

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 10/2010 rd

Regeringens proposition om statsbudgeten för 2011

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 16 september 2010 propositionen om statsbudgeten 2011 (RP 126/2010 rd) till finansutskottet för beredning.

Kommunikationsutskottet har med stöd av 38 § 3 mom. i riksdagens arbetsordning beslutat att inom sin behörighet lämna ett utlåtande om budgetpropositionen till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- kanslichef Harri Pursiainen, ekonomidirektör Jaana Kuusisto och regeringsråd Mikael Nyberg, kommunikationsministeriet
- budgetråd Esko Tainio, finansministeriet
- biträdande direktör Riitta-Liisa Vuorela, Kommunikationsverket
- generaldirektör Samuli Haapasalo, Finavia Abp
- generaldirektör Petteri Taalas, Meteorologiska institutet
- direktör Timo Hiltunen, Trafikverket
- ekonomidirektör Juhani Nikula, Trafiksäkerhetsverket

- verkställande direktör Matti Pajula, Lotsverket
- verkställande direktör Suvi Rihtniemi, Helsingforsregionens trafik
- vice verkställande direktör Hannu Kulju, Destia Oy
- verkställande direktör Mikael Aro och direktör för miljöfrågor och samhällsrelationer Otto Lehtipuu, VR-Group
- verkställande direktör Lauri Kivinen och ekonomidirektör Marja-Riitta Kaivonen, Rundradion
- arbetarskyddssekreterare Pertti Sulasalmi, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
- projektchef Esa Mannisenmäki, Bussförbundet
- transportexpert Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verkställande direktör Paavo Syrjö, Infra ry
- vice verkställande direktör Hans Ahlström, Rederierna i Finland.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Arctia Shipping Oy
- Finlands Lokaltrafikförbund rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

I sitt utlåtande behandlar kommunikationsutskottet sådana aspekter i budgetpropositionen för 2011 som hänför sig till utskottets ansvarsområde, dvs. kommunikationsministeriets förvaltningsområde: bl.a. bastrafikledshållning, förvaltningsområdets utvecklingsprojekt, kollektivtrafik och vissa kommunikationsfrågor.

Utskottet hänvisar till sitt betänkande (KoUB 9/2008 rd) om statsrådets redogörelse om riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020 (SRR 3/2008 rd). Riksdagen godkände betänkandet enhälligt. Ställningstagandena i betänkandet är fortfarande aktuella och av relevans för behandlingen av statsbudgeten.

Anslagsframställningen för kommunikationsministeriets huvudtitel i statsbudgeten för 2011 är sammanlagt 2 042,6 miljoner euro. För den trafikpolitiska sektorn föreslås sammanlagt 1 640,3 miljoner euro och trafiknätets andel av denna summa är 1 412,8 miljoner euro. För den kommunikationspolitiska sektorn föreslås 19,2 miljoner euro och för forskning, dvs. i praktiken för Meteorologiska institutets omkostnader, föreslås 40,5 miljoner euro.

Utskottet påpekar att de medel som reserveras för trafik över lag och bastrafikledshållning i synnerhet är anmärkningsvärt knappt tilltagna i relation till behovet. Trafiklederna är i allt sämre skick och underhållet allt mer eftersatt efter många år av bristande resurstilldelning och det skulle krävas väsentligt mycket mer pengar för att hålla nätet ens i nuvarande skick. Med de anslag som föreslås försämrar vägnätets skick ytterligare till den grad att det i längden kan få negativa konsekvenser för Finlands nationalekonomi. Trafikledningarnas skick medför extra kostnader för alla vägtrafikanter, försvårar användningen av trafikledningarna och försämrar trafiksäkerheten. Den föreslagna finansieringen beaktar inte heller den ökade kostnadsnivån.

Utskottet bekymrar sig också för att de finansiella besluten inte backar upp transportsektorns miljö- och utsläppsmål i tillräcklig grad. Miljöåtagandena bör synas i skattelösningarna och anslagstilldelningen. Det betyder bl.a. tydliga satsningar på kollektivtrafik, särskilt på utveckling av banhållningen och spårtrafiken.

Kommunikationsutskottet konstaterar att de stränga ekonomiska villkoren inom den närmaste framtiden och de minskande anslagen för transport nödvändigt kräver vissa prioriteringar och noggrannare planering av vad pengarna används till. Det är inte rationellt att statens största egendomspost, dvs. landsvägsnätet, tillåts förfalla i brist på tillräckliga anslag. Med de föreslagna anslagen blir det sannolikt nödvändigt med en mer kritisk bedömning av hur många nya projekt för att utveckla trafiken man kan sätta i gång för att ens de mest akuta anslagsbehoven inom bastrafikledshållning ska kunna tillgodoses. Vid hörandet av sakkunniga har det framförts att redan det att man inte skulle genomföra ett stort trafikprojekt och använder de sparade medlen för finansiering av bastrafikledshållningen skulle innebära en betydlig förbättring av det sekundära vägnätets skick. Det är angeläget att utvecklingsprojekten genomförs utgående från den trafikpolitiska redogörelsens så kallade andra korg för att ge nödvändig kontinuitet i utvecklingen och planeringen av trafiken. Utskottet tar också fasta på att det av trafiken i sin helhet uppbärs över 6 000 miljoner euro i skatter och det föreslagna anslaget för hela trafiksektorn endast är 1 640,3 miljoner euro.

Utskottets centrala ställningstaganden

Med tanke på utlåtandets omfattning och tydlighet finner utskottet det ändamålsenligt att redan i detta skede framföra sina centrala ställningstaganden i stället för att som oftast samla dem i slutet av utlåtandet. Utskottet vill att finansutskottet uppmärksammar följande synpunkter:

1. *Det ska avsättas anslag för bastrafikledshållning som garanterar ett adekvat skick på trafiknätet, trafiksäkerheten och nödvändiga in-*

satser för att förbättra nätet. Det kräver en årlig nivåhöjning med upp till 200 miljoner euro totalt till bastrafikledshållning.

2. För att åtgärda eftersläpningen i anslagen för bastrafikledshållningen, göra trafikledsinvesteringarna mer långsiktiga och möjliggöra trafikplanering på tillräckligt lång sikt bör en finansiell plan som sträcker sig längre än en valperiod läggas upp.

3. Anslagen för bansträckan Seinäjoki-Uleåborg måste säkras för att projektet i sin helhet ska kunna genomföras utan avbrott och så skyndsamt som möjligt

4. Kollektivtrafiken är en miljövänlig trafikform som bör göras mer driftssäker och attraktiv genom att garantera de adekvata anslagen.

