

Trafikverkets remissvar avseende "Remiss av underlag till kontrollstation 2015 för anpassning till ett förändrat klimat", SMHI Klimatologi Nr 12, 2015.

Sammanfattning

Trafikverket har fått SMHI:s rapport på remiss. Rapporten ger förslag till en färdplan för klimatanpassningen i Sverige. Trafikverket anser att utredningen ger en mycket god bild av dagsläget och den utmaning som Sverige står inför om klimatanpassningsarbetet ska bli framgångsrikt. Trafikverket instämmer i att det behövs en tydlig färdplan för anpassning för klimatanpassning i Sverige och håller med om de fyra viktigaste slutsatserna som nämns i rapporten. Verket anser vidare att det är avgörande för om klimatanpassningsarbetet ska fungera att den nationella styrningen blir tydligare, att roller och ansvar verkligen tydliggörs, att samarbete på olika nivåer i samhället utvecklas samt att frågorna om finansiering och fördelning av resurser klargörs. Trafikverket tillstyrker samtliga förslag och redovisar nedan de synpunkter som finns på förslag och bakgrundsmaterial.

Generella synpunkter

Trafikverket anser att bakgrundsmaterialet och förslagen i rapporten har förankrats brett på olika sätt, bland annat genom flera workshops där även Trafikverket deltagit. Hänsyn har i rapporten tagits till flera av de synpunkter som bl.a. Trafikverket då lyfte.

Trafikverket har i flera år arbetat aktivt med att begränsa utsläpp från trafiken. Vi ser därför positivt på att utredningen tydligt påpekar att klimatanpassning och utsläpps begränsande åtgärder är sammankopplade och att det i utredningen även poängteras att färdplanen bör kopplas till Miljöberedningens uppdrag om ett klimatpolitiskt ramverk.

Även om Trafikverket är positiv till förslagen och den ambitiösa ansatsen vill verket poängtera att förslagen för Trafikverkets del innebär ett behov av ökad bemanning inom området för att styra sin egen verksamhet, delta i olika sammanhang t.ex. kompetenscentra, vara remissinstans i olika frågor samt för att sprida och implementera ny kunskap i verksamheten, vilket sannolikt även gäller för andra myndigheter.

Flera av förslagen handlar om frågeställningar som liknar varandra, t.ex. förslag som rör geoteknik och erosion. Det är därför viktigt att de olika arbetena samordnas för att undvika dubbelarbete och för att eventuella konflikter ska undvikas.

Synpunkter på specifika förslag:

Förslag 3:1 Trafikverket är positiva till förslaget och tycker att det behövs ett nationellt styrverk. En tydligare nationell styrning av klimatanpassningsarbetet behövs för att peka ut hur klimatanpassningsarbetet bäst bedrivs på nationell, regional och lokal nivå i samhället.

Förslag 3:3 Trafikverket ser positivt på förslaget eftersom den nationella samordningen underlättar därmed för de aktörer, t.ex. myndigheter, som arbetar med flera olika departement i olika

klimateanpassningsfrågor. Trafikverket vill i detta sammanhang också lyfta behovet av nationella samordnande kontaktfunktioner på de myndigheter som berörs av klimateanpassningsfrågor. Även på regional nivå bör berörda myndigheter ha utpekade kontaktpersoner som fungerar som första kontakt för länsstyrelser, kommuner, myndigheter och andra regionala/lokala aktörer.

Förslag 3:4 Trafikverket tillstyrker förslaget och i egenskap av Sveriges största infrastrukturförvaltare bör Trafikverket medverka i expertkommittén.

Förslag 3:5 Trafikverket tycker att förslaget är bra men att tidsramen för arbetet är för snävt tilltaget. Att utarbeta och följa upp nationella mål och handlingsplaner samt vara remissinstans för andra myndigheters arbete, blir svårt att utföra innan 15:e december 2015.

Förslag 3:6 Trafikverket tycker att det är ett bra förslag.

Förslag 3:7 m.fl. Trafikverket är positiv till den ledande roll som Nationellt kunskapscenter för klimateanpassning på SMHI får, tillsammans med MSB och Naturvårdsverket. Trafikverkets erfarenheter från deltagande från bland annat det nationella myndighetsnätverket är positiva och visar tydligt på behovet och fördelarna av en sammanhållande nationell aktör.

