

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 21/2009 rd

Regeringens proposition om statsbudgeten för 2010

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 19 september 2009 en proposition om statsbudgeten för 2010 (RP 138/2009 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

- överdirektör Juhani Tervala, ekonomidirektör Jaana Kuusisto och kommunikationsråd Juhapekka Ristola, kommunikationsministeriet
- direktör Aulis Nironen, Vägförvaltningen
- förvaltningsdirektör Jorma Koivunmaa, Kommunikationsverket
- generaldirektör Samuli Haapasalo, Finavia Ilmailulaitos
- verkställande direktör Hannu Kulju, Vägaffärsverket Destia
- verkställande direktör Mikael Aro, VR-koncernen
- specialrådgivare Seppo Siltasalmi, Mellersta Finlands förbund
- verkställande direktör Olof Widén, Rederierna i Finland.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- miljöministeriet
- Banförvaltningscentralen

- Södra Karelens landskapsförbund
- Södra Österbottens förbund
- Södra Savolax landskapsförbund
- Tavastlands förbund
- Östra Nylands förbund
- Mellersta Österbottens förbund
- Mellersta Finlands förbund
- Kymmenedalens förbund
- Lapplands förbund
- Birkalands förbund
- Norra Karelens landskapsförbund
- Norra Österbottens förbund
- Österbottens förbund
- Päijät-Häme förbund
- Satakunta förbund
- Nylands förbund
- Egentliga Finlands förbund
- Tavastlands vägdistrikt
- Sydöstra Finlands vägdistrikt
- Mellersta Finlands vägdistrikt
- Lapplands vägdistrikt
- Uleåborgs vägdistrikt
- Savolax-Karelens vägdistrikt
- Åbo vägdistrikt
- Nylands vägdistrikt
- Vasa vägdistrikt
- Finlands miljöcentral
- Finlands Näringsliv
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Finlands Kommunförbund
- Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (SAD)
- Infra ry.

PROPOSITIONEN

Kommunikationsministeriets förvaltningsområde föreslås få totalt 2 195,0 miljoner euro i anslag. Politikområdena ska få följande anslag: förvaltning och verksamhetsområdets gemensamma utgifter 3 767,7 miljoner euro, trafiknätet 1 527,8 miljoner euro, trafiksäkerhet och tra-

fikövervakning 33,5 miljoner euro, stöd till trafiken och köp av tjänster 203,4 miljoner euro, kommunikationstjänster och kommunikationsnät samt stöd för kommunikation 21,8 miljoner euro och forskning 40,8 miljoner euro.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

I sitt utlåtande behandlar kommunikationsutskottet sådana aspekter i budgetpropositionen för 2010 som hänför sig till utskottets ansvarsområde, främst då basväghållning och trafikinvesteringar.

Utskottet hänvisar till sitt betänkande (KoUU 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.

I sitt program uppger regeringen att den kommer att avsätta så mycket pengar för trafikledshållning och underhåll under valperioden att servicestandarden och trafiksäkerheten är garanterade. Därför kommer regeringen bland annat att ta fasta på eftersläpningen i finansieringen av bastrafikledshållningen.

Bastrafikledshållningen

Allmänt. Regeringen föreslår 888,14 miljoner euro i anslag till bastrafikledshållning 2010. I fjol var anslaget 909,6 miljoner euro, det vill säga anslaget sjunker med 21 miljoner euro.

Utskottet ser allvarligt på att anslagen till bastrafikledshållningen redan länge har legat långt under det som till exempel de berörda

myndigheterna på goda grunder har föreslagit för bastrafikledshållningen och underhållet av trafikleder. Läget är oroväckande, för om utskottet får fortgå länge till är risken överhängande för stora problem med servicestandarden och trafiksäkerheten och den vägen också för ett ökat behov av stora engångsinvesteringar.