5. De finansiella lösningarna för Rundradion bör på en rättvist sätt garantera en adekvat finansiering långt in i framtiden och säkerställa att det lagfästa serviceuppdraget kan fullgöras i nuvarande skala.

6. Resurserna för och finansieringen av Kommunikationsverkets fortsatta NCSA-funktion ska tryggas genom 450 000 euro i tilläggsfinansiering för att uppdraget ska kunna skötas i enlighet med Finlands internationella förpliktelser och på ett sätt som inte inkräktar på Kommunikationsverkets övriga uppgifter.

Bastrafikledshållningen

Finansieringsnivå

I propositionen föreslås sammanlagt 898 miljoner euro för bastrafikledshållningen och 23 miljoner euro i statsbidrag för enskilda vägar. Dessutom kan det för bastrafikledshållningen användas banavgift och vissa andra inkomster, uppskattningsvis totalt ca 68 miljoner euro. Bastrafikledshållningen omfattar den dagliga skötseln och det dagliga underhållet av trafiklederna, ersättande av uttjänta konstruktioner, styrning av trafiken och mindre investeringar.

Det uppskattas att för underhållet av vägar används 235 miljoner euro, 185 miljoner euro för banor och 56 miljoner euro för havsfarleder. För reparationer och underhållsinvesteringar anvisas ca 352 miljoner euro. År 2011 anvisas

20 miljoner euro för att bl.a. inleda ombyggnaden av banavsnittet mellan Äänekoski och Haapajärvi som en del av åtgärderna för att trygga virkesförsörjningen.

Utskottet anser att finansieringen av bastrafikledshållningen i budgetpropositionen är otillräcklig. Anslagen för bastrafikledshållning har redan länge legat på en för låg nivå och det finns risk för att man får stora problem med servicestandard och trafiksäkerheten och för att det därmed också kommer att behövas stora engångsinvesteringar. Utskottet bedömer att den knappa finansieringen en längre tid har haft en tydlig negativ effekt också på trafiksäkerheten. Budgetpropositionen tillför inte bastrafikledshållningen de efterlängtdade resurserna, hjälper inte heller upp eftersläpningen eller skapar förutsättningar att förbättra trafiksäkerheten. Utskottet understryker att om de årliga reparationserna inte räcker till för att hålla trafiklederna i nuvarande skick, ökar reparationsbehoven ännu mer och reparationskostnaderna med dem.

Finansieringen av bastrafikledshållningen bibehålls nominellt på samma nivå som i statsbudgeten för 2010 men den ökade kostnadsnivån innebär en nedskärning på 3–4 % i åtgärderna. Utskottet menar att det är ytterst beklagligt att det inte ens föreslås en höjning av anslaget med en summa som motsvarar kostnadsökningen. Det är nödvändigt att avsätta anslag för bastrafikledshållning som garanterar ett adekvat skick på trafiknätet, trafiksäkerheten och nödvändiga insatser för att förbättra nätet. Vid bedömningen ska hänsyn tas till det ökade eftersatta underhållet av trafikinfrastrukturen i flera års tid och den ökade användningen av trafikleder och Finlands klimatpolitiska mål.

Enligt de uppgifter som utskottet tidigare har fått uppgår det eftersatta underhållet av landsvägar till ca 1 500 miljoner euro. Det eftersatta banunderhållet ger utslag i fartbegränsningar, i att farten på undermåliga bansträckor måste sänkas för att garantera säkerheten. Fartbegränsningarna gäller till 90 procent på lågtrafikerade banor. Det eftersatta banunderhållet ligger kring 1 000 miljoner euro. Dåligt skick i farleder betyder uppslamningar och strukturella brister i sä-

kerhetsanordningar. Det eftersatta farledsunderhållet uppgår till omkring 40 miljoner euro. Det eftersatta infrastrukturella underhållet på trafik- och farleder uppgår till totalt 2 500 miljoner euro.

Utskottet upprepar sin tidigare ståndpunkt att för att trafiknätet ska kunna hållas i sitt nuvarande skick krävs det ett årligt tillskott på ca 130 miljoner euro i anslaget för bastrafikledshållning. För att sätta trafiknätet i bättre skick efter de skador som det långvariga finansiella underskottet har orsakat behövs det en årlig nivåhöjning på mer än 200 miljoner euro till i anslaget för bastrafikledshållning.

Behov och utvecklingsmål för olika trafikformer

Enligt Trafikverkets sakkunnigutlåtande används anslaget för bastrafikledshållning huvudsakligen (90 %) för att bibehålla banornas, vägarnas och farledernas servicenivå och skick. Resten av finansieringen används för smärre investeringar samt för planering och trafikstyrning. Inom bastrafikledshållningen prioriteras vägar, järnvägsbanor och farleder så att de dagligen är farbara, underhållet av trafikleder samt säkerhet och miljöfrågor.

En betydande utmaning i väghållningen utgörs av anpassningen av verksamheten till den den beviljade finansieringen och de sparsamma regionala investeringarna. För väghållningen innebär denna prioritering bl.a. en minskning av det årliga beläggningsprogrammet med 10 miljoner euro, vilket leder till att beläggningar i dåligt skick ökar särskilt på det lägre vägnätet och minskar nödvändiga reparationer av broar och leder därmed till ett ökat eftersatt underhåll.

Utskottet kan inte acceptera att trafikledernas skick försämrats år för år. Dålig beläggning på grund av det eftersatta underhållet betyder ojämnheter, skador, sättningar eller spårbildning. På grusvägar ger sig dåligt skick till känna i form av tjälskador och viktbegränsningar. Enligt propositionen ökar mängden belagda vägar som är i dåligt skick med 300 km och antalet broar i dåligt skick med 20 broar. Trafikledernas skick har avsevärd betydelse för trafiksäkerhe-

ten. Det dåliga skicket kan också vara funktionellt. Det kan till exempel brista i vägräckenas säkerhet eller också kan trafikljusen vara styrda utgående från förlegad trafikinformation. Finlands vägnät utgör en nationalegendom värd 15 miljarder euro. Det är inte rationellt med tanke på samhällsekonomi att nationalegendomens värde årligen sjunker i brist på nödvändiga reparationsinvesteringar.

Under de närmaste åren kommer utvinningen av förnybar energi att öka avsevärt och den vägen också behovet av tunga vägtransporter och andra transporter. Långtradartrafiken väntas öka kraftfullt och därmed måste vägunderhållet nödvändigt ses till. Bioenergitransporter kommer också att bli en stor belastning för det sekundära vägnätet och därför behövs det såväl mer pengar för det sekundära vägnätet som till statsbidrag för enskilda vägar.

