



## Miljöpolitik

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlas 16 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2002 och 2003 om miljöpolitik. I motionerna tas upp frågor om bl.a. den fria marknaden och ekonomisk tillväxt som förutsättningar för en god miljö, den enskilda människans ansvar som utgångspunkt för miljöpolitiken, implementering av rättvist miljöutrymme i svensk miljöpolitik och jämställdhetsperspektivet i miljöarbetet. Vidare behandlar utskottet frågor om en nationell strategi för miljö och hälsa, förbättrad uppföljning av riksdagens miljömål och frågan om att inkludera icke-certifierade miljöledningssystem i de gröna nyckeltalen.

Utskottet avstyrker samtliga motioner med hänvisning till bl.a. tidigare ställningstaganden och pågående arbete på områdena.

I betänkandet finns två reservationer och två särskilda yttranden.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Utskottets överväganden.....	5
Allmän miljöpolitik.....	5
Uppföljning av miljömålen, m.m.....	9
Reservationer.....	14
1. Rättvist miljöutrymme, punkt 2 (v).....	14
2. Nationell strategi för miljö och hälsa, punkt 4 (v).....	14
Särskilda yttranden.....	16
1. Allmän miljöpolitik, punkt 1 (fp).....	16
2. Allmän miljöpolitik, punkt 1 (kd).....	17
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	19
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002.....	19
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....	19
<i>Bilaga 2</i>	
Trafikutskottets och miljö- och jordbruksutskottets offentliga utfrågning om trafik och miljö.....	21

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Allmän miljöpolitik

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:MJ420 yrkandena 1 och 3–5 och 2003/04:MJ370 yrkandena 1–5.

## 2. Rättvist miljöutrymme

Riksdagen avslår motion 2003/04:MJ340.

*Reservation 1 (v)*

## 3. Jämställdhetsperspektiv i miljöarbetet

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:A366 yrkande 20 och 2003/04:A302 yrkande 20.

## 4. Nationell strategi för miljö och hälsa

Riksdagen avslår motion 2003/04:MJ410 yrkande 13.

*Reservation 2 (v)*

## 5. Uppföljning av miljömålen

Riksdagen avslår motion 2003/04:MJ393.

## 6. Gröna nyckeltal

Riksdagen avslår motion 2003/04:MJ400 yrkande 23.

## 7. Östersjön som politikområde

Riksdagen avslår motion 2003/04:MJ334 yrkande 1.

Stockholm den 3 februari 2004

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

*Catharina Elmsäter-Svärd*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Catharina Elmsäter-Svärd (m), Alf Eriksson (s), Lennart Fremling (fp), Rune Berglund (s), Rolf Lindén (s), Sven Gunnar Persson (kd), Kjell-Erik Karlsson (v), Christina Axelsson (s), Lars Lindblad (m), Carina Ohlsson (s), Sverker Thorén (fp), Jan Andersson (c), Jan-Olof Larsson (s), Bengt-Anders Johansson (m), Christin Nilsson (s), Göran Persson i Simrishamn (s) och Gunnar Goude (mp).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 16 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2002 och 2003 om miljöpolitik. Flertalet av de frågor som nu är aktuella behandlades av utskottet våren 2002 i samband med beredningen av regeringens skrivelser 2001/02:50 Hållbara Sverige – uppföljning av åtgärder för en ekologiskt hållbar utveckling och 2001/02:172 Nationell strategi för hållbar utveckling (bet. 2001/02:MJU16). I motionerna tas upp frågor om bl.a. den fria marknaden och ekonomisk tillväxt som förutsättningar för en god miljö, den enskilda människans ansvar som utgångspunkt för miljöpolitiken, implementering av rättvist miljöutrymme i svensk miljöpolitik och jämställdhetsperspektivet i miljöarbetet. Vidare behandlas frågor om en nationell strategi för miljö och hälsa, förbättrad uppföljning av riksdagens miljömål och frågan om att inkludera icke-certifierade miljöledningssystem i de gröna nyckeltalen.

Som ett led i utskottens arbete med uppföljning av tidigare riksdagsbeslut anordnade miljö- och jordbruksutskottet i samarbete med trafikutskottet den 25 november 2003 en offentlig utfrågning om trafik och miljö under rubriken Miljökvalitetsnormer och ökad biltrafik – oförenligt eller hållbart? (se *bilaga 2*).

# Utskottets överväganden

## Allmän miljöpolitik

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker nio motionsyrkanden (m) om bl.a. miljöpolitikens inriktning med hänvisning till tidigare uttalanden i frågan. Utskottet avstyrker även en motion (v) om rättvist miljöutrymme, en motion (v) om en nationell strategi för miljö och hälsa samt två motioner (c) om jämställdhetsperspektiv i miljöarbetet. Motionerna avstyrks med hänvisning till tidigare uttalanden och pågående arbete på områdena. Jämför reservationerna 1 och 2 (v).

### *Motionerna*

I motion 2002/03:MJ420 (m) framhålls att det finns anledning till framtidstro och optimism också på miljöområdet. I dag gäller det att ytterligare öka resurseffektiviteten i samhället och att utnyttja marknadsekonomins drivkrafter för att få fram produkter och en produktion som gör att den totala miljöbelastningen kommer ned till en nivå som naturen långsiktigt tål. Vidare gäller det att åstadkomma effektiv lagstiftning och ekonomiska styrmedel och att fullt ut använda marknaden och de marknadsekonomiska verktygen i miljöarbetet. Dessa åtgärder tillsammans med ett omfattande internationellt samarbete är enligt motionärerna en förutsättning för att vi på ett effektivt sätt skall komma till rätta med dagens och morgondagens miljöproblem (yrkande 1). I motionen betonas även den fria marknaden som drivkraft i miljöarbetet, och motionärerna framhåller att miljövänlig produktion har blivit ett viktigt konkurrensmedel och ett sätt att förbättra lönsamheten, s.k. affärsdriven miljöutveckling. Utvecklingen har skett med den snabbhet, kraft och intensitet som bara är möjlig när det är marknadens spelregler som styr (yrkande 3). Den enskilda människans ansvar skall vara utgångspunkten för miljöpolitiken. Människans ansvar tillsammans med den enskilda äganderätten främjar enligt motionärerna ett hushållande och vårdande av resurserna som inte det kollektiva klarar av. En stark äganderätt är en av de viktigaste principerna för att skapa en god miljö, och staten bör därför så långt möjligt verka för att fördela det kollektiva miljöansvaret på individer, antingen direkt genom personligt ägande eller genom företag eller små gemenskaper (yrkande 4). Staten skall ta ansvar för de miljöuppgifter ingen annan kan utföra och bör erbjuda de verktyg som står till statens förfogande såsom lagstiftning, ekonomiska styrmedel och överlåtelsebara utsläppstillstånd. Det är av stor vikt att statens åtgärder är ändamålsenliga (yrkande 5). Motionens yrkanden 1 och 3–5 återkommer i motion 2003/04:MJ370 (m) yrkandena 1 respektive 3–5. Ekonomisk tillväxt och utveckling som grundförutsättning för att uppnå en

god miljösituation betonas i motion 2003/04:MJ370 (m). Tack vare ökade resurser har ny teknik kunnat utvecklas, vilket har lett till effektivare resursutnyttjande, minskade miljöstörningar och ökat miljöintresse hos medborgarna och konsumenterna. Motionärerna betonar att den ekonomiska tillväxten inte hade varit möjlig utan marknadsmässig prissättning som stimulerar resurssnål teknik och alternativ resursanvändning (yrkande 2).

Enligt motion 2003/04:MJ340 (v) bör regeringen se över möjligheten att implementera rättvist miljöutrymme i den svenska miljöpolitiken. I motion 2003/04:MJ410 (v) yrkas att regeringen utarbetar en nationell strategi för miljö och hälsa med utgångspunkt i att den mänskliga verksamhetens miljöpåverkan inte skall ge hälsoeffekter eller orsaka skador på miljö och natur och med konsekvensredovisning vad gäller kvinnor och män (yrkande 13). Ett jämställdhetsperspektiv i miljöarbetet efterlyses i motionerna 2002/03:A366 (c) och 2003/04:A302 (c). I motionerna framhålls att hållbar utveckling handlar om hur vi skall kunna utnyttja befintliga resurser utan att riskera våra barns och barnbarns möjligheter att i framtiden nyttja dessa resurser. För att detta skall uppnås måste Sveriges nationella strategi ta hänsyn till att både kvinnor och män lever och verkar här, dvs. genderperspektivet skall genomsyra allt arbete för en hållbar utveckling (yrkandena 20 respektive 20).

### *Utskottets ställningstagande*

I samband med behandlingen av regeringens skrivelser 2001/02:50 Hållbara Sverige och 2001/02:172 Nationell strategi för hållbar utveckling våren 2002 hade utskottet att ta ställning till motioner med samma innehåll som de nu aktuella motionerna 2002/03:MJ420 (m) och 2003/04:MJ370 (m). Utskottet hade då ingen annan uppfattning än motionärerna om att det finns anledning till optimism och framtidstro också på miljöområdet (bet. 2001/02:MJU16). Som anfördes i skrivelsen Nationell strategi för hållbar utveckling innebär det stora krav men också stora möjligheter att hushålla med miljö och resurser. Utskottet ansåg vidare att en långsiktigt hållbar politik för välfärd och social rättvisa på kort sikt kan skapa stora kostnader men på lång sikt generera en större potential för produktivitet och tillväxt. Detta var enligt utskottet tydligt inte minst inom arbetslivet och välfärdspolitik. På motsvarande sätt kan ökade miljökrav leda till långsiktigt positiva effekter på näringslivet. Den sista aspekten, ett effektivt utnyttjande av resurser, handlar om effektiva tekniska och institutionella lösningar. Teknikutveckling kan driva fram investeringar och nyföretagande i vissa branscher. Dessa möjligheter att förena social välfärd och ekonomisk utveckling med en god miljö utgör kärnan i den svenska visionen för en hållbar utveckling. Utskottet uttalade vidare att marknadens ökade efterfrågan på produkter, produktionsprocesser och tjänster med miljöhänsyn samt kostnadsbesparingar på grund av resurseffektivisering har inneburit att miljöhänsyn och konkurrenskraft går hand i hand. Utskottet konstaterade också att den finansiella marknadens intresse av företags beteende vad gäller miljön och sociala frågor ökar. Ett företag som integrerar

långsiktiga ekologiska och sociala aspekter i sin företagsstrategi kan utnyttja marknadsfördelar för hållbara produkter och tjänster samtidigt som kostnader och risker kan minskas eller helt undvikas. På det sättet bidrar företaget både till det övergripande målet om en hållbar utveckling och till mervärde för aktieägarna. Utskottet instämde i regeringens uppfattning att statens åtgärder inom näringspolitiken bör syfta till att skapa ett förbättrat företagsklimat genom information och rådgivning, regelförenkling, kapitalförsörjning där den privata marknaden inte fungerar tillfredsställande, kompetens och kunskapsöverföring samt en väl fungerande konkurrens. På ett mer övergripande plan bör staten främja positiva attityder till företagande och entreprenörskap. Utskottet anförde vidare att näringspolitiken kompletteras genom sådana åtgärder de än viktigare allmänna förutsättningarna för näringslivet som läggs fast inom andra politikområden. Utskottets ställningstagande kvarstår. Mot den bakgrunden bör motionerna 2002/03:MJ420 (m) yrkandena 1 och 3–5 och 2003/04:MJ370 (m) yrkandena 1 och 3–5 inte påkalla någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida.

Som utskottet anförde våren 2002 är ekonomisk tillväxt och utveckling en grundförutsättning för att uppnå en god miljösituation. Även den fria marknaden kan utgöra en drivkraft i miljöarbetet och den enskilda människan kan vara en utgångspunkt för miljöpolitiken (bet. 2001/02:MJU16). Som anfördes i skrivelsen Nationell strategi för hållbar utveckling skall Sverige ha ett konkurrenskraftigt näringsliv som tar till vara de affärsmöjligheter som finns för hållbart företagande. Politiken skall främja företagande och stimulera nyetableringar, och tillväxten skall vara hållbar. Med detta uttalande tillgodoses enligt utskottets mening syftet med motion 2003/04:MJ370 (m) yrkande 2. Motionsyrkandet bör inte påkalla någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida.

Även en motion motsvarande motion 2003/04:MJ340 (v) om behovet av implementering av rättvist miljöutrymme i den svenska miljöpolitiken behandlades av utskottet våren 2002 (bet. 2001/02:MJU16). Utskottet hade självfallet ingen annan uppfattning än den som framfördes i motionen om att världens rikedomar bör fördelas solidariskt så att alla kan njuta av en god välfärd. Utskottet hänvisade även till vad utrikesutskottet anförde i sitt betänkande 2000/01:UU11 att bl.a. konventionen om biologisk mångfald hör till de internationella avtal kring miljösamarbete som anses länka samman miljö och aspekter kring mänskliga rättigheter. Konventionen har ett tydligt rättviseperspektiv och betonar att den biologiska mångfalden är ett gemensamt arv för hela mänskligheten. Konventionen behandlar både hot mot den biologiska mångfalden och möjligheter, t.ex. att genteknisk utveckling kan leda till ökad global livsmedelsförsörjning, vilket är av vikt för mänsklighetens överlevnad. Utrikesutskottet uppmärksammade även att en reformprocess för FN inleddes under år 1997, bl.a. i syfte att åstadkomma en mer integrerad och systematisk hantering av miljö och hållbar utveckling inom alla FN:s verksamhetsområden. Som ett viktigt led i detta arbete framhölls stärkandet av FN:s miljöprogram UNEP och FN:s kommission för boende och bebyggelsefrågor,

UNCHS. Utrikesutskottet hänvisade även till att UNEP har förnyats de senaste åren med ny ledning, funktionell organisationsstruktur samt rationaliserad budget- och programplanering. Slutligen konstaterade utrikesutskottet att FN-reformerna bl.a. syftar till att säkerställa att resurserna kan utnyttjas på bästa och effektivaste sätt. Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motion 2003/04:MJ340 (v) i denna del i allt väsentligt tillgodosett. Motionen bör därmed lämnas utan riksdagens vidare åtgärd.

Som framgår av regeringens skrivelser 2001/02:50 Hållbara Sverige och 2001/02:172 Nationell strategi för hållbar utveckling utgör jämställdhet mellan kvinnor och män en förutsättningarna för en hållbar utveckling. Agenda 21 slår fast att kvinnors aktiva deltagande i ekonomiska och politiska beslutsprocesser utgör en avgörande förutsättning för en hållbar utveckling och för genomförandet av Agenda 21 i sin helhet. Makt och inflytande liksom kvinnors och mäns lika rättigheter och möjligheter när det gäller ekonomiska och andra livsvillkor är centrala i jämställdhetspolitiken. Den övergripande strategin för att åstadkomma jämställdhet och hållbar utveckling är att jämställdhet integreras i alla sakpolitiska frågor och verksamheter, s.k. gender mainstreaming. I skrivelserna konstaterar regeringen att detta har lett till en förändring av arbetsformerna och att ansvaret för genomförandet av de jämställdhetspolitiska målen har breddats. Jämställdhetsintegrering innebär bl.a. att alla frågor skall analyseras ur ett jämställdhetsperspektiv samt att konsekvenser för kvinnors och mäns villkor skall beaktas. Det anförda innebär att utskottet inte har någon annan uppfattning än motionärerna i motionerna 2002/03:A366 (c) och 2003/04:A302 (c) om nödvändigheten av ett jämställdhetsperspektiv även i miljöarbetet. Med det anförda bör motionerna i berörda delar lämnas utan vidare åtgärd.

