

JORD- OCH SKOGSBRUKSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 11/2008 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. Jord- och skogsbruksutskottet har beretts tillfälle att lämna utlåtande till kommunikationsutskottet.

- byggnadsråd Mikko Ojajärvi, kommunikationsministeriet
- professor Antti Asikainen, Skogsforskningsinstitutet
- programdirektör för teknologiforskningen Markku Järvenpää, Forskningscentralen för jordbruk och livsmedelsekonomi i Jockis
- direktör Olli-Pekka Väänänen, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Vilppu Talvitie, jord- och skogsbruksministeriet

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Svenska Lantbruksproducenternas Centralförbund SLC
- Livsmedelsindustriförbundet rf
- Skogsindustrin rf
- Vägföreningen i Finland.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Ett av målen med redogörelsen är en långsiktigare trafikpolitik. Utskottet anser att målet är viktigt. Med långsiktighet avses ett tidsspann på 10—15 år. Redogörelsen väger in hela trafiksystemet; man har försökt undvika att fokusera enbart på trafikleder. Men det framgår också att problemen med rese- och transportkedjorna inte

kan lösas enbart genom trafikledsinvesteringar eller insatser inom ett enda förvaltningsområde. Utskottet framhåller i analogi med redogörelsen att det behövs ett brett upplagt program för utveckling av trafiksystemet där de bästa av de statliga och kommunala metoderna och av andra aktörers metoder kombineras och bildar en helhet som är så effektiv och verkningsfull som möjligt.

Trafiken kopplar samman samhällets funktioner och därför påverkas välfärden och ekonomin direkt av trafiksystemets kvalitet. Utskottet instämmer med det som sägs i redogörelsen om att trafiksystemet är en viktig konkurrensfaktor i Finland eftersom landet är stort och transportavstånden långa. Industri och bosättning finns i hela landet och de företag inom skogs- och metallindustrin som transporterar stora mängder tungt gods svarar för en betydande andel av produktionen. Att de viktigaste trafiklederna har en fullgod servicenivå är väsentligt med tanke på hela trafiksystemets funktion och landets konkurrenskraft. Goda trafikförbindelser är av central betydelse för den regionala utvecklingen också. De inverkar på företagens intresse för att etablera sig i regionen och stanna kvar där. Dessutom underlättar förbindelserna för regionerna och kommunerna att gå samman i nätverk för att samproducera tjänster.

I redogörelsen står det att trafiken i europeisk jämförelse inte är så intensiv i Finland men att trafikarbetet, dvs. färden i kilometer, är betydande på grund av de långa avstånden. Oberoende av trafikmängden måste det finnas rikstäckande trafikförbindelser och kollektivtrafiktjänster för att de olika delarna av landet ska bevara sin livskraft. Men de disponibla anslagen kan inte tillgodose alla motiverade behov av trafikleder och kollektivtrafik. Därför måste det finnas en prioriteringsordning för de tjänster som tillhandahålls i samhället.

Det kommer att bli allt viktigare med ett välfungerande trafiksystem när det reella värdet av jämförpriserna på fossila bränslen stiger och bränsletillgången försvåras. Utskottet framhåller att trafiksystemet bör bli kostnadseffektivt så snabbt som möjligt. Erfarenheterna visar att detta kräver centraliserad statlig styrning.

Trafiknätets omfattning och skick

Med hänvisning till redogörelsen och det som sagts ovan noterar utskottet att det är viktigt att de rikstäckande trafikförbindelserna fungerar för att de olika delarna av landet ska vara fortsatt livskraftiga, med tanke på landets stora areal och den relativt jämnt fördelade bosättningen.

Regeringen har anledning att särskilt uppmärksamma eftersläpningen i finansieringen av basväghållningen, det sekundära vägnätets allmänna skick och underhåll, vägarna för gång-, cykel- och mopedtrafik samt de enskilda vägarernas betydelse för ett välfungerande vägnät. Målet bör vara att anvisa så mycket pengar för trafikledshållning och underhåll att servicestandarden och trafiksäkerheten är garanterade. Samtidigt ska man beakta den roll som bastrafikledshållningen, det sekundära vägnätet och enskilda vägar spelar för att trygga villkoren för företagssamhet och näringsliv i hela landet.

