

JORD- OCH SKOGSBRUKSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 14/2012 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 jord- och skogsbruksutskottet ska lämna utlåtande i ärendet till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- trafikråd Piia Karjalainen, kommunikationsministeriet
- förstråd Marja Hilska-Aaltonen, jord- och skogsbruksministeriet

- professor Antti Asikainen, Skogsforskningsinstitutet
- specialsakkunnig Heli Siirilä, Vasa universitet
- direktör Minna-Mari Kaila, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK
- direktör Petri Keränen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Savolax
- logistikchef Outi Nietola, Skogsindustrin rf
- verkställande direktör Jaakko Rahja, Vägföreningen i Finland rf
- direktör Heikki Jämsä, Infra rf
- direktör Jouni Karjalainen och direktör Tom Schmidt, Destia Ab.

Dessutom har ett skriftligt utlåtande lämnats av — Valio Ab.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Transportsystemen på landsbygden utnyttjas inte bara av de inemot två miljoner människor som bor på landsbygden utan också av näringsliv, turistnäring och fritidsboende. Många gröna näringar som växt till sig på senare tid finns på landsbygden. I ett stort och landsbygdsdominerat land måste man acceptera att avstånden i

många fall är långa. På grund av Finlands stora area och relativt jämnt fördelade bosättning är det nödvändigt med fungerande rikstäckande transportförbindelser för att landets olika delar ska kunna bevara sin livskraft.

Ett fungerande transportsystem är en viktig konkurrensfaktor för Finland. Industrin och bosättningen är spridda över hela landet, och företagen i skogssektor med sina stora och tunga transporter står fortfarande för en stor del av den

totala produktionen. Transporterna inom hela livsmedelskedjan är dessutom avsevärda. Fungerande transportförbindelser är ett absolut villkor för områdenas utveckling. De inverkar på företagens intresse för att etablera sig och stanna kvar i ett område. Oberoende av trafikvolymerna måste det finnas fungerande transportförbindelser och kollektivtrafiktjänster överallt för att olika delar av landet ska kunna bevara och förbättra sin livskraft.

Reparationer inom väghållningen har redan en längre tid varit svårt eftersatta. Målet bör vara att det avsätts så mycket medel för skötsel och underhåll av transportleder att vägnätets service-nivå och trafiksäkerheten kan garanteras. Det gäller också att ta hänsyn till den roll som basväghållningen, det sekundära vägnätet och enskilda vägar spelar för att trygga lika villkor för företagsamhet och näringsliv i hela landet.

Det är angeläget att sätta stopp för den fortgående nedmonteringen av kollektivtrafiktjänster på landsbygden och att ta fram ersättande lösningar. Bannätet måste hållas i skick och utnyttjas bättre, också för persontrafik. Det är viktigt att satsa mer på att förbättra insjötransporterna och insjöfärlederna.

Gemensamma energispar- och klimatåtgärder bör prioritera ekoeffektivitet i ett mycket brett perspektiv. Därför behöver olika sätt att ta sig fram på landsbygden vidareutvecklas. Bilen kommer också i framtiden att vara ett viktigt transportmedel på landsbygden, framhåller utskottet. När man bedömer hur mycket samhällsstrukturen på landsbygden belastar klimatet måste man på sikt väga in potentialen för ny, mer ekologisk teknik i bilar.

Utskottet anser att redogörelsen inte belyser mobilitetsbehoven och problemen på landsbygden från alla håll. Ändå öppnar det ökade distansarbetandet och den naturresursekonomiska företagsamheten för en lång rad nya näringsmöjligheter på landsbygden. Gröna näringar kräver ett fungerande sekundärt vägnät som är i gott skick.

Det behövs långsiktiga transportpolitiska lösningar, poängterar utskottet. Strategiska framtidsfrågor måste vägas in i dem. Befolkningstill-

växt, högre levnadsstandard, livsmedelskriser och klimatförändringen ökar efterfrågan på livsmedel och förnybara råvaror. Det öppnar nya möjligheter för det finländska jord- och skogsbruket och landsbygdsnäringarna. Den aspekten kunde gärna ha fått mera plats i den trafikpolitiska redogörelsen, tycker utskottet.