I Finland står transport- och logistikkostnaderna för en betydligt större andel av de totala kostnaderna för industriprodukter än i till exempel många länder i Centraleuropa. Med högkvalitativa trafiknät och fungerande transportkedjor har vi möjligheter att kompensera konkurrensnackdelarna för exportindustrin på grund av vårt geografiska läge. Trafiknätets tillstånd spelar en stor roll för bland annat konkurrenskraften inom vårt näringsliv och våra klimatmål, påpekar kommunikationsutskottet.

Landsvägsnätet i Finland omfattar 78 200 kilometer och det är värt omkring 15 miljarder euro. Bannätet omfattar 5 919 kilometer och vattenlederna 16 200 kilometer. Bannätet är värt omkring 2,7 miljarder euro och vattenlederna cirka 0,2 miljarder euro. Det är oroväckande att statens största förmögenhet sönderfaller och dess värde hela tiden sjunker för att resurserna för basväghållning inte räcker till.

Utskottet kan inte se att principerna i budgetpropositionen tillför bastrafikledshållningen de nödvändiga extra resurserna eller råder bot på eftersläpningen. Åren 2006—2009 såg sig regeringen och riksdagen tvungna att vid behandlingen av flera tilläggsbudgetar öka anslagen till trafikledshållningen markant. Det förslagna anslaget hjälper inte upp eftersläpningen i finansie-

ringen och det är enligt kommunikationsutskottet därför uppenbart att anslagen till bastrafikledshållningen måste höjas i kommande tilläggsbudgetar. Anslag genom tilläggsbudgetar får inte bli någon bestående lösning, för det ger inte tillräckligt stort spelrum för en långsiktig och kostnadseffektiv planering av en adekvat och kostnadseffektiv trafikledshållning.

Redan i rambeslutet för valperioden måste det avsättas så mycket pengar för bastrafikledshållning att det garanterar att trafiknätet är i tillbörligt tillstånd och kan förbättras där det behövs.

Anslagen har redan länge legat på så låg nivå att vägnätet inte på länge har kunnat hållas i adekvat skick, och det inverkar i sin tur uppenbart negativt på trafiksäkerheten. Detta gäller såväl väghållning och banhållning som sjöfart.

Utskottet föreslår

att finansutskottet i sitt betänkande tar in ett uttalande om att anslaget till bastrafikledshållning måste vara så stort att det garanterar att trafiknätet kan hållas i tillbörligt skick och förbättras där det behövs. Det betyder en ökning på över 200 miljoner euro till bastrafikledshållningen totalt sett.

Det vore motiverat att man inom bastrafikledshållningen, och särskilt i investeringarna, tar vara på det gynnsamma kostnads- och konjunkturläget för projekt och satsar på stimulans genom trafikinvesteringar.

Väghållning. Regeringen föreslår 535 miljoner euro till väghållning inom bastrafikledshållningen nästa år, och det är betydligt mindre än 2008 och 2009. Vid utfrågningen av de sakkunniga framhölls det att man genom tilläggsbudgetar i år har försökt garantera servicen på virkesrutterna, som ingår i det sekundära vägnätet, reparerat broar och anlagt gcm-vägar.

Enligt uppgift kommer det finansiella läget inom väghållningen att bli en aning lättare när schaktkostnaderna har visat en tydlig tendens att sjunka sedan slutet av 2008. Kostnadsnivån 2009 kommer att vara ungefär 2 % lägre än

2008, men ligger fortfarande klart över nivån 2007.

Extra dåligt ställt är det just nu med broar och det sekundära vägnätet, särskilt med beläggningen. Redan i flera sammanhang tidigare har utskottet påpekat att anslagen till väghållningen inte räcker till och att det påverkar bland annat trafiksäkerheten negativt. Med den föreslagna anslagsnivån för väghållningen kommer vi fortfarande att stå inför allvarliga problem med broar i dåligt skick och region- och förbindelsevägar med dålig beläggning. Dessutom kommer vi ha små möjligheter att göra regionala investeringar i områdesutveckling och trafiksäkerhet. Statsstödet på 23 miljoner euro till underhåll av enskilda vägar är lika stort som ifjol. Det är för lite för att de enskilda vägarna ska kunna underhållas, påpekar utskottet.

