

m.registrator@regeringskansliet.se
kopia: petter.hojem@regeringskansliet.se

Remiss. Delbetänkande Klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige

Miljömålsberedningen har på regeringens uppdrag i ett delbetänkande föreslagit en klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47). Förslaget till strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik mot det långsiktiga målet 2045 är ett komplement till det klimatpolitiska ramverk som presenterades i mars 2016 (SOU 2016:21) och består av:

- etappmål för utsläpp av växthusgaser 2030 och 2040 för den icke-handlande sektorn samt ett utsläppsmål för inrikes transporter till 2030,
- övergripande utgångspunkter för arbetet med att nå etappmålen och det långsiktiga målet,
- åtgärder för att alla politikområden ska integrera klimataspekten,
- styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser till 2030 med särskilt fokus på att öka omställningen av transportsektorn och
- styrmedel och processer som skapar förutsättningar för att nå nettonollutsläpp senast 2045 med särskilt fokus på omställningen av basmaterialindustrin, jordbrukssektorn och samhällsplaneringen.

Förslag till luftvårdsstrategi består av:

- etappmål för luftföroreningar i miljömålssystemet,
- styrmedel och åtgärder för att nå luftrelaterade miljömål och infria internationella åtaganden, samt
- bedömning av konsekvenser av beredningens förslag till luftvårdsstrategi.

Sammanfattning av Region Skånes synpunkter

Det presenterade delbetänkandet är väl genomarbetat och innehåller ett flertal intressanta åtgärdsförslag. För det fortsatta arbetet efterfrågar Region Skåne ett övergripande fokus på:

- finansiering av ökade investeringar i transportinfrastrukturen, främst för gång-, cykel- och kollektivtrafik
- kraftfulla åtgärder för snabb övergång till andra transportslag och fossilfria drivmedel
- tydligare koppling till hälsoeffekter för uppsatta mål

I tillägg vill Region Skåne lyfta följande synpunkter:

- högre ambition krävs för att nå internationella klimatmål
- förslag på hur Sverige ska driva på den globala klimatpolitiken saknas
- stöd till funktions-/innovationsupphandling av miljöteknik behövs
- nationell strategi för bioekonomi välkomnas
- fortsatt skatteväxling krävs för att nå en cirkulär ekonomi
- för transportsektorn behövs ett kvotpliktssystem för flytande biodrivmedel och ett skarpare bonus-malus-system
- ändring i finansiering av steg 1- och 2-åtgärder behövs
- andra miljömål får inte riskeras vid ett ökat uttag av biomassa
- konsumtionsutsläpp måste tas med
- åtgärder för flyg och sjöfart måste implementeras snarast
- etappmål för utsläpp för luftföroreningar är bra; ersätt korta bilresor med gång, cykel och kollektivtrafik
- förtydligande behövs om förslaget att stadsmiljöavtalen ska läggas in i den nationella infrastrukturplanen

De övergripande synpunkterna diskuteras direkt i anslutning nedan. En diskussion om varje tilläggs punkt följer därefter enligt den struktur som används i delbetänkandets sammanfattning.

Övergripande synpunkter

Klargör hur investeringar i transportinfrastrukturen ska finansieras

Region Skåne delar i allt väsentligt de scenarier som strategin behandlar. De skånska kommunerna och Region Skåne planerar och genomför åtgärder för att nå nollutsläpp av växthusgaser genom ett ökat hållbart resande, mer hållbara transporter och för en effektivisering av transportsystemet. Som transitregion sker mycket godstransporter med lastbil genom Skåne. Region Skåne anser att det behövs en svensk färdplan för hur utsläppsmålen ska nås med hänsyn till både effektiviseringen av transporterna och fossilfria

drivmedel. Den förstnämnda är synnerligen viktig för tätorterna där även andra önskvärda miljöeffekter uppnås. Flera av Miljömålsberedningens förslag är kopplat till betydande investeringar i transportinfrastrukturen. Hur dessa ska finansieras utvecklas dock inte särskilt i delbetänkandet.

Övergång till andra transportslag, effektivisering och nya drivmedel krävs

Region Skåne är positiv till förslaget att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik till norm i samhällsplaneringen och utgår från att nationella styrmedel tillsätts för att detta ska göras möjligt. Riktade nationella medel för cykelåtgärder skulle kunna vara en del som skulle kunna lyfta cykelns position som trafikslag till samma nivå som bilen eller kollektivtrafiken.