Som utskottet anförde våren 2002 innebär den nya inriktningen av folkhälsoarbetet som presenterades i regeringens skrivelser 2001/02:50 Hållbara Sverige och 2001/02:172 Nationell strategi för hållbar utveckling att insatser för att skapa en god hälsa på lika villkor bör integreras i andra politikområden (bet. 2001/02:MJU16). Som utskottet då framhöll företas viktiga åtgärder för att förbättra folkhälsan även inom framför allt välfärdspolitiken, miljöpolitiken och arbetslivspolitiken. Utskottet anslöt sig till regeringens uppfattning att målsättningen för det samlade folkhälsoarbetet skall vara att ge samhälleliga förutsättningar för en hälsa på lika villkor för hela befolkningen. En strävan är att skapa jämvikt mellan tillväxt, sysselsättning, trygghet, god miljö och god hälsa på lika villkor. För att nå det övergripande målet bör befolkningen således ges förutsättningar för ekonomisk och social trygghet, delaktighet och inflytande i samhället, trygga och goda uppväxtvillkor, hälsa i arbetslivet, sunda miljöer och säkra produkter, en hälsofrämjande hälso- och sjukvård, ökad fysisk aktivitet, goda matvanor och säkra livsmedel. I proposition 2002/03:35 Mål för folkhälsan som förelades riksdagen i december 2002 konstaterade regeringen att sunda och säkra miljöer och produkter är av grundläggande betydelse för folkhälsan och föreslog att dessa skall utgöra ett särskilt målområde. Vidare anförde regeringen att de framtida insatserna inom



området skall utgå från de av riksdagen beslutade miljö kvalitetsmålen och en kretsloppsstrategi som inkluderar en miljöorienterad produktspolitik samt de av riksdagen beslutade konsumentpolitiska målen. Insatserna för att skapa en säker trafikmiljö skall enligt regeringen på samma vis utgå från de av riksdagen beslutade målen för transportpolitiken. I propositionen anfördes vidare att, mot bakgrund av kvinnors och mäns skilda livsvillkor, livsstil och biologi är ett integrerat genusperspektiv i det nationella, regionala och lokala folkhälsoarbetet nödvändigt. Detta krävs för att förverkliga det övergripande målet för folkhälsoarbetet och inte minst regeringens mål för jämställdhetspolitiken om ett samhälle där kvinnor och män har samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter inom alla områden i livet. Det är regeringens bedömning att behovet av forskning om kvinnors och mäns hälsa utifrån kön och genus är stort och att forskningsinsatserna behöver öka. Ett jämställdhetsperspektiv bör även genomsyra den uppföljning och utvärdering som kommer att ske till följd av propositionen. Regeringen kommer regelbundet att i en skrivelse till riksdagen redovisa folkhälsans utveckling i befolkningen och de åtgärder som vidtas för att förbättra denna. Socialutskottet, som delade regeringens synpunkter och ställde sig bakom regeringens förslag, betonade att arbetet på miljöområdet med miljö kvalitetsmål och dessas uppdelning i delmål har ett stort värde när det gäller att uppnå en bättre folkhälsa (bet. 2002/03:SoU7, rskr. 2002/03:145). Till detta kan läggas att EU-kommissionen under år 2003 presenterade en strategi för miljö och hälsa, och en handlingsplan för 2004–2010 är under utarbetande. Inom WHO – Europa utarbetas en handlingsplan för miljö och hälsa rörande barn som planeras bli antagen på miljö- och hälsoministerkonferensen i Budapest i juni 2004. Utskottet har även inhämtat att regeringen för närvarande arbetar med att stärka de jämställdhetspolitiska målen genom att integrera jämställdhetsmålen i andra politikområden. Detta kommer även att påverka området miljö och hälsa. I regleringsbrevet för år 2004 gav regeringen också i uppdrag till Naturvårdsverket att utreda hur styrmedel i miljöpolitiken i Sverige i dag påverkar kvinnor respektive män. Med det anförda finner utskottet syftet med motion 2003/04:MJ410 (v) yrkande 13 i väsentliga delar tillgodosett. Motionen bör lämnas utan vidare åtgärd från riksdagens sida.

## Uppföljning av miljömålen, m.m.

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet avstyrker tre motioner om förbättrad uppföljning av riksdagens miljömål (mp), om gröna nyckeltal (kd) och om Östersjön som särskilt politikområde (c). Utskottet hänvisar i huvudsak till pågående arbete på området, till bestämmelser i regeringsformen och till att syftet med motionerna helt eller delvis kan anses tillgodosett.

### *Motionerna*

Enligt motion 2003/04:MJ334 (c) bör Östersjöns ställning i den politiska debatten förstärkas genom att Östersjöns miljö görs till ett eget politikområde. I motionen framför motionärerna kritik mot regeringens sätt att hantera Östersjöfrågorna (yrkande 1).

Behovet av förbättrad uppföljning av riksdagens miljömål påtalas i motion 2003/04:MJ393 (mp). Inriktningen på uppföljningen eller utvärderingen bör utvecklas så att tonvikten i betydligt högre grad går ut på att analysera ansvarsförhållanden och huruvida ansvariga aktörer har tillräckliga befogenheter. I samband med redovisningen bör regeringen för riksdagen lägga fram konkreta förslag om ytterligare styrmedel samt, vid behov, om förändringar av befintliga styrmedel.

Enligt motion 2003/04:MJ400 (kd) bör icke-certifierade miljöledningssystem inkluderas i regeringens gröna nyckeltal. Motionärerna framhåller att i nyckeltalen ingår antalet ISO- och EMAS-registrerade företag, men även företag som arbetar enligt enklare och billigare miljöledningssystem som inte certifieras bör tas med då de gröna nyckeltalen beräknas (yrkande 23).

### *Utskottets ställningstagande*

Regeringen inrättade den 1 januari 2002 Miljömålsrådet, ett organ för samråd och samverkan i arbetet med att uppnå de av riksdagen fastställda miljökvalitetsmålen. Miljömålsrådet består av företrädare för centrala myndigheter, länsstyrelser, kommuner, frivilliga organisationer och näringslivet. Miljömålsrådets viktigaste uppgifter är att följa upp och utvärdera utvecklingen mot miljökvalitetsmålen samt att rapportera till regeringen om hur arbetet med miljömålen fortskrider och vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas. Vidare har rådet till uppgift att samordna informationsinsatser från miljömyndigheterna, övergripande samordna regional anpassning av miljökvalitetsmålen samt fördela medel till miljösuppföljning, miljöövervakning och viss internationell rapportering. I juni 2003 lämnade Miljömålsrådet sin årliga rapport om uppföljning av Sveriges 15 miljökvalitetsmål. I rapporten Miljömålen – når vi delmålen? har Miljömålsrådet följt upp de 69 delmålen. Miljömålsrådet har delat upp bedömningen av möjligheten att nå delmålen i tre kategorier: delmål som kommer att kunna nås utan att ytterligare åtgärder vidtas, delmål som kan nås om ytterligare åtgärder vidtas och slutligen delmål som kan bli svåra att nå även om ytterligare åtgärder vidtas. Av rapporten framgår att alla miljökvalitetsmål och vissa delmål bedöms bli svåra att nå även om ytterligare åtgärder vidtas. För flertalet delmål är dock bedömningen att delmålen går att nå förutsatt att beslut om nya åtgärder eller förändrade styrmedel tas. Rapporten visar också på ett flertal områden där miljöarbetet varit framgångsrikt och där delmålen kommer att nås inom utsatt tidsram. Miljömålsrådet bedömer att de svåraste miljökvalitetsmålen att nå inom tidsramen är Begränsad klimatpåverkan, Giftfri miljö, Ingen övergödning och Levande skogar. I sammanhanget kan nämnas att utskottet tillsammans med Miljömålsrådet sedan år 2002 årligen anordnar seminarier om

uppföljningen av arbetet med miljö kvalitetsmålen. Vid dessa seminarier redovisar berörda myndigheter sitt arbete med delmålen. Det senaste seminariet ägde rum den 30 oktober 2003. Enligt utskottets mening har de årliga rapporterna stor betydelse i arbetet med uppföljningen av miljö kvalitetsmålen. Av redovisningen ovan framgår att i Miljömålsrådets uppdrag ingår att till regeringen rapportera vilka ytterligare åtgärder som rådet anser behöver vidtas för att miljö målen skall kunna uppnås. Utskottet har inhämtat att en rapport med fördjupad utvärdering kan väntas inom kort. I sammanhanget vill utskottet erinra om de regeringsuppdrag som de sektorsansvariga myndigheterna har när det gäller att arbeta med översikter av respektive miljö mål och vid behov föreslå åtgärder inom sina myndighetsområden.

Utskottet delar givetvis uppfattningen i motion 2003/04: MJ393 (mp) om betydelsen av effektiva delmål i arbetet med att uppnå miljö kvalitetsmålen. Utskottet förutsätter att regeringen i samband med den redovisning av miljö målsarbetet och den proposition om miljö målen som kan förväntas under år 2005 kommer med förslag som syftar till att miljö kvalitetsmålen kan nås så att vi i enlighet med riksdagens beslut till nästa generation skall kunna överlämna ett samhälle där de stora miljö problemen är lösta. Med det anförda finner utskottet syftet med motionen i allt väsentligt tillgodosett utan någon vidare åtgärd från riksdagens sida.

Sedan år 1999 redovisas gröna nyckeltal i budget- och vårpropositionerna. Nyckeltalen är ett komplement till de ekonomiska nyckeltalen, och, som finansutskottet uttalat, ett viktigt instrument för att nå det övergripande miljö målet att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljö problemen är lösta (prop. 2001/02:100 s. 36, bet. 2001/02:FiU10, bet. 2001/02:FiU1). Av budgetpropositionen för år 2004, utgiftsområde 20, framgår att det totala antalet registreringar enligt förordningen om frivilligt deltagande för organisationer i gemenskapens miljöledningssystem, EMAS-förordningen (761/2001/EG), inte har förändrats nämnvärt under året. Totalt var 210 organisationer och 255 anläggningar registrerade i juni 2003. Däremot har antalet certifieringar enligt Internationella standardiseringsorganets miljöstandard ISO 14 001 ökat under året med drygt 30 % till 2 675. Antalet registrerade certifierade miljövarudeklarationer (EPD) har ökat med 44 till 78 sedan juni 2002. Av budgetpropositionen framgår även att AB Svenska Miljöstyrningsrådet för innevarande år har tillförts 3 miljoner kronor för att förvalta och vidareutveckla ett verktyg för ekologiskt hållbar offentlig upphandling, EKU-verktyget, som utvecklats av Delegationen för ekologiskt hållbar upphandling.

Utskottet delar uppfattningen i motion 2003/04: MJ400 (kd) om betydelsen av att de små företagen arbetar med miljöledningssystem och att detta skall kunna ske på frivillig väg. I skrivelse 2000/01:38 Hållbara Sverige – uppföljning av åtgärder för en ekologiskt hållbar utveckling uttalade regeringen sin avsikt att fortsätta den dialog med näringslivet och övriga aktörer som påbörjats för att det breda ansvarstagande som behövs skall komma till stånd. Som exempel nämns i skrivelsen bl.a. Närings- och teknikutvecklingsverkets,

numera Verket för näringslivsutveckling, Nutek, arbete för att främja näringslivets eget miljöarbete, exempelvis genom införande av miljöledningssystem. Enligt vad utskottet inhämtat deltar Nutek under ledning av Svenska institutet för standarder i en internationell revidering av ISO 14 001 så att systemet blir enklare, billigare och mer lämpat för mindre och medelstora företag. I sammanhanget kan nämnas att det sedan våren 2003 finns en brittisk standard för stegvis certifiering mot ISO 14 001. Företagen, i synnerhet de små och medelstora, kan således välja att certifiera sig i fem olika nivåer på väg mot en s.k. fullständig certifiering. Metoden har under flera år utvärderats i Storbritannien och visat sig vara både kostnadseffektiv och leda till ett bra miljöarbete i små och medelstora företag. I Sverige har ett pilotprojekt inletts i januari 2004 där modellen (standarden) skall testas på cirka tio företag i Landskrona och med svenska konsulter/certifieringsorgan. Som utskottet tidigare uttalat får det dock i första hand ankomma på regeringen att även i fortsättningen främja arbetet med att vidareutveckla nyckeltalen (bet. 2000/01:MJU15). Utskottet förutsätter emellertid att regeringen i sin beräkning av de gröna nyckeltalen och i sin fortsatta redovisning av miljöledningen inkluderar även företag med miljöledningssystem som inte är registrerade enligt EMAS-förordningen eller ISO 14 001. Med det anförda finner utskottet syftet med motion 2003/04:MJ400 (kd) yrkande 23 i allt väsentligt tillgodosett. Motionen bör därmed lämnas utan vidare åtgärd från riksdagens sida.

Enligt 1 kap. 6 § regeringsformen (RF) är regeringens funktion att styra riket, och regeringsarbetet regleras i RF:s sjunde kapitel, som är kortfattat. I 7 kap. 1 § RF sägs bl.a. att för beredning av regeringsärenden skall finnas ett regeringskansli i vilket ingår departement för skilda verksamhetsgrenar och att regeringen fördelar ärendena mellan departementen. Det ankommer således på regeringen att såväl fastställa politikområden som ange deras utformning och innehåll. När det gäller frågan om åtgärder för Östersjöns miljö vill utskottet erinra om Havsmiljökommissionens betänkande Havet – tid för en ny strategi (SOU 2003:72) där kommissionen framhåller att en förvaltning med ekosystemansatsen som bas vore revolutionerande för arbetet med att skydda haven. Ett sådant arbetssätt har präglat det europeiska luftvårdsarbetet. Havsmiljökommissionen har efter jämförelse med arbetet inom Luftvårds-kommissionen kunnat identifiera ett flertal brister inom det regionala marina konventionsarbetet. Denna analys pekar tydligt på fyra väsentliga delar som saknas i det marina arbetet, nämligen enighet och samverkan mellan förvaltning, forskning, näringar och andra intressenter, gemensamma effektbaserade målsättningar för både det nationella och internationella arbetet och flexibilitet att nationellt kunna vidta kostnadseffektiva åtgärder inom relevanta sektorer samt juridiskt bindande överenskommelser. Enligt kommissionen måste förvaltningen av haven inom ramen för nuvarande beslutsstrukturer förändras både nationellt och internationellt, och en ny förvaltning måste vara tvärssektoriell och kunna hantera komplexa samband. Fisk och fiskefrågor kan t.ex. inte separeras från övriga havsmiljöfrågor. De internationella beslutsstrukturen måste förändras så att möjligheter skapas för berörda kuststater

att själva besluta om hur havet skall skyddas. För att kunna vända den negativa trenden i våra hav anser kommissionen det nödvändigt med internationell samverkan och därför föreslår Havsmiljökommissionen en ny regional förvaltning i Östersjön inklusive Kattegatt, och kommissionen ser Östersjön som ett pilotområde för en ny förvaltningsstrategi. Betänkandet bereds i Regeringskansliet. Med det anförda avstyrker utskottet motion 2003/04: MJ334 (c) yrkande 1 i den mån motionsyrkandet inte kan anses tillgodosett.

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## **1. Rättvist miljöutrymme, punkt 2 (v)**

av Kjell-Erik Karlsson (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om rättvist miljöutrymme. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:MJ340.

### *Ställningstagande*

Miljömålen är ett mycket viktigt redskap i det svenska miljöarbetet och arbetet med uppnående av miljömålen innebär ett stort steg framåt för svensk miljöpolitik. I miljöpolitiken och därmed även i miljömålen utformning saknas emellertid ett viktigt inslag. Hänsyn tas inte till hur vår svenska konsumtion påverkar miljötillståndet utanför vårt lands gränser. Som anförs i motion 2003/04:MJ340 (v) bör regeringen därför undersöka möjligheten att implementera rättvist miljöutrymme i den svenska miljöpolitiken. Detta bör ges regeringen till känna.

## **2. Nationell strategi för miljö och hälsa, punkt 4 (v)**

av Kjell-Erik Karlsson (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om en nationell strategi för miljö och hälsa. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:MJ410 yrkande 13.

### *Ställningstagande*

Jag anser att regeringen bör ta fram en nationell strategi för miljö och hälsa med utgångspunkten att den mänskliga verksamhetens miljöpåverkan inte skall ge hälsoeffekter eller orsaka skador på miljö och natur. Vi vet i dag att kvinnors och mäns påverkan på miljön och påverkan av miljögifter skiljer sig

åt men samtidigt finns stora brister när det gäller kunskapen om hur frågor relaterade till miljö och hälsa är uppdelade mellan könen. Det är därför viktigt att regeringen i den nationella strategin redogör för de konsekvenser som vår miljöpåverkan har för kvinnor och män. Detta bör ges regeringen till känna.

# Särskilda yttranden

## 1. Allmän miljöpolitik, punkt 1 (fp)

Lennart Fremling (fp) och Sverker Thorén (fp) anför:

### Miljöpolitik handlar om personligt ansvar

Människan är beroende av jordens resurser, och vi har ett ansvar för att förvalta dem för framtida generationer. Vi måste därför alla ta ansvar för miljön och vår egen livsstil. En ekologiskt hållbar utveckling går att förena med ekonomisk tillväxt, som bygger på ökad effektivitet och mindre slöseri, förutsatt att politiken är den rätta. Kopplingen mellan ekonomiskt tänkande, socialt ansvarstagande och miljötänkande är självklara utgångspunkter för ett långsiktigt hållbart samhälle.

Ekonomiska styrmedel av olika slag är effektiva metoder som släpper fram de enskilda individernas kreativitet och använder marknadskrafterna i miljöpolitiken. Miljöavgifter kompletterar fastställda utsläppsgränser och innebär att den som släpper ut föroreningar eller utnyttjar en naturresurs får betala för sig. Om avgifterna dessutom leder till ökade intäkter för staten, kan skatter med snedvridande effekter på ekonomin sänkas. Detta innebär att en grön skatteväxling genomförs. Det är inte enkelt och självklart vilka metoder som bör användas i varje situation. Det kan vara fråga om försäkringslösningar, exempelvis inom energisektorn. I vissa fall då producentansvar är opraktiskt kan pantsystem vara mest lämpliga.

Framtidens stora miljöutmaningar måste hanteras med nya strategier. Havsmiljökommissionen säger i sitt slutbetänkande (SOU 2003:72) att vi kommit till vägs ände vad gäller att, inom ramen för befintliga strukturer, lösa dagens miljöproblem. Folkpartiet liberalerna föreslår därför att en hållbarhetskommission tillsätts med uppgift att se över vilka effektiviseringar och moderniseringar av samhällets regelverk, styrmedel och upplysningsverksamhet som behöver göras för att samhället inte skall motverka hållbar utveckling. Vi vill att en expertkommission tillkallas för att analysera hur hindren för en hållbar samhällsutveckling kan undanröjas och hur konflikterna mellan miljömål och andra samhällsmål kan lösas på ett bättre sätt än i dag. Analysen bör lämna förslag på vilka organisatoriska förändringar som bör genomföras för att skapa ett modernt, effektivt och rationellt fungerande Sverige. Det splittrade havsmiljöarbetet bör bli denna kommissions första uppdrag.

