

# GENOMFÖRANDEPLAN

## Trafikverkets åtgärder 2016 – 2019

Med koppling till regeringsuppdrag M2015/2633/Mm



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Genomförandeplan Trafikverkets åtgärder 2016–2019

Författare: Ida Bois, PLkvm

Dokumentdatum: 2016-06-07

Ärendenummer: TRV 2015/89695

Version: 1.0

Kontaktperson: Petter Åsman, PLkvm

Publikationsnummer: 2016:105

ISBN: 978-91-7467-991-5

## Innehåll

1. BAKGRUND OCH UPPDRAG	4
2. TRAFIKVERKETS GENOMFÖRANDEPLAN	5
2.1. Uppföljning av genomförande planen	6
2.2. Förvaltning av genomförandeplanen	6
3. GENOMFÖRANDEPLAN - ÅTGÄRDER/UPPDRAG	7
3.1. Klimatkrav på infrastruktur	7
3.2. Energiproduktion av biomassa från infrastruktur	8
3.3. Geokalkyl	9
3.4. Regional landskapsanalys	11
3.5. Kostnadseffektivare vattenskydd	13
3.6. Bygga med BASTA	14
3.7. Information om farliga ämnen	15
3.8. Utfasning och substitution av farliga ämnen	16
Utfasning och substitution av farliga ämnen genom tillgång till information.	16
3.9. Buller- och vibrationsåtgärder	18
3.10. SIMAIR	19

# 1. Bakgrund och uppdrag

Trafikverket fick 2015 i uppdrag (M2015/2633/Mm) av regeringen att analysera vilka miljö kvalitetsmål och delar av generationsmålet som är relevanta för den verksamhet som bedrivs samt upprätta en lista (genomförandeplan) med åtgärder som bidrar till dessa miljö kvalitetsmål. Se bilaga 1.

Analysen av miljö kvalitetsmålen ger att Trafikverket prioriterar följande miljö kvalitetsmål;

- Begränsad klimatpåverkan
- God bebyggd miljö
- Frisk luft
- Ett rikt växt- och djurliv
- Grundvatten av god kvalitet
- Giftfri miljö
- Levande sjöar och vattendrag

Det beror främst på att dessa tydligt kopplar till den miljö påverkan som verksamheten ger upphov till både vid planering av morgondagens transportsystem och som infrastrukturhållare. Miljö kvalitetsmålen har för Trafikverket ingen inbördes rangordning.

Regeringsuppdraget omfattade också utredning av vilka delar av generationsmålet som bör prioriteras med hänsyn tagen till Trafikverkets verksamhet;

- Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön bevaras, främjas och nyttjas hållbart.
- Människors hälsa utsätts för minimal negativ miljö påverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas.
- Kretsloppen är resurseffektiva och så långt som möjligt fria från farliga ämnen.
- En god hushållning sker med naturresurserna.
- Andelen förnybar energi ökar och att energianvändningen är effektiv med minimal påverkan på miljö.

Trafikverket redovisade denna del av regeringsuppdraget till regeringen den 10 februari 2016 (Regeringsuppdrag; Analys och identifiering av miljö mål som är relevanta för verksamheten TRV 2015/89695).

Till regeringsuppdraget ingår även att ta fram en genomförandeplan, vilket denna rapport innehåller. Det innebär att en plan med åtgärder som verkar för att relevanta delar av generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås. Planen omfattar fyra år och ska vara upprättad senast den 30 juni 2016. Genomförandeplanen publiceras på Trafikverkets webbplats [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

Genomförandeplanen omfattar en delmängd av viktiga åtgärder som i stort sammanfaller med de åtgärder som lyfts inom ramen för arbetet inom Miljömålsrådet. Det är viktigt att poängtera att det bedrivs ett omfattande miljö arbete inom Trafikverket som inte syns i genomförandeplanen. T.ex. arbetet med ”miljö investeringar i befintlig

infrastruktur” enligt den nationella transportplanen, samarbetet med Naturvårdsverkets kring regeringsuppdraget Grön infrastruktur, klimatkrav och miljökrav i entreprenader och upphandlingar etc. Därutöver genomför Trafikverket även FoI-projekt med bäring på miljö kvalitetsmålen som exempelvis HCT1 och elvägar som även dessa har sin grund i t.ex. klimatfrågan. Dessa behandlas dock inte i genomförandeplanen.

## 2. Trafikverkets genomförandeplan

Nedan redovisas de tio åtgärder som Trafikverket valt att lyfta fram i sin genomförandeplan och kopplingen till de sju prioriterade miljö kvalitetsmål som är särskilt relevanta med hänsyn till Trafikverkets verksamhet. Genomförandeplanen kommer att revideras löpande under perioden.