De två utvecklingsområden för icke-handlande sektorn som beskrivs är båda viktiga. Effektiviseringsområdet där transporter effektiviseras minskar inte bara energiförbrukningen och utsläpp av växthusgaser, utan de minskar även antalet transportenheter på infrastrukturen. Detta berör flera miljöaspekter som till exempel bullerstörningar och trängsel på vägar och järnvägar samt annan infrastruktur. Framförallt är denna utveckling viktig i tätorterna där buller, barriäreffekter och trängseln på vägar och järnvägar är påtaglig. För flera av Skånes kommuner är denna utveckling mot mer effektiva transporter av stor vikt. Region Skåne arbetar för att fler resor ska ske med kollektiva färdmedel. Det vill säga det som Miljömålsberedningen benämner som ett transporteffektivt samhälle. På teknikområdet bidrar det till minskade utsläpp av växthusgaser, med andra drivmedel än fossila. Övergången till fossilfria drivmedel och uppbyggnad av tillhörande infrastruktur är därför viktig. Denna utveckling måste snabbas på med kraftfulla åtgärder.

Hälsoeffekter måste belysas mer

Region Skåne anser generellt att hälsoeffekter hanteras bristfälligt av Miljömålsberedningen. Effekter på humanhälsa av klimatförändringar nämns bara indirekt. För luftvårdsstrategin utgår mål mer från internationella överenskommelser än från en diskussion kring vilka hälsoeffekter som är önskade och rimliga.

Åtgärdsförslagen bör också tydligare koppla till den sociala dimensionen i hållbarhetsarbetet. Det är redan i dag de grupper i samhället med minst resurser som också bidrar med minst utsläpp och det är de resursstarkaste som orsakar mest utsläpp. Det är därför rimligt att insatserna genomförs så att den största omställningen kommer att göras av den resursstarka delen av befolkningen, och inte bidra till att ytterligare öka skillnaderna i samhället (jämför riksdagens övergripande folkhälsopolitiska mål – att skapa samhällseliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för alla).

Risk för demokratiskt underskott med långa delbetänkanden

Miljömålsberedningens delbetänkande är på över 750 sidor inklusive bilagor. Klimat- och luftvårdspolitik är komplexa processer och måste således ta många aspekter i beaktande. Delbetänkandets längd är ändå i överkant av vad många remissinstanser klarar av att hantera. Region Skåne anser därför att alltför långa och omfattande dokument riskerar att skapa ett demokratiskt underskott. Formerna för framtida utredningar och betänkanden bör därför ses över.

Förslag till strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik mot klimatmålet 2045

Att Miljömålsberedningens förslag backas upp av en majoritet i riksdagen är lovvärt. Förslagen är ambitiösa, men likt det klimatpolitiska ramverket för Sverige som presenterades i ett tidigare delbetänkande är de otillräckliga för att Sverige ska bli ett ledande land i det globala klimatarbetet.

Förslag till etappmål i klimatpolitiken

Målet är ambitiöst men inte tillräckligt

Målet om en minskning av utsläppen av växthusgaser med 85 procent till 2045 är ambitiöst men, som forskarna Karlsson och Rockström poängterar i sitt särskilda yttrande, för svagt jämfört med de internationella klimatmålen. Region Skånes utvecklingsstrategi "Det öppna Skåne 2030" innehåller målsättningen att Skåne ska vara klimatneutralt och fossilbränslefritt 2030. Detta kräver stöd och incitament från nationellt håll. En höjd ambitionsnivå sänder en viktig signal till näringsliv och företag om att Sverige vill vara ett föregångsland. Nya koldioxidsnåla och miljöeffektiva lösningar kan skapas vilket möjliggör export av produkter och tjänster och en förbättrad svensk konkurrenskraft. Klimatpolitik kan öka innovationskraften. Undersökningar av hårdare miljökrav inom bilindustrin har visat att länder som inför hårdare miljökrav först blir vinnare i längden.

Skärpning av systemet för utsläppsrätter krävs

Att inrikes flyg inte är med i etappmålet för inrikes transporter kan vara naturligt då inrikes flyg ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. En skärpning av detta system är dock absolut nödvändigt för att utsläppen ska minska. Elektrifiering av flyget är mer eller mindre omöjligt. Särskilda

styrmedel för produktion av biodrivmedel till flyget kan därför skapa en nisch för kommersialisering av hållbara biodrivmedel.

