



Datum
2013-10-01

Diariernr
2013-3100

Ert datum
2013-06-14

Er referens
TRV 2012/38626

Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för skydd av samhällsviktig verksamhet
Pia Westford
010-240 5457
pia.westford@msb.se

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Sammanfattning

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ser det som värdefullt att en långsiktig och trafikslagsövergripande plan för transportsystemet tas fram och att den även redovisar en inriktning för forskning och innovation. MSB anser att förslaget inte i tillräcklig utsträckning belyst flera viktiga aspekter av säkerhet i transportsystemet som sådant och för det omgivande samhället. Vidare saknas underlag om hur transportsystemet stödjer samhällsviktiga funktioner och verksamheter och om kontinuiteten i transportinfrastrukturens funktion, samt underlag om säkerheten i de informationssystem som utvecklas för att leda och styra transportsystemet. Detta gäller såväl det nationella som det transnationella transportsystemet. Likaså saknas underlag om hur säkerheten i transportsystemet kan stärkas i relation till framtida och föränderliga samhällsfunktioner och verksamheter. MSB avstår från att kommentera de åtgärder som presenteras för de olika landsdelarna.

Synpunkter och kommentarer

Transportsystemets kontinuitet i relation till samhällsviktiga funktioner och verksamheter

Som underlag till planförslaget finns 9 underlagsrapporter och ett antal regeringsuppdrag som Trafikverket hänvisar till. MSB anser att det saknas underlag som behandlar förutsättningar och förhållningssätt som rör transportsystemets kontinuitet och robusthet i relation till samhällsviktiga funktioner och verksamheter.

Informationssystemen för ledning och styrning

Transportsystemen är redan idag beroende av hög säkerhet i informationsinfrastrukturen för att kunna fungera. Speciellt viktigt för det framtida systemet är att upprätthålla och på sikt öka informations säkerheten i de så kallade styrsystemen, alltså de informationssystem som styr till exempel spårväxlar, järnvägsbommar och trafiksignaler. Det är också viktigt att känslig information som ska lagras och överföras inom det framtida transportsystemet, exempelvis information om farligt gods och positionsdata, hanteras med tillräckliga krav på säkerhet. I den nationella planen föreslås en utveckling av informationssystemen och en höjd grad av kommunikation mellan olika komponenter i transportsystemet. Detta kommer att ställa ytterligare och

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Postadress:
651 81 Karlstad

Besöksadress:
Stockholm: Fleminggatan 14
Karlstad: Norra Klaragatan 18
Sandö: Sandövägen 7
Revinge: Revingeby

Telefon: 0771-240 240
Fax: 010-240 56 00

registrator@msb.se
www.msb.se

Org nr.
202100-5984

högre krav på ett systematiskt informationssäkerhetsarbete. MSB anser att det saknas en tydlig strategi för hur de olika informationssäkerhetsaspekterna ska komma att beaktas.

Transporter av farligt gods

MSB saknar underlag som behandlar trafik med farligt gods. Frågan om hur transporter av farligt gods bör hanteras i relation till tätorter behöver belysas ytterligare. Många olyckor vid transport av farligt gods är primärt trafikolyckor. Åtgärder för att höja trafiksäkerheten bidrar därför till att minska sannolikheten för olyckor vid transport av farligt gods. MSB ser positivt på att planen lägger vikt vid underhåll av befintlig infrastruktur. MSB anser dock att planen även bör lägga vikt vid transportsystemets förmåga till återställning och förmåga till omledning av tåg med farligt gods vid trafikstopp.

MSB ser generellt positivt på åtgärder som gör järnvägen säkrare. Stängsling och kameraövervakning kan i vissa fall vara motiverat även med hänsyn till att förebygga stöld och obehörigt förfarande med farligt gods.

Trafikverket föreslår att studier genomförs med syftet att föreslå uppställningsplatser för godstrafik. MSB anser med hänsyn till bl.a. direktiv 2008/96/EG, EU resolution 12083/4/10 samt riskerna för stöld av farligt gods och annat gods att studierna även bör undersöka hur uppställningsplatser för farligt gods kan bli säkrare.

Åtgärder för att reducera riskexponering

MSB anser att åtgärder bör prioriteras utifrån behov av att reducera exponeringen för risker. I planen görs prioritering och fördelning av medel till miljöåtgärder utifrån behov av bulleråtgärder och behov av återställningsåtgärder för flora och fauna men inte utifrån riskexponering.

Prioritering av trafiksträckor vid åtgärder

MSB anser att prioriteringar av trafiksträckor för åtgärder bör ses över. I planen görs prioritering utifrån trafikmängder. MSB anser att prioritering av åtgärder även bör ta hänsyn till transportbehovet i relation till samhällsviktiga funktioner och verksamheter och till möjligheten att använda alternativa transportsätt. MSB vill påminna om att även lågtrafikerade sträckor kan ha en viktig samhällsfunktion. Det nuvarande prioriteringsförfarandet riskerar att öka sårbarheten för viktiga funktioner utanför tätorter, särskilt som alternativa transportsätt ofta saknas där.

Förebyggande underhåll och reparationer med hänsyn till klimatförändringar

MSB vill uppmärksamma Trafikverket på att behovet av förebyggande åtgärder, underhåll och reparationer i samband med klimatförändringar kan komma att variera mellan landsdelar.

Forskning och innovation för förnyelse av transportsystemet (FOI)

Robusthet

MSB anser att frågan om klimatförändringarnas, inklusive naturolyckornas, konsekvenser för transportsystemet bör få en tydligare plats i inriktningen för FOI.

MSB saknar behandling av kontinuiteten i transportsystemets infrastruktur och transportflöden. I samband med arbetet med direktiv 2008/114/EC konstaterades en brist på alternativa transportleder och noder. I detta arbete

identifierades europeisk s.k. kritisk infrastruktur (ECI) och konstaterades att det för ett antal nationellt viktiga noder och leder saknas en plan för omledning av trafiken vid avbrott. MSB anser att det i sammanhanget finns behov av att utveckla metoder för trafikslagsövergripande risk- och sårbarhetsanalyser.

I detta ärende har överdirektören Nils Svartz beslutat. Pia Westford har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningschefen Cecilia Nyström, chefsjuristen Key Hedström och biträdande enhetschefen Clas Herbring deltagit.

Nils Svartz

Pia Westford

Kopia: Försvarsdepartementet/SSK