

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

## **Redovisning av förslag till indikatorer för uppföljning av det transportpolitiska delmålet för en god miljö**

Sjöfartsverket redovisar i bilagd rapport uppdraget att föreslå indikatorer för uppföljningen av det transportpolitiska delmålet för en god miljö enligt regeringsbeslut den 21 juni 2006.

Redovisningen har tagits fram i samverkan med Banverket, Luftfartsstyrelsen och Vägverket samt efter samråd med Luftfartsverket, Naturvårdsverket och Statens institut för kommunikationsanalys.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Lars Vieweg, chefen för transportpolitiska enheten Maria Gelin samt miljöhandläggaren Reidar Grundström, den sistnämnde föredragande.



Jan-Olof Selén



Reidar Grundström

**REDOVISNING AV FÖRSLAG TILL  
INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING  
AV DET TRANSPORTPOLITISKA  
DELMÅLET FÖR EN GOD MILJÖ**

**UPPDRAG I REGERINGSEBESLUT  
2006-06-21 (N2006/4801/TP)**

# **REDOVISNING AV FÖRSLAG TILL INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING AV DET TRANSPORTPOLITISKA DELMÅLET FÖR EN GOD MILJÖ**

## **UPPDRAG I REGERINGSEBESLUT 2006-06-21 (N2006/4801/TP)**

Datum: 2006-10-23

Vår beteckning: 0403-06-02193

Handläggare: R.Grundström

## Uppdraget

I regeringsbeslut 2006-06-21 uppdrogs åt Banverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket att i samverkan föreslå indikatorer för uppföljningen av det transportpolitiska delmålet för en god miljö med tillhörande etappmål. Fokus bör ligga på de områden där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå de miljöpolitiska delmålen. Samråd ska genomföras med Luftfartsverket, Naturvårdsverket och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).

Uppdraget har genomförts i samverkan med nämnda myndigheter genom två möten samt via E-post. Samrådet med Luftfartsverket, Naturvårdsverket och SIKA har skett dels genom deras deltagande i möten och genom att de har fått ta del av E-postväxling och kunnat lämna synpunkter under arbetets gång.

## Bakgrund

I propositionen Moderna transporter (2005/06:160) utgör de 16 miljö kvalitetsmålen med tillhörande delmål en utgångspunkt för transportpolitiken. Uppföljningen av miljöarbetet och miljöutvecklingen inom transportsektorn ska utgå från dessa mål.

## **Avgränsning av relevanta miljö kvalitetsmål och delmål samt vilka som bör följas upp på nationell nivå för sjöfartssektorn**

Förslag till nya eller förändrade mål och delmål som tas fram i arbetet med den fördjupade utvärderingen av miljö kvalitetsmålen (FU08) har inte behandlats inom ramen för detta uppdrag.

## Avgränsning

Miljö kvalitetsmålen kan delas in i sju kategorier baserat på hur mycket sjöfartssektorn påverkar eller berörs av dem. Kategoriseringen har använts för att rangordna angelägenhetsgraden och till att bedöma vilka indikatorer eller andra uppföljningssätt som ska föreslås för sjötransportsektorn.

Kategori nummer ett har högsta angelägenhetsgrad o.s.v. med undantaget nummer VII som borde ha hamnat mellan den första och andra kategorin<sup>1</sup>.

