

Ärendenummer
TRV 2023/77610
Motpartens ärendenummer
KN2023/03652

Dokumentdatum
2023-10-24

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Klimat och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
kn.nm@regeringskansliet.se
Diariet
GD-sekreterare
Ärendeberedning Planering

Remissvar Direktiv om övervakning av jordhälsa och resiliens

Trafikverket har tagit del av EU-kommissionens remiss av förslag till *direktiv om övervakning av jordhälsa och resiliens*.

Den 12 juli 2023 lämnade Trafikverket (TRV 2023/78352) ett underlag till Klimat- och Näringslivsdepartementets konsekvensbeskrivning (KN2023/03487) i samma ärende. Nedan remissvar följer Trafikverkets tidigare svar från juli, utöver sju tillägg som har gjorts. Dessa tillägg har markerats med *kursiv text*.

Trafikverket äger ett stort antal järnvägsfastigheter för järnvägsinfrastrukturen samt nyttjar de markområden för väginfrastruktur som Trafikverket innehar med vägrätt. Trafikverket är dessutom en av Sveriges största byggherrar och ansvarar för ett stort antal väg- och järnvägsprojekt. Detta innebär att Trafikverket ansvarar för stora markområden samt hanterar stora mängder massor.

Övergripande

- Trafikverket anser att det är positivt att frågor som rör jord och mark regleras gemensamt inom EU. Det kan bidra till en helhetssyn inom EU samt ge en tydligare riktning för medlemsstaterna.
- Trafikverkets vill särskilt lyfta att det inte är rimligt att ha samma övervakning för all typ av jord och mark. Det kan innebära extra kostnader för Trafikverket för exempelvis provtagning, analys och utvärdering av jord inom väg- och järnvägsanläggningen utan någon egentlig miljönytta, vilket Trafikverket inte anser är vare sig motiverat eller acceptabelt.
- Utifrån skrivningarna i direktivet har Trafikverket svårt att bedöma hur direktivet kommer att påverka Trafikverkets möjligheter att ta mark i anspråk för vägar och järnvägar.

Trafikverket beaktar redan idag olika aspekter vid ianspråktagandet av mark. Trafikverket arbetar efter den så kallade fyrstegsprincipen som

Ärendenummer
TRV 2023/77610
Motpartens ärendenummer
KN2023/03652

Dokumentdatum
2023-10-24

tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning samt för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Till exempel eftersträvas att minimera påverkan på miljövärden och jordbruksmark samtidigt som Trafikverket inte tar mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt för anläggningen. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen (tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt) täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transportsystemet.

- Trafikverket ser att det finns risk för vissa dubbelregleringar, alternativt snarlika regleringar, lagstiftningsmässigt. Det gäller bland annat kopplingen till 3, 4, 7 och 10 kap. miljöbalken. Vidare arbete med implementering i svensk lagstiftning behöver harmonisera med de lagar och förordningar som redan finns inom området för att undvika dubbelreglering.
- *Trafikverket har noterat att direktivet inte omfattar någon bedömning av invasiva arter i jord. Trafikverket anser att det behöver förtydligas i direktivet om invasiver i jord hanteras i andra vägledningar/direktiv eller om invasiver i jord har uteslutits av annan anledning.*
- *Trafikverket ser att det finns en risk med att direktivet inte beaktar ett generellt undantag för naturligt höga bakgrundsnivåer av naturligt förekommande ämnen vid definition av markförorening. Det finns därmed en risk att jord eller mark med naturligt höga halter av ett visst ämne kan komma att anses förorenad.*
- *Enligt artikel 24 ska kommissionen utföra en utvärdering av direktivet fem år efter införlivande. Utvärderingen ska därefter ligga till grund för en eventuell revidering av direktivet. Trafikverket anser att det är otydligt om ett antagande av direktivet även inkluderar ett godkännande av en framtida revidering av direktivet eller om en revidering kommer att föregås av en förhandling. Det behöver tydliggöras.*

Övervakning av jordhälsa

- Direktivet ska enligt artikel 2 gälla all jord. Trafikverket ser behov av en differentiering av olika typer av markanvändning samt vad som ska övervakas, mätas, provtas och analyseras. En differentiering behövs i direktivet samt behöver beaktas vid kommande implementering i svensk lagstiftning. Trafikverkets bedömning är att det inte är rimligt att i stort ha samma övervakning för all typ av jord och mark.