Östersjöområdet brottas med stora och allvarliga miljöproblem. Innanhavet Östersjön med dess unika ekosystem fortsätter att smutsas ned genom utsläpp och läckage från samtliga länder, och havet räknas som ett av de mest förorenade havsområdena i världen. Till detta skall läggas det mycket akuta läget vad gäller utnyttjandet av Östersjöns naturresurser. Folkpartiet liberalerna har



de senaste åren krävt att arbetet för att få bort synen på havet som ”allas rätt men ingens ansvar” skall intensifieras i riksdagen, EU-parlamentet och FN. Den passivitet som hittills präglat havsmiljöpolitiken kan och måste brytas. I våra motioner finns förslag om konkreta åtgärder som snabbt kan vidtas. Vi anser att de mest akuta delarna i en marin strategi kan och bör genomföras nu. Folkpartiet har föreslagit att ett särskilt Östersjökonto inrättas, i syfte att ställa resurser till förfogande för satsningar på Östersjöns miljö.

## **2. Allmän miljöpolitik, punkt 1 (kd)**

Sven Gunnar Persson (kd) anför:

Den som oroar sig för hur framtidens miljö kommer att se ut saknar inte anledning härtill. Klimatförändringar, snabb skogsförstöring, minskade fiskefångster, kemikalier i miljön, regional vattenbrist och övergödning är alla exempel på en utveckling som inte är hållbar. Samtidigt visar erfarenheter att det går att bryta en negativ trend.

Begreppet ”hållbar utveckling” definieras ofta som ”en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”. Genom att betona generationsperspektivet återspeglar denna definition mycket väl en av de principer som är grundläggande för Kristdemokraternas förhållningssätt till miljön, det som vi kallar förvaltarskapsprincipen. Med detta menas att människan är förvaltare av – och inte herre över – skapelsen, vilket ger oss människor ett speciellt ansvar. Vi skall agera med en långsiktig helhetssyn med respekt för vår samtida omgivning och för kommande generationer.

Förvaltarskapet gäller både de egna personliga resurserna och de materiella värdena: miljö och naturresurser. Vi skall agera på ett sådant sätt att vi med stolthet kan överlämna frukterna av vårt arbete. Det förutsätter att vi förvaltar och inte på ett ansvarslost sätt förbrukar ändliga resurser och naturvärden. Det förutsätter också att agerandet grundas på försiktighetsprincipen. Med detta menas att om misstanke finns om hot eller oåterkallelig skada på miljön måste extra försiktighet tillämpas. Avsaknad av vetenskapliga bevis får inte användas som ursäkt för att skjuta upp åtgärder som kan förhindra miljöförstöring.

Förvaltarskapet innebär inte något passivt förhållningssätt utan är utvecklande och förädlade till sin karaktär. Människan kan därför ingripa och påverka naturen men skall göra det på ett sätt som är långsiktigt hållbart och varsamt. Till och med uppodling av mark och produktion av säkra livsmedel inverkar starkt på naturen men ligger inom förvaltaruppdraget.

Ansvaret, som är grundbulten i förvaltarskapsprincipen, är både personligt och gemensamt. Människan är en rationell varelse ansvarig för sina handlingar. Hon kan själv göra medvetna val för att ta till vara både sina egna och andras yttre resurser. Det går inte att vältra över ansvaret på andra personer, eller på samhället i övrigt, när det gäller att ändra livsstil. Stråvan att förbruka

mindre av ändliga resurser och energi och ett personligt ansvar för kretslopp och avfallshantering är en nödvändighet för långsiktig överlevnad för mänskligheten.

Samtidigt räcker det inte med bara individuella beslut. Det behövs övergripande ramar och förutsättningar som möjliggör och uppmuntrar en långsiktig hållbar livsstil. Miljöhänsyn behöver genomsyra alla politikområden. Hållbar utveckling förutsätter att ekologi, ekonomi och sociala hänsyn integreras. Olika styrmedel, såväl informativa och regulativa som ekonomiska, kompletterar varandra och kan användas var för sig eller tillsammans, beroende på verksamhetsområde. Lagstiftning med förbud och gränsvärden, en ekologiskt färgad skattepolitik, miljöledningssystem, miljövänlig upphandling samt utbildning till konsumentmakt är exempel på strategiska instrument som måste användas. Substitutionsprincipen, som innebär att mindre farliga ämnen så långt möjligt skall ersätta farliga, är också ett viktigt verktyg.

En marknadsekonomi utifrån ett förvaltarskapsperspektiv ger möjligheter att driva utvecklingen så att den blir ekologiskt hållbar. Att människor överutnyttjar vissa miljöresurser har till stor del sin grund i s.k. marknadsmisslyckande. De kostnader som den enskilde individen eller företaget belastas med motsvarar inte de kostnader som totalt sett uppstår i samhället, och många gånger har utnyttjandet av miljön uppfattats som gratis. Men om miljöns värde synliggörs och miljökostnaderna återspeglas i prissättningen kan dessa faktorer beaktas i de beslut som tas av producenter och konsumenter. Detta kan ske genom att principen att förorenaren skall betala upprätthålls och att beskattningen i högre grad ligger på natur- och miljöresurser än på människors arbetsinsatser.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002

*2002/03: MJ420 av Per Westerberg m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det finns anledning till optimism och framtidstro också på miljöområdet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den fria marknaden som drivkraft i miljöarbetet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den enskilda människans ansvar skall vara utgångspunkten för miljöpolitiken.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten skall ta ansvar för de miljöuppgifter ingen annan kan utföra.

*2002/03: A366 av Margareta Andersson m.fl. (c):*

20. Riksdagen tillkännager för regeringen vad i motionen anförs om ett jämställdhetsperspektiv i miljöarbetet.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

*2003/04: MJ334 av Maud Olofsson m.fl. (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förstärka Östersjöns ställning i den politiska debatten genom att Östersjöns miljö görs till ett eget politikområde.

*2003/04: MJ340 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör se över möjligheten att implementera rättvist miljöutrymme i den svenska miljöpolitiken.

*2003/04: MJ370 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det finns anledning till optimism och framtidstro också på miljöområdet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ekonomisk tillväxt och utveckling är en grundförutsättning för att uppnå en god miljösituation.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den fria marknaden som drivkraft i miljöarbetet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den enskilda människans ansvar skall vara utgångspunkten för miljöpolitiken.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten skall ta ansvar för de miljöuppgifter ingen annan kan utföra.

*2003/04: MJ393 av Åsa Domeij (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en förbättrad uppföljning av riksdagens miljömål.

*2003/04: MJ400 av Alf Svensson m.fl. (kd):*

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inkludera icke-certifierade miljöledningssystem i regeringens gröna nyckeltal.

*2003/04: MJ410 av Ulla Hoffmann m.fl. (v):*

13. Riksdagen begär att regeringen låter ta fram en nationell strategi för miljö och hälsa med utgångspunkten att den mänskliga verksamhetens miljöpåverkan inte skall ge hälsoeffekter eller orsaka skador på miljö och natur och med konsekvensredovisning vad gäller kvinnor respektive män.

*2003/04: A302 av Margareta Andersson m.fl. (c):*

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett jämställdhetsperspektiv i miljöarbetet.

BILAGA 2

# Trafikutskottets och miljö- och jordbruksutskottets offentliga utfrågning om trafik och miljö

## Miljö kvalitetsnormer och ökad biltrafik - oförenligt eller hållbart?

Tid: Tisdagen den 25 november 2003 kl. 13.00–15.00.

Plats: Riksdagshuset, andrakammarsalen (ingång från Rikspan).

### Program:

#### 13.00 Inledning

*Claes Roxbergh (mp), ordförande i trafikutskottet*

#### 13.05 Vad innebär miljö kvalitetsnormerna?

*Håkan Bengtsson, Naturvårdsverket*

#### 13.15 Vad innebär transportsystemets utveckling för miljömålen?

*Martina Estreen, Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÄ*

#### 13.25 Vad görs lokalt och regionalt?

*Isabell Lundberg, Länsstyrelsen i Stockholms län*

#### 13.35 Vad säger forskningen?

*Bertil Forsberg, Umeå universitet*

#### 13.45 Hur möter vägsystemet framtidens utmaningar?

*Lars Nilsson, Vägverket*

#### 14.00 Frågestund

#### 14.55 Avslutning

*Catharina Elmsäter-Svärd (m) ordförande i miljö- och jordbruksutskottet*

#### 15.00 Förfriskningar

#### Närvarande ledamöter

#### Trafikutskottet

Claes Roxbergh (mp)

Carina Moberg (s)

Elizabeth Nyström (m)

Jarl Lander (s)

Hans Stenberg (s)  
Krister Örnfjäder (s)  
Johnny Gylling (kd)  
Karin Svensson Smith (v)  
Claes-Göran Brandin (s)  
Jan-Evert Rådström (m)  
Runar Patriksson (fp)  
Sven Bergström (c)  
Björn Hamilton (m)  
Börje Vestlund (s)  
Karin Thorborg (v)

**Miljö- och jordbruksutskottet**

Catharina Elmsäter-Svärd (m)  
Sinikka Bohlin (s)  
Alf Eriksson (s)  
Lennart Fremling (fp)  
Rune Berglund (s)  
Rolf Lindén (s)  
Sven Gunnar Persson (kd)  
Kjell-Erik Karlsson (v)  
Christina Axelsson (s)  
Lars Lindblad (m)  
Carina Ohlsson (s)  
Sverker Thorén (fp)  
Jan Andersson (c)  
Jan-Olof Larsson (s)  
Bengt-Anders Johansson (m)  
Christin Nilsson (s)  
Anita Brodén (fp)  
Sven-Erik Sjöstrand (v)  
Marie Wahlgren (fp)  
Gunnar Goude (mp)

**Deltagare**

**Departement och kommittéer**

## – Näringsdepartementet

*Stefan Andersson**Kerstin Lokrantz**Magnus Nilsson**Per Bolund*

## – Miljödepartementet

*Gisela Köthnig*

## – Miljöbalkskommittén

*Anders Lillienau**Erik Nyström**Camilla Olsson**Anna-Lena Rosengården*

## – Stockholmsberedningen

*Cecilia Önfelt**Kenneth Kvist**Ragnvald Paulsson**Marianne Möller***Myndigheter eller motsvarande**

## – Vägverket

*Lars Nilsson**Martin Juneholm*

## – Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

*Martina Estreen*

## – Naturvårdsverket

*Håkan Bengtsson**Per Andersson**Yngve Brodin**Titus Kyrklund**Helena Sabelström**Anders Johnson**Joakim Brandberg**Kjell Johansson*

## – Banverket

*Sören Dahlén*

- Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

*Lennart Folkesson*

*Kerstin Robertsson*

- Verket för innovationssystem (Vinnova)

*Joakim Tiséus*

- Folkhälsoinstitutet

*Anita Linell*

*Eva Falck*

**Forskningen m.m.**

- Umeå universitet

*Bertil Forsberg*

- Transek

*Mattias Lundberg*

**Regionala och lokala organ**

- Länsstyrelsen i Stockholms län

*Isabell Lundberg*

*Jesper Johansson*

- Trafikkontoret i Göteborgs stad

*Anders Roth*

- Stockholms läns landsting

*Ulf Tunberg*

*Katarina Fehler*

**Intresseorganisationer**

- Svenska Kommunförbundet

*Anna Holm*

*Bengt Skagersjö*

*Ann-Sofie Eriksson*

- Svenska Naturskyddsföreningen (SNF)

*Mårten Wallberg*

- Gröna Bilister

*Gunnar Hadders*

- Svenska vägföreningen



*Lars-Gunnar Tannerfors*

- Svenska åkeriförbundet

*Göran Rosenberg*

- Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF)

*Christina Bergström*

- Transportindustriförbundet

*Stefan Back*

- Bilprovningen

*Örjan Söderström*

- Bil Sweden

*Karin Kvist*

### **Press**

*Susanne Baltcheltsky*

*Erik Björklund*

*Pernilla Strid*

## Trafikutskottets och miljö- och jordbruksutskottets offentliga utfrågning om trafik och miljö den 25 november 2003

*Ordföranden trafikutskottet:* Välkomna till denna hearing i riksdagen! Hearingen är anordnad av trafikutskottet och miljö- och jordbruksutskottet tillsammans. Även de som tittar på detta i webb-TV eller i SVT 24 hälsas välkomna.

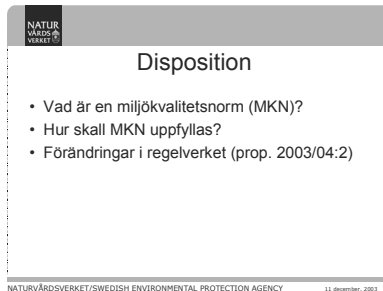
Den fråga som vi i dag ska hantera, miljö kvalitetsnormer och ökade transporter på våra vägar, är en fråga som kräver intresse.

Biltrafiken och trafiken i övrigt på våra vägar – både lätta och tunga fordon – ökar. Kanske gäller ökningen mest de tunga fordonen.

I och med vår relativt nya lagstiftning har miljö kvalitetsnormer införts, något som vi inte tidigare haft i Sverige. Det här blir en konfliktpunkt eftersom miljö kvalitetsnormerna är tänkta att reglera trafiken. Frågan är hur detta ska gå till, hur detta ska fungera. Den frågan tror jag är av stort intresse för tillsynsmyndigheter och lokala politiker, liksom för oss i riksdagen. Detta är en av orsakerna till att dagens utfrågning anordnats.

Ordet går först till Håkan Bengtsson från Naturvårdsverket. Håkan ska tala om vad miljö kvalitetsnormerna innebär. Varsågod!

*Håkan Bengtsson*, Naturvårdsverket: Tack, herr ordförande! Jag vill inleda med att tacka å mina och mina kollegers vägnar för möjligheten att medverka här i dag. Vi ser med tillförsikt fram emot kommande två timmar här och ska efter bästa förmåga och, höll jag på att säga, förstånd bidra till diskussionerna här.



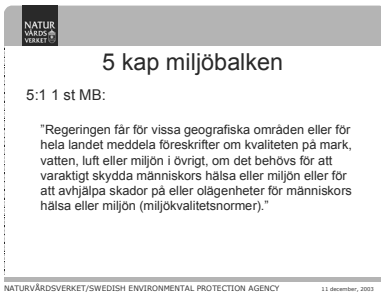
Miljökvalitetsnormer är ett förhållandevis nytt instrument som introducerades i Sverige i samband med att miljöbalken år 1999 trädde i kraft. Det handlar om ett juridiskt styrmedel. Vad jag här kommer att säga är i mångt och mycket en introduktion till regelverket kring miljökvalitetsnormerna.

Jag tänkte börja med att beskriva vad en miljökvalitetsnorm är, alltså definitionen – vad den ska innehålla och hur den ska bestämmas. Sedan tänkte jag säga några ord om hur miljökvalitetsnormerna ska uppfyllas – vilka åtgärder som ska vidtas och av vem. Till sist blir det några ord om kommande förändringar i regelverket.



Regler om miljökvalitetsnormer finns i EG-direktiv, i miljöbalken samt i plan- och bygglagen och annan lagstiftning. PBL och den andra lagstiftningen hänvisar i hög grad till de bestämmelser som finns i miljöbalken.

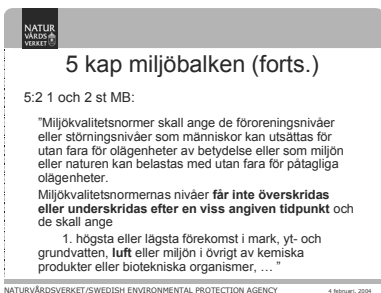
Det finns två förordningar på området. Den ena förordningen gäller miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Det är denna förordning som är intressant här i dag. Det gäller då kopplingarna till trafiken. Den andra förordningen gäller miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Under dessa förordningar finns det myndighetsföreskrifter.



Vad är då en miljökvalitetsnorm? När man söker efter svaret på den frågan hamnar man i 5 kap. 1 § miljöbalken:

"Regeringen får för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön - -."

Denna typ av föreskrifter är miljökvalitetsnormer. Vad man kan lägga märke till när det gäller denna paragraf är dels bemyndigandet till regeringen att utfärda normerna, dels att normerna kan utfärdas till skydd för hälsan eller miljön. Dessutom kan de gälla för vissa geografiska områden eller för hela Sverige.



I 5 kap. 2 § miljöbalken står det i första stycket:

"Miljökvalitetsnormer skall ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter."

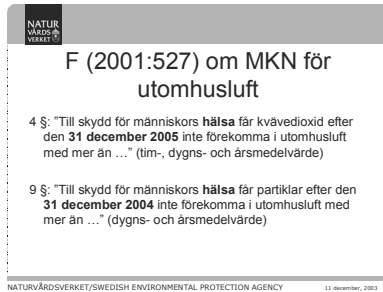
Av detta förstår vi att en miljökvalitetsnorm inte beskriver ett idealt tillstånd, utan det är fråga om en lägsta godtagbar nivå för att man ska undvika den typ av skada som det handlar om här, alltså olägenheter av betydelse när det gäller hälsa och risken för påtagliga olägenheter i fråga om miljön eller naturen.

Av detta följer att en miljökvalitetsnorm inte innebär en rätt att förorena till en viss nivå, utan det handlar om en lägsta godtagbar nivå. Även om en miljökvalitetsnorm så att säga innehålls med råge gäller alla relevanta miljöregler i förhållande till miljöstörande verksamheter eller åtgärder.