	Begränsad klimatpåverkan	Ett rikt växt- och djurliv	Frisk luft	Giffri miljö	God bebyggd miljö	Grundvatten av god kvalitet	Levande sjöar och vattendrag
Klimatkrav på infrastruktur	X						
Energiproduktion av biomassa från infrastruktur	X	x					
Geokalkyl	X				X		
Regional landskapsanalys		X			X	x	x
Kostnadseffektivare vattenskydd						X	X
Bygga med BASTA	X			X	X		
Information om farliga ämnen				X	X		
Utfasning och substitution av farliga ämnen				X	X		
Buller- och vibrationsåtgärder					X		
SIMAIR			X				

Tabell 1 Trafikverkets åtgärder och dess bidrag till miljö kvalitetsmålen.

X = Större bidrag. x = Mindre bidrag.

Trafikverket avser att genomföra de flesta av åtgärderna i projektform. Den i planen utsedda kontaktpersonen är till lika projektledare och ansvarig för framdrift av projektet. I de fall åtgärden är en samverkan mellan flera myndigheter kan kontaktpersonen vara medlem i ett pågående projekt som leds av en annan myndighet.

<sup>1</sup> High Capacity Transport avser införande av fordon med högre lastkapacitet (längre och tyngre eller med ökad volym) än som används idag.

Trafikverket genomför projekt i enlighet med XLPM-modellen. Det innebär att det för de flesta projekt kommer finnas en projektspecifikation som i mer detalj än genomförandeplanen beskriver hur uppdraget genomförs, vilka resurser som tilldelats och detaljerad tidplan.

## 2.1. Uppföljning av genomförande planen

Enligt regeringsuppdraget ska åtgärderna i genomförandeplanen följas upp i årsredovisningen. Trafikverket önskar dock att årligen redovisa och följa upp åtgärderna i genomförandeplanen i Trafikverkets miljörapport som ges ut i samband med årsredovisningen. Miljörapporten redogör redan idag hur Trafikverket arbetat under året för att bidra till miljö kvalitetsmålen och kompletteras därmed med uppföljning av åtgärderna i genomförandeplanen. Trafikverkets miljörapport publiceras även på webbplatsen [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

Projektledaren för respektive åtgärd ansvarar för underlag till årlig uppföljning och rapportering i Trafikverkets miljörapport.

## 2.2. Förvaltning av genomförandeplanen

Regeringsuppdraget sträcker sig fram till 2020 då Trafikverket enligt regeringsuppdraget ska slutredovisa till regeringen. Genomförandeplanen kommer under förvaltningen, fram till 2020, att kompletteras med nya åtgärder allt eftersom åtgärder avrapporteras och tas bort från listan.

Förvaltaren av genomförandeplanen ansvarar för att sammanställa underlaget från projektledarna och rapportera i Trafikverkets miljörapport.

## 3. Genomförandeplan - Åtgärder/uppdrag

### 3.1. Klimatkrav på infrastruktur

#### 3.1.1. Beskrivning av åtgärden

Trafikverket introducerade i februari 2016 klimatkrav på infrastruktur. Kraven gäller till att börja med för nya investeringsprojekt med totalkostnad på 50 miljoner kronor eller mer samt för den upphandling av betongsliper och järnvägsräls som Trafikverket gör till järnvägen. Kraven ställs som reduktioner av klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv. Trafikverket definierar utgångsläget från vilken reduktion ska göras för varje projekt med hjälp av Trafikverkets klimatkalkyl. Reduktionsnivåerna bygger på vad som behöver åstadkommas enligt de klimatmål som regering och riksdag beslutat. Översatt till infrastrukturen innebär det 15 procent lägre utsläpp av växthusgaser till 2020 och 30 procent lägre till 2025 jämfört med utgångsläget som motsvarar förhållandena 2015. Långsiktigt till 2050 är visionen en klimatneutral infrastruktur. Vid prestationer utöver kraven kan bonus utgå som en del av Trafikverkets bedömningsmodell UppLev. Under 2016 kommer det ske en fortsatt utveckling av krav för underhåll och för mindre projekt. Uppföljning kommer ske av både ställda krav och utfall. En kontrollstation planeras 2018 för att utvärdera kraven och även uppdatera konsekvensanalysen av krav samt fastställa ytterligare framtida krav. I vissa fall såsom för järnvägsräls kommer också samarbete ske med andra upphandlare i Europa för att utgöra ett större tryck på leverantörerna att ta fram produkter med låg klimatpåverkan. Kraven kompletteras med forskning, utveckling och demonstration i samarbete med branschen.

#### 3.1.2. Så här ska åtgärden genomföras

Åtgärderna i infrastrukturen genomförs genom dels genom att planera åtgärder med låg klimatpåverkan i planläggning. Incitament för detta ges genom intern målstyrning t.ex. styrkortsmål. Dels genomförs åtgärderna genom att ställa krav på konsulter och entreprenörer i upphandlingen.

#### 3.1.3. Därför behövs åtgärden

De transportpolitiska målen, där klimatmålet är en del, ska nås. Trafikverket ska enligt instruktionen bidra till detta. Klimatpåverkan från infrastrukturen (byggande, drift och underhåll) är betydande. Den står för ca 5-10 procent av väg- och järnvägens klimatpåverkan. Trafikverket har till skillnad från emissionerna från trafiken stor rådighet att påverka dessa utsläpp genom planering och genom att ställa krav på utförare.

