

Havs- och vattenmyndigheten

Diariet

Remiss om ny vägledning för inrättande och förvaltning av vattenskyddsområde

Trafikverket har tagit del av dokumenten Vägledning om vattenskyddsområde samt Principer för riskbedömning i arbetet med vattenskyddsområde.

För Trafikverket som ansvarig för det statliga väg- och järnvägsystemen, liksom en myndighet med ett ansvar inom svensk vattenförvaltning, är det viktigt att områdesavgränsningar och skyddsföreskrifter är ändamålsenligt utformade, väl avvägda och att lokala/regionala skillnader i tolkning och tillämpning undviks. Trafikverket bedömer att vägledningen i vissa avseenden behöver förtydligas. Det är viktigt att vägledningen matchar de behov och den kunskap som finns hos mottagargruppen.

Materialet är välskrivet med många relevanta och nyttiga tolkningar, hänvisningar och referenser. Vägledningen är företrädesvis av en generell karaktär vilket innebär ett relativt stort tolkningsutrymme, vilket i sin tur ställer stora krav på kunskap och erfarenhet hos alla de kommuner och Länsstyrelser som hanterar frågan. Trafikverket har, med detta som utgångspunkt, svårt att bedöma vilket genomslag och vilka effekter vägledningen kommer att få vid framtida beslut om vattenskyddsområden och utformning av föreskrifter, liksom vid tillämpning och tolkning av beslutade föreskrifter.

Trafikverkets synpunkter och kommentarer

Det finns en stor mängd statliga vägar och järnvägar inom vattenskyddsområden, liksom vid allmänna vattentäkter som saknar vattenskyddsområde samt vid potentiella framtida vattentäkter. Trafikverket behöver vid all planering, byggnation, drift och underhåll inom dessa områden alltid ta erforderlig hänsyn till behovet av att skydda dessa vattenresurser. Detta kan innebära ett behov av olika försiktighetsmått, anpassningar och vissa inskränkningar av verksamheten. Trafikverket har i detta arbete samlat mycket erfarenhet och byggt upp en stor kunskap om riskbedömning, riskhantering och principer för åtgärdsval vid infrastrukturens kontakter med vatten. En mycket stor mängd kontaktpunkter mellan statlig väg och järnväg och vattenförekoster av betydelse för dricksvattenförsörjningen har i detta arbete översiktligt riskbedömts, och arbetet fortsätter även 2020 i oförminskad omfattning. Trafikverket välkomnar därför att det

tydligt framgår av vägledningen att *"Avgränsning och eventuell zonindelning av vattenskyddsområdet, liksom meddelade föreskrifter, ska genomföras och motiveras utifrån slutsatserna av den genomförda riskbedömningen"*. Detta innebär också att genomförda riskbedömningar behöver vara av god kvalitet och möter ställda krav. Trafikverket delar gärna med sig av sin kunskap, sina erfarenheter och relevant material inom området, till berörda aktörer, inom sekretessbehovets gränser.

Kraven på välunderbyggda områdesavgränsningar och väl avvägda föreskrifter, i kombination med den stora mängd nyinrättade- och reviderade gamla vattenskyddsområden som förväntas, bedöms innebära betydande resurs- och kompetensmässiga utmaningar för berörda myndigheter.

