

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

Mottagare  
registrator@naturvardsverket.se

Oskar Adenfelt, Naturvårdsverket  
GD-sekreterare  
Ärendeberedning GDv  
Diariet  
Webb- och projektstöd

## Trafikverkets remissvar avseende Riktlinjer för resurseffektiv hantering av schaktmassor

Trafikverket har tagit del av Naturvårdsverkets remiss av *Riktlinjer för resurseffektiv hantering av entreprenadberg från bygg- och anläggningsprojekt*, utskickad den 6 februari 2026.

Trafikverket välkomnar att Naturvårdsverket ser över en resurseffektiv hantering av schaktmassor och att entreprenadberg ses som en viktig resurs.

Ett resurseffektivt nyttjande, i kombination med tillräcklig hänsyn till miljö- och hälsomässiga risker, möjliggör att omfattande förbrukning av ändliga naturresurser, ökat transportarbete och kostnader i storleksordningen flera miljarder kronor, kan undvikas.

Trafikverket bedömer utifrån pågående forskning och mångårig erfarenhet att användning av sulfidförande entreprenadberg inbyggt i en infrastrukturanläggning inte medför en oacceptabel risk för påverkan på miljö och hälsa. Detta har även lyfts i Trafikverkets hemställan<sup>1</sup> från december 2024.

### 1 Trafikverkets huvudpunkter

Trafikverket avstyrker riktlinjerna och anser att de inte ska publiceras i dagens utförande. Riktlinjerna bör, istället för att omfatta såväl hantering som användning, avgränsas till att specifikt vägleda kring hantering (lagring). Trafikverket har i informellt remissvar, november 2025, motsatt sig Naturvårdsverkets tidigare version av riktlinjerna.

<sup>1</sup> TRV 2024/121047.

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

Trafikverket bedömer sammantaget att hantering och användning av entreprenadberg kommer att leda till ökade kostnader i miljardklassen utan miljönytta och resurseffektivitet. Större volymer massor bedöms klassas som avfall och därmed minska cirkulationen av entreprenadberg. Det kommer i sin tur leda till ökade klimatutsläpp och andra negativa effekter från mer transportarbete och ett ökat behov av ersättningsmaterial från täkt.

Trafikverkets huvudpunkter:

1. **Obalanserad ambitionsnivå** – Trafikverket bedömer att riktlinjerna inte har en avvägd balans mellan resurseffektivitet och hänsyn till miljö- och hälsorisker.
2. **Riktlinjernas utgångspunkt** – Riktlinjerna utgår från fall som inte är norm, vilket leder till krav som inte är motiverade för huvuddelen av projekten.
3. **Konsekvensanalys för hela processen** – Konsekvenser av steg 2 (*entreprenadberg bearbetas*) och steg 3 (*bergmaterial används*) saknas då Naturvårdsverket har bedömt dessa som marginella. Trafikverket delar inte denna bedömning, utan menar att det är i dessa steg som risk för de största konsekvenserna föreligger.
4. **Minskad cirkularitet** – Detaljstyrning av hantering och användning genom svårbedömda materialkategorier ger oförutsägbarhet i projekten, vilket kan innebära att det blir svårare att hitta avsättning i projekten eller en mottagande aktör av entreprenadberg. Trafikverket bedöms få ökade kostnader för transport och mottagning av massor på tiotals miljarder kronor och ökat uttag av material från täkt till följd av riktlinjerna.
5. **Extensiv tolkning av biprodukt** - Tolkningen av begreppet innebär att inte bara bergmaterial (entreprenadberg) som avyttras utan även att entreprenadberg som används inom bygg- och anläggningsprojekt, kan tolkas ska omfattas av en biproduktsutredning. Trafikverket har svårt att tro att det är lagstiftarens intention.
6. **Ökade kostnader för provtagning** - I större projekt bedöms kostnader för provtagning, analys och utvärdering av entreprenadberg bli i miljardklassen utan att ge någon ökad miljönytta.