**I.** Mål, där sjöfarten står för en betydande andel av transportsektorns samlade miljöbelastning inom området och där det finns relevanta delmål särskilt riktade till transportsektorn eller sjöfarten

Miljö kvalitetsmål nummer 2. Frisk luft (delmål 4 Flyktiga organiska ämnen) och nummer 10. Hav i balans (delmål 6 Buller & andra störningar från båttrafik, delmål 7 Utsläpp av olja & kemikalier från fartyg),

**II.** Mål, där sjöfarten inte står för en betydande andel av transportsektorns samlade miljöbelastning inom målområdet men där det finns relevanta delmål särskilt riktade till transportsektorn

Miljö kvalitetsmål nummer 1. Begränsad klimatpåverkan (etappmål för koldioxid) [Nationell sjöfart 3 % år 2004] och nummer 15. God bebyggd miljö (etappmål för buller)

**III.** Mål, där sjöfarten inte står för en betydande andel av transportsektorns samlade miljöbelastning inom målområdet och där relevanta delmål särskilt riktade till transportsektorn saknas. Trots detta kan miljöpåverkan från sjöfarten lokalt vara av betydelse.

Miljö kvalitetsmål nummer 4. Giftfri miljö (delmål förorenade områden).

**IV.** Mål, där ett genomförande av delmålen kan leda till ökad konflikt med sjöfartstransportsystemet och där relevanta delmål särskilt riktade till transportsektorn saknas. Detta omfattar t.ex. de delmål som handlar om utökat skydd av miljöer, planer och åtgärdsprogram.

Miljö kvalitetsmål nummer 16. Ett rikt växt och djurliv och nummer 10. Hav i balans (delmål 1. Långsiktigt skyddade områden [det finns andra relevanta delmål i kategori I]).

**V.** Mål, där sjöfartstransportsektorn inte står för en betydande andel av transportsektorns samlade miljöbelastning inom målområdet och där relevanta delmål särskilt riktade till transportsektorn saknas.

---

<sup>1</sup> Att kategorin gavs nummer sju, trots hög angelägenhetsgrad, har syftat till att använda samma kategorinumrering som Banverket har föreslagit. Banverket saknar denna kategori.

Miljökvalitetsmål nummer 5. Skyddande ozonskikt, 7. Ingen övergödning, 8. Levande sjöar och vattendrag, 11. Myllrande våtmarker, 12. Levande skogar samt nummer 13. Ett rikt odlingslandskap.

**VI.** Mål som sjöfartstransportsystemet inte påverkar eller påverkas av.

Miljökvalitetsmål nummer 6. Säker strålmiljö, 9. Grundvatten av god kvalitet och 14. Storslagen fjällmiljö.

**VII.** Mål, där sjöfarten står för en betydande andel av transportsektorns samlade miljöbelastning inom målområdet men där det inte finns relevanta delmål särskilt riktade till transportsektorn

Miljökvalitetsmål nummer 3. Bara naturlig försurning, (Delmål 3 utsläpp av SO<sub>x</sub> [Nationell sjöfart 86 % år 2004], Delmål 4 utsläpp av NO<sub>x</sub> [Nationell sjöfart 8 % år 2004]).

### **Urval**

Sjöfartsverket bedömer att:

- Mål i kategorierna I, II och VII ska följas upp för sjöfarten.
- För målen i kategori III och IV pågår ett arbete som kan beskrivas i t.ex. sektorrapporteringen. Däremot ser verket det som svårt att hitta lämpliga indikatorer eller måttal för de målen.
- Målen i kategori V och VI inte ska följas upp för sjöfarten.

Ovanstående innebär att verket anser att följande mål ska följas upp:

1. Begränsad klimatpåverkan (utsläpp av koldioxid)

2. Frisk luft (utsläpp av flyktiga organiska ämnen)

3. Bara naturlig försurning,

Delmål 3 utsläpp av SO<sub>x</sub>,

Delmål 4 utsläpp av NO<sub>x</sub>.

10. Hav i balans

Delmål 6 Buller & andra störningar från båttrafik,

Delmål 7 Utsläpp av olja & kemikalier från fartyg.

15. God bebyggd miljö (etappmål för buller).

### **Föreslagna indikatorer**

I detta avsnitt beskrivs i första hand indikatorer, eller avsaknad av förslag till indikator, för de mål som verket anser ska följas upp (se ovan), men även några av de mål som verket anser inte skall följas upp särskilt för sjöfarten kommenteras.