Specifika kommentarer Vägledning

- I 3.3 anges att *"Den slutliga avgränsningen av vattenskyddsområdet och eventuell indelning i zoner bör i möjligaste mån ske utefter identifierbara gränser i terrängen såsom t ex väg, järnväg, kraftledning, vattendrag....."* Detta är uppenbart praktiskt men det måste förstås ske inom ramen för de hydrologiska/hydrogeologiska förutsättningarna. Ett nödvändigt tillägg är att man tydliggör att vid gränsdragning längs en väg eller järnväg, så är utgångspunkten att vägen/järnvägen utgör en gräns som ligger utanför skyddsområdet. Om utredning däremot visar att anläggningen har betydelse i ett vattenskyddsområde, utöver att utgöra en gräns, och bör vara inom skyddsområdet så ska det motiveras och anges.
- Att vattenskyddsområden får upphävas av länsstyrelse respektive kommun framgår indirekt av 18 kap. 1 § och 19 kap. 1 § miljöbalken. Det framgår inte uttryckligen i 7 kap. miljöbalken men kan anses vara en följd av behörigheten att inrätta vattenskyddsområdena.
- På s. 8 anges att 37 § förvaltningslagen är tillämplig på upphävande av beslut om vattenskyddsområde, vilket framstår som en tveksam tolkning. Dels gäller 37 § felaktiga beslut, vilket det inte är fråga om i dessa fall. Dels kan det ifrågasättas om beslut om inrättande av vattenskyddsområde inte kan vara gynnande för enskild part (jfr s. 9 där det anges att inrättandebeslut i princip alltid är i någons intresse).

Specifika kommentarer Riskbedömning

- Frågan om det helt nödvändiga behovet av beredskap och nödvändig information i beredskapsplaner kan lyftas tydligare, ffa i steg 3 i riskbedömningen. Lägg till referenser i frågan, t ex Livsmedelsverket.
- Lägg till vidtagna försiktighetsmått/skyddsåtgärder under steg 3.
- I exemplet i tabell 3 med trafikolycka bör det som minimum läggas till att trafikintensiteten är hög, om man ska kunna generalisera och ange att risken är betydande och i tabell 4 föreslå åtgärder i form av tätskikt. Man bör

fundera på att slå ihop tabell 3 och 4 för bättre läsförståelse och tydligare arbetsgång.

- Gällande tätskikt behöver man tydliggöra att denna skyddsåtgärd medför att grundvattenbildningen minskar, i vissa fall påtagligt.
- Under begreppet Risk skrivs: *"Sammanvägningen behöver inte innebära att sannolikheten och konsekvensen multipliceras med varandra, dvs. att risken uttrycks som en förväntad konsekvens"*. Det sista ordet ska inte vara konsekvens utan risknivå. Då stämmer det också med vad som skrivs under begreppet Riskanalys.
- Det saknas definition av källbarriär.
- Under steg 6 står att läsa *"Det är naturligt att de risker som bedöms vara allvarligast också måste hanteras på ett bra sätt"* En eventuell föroreningskälla som till exempel salt, kan vara en typ av åtgärd för att minska en allvarigare risk, till exempel petroleumprodukter vid vägolycka. Trafikverket efterfrågar en beskrivning av hur denna eventuella källa, som främst fungerar som åtgärd för att hantera en allvarigare risk, kan avvägas och hanteras. Trafikverket bidrar gärna med sina erfarenheter.
- Två påverkansfaktorer som ofta adresseras är vägdagvatten och vägsalt och deras potentiella påverkan på grundvatten. Gällande dagvatten så föreligger enligt Trafikverket en i viss mån obefogat stor oro för påverkan. Gällande salt finns ett flertal kända påverkansfall. Här känner vi idag relativt väl till vid vilka förutsättningar det finns en påverkansrisk (överskridande av riktvärde) eller inte. Det finns anledning att utveckla vägledningen och riskbedömning så att restriktioner begränsas till faktiska identifierade (kvantifierade) risker och att man undviker att ange omotiverade restriktioner för att *"vara på den säkra sidan"*. Trafikverket välkomnar vägledningens tydlighet *"Föreskrifter med krav på tillstånd eller anmälan bör meddelas med återhållsamhet."*

I detta ärende har avdelningschef Marie Hagberg Backlund beslutat. Nationell samordnare vatten, Björn Sundqvist, har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har enhetschef Malin Kotake och måldirektör Sven Hunhammar deltagit.



Marie Hagberg Backlund

Avdelningschef Transportkvalitet