Anslagen till basväghållning måste höjas betydligt. Det är ytterst viktigt att målen för trafiksäkerheten nås eftersom vägnätets tillstånd spelar en stor roll för säkerheten, påpekar utskottet. Enligt uppgifter till utskottet behövs det 100 miljoner euro till för basväghållningen.

Banhållning. Regeringen föreslår 295,6 miljoner euro till basbanhållning för 2010. Enligt vad utskottet har fått veta beräknas inkomsterna från basbanhållning vara 59,5 miljoner euro och därmed finns det 355,1 miljoner euro att tillgå för basbanhållning. Det är nästan 50 miljoner euro mindre än 2008—2009. Följaktligen kan inga funktionella förbättringar göras eftersom man nästan uteslutande måste koncentrera sig på att byta ut konstruktioner.

Utskottet ser allvarligt på bannätets samlade konkurrenskraft, säkerhet och servicestandard. Det räcker inte med punktinvesteringar i bannätet, om man samtidigt försummar att förbättra servicen på bannätet i övrigt.

För effektivt underhåll och större förbättringar av bannätet är det angeläget att budgetramen för basbanhållningen är tillräckligt stor och tar hänsyn till utvecklingen i marknadspriserna. I Finland tillämpas en ram med fasta priser och finansieringen för budgetåret justeras med prisindex för statens utgifter. Banförvaltningscentra-

len beställer alla arbeten från tjänsteleverantörer. Följaktligen har indexet lett till att köpkraften för finansieringen av basbanhållningen har minskat samtidigt som bannätet inklusive anordningar kräver betydligt större satsningar på underhåll för att garantera säker och exakt trafik på banorna.

Priserna för den specialmateriel som ska köpas in för banhållningen 2010 sjunker, men priset på syllar stiger eftersom de föreslagna anslagen bara tillåter mindre inköps- och installationsmängder än under tidigare år och bara ungefär hälften av det årliga behovet att ersätta överbyggnaden kan tillgodoses.

Enligt uppgifter till utskottet kommer det genomsnittliga indexet för bannätets tillstånd att sjunka från 90 som det var 2008 till 88 (kumulativt index vart fjärde år). Det gör att verksamhetsmöjligheterna inom järnvägstrafiken förefaller osäkra. Enligt uppgift kommer banan att drabbas av fartbegränsningar på 300 kilometer 2010 på grund av bannätets dåliga skick; 80 kilometer hör till det centrala bannätet där det inte alls bör finnas begränsningar.

Med de föreslagna anslagen kommer också de tillfälliga begränsningarna att öka och det försvårar trafiken. De gäller framför allt broar och vallar som enligt vad utskottet har erfarit kommer att försämrats ytterligare. I synnerhet broar kan bli en säkerhetsrisk i framtiden och det kan krävas ytterligare begränsningar. Det i sin tur förlänger restiderna och transporttiderna och då stiger bland annat transportkostnaderna inom industrin.

Det kommande trafikverket ska enligt uppgifter till utskottet få 130–140 miljoner euro till reinvesteringar inom banhållningen. Där ingår också investeringar i att trygga virkestransporterna. De senaste åren har reinvesteringarna i basbanhållning varit 150–180 miljoner euro, inklusive anslag i tilläggsbudgetar, och inte heller det har räckt till för att garantera att bannätet är i gott skick. Enligt utredning till utskottet behövs det ca 200 miljoner euro årligen för reinvesteringar. I de planerade reinvesteringarna ingår det mycket lite arbete med att bygga ny överbyggnad och även många högtrafikerade bansträckor

kommer därför att drabbas av trafikbegränsningar på grund av de dåliga banorna. Det betyder samtidigt att det eftersatta underhållet av överbyggnaden ökar oroväckande mycket, särskilt som eftersläpningen har minskat de senaste åren. För bland annat transporterna av virke och energi är det viktigt att se till att lågtrafikerade banor och lastningsstationerna på dem fungerar och är gott skick.

