

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 7/2010 rd

Statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna 2011—2014

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 13 april 2010 statsrådets redogörelse om ramar för statsfinanserna 2011—2014 (SRR 2/2010 rd) till finansutskottet för beredning och bestämde samtidigt att de övriga fackutskotten får lämna utlåtande till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- trafikråd Riitta Viren, kommunikationsministeriet
- förvaltningsdirektör Jorma Koivunmaa, Kommunikationsverket
- generaldirektör Petteri Taalas, Meteorologiska institutet

- generaldirektör Juhani Tervala, Trafikverket
- överdirektör Marko Sillanpää, Trafiksäkerhetsverket
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- direktör Jouni Karjalainen, Destia Ab
- direktör Timo Vikstöm, Lemminkäinen Infra Oy
- verkställande direktör Mikael Aro och direktör för miljöfrågor och samhällsrelationer Otto Lehtipuu, VR-koncernen.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Helsingforsregionens trafik
- Finlands näringsliv
- Bussförbundet
- Rederierna i Finland rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

I sitt utlåtande tar kommunikationsutskottet upp ramarna för statsfinanserna 2011—2014 i de delar som tangerar dess ansvarsområde, alltså kommunikationsministeriets förvaltningsområde, främst bastrafikledshållningen, kollektivtrafiken, utvecklingsprojekt inom förvaltningen och bredbandsprojektet.

Utskottet hänvisar till sitt av riksdagen enhälligt godkända 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). Övervägandena i betänkandet är fortfarande aktuella för behandlingen av ramredogörelsen.

I ramredogörelsen föreslås 1 655 miljoner euro för kommunikationsministeriets utgifter

2011, 1 838 miljoner euro 2012, 1 881 miljoner euro 2013 och 1 701 miljoner euro 2014.

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, som redan i sig är mycket dåligt. Med de anslag som föreslås inom ramen försämrats vägnätets skick ytterligare till den grad att det i längden kan få negativa konsekvenser för hela samhällsekonomin. De beaktar inte heller kostnadsökningen och därmed kommer finansieringen de facto att minska ytterligare under ramperioden. Särskilt oroväckande är den anslagsminskning som föreslås för 2014.

Utskottet bekymrar sig också för att de finansiella besluten inte backar upp transportsektorns miljö- och utsläppsmål i tillräcklig grad. Miljöåtagandena bör synas i anslagstilldelningen. Det betyder tydliga satsningar inte minst på banhållning och stöd för spårtrafiken som ett led i ett allt starkare engagemang för kollektivtrafik.

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 ingen rationell finanspolitik att statens största egendomspost, dvs. landsvägsnätet, tillåts förfalla i brist på 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. 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.

Bastrafikledshållning

Ramanslagen för bastrafikledshållning är enligt utskottets mening otillräckliga. Det ser som sagt allvarligt på att anslagen för bastrafikledshållning redan länge har legat långt under det som t.ex. vägmyndigheterna säger sig behöva. Underskottet har fortgått redan länge 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. Rambeslutet tillför inte bastrafikledshållningen de efterlängtrade resurserna och hjälper inte heller upp eftersläpningen.

I rambeslutet anvisas 892,6 miljoner euro för bastrafikledshållning 2011; anslagen ska höjas till 895,1 miljoner euro fram till 2014. Ramperiodens finansiella bidrag är således i snitt 894 miljoner euro per år. En del av anslaget ska gå till att trygga virkestransporterna som ett led i skogsindustrins insatser för sysselsättningen. I ramen beaktas inte kostnadsökningen i sektorn. Enligt det nyaste anläggningskostnadsindexet (mars 2010) är kostnadsförändringen +2,0 % om året. På grund av kostnadsökningen innebär det en sänkning i reella termer att anslagen för bastrafikledshållning 2011—2014 hålls kvar på nuvarande nivå.

För väghållning har 527 miljoner euro avsatts 2011 och 528 miljoner euro per år 2012—2014. Statsbidragen till väghållning på enskilda vägar har varit 23 miljoner euro 2009 och i budgeten för 2010. För 2011 reserveras likaledes 23 miljoner euro, men 2012—2014 ska bidraget minska till 13 miljoner euro.

För basbanhållning avsätts 368 miljoner 2011, 370 miljoner euro 2012, 369 miljoner euro 2013 och 370 miljoner euro 2014. I anslagen för basbanhållning ingår också omkring 56—57 miljoner euro per år i inkomster av banavgifter och andra inkomster 2011—2014.

