

Ärendenummer
TRV 2022/29392
Motpartens ärendenummer
1.1-1702-0107

Dokumentdatum
2022-03-29

Sveriges Geotekniska Institut

Trafikverkets diarium

Trafikverkets remissvar Riskvärdering förorenade områden

Trafikverket har tagit del av remissen Vägledning om riskvärdering vid förorenade områden.

Övergripande synpunkter

Trafikverket ser positivt på att en vägledning tas fram för att nå mer enhetliga riskvärderingar och mer hållbara efterbehandlingsåtgärder. Den blir ett bra hjälpmedel till de riskvärderingar som Trafikverket utför redan idag. Det gäller framförallt inom ramen för riktade miljöåtgärder för förorenade områden.¹

Rapporten är väl genomarbetad och utgör en bra kunskapssammanställning samt är generellt tydlig i råd och rekommendationer med till exempel sammanfattande rutor riktade mot olika roller i processen.

Trafikverket är positivt till att fokus breddas från ett mer smalt fokus, giftfri miljö, till att omfatta ett bredare hållbarhetsperspektiv som omfattar fler dimensioner.

Trafikverket ser en brist i vägledning vad gäller viktning av ekonomisk dimension. Trafikverket förvaltar skattemedel med en begränsad budget och behöver därmed se till hur största möjliga miljönytta kan skapas till en rimlig kostnad. Den aspekten behöver förtydligas och belysas i vägledningen, se vidare utvecklat resonemang avseende ekonomisk dimension under *Detaljerade synpunkter på ekonomisk dimension*.

Detaljerade synpunkter på ekonomisk dimension

Den ekonomiska dimensionen belyses i olika delar i dokumentet, till exempel:

- *Kostnader ska inte vara orimligt hög. (kap 2.3, sid 23)*
- *De tre dimensionerna ska inte ses som separata delar utan som en helhet. Genom att beakta samtliga tre hållbarhetsdimensioner ges förutsättning att uppnå hållbara åtgärder. (kap 2.3, sid 24)*
- *Den ekonomiska dimensionens vikt kan också variera mellan projekt men den har normalt mindre tyngd än de övriga, se de juridiska utgångspunkterna i Avsnitt 4. (kap 3.5.4, sid 56)*
- *I riskvärderingen ska dock en avvägning mellan åtgärds-kostnaden och miljö- och hälsonyttan göras, vilket innebär att åtgärder till vilket pris som helst inte kan bli aktuella. I dessa delar hänvisar förarbetena från 10 kap. 4 § miljöbalken till rimlighetsbedömningen i 2 kap. 7 § miljöbalken. Där sägs att vid bedömningen ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.*

¹ Riktade miljöåtgärder för förorenade områden innebär att åtgärder genomförs på platser där tidigare verksamhet misstänks ha gett upphov till föroreningar.

Ärendenummer
TRV 2022/29392
Motpartens ärendenummer
1.1-1702-0107

Dokumentdatum
2022-03-29

En riskvärdering behöver därför väga åtgärdskostnaden mot den miljö- och hälso nytta som kan uppnås. En allt för stor marginalkostnad kommer att innebära att en mindre omfattande åtgärd får väljas, men enbart kostnaden i sig är inte avgörande för valet av åtgärd. (kap 4.1.5, sid 67)

Trafikverket ser utifrån ovan givna exempel att den ekonomiska dimensionen i vägledningen å ena sidan inte ska vara orimligt hög och å andra sidan ska ha en mindre vikt vid värderingar. Det skapar en otydlighet kring vad som egentligen gäller. För att minimera olika tolkningar i frågan behövs samma typ av uttryck användas.

Trafikverket anser att det är viktigt att vägledningen belyser hur största möjliga miljönytta kan skapas till en rimlig kostnad utifrån rimlighetsavvägningen, 2 kap 7 § miljöbalken. Att vikta ner de ekonomiska aspekterna kan innebära att hela riskvärderingsarbetet kan resultera i icke realistiskt genomförbara och icke ekonomiskt hållbara alternativ. Trafikverket ser inte det som hållbart i en förlängning. De ekonomiska ramarna är reella och avgörande för vilka åtgärder som är genomförbara och ej.

I den ekonomiska dimensionen ingår utöver åtgärdens kostnad även kriterier angående åtgärdens beständighet och flexibilitet (se Bilaga 1.) Dessa aspekter nedprioriteras också automatiskt om den ekonomiska dimensionen får ett betydligt lägre värde. I exemplet i kap 5 viktas den ekonomiska dimensionen till hälften av den ekologiska, utan att det egentligen motiveras närmare. Trafikverket ser ett behov av att vägledningen tydligare lyfter fram motiv till val av viktning.

Kap 4.1.5

Ge gärna fler ekonomiska exempel då det är en svår och viktig fråga.