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

## 2 Avstyrker

### 2.1 Obalanserad ambitionsnivå

Regeringsuppdraget och riktlinjernas inledande texter utgår från resurs-  
effektivt nyttjande av material, samtidigt som *tillräcklig* hänsyn ska tas till  
miljö- och hälsomässiga risker. Senare i riktlinjerna, vid riskbedömning av  
bergmaterial, anges att verksamhetsutövaren ska *verifiera att det inte  
uppstår omgivningspåverkan*. Trafikverket uppfattar detta som två olika  
förhållningssätt, där den senare är alltför strikt hållen för att möjliggöra en  
skälig avvägning mellan kostnader och miljönytta.

Trafikverket vill lyfta att begreppet *allmänt negativa följder* enligt  
förarbetena ska bedömas på en övergripande nivå och inte innebär krav på  
nollpåverkan. Riktlinjernas tolkning riskerar därmed att gå längre än  
lagstiftarens intentioner.

### 2.2 Riktlinjernas utgångspunkt

Trafikverket motsätter sig motiveringen av generella restriktioner utifrån ett  
begränsat antal fall med regional begränsning till Stockholm där sulfidförande  
berg lagrats i upplag under lång tid samt använts som fyll, utan att faktisk  
miljöpåverkan avgränsat till entreprenadberget kunnat påvisas.<sup>2</sup>

Det saknas historiska indikationer på att entreprenadberg generellt medför  
negativa följder vid användning. Trafikverket bedömer därför att riktlinjerna  
baseras på undantag snarare än på representativa förhållanden.

### 2.3 Konsekvensanalys för hela processen

Trafikverket ser det som en allvarlig brist att konsekvensanalys av steg 2  
(*entreprenadberg bearbetas*) och steg 3 (*bergmaterial används*) saknas då  
Naturvårdsverket har bedömt konsekvenserna av dessa som marginella.  
Trafikverket bedömer att det är i dessa steg som risk för de största  
konsekvenserna föreligger. För att kunna bedöma om riktlinjerna leder till  
ökad miljönytta eller om ökade transporter, ytanvändning och resursåtgång  
istället motverkar syftet om en resurseffektiv och klimatmässig hållbar  
masshantering behöver konsekvensbeskrivningen inkludera även steg 2 och 3.

I steg 2 och 3 får riktlinjerna sin praktiska betydelse, genom krav på  
separering, nederbördsskydd, dokumentation, spårbarhet, riskbedömning  
inför användning, begränsningar i användning samt eventuella särskilda krav

<sup>2</sup> Se vidare i till exempel SGU, TRV 2025/77875.

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

på försiktighetsåtgärder och uppföljande kontroller. Dessa krav påverkar direkt behovet av ytor, transporter, projekttider och kostnader.

Om material i större omfattning än idag behöver sorteras för att lagras och därefter hanteras separat, medför det betydande negativa konsekvenser såsom:

- ökat behov av tillfälliga och permanenta upplagsytor,
- ökat transportarbete,
- ökade kostnader för hantering, kontroll och administration,
- förlängda ledtider i projekt,
- ökad osäkerhet i avsättningsmöjligheter och marknadsbalans.

Naturvårdsverket beskriver i konsekvensanalysen (s. 44) att klimatpåverkan från transporter förväntas minska över tid genom drivmedelskrav. Samtidigt visar myndighetens egen redovisning av *Utsläpp av växthusgaser inom ETS 1 och ESR* att styrmedlen hittills inte gett önskad effekt. Trafikverket delar bedömningen att klimatpåverkan från transporter förväntas minska över tid, men att det finns flera andra positiva effekter av ett minskat transportarbete såsom minskat antalet olyckor, slitage, trängsel och annan negativ miljöpåverkan som buller.

I större infrastrukturprojekt med omfattande masshantering får även mindre förändringar i användbarhet mycket stora effekter. Detta bedöms som en reell risk om användningen av materialkategorierna 2 och 3 begränsas.