Trafiken på landsbygden

Det krympande befolkningsunderlaget betyder att det inte är särskilt lönsamt att ordna med transportförbindelser på landsbygden, hävdas det i redogörelsen. Men för att trygga landsbygdsbefolkningens och företagens livs- och verksamhetsvillkor behövs det adekvata rörelse- och transportmöjligheter. I glesbygden är det i dagens läge svårt att tillhandahålla skäligen kollektivtrafiktjänster som tillgodoser människors behov att göra ärenden. Befolkningens åldrande är en utmaning för hela transportsystemet, inte minst på landsbygden. Ju sämre villkoren blir för kollektivtrafiken, desto mer beroende blir människor av att utomstående erbjuder dem skjuts med personbil. Merparten av de dagliga resorna kommer också i framtiden att göras med personbil. Samtidigt är det viktigt att se till att det finns ett adekvat utbud på till exempel taxitjänster.

Det är av största vikt att det tas fram nya lösningar för kollektivtrafiken i glesbygden. Utskottet anser i likhet med regeringen att alternativ som anropsstyrd kollektivtrafik, samåkande och "skjuts med grannen" behöver förbättras. Det gäller att se till att resor och transporter i glesbygden håller en fullgod standard och att priset ligger rätt.

Utskottet noterar att insatserna i redogörelsen mest kretsar kring fysiska infrastrukturförbättringar. Redogörelsen tar inte alls upp datakommunikationerna, som är ett viktigt arbetsredskap för företag på landsbygden, landsbygdsnäringar och landsbygdsbor. För landsbygdsnäringarna är det A och O att det finns välfungerande datakommunikationer i glesbygden. Det finns ännu inte tillgång till fullgoda datakommunikationer i hela landet och de fungerar inte tillfredsställande överallt.

Bastrafikledhållningen

Anslagen för bastrafikledshållning har hållit sig i stort sett oförändrade, men kostnaderna har ökat markant och avsevärt försämrat möjligheterna att låta göra reparationer. Anslagen för bastrafikledshållning har haft mindre köpkraft på 2000-talet samtidigt som trafiken har ökat. Det har resulterat i sämre trafikleder. Anslagen har i flera års tid varit otillräckliga för att bevara och förbättra trafiknätets skick.

I redogörelsen föreslås att tyngdpunkten i vägunderhållet förskjuts mot bastrafikledshållning och att anslagen för bastrafikledshållning tryggas och höjs i motsvarighet till stegringen i kostnadsnivån i skiftet mellan två regeringar. Det finansiella underskottet är redan nu mycket stort och kräver en skyndsam höjning av anslagen för bastrafikledshållning. Dessutom måste det ses till att praktiska innovationer systematiskt tas fram inom väghållning och upprustning av vägar för att det ska gå att spara in på kostnaderna utan att pruta på reparationskvaliteten. En tänkbar lösning på behovet av större anslag för bastrafikledshållning är temaprogram för att genomföra nödvändiga projekt till exempel inom trafiksäkerhet och virkesförsörjning.

Det sekundära vägnätet och enskilda vägar

Enligt redogörelsen ska den dagliga trafikerbarheten och underhållet tryggas i hela nätet; det sekundära vägnätets skick ska anpassas till de finansiella ramarna. De sekundära vägarnas skick spelar en avgörande roll för tillgången till tjänster i glesbygden, transporten av rundvirke, bioenergi, jordbruksprodukter och varor och den dagliga rörligheten för de som bor utanför tätorterna.

Det är viktigt att det avsätts tillräckliga medel för underhåll av det sekundära vägnätet för att infrastrukturen på landsbygden inte ska förfalla under planperioden. Det finns också gott om landsvägsbroar som närmar sig renoveringsåldern; redan nu beräknas omkring 5 procent av dem vara i dåligt skick. Med omstruktureringen inom primärproduktionen kan landsbygdens förväntningar på servicenivån snarare sägas ha ökat än minskat också i fråga om lågtrafikerade

landsvägar. Gårdarnas interna transporter och transportsträckorna ökar hela tiden och utförs med allt tyngre materiel. Transportvolymerna till och från gårdarna blir också hela tiden större.

De enskilda vägarna utgör en mycket betydelsefull del av transportsystemet, framhåller utskottet. Det finns sammanlagt ca 350 000 kilometer enskilda vägar, med ca 55 000 kilometer som omfattas av rätt till statsbidrag. Det är viktigt att de är i tillräckligt bra skick, både för dem som bor vid vägarna och för landsbygdsnäringsarna. Rundvirkestransporterna startar i regel från enskilda vägar. Vägdelägarna administrerar enskilda vägar som upprätthålls av väglag. Skogsägarna ser till att skogsbilvägar blir byggda och underhållna. Ju färre korsningar det finns på allmänna vägar, desto mer ökar de enskilda vägarna i antal och längd och det betyder extra belastningar för vägdelägarna.