Utskottet understryker att med s.k. små lokala investeringar delvis i samarbete med kommunerna kan man i betydande utsträckning utveckla säkerheten på det regionala och lokala vägnätet. Eftersom man på grund av anslagsbesparingar inom väghållningen endast kan koncentrera sig på underhållet av trafiklederna blir det ofrånkomligen så att små projekt för bättre trafiksäkerhet får ge vika. Utskottet lyfter fram behovet av extra anslag för gång-, cykel- och mopedvägar som är viktiga för trafiksäkerheten och bekymrar sig för det belagda vägnätets och broarnas skick och säkerhet.

Utskottet understryker betydelsen av bannätets samlade konkurrenskraft, säkerhet och servicestandard. Försämringen av bannätets skick är enligt sakkunniga oundviklig med den nuvarande finansieringsnivå som följts länge. Det räcker inte med enskilda investeringar i utveckling av bannätet, om man samtidigt försummar att upprätthålla och förbättra servicen på bannätet i övrigt. Enligt utredning gäller anslagsbesparingar inom banhållningen bl.a. reinvesteringar för bangårdarna.

Reinvesteringar utgör för tillfället omkring 130–140 miljoner euro av anslagen för banhållning. Utskottet har erfarit att de årliga anslagen för reinvesteringar i banhållning emellertid be-

höver vara omkring 190—200 miljoner euro per år för att bannätets skick inte ska försämrats ytterligare. Enligt ett sakkunnigutlåtande sjunker reinvesteringar till ungefär hälften jämfört med nivån i slutet av 90-talet när ändringarna i penningvärdet beaktas. Utskottet understryker att de service- och utvecklingsmål som i olika sammanhang ställts upp för banhållningen inte kommer att nås eftersom det eftersatta underhållet fortsätter att kumulera. För kunderna innebär detta upprepade trafikbegränsningar och -störningar. Ett bannät i dåligt skick kan också innebära allvarliga säkerhetsrisker.

Banhållningen har under de senaste åren fått pruta till exempel på renoveringar av överbyggnaden. En svag överbyggnad betyder bl.a. tjäl-skador med åtföljande fartbegränsningar också på högtrafikerade sträckor. Årligen orsakar tjäl-skador begränsningar på mer än 700 kilometer bana, med betydande förseningar som följd. Utskottet upprepar sin tidigare bedömning att för att råda bot på tjälproblemen behövs det 200 miljoner euro mer i anslag till exempel över en period av fem år, alltså ca 40 miljoner euro om året.

Inom farledshållningen framträder behovet av grundlig reparation av farlederna och bl.a. säkerhetsanordningarnas skick. Utskottet poängterar särskilt utvecklingen av sjöfartens säkerhetssystem. Risker finns att underskottet i anslag som pågått länge leder till sämre servicestandard och säkerhetsnivå för havs- och insjöfarlederna på Finska viken med livlig trafik, vilket inte kan anses vara motiverat på något sätt med tanke på den ständigt ökande trafiken och därav följande olycksrisker. Enligt propositionen ökar antalet kilometer av sådana farleder för handelssjöfart som är i dåligt skick med de föreslagna anslagen.

Enligt utredning senarelägger de ökade kostnaderna för isbrytningen nödvändiga reparationer av utrustning för farledsdirigering och förnyandet av system. Det uppskattats att med farledsavgifter (skatter) täcks 95 % av kostnaderna för handelssjöfartens farleder. Finansieringen av isbrytningen har dimensionerats enligt verksamhetsdagar (650) för en s.k. normal vinter. Förra vintern var antalet verksamhetsdagar 919 och en

del av tilläggskostnaderna måste finansieras med medel för övrig farledshållning.

Utskottet påpekar att ökad utvinning av bioenergi i en nära framtid avsevärt kommer att öka transporter av olika slags biomassa. Därför ska det i fortsättningen satsas tillräckligt mycket på att utveckla insjöfarlederna och bromsa kostnadsökningen för att bättre utnyttja insjöfarledernas transportmöjligheter.

Utskottet understöder förslaget att 84 236 000 euro används för att förbättra konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. Utskottet bekymrar sig dock för de kommande begränsningarna av svavelutsläpp inom sjöfarten. Utskottet understryker att i samband med avtal om utsläppsbegränsningarna för sjötrafik ska det absolut ses till att förpliktelserna är kostnads-mässigt rättvisa för olika havsområden och att de inte har konsekvenser som starkt försämrar konkurrensmöjligheterna för operatörer i ett visst område eller land. Eftersom sjöfarten är livsviktig för Finland anser utskottet att det är nödvändigt att om minskningen av t.ex. svavelutsläpp leder till oskäliga kostnader vidta åtgärder för att lindra effekterna.

Utvecklingsprojekt

Kommunikationsutskottet framhåller att investeringar i infrastruktur kräver långsiktig planering, finansiering och genomföring. Den trafikpolitiska redogörelsen har klart ökat planmässigheten. Redogörelsen listar en rad trafikledsprojekt under valperioden 2007—2011, med andra ord projekt i den så kallade första korgen. Det är ytterst positivt att också de sista trafikledsprojekt för perioden 2007—2011 antingen inleds 2011 eller i fråga om ett av projekten senast 2012. Under valperioden har det alltså inletts 25 projekt av vilka 15 är vägprojekt, 7 banprojekt och 3 havstrafikprojekt. Antalet utvecklingsprojekt som inletts före valperioden och som fortfarande pågår är 11. Detta visar att planeringen av projekt för valperioden fungerar i praktiken vilket i sin tur skapar underlag för en långsiktig planering.

Nya och pågående projekt

Det föreslås att tre nya vägprojekt, tre banprojekt och ett farledsprojekt ska inledas 2011. För nya projekt budgeteras 54,7 miljoner euro.

Ett av de viktigaste projekten i budgetpropositionen är fortsättning av grundförbättringen av banan mellan Seinäjoki och Uleåborg (fullmakt 90 miljoner euro). För ändamålet anslås sammanlagt 40 miljoner euro. Anslaget består av tilläggsfinansiering och omfördelning av medel för vissa pågående trafikprojekt.

Dessutom inleds elektrifiering av avsnittet mellan Rovaniemi och Kemijärvi och kostnaderna beräknas till 24 miljoner euro.

Havsfarleden till Nystad förbättras så att den blir 12,5 meter djup. Kostnadsförslaget för projektet är 11 miljoner euro.

