

Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse om den nationella planen för anpassning till klimatförändringar till 2030 Välbefinnande och säkerhet i ett föränderligt klimat

Till jord- och skogsbruksutskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse om den nationella planen för anpassning till klimatförändringar till 2030 Välbefinnande och säkerhet i ett föränderligt klimat (SRR 15/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till jord- och skogsbruksutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Karoliina Pilli-Sihvola, jord- och skogsbruksministeriet
- specialsakkunnig Hanna-Maria Urjankangas, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Heta-Elena Heiskanen, miljöministeriet
- nätverksdirektör Asta Tuominen, Transport- och kommunikationsverket
- expert Soile Knuuti, Trafikledsverket
- ledande hydrolog Noora Veijalainen, Finlands miljöcentral
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- chef för samhällsrelationer Anna Sotaniemi, Finnair Abp
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- ledande expert Janne Peljo, Finlands näringsliv rf
- närings- och klimatexpert Teppo Säkkinen, Centralhandelskammaren
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- verksamhetsledare Matti Koistinen, Cykelförbundet rf
- direktör Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- chef för samhällsteknik Paavo Taipale, Finlands Kommunförbund
- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Norra Karelens landskapsförbund
- Landskapsförbunden för Västra Finland
- Finavia Abp
- Etanoliautoilijat ry

Utlåtande KoUU 42/2022 rd

- Teknologiindustrin rf
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry.

Inget yttrande av

- Suomen Taksiliitto ry.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Den nationella planen 2030 för anpassning till klimatförändringen har tagits fram i ett brett samarbete. Kommunikationsministeriet har deltagit i beredningsgruppen som leddes av jord- och skogsbruksministeriet, medan Trafikledsverket och Meteorologiska institutet medverkat i det expertsekretariat som stött beredningsgruppen. Meteorologiska institutets och Finlands miljöcentrals gemensamma scenarierapport har utnyttjats i den risk- och sårbarhetsgranskning som gjordes i samband med beredningen.

(2) Visionen för den nationella planen för anpassning till klimatförändringar 2030 är att säkerställa välbefinnandet och säkerheten på lång sikt i en föränderlig miljö. De mål som härleds ur visionen, det vill säga viljan, medlen och förmågan att anpassa sig sammanfattar träffsäkert de element som alla behövs för att anpassningsåtgärderna ska bli framgångsrika. Utskottet anser sammantaget att den nya nationella planen för anpassning till klimatförändringen behövs och är väl utarbetad. Den framskridande klimatförändringen medför omfattande ekonomiska risker som det är nödvändigt att förbereda sig på.

(3) Planen omfattar 24 mål och de politiska åtgärder som krävs för att uppnå dem. De viktigaste målen är ur kommunikationsutskottets synvinkel följande:

- mål 1) Anpassningen har integrerats i statsrådets och ministeriernas strategiska planering och framsyn senast 2030,
- mål 2) Förvaltningsområdenas anpassningsarbete är planmässigt och förutsättningarna för att genomföra arbetet har tryggats senast 2030, och
- mål 7) Sårbarheterna i transport- och kommunikationsinfrastrukturen har identifierats senast 2026 och klimatesiliensen har stärkts senast 2030.

(4) Mål 7 ska uppnås genom följande åtgärder som kommunikationsministeriets förvaltningsområde ansvarar för:

De åtgärder som krävs för anpassning till klimatförändringarna integreras i de etablerade strategiska styrdokumenterna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde, och

Kunskapsbaserat beslutsfattande och kunskapsbaserade verksamhetsmodeller i fråga om transportsystemet och transport- och kommunikationsnäten utvecklas.

(5) Till åtgärderna inom trafik- och kommunikationsinfrastrukturen hör dessutom följande åtgärd som jord- och skogsbruksministeriet har huvudansvaret för:

Utlåtande KoUU 42/2022 rd

En konditionsbedömning av enskilda vägar och broar genomförs och används som grund för att aktivera väglagen att genomföra grundliga förbättringar och underhåll på vägarna.