Förslag till styrmedel och åtgärder – horisontella strategier

Osäkert om styrmedlen räcker för att nå målen

De förslag till styrmedel och åtgärder som Miljömålsberedningen presenterar – integration av klimatfrågan i alla politikområden, anpassning av koldioxidskatten, ändring av EU:s energiskattedirektiv och skärpning av EU:s system för handel med utsläppsrätter – är generellt bra. Region Skåne ställer sig ändå frågande till om de ambitiösa målen, som kräver en omfattande omställning av samhället, kommer nås med dessa styrmedel och åtgärder.

Förslag på hur Sverige ska driva på globalt saknas

Region Skåne saknar konkreta förslag på hur Sverige ska vara en pådrivande kraft för en mer ambitiös global klimatpolitik. Parisavtalet var en framgång för FN:s klimatförhandlingar. De planer för utsläppsminskningar som stora utsläppsländer har presenterat är dock långt ifrån tillräckliga. Särskilt inte då övriga snabbväxande länders utsläpp förväntas öka. Komplement till Parisavtalet kan därför behövas. Ett förslag som förs fram i underlagsrapporten från forskarna Alfredsson och Karlsson är att skapa klimatklubbar enligt en modell som presenterades av ledande ekonomer och klimatforskare innan Paris-mötet 2015. Syftet med en klimatklubb är att straffa länder som inte inför koldioxidskatter och därigenom skapa incitament som går i linje med forskning om samarbete. Sverige kan inom EU och i andra forum ta en ledarroll för att skapa liknande sammanslutningar. Ökade ambitioner hos andra länder gör det också lättare att höja den svenska ambitionsnivån.

Närings- och innovationspolitik med upphandlingsstöd behövs

De förslag som förs fram för en närings- och innovationspolitik med klimatinriktning är bra. Nära knutet till detta är att satsa mer resurser på stöd för klimat- och miljösmart funktions-/innovationsupphandling, inte minst åt de svenska primärkommunerna. På regional nivå arbetar Region Skåne med att ta fram en strategisk handlingsplan för grön regional utveckling. På nationell och internationell nivå ska Sveriges åtagande om en dubblering av investeringar i forskning och utveckling av ren energiteknik inom fem år inte glömmas bort. Hur nya företag och arbetsplatser i Sverige säkras genom detta åtagande kan vara intressant att studera i en separat utredning.

Nationell strategi för bioekonomi välkomnas

Region Skåne välkomnar en nationell strategi för bioekonomi. Att potentialen i bioekonomin är betydande har nyligen framkommit i Region Skånes arbete med att ta fram en handlingsplan för bioekonomi. För att stödja denna utveckling bör forsknings- och innovationsmiljöer på området stimuleras. Från Näringsdepartementet kan riktade stöd för detta ändamål till Vinnova och Sveriges Lantbruksuniversitet vara en viktig del i genomförandet. Att övriga miljö kvalitetsmål säkras är av yttersta vikt.

Fortsatt skatteväxling krävs för att nå en cirkulär ekonomi

En strategi för material- och energihushållning är viktig. För att nå en cirkulär ekonomi och en hållbar resurshushållning krävs styrmedel på resursuttag och -användning som leder till ökad reparation, återanvändning och återvinning. Region Skåne föreslår en ny utredning om grön skatteväxling.

Det lokala och regionala klimatarbetet kan förbättras med rätt verktyg

Som delbetänkandet konstaterar är statens roll i första sammanhang att skapa förutsättningar för ett aktivt kommunalt klimatarbete på lokal och regional nivå. Detta kan göras genom att undanröja eventuella hinder i lagstiftning och i vissa fall delegera beslutsbefogenheter från den statliga nivån till kommunerna för att underlätta omställningsarbetet. Region Skåne delar denna bild och menar att det också är viktigt för att kunna anpassa åtgärder utifrån de lokala förutsättningarna. Region Skåne har i övrigt inga särskilda synpunkter på de förslag som ges angående samordnad vägledning och kunskapshöjande insatser för miljöbedömningar, inte heller angående vägledning till länsstyrelserna om hur tidig dialog med kommunerna i planprocessen kan gå till. Region Skåne vill dock passa på att nämna att det finns och kan utvecklas andra verktyg som underlättar för ökat klimathänsyn i samhällsplaneringen. Strukturbild för Skåne har tagit fram ett sådant verktyg för en klimatsmart planering, där de fysiska strukturer som ger minskad klimatpåverkan beskrivs. Verktuget kan användas i miljöbedömningsprocessen, men även i andra delar av planeringsprocessen. Det är viktigt att planeringsverktygen uppfattas som relevanta och enkla att använda om de ska få genomslagskraft.

