modell Infra Oy anses problematisk.

En förtätad samhällsstruktur

Samhällsstrukturen spelar en stor roll ur samhällsekonomisk synvinkel, eftersom en splittrad struktur ger upphov till betydande kostnader i både bygg- och underhållsfasen. I stora och väx-

ande stadsregioner är målet att minska transportbehovet och beroendet av personbilar. En bra och lönsam kollektivtrafik kräver en förtätad samhällsstruktur. Målet ska nås bl.a. genom markanvändnings- och trafikplanering. Enligt regeringsprogrammet ska intentionsavtal om markanvändning, boende och trafik (MBT) främjas. Det är bra att redogörelsen lyfter fram regeringens ambition att koppla ihop stödet för kollektivtrafik i stora städer med intentionsavtalen och insatserna för att främja kollektivtrafiken och att avtalen också omfattar överenskomelser om gemensamma regionala verksamhetsmodeller och arbetsredskap. För glesbygden gäller det att se på och söka kostnadseffektiva, användarorienterade alternativ som tar vara på nya tekniska möjligheter. MBT-avtalen spelar en stor roll för de här målen och därför instämmer ekonomiutskottet med regeringen om att det är viktigt att främja dem. Också landskap och randområden behöver beaktas i beslut om intentionsavtalen. Kommunerna bör uppmuntras att samarbeta om planeringen av sina transportsystem.

Villkoren för transportsektor

Vid utfrågningen av sakkunniga påpekades det att transportnäringen kämpar med problem som får återverkningar för transportsystemet. Sektorn är starkt konkurrensutsatt. Dessutom har lönsamheten minskat på grund av nya skattebeslut och andra legislativa krav på senare tid. Den svarta ekonomin är vitt utbredd i transportsektor. Ekonomiutskottet omfattar de sakkunnigas farhågor för närings lönsamhet och företagarernas verksamhetsvillkor; inhemska och utländska aktörer på området arbetar inte alls på lika villkor och det bidrar till en otillfredsställande situation inom näringen.

Spårtrafiken

Spårtrafiken är en miljövänlig, säker och effektiv transportform, för både personer och gods. Ekonomiutskottet instämmer i de sakkunnigas syn på behovet att stärka spårtrafikens roll och andel i den totala finansieringen av transportsystemet.

Ställningstagande

Ekonomiutskottet föreslår

*att kommunikationsutskottet beaktar det
som sägs ovan.*

Helsingfors den 29 maj 2012

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Mauri Pekkarinen /cent
vordf. Marjo Matikainen-Kallström /saml
medl. Lars Erik Gästgivers /sv
Teuvo Hakkarainen /saf
James Hirvisaari /saf
Harri Jaskari /saml
Johanna Karimäki /gröna
Pia Kauma /saml

Jukka Kärnä /sd
Päivi Lipponen /sd
Jari Myllykoski /vänst
Sirpa Paatero /sd
Arto Pirttilahti /cent
Juha Sipilä /cent
Kaj Turunen /saf.

Sekreterare var

utskottsråd Teija Miller.

AVVIKANDE MENING

Motivering

Vi Centerledamöter i ekonomiutskottet anser att prioriteringarna i den trafikpolitiska redogörelsen avgör de finländska företagens konkurrenskraft på den globala marknaden för tio år framåt och om det i hela landet kommer att finnas några som helst möjligheter att skapa nya jobb och företag eller över huvud taget bo och leva i Finland.

Tillgängligheten är den viktigaste konkurrensfaktorn för vår exportindustri. Finlands perifera läge i relation till marknaden i Centraleuropa kompenseras med ett högkvalitativt och fungerande väg- och bannät och förmånlig logistik. Svaveldirektivet träder möjligen i kraft i början av 2015 och kommer att höja kostnaderna för sjötransporter i betydande grad och samtidigt försvaga företagens konkurrenskraft. Vi Centerledamöter i ekonomiutskottet vill att svaveldirektivets konsekvenser kompenseras och/eller att det bör ges mer tid för att sätta i kraft direktivet. Redogörelsen tar inte upp det hot som svaveldirektivet utgör i och med att det flyttar över sjötransporter till järnvägar och landsvägar.

Vi godkänner inte att redogörelsen i fråga om underhåll av och nyinvesteringar i infrastruktur prioriterar centrumområden och huvudtrafikleder i södra Finland. Prioriteringarna lyfter tydligt fram regeringens koncentrationsfrälsta tänkesätt, alltså att tillväxt och utveckling bara uppstår i tätorter och att man i trafikpolitiken också måste koncentrera sig just på de områdena.

Väginvesteringar görs till 70 procent i södra Finland och till 30 procent i mellersta och norra Finland. Det motsvarar inte regionutvecklingens och näringslivets behov. Redogörelsen tar nog upp den tvärgående trafiken i södra Finland, men inte trafiken i syd-nordlig riktning som är viktig för näringslivet. Den beaktar inte heller den tvärgående trafiken i mellersta Finland.

