

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 15/2008 rd

Regeringens proposition om statsbudgeten för 2009

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 19 september 2008 propositionen om statsbudgeten för 2009 (RP 116/2008 rd) till finansutskottet för beredning.

Enligt 38 § 3 mom. i riksdagens arbetsordning har kommunikationsutskottet beslutat lämna utlåtande rörande sitt behörighetsområde till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Jaana Kuusisto, överdirektör Pekka Plathan och överdirektör Juhani Tervala, kommunikationsministeriet
- direktör Johanna Juusela, Kommunikationsverket
- generaldirektör Samuli Haapasalo, Finavia Luftfartsverket
- generaldirektör Markku Mylly, Sjöfartsverket
- generaldirektör Petteri Taalas och förvaltningsdirektör Marko Viljanen, Meteorologiska institutet
- överdirektör Eeva-Liisa Poutanen, Havsforskningsinstitutet
- programdirektör Mikael Hildén och förvaltningsdirektör Pasi Henriksson, Finlands miljöcentral
- chef för planeringsenheten Harri Yli-Villamo, Banförvaltningscentralen
- direktör Jukka Hirvelä, Vägförvaltningen

- direktör för drift- och underhållstjänster Kalevi Katko, Vägaffärsverket Destia
- vägdirektör Antti Rinta-Porkkunen, Sydöstra Finlands vägdistrikt
- vägdirektör Petri Keränen, Savolax-Karelen vägdistrikt
- enhetschef Reijo Teerioja, Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD
- beställarchef Risto Laaksonen, Tammerfors stad
- projektchef Esa Mannisenmäki, Bussförbundet
- verkställande direktör Matti Aura, Finlands Hamnförbund
- intressechef Jouni Koskela, Birkalands förbund
- sjökaptan, expert Jukka Kantola, Rederierna i Finland
- vice verkställande direktör Veikko Vaikkonen, VR-Yhtymä
- verkställande direktör Paavo Syrjö, Infra ry
- direktör Timo Vikstöm, Lemminkäinen Infra Oy
- Community Relations Specialist Janne Kyrö, Director of Corporate Communication Jonas Lundström och Chief Operating Officer Bill Wagener, Northland Exploration Finland Oy
- sjökaptan Harri Viljajarju.

Dessutom har utskottet fått en utredning av LAL om konsekvenserna av nedskärningar i anslagen för kollektivtrafik.

PROPOSITIONEN

Kommunikationsministeriets förvaltningsområde föreslås få totalt 2 108,8 miljoner euro i anslag, alltså 21,5 miljoner mindre än i den ordinarie budgeten för 2008. Politikområdena ska få följande anslag: förvaltning och verksamhetsområdets gemensamma utgifter 346,5 milj. euro, trafiknätet 1 487,8 milj. euro, trafiksäkerhet

och trafikövervakning 24,0 milj. euro, stöd till trafiken och köp av tjänster 200,5 milj. euro, kommunikationstjänster och kommunikationsnät samt stöd för kommunikation 9,3 milj. euro och forskning 40,6 milj. euro. Politikområdet af-färsverksamhet föreslås inte få något anslag.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Riksdagen har i år behandlat statsrådets redogörelse om riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020 (SRR 3/2008 rd). I plenum den 10 september 2008 godkände riksdagen ett ställningstagande att för basväghållning ska det redan i rambeslutet för valperioden anvisas finansiering som garanterar att trafiknätet hålls i tillbörligt skick och förbättras där det behövs. Enligt ställningstagandet ska dessutom besluten om trafikinvesteringar och finansiering av dem fattas parlamentariskt sett i större bitar än en valperiod och på så sätt att byggvolymen är jämn också under skiftet mellan två regeringar. Möjligheterna att nyttja väg- och trafikfonder ska utredas under den här regeringsperioden.

Utskottet upprepar de ståndpunkter det framförde i sitt betänkande KoUB 9/2008 rd om den trafikpolitiska redogörelsen och understryker basfinansieringens betydelse bl.a. för trafiksäkerheten och näringslivet plus, när det gäller investeringar, vikten av en välfungerande trafik på huvudbanan.