Sektorsvisa strategier och styrmedel*Skarpare åtgärder i transportsektorn krävs för att nå etappmålen*

Genom Skånes geografiska läge är omställningen av transportsektorn av särskild vikt. Skåne är en transitregion för många tunga transporter som utförs av både svenska och utländska aktörer. Det är därför viktigt att samtliga transportslag utkrävs ansvar för sin klimat- och miljöpåverkan. I Skåne ska framtida investeringar i ny och befintlig infrastruktur vägledas av den strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 som slutförs under 2016. Region Skåne har därtill antagit ambitiösa mål för resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik 2030. Skärpta miljökrav på lätta och tunga fordon samt möjligheten att införa miljözoner för lätta fordon välkomnas. Region Skåne vill poängtera att de föreslagna etappmålen för transportsektorn kräver ett mycket skarpare bonus-malus-system för lätta fordon än det som föreslogs i den nyligen presenterade utredningen. Då långsiktiga och stabila spelregler är av yttersta vikt vill Region Skåne gärna se en utmaning och förändring av EU:s regler för statsstöd. Ett system med kvotplikt och prispremie för flytande biodrivmedel föreslogs även i utredningen om fossilfri fordonstrafik för nästan tre år sedan. Region Skåne anser att ett liknande system måste implementeras snarast.

Ändring i finansiering av steg 1 och 2-åtgärder behövs

Region Skåne delar bilden av att Trafikverket ska ges större möjligheter att finansiera steg 1 och 2-åtgärder och att det i högre utsträckning ska ligga på de regionala länsplaneupprättarna att sätta ramarna för hur den typen av åtgärder ska kunna genomföras. Som utredningen pekar måste steg 1 och 2-åtgärder som faller ut från åtgärdsvalsstudier ofta finansieras av kommunerna till skillnad från steg 3 och 4-åtgärderna som kan finansieras av den regionala planen. Region Skåne anser att det inte bara ska vara möjligt att finansiera mobility management-åtgärder för att förstärka nyttan av nyligen genomförda infrastrukturåtgärder. Det bör även vara möjligt att finansiera steg 1 och 2-åtgärder istället för faktiska infrastrukturinvesteringar eller för att uppmuntra hållbara alternativ i redan befintlig infrastruktur i relationer med god potential till överflyttning från bil.

Integration mellan sektorer måste beaktas

Integration mellan transport-, industri- och energitillförselsektorerna kommer att bli allt viktigare för att skapa ett hållbart samhälle. Exempelvis är produktion av drivmedel från biomassa via förgasning eller pyrolys beroende av att producerad el, värme och biprodukter värderas rätt. Elektrifiering av transportsektorn är ytterligare ett exempel på ökad integration mellan sektorer. Energikommisionen som hanterar den långsiktiga energipolitiken får inte glömma bort behovet av ökad integration när styrmedel och åtgärder tas fram.

Nya finansieringsmodeller behövs för byggande

Byggande och upprustning av bostäder är en avgörande framtidsfråga, såväl socialt, miljömässigt som samhällsekonomiskt. Region Skåne efterfrågar tydligare tillvägagångssätt för att hitta livskraftiga modeller för energieffektivisering och upprustning av befintliga flerbostadshus. Särskilt bör finansieringsmodeller och affärsmodeller för smarta och effektiva renoveringar premieras. Utan sådana fastnar samhället med för stora skillnader i både hyror och energiprestanda mellan nybyggda bostäder och befintligt hyresbestånd.

Förbudet om särkrav vid byggande bör utvärderas

Region Skåne delar utredarnas bedömning om att effekten av förbudet för kommuner att ställa särkrav på byggnadsverks tekniska egenskaper vid planläggning bör utvärderas. Redan i förslaget till införandet av särkrav lyfte Region Skåne sin tveksamhet kring huruvida förslagen skulle komma att bidra till ett väsentligt ökat bostadsbyggande. Däremot såg Region Skåne en risk för att förslaget skulle leda till att den kommunala drivkraften att leda utvecklingsarbetet mot ett energieffektivt byggande och robusta och hållbara boendemiljöer skulle hindras. Region Skåne menade att kommunerna och byggarna gemensamt bör stå för detta utvecklingsarbete och en ökad samordning av de krav som ställs bör istället ske på frivillig väg.