I ramen reserveras 54 miljoner euro per år för farledshållning 2011—2014.

För genomförande av programmet för smart trafik flyttas 0,75 miljoner euro från bastrafikledshållning för att höja anslaget till Meteorologiska institutet. Programmet för smart trafik är viktigt och värt att stödja, menar utskottet. Men

det bör finansieras på något annat sätt än genom överföring från de knappa anslagen för bastrafikledshållning.

Eftersatt underhåll

Med eftersatt underhåll avses priset på att reparera objekt i undermåligt skick, som konstruktioner, anordningar, komponenter och beläggningar på trafikleder. Dålig beläggning betyder ojämnheter, skador, sättningar eller spårbildning. Kriteriet på dåligt skick varierar för olika kategorier av vägar bl.a. på grund av trafikvolym och hastighet. På grusvägar ger sig dåligt skick till känna i form av tjälskador och viktbegränsningar. 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.

Grovt taget uppgår det eftersatta underhållet av landsvägar till cirka 1,5 miljarder 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 miljard euro. Dåligt skick i farleder betyder uppslamningar och strukturella brister i säkerhetsanordningar. Det eftersatta farledsunderhållet uppgår till omkring 40 miljoner euro. Det eftersatta infrastrukturella underhållet på trafik- och farleder uppgår till totalt 2,5 miljarder euro.

Utskottet pekar på den roll som det allt mer eftersatta underhållet kommer att spela för kostnaderna för bastrafikledshållningen i framtiden. Lederna slits med tiden, trafiken och vädret och hela vägnätet kräver kontinuerligt underhåll och reparation. Om de årliga reparationerna inte räcker till för att hålla trafiklederna i nuvarande skick, ökar reparationsbehoven ännu mer och reparationskostnaderna med dem.

Nödvändiga åtgärder inom olika trafikformer

Det finns ett växande behov av åtgärder för att underhålla vägar, banor och farleder och förbättra deras skick och garantera en smidig och säker

trafik. Utskottet noterar att de fortsatt låga anslagen för bastrafikledshållning dessvärre har haft klart negativa effekter också för trafiksäkerheten. Trafiklederna måste hållas i ett skick som garanterar trafiksäkerhet och effektiva transporter.

Under de närmaste åren kommer utvinningen av förnybar energi att öka avsevärt och den vägen också behovet av tunga vägtransporter och andra transporter. Långtradartrafiken förväntas öka kraftfullt och därmed måste vägunderhållet nödvändigt ses till. De tilltänkta nya gruvprojekten i norra Finland kommer att ställa våra viktigaste transportleders kapacitet och bärkraft på prov. Bioenergitransporter kommer också att bli en stor belastning för det sekundära vägnätet och därför behövs det mer pengar, precis som till statsbidrag för enskilda vägar. Utskottet lyfter fram behovet av extra anslag för gång-, cykel- och mopedvägar som är viktiga för trafiksäkerheten.

Utskottet oroar sig för bannätets konkurrenskraft, säkerhet och servicestandard över lag. Med de föreslagna anslagen kan det inte undvikas att bannätets skick försämrats, anser sakkunniga. Det räcker inte med enskilda investeringar i utveckling av bannätet, om man samtidigt försummar att upprätthålla och förbättra servicen på bannätet i övrigt. De service- och utvecklingsmål som i olika sammanhang ställts upp för banhållningen kommer inte att nås. För kunderna betyder det upprepade begränsningar och störningar i trafiken. Ett uselt bannät betyder också dolda säkerhetsrisker.

Reinvesteringar utgör för tillfället omkring 130—140 miljoner euro av anslagen för banhållning. Utskottet har erfarenhet att de årliga anslagen för reinvesteringar i banhållning emellertid behöver vara omkring 190—200 miljoner euro per år för att bannätets skick inte ska försämrats ytterligare. Bannätets skick är en av de viktigaste faktorerna för att förbättra punktligheten i person- och varutransporter.

Banhållningen har fått pruta till exempel på renoveringar av överbyggnaden. En svag överbyggnad betyder bl.a. tjälskador med åtföljande fartbegränsningar också på högtrafikerade

sträckor. För tillfället orsakar tjälskador begränsningar på mer än 700 kilometer bana, med betydande förseningar som följd. För att råda bot på tjälproblemen behövs det enligt utredning 200 miljoner euro mer i anslag till exempel över en period av fem år, alltså ca 40 miljoner euro om året.

