

Hvordan klimautfordringene påvirker behovet for investeringer i infrastruktur

Innlegg på lunchseminaret "Sparer vi oss til samferdselskrise" arrangert av KS
Thon Hotel Vika atrium, Oslo 1. juni
Carlo Aall
Forskingsleiar
Vestlandsforskning



Dagbladet.no TIPS OSS 2400 Registrer deg | Logg inn
ons 11. mai 2011

Nyheter Sport Kultur Kjendis Reise Debatt Magasinet **AA** Været Video Dagbladet Helg Annonser

Bokklubb Tegneserier Spill 123 Spill På TV Se.no Travtips Oddstips Miljø Kystkartet Fotballblogg Morten P. Siste 48 timer Arkiv

Stem fram Norges verste vei

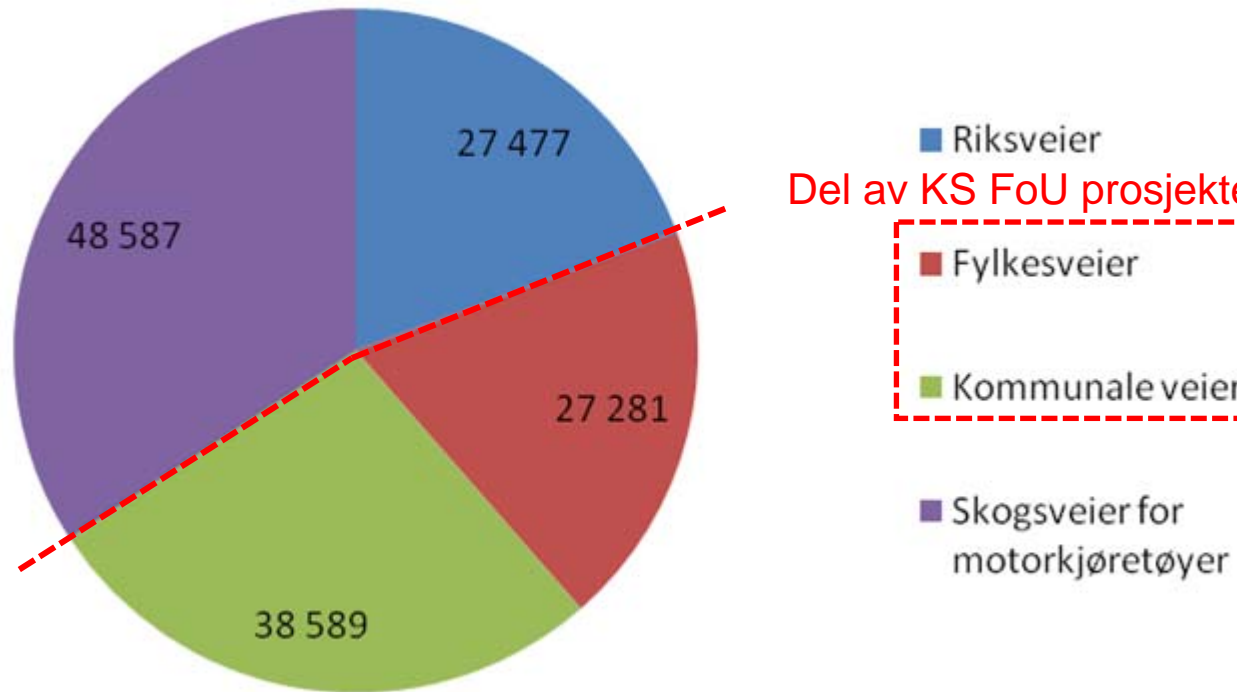
1. Fylkesvei 52 på Sjusnes i Tromsø kommune.
Foto: JENS SØRENSEN

Bakgrunn

- **Et prosjekt for KS FoU**
 - Vurdere konsekvenser klimaendringene vil få for kommunal og fylkeskommunal infrastruktur
 - Vurdere tiltak som kan gjennomføres innenfor kommunale sektorområder og innen kommunal og regional planlegging, gitt eksisterende klimaframskrivninger
 - Samarbeid mellom Vestlandsforskning (prosjektledelse), SINTEF og Bjerknessenteret
 - Lagt fram i april 2011
- **Transport infrastruktur ett av fem tema**
 - Oppsummert foreliggende kunnskap
 - Gjort noen egne vurderinger
 - Systematisert kunnskap om a) klimasårbarhet, b) tilpasningstiltak og c) mulige hindringer for klimatilpasning

Hva mener vi med "vei"?