Förslag 3:10 Trafikverket tycker att det är ett bra förslag och att det är viktigt att lagstiftningen utvecklas bland annat för att lyfta fram att ansvaret inte bara gäller för att bygga, utan också för att äga, driva, underhålla och kanske en dag riva en anläggning som skyddar mot extremt väder. Anläggningar som skyddar mot extremt väder, t.ex. högvattenskydd, kan sträcka sig över flera fastigheter, skydda flera objekt med olika skyddsvärde, skydda objekt långt från själva klimateanpassningsanläggningen och även ligga utanför detaljplaneområde.

Förslag 3:11 Trafikverket ser positivt på förslaget eftersom det behövs en aktör med tydligt mandat som samordnar det regionala arbetet, arbetar kommunövergripande, ger planeringsföresättningar och kan driva ansvaret för vattenfrågor.

Förslag 3:13 m.fl. Trafikverket är positiva till förslagen eftersom det finns ett behov av ta fram och samordna mer kunskapsunderlag, verktyg och databaser. Verket vill i samband med förslagen poängtera vikten av att i detta arbete ta hänsyn till samhällsekonomiska aspekter t.ex. avvägningen mellan kostnader och risk samt vid vilken tidpunkt som en viss skyddsåtgärd ska genomföras.

Förslag 3:20 Det behövs klargöras vilket mandat dessa kompetenscentrum får.

Förslag 3:22 Trafikverket stödjer förslaget och vill poängtera att finansieringen och ansvarsfrågan av klimateanpassningen är en av de viktigaste frågorna att utreda. Delar av det existerande väg- och järnvägsnätet är inte byggt för ett förändrat klimat, t.ex. är avvattningsystem inte dimensionerat för de prognostiserade vattenmängderna. Att bygga bort uppskattade brister med nuvarande anslag bedöms inte vara möjligt.

Förslag 8:6 Det behövs även en plan för att uppdatera äldre utredningar när mer detaljerade och fördjupade utredningar görs.

Förslag 9:5 Trafikverket stödjer förslaget men tycker också att anläggningar som skyddar mot extremt väder, t.ex. högvattenskydd, ska vara tillgängliga på kartor för andra planerande organisationer och myndigheter. Anläggning som skyddar mot extremt väder ska kunna vara med i fastighetsregistret, med uppgifter om vem som ansvarar för anläggningen.

Förslag 10:5 Med tanke på de komplexa stabilitetsproblem som råder i Göta Älvdalen förefaller det orimligt att ett enda uppföljningssystem skall fungera generellt för hela Göta älv. Trafikverket anser att det är viktigare att skapa ett långsiktigt och allmänt system för erosionsuppföljning i både botten och djupa slänter. Här skulle även ny teknik, t.ex. satellitmätningar, kunna användas.

Förslag 11:1 Trafikverket är positiva till förslaget eftersom det stödjer målsättningen om öppna data och kan ge förutsättningar för tjänsteutveckling inom många områden.

Förslag 11:5 Trafikverket stödjer förslaget eftersom tillgången till nationell höjddata av god kvalitet bl.a. är en förutsättning för att vissa av Trafikverkets riskidentifieringsmetoder ska fungera på ett optimalt sätt.

Förslag 11:6 Trafikverket tycker att det är ett bra förslag men vill poängtera vikten av att även kunna identifiera kalhuggna områden eftersom marken där är erosionskänslig och typen av markanvändning spelar en viktig roll i avvattningsproblematiken.

Synpunkter på övrigt material i rapporten

Trafikverket tycker att Fig 3. (s. 11) ska kompletteras så att det framgår att det finns nationella expert- och sektorsmyndigheter som arbetar på alla nivåer. En stående stapel parallellt med Näringsliv och Forskarsamhället skulle visa detta.