### **Hav i balans samt levande kust och skärgård**

*Delmål 6.* Buller och andra störningar från båttrafik skall vara försumbara inom särskilt känsliga och utpekade skärgårds- och kustområden senast år 2010.

Förslag: Inga indikatorer föreslås för detta delmål.

Länsstyrelserna i samtliga kustlän har i regleringsbrev fått i uppdrag att utarbeta en handlingsplan som beskriver vilka insatser som krävs och när dessa skall genomföras för att målet om begränsning av buller och andra störningar från båttrafik inom särskilt känsliga och utpekade skärgårds- och kustområden skall nås inom utsatt tid.

Enligt delmålet om begränsning av buller och andra störningar från båttrafik under miljö kvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård (prop. 2004/05:150, bet. 2005/06: MJU3, rskr. 2005/06:48) skall senast år 2010 buller och andra störningar från båttrafik vara försumbara inom särskilt känsliga och utpekade skärgårds- och kustområden. Länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Skåne, Hallands, Västra Götalands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län skall vidta erforderliga åtgärder för att målet skall nås. Länsstyrelserna skall efter samråd med Naturvårdsverket och Sjöfartsverket utarbeta en handlingsplan som anger vilka insatser som krävs och när dessa skall genomföras för att målet om begränsning av buller och andra störningar från båttrafik skall nås inom utsatt tid. En samlad redovisning skall lämnas till regeringen (Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet) senast den 31 januari 2007.

Uppdragsformuleringen innehåller ingenting om uppföljning genom indikator eller mätetal för målet. Det är troligt att uppföljning av målet kommer att tas upp i redovisningen av uppdraget men Sjöfartsverket bedömer för närvarande att förslag till uppföljningsmetod i den redovisningen inte kommer att kunna användas under 2007.

Det finns en del sammanställningar av vissa uppgifter om försäljning av båtar och motorer men de duger inte för uppföljning av detta delmål, menar Sjöfartsverket.

**Delmål 7.** Genom skärpt lagstiftning och ökad övervakning skall utsläppen av olja och kemikalier från fartyg minimeras och vara försumbara senast år 2010.

Förslag: Samma indikator som MMR använder kan användas d.v.s. KBVs statistik över illegala eller olycksrelaterade oljeutsläpp.

Åtgärder och arbetet för att minska utsläppen av olja och kemikalier redovisas årligen i verkets sektorrapport och årsredovisning.

### **Miljö kvalitetsmålen som påverkas av utsläpp till luft**

Förslag: Utsläpp av koldioxid, svaveldioxid, kväveoxider och flyktiga organiska ämnen från sjötrafik. Alla mål och delmål som påverkas av utsläpp till luft från Sjöfarten bör följas upp genom uppgifter om utsläppta mängder som tas fram genom den Nationella klimatrapporteringen (Kvalitetssäkrad rapportering enligt Kyotoprotokollet), som omfattar utsläpp av koldioxid, kolmonoxid, dikväveoxid, kväveoxider, svaveldioxid, metan och flyktiga organiska ämnen (exkl. metan).

Utsläpp till luft i rökgaser från fartyg inverkar på flera miljö kvalitetsmål. Mål nummer 1. Begränsad klimatpåverkan, 2. Frisk luft, 3. Bara naturlig försurning, 7. Ingen övergödning samt i viss mån även nummer 15. God bebyggd miljö kan därför vara relevanta att följa upp. Alla de målen följs effektivast upp genom de årliga beräkningar av mängden utsläpp från sjöfarten som görs inom ramen för det svenska klimatrapporteringssystemet. Det innebär att samma metod används för de nämnda målen och det behövs varken någon redovisning för varje enskilt mål eller någon specifik indikator utöver utsläppta mängder för sjöfart.



