

Remissyttrande

Datum
2017-11-21

Dnr
2666-2017
Ert Dnr
N2017/5430/TIF

Mottagare
Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Handläggare
Susanna Hogdin
Enheten för miljöprövning och miljötillsyn
susanna.hogdin@havochvatten.se

Direkt
010-6986026

Yttrande över - Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Sammanfattning

Havs- och vattenmyndigheten har med anledning av remissens omfattning och den begränsade remisstiden valt att fokusera på frågor som rör transportsystemets inverkan på vattenförekomster som har stor betydelse för dricksvattenförsörjningen. Havs- och vattenmyndigheten tillstyrker i huvudsak de förslag rörande åtgärder och skydd av vattenförekomster som lämnas i förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Utbyggnaden av transportsystemet syftar till att nå ett flertal olika mål som i sin tur ytterst avser att tillskapa en sund samhällsutveckling för landet. Det är viktigt att denna samhällsutveckling är hållbar över tid. Erfarenheterna visar att det historiskt varit svårt att undvika att tillskapa konfliktytor mellan det befintliga transportsystemet och viktiga dricksvattenresurser. Trafikverket bör därför få i uppdrag att utarbeta särskilda mål om att systematiskt identifiera och åtgärda konfliktytor samt att följa upp att de åtgärder som vidtas också sköts på ett ändamålsenligt sätt.

Havs- och vattenmyndighetens inställning

Övergripande

Förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 har höga ambitioner vad det gäller att minska transportsektorns miljöpåverkan och bidra till en hållbar utveckling. Detta liksom målsättningen kring skydd av vatten är bra. Det är samtidigt viktigt att höga ambitioner och mål får genomslag i förverkligandet av planen. Det måste tydliggöras i de vägplaner som används för att styra och prioritera i kommande väg och järnvägsprojekt att konstaterade konfliktytor mellan infrastruktur och vattenförekomster måste åtgärdas. Det finns annars risk att denna typ av åtgärder prioriteras bort under arbetsprocessens gång för att minska kostnaderna. Nyproduktion måste alltid ske miljömässigt tillfredsställande där miljöbalkens hänsynsregler beaktas. Nyproduktion får inte riskera bli framtidens konflikträckor.

Den MKB som nu är framtagen är generell för hela transportplanen. Det är viktigt att miljöbedömningar och miljökonsekvenser även belyses i de konkreta projekt som blir ett resultat av planen.

Trimning och miljöåtgärder

Havs- och vattenmyndigheten ser det som angeläget att ramen för vatten inom trimning och miljöåtgärder ökar till åtminstone 2 miljarder kronor, vilket är Trafikverkets eget uppskattade behov. Detta eftersom antalet konfliktsträckor mellan befintlig infrastruktur och dricksvattenförekomster med bedömd hög risk är oacceptabelt många. Det är därför viktigt att resurser läggs på befintlig infrastruktur och det är mycket positivt att åtgärder för skydd av vatten prioriteras tidigt i planperioden. Dessa konfliktsträckor bör samtidigt vara kända för berörda myndigheter och åtgärderna måste vara uppföljningsbara. Havs- och vattenmyndigheten ser det som mycket positivt att sugtransformatorer med oacceptabel risk längs järnväg nu åtgärdas.

Befintliga vattenskyddsåtgärder

Det är överraskande att läsa om det stora åtgärdsbehovet av tidigare utförda vattenskyddsåtgärder på grund av obefintlig eller undermålig skötsel (MKB s 106). Detta är inte acceptabelt. Det måste skapas bättre rutiner för drift, underhåll, skötsel, uppföljning och tillsyn av genomförda vattenskyddsåtgärder samt tillföras relevanta resurser.

Publikation Yt- och grundvattenskydd

Flera hänvisningar sker till Publikation 2013:45 (Yt- och grundvattenskydd). Denna rapport behöver slutföras samt ses över vad det gäller eventuella nya data. Färdigställandet av denna rapport, liksom prioritering av vattenskyddsåtgärder, bör göras i samråd med Havs- och vattenmyndigheten och SGU. I samma rapport bör det finnas en kunskapssammanställning kring erfarenheter, funktioner och användbarhet för olika vattenskyddsåtgärder.

Miljöbalkens krav på kunskap

Havs- och vattenmyndigheten ser det som prioriterat att kunskapen ökar kring Trafikverkets anläggningar och påverkan på vattenförekomster och att samtidigt oacceptabla risker åtgärdas.