Ärendenummer
TRV 2023/77610
Motpartens ärendenummer
KN2023/03652

Dokumentdatum
2023-10-24

- Trafikverkets väg- och järnvägsanläggningar är lokaliserade inom sina respektive markområden under lång tid med påverkan på markhälsan som följd. Om utgångspunkten är att all jord omfattar även jord inom en väg- eller järnvägsanläggning, och det inte sker någon differentiering enligt ovan, kan detta innebära extra kostnader för Trafikverket för exempelvis provtagning, analys och utvärdering av jord inom väg- och järnvägsanläggningen utan någon egentlig miljönytta.
- *Systemet med indikatorer och grunden för klassning av status för markhälsa är i direktivet, enligt artikel 9 andra punkten, utvecklat i likhet med principen "one out - all out". Trafikverket anser att det finns en risk att det ger en snäv bedömning av markhälsa samt att det kan ge en felaktig bild över trender och faktisk utveckling av markhälsan. Trafikverket menar att som utgångspunkt bör en helhetsbedömning göras utifrån uppmätta halter relevanta för aktuell plats och för aktuell markanvändning.*

Förvaltning av hållbar jord

- Enligt artikel 10 ska åtgärder utföras för all skött jord. Enligt direktivets definition är det inte tydligt om Trafikverkets väg- och järnvägsanläggningar omfattas av direktivets definition av skött jord. Det är mot denna bakgrund svårt att bedöma konsekvenser kopplat till omfattning och övervakning.
- *Enligt artikel 11 finns ett förslag om att kompensera för förlust av markkapacitet för att tillhandahålla en mångfald av ekosystemtjänster. Trafikverket anser att det är oklart på vilket sätt markåtkomst skulle kunna fås för sådana åtgärder. Förslaget behöver förtydligas. Om förslaget ska bygga på frivillighet hos andra markägare är det inte säkert att det alltid är möjligt att genomföra.*

Identifiering, registrering, inventering och bedömning av förorenade områden

- *Enligt artikel 15, andra och tredje punkten, ska ansvarig myndighet riskbedöma ett förorenat område platsspecifikt samt identifiera eventuella riskreducerande åtgärder. I Sverige utförs detta av verksamhetsutövaren/problemägaren. Trafikverket anser mot denna bakgrund att artikel 15 bör omformuleras så att det är upp till respektive medlemsstat att avgöra hur arbetet med riskbedömningar ska organiseras och kvalitetssäkras.*

Ärendenummer
TRV 2023/77610
Motpartens ärendenummer
KN2023/03652

Dokumentdatum
2023-10-24

- Trafikverket arbetar med att identifiera och inventera alla historiska riskobjekt för förorenade områden inom järnväg och väg. De krav direktivet ställer avseende uppföljning av förorenade områden bedömer Trafikverket att verksamheten i stort redan lever upp till.
- Trafikverket registrerar idag resultat från inventeringar och undersökningar av förorenade områden i ett internt fastighetsförvaltningssystem, LEB. LEB fångar upp flertalet parametrar som ska rapporteras enligt direktivet. Systemet kommer dock att behöva ses över, anpassas och utvecklas utifrån direktivet.
- *Trafikverket funderar på om kravet, enligt artikel 16, på att registret för förorenade områden ska vara offentligt eventuellt kan bli svårt utifrån reglerna enligt GDPR. Inför antagande och implementering behöver detta ses över.*

Rapportering

- Trafikverket bedömer att det blir en initial kostnad i samband med implementeringen av direktivet, till exempel genom anpassning av interna system för rapportering av förorenade områden, stöd för rapportering med mera. Därefter handlar det om att ajourhålla systemet för förorenade områden och rapportera enligt direktivet.
- Trafikverket saknar tydlighet avseende när kraven för rapportering om ianspråktagande av mark med mera träder in. Trafikverket önskar att det i direktivet förtydligas om kraven gäller för all typ av ianspråktagande, från en mindre åtgärd som till exempel anläggandet av en busshållplats till ett större infrastrukturprojekt.
- Föreslagna tillägg till rapportering och bedömning inför ianspråktagande av mark kommer att innebära nya arbetssätt samt en intern översyn av system för rapportering. Detta kommer att kräva en initial omställningskostnad och därefter en kostnad för att ajourhålla arbetsätt och system. Samtidigt kan det bidra till ett mer komplett underlag vid bedömning av ett projekts totala miljöpåverkan.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit utredningsledare för förorenade områden och massor Sara Jansson. Samråd har skett med utredningsledare Veronica Molin, enhetschef Miljö Malin Kotake, avdelningschef Transportkvalitet Marie Hagberg Backlund och tillförordnad chef verksamhetsområde Planering Tommy Jonsson.

Ärendenummer
TRV 2023/77610
Motpartens ärendenummer
KN2023/03652

Dokumentdatum
2023-10-24

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Sara Jansson
Utredningsledare Miljö
sara.jansson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 69 13

Trafikverket

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

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/78352 Motpartens ärendenummer KN2023/03487, Dokumentdatum 2023-10-24, Dokumenttyp BREV.

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.