#### 3.1.4. Önskade effekter

Minskad klimatpåverkan och på sikt klimatneutral infrastruktur.

#### 3.1.5. Berörda miljö kvalitetsmål

I första hand begränsad klimatpåverkan.

### 3.1.6. Tidplan för genomförande

2016-2019; Klimatkraven skärps succesivt och kommer utvecklas.  
2018; En kontrollstation för klimatkraven på infrastruktur planeras.

### 3.1.7. Kontaktperson på Trafikverket

Håkan Johansson, Planering Transportkvalitet miljö

## 3.2. Energiproduktion av biomassa från infrastruktur

Energiproduktion av biomassa från infrastruktur är en åtgärd i samverkan med Energimyndigheten och Naturvårdsverket. Samverkan med constellationerna kring regeringsuppdragen om fossiloberoende fordonsflotta samt grön infrastruktur.

### 3.2.1. Beskrivning av åtgärden

Säkra att vägkanter och andra infrastrukturimpediment beaktas så att arealen behandlas som den stora resurs den är för såväl energiproduktion som för biologisk mångfald och hur dessa två frågor är kopplade. Sondering med Jordbruksverket och Skogsstyrelsen om behovet av avstämning/samverkan med deras åtgärdsförslag om biomassa från respektive sektorer.

### 3.2.2. Så här ska åtgärden genomföras

Trafikverket, som ingår i genomförandet, lyfter frågan samt tillhandahåller underlag för bedömningar och framtagande av förslag. En förstudie, "Artrik energiproduktion", genomförs av IVL och SLU inom ramen för Trafikverkets forskningsportfölj. Förstudien redovisas under 2016 och ska ge förslag på lämpligt pilotprojekt för att demonstrera och utveckla metodiken.

### 3.2.3. Därför behövs åtgärden

Vägkantsarealen i Sverige motsvarar en yta i storleksordningen mellan Ölands och Gotlands yta. Läger vi till järnvägar och kraftledningsgator blir arealen än större. Flera vägkanter hyser stora biologiska värden medan andra har stora möjligheter att utveckla sådana. Inte minst den årliga slåttern har skapat/vidmakthåller dessa värden. Borttagande av slättermaterial skulle ytterligare utveckla de biologiska värdena men det är dyrt och kräver en för ändamålet anpassad maskinpark. Trafikverket har tidigare gjort försök med detta men det föll inte så väl ut för att det visade sig svårt att få avsättning av det biologiska materialet.

Med det ökade intresset för biogasproduktion och annan energiproduktion från andra källor vill Trafikverket göra ett nytt försök att få ekonomi i verksamheten. Vi har beräkningar avseende såväl energiproduktionspotential som materialets kvalitet och innehåll av misstänkta föroreningar. Dessa visar på en betydande energipotential samt att det biologiska materialet innehåller låga halter av föroreningar.



### 3.2.4. Önskade effekter

Ökad tillgång på biomassa lämpad för energiproduktion. Ökad ambition i arbetet med biologisk mångfald i infrastrukturanläggningar.

### 3.2.5. Berörda miljö kvalitetsmål

Begränsad klimatpåverkan och ett rikt växt och djurliv

### 3.2.6. Tidplan för genomförande

2016; Förstudie aratrik energiproduktion

2017-2018 - Pilot genomförs

2018-2020 - Beroende på resultat skalas det upp till regional och nationell nivå.

### 3.2.7. Kontaktperson på Trafikverket

Håkan Johansson, Planering Transportkvalitet miljö

## 3.3. Geokalkyl

### 3.3.1. Beskrivning av åtgärden

Trafikverket ska driftsätta och vidareutveckla verktyget Geokalkyl för optimering av linjedragningar för vägar och järnvägar inom valda korridorer. Geokalkyl är ett GIS-baserat verktyg som hanterar geoteknisk information, höjddata och anläggningens utformning. Syftet är att få en bedömning av det linjealternativ som ger lägsta energiåtgång, växthusgasutsläpp och investeringskostnad. Resultaten åskådliggörs grafiskt i en interaktiv karta och i en resultatrapport.



Figur 1 Illustrativ bild över beräknad mängd schakt, grundförstärkning och fyll summeras i enheterna SEK, CO2e eller kWh.

### 3.3.2. Så här ska åtgärden genomföras

Verktyget Geokalkyl tillsammans med manual och instruktionsfilmer görs tillgängligt på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se). Verktyget kommer att testas i verkliga vägprojekt och kompletteras med anläggningsdelar för järnväg. En applikation med multikriterieanalys ska vidareutvecklas där olika intressen som natur, kultur, fastigheter, vattenskydd och topografi kan vägas in i valet av linjedragning. Friheten är stor kring vilken information som skall lyftas fram under denna process. Områden kan spärras som olämpliga.