Ett hållbart jordbruk med ändrade dieter och användning av biogödsel

Miljömålsberedningen tar upp många bra förslag för att vidareutveckla hållbara produktionssystem inom jordbruket. Dessa förslag är tyvärr inte tillräckligt konkreta. En förändring av dieter med mindre mängd kött (från kor, lamm och andra idisslare) nämns som nödvändig för att minska jordbrukets växthusgasutsläpp. Exempelvis skulle en koldioxidskatt i konsumentledet kunna uppnå viss effekt. Att köttproduktion från svenska naturbetesmarker har andra fördelar med bevarande av kulturlandskap och biologisk mångfald måste i så fall beaktas. Minskad köttkonsumtion kan också skapa utrymme för ökad produktion av biodrivmedel från energigrödor. Potentialen för produktion av biodrivmedel av mellangrödor, perenna grödor och jordbruksrester är stor, men får inte ske på bekostnad av andra miljömål såsom ökad biologisk mångfald, minskad övergödning och minskad pesticidanvändning. Region Skåne saknar också ett fokus på biogasproduktion, till exempel från matavfall och gödsel. Förutom produktion av förnybar energi ger biogasens rötresten en möjlighet att minska användningen av fossilt gödsel, minska övergödningen samt en möjlighet att återföra näringsämnen till jordbruksmarken. Skånes färdplan

för biogas behöver stöd från nationellt håll, till exempel genom en nationell strategi för biogas.

Mer biomassa från skogen utan att äventyra andra samhällsmål

Förutom stora jordbruksarealer består Skåne till en tredjedel av skog. Skogens potential att leverera biomassa till energiändamål är mycket stor enligt underlagsrapporten från forskare Börjesson. Region Skåne vill se tydligare strategier för användning av biomassa. Miljömålsberedningen nämner att biologisk mångfald inte får äventyras. Region Skåne vill även framhålla att det är viktigt att beakta skogens sociala och hälsofrämjande värden, exempelvis genom möjlighet till rekreation och rehabilitering.

Kompletterande åtgärder i utvecklingen mot nettonoll och nettonegativa utsläpp efter år 2045

Export av svensk teknik och kunskap

Region Skåne ser gärna att svensk miljöteknik och kunskap exporteras vid åtgärder i andra länder dels för att skapa arbetstillfällen i Sverige och dels för att bygga kapacitet och skapa utveckling i andra länder. Region Skåne har identifierat smarta hållbara städer som ett av innovationsområde. Den globala urbaniseringen skapar utmaningar som kan lösas av svenska produkter, tjänster och system.

Förbättrad uppföljning av utsläpp kopplade till import och export

Kompletterande mål för konsumtionsutsläpp behövs

Utsläpp från konsumtion beaktas inte i etappmål, delvis för att indikatorer inte är enkla att beräkna. En metod framtagen av forskarna Kander och Jiborn nämns i utredningen och bör användas för att ta fram ett kompletterande mål för konsumtionsutsläpp. De ökade utsläppen från importerade varor visar även på vikten av höjda ambitioner i det globala klimatarbetet.

Utrikes flyg och sjöfart

Åtgärder måste implementeras så fort som möjligt

Miljömålsberedningen konstaterar att utrikes flyg och sjöfart kräver ytterligare åtgärder. Att belägga viss transport med miljöskatter, men inte annan transport skapar asymmetrisk konkurrens och snedvrider incitament för minskade utsläpp och utveckling av miljöteknisk på aggregerad nivå. Att

enbart hänvisa till internationella förhandlingar är inte nog. Region Skåne anser att Sverige skyndsamt ska använda de åtgärder och styrmedel som föreslås för flyget – prissättning av klimatpåverkan, en strategi för hållbara bränslen och investeringar i mer miljöanpassade alternativ – och för sjöfarten – prissättning av klimatpåverkan, tillgänglighet till alternativa drivmedel och stöd till forskning och utveckling. Då flyg och sjöfart inte kan elektrifieras i någon större utsträckning kan dessa sektorer utgöra en stor marknad för hållbara biodrivmedel.