I redogörelsen står det att trafiken på de statligt upprätthållna små vägarna minskar när befolkningen koncentreras. Men vägarna måste hållas i framkomligt skick under alla årstider oavsett trafikmängd. De är nödvändiga för den permanenta bosättningen och mycket viktiga för service och näringsliv på landsbygden. Dessutom finns de till för turism och fritidsboende och gör det möjligt att utnyttja allemansrätten. Det måste finnas skäliga trafikförbindelser i glesbygden också. Med tanke på förbindelserna i skärgården är det viktigt att trafiken med landsvägsfärjor och förbindelsefartyg är tillräcklig.

I dag är det sämst ställt med regionala vägar och förbindelsevägar. Men försämringen har kunnat bromsas upp på senare år och på vissa ställen är vägarna nu rentav i lite bättre skick. Trots det är läget enligt redogörelsen överlag inte tillfredsställande. Många regionala vägar och förbindelsevägar är backiga, krokiga och alltför smala för dagens transportmateriel. Fler än 14 000 landsvägsbroar behöver bli ombyggda.

Under den pågående valperioden kommer finansieringen av bastrafikledshållningen och enskilda vägar att höjas med totalt 165 miljoner euro enligt en tabell i redogörelsen. De förslag som statsrådets kanslis arbetsgrupp för skogsindustrin och skogssektorn lagt fram i en lägesrapport den 15 februari 2008 ingår i siffrorna för bastrafikledshållning och enskilda vägar. Den extra satsningen läggs in särskilt för att säkra virkesförsörjningen. Dessutom omfördelas 60 miljoner euro av de nuvarande anslagen för

bastrafikledshållning enligt budgetramarna för innevarande valperiod för åtgärder för att trygga virkesförsörjningen.

Redogörelsen innehåller alltså många bra förslag och projekt. Utskottet efterlyser ändå en klar strategi. Vid sidan av kompensationer för kostnadsstegringen behövs det nivåhöjningar. Pengarna för bastrafikledshållning ökar nominellt men sjunker reellt. Eftersom kostnadsstegringen inte är beaktad kommer reparationsbehovet att öka ytterligare. Köpkraften inom basväghållningen kommer att minska med uppskattningsvis 25 miljoner euro på årsnivå till följd av de stigande kostnaderna. För att vägarnas skick inte ska försämrats ytterligare måste den årliga kostnadsstegringen kompenseras. Samtidigt behövs en betydlig nivåhöjning av anslagen för basväghållning. Detta gäller också bannätet, för inom banhållningen har bara ökningen i lönekostnaderna beaktats. Den står endast för några procent av totalkostnaderna. För att bannätet ska kunna behålla sin standard och konkurrenskraft enligt målen i redogörelsen krävs det mer finansiering för basbanhållning. Att 60 miljoner euro av anslagen för bastrafikledshållning omdisponeras för virkesförsörjning kommer att leda till en stor förbättring på de sparsamt trafikerade grusvägarna. Men det kommer att få den effekten för den övriga basväghållningen att regionala investeringar och beläggningsarbeten minskar och broar försämrats.

Utskottet påpekar att redogörelsen inte beaktar sjötrafiken, som är en energieffektiv, ekonomisk och miljövänlig transportform. Det är mycket angeläget att satsa mer på transporter och farleder på insjöarna. Bland annat bör möjligheterna till nya kanaler undersökas.

Utskottet ser det som viktigt att den service som tillhandahålls av förbindelsefartyg och färjor i skärgårdstrafiken tryggas åtminstone på nuvarande nivå. I redogörelsen sägs det också att det är nödvändigt att omedelbart börja förnya fartyg och kajer för att säkerställa servicenivån i trafiken med förbindelsefartyg och landsvägsfärjor i skärgården.

Trafiken i glesbygden

I glesbygden är det svårt att upprätthålla linjetrafik som grundar sig på reguljära turer, eftersom bosättningen är gles och befolkningens ålder är hög. Största delen av vardagsresorna kommer även i framtiden att ske med personbil. De billösa hushållen är därför en utmaning. När förutsättningarna för kollektivtrafik försvagas ökar beroendet av personbilstransporter som erbjuds av utomstående. Samtidigt är det viktigt att taxiservicen är adekvat. Man bör också överväga möjligheten att införa fordonsskattelättnader för att sänka kostnaderna för nödvändig trafik i glesbygden.