### 3.3.3. Därför behövs åtgärden

Den största potentialen att optimera infrastruktursatsningar finns i tidiga skeden. Samtidigt är tillgänglig data långt ifrån fullständig jämfört med ett färdigt projekteringsunderlag. Det är inte ovanligt att en beslutad linjedragning vid senare projektering och byggande visar på överraskningar i form av dålig mark som kräver geotekniska insatser med omprojektering som följd. Det är både tids- och kostnadsdrivande. Geokalkylen kan tidigt analysera terräng och olika områdens egenskaper och modellera in den tänkta anläggningen med hänsyn till dessa faktorer. Genom att studera och jämföra olika alternativ kan projektören justera profilen eller flytta linjen i plan för att få ner kostnad, energianvändning eller CO<sub>2</sub>-belastning.

### 3.3.4. Önskade effekter

Mer optimerade linjeval med hänsyn till CO<sub>2</sub>-belastning, energianvändning och investeringskostnader.

### 3.3.5. Berörda miljö kvalitetsmål

Flera miljö kvalitetsmål kan beröras beroende på vilka parametrar som väljs i verktyget. God bebyggd miljö, Begränsad klimatpåverkan och Grundvatten av god kvalitet påverkas men även Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, Ett rikt växt- och djurliv kan tänkas beröras.

### 3.3.6. Tidplan för genomförande

2016; Användning och utvärdering i projekt (klart 15/12-2016)  
2017-2020; Revidering, uppdatering, förvaltning.

### 3.3.7. Kontaktperson på Trafikverket

Åsa Lindgren, Investering teknik och miljö

### 3.4. Regional landskapsanalys

#### 3.4.1. Beskrivning av åtgärden

Utarmning av landskapets funktioner och värden är globalt sett ett av de största miljöproblemen, så även i Sverige. Transportsystemet har en betydande påverkan på landskapet och dess funktioner, en påverkan som dessutom ökar. Landskapet erbjuder ekosystemtjänster och är en resursbas för utveckling, tillväxt och viktiga näringar som turism, jordbruk, skogsbruk, sport- och yrkesfiske. Landskapsanpassad infrastruktur skapar mervärde för turismnäring, jordbruk och skogsbruk.

Integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA) har utvecklats inom ramen för Trafikverkets forsknings- och innovationsprogram under fem år. Till hjälp har Trafikverket haft en grupp av konsulter och forskare som representerar olika discipliner som kulturmiljö, landskapsekologi, fysisk planering och landskapsarkitektur.

Integrerad landskapskaraktärsanalys är ett planeringsunderlag på regional nivå som syftar till att identifiera och precisera landskapets olika karaktärer och dess utveckling både bakåt och framåt i tiden. Utgångspunkten är ett landskap i ständig förändring där frågor ställs om vart är utvecklingen på väg, vilka trender som påverkar landskapet samt dess känslighet och potential. Arbetssättet ger nya utgångspunkter som innefattar möjligheten att inte bara undvika påtaglig skada utan också påtagligt förbättra landskapet.

Åtgärden syftar till att testa och utvärdera framtaget verktyg i en regional landskapsanalys i skarpt läge samt initiera förbättringar.

#### 3.4.2. Så här ska åtgärden genomföras

Nedanstående är moment i ett implementeringsprojekt som Trafikverket avser driva avseende verktyget för landskapsanalys. Förslaget till myndighetssamverkan avser endast A. De andra momenten finns endast för att visa hur Trafikverket avser ta hand om resultatet. Behov av myndighetssamverkan kan finnas även i ett senare skede då så är påkallat, då ”granskare” (exempelvis på länsstyrelserna) är en tilltänkt målgrupp för utbildningen. Dessutom kan myndighetssamverkan under rubriken ”helpdesk” vara tänkbart/lämpligt. Detta är dock senare steg.

- A) Samverkansgrupp mellan myndigheter med flera:
- För samordning, styrning, prioritering, val av region/län, val av projekt.
  - Granskning av utfallet. Har det lett till rimliga resultat?
  - Föreslå förbättringar och justeringar.

- B) Plattform för landskap inom Trafikverket:
- En strategisk grupp inrättas för att hålla samman landskapsfrågan inom Trafikverket. Utbildning:  
Trafikverket, driver en utbildning i verktygets användning:
    1. Regional träff för intresserade i hela regionen, 1 dag=första dagen i utbildningen.
    2. De som går utbildningen fortsätter vid fler träffar.
      - Upphandlare
      - Utförare (planerare, konsulter, miljöspecialister med flera)
      - Granskare (tillåtlighet)
- C) Helpdesk, coachning:
- En stödfunktion behövs för att stötta i arbetet, där tidiga landskapsunderlag används i planering och vidare till utvalda projekt.

#### 3.4.3. Därför behövs åtgärden

Påverkan på omgivande landskap är oundviklig vid byggande av ny infrastruktur. Denna påverkan kan bli mer eller mindre negativ och i många fall även positiv. Exempel på positiv påverkan är när en ny anläggning möjliggör åtgärder på äldre anläggningar.