Osäkerheten är stor vad det gäller järnväg och eventuella konfliktsträckor vid dricksvattenförekomster (MKB s. 107). Ett motsvarande analysarbete som genomförs för väg bör även ske för järnväg. Likaså, bör inventering och uppföljning av genomförda vattenskyddsåtgärder längs järnväg ske.

Identifiering av konfliktsträckor

Trafikverket har i sin metodik för att identifiera konfliktsträckor med vattenresurser av betydelse för dricksvattenförsörjningen utgått ifrån alla

grundvattenförekomster, utom kustnära sådana, samt ytvattenförekomster som omfattas av vattenskyddsområde (MKB s.294). Havs- och vattenmyndigheten bedömer att det är viktigt att utöver detta också identifiera eventuella konflikter mellan infrastruktur och ytvattenförekomster där det finns kända uttag för råvatten, så kallade skyddade vattenförekomster enligt artikel 7 i Vattendirektivet. Det är enkelt att ta ut en förteckning över vilka dessa vattenförekomster är ur VISS¹. Det finns ett stort antal ytvattenförekomster där det finns kända pågående råvattenuttag men där vattentäkten saknar ett formellt vattenskyddsområde, totalt är det 87 av 256 skyddade ytvattenförekomster enligt artikel 7 som saknar vattenskyddsområde. Bland dessa kan sjön Bolmen ges som ett exempel. Bolmen försörjer en stor andel av Sveriges befolkning med dricksvatten men saknar idag ett fastställt vattenskyddsområde. I detta sammanhang kan det också påtalas att alla beslut enligt 7 kap. miljöbalken registreras i ett nationellt register (VicNatur - Naturvårdsverket) som används för källdata (MKB s. 106).

Behövs ett särskilt uppdrag från uppdragsgivaren?

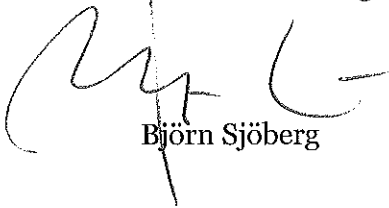
Det nationella transportsystemet är en viktig nationell angelägenhet som tar stora resurser i anspråk. Utbyggnaden av transportsystemet syftar till att nå ett flertal olika mål som i sin tur ytterst avser att tillskapa en sund samhällsutveckling för landet. Det är viktigt att denna samhällsutveckling är hållbar över tid. Erfarenheterna visar att det historiskt varit svårt att undvika att tillskapa konfliktytor mellan det befintliga transportsystemet och viktiga dricksvattenresurser. Erfarenheterna visar också att Trafikverket hittills misslyckats med att hitta bra rutiner för skötsel och underhåll av de skyddsåtgärder som genomförts för att åtgärda identifierade risker (se också kommentar under rubriken befintliga vattenskyddsåtgärder ovan). Havs- och vattenmyndigheten bedömer därför att det finns anledning för uppdragsgivaren att överväga behovet av att ge Trafikverket i uppdrag att utarbeta särskilda mål om att systematisk identifiera och åtgärda konfliktytor samt att följa upp att det åtgärder som vidtas också sköts på ett ändamålsenligt sätt. Utan tydliga mål och krav på uppföljning är det risk för att denna typ av frågor tappas bort bland myndighetens många andra viktiga uppdrag och åtaganden.

Förslag till mål fram till år 2027 skulle kunna vara att;

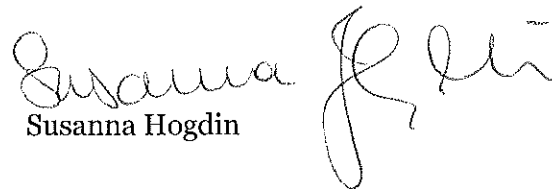
- Trafikverkets anläggningar utformas och verksamhet bedrivs på ett sådant sätt att de inte förhindrar att god kemisk, ekologisk och kvantitativ status nås och kan vidmakthållas i alla berörda vattenförekomster.
- vid alla konfliktsträckor mellan väg- och järnvägsanläggningar och vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen, eller med stora naturvärden, är föroreningsrisken acceptabel.

¹ VISS (VatteninformationssystemSverige) är en databas som utvecklats av Vattenmyndigheterna, länsstyrelserna och Havs- och vattenmyndigheten och som samlar information om Sveriges vattenresurser

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschef Björn Sjöberg efter föredragning av utredare Susanna Hogdin. I den slutliga handläggningen av ärendet har även utredaren Henrik Gustafsson och enhetschefen Ann Lundström deltagit.



Björn Sjöberg



Susanna Hogdin