Vägprojekt enligt den trafikpolitiska redogörelsen är Fredrikshamnns omfartsväg på E18 (kostnadsförslag 180 miljoner euro), riksväg 8 Smedsby omfartsväg i Korsholms kommun (55 miljoner euro) samt riksväg 19 Seinäjoki östra omfartsväg (63 miljoner euro). Planeringen av Tammerfors strandled fortsätter och man förbereder sig för att projektet kan inledas senast 2012.

Staten deltar i kostnaderna för byggandet av en metrolinje västerut med högst 30 procent av kostnaderna. Statsbidraget betalas i efterskott enligt de förverkligade kostnaderna. I budgetförslaget för 2011 anvisas 13 miljoner euro för metropjektet. Med denna summa deltar staten i de uppskattade kostanderna för 2010.

Pågående trafikledsprojekt fortsätter och det anslås 249,6 miljoner euro för dem. År 2011 färdigställs bl.a. avsnittet mellan Lusi och St. Michel på riksväg 5, Ilmala bangård och förbättringen av banavsnittet mellan Lahtis och Luumäki.

Budgetpropositionen innehåller också en fullmakt att på grund av gruvprojektet Kolari-Pajala förhandla om genomförandet av en grundlig förbättring av banan mellan Kemi och Äkäsjoki med entreprenörens finansiering under byggnadsfasen och gruvbolagets 50-procentiga finansiering. Till projektet hör också byggandet av en gränsbro över Muonio älv i samarbete med

svenska staten. För 2011 har det reserverats ett anslag om 3 miljoner euro för planerings- och andra kostnader och finansieringsbehovet har uppskattats vara 97 miljoner euro under de följande åren. Enligt de uppgifter som utskottet har fått inhiberas projektet eftersom malmtransporterna från gruvan enligt gruvbolagets beslut inte kommer att ske via finländska hamnar utan via Narviks hamn i Norge. Kommunikationsutskottet anser att det är nödvändigt att de pengar som blir över från detta banprojekt används för att främja andra projekt. Det är å andra sidan viktigt att transportbehovet i regionen och besluten i anslutning till det aktivt följs upp och att det finns beredskap att vid behov snabbt reagera på eventuella ändringar i beslut som gäller malmtransporter.

De årliga anslagen för nya projekt som genomförs med sedvanlig budgetfinansiering är enligt förslaget reservationsanslag för 3 år. I fråga om pågående projekt fortsätter praxisen med förslagsanslag. På detta sätt kan man så småningom frångå praxisen att eventuellt i samband med höstens tilläggsbudgetar dra in förslagsanslagen och att följande år anvisa dem på nytt för projekt om projekten inte har framskridit helt enligt planerna. Kommunikationsutskottet anser att en sådan ändring i budgeteringen kan understödjas.

Det är mycket positivt att anslagen för investeringar i utveckling under den sittande regeringen har höjts till ca 400–500 miljoner euro per år, menar utskottet. Det är nödvändigt att säkra minst nuvarande nivå på anslagen för investeringar i utveckling under ramperioden för att trafiklederna ska kunna förbättras så att de garanterar medborgarna lika möjligheter till rörlighet samtidigt som de ser till näringslivets konkurrenskraft, trafiksäkerheten och klimataspekterna.

Grundlig förbättring av bansträckan Seinäjoki-Uleåborg

Enligt sakkunniga är de anslag som nu föreslås ungefär hälften av det som skulle behövas varje år för att projektet ska kunna färdigställas inom den planerade tidtabellen år 2014. Det är nöd-

vändigt att anvisa 90 miljoner euro per år för bansträckan Seinäjoki-Uleåborg 2011—2014 för att säkerställa att projektet genomförs snabbt och kostnadseffektivt. Den investering på 200 miljoner euro som redan gjorts i banprojektet ger full nytta först när bansträckan är färdig.

Utskottet framhåller att beslut om stora enskilda utvecklingsprojekt i framtiden måste kunna fattas över en längre tid än en valperiod för att de ska kunna genomföras så kostnadseffektivt som möjligt och utan onödiga avbrott i planeringen och byggandet på grund av partiella beslut om finansieringen. Det har redan tidigare i sina utlåtanden (KoUU 11/2009 rd och KoUU 21/2009 rd) fäst allvarlig uppmärksamhet vid det stora grundförbättringsprojektet på bansträckan Seinäjoki-Uleåborg och projektet nämndes redan i utskottets betänkande om den trafikpolitiska redogörelsen som ett av endast tre projekt som lyftes fram. Utskottet har upprepade gånger understrukit att projektet är riksviktigt och det bör absolut fortsätta med det snaraste och bli färdigt 2014 enligt den ursprungliga avsikten. Utskottet kan inte acceptera att landets viktigaste trafikledsprojekt trots dess upprepade ställningstaganden inte blir finansierat på ett effektivt och ändamålsenligt sätt med tanke på planeringen, byggandet och kostnaderna.

Långsiktiga planer och beslut om investeringar

När beslut fattas på längre sikt betyder det klara inbesparingar i byggande och en effektivare och jämnare användning av resurserna. När man använder offentliga medel är det viktigt att planeringen koncentreras till sådana projekt som ska startas upp inom en nära framtid. Ett långsiktprogram för utveckling av trafikleder och en jämn produktionsvolym bidrar till en jämn kostnadsutveckling genom att det eliminerar kostnads- och pristoppar. Det är av största vikt att trafiksystemet utvecklas systematiskt och långsiktigt och att man lämnar rum för att kunna reagera på investeringar till följd av nya behov, som de nya stora gruvprojekten.

Riskdagen har med anledning av den trafikpolitiska redogörelsen godkänt bl.a. ett ställnings-

tagande om att besluten om trafikinvesteringar och finansiering av dem ska fattas parlamentariskt sett i större bitar än en valperiod och på så sätt att byggvolymen är jämn också under skiftet mellan två regeringar. På den trafikpolitiska redogörelsens lista över projekt som ska genomföras efter 2011 finns omkring 30 projekt, som svarar mot en investeringsvolym under 3—4 valperioder. Projekten har inte någon prioritet- eller skyndsamhetsordning. Kommunikationsutskottet poängterar att en valperiod och en ramperiod för statsfinanserna är för korta för trafikinvesteringar. Nästa regeringsskifte kommer att betyda att planering och genomförande av infrastrukturprojekt bromsas upp eftersom det inte finns beslut om att genomföra projekt som därmed inte heller kan planeras.

Kommunikationsutskottet poängterar starkt hur viktigt det är för aktörer i infrastrukturbyggnadssektorn att investeringsvolymen är jämn. Den offentliga förvaltningen bör inse vilken central roll den spelar som beställare av trafikinvesteringar. Dessutom är det viktigt att notera att de finansiella ramarna behöver utvecklas långsiktigt och jämnt för att konjunkturer och kostnadstoppar ska kunna jämnas ut och för att möjliggöra en långsiktig trafikutveckling.