Utskottet påpekar vidare att den föreslagna ramfinansieringen betyder att service- och säkerhetsstandarden på havs- och insjöfarleder kommer att försämrats, inte minst på den livligt trafikerade Finska viken. Det är inte bra.

Utvinnningen av bioenergi kommer att öka inom en nära framtid och sannolikt att öka behovet av insjötransporter också. Därför gäller det att satsa tillräckligt mycket på att förbättra insjöfarlederna och på att tygla kostnadsökningen. Det är speciellt angeläget att utveckla säkerhetssystemen för sjöfarten och att se till att insjöfarlederna utnyttjas bättre för transport.

Kommunikationsutskottet framhåller att flygtrafiken utgör ett viktigt led i det rikstäckande trafiksystemet och att det är av stor regionalpolitisk betydelse att vi håller fast vid de nuvarande flygplatserna.

Behovet av extra anslag för bastrafikledshållning

Riksdagen har i flera sammanhang uttalat sig om behovet av att se över anslagen för bastrafikledshållningen, bl.a. i ett betänkande om årets budgetproposition, vid behandlingen av den trafikpolitiska redogörelsen och i samband med tidigare rambeslut. Det har gjorts klart för utskottet att ramanslagen räcker till för den dagliga skötseln av det nuvarande trafiknätet, men att de betyder att reinvesteringar måste skjutas på framtiden och att underhållsinsatserna inte räcker till, med ett försämrat trafiknät som följd.

För att trafiknätet ska kunna hållas i sitt nuvarande skick krävs det ett årligt tillskott på 100—130 miljoner euro till ramanslaget för bastrafikledshållning. Vill man sätta trafiknätet i bättre skick efter de skador som det långvariga finansiella underskottet har orsakat på det — vilket enligt kommunikationsutskottet är en nödvändighet — måste det en årlig nivåhöjning på mer

än 200 miljoner euro till i anslaget för bastrafikledshållning.

Det måste anvisas resurser för basväghållning som garanterar trafiknätets skick, trafiksäkerheten och nödvändiga insatser för att utveckla det. I den bedömningen måste man ta hänsyn till att det infrastrukturella underhållet varit eftersatt i många år, att trafikleder används som aldrig förr och att Finland har gjort vissa klimatpolitiska åtaganden.

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. De har genomförts eller ska genomföras enligt redogörelsen. Riksdagen har med anledning av redogörelsen godkänt ett ställningstagande om att beslut om trafikinvesteringar och finansieringen av dem ska fattas parlamentariskt över en längre tid än en valperiod och med den effekten att byggvolymen är jämn också i skiftet mellan två regeringar.

För att upprätthålla sysselsättningen och den ekonomiska tillväxten behövs det ett fungerande och effektivt trafik- och logistiksystem. Det har blivit en ännu viktigare fråga i takt med företagens globalisering. Fungerande huvudväg- och huvudbannät är precis som fungerande havs- och insjöfarleder den bästa garantin för regeringens mål för ekonomin, säkerheten och miljön i övrigt. Välfungerande trafikleder stöder regionutvecklingen och en konkurrenskraftig industri och samhällsekonomi. Anslagen för investeringar i utveckling har under den sittande regeringen höjts till omkring 500 miljoner euro per år. Det är nödvändigt att säkra minst nuvarande nivå på anslagen för investeringar i utveckling i reella termer under ramperioden för att trafiklederna ska kunna förbättras så att de garanterar medborgarna lika möjligheter till rörlighet samtidigt som de ser till näringslivets kon-

kurrenskraft, trafiksäkerheten och klimataspekterna. De nödvändiga medlen för investeringar bör tas in i rambudgetarna till fullt belopp för att tilläggsbudgetar inte ska behövas.

Kostnaderna för alla trafikledsprojekt under ramperioden uppgår till totalt 1 564,9 miljoner euro. Sakkunniga anser att ramen medger att pågående utvecklingsprojekt genomförs som planerat. År 2011 är det möjligt att sätta i gång sammanlagt sju nya namngivna projekt. Nya projekt kan inte startas upp 2012—2013 och för 2014 har 94 miljoner euro reserverats för att påbörja nya projekt.