(6) I stället för att en separat handlingsplan uppgörs kommer anpassningsåtgärderna inom förvaltningsområdet att föras in i de strategiska styrdokumenterna, såsom den riksomfattande trafiksystemplanen (Transport 12) och den digitala kompassen. De kommer också att beaktas i ämbetsverkens resultatstyrning.

(7) Klimatförändringen genomsyrar hela samhället och alla sektorer. Hittills har uppmärksamheten och åtgärderna starkt fokuserat på att bromsa klimatförändringen och på åtgärder för att nå de nationella målen och målen för utsläppsminskning på EU-nivå. Utöver begränsningsåtgärderna måste vi anpassa oss till de klimatkonsekvenser som redan kan konstateras eller kan förutses.

(8) Den gröna omställningen och dess förutsägbarhet ger näringslivet bättre möjligheter att utnyttja den nya teknik som omställningen för med sig och utvecklingen av den. När Finland ligger i täten kan det finländska näringslivet dra nytta av den nya marknad som den nya tekniken för med sig.

(9) Utskottet har gjorts uppmärksam på att hanteringen av klimatrisker snabbt håller på att bli en del av företagens normala riskhantering. Denna utveckling bör påskyndas genom informationsstyrning, och verksamhetsutövarna bör ges möjlighet att i första hand självständigt ordna anpassningen till och beredskapen inför klimatförändringen på det sätt som de anser vara bäst.

Transport- och kommunikationsinfrastruktur

(10) Ett driftsäkert och tryggt transportsystem och en driftsäker och trygg transportinfrastruktur är i praktiken grunden för all mänsklig, samhällelig och ekonomisk verksamhet. Vädret och klimatet kan ha konsekvenser för transportsystemet och medföra risk för olyckor, skador och förseningar, och kan därmed också ha kostnadseffekter för såväl medborgarna och företagen som samhället i stort. Därför är det nödvändigt att försöka förutse klimatförändringens konsekvenser och bereda sig på dem på tillräckligt lång sikt. Ju tåligare transport- och kommunikationsinfrastrukturen är, desto större är dess förmåga att motstå effekterna av klimatförändringarna.

(11) Att göra transportnätet mer klimathållbart tar tid, och det eftersatta underhållet försvagar dess klimatomståndskraft. Klimatförändringarna kan öka risken för störningar i kommunikationsinfrastrukturen exempelvis i samband med översvämningar och elavbrott. I Finland har vi dock länge haft beredskap för sådana störningar. Sårbarheterna i transportinfrastrukturen är ännu inte tillräckligt väl kända, och det har konstaterats att det i planeringen och inriktandet av anpassningsåtgärderna är av största vikt att man identifierar informationsbehoven och sammanställer relevanta data.

Bannätet. (12) Enligt utredning till utskottet är de risker som klimatförändringen orsakar spårtrafiken främst olägenheter för trafiken och bannätet till följd av extrema väderfenomen, såsom stormar, snö, översvämningar och värmeböljor. De orsakar transportförseningar och kostnadsökningar. Järnvägstrafiken är också beroende av fungerande el- och kommunikationsnät.

Utlåtande KoUU 42/2022 rd

(13) Utskottet har gjorts uppmärksamt på att det blir allt viktigare att underhålla bannätet och minska det eftersatta underhållet i takt med att klimatförändringen framskrider. Järnvägssystemet utgör en kritisk fysisk och digital infrastruktur vars säkerhet och resiliens måste säkras. Ett tillförlitligt och effektivt järnvägssystem är i sig en garanti för god försörjningsberedskap. Att som ett led i anpassningen till klimatförändringen se till att det för samhället kritiska bannätet är funktionsdugligt stärker också samhällets funktionssäkerhet.

(14) Enligt utredning till utskottet är den långsiktiga transportsystemplaneringen inom ramen för planen Transport 12 tillsammans med kartläggningen av sårbarheter i bannätet konkreta åtgärder genom vilka planen stöder bannätets klimathållbarhet. Genom lyckade anpassningsåtgärder inom transportnätet förbättras också det finländska näringslivets och industrins resiliens mot klimatförändringen.