Basfinansiering

Utskottet noterar med tillfredsställelse att det enligt budgetpropositionen ska startas många ombyggnadsprojekt under 2009 utifrån den trafikpolitiska redogörelsen. Dessutom har ca 290 miljoner euro reserverats för regeringsperioden för att trygga virkestransporterna. Tillskotten

fördelas på anslagen för vägar, banor och farleder.

Finansutskottet ansåg i sitt utlåtande om den trafikpolitiska redogörelsen (FiUU 5/2008 rd) att en anslagsnivå enligt rambeslutet ännu inte gör någonting för eftersläpningen i finansieringen, utan att anslagen för bastrafikledshållning helt uppenbart måste höjas i tilläggsbudgetar. Budgetering genom tilläggsbudgetar får enligt finansutskottet emellertid inte bli en bestående lösning, för det omöjliggör en långsiktig och ekonomisk planering.

Kommunikationsutskottet anser liksom finansutskottet att trafiknätets skick spelar en stor roll för ett konkurrenskraftigt näringsliv och att det inte har gått att hålla vägledsnätet i acceptabelt skick i alla delar på grund av den fortsatta låga finansieringen.

De föreslagna anslagen räcker inte till för att bastrafikledshållningen ska kunna garantera underhållet av trafiklederna i nuläget. Ett tillräckligt bra skick och behövliga förbättringar kräver att anslagen för bastrafikledshållning höjs betydligt.

Bastrafikledshållning

Enligt Vägförvaltningen behövs det genast 60 miljoner euro mer för basväghållning, varav 30 miljoner för belagda vägar, 10 miljoner för ombyggnad av broar och 20 miljoner för regionala investeringar (inbegripet planering). Enligt Banförvaltningscentralen behövs det 80 miljoner euro mer för basbanhållning jämfört med vad

som föreslås i budgetpropositionen. Ett sådant tillskott skulle göra det möjligt att rusta upp banor som blivit för gamla, också med hänsyn till byggarnas kapacitet för den typen av arbeten. Sjöfartsverket föreslår 0,6 miljoner euro mer för att köpa och utveckla tjänster inom förbindelsefartygstrafiken, 3,35 miljoner för sina omkostnader för att genomföra ett temapakett och 4 miljoner för farledshållning. De centrala myndigheterna på området bedömer alltså att det genast behövs ca 148 miljoner euro mer i anslag för trafikleder. Sakkunniga har liksom tidigare bedömt att det behövs upp till 200 miljoner euro för att återbetala reparationsskulden på ungefär tio år. Därefter ska anslagsbehovet för bastrafikledshållning minska tack vare ombyggnadsarbeten som planerats på rätt sätt och genomförs där det behövs vid rätt tidpunkt.

Utskottet föreslår att finansutskottet lägger till ett anslag som motsvarar det omedelbara behovet av tilläggsfinansiering för trafikleder på momenten för bastrafikledshållning (bl.a. broar, gång- och cykelvägar och förbindelsefartygstrafik i skärgården) och i sitt betänkande tar in ett uttalande om att riksdagen förutsätter att anslagen för bastrafikledshållning konstant höjs de närmaste åren till en nivå som räcker till för att underhålla och rationellt förbättra dagens trafikleder och så att reparationsskulden kan återbetalas.

Index

Enligt sakkunniga har kostnadsstegringen tagit fart de senaste två åren. Inom markbyggnadssektorn steg kostnadsnivån 1990—2003 med 1,9 % i genomsnitt per år, under 2003—2008 steg den med 5,6 % per år och under det senaste året, från sommaren 2007 till sommaren 2008, steg den med upp till 10 %. Inom vissa delområden såsom beläggning steg kostnadsnivån med 15—20 %. Inom markbyggnadssektorn har kostnadsstegringen under 2000-talet varit drygt 3 procentenheter högre än den allmänna inflationen. Det beror troligen till stor del på att bränslebase-rad energi är så viktig eftersom arbetet utförs med maskiner och är transportkrävande.