Utskottet har fått en särskild rapport om trafikledsinvesteringar med modellen för tillfällig finansiering och livscykelmodellen 2011—2014. Av de inplanerade 33 projekten för trafikledsinvesteringar ska 7 finansieras enligt modellen för tillfällig finansiering, med andra ord med försnabbad finansiering. Ett av projekten inleds först 2011, men de övriga är antingen redan slutförda eller slutförs 2011. Därmed ska de betalas tillbaka huvudsakligen 2012—2013. Staten ska betala tillbaka 271,5 miljoner euro under ramperioden. Utöver de här projekten ska två projekt med livscykelfinansiering startas upp 2011. Staten fortsätter att betala för två färdigställda livscykelprojekt. Kostnaderna för livscykelprojekten uppgår till totalt 220,3 miljoner euro under ramperioden. För ramperioden 2011—2014 har det alltså avsatts totalt 491,8 miljoner euro för kostnaderna för projekt som finansieras enligt modellen för tillfällig finansiering och enligt livscykelmodellen, vilket svarar mot ungefär 31,5 % av de sammantagna investeringsmedlen för trafikledsinvesteringar under perioden.

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.

Med långsiktiga investeringar avser man vanligen investeringar över ett tidsspann på 10—15 år. Besluten i den trafikpolitiska redogörelsen gäller bara den innevarande regeringsperioden. Det bestämdes ingen prioritets- eller skyndsamhetsordning för de projekt som genomförs efter regeringsperioden. På listan över projekt som ska genomföras efter 2011 finns omkring 30 projekt, som svarar mot en investeringsvolym under 3—4 valperioder. 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 de projekt som finns i den så kallade andra korgen. Då går det inte heller att planera dem.

Kommunikationsutskottet poängterar starkt hur viktigt det är för aktörer i infrastrukturbyggnadssektorn att investeringsvolymen är jämn. Sakkunniga har i utskottet uttalat sin oro för att nyinvesteringarna under ramperioden är betydligt färre än under tidigare år. De anser att 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 konjunkturen och kostnadstoppar ska kunna jämnas ut och för att möjliggöra en långsiktig trafikutveckling. Ramen för 2011 tillgodoser enligt sakkunniga inte stimulansbehovet efter den lågkonjunktur som satte in 2009 och i det här ekonomiska läget skulle det därför vara motiverat att tidigarelägga finansieringen. Den kännbara nedskärning i nyinvesteringar som föreslås för 2014 äventyrar hela trafiknätets skick och utvecklingen av stomnätet.

Grundförbättring av bansträckan Seinäjoki—Uleåborg

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 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. Projektet är det riksviktigaste pågående banprojektet och bör absolut fortsätta med det snaraste och bli färdigt 2014 enligt den ursprungliga avsikten.

År 2010 ska omkring 40 miljoner euro användas till grundförbättring av sträckan. I rambeslutet nämns andra etappen av arbetet med att förbättra servicestandarden på bansträckan Seinäjoki—Uleåborg med start 2011. Men inom ramen finns bara 5 miljoner euro för finansieringen. Sakkunniga anser att rambeslutet innebär att om extra anslag inte skjuts till, kommer arbetet att avbrytas redan i augusti och det riksviktiga projektet att fördröjas, med avsevärda konsekvenser för sysselsättningen. Om finansieringen inte räcker till hotar projektet dra långt in på 2020-talet.

Det är nödvändigt att anvisa 80 miljoner euro per år för bansträckan Seinäjoki—Uleåborg 2011—2014 för att säkerställa att projektet genomförs snabbt och kostnadseffektivt. Den investering på inemot 200 miljoner euro som redan gjorts i banprojektet ger full nytta först när bansträckan är färdig.

Kollektivtrafik

För köp av kollektivtrafiktjänster har 65,2 miljoner euro reserverats under ramperioden. För ramperiodens första år föreslås en höjning av anslaget med 1,5 miljoner euro. Utskottet har erfarenhet att höjningen är mindre än den beräknade kostnadsökningen.

Syftet med den nya kollektivtrafiklag som trädde i kraft i november 2009 är att kollektivtrafiken ska utvecklas så att människor överallt har

tillgång till kollektivtrafiktjänster som tillgodoser deras nödvändiga dagliga rörlighetsbehov. Vidare ska servicestandarden i trafiken i och mellan tätt bebodda stadsregioner vara så hög att fler anlitar kollektivtrafik. Att främja kollektivtrafiken är ett viktigt sätt att tackla utmaningarna från klimatförändringen och arbeta för målen för att minska trafikutsläppen.