I avsnittet sägs först att det bör uppmärksammas att den ekonomiska dimensionen spelar en begränsad roll i miljöbalkens regler om förorenade områden. Därefter att det i riskvärderingen inte tas hänsyn till vem som är ansvarig för att genomföra åtgärderna, inte heller till dennes förmåga att bekosta dem. Här behövs en tydligare förklaring till hur det stämmer med rimlighetsavvägningen i 2 kap 7 § Miljöbalken, vilken bland annat påverkar vad som ses som "acceptabel risk" och som ligger till grund för åtgärdsvärderingen genom övergripande åtgärds mål.

Övriga detaljerade synpunkter

Summary

Behövs en summering på engelska? Om den behövs är det önskvärt att språket ses över då det är lite *svengelskt*.

Kap 2.1 Vad är riskvärdering? (sid 21)

I tredje stycket omnämns mätbara åtgärds mål - *Riskvärderingen görs utifrån platsspecifika förutsättningar och utifrån rådande eller planerad markanvändning och ska leda fram till mätbara åtgärds mål som är relevanta för det aktuella objektet.*

Det är otydligt i texten och i vägledningen i stort när åtgärds målen bör tas fram, hur de ska tas fram samt exempel på hur dessa mål kan se ut. Det är bra om det förtydligas alternativt om det hänvisas till Naturvårdsverkets rapport nr 5978 *Att välja efterbehandlingsåtgärd.*

Ärendenummer
TRV 2022/29392
Motpartens ärendenummer
1.1-1702-0107

Dokumentdatum
2022-03-29

Kap 2.3 Vad är hållbar efterbehandling? (sid 23)

Det är bra att skillnaden mellan rena infrastrukturprojekt och förorenade områden belyses eftersom det är viktigt i dialogen inom projektet och externt att förstå vad som skiljer dem åt.

Kap. 3 Arbetsgång vid riskvärdering (sid 27)

I det första stycket bör figurhänvisning vara till figur 3.2 och inte till figur 2.1.

Kap 3.1 Övergripande metodik, Steg 1 (sid 28)

En viktig del är att bestämma vilka åtgärdsalternativ som ska utvärderas i riskvärderingen.

Detta utförs ofta redan idag inom åtgärdsutredningen. Avser skrivningen att steget ska göras i riskvärderingssteget istället? Om ja, är det bra om det förtydligas.

Åtgärdsutredningen och riskvärdering hänger tätt ihop. Ibland sker dock saker längs vägen som kan innebära att projektet behöver stanna av, till exempel att en ny konsult behöver avropas. Vägledningen behöver förtydliga vilket underlag som ska utgöra underlag i dessa fall.

Kap 3.2.3 Åtgärds mål (sid 32)

Förtydliga gärna om det även kan vara olika mål för de fall där det kan vara olika åtgärder inom samma område.

Kap 3.2.4 Organisation (sid 32)

För att lyckas med en riskvärdering krävs att personerna bakom den har rätt kompetens, är insatta i efterbehandlingsprojektet och engagerade.

Att få engagerade personer menar Trafikverket ligger på beställaren att skapa. Här bör det i vägledningen istället peka på att beställaren behöver arbeta aktivt för att skapa engagemang.

Kap 3.2.6 Åtgärdsalternativ (sid 35)

Är åtgärdsalternativen juridiskt godtagbara? - Det kan i vissa situationer formuleras åtgärdsalternativ som inte är juridiskt godtagbara. Ett exempel är alternativ som innebär deponering av organiskt avfall, eftersom det inte är tillåtet att deponera sådant avfall.

Trafikverket bedömer att den här avgränsningen bör ha skett redan i åtgärdsutredningen.

Är åtgärdsalternativen potentiellt acceptabla ur miljö- och hälsosynpunkt? Åtgärder med en ambitionsnivå som uppenbart är för låg ska därför sorteras bort.

Trafikverket ser att det är önskvärt att den här nivån är satt redan efter riskbedömningen då det enligt Trafikverkets erfarenhet kan minska kostnader.

Tabell 3.2 (sid 42)

Fel typsnitt i tabelltext.

Ärendenummer
TRV 2022/29392
Motpartens ärendenummer
1.1-1702-0107

Dokumentdatum
2022-03-29

3.3.2 Val av angreppssätt (sid 41, 42 och 44)

Figur 3.3, tabell 3.1 och text på sidan 44 (se utdrag nedan) hänger inte fullt ut samman. Det är otydligt vad den kvantitativa metoden ska kombineras med. Ska den kvantitativa metoden kombineras med en poängbaserad metod eller kan det vara olika typer av kvantitativa metoder? Det behöver förtydligas.

Utdrag ur text på sidan 44:

Det är inte möjligt att kvantifiera samtliga relevanta aspekter i en riskvärdering, vilket gör att en kvantitativ analys aldrig kan bli heltäckande. Därför måste ett kvantitativt angreppssätt alltid kombineras med något annat angreppssätt. Komplexa, kvantitativa metoder bör endast användas i de fall det är nödvändigt för att nå ett stabilt och robust beslut (SIS, 2018).