En konsekvensanalys av dessa steg är nödvändig.

## 2.4 Minskad cirkularitet

### 2.4.1 Syrabasegenskaper

Trafikverket avstyrker att de statistiska metoderna ABA och NAG pH används för att bedöma entreprenadbergs potential att generera surt lakvatten i en konstruktion (vid användning av entreprenadberg).

Statiska tester är prediktionsmetoder som utförs på krossade och malda prover och som syftar till att bestämma potentialen till att ge upphov till surt lakvatten. Med hänsyn till provens kornstorlek och kornstorleksfördelning, jämfört med konstruktionsmaterials faktiska kornstorlek och kornstorleksfördelning i fyllning eller lager, är analysmetoderna inte tillämpliga för att

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

bedöma entreprenadbergs potential till att generera sura lakvatten i en konstruktion (användning). Statiska tester har därmed mycket ringa, eller ingen, relevans i en riskbedömning inför användning.

Trafikverket bedömer däremot att ABA eller NAG pH kan vara relevanta metoder för att beskriva entreprenadbergets syrabasegenskaper. Analysresultatet kan användas som vägledande för att styra hantering av massor i upplag.

## 2.4.2 Sulfidsvavelhalt

Trafikverket avstyrker att totalhalt sulfidsvavel enskilt används för att styra användningen av entreprenadberg. Istället förslås att fortsatt låta tekniska standarder och krav, vilka ger viss vägledning om totalhalt, vara styrande i användning tills forskningsresultat är tillgängliga.

Trafikverket ser att, i riktlinjerna beskriven, användning av totalhalt sulfidsvavel endast är tillämplig som stöd vid hanteringen av massor i upplag. Det framgår inte om riktlinjerna förordar någon metod för bestämning av totalhalt sulfidsvavel vilket bidrar till osäkerhet i tolkningen av angivna sulfidsvavelhalter för materialkategori 1 – 3. För bestämning av totalhalt sulfidsvavel förordar Trafikverket standard SS-EN 13242.

Motiv till ställningstagande:

- Trafikverket ser det som en stor brist att det i riktlinjerna inte framgår hur valda gränser för total sulfidsvavelhalt är framtagna och vad de är grundade på.
- Naturvårdsverkets antagna nivåer för sulfidsvavelhalt tolkas vara baserade på ett geologiskt begränsat underlag (jämför bilaga 2). Underlaget kan vara relevant för vissa bergartsled inom t.ex. Stockholmsregionen, men inte i en nationell hantering av entreprenadberg. Om sulfidsvavelhalt ska användas förutsätts att ett nationellt dataunderlag ligger till grund för antagna värden.
- Sulfidsvavelhalt är, liksom statistiska analysresultat (ABA och NAG pH), ett verktyg vars användning har begränsad funktion i att kunna vara vägledande i en riskbedömning som ska syfta till att vara så precis att *tillräcklig hänsyn till människors hälsa och miljön* nås. Lakning från bergmaterial påverkas av många faktorer, såsom typer av mineral, deras koncentrationer, kornstorlek, hur mineral är associerade och geokemiska förhållanden, som dessutom förändras över tid. Därför

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

har totalhalt sulfidsvavel, som enda parameter, ett starkt begränsat värde i sammanhanget.

Mot denna bakgrund är det önskvärt att, i samma framtidsanda som diskuteras avseende arsenik i kapitel 4.1.1. *Biolöslighet/biotillgänglig halt*, hänvisa till att det pågår forskning om kopplingen mellan halt och omgivningspåverkan, och i riktlinjerna vara konservativ i hur långt sulfidsvavelhalt ska utgöra styrande parameter för användning av sulfidförande entreprenadberg.