Finansieringsalternativ för utvecklingsprojekt

Kommunikationsutskottet konstaterar att den statliga budgetfinansieringen ska utgöra grunden för finansiering av trafikledsprojekt. Det är dock motiverat att utveckla också andra finansieringsmodeller vid sidan av budgetfinansieringen. Utskottet har i sina tidigare ställningstaganden framfört att alternativa finansieringsmodeller ska utredas. Till kommunikationsministeriet har den 1 april 2010 överlämnats en arbetsgruppsrapport Villkoren för tillämpning av finansieringsmodellerna för trafikinvesteringar (Kommunikationsministeriets publikationer 19/2010) som behandlar tillämpningen av nya existerande finansieringsmodeller på genomförandet av trafik- och trafikledsinvesteringar. Rapporten tar inte ställning till behovet av trafikinvesteringar eller en adekvat finansieringsnivå

för byggandet av trafikleder. Utlåtanden om arbetsgruppens rapport begärdes till början av september.

I samband med behandlingen av budgetpropositionen har det vid utfrågningen av sakkunniga i utskottet lyfts fram vissa synpunkter i anslutning till rapporten och särskilt livscykelprojekt som är värda att beakta. En långsiktig planering och genomföring av investeringarna som utskottet har efterlyst innebär oundvikligen att finansieringen av beslutade projekt delvis övergår på följande riksdag och regering. En för stor användning av livscykel- och efterfinansieringsprojekt, där investeringar genomförs tidigare än utgifterna för dem ingår i ramarna, kan förstärka den här utvecklingen.

En jämförelse av statsbudgetarna under de tre senaste åren under valperioden ger vid handen att de summor som överförs för att betalas av kommande regeringar har ökat valperiodvis så att de motsvarar den genomsnittliga anslagsnivån (ca 418 miljoner euro) redan i över sju års tid. Till exempel i fråga om utvecklingsprojekt innehåller budgetpropositionen för 2011 åtaganden på 3 017 miljoner euro för senare år av vilka livscykelprojektens andel är två tredjedelar, dvs. 1 900 miljoner euro av den totala volymen. Utskottet konstaterar att ett sådant förfarande betydligt minskar de kommande regeringarnas spelrum när det gäller beslut att inleda projekt och använda anslag.

Fördelarna med livscykelprojekt har granskats också i den ovannämnda arbetsgruppsrapporten. Enligt rapporten är fördelarna med livscykelprojekt ett snabbt och av budetfinansieringen oberoende genomförande av projekt och multiplikationseffekterna med tidigareläggningen. Dessutom ger betalning av kostnaderna för ett stort projekt under en längre tid än 20 år utrymme för andra projekt som ska inledas under den närmaste tiden. I sakkunnigutfrågningen har också framförts att livscykelprojekten innehåller andra tilläggskostnader som inte finns i andra projekt. Enligt sakkunnigbedömning består en förbindelse om 1 900 miljoner euro efter 2011 av en investering på ca 800 miljoner euro, finansieringskostnader på ca 800 miljoner euro och kost-

nader för en långvarig skötsel på ca 300 miljoner euro. Ifrågavarande 1 900 euro är till viss del bundna upp till 30 år på det sättet att staten har mycket begränsade möjligheter att omvärdera ändringsbehov på dessa trafikleder under denna tidsperiod.

Kommunikationsutskottet påpekar att det nuvarande ramförfarandet på ett effektivt sätt har begränsat ökningen av de totala utgifterna under regeringsperioderna. Därför kan det vara problematiskt att spelrummet för kommande regeringar binds upp för mycket genom långvariga förbindelser, särskilt med livscykel- och efterfinansieringsprojekt, i förhållande till den uppskattade årliga finansieringsnivån. Den uppskattade andelen av livscykelprojektens finansieringskostnader av totalkostnaderna försvagar tydligt acceptansen för en mera omfattande användning av modellen. I det här sammanhanget anser utskottet det vara viktigt att det också utreds hur den tidigare föreslagna modellen *Infra Oy* fungerar när det gäller att särskilt minska finansieringskostnaderna. Utskottet understryker att staten i vilket fall som helst får lån till lägre finansieringskostnader än privata aktörer. Därför bör nyttan för samhällsekonomin och skattebetalarna kunna kanaliseras bättre till infraprojekt oberoende av hur de genomförs.

Kollektivtrafiken

Enligt regeringsprogrammet har kollektivtrafiken en betydande roll i bekämpningen av klimatförändringen och kollektivtrafiken främjas som miljövänlig trafikform. Den trafikpolitiska redogörelsen betonar i sin tur främjandet av kollektivtrafiken på olika sätt. I sitt betänkande om redogörelsen fäste utskottet särskild uppmärksamhet vid behovet att utveckla kollektivtrafiken.

Stödet till kollektivtrafiken i stora städer

Staten stöder kollektivtrafiken i stora städer (Helsingfors, Tammerfors, Åbo och Uleåborg) sedan början av 2009. Utskottet anser att det är bra att stödet till kollektivtrafiken i stora städer har höjts till 10 miljoner euro men konstaterar samtidigt att stödet fortfarande är otillräckligt i

förhållande till behovet. Här är det viktigt att notera att stödet till t.ex. Helsingforsregionen täcker endast en procent av alla utgifter för kollektivtrafiken. När behovet av tilläggsanslag bedöms ska det dessutom beaktas att stödet till skillnad från tidigare också inkluderar Uleåborgs stad och alla städers kranskommuner. Utskottet konstaterar att den regionala utvidgningen av stödet ytterligare ökar behovet av stöd om man vill öka kollektivtrafikens andel av det totala trafikarbetet.

Energiskattereformen

Utskottet bereder som bäst sitt utlåtande om regeringens proposition om energiskattereformen (RP 147/2010 rd). Propositionens utgångspunkter och mål i fråga om beskattningen av drivmedel kan huvudsakligen understödjas men när det gäller miljömål och övriga mål är det svårt att motivera förslaget om det leder till kostnadsökningar i kollektivtrafiken och särskilt i busstrafiken.