Utskottet påpekar att det i dagens osäkra ekonomiska läge är omöjligt att förutse hur priserna kommer att utvecklas men uttrycker i varje fall sin oro över att den prognostiserade kostnadsstegringen inom markbyggnad (5—6 %/år) kommer att kringskära köpkraften inom basväghållningen med ca 30 miljoner euro per år (alltså med mer än 100 miljoner euro under regeringsperioden) ifall budgetramen inte korrigeras därefter. Nästan hälften av pengarna för basväghållning är öronmärkta för långvariga, indexbundna entreprenader (områdesentreprenader, färjetrafik, belysning och en liten del av arbetena för att förnya beläggningar och reparera broar).

Bindningen vid index begränsas av lagstiftningen. I den lag som reglerar användningen av index har man tidigare sökt och fått undantag bl.a. för livscykelavtal och avtal om områdesentreprenader och färjetrafik.

Utskottet ser fluktuationerna i kostnadsnivån som ett stort problem. Därför bör vi överväga att binda upp anslagen för basväghållning i förhållande till index för att undvika situationer där de faktiska operativa möjligheterna till följd av stigande priser minskar trots att anslagen ökar nominellt.

Investeringar

Stambanan

I sitt utlåtande om den trafikpolitiska redogörelsen lyfte finansutskottet fram stambaneprojektet. På tal om projektfansieringsplanen noterade utskottet att finansieringen av projektet Uleåborg-Seinäjäski måste omprövas. Den tilltänkta finansieringen leder till att projektet drar ut på tiden ända till 2020-talet; det betyder i sin tur onödiga merkostnader och urholkar både persontrafikens och industritransporternas effektivitet och konkurrenskraft.

Också kommunikationsutskottet framhöll i sitt betänkande om redogörelsen stambanans betydelse som landets logistiska ryggrad och är nu oroat över hur projektet ska kunna genomföras flexibelt. Banförvaltningscentralen bedömer att de årliga anslagen för ombyggnad av den nuvarande banan bör uppgå till ca 90 miljoner euro.

Med den nu föreslagna nivån på 49 miljoner euro uppskattar VR att det kommer att ta nästan 20 år att rusta upp banan. Det tar så lång tid och stör trafiken så mycket att tågtrafiken överlag sannolikt kommer att förlora marknadsandelar och attraktivitet på sikt. Utskottet understryker att reparationerna måste utföras så att de inte stör trafiken. Trafikflytet kan garanteras bara på så sätt att man i första fasen bygger ett dubbelspår mellan Seinäjoki och Uleåborg innan någon större ombyggnad som stör trafiken kommer igång.

Utskottet föreslår att finansutskottet påskynar projektet och anser också att de alternativa finansieringsmodellerna är bra för att genomföra ett dubbelspår.

Nödvändig infrastruktur för ekonomisk utveckling

Utskottet framhåller att det måste gå snabbare att reagera på vissa trafikprojektinvesteringar än en regeringsperiod eller via redogörelser. Det rör sig om bl.a. gruvprojekt, som har stor regional betydelse för näringslivet och sysselsättningen.

I sitt utlåtande om den trafikpolitiska redogörelsen noterade finansutskottet att efterfinansieringsmodellen lämpar sig t.ex. för de infrastrukturella förbindelser som behövs för nya gruvor. Den andra parten är då företaget, som gör en affärsekonomisk bedömning av finansieringen av projektet och räntekostnaderna.

Finansutskottet ansåg att metoden är ändamålsenlig för att den till stor del undanröjer risken för felinvesteringar från statens sida och är säker för staten. Kommunikationsutskottet betonar vikten av en beredskap att reagera tillräckligt snabbt med tanke på den regionala utvecklingen.

Kollektivtrafik

Enligt riksdagens ställningstagande till den trafikpolitiska redogörelsen bör kollektivtrafiken göras mer attraktiv genom att biljettsystemen förbättras, tjänsterna samordnas, servicestandarden höjs och trafiken görs mer tillförlitlig. Stödet för kollektivtrafik i stora stadsregioner bör införas 2009.

Anslagen för kollektivtrafik. Utskottet är oroad över att budgetpropositionen inte fullföljer riksdagens ställningstagande. För statsbidrag till subventionerade stads- och regionbiljetter föreslås 11,7 miljoner euro i anslag, alltså 2 miljoner mindre än i den ordinarie budgeten 2008. Anslaget för köp av regionala trafiktjänster och statsbidrag till lokaltrafik är 1 miljon euro mindre än i fjol, dvs. 26,35 miljoner euro. Länsstyrelserna bedömer att ca 300–500 bussturer kommer att behöva läggas ner till följd av nedskärningen.