I 5 kap. 2 § andra stycket miljöbalken står det:

”Miljökvalitetsnormernas nivåer får inte överskridas eller underskridas efter en viss angiven tidpunkt - - -.” Det är alltså fråga om ett bindande gränsvärde som slår till vid en viss tidpunkt.

Sedan tänkte jag kommentera nivåerna. Föreningensnivåerna, störningsnivåerna, ska enligt förarbetena till miljöbalken bestämmas på strikt naturvetenskaplig grund. När man bestämmer själva nivån i en norm finns det alltså inget utrymme för att göra ekonomiska eller andra överväganden, utan biologin ska vara styrande för var nivån ska ligga.



När det gäller förordningen om miljökvalitetsnormer för utomhusluft innehåller 4 och 9 §§ de normer som närmast är av intresse här i dag.

I 4 § står det:

”Till skydd för människors hälsa får kvävedioxid efter den 31 december 2005 inte förekomma i utomhusluft med mer än - - -.” Det gäller då vissa specificerade tim-, dygns- och årsmedelvärden: 90, 60 respektive 40 mikrogram per kubikmeter.

I 9 § står det:

”Till skydd för människors hälsa får partiklar efter den 31 december 2004 inte förekomma i utomhusluft med mer än - - -.” Här är det fråga om dygns- och årsmedelvärden: 50 respektive 40 mikrogram per kubikmeter.

Bägge de här normerna är meddelare och tar sikte på människors hälsa. Vad gäller kvävedioxidnormen kan det noteras att den är strängare än det bakomliggande EG-direktivet. Bägge normerna bygger på det EG-direktiv som ligger i botten.

Kvävedioxidnormen är strängare i två avseenden: dels på visst sätt när det gäller nivåerna, dels avseende ikraftträdandedatumet – när normen blir skarp, det vill säga den 31 december 2005, fyra år tidigare än vad EG-direktivet föreskriver.

Förordningen i övrigt omfattar också kväveoxid, svaveldioxid, koloxid, bly och bensen.

Sedan har vi åtgärdssidan, hur miljökvalitetsnormer ska uppfyllas. En nyckelparagraf i sammanhanget är 5 kap. 3 § miljöbalken:

”Myndigheter och kommuner skall säkerställa att de miljö kvalitetsnormer som meddelats enligt 1 § uppfylls när de

– prövar tillåtlighet, tillstånd, godkännanden, dispenser och anmälningsärenden,

– utövar tillsyn, eller

– meddelar föreskrifter.”

Myndigheterna och kommunerna har här en skyldighet att säkerställa att normerna uppfylls. Man kan säga att det ska ske inom ramen för deras vardagliga verksamhet. I huvudsak tar detta syfte på tillsynsmyndigheter som lyder under miljöbalken, på hur myndigheter och kommuner agerar under miljöbalken.

I 5 kap. 3 § andra stycket miljöbalken står det:

”Vid planering och planläggning skall kommuner och myndigheter iaktta miljö kvalitetsnormer.” Där finns det en koppling till PBL. I förarbetena står det att planering skall göras så att uppfyllande av miljö kvalitetsnormer underlättas. Också i själva PBL finns det regler vad gäller miljö kvalitetsnormerna, bland annat att om det kan befaras att en beslutad norm inte innebär att miljö kvalitetsnormen kan uppfyllas ska länsstyrelsen upphäva det beslutet.

Åtminstone vi på Naturvårdsverket har bilden att den här kopplingen till PBL innebär ett starkt incitament för att se till att normen uppfylls i planeringen. Om inte riskerar hela planeringsprocessen att förfelas om man i efterhand drabbas av någon ”sanktion” som kan komma till följd av åtgärder som måste vidtas.

Om man inte inom ramen för den vardagliga verksamheten kan innehålla normer kan man besluta om åtgärdsprogram. Det ska man göra om det behövs för att uppfylla en miljö kvalitetsnorm eller om det följer av EU-medlemskapet. Det är regeringen som beslutar eller delegerar till kommun eller myndighet.

**NATURVÅRDSVERKET**

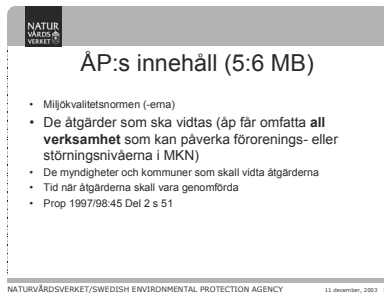
## Syfte med ÅP

- Uppfylla miljö kvalitetsnorm genom samordning och fördelning av åtgärder
- Avväga åtgärders effekt och kostnadseffektivitet

NATURVÅRDSVERKET/SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY 11 december, 2003 11

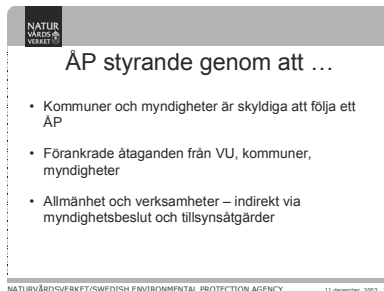
Syftet med åtgärdsprogrammen är att uppfylla normen genom en samordning och fördelning av åtgärder. Här kan man ta ett helhetsgrepp och se vad det är rimligt att verksamhetsutövare och andra bidrar med för att just uppfylla

normen. Inom ramen för åtgärdsprogrammen finns möjligheten att avväga åtgärders effekt och kostnadseffektivitet – inte minst det sista är nog ett nyckelord.



Sedan ska jag helt kort redogöra för åtgärdsprogrammets innehåll. Åtgärdsprogram får omfatta all verksamhet som kan påverka förorenings- eller störningsnivåerna i miljökvalitetsnormerna. I princip är inget uteslutet här. Det kan vara fråga om en rad olika åtgärder som ska vidtas.

Sist kommer ett lästips för den som är intresserad av att läsa om åtgärdsprogrammen. Det gäller då miljöbalkspropositionen.



Hur är då åtgärdsprogrammen styrande? Ja, det första och det styrande är att de är bindande för kommuner och myndigheter. Kommuner och myndigheter är skyldiga att vidta de åtgärder som slås fast i åtgärdsprogrammen.

Den andra punkten är lite ”mjukare”. Förhoppningsvis är det så att processen, det samrådsförfarande som föregår beslut om åtgärdsprogram, leder fram till att åtgärderna är förankrade hos verksamhetsutövare, kommuner och myndigheter.

Allmänhet och enskilda verksamheter påverkas indirekt av åtgärderna via myndighetsbeslut och tillsynsåtgärder.

NATUR  
VÄRDS-  
VERKET

## Sammanfattning

- Inget idealt tillstånd
- Kraftfullt styrmedel
- Lagd norm ligger
- Inte rätt att förorena
- Myndigheter och kommuner ansvarar
- Enskilda indirekt påverkade

NATURVÄRDSVERKET/SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY 11 december, 2003 14

Sammanfattningsvis kan man om miljö kvalitetsnormer säga att de beskriver inget idealt tillstånd, utan det är fråga om en lägsta godtagbar nivå för att undvika viss skada. Miljö kvalitetsnormer är ett kraftfullt styrmedel, åtminstone ett potentiellt styrmedel. Mycket av det här är ju nytt, så vi vet inte exakt hur det hela kommer att se ut. Myndigheter och kommuner är bundna av åtgärdsprogram. Dessa ska vara styrande vid planeringen.

Lagd norm ligger. Den ska bestämmas på naturvetenskaplig grund, på biologisk grund. När man väl beslutat om en norm är det, såvitt jag förstår, bara på vetenskaplig grund som normnivåerna kan ändras. Det finns inte utrymme för att så att säga via ekonomiska skäl låta på en norm som det beslutats om.

Myndigheter och kommuner ansvarar, och enskilda blir indirekt påverkade.

NATUR  
VÄRDS-  
VERKET

## Prop. 2003/04:2

Titel: "Förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön"

Innehåll bl.a.

- ny, vidgad definition av MKN
- förstärkt samrådsförfarande (ÅP)
- krav på konsekvensanalyser (ÅP)

[Ytterligare förslag om MKN förväntas från Miljöbalkskommittén.]

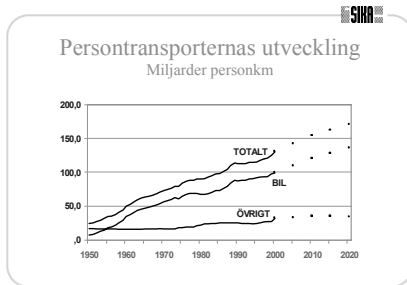
NATURVÄRDSVERKET/SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY 11 december, 2003 14

Förändringar i regelverket är det kanske överflödigt att tala om i denna församling. Proposition 2003/04:2 *Förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön* behandlades, som bekant, förra veckan av riksdagen. Enligt mitt sätt att se på propositionen är titeln lite väl begränsad eftersom det också handlar om förändringar vad gäller miljö kvalitetsnormer generellt – inte bara hänfödda till vattenmiljön utan ändrar generellt i systemet så att säga. Vad jag framför allt tänker på är den nya och vidgade definitionen av vad en miljö kvalitetsnorm är. Man öppnar också här för att det inte ska handla bara om de bindande gränsvärden som vi i dag känner till utan också om de värden som ska eftersträvas och som inte bör vare sig överskridas eller underskridas. Bland annat handlar det om ett förstärkt åtgärdsförfarande vad gäller åtgärdsprogram samt ytterligare och tydligare krav på konsekvens i fråga om analyser när man arbetar fram åtgärdsprogram. Ytterligare förslag om miljö kvalitetsnormer är att förvänta från Miljöbalkskommittén.

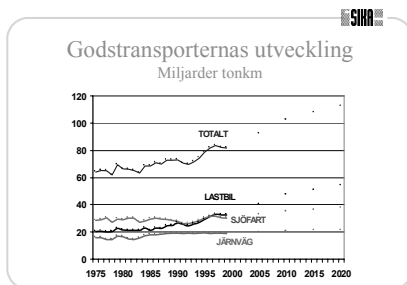
Med detta lämnar jag ordet till nästa talare.

*Ordföranden trafikutskottet:* Tack så mycket, Håkan Bengtsson från Naturvårdsverket! Som nummer två av de fem inledningstalarna innan vi har frågestund för ledamöterna får vi lyssna till Martina Estreen från Statens institut för kommunikationsanalys, i dagligt tal kallat SIKA. Nu handlar det om transportsystemens utveckling för miljömålen. Varsågod!

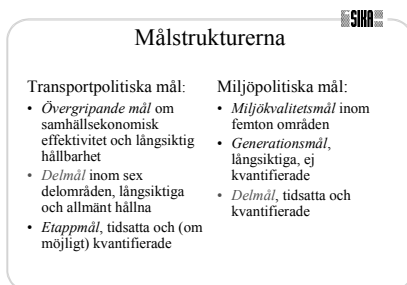
*Martina Estreen, SIKA:* Först vill jag passa på att tacka för att jag fick komma hit och tala å SIKA:s vägnar.



Sedan tänkte jag redovisa några siffror. Transportarbetet ökar. Mellan år 1997 och fram till år 2010 beräknas persontransportarbetet öka med 26 %. Personbilstransporterna står för tre fjärdedelar av transportarbetet.



När det gäller godstransporternas utveckling beräknas en ökning med 25 % mellan år 1997 och år 2010. Lastbilstransporterna beräknas öka med hela 38 % under perioden 1997–2010.





När det gäller målstrukturerna kan man säga att det finns två typer av miljö-mål: transportpolitiska mål och miljöpolitiska mål. Här finns det lite olika begrepp. Bland de transportpolitiska målen finns det övergripande mål för allmän samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet. Här finns det också sex delmål inom olika politikområden. Det gäller då Regional utveckling, En god miljö och så vidare. Därtill finns i vissa fall tidsatta och kvantifierbara etappmål.

Beträffande de miljöpolitiska målen finns det miljö kvalitetsmål inom 15 områden. Därtill kommer generationsmål som är lite mer långsiktiga och ej kvantifierade. Etappmålen när det gäller de transportpolitiska målen är (om möjligt) tidskvantifierade. En viss begreppsförvirring kan här uppstå.

Utveckling i förhållande till det transportpolitiska delmålet En god miljö			
	Utveckling mot de långsiktiga delmål under 2002	Finns etappmål?	Uppfylles etappmål med fattade beslut?
Klimatpåverkan	Nej	Ja	Nej
Luftföroreningar (S, NO <sub>x</sub> , VOC)	Ja?	Ja	Ja?
Buller	Nej	Ja*	Nej
Kretsloppsanpassning	Osäkert	Nej	-
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert	Nej	-

Sedan tänkte jag säga något om utvecklingen i förhållande till de transportpolitiska målen för en god miljö.

När det gäller klimatpåverkan finns det inget som tyder på att etappmålen kommer att uppnås med till i dag fattade beslut. Fram till år 2010 beräknas utsläppen från transportsektorn öka med ungefär 15 % jämfört med år 1990. Bortsett från att transportarbetet ökar får vi dessutom en allt tyngre fordonsflotta som drar alltmer bensin. Även om teknikutvecklingen går mot bränsle-effektivare bilar ”äter” den här utvecklingen upp teknikutvecklingen.

När det gäller svavel och VOC är bedömningen att vi troligen når målen. Här behövs det dock fortsatt bevakning. Med dagens beslut och åtgärder bör både de miljöpolitiska och de transportpolitiska målen kunna nås.

När det gäller buller kommer de etappmål som finns att i stort sett kunna nås vad gäller det statliga vägnätet. Däremot är det problem med det kommunala vägnätet där åtgärdstakten inte är tillräckligt hög.

När det gäller kretsloppsanpassningen och påverkan på natur och kulturmiljö finns det inga etappmål. Där är det alltså mera osäkert, svårbedömt. Men vad gäller kretsloppsarbetet pågår ett arbete, så det går åt rätt håll. Om det går i tillräckligt snabb takt går dock inte att säga.

### Miljökvalitetsnormer

- Miljökvalitetsnormer finns för
  - Svaveldioxid
  - Kväveoxider
  - Bly
  - Kvävedioxid
  - Partiklar
  - Bensen
  - Koloxid

Utöver miljömålen finns det miljökvalitetsmål. Avseende utomhusluften handlar det om svaveldioxid, kväveoxider, bly, kvävedioxid, partiklar, bensen och koloxid. Bortsett från kvävedioxid och partiklar uppfylls normerna, eller också beräknar man att vi kommer att klara dem med redan fattade beslut.

När det gäller kvävedioxid är det framför allt dygnsmedelvärdena som det är svårare att uppnå. Detta gäller i och för sig också partiklar. Stockholm och Västra Götaland har i det här avseendet fått redovisa åtgärdsprogram, som vi säkert får höra mer om i nästa presentation här.

I fråga om kvävedioxid bedöms normerna fram till år 2010 kunna uppfyllas. I varje fall går teknikutvecklingen åt det hållet, så på sikt kommer kvävedioxidnormen inte att vara ett lika stort problem som när det gäller partiklarna. Partiklar kommer ju inte bara från avgasutsläpp utan även från damm, försliten asfalt och sådant. Här ser utvecklingen inte lika bra ut.

Avseende de mer långsiktiga miljökvalitetsmålen för partiklar och kvävedioxid ser det ut att bli svårt att uppnå de halter som anges i miljökvalitetsmålen.

### Slutsatser

- Utvecklingen går på flera punkter åt fel håll.
- Möjligheterna att nå miljömål och miljökvalitetsnormer ser olika ut för olika problem.
- Det finns målkonflikter mellan de olika miljömålen och miljökvalitetsnormerna. Ett exempel är mellan miljökvalitetsnormer och målet att minska koldioxidutsläppen.

Sammanfattningsvis kan man säga att utvecklingen på flera punkter går åt fel håll för koldioxid, buller till viss del och miljökvalitetsmålen för partiklar. Möjligheterna att nå miljömålen och miljökvalitetsnormerna ser helt olika ut för olika problem. För kvävedioxid är det svårt att göra en bedömning men det ser ut som om teknikutvecklingen kommer att kunna lösa många av problemen, även om det säkert behövs kompletterande åtgärder därutöver. För partiklar, klimatgaser och sådant krävs det helt andra åtgärder.

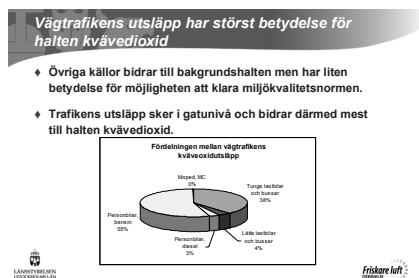
Det kan finnas lite olika målkonflikter mellan miljömålen och till exempel miljökvalitetsnormerna. Till exempel när det gäller koldioxid ökar konflikten mellan miljökvalitetsnormer och detta med minskade koldioxidutsläpp.

För att kunna uppfylla miljökvalitetsnormerna kan det krävas att man inte förtätar så mycket utan att bebyggelsen sprids ut mer, vilket kan leda till ökade transporter och därmed till ökade koldioxidutsläpp. Där finns en konflikt som behöver diskuteras lite närmare.

*Ordföranden trafikutskottet:* Tack för det, Martina Estreen från Statens institut för kommunikationsanalys!