Det framgår av redogörelsen att statsunderstöden för underhåll och förbättring av enskilda vägar har minskat. Klimatet förändras, tjalperioderna blir kortare och nederbörden större och under sådana förhållanden krävs det särskilda åtgärder för att underhålla enskilda vägar. Utöver tillräcklig finansiering behövs det framför allt nytt kunnande och en hel del utveckling av underhållsmetoderna. Nya metoder behövs också för bedömning av vägarnas skick. Sådan ny teknik behöver tas fram och införas som på ett kostnadseffektivt sätt förbättrar vägunderhållet. Exempelvis EU:s nästa strukturfondsperiod ger möjligheter till det och de bör utnyttjas fullt ut. Dessutom bör så kallade goda metoder för vägunderhåll spridas i hela landet.

Underhållet av det sekundära vägnätet behöver som sagt utvecklas på bred basis i framtiden. För tillfället är anslagen för att underhålla och rusta upp enskilda vägar små. Dessutom ingår det inte i prioriteringarna i den trafikpolitiska redogörelsen.

Insjötransporter

Enligt redogörelsen behöver möjligheten att i större utsträckning utnyttja insjöfärleder för varutransport och turisttrafik bedömas på nytt i mitten av 2010-talet, med särskild hänsyn till

hur produktionen av bioenergi utvecklas och hur turismen påverkar efterfrågan. Det är av största vikt att satsa mera på att förbättra insjötransporter och insjöfarleder. Det gäller bland annat att se på var nya kanaler eventuellt kan byggas.

Utskottet framhåller att det framför allt på grund av de ökade industritransporterna och transporterna av gagnvirke och biomassa för energi är motiverat att också utveckla fartygstrafiken på insjöarna. Men också den transportformen kräver fungerande matartransporter som i sin tur kräver flisbilar och ett nätverk av skogsvägar.

Skogsklustret och tryggad virkesförsörjning

En kostnadseffektiv logistik och en fungerande transportinfrastruktur är den centrala konkurrensfaktorn för Finlands skogsindustri och hela skogssektorn, som är den största användaren av transporttjänster. Skogsindustrin står för tillfället för cirka 60 procent av järnvägstransporterna, omkring 30 procent av landsvägstransporterna och inemot hälften av transporterna inom sjöexporten. Långa avstånd kräver effektiv transportlogistik och transportnät som används året runt.

För att skogsindustrins råvaru- och biomassa-transporter ska fungera måste det sekundära vägnätet och järnvägarna vara dagligen trafikerbara. Logistikförhållandena avspeglas direkt i produktionsutvecklingen, sysselsättningen och investeringarna i skogsindustrin. Skogsindustrins logistiksystem arbetar med stora volymer och är därför krävande och komplexa system som behöver utvecklas som en helhet. Bättre villkor för råvarutransporterna i branschen hjälper Finland att nå sitt mål för ökad användning av förnybar energi (38 procent kring 2020).

För att trygga den inhemska virkesförsörjningen måste följande åtgärder sättas in i olika delar av transportnätet: enskilda vägars och skogsbilvägars skick måste förbättras och det sekundära vägnätet rustas upp. Bland andra åtgärder för att förbättra transportnätet som är viktiga för skogsindustrin kan nämnas att bygga om föråldrade huvudvägsavsnitt med hög olycksfrekvens och att höja huvudbanornas bärkraft.

För att användningen av förnybar energi från skogarna ska fås att öka måste skogsflis tas bättre till vara. Genom att företrädesvis driva virke och flis när jorden är tjälfri kan man jämna ut säsongvariationerna i upphandlingen av industrivirke som huvudsakligen sker på vintern. Utskottet påpekar också att förflyttningen av drivningsmaskiner ökar belastningen på det sekundära vägnätet minst lika mycket som virkes- och flistransporter. Ju viktigare det blir att vägarna är farbara året runt, desto angelägnare är det att förbättra det sekundära vägnätets och skogsbilvägarnas och andra enskilda vägars skick för att de ska hålla för tunga transporter också vid menföre höst och vår. Det behövs nya skogsbilvägar främst inom Finlands skogscentrals regionala enheter i norra Österbotten och Lappland. Det behovet måste tillgodoses, menar utskottet.