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

För att åtgärderna enligt riksdagens ställningstagande ska kunna genomföras måste anslagen för köp av regionala trafiktjänster och statsbidrag till lokaltrafik samt statsbidrag till subventionerade stads- och regionbiljetter förbli åtminstone på samma nivå som nu.

Trafiken i de stora städerna. Det är bra att budgetpropositionen innehåller stöd för kollektivtrafiken i stora stadsregioner. I sitt utlåtande om den trafikpolitiska redogörelsen tillstyrkte utskottet att stödet för städernas kollektivtrafik tidigareläggs till 2009, men konstaterade att anslagen i ramredogörelsen var otillräckliga för ändamålet. Det föreslagna anslaget på 5 miljoner euro är alldeles för litet. Eftersom anslagen för kollektivtrafik på andra håll i landet samtidigt minskar är det enligt sakkunniga också möjligt att Tammerfors och Åbo praktiskt taget blir utan tilläggsfinansiering om de anslag som ska användas för regionbiljetter minskar från nuvarande nivå. I nuläget går en stor del av regionbiljettstödet just till Tammerforsregionen och Åbo-regionen.

Utskottet välkomnar stödet till trafiken i de stora städerna och anser att det i fortsättningen bör få tillräckligt med anslag så att det ger resul-

tat. Det finns skäl att i fortsättningen utvidga anslaget så att det också går till andra stora stadsregioner än Helsingfors, Tammerfors och Åbo.

Utskottet föreslår att finansutskottet ökar tilläggsfinansieringen på moment 31.30.63 Köp och utvecklande av kollektivtrafiktjänster.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan,

att finansutskottet lägger till ett anslag som motsvarar det omedelbara behovet av tilläggsfinansiering för trafikleder på moment 31.10.21, 31.10.22,

31.10.23 och 31.30.64 och i sitt betänkande tar in ett uttalande där det förutsätts att anslagen för bastrafikledshållning konstant höjs de närmaste åren till en nivå som räcker till för att underhålla och rationellt förbättra dagens trafikleder och så att reparationsskulden kan återbetalas,

att finansutskottet påskyndar projektet för att rusta upp stambanan och

att finansutskottet ökar tilläggsfinansieringen på moment 31.30.63 för att göra kollektivtrafiken mer lockande enligt riksdagens ställningstagande den 10 september 2008.

Helsingfors den 17 oktober 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /saml
Lauri Kähkönen /sd
Mats Nylund /sv
Pentti Oinonen /saf

Reijo Paaajanen /saml
Markku Pakkanen /cent
Lyly Rajala /saml
Janne Seurujärvi /cent
Johanna Sumuvuori /gröna
Ilkka Viljanen /saml
ers. Sari Palm /kd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

Socialdemokraterna anser att utskottet i sitt utlåtande inte yttrar sig tillräckligt kraftfullt och att ståndpunkterna inte stämmer överens med det verkliga behovet av stärkt finansiering för bastrafikledshållningen och stöd till kollektivtrafiken.

Bastrafikledshållningen

Regeringen måste bära sitt ansvar för en långsiktig, förutsebar, tillförlitlig och miljövänlig politik när det gäller trafikinvesteringar. Osäkerheten inverkar negativt i alla riktningar, står oss alla dyrt och försämrar trafiksäkerheten betydligt. Grundläggande villkor för långsiktighet är trovärdighet och tillräckliga anslag, i enlighet med vad riksdagen redan länge har krävt av regeringen.

Under de senaste åren har vägnätets underhållskostnader ökat med 25—30 miljoner euro per år. Enligt sakkunniga behöver anslagen för basväghållning därför öka markant. Men regeringen tänker skära ner anslagen med så mycket som 14 miljoner euro.

Reparationskostnaderna stiger konstant, vägnarnas skick försämras, det går inte att bygga gång- och cykelvägar, trafiksäkerheten riskeras och myndigheterna blir tvungna att införa trafikbegränsningar. Också broarna försämras. Sakkunniga bedömer att 2 000 broar för tillfället är i behov av ombyggnad, av vilka 1 000 behöver repareras i brådskande ordning.

