

Miljö- och energidepartementet

Diariet

Remiss av betänkande SOU 2018:34 ”Vägar till hållbara vattentjänster”

Trafikverket tillstyrker utredningens förslag i de delar som bedömts beröra Trafikverkets verksamhet, roll och ansvarsområde. Avseende övriga förslag har Trafikverket ingen uppfattning.

Trafikverket finner att det inte är helt lätt att överblicka i vilken omfattning Trafikverket berörs av förslagen. Trafikverkets bedömning är att flertalet förslag inte berör Trafikverket i rollen som verksamhetsutövare.

Trafikverkets synpunkter och kommentarer

Numrering och rubricering följer betänkandets dito.

4.2 Nationell plattform för samverkan om hållbara vattentjänster

Trafikverket tillstyrker utredningens förslag när det gäller behovet av en nationell plattform för en formaliserad samverkan mellan nationella myndigheter för utvecklingen av hållbara vattentjänster. Trafikverket bidrar gärna i detta arbete med sin kunskap och sina erfarenheter.

4.3 Tillsynsvägledande myndighet

Trafikverket instämmer i att eftersom det finns ett tydligt samband mellan tillsyn och åtgärder avseende va-frågor, reglerade i miljöbalken och vattentjänstlagen men även enligt plan- och bygglagen, är det viktigt att tillsynsvägledningen sker på ett samordnat sätt mellan berörda myndigheter vilket kräver ett utvecklat och helst formaliserat samarbete.

4.5 Krav på plan för allmänna vattentjänster

Utredningens förslag om att varje kommun ska ha en fastställd plan för hur man långsiktigt ska uppfylla sin skyldighet att ordna vattentjänster bedöms som ändamålsenligt. Ett samrådsförfarande med varje kommun innan fastställelse av planen bedöms som nödvändigt men torde komma att ta en del resurser i anspråk från en nationell aktör som Trafikverket.

4.13 Anpassningsåtgärder för dagvattenhanteringen

Trafikverket delar utredningens uppfattning om att det finns ett behov av att inkorporera hantering av skyfall i kommunernas plan för allmänna vattentjänster, som kommenterats ovan.

När det gäller skyfall bedömer Trafikverket att det finns ett behov av att definiera vilka typer av skyfall som åsyftas i betänkandet. Det finns en definition av minimifallet, men det finns ingen angiven övre gräns för hur långt samhället ska gå vid kartering av skyfall kopplat till vilka åtgärder som kan anses tekniskt möjliga och ekonomiskt försvarbara.

Trafikverket vill även betona vikten av att krav på transportinfrastrukturen när det gäller framkomlighet och höjdsättning, kopplat till höga flöden och nivåer, sätts in i ett större sammanhang. Att ta höjd för extremflödesnivåer vid nybyggnation av väg och järnväg kan bland annat innebära negativa konsekvenser för landskapsanpassningen, barriäreffekter, negativ påverkan på gestaltning, bullerstörningar och att upplevd trygghet påverkas. Betänkandet har fokus på kommunal planering och frågan om den statliga transportinfrastrukturen nämns mer i förbigående. Det behöver tydliggöras att försiktighetsmått vid höjdsättning av bostadsbebyggelse och andra former av husbyggande får helt andra konsekvenser än om infrastrukturanläggningar höjdsätts utifrån återkomsttider som vida överskrider anläggningens livslängd.

Betänkandet belyser relativt utförligt vad som gäller för *fastighetsägare* men Trafikverket bedömer att det behöver förtydligas om, och i så fall i vilken omfattning, det som anges för fastighetsägare även gäller *förvaltare av allmän platsmark*, som exempelvis Trafikverket, och vilka möjligheter och vilket ansvar som åligger dessa. I sammanhanget bör det förtydligas vad begreppet *fastighetsinnehavare*, i 6b § i förslaget till ändring av Lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV), innefattar.