Sjöfartsverket bedömer att av de i förra stycket nämnda miljö kvalitetsmålen bör följande följas upp med indikator särskilt för sjöfarten är mål nummer 1. Begränsad klimatpåverkan, mål nummer 2. Frisk luft, delmål 4 och mål nummer 3. Bara naturlig försurning, delmål 3 och 4. Det utesluter inte att även övriga mål som påverkas av sjöfartens utsläpp till luft följs upp eftersom nödvändiga uppgifter ändå kommer att tas fram årligen i klimatrapporeringen.

Knytningen till miljö kvalitetsmålen och därmed klimatrapporeringssystemet innebär att utsläppen avgränsas till dem som härrör från bränsle sålt av försäljare i Sverige. Den avgränsningen gör att utsläppsmängderna inte avgränsas till dem som sker inom svenskt område. Det senare gäller internationell trafik, som kan förbränna bränslet i helt andra delar av världen, men det finns även en osäkerhet vad gäller mängden utsläpp från nationell trafik. Därtill kommer att klimatrapporeringen inte omfattar utsläpp som härrör från bränsle som tankats utomlands.

Miljö kvaliteten beror av alla utsläpp från olika källor och sjöfartens (transportsektorns) påverkan är bara en delmängd i indikatorerna för miljö kvalitet. Exempelvis de som MMR använder. Det medför att MMR:s indikatorer inte alltid passar till uppföljning av enbart transportsektorn.

Trots ovan nämnda är en möjlig indikator för transportsektorn, som har försökts tidigare, att årligen ange utsläppen per transportarbete. Om jämförbara indikatorer inte kan tas fram för flera transportslag skulle indikatorerna åtminstone kunna användas för varje transportslag för sig. Indikatorer för person- respektive godstransporter bör i så fall separeras. För närvarande kan inte specifika utsläpp per godstransportarbete med sjöfart, som utförs med svensksålt bränsle, beräknas eftersom vi inte kan särskilja den delmängden av transportarbetet.

### **En god bebyggd miljö**

Förslag: Inga indikatorer föreslås.

Buller från hamnar är en del av omgivningsbuller. Hamnbullret beskrivs i tillståndsprövningar enligt miljöbalken och kanske kan följas upp genom den rapportering som följer av tillstånden.

### **Giftfri miljö**

Förslag: Inga indikatorer föreslås.

Arbetet med att minska påverkan från giftiga båtbottnfärger (egentligen bör de kallas antifoulingsystem) följs upp direkt under miljö kvalitetsmålet av Kemikalieinspektionen. Sjöfartsverket rapporterar i sin sektorrapport om arbetet som följer av den internationella antifoulingkonventionen. I sektorrapporten skrivs också t.ex. om arbetet med att minska påverkan från bottenfärganvändningen på fritidsbåtar.

### **Ett rikt växt- och djurliv**

Förslag: Inga indikatorer föreslås.

Målet om biologisk mångfald påverkas potentiellt av sjöfarten genom oönskad spridning av främmande organismer i barlastvatten och på skrov. MMR har ännu inga indikatorer för detta mål. Det finns dock minst en tänkbar indikator, nämligen biodiversiteten i visst område. Antalet försvunna respektive nya arter eller mängden av vissa nyckelarter skulle också kunna användas. Inom sjöfarten pågår ett omfattande arbete med att komma till rätta med spridningen av oönskade organismer genom att barlastvattenkonventionen håller på att genomföras. Konventionen är antagen men har ännu inte trätt i kraft. Uppföljningen av arbetet och åtgärder sker i verkets sektorrapport till regeringen. När MMR har tagit fram indikatorer för detta mål bör även sjöfartens påverkan rymmas inom dem.