### 2.4.3 Tillämplighet och påverkan på cirkularitet

Trafikverket avstyrker att riktlinjerna grundas på materialkategorierna 1 – 3. Riktlinjerna bedöms inte uppfylla regeringsuppdragets övergripande syfte utan riskerar istället att:

- minska förutsägbarheten, då riktlinjerna är komplexa och svåröverskådliga,
- öka osäkerheten vid överlåtande av fastighet där sulfidförande berg har använts<sup>3</sup>,
- medföra att större volymer massor klassas som avfall till följd av otydlighet och osäkerhet,
- minska marknaden och därmed cirkulationen av entreprenadberg till följd av osäker gränsdragning för klassningen byggprodukt eller biprodukt/avfall,
- bidra till ökade kostnader för transport och mottagning av entreprenadberg med tiotals miljarder kronor för Trafikverket.

I denna beräkning har Trafikverket utgått från tre stora projekt inom Stockholmsregionen. Det scenario som använts utgår från att 40% av bergmassorna klassas som avfall och behöver skickas på deponi. 40% baseras på ett referensprojekt i samma geografi som haft den andelen entreprenadberg med sulfidsvavelhalt på över 5 000 mg/kg.

Det finns emellertid ett antal osäkra parametrar så som tillgängliga mottagningsanläggningar, uppkomna mängder berg, kostnader för transport och mottagning samt osäkerheter vid tillsynshandläggning.

<sup>3</sup> Exempelvis Nacka kommun, Dnr: KFKS-2017-00763.

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

- leda till stora risker för stillestånd i pågående entreprenader med påföljande stilleståndskostnader.

Hantering enligt riktlinjerna förutsätter ytor för materialupplag som i praktiken är svåra att finna, såväl i landsbygdsprojekt som i storstadsmiljö.

#### 2.4.4 Fokus på hantering, inte användning

Med utgångspunkt i Trafikverkets finansierade forskningsprojekt avseende sulfidförande berg i infrastruktur bedöms riktlinjerna i grunden behöva omarbetas för att möjliggöra en resurseffektiv hantering av schaktmassor. Riktlinjerna bör, istället för att omfatta såväl hantering som användning, avgränsas till att specifikt vägleda kring hantering.

Trafikverket förordar att tabell 1 omarbetas, och därmed även riktlinjerna, i sin helhet enligt nedan. För att hålla remissvaret kort ges nedan ett övergripande inspel:

- Kolumn *Materialkategori*: Använd två materialkategorier istället för tre. Materialkategorierna baseras på entreprenadbergets potential till att generera surt lakvatten, vilket bedöms enligt petrografisk beskrivning SS-EN 932-3. Vid osäkerhet komplettera med bestämning av totalhalt svavel (SS-EN 13242) eller ABA för att bestämma syrabildnings- och neutraliseringspotential (SS-EN 15875).
  1. Potentiellt syrabildande
  2. Icke syrabildande

För potentiellt syrabildande bergmaterial avses ett NPR < 1.

- Kolumn *Riktlinjer för materialkaraktisering*: Indelning görs enligt syrabildande potential enligt ovan.

Trafikverket upprepar att det är en felaktig användning av statisk test som predikteringsmetod, med tillämpning av säkerhetsfaktor för materialkaraktisering. Trafikverket anser därmed att det är fel att utgå från utvinningsförordningen, SFS 2013:319 6 §, som hänvisas till i riktlinjens bilaga 2 (NPR>3 för inert utvinningsavfall), för att bedöma materialkategorier.

- Kolumn *Riktlinjer för hantering*:
  - För *Icke syrabildande* entreprenadberg: Inga krav.

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

- För *Potentiellt syrabildande*:
  - a) Lokalisering av upplagsytor för tillfälligt nyttjande i projekt ska baseras på tillräcklig platskunskap, anpassat till projektets omfattning av masshantering, avseende yt- och grundvattenförhållanden samt recipientens vattenkemi.
  - b) Lakvatten för tillfällig lagring i projekt kontrolleras innan utsläpp till recipient.

Trafikverket utgår från att befintliga mottagningsanläggningar har rutiner för sådan hantering.