Gång-, cykel- och mopedleder. (15) Utskottet har uppmärksammat på lederna för gång-, cykel- och mopedtrafik och problemen i anslutning till dem. Enligt sakkunniga har man sparat vid anläggning av ledernas geokonstruktioner, och sakkunniga anser att planeringsanvisningarna till dessa delar bör uppdateras.

Vinterunderhåll. (16) Sakkunniga inom underhållssektorn har uppmärksammat utskottet på att kostnaderna för vinterunderhållet av gång- och cykelvägar kommer att öka i Finland. Antalet åtgärder inom vinterunderhållet ökar då väderleksförhållandena varierar allt mer under vintersäsongen. Också skillnaderna från en vinter till en annan kommer att öka ytterligare, vilket medför stora utmaningar när det gäller resurserna för och beredskapen inför vinterunderhållet.

En övergripande granskning av framtidens transportsektor och den gröna omställningen

(17) Under den pågående valperioden har utskottet behandlat den gröna omställningen inom transportsektorn bland annat i utlåtandena KoUU 32/2022 rd — SRR 4/2022 rd om statsrådets redogörelse om den klimatpolitiska planen på medellång sikt Mot ett klimatneutralt samhälle 2035 och KoUU 33/2022 rd — SRR 6/2022 rd om statsrådets redogörelse Klimatneutralt Finland 2035 — den nationella klimat- och energistrategin samt i samband med den nu aktuella redogörelsen. Att behandla den gröna omställningen i och framtiden för transportsektorn i samband med olika specialfrågor fördunklar lätt gestaltningen av de övergripande sammanhangen. Utskottet hänvisar till behandlingen av beredskapspaketet ”Fit for 55”, där utskottet i sitt utlåtande KoUU 25/2022 rd betonade att förslagen i beredskapspaketet måste ses som en helhet både för att upprätthålla ambitionsnivån och för att undvika konflikter. I fråga om statsrådets redogörelser betonar utskottet också att detsamma gäller granskningen av den gröna omställningen och framtiden för transportsektorn.

Transportfattigdom. (18) Utskottet anser i sina utlåtanden KoUU 32/2022 rd och KoUU 33/2022 rd det vara ytterst viktigt att man i den gröna omställningen och vid genomförandet av utsläppsminskningarna undviker åtgärder som leder till transportfattigdom och strävar efter att minska den transportfattigdom som redan existerar och som åtgärderna kan orsaka.

Transformationen av transportsystemet. (19) I sina utlåtanden KoUU 32/2022 rd och KoUU 33/2022 rd påpekar utskottet att investeringarna i att effektivisera transportsystemet fortfarande är

Utlåtande KoUU 42/2022 rd

mycket små när man ser till helheten. Åtgärderna för att främja hållbara kollektivtrafiktjänster samt investeringsprogrammet för gång och cykling har inte framskridit tillräckligt. Utifrån sakkunnigutfrågningen bör man satsa på kollektivtrafik, aktiv mobilitet och transporttjänster som kan sammanvändas i enlighet med den cirkulära ekonomin för transportsektorn. Dessa aspekter och riktlinjer har enligt erhållen utredning inte återspeglats tillräckligt i branschens investeringsplaner och budgetar.

Resursbehov

(20) Utskottet har gjorts uppmärksam på att en del av genomförandet av NAP2030 enligt planen utgör tjänstearbete, men ett lyckat genomförande av planen kräver tilläggsresurser. Kostnadseffekterna av anpassningen till klimatförändringen är fortfarande inexakta för trafikledshållningens del. Därför måste informationsunderlaget för anpassningen stärkas också till denna del. Resursbehovet är uppenbart inom trafikledshållningen. Varierande väderleksförhållanden och extrema fenomen påverkar både underhållet och reparationsbehovet, men måste beaktas också vid planeringen och byggandet av nya leder.