Samlet veilengde i 2010 (km)



Kunnskapsstatus om klimaendring og veisektoren

Klima

Identifisering av relevante klimaparametre

Modellering av teoretisk naturlig klimasårbarhet

Verifisering av faktisk naturlig klimasårbarhet

Samfunn

Identifisering av relevante samfunnsparametre

Modellering av teoretisk samfunnsmessig klimasårbarhet

Verifisering av faktisk samfunnsmessig klimasårbarhet

Vurdering av samlet sårbarhet for klimaendringer

Vurdering av aktuelle tiltak for tilpasning til klimaendringer

”Missing link”! God kunnskap

Noe kunnskap

Klimasårbarhet innen veisektoren

1. Naturlig sårbarhet: ensidig effekt av klimaendringer

- Endret nedbør viktigst i form av sum over året, fordeling på årstider og ekstremnedbør
- I tillegg er temperaturøkning og endring i fryse-tine perioder viktige parametre

2. Samfunnsøkonomisk sårbarhet: eksponering for klimapåvirkning

- Forventning om fortsatt økt mobilitet (+13 % for person og + 23 % for gods siste tiåret)
- Vedlikeholdsetterslep
- Fysisk standard på veinettet (jf administrativ oppgradering i 1995 av veinettet)

3. Institusjonell sårbarhet: evne til å håndtere klimasårbarhet

- Nedbygging av lokal relevant kompetanse i offentlig forvaltning
- Manglende kontroll med oppfølging av privatistere drifts- og vedlikeholdsoppgaver
- God kunnskap om de isolerte virkningene av klimaendringer

4. Samlet klimasårbarhet: (1) + (2) + (3)

- Mangler kunnskap om sumeffekten

Vedlikeholdsetterslep sett ifht dagens nivå på drift og vedlikehold (2010 tall i mrd NOK)

Veikategori	Vedlikeholds- etterslep (svært usikre tall!)	Av dette klimarelatert (mangler info!)	Årlig budsjett drift/vedlikehold	Årlig budsjett investering
Riksveier	16	? (80%?)	4,4	12,4
Fylkesveier	12	? (80%?)	4,7	10,8
Kommunale veier	24	? (80%?)	3,5	3,1
Skogsveier	?	?	?	?

Viktig spørsmål:

- I hvilken grad fører investeringer til at samfunnet pådrar seg økte eller reduserte drift/vedlikeholdsutgifter?
- I hvilken grad vil klimaendringer kunne påvirke behovet for drift/vedlikehold?
- Hvordan kan samfunnsendringer og transportendringer påvirke veienes eksponering for negativ klimapåvirkning?

Klimatilpasning innen veisektoren

- **Analysere klimasårbarheten**
 - Ta hensyn til klimaendringer i den kommende Nasjonale transportplanen
 - ROS-kartlegging av vegnettet med hensyn til klima og klimaendringer i tråd med anbefalinger fra Vegdirektoratets prosjekt "Klima og transport"
- **Styrke institusjonell kapasitet**
 - Ta vare på lokal kunnskap om veinettet på bestillersiden og blant drifts- og vedlikeholdspersonell
 - Vurdere å reversere konkurranseutsetting av drift og vedlikehold eller styrke kontrollen med entreprenørene og ta i bruk økonomiske sanksjoner mot de som ikke oppfyller kontraktkravene
- **Redusere den samfunnsøkonomiske sårbarheten**
 - Redusere/fjerne dagens vedlikeholdsetterslepet (evt vurdere "byggestopp" ifht nye veiprosjekter som genererer økt vedlikeholdsbehov?)
 - Ruste opp fysisk standard på eksisterende veinett (inkludert lage en supplerende rassikringsplan ifht "nye" klimarelaterte rasutfordringer)