Utskottet påpekar att målen för banhållningen, som påpekats i olika sammanhang, inte kommer att nås eftersom reinvesteringarna hela tiden ligger under miniminivån. Anslagen till baninvesteringar och banhållning måste alltså höjas avsevärt, framhåller utskottet. För att bannätet ska motsvara trafikbehovet och de anhopade reinvesteringarna kunna göras behövs det ungefär 100 miljoner euro till i anslag till basbanhållning.

Regionala investeringar, gcm-vägar och temaprojekt. Inom trafikledshållningen har cirka 40 miljoner euro avsatts för regionala investeringar och temaprojekt 2010, men utfallet 2008 var 91 miljoner euro. Detta innebär att de lokala projekten som är så viktiga för många kommuner, till exempel korsningsprojekt som förbättrar trafiksäkerheten och markanvändningen eller gcm-vägar, måste skjutas på framtiden.

Kommunikationsutskottet oroar sig i synnerhet för att anslagen till basväghållning och väginvesteringar inte ska räcka till för en större utbyggnad av gcm-vägarna, som är så viktiga ur trafiksäkerhetssynvinkel. Förändringarna i samhällsbyggnaden gör att gcm-vägarna de facto bidrar till större trafiksäkerhet. Genom att satsa på dem kan till exempel barn och äldre röra sig tryggare. Utskottet påpekar att behovet är stort, men resurserna för att anlägga gcm-vägar är helt otillräckliga.

Anslagen till temaprojekt är ett tydligt och öppet sätt att styra mer småskaliga utvecklings- och underhållsinvesteringar. Med temaprojekten kan man rikta in förbättringsåtgärderna på särskilda tematiska trafikproblem ute i regionerna och styra in dem efter de förändrade trafikförhållandena. De två temaprogrammen för 2010 är

bättre vägförbindelser till hamnar och terminaler och grundvattenprojektet. Utskottet betonar att det årligen bör avdelas större resurser i budgeten för temaprojekt.

Investeringar i väg- och vattenleder

Allmänt. Anslagen till väg- och vattenleder uppgår 2010 till cirka 524,1 miljoner euro, varav köp och ersättning av mark och vatten står för 29 miljoner euro. Investeringarna i väg- och vattenleder, inklusive efterfinansiering och livscykelprojekt, är alltså 495,1 miljoner euro. De årliga investeringsbeloppen har stigit eftersom de i fjol var cirka 300 miljoner euro. Trafikinvesteringarna 2010 ökar av att en del projekt har tidigare lagts i tilläggsbudgetarna för 2009 och av att en del projekt startar med pengar från kommunerna. Det rådande konjunkturläget och konkurrensen inom infrastrukturområdet ger utslag i lägre priser för alla investeringar. Det gör att projekten är mer lönsamma och att staten sparar pengar. För att vägarna och stomnätet ska kunna förbättras i fortsättningen krävs det permanenta årliga investeringsanslag på cirka 500 miljoner euro. Återbetalningen av de kommunala bidragen kommer att vara en extra stor fråga i början av nästa decennium. Tillsammans med finansieringen i efterskott kommer den att inkräkta på de faktiska investeringsmöjligheterna i framtiden.

Statsrådets redogörelse om riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020 var ett stort steg mot en mer långsiktig och mer metodisk investeringspolitik. I betänkandet om redogörelsen föreslog utskottet att riksdagen godkänner ett uttalande om att besluten om trafikinvesteringar och finansieringen av dem ska fattas parlamentariskt sett i större bitar än en valperiod och på så sätt att byggvolymen är jämn också i skiftet mellan två regeringar. Det är bra att storskaliga projekt för trafikleder och andra leder har startat under valperioden utifrån utvecklings- och finansieringsprogrammet.