Härnäst kommer Isabell Lundberg från Länsstyrelsen i Stockholms län att tala om vad som görs lokalt och regionalt. Varsågod!

*Isabell Lundberg,* Länsstyrelsen i Stockholms län: Jag ska berätta om länsstyrelsens arbete med åtgärder.



Arbetet har sin bakgrund i att vi år 2001 fick i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram. Detta redovisades den 1 juni i år. Ett fåtal exemplar av slutrapporten har lagts ut vid ingången till denna sal. Det finns också en populärversion, en kortare variant där framför allt åtgärderna finns med.

I Stockholms län kommer vi inte att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid. Det vet vi efter gjorda mätningar. Vi har också räknat fram vilka halter vi kommer att ha år 2006.

Det är främst på tre gator i centrala Stockholm som vi inte klarar normerna, nämligen på Hornsgatan, Norrlandsgatan och Sankt Eriksgatan. Inte heller klarar vi normerna vad gäller infartslederna.

För att vi ska kunna klara normerna på Hornsgatan måste kvävedioxidhalten minska med 15–20 % – detta förutom den spontana utveckling som ändå sker. Fram till år 2006 kommer halterna spontant att minska som en följd av att färre bilar saknar katalysator.

Vi vet att vägtrafiken har den allra största betydelsen för möjligheterna att klara miljökvalitetsnormerna. De andra källorna – det gäller då bland annat sjöfart och arbetsmaskiner – spelar viss roll för bakgrundhalten. De gör att den är ganska hög. Men det är när det gäller halten i gator som vi har pro-

blemen. När det gäller miljö kvalitetsnormerna kommer inte åtgärder inom sjöfartssektorn att spela speciellt stor roll. Därför är vårt åtgärdsprogram väldigt mycket inriktat just på vägtrafiken.

Det är framför allt personbilarna som bidrar till den höga halten. Men också lastbilarna spelar en mycket stor roll. De står för en väldigt stor del av utsläppen trots att de utför ganska lite av transportarbeten i innerstaden.

#### Faktorer som har betydelse för halten kvävedioxid

- ♦ Trafikflödet
- ♦ Bilparkens ålder
- ♦ Mängden tung trafik
- ♦ Ventilation
- ♦ Meteorologi



När det gäller trafiken är det främst trafikflödet, hur mycket trafik vi har, som spelar in men också hur gammal bilparken är. Att bilarna har katalysator har en väldigt stor effekt. Omfattningen av tung trafik på enskilda gatuavsnitt spelar också väldigt stor roll, liksom hur gaturummet är utformat. Finns det gott om ventilation och om det inte är några hus vid sidan av gatorna är det aldrig några problem med normerna. Men om det är tätbebyggt och luften står stilla blir det väldigt höga halter. Också vädret har naturligtvis stor inverkan, vilket dock är väldigt svårt att åtgärda.

#### Renare personbilspark

- ♦ Höjd skrotningspremie, höjd fordonsskatt och förbud i miljözonen för bilar som saknar katalysator. Skärpta krav vid upphandling.
- ♦ 15% av personbilarna saknar katalysator år 2003. Dessa fordon står för 43% av personbilarnas utsläpp.
- ♦ Halten kvävedioxid minskar 5-6% i innerstaden, 3% på infartslederna.
- ♦ Kostnaden styrs av vilken kombination av åtgärder som genomförs. Kostsam kategori.
- ♦ Kategorin kräver regeländringar. Ansvar hos regering/riksdag.



Vårt åtgärdsprogram från Stockholm innehåller åtgärder inom fyra kategorier. Det vi satsar störst kraft på är att försöka få en renare personbilspark. Vi har föreslagit att de bilar som saknar katalysator tas bort i Stockholm, framför allt i innerstaden. Vi tycker att det ska göras genom att kombinera en hög skrotningspremie med höjd fordonsskatt och genom förbud i miljözoner mot bilar som saknar katalysator. Detta gäller dock inte för veteranbilar, något som vi fått många frågor om.

De bilar som saknar katalysator står nämligen för en väldigt stor del av utsläppen trots att de utför en ganska liten del av transportarbetet. De 15% av personbilarna som saknar katalysator 2003 står för 43% av personbilarnas utsläpp av kväveoxider men utför bara 12% av trafikarbetet.

Med en sådan åtgärd skulle halten minska med uppemot 6 % – en väldigt kraftfull åtgärd, faktiskt den bästa i vårt åtgärdsprogram. Men det kan bli dyrt. Ja, det kommer att kosta en hel del. Vi har föreslagit att skrotningspremien ska öka till 10 000 kronor. Det krävs också en hel del ändringar i lagstiftningen, som i sin tur kräver beslut av regering och riksdag.

#### Renare tunga fordon

- ◆ Skärpta krav i miljözonen. Skärpta krav vid upphandling. Förtida introduktion av 05/08 års krav.
- ◆ Den tunga trafiken står för 40% av vägtrafikens utsläpp av kväveoxider. År 2006 är andelen 50%.
- ◆ Halten kvävedioxid minskar 2,5% i innerstaden, 1% på infartslederna.
- ◆ Små kostnader.
- ◆ Ansvariga är Stockholms stad och regering/riksdag.



En annan kategori är renare tunga fordon. Vi vill skärpa kraven i dagens miljözon i Stockholms innerstad. Lastbilarna kommer år 2006 att stå för 40 % av utsläppen trots att de inte är så många. På Hornsgatan utgör den tunga trafiken ungefär 5 % av trafiken. Om vi skulle skärpa kraven från åtta år i dag till sex år skulle halten minska med ungefär 2,5 %. Det kostar egentligen inte särskilt mycket att vidta den åtgärden. Däremot kan det bli dyrt för åkerierna. Men för den som är ansvarig för åtgärden, framför allt Stockholms stad, kostar det ingenting.

Jag tror att Göteborg och Stockholm planerar en översyn av sin miljözon och tänker skärpa kraven till sju år.

#### Minskat biltrafikarbete i länets centrala delar

- ◆ Trängselavgifter, översyn av parkeringspolitiken, ökad kontroll av förmånsbeskattning, genomfartsförbud för tunga fordon på Hornsgatan. Transportplaner.
- ◆ Minskat trafikarbete ger minskade utsläpp. Framkomligheten förbättras.
- ◆ Halten kvävedioxid minskar med 5-6% i innerstaden, 2-3% på infartslederna.
- ◆ Stor kostnad för införande av trängselavgifter.
- ◆ Ansvar hos regering/riksdag, RSV, Stockholms stad.



En kanske mindre populär åtgärdskategori handlar om att minska biltrafikarbetet i Stockholms innerstad. I den kategorin ligger trängselavgifter som Stockholm utreder. Vi vill också att man ser över sin parkeringspolitik, att man tittar på hur man kan reglera avgifter, utbud och övervakning av parkering. Vi har också föreslagit att man ska öka kontrollen av förmånsbeskattningen av fri parkering vid arbetsplatserna och att man har ett genomfartsförbud mot tung trafik på Hornsgatan.



Vi vet att det här ger minskade utsläpp. Har man mindre trafik blir det mindre utsläpp. Halten minskar 5–6 % sammanlagt för hela kategorin.

Vi vet också att det kommer att kosta en hel del att införa trängselavgifterna och att det krävs en del lagändringar.

Det som är roligt att se är att det kanske är just i den här åtgärds-kategorin som vi vet att mest är på gång. Vi får ett försök med trängselavgifter under 2005. Jag vet att man har fattat beslut om en ökad kontroll av förmånsbeskattningen, och Stockholm planerar att höja sina boendeparkeringsavgifter och besöksparkeringsavgifter. Det händer alltså en hel del trots att det är så obe-kväma åtgärder.

**Kollektivtrafiksatsningar**

- ◆ Förutsättning för andra åtgärder. För att klara miljö-kvalitetsnormerna på lång sikt får inte kollektivtrafiken tappa marknadsandelar.
- ◆ Kort sikt: Infartsparkering, bättre framkomlighet för bussar, ökad turtäthet.
- ◆ Lång sikt: Ökat utbud, bättre komfort, ökad punktlighet.






Det är väldigt viktigt att man satsar på kollektivtrafiken. Det tycker vi är en förutsättning för de andra åtgärder som vi har föreslagit. Man kan inte minska biltrafiken utan att öka kollektivtrafikandelen. Det är väldigt viktigt att den stora kollektivtrafikandelen i Stockholms län bibehålls. Den får inte minska eftersom vi då inte kommer att klara några miljö-kvalitetsnormer, och framför allt inga miljömål.

Vad man kan göra på kort sikt handlar mest om infartsparkering, bättre framkomlighet för bussar och ökad turtäthet. Men på lång sikt måste det till stora investeringar, och det kostar, och pengar är det alltid ont om. Det är nämligen oerhört viktigt att Stockholms län inte glöms bort när det gäller satsningar på kollektivtrafiken.

**Genomförandet återstår!**

- ◆ Rollfördelningen är oklar mellan kommunen och staten.
- ◆ Vem som ska bära kostnaderna för åtgärderna är viktigt att klara ut.
- ◆ För varje åtgärd krävs fortsatta beredningar.
- ◆ För många åtgärder krävs regeländringar.
- ◆ En snabb process är en förutsättning för att klara miljö-kvalitetsnormen år 2006.

Jag tänkte avsluta med att säga att genomförandet återstår. Det finns inte heller något beslut om vårt förslag till åtgärdsprogram. Regeringen har under hösten remitterat det, men jag har inte tagit del av de synpunkter som har inkommit. Jag vet därför inte vad remissinstanserna har sagt. Regeringen har också sagt att den tänker avvakta vårt förslag till åtgärdsprogram för att klara

miljökvalitetsnormer för partiklar innan man fattar beslut. Men det är väldigt viktigt att beslut kommer till stånd fort så att man kan börja vidta dessa åtgärder.

Det som vi ser är att det är väldigt oklart vem som ska betala, och det är oklart vem som har ansvar. Är det Stockholms stad och de andra kommunerna, eller är det staten som ska ta ansvaret för att klara miljökvalitetsnormerna? Vem ska bära kostnaderna? Det här kan bli väldigt dyrt. Och är det rimligt att låta en enskild kommun stå för dessa kostnader?

Det är också viktigt att de lagstiftningsförslag som vi har lagt fram kommer till stånd fort. Om vi ska kunna införa en hel del åtgärder krävs det att lagstiftningen ändras. Det är också någonting som måste sättas i gång så fort som möjligt.

*Bertil Forsberg, Umeå universitet:* Jag tackar för möjligheten att få framföra lite grann om vad forskningen säger, som var den rätt allmänt hållna rubriken. Om ni ska komma ihåg någonting av vad vi från forskningens sida tycker är det möjligen att vi kanske har en annan syn än vad myndigheterna har om vad som är vetenskapligt grundat när det gäller normer.

Jag kommer att tala om effekter av luftföroreningar från biltrafik, och jag ska försöka beskriva vilket slags kunskaper som vi kommer med från forskningen. Jag representerar epidemiologisk forskning, det vill säga studier där man betraktar människor med olika hög exponering i sin miljö och jämför hälsoeffekter i dessa grupper. Det är alltså inte experiment utan observationsstudier.



Biltrafik ger exponering av helt olika slag. Det första som man tänker på är kanske avgaserna, och de innehåller ju hundratals, för att inte säga tusentals ämnen. Och de avgaskomponenter som man talar mycket om är partiklarna, men också kolväten, som kan vara cancerframkallande, kolmonoxid och kväveoxider, särskilt NO<sub>2</sub> som reaktionsprodukten från NO. Men vi har också slitagepartiklar från fordonen och från vägmateriäl. Vi har uppvirvling av det damm som finns på gatorna. Det uppstår genom fordonens rörelser.

Sedan har vi sekundära föroreningar som ur hälsosynpunkt är nog så viktiga som de primära, till exempel ozon som bildas av äldre luftföroreningar med hjälp av solenergi och även nitratpartiklar.

Sedan har vi en miljöpåverkan i övrigt som i vissa fall kanske kan samverka med luftföroreningar när det gäller att åstadkomma hälsoeffekter. Jag tänker på buller eller barriäreffekter som gör att människor har svårare att vara fysiskt aktiva.

Den exponering som biltrafiken leder till beror på vilket beteende dessa föroreningar har. Och de direktemitterade föroreningarna, de som kommer ur avgasröret, kommer att visa en stark gradient med väldigt höga halter nära trafiken så att man har den största exponeringen när man till exempel åker bil i rusningstid, om man går längs en trottoar eller cyklar längs en gata med mycket trafik. Dit hör kolmonoxid, kväveoxid, bensen och de små partiklarna som man egentligen borde mäta som antalskoncentration. Det handlar även om sotpartiklar och uppvirvlat vägdamm.

**Biltrafik och exponering (2)**

- Stark gradient för direktemitterade: CO, NO, bensen, partikelantal, sot, grovt vägdamm
- Svagare gradient för sekundärt bildade: NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub>, ozon

• Föroreningarna samvarierar så att det som mäts blir en indikator

Vi har en betydligt svagare gradient för de partiklar som bildas sekundärt av dessa föroreningar, till exempel kvävedioxid som har en mycket jämnare halt över en tätort än vad exempelvis kväveoxid har. Det gäller också PM<sub>2.5</sub> och PM<sub>10</sub>, de två olika storleksfraktioner av partiklar som till stor del utgörs av sekundärt formade partiklar och ozon.

Det är också viktigt att komma ihåg att när vi mäter föroreningar – om vi mäter NO<sub>2</sub> eller kolmonoxid – kommer det ämne som vi mäter att fungera som en indikator för den mix av ämnen som finns i luften. Det innebär att när man studerar hälsoeffekter i relation till exempelvis uppmätt halt av NO<sub>2</sub> är det inte säkert att de effekter som uppkommer beror på kvävedioxiden utan de kan bero på de andra ämnen som finns samtidigt och korrelerar positivt.

**Epidemiologiska studier (2)**

- För hälsoeffekter av haltvariation i tid är det lättare att utesluta andra förklaringar
- Variation i exponering som främst beror på var man bor kan samvariera med mycket

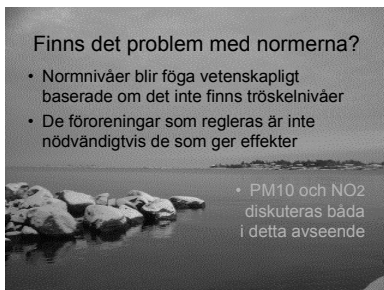
• Vi vet mest om snabba effekter av de storskaliga föroreningarna





De epidemiologiska studierna utnyttjar de kontraster som finns både i tid och i rum. I fråga om tid kan det vara så att vi tittar på hur många fall som uppkommer dagar med olika hög föroreningshalt, olika halt av NO<sub>2</sub> eller partiklar. I fråga om rum kan det vara så att man jämför människor som bor i olika geografiska områden med olika hög föroreningsbelastning. Då kan man säga att de rumsliga jämförelserna ofta ger mer osäkra data därför att socioekonomiska förhållanden, livsstil och många andra förhållanden kan samvariera och kan vara svåra att korrigera för i analyserna. I fråga om studier som jämför dagar med varandra för samma befolkning – om det blir fler akuta astmafall om det är en hög halt i en stad än om det är en dag med låg halt – är det enklare att korrigera för andra faktorer. Det handlar i stort sett om väderförhållanden eller möjligen om pollenhalter som kan vara högre eller lägre och möjligen korrelerar till föroreningshalterna. Det är enklare att rensa bort sådana effekter.

Tyvärr finns det få bra studier med mera direkta data om trafikexponering, alltså mätningar av primära föroreningskomponenter på låg lokal nivå.



Finns det några problem ur vetenskaplig synpunkt med de miljökvalitetsnormer som vi har? Man kan säga att grundtanken bakom att ha normer eller gränsvärden är att det finns någon nivå där föroreningshalten börjar bli farlig. Om man på vetenskaplig grund ska kunna föreslå att man får gå hit men inte längre, det vill säga att man bör lägga en gräns så att man inte kommer upp till vissa halter, då bör det finnas någon nivå under vilken vi kan säga att effekterna är obetydliga. Det är ett problem om man inte kan påvisa sådana tröskeleffekter. Då blir det inte en vetenskaplig fråga var vi sätter gränsen.

Ett annat problem, som jag tidigare var inne på, är att det inte behöver vara de ämnen som i studierna ger utslag som är de som framkallar hälsoeffekterna. Och kvävedioxid är nu föremål för en intensiv sådan debatt där man från vetenskapligt håll diskuterar om det inte är ganska orimligt att påstå att det vid dessa låga nivåer är kvävedioxiden i sig som ger dessa hälsoeffekter. Det är mer troligt att det är andra avgaskomponenter som finns samtidigt.

Jag skulle vilja påstå att man kan sätta ett frågetecken för utsagan att de normer som vi har i dag bygger på vetenskaplig grund. När det gäller partiklar har det från vetenskapligt håll länge ifrågasatts om det finns någon tröskelnivå. Världshälsoorganisationen har i många år sagt att man inte kan föreslå någon normnivå för partiklar eftersom man inte kan se någon sådan tröskelleffekt. Man skulle kunna säga att dessa effekter är den typ av samband där vi från vetenskapligt håll inte kan peka på att om man bara håller sig under en viss nivå spelar halten ingen roll. Det gäller korttidseffekter av partiklar både på dödlighet och vårdfall. Det gäller långtidseffekter av partiklar på dödlighet. Korttidseffekter av ozon på dödlighet, och korttidseffekter av ozon på vårdfall. Och för cancerframkallande ämnen har man länge haft utgångspunkten att det inte finns någon magisk tröskelnivå under vilken halten är betydelselös.