För att kunna hantera landskap i nationella och regionala planer, exempelvis nationell infrastrukturplanering, behövs ett bra underlag och användarvänliga verktyg. Detta dels för att det behövs en gemensam bedömningsgrund dels för att planerandet av flera åtgärder, beroende på sin ringa storlek eller karaktär, inte kan ha en kvalificerad landskapsanalytisk kompetens knuten till sig.

Verktöget integrerad landskapskaraktärsanalys finns framtaget. Det behöver testas och utvärderas i några konkreta investeringsprojekt.

#### 3.4.4. Önskade effekter

Minimera "misstag" i hanteringen av landskapsfrågor och därmed minska negativ landskapspåverkan och gynna den positiva.

#### 3.4.5. Berörda miljökvalitetsmål

Ett rikt odlingslandskap. God bebyggd miljö. Levande skogar. Levande sjöar och vattendrag. Myllrande våtmarker. Storslagen fjällmiljö. Ett rikt växt och djurliv. Samt de nationella kulturmiljömålen.

#### 3.4.6. Tidplan för genomförande

2016-2017; Genomförande.

#### 3.4.7. Kontaktpersoner på Trafikverket

Johan Bergqvist, Planering Transportkvalitet miljö

### 3.5. Kostnadseffektivare vattenskydd

#### 3.5.1. Beskrivning av åtgärden

Trafikverket arbetar med skydd av yt- och grundvatten i både planering, investering och underhåll av infrastruktur och det är viktigt att rätt åtgärder görs på rätt plats. Arbetet sker enligt framarbetad metodik för Yt- och grundvattenskydd. Åtgärden omfattar en målinriktad dialog med relevanta aktörer inom svensk vattenförvaltning mot ett gemensamt förhållningssätt kring frågor om befintlig trafikinfrastruktur och grund- och ytvattenmiljöer. Aktörer som hitintills deltar utöver Trafikverket är Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, SGU och Länsstyrelserna. Dialogen omfattar grundläggande förutsättningar och frågeställningar såsom: vattnets värde, vattnets sårbarhet, acceptabel risknivå, nationell prioritering av åtgärder.

#### 3.5.2. Så här ska åtgärden genomföras

Genom samverkan är avsikten att bygga en gemensam värdegrund och gemensamma principer kring problembild, prioriteringsgrunder och vad som ska åstadkommas. Samverkan sker genom att aktörerna bjuds in att delta som "nationella observatörer/aktörer" i ett par av Trafikverkets uppstartade regionala projekt med riktade åtgärder för skydd av yt- och grundvatten. Aktörerna bereds även möjligheter att delta i och lämna synpunkter på Trafikverkets vägledningsdokument *Yt- och grundvattenskydd* som är under omarbetning/revidering.

#### 3.5.3. Därför behövs åtgärden

Trafikinfrastruktur påverkar grund- och ytvattenmiljöer, och målsättningen är att minska och förebygga denna påverkan till en acceptabel nivå. En vattenförekomst som påverkas av en infrastrukturanläggning påverkas ofta även av annat och för att skydda denna måste även andra störningar tacklas. Skydd av grund- och ytvatten förutsätter därför att berörda sakägare samverkar mot målet att säkra den berörda resursen och inte bara har fokus på det egna ansvaret. Andra värden än som dricksvattenresurs behöver ofta också ta mer utrymme. Ambitionsnivåer och prioriteringar bör delas mellan olika aktörer för att åstadkomma de mest kostnadseffektiva skyddsåtgärderna. Val av åtgärd får inte heller styras av vem som ytterst ska betala för de skyddsåtgärder som behöver vidtas.

#### 3.5.4. Önskade effekter

Negativ påverkan på grund- och ytvattenmiljöer, som har koppling till trafikinfrastrukturen, minskas och förebyggs till en acceptabel nivå.

#### 3.5.5. Berörda miljö kvalitetsmål

Åtgärden bidrar framför allt till miljö kvalitetsmålen Levande sjöar och vattendrag och Grundvatten av god kvalitet.

#### 3.5.6. Tidplan för genomförande

2016; Genomförande

### 3.5.7. Kontaktperson på Trafikverket

Björn Sundqvist, Planering Transportkvalitet miljö

## 3.6. Bygga med BASTA

### 3.6.1. Beskrivning av åtgärden

Åtgärden innebär att utreda hur långt det idag är möjligt att bygga och underhålla infrastruktur med material, varor och kemiska produkter som inte innehåller farliga ämnen enligt BASTA:s kriterier.

BASTA står för byggsektorns avveckling av farliga ämnen och är ett icke-vinstdrivande bolag som ägs av IVL Svenska Miljöinstitutet och Sveriges Byggindustrier, <http://www.bastaonline.se/>

Trafikverket vill även identifiera produktgrupper där det i dagsläget inte är möjligt att bygga med BASTA eftersom de innehåller ämnen med farliga egenskaper.