För att målen för användning av förnybar energi ska nås måste vägnätet ha tillräcklig utbredning och vara i acceptabelt och skick och dessutom måste det finnas en adekvat kapacitet för att lagra energivirke. Den ökade användning av ved för energiproduktion fördelar sig över hundratal små kraftverk och det gör att energived vanligen inte behöver transporteras långa sträckor. Med ökade flisvolymerna ökar också lagringsbehovet. För tillfället framställs omkring 80 procent av all flis vid väg. Kostnaderna för flisning vid väg är högre än för flisning i anläggning eller på terminal. Om det byggdes terminaler för flisning och lagring av flis skulle kostnaderna för användning av energived sannolikt sjunka och göra skogsflis till ett attraktivare alternativ för energiproduktion. Terminaler för energived skulle bidra till säkrare året-runt-leveranser av träbaserad energi till värme- och elverk. Men merkostnaderna vid lastning på terminal och möjligheterna att minska dem bör också klarläggas.

I det nationella skogsprogrammet 2015 konstateras det att statsbidragen till enskilda vägar och skogsbilvägar kommer att ses över och förenklas. Redogörelsen är inne på samma linje. En permanent punkt i villkoren för statlig finansiering bör vid sidan av boende vara behovet av enskilda vägar för produktion och råvarutranspor-

ter. Statsbidragen till enskilda vägar bör bedömas mot verksamhetens mål och produktivitetsutvecklingen inom förvaltningen. Målet bör vara adekvata statsbidrag för att underhålla transport- och trafiknätet. Utskottet poängterar att den statliga finansieringen bör vara långsiktig och bidragen hålla en konstant nivå för att främja en god funktionell och ekonomisk väghållning.

I redogörelsen nämns att transporteffektiviteten i vägtrafiken ska höjas med hjälp av materiel med bättre transportkapacitet. I Sverige har det redan i flera år pågått ett försöksprojekt med större fordonskombinationer vid rundvirkestransport. Man har kunnat konstatera att fordonskombinationer med en högre totalvikt sänker transportkostnaderna och minskar trafikutsläppen och vägslitaget. Utskottet vill att man i Finland följer svenskt exempel och omgående startar ett liknande pilotprojekt för att klarlägga i vilken mån rundvirkestransporter kan göras mer lönsamma och ekoeffektiva med större fordonskombinationer. Samtidigt bör man se på vilka möjligheter det finns att genomföra en sådan reform tekniskt och praktiskt och vilken effekt det har på vägarnas skick.

Frågan om datakommunikation tas egentligen inte alls upp i redogörelsen. Trafikledernas effektivitet, underhållets rättidighet och styrningen av trafikflödet kräver mer än någonsin

fungerande datakommunikation och styrsystem som bygger på datakommunikation. Det här gäller framför allt skogssektor, som ständigt har hela landet som arbetsfält. Därför skulle det behövas en noggrannare genomgång av kopplingarna till it-infrastrukturen och andra transportplaneringssystem. Redogörelsen tar inte alls upp trådlös kommunikation, som är ett viktigt arbetsredskap för att hantera och styra virkesflödet. Med tanke på verksamhetens effektivitet är det en ytterst viktig konkurrensfaktor att trygga tillgången till fungerande dataförbindelser i glesbygden. I framtiden kan det bli ett problem att bara tätorter har tillgång till snabb och effektiv datakommunikation medan perifera orter som är viktiga för virkesförsörjningen hamnar utanför. Utskottet framhåller att man med rättidig information om behovet av vägunderhåll och trafikerbarhet avsevärt kan förbättra transporterna av biomassa och till exempel tillgången till bränsle för energiproduktion inte minst under krävande väderförhållanden.

Ställningstagande

Jord- och skogsbruksutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan och med fokus lagd på behovet av att trygga underhållet av det sekundära vägnätet.

Helsingfors den 16 maj 2012

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Jari Leppä /cent
vordf. Lauri Heikkilä /saf
medl. Heikki Autto /saml
Markku Eestilä /saml
Lasse Hautala /cent
Anne Kalmari /cent
Timo V. Korhonen /cent
Pirkko Mattila /saf

Jari Myllykoski /vänst
Mats Nylund /sv
Kari Rajamäki /sd
Janne Sankelo /saml
Reijo Tossavainen /saf
Tytti Tuppurainen /sd
ers. Raimo Piirainen /sd
Simo Rundgren /cent (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Jaakko Autio.