- Kolumn *Riktlinjer för användning*: Kolumnen utgår. Föreslagna begränsningar riskerar att leda till onödig deponering av material med låg omgivningspåverkan, vilket innebär höga kostnader och minskad miljönytta.

Istället bör generella råd ange att materialet kan användas som en fyllning eller lager i en konstruktion, exempelvis en väg eller en järnväg. Konstruktionens uppbyggnad med packade lager begränsar kontakten med syre och vatten, vilket minskar syrediffusion och vattenledningsförmåga. Därmed reduceras oxidationspotential och risk för omgivningspåverkan.

För sulfidförande bergmassor med låg teknisk kvalitet kan användning ske i konstruktioner med lägre tekniska krav, exempelvis bullerskyddsvallar, efter en platsanpassad bedömning baserad på tillräcklig kunskap om yt- och grundvattenförhållanden samt recipientens vattenkemi.

## 2.5 Extensiv tolkning av biprodukt

Trafikverket avstyrker att Naturvårdverket gör en alltför extensiv tolkning av begreppet biprodukt. Det innebär att inte bara bergmaterial (entreprenadberg) som avyttras utan även att entreprenadberg som används inom bygg- och anläggningsprojekt, kan tolkas ska omfattas av en biproduktsutredning.

En restprodukt, som kan vara en biprodukt, är något som oavsiktligt uppstår. Bygg- och anläggningsprojekt planeras och projekteras normalt där marken är byggbar, det vill säga där befintliga jord- och bergmaterial kan nyttiggöras som stöd för uppbärande av konstruktioner eller som konstruktionsmaterial.

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

Bergmaterial är en värdefull resurs som nogsamt planeras in i produktionen. Det är inget som uppstår *oavsiktligt*. Att *efterfrågan* existerar eller att *avsättningen är säkerställd* är icke-frågor då tillgången till materialet är en projektförutsättning. I de fall ett överskott uppstår eller att fullgott material inte behövs, så kan en biproduktsutredning aktualiseras (se t. ex. Porr Bau-  
domen<sup>4</sup>).

Trafikverket har svårt att tro att det är lagstiftarens intention att allt entreprenadberg som uppkommer inom en bygg- och anläggningsverksamhet ska hanteras som ett avfall eller en biprodukt. Trafikverket har en laglig rätt att tillgodogöra sig material inom områden som tagits i anspråk med vägrätt alternativt inom en järnvägsfastighet.

## 2.6 Ökade kostnader för provtagning

### 2.6.1 Bedömning utifrån riktlinjen

Trafikverket avstyrker förslag på provtagningstäthet. Den bedöms alldeles för hög med avseende på kostnaden för provtagning, analys och utvärdering av resultat i förhållande till syftet med provtagningen och den miljönytta undersökningen ger. Vi noterar att provtagningstätheten är en rekommendation och att anpassning kan behövas, men utifrån tidigare erfarenheter från projektverksamhet bedömer vi att skrivningen kommer att tolkas skarpt och restriktivt.

En omfattande undersökning (20 delprov per 10 000 ton berg) som Naturvårdsverket föreslår ger förvisso ett statistiskt underlag, men bedöms inte öka stödet för bedömning vad gäller lämplig användning. Trafikverket bedömer att tillräckligt god kunskap om berg redan har erhållits från kartläggning och fältundersökning. Vidare lyfts i skrivelsen, inte i riktlinjerna, förslag på en än tätare provtagningsfrekvens med cirka ett samlingsprov per 200 ton vid stråk av sulfidberg, vilket Trafikverket anser är än mer orimligt baserat på nytta i förhållande till kostnader.

Provtagningsfrekvensen som föreslås är cirka 10 gånger högre än vad som sker i ett ordinarie infrastrukturprojekts tidiga skede och är således en tydlig kostnadsökning gentemot standardförfarande. Den ger uppskattningsvis en provtagningsmängd om cirka 10 000 prov i ett projekt med cirka 2 miljoner ton losshållet berg. För uppskattade kostnader kopplat till provtagning, se vidare i tabell 1 nedan.

