

TRAFIKUTSKOTTETS UTLÅTANDE 18/2002 rd

Regeringens proposition om statsbudgeten för 2003

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagens biträdande generalsekreterare sände genom sitt brev av den 20 september 2002 i det syfte som 38 § 3 mom. riksdagens arbetsordning avser ett utdrag ur riksdagens beslutsprotokoll angående propositionen om statsbudgeten för 2003 (RP 132/2002 rd) till trafikutskottet för kännedom. Vid sitt sammanträde den 24 september 2002 beslutade utskottet lämna ett utlåtande till finansutskottet beträffande kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- statsminister Paavo Lipponen
- kommunikationsminister Kimmo Sasi och byggnadsråd Juhani Tervala, kommunikationsministeriet
- budgetråd Esko Tainio, finansministeriet
- direktör Aulis Nironen, stabschef Timo Hiltunen och upphandlingschef Pekka Kontiala, Vägförvaltningen
- verkställande direktör Heikki Nissinen, Helsingfors Hamn
- generaldirektör Henri Kuitunen, VR-koncernen

- lönesekreterare Mikko Valli, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT r.f.
- direktör Harri Kallberg, Autoalan Keskusliitto
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet r.f.
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
- ordförande Juha Tulimaa, Lotsförbundet
- kommunikationschef Juha Norppa-Rahkola, Finlands Lastbilsförbund
- ombudsman Tero Anttila, Finlands Lokaltrafikförbund
- transportekonomisk ombudsman Mikko Melasniemi, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund TT
- verkställande direktör Jaakko Rahja, Vägförbundet i Finland
- samarbetsdirektör Juhani Paajanen, SAD Huvudstadsregionens samarbetsdelegation
- professor Jorma Taina, Åbo handelshögskola
- äldre konsult Peter Fagerman.

Dessutom har utskottet fått ett skriftligt utlåtande från

- Finlands Hamnförbund.

PROPOSITIONEN

De föreslagna anslagen för trafikministeriet uppgår till 1 637 621 000 euro för 2003. Det är 320 011 000 euro mer än i ordinarie budgeten för 2002.

Anslaget för väghållning uppgår till sammanlagt 758,0 miljoner euro, vilket är ungefär 20 miljoner euro mer än i ordinarie budgeten för 2002. Vägförbindelsen till Nuijamaa gränsstation är ett nytt projekt för nästa år. Nettoanslaget till Sjöfartsverkets utgifter uppgår till 22,7 miljoner euro. En fördjupning av farleden till Nådendal är ett nytt projekt. Vidare föreslås 69,1

miljoner euro till stöd för sjöfartsnäringen. Nettoanslaget till banhållning går på sammanlagt 376,9 miljoner euro. Köp av och stöd till kollektivtrafiktjänster uppgår till sammanlagt 81,8 miljoner euro, vilket är ungefär 1,1 miljoner euro mer än i ordinarie budgeten för 2002. Budgetförslaget har också ett anslag för presstöd på 12,6 miljoner euro. Bevillningsfullmakten för trafikförbindelser till Nordsjö hamn går på 207,4 miljoner euro och anslaget uppgår till sammanlagt 9 miljoner euro.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

I detta utlåtande går trafikutskottet närmare in på anslagen till banförvaltning, basväghållning och utvecklande av vägnätet samt köp och utvecklande av kollektivtrafiktjänster. Dessutom kommer utskottet att behandla frågor som ingår i dess ansvarsområde i samband med respektive propositioner.

Anslagen till banförvaltning

I utlåtandet om statsbudgeten för 2002 (TrUU 17/2001 rd — RP 115/2001 rd) lyfte utskottet fram anslagen till banförvaltning och påpekade att vissa betydande industrianläggningar, till exempel den nya fabriken för ädelstål i Torneå och Stora Ensos massafabrik i Uimaharju, har ställts eller hotas av att ställas utanför elektrifieringen av bannätet. Resultatet är att transporter till och från industrianläggningarna kräver både el- och dieseldriven materiel. Utskottet anser fortfarande att det bör utredas om bansträckorna kan elektrifieras.

