

Kritisk infrastruktur i klimaplanerne

Dato: 10. november 2022

Sags ID: SAG-2022-04845
Dok. ID: 3273567

E-mail: LAKA@kl.dk
Direkte: MITH@kl.dk

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

Baggrund

Oversvømmelser resulterer i skader på huse, veje, natur- og kulturområder, og de skaber kaos i trafikken. Sidst men ikke mindst påvirker de både øjeblikkeligt og på længere sigt nogle af de samfundskritiske funktioner og infrastrukturen.

Når kommunerne skal omsætte klimatilpasningsplaner fra plan til handling, er beregninger af forventede skader en vigtig del af beslutningsgrundlaget, og det er indlysende, at skader på den kritiske infrastruktur må veje tungt. Men hvad er definitionen på kritisk infrastruktur? Taler vi om det samme, eller har vi mange definitioner? Det er spørgsmålet, som vi forsøger at besvare i dette notat.

Definition

Kritisk infrastruktur har ikke én entydig definition. Det er kontekst afhængig, og skala spiller også ind.

Udfordringen er i korte træk, at vi ikke har en fælles offentlig definition på, hvad kommunerne bør inddrage under kategorien "Kritisk Infrastruktur" i deres sårbarheds- og skadesmodeller i forbindelse med håndtering af oversvømmelser. Vi har derfor søgt efter en fælles definition eller liste over, hvad der anses som kritisk infrastruktur, så kommunerne kan sammenligne forskellige model output med hinanden samt sikre, at de ikke overser elementer af kritisk infrastruktur i deres modellering.

Umiddelbart er der forskel på de enkelte landes og EU's opfattelse af, hvad kritisk infrastruktur er. Ydermere er der forskel på, hvad de enkelte ministerier mener kritisk infrastruktur omfatter og sidst er der forskellige kommunale og lokale opfattelser.

Forskellige definitioner og tilgange

Kommunerne

Kommunerne har ikke taget en fælles beslutning om en definition, eller en endelig liste over samfundskritiks infrastruktur. I arbejdet med DK2020 Klimaplanerne er afsnit 2.5.2 i [CAPE](#) relevant. Her står blandt andet: "Der udarbejdes en kvalitativ vurdering af virkningen på kommunens systemer....." Her lægges der vægt på de systemer, der er ejet/driftet af kommunerne, og deres robusthed i forhold til oversvømmelser.

Dato: 10. november 2022

I forbindelse med udarbejdelse af et fælles modelværktøj til skadesberegning¹ fremkom denne liste over kritisk infrastruktur:

Sags ID: SAG-2022-04845
Dok. ID: 3273567

E-mail: LAKA@kl.dk
MITH@kl.dk

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

- Transformerstationer
- Gasforsyning
- Fjernvarmeværker
- Affaldsdeponering/lossepladser
- Vandværker, boringer og brønde
- Rensningsanlæg
- Kunst og kultur
- Spildevandspumpestationer

Skader på veje/baner og tab som følge af manglende fremkommelighed indgår i andre opgørelser, og kaldes altså ikke kritisk infrastruktur i denne sammenhæng.

Netop denne liste er fremkommet i forbindelse med, at flere kommuner ønskede at se på omfanget af skader som følge af oversvømmelser. Havde man set på skader i et bredere perspektiv, som nedenstående definitioner fra statens og EU's side, burde farer fra andre kilder også være inddraget.

Det er netop hovedspørgsmålet i dette notat - er der en definition og en liste, som kommunerne kan adoptere som den fælles definition og dermed afgrænsning af kritisk infrastruktur?

Staten

Forskellige ministerier og styrelser har gennem tiden givet deres bud på definitioner og afgrænsninger af kritisk infrastruktur, og disse er langt fra ens.

- Her er en overordnet forklaring af, hvordan PET ser kritisk infrastruktur: [Kritisk national infrastruktur \(pet.dk\)](#)
- En anden relevant indgang er beredskaberne jf. Nationalt risikobillede fra marts 2022: [-nationalt-risikobillede-2022-.pdf \(brs.dk\)](#). Den er bundet op på funktion og deraf følgende infrastruktur (se side 135). Denne er udarbejdet af Beredskabsstyrelsen og dermed i Forsvarsministeriets regi. Se citat:
 - Det endelige udvalg af hændelsestyper til inklusion i NRB [Nationale Risiko Billede] er slutteligt foretaget ud fra vurderinger af mulige direkte eller afledte konsekvenser på seks parametre, henholdsvis liv, helbred, miljø, økonomi, ejendom og samfundsvigtige funktioner. Betegnelsen 'samfundsvigtige funktioner' refererer her til den officielle danske definition: "De aktiviteter, varer og tjenesteydelser, som udgør grundlaget for samfundets generelle funktionsdygtighed." Samfundsvigtige funktioner, hvor svigt eller ekstremt pres på tilgængeligheden vil medføre alvorlige negative konsekvenser, inddeles ud fra den danske definition i følgende 15 sektorer/områder:

¹ [Modelværktøj til Skadesøkonomi \(klimatilpasning.dk\)](#)

- • Energi • Informations- og kommunikationsteknologi • Transport • Beredskab, politi og civilbeskyttelse • Sundhed • Sociale forhold • Drikkevand og fødevarer • Spildevand og renovation • Finans og økonomi • Uddannelse og forskning • Meteorologi • Forsvar samt efterretnings- og sikkerhedstjeneste • Udenrigstjeneste • Myndighedsudøvelse generelt • Tværgående krisestyring
- Kritisk infrastruktur defineres i Danmark som: "Infrastruktur – herunder faciliteter, systemer, processer, netværk, teknologier, aktiver samt serviceydelser – som er nødvendig for at opretholde eller genoprette samfundsvigtige funktioner."
- Definition af kritisk infrastruktur er også diskuteret i forbindelse med serviceniveaubekendtgørelsen. Link til vejledning her: [Vejledning om fastsættelse af serviceniveau for tag- og overfladevand efter den samfundsøkonomiske metode i serviceniveaubekendtgørelsen \(mst.dk\)](#)

PET's og Beredskabsstyrelsens definitioner tager afsæt i et langt bredere trussels-/fare billede end faren for oversvømmelser, derfor indeholder listerne også elementer, som kommunerne ikke bør tage med i deres skadesopgørelser. Til gengæld kommer både PET og Beredskabsstyrelsen langt omkring, og det kan være en god ide, at orientere sig i disse lister for ikke at overse et vigtigt tema.

Serviceniveaubekendtgørelsen, som gælder for de områder der er omfattet af spildevandsplanerne, har direkte betydning og relevans for kommunernes klimatilpasning. Både metodisk og omfangsmæssigt kan bekendtgørelsen ses som et minimums katalog.

EU

Også på EU-plan arbejdes der med kritisk infrastruktur, ikke mindst udviklingen i de internationale kriser i 2022 har aktualiseret dette arbejde. Igen kan det konstateres, at EU, ligesom statens institutioner, ser farer og konsekvenser i et meget bredere billede end det, som er relevant for kommunernes skadesberegninger.

- Der findes en EU-definition, men der er endnu ikke opnået enighed om denne. Der findes et direktiv om kritiske enheders modstandsdygtighed. Dette direktiv ligger pt. stadig til forhandlingen mellem EU's parter (Rådet, Kommissionen og Europa-Parlamentet). Alle parter har færdigforhandlet deres individuelle positioner, og man er nu ved at forsøge at nå til enighed om en fælles tekst.
 - Kommissionens udspil til direktiv om kritiske enheders modstandsdygtighed (se link nedenfor). Her er det særligt artikel 2 omkring definitioner, samt artikel 5 om medlemsstaternes rolle i at identificere kritiske enheder, der er mest relevant. Derudover er bilaget også værd at tage et kig på. Det giver et mere konkret indblik i hvilke enheder, der fra Kommissionens side påtænkes at falde ind under direktivets ramme.
 - [\(Kommissionns forslag til direktiv\)](#)
 - [Bilag til Kommissionens forslag til direktiv](#)

Dato: 10. november 2022

Sags ID: SAG-2022-04845
Dok. ID: 3273567

E-mail: LAKA@kl.dk
MITH@kl.dk

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4

- Europa-Parlamentets betænkning, og dermed deres position forud for de endelige forhandlinger (se link nedenfor). Deres forhandlingsposition blev stemt igennem Parlamentet med et overvældende flertal.
 - [BETÆNKNING om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kritiske enheders modstandsdygtighed](#)
- Rådet nåede til enighed om deres forhandlingsposition i december 2021.
 - [Rådets position](#)

Dato: 10. november 2022

Sags ID: SAG-2022-04845
Dok. ID: 3273567

E-mail: LAKA@kl.dk
MITH@kl.dk

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

Konklusion

Der er ikke meget hjælp at hente hverken i de statslige eller EU's definitioner og afgrænsninger. De er ganske enkelt for omfattende i forhold til kommunernes eksisterende behov. Det er muligt at søge inspiration fra disse definitioner, men ikke det endegyldige svar på spørgsmålet om, hvilke elementer der bør indgå i en skadesberegning for kritisk infrastruktur. Kommunerne må derfor se på de lokale strukturer og kommunens systemer, se på hvilke farer der truer og lave den beregning, der er relevant for netop deres område.