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

På grund av Finlands perifera läge upptar transportkostnaderna hos oss en större andel av de totala kostnaderna än i våra konkurrentländer och därför är det viktigt att väga in betydelsen av den faktorn för vår nationella konkurrenskraft. Också för landsbygdsnäringsarna spelar det en stor roll att vi har ett fungerande transportnät och att det är i gott skick.

Vårt transportnät har redan i många år fått falla. Regeringens förslag till ramar för statsfinanserna räcker inte till för att bibehålla transportnätet ens i nuvarande skick. Kvaliteten på underhållet har fått stryka på foten bl.a. då det gäller beläggningstjockleken. Summan av denna och andra försummelser är att vägar och broar som omgående skulle behöva repareras har blivit en alltför stor säkerhetsrisk och försvårar trafiken. Till följd av försummelserna är reparationerna så svårt eftersatta att det kan visa sig vara en övermäktig uppgift att åtgärda dem. Det bör dessutom observeras att man till följd av försummelserna tvingas till dyra ombyggnader längre fram.

Det är inte bara det sekundära vägnätet utan också vägar som underhålls av väglag som behöver ses till. De utgör tillsammans ett vägnät av enorm omfattning som i hög grad betjänar människor på landsbygden och t.ex. virkestransporter och sommarstugetrafik. Det nuvarande statliga stödet är alldeles otillräckligt i relation till vägnätets längd.

Vattenvägarna behöver förbättras framför allt för att trygga virkesförsörjningen och skogsindustrin.

Från trafikledsinvesteringar ska det enligt planerna årligen överföras 100 miljoner euro till små investeringar i och underhåll av trafikinätet från och med 2016. Utfrågade sakkunniga hävdar att det inte handlar om ett genuint anslagstillskott. Stegringen i kostnadsnivån och inflationsutvecklingen fram till ramperiodens slut kan i värsta fall vara dubbel i jämförelse med anslagstillskotten, och det betyder att väg- och bannätet kommer att försämrats ytterligare.

Staten måste genast avsätta mer anslag för underhåll av och småskalig investering i vägnätet. Om den statsfinansiella situationen inte medger några "nya pengar" för ändamålet är det läge att överväga en spridning av stora trafikinvesteringar över en längre period.

Om vi satsar tillräckligt mycket på underhåll av transportnäten och sätter in reparationer i rätt tid värnar vi på ett rationellt sätt inte bara vår nationalegendom utan också sysselsättningen. Anslagen medger inga sådana åtgärder för att gjuta liv i vår ekonomi och skapa tillväxt och därför kan vi inte omfatta utskottets utlåtande.

Avvikande mening

Vi anser

att utskottet i sitt utlåtande skulle ha tagit hänsyn till de frågor som tas upp ovan.

Helsingfors den 16 maj 2012

Reijo Tossavainen /saf
Lauri Heikkilä /saf
Pirkko Mattila /saf

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Vi som representerar Centern i jord- och skogsbruksutskottet menar att prioriteringarna i regeringens trafikpolitiska redogörelse avgör vartåt det barkar under de närmaste årtiondena, dvs. blir det någon grön tillväxt på landsbygden, kan landsbygden generera nya arbetstillfällen och ny företagsamhet och är det ens möjligt att bo och leva på landsbygden?

Vi fäster oss särskilt vid landsbygdens potential att skapa inhemsk grön tillväxt; det skulle vara av största vikt även samhällsekonomiskt att ta den till vara för att balansera upp bytesbalansen. För det finska samhället är det lika nödvändigt som för människor och företag att det finns heltäckande och fungerande kommunikationer i form av väg- och datanät.

Inte minst i norra och östra Finland pågår en lång rad gruvprojekt. De är i allt väsentligt logistikprojekt. För att de ska ha framgång måste det lokala vägnätet och de järnvägar som används för fjärrtransport vara i behörigt skick. Vi måste omgående få en transportstrategi som uttryckligen beaktar potentialen för gruvdrift och som på allvar också väger in möjligheten till en järnvägsförbindelse upp till Ishavet.

Vi centerpartister i utskottet godkänner inte att redogörelsen i fråga om underhåll av och nyinvesteringar i infrastruktur prioriterar centrumområden och huvudtrafikleder. 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. Redogörelsen beaktar inte heller att distansarbetande blivit allt vanligare eller att det är möjligt att idka näringar som bygger på naturresursekonomi. För näringar som stärker samhällsekonomin och som bygger på inhemskt arbete och inhemska råvaror behövs det först och främst ett fungerande vägnät i gott skick.