(21) Utskottet anser att trafikledshållningen och sörjandet för trafikledsnätets skick är av avgörande betydelse både i bekämpningen av klimatförändringen och i anpassningen till den. Genom proaktiva åtgärder och genom att sörja för bastrafikledshållningen kan man dämpa klimatförändringens konsekvenser och sannolikt också kostnaderna för anpassningsåtgärderna. Utskottet anser det därför nödvändigt att säkerställa tillräckliga resurser för proaktiv beredskap.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att jord- och skogsbruksutskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 42/2022 rd

Helsingfors 3.2.2023

I den avgörande behandlingen deltog

vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Heikki Autto saml
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Petri Huru saf
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jari Kinnunen saml
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Paula Werning sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Utlåtande KoUU 42/2022 rd

Avvikande mening

Avvikande mening

Motivering

I redogörelsen läggs det fram en nationell plan för hur Finland ska anpassa sig till effekterna av det föränderliga klimatet under perioden 2023—2030. Den nationella planen för anpassning till klimatförändringar är en del av det planeringssystem som avses i klimatlagen. De tidigare nationella anpassningsplanerna och anpassningsstrategierna är från 2005 och 2014. Också miljöförvaltningen har utarbetat handlingsprogram för anpassning till klimatförändringen (åren 2008, 2011 och 2016). En utvärdering av handlingsprogrammet gjordes år 2020. Inom miljöministeriets förvaltningsområde hänför sig anpassningen till klimatförändringen till tryggheten av den biologiska mångfalden, områdesanvändningen, byggandet och byggnaderna samt till miljö- och vattenskyddet.

Sannfinländarnas politik utgår alltid från Finlands och fosterlandets intressen. Det ger sig exempelvis i energi- och klimatpolitiken till känna så att vi särskilt ser till de grundläggande verksamhetsförutsättningarna för industrin i vårt land. Därför anser vi både som utskottsgrupp och riksdagsgrupp att de åtgärder som vidtagits eller kommer att vidtas genom den aktuella planen inte behövs i den föreslagna omfattningen och därför inte kan understödjas. En del av de projekt som har testats eller genomförts under valperioden har varit dyra eller på annat sätt misslyckade. Ett sådant projekt som nämns i redogörelsen är inventeringen av de ekologiska förbindelser som är viktiga på landskapsnivå. I ett land som Finland är det inte nödvändigt att definiera nationellt betydande ekologiska förbindelser.

Å andra sidan vill vi som utskottsgrupp också påminna om att landets skogsindustri har stor betydelse för uppnåendet av Finlands klimatneutralitetsmål, för klimathandavtrycket och för en stark ekonomi. Vi når inte dit om vi inte kan avverka tillräckligt mycket i våra skogar. I nuläget är det inte så. Därför är det viktigt att vi i tillräcklig utsträckning också sörjer för vägnätets skick, vilket har stor betydelse för vårt lands försörjningsberedskap. Vår utskottsgrupp anser att den långvariga underfinansieringen av bastrafikledshållningen måste åtgärdas så snart som möjligt. I annat fall blir konsekvenserna oåterkalleliga inte bara för näringslivet utan också för många transportföretag i vårt land. Man bör också komma ihåg att ett välskött vägnät ger avsevärt mindre utsläpp.

Vidare anser vår utskottsgrupp att för att vi ska nå måttliga klimatmål måste beläggingsmängderna stiga till en hållbar nivå på minst 3 500–4 000 kilometer. Likaså måste vi bättre säkerställa kvaliteten på vinterunderhållet. Det ligger i allas intresse när man talar om sektorpolitiken i fråga.

Slutligen lyfter vår utskottsgrupp fram det faktum att regeringen gått in för en alltför stram klimatpolitik. Vi måste likväl se till att underhållet av lederna fungerar både till lands och till havs. Genom proaktiva åtgärder och genom att sörja för bastrafikledshållningen kan vi nämligen dämpa klimatförändringens konsekvenser och sannolikt också kostnaderna för anpassningsåtgärder.

Utlåtande KoUU 42/2022 rd
Avvikande mening

Avvikande mening

Vi föreslår

att jord- och skogsbruksutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 3.2.2023

Petri Huru saf

Jouni Kotiaho saf