Staten har subventionerat kollektivtrafiken i de större städerna sedan början av 2009. Men anslagen för kollektivtrafiken är otillräckliga i relation till behovet, om vi på allvar vill att kollektivtrafiken ska anlitas i större omfattning. Kollektivtrafiken står för omkring 15 procent av det inhemska transportarbetet inom persontransport och andelen har minskat år för år. Närings-, trafik- och miljöcentralerna måste redan i år gallra i kollektivtrafikens avgångar för att anslagen inte räcker till för köptrafik i nuvarande omfattning. I vissa områden måste man till och med överväga att häva de nuvarande avtalen om köp av kollektivtrafiktjänster mitt under pågående avtalsperiod. I fortsättningen måste man satsa hårt på att tygla de skenande produktionskostnaderna för kollektivtrafiktjänster och på att tillhandahålla fler ruttor och avgångar. Den miljövänliga kollektivtrafiken bör göras mer attraktiv genom en garanterat adekvat finansiering.

Problemet i glesbygderna är det krympande befolkningsunderlaget, som urholkar möjligheterna till en lönsam kollektivtrafik. För befolkningen i glesbygderna 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 för det. Om det inte går att garantera ens 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 till att uträtta ärenden.

Kontraktet för fjärrtågstrafik löper ut 2011 och går ut på att staten köper tjänster för 31,5

miljoner euro per år. Från 2012 är den kalkylerade reserveringen för ändamålet bara 20 miljoner euro. Det är ohållbart att dra ner på anslagen. Minskningen är ett hot för fortsatt trafik inte minst på lågtrafikerade banor, hävdar sakkunniga. Operatören måste redan våren 2011 fatta sina beslut om manskap och utrustning för köptrafiken 2012. För att trafiken inte ska minska bör staten besluta om nödvändiga extra anslag i samband med behandlingen av nästa budget. Rambeslutet innebär i praktiken att köptrafiken minskar med mer än en tredjedel. Det får oundvikliga konsekvenser för tågtrafikens omfattning, avgångsfrekvensen och servicestandarden i hela riket. Ramanslagen för köptrafik bör indexhöjas och återställas på sin gamla nivå. Det är viktigt att man håller fast vid redan upprättade köpkontrakt.

Utskottet inskräper att också förbindelsetrafiken i skärgården är kollektivtrafik som garanterar invånare och företag i skärgården lika levnadsvillkor som invånarna på fastlandet. Med adekvat finansiering kan förbindelsetrafiken hålla minst nuvarande servicestandard.

Bredbandsprojektet

Genom den nationella handlingsplanen Bredband för alla förbättras informationssamhällets infrastruktur, sägs det i ramredogörelsen. För finansiering av handlingsplanen har sammanlagt 66 miljoner euro reserverats 2009—2015. År 2011 är anslaget 9,8 miljoner euro och stiger till 11 miljoner euro kring 2015. Vid utfrågningen av sakkunniga kom det fram att problemet är kommunernas finansiella bidrag, som ställts som villkor för statsandel. De menar att ramanslagen sannolikt 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 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.

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 och de finansiella villkoren för programmet i förekommande fall omprövas. När riksdagen godkände regeringens proposition RP 176/2009 rd med förslag till lagar om stöd för byggande av bredband i glesbygdsområden samt till lag om ändring av lagen om stöd för utveckling av landsbygden förutsatte den att regeringen utreder och utvärderar alla till buds stående extra finansieringsmöjligheter för att säkerställa att de hushåll som anser sig behöva bredbandsuppkoppling, men inte har ekonomiska möjligheter att betala eventuella oskäligen kostnader för att bygga abonnentförbindelser, får tillgång till abonnentförbindelser, som ingår i kommunikationsnät som byggs genom bredbandsprojekt. Enligt uttalandet ska regeringen lämna en utredning om frågan till kommunikationsutskottet senast i augusti 2010.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan och

att följande ställningstaganden godkänns med anledning av redogörelsen:

1. Det ska avsättas anslag för bastrafikledshållning som garanterar ett adekvat skick på trafiknätet, trafiksäkerheten och nödvändiga insatser för att förbättra nätets. Det kräver ett årligt tillskott på över 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 fi-

nansiell 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 attraktiv och driftssäker genom att garantera den adekvata anslag.

5. Ramanslaget för köp av kollektivtrafiktjänster bör indexhöjas och lyftas upp på sin tidigare nivå och redan ingångna köpkontrakt respekteras.

Helsingfors den 6 maj 2010

I den avgörande behandlingen deltog

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

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

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula
utskottsråd Kaj Laine.