Konsekvenser av beredningens förslag till etappmål på klimatområdet och sektormål för inrikes transporter

Stora risker kräver ökat fokus på måleffektivitet

De beräkningar som presenteras i utredningen visar att BNP minskar något om målen ska nås. I underlagsrapporten från forskarna Alfredsson och Karlsson redogörs för de brister som finns i ofta använda beräkningsmodeller. Dessa modeller har svårt att hantera den osäkerhet och de risker som kommer med klimatförändringar samt de kostnader som uppstår på grund av oåterkalleliga förändringar i klimat- och ekosystem. Modellerna kan inte heller på ett tillfredsställande sätt hantera fördelningseffekter samt teknologisk utveckling. Bristerna innebär att kostnaderna för växthusgasutsläpp överlag undervärderas samt att kostnaderna för omställning riskerar övervärderas. Totalt sett motiverar detta en ännu högre ambition i klimatarbetet. Då riskerna med omfattande klimatförändringar är så stora förordar fler och fler klimatakonomer ett större fokus på måleffektivitet i politiken. Alfredsson och Karlsson poängterar också att en mycket hög kostnad för växthusgasutsläpp gör att nästan alla åtgärder blir kostnadseffektiva, varför måleffektivitet som verktyg bör lyftas fram. Region Skåne instämmer i dessa åsikter.

Redogörelse för hälsoeffekter är bristfällig

Region Skåne saknar en belysning av klimatförändringarnas hälsoeffekter. Humanhälsa nämns bara indirekt i form av att tillgången till rent vatten kan försämras. Andra relevanta hälsoeffekter av klimatförändringar nämns inte alls. Klimatförändringar kan exempelvis ge ökad utbredning av vissa smittsamma sjukdomar. Episoder med extrema temperaturer/värmeböljor leder också till en kraftig förhöjning av antalet dödsfall. Många åtgärder som begränsar klimatförändringarna sammanfaller också med åtgärder mot luftföroreningar. Åtgärder för att förändra trafikarbetet till förmån för ökad gång-, cykel och kollektivtrafik leder också till ökad fysisk aktivitet. Sammantaget innebär det att om man väger in hälsoeffekter i klimatarbetet blir åtgärderna därigenom mer kostnadseffektiva och lättare att få acceptans för.

Förslag till strategi för en samlad luftvårdspolitik

Utgå från mål om önskade hälsoeffekter

Region Skåne stödjer i stort den luftvårdsstrategi som Miljömålsberedningen presenterar, men anser att ansatsen är felaktig då den utgår från internationella åtaganden och tekniska beskrivningar istället för ett mål om minskade skador på hälsan. På de få ställen där Miljömålsberedningen relaterar till befolkningens hälsa görs det mer i form av indikatorer eller för att motivera kostnader för förslagen och för ingrepp i samhällsplaneringen. Av utredningen framgår att antalet dödsfall till följd av luftföroreningarna i Sverige är 5 500 varav 2 500 från lokala källor inom landet, samt att den samhällsekonomiska kostnaden beräknas till 30 – 42 miljarder kronor årligen. Det vore därför rimligt att beredningens förslag tar sin utgångspunkt i en målsättning i enlighet med formuleringen av miljömålet om frisk luft, och sätter mål utifrån önskade hälsoeffekter. En överträdelse av EU:s luftkvalitetsdirektiv om partiklar diskuteras ingående. Likaså beskrivs hur överträdelser av miljökvalitetsnormer förhindrar byggande. I Miljömålsberedningen finns dock ingen redovisning av vilka hälsoeffekter som de angivna riktvärdena, till exempel miljökvalitetsnormerna, beräknas leda till och om dessa i så fall är rimliga att acceptera.

Aspekter om luftrelaterade miljömål saknas

Problemanalysen analyserar utmaningar för att nå luftrelaterade miljömål. För miljömålet giftfri miljö fokuserar Miljömålsberedningen på dioxiner. Region Skåne saknar en liknande redogörelse för utsläpp av andra miljögifter. För miljömålet god bebyggd miljö vill Region Skåne se en tydligare beskrivning av de synergier som finns vid åtgärdsförslag för reduktion av luftföroreningar och buller.