Propositionen leder enligt förslaget till att skatten på bl.a. dieselbränsle höjs med 0,08 euro per liter. På motsvarande sätt ska beskattningen av naturgas höjas. I fråga om last- och personbilar försöker man kompensera höjningen genom att sänka drivkraftsskatten. Men enligt sakkunniga kompenserar den föreslagna sänkningen av drivkraftsskatten bara delvis höjningen av bränsleskatten. Någon motsvarande kompensation har däremot inte föreslagits i fråga om bussar eftersom ingen drivkraftsskatt uppbärs för bussarna. Reformen leder således uppskattningsvis till över 10 miljoner euros tilläggskostnader för busstrafiken. Om det inte skapas något slags utjämningsmekanism för busstrafiken måste de ifrågavarande kostnaderna sannolikt överföras på biljettpiserna. Utskottet menar att detta är ägnat att försvaga den miljövänliga kollektivtrafikens popularitet.

Anslag för köp av närtrafik

I propositionen föreslås för köp av närtrafiktjänster på järnväg 9,4 miljoner euro medan anslaget för 2010 är 10,9 miljoner euro, dvs. en minskning med 1,5 miljoner euro. Närtrafiken

består av trafik som köps av samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), den köpta trafik som finansieras av kommunikationsministeriet och den del av VR-Group Ab:s egen trafik som sträcker sig utanför HRT:s område.

Kommunikationsministeriet har gett samkommunen Helsingforsregionens trafik i uppdrag att centraliserat ansvara för planeringen av köp av närtrafik, förhandla och förbereda avtal med VR Group Ab samt beställa och övervaka trafik. I offentligheten har förts en diskussion om att besparingarna på grund av ovannämnda nedskärningar kan drabba Y-tågen på kustbanan eller Z-tågen på direktbanan. Utskottet anser att det är viktigt att den spårbundna närtrafiken granskas som en helhet och att det i detta sammanhang ses till att praxisen för var tågen stannar och utbudet av service sker på lika villkor i alla kommuner.

Utskottet anser att det är viktigt att i stället för att skära ned närtrafiken låta anslaget för köp av närtrafik innefatta det belopp på 1,5 miljoner euro som enligt förslaget ska dras av.

För köp av regional och lokal trafik föreslås 39 825 000 euro, vilket är ungefär 800 000 euro mindre än i statsbudgeten för innevarande år. Enligt utredning leder den föreslagna anslagsnivån till att ungefär 10 % av bussturer dras in. Detta försvagar serviceutbudet och främjar inte kollektivtrafikens popularitet. Utskottet anser att denna trend är mycket oroväckande och föreslår att anslaget bibehålls minst på nuvarande nivå.

Anslag för köp av fjärrtrafik

För köp av fjärrtrafik på järnväg föreslås ett anslag på 31,5 miljoner euro. Enligt utredning täcks tilläggsbehovet på ca fyra miljoner euro i förhållande till anslaget genom anpassning av trafikutbudet. Ändringarna ska försvaga servicenivån i så liten utsträckning som möjligt. Enligt utredningen läggs rutter inte ned helt och hållet men vissa tågturer dras in.

För statens köp av fjärrtågstrafik har det från och med 2012 reserverats 20 miljoner euro per år. Det får oundvikligen konsekvenser för tågtrafikens omfattning, avgångsfrekvensen och servicestandarderna i hela riket. Utskottet anser att den-

na nedgång i finansieringen är ohållbar och konstaterar att enligt sakkunniga äventyrar nedgången den fortsatta trafiken på lågtrafikerade banor i glesbygden. Om det blir verklighet måste den köpta trafiken minska med en tredjedel. I praktiken handlar det om tiotals tågturer och nedläggning av hela rutter.

Anslagen för köp av trafik ska bibehållas på nuvarande nivå och indexhöjas, anser utskottet. Det är viktigt att man håller fast vid redan upprättade köpkontrakt.

Främjande av kollektivtrafiken

Problemet i glesbygderna är det krympande befolkningsunderlaget, som urholkar möjligheterna till en lönsam kollektivtrafik. För befolkningen i glesbygderna, t.ex. studerande på andra stadiet, innebär rörlighet på lika villkor redan nu svårigheter och kräver därför särskild uppmärksamhet. Om adekvata kollektivtrafiktjänster inte uppstår på marknadsmässiga villkor måste en grundläggande servicestandard garanteras genom köp av tjänster och genom tillräckliga resurser. Om det inte går att garantera en subventionerad kollektivtrafik i glesbygderna, måste man vidareutveckla också andra alternativ, som anropstrafik och en eventuell skjutsgaranti inom ramen för servicetrafik. Utskottet kräver att också invånare i glesbygden får tillgång till jämlika kollektivtrafiktjänster som är anpassade för dem som ska åka och uträtta ärenden.

Utskottet menar att finansieringen av kollektivtrafiken i sin helhet är otillräcklig med tanke på behovet och bl.a. miljömålen. Utskottet vill poängtera att kollektivtrafiken står för omkring 15 procent av det inhemska transportarbetet inom persontrafik och att andelen har minskat år för år. Den ökade persontrafiken består nästan uteslutande av ökad personbilstrafik. Detta betyder att vi måste få fram klart effektivare metoder för att utveckla och stödja kollektivtrafiken och den vägen också reducera de skadliga trafikutsläppen. Enligt riksdagens ställningstagande till den trafikpolitiska redogörelsen ska kollektivtrafiken bli mer attraktiv genom att biljettsystemen förbättras, tjänsterna samordnas, servicestandarden höjs och trafiken blir mer tillförlitlig.

Just nu ser det ut att bli avgörande för målen att främja kollektivtrafiken vilken nivå är på de anslag som kommunerna och staten använder för kollektivtrafiken under de närmaste åren.

Insjötrafiken och förbindelsefartyg

Enligt propositionen koncentrerar man sig inom farledshållning på att underhålla och utveckla servicenivån för de farleder och trafiktjänster som handelssjöfarten och den övriga sjöfarten behöver och på att främja sjöfartens säkerhet.

I tidigare utlåtanden har kommunikationsutskottet lyft fram insjötrafiken som miljövänlig transportform stadd i utveckling. Utvinningen av bioenergi kommer att öka inom en nära framtid och sannolikt också behovet av insjötransporter. Därför gäller det att satsa tillräckligt mycket på att förbättra insjöfarlederna och på att tygla kostnadsökningen. För prisstöd till lotsning på långa lostningssträckor på Saimenområdet föreslås 4 200 000 euro.