## Bilaga 1 Miljökvalitetsmål och trafikverkens föreslagna miljöindikatorer

Miljökvalitetsmål	Nationellt delmål	Föreslagen indikator Vägverket	Föreslagen indikator Banverket	Föreslagen indikator Sjöfartsverket	Föreslagen indikator Luftfartsstyrelsen
<b>1. Begränsad klimatpåverkan</b>	<p><b>Delmål 1.1 i miljöpolitiken</b></p> <p>De svenska utsläppen av växthusgaser skall som ett medelvärde för perioden 2008-2012 vara minst 4 % lägre än utsläppen år 1990. Delmålet skall uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller med flexibla mekanismer. Utsläppen skall räknas som koldioxidekvivalenter och omfattas av de sex växthusgaserna enligt Kyotoprotokollet och IPCC:s definitioner. År 2050 bör utsläppen i Sverige sammantaget vara lägre än 4,5 ton koldioxidekvivalenter per invånare och år, för att därefter</p>	<p>Vägrafikens utsläpp av koldioxid (ton), även särredovisat för personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss och motorcykel/moped.</p> <p>Trafikarbete (fordonskm) på väg, även särredovisat för personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss och motorcykel/moped.</p>	<p>Utsläpp av koldioxid från järnvägstrafik.</p>	<p>Utsläpp av koldioxid från sjötrafik.</p>	<p>Utsläpp av koldioxid från civil luftfart, totalt samt per personkilometer.</p> <p>Energianvändning (kWh).</p>

	<p>minska ytterligare.</p> <p><b>Etappmål i transportpolitiken</b></p> <p>Utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige bör 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå (Prop. 2005/2006:160).</p>	<p>Vägtrafikens energieffektivitet (MJ/personkm och MJ/tonkm).</p> <p>Bränsleförbrukning (l/100 km) och koldioxidutsläpp (g/km) för nya bensin- och dieseldrivna personbilar, även uppdelat per bränsle.</p> <p>Andelen (%) trafik-arbete över gällande hastighetsgräns.</p> <p>Andelen (%) fossila bränslen inom vägtransportsektorn.</p> <p>Andelen (%) nya bilar fördelade efter drivmedlen bensin, diesel, el,</p>			
--	---	--	--	--	--

		<p>alkohol/etanol, gas samt hybriddrift.</p> <p>Beräknad effekt av Vägverkets åtgärder inom sektorn på koldioxidutsläpp (ton).</p>			
<b>2. Frisk luft</b>	<p><b>Delmål 2.2 i miljöpolitiken</b></p> <p>Halterna 60 mikrogram/m<sup>3</sup> som timmedelvärde och 20 mikrogram/m<sup>3</sup> som årsmedelvärde för kvävedioxid skall i huvudsak underskridas år 2010. Timmedelvärdet får överskridas högst 175 timmar per år.</p>	<p>Områden där miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid överskrids längs statliga vägar (antal km).</p>			
<b>2. Frisk luft</b>	<p><b>Delmål 2.4 i miljöpolitiken</b></p> <p>År 2010 skall utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) i Sverige, exklusive metan, ha minskat till 241 000 ton.</p>	<p>Vägtrafikens utsläpp av kolväten (ton), även särredovisat för personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss, motorcykel och moped.</p>		<p>Utsläpp av flyktiga organiska kolväten (VOC) från sjötrafik (fritidsbåtar och annan sjöfart).</p>	

<p><b>2. Frisk luft</b></p>	<p><b>Delmål 2.5 i miljöpolitiken</b></p> <p>Halterna 35 mikrogram/m<sup>3</sup> som dygnsmedelvärde och 20 mikrogram/m<sup>3</sup> som årsmedelvärde för partiklar (PM10) skall underskridas år 2010. Dygnsmedelvärdet får överskridas högst 37 dygn per år. Halterna 20 mikrogram/m<sup>3</sup> som dygnsmedelvärde och 12 mikrogram/m<sup>3</sup> som årsmedelvärde för partiklar (PM2,5) skall underskridas år 2010. Dygnsmedelvärdet får överskridas högst 37 dygn per år.</p>	<p>Områden där miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) överskrids längs statliga vägar (antal km).</p>			
<p><b>3. Bara naturlig försurning</b></p>	<p><b>Delmål 3.3 i miljöpolitiken</b></p> <p>År 2010 skall utsläppen i Sverige av svaveldioxid till luft ha minskat till 50000 ton.</p>	<p>Vägrafikens utsläpp av svaveldioxid (ton), även särredovisat för personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss, motorcykel och moped.</p>		<p>Utsläpp av svaveldioxid från sjötrafik.</p>	<p>Utsläpp av svaveldioxid från civil luftfart, totalt samt per personkilometer.</p>