Trafikverket instämmer i att ett fortsatt utredningsarbete är nödvändigt avseende dagvatten i ett större sammanhang och tillstyrker förslaget. Genom införandet av LAV blev det tydliggjort att förvaltare av allmän platsmark både kunde och borde ingå i det brukarkollektiv som betalar VA-avgift. Trafikverket har därmed i ett stort antal kommuner börjat faktureras för vattentjänsten "dagvatten". Trafikverket har ansett det nödvändigt att granska underlagen för faktureringen och har ofta funnit brister i underlag och oklarheter om ens den debiterade vattentjänsten är tillhandahållen. Utifrån samlade erfarenheter är det Trafikverkets bedömning att LAV i första hand blivit drivande för VA-huvudmannen att ta ut avgift från förvaltare av den allmänna platsmarken samt för förvaltaren av den allmänna platsmarken att kunna kräva tillgång till vattentjänst. Incitamentet för samverkan för att på ett rationellt sätt dra nytta av den allmänna platsmarkens potential att bistå med flödesutjämning och rening bedöms därför som otillräckligt.

Det har i branschen upprepat påtalats vikten av att begränsa vattnets möjligheter att belasta dagvattensystemen i samband med större regn, vilket också utredningen konstaterar. I Malmö-exemplet, som utredningen hänvisar till, så tydliggjordes på ett illustrativt sätt hur orimligt det vore att försöka bygga ut ledningssystemet för att kunna

hantera stora skyfall. Det som istället förespråkas är att försöka styra stora vattenmängder till att magasineras lokalt eller avrinna ytledes.

Beträffande möjligheterna att hantera större vattenmängder som kan uppkomma i samband med skyfall, så innehar den allmänna platsmarken en betydande potential att bidra med tillfällig magasinering och utjämning av flöden varvid mer känsliga eller såbara ytor och byggnader skulle kunna besparas stora belastningar. Det Trafikverket här vill belysa särskilt är att det finns en potential i åtgärder som inte faller inom, eller i vart fall inte tolkas in i, begreppen "va-anläggning" eller "öppen dagvattenanläggning". Vaghållare förfogar ofta över vägområden med gräsklädda slänter och diken vilka kan bidra med kapacitet för avsevärda utjämningsvolymmer. Det ska noteras att vägdiket vanligtvis är en åtgärd med ett flertal syften. Vägdiket ska bland annat garantera att vägkroppen är dränerad, att vatten och annat inte blir kvar på trafikytan samt fungera som snömagasin. Vägdiken utgör endast i vissa specialfall någon form av vattenförande kanal. Vid avrinning till vägdike är vattnets fortsatta öde att infiltrera lokalt och bilda mark- och grundvatten.

För att kunna utnyttja den potential som finns hos den allmänna platsmarken att skydda mot skador vid skyfall bör det finnas incitament för förvaltaren av dessa ytor att tillhandahålla en sådan funktion. Incitamentet i LAV är snarare sådant att det är upp till förvaltaren av allmän platsmark att på eget initiativ och egen bekostnad ordna sådana skydd. Bestämmelserna om kommunens skyldigheter att ordna vattentjänster och rätten att ta betalt för dessa skiljer sig beroende på om brukaren är fastighetsägare eller förvaltare av allmän platsmark (vaghållare). Medan det konstateras (sid 70) att "...enbart förhållandet att huvudmannen byggt ut den allmänna va-anläggningen i ett område inte automatiskt medför att fastigheterna där kan debiteras en avgift.", så när det gäller förvaltare av allmän plats så framgår att även om denne själv ordnat de anordningar som behövs för bortledandet av vatten så förefaller det som att avgiftsskyldighet inträder vid blotta närvaron av allmän VA-anläggning. Det är sedan upp till kommunen och VA-huvudmannen att förhålla sig till i vilken grad man vill dra fördel av denna rättighet att ta betalt oavsett i vilken omfattning, om ens alls, vattentjänst faktiskt tillhandahålls.

I detta ärende har generaldirektör Lena Erixon beslutat. Nationell samordnare vatten, Björn Sundqvist, har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har tf enhetschef Malin Kotake, verksjurist Ulf Edling, avdelningschef Marie Hagberg och måldirektör Sven Hunhammar deltagit.

Lena Erixon

Generaldirektör