Inom kollektivtrafiken mellan kommuncentra och andra större tätorter är det angeläget att trygga de förbindelser som används för arbets-, studie- och anslutningsresor samt möjligheterna att åka in och uträtta ärenden i närmaste stad eller i något annat regionalt viktigt servicecentrum. Målet är att alla ska kunna sköta ärenden i kommuncentrumet eller något annat servicecentrum minst två gånger i veckan. Utbudet av regional kollektivtrafik bör vara så heltäckande som möjligt. Utskottet påpekar att staten och kommunerna enligt lag inte direkt är förpliktade att ordna trafik enligt den ovan beskrivna servicenivån. Däremot finns det bestämmelser i speciallagstiftningen, t.ex. i lagen om grundläggande utbildning och lagen om service och stöd på grund av handikapp, om skyldigheter att organisera kommunala transporter.

Den nuvarande praxisen att komplettera linjetrafiken med trafik som länsstyrelserna upphandlar, kommunernas köptrafik och dessutom med beställningstrafik som närmast används för skolskjutsar har lett till att kollektivtrafiken är dåligt samordnad. I glesbygden är det svårt att tillgodose ett rimligt behov av kollektivtrafik för att invånarna ska kunna uträtta ärenden. Statlig och kommunal finansiering bör kunna ses som en samlad och tydlig helhet som är större än en kommun. Vidare är det mycket viktigt att se på nya möjligheter att ordna kollektivtrafik i glesbygden. Möjligheterna att tillgodose medborgarnas behov av mobilitet t.ex. med hjälp av anropsstyrd kollektivtrafik, samåkning och "grann-

hjälp" bör klarläggas i den rapport som kommunikationsministeriets utredningsman förväntas komma med. Det måste finnas färdmöjligheter på glesbygden till skäligt pris och med en tillräckligt hög servicenivå.

Utskottet framhåller att enskilda vägar är en viktig del av trafiksystemet. Det finns sammanlagt ca 350 000 kilometer enskilda vägar; av dem omfattas ca 55 000 kilometer av rätt till statsbidrag. Det är viktigt både för dem som bor längs vägarna och för landsbygdsnäringsarna att de är i tillräckligt bra skick. Råvirkestransporterna börjar i regel vid enskilda vägar. Dessa administreras av vägdelägare och underhålls av väglag. Skogsägarna ser till att det byggs skogsbilvägar och att de blir skötta. I redogörelsen står det att det statliga stödet till underhåll och förbättring av enskilda vägar minskade betydligt i mitten av 1990-talet. De sammanlagda statliga och kommunala bidragen har närapå halverats efter det trots att kommunerna har ökat sitt stöd till enskilda vägar. Därför är det nödvändigt att säkerställa stödnivån. Den mervärdesskatt som väglagen årligen betalar är enligt uppskattning större än det årliga statsbidraget till enskilda vägar.

I och med att klimatet förändras blir tjälperioden kortare och regnen ökar. Därför krävs det särskilda insatser för enskilda vägar och det gäller då inte bara finansiering utan också ny kompetens inom underhåll. Antalet anslutningar till allmänna vägar har minskat och därför har de enskilda vägarna blivit fler och längre och medfört större belastning för vägdelägarna.

Utskottet påpekar att de åtgärder som nämns i redogörelsen bara är inriktade på att utveckla den fysiska infrastrukturen. Ett viktigt hjälpmedel för företag, näringar och invånare på landsbygden, nämligen dataförbindelser, förbises. För landsbygdsnäringsarna är det nödvändigt med effektiva uppkopplingar i glesbygden. Men för närvarande finns det inte sådana uppkopplingar att tillgå i hela landet, inte ens i alla tätbebyggda regioner. Risken kommer i fortsättningen att vara att endast de största tätbebyggda områdena har snabba uppkopplingar medan glest bebyggda områden som är viktiga för bl.a. virkesförsörjningen blir utanför. Därför är det nödvän-

digt med snabba och moderna bredbandsuppkopplingar i glesbygden. För att säkerställa heltäckande dataförbindelser måste vi räkna in dem bland de allmännyttiga tjänster som samhället ska tillhandahålla, anser utskottet.

Skogsindustrin och virkesförsörjningen

Kostnadseffektiv logistik och fungerande trafikinfrastruktur är viktiga konkurrensfaktorer för den finska skogsindustrin. Logistikens villkor avspeglar sig direkt i skogsindustrins produktionsutveckling och sysselsättning och investeringar. På grund av de stora volymerna är skogsindustrins logistiksystem krävande och mångfasetterade och lättare att utveckla och ändra efter behov om förhållandena är förutsebara.