<p><b>3. Bara naturlig försurning</b></p>	<p><b>Delmål 3.4 i miljöpolitiken</b></p> <p>År 2010 skall utsläppen i Sverige av kväveoxider till luft ha minskat till 148 000 ton.</p>	<p>Vägtrafikens utsläpp av kväveoxider (ton), även särredovisat för personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss, motorcykel och moped (se även indikatorförslag för delmål 7.4).</p>		<p>Utsläpp av kväveoxider från sjötrafik.</p>	<p>Utsläpp av kväveoxider från civil luftfart, totalt samt per personkilometer.</p>
<p><b>7. Ingen övergödning</b></p>	<p><b>Delmål 7.4 i miljöpolitiken</b></p> <p>Senast år 2010 ska utsläppen i Sverige av kväveoxider till luft ha minskat till 148 000 ton.</p> <p><i>(Delmålet identiskt med delmål 3.4).</i></p>	<p>Vägtrafikens utsläpp av kväveoxider (ton), även särredovisat för personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss, motorcykel och moped. (se även indikatorförslag för delmål 3.4).</p>		<p>Utsläpp av kväveoxider från sjötrafik (se även indikatorförslag för delmål 3.4).</p>	<p>Utsläpp av kväveoxider från civil luftfart, totalt samt per personkilometer (se även indikatorförslag för delmål 3.4).</p>
<p><b>9. Grundvatten av god kvalitet</b></p>	<p><b>Delmål 9.3 i miljöpolitiken</b></p> <p>Senast år 2010 skall alla vattenförekomster som används för</p>	<p>Antal konsumenter vars dricksvattentäktsskydd har tryggats under året samt antal åtgärdade</p>			

	<p>uttag av vatten som är avsett att användas som dricksvatten och som ger mer än 10 m<sup>3</sup> per dygn i genomsnitt eller betjänar mer än 50 personer per år uppfylla gällande svenska normer för dricksvatten av god kvalitet med avseende på föroreningar orsakade av mänsklig verksamhet.</p>	<p>vattentäkter.</p> <p>Inrapporterade stora dricksvattentäkter (som ger mer än 10 m<sup>3</sup> per dygn i genomsnitt eller betjänar mer än 50 personer per år) som är påverkade av vägsalt (antal).</p> <p>Vägsaltanvändning (ton).</p> <p>Vägsaltanvändningen för statliga vägnätet i relation till väderlek och saltvägnätets längd (saltindex).</p>			
--	---	--	--	--	--



<p><b>10. Hav i balans, levande kust och skärgård</b></p>	<p><b>Delmål 10.6 i miljöpolitiken</b></p> <p>Buller och andra störningar från båttrafik skall vara försumbara inom särskilt känsliga och utpekade skärgårds- och kustområden senast år 2010.</p>			<p>Indikatorer eller mätetal föreslås ej. Rapportering av planerade och genomförda åtgärder kan tills vidare ersätta indikatorer.</p>	
<p><b>10. Hav i balans, levande kust och skärgård</b></p>	<p><b>Delmål 10.7 i miljöpolitiken</b></p> <p>Genom skärpt lagstiftning och ökad övervakning skall utsläppen av olja och kemikalier från fartyg minimeras och vara försumbara senast år 2010.</p>			<p>Antal upptäckta oljeutsläpp enligt Kustbevakningens statistik.</p>	
<p><b>14. Storslagen Fjälmiljö</b></p>	<p><b>Delmål 14.2 i miljöpolitiken</b></p> <p>Buller i fjällen från motordrivna fordon i terräng och luftfartyg skall minska och uppfylla följande specifikation, nämligen att</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• minst 60 % av terrängskotrar i trafik senast år 2015 skall</li> </ul>	<p>Ytterligare indikator föreslås ej.</p>			<p>Luftfartsstyrelsen kommer att redovisa flygverksamhetens omfattning i samband med avrapportering till regering 31 maj 2007.</p>