Anslagen till vägförvaltning

Enligt vad utskottet har erfarit kommer de föreslagna anslagen för 2003 att räcka till för den dagliga skötseln av vägnätet och till de allra viktigaste utgifterna för underhåll. Det går att stop-

pa försämringen av vägnätet, men det finns ännu mindre pengar till nya regionala investeringar än förr. För att stoppa urholkningen av vägnätet ingick det redan i budgeten för 2002 ungefär 50 miljoner euro extra för underhålls- och ersättningsinvesteringar. Också i vägbudgeten för 2003 ingår pengar för detta. Anslaget till underhålls- och ersättningsinvesteringar beräknas 2003 uppgå till cirka 200 miljoner euro, vilket är en tredjedel av finansieringen för basväghållning.

Vid behandlingen av statsbudgeten för 2002 ansåg utskottet att resultatmålen för trafiksäkerheten allvarligt kan äventyras av att vägnätet är i så dåligt skick (TrUU 17/2001 rd — RP 115/2001 rd). Ett välskött vägnät spelar en viktig roll för den ekonomiska, sociala och regionala utvecklingen. I trafiksäkerhetsplanen för 2001—2005 säger delegationen för trafiksäkerhetsärenden att större säkerhet på huvudvägarna har högsta prioritet och att säkerhetsproblemen kommer att lösas strukturellt. Vidare framhåller delegationen att det också kommer att behövas mindre säkerhetsinsatser inom huvudvägnätet och att tillfälliga åtgärder och hastighetsbegränsningar sätts in på problematiska ställen i inväntan på strukturella förändringar.

Utskottet har uppmärksamgjorts på att den planerade finansieringen för 2003 inte kommer

att räcka till för det uppskattade behovet av investeringar i större trafiksäkerhet. Enligt vägförvaltningen räcker anslagen i första hand bara till trafiksäkerhetsåtgärder i form av sänkta hastighetsbegränsningar, särskilt i tätorter och på huvudvägsträckor med livlig trafik. Dessutom kan en utbyggnad av automatisk trafikövervakning komma i fråga. De regionala väginvesteringarna minskar med 40 procent jämfört med 2002 och det kommer att bromsa upp den regionala utvecklingstakten. Investeringarna behövs för att förbättra näringslivets konkurrenskraft, på grund av förändringarna i områdes- och samhällsstrukturen och när trafiken har ökat.

För 2003 föreslår regeringen två nya landsomfattande vägprojekt, en trafikled till hamnen i Nordsjö och en vägförbindelse till den nya gränsstationen i Nuijamaa. Trafiklederna till hamnen i Nordsjö skall enligt planerna samordnas av Vägförvaltningen i ett enda projekt. Staten räknar med att lägga ut 103,7 miljoner euro 2003—2008 på projektet. Vidare räknar staten med att få tillbaka pengarna som en planläggningsvinst i Mellanböle. Kostnadskalkylen för vägförbindelserna till gränsstationen i Nuijamaa går på 14,5 miljoner euro.

Trafiklederna till hamnen i Nordsjö är ett stort projekt med betydande ekonomiska dimensioner. Med hänvisning till erhållen utredning framhåller utskottet att projektet är avsett att genomföras som ett stort separat projekt i likhet med E 18 och järnvägen mellan Kervo och Lahtis. De sakkunniga var inte helt eniga i sina bedömningar. Utskottet har inte haft någon möjlighet att utreda alla detaljer när det gäller de slutliga bidragen från statens sida. Därför vill utskottet uttrycka sin oro över den totala finansieringen och framför allt påpeka att trafikförbindelserna till hamnen i Nordsjö inte får ha negativa konsekvenser för basväghållningen eller för finansieringen av resten av vägnätet.

Utskottet vill också ta upp frågan om reformen av vägförvaltningen, där Vägverket delades upp i vägförvaltningen och affärsverket Vägverket. I den politiska samsynen kring reformen ingick också att rationaliseringsvinsterna (cirka 300 miljoner mark) fullt ut skall användas

till att förbättra basväghållningen. Senare framgick det att så kallade förhandlingsackord hade räknats ut fel. Vägverket måste då betala tillbaka 85 miljoner mark till Vägförvaltningen. Därför drar de vägförbättrande åtgärderna ut på tiden. Av samma anledning genererade Vägverket betydligt större synlig vinst, cirka 144 miljoner mark, men pengarna har ännu inte fullt ut utnyttjats för basväghållningen. Det betydde samtidigt att kvalitetsförbättringarna i basväghållningen släpar efter betänkligt.