Men finansieringen är inte så långsiktig som man hade kunnat önska sig. Anslagen är fortfarande alltför mycket bundna till den statsfinan-

siella ramen för respektive valperioder och till årliga budgetar och tilläggsbudgetar. Byggtakten styrs av finansieringen och kan rentav leda till att projekt skjuts upp trots att det finns anläggningsbeslut. Då blir varken finansieringsnivån eller finansieringsmetoden ekonomiskt ändamålsenlig.

Ett exempel är ombyggnaden av bansträckan Seinäjoki—Uleåborg som vid sidan av ombyggnaden av Ring III måste ses som landets viktigaste logistikförbättringsprojekt. Den samlade finansieringen av projektet har flyttats fram och det kan hända att projektet måste ta en paus. Det kommer att vara till stor skada för trafiken. Ändå visar en utvärdering av de samhällsekonomiska effekterna av projektet som VTT har gjort att det är samhällsekonomiskt lönsamt och har effekter på riksnivå att bygga två spår på hela sträckan. Det har en stimulerande effekt och långsiktiga fördelar för konkurrenskraften inom näringslivet och hela området.

I budgetpropositionen avsätter ministeriet 40 miljoner euro och avvärjer därmed den omedelbara risken att arbetet stoppas 2010. Det är nödvändigt att regeringen ser till att ombyggnaden av bansträckan Seinäjoki—Uleåborg får anslag på ett optimalt och kostnadseffektivt sätt. Det betyder cirka 90 miljoner i årliga anslag och ett tydligt åtagande för 360 miljoner euro genom ett bemyndigande för ytterligare avtal redan i budgeten för 2011 för den resterande finansieringen.

För att utvinna största möjliga samhällsnytta bör trafik- och farledsinvesteringarna planeras i ett samlat perspektiv och långsiktigt så att man sparar i de totala utgifterna, optimerar investeringarna och använder markbyggnadsbranschens resurser på ett rationellt sätt. Trafik- och farledsinvesteringar är p.g.a. sina positiva ekonomiska, sociala och regionala verkningar en satsning i framtiden. Även ur ett ekonomiskt perspektiv är det befogat att låta planeringsperioderna sträcka sig över regeringsperioderna och noggrant överväga olika finansieringsalternativ. På listan över projekt som ska genomföras efter 2011 finns omkring 30 projekt, som svarar mot en investeringsvolym under 3—4 valperioder. Något närmare beslut om vilken ordning de ska

genomföras i eller med vilken tidsplan har inte fattats. En valperiod och den statsfinansiella ramperioden är alltför korta för trafikinvesteringar och projektplaneringen skulle klart ha nytta av att s.k. korg nummer två prioriterades åtminstone i början av nästa valperiod. Därför föreslår utskottet

att finansutskottet i sitt betänkande tar in uttalanden där riksdagen förutsätter att regeringen vidtar åtgärder för att de viktigaste investeringarna i trafikleder bättre ska kunna planeras långsiktigt över en period som sträcker sig längre än en valperiod och att investeringarna i trafikleder också framöver ligger på samma nivå som i budgetpropositionen för 2010, dvs. cirka 500 miljoner euro, och

att anslagen till bansträckan Seinäjoki—Uleåborg bör garanteras för att projektet ska kunna genomföras utan avbrott och så snart som möjligt.

Beredskap för vissa projekt. Utvecklingen inom näringslivet för med sig nya logistiska krav, som de planerade gruvprojekten i norra Finland som ställer både transportkapaciteten och hållfastheten i våra viktigaste varutransportleder på prov. Enligt vissa sakkunniga räknar regeringen för 2010 med att planera och genomföra vissa av transportlederna för gruvprojekten. Det är positivt, anser utskottet och påpekar att projekten har en stor regional betydelse för ekonomin och välfärden i placeringskommunerna, men i ett vidare perspektiv också för regionerna och hela landet. Staten bör kunna möta de nya logistiska utmaningarna effektivt och flexibelt eftersom fungerande och effektiva transportsystem spelar en stor roll för konkurrenskraften och en jämn fördelning av välbefindet i hela landet.

