

EBH-bladet

Nyhetsbrev för oss som jobbar med EBH

Nr 2 • 2019

Trafikverkets arbete med förorenade områden.

Trafikverket ansvarar för den historiska miljöskulden som uppstått av Banverkets, Statens järnvägars och Vägverkets verksamhet och delar av Luftfartsverkets flygplatsverksamhet. Dessutom har vi ett ansvar för eventuella förorenade områden som uppkommit efter att Trafikverket bildades 2010. Detta innebär ett mycket stort antal identifierade, konstaterat eller misstänkt förorenade, områden och behovet av prioritering är därför stort.

Trafikverket arbetar med det miljörättsliga ansvaret för förorenade områden på två sätt, dels i samverkan med verksamheter som bolagiserades vid bildandet av Trafikverket såsom Jernhusen, Svevia etc. Vid bolagisering övertog dessa bolag fastigheter förorenade av Vägverkets och Banverkets med fleras verksamheter, det gemensamma arbetet med avhjälpande av miljö- och hälsorisker inom dessa fastigheter benämns miljögarantin. Dels genomförs kartläggning och undersökning av föroreningar inom Trafikverkets fastigheter, så kallade riktade åtgärder.

Genom kontinuerliga inventeringar från början av 2000-talet summerar vi antalet riskobjekt inom Trafikverkets fastigheter till cirka 5 000. Denna summa kommer att öka då en större inventering av vägverksamheter inom tidigare Vägverket samt inventeringar av järnvägsverksamhet avslutas under 2020. Inventeringen avser fastigheter som inte ingick i bolagiseringen till Svevia och verksamheter såsom täkter, uppställningsytor av asfaltsverk och färjelägen för linjefärjor.

I syfte att nå en konsekvent hantering av förorenade område inom Trafikverket och en effektiv användning av medel för sanering av förorenade områden har Trafikverket fattat beslut om ambitionsnivå och förhållningssätt för förorenade områden (TRV 2016/61710).

I detta beslut ingår att göra ett frivilligt ansvarstagande, dvs. frångå preskriptions- och skälighetsreglerna, för saneringsprojekt mindre än 10 miljoner kronor. Detta är även i linje med Naturvårdsverkets vägledning för statens förorenade områden (rapport 6888) som eftersträvar ett större frivilligt ansvarstagande vid hantering av statens miljöskuld.

Prioritering av riskobjekt

Trafikverket arbetar med riskobjekt, vilket kan vara en cistern, tankanläggning, impregneringsanläggning, lokstall och så vidare. Antalet riskobjekt är det totala antalet som Trafikverket förvaltar, oavsett utredningsfas, dvs det finns objekt från inventering till friklassade efter avhjälpandeåtgärd. För effektiv hantering samlas riskobjekt ofta i ett undersökningsområde, till exempel en bangård, vägstation eller dylikt.

Trafikverket arbetar enligt en metod som ursprungligen togs fram av Banverket tillsammans med Chalmers tekniska universitet, den så kallade PRIOR-metoden. Modellen togs fram då verksamheten identifierade ett stort antal riskobjekt och med begränsad kapacitet uppkom ett behov att prioritera i vilken ordningsföljd som objekt skulle undersökas och åtgärdas.

Förenklat är PRIOR en konceptuell modell som identifierar föroreningskälla, aktuella föroreningar, skyddsobjekt, spridningsvägar, exponeringsvägar. I modellen görs en bedömning av sannolikhet för utsläpp, för spridning samt konsekvens om utsläpp når skyddsobjekten. För varje kategori där sannolikhet ska bedömas finns en vägledning, se exempel i urklipp ur PRIOR-modellen angående förekomst av källbarriär på följande sida.