Vi godkänner inte att det försvåras för människor att leva och bedriva företag på landsbyg-

den. De höjda bränsleskatterna inverkar på enskilda människors mobilitet och gör deras arbetsresor dyrare. Det skärs i transportstödet. Fraktvolymerna ökar och möjligheterna till företagsamhet längre bort från centrala orter försämraras. Den finska transportsektorn står sig inte i konkurrensen med den utländska. Den urholkade skattefriheten för arbetsresekostnader drabbar på ett orättvist sätt de som inte har tillgång till kollektiva förbindelser. Kommunreformen koncentrerar tjänsterna. Det minskade stödet för busslinjer och det höjda dieselpriiset tvingar att dra in avgångar och gör det omöjligt att bo utan bil utanför centrumområden. FPA:s höjda självrisk ökar också kostnaderna. För många betyder det större utgifter för taxiresor allt längre bort och t.ex. att unga tvingas flytta till någon studieort.

Vi Centermedlemmar i utskottet är helt förstummade av hur totalt redogörelsen förbiser det sekundära vägnätets och landsbygdsbefolkningens och landsbygdsföretagens behov.

Trots att det handlar om en redogörelse från statsrådet går strategierna i den stick i stäv med vad som står i regeringen Katainens program. Där sägs det att det sekundära vägnätets skick ska ses till på ett sätt som tryggar verksamhetsförutsättningarna för landsbygdsnäringarna och skogsbruket. I redogörelsen sägs det däremot att det sekundära vägnätet får anpassa sig. Vi vill framhålla att statsrådets trafikpolitiska redogörelse bör främja målen i regeringsprogrammet och behandla områden och invånare lika, oberoende av var invånarna råkar vara bosatta. Det bidrar inte till någon likabehandling att allmänna vägar helt ansvarslost omvandlas till enskilda.

För oss centerpartister i utskottet är den njugga inställningen till underhållet av det sekundära vägnätet det bästa beviset för koncentrationsivern i regeringens trafikpolitik. Det enskilda vägnätet omfattar 350 000 kilometer, alltså omkring 77 procent av vägnätet i Finland. Anslagen för att underhålla och rusta upp enskilda vä-

gar är redan nu mycket knappa och nu finns enskilda vägar inte ens med bland prioriteringarna i den trafikpolitiska redogörelsen. Vi kräver att det avsätts tillräckligt med pengar för att underhålla det sekundära vägnätet, för annars förfaller infrastrukturen på landsbygden i väsentlig grad under planperioden. De sekundära vägar- nas skick spelar en avgörande roll för tillgången till tjänster i glesbygden, transporten av rundvirke, bioenergi, jordbruksprodukter och varor och den dagliga mobiliteten för de som bor utanför tätorterna.

Vi Centermedlemmar i utskottet understryker att de trafikpolitiska besluten har lång verkan. I prioriteringarna gäller det att identifiera potenti- alen i hela Finland på sikt. Befolkningstillväxt, högre levnadsstandard, livsmedelskriser och kli- matförändringen ökar efterfrågan på en lugn bo- endemiljö med gott om utrymme, på rena livs- medel och på förnybara råvaror. För Finland öppnar detta nya möjligheter till hållbar grön tillväxt och till arbete och företagsamhet för vårt

jord- och skogsbruk och för våra landsbygdsnä- ringar.

Vi Centermedlemmar i utskottet anser att statsrådets trafikpolitiska redogörelse inte tillgo- doser hela Finlands och alla finländares intres- sen.

Avvikande mening

Vi anser

att jord- och skogsbruksutskottet i sitt utlåtande skulle ha beaktat synpunkter- na ovan, alltså att regeringen står i be- grepp att väsentligt försämra villkoren för att bo, arbeta och bedriva företag- samhet på landsbygden, med andra ord villkoren för grön tillväxt, särbehandla människor på grund av var de bor och urholka de samhällsekonomiska grund- valarna. Prioriteringarna i redogörel- sen omöjliggör för regeringen att ge- nomföra dess eget program.

Helsingfors den 16 maj 2012

Lasse Hautala /cent
Anne Kalmari /cent
Timo V. Korhonen /cent

Jari Leppä /cent
Simo Rundgren /cent