Åtgärden genomförs i fyra pilotprojekt och i samverkan med entreprenörer, IVL svenska miljöinstitutet och BASTA. Pilotprojekten är:

1. Investeringsprojekt väg
2. Investeringsprojekt järnväg
3. Baskontrakt underhåll väg
4. Baskontrakt underhåll järnväg

### 3.6.2. Därför behövs åtgärden

En alltför stor andel av bygg- och anläggningsprodukter på marknaden innehåller ämnen med farliga egenskaper. Tillgången på information och därmed också kunskapen om vilka produktgrupper som innehåller farliga ämnen är bristfällig. I regeringens kemikalieproposition 2013/14:39 pekas insatser för ökad information och dokumentation om farliga ämnen i bygg- och anläggningsprodukter ut som prioriterade åtgärder.

I de fyra pilotprojekten identifiera:

- Produktgrupper där det i dagsläget är möjligt att bygga med BASTA.
- Produktgrupper där det i dagsläget inte är möjligt att bygga med BASTA.
- Produktgrupper där det saknas information om innehåll av farliga ämnen och där det inte är möjligt att bedöma produkterna gentemot BASTA-kriterierna.

Kunskapen om i vilka produktgrupper farliga ämnen ingår är central för att hitta fokus i arbetet med produktutveckling, innovation och substitution.

### 3.6.3. Önskade effekter

Minskad användning och spridning av farliga ämnen från bygg- och anläggningsprodukter. Minskad påverkan på människors hälsa och miljö från användning av farliga ämnen.

#### 3.6.4. Berörda miljö kvalitetsmål

Åtgärden bidrar i första hand till miljömålet Giftfri miljö men har även bäring på miljömålen Begränsad klimatpåverkan och En god bebyggd miljö.

#### 3.6.5. Tidplan för genomförande

2016-2017; Genomförande

#### 3.6.6. Kontaktperson på Trafikverket

Malin Kotake, Planering Transportkvalitet miljö

### 3.7. Information om farliga ämnen

#### 3.7.1. Beskrivning av åtgärden

Trafikverket vill påskynda tillgängliggörande av information om farliga ämnen i bygg- och anläggningsprodukter - med fokus på sammansatta varor. Åtgärden innebär att genom framtagandet av kunskapsplattform och vägledning minska användning och spridning av farliga ämnen från bygg- och anläggningsprodukter.

Kunskapsplattformen tar utgångspunkt i den EU-dom som föll 2015 gällande tolkningen av informationsplikten i REACH. Kunskapsplattformen och vägledningen tas fram av myndigheterna i dialog med branschens aktörer.

#### 3.7.2. Så här ska åtgärden genomföras

Steg 1: Ta fram en gemensam kunskapsplattform som:

- Tydliggör informationsplikten för farliga ämnen i sammansatta varor enligt Reach-förordningens artikel 33.

- Visar på behovet av att öka takten i tillgängliggörande av information om farliga ämnen i bygg- och anläggningsprodukter med fokus på sammansatta varor.

Steg 2: Ta fram en vägledning med goda exempel från leverantörer som bedriver ett framgångsrikt arbete med informationsöverföring i leverantörskedjan. Syftet med vägledningen är att inspirera och stödja andra leverantörer.

Steg 3: Kommunicera kunskapsplattform och vägledning med branschens aktörer.

#### 3.7.3. Därför behövs åtgärden

Information om innehåll av farliga ämnen i bygg- och anläggningsprodukter saknas i dagsläget för en stor andel av produkterna på marknaden. Detta gäller särskilt sammansatta varor.

I regeringens kemikalieproposition 2013/14:39 pekas insatser för ökad information och dokumentation om farliga ämnen i bygg- och anläggningsprodukter ut som prioriterade åtgärder. Bristande information är ett hinder i produktvalsarbetet för att fasa ut farliga ämnen. Bristande information och dokumentation om farliga ämnen försvårar även en kostnadseffektiv och miljösäker förvaltning och avfallshantering.

I avvaktan på ytterligare lagkrav inom området behövs andra initiativ för att driva på utvecklingen.

#### 3.7.4. Önskade effekter

Åtgärden förväntas bidra till en minskad användning och spridning av farliga ämnen från bygg- och anläggningsprodukter. Genom tillgång på information möjliggörs ett aktivt produktvalsarbete med fokus på utfasning av särskilt farliga ämnen. Åtgärden möjliggör en miljösäker förvaltning och avfallshantering.

En önskad effekt är även att andelen bedömda anläggningsprodukter i branschens bedömningssystem (BASTA, Byggvarubedömningen och Sunda Hus) ökar. Dessa system syftar till att tillgängliggöra information om innehåll av farliga ämnen i bygg- och anläggningsprodukter.

#### 3.7.5. Berörda miljö kvalitetsmål

Giftfri Miljö, Begränsad klimatpåverkan och En god bebyggd miljö.

Inom etappmålet om farliga ämnen bidrar åtgärden främst till målen om särskilt farliga ämnen och information om farliga ämnen i varor. För etappmålet om avfall bidrar åtgärden främst till målet om ökad resurshushållning i byggsektorn.