Insjötrafiken och förbindelsefartyg

I tidigare utlåtanden har kommunikationsutskottet lyft fram insjötrafiken som en miljövänlig transportform stadd i utveckling. Förbindelsefartygen åter handlar om lika rätt för de som bor

på kusten och i den inre skärgården att röra sig och kunna utnyttja samhällsfinansierad transportservice. Ett problem som redan tidigare har lyfts fram är att kajerna för förbindelsefartygen är så dåliga. Vid till exempel Skärgårdshavet riskerar en del kajer att förläggas med användningsförbud p.g.a. brist på pengar för underhåll. Enligt uppgifter till utskottet har tre kajer årligen reparerats med omkostnadsanslag till Sjöfartsverket av en produktionsenhet inom verket. Det är mycket viktigt att utvecklingen av insjötrafiken inte blir eftersatt, förbindelsefartygen färre eller det systematiska underhållet av kajerna försummas när trafikledsverken nästa år blir ett trafikverk och den produktiva verksamheten vid Sjöfartsverket ombildas till aktiebolag.

Kollektivtrafiken

I anknytning till den trafikpolitiska redogörelsen framhöll utskottet att städernas interna och regionala trafik, kommunernas interna trafik, trafiken mellan kommuncentra och snabbturererna bildar ett fungerande riksomspännande buss- och järnvägsnät som måste fungera i sin helhet. Kommunikationsutskottet vill särskilt uppmärksamma mobiliteten för dem som bor i glesbygden.

Den 3 december i år inleds en viktig genomgripande reform inom kollektivtrafiken när Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, förordningen om trafikavtal, och den nationella kollektivtrafiklagen träder i kraft. Reformen ska genom lagstiftning skapa förutsättningar för att tillhandahålla kollektivtrafik på basal nivå i hela landet och öka kollektivtrafiken i viktiga stadsregioner och mellan dem. Målen är mycket angelägna för allmänhetens fria rörlighet, jämlikheten på regional nivå och bland annat miljömålen, men utskottet påpekar att nivån på statens och kommunernas anslag till kollektivtrafiken och utvecklingen av finansieringen de närmaste åren kommer att ha en avgörande betydelse för om målen nås.

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.

Anslaget för köp och utveckling av regionala trafik tjänster är 62,7 miljoner euro, dvs. 1,5 miljoner euro mindre än i fjol. Merparten, 39,8 miljoner euro, kommer att gå till köp av lokal och regional trafik, prisförpliktelser och utvecklingsåtgärder, och 10,9 miljoner euro till köp av närtrafik tjänster inom tågtrafiken. Anslaget är otillräckligt i relation till behoven. 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.

Det är mycket bra att budgetpropositionen 2010 höjer stödet till kollektivtrafiken i stora stadsregioner. De stora städerna föreslås få 7,5 miljoner euro i stöd till kollektivtrafiken, vilket är 2,5 miljoner euro mer än i år. Utskottet menar att anslaget är för litet för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och för att stödet ska kunna breddas regionalt.

Regionförvaltningsreformen

Ett av de operativa målen med de nya närings-, trafik- och miljöcentralerna är att se till att transportsystemen fungerar och trafiken är säker. I det hänseendet ska de fortsätta på samma linje som vägdistrikten som införlivas i centralerna. För att målet ska nås under reformen och underhållet av vägnätet löpa utan störningar och trafikledsprojekten bli genomförda behövs det en tydlig styrning och ett gott samarbete mellan alla myndigheter som svarar för trafikledsprojekt. Det är viktigt att de nya centralerna kan ta ansvar för sina uppgifter i sina distrikt och reformerna fortskrider smidigt under övergångsperioden.