<sup>4</sup> C-238/21

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

Trafikverket bedömer att den ökade mängden prov till kommersiella analysföretag även riskerar att påverka analysföretagens kapacitet och därmed indirekt påverka projektens tidplan.

Naturvårdsverket presenterar låga kostnader för provtagning och analys i skrivelsen. Trafikverket har erfarenhet av betydligt högre kostnader och för gärna vidare dialog i frågan.

## 2.6.2 Trafikverkets förslag

Syftet med provtagning är att sortera, eller kategorisera, bergmassor efter en sökt egenskap. Trafikverket har valt att utgå från entreprenadbergets syrabasegenskaper, vilka bestäms enligt gällande standard SS-EN 15875, och ger en indelning i *Icke syrabildande* och *Potentiellt syrabildande* bergmassor (se vidare kapitel 2.2.3). Denna indelning ger förutsättningen för nyttiggörande av sulfidförande berg, vilken för Trafikverket är en hanteringsfråga.

Erfarenheter från trafikverksprojekt som har hanterat entreprenadberg i väg- eller järnvägslinjen, är att erforderlig provtagningsfrekvens för att karakterisera bergmassor i tillräcklig omfattning är i storleksordningen upp till:

- ett tiotal prov för ett mindre projekt till exempel vägprojekt om cirka 8 km,
- ett femtiotal för ett större projekt som till exempel ett större motorvägsprojekt.

## 2.6.3 Exempel kostnader, provtagning i riktlinjerna

Om Naturvårdsverkets förslag på krav på ett samlingsprov med (minst) 20 delprov per 10 000 ton entreprenadberg införs bedömer Trafikverket att detta skulle medföra betydande öknings av provtagningskostnaderna.

Kostnadsuppskattningen baseras på utfall från tidigare liknande provtagningar av berg som Trafikverket har genomfört.

Provtagning, enligt riktlinjerna, bedöms få en startkostnad på cirka 1 miljon kronor, därefter cirka 1,5 miljoner kronor per 10 000 ton berg. Ett mellanstort projekt med 200 000 ton berg får provtagningskostnader på cirka 30 miljoner kronor, medan de största projekten kan få ökade kostnader på upp emot 750 – 1 500 miljoner kronor. Med riktlinjernas nuvarande utformning ser Trafikverket även att mindre cykelvägsprojekt som omfattar entreprenadberg

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

får kostnadsökningar på 2,5 – 4 miljoner kronor, vilket skulle utgöra en betydande del av ett sådant projekts totalkostnad. Se vidare i tabell 1 nedan.

Tabell 1. Sammanställning av uppskattade kostnader för analyser, provtagning och utvärdering.

<b>1 prov per 10 000 ton med 20 delprov</b>	
<b>Mängd massor (ton)</b>	<b>Kostnad för analys, provtagning och utvärdering (SEK)</b>
10 000	2 500 000
200 000	30 000 000
5 000 000 – 10 000 000	750 000 000 – 1 500 000 000

## 2.7 Övriga inspel

### 2.7.1 Kontrollprogram

Trafikverket avstyrker att riktlinjerna föreslår kontrollprogram för biprodukter som byggs in i väg- eller järnvägskonstruktioner.

Biprodukter är att likställa med byggprodukter och kan inte omfattas av andra krav än jämförbara produkter. Om ett material (produkt/biprodukt) bedöms kräva ett kontrollprogram, är det sannolikt inte intressant att använda i en konstruktion. Materialens duglighet ska därför bedömas innan det byggs in, inte genom löpande kontroll efteråt.

Kontrollprogram är endast motiverade när de har ett tydligt syfte och kan kopplas till särskilda åtgärder, exempelvis uppföljning av pH vid flera års lagring av stora volymer entreprenadberg inom ett vattenskyddsområde. Syftet med kontrollprogrammet måste vara att eventuella uppmätta förändringar som kan orsaka påverkan uppmärksammas och indikerar att skyddsåtgärder måste vidtas.