Riskökningen verkar vara olika stor i olika miljöer, i olika länder eller i olika typer av städer för en och samma föroreningsindikator. Riskökningen kan också vara olika stor under olika delar av året. Det kan möjligen bero på att det är olika källor som är viktiga i olika städer under olika årstider. Men det kan också bero på att befolkningens känslighet varierar eller att beteendet och därmed exponeringen varierar mellan olika städer och olika årstider.

Bilden illustrerar ett exempel på att effekten kan vara olika stark i olika miljöer. Den här bilden visar effekten av partikelhalten mätt som PM10, ett medelvärde för de två senaste dygnen, vilken betydelse partikelhalten har för antalet akuta inläggningar på sjukhus för kranskärlssjukdom i åldersgruppen 65-plus. Detta är från en stor EU-studie. Av bilden framgår att Stockholm tyvärr står med den högsta riskkoefficienten. Den procentuella ökningen per haltökning av vårdfall gällande hjärtsjukdom är alltså störst i Stockholm som är den stad som i grunden har lägst medelhalt av denna förorening. Ett lågt medelvärde behöver alltså inte betyda att en förhöjd halt under de episoder som det förekommer är ofarlig. Tvärtom kan det vara en stor procentuell ökning av risken.

På en annan bild visas ett annat samband som illustrerar hur halten av PM10 som medelvärde av dagens och gårdagens värde i Stockholm påverkar akuta inläggningar till följd av problem med andningsorganen. Här visas hur antalet inläggningar procentuellt är beroende av vilken partikelhalt man har. Vi jämför med dygnen med de lägsta halterna med mellan 5 och 10 mikrogram. Vi kan se att någonstans runt drygt 20 mikrogram har vi en ungefär fyraprocentig ökning av antalet fall. Sedan planar kurvan ut. När halten fortsätter att stiga ökar inte antalet inläggningar.

I fråga om en sådan här kurva är det svårt att diskutera ett gränsvärde som skulle ligga på 20, 25, 30, 40 eller 50. Möjligen beror denna utplaning, att risken inte fortsätter att öka, på att vi vid riktigt höga halter har andra partiklar. Då är vi tillbaka till att det är indikatorer som vi studerar. PM10 vid låga halter behöver inte vara samma slags partiklar som PM10 vid höga halter. Här kan man möjligen misstänka att när vi har riktigt höga halter är det vägdamm som dominerar partikelhalten. Men vid lägre halter är det mer av förbränningsbetingade partiklar.

Till sist ska jag säga något om resultatet för NO<sub>2</sub> från två studier. Den svarta linjen motsvarar resultat från 55 svenska orter, och den röda linjen motsvarar resultat från 12 svenska orter. Här är sambandet mellan hur stor andel av de tillfrågade i en undersökning som upplever luften som i stort sett dagligen irriterande och medelhalten av kvävedioxid där de bor. Egentligen döljer sig 55 respektive 12 punkter bakom dessa regressionslinjer. Men det är tydligt att det inte finns någon magisk nivå under vilken halten inte har någon betydelse. När vi har den typen av samband är det svårt att från forskningens sida säga att det är här som normnivån borde ligga. Ett sådant samband behöver däremot inte betyda att det är NO<sub>2</sub> i sig som ger dessa samband utan det kan vara tillsammans med eller enbart på grund av andra komponenter som föreligger tillsammans med NO<sub>2</sub>.

Mitt budskap är alltså att man kan ha olika syn på vad som är vetenskapligt grundat och inte. Jag skulle vilja påstå att de processer som nu pågår till exempel i EU tillsammans med Världshälsoorganisationen och även i USA med översyn av gränsvärden alltid börjar som en vetenskaplig process. Men för egen del gör jag bedömningen att det ganska snart också vidtar en politisk process i detta arbete om vad som är rimligt. Och från vetenskapligt håll finns det alltså flera effekter där det i dag går att läsa i rapporter som är ganska många år gamla vid det här laget att man inte kan se någon tröskelnivå och därför inte kan rekommendera någon lämplig normnivå.

*Ordföranden trafikutskottet:* Tack, Bertil Forsberg från Umeå universitet.

Nu kommer Lars Nilsson från Vägverket och talar om hur vägsystemet möter framtidens utmaningar.

*Lars Nilsson, Vägverket:* Även om jag ska fokusera på miljö kvalitetsnormerna vill jag ändå säga lite grann runtomkring som handlar om miljö kvalitetsmålen. Jag ska därför snabbt försöka säga lite grann om vad de stora utmaningarna är.

När det gäller transporter och miljö tror jag att det är viktigt att man gör analysen med miljö kvalitetsmålen som utgångspunkt, så att man inte hamnar i ett sådant läge – som vi delvis har varit inne på tidigare – att olika miljö mål så att säga motverkar varandra och att man inte riktigt ser det när man fattar besluten.

Det område som vi från Vägverket bedömer som den svåraste utmaningen för framtiden är koldioxidproblematiken. För att illustrera ett av de problem som vi har i Sverige vill jag nämna att vi har Europas sämsta bilar från koldioxid-synpunkt. Den svenska bilflottan förbrukar ungefär 20 % mer bränsle än genomsnittet i Europa. Det innebär också att koldioxidutsläppen är avsevärt mycket högre per körd kilometer. Förutom att det innebär att vi har svårt att nå våra mål innebär det också att det går åt ännu mer bränsle för privatpersoner och för samhället och att vi får koldioxidutsläpp som är markant högre.

Jag ska inte gå in på de olika typer av åtgärder som man kan vidta för att nå koldioxidmålet. Det finns beskrivet i Vägverkets förslag till nationell plan för vägtransportsystemet som är inlämnat till regeringen.

De miljö kvalitetsnormer som det har fattats beslut om utgår ifrån att försöka skydda människors hälsa och välbefinnande. Från vägtransportsystemets sida är det två normer som är problematiska att klara. Det gäller kväveoxiderna och partiklarna.

Vi hörde Bertil Forsberg säga att den vetenskapliga grunden för att kväveoxid som ämne skulle orsaka stora hälsoproblem är svagare än när det gäller partiklar. Så är det i princip. Men vi ser också att möjligheten att nå miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider antagligen är bättre än för att nå miljö kvalitetsnormerna för partiklar. Det innebär att vi på Vägverket ganska mycket försöker fokusera på vad man kan göra åt partikelproblematiken.

Jag ska börja med kväveoxiderna. Bilden visar en översiktlig inventering som har gjorts av oss på Vägverket av de statliga vägarna när vi höll på med våra långtidsplaner. När det gäller kväveoxider är det i princip Stockholms- och Göteborgsområdena som riskerar ett överskridande. Detta är beräkningar byggda på huruvida vi riskerar ett överskridande det år som miljö kvalitetsnormerna genomförs.

Utsläppen av kväveoxider minskar. Jag har sagt att de minskar beroende på att vi får fler och fler bilar med katalysatorer. Det är riktigt i sig. Men det beror också på att även bilar med katalysatorer blir bättre och bättre.

Det finns dock en liten oro just nu på Vägverket när det gäller det faktum att det regelverk som finns inom EU i fråga om avgaslagstiftningen medger att tunga fordon som skulle ha så att säga en bättre miljöklass i verklig trafik inte alls får dessa förbättringar utan kanske till och med kan vara lika dåliga som lite äldre lastbilar beroende på hur regelverket nu är uppbyggt. Man kan kringgå det när man testar bilarna.

Men generellt sett minskar utsläppen av kväveoxider från vägtransportsystemet ganska kraftigt, med ungefär 5–6 % varje år på nationell basis. Även i tätorterna minskar utsläppen.

Med största säkerhet kommer vi efter ett antal år att nå miljö kvalitetsmålet när det gäller kväveoxider.

Tänkbara åtgärder i fråga om Stockholm har delvis gått igenom. Det handlar om fordonsåtgärder och åtgärder mot tung trafik, miljözoner, parkeringsåtgärder, trafikstyrning, kollektivtrafikåtgärder, olika typer av akutåtgärder för att undvika mycket trafik de dagar då det är höga halter och olika typer av policyåtgärder.

När det gäller PM10 vill jag börja med att säga att det är viktigt att hålla i huvudet att det diskuteras olika partikelmått. PM10 står för partiklar som har 10 mikrometers diameter eller mindre. Man talar om massor, alltså hur mycket i form av mikrogram. Den grova fraktionen som PM10 är består i väldigt stor utsträckning, i alla fall det som kommer från vägtransportsystemet, av vägdamm, vägbeläggning, uppvirvlat damm och den typen av slitagepartiklar. Det som kommer från avgasröret har finare partiklar, och man använder då begreppet PM2.5 eller till och med PM1. De studier som finns indikerar att det kan vara skillnad i hur farliga PM10 är gentemot PM2.5. Och det kan vara så att PM2.5 är farligare än den grova fraktionen. Men regelverket är byggt på PM10. Det innebär att åtgärder för att klara detta i väldigt stor utsträckning kommer att handla om att minska mängden slitagepartiklar och liknande.

När vi gjorde en inventering av det nationella vägnätet såg vi att det är många fler orter som riskerar ett överskridande. Det är inte bara Stockholm och Göteborg. Det kan finnas problem i Skåne och i orter som Jönköping, Sundsvall, Umeå, Luleå etcetera. Detta är orter som riskerar ett överskridande längs de nationella statliga vägarna. Och problemen på de kommunala vägarna är antagligen mycket större. PM10 är alltså ett avsevärt mycket större problem.

Dessutom ser vi inte heller någon positiv trend när det gäller PM10 som vi gör när det gäller kväveoxider. När det gäller kväveoxider kan vi riskera ett överskridande som kommer att försvinna inom ett antal år beroende på den bättre tekniken. Motsvarande utveckling ser vi inte i fråga om PM10 eftersom det i ganska stor utsträckning är andra partiklar än de som kommer från avgasröret.

Bilden visar ett exempel från Hornsgatan i Stockholm där halterna under vårperioden under ett stort antal år visas, från 1994 till 2003. På slutet är det även inlagt mätningar av PM2.5, som inte heller visar någon tendens att minska på Hornsgatan.

Olika typer av åtgärder för att påverka detta är under beredning nu. Ingen av dessa åtgärdsidéer som jag har fört fram här är färdigstuderade, utan de är exempel på vad man skulle kunna göra. Man kan jobba med fordons hastigheten, fordonens sammansättning och körmönster och försöka få ett jämnare körmönster. Man kan jobba med vägmaterial och ha andra beläggningar som leder till mindre slitage. Om man har en torr vägbana minskar risken för att man får episoder av höga partikelhalter. Ju högre dubbdäcksanvändning man har, desto mer PM10-partiklar får man i luften. Det handlar också om vilken typ av dubbar som finns på däck, om man sandar eller saltar. Många av dessa slitagepartiklar är söndermald sand. Mycket av partiklarna kommer från bilarnas bromssystem. Naturligtvis handlar det också om hur man planerar

samhället, hur bebyggelsen ligger och hur man möjliggör ventilation av vägrummet. Man kan därmed vidta åtgärder av typen vägrenhållning, alltså att spola och skrubba våra vägar på våren för att hindra uppvirvling av damm. Det pågår försök med detta för att man ska se om det leder till någonting. Man kan diskutera olika sätt att minska användningen av dubbdäck. Man kan börja använda andra typer av vägbeläggningar, titta på bromsbeläggningar, ha hastighetsbegränsningar, trängselavgifter, miljözoner och annat för att pressa ut trafiken.

Innan jag lämnar luftkvaliteten och så vidare vill jag säga att jag också tror att det är viktigt att vid en åtgärdsplanering som nu sätter i gång också försöka ta ett helhetsgrepp över huvudmannen. Det finns nämligen en uppenbar risk när man nu tar fram åtgärdsplanerna att man flyttar trafik från en kommunal väg till en statlig väg eller från en statlig väg till en kommunal väg. Det är oerhört viktigt att man försöker lösa det totala problemet och inte bara flytta problemet.

Vi har andra viktiga miljökvantiteter som vi jobbar med och ska jobba med. Ett är natur- och kulturmiljöområdet, där vi inte har diskuterat att ha miljökvantitetsnormer, men där vi försöker utveckla kvalitetsmål för natur- och kulturmiljön för att kunna säkerställa att vi kan klara de konflikter som finns mellan vägtransportsystemet och den natur- och kulturmiljö och den livsmiljö som människor eftersträvar.

Ett område som kan komma i beröring med miljökvantitetsnormer om det utvecklas i framtiden gäller saltförbrukningen. Salt används på de statliga vägarna men också på de kommunala vägarna. Där har vi minskat användningen en del. Om vi jämför med hur det var för tio år sedan har vi minskat den ganska rejält. Men vi vet att saltanvändningen kan påverka vattenresurser med mera, och vi kommer att jobba med att försöka minska saltanvändningen ytterligare på olika sätt för att på så sätt skapa en god miljökvantitet avseende våra grundvattenresurser med mera.

Vi försöker också skydda de vattenresurser av hög kvalitet som vi har genom att minska användningen av naturgrus. Det har vi successivt lyckats med relativt bra på Vägverket. Det gör vi för att skydda de åsar som finns i landet och som ofta är viktiga vattenresurser men naturligtvis också från natur- och kultursynpunkt.

*Ordföranden trafikutskottet:* Ledamöterna i miljö- och jordbruksutskottet och trafikutskottet har nu möjlighet att ställa frågor till dem som har haft anföranden här tidigare. Varje ledamot får ställa en fråga riktad till någon av föredragshållarna.

*Karin Svensson-Smith (v):* Jag måste först fälla en mycket kort kommentar. Bilden från SIKA om den förväntade ökningen av vägtrafiken bygger på oförändrade prisförhållanden inom transportslagen, det vill säga att priset på

vägtransporter inte kommer att öka alls. Det är en inte särskilt sannolik förutsägelse. Det här har vi makt över om vi vill. Kilometerskatt och trängselavgifter införs på många olika ställen.

Min fråga till representanterna från Stockholm och Göteborg är: Är det möjligt att klara miljökvalitetsnormerna utan införande av trängselavgifter? Jag vill ha ett ja eller nej som svar på frågan.

*Anders Roth*, Trafikkontoret i Göteborgs stad: Om du tvingar mig till ett konkret svar säger jag nej.

*Isabell Lundberg*, Länsstyrelsen i Stockholms län: Vi klarar inte heller normerna utan trängselavgifter.

*Sven Bergström (c)*: En självklar kommentar efter Karins fråga är: Hur kan man då säkerställa, som det står i papperen, att man uppfyller miljökvalitetsnormerna? Trängselavgifter är ju uppenbarligen en politiskt omstridd fråga.

För oss som är utifrån landet bekräftar de här föredragningarna det ganska många av oss antar utifrån sunt förnuft, att egentligen uppstår problemen när vi tränger ihop bilismen i storstäderna. Kanske Naturvårdsverket är bäst lämpat att svara. Runtom i landet är det ingen tvekan om att bilen på många håll är det enda tänkbara alternativet, och vi ska då självfallet göra den så miljöanpassad som möjligt. Är det så, utifrån miljökvalitetsnormer och sådana aspekter, att det egentligen är ett storstadsproblem som vi har i dag?

*Håkan Bengtsson*, Naturvårdsverket: Jag känner mina begränsningar, som en simpel miljörättsjurist, att svara på den frågan, men onekligen kan man göra den reflexion som frågeställaren gjorde. Jag vet inte om någon av mina kolleger från verket kan fälla en kommentar.

*Per Andersson*, Naturvårdsverket: De normer som i dag finns för partiklar och kvävedioxid är utan tvekan svårast att klara i tätorter. Men det kan också finnas problem i glesbygd, till exempel vid intensiv vedeldning, som kan ge höga halter av partiklar.

*Christina Axelsson (s)*: Min fråga vill jag ställa till Länsstyrelsen i Stockholm, och kanske också till Vägverket. Jag vill fråga så här: Hur mycket mindre utsläpp skulle det bli om vi kunde bygga Förbifart Stockholm? Och hur mycket skulle vi tjäna på det i förhållande till de effekter som man får av försöket med trängselavgifter?

*Isabell Lundberg*, Länsstyrelsen i Stockholms län: Jag är tyvärr inte så insatt i Förbifarten, men vad jag vet är att den framför allt tar bort förbifartstrafiken, alltså genomfartstrafik genom Stockholm, och det påverkar innerstadens halter ganska lite. Jag tror inte att just Förbifart Stockholm är en åtgärd för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Stockholms innerstad. Däremot tror jag att trängselavgifterna tar bort trafik från tätbebyggda områden i innerstaden.

*Lars Nilsson, Vägverket:* Jag kan inte svara på rak arm, men jag kan konstatera att en av de vägar där vi ser det som omöjligt att nå miljö kvalitetsnormerna är Essingeleden. I vilken utsträckning en förbifart kommer att leda till en sådan avlastning att den kan bidra till att uppnå miljö kvalitetsnormerna eller inte på Essingeleden måste jag få räkna på. Men miljö kvalitetsnormernas överskridande i Stockholm handlar inte bara om innerstaden utan i väldigt stor utsträckning om de stora trafiklederna på väg in till innerstaden.