Enligt uppgifter till utskottet finns det cirka 2 900 parkerings- och rastplatser vid allmänna vägar. Av dem finns knappa 2 200 vid huvudvägar. Det ger trafikanter möjligheter att stanna i snitt med 6 kilometers intervaller om man räknar in annan service. Det har kommit till utskottets kännedom att platserna särskilt på vintern används ganska lite på flera orter, trots att de har stor betydelse för den tunga trafiken. Föraren inom tung trafik måste nämligen av trafik- och säkerhetsskäl ta en paus med jämna mellanrum i enlighet med bestämmelserna om kör- och viltider. Därför är det enligt utskottet viktigt att det utreds vad som behövs för att bygga upp ett nät av rastplatser som erbjuder förarna adekvata möjligheter att ta pauser och vila.

De sakkunniga framhöll att Finland håller relativt hög nivå när det gäller beredning av trafikinfrastrukturprojekt och konsekvensbedömning. Utskottet anser att den projektprioritering som kommunikationsministeriet har lagt fram och som omfattas av Vägförvaltningen är i linje med våra transportpolitiska mål. Dessutom vill utskottet påpeka att de problem som ministerarbetsgruppen för trafikinfrastruktur påpekade i sitt betänkande i december 1998 till stor del fortfarande är aktuella. Målet bör vara att anslagen till väghållning skall vara ännu högre än i budgetpropositionen för 2003. Detta är nödvändigt med avseende på vägnätets värde och större trafiksäkerhet.

Köp och utvecklande av kollektivtrafiktjänster

I statsrådets budgetproposition för 2003 ingår ett anslag på 81 miljoner euro till stöd för kollektivtrafiken. Enligt kommunikationsministeriet be-

hövs det 88,6 miljoner euro för att ha kvar en service på nuvarande nivå. Anslaget till köp av regiontrafikens tjänster och statsunderstöd till lokaltrafik uppgår till 26,8 miljoner euro. I sitt ursprungliga förslag avsatte finansministeriet 23 miljoner euro för ändamålet. Vid budgetförhandlingarna ändrades anslagsfördelningen. Av utvecklingspengarna lyftes 3 miljoner euro över till anslaget för regional och lokal trafik. Vid budgetmanglingen lappades anslaget ytterligare på med 0,8 miljoner euro. Med hänvisning till sitt utlåtande (TrUU 6/1999 rd — RP 40/1999 rd) om budgetpropositionen för 2000 vill utskottet uttrycka sin oro för hur anslaget för köp av kollektivtrafiktjänster skall räcka till. Dessutom understryker utskottet att den offentliga finansieringen av forskning och utveckling inom kollektivtrafiken inte får drabbas av bestående reduceringar. Det är viktigt att utvecklingsinsatserna inom kollektivtrafiken får fortsätta eftersom de spelar en viktig roll för urbana centra och inte minst för glesbygden. Därför behövs det adekvata resurser för framtagning av nya kollektivtrafikmodeller och trafiktjänster.

Utskottet oroar sig för vilka konsekvenser nedskärningarna får för finansieringen av stads- och regionbiljetterna och den fortsatta förbättringen av servicen. De statliga anslagen till kollektivtrafik går till köp av buss- och tågtrafiktjänster, men också till delfinansiering av rabatter på kommunala stads- och regionbiljetter i 300 kommuner. Enligt vad utskottet har erfårit såldes det 2001 cirka 500 000 stads- och regionbiljetter. De stod för sammanlagt 22,7 miljoner resor.

Enligt uppgifter till utskottet behövs det 11,4 miljoner euro för att den nuvarande biljettsubventionen skall kunna bibehållas, vilket kommunikationsministeriet har påpekat. Upphandlingsavtalen inom busstrafiken ingås som regel för tre år. Detta förutsätter att anslagen tryggas också för 2004 och 2005. Budgetpropositionen betyder samtidigt att statsstödet till region- och stadsbiljetter måste skäras ned samtidigt som kommunernas finansiella problem ökar. Konse-

kvenserna av detta är att biljettpriserna stiger. När biljettpriserna stiger och bussarna eventuellt försvinner ökar privatbilismen.