Mycket Låg	Låg	Måttlig	Hög	Mycket Hög
Mest trolig = 0.10 Lägst rimlig = 0.05 Högst rimlig = 0.35	Mest trolig = 0.30 Lägst rimlig = 0.15 Högst rimlig = 0.55	Mest trolig = 0.50 Lägst rimlig = 0.25 Högst rimlig = 0.75	Mest trolig = 0.70 Lägst rimlig = 0.45 Högst rimlig = 0.85	Mest trolig = 0.90 Lägst rimlig = 0.65 Högst rimlig = 0.95
Tydlig och väl fungerande källbarriär finns	Källbarriär finns troligtvis som kan begränsa utsläpp	Vet ej om källbarriär finns. Funktion hos befintlig barriär mycket osäker	Källbarriärer finns troligtvis inte. Eventuell funktion dåligtveksam hos källbarriären	Inga kända källbarriärer finns
Säker	Vet ej		Säker	
Utsläpp stoppas helt säkert av källbarriär.	Ingen som helst information finns tillgänglig om källbarriärer.		Det finns helt säkert ingen källbarriär som kan stoppa ett	
Mest trolig = 0.00 Lägst rimlig = 0.00 Högst rimlig = 0.00	Mest trolig = - Lägst rimlig = 0.05 Högst rimlig = 0.95		Mest trolig = 1.00 Lägst rimlig = 1.00 Högst rimlig = 1.00	
Nyckelfaktorer: <ul style="list-style-type: none"> · Finns det källbarriärer som kan begränsa ett utsläpp från riskkällan? Denna typ av "säkerhetssystem" var ovanliga före miljömedvetandets tid. · Hur är källbarriärens tekniska funktion? Hur har underhållet av barriären skötts? Att tänka på: <ul style="list-style-type: none"> · Ett betonggolvs kan innebära ett "diffusa utsläpp" inom exempelvis en verkstadslokal begränsats. Samtidigt kan det vara osäkert om hanterade restprodukter hållits ut/deponerats på annan plats (i jorden, angränsande vattendrag, deponi på området mm) 				

Urklipp från PRIOR-modellen och den vägledning som ges vid bedömning av olika parametrar.

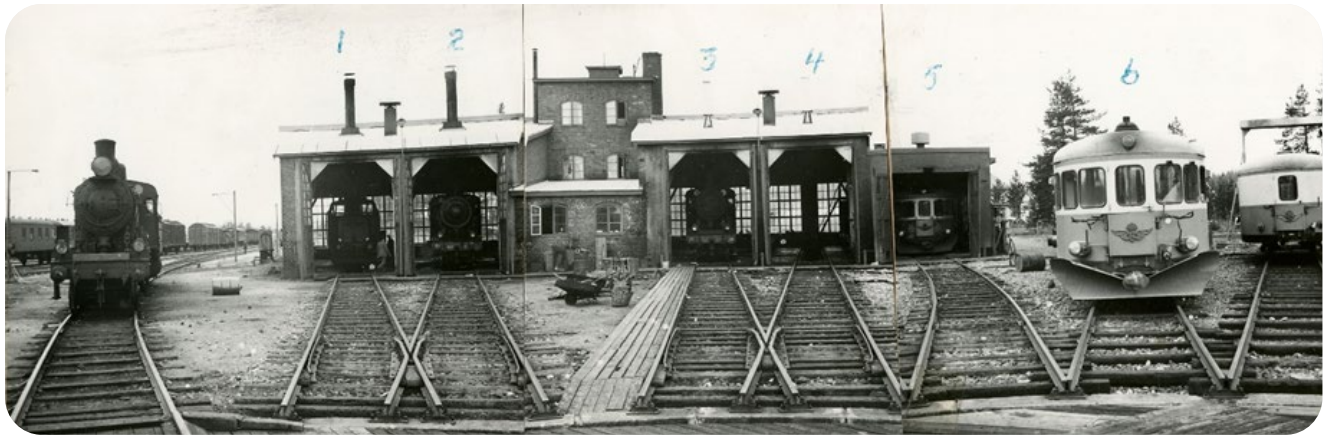
Urklippet visar hur handläggaren ska bedöma sannolikhet att källbarriär saknas.

