



Annika Larsson

Utlåtande

Risakanalys för Floxarna, Klintheden och Sävar

Vattentäkterna Floxaren, Nordmalings kommun, Klintheden, Robertsfors kommun och Sävar Umeå kommun har under året varit föremål för utredning i syfte att avgöra om det för något eller flera av dessa objekt föreligger sådana risker från väg och vägtrafik att det är motiverat att vidta särskilda riskreducerande åtgärder.

I samtliga tre fall har bedömningen gjorts att riskerna för negativ påverkan är av sådan art att det inom idag kända möjliga platsspecifika åtgärder (såväl fysiska som administrativa) inte går att uppnå meningsfulla riskreduktioner. Utredningsarbetet i sig så har dock tillfört kunskap vilket i sig bidrar till en bättre kunskap om riskerna, främst som underlag för beredskapsplanering och även mer långsiktig planering för de aktuella kommunerna.

Bedömningarna har gjorts utifrån den riskhanteringsmetodik som Trafikverket är i färd med att ta fram. Denna riskhanteringsmetodik är en vidareutveckling av det tidigare arbetssätt som legat till grund för de konsekvensklassningar som redovisats i rapporten *Konsekvensklassificeringar av vattentäkter i Norrbotten och Västerbotten (Bothniakonsult, 2001)*.

Ny metodik

Den nya riskhanteringsmetodiken omfattar bland annat ett riskanalysverktyg som bygger på allmänt vedertagna principer. Härmed avses att man definierar begreppet risk som en sammanvägning av sannolikheten för en oönskad händelse och de konsekvenser som följer om en sådan händelse inträffar. Konsekvensbegreppet i sin tur beskrivs som en sammanvägning av sårbarhet och värde. Vad gäller konsekvens så innebär den nya anvisningen inga direkt avgörande skillnader mot tidigare. De förändringar som skett är att sårbarhetsbegreppet fått en tydligare definierad indelning i fem steg (tidigare var det tre steg) samt att värdet har fått en reviderad indelning på grundval av underlag från bland andra SGU och Vattenmyndigheterna.

I riskanalysverktyget definieras fem riskklasser där klassindelningen har kalibrerats för att motsvara ett tydligt beslutsunderlag (riskklass 1 – inga åtgärder motiverade, riskklass 2 – åtgärder kan vara motiverade, dock låg prioritet, riskklass 3 – åtgärder behöver vidtas osv).

Vid arbetet med den nya riskhanteringsmetodiken har det blivit tydligt att olika påverkansfaktorer behöver bedömas och analyseras var för sig för att sedan vägas samman till en helhetsbedömning. I de aktuella fallen har bedömningar gjorts för påverkansfaktorerna *risken för olycka* (som leder till utsläpp av miljöfarligt ämne, typiskt är gods eller bränsle), *saltpåverkan* och *dagvattenpåverkan*.



Det ska framhållas att de konsekvensklassificeringar som gjordes 2001 endast bedömde just konsekvenser och inte sannolikheter. Vidare har dessa konsekvensklassningar varit relativt renodlat inriktade på risken för olycka med utsläpp av miljöfarligt ämne. Detta underlag utgör därmed inte några kompletta riskbedömningar. Den viktigaste orsaken till detta är att det vid tiden för dessa analyser saknades ändamålsenliga anvisningar för sannolikhetsbedömningar. I det nya riskanalysverktyget finns dock denna parameter inkluderad.

Inom påverkansfaktorn "olyckshändelse på väg som leder till utsläpp av miljöfarligt ämne" gäller följande: De nu framtagna anvisningarna för bedömning av sannolikhet är uppbyggda så att man initialt utgår från en schabloniserad, konservativ bedömning av sannolikheten att det sker ett utsläpp. Denna bedömning bygger på en analys av trafikmängder och längden av den vägsträcka som befinner sig inom det potentiella påverkansområdet. Det finns fem sannolikhetsklasser med avgränsningar sinsemellan som bygger på en rad olika avvägningar, bedömningar och kalibreringar som dock skulle kräva en ganska omfattande förklaring varför vi här istället vill hänvisa till det färdiga dokumentet när det publiceras. (i dagsläget bedöms att så kan ske under första kvartalet 2013). Motsvarande princip med initiala försiktiga ansatser tillämpas även för parametrarnas värde och sårbarhet.

Ansatzerna kan sedan provas och justeras genom att kompletterande uppgifter inhämtas och värderas. Denna successiva precisering avbryts när man har ett tillräckligt underlag för att kunna göra en användbar riskbedömning. Härmed avses att riskbedömningen kan ligga till grund för olika beslut. De viktigaste besluten rör prioritering mellan objekt att utreda, beslutet om det ska genomföras riskreducerande insatser samt valet av inriktningen av åtgärder när sådana är aktuella.

I den nya riskhanteringsmetodiken har det också lagts vikt vid att värdera de olika åtgärdsalternativ som prövats historiskt. I många fall handlar grundvattenskydd om att lägga ut tätskikt eller att sätta upp vägräcken. De erfarenheter vi har samlat på oss och den vägledning man kan få av vattenskyddsarbete i andra länder pekar dock på detta inte nödvändigtvis är optimalt. I vissa fall görs till och med bedömningen att skyddsåtgärder snarare har försämrat risksituationen i motsats till vad som var avsett. Mot denna bakgrund har det konstaterats att det finns behov att se över och utveckla strategier för och alternativ till åtgärder.

En ytterligare aspekt som belyses i den nya riskhanteringsmetodiken är att många åtgärder visserligen reducerar risken, men att denna riskreduktion i vissa fall är närmast försumbar.

De aktuella objekten

Enligt det nya riskanalysverktyget görs för alla tre objekten konsekvensbedömningar som i allt väsentligt överensstämmer med de tidigare gjorda konsekvensklassningarna. Vad gäller sannolikheten så har denna i samtliga fall redan i den initiala bedömningsansatsen fått låga eller mycket låga värden. För samtliga tre objekt har därmed redan i tidigt skede kunnat göras en relativt säker bedömning att det i vart fall inte föreligger någon högre risk än riskklass 2. I enlighet med ovan sagda så kan i dessa fall riskreducerande åtgärder vara motiverade.

När det gäller potentialen att uppnå en väsentlig riskreduktion genom de idag ofta använda åtgärderna såsom räcken eller tätskikt har bedömningen gjorts att dessa inte kan förväntas ge någon riskreduktion av sådan dignitet att det kan anses ekonomiskt



försvärbart. Det finns inte heller någon annan känd metod för riskreduktion som har bedömts kunna bidra med någon tillräcklig riskreduktion för att åtgärder ska kunna anses rimliga att genomföra.

Trafikverket avser dock att vidareutveckla och komplettera den nya riskhanteringsmetodiken. Man bedömer det som möjligt att man inom detta arbete kommer att finna nya och alternativa riskhanteringsstrategier och riskreducerande åtgärder vilket kan ge anledning till att den i nuläget redovisade slutsatsen kommer att omvärderas.