Dessutom tänker regeringen skära ner anslagen för basbanhållning med 24 miljoner euro. Inom basbanhållningen måste man nu koncentrera sig på att hålla hela bannätet i farbart skick och det betyder att projekt för att höja servicestandarden inte blir genomförda. Det räcker inte med enskilda investeringar i utveckling av bannätet, när man samtidigt försummar att förbättra servicen på bannätet i övrigt. VR har i sina interna riskanalyser pekat på den försummade upp-

rustningen av banor som en av de största riskerna. Det betyder ökade trafikbegränsningar och svårigheter med att hålla tidtabellerna. Ett bannät i dåligt skick betyder också säkerhetsrisker, däribland det stora antalet plankorsningar.

Så som utskottet noterar bedömer de centrala myndigheterna på området att det genast behövs ca 148 miljoner euro mer i anslag för trafikleder. Sakkunniga har tidigare bedömt att det behövs upp till 200 miljoner euro.

Kollektivtrafiken

Regeringens åtgärder svarar dåligt mot de krav som klimatförändringen medför i fråga om transportpolitik. Bland annat i fråga om insatserna för kollektivtrafik har regeringen inte kommit ur startgroparna.

Den grundläggande nivån på kollektivtrafiken bör trygga varje finländares dagliga behov att förflytta sig och följa de klimatpolitiska riktlinjerna. Målet bör vara att fler ska åka kollektivt.

Kollektivtrafiken måste stå för en större andel eftersom miljöhoten från trafiken då minskar. Över 70 procent av alla kollektivtrafikresor görs i stora bosättningscentra. I många stora europeiska städer stöder staten kollektivtrafiken med 50—60 procent, men i Finland baserar sig storstädernas kollektivtrafik på biljettintäkter och kommunal finansiering. Regeringens stöd till kollektivtrafik 2009 täcker inte ens den kraftiga bränsleprishöjningen.

I fråga om stödet till kollektivtrafik handlar regeringen i strid med sitt eget program och riksdagens vilja. Det behövs en stor nivåhöjning i finansieringen. Det är omöjligt att ha en högkvalitativ kollektivtrafik som enbart finansieras med inkomster från kunderna och begränsad kommunal finansiering. Kollektivtrafiken måste säkerställas med statsstöd för att vara heltäckande och åtkomlig på lika villkor. Stödet ska också av-

speglas i biljettpriserna så att kollektivtrafiken blir allt konkurrenskraftigare.

Förslag

Vi föreslår

*att finansutskottet ökar moment
31.10.21 med 40 miljoner euro för bas-*

*väghållning och moment 31.10.22 med
40 miljoner euro för basbanhållning*

*och att moment 31.30.63 ökas med 30
miljoner euro till stöd för kollektivtrafi-
ken.*

Helsingfors den 17 oktober 2008

Saara Karhu /sd
Lauri Kähkönen /sd
Marko Asell /sd

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Det reella värdet av anslaget för underhåll och ombyggnad av landsvägar minskar jämfört med innevarande år. Underhållet av de sekundära vägarna kommer att bli lidande. Man måste komma ihåg att de sekundära vägarna är en viktig del av vägnätet. De är till nytta för en stor del av befolkningen och också för näringslivet. Arbetet med basväghållning bidrar till trafiksäkerheten.

Kostnadsnivån stiger, inom markarbete med mer än 9 %, vilket ger upphov till ytterligare problem. Trafiksäkerheten i hela landet riskeras allt mer på grund av vägarnas dåliga skick. Det skärpta anslagsläget kommer enligt sakkunniga

att leda till att antalet mindre vägprojekt minskar.

Anslaget för basväghållning bör ökas med 30 000 000 euro. Tillskottet gör det möjligt att garantera ett skäligt underhåll trots kostnadstrycket men räcker inte till för de ombyggnadsarbeten som behövs.

Förslag

Jag föreslår

att finansutskottet ökar moment 31.10.21 med 30 000 000 euro för basväghållning.

Helsingfors den 17 oktober 2008

Sari Palm /kd