Totalt finns fyra bedömningssteg och en slutlig beräkning av ett riskvärde. Detta riskvärde indikerar sannolikhet att förorening kan finnas och spridas till skyddsobjekt, samt vilka konsekvenser (effekter) som detta kan innebära. Riskvärde beräknas efter inventering, då utan resultat från undersökningar. Efter genomförd översiktlig markundersökning uppdateras beräkningen och riskvärdet kan sänkas eller höjas beroende av resultat från jord- och grundvattenanalyser. Trafikverket använder det beräknade PRIOR-värdet för att inför varje år identifiera vilka objekt som bör prioriteras i arbete med den totala miljöskulden.

Arbetet med avhjälpandeåtgärder

Avhjälpandeåtgärd (sanering) av förorening inom Trafikverkets fastigheter kan ske genom riktade åtgärder där avhjälpande av miljö- och hälsorisker sker efter undersökning, riskbedömning och åtgärdsutredning. Men avhjälpande av förorenade områden sker även om underhållsåtgärd av befintlig eller investering i ny

infrastrukturanläggning berör områden som är förorenade. Detta kan till exempel vara spårbyte, upprustning av järnväg eller nyanläggning av väg och där det planerade arbetet berör ett område med konstaterad förorening. Om det är lämpligt ur risksynpunkt kan undersökningar och avhjälpande ske enbart inom det arbetsområde som berörs av underhållsåtgärden eller investeringen, och det sker oberoende av riskobjektets prioritet. Där det är möjligt sker en samordning av infrastrukturprojekt med avhjälpandeåtgärder för förorenade områden. Exempel på denna typ av samordning är genomförda saneringar inom Bodens bangård (delvis pågående) och Gällivare bangård. Inom dessa bangårdar skulle spårbyte genomföras, och i samband med denna entreprenad genomfördes även sanering av förorenade tankställen. Samordningsvinst var både ekonomisk genom en samlad entreprenad men även en massbalans genom att överskottsmassor från spårbyte användes för återfyll vid sanering.



Vagnstation med lokstall i Arvidsjaur. Fotografering 1960. Bild från Järnvägsmuseet, Gävle. Fotograf okänd. Fritt från kända upphovsrättsliga restriktioner.

Genomförda eller pågående saneringar där Trafikverket helt eller delvis är finansiär för åtgärd är bangård i Arvidsjaur med en pågående in-situ sanering av oljekolväten, schaktsaneringar i Övertorneå och Smedjebacken samt impregneringsplatser i Nässjö och Ormaryd (pågående). Avhjälpandeåtgärder som i kommande planeringsperiod (2020–2025) är under uppstart eller i projekteringskedje är gasverket i Nässjö, impregneringsanläggningar i Gunnita, Räppe, Limmared och Älmhult.



Nässjö bangård cirka 1915. Huset med skorstenen till vänster är SJ gasverk. Bild från Järnvägsmuseet, Gävle. Fotograf okänd. Fritt från kända upphovsrättsliga restriktioner.

I likhet med andra verksamhetsutövare eller huvudmän i Sverige har Trafikverket börjat med de objekt som innebär störst miljö- och hälsorisk, vilket främst har varit impregneringsanläggningar. Dessa objekt har ofta en komplex föroreningsituation och kräver stora ekonomiska och personella resurser, men motsvarar i förvaltningssystemet bara ett riskobjekt, precis som en dieselcistern är ett riskobjekt. Så även om Trafikverket hittills eller under kommande år åtgärdar flera av de, ur riskperspektiv, mest prioriterade områdena har det inte inneburit att den totala portföljen av förorenade riskobjekt har minskat i väsentlig omfattning. Detta utgör en utmaning både vid extern kommunikation och vid uppföljning men även för den långsiktiga förvaltningen av förorenade områden.

I ett kommande EBH-blad kommer arbetet inför avhjälpandeåtgärd av en före detta impregneringsanläggning i Kärråkra, Hässleholms kommun att beskrivas. Vid den anläggningen skedde åren 1946–1964 impregnering med kreosot och arseniksalt och detta objekt är idag i arbetsfasen åtgärdsutredning/riskvärdering.

Ylva Persson, Trafikverket