I avsnittet hänvisas första gången till *Avsnitt o*, vilket sedan finns återkommande i dokumentet. Vilket är avsnitt o? Länken fungerar i det digitala dokumentet, om det trycks exakt på *o:an*. Det kan dock vara förvirrande då det står *avsnitt o* och inte det avsnitt som avses. Det kan även vara svårt att förstå *avsnitt o* i en utskriven rapport.

Hjälppråga för poängskala (sid 49 och 78)

Tabell 5.2 ger ett exempel på en poängbaserad riskvärderingsmatris. För att öka förståelsen för hur jämförsele utförs är det bra om noll-alternativet visas, det är svårt att förstå helheten i annat fall.

Tabell 3.5 (sid 49)

Det är väldigt svaga nyansskillnader i färgerna i tabell 3.5. Där är till exempel flera olika nyanser av grönt som kan bli svåra att förhålla till varandra. Bra om detta ses över för att öka tillgängligheten, till exempel kan olika former av rastering göra det enklare att läsa tabellen om vägledningen skrivs ut i svart-vitt.

Kap 3.5.1 Värderingsgrupp (sid 53)

Det är lämpligt att ta in andra yrkeskategorier än enbart ingenjörer och naturvetare.

Ge gärna exempel på vad det skulle kunna vara för yrkeskategorier. Är det som deltagare i hela riskvärderingen eller för enstaka frågor?

Kap 3.5.1 Värderingsarbete (sid 54)

I stora projekt är det viktigt med ett väl förberett startmöte.

Bör gälla i alla projekt oberoende storlek.

Kap 3.5.4 Övriga värderingar (sid 56)

Om poängen adderas för två olika tidshorisonter innebär det att dessa ges samma vikt, vilket inte alltid är lämpligt.

För att kunna ge läsaren mer stöd behöver det förklaras lite mer ingående varför det inte är lämpligt att två olika tidshorisonter ges samma vikt.

Ärendenummer
TRV 2022/29392
Motpartens ärendenummer
1.1-1702-0107

Dokumentdatum
2022-03-29

Kap 3.7 Dokumentation (sid 60-61)

Detta kapitel är viktigt och här skulle det behövas mer vägledning i vad som ska dokumenteras och i vilket syfte. Trafikverket funderar till exempel på om diskussioner ska *spelas in*, om avvikande åsikter ska noteras, om målgruppen är *den stora allmänheten/tillsyn/beslutsfattaren*?

Ett tips från Trafikverket att lyfta är att det kan behövas någon som utses till *dedikerad sekreterare*, då det ofta blir mycket att anteckna om diskussioner ska kunna återges.

Kap 4 Fördjupning (sid 62-73)

I detta kapitel återfinns mycket bra fakta. För att göra det tillgängligare och för att lyfta viktiga delar vore det bra att även använda summeringsrutor här, likt i tidigare kapitel.

Kap 4.3 Hur kan ett förändrat klimat beaktas och kap 4. Hur kan riskvärdering ta hänsyn till ekosystemtjänster

Trafikverket är positivt till att dessa delar lyfts i vägledningen.

Kap. 5.2.5 Steg 4 – värdering

I texten noteras att kriterier som får samma värdering för de olika alternativen kan slopas innan rapporten färdigställs. Det är dock inte tydligt om det som avses är att alternativen ska slopas i enbart poängräkningen eller helt tas bort ur värderingen? Oavsett är det viktigt att samtliga kriterier som valts blir belysta. Även om de får samma poäng i slutändan är det viktigt att visa att värderingen också omfattat dessa kriterier.

Bilaga 1, 2. Jord och mark

Enligt MKB-direktivet ska en åtgärds effekt på jord bedömas utifrån påverkan på organisk substans, erosion, kompaktering och hårdgörning. På samma sätt borde dessa finnas med vid bedömning av alternativens påverkan på jord. Genom att adressera dessa ges svar på påverkan av punktlistan i avsnittet.

Bilaga 1, 6. Naturresurser och avfall

Återanvändning är ett begrepp som i lagstiftningen inte är tillämpligt på jordmassor eller andra naturliga material. Användning eller återvinning borde användas istället.

Bilaga 1, 7. Hälsa och säkerhet och 8. Etik och jämlikhet

Numreringen av avsnitten är omkastade.

Bilaga 2 Parvis jämförelse

...matematik klara metoden även att hantera situationer då användaren... – ett r saknas i klarar.

Ärendenummer
TRV 2022/29392
Motpartens ärendenummer
1.1-1702-0107

Dokumentdatum
2022-03-29

I detta ärende har avdelningschef Marie Hagberg Backlund beslutat. Föredragande har varit utredningsledare för förorenade områden och massor Sara Jansson. I den slutgiltiga handläggningen har Linus Karlsson, tillförordnad enhetschef Miljö deltagit.

Marie Hagberg Backlund
Avdelningschef Transportkvalitet