De exporttullar på råvirke som Ryssland tar ut är ett akut hot mot skogsindustrins råvaruförsörjning. Alla åtgärder som syftar till att trygga tillgången på ersättande inhemska råvaror är därför brådskande. Avverkningen av inhemskt virke bör höjas varaktigt med 10–15 miljoner kubikmeter per år. Ökad anskaffning av inhemskt virke förutsätter åtgärder i olika delar av trafiknätet: de enskilda vägarnas och skogsvägarnas skick måste förbättras, det sekundära vägnätet måste repareras och vissa lågtrafikerade banor måste istandsättas och fortsatt elektrifieras. Att bygga om gamla och olycksdrabbade avsnitt av huvudvägarna och höja bärigheten på huvudbanorna är det slag av insatser för att utveckla trafiknätet som är viktiga för skogsindustrin. På grund av de ökade transporterna av gagnvirke och biomassa för energi är det särskilt motiverat att också utveckla sjötransporterna (i synnerhet fartygstrafiken på insjöarna).

För att öka användningen av skogsbaserad förnybar energi måste skogsflis (avverkningsavfall, stubbar och klenvirke) nyttiggöras effektivt. Det är mest ekonomiskt att samla upp skogsflis när uppsamlingen integreras i upphandlingen av virkesråvaror för industrin. Genom att samla upp virke och flis i huvudsak under den period då marken inte är frusen kan man uppväga den säsongvariation som beror på att anskaffningen av industrivirke mestadels är förlagd till vintern. Utskottet påpekar också att be-

lastningen på det sekundära vägnätet ökar på grund av virkes- och flistransporterna men också till följd av att materiel som används för uppsamling förflyttas. Eftersom det blir allt viktigare att vägarna kan användas året om måste skicket på såväl det sekundära landsvägsnätet som skogsvägar och andra enskilda vägar förbättras så att vägarna klarar tunga transporter även i menförestider på hösten och våren.

I sitt utlåtande om statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna 2009—2012 (JsUU 6/2008 rd — SRR 2/2008 rd) noterade utskottet att det ur skogsbrukets synvinkel var positivt att rambeslutet innehöll tilläggsanslag för trafikleder, inom både basväghållning och basbanhållning. Det avsevärda tillskottet för bidrag till enskilda vägar är likaså positivt med tanke på virkestransporterna. Utskottet påpekade ändå att anslagen för trafikleder ligger kvar nästan på samma nivå som tidigare trots att det t.ex. i det nationella skogsprogrammet konstaterats att ett tillskott behövs. Med tanke på såväl invånare som företagsverksamhet på landsbygden ansåg utskottet därför att det var mycket viktigt att förbättra trafikledernas skick överlag och service-nivån. Inte minst det sekundära vägnätet har försämrats och behöver rustas upp.

Enligt redogörelsen behövs det årligen 3 000 nya lastbilsförare och 700 nya bussförare när förare försvinner från den finländska marknaden. Men det antal personer som årligen börjar studera för att avlägga grund- eller yrkesexamen för förare motsvarar inte mer än ungefär hälften av det årliga behovet. Det råder brist på timmerbilsförare, vilket redan nu begränsar virkesanskaffningen. Dessutom kommer virkestransporterna inom skogsindustrin att öka i vårt land. Därför är det nödvändigt att trygga tillgången på kompetent arbetskraft. För 2008 har undervisningsministeriet ökat antalet studieplatser inom den grundläggande yrkesutbildningen med 2 200 och 2009 kommer det att finnas ytterligare 2 000 nya studieplatser som ska disponeras bl.a. efter arbetsmarknadens behov. Utskottet framhåller att en tillräckligt stor del av studieplatserna bör placeras inom förarutbildningen.

Utlåtande

Jord- och skogsbruksutskottet anser

att kommunikationsutskottet bör beakta det som sägs ovan.

Helsingfors den 9 maj 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Jari Leppä /cent
vordf. Pertti Hemmilä /saml
medl. Susanna Haapoja /cent
Hannu Hoskonen /cent
Anne Kalmari /cent
Lauri Kähkönen /sd
Mats Nylund /sv

Pentti Oinonen /saf
Klaus Pentti /cent
Petri Pihlajaniemi /saml
Erkki Pulliainen /gröna
Pekka Vilkuna /cent
ers. Matti Kangas /vänst.

Sekreterare var

utskottsråd Carl Selenius.