Även om Trafikverket kan förstå och till viss del hålla med om problematiken med att peka ut ett specifikt klimatscenario som det som bör användas för klimatanpassning (s. 45-46) vill verket ändå lyfta behovet av en nationell samsyn och bra lättillgänglig beskrivning av olika scenarier. Trafikverket arbetar rikstäckande och infrastrukturen, såväl redan existerande som den som planeras, går ofta genom flera olika kommuner och över länsgränser. Utan gemensamt accepterade verktyg för val av risknivå, acceptabla störningar, kostnadsnivå och tidshorisont/livslängd för klimatanpassningsåtgärder finns risk för situationer där Trafikverket inte gör samma bedömning som andra planerande myndigheter, t.ex. länsstyrelser eller kommuner, för vad som är tillräckligt. Extra tydligt blir detta i stora investeringsprojekt som t.ex. Ostlänken där flera kommuner berörs. Trafikverket ser därför gärna att en verktygslåda för bedömning av sannolikhet, konsekvens och kostnad så att tillräckliga åtgärder för klimatanpassning genomförs, exempelvis att det ska finnas beredskap mot regnhändelser med en viss sannolikhet och att värden för detta tas fram av SMHI för hela landet. Värden som gäller för havsnivåhöjning bör också tas fram. Intressenter kan välja skyddsnivå om det är särskilt skyddsvärda objekt som förvaltas, så att skyddet mot extrema väderhändelser och andra händelser blir tillräckligt bra.

På sidan 75 skrivs att "Lagen om allmänna vattentjänster inte ställer krav på dimensionering för framtida klimat." Trafikverket vill tillägga att det även fattas krav eller incitament för att minska och/eller fördröja vattnet innan det når anordningen för bortledande av dagvatten.

I den bakgrundstext som handlar om infrastruktur (s. 161-162) finns även Trafikverkets klimatanpassningsarbete beskrivet. Den klimatanpassningsstrategi som beskrivs i texten finns numera tillgänglig på Trafikverkets hemsida ([Trafikverkets klimatanpassningsstrategi](#)). Strategin biläggs även

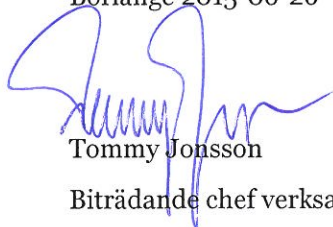
det här remissvaret. Arbetet med att omsätta strategin till en handlingsplan har dock blivit något försenat och beräknas vara klart i slutet av år 2015.

På samma sidor beskrivs även kunskapsläget och behovet av mer kunskap. Trafikverket vill här även lyfta fram behovet av kunskap om vägarnas och järnvägarnas befintliga avvattningsanläggning och de ingående delars dimensioner, placering och skick för att möjliggöra bedömning av åtgärdsbehov. Det är även viktigt med mer kunskap kring riskinventering och identifiering av översvämningskänsliga järnvägsavsnitt liksom en kartläggning av anläggningskritiska el-komponenter. Många anläggningskritiska delar ligger idag i marken eller är grundlagda på marken och kan därför fördäras av kraftiga regn eller höga vattennivåer.

I anslutning till förslag 3:5 (s. 163) skrivs att Trafikverket bör vid framtagande av transportstrategier för Sverige säkerställa att strategin innehåller såväl mjuka (t.ex. avstängning av vägar) som hårda klimat-anpassningsåtgärder. I den klimatanpassningsstrategi som verket tog fram 2014 har hänsyn tagits till även mjuka åtgärder t.ex. att tillhandahålla information så att trafikanterna kan välja alternativa vägar eller använda ett i förväg definierat omledningsvägnät. Även nyligen omarbetat regelverk för hydraulisk dimensionering innehåller mjuka åtgärder då hänsyn tas till konsekvenserna av ett händelserna. Indirekt kan det komma att innebära att vissa vägar tillåts svämmas över vid extrema väderhändelser. Ett annat exempel på hur mjuka åtgärder används är vid planeringen av Västlänken där järnvägstunneln temporärt planeras att stängas vid extremt höga vattennivåer.

Föredragande i ärendet har varit teknologie doktor Eva Liljegren. Ärendet har handlagts av Eva Liljegren och Inga-Lill Dalstål och förankrats med Tommy Jonsson, Lennart Kalander, Per Wenner och Ann-Sofie Atterbrand. Samråd har skett med verksamhetsområde Underhåll, Planering, Investering, Stora Projekt och Trafikledning samt Färjerederiet och Strategisk utveckling.

Borlänge 2015-06-26



Tommy Jonsson

Biträdande chef verksamhetsområde Planering, Trafikverket