#### 3.7.6. Tidplan för genomförande

2016-2017; Genomförande

#### 3.7.7. Kontaktperson på Trafikverket

Malin Kotake, Planering Transportkvalitet miljö

### 3.8. Utfasning och substitution av farliga ämnen

#### 3.8.1. Beskrivning av åtgärden

Utfasning och substitution av farliga ämnen genom tillgång till information. Som ett led i Trafikverkets arbete med hållbart byggande har krav och kriterier för innehåll av farliga ämnen tagits fram för material och varor som används i Trafikverkets verksamhet. För material och varor som Trafikverket själva upphandlar och som tillhandahålls av Trafikverkets Materialservice implementeras kraven i upphandlingsprocessen. Åtgärden innebär att kontinuerligt öka andelen material och varor som har information om innehåll av farliga ämnen. I december 2015 fanns denna information för 13 % av Trafikverkets artiklar i Materialkatalogen. Det långsiktiga målet är komma upp i 100 %.

På Trafikverket.se presenteras ett diagram med aktuellt antal artiklar som har respektive saknar information om innehåll av farliga ämnen. Länk till diagram:  
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo/Material-och-kemiska-produkter/Farliga-amnen-i-material-och-varor/varor-fran-materialservice/>



### 3.8.2. Så här ska åtgärden genomföras

Åtgärden utförs genom att i Trafikverkets varuupphandling ställa miljökrav där leverantören ska verifiera innehåll av farliga ämnen gentemot BASTA-kriterierna<sup>2</sup>. Informationen förmedlas vidare i leverantörsledet bl.a. genom publicering i Trafikverkets materialkatalog för tekniska godkänt material, se länk. <http://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/forvaltning-och-underhall/Materialservice/Materialkatalogen/>

### 3.8.3. Därför behövs åtgärden

Enligt EU:s kemikalielagstiftning Reach har användare av varor en skyldighet att förmedla information om innehåll av farliga ämnen vidare i leverantörsledet. Åtgärden ska bidra till lagefterlevnad och till minskade risker för hälsa och miljö. För att kunna göra aktiva produktval och minska användningen av material och varor som innehåller farliga ämnen krävs kunskap om varornas innehåll. Att använda material och varor utan farliga ämnen leder även till minskade kostnader i ett livscykelperspektiv. I regeringens kemikalieproposition 2013/14:39 pekas insatser för ökad information och dokumentation om farliga ämnen i bygg- och anläggningsprodukter ut som prioriterade åtgärder.

### 3.8.4. Önskade effekter

Minskad användning och spridning av farliga ämnen från bygg- och anläggningsprodukter. Minskad påverkan på människors hälsa och miljö från användning av farliga ämnen. Minskade kostnader i ett livscykelperspektiv och en effektiv förvaltning av väg- och järnvägsanläggningen.

### 3.8.5. Berörda miljö kvalitetsmål

Giftfri miljö och God bebyggd miljö

### 3.8.6. Tidplan för genomförande

2016-2018; Genomförande.

### 3.8.7. Kontaktpersoner på Trafikverket

Malin Kotake, Planering Transportkvalitet miljö

---

<sup>2</sup> BASTA står för byggsektorns avveckling av farliga ämnen. För BASTA-kriterierna se [www.bastaonline.se](http://www.bastaonline.se)

### 3.9. Buller- och vibrationsåtgärder

#### 3.9.1. Beskrivning av åtgärden

Åtgärder i form av bullerskärmar och fasadåtgärder beräknas kunna förbättra situationen för cirka 40 000 boende, som i dag utsätts för höga bullernivåer. Fasadåtgärderna bedöms leda till att drygt 20 000 personer som fortfarande exponeras för höga ljudnivåer inomhus, 10 dBA eller mer över riktvärdena inomhus, får bullret åtgärdat. Bullerskärmar och vallar bedöms leda till att knappt 20 000 personer med bostäder längs statlig väg och järnväg med > LAeq 65 dB får en skyddad uteplats eller skyddad utomhusmiljö. Dessutom bedöms cirka 250 skolor samt vård- och omsorgsboenden få åtgärdad inomhus- eller utomhusmiljö. Inköp av fastigheter samt vibrationsdämpande åtgärder uppskattas leda till att 200–300 personer som nu störs av höga vibrationsnivåer kommer att få en bättre boendemiljö. Bullerskärmar kan även ge synergieffekter för säkerheten och minska antalet dödade i järnvägstransportsystemet på platser med återkommande personpåkörningar.

#### 3.9.2. Därför behövs åtgärden

Allt fler människor exponeras för trafikbuller utomhus, främst till följd av att fler bosätter sig i städerna och att det byggs bostäder i bullerutsatta lägen. Höga bullernivåer där människor bor och vistas medför stora effekter på hälsa och välbefinnande, till exempel risk för hjärt- och kärlsjukdomar, sömnstörningar och effekter på inlärning och prestation. Hjärtinfarkt och stroke till följd av trafikbuller uppskattas årligen orsaka cirka 500 förtida dödsfall.