I budgetpropositionen är anslaget för köp av kollektivtrafiktjänster 37,5 miljoner euro. Enligt VR krävs det 39,2 miljoner euro om den nuvarande servicenivån skall kunna behållas. I fjol upphandlade kommunikationsministeriet service för 37,0 miljoner euro och i år uppgår beloppet till 38,7 miljoner euro. För nästa år föreslår kommunikationsministeriet ett anslag på 39,2 miljoner euro. Beloppet bygger på tidigare överenskomna trafikdimensioneringar justerade enligt ett prisschema. Enligt vad utskottet har erfårit kan ministeriet upphandla trafiktjänster för 38,4 miljoner euro. Men i budgetpropositionen har anslaget sänkts till 37,5 miljoner euro.

Om det föreslagna anslaget godkänns måste kommunikationsministeriet och VR förhandla fram nedskärningar i upphandlingstrafiken. Det betyder att trafiken sannolikt måste skäras ned så mycket att persontrafiken upphör på vissa bansträckor. VR har räknat ut att anslagsnedskärningarna kompenseras om persontrafiken dras in på bansträckorna Karis—Hangö och Kotka—Kouvola.

Trafikutskottet omfattar kommunikationsministeriets strategier när det gäller upphandling av fjärrtrafik- och närtrafiktjänster inom tågtrafiken och i fråga om stads- och regionbiljetter och föreslår att

moment 31.60.63 för köp och utvecklande av kollektivtrafiktjänster och köp av tågtrafikens närtrafiktjänster ökas med 900 000 euro och att punkten statsunderstöd till subventionerade stads- och regionbiljetter ökas med 1 700 000 euro.

Utlåtande

Trafikutskottet anför som sitt utlåtande

att finansministeriet beaktar det som sägs ovan när betänkandet utarbetas.

Helsingfors den 18 oktober 2002

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Erkki Pulliainen /gröna
vordf. Annika Lapintie /vänst
medl. Klaus Bremer /sv
Jyri Häkämies /saml
Erkki Kanerva /sd
Saara Karhu /sd
Eero Lämsä /cent
Raimo Mähönen /sd

Tero Mölsä /cent
Markku Rossi /cent
Ismo Seivästö /kd
Timo Seppälä /saml
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
ers. Kari Myllyniemi /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

AVVIKANDE MENING

Trafikutskottet tar inte sitt ansvar när det gäller de mer långsiktiga konsekvenserna för samhälls-ekonomi av förslaget under moment 31.99.78 (Nordsjö hamn) i budgetpropositionen för 2003.

Utredning 15/2001 från Statens revisionsverk om Nordsjö hamnprojekt säger klart ut att projektet inte spelar någon nationell roll som importhamn. Av geopolitiska skäl har hamnen över huvud taget ingen betydelse för Finlands konkurrenskraft och utrikeshandel som exporthamn. Med de framtida storhamnarna (Vysotsk, Primorsk och Ust Luga) är Ryssland ute efter att ta över godsflödet via Finland (och Baltikum) till Ryssland. Därför finns det all orsak att se ytterst kritiskt och allvarligt på det faktum att staten vill investera pengar i Nordsjöprojektet.

Det ingår också i trafikutskottets ansvarsområde att bedöma hur lämpligt det är att staten investerar medel i trafikförbindelser till Nordsjö (sjö-, väg- och järnvägsförbindelser) och tillgodose VR:s behov. Att godkänna budgeten för 2003 är att samtidigt godkänna kostnader som sträcker sig långt in i framtiden. Det är ett faktum som utskottet måste vara klart över. Däri ingår en kostnadsfördelning där statens står för hälften av anläggningskostnaderna för trafikförbindelser. Dessutom skall staten i framtiden till hundra procent svara för underhåll, skötsel och service! Småmynt räcker inte långt när en fjorton kilometer lång tunnel, ett vägnät och en konstifik sjöled skall underhållas med hjälp av statliga medel. Dessutom behövs det isbrytning i den låga hamnviken.

Många experter och bland andra Lotsförbundet menar att den planerade sjöleden i Nordsjö är mycket farlig och att en annan, bättre led kan anläggas mycket billigare och vara betydligt säkrare.