*Bertil Forsberg, Umeå universitet:* Jag försökte framställa att normerna inte är någon magisk nivå för huruvida man får hälsoeffekter eller inte av luftföroreningar. Vi har gjort konsekvensberäkningar både av trängselavgifterna – vilka hälsovinster man skulle få genom de sänkta luftföroreningshalterna – och av Förbifarten – vilka hälsovinster den skulle ge. Grovt räknat ger trängselavgifterna mer än dubbelt så stor hälsomässig vinst som Förbifarten, när man ser till hur mycket exponeringen för befolkningen skulle minska.

*Sven Gunnar Persson (kd):* Jag har en fråga om det miljö kvalitetsmål som är svårast att nå, nämligen klimatmålet. Miljö kvalitetsnormerna bidrar också till att gå stegvis mot att nå miljö kvalitetsmålen. När det gäller klimatmålet hoppas väldigt många på teknikutvecklingen, inte minst på fordonssidan och den kommande bränslecellsdriften och vätgasdriven bränslecell i motorerna.

Då är min fråga framför allt till SIKa och Naturvårdsverket, möjligtvis också Vägverket: Vilka åtgärder ser ni som mest effektiva på vägen fram mot det teknikgenombrott som alla önskar när det gäller vätgas och bränsleceller? Är det en generell inblandning av etanol? Eller vad säger ni om biogas/naturgasdrivmedlen som ett medel att snabbt sänka luftföroreningshalterna, fram till dess att vi når en teknikutveckling som fungerar?

*Lars Nilsson, Vägverket:* Vi har haft en samverkan under tre fyra år mellan Vägverket, Energimyndigheten, Vinnova och Naturvårdsverket, som har studerat de här frågorna. Det är ännu inte klart att den ultimata lösningen är bränslecells bilen driven av vätgas. Det återstår en del diskussioner kring det hela. Bland annat skulle alternativ med hybridbilar baserade på någon form av dieselt teknik kunna vara minst lika energieffektiva som bränsleceller, enligt våra kalkyler.

Det centrala elementet i en strategi mot att byta energisystem är, som vi ser det, att utveckla tillverknings tekniken och få ned kostnaden på tillverknings sidan. Vi är intresserade av att studera det så kallade syntesgasspåret, där man utifrån biomassa gör syntesgas som sedan kan användas till metanol eller så kallad Fischer-Tropsch-diesel eller dimetyleter. Vi tror också att det är intressant att titta på det som nu sker i Örnsköldsvik när det gäller utvecklingen av cellulosa baserad etanol. Vi är ytterst tveksamma till att det blir en framtid för jordbruksgrödebaserad etanol eller rapsmetyleter. Vi tror att det måste vara en successiv övergång från dagens bränslen till slutmålet, som är förnybara bränslen.



Vi tror på bränslesidan att detta att gå över till förnybara bränslen inte kommer att lösa koldioxidproblemen i sig, utan vi måste se bredare energisammanhang, ha en helt annan energieffektivitet i fordonsflottan och också försöka planera samhället så att vi inte får en oändlig ökning av trafikarbetet. Vi måste på både kort och lång sikt inrikta oss på arbete för att dämpa trafikökningen, arbete för att utveckla energieffektiva fordon och arbete för att byta energikälla.

*Martina Estreen, SIKA:* Det går nog inte med bara ändrad fordonsflotta, att ändra teknik. Det är en väg att gå, men det behövs också en annan prissättning. Vi brukar säga att det handlar om att just få in generella styrmedel. Koldioxidskatten är en sådan sak, men den är svår att höja. Men också systemet med handel med utsläppsrätter borde på sikt innefatta transportsektorn för att på det sättet få de anpassningar till stånd som krävs. De ger sedan signaler till anpassningar.

*Marie Wahlgren (fp):* Min fråga är lite grann en fortsättning på den diskussion vi hade om nya bränslen. Om man nu säger till exempel om kvävedioxidhalten att det egentligen inte är den som orsakar hälsoproblem utan någon samvariation, hur påverkar då det faktum att vi så småningom kommer att få in nya bränsletyper med nya biltyper miljö kvalitetsnormerna?

*Bertil Forsberg, Umeå universitet:* Det har gjorts en del bedömningar av vilka utsläpp alternativa bränslen kan ge i förhållande till traditionella bränslen som bensin och diesel. Exempelvis när det gäller en ökad användning av etanol i fordonsbränsle kan man inte se att det skulle innebära några problem från hälsosynpunkt, utan tvärtom.

Jag talade tidigare om den vetenskapliga diskussionen, där man har kommit fram till att även om det är kvävedioxid som är reglerat och även om vi ser effekter korrelerat till kvävedioxid, talar mycket inom forskningen för att det förmodligen är de ultrafina avgaspartiklarna som ligger bakom det här. Det betyder att det är viktigt att man klargör att normen för och regleringen av kvävedioxid är ett sätt att se kvävedioxid som en avgasmarkör till bitillverkare, till motortillverkare. Det är viktigt att man vetenskapligt har en nyanserad bild och säger att i valet mellan att minska kväveoxidutsläppen och partikelutsläppen talar nog forskningen ändå mycket för att det är viktigare att minska motorernas partikelutsläpp, viktigare än att minska kväveoxidutsläppen. Eftersom de ultrafina partiklarna inte är reglerade i några miljö kvalitetsnormer eller gränsvärden kan ju normen för kvävedioxid annars leda utvecklingen fel när det gäller bränslen i motorer.

Jag tycker att det är viktigt att man ser att det måste finnas både regleringar av vad fordonen får släppa ut och luftkvalitetsregleringar, nämligen vad som är acceptabelt i våra städer och så vidare, och där luftkvalitetsregleringarna då gäller de här ämnena mera som indikatorer.

*Bengt-Anders Johansson (m)*: Förmodligen är min fråga mer vänd till SIKA, eftersom det handlar om transportsystemens utveckling och kanske en liten utvidgning. Transporter är naturligtvis nödvändiga, och de skapar oändliga mervärden i livet och ökad frihet för många människor. Vi pratar nu väldigt mycket nationellt, och det är också ganska naturligt. Men vi får inte glömma att vi befinner oss i ett europeiskt samarbete på väldigt många områden och har ett väldigt stort utbyte av det. Då finns det alltid en risk att Sverige ska lösa alla problem, ta på sig tagelskjortan, gå före och därmed öka kostnadsbilden i vårt land.

Min fundering är lite grann om en ökad järnvägsharmonisering och möjligheterna att öka fraktransport i nord-sydlig riktning i Europa och därmed också underlätta vidare transport i Sverige: Hur mycket arbetas det på det? Det är den ena frågan.

Den andra frågan handlar om båtar och sjöfrakt, mot bakgrund av att vi i Sverige har en oändlig förutsättning med den långa kust som vi har, uppemot Bottenhavet. Jag var och lyssnade på en företrädare för GD Transport från kommissionen för några år sedan som beskrev ett scenario och en målbild av att man i Medelhavsområdet skulle kunna lyfta över väldigt mycket transporter på båtar, som skulle gå från Medelhavsområdet upp till norra Europa, vilket skulle minska transportbehovet på landsväg oändligt inom Europa. Det skulle minska den infarkt som finns i Mellaneuropa, minska utsläppen och förbättra kostnadsbilden.

Hur funderar man på de här lite större frågorna om båttransporter för att minska belastningen i Sverige? Det blir ju följderna. Kunde man fortsätta frakten uppemot norra Sverige på vatten i stället för på lastbil, som nu är huvudsaken, skulle det ge väsentligt mycket större fördelar, för Sverige, för Europa och för världen.

*Martina Estreen*, SIKA: Just den här typen av frågor är inte riktigt mitt ämnesområde, men jag ska försöka svara. De bedömningar jag har sett är att det inom olika godstransporter finns både en konkurrens och en samverkan mellan de olika trafikslagen. Vi har inte sett analyser av överflyttning mellan järnväg och lastbilar, om det skulle kunna bli en så stor överflyttning. Jag vet inte om man får de stora effekter som du pratar om. Vi har inte gjort de analyserna. Jag skulle kunna kolla det.

*Anders Roth*, Trafikkontoret i Göteborgs stad: Jag kan göra en komplettering för Göteborgs del. Vi ser redan nu effekter av den diskussion som pågår om kilometerskatt i Tyskland. Vi vet att Stena kommer att investera i nya färjor som kan ta lastbilar och dubbla kapaciteten. Vi vet att Transportindustriförbundet diskuterar olika kombilösningar. Man lyfter gärna fram kombiterminalen i Lübeck som ett sätt för transportföretagen att minska sina kostnader, och man pratar om färjelinjer. Det är ett konkret exempel på en åtgärd som innan den ens har tagits i bruk direkt har fått i gång diskussionen.

*Bengt-Anders Johansson (m):* Jag har en följdfråga. Svaret innebär alltså att det inte är den politiska världen i Sverige som styr detta, utan det är marknaden själv. Det är ungefär det svaret jag får. Då kan man fundera över varför de stora vinsterna ska göras av marknaden och de små av de offentliga företrädarna.

*Börje Vestlund (s):* Min fråga har att göra med de förslag till förbättringar som har presenterats här, förutom det som Stockholms län föreslår, en rad väldigt aktiva åtgärder just nu. Det handlar till stor del om vad man ska göra med vägbeläggningar, bromsbeläggning och så vidare, hur man ska hantera det i framtiden. Det finns ju ingen samlad forskning på transportområdet i Sverige, utan den är utlagd dels på industrin, dels på ett antal olika aktörer.

Då är min fråga: Hur ska vi göra för att få en samlad kraft bakom den forskning som krävs för allt detta, så att vi kan få fram resultaten lite snabbare än i dag? I dag görs det lite här och lite där, men det finns inget samlat. Frågan kan ställas till Vägverket och SIKa.

*Lars Nilsson, Vägverket:* Det är en riktig beskrivning att transportforskningen nu genomgår stora förändringar och att den är mycket fragmenterad, vilket den också har varit förut. Inom just det här området, alltså åtgärdsstrategier för att nå de nya kvalitetsnormerna, sker inte heller något samlat programarbete. Däremot finns det samarbete mellan forskningsfinansiärer som Vägverket och Naturvårdsverket för att försöka ta fram den forskning som behövs, när det gäller både effektforskningen, som Bertil står för, och åtgärdsforskningen.

Däremot har det inom ett antal andra områden skett arbete för att få en mer slagkraftig forskning. Ett arbete som jag själv är direkt inblandad i är ett samarbetsprojekt som heter Emissionsforskningsprogrammet, där fyra myndigheter och fem företag i Sverige har gått samman för att samordna sina resurser och gå in och finansiera den forskning som behövs för att utreda hur vi ska tackla emissionerna i framtiden. Det är *en* lösning på det hela. Men forskningssidan är problematisk.

*Martina Estreen, SIKa:* Jag kan bara hålla med om problembeskrivningen att forskningssituationen är problematisk. Det gäller också särskilt de transportslagsövergripande frågorna och frågorna som rör samhällsutvecklingen. Det har vi från SIKa också påpekat, men vi har inget bra förslag på hur vi ska lösa det.

*Johnny Gylling (kd):* En vanlig fråga som man får som riksdagsledamot är varför dieselbilen är så straffbeskattad i Sverige i dag. Detta har lett till att endast 7 % av personbilarna går på diesel, medan andelen i övriga EU är närmare 40 %. Jag vet att frågan är under utredning, men jag vill ändå fråga Vägverket, som självt har utrett dieselbilens framtid, om man kan dra den slutsatsen att om man likställer bensin- och dieselbilar i beskattningshänse-

ende skulle man få ett minskat koldioxidutsläpp om andelen dieslbilar ökar. Detta ska naturligtvis inte ses som en slutgiltig lösning på klimatproblemet utan som *ett* verktyg i kampen mot växthuseffekten. Är det en riktig slutsats?

*Lars Nilsson, Vägverket:* Först huruvida saker och ting är straffbeskattade eller inte: Om jag har uppfattat skattesystemet rätt är det en hög fast beskattning av dieslbilar men en lägre rörlig beskattning. Jag har för mig att när de beslutats togs i riksdagen diskuterades man utifrån att man kompenserade den låga rörliga skatten på dieslbilar med en hög fast beskattning, det vill säga hög fordonsskatt. Den typen av icke jämförbara skatter slår på olika sätt, vilket gör att man måste köra väldigt mycket för att det ska vara lönsamt att köra med diesel. Det innebär att vi har en låg andel i Sverige.

Det vi på Vägverket har tittat på och utrett är att dieseltekniken under ett antal år har genomgått och genomgår väldigt stora förändringar, vilket gör att dagens diesebil är avsevärt mycket renare än den var för bara ett antal år sedan. Samtidigt har den 20–30 % lägre utsläpp av koldioxid per körkilometer. Det gör att jag från miljösynpunkt ser positivt på de nya dieslbilar som nu är ute på marknaden, framför allt när det gäller användning på landsbygd och i mindre städer. Däremot är jag fortsatt tveksam till de flesta dieslbilar i de miljöer där man riskerar att överskrida miljökvalitetsnormerna, beroende på att det är höga utsläpp av partiklar och naturligtvis också av NO<sub>2</sub>.

Det som är på väg att ske är ytterligare förbättringar av dieslbilen. Det har kommit ut bilar på marknaden som innehåller partikelfilter men som fortfarande har ett relativt högt med NO<sub>2</sub>-värde – men jag lägger kanske inte så stor vikt vid det, enligt det resonemang som Bertil har fört. Partikelfiltren gör att dieslbilarna släpper ut mindre partiklar och även mindre väldigt fina partiklar än motsvarande bensinbilar.

Utvecklingen mot att få in dieslbilar med partikelfilter eller partikelrening kombinerat med att man utnyttjar dieseln höga energieffektivitet för att motverka koldioxidutsläppen ser vi från Vägverkets sida positivt på.

*Karin Thorborg (v):* Vi hörde här i början av frågestunden från både Stockholm och Göteborg att det förefaller omöjligt att klara miljökvalitetsnormerna utan införande av trängselavgifter. Då ställer jag min fråga till Lars Nilsson på Vägverket: Vad gör Vägverket för att driva på ett införande?

*Lars Nilsson, Vägverket:* Vägverkets roll när det gäller försöken med trängselavgifter är att på alla sätt bistå både regeringen och Stockholm med teknisk expertis inom området, vilket innebär att vi har gjort och kommer att göra ett antal utredningar. Vi försöker att stötta med kunskaper om hur man kan bygga upp de tekniska system som behövs. Vi tittar på hur det praktiskt ska kunna genomföras.

Om jag har förstått det hela rätt förs det också diskussioner om ifall vi ska hjälpa till med att så småningom administrera systemet på vissa områden. Vi försöker alltså att hjälpa dem som vill genomföra ett sådant försök med den expertis som vi besitter.

Däremot är frågan i sig huruvida man ska ha trängselavgifter eller inte en politisk fråga. Det är inte en fråga för Vägverket.

*Christin Nilsson (s)*: Jag har en fråga till SIKA. Den tangerar lite grann det som min utskottskollega Sven Gunnar Persson tog upp när det gäller miljökvalitetsmålet. Min fråga är: Har SIKA tittat på vilka åtgärder som är mest effektiva under den närmaste 5–15-årsperioden med tanke på att transportsektorn och därmed utsläppen ökar?

*Martina Estreen, SIKA*: Tänker du då framför allt på koldioxidmålet?

*Christin Nilsson (s)*: Ja.

*Martina Estreen, (SIKA)*: Först och främst vill vi gå fram genom ekonomiska styrmedel. Dessa kan sedan kompletteras med andra anpassningar som leder till effektivare bilar. Men vi har inte gjort någon djupare analys av de olika potentialerna i olika åtgärder.

*Lars Nilsson, Vägverket*: Inför den här hearingen har jag tagit fram ett litet kunskapsdokument som de olika experterna har jobbat fram. I det dokumentet ingår det material som Vägverket tog fram inför nationell plan för vägtransportssystemet där vi tittade på olika typer av kostnadseffektiva åtgärder för att minska koldioxidutsläppen.

Det handlar om olika beskattningar, som Martina sade. Det handlar om kilometerskatt för tunga fordon. Vi ska genom olika styrmedel försöka att få effektivare person- och godstransporter. Vi tittar på sådana förslag som koldioxidifferentierad försäljningsskatt. Det handlar om – som Johnny Gylling var inne på – att se över skattesystemet för dieslbilar, huruvida man kan minska fordonsskatten på dieselfordon kombinerat med en höjning av skatten på dieselbränsle.

Man jobbar med att introducera alternativa drivmedel, även om det i det korta perspektivet inte är kostnadseffektivt. Vi tror också på olika typer av det som vi kallar för sektorssatsningar, till exempel den satsning som bedrivs i Vägverkets regi för att stimulera utbildningar i andra körsätt. Att få företag att systematiskt jobba med miljöfrågor är också kostnadseffektiva sätt där man på företagsekonomiska grunder med kunskap kan tjäna pengar på miljöåtgärder.

Det är alltså en kombination av olika skatteförslag som bör diskuteras med olika typer av kunskaps- och informationsinsatser och naturligtvis ett internationellt arbete för att driva på och få en bättre teknisk utveckling när det gäller fordon.

*Lennart Fremling (fp)*: Jag vill ställa en fråga till Bertil Forsberg angående hälsoeffekterna av partiklar. Om jag har förstått det hela rätt står effekterna på hälsan mer i proportion till antalet partiklar än till vikten av partiklarna. Men våra miljökvalitetsnormer anger måttet mikrogram per kubikmeter och inte antalet partiklar per kubikmeter.