Redogörelsen tar på flera ställen upp frågan om långsiktig planering, men den beaktar inte projekt i tidigare planer som aldrig slutförts, för

att inte tala om tidigare föreslagna åtgärder. Två spetsprojekt i den föregående trafikpolitiska redogörelsen för 2012—2015 saknas. Reparationerna på riksväg 3 och 4, som är viktiga för näringsverksamheten, skjuts över på nästa regerings ansvar. Att genomförandet av de oavslutade projekten skjuts fram höjer de totala investeringskostnaderna för trafiklederna och inverkar negativt på deras trafikkapacitet.

Inte minst i norra och östra Finland pågår en lång rad gruvprojekt. Gruvbranschen kräver goda logistikförbindelser för att fungera. De kräver i sin tur att såväl det lokala vägnätet som landsvägar och järnvägar för långväga transporter är i tillbörligt skick. Finland måste omgående få en transportstrategi som uttryckligen beaktar potentialen för gruvdrift och som på allvar också väger in möjligheten till en järnvägsförbindelse upp till Norra ishavet.

De trafikledsinvesteringar och det trafikledsunderhåll som föreslås i redogörelsen svarar inte mot industrins transportarbete vare sig nu eller i framtiden. Tyngdpunkten ligger på persontransporter och utveckling av spårtrafiken. Tyngdpunkten i företagens transporter inom landet ligger emellertid på järnvägstransporter.

De futtiga investeringarna i det sekundära vägnätet kan inte garantera industrins transporter eller självförsörjningen på energi. Försummelsen hotar skogsindustrin och exportindustrin och äventyrar målen för användning av förnybar energi kring 2020 och jordbruksproduktionens transporter. Under den förra valperioden infördes en särskild finansiering för att trygga virkesförsörjningen, men den har nu dragits in. Vi Centerledamöter i ekonomiutskottet godkänner inte den principen i redogörelsen att byggande och underhåll av sekundära vägar får ge efter för finansieringen av större projekt. Principen står också i strid med regeringsprogrammet. Vi godkänner inte att investeringarna i landskapsvägar och regionala vägar skjuts över på nästa regering.

Det måste förhindras att anslagen för underhåll av enskilda vägar skärs ner eller dras in eller att statliga vägar ombildas till enskilda vägar. Det är lika nödvändigt för det finländska samhället som för enskilda människor och företag att det finns heltäckande och fungerande kommunikationer i form av väg- och datanät. Vi Centerledamöter i ekonomiutskottet kräver att det avsätts tillräckligt med pengar för att underhålla det sekundära vägnätet, för annars förfaller infrastrukturen på landsbygden radikalt under planperioden.

Med pengarna för BMT-avtal låter stora stadsregioner bygga interna trafikförbindelser medan randområden och småstäder runt om i landskapen lämnas utan pengar. Vi godkänner inte att man helt lägger beslag på utvecklingspengarna för trafik och logistik i landskapen till förmån för de stora stadscentrens BMT-avtal.

Flygtrafiken har inte fått särskilt mycket utrymme i redogörelsen. Den spelar en stor roll för regionernas internationella förbindelser, som både människorna och näringslivet i regionerna har behov av.

Vi Centerledamöter i ekonomiutskottet ser med oro på företagens lönsamhet i den inhemska transportsektorn. Företagen behöver ett system för återbäring av punktskatten på drivmedel. Vi måste snabbare få bukt med den svarta ekonomi som florerar bland utländska transportföretagare i Finland. Den nya körkortslagen bör ses över för att underlätta för unga förare att få jobb i branschen. Det behövs ett punktsystem för fortkörningsböter. Det får inte skäras i transport-

stöden. Enligt den här redogörelsen kommer fraktkostnaderna att öka och möjligheterna till företagsamhet längre bort från centrala orter att försämrast. Den finska transportsektorn står sig inte i konkurrensen med den utländska.

Vi Centermedlemmar i utskottet anser att statsrådets trafikpolitiska redogörelse inte tillgodoser hela Finlands och alla finländares intressen.

Avvikande mening

Vi anser

att regeringens trafikpolitiska redogörelse i väsentlig grad försämrar möjligheterna att bo, arbeta och driva företag på lika villkor i Finland. Den stöder inte finländska företags konkurrenskraft i tillräcklig grad. Den koncentrerar 70 procent av den överlag otillräckliga finansieringen av infrastruktur till södra Finland under kommande år. Den förbiser de vertikala förbindelserna som är mycket viktiga för Finland. Det är ett särskilt stort problem att redogörelsen inte noterar det sekundära vägnätets behov i tillräcklig grad. Den särbehandlar medborgarna beroende på var de är bosatta och urholkar de samhällsekonomiska grundvalarna. Prioriteringarna i redogörelsen omöjliggör dessutom för regeringen att genomföra dess eget program.

Helsingfors den 29 maj 2012

Mauri Pekkarinen /cent
Arto Pirttilahti /cent
Juha Sipilä /cent