Kontrollprogram för permanenta konstruktioner som inte förändras över tid bedöms enligt Trafikverket sakna syfte.

Därtill blir provtagningsstrategin som krävs för att isolera eventuella effekter från entreprenadberg komplex. Att fånga vatten i konstruktionen är svårt och att mäta vatten från diken inkluderar påverkan från andra källor än konstruktionen, vilket gör slutsatser osäkra och svårtolkade.

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

I riktlinjerna är det tydliggjort att kontrollprogram till exempel kan omfatta kontroll två gånger per år under minst ett till två år efter uppförandet med analys av flertalet olika parametrar. Trafikverket ser inte miljönyttan med föreslagen kontroll då erfarenheter visar på att de utmaningar som har setts härrör främst från massor i upplag.

### 2.7.2 Koppling till byggproduktförordningen

Krav på byggprodukter underställs dels krav på deklaration utifrån Byggproduktförordningen, i de fall produkter ska sättas på marknaden, dels tekniska och miljömässiga krav utifrån branschöverenskommelser som AMA Anläggning och tekniska kravdokument som t. ex. Trafikverket, Transportstyrelsen eller Boverket utger och förvaltar. Till del, om än översiktligt, ingår även plats, markmiljö och masshantering i miljökonsekvensbeskrivningar.

Genom den reviderade Byggproduktförordningen ökar tydligheten på att bedöma och redovisa produkters hållbarhets- och miljöprestanda. Miljövarudeklaration, EPD, blir av allt att döma det verifikat som ska medfölja produkters prestandadeklaration tillsammans med bedömd avgivning av farliga ämnen. Några kravnivåer kommer inte att anges i produktstandarder utan beslutas av medlemsstaterna själva. Däremot anvisas metoderna som ska användas för prestandadeklarationerna.

Naturvårdsverket anger i förslaget till riktlinjerna för entreprenadberg både hur material ska testas och kravnivåer för dess användning. Detta är att likna vid en prestandadeklaration med tillhörande kravnivåer.

Det finns inte skäl att bedöma bergmaterial med olika ursprung på olika sätt. Trafikverket ser en risk i att riktlinjernas bedömningssätt kommer att tillämpas som krav även för täktproducerade ballastmaterial.

### 2.7.3 Koppling till annan vägledning

Trafikverket anser att det finns en bristande samstämmighet med Naturvårdsverkets vägledning *Tolkning av centrala begrepp* där användning av sulfidförande berg antas förutsätta skyddsåtgärder i normalfallet och därmed bedöms medföra avfallsklassning. Vägledningen har lett till att tillsynsmyndigheter bedömer massor med innehåll av sulfid som avfall oberoende av plats och förutsättningar.

För att undvika motstridiga tolkningar och en mer restriktiv tillämpning än vad som avses och krävs framhåller Trafikverket nödvändigheten i att

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

vägledningen om *Tolkning av centrala begrepp* revideras så att den överensstämmer med inriktningen i de nya riktlinjerna.

Trafikverket ser även behov av att se över vägledning *Undersökning av avfallens innehåll och egenskaper*, version 3, utifrån de inspel Trafikverket lämnar i detta remissvar. Vi ser att mängden provtagning är för stor i förhållande till den miljönytta de ger.

#### 2.7.4 Spårbarhet

Trafikverket tycker att det är viktigt med transparens avseende hantering av entreprenadberg och arbetar för att öka förståelsen kring massflöden. Trafikverket anser att det krävs ett klagörande kring vilken information som ska överföras, på vilket sätt informationen ska dokumenteras och hur länge den ska sparas för att kunna överblicka om och hur ett informationsflöde mellan olika skeden och olika aktörer kan ske och om det är rimligt.