Det har också uppgivits att nya bensinbilar med insprutningsmotorer skulle vara avsevärt skadligare än äldre bensinbilar i det här avseendet. Lars Nilsson sade här tidigare att regelverket är byggt på PM10, alltså på alla partiklar inklusive de stora. Då måste man dra slutsatsen att regelverket borde ändras. Jag skulle vilja höra vad Bertil Forsberg har att säga om det. När är det dags att ta sådana initiativ och hur bör de tas för att regelverket ska anpassas till forskningen?

*Bertil Forsberg, Umeå universitet:* Du har uppfattat situationen rätt. Man anser att de allra minsta partiklarna, de ultrafina partiklarna i avgaserna, är ett stort problem från hälsosynpunkt. Den vetenskapliga bedömningen i dag är att de effekter som man tidigare har kopplat samman med NO<sub>2</sub>, effekter på dödlighet, på hjärtsjukdom, ett ökat antal inläggningar och så vidare förmodligen bäst förklaras av de väldigt fina partiklarna i avgaserna.

Samtidigt menar man att det finns en oberoende effekt av de större partiklarna. Det handlar alltså inte om ifall de små eller de större partiklarna har effekter. Bedömningarna är att det finns effekter av båda typerna av partiklar.

Men de allra minsta partiklarna som fordon genererar via sina avgaser påverkar halten av PM10 väldigt lite. Det innebär att PM10-regleringen inte påverkar den typ av partiklar som är de mest aggressiva från hälsosynpunkt. NO<sub>2</sub>-normer och gränsvärden anger hyggligt bra när det finns höga halter av sådana ämnen, eftersom avgaspartiklarna och NO<sub>2</sub> förekommer samtidigt.

Utvecklingen går mot att man i USA och EU vill införa gränsvärden för finare partiklar. Det som diskuteras väldigt mycket är gränsvärdet PM2.5 – ett gränsvärde för partiklar mindre än 2 ½ mikrometer i aerodynamisk diameter. Men inför man ett gränsvärde på PM2.5 kommer man att få ett gränsvärde i många länder som framför allt präglas av de sekundärt bildade partiklarna. Det skulle behövas ett gränsvärde för den ännu finare partikelfractionen för att få någonting som bra avspeglar det som fordonens avgaser innehåller.

*Titus Kyrklund, Naturvårdsverket:* Naturvårdsverket följer naturligtvis forskningens arbete, främst genom Caféarbetet på EU-nivå där dessa frågor diskuteras och där man också diskuterar vilka förslag som kan komma att läggas fram.

Vi har dessutom ett regeringsuppdrag att komma med förslag till nya miljö-kvalitetsnormer också för den finare fraktionen.

*Lennart Fremling (fp):* Är det så att nya bensinbilar med insprutningsmotorer är avsevärt skadligare än vad äldre bensinbilar är i det här avseendet?

*Lars Nilsson, Vägverket:* Det är väl en typisk fråga till mig. Vi gjorde den typen av studier för ett antal år sedan. Dessa så kallade insprutningsmotorer ger upphov till markant höga – ja, det är ju en värderingsfråga – halter av framför allt fina partiklar.

Jag kan inte svara på din fråga generellt därför att man måste se vad man jämför med. Men tendensen är att de är olyckliga från partikelsynpunkt. De är också olika den mer traditionella insprutningsmotorn.

*Anita Brodén (fp)*: Jag hade tänkt vända mig till SIKA, men jag är tacksam om det finns flera som är intresserade av att komplettera frågeställningen. Den har tidigare tagits upp här, så det handlar bara om en komplettering.

Utvecklingen går på flera punkter åt fel håll, sades det i ett av anförandena. Då undrar jag vilka dramatiska åtgärder som krävs för att utvecklingen när det gäller klimatpåverkan ska gå åt rätt håll.

Vi har hört att tekniken finns. Alternativa drivmedel finns. Det har också pekats på att det kan vara fråga om en övergångslösning.

Vad är er åsikt om vad det är som hindrar att det nu inte sker en snabbare utveckling? Vad är det som bromsar utvecklingen? Jag ställer frågan i första hand till SIKA, men flera får gärna komplettera.

*Martina Estreen, SIKA*: SIKA har tillsammans med trafikverken, Naturvårdsverket, Boverket och Riksantikvarieämbetet lämnat ett förslag till reviderade etappmål för koldioxiden. Där pekade vi på att om man skulle försöka att uppnå dagens etappmål, som är en fortsatt stabilisering av målen till år 2010 jämfört med 1990, skulle det krävas en bensenprishöjning motsvarande 5 kronor. Det är ganska kraftfulla åtgärder som behövs för att i alla fall på kortare sikt bidra till att målen uppnås.

*Anders Roth, Trafikkontoret i Göteborgs stad*: Jag kan inte uttala mig för Sverige som helhet, men för Göteborg har vi försökt att titta på det här. Visst behövs det bättre ekonomiska signaler som är tydligare och går mot målen än vad vi har i dag. Det gäller till exempel trängselavgifter.

Men vi behöver också jobba mycket mer med attitydförändringar, alltså med mjuka åtgärder. I Göteborg har vi till exempel varit ute och knackat dörr och ringt upp folk och sagt: Vet du om att du har en busshållplats 50 meter från dörren? Här är tidtabellen, här är kortet och så här stämplar du.

Det låter simpelt, men det funkar faktiskt. I de områden som vi har direktarbetat på det här sättet har andelen som åker kollektivt, går och cyklar ökat. Man minskar alltså sitt bilresande. Och effekten består också. Det är naturligtvis ingen räddningsåtgärd som kan användas för allt. Men att direkt rikta marknadsföring eller kommunikation tillsammans med tydliga ekonomiska riktlinjer tror jag att vi kan komma ganska långt med i en stad som Göteborg.

Vi behöver lägga lite mer pengar på mjuka åtgärder och inte så mycket på hårda åtgärder. Vi tenderar att lägga lite för mycket på investeringar och infrastruktur och lite för lite på drift och på att möta invånarna.

*Lars Nilsson, Vägverket*: Jag börjar i ena ändan. Vad är det som har orsakat att koldioxidutsläppen har ökat med ungefär 10 % sedan 1990 på vägtransportsidan? Den helt dominerande orsaken är den explosion som vi ser på

godstransportsidan. Den är i sig framdriven ur den omstrukturering som sker i svenskt näringsliv och den integrering som sker på Europainivå. Trafikutvecklingen är alltså genererad av en företeelse som samhället vill ska ske.

Den andra orsaken till att läget är som det är och att utsläppen fortsätter att öka är att vi inte har tagit till oss den teknikutveckling som sker i form av att få ned bränsleförbrukningen på personbilssidan. Under de senaste åren har vi legat stabilt medan resten av Europa har gått ned.

Det är två poänger som jag vill ha fram med detta. Den ena är att de olika samhällssektorerna måste samverka när det gäller att se på trafikens koldioxidutsläpp. Man kan inte inom transportsystemet vidta alla åtgärder, utan det berör sådant som har med samhällsplanering och den generella utvecklingen att göra. Man måste få den generella utvecklingen att leda till att vi får ett så transportsnålt samhälle som möjligt.

Den andra poängen är att vi i Sverige inte verkar vara medvetna om att vi har Europas sämsta bilflotta när det gäller koldioxidutsläpp. Vi har fastnat i en 80-talsdebatt som handlar om katalysatorer och om att man ska rena avgaserna från NO<sub>x</sub>.

*Anita Brodén (fp):* Diskuteras det i detta sammanhang övergång till dels alternativa drivmedel, dels spårbundna transporter?

*Anders Roth, Trafikkontoret i Göteborgs stad:* I Göteborg jobbar vi väldigt mycket med alternativa drivmedel och ett miljöfordonsprojekt. Vi tror att vi har nått hyfsad framgång utifrån våra förhållanden. Men det går steg för steg ganska långsamt, så det är inget som man bara kan lägga all kraft på, precis som har sagts här innan. Det här är en del av utvecklingen.

När det gäller spårbunden trafik tycker jag att man ska prata mera om kollektivtrafik. Det kan bli dyrt att dra ut spårbunden trafik till exempel till vissa områden i Göteborg. Det kan vara lättare att börja med en bra busslinje enligt stombussprincipen, alltså att man tänker spårvagn och kör buss eller tänker spårbunden trafik. Det ska vara en bra trafik med bra och högkvalitativ funktion som fungerar.

*Lars Lindblad (m):* Först ett påstående, därefter en fråga. Som man frågar får man svar. Det är klart att vi från riksdagen kanske skulle ha valt ett något bredare perspektiv. Nu har vi valt ett ganska smalt perspektiv, men också frågor kring teknikutveckling, bränsleutveckling och internationella perspektiv hade varit intressanta att ha med.

Jag tror att vi måste hitta mindre av lösningar som handlar om att stoppa, hindra och försvåra och mer ställa frågan: Hur ska vi hitta miljö- och kostnadseffektiva åtgärder utan att stoppa samhällsutvecklingen och välfärdsutvecklingen? Men det kan vi säkert återkomma till någon gång.



Jag tänkte ställa en fråga till Bertil Forsberg som jag tyckte höll ett väldigt intressant anförande. Han satte en del sanningar på ända för mig samtidigt som han reste fler frågor än svar. Han ifrågasatte gränsvärdesmetodiken kopplad till hälsoeffekterna och detta med kväveoxid och så vidare. Det är ingen liten fråga som jag har, utan den är ganska stor.

Jag undrar om du skulle vilja vidareutveckla frågan om i vilken riktning vi borde gå.

*Bertil Forsberg, Umeå universitet:* Låt mig börja med att säga att om utvecklingen skulle följa forskningsresultaten kommer vi att gå i riktning mot lägre normer och gränsvärden, alltså krav som kommer att bli svårare att uppfylla med den teknik som vi använder oss av i dag.

Kalifornien brukar ett vara ett föredöme när det gäller regler för bilmotorers emissioner och också för luftkvalitet. Där diskuterar man nu ett nytt partikelgränsvärde för PM2.5 på nivån 12 mikrogram per kubikmeter som årsmedelvärde. Det kommer att vara svårt för Kalifornien och på andra ställen om man skulle hamna i den nivån.

Men jag vill återkomma till det jag sade. Jag tycker att det är viktigt att man lägger upp sina miljökvalitetsnormer eller gränsvärden på ett sådant sätt att de inte styr teknikutvecklingen fel. Det är möjligt att vi delvis befinner oss i en sorts fälla. Å ena sidan fokuserar vi väldigt mycket på NO<sub>2</sub>, men det är kanske inte är NO<sub>2</sub> som är den kausala komponenten i den föroreningsmix som ger effekterna.

Å andra sidan fokuserar vi på PM10 där överskridandena framför allt beror på den grövsta partikelfraktionerna, som förmodligen inte har riktigt lika starka hälsoeffekter som de mindre fraktionerna har, i synnerhet de allra minsta partikelfraktionerna. Man måste se till att man har ett regelverk som täcker in både att ställa rätt typ av emissionskrav på fordonen och att reglera en rimlig luftkvalitet för medborgarna med rimliga indikationer.

När det gäller luftkvaliteten skulle jag gärna se att man hade ett mått även för den som speglade de ultrafina eller de riktigt små partiklarna. Om det sedan ska vara ett mått som uttrycker halten som massa ska det kanske vara mikrogram per kubikmeter av partiklar mindre än en mikrometer – alltså PM1 – eller också skulle det kanske vara antalskoncentrationen av partiklar eller mängden kol, sot eller någonting sådant.

Jag tror inte att PM2.5 som man nu uppenbarligen är på väg att få nya normer för både i EU och i USA är särskilt ändamålsenligt. PM2.5 för framför allt nitrat, sulfat och andra sekundärt bildade partiklar – som i och för sig inte är trevliga – kommer inte att spegla avgashalterna.

Talar man med motorutvecklare och bilbranschen ställer de frågan: Vad ska vi rikta in oss på, på att minska NO<sub>x</sub>-utsläppen eller partikelutsläppen, eftersom de delvis står i motsats till varandra? Då tror vi i dagsläget att det är partiklarna som är det viktiga.

*Jan-Evert Rådström (m):* Järnvägsutredningens förslag presenterades i dag med innebörden ökad konkurrens för SJ, och det tycker kanske några av oss är bra. När det blev tillåtet för busstrafiken att fullt ut konkurrera med SJ ökade kollektivtrafiken markant när det gäller både buss och järnväg på exempelvis sträckan Borlänge–Stockholm.

Då är min fråga till SIKA eller till Vägverket: Finns det några beräkningar av de miljövinster som gjordes när denna konkurrens blev tillåten?

*Lars Nilsson, Vägverket:* Jag råkar känna till att det togs fram beräkningar av effekten av frisläppandet av linjebusstrafiken. Jag tror faktiskt att det var SIKA som stod bakom dessa beräkningar, nämligen att det skulle leda till en liten men ändå positiv miljöeffekt.

*Karin Svensson Smith (v):* Jag har en fråga till Titus Kyrklund från Naturvårdsverket.

Det uppdrag som ni har fått av regeringen går ut på att ta fram ett förslag till mål för mindre partiklar. Jag undrar om det reflekterar det som Kemikaliekommittén kom fram till. Kemikaliekommittén hade i uppdrag att ta fram ett förslag till utfasning av cancerframkallande ämnen. Enligt den redovisning som vi i Miljömålskommittén fick härrörde 90 % av alla cancerframkallande ämnen klass 1 och 2 från fossila bränslen.

Här diskuterar vi väldigt mycken bensin eller diesel. Men det som kanske är hållbart i ett långsiktigt perspektiv, särskilt med tanke på resurstillgången – det handlar om förnybara bränslen – ligger någon annanstans.

Jag skulle vilja höra om Naturvårdsverket är färdigt med sitt arbete och också något om vad det innehåller. Ska man planera rätt i Stockholm och Göteborg ska man inte bara planera utifrån nuvarande regler utan också utifrån kommande regler.

*Titus Kyrklund, Naturvårdsverket:* Regeringsuppdraget innehåller också förslag till delmål och förslag till miljö kvalitetsnorm för cancerframkallande ämnen TAH. Vad var din andra delfråga?

*Karin Svensson Smith (v):* Jag undrade när arbetet är färdigt och vad ni föreslår.

*Titus Kyrklund, Naturvårdsverket:* Förslaget ska lämnas den 31 december i år.

*Elizabeth Nyström (m):* Det här har handlat väldigt mycket om beskattning, trängselavgifter och Stockholm. Isabell Lundberg var inne på något väldigt intressant, tycker jag. Det gällde till exempel parkeringsplatser vid tunnelbanestationer och att man nu tittar på vem som ska betala. Detta är naturligtvis något som skulle ha gjorts för länge sedan för att se om kollektivtrafiken sväljer mer i stället för att införa trängselavgifter och sedan se hur resten ska lösas. Det var ett konstaterande egentligen, men jag tycker att det är en viktig fråga som man borde ha titta på långt tidigare.

Anders Roth talade om hur man arbetar i Göteborg. Men i Göteborg kan inte tågtrafiken ordnas så att passagerarna kan komma med anslutande tåg utan de måste kanske vänta i en och en halv timme. Då är det ganska självklart att de som bor utanför Göteborg i stället tar bilen.

*Anders Roth, Trafikkontoret i Göteborgs stad:* Självklart behövs det investeringar i kollektivtrafiken i Göteborg på både kort och medellång sikt, det är jag den första att hålla med om.

Som en önskelista inför julen är det sista jag vill skicka med att vi behöver komma i gång med vissa åtgärder väldigt snabbt. Det behövs inte så stora investeringar för att vidta en del mjuka åtgärder. Vi kan göra en hel del själva i Göteborg. Men vi behöver hjälp med finansiering och med lagstiftning. Så en önskan från Göteborg är: Ge oss en passning ganska snabbt på det här. Varför inte ta en del av infrastrukturpengarna och satsa dem på mjuka åtgärder så här inför julen? Då skulle vi bli glada i Göteborg.

*Elizabeth Nyström (m):* Det är ganska bra det också, men det var inte så jag menade. Om man till exempel kommer med tåget 17.47 avgår det anslutande tåget 17.47. Eftersom det är omöjligt att hinna med det tåget tar man bilen i stället. Samordningen mellan de olika kollektivtrafikslagen borde fungera bättre, och det borde man titta på.

*Ordföranden i trafikutskottet:* Isabell Lundberg, vill du säga någonting? Du var apostroferad här.

*Isabell Lundberg, Länsstyrelsen i Stockholms län:* Nej, Jag har ingen kommentar till det. Jag tycker också att det är viktigt med infartsparkering.

*Ordföranden i miljö- och jordbruksutskottet:* Vi skulle säkert kunna fortsätta ett bra tag till. Men som ni märker är det ungefär som att sitta i en trafikkö att sitta länge i dessa stolar. Man blir rätt trött och öm.

Ni där hemma får snart nyheter igen, och vi kommer att avsluta den här hearingen där ledamöterna i de två utskotten miljö- och jordbruksutskottet samt trafikutskottet har haft möjlighet att ställa frågor.

Men nu går vi över till den informella delen, nämligen förfriskningar här utanför för den som önskar.

Ett stort tack från oss här uppe på podiet till alla er som hållit anföranden och haft möjlighet att svara på frågor och till alla er som har ställt frågor. Tack ska ni ha!