	<p>uppfylla högt ställda bullerkrav (lägre än 73 dBA),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• buller från luftfartyg senast år 2010 skall vara försumbart både inom regleringsområde klass A enligt terrängkörningsförordningen (1978:594) och inom minst 90 % av nationalparksarealen.</li> </ul>				I övrigt hänvisas till pågående fördjupningsarbete under NV ledning.
<b>15. God bebyggd miljö</b>	<p><b>Delmål 15.3 i miljöpolitiken</b></p> <p>Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998.</p> <p><b>Ettappmål i transportpolitiken</b></p> <p>Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de</p>	<p>Antalet boende som utsätts för vägtrafikbuller med ljudnivåer överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller inomhus i bostäder, längs statliga vägar, även särredovisat för maxbuller respektive ekvivalentbuller.</p> <p>Beräknad effekt av Vägverkets åtgärder (antal</p>	<p>I årsredoviningen redovisas:</p> <p>I. Antalet bostadslägenheter som utsätts för bullernivåer överstigande 55 dB(A) maximalnivå inomhus i sovrum, vid fler än 5 tillfällen per natt, samt antalet åtgärdade.</p> <p>II. Antalet bostadslägenheter som utsätts för bullernivåer över-</p>	<p>Indikatorer föreslås ej. Buller från hamnar är en del av omgivningsbuller. Hamnbullret ingår i tillståndsprovning enligt miljöbalken och kan möjligen följas upp genom rapporteringen som följer av tillstånden.</p>	<p>Antalet människor som utsätts för flygbuller med ljudnivåer överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller inomhus i bostäder.</p> <p><b>Kommentar:</b> Luftfartsstyrelsen anser att de olika transportslagen bör följa upp bullerexponering med</p>

	riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 procent till 2010 jämfört med 1998. Inriktningen för att nå bullermålet bör vara effektivaste reduktion av störningar och att de mest bullerutsatta människorna prioriteras (Prop. 2005/2006:130).	boende vars bullermiljö åtgärdats så att gällande riktvärden underskrids).	stigande 70 dB(A) ekvivalentnivå utomhus samt antalet åtgärdade. III. Antalet vård- och omsorgslokaler som utsätts för bullernivåer överstigande 55 dB(A) maximalnivå inomhus samt antalet åtgärdade.		samma indikator.  Fortsatt redovisning av antalet flygrörelser per bulleremisjonsklass enligt särskilt uppföljningssystem.
<b>15. God bebyggd miljö</b>	<b>Delmål 15.4 i miljöpolitiken</b> År 2010 skall uttaget av naturgrus i landet vara högst 12 miljoner ton per år.	Ytterligare indikatorer föreslås ej.			
<b>16. Ett rikt växt- och djurliv</b>	<b>Delmål 16.1 i miljöpolitiken</b> Senast år 2010 skall förlusten av biologisk mångfald inom Sverige vara hejdad.	Andel av ny infrastruktur som ger påtaglig skada på utpekade områden.  Antal åtgärdade barriärer och vandringshinder för djur.	Andel av ny infrastruktur som ger påtaglig skada på utpekade områden.  Antal av tåg påkörda och dödade örnar.	Indikatorer föreslås ej.  Dock redovisas arbetet med barlastvattenkonventionen och dess tillämpning i sektorrapporteringen.	