Förbindelsefartygstrafik handlar om lika rätt för de som bor på kusten och den inre skärgården att röra sig och kunna utnyttja samhällsfinansierad transportservice. Passagerarvolymen i förbindelsefartygstrafiken uppskattas till 112 000 personer 2011. För köp av förbindelsefartygstrafik i skärgården förslås 7,9 miljoner euro vilket är 0,8 miljoner euro mindre än föregående år. Nästa år kan det också användas 0,6 miljoner euro av saldot från 2010 men finansieringsbehovet för förbindelsefartygstrafik ökar när avtalsmodellerna ändras från tidsbefraktningssavtal utan mervärdesskatt till avtal med mervärdesskatt. Enligt utredning är läget utmanande eftersom transportavgifterna slopades hösten 2009. Avgiften gav tidigare 0,8 miljoner euro i intäkter. Utskottet konstaterar att servicen i skärgårdens förbindelsefartygstrafik ska hållas på minst nuvarande nivå.

Tryggande av flygplatsnätet

Luftfarten är den enda trafikformen i vårt land som helt och hållet är rörelse- och kundfinansierad. Luftfartsverket driver det landstäckande nätet med 25 flygplatser som affärsverk. Flygplat-

serna drivs och utvecklas samordnat enligt den så kallade nätverksprincipen. Den ekonomiskt mest lönsamma flygplatsen är Helsingfors-Vanda.

Kommunikationsutskottet lägger vikt vid nätverksprincipen när det gäller att driva nätet av flygplatser och främja regional jämlikhet. Vid sidan av de företagsekonomiskt mest lönsamma flygplatserna är det rationellt att också satsa på servicestandarden på de övriga flygplatserna så att flygtrafiken blir mer attraktiv och hela nätets lönsamhet därmed förbättras. Den internationella flygtrafiken har huvudsakligen koncentrerats till Helsingfors-Vanda flygplats. Utskottet anser att det också är rationellt att bedöma möjligheterna att använda det övriga flygplatsnätet för internationell flygtrafik.

Kommunikationsutskottet understryker flygtrafikens betydelse som en del av det riksomfattande trafiksystemet och den stora regionalpolitiska betydelse som upprätthållandet av flygplatsnätet i dess nuvarande omfattning har. Spårtrafik, som kan rekommenderas med tanke på klimat- och miljöskäl, räcker inte för att tillfredsställa behoven att komma snabbt fram på långa sträckor.

Det föreslås att tillsynsavgiften för flygtrafiken höjs från 0,80 till 1 euro. Utskottet ansåg i sitt betänkade om propositionen (KoUB 10/2010) att den föreslagna avgiftshöjningen är nödvändig för att garantera säkerheten i flygtrafiken men konstaterade samtidigt att avgiftsnivån ska ses över om passagerarvolymen ökar tydligt inom flygtrafiken.

Vissa andra finansieringsobjekt

System och tjänster för smart trafik bygger på informations- och kommunikationsteknik som utnyttjar information i realtid till exempel om tider, rutter och platser och om trafiksystemets funktion och eventuella störningar i det. I smart trafik kan man också utnyttja information om väderförhållanden och om tidtabeller och liknande som gäller kollektivtrafiken. I tillämpningarna för smart trafik ingår också smarta betalsystem

för trafikavgifter eller till exempel system som automatiskt ger larm vid krockar.

Utskottet anser att det är bra att 20 miljoner euro har reserverats för de främsta projekten i strategin för smarttrafiken. Utskottet pekar på möjligheterna med smarta trafiksystem för en smidig, säker och miljömässigt hållbar trafik.

För Meteorologiska institutets omkostnader föreslås 40,5 miljoner euro. Meteorologiska institutet producerar sådan väderinformation och annan information som har betydande nytta för en flytande och säker trafik och på basis av denna information kan det också uppstå affärsverksamhet i form av tjänster som produceras av utomstående om det skulle finnas bredare tillgång till denna information. En större öppenhet och kostnadsfrihet för denna offentliga information ska eftersträvas men i praktiken förutsätter detta en ökad finansiering för Meteorologiska institutet i försettningen.

Bredbandsprojektet

I statsrådets principbeslut från december 2008 sattes som mål att före utgången av 2015 ska nästan alla finländare ha högst två kilometers avstånd till ett kommunikationsnät som möjliggör en förbindelse med hastigheten 100 Mbit/s.

För byggande av ett riksomfattande bredbandsnät förelås 9,8 miljoner euro i stöd för bredbandsprojekt i glesbygden. Kommunikationsverket beslutar om stödtagare på landskapsförbundens framställning. Den första ansökningsomgången kom i gång sommaren 2010.

Enligt tidigare utredning till utskottet kan kommunernas finansiella bidrag, som ställts som villkor för statsandel, bli ett problem i projektet. Enligt sakkunniga är det sannolikt att de föreslagna anslagen inte räcker till för att genomföra bredbandsprogrammet, för alla kommuner har inte möjlighet att vara med i projektet i förväntad omfattning. Geografiskt stora kommuner har inte nödvändigtvis råd att betala sitt egenbidrag och då finns det risk för att bredbandsförbindelser som betjänar näringsverksamheten och bl.a. de sociala tjänsterna inte alls anläggs i många glest bebodda kommuner. Problematiskt är ock-

så att trots stödåtgärderna har tjänsteleverantörer ansett att vissa områden inte är ekonomiskt lönsamma och har därför inte alls lämnat anbud i anbudstävlingen i fråga om vissa områden under den första ansökningsomgången sommaren 2010.

Utskottet konstaterade sitt betänkande om lagen om stöd för byggande av bredband i glesbygdsområden (KoUB 20/2009 rd) att utskottet känner en viss oro för bl.a. ekonomiskt hårt utsatta kommuners möjligheter att stå för sin andel av kostnaderna för bredbandsprogrammet. Utskottet fäste dock särskild uppmärksamhet vid att abonnentförbindelserna kan bli dyra. Det är huvudsakligen hushållen och andra slutanvändare som måste stå för kostnaderna. Kostnaderna kan bli för höga för hushåll och då får inte alla medborgare de facto tillgång på lika villkor till de tjänster som erbjuds via bredband.

I glesbygden kan det då vara extra viktigt att ha fungerande och tillräckligt snabba kommunikationsförbindelser eftersom avstånden är långa och all service inte heller i övrigt finns tillgänglig. Det är mycket angeläget att även invånare, företag, läroanstalter m.fl. i glesbygden får tillgång till bredband och anknytande tjänster, påpekar utskottet.

Det nationella bredbandsprojektet är enligt kommunikationsutskottets mening viktigt. Det spelar en avgörande roll för de närmaste årens IT-samhällsutveckling i Finland att bredbandsprogrammet blir genomfört och att målen nås på lika villkor överallt. Genomförandet bör bevakas intensivt och de finansiella villkoren för programmet i förekommande fall omprövas.