Bredbandsprojektet

I principbeslutet om bredband från slutet av förra året ställer regeringen som mål att så gott som alla fram till 2015 ska ha en 100 Mbit/s fiberuppkoppling eller liknande uppkoppling. I ramen för statsfinanserna har regeringen avsatt 66 miljoner euro för fiberuppkopplingar i de mest glest bebyggda områdena 2009—2015. I tätorterna är det tänkt att snabba förbindelser ska byggas på marknadsmässiga villkor.

I budgetpropositionen tidigare lägger regeringen anslagen för bredbandsprojektet och 2010 ska det finnas 12,5 miljoner euro i ramen i stället för 8,5 miljoner som det ursprungligen var tänkt. På så sätt säkerställs det att alla projekt kan avancera så snabbt som det är möjligt på p.g.a. planeringen och att projekten har bästa möjliga stimulanseffekt.

Den andel som kommunerna ska stå för enligt principbeslutet täcker en tredjedel av kostnaderna. Utskottet vill uttrycka sin oro för glesbebyggda och ekonomiskt svårt ansatta kommuners möjligheter att stå för sin andel av kostnaderna för bredbandsprojektet. Men regeringen har för avsikt att minska vissa kommuners andel avsevärt. Ändringen ingår i en proposition med förslag till lagar om stöd för byggande av bredband i glesbygdsområden (RP 176/2009 rd) som regeringen har lämnat till riksdagen. Den tillåter att kommunernas andel av kostnaderna sänks från 33 procent till 8 respektive 22 procent på vissa villkor. Sänkningen ska finansieras med bredbandsbidrag (cirka 25 miljoner euro) som Finland får via EU:s landsbygdsprogram. EU-bidraget blir klart först i slutet av året och de slutliga besluten om ändrade bidrag från kommunerna kan fattas efter det.

I bredbandsprojektet varierar kommunernas bidrag i till exempel Norra Savolax mellan 8 och 345 euro per invånare och i Lappland mellan 27 och hela 909 euro per invånare. Kostnaden slår hårdast mot kommuner med få invånare där avstånden och anläggningslängden är störst per invånare. Glesbygds kommunernas andel av kostnaderna måste sänkas betydligt för att projektet ska kunna genomföras enligt målen, påpekar utskottet. Vid utfrågningen av de sakkunniga kom

det också fram att kostnads kalkylen för bredbandsprojektet, cirka 200 miljoner euro, kan komma att överskridas ordentligt. Kommunikationsministeriets förvaltningsområde måste räkna med att skjuta till lika mycket. Det är mycket angeläget för att starta en nationellt viktig investering med relevans för it-infrastrukturen i hela landet.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan och

att följande ställningstaganden godkänns med anledning av budgetpropositionen:

1. Det ska avsättas anslag för bastrafikledshållning som garanterar att trafiknätet hålls i tillbörligt skick och förbättras där det behövs. Det betyder en ökning på över 200 miljoner euro totalt till bastrafikledshållning.

2. Regeringen ska vidta åtgärder för att de viktigaste trafikledsinvesteringarna bättre ska kunna planeras långsiktigt över en period som sträcker sig längre än en valperiod och att investeringarna i trafikleder också framöver ligger på samma nivå som i budgetpropositionen för 2010, dvs. cirka 500 miljoner euro.

3. Anslagen till bansträckan Seinäjoki—Uleåborg måste garanteras för att projektet ska kunna genomföras utan avbrott och så snart som möjligt.

Helsingfors den 15 oktober 2009

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /saml
Kalle Jokinen /saml
Jyrki Kasvi /gröna
Lauri Kähkönen /sd (delvis)
Mats Nylund /sv
Pentti Oinonen /saf

Markku Pakkanen /cent
Lyly Rajala /saml
Tero Rönni /sd
Pertti Salovaara /cent
Janne Seurujärvi /cent
Ilkka Viljanen /saml (delvis)
Anne-Mari Virolainen /saml
ers. Lauri Oinonen /cent (delvis)
Reijo Paajanen /saml (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula
utskottsråd Kaj Laine.