Förslag till etappmål för luftföroreningar

Ersätt korta bilresor med gång och cykel i tätorter

Miljömålsberedningen föreslår att ett etappmål inriktat på begränsade utsläpp från vägtrafik i större tätorter införs. Andelen persontransportresor med kollektivtrafik, gång och cykel i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel-, och kollektivtrafik. Region Skåne arbetar med att ta fram en målbild 2050 där en tredjedel av persontransportresor sker med kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafiken ska

motsvara en tredjedel av persontransporterna. Bilen får endast en tredjedel av persontransportandelen. Redan 2030 ska kollektivtrafikandelen vara nära en tredjedel av persontransporterna. Potentialen att minska biltrafiken mellan 2025 och 2050 består av att ersätta korta bilresor med gång- och cykel. Region Skåne anser att Miljöberedningens etappmål ska vara ambitiösare då andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik redan idag är 20 procent.

Region Skåne anser att reseavdragssystemet även bör omfatta arbetspendling med cykel. Användning av elcyklar möjliggör pendling över större distanser och vid sämre väderlek.

En minskning av vägtrafiken är viktig då denna står för det största lokala bidraget av luftföroreningar, framförallt i tätorterna. Särskilt i områden där barn rör sig krävs bättre infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt sänkta hastigheter. På landsbygden där förutsättningarna för kollektivtrafik och gång- och cykel ser annorlunda ut, kommer bilen även framöver ha en betydelse för persontransporterna. Det är därför viktigt att fossila bränslen snabbt fasat ut för att ersättas med långsiktigt hållbara drivmedel.

Hälsoeffekter av fordonstrafik diskuteras inte

När det gäller målsättningen om småskalig vedeldning känns texten tveksam. Man utgår från antalet eldstäder, utan att visa på någon beräkning av hur dessa används. Rumsvärmare (för fastbränsle) används i huvudsak som komplementvärme och trivseldning. Att därför utgå från antalet eldstäder känns tveksamt och gör att utredningen verkar ofullständig. Det är dock bra att Miljömålsberedningen utgår från vedeldningens hälsoeffekter till skillnad från målen kring utsläpp som genereras av biltrafik i städerna där bara en teknisk beskrivning görs. Det finns heller ingen ambition om utfasning av de mest förorenande fordonen, som det gör när det gäller vissa eldstäder, trots att hälsoeffekterna är större än för vedeldning. När det gäller trafiken finns dessutom sambanden med klimatpolitiken, som borde förutsätta en utfasning av fossilbränsleddrivna bilar på relativt kort sikt, om klimatmålen ska kunna uppnås.

Insatser även för minskning av luftföroreningar i centrala och västra Europa

Angående intransport av luftföroreningar undrar Region Skåne varför insatser i östra Europas prioriteras när hälften av kvävenedfallet kommer från Tyskland, England, Polen och Danmark. Exempelvis borde även utsläpp från kolkraftverk i Tyskland och Polen kräva riktade insatser.

Saknar förslag om försäljningsförbud av skadliga produkter

I de presenterade förslagen för uppfyllande av takdirektivet saknar Region Skåne ett resonemang om möjligheter att föreslå försäljningsförbud för skadliga produkter. Detta gäller särskilt för lösningsmedel som är den största utsläppskällan för flyktiga organiska ämnen.

Förslag till styrmedel och åtgärder för en samlad luftvårdspolitik*Förtydligande om stadsmiljöavtalen behövs*

Förslagen till styrmedel och åtgärder vad gäller transportsektorn är i stort bra. Dock ser Region Skåne ett behov av förtydligande gällande Miljömålsberedningens förslag att stadsmiljöavtalen ska läggas in i den nationella infrastrukturplanen. Dagens stadsmiljöavtal har en annan mer spjutspetskaraktär än de projekt som ingår i den nationella infrastrukturplanen. Dessutom omfattar den nationella infrastrukturplanen det statliga vägnätet, medan stadsmiljöavtalen inriktar sig mot tätortsmiljöer. I övrigt ser Region Skåne positivt på att utreda förutsättningarna för att ge ökade möjligheter för kommunerna att införa miljözoner och lokala styrmedel på trafikområdet.

Konsekvenser av beredningens strategi för en samlad luftvårdspolitik*Förslagets konsekvenser måste utredas*

Region Skåne delar i stort Miljömålsberedningens bedömning av hälsoeffekterna orsakade av luftföreningar. En redogörelse för hur mycket den föreslagna strategin kan åstadkomma saknas. Region Skåne saknar även en uppskattning av de hälsoeffekter som kan fås vid övergång till gång-, cykel- och (i viss mån) kollektivtrafik tack vare ökad fysisk aktivitet.



Thomas Hansson
Ordförande



Mikael Starming
Utvecklingsdirektör