Kommunikationsverkets NCSA-funktion

En ny myndighet för informationssäkerhet NCSA-FI (National Communications Security Authority) inledde i början av 2010 sin verksamhet vid Kommunikationsverket. Enheten NCSA-FI har till uppgift att uppfylla Finlands internationella förpliktelser gällande informationssäkerhet och den stöder bl.a. de finländska

företagens möjligheter att delta i internationella anbudstävlingar.

Kommunikationsverket har bedömt att en högklassig skötsel av nya myndighetsuppgifter gällande informationssäkerhet i överensstämmelse med internationella överenskommelser förutsätter en successiv ökning av personalresurser. När verksamheten kommit helt i gång 2014 är det totala resursbehovet 10 årsverk och sammanlagt 1,65 miljoner euro.

I statsbudgeten för 2010 anvisades ett anslag på 650 000 euro för myndighetens omkostnader vilket gjorde det möjligt att starta verksamheten. I statsbudgeten för 2011 skulle skötseln av uppgifterna förutsätta en tilläggsfinansiering på 450 000 euro, men anslaget ingår inte i budgetpropositionen.

Med nuvarande personalresurser om tre årsverken kan inte Kommunikationsverket svara på efterfrågan på tjänsterna och sköta uppgifter och internationella förpliktelser i den omfattning som de internationella överenskommelser om informationssäkerhet som Finland ingått förutsätter.

Utskottet understryker att det måste avsättas tillräckligt med resurser och pengar för verksamheten för att Finland ska kunna fullgöra sina åtaganden, den finska företagsvärlden få sina behov tillgodosedda och bl.a. det förtroende skapas som krävs i samarbetet mellan säkerhetsmyndigheterna och så att världen bibringas bilden av Finland som en pålitlig samarbetspartner.

Kommunikationsverket kan i egenskap av nettobudgeterat ämbetsverk inte använda t.ex. inkomster från avgifter som den tar ut för att finansiera sin verksamhet för det nya uppdraget. Utskottet poängterar att de resurser som behövs för NCSA-myndigheten i framtiden måste tryggas för att arbetet ska kunna bedrivas effektivt och för att den nya funktionen inte ska inkräkta på Kommunikationsverkets övriga uppgifter. Utskottet kan inte acceptera att Kommunikationsverket hela tiden ges nya lagstadgade uppgifter men inte får den finansiering som handhavandet av uppgifterna kräver.

Finansieringen av Rundradion

Kommunikationsverket sköter förvaltningen av statens televisions- och radiofond. Det uppskattas att intäkterna till fonden uppgår till ca 462 miljoner euro där ca 451 miljoner euro anvisas för Rundradion Ab:s public service-uppdrag.

Det primära syftet med den finländska mediepolitiken är att upprätthålla ett sådant system för elektroniska medier i vårt land att varje finländare kan ta del av de samhälleligt sett viktigaste rundradioprogrammen. Rundradion Ab:s uppdrag har varit att värna den nationella kulturen genom att aktivt och självständigt satsa på kultur. I dagens ständigt föränderliga medievärld har Rundradions public service-uppdrag fått en allt mer framträdande roll i det finländska samhället, understryker utskottet.

Utskottet konstaterar att Rundradion har en särställning i egenskap av aktör som på ett regionalt rättvist sätt tillhandahåller alla grupper i samhället program. Det är nödvändigt att trygga

Rundradions regionala sändningar och deras fortsatta existens. Det finns olika modeller för finansiering av rundradioverksamhet i olika länder. I Europa finansieras public service-uppdraget med licensavgifter utöver Finland åtminstone i Stor-Britannien, Danmark, Sverige och Norge. I andra länder finns det olika kombinationer av licensavgifter, reklamintäkter och budgetfinansiering. På Island uppbärs en medieavgift och i Tyskland och Schweiz pågår en övergång till en medieavgift per bostad.

Utskottet konstaterar att med finansiella lösningar för Rundradion på ett rättvist sätt bör garantera en adekvat finansiering långt in i framtiden, och därmed säkerställa att det lagfästa serviceuppdraget kan fullgöras i nuvarande skala.

Ställningstagande

Utskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 15 oktober 2010

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Kalle Jokinen /saml
Jyrki Kasvi /gröna
Risto Kuisma /sd
Lauri Kähkönen /sd

Mats Nylund /sv
Pentti Oinonen /saf
Markku Pakkanen /cent
Lyly Rajala /saml
Tero Rönni /sd
Janne Seurujärvi /cent
Ilkka Viljanen /saml
Anne-Mari Virolainen /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula ja
utskottsråd Kaj Laine.

AVVIKANDE MENING

Motivering

I kommunikationsutskottets utlåtande om budgetpropositionen 2011 uttrycker utskottet sin oro för genomförandet av bredbandsprogrammet i glesbygdsområden. Vid behandlingen av regeringens proposition om stöd för byggande av bredband i glesbygdsområden fäste utskottet uppmärksamhet vid ekonomiskt utsatta kommuners möjligheter att delta i kostnader för byggandet av bredband. Också invånarnas ekonomiska möjligheter att stå för kostnaderna för en sträcka på högst två kilometer ifrågasattes med fog.

Jag konstaterade i min reservation till kommunikationsutskottets betänkande KoUB 3/2010 rd att utskottet bör notera följande: "Lagförslaget om bredbandsstöd hänför sig ett principbeslut som statsrådet fattade i december 2008. Målet där är att alla finländare senast 2015 inte ska bo längre än två kilometer från ett kommunikationsnät med hastigheten 100 Mbit/s. Jag anser att bredbandsnät ska byggas ut till alla hushåll, företag och skolor i glesbygden utan kostnad. Den nuvarande modellen är orättvis för glesbygden eftersom samma tjänster finns på stora orter utan att användarna behöver betala en del av anläggningskostanderna."

Jag anser att kommunikationsutskottet i sitt utlåtande om budgetpropositionen 2011 bör konstatera att det är nödvändigt att frångå denna regel om två kilometer och att regeringen ska vidta åtgärder för att utsträcka bredbandsförbindelsen de facto kostnadsfritt ända fram till hemdörren för dem som bor i glesbygden.

Förslag

Jag föreslår

att utskottet i sitt utlåtande till slutet av fjärde stycket i avsnittet Bredbandsprojektet fogar följande motiveringstext: "Sålunda ska byggande av en kostnadsfri bredbandsförbindelse till alla hushåll i glesbygden tryggas med statlig finansiering." och

att finansutskottet godkänner följande uttalande med anledning av budgetpropositionen: "Riksdagen förutsätter att byggandet av en kostnadsfri bredbandsförbindelse till alla hushåll i glesbygden ska tryggas med statlig finansiering".

Helsingfors den 15 oktober 2010

Pentti Oinonen /saf