Järnvägsspåret i den 14 kilometer långa tunneln går i så brant medlut från Savio till Nordsjö att tågvikterna måste begränsas. Vid en utfrågning uppgavs det att tågen sannolikt kommer att vara "några" om dygnet. Det officiella målet är

emellertid att andelen järnvägstransporter skall höjas från 19 till 30 procent. Det samlade målet är 12 miljoner ton, och 30 procent 3,6 miljoner ton transporter på järnväg. Det innebär 30—40 godståg om dagen. Det i sin tur innebär att det behövs ett extra spår åtminstone ända fram till Tammerfors och på sträckan Lahtis—Kouvola. Därutöver krävs det enorma extra investeringar i en ny stor bangård som aldrig kommer att få plats i Savio. Ingenstans har det avsatts pengar för dessa extra investeringar.

EU:s direktiv om säkerhet i tunnlar gäller företrädesvis biltunnlar. På den 4 kilometer långa sträcka löper landsväg och järnväg parallellt. Det är inte känt vilka säkerhetsåtgärder landsvägen och dess konsekvenser för tågtunneln kommer att kräva. Dessutom har inte alla markundersökningar ännu gjorts, detsamma gäller bangården i Mellanböle. Vilka kostnadskonsekvenser det kan ha är inte heller känt.

Vid utfrågningen kom det fram att markaffären mellan staten och Helsingfors stad gäller upp till 18—19 hektar av bangården i Böle. Dessutom framgick det att ingen har utrett vilka konsekvenser det har för VR:s framtida utveckling.

När en punkt om Nordsjö kommer in i statsbudgeten betyder det samtidigt att staten finansierar anläggningen av trafikförbindelser fram till 2008. Det sägs ingenting om tidsplanen för den medfinansiering som Helsingfors stad står för eller om andra normala åtaganden vid finansiering av detta slag.

På grund av dessa oklarheter är det totalt omöjligt att ens kasta fram en gissning när det gäller den slutliga notan på trafikförbindelserna. När riksdagen godkänner budgeten för 2003 godkänner den samtidigt fördelningen av anläggningskostnaderna för trafiklederna enligt en 50/50-modell för staten och Helsingfors stad utan att känna till det slutliga priset, vilket för tankarna till Sonera.

Samtidigt vet riksdagen att varken Finland eller EU ännu har gett klartecken för de konces-

sioner som krävs för att Nordsjöprojektet skall kunna starta. Miljötillståndet har ännu inte kommit upp i Vasa förvaltningsdomstol. Dessutom har överklaganden väckts i åtta EU-instanser. I en liknande situation stoppades utvidgningen av hamnen i Antwerpen för tre år sedan. Det finns all orsak att titta närmare på fallet Antwerpen som ett varnande exempel innan staten fattar stora beslut om investeringar i Nordsjö hamn. Vid utfrågningen i trafikutskottet påstod statsminister Lipponen mot bättre vetande att varken Europeiska kommissionen eller någon annan instans i EU kommer att påverka hamnprojektet i Nordsjö.

Vi är alla väl medvetna om att hamnarbetsgruppen inom Kyrkslätt stadsstyrelse inom senare år åtminstone tre gånger har lagt fram ett förslag för ledningen för Helsingfors stad och Sato Oy, som går ut på att funktionerna vid styckegodshamnen på Busholmen förs över till Kyrk-

slätt och Pickala (inte Kantvik!), där det finns 300 hektar (2 x så mycket hamnutrymme som i Nordsjö) hamnområde och 1 000 hektar omgivande industriområden färdigt planlagda. Dessutom finns det järnväg där och ett beslut om att bygga motorväg. På mindre än ett år kunde hamnen på Busholmen flyttas över till Pickala. Hamnområdena på Busholmen och i Nordsjö kunde med en gång byggas om för bostäder. Det skulle kosta omkring 336 miljoner euro (två miljarder mark) mindre än Nordsjöprojektet, minst.

Dessa omständigheter tyder på att byggarbetena i Nordsjö hamn inte kan starta redan 2003. En ansvarsfull inställning till statsfinanserna kräver att moment 31.99.78 i budgetpropositionen avvisas för ett år. Under tiden kan de frågor kring kostnadsansvaret som fortfarande är öppna utredas grundligt och ett i statsfinansiellt hänseende fördelaktigt beslut fattas.

Helsingfors den 18 oktober 2002

Klaus Bremer /sv