Omkring två miljoner människor bedöms vara utsatta för trafikbuller i sin bostadsmiljö som överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Hälsorisken ökar väsentligt vid samtidig exponering för buller och vibrationer. Redan vid bullernivåer från 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå utomhus i bostadsområden ökar risken för hjärt- och kärlsjukdomar. Trafikverket beräknar hälsopåverkan från buller som förlust av funktionsjusterade levnadsår, DALY. Hälsopåverkan från buller, där beräkningarna omfattar hälsoeffekter till följd av ökad risk för hjärtinfarkt, stroke och hypertoni, beräknas till cirka 6 500 DALY. Om DALY-beräkningar utökas till att omfatta även störningar till följd av trafikbuller (sömnstörningar och allmänstörningar) så uppgår den negativa hälsopåverkan från trafikbuller till cirka 40 500 DALY. Till följd av ökat trafikarbete, urbanisering och ökat byggande i utsatta miljöer finns en ökande trend vad gäller trafikbuller och medföljande hälsoproblem. Även vibrationer kan ge upphov till störningar och påverka människors hälsa.

#### 3.9.3. Önskade effekter

Genomförandet av en tydlig och ambitiös plan, där de mest exponerade prioriteras med effektiva åtgärder, ska leda till att antalet exponerade för höga bullernivåer längs det statliga väg och järnvägsnätet minskar med positiva effekter vad gäller hälsa som yttersta effekt.

#### 3.9.4. Berörda miljö kvalitetsmål

Åtgärden bidrar i första hand till miljömålet En god bebyggd miljö men också till det transportpolitiska hänsynsmålet om hälsa.

### 3.9.5. Tidplan för genomförande

2014-2025; Genomförande

### 3.9.6. Kontaktperson på Trafikverket

Jan Skoog, Planering Transportkvalitet hälsa

## 3.10. SIMAIR

### 3.10.1. Beskrivning av åtgärden

Trafikverket har i samarbete med Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI), Naturvårdsverket och Energimyndigheten utvecklat beräkningssystemet SIMAIR. Trafikverket förser systemet med fordonsfördelning, emissionsfaktorer, trafikflöden och vägnät. SMHI förser systemet med meteorologiska data, övriga emissionskällor, bakgrundshalter utifrån mätdata och haltberäkningar i olika geografiska skalor samt kopplar ihop alla modeller och databaser till en webbtjänst för luftkvalitetsberäkningar längs vägar och i tätorter. Idag är systemet tillgängligt för Trafikverket, kommuner, länsstyrelser, luftvårdsförbund och andra regionala aktörer. SIMAIR licenseras till kommuner, samverkansområden och konsulter i form av abonnemang. Trafikverket bidrar till drift, förvaltning och utvecklingen av systemet som ligger hos SMHI.

### 3.10.2. Därför behövs åtgärden

SIMAIR är ett verktyg för att bedöma trafikens påverkan på luftkvaliteten och ger möjlighet att bedöma utvecklingen mot det nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft. För att systemet ska användas av Trafikverk, kommuner, länsstyrelser, luftvårdsförbund och konsulter behöver det förvaltas och uppdateras kontinuerligt. Resultaten från beräkningarna behöver vara trovärdiga och systemet validerat för att kunna användas i miljökonsekvensbeskrivningar och olika utredningar.

Trafikverket specifikt har behov av att veta hur situationen är när det gäller luftföroreningar längs med den statliga infrastrukturen. Det handlar bland annat om att veta om och i så fall var och hur mycket miljökvalitetsnormerna överskrids längs vägarna. Trafikverket är verksamhetsutövare i Miljöbalkens mening och behöver veta hur verksamheten påverkar omgivningen, vi har också uppföljningsmått som årligen behöver följas upp. Trafikverket ska även uppfylla de Transportpolitiska målen och behöver därför verktyg för att följa utvecklingen mot dem.

### 3.10.3. Önskade effekter

Bättre kunskap om luftkvalitetssituationen i vägars närhet och i tätorter ger berörda aktörer större möjlighet att bedöma utvecklingen mot det nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft samt att planera för lämpliga åtgärder som på sikt ger en större måluppfyllelse och en minskad påverkan på människors hälsa och miljön.

### 3.10.4. Berörda miljökvalitetsmål

Frisk luft.

### 3.10.5. Tidplan för genomförande

2016-2020; Drift och förvaltning av SIMAIR sker kontinuerligt. Utveckling- och förbättringsinsatser sker vid behov.

Utöver det kontinuerliga arbetet med systemet genomför SMHI 2016 en validering av SIMAIR mot mätdata på uppdrag av Trafikverket och Naturvårdsverket. Detta genomförs dels som en följd av att den nya emissionsmodellen för vägdam och slitagepartiklar, NORTRIP, implementeras i SIMAIR hösten 2016, men även det faktum att det var flera basår sedan som SIMAIR senast validerades.

### 3.10.6. Kontaktperson på Trafikverket

Johanna Daniels, Planering Transportkvalitet hälsa



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)