#### 2.7.5 Omfattning och ordlista/ordval

Trafikverket anser att riktlinjerna är textmässigt alldeles för omfattande och innehåller upprepningar och motsägelser. Dokumentet skulle vinna på minskad repetition. Det skulle öka läsbarheten, minska risken för motsägelser och göra dokumentet betydligt mer överskådligt.

Trafikverket har lämnat konkreta förslag på justeringar som bedöms nödvändiga för att förtydliga innehåll och säkerställa att rätt innebörd framgår. Dessa redovisas i bilagda riktlinjer där kommentarer är inlagda.

#### 2.7.6 Arsenik

Trafikverket föreslår att arsenik lyfts ut till ett eget tydligt avgränsat avsnitt, eller helt tas bort ur riktlinjerna. Sulfidsvavel och arsenik har olika kemiska egenskaper, spridningsmekanismer och riskbilder. Även skyddsåtgärder kan få olika effekt på respektive ämne, åtgärder som syftar till att begränsa sulfidens oxidation kan påverka arsenikens löslighet.

Att separera arseniken i ett avsnitt skulle öka tydligheten och göra riktlinjerna mer användarvänliga.

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

### 3 Trafikverket stödjer

Trafikverket stödjer att:

- entreprenadberg lyfts som en viktig resurs i samhället och att utmaningar med entreprenadberg har förekommit där stora mängder har lagrats över lång tid. Trafikverket ser behov av att trycka på det än mer då det motsägs i dokumentet genom att riktlinjerna i stort baseras på undantag snarare än på representativa förhållanden.
- Naturvårdsverket planerar att genomföra en utvärdering av riktlinjerna cirka ett år efter publicering.
- exempel på hur bedömningar kring biprodukt/resurs kan göras har lagts till.
  - För att vidga perspektivet är det en fördel om andra verksamheter än väganläggning och infrastruktur läggs till som exempel.
  - Trafikverket ser dock att det finns exempel som är motsägelsefulla och som behöver ses över, t. ex. utfyllnadsmaterial i sankmark.
- riktlinjerna tydliggör att kunskap om exakt plats för användning inte behöver finnas vid massornas uppkomst.
- hantering med avseende på siktning/borttagning av finmaterial är borttagna.
- behandling med mesakalk har tagits bort som åtgärd.

Trafikverket uppskattar dialogen myndigheterna emellan och tar gärna vidare dialog med Naturvårdsverket för att tydliggöra och konkretisera Trafikverkets remissvar, i syfte att utveckla riktlinjer som balanserar resurseffektivitet med tillräcklig hänsyn till miljö- och hälsomässiga risker.

Ärendenummer  
TRV 2026/9710  
Motpartens ärendenummer  
NV-09028-24

Dokumentdatum  
2026-04-02

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit utredningsledare för förorenade områden och massor Sara Jansson. I den slutgiltiga handläggningen har planeringsdirektör Ulrika Geeraedts deltagit. Samråd har skett med Sandra Nordahl, avdelningschef Samhällsplanering och Genomförande och Malin Kotake enhetschef, Miljö och Klimat. I den slutliga handläggningen har även Havin Nyqvist och Anna Nylén, kontaktpersoner, Verksgemensam styrning deltagit.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

Sara Jansson  
Utredningsledare

sara.jansson@trafikverket.se  
Direkt: : 010-123 69 13

### Trafikverket

Adress: Box 417, 801 05 Gävle  
Besöksadress: Redargatan 18  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

### Bilaga till remissvaret

Naturvårdsverkets *Riktlinjer för resurseffektiv hantering av entreprenadberg från bygg- och anläggningsprojekt*, med Trafikverkets inspel inlagda som kommentarer.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2026/9710, Motpartens ärendenummer NV-09028-24, Dokumentdatum 2026-04-02, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

**Trafikverket**  
Box 810  
781 28 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

**Sara Jansson**  
Samhällsplanering och genomförande  
Direkt: 010-123 69 13  
sara.jansson@trafikverket.se